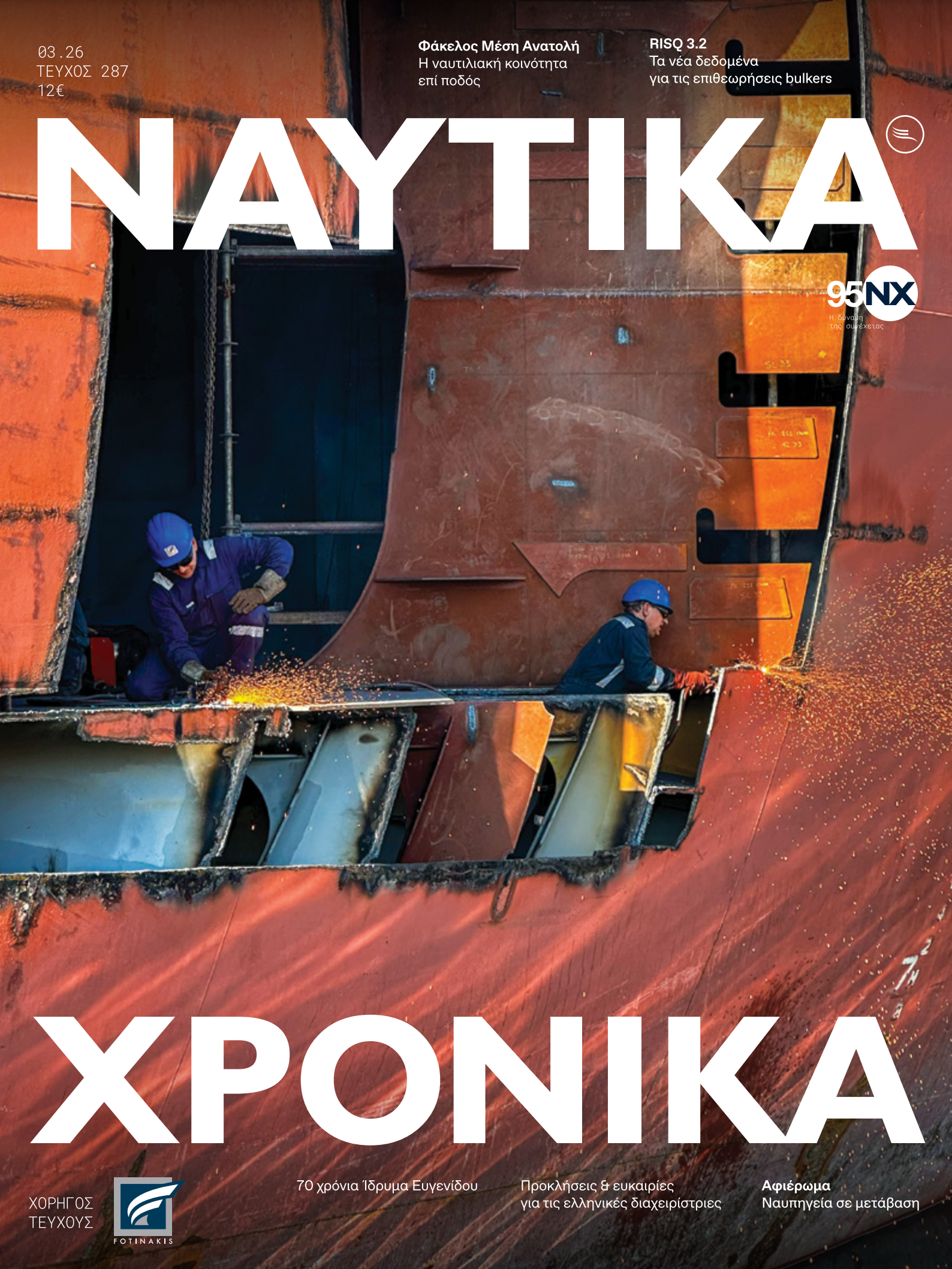
03.26
ΤΕΥΧΟΣ 287
12€

Φάκελος Μέση Ανατολή
Η ναυτιλιακή κοινότητα επί ποδός

RISQ 3.2
Τα νέα δεδομένα για τις επιθεωρήσεις bulkers

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

95NX
Η δύναμη της συνέχειας



70 χρόνια Ίδρυμα Ευγενίδου

Προκλήσεις & ευκαιρίες για τις ελληνικές διαχειρίστριες

Αφιέρωμα
Ναυπηγεία σε μετάβαση

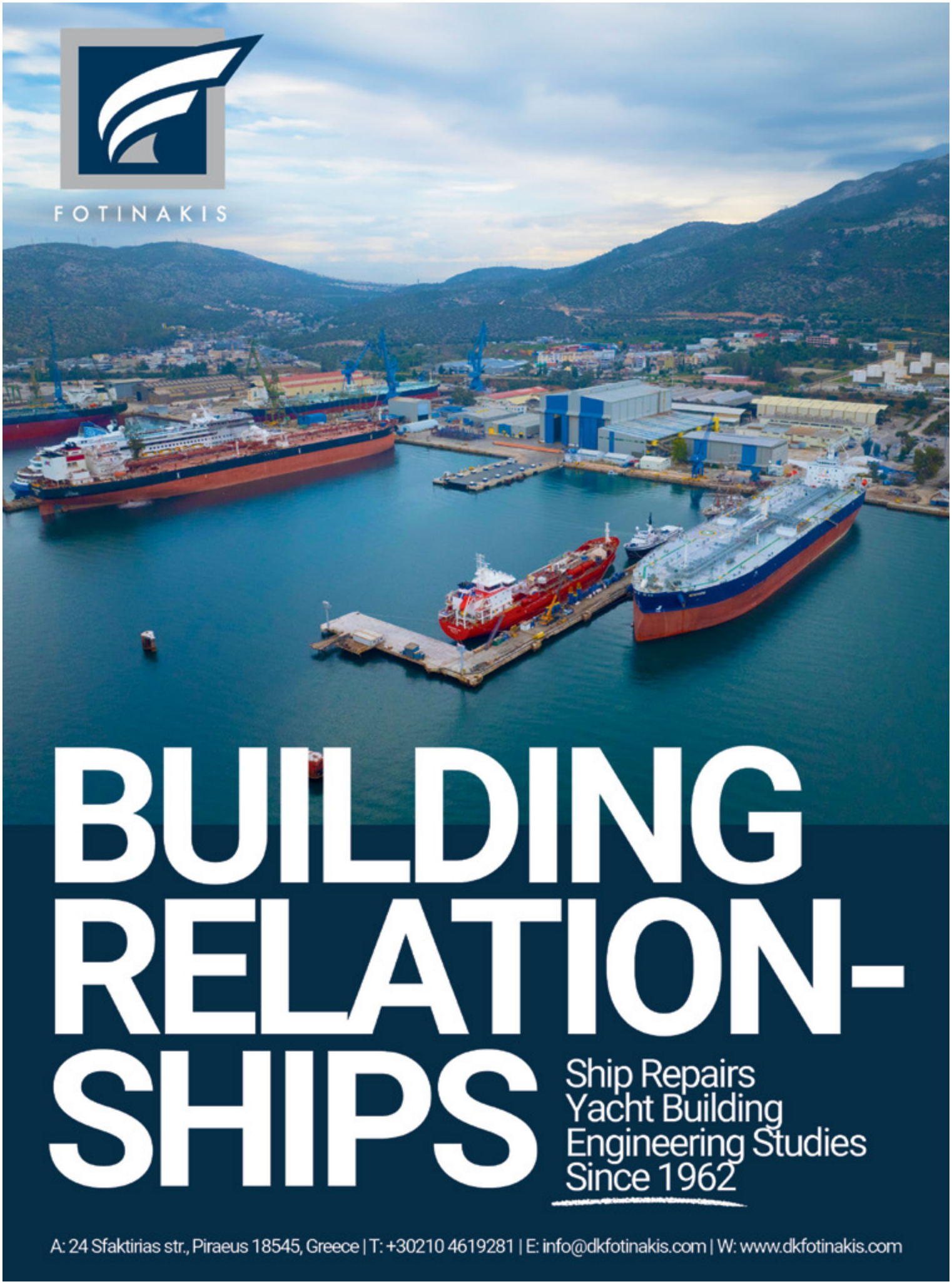
ΧΟΡΗΓΟΣ ΤΕΥΧΟΥΣ
FOTINAKIS

PROMINENCE MARITIME



Navigating Excellence

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


FOTINAKIS
BUILDING
RELATION-
SHIPS
Ship Repairs
Yacht Building
Engineering Studies
Since 1962
A: 24 Sfaktirias str., Piraeus 18545, Greece | T: +30210 4619281 | E: info@dkfotinakis.com | W: www.dkfotinakis.com






MARAN GUARDIAN


AURORA SPIRIT

Leader in Seaborne Solutions



ANGELICOUSSIS GROUP

MTM | MYG | MDM | MST | MARANUK | MSS | MARANASIA | FMS

www.angelicoussisgroup.com

216-226 Doiranis Str., 17674 Kallithea, Athens Greece

T. +30 213 0076500, F. +30 210 9480023

angelicoussis-group

MARICHEM WORLDWIDE

MARIGASES SERVICES ®

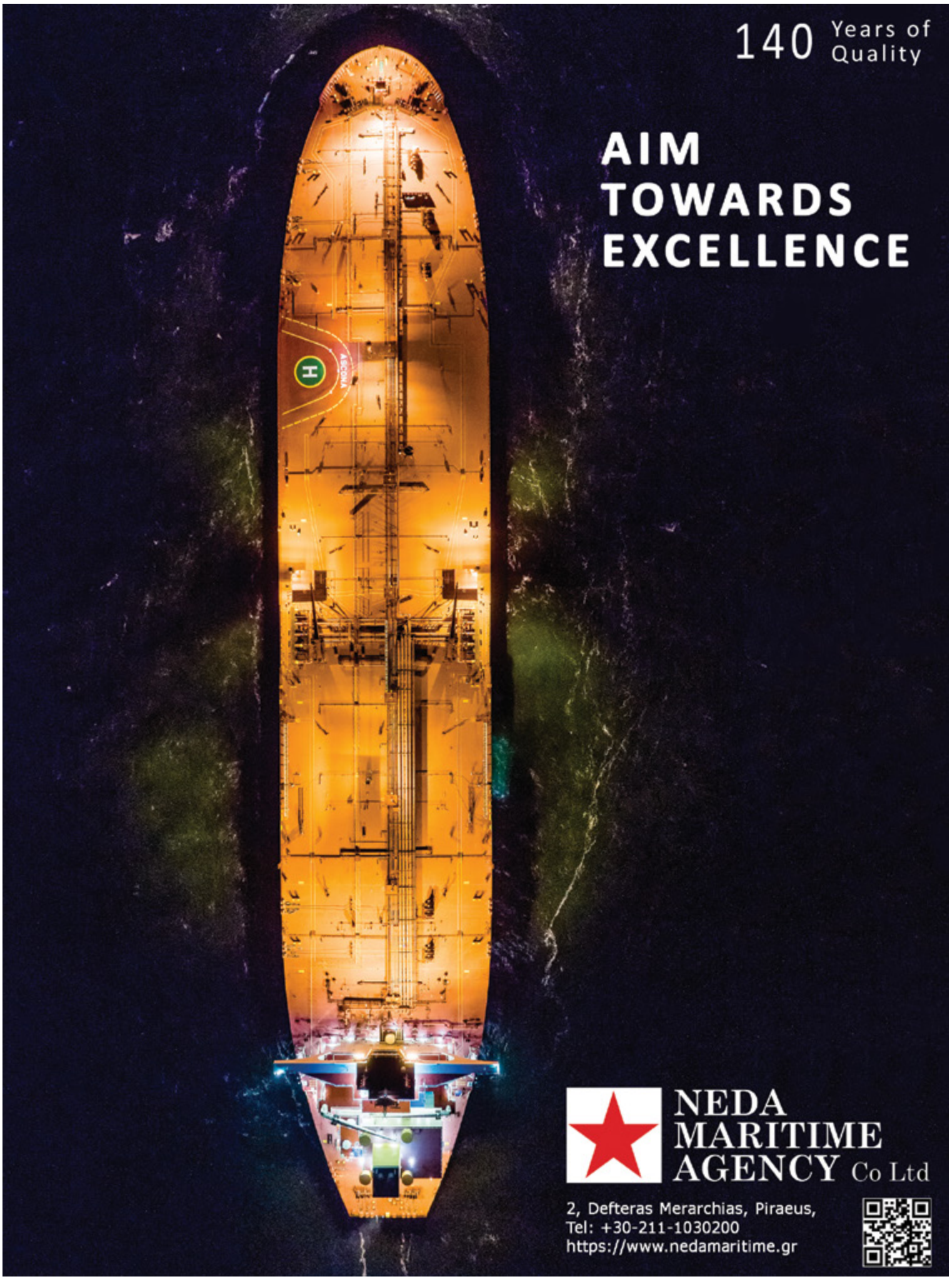


Marine Chemicals & Equipment

Gases & Refrigerants

Fire, Rescue & Safety Services

www.marichem-marigases.com


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

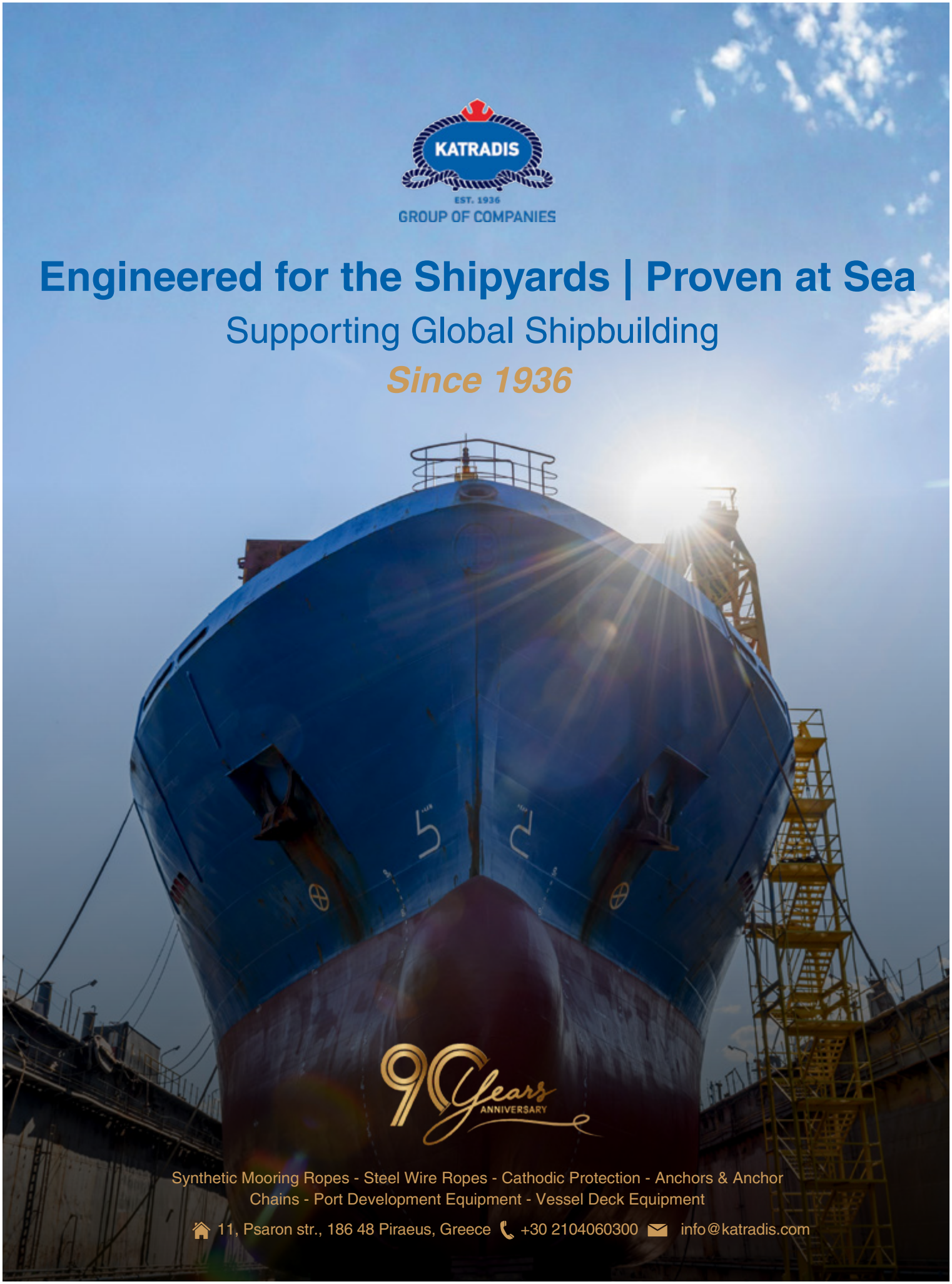


ENESEL GROUP

On course for over a century and a half

www.eneselgroup.com

ATHENS COPENHAGEN LONDON DUBAI SINGAPORE


KATRADIS
EST. 1936
GROUP OF COMPANIES
Engineered for the Shipyards | Proven at Sea
Supporting Global Shipbuilding
Since 1936
90 Years
ANNIVERSARY
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

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

“same story different tell”



RoyalBlue
TRADING & SERVICES

GENUINE & OEM
SPARE PARTS

Technique
TECHNICAL SERVICES

REPAIRS FROM DECK
TO TAIL SHAFT

info@royalblueltd.com

technique@royalblueltd.com

ISSN 1106-7152
Κωδικός Ταχυδρομείου 1449

Περιεχόμενα

Χορηγός Τεύχους
FOTINAKIS

17 **Editorial**

18 **Με το βλέμμα στον Περσικό Κόλπο**
Συναγερμός στη ναυτιλιακή κοινότητα

26 **Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις: Το παρελθόν, πυξίδα για το μέλλον**
Συνομιλούμε με τους:
28 Λεωνίδα Δημητριάδη-Ευγενίδη
30 Αντώνη Σ. Παπαδημητρίου
32 Θανάση Μαρτίνο
34 Αντώνη Κανελλάκη
36 Γιάννη Πλατσιδάκη
38 Καθ. Τζελίνα Χαρλαύτη

42 **Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις σε πρώτο πλάνο**
Η παρουσίαση της 4ης έκδοσης του βιβλίου *Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων* του Καθ. Γιάννη Θεοτοκά

48 **Εν πλω**

60 **Διεθνή Ύδατα**

74 **Lagaria: Ένα νέο όνομα στη σκηνή του διεθνούς yacht design**

76 **Η ελληνική παρουσία στις Φιλιππίνες και η επόμενη μέρα για τη ναυτική απασχόληση**
του Πρέσβη της Ελλάδας στις Φιλιππίνες, Ιωάννη Πεδιώτη

80 **Συμφωνία ΕΕ-Mercosur: Το κρυφό διαμάντι για την ελληνική ναυτιλία**
της Άννας Μπρεδήμα

82 **Ναυτιλιακή πολιτική, «28ο καθεστώς» και «ευρωπαϊκή προτίμηση»: Να προετοιμαστούμε αυτή τη φορά**
του καθ. Κωνσταντίνου Χλωμούδη

92 **Η κρίση στα Στενά της Ταϊβάν και η αρχιτεκτονική ασφαλείας του Ινδο-Ειρηνικού**

100 **Η Θράκη, αφετηρία για τον εορτασμό των 70 χρόνων του Ιδρύματος Ευγενίδου**

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

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*.



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



112	**Ένα βήμα μπροστά για το Ναυτικό Μουσείο της Άνδρου** Γράφουν οι: Θεοδόσης Σουσούδης, Χρύσα Κοντάκη
120	**Αφιέρωμα / Ναυπηγεία σε μετάβαση** Συμμετέχουν με τις απόψεις τους οι: Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, Ashraf Bayoumi, Θεόδωρος Ασημακόπουλος, Δημήτρης Βλασσόπουλος, Γιώργος Λώζος, Βασίλης Σαρρής, Νίκος Κωνσταντινίδης, Ανδρέας Φωτεινάκης, Δημήτρης Φωτεινάκης, Αλεξάνδρα Πυρινή
156	**RISQ 3.2** Φιλοξενούνται οι απόψεις των: Κωστή Αντωνόπουλου, Δημήτρη Ορφανού, Καπτ. Απόστολου Σκεμπέ
174	**Ο ορίζοντας από τη γέφυρα**
184	**Ελληνική υπογραφή στη νέα ενεργειακή πραγματικότητα**
188	**Η αγορά πετρελαίου εισέρχεται σε φάση συγκέντρωσης;** της Μαρίας Μπερτζελέτου
194	**Η second-hand αγορά δεξαμενόπλοιων στις αρχές του 2026** του Γιώργου Τσαφώνια
200	**Οικονομική ανάλυση και σύγκριση των Onboard Carbon Capture Systems και των μηχανών διπλού καυσίμου** του Πλωτάρχη Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Ιωάννη Τσελέ
202	**Νεότευκτα** Arcadia Shipmanagement: «Aegean Fighter», «Aegean Winner»
206	**Τεχνολογία & ναυπηγική** Οι πρόσφατες τάσεις στη ναυπηγική τεχνολογία και καινοτομία Με την ευγενική χορηγία
212	**Ενέργεια & φυσικοί πόροι**
216	**Commodities**
228	**Η άνοδος του κινεζικού δράκου & η στρατηγική κατάκτησης της παγκόσμιας ηγεμονίας**
232	**Άνθρωποι – Πλοία – Ιστορία** Εικόνες και αναμνήσεις από το αρχείο των *Ναυτικών Χρονικών* Με την ευγενική χορηγία
236	**Όταν τα *Ναυτικά Χρονικά* γράφουν ιστορία** Επιστολή του Μιχάλη Λάμπρου
238	**Εν πτήσει**
240	**Οι αριθμοί της ναυτιλίας**

FSC

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

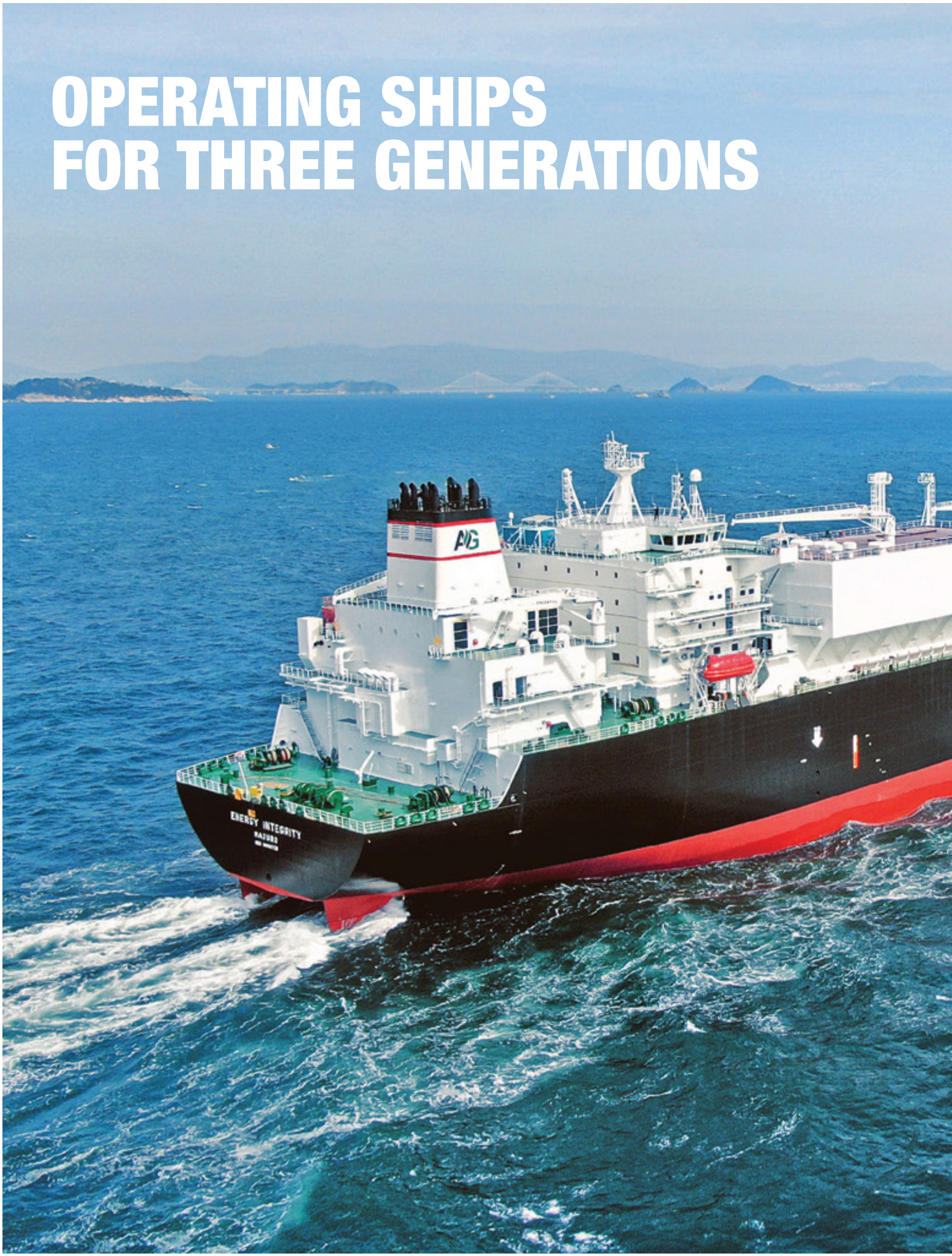
POLEMBROS SHIPPING

In Pursuit of Excellence



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

NAVIGATING THE PULSE OF GLOBAL TRADE



W MARINE INC

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

Editorial

Η ναυτιλία βρέθηκε για ακόμη μία φορά στο επίκεντρο των γεωπολιτικών αναταράξεων, καθώς οι πολεμικές συρράξεις στη Μέση Ανατολή μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών, του Ισραήλ και του Ιράν υπογραμμίζουν με δραματικό τρόπο την ανάγκη ανοικτών θαλάσσιων οδών για τη μεταφορά βασικών εμπορευμάτων. Η απόφαση των Φρουρών της Επανάστασης να προχωρήσουν στο κλείσιμο των Στενών του Ορμούζ είχε άμεσες και εκτεταμένες συνέπειες: μέχρι τη στιγμή σύνταξης του παρόντος, περισσότερα από 3.000 πλοία –ή περίπου το 4% της παγκόσμιας χωρητικότητας– παραμένουν εγκλωβισμένα στην ευρύτερη περιοχή.

Οι εξελίξεις αυτές επιβεβαιώνουν, με τον πιο εμφατικό τρόπο, ότι η ναυτιλία δεν λειτουργεί μεμονωμένα. Αντιθέτως, βρίσκεται στον πυρήνα των εξελίξεων, αποτελεί τον καθρέφτη των διεθνών (γεω)πολιτικών ισορροπιών και συχνά τον πρώτο αποδέκτη των κραδασμών τους.

Σε τέτοιες κρίσιμες συγκυρίες, η διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα αναδεικνύεται ως απόλυτη προτεραιότητα για όλους τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας. Αυτό αποτυπώνεται ξεκάθαρα και στις πρόσφατες ανακοινώσεις των ναυτιλιακών οργανισμών και των θεσμικών φορέων εκπροσώπησης του εφοπλισμού και της ναυτεργασίας, που θέτουν στο επίκεντρο την προστασία των πληρωμάτων και την ανάγκη συντονισμένης διεθνούς δράσης για τη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. «Περίπου 20.000 ναυτικοί παραμένουν εγκλωβισμένοι στον Περσικό Κόλπο πάνω σε πλοία, κάτω από συνθήκες υψηλού ρίσκου, που επιδρούν και στην ψυχική υγεία των ναυτικών. Η κατάσταση αυτή είναι απαράδεκτη. Όλα τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν την υποχρέωση να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα ώστε να διασφαλίσουν την προστασία των ναυτικών, καθώς και τα δικαιώματά τους, την ευημερία τους και την ελεύθερη ναυσιπλοΐα σύμφωνα με τις διατάξεις του διεθνούς δικαίου», σημειώνει ο Γενικός Γραμματέας του ΙΜΟ, Αρσένιο Ντομίνγκεζ, σε ανακοίνωσή του.

Συγχρόνως, οι οικονομικές επιπτώσεις είναι ήδη ορατές. Οι ναύλοι για τα πλοία μεταφοράς ενέργειας έχουν εκτοξευτεί, αντανακλώντας τον αυξημένο κίνδυνο πολέμου και τη μειωμένη διαθεσιμότητα πλοίων. Υπό αυτό το πρίσμα, όσοι πλοιοκτήτες δραστηριοποιούνται στη spot αγορά καταγράφουν υπερκέρδη, την ίδια στιγμή όμως που διαφαίνεται μια φιλυποψία από κυβερνητικούς φορείς και διεθνείς οργανώσεις ως προς τη ριψοκίνδυνη απόφαση ορισμένων να επιχειρούν σε εμπόλεμες περιοχές χωρίς την απαραίτητη ασφαλιστική κάλυψη. Παράλληλα, σοκ καταγράφεται στις αγορές: οι τιμές πετρελαίου και φυσικού αερίου έχουν πάρει την ανιούσα, ενώ στα διεθνή χρηματιστήρια σημειώνονται διαδοχικά sell-off, σε ένα περιβάλλον έντονης αβεβαιότητας.

Το εύφλεκτο αυτό περιβάλλον δοκιμάζει εκ νέου τις αντοχές ενός κλάδου που τα τελευταία χρόνια κλυδωνίζεται διαρκώς από εντάσεις, περιφερειακές συγκρούσεις και ανακατατάξεις στο παγκόσμιο εμπόριο. Η εμπορική ναυτιλία, και ειδικά η ποντοπόρος ναυτιλία, αποτελεί στυλοβάτη για την οικονομική ανάπτυξη των λαών και την ευημερία του διεθνούς εμπορίου. Ως εκ τούτου δεν είναι τυχαία η παρέμβαση πολλών κρατικών και διπλωματικών κύκλων διεθνώς, προκειμένου να μην εμποδιστούν αλλά και να μην τεθούν σε κίνδυνο οι διεθνείς πλόες σε καμία περιοχή του πλανήτη.

Οι παραπάνω εξελίξεις αναλύονται στο τεύχος Μαρτίου, το οποίο, σχεδόν αιφνιδιαστικά, κλήθηκε να αποτυπώσει σε λίγες σελίδες γεγονότα που εκτυλίχθηκαν με καταιγιστικό ρυθμό και που θα αποτελέσουν εφαλτήριο μελέτης για τον ιστορικό και τον αναλυτή του μέλλοντος. Οι διεθνείς ανισορροπίες και μεταβολές «έτρεξαν» τάχιστα, με τη συντακτική ομάδα να αξιολογεί και να επικαιροποιεί διαρκώς την ύλη του τρέχοντος τεύχους. Αυτή ακριβώς η ταχύτητα των εξελίξεων αναδεικνύει τη ρευστότητα της περιόδου που διανύουμε και την ανάγκη προσαρμογής.

Πέραν των ανωτέρω εξελίξεων, στο τεύχος Μαρτίου, τα *Ναυτικά Χρονικά* συνομιλούν με πλοιοκτήτες και επικεφαλής θεσμικών φορέων της ναυτιλίας μας, σκιαγραφώντας τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που αναδύονται για το σύγχρονο ναυτιλιακό επιχειρείν. Ως εκ τούτου, έμφαση δίνεται στο πώς παράμετροι όπως η ενεργειακή μετάβαση, η διακυβέρνηση και η τεχνολογία επιδρούν σημαντικά στον τρόπο λειτουργίας των επιχειρήσεων.

Ακόμη, το ειδικό αφιέρωμα του τεύχους εστιάζει στις τάσεις της ναυπηγικής βιομηχανίας. Άλλωστε, τα ναυπηγεία, κατά κοινή ομολογία, εξελίσσονται πλέον σε στρατηγικές υποδομές ισχύος με σαφές γεωοικονομικό αποτύπωμα. Σε μια εποχή όπου η αυτάρκεια, η βιομηχανική ικανότητα και ο έλεγχος της τεχνογνωσίας εισέρχονται σε νέα διάσταση, η ναυπηγική βιομηχανία επιστρέφει δυναμικά στο προσκήνιο των διεθνών συσχετισμών.

Η συντακτική ομάδα στρέφει το βλέμμα της και στη ναυτική μας κληρονομιά, υπενθυμίζοντας ότι ο ηγετικός ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας δεν βασίζεται μόνο σε στρατηγικές ανάπτυξης στόλων αλλά πηγάζει από την «εξάρτηση από το παρελθόν». Με αφορμή τη συμπλήρωση 70 ετών αδιάλειπτης και ουσιαστικής προσφοράς του Ιδρύματος Ευγενίδου στην ελληνική κοινωνία, αλλά και τις διεργασίες για την επαναλειτουργία του Ναυτικού Μουσείου Άνδρου, αναδεικνύεται η σημασία της διατήρησης της ναυτικής μας μνήμης.

Η τρέχουσα συγκυρία υπενθυμίζει στη διεθνή κοινότητα ότι η ναυτιλία συνιστά πυλώνα σταθερότητας και οικονομικής ευημερίας. Στο τέλος της ημέρας, όμως, η επιτυχία και η πραγματική δύναμη της ναυτιλίας έγκεινται στους ανθρώπους της: στους ναυτικούς που βρίσκονται εν πλω σε περιοχές αυξημένου κινδύνου, αλλά και στα στελέχη των γραφείων, που λαμβάνουν κρίσιμες αποφάσεις υπό καθεστώς αβεβαιότητας.

Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Με το βλέμμα στον Περσικό



Credit: EPA/ATEF SAFADI

Κόλπο



* Το παρόν άρθρο συντάχθηκε την Τρίτη 3 Μαρτίου. Δεδομένου ότι οι εξελίξεις «τρέχουν», μέχρι την κυκλοφορία του τεύχους ενδέχεται να έχουν λάβει χώρα γεγονότα που διαφοροποιούν τα δεδομένα τα οποία αναφέρονται παρακάτω.

Οι φόβοι για «χτύπημα» των ΗΠΑ και Ισραήλ στο Ιράν επιβεβαιώθηκαν μετά την άνευ προηγουμένου στρατιωτική κινητοποίηση στη Μέση Ανατολή, παρά τις προσπάθειες του Ιράν, που είχαν προηγηθεί, για αποφυγή της σύγκρουσης.
Ως απότοκο, από τις 28 Φεβρουαρίου, η ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται –για μια ακόμα μία φορά το τελευταίο διάστημα– στη μέγγενη των γεωπολιτικών αναταράξεων, παρακολουθώντας με κομμένη την ανάσα τις εξελίξεις που διαδραματίζονται στη Μέση Ανατολή, καθώς οποιαδήποτε μεταβολή ή νέα συνθήκη επηρεάζει ανεξίτηλα τον κλάδο.



Credit:EPA/ABEDIN TAHERKENAREH

«Λουκέτο» στα Στενά του Ορμούζ

Στην καρδιά των εντάσεων βρίσκονται τα Στενά του Ορμούζ. Μάλιστα, η Τεχεράνη προέβη στην πλήρη διακοπή της ναυσιπλοΐας στα Στενά, πυροδοτώντας νέους κλυδωνισμούς στην ευρύτερη περιοχή. Σημειώνεται ότι από την εν λόγω θαλάσσια αρτηρία διακινείται περίπου το 20% του παγκόσμιου πετρελαίου και το 20% έως 25% του φυσικού αερίου, γεγονός που καταδεικνύει τη βαρύτητα και τις πιθανές επιπτώσεις στην παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα.

Βάσει των δεδομένων της Κυριακής 1 Μαρτίου, πριν δηλαδή από το επίσημο λουκέτο των Στενών του Ορμούζ από τους Φρουρούς της Επανάστασης, περισσότερα από 200 πλοία μεταφοράς αργού και υγροποιημένου αερίου παρέμειναν αγκυροβολημένα εκτός των Στενών, αδυνατώντας να πραγματοποιήσουν τον διάπλου.

Ο αντίκτυπος του αποκλεισμού επεκτείνεται ταχύτατα και στην αγορά του υγροποιημένου φυσικού αερίου. Το Κατάρ, εκ των κορυφαίων εξαγωγέων παγκοσμίως, διοχετεύει σχεδόν το σύνολο των φορτίων LNG μέσω των Στενών. Αντιμέτωπη με την αδυναμία ασφαλούς φόρτωσης και μεταφοράς αλλά και λόγω των ιρανικών επιθέσεων στις βιομηχανικές ζώνες Ρας Λαφάν και Μεσαγιέντ στο Κατάρ, η Ντόχα αναγκάστηκε από τη Δευτέρα 2 Μαρτίου να προχωρήσει σε πλήρη αναστολή της παραγωγής υγροποιημένου φυσικού αερίου, εγείροντας σοβαρούς κινδύνους για την επάρκεια του διεθνούς ενεργειακού συστήματος. Όπως ήταν λογικό, μετά την ανακοίνωση της αναστολής παραγωγής φυσικού αερίου, οι τιμές στις διεθνείς αγορές πήραν την ανιούσα. Ενδεικτικά, τη Δευτέρα 2 Μαρτίου, στις 14:30 ώρα Ελλάδος, τα ολλανδικά Συμβόλαια Μελλοντικής Εκπλήρωσης Φυσικού Αερίου TTF κατέγραφαν αύξηση άνω του 39%, στα 44,605 ευρώ, στο υψηλότερο επίπεδο από τον Μάρτιο του 2025 (+44,56%, στα 46,200 ευρώ).

Σε ετοιμότητα η ελληνική πλευρά

Σε ό,τι αφορά την παρουσία της ελληνικής ναυτιλίας στην περιοχή, ο κ. Βασίλης Κικίλιας γνωστοποίησε στις 2 Μαρτίου ότι δέκα πλοία ελληνικής σημαίας ήταν εντός του Περσικού Κόλπου και πέντε εκτός αυτού, ενώ συνολικά περίπου τριακόσια είκοσι πέντε (325) πλοία ελληνικών συμφερόντων –αλλά υπό ξένη σημαία– βρίσκονταν στην ευρύτερη περιοχή. Διευκρίνισε ότι στα δέκα ελληνικά πλοία επέβαιναν ογδόντα πέντε Έλληνες ναυτικοί, οι οποίοι είναι καλά και υπάρχει συνεχής επικοινωνία μαζί τους, σημειώνοντας ότι ο Θάλαμος Επιχειρήσεων του Υπουργείου παρέμενε σε διαρκή εγρήγορση.

Στην ενημέρωση της Δευτέρας 2 Μαρ-



τίου, το ΥΝΑΝΠ σημείωνε ότι είχαν καταγραφεί επιθέσεις με πυραύλους και drones κατά εμπορικών πλοίων, πλήγματα σε τρεις λιμενικές εγκαταστάσεις και σε μία υπεράκτια εγκατάσταση, τραυματισμοί ναυτικών και ένας νεκρός ναυτικός, με τα περιστατικά αυτά ωστόσο να μην αφορούν πλοία ελληνικής σημαίας ή ελληνικών συμφερόντων. Επισήμανε, ωστόσο, ότι υπήρξε πλήγμα με μικρές ζημιές σε ελληνόκτητο πλοίο, το οποίο συνέχισε την πορεία του. Ο κ. Κικίλιας χαρακτήρισε απαράδεκτη τη στοχοποίηση ναυτικών, επισημαίνοντας ότι η ποντοπόρος ναυτιλία θα έπρεπε να βρίσκεται εκτός πολεμικών συγκρούσεων, κάτι που δυστυχώς δεν επιβεβαιώνεται από την πραγματικότητα.

Στο ίδιο μήκος κύματος, η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ) ζήτησε μεταξύ άλλων να οριστεί ως εμπόλεμη ζώνη η ευρύτερη περιοχή του Περσικού Κόλπου, της Ερυθράς Θάλασσας, της Αραβικής Θάλασσας και να υλοποιηθούν άμεσα τα αιτήματα παλιννόστησης των ναυτικών με ευθύνη και δαπάνη των πλοιοκτητών, για όσους ναυτικούς δεν επιθυμούν να συνεχίσουν να υπηρετούν στα πλοία που διέρχονται από αυτές τις περιοχές. Επίσης, κατά την ΠΝΟ, αποτελεί ύψιστο αγαθό η προστασία της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας των συναδέλφων ναυτεργατών.

Οι αντιδράσεις ναυτιλιακών οργανισμών

Στον απόηχο των εξελίξεων και του κινδύνου στον οποίο είναι εκτεθειμένοι οι ναυτικοί, ο IMO και το ICS εξέδωσαν ανακοινώσεις, εκφράζοντας τις ανησυχίες τους επί του ζητήματος και υπογραμμίζοντας αμφότεροι πως «η κύρια μέριμνά μας είναι η ευημερία των ναυτικών». Παράλληλα, έκαναν έκκληση στα εμπλεκόμενα μέρη «να λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να διασφαλίσουν την ασφάλεια των ναυτικών που απλώς εκτελούν το έργο τους και βρέθηκαν, χωρίς δική τους ευθύνη, σε μια εξαιρετικά αβέβαιη κατάσταση».

Μάλιστα, ο Γ.Γ. του IMO, κ. Αρσένιο Ντομίνγκεζ, επισήμανε μεταξύ άλλων πως «ο IMO θα συνεχίσει να συνεργάζεται στενά με τα κράτη-μέλη για να υποστηρίξει την ασφαλή ναυσιπλοΐα και να υπερασπιστεί την ασφάλεια των ναυτικών».

Άμεσες οι κινήσεις των liners

Τα μέτρα που έλαβαν ορισμένες από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών του κόσμου ήταν άμεσα. Υπό αυτό το πλαίσιο, ο κινεζικός κολοσσός θαλάσσιων μεταφορών Cosco έδωσε εντολή στα πλοία του που βρίσκονται στον Κόλπο ή κατευθύνονται εκεί να καταφύγουν σε «ασφαλή ύδατα», καθώς η μετακίνηση στην περιοχή ανεστάλη ντε φάκτο την επομένη των αμερικανοϊσραηλινών πληγμάτων εναντίον του Ιράν. Και άλλες μεγάλες εταιρείες τακτικών γραμμών, μεταξύ των οποίων οι Hapag-Lloyd, Maersk και MSC, ανακοίνωσαν την αναστολή των επιχειρήσεών τους στην περιοχή.

Στα ύψη οι ναύλοι

Η «παράλυση» των θαλάσσιων μεταφορών από τα Στενά του Ορμούζ οδήγησε, όπως ήταν αναμενόμενο, σε έκρηξη των ναύλων για πλοία μεταφοράς ενέργειας. Αναλυτικότερα, για τη μεταφορά πετρελαίου από τη Μέση Ανατολή στην Κίνα με VLCC, οι ναύλοι έφτασαν έως και τα $424.000/ημέρα, σύμφωνα με δεδομένα του Baltic Exchange. Σύμφωνα με δημοσιεύματα διεθνών ΜΜΕ, η Sinokor, η οποία το τελευταίο διάστημα έχει προβεί σε μαζικές αγορές VLCCs, φέρεται να ζήτησε $20/βαρέλι για τη μεταφορά πετρελαίου από τη Μέση Ανατολή.

Ανοδική ρότα ακολούθησαν και οι ναύλοι στα LNG carriers. Τη Δευτέρα 2 Μαρτίου, μετά την ανακοίνωση της QatarEnergy, οι ναύλοι για μεταφορές στον Ατλαντικό διαμορφώθηκαν στα $61.500/ημέρα, σημειώνοντας άνοδο 43% ή $18.750/ημέρα σε σχέση με την Παρασκευή 27 Φεβρουαρίου. Αντίστοιχα, στον Ειρηνικό αυξήθηκαν κατά 45% ή $12.750 και έφτασαν στα $41.000/ημέρα, σύμφωνα με τη Spark Commodities.

Ακυρώσεις ασφαλιστικών καλύψεων κατά κινδύνου πολέμου

Ραγδαίες ήταν και οι εξελίξεις στο μέτωπο των ναυτασφαλίσεων, με τα P&I Clubs, όπως ο Skuld, ο Gard, το American Club, Steamship Mutual, ο NorthStandard, το London P&I Club, να ανακοινώνουν ακύρωση των ασφαλιστικών καλύψεων κατά κινδύνου πολέμου για πλοία που δραστηριοποιούνται στα ιρανικά ύδατα και στον Περσικό Κόλπο, αλλά και στον Κόλπο του Ομάν, με ισχύ από τις 5 Μαρτίου.

Στο ίδιο μήκος κύματος, ναυτασφαλιστικές εταιρείες προέβησαν σε ακυρώσεις ασφαλιστηρίων συμβολαίων, ενώ ορατό είναι το ενδεχόμενο όσες δεν προβούν σε ακυρώσεις να επαναδιαπραγματευτούν υψηλότερα premiums αντί να αρνηθούν την κάλυψη για τα πλοία που πλέουν στην περιοχή. Μάλιστα, η αύξηση αυτή ενδέχεται να αγγίξει το 50%, σύμφωνα με κύκλους της αγοράς. Αν ληφθεί υπόψη ότι, πριν από τα γεγονότα στη Μέση Ανατολή, το κόστος ασφάλισης ανερχόταν στο 0,25% της αξίας του πλοίου, για ένα πλοίο αξίας $100 εκατ., το κόστος θα διαμορφωθεί πλέον στα $375.000/ταξίδι. Ανάλογη αύξηση ενδέχεται να σημειωθεί και στα ασφάλιστρα των πλοίων που προσεγγίζουν τα λιμάνια του Ισραήλ, τα οποία μέχρι πρότινος διαμορφώνονταν στο 0,1% της αξίας του πλοίου.



EPA/BRITISH MINISTRY OF DEFENCE/HANDOUT
MANDATORY CREDIT: MOD/CROWN

Σε επικοινωνία των *Ναυτικών Χρονικών* με τον κ. Νικόλαο Μπερκέτη*, ο ίδιος τόνισε τα εξής: «Οι εξελίξεις στη Μέση Ανατολή δημιουργούν σημαντικές προκλήσεις για την αξιολόγηση κινδύνων και τις επενδύσεις των ασφαλιστών θαλάσσιων, αεροπορικών και ταξιδιωτικών κινδύνων. Αναλυτές προειδοποιούν ότι η κατάσταση θα μπορούσε να αυξήσει την αστάθεια των κερδών και να ασκήσει πίεση στη φερεγγυότητα των αντασφαλιστών παγκοσμίως.

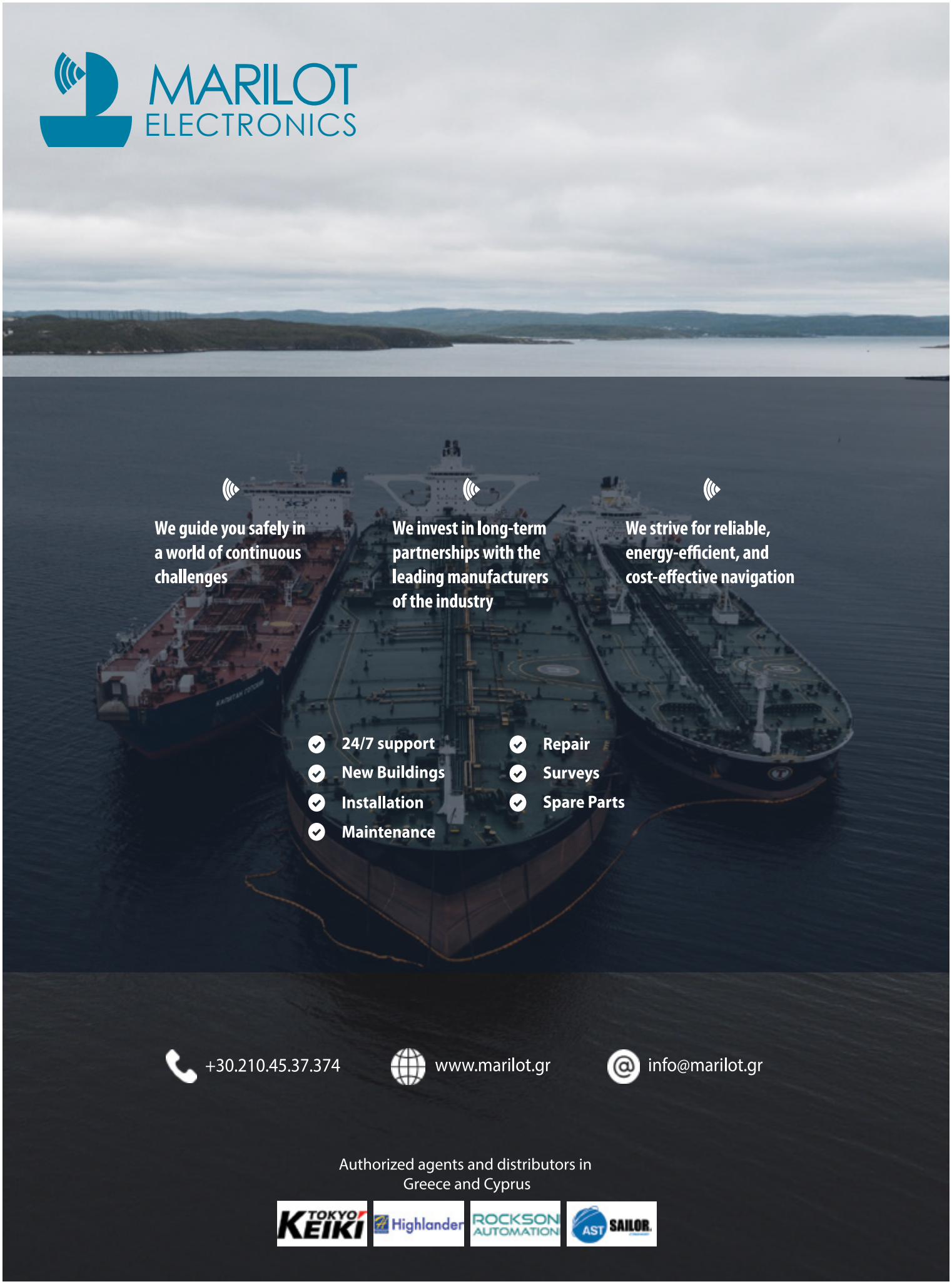
»Παρότι τα υψηλότερα ασφάλιστρα προσφέρουν κάποιο προσωρινό "μαξιλάρι", η συσσώρευση ανοιγμάτων σε κίνδυνο πολέμου, η αστάθεια του επενδυτικού χαρτοφυλακίου και οι πιθανές συσχετιζόμενες ζημίες ενδέχεται να επηρεάσουν αρνητικά το πιστωτικό προφίλ των ασφαλιστών».

Όπως ήδη αναφέρθηκε, οι ενέργειες των αλληλασφαλιστικών οργανισμών στις πρωτόγνωρες αυτές συνθήκες ήταν άμεσες. Ο κ. Μπερκέτης σημειώνει ότι «κατά το Σαββατοκύριακο (28 Φεβρουαρίου-1 Μαρτίου) –γεγονός ασυνήθιστο– αρκετοί αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί (P&I Clubs) εξέδωσαν Προειδοποίηση Ακύρωσης (Notice of Cancellation) 72 ωρών, με ισχύ από τα μεσάνυχτα της 2ας Μαρτίου 2026, για περιοχές σε απόσταση 12 ναυτικών μιλίων από τις ακτές του Ιράν και τον Περσικό/Αραβικό Κόλπο. Αυτό σημαίνει ότι, από την Πέμπτη 5 Μαρτίου 2026, αναμένεται περαιτέρω επιδείνωση της κατάστασης».

Σε ό,τι αφορά τα ασφάλιστρα κατά κινδύνων πολέμου, ο ίδιος εκτιμά ότι «τα ποσοστά ασφάλισης κινδύνου πολέμου για πλοία που διέρχονται από την περιοχή θα υπερβούν το 0,5% για χρονικό διάστημα 14 ημερών, εάν οι εχθροπραξίες παραταθούν πέραν των λίγων ημερών». «Οι ασφαλιστές κατά κινδύνων πολέμου», σχολιάζει, «ενδέχεται να μην προβούν καν σε προσφορές ασφάλισης για την περιοχή του Περσικού Κόλπου, εάν θεωρήσουν τον κίνδυνο μη ποσοτικοποιήσιμο».

Για τις προοπτικές της αγοράς, ο κ. Μπερκέτης αναφέρει ότι «παρά το γεγονός ότι τα υψηλότερα ασφάλιστρα θα μπορούσαν προσωρινά να ενισχύσουν τα περιθώρια κέρδους για εξειδικευμένα Συνδικάτα Ασφάλισης κατά Κινδύνων Πολέμου, αυτά τα κέρδη είναι πιθανό να αντισταθμιστούν από την αυξημένη συσσώρευση κινδύνου στην περιοχή». Και καταλήγει λέγοντας ότι «ενώ οι ασφαλιστές αναμένεται να συνεχίσουν να ακυρώνουν ασφαλιστήρια συμβόλαια λόγω της άμεσης απειλής για τη ναυτιλία, πολλοί εκτιμάται ότι θα επαναδιαπραγματευτούν σημαντικά υψηλότερες τιμές αντί να αρνηθούν εντελώς την κάλυψη για τα πλοία που πλέουν στην περιοχή».

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

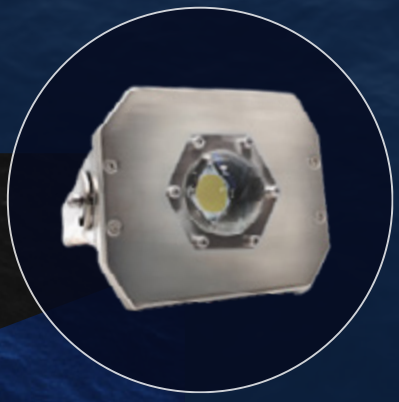

MARILOT
ELECTRONICS
We guide you safely in a world of continuous challenges
We invest in long-term partnerships with the leading manufacturers of the industry
We strive for reliable, energy-efficient, and cost-effective navigation
24/7 support
New Buildings
Installation
Maintenance
Repair
Surveys
Spare 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

SEABRIGHT®

Special Products Designed

SUBSEA 50

LED · IP68 · 120W · 5 YEARS WARRANTY





Product Application

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

In response to the rising threat of underwater sabotage targeting commercial vessels, Seabright has developed advanced underwater floodlighting systems designed to enhance hull visibility and deter diver-based attacks.

Seabright's high-intensity underwater luminaires create a powerful illumination perimeter around the vessel's hull and waterline. Our Underwater products have already been supplied and sucesfully tested in several commercial fleets

By combining innovation with maritime safety, Seabright reinforces vessel protection in an evolving global threat environment.

Designed & Manufactured in Greece

Seabright S.A.

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

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

SEABRIGHT®

to Meet your Specific Needs



Seabright Solution for Portable LED Floodlights under Rightship Edition

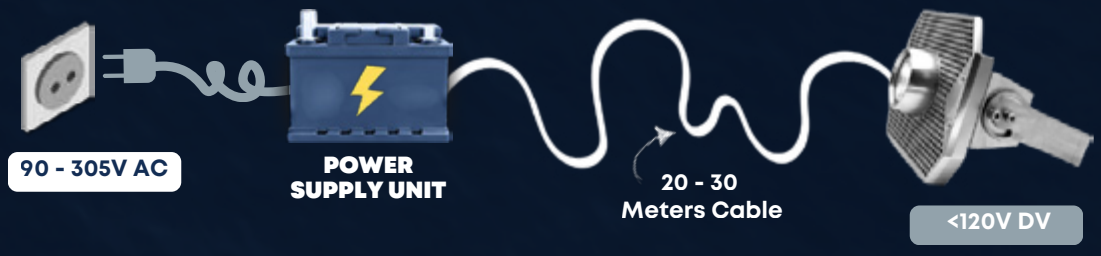
Rightship Questionnaire 3.1 Question 14.10

Record a finding if the lamp holder, drip shield, and shade of portable cargo lights are not nonconductive, do not isolate the crew from electrical shock hazards, and have a voltage greater than 50V AC (1-1000Hz) or 120V DC ...

Portable LED Floodlights Meeting Rightship Standard

Product certified with the protocol EN IEC 60598-1:2020, Class I
Portable solutions with the protocol EN IEC 60598-1:2020, Class III and extra low-voltage (SELV) device<50V DC on the floodlight

APOLLO 50 Rightship Edition



Since December 2024, leading companies have upgraded their fleets with over **4,200 units** of our **Rightship Edition floodlights**, enhancing safety, compliance, and performance across their vessels.

Designed & Manufactured in Greece

Seabright S.A.

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

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



Φωτ.: Ασπασία Κεφαλληνού, Βαλάντης Κορδατσάκης



Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις: Το παρελθόν, πυξίδα για το μέλλον

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος, Μιχάλης Ψάλλης

Την Τρίτη 13 Ιανουαρίου 2026, η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα είχε την ευκαιρία να παρακολουθήσει μια συζήτηση που άγγιξε ποικίλες θεματικές και είχε στον πυρήνα της τις στρατηγικές και τις μεθόδους διοίκησης των σύγχρονων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, την ψηφιακή μετάβαση της ναυτιλίας, αλλά και τις ολοένα αυξανόμενες προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι παίκτες-πρωταγωνιστές της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Πιο συγκεκριμένα, τα *Ναυτικά Χρονικά*, με τη συνεργασία της Isalos.net, διοργάνωσαν τη συζήτηση με θέμα «Ελληνικές Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις του Μέλλοντος – Οι προκλήσεις για τη διατήρηση της παγκόσμιας ηγεσίας», η οποία έλαβε χώρα στο Αμφιθέατρο του Ιδρύματος Ευγενίδου.

Αφορμή για την εκδήλωση αποτέλεσε η πρόσφατη 4η έκδοση του βιβλίου του Καθ. Γιάννη Θεοτοκά *Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων* από τις Εκδόσεις Αλεξάνδρεια.

Μετά το πέρας της παρουσίασης του βιβλίου, η εκδήλωση συνεχίστηκε με συζήτηση, που επικεντρώθηκε σε θεματικές που εξετάζονται στο βιβλίο και στην οποία συμμετείχαν επιφανή μέλη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας.

Στη συζήτηση, που συντόνισε η κ. Μαργαρίτα Πουρνάρα, δημοσιογράφος της εφημερίδας *Η Καθημερινή*, συμμετείχαν αλφαβητικά οι:

- Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης, Πρόεδρος Ιδρύματος Ευγ. Ευγενίδου
- Αντώνης Κανελλάκης, Director του Alpha Bulkers, Pantheon Tankers & Alpha Gas Group
- Αθανάσιος Μαρτίνος, Managing Director, Eastern Mediterranean Maritime Limited
- Αντώνης Παπαδημητρίου, Πρόεδρος Ιδρύματος Ωνάση
- Ιωάννης Πλατσιδάκης, Επίτ. Πρόεδρος INTERCARGO
- Τζελίνα Χαρλαύτη, Καθηγήτρια Πανεπιστημίου Κρήτης

Στις σελίδες που ακολουθούν, τα *Ναυτικά Χρονικά* παρουσιάζουν τις απόψεις των συμμετεχόντων του πάνελ με τη μορφή συνεντεύξεων.



Ο ανθρώπινος παράγοντας στη ναυτιλία αποτελεί παράμετρο ασφάλειας, συνέχειας και αξιοπιστίας

του **Λεωνίδα Δημητριάδη-Ευγενίδη**,
Προέδρου του Ιδρύματος Ευγενίδου

Σε ποιο βαθμό η ανάγκη για ανταπόκριση στις αρχές του ESG μπορεί να επηρεάσει την προσέγγιση των επιχειρήσεων στη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού;

Το ESG χρειάζεται προσοχή. Αν δεν απογυμνωθεί από συνθήματα, κινδυνεύει να μετατραπεί από εργαλείο μετάβασης σε μηχανισμό στρέβλωσης.

Περιβάλλον:

Η αποανθρακοποίηση είναι αναγκαία, αλλά απαιτεί σωστό τεχνολογικό βηματισμό. Τα εναλλακτικά καύσιμα βρίσκονται σε διαφορετικά επίπεδα ωριμότητας, με υψηλό κόστος και αβέβαιες υποδομές. Χρειάζεται σταδιακή μείωση των εκπομπών, τεχνολογική ουδετερότητα και σοβαρές μελέτες επιπτώσεων, ώστε οι αποφάσεις να αξιολογούνται ολιστικά.

Κοινωνία:

Η ανθρώπινη διάσταση συχνά υποβαθμίζεται. Η έλλειψη πληρωμάτων, η ανάγκη νέων δεξιοτήτων και η ασφάλεια αποτελούν κρίσιμα ζητήματα. Η μετάβαση χωρίς σοβαρή και σύγχρονη εκπαίδευση δημιουργεί κινδύνους. Η εκπαίδευση είναι πολύ πιο σύνθετο θέμα από τον τρόπο με τον οποίο συχνά αντιμετωπίζεται.

Διακυβέρνηση:

Η διακυβέρνηση δεν μπορεί να εξαντλείται σε δείκτες και φόρμες συμμόρφωσης. Η υπερβολική γραφειοκρατία και τα αποσπασματικά φίλτρα ESG στρεβλώνουν την πραγματική λειτουργία της ναυτιλίας. Απαιτείται καλύτερος συντονισμός και ρεαλιστική εφαρμογή, βασισμένη σε τεκμηριωμένες μελέτες επιπτώσεων.

Το ESG στη ναυτιλία είναι αναγκαίο, αλλά δεν μπορεί να εφαρμόζεται δογματικά. Οι σημερινές ασύμμετρες συνθήκες –γεωπολιτικές, οικονομικές και τεχνολογικές– επιβάλλουν αναθεώρηση προσεγγίσεων, χωρίς όμως απομάκρυνση από τις βασικές αρχές.

Η ναυτιλία δεν είναι μόνο κεφάλαια, τεχνολογία και πλοία. Πάνω απ' όλα είναι άνθρωποι στη θάλασσα. Ο άνθρωπος δεν είναι παράμετρος κόστους· είναι ο φορέας της ασφάλειας, της συνέχειας και της αξιοπιστίας. Το ESG αποκτά αξία μόνο όταν πατά στην πραγματικότητα και μεταφράζεται σε συγκεκριμένες πρακτικές: συνεχή εκπαίδευση, αναβάθμιση δεξιοτήτων, κουλτούρα ασφαλείας, αξιοπρεπείς συνθήκες ζωής και εργασίας, διαφάνεια και πραγματικές δυνατότητες εξέλιξης.

Οι κανονιστικές και τεχνολογικές απαιτήσεις αυξάνονται, ενώ οι νεότερες γενιές ζητούν καθαρές προοπτικές, καλύτερη ισορροπία ζωής και εργασίας και ένα πλαίσιο εμπιστοσύνης. Αν δεν το κατανοήσουμε αυτό και δεν το εντάξουμε σε ρεαλιστικό πλαίσιο, δημιουργούμε μόνο σύγχυση και αναποτελεσματικές πρακτικές.

Για εμάς, στο Ίδρυμα Ευγενίδου, η εκπαίδευση αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της ναυτιλίας. Η επένδυση στον ανθρώπινο παράγοντα είναι κρίσιμη τόσο για τη διαχείριση του ρίσκου όσο και για τη διατήρηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Και πιστεύω ακράδαντα ότι, αν οι Έλληνες τα κατάφεραν μέχρι σήμερα, μπορούν να τα καταφέρουν ακόμα καλύτερα στο μέλλον.

Στο τρέχον εύθραυστο γεωπολιτικό περιβάλλον για τη ναυτιλία, τι ρόλο μπορούν να διαδραματίσουν η ευελιξία και η προσαρμοστικότητα;

Η ευελιξία είναι μια λέξη-κλειδί για την ελληνική ναυτιλία, αλλά θα ήθελα να την απομυθοποιήσω λίγο. Δεν συνιστά ένστικτο ή τύχη, αλλά συγκεκριμένη ικανότητα γρήγορης ανάγνωσης του εξωτερικού περιβάλλοντος, ταχύτητας λήψης αποφάσεων και κουλτούρα ευθύνης. Συνεπώς, θεωρώ ότι με τη γνώση, την αυταπάρνηση και το hands-on θα καταφέρουμε, παρά τη γεωπολιτική αστάθεια, τις διαταραχές στις αλυσίδες εφοδιασμού, το αυξημένο επιχειρησιακό ρίσκο και το overregulation, που καθιστά τις διαδικασίες δυσκολότερες, να διατηρήσουμε την ευελιξία μας χωρίς να είμαστε πρόχειροι. Η απάντηση είναι η λέξη «ισορροπία». Απαιτείται δομή και τυποποίηση που αυξάνει την ασφάλεια και μειώνει το ρίσκο. Αποκέντρωση προκειμένου οι αποφάσεις να λαμβάνονται τάχιστα από επαγγελματίες που γνωρίζουν τις ιδιαιτερότητες του κλάδου. Εν τέλει, η ευελιξία θα εκφραστεί μέσω τριών στοιχείων: α) Καλύτερη διαχείριση ρίσκου, β) Επένδυση στην τεχνολογία και γ) Ανθρώπους με σωστή εκπαίδευση και κουλτούρα.

Το συγκριτικό μας πλεονέκτημα είναι η διαχείριση του δικού μας δυναμικού. Αν επιτύχουμε σε αυτούς τους τομείς, η ελληνική ναυτιλία μπορεί να συνεχίσει να πρωταγωνιστεί. Η ταχεία προσαρμοστικότητα σε έναν κόσμο που μεταβάλλεται συνεχώς και η σωστή νοοτροπία θα αποτελέσουν τα εχέγγυα για το μέλλον.



Η προσαρμοστικότητα στην αλλαγή αποτελεί το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των Ελλήνων πλοιοκτητών

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

Πώς έχει μετεξελιχθεί η ελληνική ναυτιλία και τι ρόλο έχει διαδραματίσει η προσαρμοστικότητα των Ελλήνων πλοιοκτητών σε αυτές τις μεταβάσεις;

Νομίζω ότι η πρόκληση της εποχής δεν έγκειται στην αλλαγή. Παρατηρώ ότι το μόνο σταθερό είναι ότι όλα αλλάζουν. Σίγουρα ως Έλληνες κάτι κάνουμε καλά, καθώς για πολλές δεκαετίες η ελληνική ναυτιλία δυναμώνει και αναπτύσσεται. Ποιες είναι οι αλλαγές που έχουν λάβει χώρα όλα αυτά τα χρόνια και ποιες προκλήσεις θα συναντήσουμε μπροστά μας; Θα έλεγα πρώτα και κύρια η αλλαγή στον έλεγχο της πληροφορίας. Έχω προλάβει το Baltic Exchange, στο οποίο έδιναν το «παρών» αυτοπροσώπως οι ναυλωτές και αντάλλασσαν πληροφορίες για τα φορτία και τους ναύλους. Σήμερα, ο έλεγχος της πληροφορίας γίνεται με άλλους τρόπους, πιο απρόσωπους. Υπάρχουν στην αγορά ψηφιακές πλατφόρμες και η άντληση της πληροφορίας είναι άμεση. Διαφορετική είναι πλέον και η επικοινωνία γραφείου και πλοίου. Στον δικό μας όμιλο έχουμε σχεδόν σε πραγματικό χρόνο τον έλεγχο των συνθηκών ταξιδιού (ταχύτητες, καιρικές συνθήκες, καταναλώσεις, κ.λπ.) και γενικά του τι συμβαίνει στο πλοίο. Το ίδιο συμβαίνει και σε πολλές άλλες εταιρείες.

Επαναλαμβάνω ότι ο έλεγχος της πληροφορίας είναι πάρα πολύ σημαντικός. Αυτόν τον έλεγχο της πληροφορίας, αυτή την τεχνογνωσία είχαν οι Έλληνες καραβοκύρηδες. Την τεχνογνωσία αυτή είχαν όσοι εφοπλιστές αγόρασαν τα Λίμπερτυ. Ήξεραν να δουλεύουν τα πλοία καλύτερα, φθηνότερα και με μεγαλύτερο κέρδος από τους ξένους συναδέλφους τους. Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο είναι η προσαρμοστικότητα. Σε κάθε μεγάλη μετάβαση, οι Έλληνες εφοπλιστές προσαρμόστηκαν αμέσως. Εξαιρούμε όσους προέρχονταν από τη Ναύπακτο, που έμειναν στο πανί και ουσιαστικά έχασαν το παιχνίδι. Σήμερα, οι τεχνολογίες αλλάζουν άρδην και οι Έλληνες βρίσκονται στην πρώτη γραμμή αυτής της μετεξέλιξης.

Η προσαρμοστικότητα ήταν και γεωγραφική. Η δραστηριοποίηση της ελληνικής ναυτιλίας άρχισε από το Λονδίνο πριν από τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, μεταπήδησε στη Νέα Υόρκη, επέστρεψε στο Λονδίνο πριν ο Πειραιάς αναδειχθεί στο απόλυτο κέντρο της ελληνικής διαχείρισης, ενώ πλέον έχει δυναμική παρουσία στο Ντουμπάι, στη Σιγκαπούρη, στη Σαγκάη, σε όλα τα μήκη και πλάτη του πλανήτη.

Εδώ γεννάται και ένα μεγάλο ερώτημα, το «τι σημαίνει ελληνική ναυτιλία». Αναφερόμαστε σε ελληνική εθνικότητα του πλοιοκτήτη, ελληνικά πληρώματα, ελληνικό μάνατζμεντ; Πολλοί Έλληνες εφοπλιστές, ειδικά τρίτης γενιάς, δεν μιλούν καν ελληνικά. Η ελληνικότητα της ναυτιλίας μας είναι για μένα μια μεγάλη πρόκληση, που αξίζει να επισημάνουμε.

Μπορεί το hands-on approach να προσφέρει σήμερα, σε αυτό το ρευστό οικονομικό, τεχνολογικό και κανονιστικό περιβάλλον, ό,τι πρόσφερε και στο παρελθόν;

Το hands-on approach όντως συνέβαλε τα μέγιστα στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας. Ωστόσο, σε μια εποχή ραγδαίων μεταβολών, η συγκεκριμένη προσέγγιση τίθεται εν αμφιβόλω από άλλες μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις. Για παράδειγμα, οι Κινέζοι επιχειρηματίες της ναυτιλίας, οι οποίοι συχνά διαχειρίζονται τεράστιους στόλους, δεν έχουν καθημερινή επαφή και ενασχόληση με τα πλοία και τα γραφεία. Αρκετοί Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν πολλές δεκάδες πλοία. Το ίδιο γίνεται και με τις μεγάλες εταιρείες container. Στο industrial shipping, δεν ξέρω τι ακριβώς σημαίνει πλέον η εφαρμογή του ελληνικού hands-on μοντέλου.



Ο εφοπλιστής καλείται σήμερα να είναι διαχειριστής κρίσεων

του **Θανάση Μαρτίνου**,
Managing Director της Eastern Mediterranean Maritime Limited

Οι παραδόσεις και οι πρακτικές του παρελθόντος έχουν διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στην ιστορία του ελληνικού ναυτιλιακού επιχειρείν. Στη σημερινή ψηφιακή, τεχνοκρατική εποχή είναι ακόμη επίκαιρη αυτή η «εξάρτηση από το παρελθόν»;

Στη σημερινή ψηφιακή και τεχνοκρατική εποχή, η εμπορική ναυτιλία των πλοίων tramp (δεξαμενόπλοιων και bulk carriers) εξακολουθεί να αποτελεί μια περιπέτεια. Είμαστε συνεχιστές μιας μακράς παράδοσης, που ξεκινάει από την κλασική περίοδο, όταν οι αρχαίοι Έλληνες με τα εμπορικά πλοία τους ίδρυσαν αποικίες σε όλη τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, από το Βυζάντιο μέχρι τη Μασσαλία. Αργότερα, τον 18ο αιώνα, κατά τη διάρκεια των Ναπολεόντειων Πολέμων, οι Έλληνες εφοπλιστές αποκόμισαν σημαντικά κέρδη από τις μεταφορές σιτηρών. Τα εμπορικά πλοία των Ψαριανών, των Υδραίων και των Σπετσιωτών, εξοπλισμένα με κανόνια για άμυνα απέναντι σε πειρατές, στήριξαν την Ελληνική Επανάσταση του 1821. Αξίζει να σημειωθεί ότι όσοι ναυμάχοι συμμετείχαν με τα πλοία τους στην Ελληνική Επανάσταση, όπως για παράδειγμα ο Μιαούλης, δεν ήταν εκπαιδευμένοι ναύαρχοι, αλλά εφοπλιστές, καραβοκύρηδες και καπετάνιοι με μεγάλη ικανότητα στη ναυτική τέχνη. Έγιναν πολεμιστές εμπειρικά. Αυτή η ναυτοσύνη αποτέλεσε την αιτία της επιτυχίας της Ελληνικής Επανάστασης.

Στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο χάθηκαν το σύνολο του ελληνικού στόλου και, δυστυχώς, 2.000 Έλληνες ναυτικοί. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία, μετά από εκείνο το χρονικό σημείο, είχε πρωταγωνιστικό ρόλο στις μεταφορές αγαθών σε όλες τις γεωπολιτικές κρίσεις, όπως στον πόλεμο της Κορέας, του Σουέζ, του Ιράν-Ιράκ και σήμερα μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας. Εν κατακλείδι, η ιδιοσυγκρασία των Ελλήνων εφοπλιστών, η ροπή τους προς την εμπορική περιπέτεια, τους ωθεί να αναλαμβάνουν κινδύνους, ρίσκα που συντηρητικοί εφοπλιστές άλλων χωρών δεν αναλαμβάνουν.

Πώς μπορεί το hands-on management να βοηθήσει τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις να ανταποκριθούν στις σημερινές προκλήσεις;

Η απάντηση εδώ είναι εύκολη, διότι οι περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα είναι οικογενειακές και ακολουθούν το hands-on μοντέλο διοίκησης. Οι περισσότεροι εφοπλιστές διευθύνουν προσωπικά τις επιχειρήσεις τους, στηριζόμενοι σε ικανούς και καταρτισμένους συνεργάτες. Οι γνώσεις και οι εμπειρίες τους μεταλαμπαδεύονται στις επόμενες γενιές. Το δικό μας ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, των Ελλήνων εφοπλιστών, είναι η τεχνογνωσία και το μεράκι. Εκεί υπερτερούμε έναντι εφοπλιστών άλλων εθνικοτήτων. Η προσωπική διοίκηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι απαραίτητη, καθώς απαιτείται ταχύτητα στη λήψη αποφάσεων που αφορούν τις αγοραπωλησίες και τις ναυλώσεις. Δεν νομίζω ότι θα αλλάξει αυτή η προσέγγιση και θα συνεχίσει να διαδίδεται από γενιά σε γενιά, εφόσον βέβαια υπάρχει η διάδοχη κατάσταση. Σε διαφορετική περίπτωση, οι εταιρείες συχνά διακόπτουν τη λειτουργία τους. Αν αναλογιστούμε την πραγματικότητα σήμερα, είναι λίγες οι εταιρείες τρίτης, τέταρτης γενιάς.

Πώς κρίνετε την τρέχουσα γεωπολιτική κατάσταση και πώς μπορούν οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις να αντεπεξέλθουν στις προκλήσεις αυτής;

Έχω μια σταδιοδρομία στη ναυτιλία που αριθμεί 57 χρόνια. Δεν θυμάμαι όμως πιο ταραχώδη εποχή από τα τελευταία έξι χρόνια. Στο διάστημα αυτό, είχαμε να αντιμετωπίσουμε πολλαπλές κρίσεις: την πανδημία από το 2019 έως το 2022, που έφερε τα πάνω κάτω στη ναυλαγορά, την εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία, έναν πόλεμο που διαρκεί έξι χρόνια, τα κύματα εμπορικών κυρώσεων στη Ρωσία από Ευρώπη και ΗΠΑ, τον πόλεμο Ισραήλ-Χαμάς, τον αποκλεισμό της Ερυθράς Θάλασσας από τους Χούθι, την επαναδραστηριοποίηση των Σομαλών πειρατών στον Ινδικό και, τελευταία, τις κατασχέσεις δεξαμενόπλοιων στην Καραϊβική από τις αμερικανικές δυνάμεις. Οι εξελίξεις στη Βενεζουέλα δημιουργούν νέες διεθνείς εντάσεις και δεν βοηθούν στις σχέσεις Ανατολής και Δύσης. Πρόκειται για απίστευτες καταστάσεις, που παρακολουθούμε στις τηλεοπτικές μας οθόνες.

Σε αυτό το περιβάλλον, η ευελιξία, η προσαρμοστικότητα και η αποφυγή σκοπέλων για τη ναυτιλιακή δραστηριότητα αποτελούν χαρακτηριστικά μόνο των Ελλήνων εφοπλιστών. Όταν λέγω «αποφυγή σκοπέλων», εννοώ τη δυνατότητα να πλοηγούμαστε σε αυτό το τρικυμιώδες σκηνικό, ωφελούμενοι μεν από τις εμπορικές ευκαιρίες, αλλά προστατεύοντας παράλληλα τα πλοία και τους ναυτικούς μας από επιθέσεις και λοιπούς κινδύνους. Σε αυτό το δύσκολο και απρόβλεπτο περιβάλλον, ο εφοπλιστής/manager πρέπει να παρακολουθεί στενά τις γεωπολιτικές εξελίξεις και να είναι ικανός στις προβλέψεις που αφορούν τη ναυλαγορά, ασφαλώς συνεπικουρούμενος από ικανούς και έμπειρους συνεργάτες. Ο εφοπλιστής καλείται σήμερα να είναι διαχειριστής κρίσεων, παράλληλα με τον διευθυντικό ρόλο του, του συντονισμού της λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης.



Το hands-on approach αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο της ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας

του **Αντώνη Κανελλάκη**,
Director του Alpha Bulkers,
Pantheon Tankers & Alpha Gas Group

Οι παραδόσεις και οι πρακτικές του παρελθόντος έχουν διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στην ιστορία του ελληνικού ναυτιλιακού επιχειρείν. Όμως, σε μια ψηφιακή, τεχνοκρατική εποχή, είναι ακόμη επίκαιρη αυτή «η εξάρτηση από το παρελθόν»;

Ανάμεσα στα κύρια χαρακτηριστικά και τις πρακτικές του παρελθόντος στο ναυτιλιακό επιχειρείν συγκαταλέγονται η σκληρή δουλειά, η ανάληψη ρίσκου, οι συνεργασίες μεταξύ εφοπλιστών για την επίτευξη των οικονομιών κλίμακος, το επιχειρηματικό ένστικτο, η έγκυρη ανάγνωση των αγορών και το hands-on approach.

Θεωρώ ότι, στην ολότητά τους, όλα τα παραπάνω χαρακτηριστικά και πρακτικές από το παρελθόν παραμένουν επίκαιρα μέχρι και σήμερα, ειδικά για μια επιτυχημένη ναυτιλιακή εταιρεία. Σαφώς, όμως, οι εν λόγω πρακτικές πρέπει να εφαρμόζονται σε συνδυασμό με αυτές των σύγχρονων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, λόγου χάρη η χρήση ψηφιακών εργαλείων, η ανάλυση δεδομένων και μια σειρά από διάφορες άλλες διαδικασίες, το σύνολο των οποίων θα πρέπει να είναι δομημένο. Άρα, η τεχνολογία, σε συνδυασμό με τις αξίες του παρελθόντος, μπορούν να οδηγήσουν σε μια πολύ επιτυχημένη ναυτιλιακή επιχείρηση.

Μπορεί το hands-on approach να προσφέρει σήμερα, σε αυτό το ρευστό περιβάλλον με τις γεωπολιτικές διακυμάνσεις, ό,τι πρόσφερε και στο παρελθόν;

Το hands-on approach αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο της ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας, το οποίο, κατά τη γνώμη μου, παραμένει απολύτως επίκαιρο και σήμερα. Σε έναν κλάδο που τον χαρακτηρίζει το υψηλό ρίσκο, η γεωπολιτική αστάθεια και οι συνεχείς αλλαγές, η άμεση εμπλοκή της διοίκησης προσφέρει ταχύτητα, ευελιξία και ουσιαστική κατανόηση της πραγματικής εικόνας.

Η ουσία δεν βρίσκεται στο αν το hands-on approach έχει αξία, διότι αυτό είναι σίγουρο. Η ουσία είναι στο πώς και στο πού εφαρμόζεται. Κατά την άποψή μου, πρέπει να χρησιμοποιείται επιλεκτικά και με συνειδητό τρόπο, όχι γενικευμένο. Η πραγματική δυσκολία έγκειται στο να γνωρίζει κανείς πού πρέπει να δώσει έμφαση και πού όχι. Ένας εφοπλιστής δεν μπορεί να ασκεί ταυτόχρονα καθήκοντα τεχνικού διευθυντή και operations manager. Οφείλει να αναγνωρίζει τα σημεία εκείνα στα οποία οι γνώσεις του είναι περιορισμένες και να επιτρέπει εκεί στους ειδικούς να αναλαμβάνουν εκείνοι τις αποφάσεις.

Έχετε μελετήσει όλη την ιστορία της ναυτιλίας. Μπορείτε να μας πείτε πώς η ευελιξία που επέδειξαν οι εφοπλιστές σε ταραγμένους καιρούς στο παρελθόν έχει φανεί χρήσιμη και τι επιφυλάσσει το μέλλον για τη ναυτιλία; Θεωρείτε, σε σχέση με τους προγόνους σας, πως η δική σας παρουσία προϋποθέτει τη λήψη ακόμα πιο δύσκολων αποφάσεων ή όχι;

Ενδεχομένως να μην έχουν υπάρξει δυσκολότερες εποχές. Ίσως τα τελευταία έξι χρόνια να ήταν και τα δυσκολότερα για τη ναυτιλία έως και σήμερα.

Στο παρελθόν, οι εφοπλιστές αντιμετώπιζαν διαφορετικής φύσεως προβλήματα. Ένα από τα βασικότερα ήταν ότι ξεκινούσαν από το μηδέν και με τις δικές τους δυνάμεις. Σήμερα, οι εφοπλιστές είναι αντιμέτωποι με προβλήματα κυρίως γεωπολιτικής φύσεως, με τις έντονες διακυμάνσεις και τις ανασφάλειες των αγορών. Μπορεί τα προβλήματα των σύγχρονων ναυτιλιακών εταιρειών να είναι πιο σύνθετα σε σχέση με το παρελθόν, έχουν όμως στη διάθεσή τους χρήσιμα εργαλεία, τα οποία δεν υπήρχαν άλλοτε.



Διαχρονικά η ελληνική ναυτιλία έχει μετεξελιχθεί λόγω του στενού δεσμού μεταξύ εταιρείας και ναυτικών

του **Ιωάννη Πλατσιδάκη**,
Επίτιμου Προέδρου της INTERCARGO

Σε ποιο βαθμό η ανάγκη για ανταπόκριση στις νέες περιβαλλοντικές και τεχνολογικές απαιτήσεις μπορεί να επηρεάσει την προσέγγιση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αναφορικά με τη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού; Τι ρόλο διαδραμάτισε ιστορικά ο ανθρώπινος παράγοντας για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας;

Πριν από τριάντα έξι χρόνια, όταν μεταπήδησα από τον τραπεζικό κλάδο στον ναυτιλιακό χώρο, για κάποιον λόγο, ενστικτωδώς ίσως, αντιλήφθηκα τον ρόλο του ανθρώπινου δυναμικού στη ναυτιλιακή εταιρεία. Έδωσα πολύ μεγάλη βαρύτητα στο συγκεκριμένο τμήμα της εταιρείας τότε, χωρίς ωστόσο να υποτιμώ τα υπόλοιπα. Δώσαμε μεγάλη σημασία, και θεωρώ ότι συνέβαλα προσωπικά σε αυτό, στον ανθρώπινο παράγοντα. Θέλαμε ουσιαστικά να δημιουργήσουμε έναν δεσμό μεταξύ της ναυτιλιακής εταιρείας και του ναυτικού. Με άλλα λόγια, ο ναυτικός να αισθάνεται ότι το πλοίο ανήκει και σε εκείνον. Πιστεύω ότι, διαχρονικά, η ελληνική ναυτιλία έχει μεγαλουργήσει λόγω αυτού του δεσμού. Κοιτώντας πίσω, θα έλεγα ότι ο στόχος που θέσαμε τότε ήταν προς τη σωστή κατεύθυνση και η απόπειρα επιτυχημένη.

Χρησιμοποιώ συχνά το απλό παράδειγμα ότι επιτυχία για μια εταιρεία είναι όταν ένας ναυτικός στο κατάστρωμα, ενόσω το πλοίο είναι π.χ. στη μέση του Ειρηνικού, βρει ένα εργαλείο και το τοποθετήσει στη θέση του χωρίς να είναι δική του αρμοδιότητα. Επιτυχία είναι να νιώθει το πλοίο σαν το σπίτι του. Άποψή μου είναι ότι, με την ελληνική σημαία που έφεραν τα πλοία μας και κατ' επέκταση τους Έλληνες ναυτικούς που ναυτολογούσαμε, αυτός ο δεσμός δημιουργήθηκε. Ήταν απόλυτη προτεραιότητά μας να χτιστεί ένα αίσθημα εμπιστοσύνης με τους ναυτικούς μας και μεταξύ γραφείου και πλοίου. Παρά τις ραγδαίες μεταβολές των τελευταίων ετών στη ναυτιλία, συνεχίζω να πιστεύω ότι αυτός ο δεσμός πρέπει να διατηρηθεί.

Προφανώς η ελληνική ναυτιλία ευδοκίμησε και έφτασε στην κορυφή λόγω της ικανότητας προσαρμογής των πλοιοκτητών στις εκάστοτε νέες συνθήκες, αλλά παράλληλα και λόγω της καθημερινής τους επαφής με το πλοίο και τους ανθρώπους του. Το λεγόμενο hands-on management ξεθωριάζει και οφείλουμε να δώσουμε ιδιαίτερη προσοχή στη διατήρηση αυτής της προσέγγισης, η οποία αποτέλεσε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της ελληνικής ναυτιλίας στην πορεία προς την κορυφή. Είναι το προβάδισμά μας απέναντι στις ξένες πλοιοκτησίες και δεν πρέπει να το χάσουμε.

Πώς κρίνετε την τρέχουσα γεωπολιτική κατάσταση και πώς μπορούν οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις να αντεπεξέλθουν στις προκλήσεις αυτής;

Η ναυτιλία πάντοτε ζούσε μέσα σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον έντονων προκλήσεων. Στο τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, για παράδειγμα, οι τότε εφοπλιστές έπρεπε να ξεκινήσουν την επιχειρηματική τους δραστηριότητα χωρίς να υπάρχουν πλοία, πριν αγοραστούν τα Liberty. Οφείλω όμως να ομολογήσω ότι τα τελευταία χρόνια οι προκλήσεις έχουν ενταθεί. Κάθε μέρα δεν ξέρουμε τι μας ξημερώνει και νομίζω πως ο λόγος είναι ότι φαίνεται να καταρρέει αυτό το θεσμικό, ηθικό πλαίσιο που χτίστηκε τα τελευταία ογδόντα χρόνια. Το διεθνές δίκαιο καταπατάται και επικρατεί το προσωπικό συμφέρον.



Η εξάρτηση από το παρελθόν μάς έχει δώσει το πολύτιμο αποθετήριο μνήμης στο ναυτιλιακό επιχειρείν

της **Τζελίνας Χαρλαύτη**,
Καθηγήτριας Πανεπιστημίου Κρήτης

Οι παραδόσεις και οι πρακτικές του παρελθόντος έχουν διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στην ιστορία του ελληνικού ναυτιλιακού επιχειρείν. Όμως, σε μια ψηφιακή, τεχνοκρατική εποχή, είναι ακόμη επίκαιρη αυτή η εξάρτηση από το παρελθόν;

Η εξάρτηση από το παρελθόν, ή «path dependence», αναδεικνύει τη σημασία της ιστορικής εξέλιξης της ελληνικής ναυτιλίας στο σύγχρονο ναυτιλιακό επιχειρείν. Αυτή τη θεωρητική προσέγγιση, ή σημασία της «εξάρτησης από το παρελθόν», την εισήγαγαν οι οικονομολόγοι των νέων θεσμικών οικονομικών, που ανακάλυψαν ότι «history matters», γιατί, ως γνωστόν, οι οικονομολόγοι είτε αγνοούν είτε απαξιώνουν την ιστορία.

Το ελληνικό ναυτιλιακό επιχειρείν, που σηματοδοτείται από το path dependence, χαρακτηρίζεται από την ικανότητά του να προσαρμόζεται στις νέες συνθήκες. Αυτή η εξαρτώμενη από το παρελθόν ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας δημιούργησε μια «δεξαμενή μνήμης», η οποία σε κρίσιμες συγκυρίες επέτρεψε την εφαρμογή νέων επιτυχημένων συμπεριφορών και πρακτικών. Όταν νέες εξελίξεις παρουσιάζονταν μπροστά τους, οι επιχειρήσεις αναζητούσαν νέες πρακτικές, είτε διαμορφώνοντάς τες αυτόνομα μέσα στις επιχειρήσεις είτε μιμούμενες κάποιες άλλες από τον περιβάλλοντα χώρο. Και εμείς, σήμερα, μιλάμε αποκλειστικά για τον 21ο αιώνα και τη νέα ψηφιακή και τεχνοκρατική εποχή.

Πιστεύετε ότι οι Έλληνες εφοπλιστές-ναυτικοί, έναν αιώνα πριν, δεν είχαν να αντιμετωπίσουν μια νέα, απίστευτη γι' αυτούς πρόκληση; Άνθρωποι που, από το ξύλο και το πανί, το χαρτί και το μελάνι, είχαν να αντιμετωπίσουν ατσάλι, μηχανές, ασύρματη επικοινωνία και να προσαρμοστούν σε αυτό δίχως εκπαίδευση, σεμινάρια, σύγχρονα μέσα πληροφόρησης, κ.ο.κ. Προσαρμόστηκαν και όχι μόνο επιβίωσαν, αλλά έφτασαν και στην κορυφή.

Άρα, και για να απαντήσω ευθέως στην ερώτησή σας, ναι. Μετά από 35 χρόνια μελέτης και ανάλυσης των πρακτικών των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, πιστεύω ακράδαντα ότι η εξάρτηση από το παρελθόν μάς έχει δώσει το πολύτιμο αποθετήριο μνήμης στο ναυτιλιακό επιχειρείν και μέσω αυτού μας δίνεται η δυνατότητα να παράγουμε διαρκώς νέα εργαλεία, λύσεις, πρακτικές και να προσαρμοζόμαστε στη νέα εποχή και στις νέες συνθήκες.

Το ελληνικό ναυτιλιακό παράδειγμα επικεντρώνεται σε σημαντικό βαθμό στο hands-on approach. Μπορεί η συγκεκριμένη προσέγγιση να προσφέρει σήμερα, σε αυτό το ρευστό περιβάλλον με γεωπολιτικές διακυμάνσεις, ό,τι πρόσφερε και στο παρελθόν;

Το hands-on approach χαρακτηρίζει πλοιοκτήτες που θέλουν να έχουν άμεσο και πλήρη έλεγχο των επιχειρήσεών τους. Συνιστά μια άρρητη γνώση σχετικά με τη διαχείριση των πλοίων, η οποία δεν μπορεί εύκολα να εκφραστεί με λόγια· είναι η προσωπική γνώση, ριζωμένη στην ατομική εμπειρία.

Ναι, ακράδαντα πιστεύω ότι είναι η συνταγή επιτυχίας, από τα κύρια ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα των Ελλήνων εφοπλιστών. Όσο για το αβέβαιο επιχειρηματικό και γεωπολιτικό περιβάλλον, μα αυτό ήταν το περιβάλλον όπου άνθισαν και ανθίζουν οι Έλληνες εδώ και πολλά χρόνια. Οι Έλληνες υπήρξαν και είναι διεθνείς μεταφορείς. Και η μεγάλη τους επιτυχία ήταν, και είναι, η επικοινωνία με τα κράτη και τους φορείς του κόσμου, με τους οποίους συναλλάσσονται σε προσωπικό και θεσμικό επίπεδο, και καταλαβαίνουν άμεσα τις εξελίξεις, από πρώτο χέρι. Δεν είναι τυχαίο ότι οι Έλληνες ήταν από τους πρώτους που χρησιμοποίησαν offshore εταιρείες και σημαίες ευκαιρίας από τη δεκαετία του 1930. Είναι αυτοί που δημιούργησαν το σύγχρονο μοντέλο της παγκοσμιοποιημένης ναυτιλιακής επιχείρησης. Χρησιμοποιούσαν πάντα πολλές σημαίες, ο στόλος τους δεν εξυπηρετούσε την εθνική οικονομία. Δεν ξεκίνησε ως μια «εθνική ναυτιλία» με την ελληνική σημαία, και μιλάω για τους τελευταίους δύο αιώνες.

Μέχρι τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, οι Έλληνες εφοπλιστές και οι ναυτικοί ήταν στις χώρες της Μαύρης Θάλασσας, στην Τουρκία, στην Ιταλία, στη Γαλλία, στην Αγγλία, και μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, στη Βόρεια και Νότια Αμερική, στην Ασία, στην Αφρική. Απέκτησαν και έχουν αυτή την άρρητη γνώση για τη διαχείριση πλοίων, όπως τη λέει ο καθ. Θεοτοκάς στο βιβλίο του, «μια γνώση που δεν μπορεί εύκολα να διατυπωθεί γλωσσικά, είναι προσωπική γνώση, ριζωμένη στην ατομική εμπειρία» (σελ. 291). Μερικοί το λένε «ναυτοσύνη» και άλλοι το τερματίζουν με «την αλμύρα στο DNA μας».

Η τάση διάσπασης των οικογενειακών επιχειρήσεων –όπου στις νέες επιχειρήσεις επιβιώνουν αυτοί που μπορούν– σε συνδυασμό με το τεράστιο φυτώριο μελλοντικών και νυν επιχειρηματιών, που προέρχονται είτε από υπαλλήλους είτε από ναυτικούς των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αποτελούν το ζωογόνο νέο αίμα της ελληνικής ναυτιλίας.

Γεγονός είναι ότι οι Έλληνες επιχειρηματίες στη θάλασσα ξέρουν να πλέουν και να αντιμετωπίζουν με ευελιξία και προσαρμοστικότητα πολιτικές και οικονομικές συνθήκες με κάθε καιρό.

Έχετε μελετήσει όλη την ιστορία της ναυτιλίας. Πώς η ευελιξία που επέδειξαν οι εφοπλιστές σε ταραγμένους καιρούς στο παρελθόν έχει φανεί χρήσιμη και τι επιφυλάσσει το μέλλον για τη ναυτιλία;

Σε μια συζήτησή μου για την ελληνική ναυτιλία με τον Άγγλο οικονομολόγο Mark Casson, συγγραφέα του βιβλίου *The Entrepreneur*, μοιράστηκε μαζί μου την άποψη ότι το μεγάλο ζητούμενο για την ανάλυση της επιχειρηματικότητας των Ελλήνων δεν είναι η διεθνής επιτυχία, αλλά η θαυμαστή αντοχή και επιβίωση στο διεθνές περιβάλλον. Και αυτή η ευελιξία και η προσαρμοστικότητα σε ένα διαχρονικά ασταθές περιβάλλον στηρίζονται, κατά την άποψή μου, σε δύο πυλώνες.

Ο πρώτος πυλώνας είναι το «εσωτερικό θαλάσσιο χωριό» των Ελλήνων εφοπλιστών, όπου μαθαίνουν αμέσως τι κάνει ο «διπλανός», μαθαίνουν αμέσως ο ένας για τις ενέργειες του άλλου. Ο δεύτερος πυλώνας είναι η εμπεδωμένη παγκόσμια επιχειρηματική δικτύωση των Ελλήνων εφοπλιστών, η οποία τους παρέχει άμεση και ταχύτατη πληροφόρηση. Αυτοί οι δύο πυλώνες είναι που δίνουν τα «σήματα» για την προσαρμογή στις νέες συνθήκες. Πρόκειται για μια πρακτική που οι Έλληνες εφοπλιστές εξασκούσαν ακόμα και πριν από τον 19ο αιώνα.

Κλείνοντας, θα αναφέρω τον τρόπο με τον οποίο αυτά αποτυπώνονται στην πράξη σήμερα. Στη σελ. 90 της 4ης έκδοσης του βιβλίου *Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων* του Καθ. Γιάννη Θεοτοκά, διατυπώνονται τα αποτελέσματα μιας διεθνούς μελέτης που διεξήχθη το 2018 και η οποία αφορά την ικανότητα των επιχειρηματιών της ναυτιλίας να προβλέπουν τους ναυτιλιακούς κύκλους. Στο πλαίσιο αυτό, η έρευνα συγκρίνει τους Έλληνες εφοπλιστές με Ιάπωνες, Κινέζους, Δανούς, Νορβηγούς, Γερμανούς. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι προβλέψεις των Ελλήνων ήταν σωστές στο 64% των περιπτώσεων.

Η τάση για διάσπαση υπήρξε διαχρονικά ισχυρή μεταξύ των οικογενειακών επιχειρήσεων, λειτούργησε μάλιστα θετικά στη δημιουργία νέων επιχειρήσεων και στην ανάπτυξη του στόλου. Μπροστά στην ανάγκη για επίτευξη οικονομιών κλίμακος αλλά και στη διαφοροποίηση των προσεγγίσεων της νεότερης γενιάς, βλέπετε ισχυροποίηση ή αποδυνάμωση αυτής της τάσης στο μέλλον;

Η τάση διάσπασης των οικογενειακών επιχειρήσεων –όπου στις νέες επιχειρήσεις επιβιώνουν αυτοί που μπορούν– σε συνδυασμό με το τεράστιο φυτώριο μελλοντικών και νυν επιχειρηματιών, που προέρχονται είτε από υπαλλήλους είτε από ναυτικούς των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αποτελούν το ζωογόνο νέο αίμα της ελληνικής ναυτιλίας. Παρόλο που η οικονομική θεωρία, αλλά και η πραγματικότητα, μας λέει για οικονομίες κλίμακος, το θέμα είναι σε ποια κλίμακα σταματάει κανείς. Η πράξη έχει αποδείξει ότι η αγορά, για να είναι ισορροπημένη, θέλει μικρούς και μεσαίους, όχι μόνο μεγάλους. Άλλωστε, η συντριπτική πλειοψηφία των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι σήμερα μικρομεσαίες. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με στοιχεία του 2025, το 54% της ελληνικής ναυτιλίας αποτελείται από μικρές επιχειρήσεις με ένα έως πέντε πλοία, το 30% από μεσαίες επιχειρήσεις με 6 έως 15 πλοία και μόνο 16% των επιχειρήσεων έχουν πάνω από 16 πλοία. Εγώ αυτό το θεωρώ υγεία σε έναν οικονομικό κλάδο και ελπίζω να συνεχιστεί.

Το ενδιαφέρον είναι ότι πάντα ήταν έτσι τα ποσοστά της ελληνόκτητης ναυτιλίας τα τελευταία 150 χρόνια. Λίγες οι τεράστιες εταιρείες και πληθώρα μικρομεσαίων. Και εκείνο που διαπιστώνει κανείς, αν μελετήσει τις ευρωπαϊκές τάσεις, είναι ότι όποιες ναυτιλίες έχασαν αυτή την ισορροπία έχασαν και τη ναυτιλία τους. Εκατό χρόνια πριν, τη δεκαετία του 1920, ο βρετανικός στόλος, ο μεγαλύτερος στον κόσμο, άρχισε να συγκεντρωτικοποιείται. Οι βρετανικές εταιρείες άρχισαν να συγχωνεύονται σε γιγαντιαίες επιχειρήσεις, όπως η Royal Mail, με εκατοντάδες πλοία, ενώ άρχισαν να βγαίνουν από την αγορά οι μικρές και οι μεσαίες βρετανικές επιχειρήσεις, που ήταν το φυτώριο. Το αποτέλεσμα ήταν να καταστραφεί η Royal Mail μετά την κρίση του 1929, ο βρετανικός στόλος να συρρικνωθεί σε λίγες τεράστιες επιχειρήσεις με την υποστήριξη του βρετανικού κράτους και, σταδιακά, να χάσει όλο τον δυναμισμό του τη μεταπολεμική περίοδο. Το ίδιο συνέβη πάνω-κάτω και στη γερμανική, την ιταλική και την ισπανική ναυτιλία.



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



Ο Καθ. Γιάννης Θεοτοκάς

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις σε πρώτο πλάνο

Η παρουσίαση της 4ης έκδοσης του βιβλίου *Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων* του Καθ. Γιάννη Θεοτοκά

Στις 13 Ιανουαρίου πραγματοποιήθηκε στο Ίδρυμα Ευγενίδου η παρουσίαση της 4ης έκδοσης του βιβλίου *Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων* (εκδόσεις Αλεξάνδρεια) του Καθ. Γιάννη Θεοτοκά.

Ο συγγραφέας, με το εν λόγω έργο, επιχειρεί να αναλύσει τον τρόπο λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ιδιαίτερα σε σχέση με το παγκόσμιο περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιούνται, αλλά και την προσαρμογή των σύνθετων αυτών οργανισμών στις σύγχρονες προκλήσεις, όπως είναι η ψηφιοποίηση, η αποανθρακοποίηση, η ανθεκτικότητα, η ευελιξία, η βιωσιμότητα, η κοινωνική ευθύνη κ.ά.

Η εκδήλωση εκκίνησε με χαιρετισμό του Καθ. Ιωάννη Γκόλια, Διοικητή του Ιδρύματος Ευγενίδου, ο οποίος, αφού καλωσόρισε το κοινό στον χώρο του Ιδρύματος και συνεχάρη τον συγγραφέα, αναφέρθηκε στο μεγάλο στοίχημα της ελληνικής ναυτιλίας, υπογραμμίζοντας ότι: «Η ελληνική ναυτιλία δεν κατέκτησε την παγκόσμια ηγετική της θέση με πρακτικές τις οποίες υιοθέτησε από άλλους, αλλά δημιούργησε ένα δικό της μοντέλο διοίκησης, λήψης αποφάσεων και ευελιξίας, το οποίο είχε προσαρμο-

στεί στις ανάγκες του κλάδου. Σήμερα, μπροστά στις βαθιές αλλαγές, που είναι πολλές και γρήγορες, και μπροστά στους ασύμμετρους κινδύνους των γεωπολιτικών εξελίξεων, το ζητούμενο δεν είναι αυτό το μοντέλο να καταργηθεί, αλλά να εξετάσουμε πώς μπορεί να εξελιχθεί σε κάτι το οποίο θα είναι αποδοτικό για τη ναυτιλία. Η πρόκληση, επομένως, για τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι να διατηρήσουν την επιχειρηματική τους ταυτότητα και την ευελιξία τους, ταυτόχρονα όμως να ενσωματώσουν σύγχρονες πρακτικές διοίκησης, που θα επιτρέψουν όχι απλώς να αντεπεξέλθουν στις εξελίξεις, αλλά και να συνεχίσουν να τις διαμορφώνουν, όπως έκαναν επί δεκαετίες τώρα».

Στη συνέχεια, ο λόγος δόθηκε στον Δρα Ηλία Γ. Μπίσια, Επίκουρο Καθηγητή του Πανεπιστημίου Αιγαίου, ο οποίος και προχώρησε σε μια συνοπτική παρουσίαση της έκδοσης του Καθ. Γιάννη Θεοτοκά, Προέδρου του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

«Σε έναν ιδιαίτερο κλάδο, που χαρακτηρίζεται από έντονη μεταβλητότητα, διεθνοποίηση και ανταγωνισμό, το συγκεκριμένο πανεπιστημιακό σύγγραμμα ήρθε να καλύψει ένα πραγματικό κενό. Η μετάφραση, μάλιστα, της πρώτης έκδοσης αποδεικνύει τη σημασία αυτής της συγγραφικής προσπάθειας», τόνισε ο Δρ Μπίσιας και συνέχισε: «Ο Γιάννης Θεοτοκάς είναι ένας από τους πλέον αναγνωρισμένους πανεπιστημιακούς στον χώρο της στρατηγικής και της διοίκησης ναυτιλιακών επιχειρήσεων, με σημαντικό και παράλληλο συγγραφικό και ερευνητικό έργο σε θέματα διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού, λειτουργικής διαχείρισης πλοίων, αλλά και ιστορίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η τριακονταετής ενασχόλησή του με το θέμα της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας, τόσο στην έρευνα όσο και στη διδασκαλία, αποτυπώνεται ξεκάθαρα στο σύγγραμμα που παρουσιάζεται σήμερα».

Παράλληλα υπογράμμισε πως το βιβλίο έρχεται να καλύψει τις ανάγκες τριών διαφορετικών αναγνωστικών κοινών: ανθρώπων που είναι γνώστες του αντικειμένου της διοίκησης επιχειρήσεων, αλλά όχι των ιδιαιτεροτήτων της ναυτιλίας, στελεχών έμπειρων σε θέματα ναυτιλιακής καθημερινότητας, αλλά χωρίς επιστημονικό υπόβαθρο, ειδικά στο γνωστικό αντικείμενο του management, όπως και απλών αναγνωστών, που επιθυμούν να κατανοήσουν τις ιδιαιτερότητες της ναυτιλιακής βιομηχανίας και της διοίκησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Κατόπιν, ο Δρ Μπίσιας αναφέρθηκε στα κεφάλαια της έκδοσης. Το πρώτο κεφάλαιο αποτελεί την εισαγωγή στη ναυτιλιακή επιχείρηση και παρέχει το πλαίσιο για την ανάλυση της οργάνωσης και της διοίκησής της. Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύεται το περιβάλλον λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης, τόσο το ευρύτερο επιχειρηματικό περιβάλλον όσο και το άμεσο περιβάλλον της κάθε επιχείρησης, όπως αυτό διαμορφώνεται στις ναυλαγορές όπου δραστηριοποιείται με τα πλοία της. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στις διακυμάνσεις των ναυλαγορών, λόγω των διαρκών μεταβολών στην προσφορά και στη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, και στον ρόλο των απρόβλεπτων παραγόντων που προκαλούν αυτές τις μεταβολές. Εν συνεχεία, εξετάζονται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ναυτιλίας και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, τα οποία άλλωστε δημιουργούν την ανάγκη προσαρμογής των γενικών θεωριών της οργάνωσης, της διοίκησης και της στρατηγικής στις ανάγκες των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η ανάλυση, κατόπιν, επικεντρώνεται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και στα εναλλακτικά επιχειρηματικά μοντέλα που αυτές υιοθετούν για τη δραστηριοποίησή τους στις ναυτιλιακές αγορές.

Στα επόμενα κεφάλαια, η ανάλυση ακολουθεί τις ανάγκες κατανόησης των παραγόντων που διαμορφώνουν την οργάνωση, τους τρόπους διοίκησης και τις στρατηγικές των επιχειρήσεων. Στο πέμπτο κεφάλαιο μελετώνται οι λειτουργίες που υλοποιούν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις για να προσφέρουν τις θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες τους. Συγκεκριμένα, αναλύονται έντεκα λειτουργίες, που αφορούν κάθε πτυχή της οργάνωσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων οι οποίες αντιστοιχούνται στα τμήματα που περιλαμβάνονται στην οργάνωσή τους. Στα επόμενα δύο κεφάλαια περιγράφονται διεξοδικά η οργάνωση των επιχειρήσεων και οι παράγοντες που τη διαμορφώνουν, με έμφαση στο μέγεθος, στην τεχνολογία και στη στρατηγική. Η οργανωσιακή κουλτούρα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που είναι ένας από τους παράγοντες που διαμορφώνουν την οργάνωση και τη διοίκησή τους, εξετάζεται στο πλαίσιο του όγδοου κεφαλαίου του βιβλίου. Η αναφορά στην οργάνωση ολοκληρώνεται στο κεφάλαιο 9, όπου παρατίθενται οι βασικές προσεγγίσεις που ακολουθούν οι επιχειρήσεις για την τμηματοποίηση των λειτουργιών τους.



Στο δέκατο και στο ενδέκατο κεφάλαιο αναλύεται η διοίκηση του ανθρώπινου δυναμικού και οι προσεγγίσεις που ακολουθούν οι επιχειρήσεις, τόσο για τα στελέχη των γραφείων όσο και για τα πληρώματα των πλοίων.

Το θέμα της διοίκησης της ασφάλειας στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις απασχολεί το δωδέκατο κεφάλαιο, στο οποίο περιλαμβάνεται ιδιαίτερη αναφορά στον International Safety Management Code, στο Tanker Management Self-Assessment και στο Dry Bulk Management System. Η στρατηγική επιλογή της εξωτερικής ανάθεσης λειτουργιών (outsourcing) από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις περιέχεται στο κεφάλαιο 13, όπου γίνεται επίσης λόγος για τις ανεξάρτητες εταιρείες διαχείρισης πλοίων.

Τα θέματα της ανταπόκρισης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στις κοινωνικές προσδοκίες τόσο στο πλαίσιο της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης όσο και στο πλαίσιο της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των αρχών του Environment, Social and Governance (ESG) εξετάζονται στο κεφάλαιο 14.



Ο Καθ. Ιωάννης Γκόλιας

Τα περιεχόμενα του βιβλίου ολοκληρώνονται με το κεφάλαιο 15, στο οποίο παρουσιάζεται η ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση και το πλαίσιο της συνέχειας και της ανανέωσης που χαρακτηρίζει το επιχειρηματικό μοντέλο των Ελλήνων εφοπλιστών καθώς και οι παράγοντες που οδήγησαν στην παγκόσμια ηγεσία του, με ιδιαίτερη μνεία στην επιχειρηματική προσέγγιση της νεότερης γενιάς.

Ο Δρ Μπίσιας κατέληξε πως το βιβλίο πρέπει να θεωρείται σημείο αναφοράς και πηγής γνώσης για τους καθηγητές των πανεπιστημιακών αμφιθεάτρων, ενώ παράλληλα «λειτουργεί ως έναυσμα για κριτικό στοχασμό για στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων που επιθυμούν να κατανοήσουν ή και να αναβαθμίσουν τις οργανωτικές και διοικητικές δομές μιας ναυτιλιακής επιχείρησης».

Η εκδήλωση ολοκληρώθηκε με την παρέμβαση του συγγραφέα του βιβλίου, Προέδρου του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς, Καθηγητή Γιάννη Θεοτοκά.

Ο Καθ. Γιάννης Θεοτοκάς τόνισε χαρακτηριστικά ότι «για τον συγγραφέα ενός βιβλίου είναι πάντα δύσκολο να μιλήσει γι' αυτό, χωρίς να πέσει στην παγίδα της αυτοαναφορικότητας. Θα προσπαθήσω να το αποφύγω. Θα μου επιτρέψετε όμως να πω ότι, αν το βιβλίο έχει μια χρησιμότητα, είναι γιατί από την πρώτη έκδοση, είχα την επιδίωξη και τη φιλοδοξία να είναι κάτι ζωντανό και χρήσιμο. Το γεγονός ότι αποτελούσε και αποτελεί και για εμένα (αλλά και για άλλους συναδέλφους, όπως τόνισε ο Ηλίας Μπίσιας) εργαλείο για τη διδασκαλία του μαθήματος ήταν μεγάλο πλεονέκτημα, αφού αυτό μου έδινε τη δυνατότητα να είμαι σταθερά σε διάλογο με τα περιεχόμενά του, να κατανοώ την ανάγκη για εμπλουτισμό και επικαιροποίηση των περιεχομένων του, την ανάγκη για ενίσχυση του διαλόγου θεωρίας και πράξης, μέσω των παραδειγμάτων και των αναφορών σε προσεγγίσεις ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

»Παράλληλα, ο βαθμός ανταπόκρισης των φοιτητών και των φοιτητριών μου στις συζητήσεις κατά τη διάρκεια των μαθημάτων έδινε τη δυνατότητα να αντιληφθώ ποια είναι εκείνα τα σημεία που απαιτούν διασαφήνιση, βελτίωση, επέκταση ή περιορισμό. Γι' αυτό και οι διαφορές από έκδοση σε έκδοση είναι ουσιαστικές.

»Όταν, λίγα χρόνια πριν, διάβασα την αποχαιρετιστήρια ομιλία του Στέφανου Τραχανά, ιδρυτικού μέλους και Διευθυντή των Πανεπιστημιακών Εκδόσεων Κρήτης έως το 2013, την οποία παραθέτω στην εισαγωγή της 4ης έκδοσης, ταυτίστηκα. Ο Στέφανος Τραχανάς λέει: "Ο συγγραφέας διδακτικών βιβλίων είναι η άλλη όψη του δασκάλου. [...] Γιατί, όταν γράφεις διδακτικά βιβλία, έχεις τον μαθητή μέσα σου. Και μάλιστα στην πιο γνήσια εκδοχή του. Αυτόν που έχει την 'παράλογη αξίωση' –έτσι τη θεωρούν οι περισσότεροι– να καταλαβαίνει πραγματικά το μάθημα".

»Στη συγγραφή του βιβλίου, σε όλες τις εκδόσεις, τον φοιτητή και τη φοιτήτρια που θα το διαβάσει είχα στον νου μου. Όχι μόνο εκείνον/η που έχει τη βασική γνώση της ναυτιλίας και επιδιώκει να εμβαθύνει τις γνώσεις του στα θέματα της διοίκησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά και σε εκείνον/η που δεν είναι ιδιαίτερα εξοικειωμένος/η με το αντικείμενο και το βιβλίο θα τον/την εισαγάγει στον συναρπαστικό κόσμο της ναυτιλίας και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και θα τον/την παρακινήσει να τον εξερευνήσει και να αναζητήσει περισσότερες γνώσεις. Η ναυτιλία είναι ο πλέον παγκοσμιοποιημένος κλάδος οικονομικής δραστηριότητας και λειτουργεί σε ένα δυναμικό περιβάλλον που μεταβάλλεται διαρκώς».

Ο συγγραφέας πρόσθεσε ότι οι επιχειρήσεις είναι αναγκαίο να προχωρούν σε στρατηγικές και λειτουργικές κινήσεις για την προσαρμογή τους στα δεδομένα που δημιουργεί το δυναμικό επιχειρηματικό περιβάλλον και για την αναζήτηση και την αξιοποίηση των ευκαιριών που αυτό προσφέρει. «Τα παραδείγματα του χθες», ανέφερε, «μπορεί να μην αρκούν για την κατανόηση του σήμερα και την πρόβλεψη του αύριο». Κατά τον Καθ. Γιάννη Θεοτοκά, ένα βιβλίο που έχει στόχο την ανάλυση θεμάτων που σχετίζονται με την οργάνωση, τη διοίκηση και τις στρατηγικές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι αναγκαίο:

- Να επιδιώκει τη διαρκή προσαρμογή των περιεχομένων του στις καταστάσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή επιχείρηση σε όλα τα επίπεδα.
- Να συνδυάζει τη θεωρητική ανάλυση με παραδείγματα της πράξης.
- Να εντάσσει στη θεωρητική προσέγγισή του και να ερμηνεύει καταστάσεις που προκαλούνται από την επικαιρότητα και επηρεάζουν τη λειτουργία των επιχειρήσεων.

Ολοκληρώνοντας την ομιλία του, ο συγγραφέας ανέφερε ότι το βιβλίο επιδιώκει να είναι ο πλοηγός για τον αναγνώστη στο ταξίδι του στον συναρπαστικό κόσμο της ναυτιλίας και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

KORONAKIS

STANDING BY FOR YOUR NEEDS

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



Linking to Success, Committing to Sustainability.

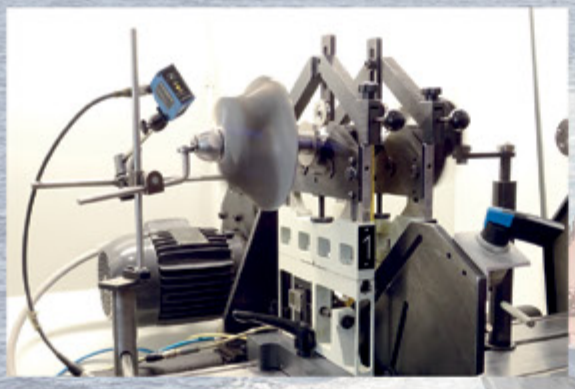
D.KORONAKIS SA | Your anchor in quality since 1967

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

TURBOMARE

SPECIALIZED CARE FOR YOUR TURBOCHARGER





COMPLETE SERVICE SOLUTIONS

- ✓ OVERHAULING
- ✓ DYNAMIC BALANCING
- ✓ REPAIR-WELDING
- ✓ CHROME PLATING, LASER CLADDING
- ✓ RE-BLADING OF ROTORS
- ✓ SAND BLASTING
- ✓ CHEMICAL CLEANING
- ✓ DPI INSPECTION

SUPPLY OF SPARES FOR ALL TURBOCHARGER TYPES

- ✓ COMPLETE UNIT
- ✓ CARTRIDGE ASSEMBLIES
- ✓ ROTORS
- ✓ NOZZLE RINGS
- ✓ CASINGS
- ✓ OVERHAULING KITS

- ✓ **ABB** TPL, TPS, VTR
- ✓ **MAN** TCA, TCR, NA, NR
- ✓ **IHI** RH, AT
- ✓ **KBB** ST, HPR








TURBOMARE

KOSTAS PARASKEVOPOULOS

2, ILIAS & TRIPOLEOS STR.,PERAMA • +30 210 40.82.680
info@turbomare.gr • www.turbomare.gr

Ψίθυροι και απόηχοι
στις ναυτιλιακές πρωτεύουσες

Εν

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος



Ο «εφιάλτης» των λιμενικών τελών εκ νέου στο προσκήνιο

Τη δημοσιοποίηση του πολυαναμενόμενου Maritime Action Plan (MAP) ανακοίνωσε ο Λευκός Οίκος, θέτοντας σε εφαρμογή έναν στρατηγικό οδικό χάρτη τεσσάρων πυλώνων για την ολική επαναφορά της αμερικανικής ναυπηγικής βιομηχανίας. Το κείμενο 36 σελίδων θέτει ως κεντρικό πυλώνα χρηματοδότησης την επιβολή ενός «καθολικού τέλους» σε όλα τα πλοία ξένης κατασκευής, με χρέωση βάσει βάρους φορτίου ($0,01-0,25/κιλό). Η δυνητική άντληση κεφαλαίων, που στο ανώτατο σενάριο αγγίζει το $1,5 τρισ. σε βάθος δεκαετίας, στοχεύει στην τροφοδότηση του Maritime Security Trust Fund και στην αναβίωση των εγχώριων ναυπηγείων.

Η πρωτοβουλία συνδέεται άρρηκτα με το νομοσχέδιο SHIPS for America Act και τις κυρώσεις του «Άρθρου 301» κατά των κινεζικών πρακτικών, οι οποίες τελούν υπό προσωρινή αναστολή. Πέραν της φορολογίας, το σχέδιο προβλέπει τη θεσμοθέτηση «ζωνών ναυτιλιακής ευημερίας», την κεφαλαιακή ενίσχυση μέσω τίτλων Title XI και «στρατηγικές γέφυρας» που επιτρέπουν υπό όρους ναυπηγήσεις στο εξωτερικό, εφόσον συνδέονται με επενδύσεις εντός των ΗΠΑ.

Παρά το δόγμα του Προέδρου Τραμπ για επιστροφή της παραγωγής σε αμερικανικό έδαφος, η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα εκφράζει έντονη ανησυχία για εκτίναξη του μεταφορικού κόστους και κίνδυνο εμπορικών αντιποίνων. Η απουσία, προς το παρόν, συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος και η ανάγκη νομοθετικής επικύρωσης από το Κογκρέσο συνθέτουν ένα περιβάλλον αβεβαιότητας, με τους εισηγητές του νομοσχεδίου να χαρακτηρίζουν το MAP ως «κάλεσμα αφύπνισης» για την άμεση θωράκιση της αμερικανικής ναυπηγικής ισχύος.

«Τσουνάμι» δεξαμενόπλοιων στον ορίζοντα;

Οι προσθήκες δεξαμενόπλοιων στο βιβλίο παραγγελιών, ειδικά για dirty tankers, το τελευταίο χρονικό διάστημα έχουν αυξηθεί σημαντικά.

Αξίζει πάντως να σημειωθεί ότι η ενίσχυση του στόλου τα προηγούμενα χρόνια ακολουθούσε βραδείς ρυθμούς, συγκριτικά με αυτήν που θα ακολουθήσει τα επόμενα έτη, σύμφωνα με δεδομένα της ναυλομεσιτικής Ifchor Galbraiths. Το 2025 παραδόθηκαν μεν περισσότερα tankers –ιδίως clean tankers– σε σχέση με την προηγούμενη διετία, παρ' όλα αυτά οι συνολικές παραδόσεις, σε όρους χωρητικότητας, παρέ-


Credit: EPA/CAROLINE BREHMAN

μειναν κάτω από τον ετήσιο μέσο όρο της δεκαετίας 2015-2024.

Σε ό,τι αφορά τις φετινές προσθήκες στον παγκόσμιο στόλο των tankers, εφόσον δεν υπάρξουν σημαντικές αποκλίσεις, αυτές θα διαμορφωθούν περίπου στα 49 εκατ. dwt. Πρόκειται για χωρητικότητα-ρεκόρ, εάν λάβει κανείς υπόψη ότι το προηγούμενο ορόσημο στις παραδόσεις δεξαμενόπλοιων, σε όρους χωρητικότητας, ανερχόταν στα 48 εκατ. dwt, το 2009. Ήδη από τον περασμένο Ιανουάριο, δεν είναι λίγα τα νέα δεξαμενόπλοια που έπεσαν στο νερό. Παράλληλα, οι νέες προσθήκες για το έτος 2027 ενδέχεται να φτάσουν κοντά στα 50 εκατ. dwt.

Επιπροσθέτως, ενώ το περασμένο έτος τα clean tankers κυριάρχησαν στις νέες προσθήκες του παγκόσμιου στόλου σε ποσοστό 57%, από το 2026 και έπειτα τα δεδομένα φαίνεται να αλλάζουν. Πιο αναλυτικά, φέτος, το μεγαλύτερο μέρος των παραδόσεων –ήτοι 49% της νέας χωρητικότητας– θα αφορά δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου. Την ίδια στιγμή, το αντίστοιχο ποσοστό για τα clean tankers εκτιμάται ότι θα διαμορφωθεί στο 42%, ενώ για τα chemical tankers στο 9% της νέας χωρητικότητας. Αξίζει τέλος να σημειωθεί ότι η απότομη ενίσχυση του στόλου στο βάθος των επόμενων ετών συμπίπτει χρονικά με τη ραγδαία γήρανση του στόλου των δεξαμενόπλοιων, γεγονός που αναδεικνύει την πρόθεση των πλοιοκτητών να αντικαταστήσουν τα παλαιότερα πλοία τους με νέα, πιο αποδοτικά και φιλικότερα προς το περιβάλλον.

Το επόμενο μεγάλο κύμα ανακύκλωσης containerships

Προς το 2027 τοποθετεί χρονικά το επόμενο μεγάλο κύμα διαλύσεων containerships η Braemar. Σε έκθεσή της, η ναυλομεσιτική τονίζει ότι πολλά θα εξαρτηθούν από το timing και το μέγεθος της επιστροφής των containerships στη Διώρυγα του Σουέζ και τον συνεπακόλουθο αντίκτυπο στη ναυλαγορά.

Ένας άλλος παράγοντας που υποδηλώνει το 2027 ως πιθανή αρχή μιας ανοδικής τάσης στις ανακυκλώσεις είναι η επιμήκυνση των περιόδων ναύλωσης. Από το 2023, η μέση διάρκεια των ναυλώσεων έχει σχεδόν διπλασιαστεί. Με μεγάλο μέρος αυτής της ναυλωμένης μεταφορικής ικανότητας να επιστρέφει στην αγορά το 2027-2028, ένα κύμα πλοίων ενδέχεται να επιστρέψουν στην αγορά spot, ενδεχομένως ασκώντας πιέσεις στα κέρδη και ωθώντας τους πλοιοκτήτες να αποχωριστούν ορισμένα από τα πιο γηρασμένα πλοία.



Credit: *Ναυτικά Χρονικά*

Κατά την Braemar, ο σημαντικότερος παράγοντας που θα καθορίσει τον επόμενο κύκλο ανακυκλώσεων θα είναι το τεράστιο πρόγραμμα νέων κατασκευών που έχει προγραμματιστεί για το 2027-28, το οποίο αναμένεται να ασκήσει σημαντική πίεση στη χρήση των πλοίων και στη ναυλαγορά. Όταν χιλιάδες σύγχρονα, εξαιρετικά αποδοτικά (και αρκετά μεγάλα) πλοία παραδοθούν, τα παλαιότερα πλοία είναι πιθανό να δουν την πόρτα της εξόδου.

Η εκτίμηση της έκτασης του επόμενου κύματος ανακυκλώσεων containerships δεν είναι καθόλου εύκολη, εξηγεί η Braemar. Επί του παρόντος, η μέση ηλικία των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που προορίζονται για ανακύκλωση υπερβαίνει τα 30 έτη. Ωστόσο, σε περιόδους ύφεσης, η μέση ηλικία ανακύκλωσης μπορεί να μειωθεί απότομα, έως και τα 19 έτη, όπως συνέβη το 2016. Τέλος, σε μια προσπάθεια να μοντελοποιήσει τον στόλο μέχρι το 2030, η Braemar σημειώνει ότι «αν όλα τα πλοία ηλικίας 25 ετών και άνω ανακυκλωθούν, 1.100 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θα έπρεπε να αποσυρθούν, που ισοδυναμεί με 230 πλοία κατά μέσο όρο ετησίως». Υπενθυμίζεται ότι ο υψηλότερος ετήσιος αριθμός ανακυκλώσεων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων πριν από τη Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ ήταν 225 πλοία το 2009, ακολουθούμενος από 199 το 2013.

Μπροστά σε supercycle τα Capesizes; Οι ναυλωτές τοποθετούνται

Στον δημόσιο διάλογο για τα θέματα που απασχολούν σήμερα τη ναυτιλία συμμετέχουν ενεργά πλέον και οι ναυλωτές, δεδομένου ότι οι προκλήσεις του κλάδου είναι πολυδιάστατες και δεν περιορίζονται αποκλειστικά στην πλοιοκτησία. Οι ναυλωτές, ως βασικοί διαμορφωτές της εμπορικής δραστηριότητας και της ζήτησης μεταφορικού έργου, διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στις εξελίξεις και υπό αυτό το πρίσμα αποκτούν ενεργή και ουσιαστική παρουσία στη συζήτηση για τις προοπτικές της ναυτιλίας.

Στο πλαίσιο αυτό, τα τελευταία χρόνια, εκπρόσωποι μεγάλων trading houses καλούνται να καταθέσουν τις απόψεις τους σε fora (Maritime Cyprus και Capital Link) στη Λεμεσό. Στα συνέδρια που λαμβάνουν χώρα στη ναυτιλιακή μητρόπολη της Κύπρου, οι απόψεις των ναυλωτών φέρνουν στο τραπέζι μια άλλη οπτική, που ενισχύει τον δημόσιο διάλογο και ενδυναμώνει τις συνεργασίες με την εφοπλιστική κοινότητα.

Στο πρόσφατο 9ο Annual Capital Link Cyprus Shipping Forum, οι κ. Tim Barrett, Capesize Global Trading Manager της Cargill Ocean Transportation, και Carl Dacombe, Head of Capesize Trading της Mercuria Shipping, κλήθηκαν να απαντήσουν στις ερωτήσεις του κ. Πόλυ Χατζηωάννου, Προέδρου της Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών και ιδρυτή και CEO της Safe Bulkers, σε έναν ζωντανό –αν μη τι άλλο– διάλογο. Η συζήτηση επικεντρώθηκε στις προοπτικές της ναυλαγοράς των Capesizes.

Το δίλημμα μεταξύ σύγχρονων και παλαιότερων Capes

Σε σχετική ερώτηση για τον αντίκτυπο των EU ETS και FuelEU Maritime στην επιλογή ανάμεσα στα παλαιότερα και πιο σύγχρονα Capes, ο κ. Barrett παραδέχτηκε ότι «επιδρούν στο πώς αξιολογούμε τα Capesizes» και ότι «το 10-15% του συνολικού κόστους ταξιδιού σχετίζεται με τους κανονισμούς που λίγα χρόνια πριν δεν υπήρχαν».

Τόνισε ακόμα ότι ο ανταγωνισμός για την εξασφάλιση σύγχρονων και ενεργειακά αποδοτικών πλοίων είναι σφοδρός, την ίδια ώρα που το 10% του στόλου θα είναι πάνω από 15 έτη στο τέλος του

SAFEBULKERS



SB
LISTED
NYSE

THE LEADING FLEET IN CYPRUS – LARGEST OWNER BY NUMBER OF SHIPS AND GRT IN THE CYPRIOT REGISTRY

χρόνου, όπως επισήμανε. «Τα παλαιότερα Capesizes έχουν ξεκάθαρα ενεργό ρόλο και δεν μπορούμε να εστιάσουμε αποκλειστικά στα σύγχρονα πλοία», σχολίασε ο κ. Barrett.

Θετικά σημάδια για τη ναυλαγορά των Capesizes

Ο κ. Dacombe φάνηκε αισιόδοξος για τις προοπτικές των Capesizes, καθώς η ανάπτυξη του στόλου παραμένει περιορισμένη, εν αντιθέσει με τα Kamsarmaxes, την ίδια στιγμή που αναμένεται αυξημένη ζήτηση για τη διά θαλάσσης μεταφορά φορτίων ιδιαίτερα από τη Δυτική Αφρική και τη Βραζιλία.

Σε σχετική ερώτηση για τους παράγοντες που διαμόρφωσαν τη ναυλαγορά στα τέλη του περασμένου έτους, ο εκπρόσωπος της Mercuria υπογράμμισε την περιορισμένη χωρητικότητα στον Βόρειο Ατλαντικό, τα long-haul φορτία από τη Δυτική Αφρική και τα FFA, μια αγορά με αρκετή ρευστότητα, που διαφοροποιεί τη συμπεριφορά των συμμετεχόντων.

Κατά τον κ. Barrett, η αγορά αναμένει φέτος πολλά από το Simandou, το μεγαλειώδες έργο iron ore στη Γουινέα. Παρ' όλα αυτά, όπως υποστήριξε ο εκπρόσωπος της Cargill, η αγορά καθοδηγείται και από άλλες γεωγραφικές περιοχές, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τη Δυτική Αυστραλία: «Το 35% του δείκτη των Capesizes διαμορφώνεται από τη Δυτική Αυστραλία».

Στο ίδιο μήκος κύματος, ο κ. Χατζηωάννου παρατήρησε ότι αναδύονται νέα δρομολόγια μακρινών αποστάσεων, όπως για παράδειγμα από το Βανκούβερ προς την Ευρώπη μέσω του Ακρωτηρίου Χορν, «που δεν περίμενα πριν και είναι θετικό για μας», όπως τόνισε.

Newcastlemaxes vs Capesizes

Ενδιαφέρον παρουσίασαν οι τοποθετήσεις των ομιλητών για το κατά πόσο αναδύεται μια αγορά δύο ταχυτήτων μεταξύ των Newcastlemaxes και των Capesizes. Οι παραγγελίες για τα μεν πρώτα έχουν αυξηθεί σημαντικά, ενώ ο στόλος των δεύτερων παρουσιάζει σημάδια γήρανσης. Ο κ. Barrett ανέφερε ότι, λόγω μεγαλύτερης χωρητικότητας αλλά και περιορισμένα αυξημένη κατανάλωση καυσίμου, τα Newcastlemaxes θα αποδώσουν καλύτερα. Ωστόσο, «υπάρχουν περίοδοι και περιοχές που τα Capes μπορούν να έχουν premium έναντι των Newcastlemaxes». Όπως είπε, η στρατηγική της Cargill εστιάζει σε έναν ισορροπημένο και διαφοροποιημένο στόλο, που «μας δίνει τη δυνατότητα να εξυπηρετούμε διαφορετικούς πελάτες με διαφορετικούς τρόπους».

Σε συνέχεια απόφασης του Ανωτάτου Δικαστηρίου περί αντισυνταγματικότητας, ο Παναμάς ανέλαβε τον πλήρη έλεγχο των λιμένων Balboa και Cristobal. Με στόχο την αδιάλειπτη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας, η διαχείριση μεταβιβάζεται προσωρινά, για διάστημα 18 μηνών, στην APM Terminals της A.P. Moller-Maersk για τις εγκαταστάσεις του Ειρηνικού και στην Terminal Investment της MSC για την πλευρά του Ατλαντικού.

Μπλόκο του Παναμά σε κρίσιμους λιμένες κινεζικής διαχείρισης

Την επίσημη ακύρωση των συμβάσεων παραχώρησης που κατείχε η θυγατρική της CK Hutchison, Panama Port Company (PPC), ανακοίνωσε η κυβέρνηση του Παναμά. Σε συνέχεια απόφασης του Ανωτάτου Δικαστηρίου περί αντισυνταγματικότητας, ο Παναμάς ανέλαβε τον πλήρη έλεγχο των λιμένων Balboa και Cristobal. Με στόχο την αδιάλειπτη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας, η διαχείριση μεταβιβάζεται προσωρινά, για διάστημα 18 μηνών, στην APM Terminals της A.P. Moller-Maersk για τις εγκαταστάσεις του Ειρηνικού και στην Terminal Investment της MSC για την πλευρά του Ατλαντικού.

Σύμφωνα με δημοσίευμα του CNBC, η διοίκηση της CK Hutchison χαρακτήρισε το κυβερνητικό διάταγμα «παράνομο», αναστέλλοντας κάθε δραστηριότητα και εκκινώντας διαδικασίες διαιτησίας. Παράλληλα, προειδοποιεί με νομικές προσφυγές οποιονδήποτε τρίτο εμπλακεί στη διαχείριση των λιμένων χωρίς τη ρητή συγκατάθεσή της.

Η εξέλιξη τροφοδοτεί την ευρύτερη γεωπολιτική αντιπαράθεση Ουάσιγκτον και Πεκίνου. Η παρέμβαση της Κίνας είχε ήδη αποτρέψει την πώληση των assets της CK Hutchison σε κοινοπραξία με επικεφαλής την BlackRock έναντι $23 δισ., έπειτα από αμερικανικές πιέσεις. Η απόφαση του Παναμά ερμηνεύεται ως σημαντική νίκη των ΗΠΑ, με την κινεζική πλευρά να προειδοποιεί για βαρύ οικονομικό τίμημα, αναστέλλοντας συζητήσεις για νέα έργα και προκρίνοντας την αναδρομολόγηση των εμπορευματικών ροών σε εναλλακτικούς κόμβους.

«Στοπ» στον «σκιώδη» στόλο από το νηολόγιο του Καμερούν

Η άνοδος του «σκιώδους» στόλου τα

Whether on board or ashore,

Let us handle it.



A forward thinking company, with a great background.

New Buildings
Engine Spare Parts
Repairs and Services
Deck and Safety Equipment
Provisions and Stores
Environmental Services

www.seascape.cy | info@seascape.gr

τελευταία χρόνια έχει φέρει στο προσκήνιο νηολόγια από χώρες της Αφρικής που μέχρι πρότινος κατέγραφαν μειωμένη δραστηριότητα.

Ένα τέτοιο χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το Καμερούν, το νηολόγιο του οποίου τους τελευταίους δώδεκα μήνες έχει ενισχυθεί κατά 126%. Μάλιστα, τον περασμένο Νοέμβριο, το 25% των 71 δεξαμενόπλοιων που απεγγράφησαν από το νηολόγιο της Γκάμπια βρέθηκαν στην αγκαλιά του Καμερούν.

Πλέον, υπό τις πιέσεις της Δύσης για μεγαλύτερη διαφάνεια και έλεγχο των πλοίων που φέρουν τη σημαία του Καμερούν, η κυβέρνηση του Joseph Dion Ngute προβαίνει σε μέτρα προκειμένου να περιορίσει πλοία του «σκιώδους» στόλου να εγγράφονται στο νηολόγιο της αφρικανικής χώρας. Συγκεκριμένα, θα αναστείλει τις νηολογήσεις πλοίων που θεωρούνται «σκιώδη», ενώ την ίδια ώρα θα απομακρύνει από το μητρώο όσα έχουν ήδη νηολογηθεί.

Μ. Χατζημανώλη: «Συνεργασία, καινοτομία και εμπιστοσύνη, κλειδί για το μέλλον της ναυτιλίας»

Σε μια εποχή αβεβαιότητας, κατά την οποία η γεωπολιτική αστάθεια, η μεταβλητότητα των αγορών και η επιτάχυνση της πράσινης και ψηφιακής μετάβασης δοκιμάζουν τις αντοχές της ναυτιλίας, ο κλάδος εξακολουθεί να προσαρμόζεται και να ηγείται των παγκόσμιων εξελίξεων.

Credit: Capital Link



Τα παραπάνω ανέφερε η Υφυπουργός Ναυτιλίας της Κύπρου, κ. Μαρίνα Χατζημανώλη, στο πλαίσιο του 9th Annual Capital Link Cyprus Shipping Forum. Σε συνέντευξη με τον κ. Νικόλα Μοντανιό, Partner της Montanios & Montanios LLC, η κ. Χατζημανώλη στάθηκε αρχικά στην ενδυνάμωση του κυπριακού νηολογίου, καθώς «από τον Σεπτέμβριο του 2023 έχει αναπτυχθεί κατά 23% σε όρους χωρητικότητας». Όπως μάλιστα πρόσθεσε, πρόκειται για το μεγαλύτερο ποσοστό ανάπτυξης του νηολογίου τα τελευταία 25 χρόνια. Η Υφυπουργός υπογράμμισε και την αυξανόμενη συμβολή της πλοιοδιαχείρισης για το ΑΕΠ της χώρας, η οποία τα τελευταία χρόνια σημείωσε άνοδο 17%. Άλλωστε, όπως τόνισε, η ανάπτυξη του κυπριακού νηολογίου και της πλοιοδιαχείρισης αποτελούν προτεραιότητα για το υφυπουργείο εδώ και τρία έτη.

Η κ. Χατζημανώλη στάθηκε ακόμα στον διεθνή ρόλο της Κύπρου στον δημόσιο διάλογο, εν μέσω εντατικοποίησης των διαπραγματεύσεων για την πράσινη μετάβαση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αλλά και έντονων γεωπολιτικών ζυμώσεων. Άξονας της στρατηγικής της από την πρώτη ημέρα που ανέλαβε επικεφαλής του υφυπουργείου είναι η εξωστρέφεια και η ενίσχυση των συνεργειών. Για τον λόγο αυτόν, «έχουμε βρεθεί σχεδόν παντού για να μας μάθει ο κόσμος. [...] Μέσω των συνεργασιών που έχουμε καταφέρει να δημιουργήσουμε, αποδεικνύουμε ότι η Κύπρος αποτελεί έναν αξιόπιστο εταίρο, ιδιαίτερα σε περιόδους γεωπολιτικών εντάσεων».

Σε σχετική ερώτηση του κ. Μοντανιού για τα ναυτιλιακά θέματα που θα αναδείξει στο πλαίσιο της Κυπριακής Προεδρίας του Συμβουλίου της Ευρώπης, υπογράμμισε τρεις άξονες. Ο πρώτος αφορά τον ανθρώπινο παράγοντα: «Με όλες αυτές τις εξελίξεις, έχουμε παραμελήσει τους ναυτικούς. Γι' αυτό θα επικεντρωθούμε στην επανεκπαίδευση των ναυτικών αλλά και στην ενδυνάμωση της γυναικείας απασχόλησης στη ναυτιλία». Αυτό το τελευταίο, όπως εξήγησε η Υφυπουργός, εντάσσεται σε μια ευρύτερη προσπάθεια να προωθηθεί το ταλέντο στον κλάδο. Ο δεύτερος


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

άξονας επικεντρώνεται στην Industrial Maritime Strategy της ΕΕ, ενώ ο τρίτος εδράζεται στο «να έχουμε ισχυρή φωνή στους ναυτιλιακούς οργανισμούς».
Κλείνοντας, εξέφρασε την άποψη ότι το μέλλον της ναυτιλίας θα διαμορφωθεί από τη συνεργασία, την καινοτομία και κυρίως την εμπιστοσύνη μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Επανεκλογή του Γεωργίου Σπ. Αλεξανδράτου στην προεδρία του ΝΕΕ

Συγκροτήθηκε σε Σώμα το νέο Διοικητικό Συμβούλιο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ), κατόπιν των αρχαιρεσιών της 18ης Φεβρουαρίου 2026 για το ήμισυ των μελών του.
Πρόεδρος του ΝΕΕ εξελέγη για δεύτερη θητεία ο κ. Γεώργιος Αλεξανδράτος, ενώ στη θέση των Αντιπροέδρων επανεξελέγησαν οι κ. Γεώργιος Γαβριήλ και Βασίλης Λογοθέτης. Επίσης, ως μέλη της Διοικούσας Επιτροπής επανεξελέγησαν η κ. Αντωνία Λουδάρου και οι κ. Σπύρος Πασχάλης, Γιάννης Πλατσιδάκης και Χαράλαμπος Σημαντώνης.
Μετά την επανεκλογή του, ο Πρόεδρος του ΝΕΕ, κ. Γ. Αλεξανδράτος, προέβη στην ακόλουθη δήλωση: «Η επανεκλογή μου στην προεδρία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος αποτελεί τιμή, αλλά πάνω απ' όλα ευθύνη. Ευχαριστώ θερμά ολόκληρη τη ναυτιλιακή κοινότητα για την εμπιστοσύνη της και συγχαίρω όλα τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου για την άξια εκλογή τους και τη δέσμευσή τους στο κοινό έργο.
»Ο ρόλος του Επιμελητηρίου δεν είναι να προσθέτει απλώς μία ακόμα φωνή. Είναι να ενισχύει τη φωνή κάθε ένωσης, κάθε φορέα, κάθε κλάδου που υπηρετεί και υπερασπίζεται τη ναυτιλία. Να συνθέτει, να συντονίζει και να ισχυροποιεί θεσμικά το σύνολο σε απόλυτη συνεργασία με την Πολιτεία.
»Η ελληνική ναυτιλία δεν είναι απλώς ένας ισχυρός οικονομικός τομέας. Είναι εθνική δύναμη με κοινωνικό αποτύπωμα και ένας κλάδος γεμάτος ευκαιρίες. Καθορίζει τάσεις, προάγει καινοτομία και ενισχύει την παγκόσμια οικονομία. Όταν λειτουργούμε μαζί, η φωνή της γίνεται ακόμα πιο ισχυρή. Όπως τόνισε ο Θουκυδίδης: "Η ενότητα των πολλών δύναμις μέγιστη". Η δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας είναι οι άνθρωποί της – και σας ευχαριστώ όλες και όλους γι' αυτό».



Σε σημείο καμπής η ελληνική ακτοπλοΐα

Σε κρίσιμο σημείο καμπής βρίσκεται η ελληνική ακτοπλοΐα, με τον κλάδο να ζητά άμεσα θεσμικές παρεμβάσεις, οικονομική στήριξη και επιτάχυνση της πράσινης μετάβασης, προκειμένου να διατηρήσει τη βιωσιμότητα και την ανταγωνιστικότητά του σε ένα ολοένα πιο απαιτητικό ευρωπαϊκό περιβάλλον. Αυτό ήταν το κεντρικό μήνυμα της Ετήσιας Τακτικής Γενικής Συνέλευσης του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, που πραγματοποιήθηκε στις 18 Φεβρουαρίου, όπου παρουσιάστηκε ο απολογισμός δράσεων για το 2025 και τέθηκαν οι βασικοί άξονες στρατηγικής για το 2026.
Ο Πρόεδρος των ακτοπλόων, κ. Διονύσης Θεοδωράτος, υπογράμμισε ότι το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο «δεν ανταποκρίνεται πλέον στις σύγχρονες συνθήκες», επισημαίνοντας φαινόμενα εποχικού ανταγωνισμού, αυξημένο λειτουργικό κόστος και πρακτικές που στρεβλώνουν τον υγιή ανταγωνισμό.
Όπως ανέφερε ο ίδιος, ο ΣΕΕΝ έχει ήδη καταθέσει –και θα συνεχίσει να καταθέτει– συγκεκριμένες θεσμικές προτάσεις, μεταξύ των οποίων σαφείς και δεσμευτικές διαδικασίες για τη δήλωση και την εκτέλεση δρομολογίων, υποχρεωτική κατάθεση πιστοποιητικών ασφάλειας και ξεκάθαρο πλαίσιο για την εμπορική διάθεση των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων.

Βιωσιμότητα, κόστος και ισότιμοι όροι ανταγωνισμού

Ο Πρόεδρος του ΣΕΕΝ έκανε ιδιαίτερη αναφορά στις παρεμβάσεις που υλοποιήθηκαν για τη διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας των εταιρειών, όπως



πρόταση για ενιαία εφαρμογή ΦΠΑ 13% και στα οχήματα, μείωση εργοδοτικών εισφορών, αναπροσαρμογή του κρατικού ναυλολογίου, αποζημίωση των υποχρεωτικών κοινωνικών εκπτώσεων, καθώς και –προσωρινή– μείωση των λιμενικών τελών κατά 50%.

Στο εργασιακό πεδίο, σημείωσε ότι υπογράφηκαν νέες συλλογικές συμβάσεις για το 2025-2026, με αυξήσεις μισθών και για πρώτη φορά σύνδεση των αποδοχών με τον πληθωρισμό, ενώ παράλληλα προωθούνται δράσεις για την προστασία της μητρότητας, τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και την εκπαίδευση των πληρωμάτων.

Λιμένες και πράσινη μετάβαση

Ο κ. Θεοδωράτος αναφέρθηκε και στην αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών που, όπως είπε, παραμένει βασική προτεραιότητα για τον κλάδο. Τόνισε ότι ο ΣΕΕΝ, μαζί με την Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού και άλλους φορείς, προωθεί παρεμβάσεις για την ασφάλεια και τη λειτουργικότητα των λιμένων, αλλά αντιδρά και σε υπέρμετρες αυξήσεις τελών, ζητώντας πλήρη εφαρμογή του ευρωπαϊκού κανονισμού για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών.

Την ίδια ώρα, συμπλήρωσε ότι η πράσινη μετάβαση χαρακτηρίζεται ως η μεγαλύτερη πρόκληση της επόμενης δεκαετίας, υπογραμμίζοντας ότι ο Σύνδεσμος συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση πολιτικών για τη μείωση των εκπομπών και την υιοθέτηση νέων καυσίμων, ενώ προετοιμάζεται και για την εφαρμογή της ηλεκτροδότησης των πλοίων στους λιμένες έως το 2029.

Οι έξι στρατηγικοί στόχοι του κλάδου για το 2026

Ο Πρόεδρος του ΣΕΕΝ έθεσε έξι στόχους-προτεραιότητες για το 2026:

- Εθνική στρατηγική για την πράσινη μετάβαση με χρηματοδότηση νέων πλοίων και τεχνολογιών.
- Εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών.
- Διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας μέσω φορολογικών και χρηματοδοτικών εργαλείων.
- Ενίσχυση της απασχόλησης και προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.
- Ανανέωση στόλου μέσω ολοκληρωμένου Master Plan.
- Στήριξη της δωδεκάμηνης νησιωτικότητας και ενός βιώσιμου ακτοπλοϊκού δικτύου.

Κλείνοντας, ο κ. Θεοδωράτος τόνισε ότι η ελληνική ακτοπλοΐα βρίσκεται «σε κρίσιμο σταυροδρόμι», ανάμεσα στις αυξανόμενες ενεργειακές και περιβαλλοντικές πιέσεις και στον στρατηγικό της ρόλο για τη χώρα και την Ευρώπη.

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



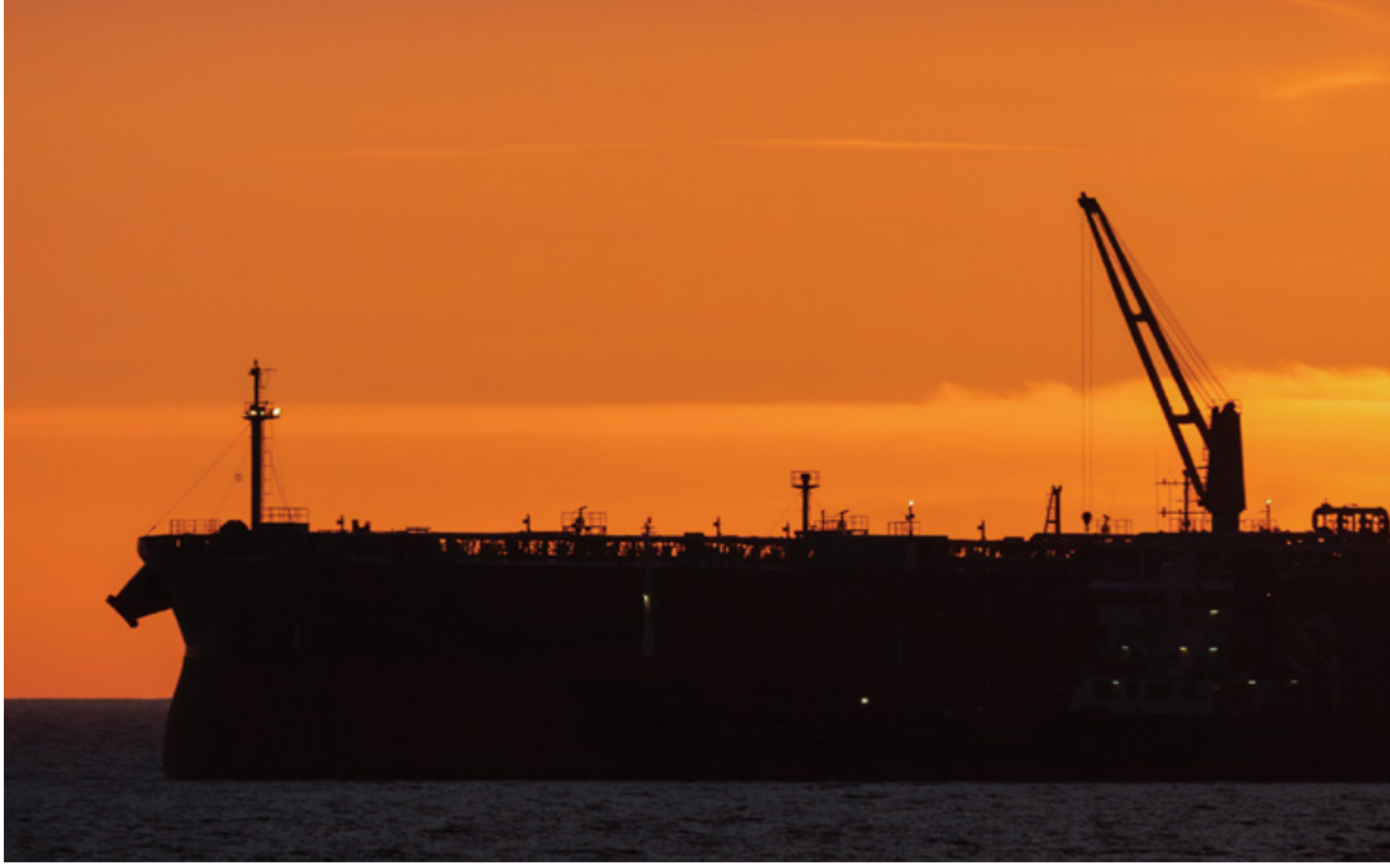


5 · 7 · NT1

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



Διεθνή

Ναυτιλιακή Επιχειρηματικότητα

Επιμέλεια: Σπήλιος Βαρελάς

Εξαγορά της ZIM από τη Hapag-Lloyd

Τον επανακαθορισμό των ισορροπιών στον κλάδο των τακτικών γραμμών σηματοδοτεί η εξαγορά του 100% της ZIM Integrated Shipping Services από τη Hapag-Lloyd. Η συμφωνία, με τίμημα $35 ανά μετοχή και συνολική αποτίμηση άνω των $4 δισ., δημιουργεί έναν νέο ναυτιλιακό κολοσσό. Είναι άξιο αναφοράς ότι πλέον θα διαθέτει στόλο άνω των 400 πλοίων, μεταφορική ικανότητα 3 εκατ. TEUs, καθώς και ετήσιο όγκο μεταφορών άνω των 18 εκατ. TEUs.

Κρίσιμη παράμετρο του deal αποτελεί η συμμετοχή του FIMI, του κορυφαίου ιδιωτικού επενδυτικού κεφαλαίου στο Ισραήλ. Το fund αναλαμβάνει τον έλεγχο ενός ξεχωριστού επιχειρησιακού βραχίονα (carved-out business), που περιλαμβάνει 16 σύγχρονα πλοία, τα οποία θα εξυπηρετούν βασικές εμπορικές γραμμές προς το Ισραήλ, διατηρώντας το brand της ZIM.

Η εξαγορά αυτή εδραιώνει τη Hapag-Lloyd στην πέμπτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης της ναυτιλίας τακτικών γραμμών, σύμφωνα με την εταιρεία, ενισχύοντας το δίκτυο σε στρατηγικούς εμπορικούς δρόμους.

Υπενθυμίζεται ότι νωρίτερα το ΔΣ της ZIM είχε δύο φορές απορρίψει την πρόταση εξαγοράς που είχε καταθέσει ο Διευθύνων Σύμβουλος, Eli Glickman.



Ειδήσεις από τις θάλασσες του κόσμου

ύδατα

Ο απόλυτος πρωταγωνιστής στα VLCCs

Την απόλυτη κυριαρχία της Sinokor στη διαχείριση VLCCs επιβεβαιώνουν πρόσφατα δεδομένα της BRS Shipbrokers. Σύμφωνα με μηνιαία έκθεση της ναυλομεσιτικής εταιρείας, ο νοτιοκορεατικός διαχειριστής αγόρασε από τη δευτερογενή αγορά πάνω από 50 VLCCs, ενώ μέσω χρονοναυλώσεων ελέγχει σημαντικό ακόμα τονάζ. Ως εκ τούτου, η BRS Shipbrokers εκτιμά ότι, όταν η Sinokor παραλάβει όλα τα πλοία, θα διαχειρίζεται 118 VLCCs, είτε ιδιόκτητα είτε ναυλωμένα. Ο αριθμός αυτός αντιπροσωπεύει μερίδιο της τάξεως του 13% στην αγορά των VLCCs.

Δεύτερη με σημαντική διαφορά αναδεικνύεται η Bahri, ο στόλος VLCCs της οποίας ανέρχεται σε 50 πλοία. Ακόμη, οι δέκα κορυφαίες εταιρείες διαχείρισης VLCCs διαχειρίζονται 392 πλοία, με το μερίδιο αγοράς τους να ανέρχεται στο 42%.

«Ίσως η πιο σημαντική συνέπεια της επέκτασης της Sinokor είναι η ανάδειξή της σε super operator, με το τονάζ που ελέγχει να επισκιάζει αυτό των ανταγωνιστών της», τονίζει η BRS, «αν και τα δεδομένα υποδηλώνουν έναν βαθμό ενοποίησης».

Mega επένδυση της Maersk σε γερμανικό τερματικό

Σε mega επένδυση σε τερματικό εμπορευματοκιβωτίων στο Bremerhaven πρόκειται να προχωρήσουν οι APM Terminals, θυγατρική της Maersk, και Eurogate. Μετά από 25 χρόνια αγαστής συνεργασίας στον North Sea Terminal



Bremerhaven (NTB), τα δύο μέρη σκοπεύουν να επενδύσουν 1 δισ. ευρώ για τον εκσυγχρονισμό του τερματικού, καθιστώντας τον «μία από τις πιο αποδοτικές και ανθεκτικές εγκαταστάσεις διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων του κόσμου», αναφέρεται στη σχετική ανακοίνωση.

Στόχο επίσης αποτελεί η αύξηση της ετήσιας δυναμικότητας διακίνησης από τα 3 στα 4 εκατ. TEUs ετησίως. Μέσω της χρήσης ηλεκτρικού εξοπλισμού και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, ο τερματικός σταθμός προβλέπεται πως θα λειτουργεί με μηδενικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μετά τον εκσυγχρονισμό του – ο πρώτος του είδους του στη Γερμανία.

AD Ports: Στρατηγική είσοδος στο Καμερούν

Τη συμμετοχή της σε κοινό επενδυτικό σχήμα μαζί με την Africa Ports Development ανακοίνωσε η AD Ports Group, αναλαμβάνοντας από κοινού τον σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία νέου τερματικού σταθμού χύδην ξηρού φορτίου στο λιμάνι της Douala στο Καμερούν.

Βάσει της συμφωνίας, ο όμιλος από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα συμπράττει με την APD, αποκτώντας το 60% της εταιρείας διαχείρισης (σε συνεργασία με έτερους επενδυτές), με το ουσιαστικό οικονομικό του συμφέρον να ανέρχεται στο 51%.

Το ύψος της επένδυσης για την πρώτη φάση ανάπτυξης υπολογίζεται στα 73,4 εκατ. ευρώ (320 εκατ. AED) για την AD Ports. Το τεχνικό αντικείμενο περιλαμβάνει την κατασκευή τοίχου αντιστήριξης μήκους 450 μ. και δύο θέσεων ελλιμενισμού, με στόχο ετήσια δυναμικότητα διακίνησης 4 εκατ. τόνων φορτίων όπως λιπάσματα και σιτηρά. Η κατασκευαστική περίοδος οριοθετείται χρονικά μεταξύ 2026 και 2028.

Η στρατηγική αυτή κίνηση αναβαθμίζει τον ρόλο του Καμερούν ως κρίσιμης πύλης εισόδου για την Κεντρική Αφρική, εξυπηρετώντας παράλληλα τις ανάγκες περίκλειστων αγορών της ενδοχώρας. Το λιμάνι Douala προστίθεται στο ήδη εκτεταμένο δίκτυο υποδομών της AD Ports σε Αίγυπτο, Μαρόκο, Τανζανία και Ανγκόλα, ενισχύοντας την παρουσία της σε εμπορικούς διαδρόμους υψηλής ανάπτυξης και διασφαλίζοντας τη ροή κρίσιμων εμπορευμάτων στην περιοχή.

Νέο fund για ναυτιλιακές επενδύσεις

Η MPC Capital και η Storm Capital Management εκκίνησαν τη νέα επενδυτική πλατφόρμα MPC Storm Maritime Opportunities (MSO), η οποία εξασφάλισε $35 εκατ. στον πρώτο χρηματοδοτικό γύρο.

Στον συγκεκριμένο γύρο συμμετείχαν έμπειροι επενδυτές με ισχυρό ιστορικό στις ναυτιλιακές επενδύσεις. Η MSO προσβλέπει στο να αντλήσει $70 εκατ., που θα χρησιμοποιηθούν σε σύγχρονα second-hand πλοία. Η πλατφόρμα θα στοχεύει σε ευκαιρίες στον τομέα των bulk carriers, των δεξαμενόπλοιων, των containerships και των offshore, με έκθεση που θα κυμαίνεται από το spot trading έως τις μακροπρόθεσμες ναυλώσεις.

«Η MSO προορίζεται να λειτουργήσει ως επενδυτική πλατφόρμα, που μπορεί να αναπτυχθεί μέσω πρόσθετων επενδυτών και ενός διευρυνόμενου χαρτοφυλακίου περιουσιακών στοιχείων και έργων με αξιόπιστους ναυτιλιακούς εταίρους», δήλωσε ο Constantin Baack, Διευθύνων Σύμβουλος της MPC Capital.

Contships Management Inc.

30
Container Feeder Ships

600
Seafarers Employed

1.5
Million TEU Carried

4,000
Port Calls Annually



The leading provider of container feederships
between 900-1900 TEU

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

Γεωπολιτική

Νταβός 2026: Η επικράτηση της γεωπολιτικής ύφεσης στο διεθνές στερέωμα

Η φετινή ατζέντα στο World Economic Forum (WEF), όπως αποτυπώθηκε στους «διαδρόμους» του Νταβός, επιβεβαίωσε με τον πλέον επίσημο τρόπο αυτό που ακουγόταν εδώ και μήνες σε κάθε σχεδόν συνάντηση ακαδημαϊκών φορέων και επιστημόνων στα μεγαλύτερα πανεπιστήμια του κόσμου. Ο κλάδος της πολιτικής αντικαθιστά αυτόν της οικονομίας. Η έννοια της ασφάλειας αντικαθιστά την οικονομική αποδοτικότητα.

Ο όρος «γεωπολιτική ύφεση», που μονοπώλησε τις συζητήσεις, περιγράφει ακριβώς τη νέα συνθήκη, όπου οι αποφάσεις των κρατών υπαγορεύονται πρωτίστως από λόγους εθνικής ασφάλειας, παραμερίζοντας τα κριτήρια της ελεύθερης αγοράς. Υπενθυμίζεται ότι το 2025 αποτέλεσε ένα έτος με έντονους γεωπολιτικούς τριγμούς, με κεντρικό δίπολο τη διαμάχη ΗΠΑ-Κίνας και γενικότερα την επεκτατική πολιτική του Ντόναλντ Τραμπ.

Πολλοί αναλυτές κάνουν λόγο για σταδιακό τέλος και αποτυχία της παγκοσμιοποίησης, με τα κράτη να μάχονται για την εθνική τους επιβίωση, καθώς πλέον φαίνεται να ισχύει ο νόμος του ισχυρού. Ωστόσο, σύμφωνα με το World Economic Forum (WEF), τα στοιχεία του Νταβός καταρρίπτουν τα σενάρια περί απο-παγκοσμιοποίησης.

Credit: EPA/GIAN EHRENZELLER



Όπως αναφέρει η επίσημη ιστοσελίδα του WEF, βρισκόμαστε ενώπιον μιας βίαιης αναδιάταξης, ήτοι μιας «επανα-παγκοσμιοποίησης». Το εμπόριο δεν φθίνει, αλλά αλλάζει ρότα, με τις εμπορικές ροές να εκτρέπονται μέσω τρίτων χωρών, των λεγόμενων «connector economies», οι οποίες αναλαμβάνουν ρόλο γέφυρας ανάμεσα στους ανταγωνιστικούς γεωπολιτικούς πόλους για την παράκαμψη των κυρώσεων. Η πολυπλοκότητα αυτή αυξάνει το μεταφορικό έργο και το κόστος, δημιουργώντας νέες ισορροπίες στην εφοδιαστική αλυσίδα, γεγονός που δείχνει να ευνοεί τα τονομίλια και, συνακόλουθα, τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Την ίδια στιγμή, το Reuters εντοπίζει την πηγή της μέγιστης αβεβαιότητας στην αμερικανική πολιτική σκηνή. Η εργαλειοποίηση των δασμών και η στροφή στον προστατευτισμό ναρκοθετούν το πεδίο για τους πολυεθνικούς ομίλους, οι οποίοι υποχρεούνται να χαράσσουν στρατηγική με το βλέμμα στραμμένο στην Ουάσιγκτον. Βέβαια, σε ό,τι αφορά τη ναυτιλιακή βιομηχανία, οι περισσότεροι πλοιοκτήτες μέχρι στιγμής ναι μεν επιβεβαιώνουν την επιρροή της γεωπολιτικής στον κλάδο, ωστόσο υπογραμμίζουν και την ανθεκτικότητα της βιομηχανίας στους εξωτερικούς παράγοντες.

Επιπλέον, ο τεχνολογικός ανταγωνισμός και η μάχη για τους πόρους της πράσινης μετάβασης, όπως επισημαίνει το WEF, βαθαίνουν το ρήγμα μεταξύ των κρατών. Οι περιορισμοί στις εξαγωγές κρίσιμων υλικών και η άνιση πρόσβαση στην τεχνητή νοημοσύνη δημιουργούν συνθήκες αποκλεισμού και καθυστερούν την παγκόσμια ανάπτυξη.

Συνοψίζοντας, η διεθνής αγορά έχει εισέλθει, όπως όλα δείχνουν, σε καθεστώς κατακερματισμού. Οι επιχειρηματικοί σχεδιασμοί οφείλουν να ενσωματώσουν την πολιτική μεταβλητότητα ως μόνιμο χαρακτηριστικό του συστήματος και όχι ως παροδική διαταραχή. Η επιβίωση και η κερδοφορία στο εξής θα εξαρτώνται από την ικανότητα ελιγμών ανάμεσα στους υφάλους του προστατευτισμού, καθώς η ελεύθερη πρόσβαση στις αγορές αποτελεί πλέον συνάρτηση διπλωματικών και πολιτικών συσχετισμών.

THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

the flag of quality, compliance, and value



Photo courtesy of Marla Dry Bulk Shipmanagement, Inc.

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

Meet Our Team at Booth #4.114
During Posidonia 2026

Ντ. Τραμπ: Σε ισχύ οι παγκόσμιοι δασμοί 10%

Ο Αμερικανός Πρόεδρος Ντόναλντ Τραμπ υπέγραψε στις 21 Φεβρουαρίου διάταγμα για την επιβολή πρόσθετων δασμών 10% στις εισαγωγές από όλες τις χώρες, στον απόηχο της ετυμηγορίας του Ανώτατου Δικαστηρίου, που έκρινε παράνομους πολλούς από τους δασμούς που είχε επιβάλει σε εμπορικούς εταίρους των ΗΠΑ.

«Είναι μεγάλη μου τιμή που μόλις υπέγραψα στο Οβάλ Γραφείο έναν παγκόσμιο δασμό 10% σε όλες τις χώρες, που θα τεθεί σε ισχύ σχεδόν αμέσως», αναφέρει το μήνυμα που ανήρτησε ο Τραμπ στο Truth Social.

Ο Ντόναλντ Τραμπ επικαλέστηκε για πρώτη φορά το Άρθρο 122 του Εμπορικού Νόμου του 1974, το οποίο δίνει τη δυνατότητα στον Πρόεδρο των ΗΠΑ να επιβάλει δασμούς έως και 15% για διάστημα 150 ημερών.

«Δεν χρειάζεται να ρωτήσω το Κογκρέσο για τους δασμούς», τόνισε, διαβεβαιώνοντας ότι τα έσοδα από τους δασμούς «θα αυξηθούν». Οι «παγκόσμιοι δασμοί» του 10%, σημείωσε ο Πρόεδρος Τραμπ, θα ισχύσουν για πέντε μήνες και θα προστεθούν στους ήδη υπάρχοντες.

Όταν ρωτήθηκε από δημοσιογράφους εάν η Ουάσιγκτον θα πρέπει να επιστρέψει τα χρήματα που έλαβε εντός του 2025 από τους δασμούς, απάντησε ότι δεν είναι σαφές εάν θα υπάρξουν αποζημιώσεις και ότι «η κατάληξη θα είναι ότι θα βρισκόμαστε στα δικαστήρια για την επόμενη πενταετία».

Νωρίτερα, ο Αμερικανός Πρόεδρος εξαπέλυσε σφοδρή επίθεση στο Ανώτατο Δικαστήριο των ΗΠΑ: «Ντρέπομαι για ορισμένα μέλη του που δεν είχαν το θάρρος να κάνουν ό,τι είναι σωστό για τη χώρα μας. Επέδειξαν αντιπατριωτική στάση και ανυπακοή στο σύνταγμά μας», είπε σε συνέντευξη Τύπου που παραχώρησε στον Λευκό Οίκο, υποστηρίζοντας ότι θεωρεί πως «υποτάχθηκαν σε ξένες επιρροές».

Ρωσικό αέριο τέλος στην ΕΕ: Η ναυτιλία, η λύση στον γρίφο

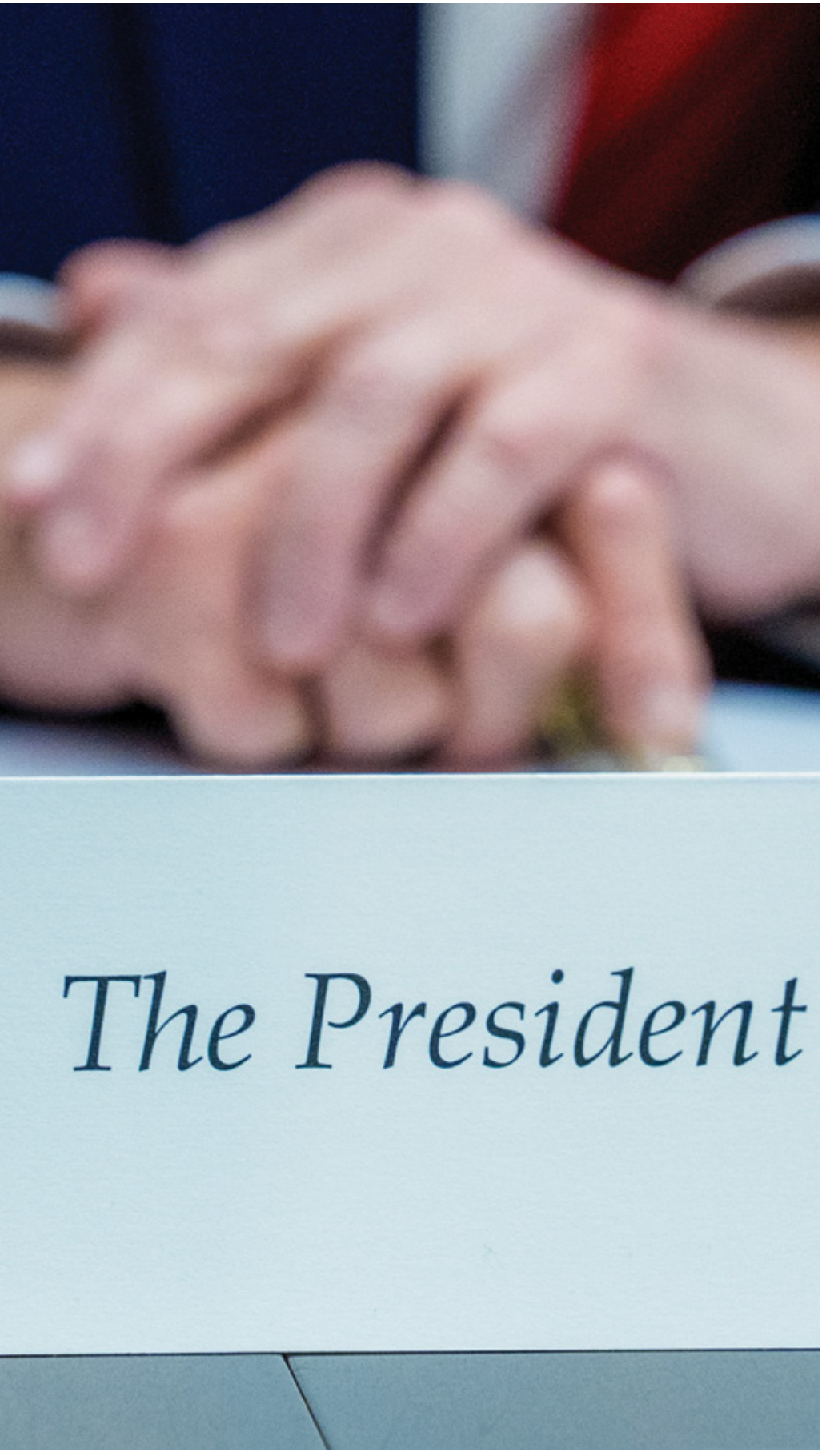
Ο νέος κανονισμός της ΕΕ για την απαγόρευση των εισαγωγών φυσικού αερίου από τη Ρωσία, που τέθηκε πρόσφατα σε ισχύ, σηματοδοτεί το τέλος ενός κεφαλαίου που για πολλά χρόνια καθόριζε την ενεργειακή εξίσωση στην περιοχή. Στο νέο αυτό περιβάλλον που αναδύεται, οι διά θαλάσσης ροές LNG δεν θα αποτελέσουν ένα απλό εργαλείο ενεργειακής εξισορρόπησης, αλλά βασικό πυλώνα ενεργειακής ασφάλειας της ΕΕ, σημειώνει στην τελευταία της ανάλυση η Intermodal.

Βραχυπρόθεσμα, το κενό που αφήνουν οι προμήθειες της Ρωσίας αντικαθίσταται από τις ΗΠΑ. Το αμερικανικό LNG αντιπροσωπεύει πλέον το 55-60% των εισαγωγών LNG της ΕΕ, ενώ, με τις επικείμενες συμφωνίες με αμερικανικές εταιρείες ενέργειας, το 40% της συνολικής ζήτησης φυσικού αερίου της ΕΕ θα καλύπτεται από τις ΗΠΑ. Υπό αυτό το πρίσμα, είναι πλέον εμφανής η εξάρτηση της Ευρώπης από τις αμερικανικές προμήθειες, εξηγεί η Intermodal, με αποτέλεσμα να ανακύπτουν άλλες προκλήσεις που άπτονται κυρίως της εξωτερικής πολιτικής των ΗΠΑ. Οι πρόσφατες εντάσεις μεταξύ Ουάσιγκτον και Βρυξελλών ανέδειξαν ότι ανά πάσα στιγμή οι αλυσίδες εφοδιασμού είναι ευάλωτες. Αυτή η πραγματικότητα μετατοπίζει την προσοχή της Ευρώπης από την απλή αντικατάσταση των ρωσικών ροών στη διαφοροποίηση.

Σε αυτή την ανάγκη διαφοροποίησης, το Κατάρ θα διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο, καθώς με τα μεγάλα projects που τρέχει θα προσθέσουν στην παγκόσμια παραγωγή 55 δισ. κ.μ. LNG έως το τέλος της δεκαετίας. Σε αντίθεση με το αμερικανικό LNG, οι συμφωνίες για το καταριανό LNG είναι μακροπρόθεσμου ορίζοντα (συνήθως 15-20 χρόνια), ενισχύοντας την ενεργειακή ασφάλεια και ευελιξία. Επιπλέον, το Αζερμπαϊτζάν έχει τη δυνατότητα να αυξήσει τις ροές φυσικού αερίου μέσω του συστήματος αγωγών Southern Gas Corridor και έχει δεσμευτεί να αυξήσει τις εξαγωγές του στα 20 δισ. κ.μ. Έναν ακόμα πυλώνα διαφοροποίησης θα μπορούσε να αποτελέσει η Νιγηρία, τόσο διά θαλάσσης όσο και μέσω δύο αγωγών, και συγκεκριμένα του Trans-Saharan Gas Pipeline και του Nigeria-Morocco Gas Pipeline.

Σε ό,τι αφορά τις επιδράσεις στη ναυτιλία, η αντικατάσταση των ρωσικών ροών φυσικού αερίου με αμερικανικό LNG επιμηκύνει τις αποστάσεις πλεύσης των πλοίων και συνεπώς τη ζήτηση σε τονομίλια. Εν κατακλείδι, στην εξίσωση





Credit: EPA/AARON SCHWARTZ / POOL

της ενεργειακής ασφάλειας της ΕΕ, η ναυτιλία συνιστά βασική μεταβλητή, όχι ως προσωρινή λύση, αλλά ως δομική αναγκαιότητα.

«Αυστηρή διαμαρτυρία» Ιαπωνίας σε Κίνα

Η ιαπωνική κυβέρνηση ανακοίνωσε ότι επέδωσε «αυστηρή διαμαρτυρία» στο Πεκίνο, διότι ο επικεφαλής της κινεζικής διπλωματίας Ουάνγκ Γι κατηγόρησε «δυνάμεις της άκρας δεξιάς» στην Ιαπωνία πως επιδιώκουν να «αναστήσουν τον μιλιταρισμό», την ώρα που το αρχιπέλαγος αυξάνει τις στρατιωτικές δαπάνες.

Ο κ. Ουάνγκ, σε ομιλία του στη Διάσκεψη του Μονάχου για την Ασφάλεια, στα μέσα Φεβρουαρίου, αναφέρθηκε στις σινοϊαπωνικές σχέσεις, που διέρχονται δύσκολη περίοδο, εξαιτίας δηλώσεων της Πρωθυπουργού Σανάε Τακαΐτσι για την Ταϊβάν τον Νοέμβριο.

«Οι Ιάπωνες δεν πρέπει να αφεθούν να χειραγωγηθούν ή να ξεγελαστούν από αυτές τις δυνάμεις της άκρας δεξιάς, ούτε από αυτούς που επιδιώκουν να αναστήσουν τον μιλιταρισμό» του αρχιπελάγους, στον οποίο προσάπτονται φρικαλεότητες την περίοδο 1930-1940, πρόσθεσε. «Όλες οι χώρες που θέλουν ειρήνη πρέπει να απευθύνουν προειδοποίηση στην Ιαπωνία: αν θέλει να γυρίσει πίσω και πάρει αυτόν τον δρόμο» η ιστορία μπορεί να «επαναληφθεί» και να οδηγηθεί σε «ήττα», σε «αφανισμό», είπε ακόμη.

Λίγο αργότερα, το ιαπωνικό Υπουργείο Εξωτερικών απέρριψε τις δηλώσεις του Κινέζου Υπουργού Εξωτερικών μέσω Χ, χωρίς να τον κατονομάσει, χαρακτηρίζοντάς τες «λανθασμένες και ανυπόστατες».

«Οι προσπάθειες της Ιαπωνίας να ενισχύσει τις αμυντικές της δυνατότητες αποτελούν αντίδραση σε ολοένα πιο σοβαρό περιβάλλον ασφαλείας και δεν έχουν στο στόχαστρο καμία τρίτη χώρα συγκεκριμένα», κατά την ιαπωνική διπλωματία. Υπάρχουν «χώρες στη διεθνή κοινότητα που αυξάνουν με ταχύτητα τις στρατιωτικές τους δυνατότητες αδιαφανώς», συνέχισε, σημειώνοντας πως «η Ιαπωνία εναντιώνεται σε αυτές τις προσπάθειες και αποστασιοποιείται από αυτές».

Πηγή: ΑΠΕ-ΜΠΕ



Γαλάζια Οικονομία

Κραυγή αγωνίας για τη ναυπηγική βιομηχανία της Ευρώπης

Η ανησυχία για το μέλλον της ευρωπαϊκής βιομηχανικής βάσης βρέθηκε στο επίκεντρο της Συνόδου της Αμβέρσας, με τη συμμετοχή κορυφαίων πολιτικών ηγετών της ΕΕ. Στην ατζέντα κυριάρχησε το μήνυμα πως η γεωπολιτική ισχύς και η στρατηγική αυτονομία της Γηραιάς Ηπείρου είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με μια ανθεκτική βιομηχανία, σε μια περίοδο που η κρίση ανταγωνιστικότητας βαθαίνει επικίνδυνα.

Η SEA Europe, εκπροσωπώντας τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία και τους κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού, έθεσε επιτακτικά το ζήτημα των αθέμιτων πρακτικών που πλήττουν τον κλάδο εδώ και τέσσερις δεκαετίες. Σε αντίθεση με άλλους τομείς, η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία ταλανίζεται διαχρονικά λόγω των μαζικών κρατικών επιδοτήσεων αρχικά από την Ιαπωνία και τη Νότια Κορέα, και πλέον από την Κίνα, γεγονός που καθιστά τα ασιατικά ναυπηγεία ασυναγώνιστα. Η στρατηγική μάλιστα «Made in China 2025» αντανακλά την ξεκάθαρη πρόθεση της ασιατικής δύναμης να υποκαταστήσει την ευρωπαϊκή ηγεμονία στην κατασκευή πλοίων υψηλής τεχνολογίας και προηγμένου εξοπλισμού.

Σε αντίθεση με άλλους ευρωπαϊκούς κλάδους, η ναυπηγική βιομηχανία της Ευρώπης πρόκειται να αποκτήσει μια κοινή ευρωπαϊκή ναυπηγική στρατηγική για τη στήριξη του κλάδου στην Ευρώπη, τόσο για εμπορικά όσο και για πολεμικά πλοία.

Η πρόσφατη αναβολή της γνωστοποίησης αυτής της στρατηγικής κατά δύο εβδομάδες γεννά ερωτήματα. Εάν η καθυστέρηση αποσκοπεί στην περαιτέρω ενίσχυση του πλέγματος συνεργασίας, η κίνηση κρίνεται θετική, διαφορετικά οι συνέπειες ίσως προκαλέσουν βήματα προς τα πίσω, καθώς η πρόσφατη επιτυχία ορισμένων αγορών δεν θα πρέπει να θεωρείται θέσφατο.

Υπό το πρίσμα της άτυπης συνόδου του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου στο Alden-Biesen, επομένως, η SEA Europe κάνει έκκληση προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη-μέλη, απαιτώντας άμεση και αποφασιστική δράση. «Η διάσωση της ναυπηγικής βιομηχανίας δεν επιδέχεται αναβολές για το αύριο. Η ΕΕ οφείλει να θωρακίσει τη ναυτιλιακή της βάση σήμερα, διασφαλίζοντας την οικονομική ευημερία και την παγκόσμια γεωπολιτική της θέση», αναφέρει σε ανάρτησή της η εν λόγω ένωση.

Κλιμάκωση ανεφοδιασμού βιοκαυσίμων στον μεγαλύτερο κόμβο bunkering της Ευρώπης

Η απότομη αύξηση του ανεφοδιασμού με ανανεώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα στο λιμάνι του Ρότερνταμ καταδεικνύει την επιτάχυνση της ενεργειακής μετάβασης στη ναυτιλία. Σύμφωνα με στοιχεία της λιμενικής αρχής, το 2025 διακινήθηκαν 17.644 κ.μ. bio-LNG, ποσότητα υπερδιπλάσια σε σχέση με το 2024 και περισσότερο από έξι φορές υψηλότερη από τα 2.775 κ.μ. του προηγούμενου έτους.

Συνολικά, το 2025 πραγματοποιήθηκε στο λιμάνι ανεφοδιασμός περίπου 9,8 εκατ. τόνων ναυτιλιακών καυσίμων, με μικρή αύξηση σε σχέση με το 2024. Για πρώτη φορά, ο όγκος ανεφοδιασμού LNG ξεπέρασε το 1 εκατ. κ.μ., γεγονός που υπογραμμίζει τη σταθερή διεύρυνση της χρήσης φυσικού αερίου και των ανανεώσιμων παραγώγων του στη ναυτιλία. Στο πλαίσιο αυτό, το bio-LNG αναδεικνύεται σε βασικό καύσιμο άμεσης μείωσης εκπομπών για πλοία που ήδη διαθέτουν μηχανές LNG.

Παράλληλα, καταγράφηκε έντονη αύξηση και στον ανεφοδιασμό βιομεθανόλης, με τις παραδόσεις να ανέρχονται

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

σε 11.819 τόνους το 2025, έναντι 3.946 τόνων το 2024, δηλαδή σχεδόν τριπλασιασμός σε ετήσια βάση. Η εξέλιξη αυτή συνδέεται με τη σταδιακή είσοδο πλοίων με μηχανές μεθανόλης σε εμπορική λειτουργία και με τη διαθεσιμότητα καυσίμου σε μεγάλα ευρωπαϊκά λιμάνια.

Αντίθετα, ο συνολικός όγκος βιομειγμάτων καυσίμων μειώθηκε κατά περίπου 14% σε σύγκριση με το 2024. Η λιμενική αρχή αποδίδει αυτή τη μείωση στη μετατόπιση της διαθεσιμότητας βιομειγμάτων προς την ασιατική αγορά, μετά την επιβολή δασμών αντιντάμπινγκ από την Ευρωπαϊκή Ένωση στο κινεζικό βιοντίζελ. Από το τρίτο τρίμηνο του 2025, ωστόσο, παρατηρείται σταδιακή ανάκαμψη των σχετικών όγκων.

Σημαντικό ορόσημο για την προετοιμασία νέων καυσίμων αποτέλεσε και η πρώτη μεταφορά αμμωνίας από πλοίο σε πλοίο που πραγματοποιήθηκε τον Απρίλιο του 2025 σε προβλήτα του λιμανιού του Ρότερνταμ. Η ταυτόχρονη αύξηση bio-LNG και βιομεθανόλης, σε συνδυασμό με τις πρώτες κινήσεις στην αμμωνία, επιβεβαιώνει τον ρόλο του λιμανιού ως βασικής πύλης της ενεργειακής μετάβασης για τον ευρωπαϊκό και διεθνή στόλο.

Η Μάλτα καινοτομεί για τη διαχείριση της αλιείας

Η Μάλτα επέλεξε τη Satlink για την ανάπτυξη του πιο προηγμένου συστήματος ψηφιοποίησης της αλιείας στην Ευρώπη, ενσωματώνοντας το 100% της εθνικής αλιευτικής δραστηριότητας σε μια ενιαία πλατφόρμα.

Το Fisheries Information Integrated System (FIIS) παρουσιάστηκε επίσημα στα μέσα Φεβρουαρίου στη Μαδρίτη, κατά τη διάρκεια μιας εκδήλωσης υψηλού επιπέδου, στην οποία παρευρέθηκαν εκπρόσωποι της κυβέρνησης της Μάλτας και η διοίκηση της Satlink.

Με το FIIS, η Μάλτα προχωρά προς ένα ενιαίο, ενοποιημένο ψηφιακό πλαίσιο για τη διακυβέρνηση της αλιείας, καθιστώντας την πρώτη ευρωπαϊκή χώρα που λειτουργεί ένα πλήρως ολοκληρωμένο εθνικό οικοσύστημα διαχείρισης της αλιείας. Το σύστημα θα υποστηρίζει πάνω από 800 εμπορικά σκάφη και σχεδόν 2.000 σκάφη αναψυχής, εξασφαλίζοντας ολοκληρωμένη κάλυψη της αλιευτικής δραστηριότητας της Μάλτας.

Επιβατηγός Ναυτιλία

Το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο που έχει διέλθει ποτέ από τη Διώρυγα του Παναμά

Η διέλευση του «Disney Adventure» από τις δεξαμενές του Παναμά στις 2 Φεβρουαρίου σηματοδοτεί σημαντικό ορόσημο τόσο για την παγκόσμια κρουαζιέρα όσο και για την ίδια τη διώρυγα. Ειδικότερα, το κρουαζιερόπλοιο των 208.100 gt κατέρριψε το ρεκόρ του «Norwegian Bliss» και πλέον φιγουράρει στην πρώτη θέση, ως το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο που έχει διέλθει ποτέ από τη Διώρυγα του Παναμά.

Με πλάτος 46,4 μ. σε δεξαμενές μέγιστου εύρους 51,25 μ. (Neopanamax), το πλοίο κινήθηκε με περιθώριο ελιγμών μόλις 2,5 μ. εκατέρωθεν. Η επιτυχής έκβαση του εγχειρήματος, που διήρκεσε 26 ώρες, επιβεβαιώνει την τεχνική επάρκεια της διώρυγας ώστε να εξυπηρετήσει τα σύγχρονα mega-cruise ships, σε μια περίοδο κατά την οποία αναμένονται 40 αντίστοιχες διελεύσεις.

Το πλοίο, που περιήλθε στην Disney μετά την κατάρρευση της Genting Hong Kong, εκτελεί πλου επανατοποθέτησης κενό επιβατών. Η ρότα προς Λος Άντζελες και τελικά Σιγκαπούρη υποδηλώνει τη στρατηγική επιλογή του ομίλου να «χτυπήσει» την αγορά της Ασίας, αξιοποιώντας ένα asset κορυφαίων προδιαγραφών για να διευρύνει το αποτύπωμά του εκτός των παραδοσιακών –για την κρουαζιέρα– υδάτων της Καραϊβικής.

Το νέο πλήρως ηλεκτρικό επιβατηγό πλοίο της Damen

Η ανάπτυξη πλήρως ηλεκτρικών επιβατηγών πλοίων για αστικές και παράκτιες μετακινήσεις επιταχύνεται, με το Damen Waterbus 2907 Electric να αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα εφαρμογής ηλεκτρικής πρόωσης σε εμπορική κλίμακα.

Το εν λόγω πλοίο, μήκους 28,6 μ., διαθέτει σύνθετη κατασκευή από προηγμένα υλικά, με αποτέλεσμα ελαφριά αλλά ανθεκτική γάστρα και υπερκατασκευή. Ο υδροδυναμικός σχεδιασμός χαμηλού κυματισμού περιορίζει τις επιπτώσεις στο παράκτιο περιβάλλον και καθιστά το σκάφος κατάλληλο για αστικές και ευαίσθητες υδάτινες περιοχές.

Η ηλεκτρική πρόωση επιτυγχάνεται μέσω δύο ηλεκτροκινητήρων ισχύος 375 kW έκαστος, οι οποίοι κινούν δύο έλικες σταθερού βήματος. Το σύστημα αποθήκευσης ενέργειας αποτελείται από δύο συστοιχίες μπαταριών συνολικής χωρητικότητας 426 kWh, με δίκτυο ισχύος συνεχούς ρεύματος 700-950 VDC. Η μέγιστη ταχύτητα ανέρχεται σε 21 κόμβους, διατηρώντας υψηλή επιχειρησιακή απόδοση για αστικά δρομολόγια.

Το Waterbus 2907 Electric έχει σχεδιαστεί με έμφαση στην ευελιξία διαμόρφωσης. Οι πελάτες μπορούν να προσαρμόσουν τη χωρητικότητα επιβατών (έως 110 άτομα), τον χώρο για ποδήλατα και φορτίο, τη διάταξη εσωτερικού, τα συστήματα κλιματισμού, την αισθητική ταυτότητα (χρωματισμούς και λογότυπα). Επιπλέον, διαθέτει πρόσθετο εξοπλισμό ψυχαγωγίας.

Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στην υποδομή φόρτισης, με ταχεία και φιλικά προς τον χρήστη συστήματα φόρτισης, που υποστηρίζονται από ολοκληρωμένες λύσεις παράδοσης σταθμών πρόσδεσης, πλωτών εγκαταστάσεων και σχετικής λιμενικής υποδομής. Παράλληλα, παρέχεται τεχνική υποστήριξη και υπηρεσίες συντήρησης για τη διασφάλιση μακροχρόνιας αξιοπιστίας.





Strategic actions, Ethics and Transparency

Meet us at Posidonia 2026

Panama Pavillion - Hall B - Stand 2.110

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

Τα προβλήματα της ρύπανσης και του υπερτουρισμού αυξάνονται στο Άμστερνταμ εδώ και σχεδόν μία δεκαετία. Τα κρουαζιερόπλοια συνήθως αγκυροβολούν στο κέντρο της πόλης και, όπως επισημαίνουν οι εκπρόσωποι του κλάδου, αυτό τα καθιστά πιο ευάλωτο στόχο για τους επικριτές.

Στοπ στα κρουαζιερόπλοια λέει (και) το Άμστερνταμ

Προς την πλήρη απαγόρευση των κρουαζιερόπλοιων στην ολλανδική πρωτεύουσα οδεύει η συνασπιστική κυβέρνηση του Άμστερνταμ, ενώ νωρίτερα είχε προηγηθεί η απαγόρευση μετακίνησης έξω από το κέντρο της πόλης.

Τον περασμένο Ιανουάριο παρουσιάστηκε ένα σχέδιο για τη σταδιακή κατάργηση όλων των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων στον λιμένα έως το 2035, διατηρώντας παράλληλα έναν μικρότερο αριθμό επισκέψεων ποταμόπλοιων.

Τα προβλήματα της ρύπανσης και του υπερτουρισμού αυξάνονται στο Άμστερνταμ εδώ και σχεδόν μία δεκαετία. Τα κρουαζιερόπλοια συνήθως αγκυροβολούν στο κέντρο της πόλης και, όπως επισημαίνουν οι εκπρόσωποι του κλάδου, αυτό τα καθιστά πιο ευάλωτο στόχο για τους επικριτές. Οι περιβαλλοντολόγοι και πλέον οι δημοτικοί σύμβουλοι της συνασπιστικής κυβέρνησης υποστηρίζουν ότι τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια είναι ιδιαίτερα ρυπογόνα.

Οι συζητήσεις για την απαγόρευση των κρουαζιερόπλοιων στο Άμστερνταμ εντάθηκαν το 2023 και το 2024, οδηγώντας σε μια προτεινόμενη λύση. Η συμφωνία προέβλεπε τον περιορισμό των κρουαζιερόπλοιων από το 2026 σε ένα πλοίο την ημέρα και όχι περισσότερες από 100 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων ανά έτος. Από το 2027, επίσης, τα κρουαζιερόπλοια θα υποχρεούνται να χρησιμοποιούν ρεύμα από την ξηρά. Ακόμη, είχε πέσει στο τραπέζι η μετακίνηση του τερματικού στο Coenhaven, μια κίνηση η οποία, σύμφωνα με αξιωματούχους, θα είχε κόστος 85 εκατ. ευρώ.

Credit: EPA/RAMON VAN FLYMEN



Επέκταση της Royal Caribbean με 2 (+4) κρουαζιερόπλοια

Σειρά συμφωνιών με τα γαλλικά ναυπηγεία Chantiers de l'Atlantique (CdA) για την κατασκευή κρουαζιερόπλοιων της σειράς Discovery ανακοίνωσε η Royal Caribbean.

Οι συμφωνίες αφορούν την κατασκευή δύο πλοίων με την επιλογή επιπλέον τεσσάρων, τα οποία «θα επαναπροσδιορίσουν τον τρόπο με τον οποίο οι επισκέπτες της Royal βιώνουν τον κόσμο». Το πρώτο εξ αυτών θα ξεκινήσει τα ταξίδια του το 2029, ενώ το δεύτερο θα παραδοθεί το 2032.

Ένα «έξυπνο» υπερπολυτελές σκάφος διά χειρός Fincantieri

Η Fincantieri παρέδωσε το «Four Seasons I» στη Marc-Henry Cruise Holdings LTD, συνιδιοκτήτρια και διαχειρίστρια της Four Seasons Yachts. Η παράδοση στο ναυπηγείο της Ανκόνα σηματοδοτεί την πρώτη παράδοση στο πλαίσιο του προγράμματος Navis Sapiens της Fincantieri, το οποίο εισάγει μια ψηφιακή αρχιτεκτονική πλοίων, σχεδιασμένη να υποστηρίζει προσαρμοστικές, βασισμένες σε δεδομένα, λειτουργίες καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του πλοίου.

Το «Four Seasons I» έχει ολική χωρητικότητα 34.000 τόνων και μήκος 207 μ. Το πλοίο διαθέτει 95 σουίτες σε οικιστική διάταξη.

Ο Pierroberto Folgiero, Διευθύνων Σύμβουλος και Γενικός Διευθυντής της Fincantieri, δήλωσε ότι το πλοίο αντιπροσωπεύει μια στροφή προς τα ψηφιακά εξοπλισμένα πλοία φιλοξενίας, ικανά να εξελίσσονται με την πάροδο του χρόνου, διατηρώντας παράλληλα τη λειτουργική αποδοτικότητα και τα πρότυπα ασφαλείας. Επιπροσθέτως, το πλοίο ενσωματώνει πράσινες τεχνολογίες και αντικατοπτρίζει την έμφαση του ομίλου στην κατασκευή υπερπολυτελών σκαφών.

Περισσότεροι από 2.000 άνθρωποι, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού της Fincantieri και των συνεργαζόμενων εταιρειών, συμμετείχαν στην τελική φάση κατασκευής στην Ανκόνα, το ναυπηγείο της οποίας εκτείνεται σε 360.000 τ.μ.

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 2025 Winner

BRITISH SAFETY COUNCIL Five Star Occupational Health and Safety Audit 2025







commercial@qatarshipyard.qa
www.qatarshipyard.qa

Lagaria

Ένα νέο όνομα στη σκηνή του διεθνούς yacht design

Με έδρα το Μονακό, το Studio Lagaria κάνει αισθητή την παρουσία του στη διεθνή σκηνή του yacht design και της αρχιτεκτονικής, παρουσιάζοντας έργα όπου η κομψότητα συναντά τη λειτουργικότητα με τρόπο ανεπιτήδευτο.

Πίσω από το Studio βρίσκονται η Αδελίνα Λαγαρία, Ελληνίδα αρχιτέκτονας και yacht designer, και ο Magnus Naglestad, Νορβηγός μηχανολόγος μηχανικός και designer. Οι δυο τους έχουν συνεργαστεί για χρόνια σε κορυφαίο design γραφείο του κλάδου στο Μονακό, μια εμπειρία που λειτούργησε ως θεμέλιο για τη δική τους κοινή σχεδιαστική ταυτότητα.

Η δουλειά της Lagaria κινείται ανάμεσα στη στεριά και τη θάλασσα, με το στούντιο να αναλαμβάνει έργα κατοικιών, ξενοδοχείων και φυσικά yachts, ακολουθώντας μια συνεπή αισθητική γλώσσα. Η συνεργασία των ιδρυτών στηρίζεται σε έναν δημιουργικό άξονα που ενώνει δύο κόσμους: το μεσογειακό αισθησιακό βλέμμα της Αδελίνας και τη σκανδιναβική καθαρότητα του Magnus. Αυτή η αντίθεση –ή μάλλον αυτή η συνάντηση– δημιουργεί μια σχεδιαστική ταυτότητα που ισορροπεί ανάμεσα στη ζεστασιά και την ακρίβεια, στο συναίσθημα και τη γεωμετρία.

Ανάμεσα στα έργα του Studio ξεχωρίζει το Project Orca, ένα superyacht 58 μ., που σχεδιάστηκε σε συνεργασία με το διεθνούς φήμης ναυπηγείο RMK Marine. Το project βρίσκεται αυτή τη στιγμή σε φάση κατασκευής (in build). Στόχος ήταν η ένωση της στιβαρότητας ενός explorer



vessel με μια σύγχρονη, εκλεπτυσμένη αισθητική. Οι εξωτερικές γραμμές του Orca αποπνέουν δύναμη και αυτοπεποίθηση, ενώ οι εσωτερικοί χώροι διακρίνονται για την άνεση και τη διακριτική πολυτέλειά τους – ένας συνδυασμός που αντικατοπτρίζει πλήρως τη φιλοσοφία της Lagaria: πειθαρχημένη σχεδιαστική λιτότητα, εμπλουτισμένη με απαλά, πιο αισθησιακά αρχιτεκτονικά στοιχεία.

Με πλάτος 12 μ. και ολική χωρητικότητα περίπου 1.000 GT, το Project Orca προσφέρει αξιοσημείωτη ευρυχωρία για το μέγεθός του. Διαθέτει μεγάλη πρύμνη με ενσωματωμένη πισίνα, beach-club με ανακλινόμενες πλευρές, ενώ οι εσωτερικοί χώροι μπορούν να προσαρμοστούν πλήρως στις ανάγκες του εκάστοτε ιδιοκτήτη. Το σκάφος φιλοξενεί 12 επισκέπτες σε έξι καμπίνες, με πλήρωμα 13 ατόμων, και έχει αυτονομία 5.000 ναυτικών μιλίων με υπηρεσιακή ταχύτητα 12 κόμβους και μέγιστη 15 κόμβους.

Το Project Orca αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα της επιδίωξης της Lagaria να συνδυάζει επιδόσεις, άνεση και μια καθαρή, σύγχρονη σχεδιαστική ταυτότητα. Με παρουσία τόσο στον αρχιτεκτονικό όσο και στον ναυπηγικό κόσμο, το Studio συνεχίζει να χαράζει τη δική του θέση στη διεθνή σκηνή του design, καθοδηγούμενο πάντα από τη δημιουργική δυαδικότητα που το γέννησε.



Οι εμπνευστές του Studio Lagaria, Αδελίνα Λαγαρία και Magnus Naglestad.



Η Lagaria δεν επιδιώκει να εντυπωσιάσει με θόρυβο, αλλά με λεπτότητα. Με έργα που αντέχουν στον χρόνο, με χώρους που μιλούν χαμηλόφωνα αλλά αφήνουν ισχυρό αποτύπωμα. Με ένα design που δεν επιβάλλεται, αλλά αναδεικνύει την ουσία της εμπειρίας, είτε πάνω στη θάλασσα είτε στη στεριά.



Η ελληνική παρουσία στις Φιλιππίνες και η επόμενη μέρα για τη ναυτική απασχόληση

Σήμερα ο, παγκόσμια κυρίαρχος, ελληνόκτητος εμπορικός στόλος έχει στελεχωθεί σε συντριπτικό ποσοστό (80 έως και 100%) με Φιλιππινέζους ναυτικούς. Οι λόγοι είναι, κυρίως, οι εξής: πειθαρχία, αντίληψη, αποτελεσματικότητα, ναυτοσύνη, γνώση σε υψηλό επίπεδο αγγλικής γλώσσας (μοναδική χώρα στη ΝΑ Ασία), παρόμοια κοινωνικά και θρησκευτικά ήθη και έθιμα (επίσης μοναδική χριστιανική χώρα στη ΝΑ Ασία).



του **Ιωάννη Πεδιώτη**,
Πρέσβη της Ελλάδας στις Φιλιππίνες

Ο πόλεμος μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας συνέβαλε, βέβαια, στην αύξηση του αριθμού των Φιλιππινέζων ναυτικών στα ελληνόκτητα πλοία. Ασφαλώς, ναυτικοί προέρχονται και από άλλα γειτονικά κράτη, ο αριθμός τους όμως είναι συγκριτικά ελάχιστος.

Υπολογίζεται ότι περίπου 50.000 πολίτες Φιλιππίνων μισθοδοτούνται από ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες. Με μετριοπαθείς εκτιμήσεις, ο αριθμός αυτός μεταφράζεται σε ακόμα 400.000 μέλη οικογενειών που συντηρούνται από τους μισθοδοτούμενους. Επίσης, μέσω εμβασμάτων, υπολογίζεται ότι οι ναυτικοί που εργάζονται σε ελληνόκτητες εταιρείες συμβάλλουν τουλάχιστον 1,5 έως 2% στο ΑΕΠ των Φιλιππίνων.

Οι ναυτικοί αυτοί προσλαμβάνονται από γραφεία που έχουν ιδρυθεί και λειτουργούν, κυρίως στη Μανίλα, είτε από πλοιοκτήτριες εταιρείες είτε από Έλληνες επιχειρηματίες. Η Πρεσβεία φροντίζει στη συνέχεια ώστε οι αναγκαίες θεωρήσεις εισόδου (βίζες), προκειμένου οι ναυτικοί να μεταβούν και να αναλάβουν υπηρεσία, να εκδίδονται εντός δύο εργάσιμων ημερών ή και αυθημερόν, σε επείγουσες περιπτώσεις.

Την προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών, μεταξύ άλλων εργαζομένων στο εξωτερικό, έχει αναλάβει το «Department of Migrant Workers – DMW» (Υπουργείο Αποδήμων Εργαζομένων), το οποίο, αυτονόητα, εφαρμόζει την επιτόπια νομοθεσία, έχοντας όμως ένα σημαντικό μειονέκτημα: παρότι τα πολιτικά και υπηρεσιακά στελέχη του διαθέτουν υψηλή ακαδημαϊκή και εργασιακή εμπειρία, περιορισμένη εμπειρία διαθέτουν σε ό,τι αφορά τον τομέα της Ναυτιλίας. Αποτέλεσμα αυτού ήταν η δημιουργία κρίσιμων καθυστερήσεων, παρε-



ξηγήσεων, αντιφάσεων και, εν γένει, δυσλειτουργίας επικοινωνίας προς άρση προβλημάτων.

Γενικότερα, η έλλειψη απευθείας επικοινωνίας των γραφείων με την ηγεσία του DMW, όπως ήταν φυσικό, καθιστούσε εντελώς απρόσωπη, και γι' αυτό αναποτελεσματική, τη διμερή συνεργασία.

Τη δυσλειτουργία αυτή εντόπισε και επέλυσε η Πρεσβεία, με τη σύγκληση (ιστορικά, για πρώτη φορά) συνάντησης-γεύματος εργασίας μεταξύ της ηγεσίας του DMW και των Γραφείων που λειτουργούν στη Μανίλα. Πράγματι, τη 15η Ιανουαρίου 2026, ο Υπουργός κ. H.L. Cacdac, μαζί με όλους τους συνεργάτες του (Αν. Υπουργό, Υφυπουργούς και Διευθυντές Διευθύνσεων – άνω των 15 ατόμων), συναντήθηκε σε αίθουσα συνεδριάσεων κεντρικού ξενοδοχείου με εκπροσώπους 37 Γραφείων (64 άτομα).

Η Πρεσβεία, με τη συνεργασία πολλών ενδιαφερόμενων εταιρειών, επιχειρεί να συστήσει το «Fil Hellenic Chamber of Maritime Commerce», το οποίο ασφαλώς θα αναβαθμίσει και θα καταστήσει θεσμική την ελληνική παρουσία στη χώρα. Ευελπιστούμε ότι η λειτουργία του θα καταστεί δυνατή εντός του τρέχοντος έτους.

Στη συνάντηση, η οποία διήρκεσε άνω των τεσσάρων ωρών, χωρίς ημερήσια διάταξη, τέθηκαν όλα τα θέματα που απασχολούν τις δύο πλευρές. Ενδεικτικό μάλιστα της σημασίας που απέδωσε η φιλιππινέζικη πλευρά είναι το γεγονός ότι ο Υπουργός μετέβη στο ξενοδοχείο απευθείας από το αεροδρόμιο, μόλις αφίχθηκε από υπηρεσιακό ταξίδι στο εξωτερικό, και παρέμεινε και μετά τη λήξη των συνομιλιών.

Πέραν της προσωπικής γνωριμίας, η οποία αποτελεί αποφασιστικό παράγοντα στις Φιλιππίνες σε ό,τι αφορά την απόκτηση επιχειρηματικής αλλά και κοινωνικής εμπιστοσύνης, η συνάντηση απέδωσε απτά αποτελέσματα. Συμφωνήθηκε η δημιουργία ειδικού Γραφείου, το οποίο θα είναι αρμόδιο μόνον για τις ελληνικές εταιρείες, προκειμένου να επιλύονται τάχιστα και κατά προτεραιότητα θέματα που άπτονται της λειτουργίας αυτών των εταιρειών, όπως





επίσης και η εκπαίδευση στελεχών του DMW σε ναυτιλιακά θέματα. Ακόμη, συμφωνήθηκε να εξεταστεί η θεσμοθέτηση της συνάντησης, ώστε να πραγματοποιείται, τουλάχιστον, σε ετήσια βάση.

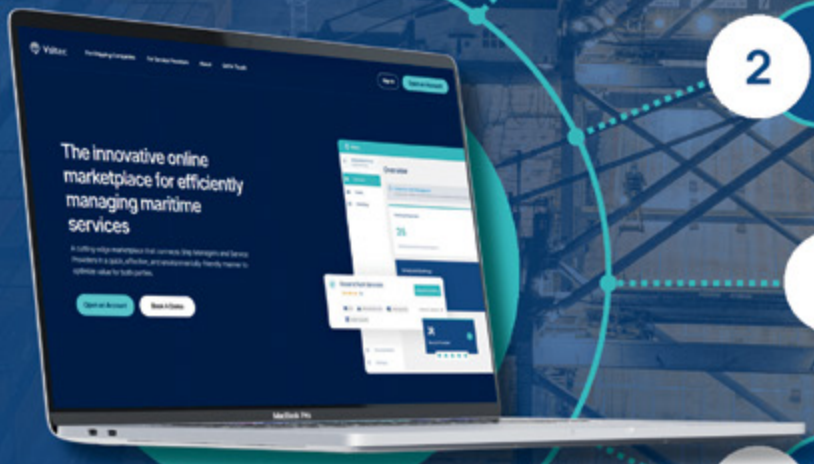
Ένα άλλο σημαντικότατο θέμα που συνδέεται άμεσα με τη λειτουργία των εταιρειών, το οποίο δεν θα έπρεπε να χρειάζεται επιχειρηματολογία και θα έπρεπε να έχει ήδη επιλυθεί, είναι η δημιουργία Ένωσης των εταιρειών, ώστε να αποκτήσουν συμπαγή ενιαία φωνή έναντι των αρμόδιων κρατικών Αρχών, να ενημερώνονται θεσμικά (για παράδειγμα, για τις υπό συζήτηση νομοθετικές πρωτοβουλίες), να οργανώνουν συνέδρια και άλλα events και να υπογραμμίζουν με δημοσιεύματα και άλλα μέσα τη σημασία της ελληνόκτητης Ναυτιλίας για τις Φιλιππίνες.

Η Πρεσβεία, με τη συνεργασία πολλών ενδιαφερόμενων εταιρειών, επιχειρεί να συστήσει το «Fil Hellenic Chamber of Maritime Commerce», το οποίο ασφαλώς θα αναβαθμίσει και θα καταστήσει θεσμική την ελληνική παρουσία στη χώρα. Ευελπιστούμε ότι η λειτουργία του θα καταστεί δυνατή εντός του τρέχοντος έτους. Στην επιτυχή έκβαση αυτού του εγχειρήματος, κρίνεται κομβική η έγγραφη στήριξη εκ μέρους της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

Η αμοιβαία ωφέλεια μεταξύ των Ελλήνων πλοιοκτητών και των Φιλιππινέζων ναυτικών είναι μάλλον αυτονόητη: οι Φιλιππινέζοι ναυτικοί είναι αυτοί που, κυρίως, κινούν τα ελληνόκτητα πλοία σε κάθε γωνιά της υδρογείου με υπευθυνότητα, επάρκεια και –θα τολμούσα να πω– με ενσυναίσθηση της έννοιας της αμετάφραστης ελληνικής λέξης «φιλότιμο». Από την άλλη πλευρά, οι Έλληνες πλοιοκτήτες, ως αντίτιμο, φροντίζουν να παρέχουν αξιοπρεπέστατες αποδοχές και συνθήκες εργασίας γι' αυτούς και τις οικογένειές τους, έτσι ώστε αυτή η σχέση, μεταξύ δύο ναυτικών λαών, να συνεχιστεί στέρεα και στο μέλλον, επ' ωφελεία και των δύο πλευρών. Αυτό που μόνον απαιτείται είναι η συνεχής επικοινωνία προς τον σκοπό κατανόησης των αμοιβαίων θέσεων και αποφυγής –μη ισχυόντων άλλωστε– μη παραγωγικών, επιβλαβών στερεοτύπων.

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

Συμφωνία ΕΕ-Mercosur: Το κρυφό διαμάντι για την ελληνική ναυτιλία

Ενός κακού γενομένου μύρια έπονται... Διαδηλώσεις αγροτών στην Ελλάδα και στη Γαλλία, πέντε χώρες που δεν ενέκριναν τη Συμφωνία Ευρωπαϊκής Ένωσης-Mercosur σε επίπεδο Ευρωπαϊκού Συμβουλίου και, κατόπιν, η αναβολή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και η ανάμειξη του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.



της **Δρος Άννας Μπρεδήμα**

Η αναπάντεχη πολιτική εξέλιξη σχετικά με την ψήφιση της Συμφωνίας ΕΕ-Mercosur και η παραπομπή της στο ΔΕΚ αποτελούν μια απρόβλεπτη καθυστέρηση της διαδικασίας θέσης σε ισχύ της έως και πιθανή ματαίωση αυτής. Ανεξαρτήτως όμως αυτών των εξελίξεων, είναι χρήσιμο να αναφέρουμε τις ναυτιλιακές επιπτώσεις της Συμφωνίας, ειδικότερα για την Ελλάδα.

Η αναστάτωση όσον αφορά την «ιερή αγελάδα» των γεωργικών επιπτώσεων της συμφωνίας είχε ως αποτέλεσμα να διαφύγουν της προσοχής μας οι ευεργετικές επιπτώσεις της για τον ναυτιλιακό τομέα της ΕΕ, τόσο των τακτικών γραμμών όσο και των tramp χύδην φορτίων.

Η συμφωνία ανοίγει προς την ΕΕ μια αγορά 271 εκατ. καταναλωτών. Προβλέπει αμοιβαίες δεσμεύσεις για τη φιλελευθεροποίηση των θαλάσσιων μεταφορών σε εμπορική βάση. Οι χώρες Mercosur είχαν κατεξοχήν προστατευτικές ναυτιλιακές νομοθεσίες και χρειάστηκαν είκοσι πέντε χρόνια διαπραγματεύσεων για να αποδεχτούν τη φιλελευθεροποίηση. Τα προϊόντα της Mercosur μεταφέρονται διά θαλάσσης. Ποιος θα τα μεταφέρει; Η ευρωπαϊκή ναυτιλία με την ελληνική ναυτιλία κατά κύριο λόγο. Η ελληνική ναυτιλία χρειάζεται ανοικτές αγορές για να επιβιώσει. Η συμφωνία καλύπτει μια ευρεία γκάμα



προϊόντων, από αυτοκίνητα, μηχανήματα/τελικά προϊόντα μέχρι φορτία χύδην και σπάνιες γαίες.

Πού βρίσκεται όμως το κρυφό διαμάντι, ειδικά για την ελληνική ναυτιλία, στη Συμφωνία ΕΕ-Mercosur; Βρίσκεται στο άρθρο 2 gbis του κεφαλαίου XXX, που περιλαμβάνει τη λεγόμενη «ελληνική ρήτρα» των δικαιούχων. Μεταξύ των δικαιούχων (φυσικά/νομικά πρόσωπα της ΕΕ/Mercosur) περιλαμβάνεται η ρήτρα που φωτογραφίζει το σύστημα αναγνώρισης πλοίων ως ελληνικών (άρθρο 5, Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου / ΝΔ 187/1973): «Ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες εκτός ΕΕ ή Mercosur που ελέγχονται από υπηκόους ενός κράτους-μέλους της ΕΕ ή της Mercosur θα είναι επίσης δικαιούχοι εάν τα πλοία τους είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος της ΕΕ/Mercosur, σύμφωνα με τη νομοθεσία του, και φέρουν τη σημαία κράτους-μέλους της ΕΕ/Mercosur».

Η ρήτρα αυτή περιλαμβάνεται σε σειρά διμερών συμφωνιών της ΕΕ με άλλες χώρες (π.χ. Κίνα, Ιαπωνία, Καναδάς, Νότια Κορέα, Ινδονησία) και προέρχεται από τον Κανονισμό 4055/1986 (άρθρο 2, παράγραφος 1) «περί ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές» (OJL378,31/12/1986, p1-3), όπου η Ελλάδα είχε την πρόνοια να περιληφθεί το σύστημα μεταξύ των δικαιούχων σε ανύποπτο χρόνο! Αποτελεί ιδιαίτερη τιμή για μένα το γεγονός ότι συνετέλεσα στο αποτέλεσμα ως συν-εισηγήτρια της γνωμοδότησης επί του Κανονισμού 4055/1986 στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή. Χαρακτηριστικά αναφέρεται στη γνωμοδότηση «προς μια κοινή πολιτική του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών» (Ιούνιος 1986): «Η ΟΚΕ προτείνει να γίνει στον κανονισμό αναφορά στη χώρα προέλευσης της προσφερόμενης υπηρεσίας, δηλαδή στη σημαία. Συνεπώς, το άρθρο 1 του κανονισμού θα πρέπει να τροποποιηθεί και στο τέλος να προστεθεί η πρόταση "ή από πλοία που φέρουν τη σημαία κρατών-μελών"». Επειδή το μεγαλύτερο μέρος του ελληνικής σημαίας στόλου ανήκε σε εξωκοινοτικές εταιρείες, δεν καλυπτόταν από το προτεινόμενο κριτήριο της εταιρείας κράτους-μέλους. Ως συνεισηγήτρια, εκπρόσωπος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, θεώρησα σκόπιμο να προτείνω το εναλλακτικό κριτήριο της σημαίας κράτους-μέλους. Η πρόταση της ΟΚΕ ελήφθη υπόψη και τελικά στον κανονισμό 4055/1986, με τη βοήθεια του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας στο Συμβούλιο Υπουργών, περιλήφθηκε διατύπωση που «φωτογραφίζει» το ελληνικό σύστημα νηολόγησης: εταιρεία εξωκοινοτική, που ελέγχεται κατά πλειοψηφία από κοινοτικούς υπηκόους με κοινοτική σημαία.

Η συμπερίληψη της ελληνικής ναυτιλιακής ρήτρας στη Συμφωνία ΕΕ-Mercosur, πέραν των προφανών οικονομικών πλεονεκτημάτων, αποτελεί αναγνώριση της γεωπολιτικής σημασίας της ελληνικής ναυτιλίας και της Ελλάδος για την ΕΕ. Δείτε τη συμφωνία και υπό αυτό το πρίσμα και ευχηθείτε να απεμπλακεί από τα εμπόδια και επιτέλους να εφαρμοστεί.



Ναυτιλιακή πολιτική, «28ο καθεστώς» και «ευρωπαϊκή προτίμηση»: Να προετοιμαστούμε αυτή τη φορά

Κάποιες σκέψεις με την πρόθεση να «ταρακουνηθεί» –λίγο περισσότερο και λίγο βαθύτερα– η σκέψη όσων εμπλέκονται στη χάραξη πολιτικής και στρατηγικής για τη ναυτιλία στη χώρα μας. Και αυτό γιατί η συζήτηση που εξελίσσεται σήμερα στις Βρυξέλλες δεν αφορά αποκλειστικά ούτε την ελληνική κυβέρνηση, ούτε μόνο την ελληνική πλοιοκτησία και πλοιοδιαχείριση, ούτε καν στενά το ελληνικό ναυτιλιακό cluster. Αφορά, στην πραγματικότητα, το σύνολο της ελληνικής οικονομίας και **τη θέση της χώρας στον νέο γεωοικονομικό χάρτη**.



του **Κωνσταντίνου Χλωμούδη**,
Ομότιμου Καθηγητή Πανεπιστημίου Πειραιώς

Δεν πρόκειται για τεχνική συζήτηση – αλλά για στρατηγική επιλογή

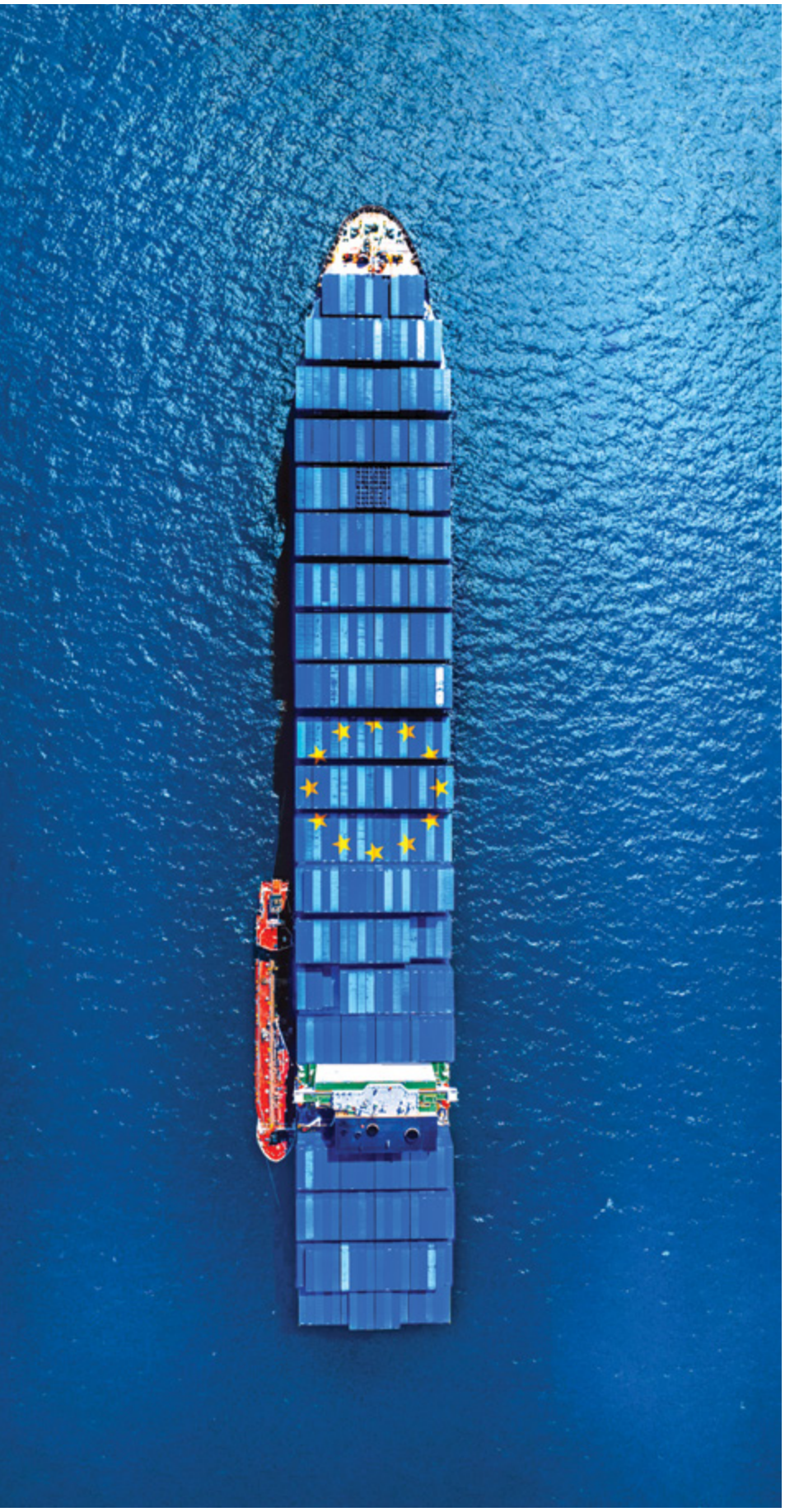
Οι έννοιες του λεγόμενου «28ου καθεστώτος» και της «ευρωπαϊκής προτίμησης» μπορεί να ακούγονται τεχνικές, μακρινές ή ακόμα και ασαφείς. Όμως, πλέον αγγίζουν τον σκληρό πυρήνα της ευρωπαϊκής οικονομικής στρατηγικής. Και –σε αντίθεση με προηγούμενους κύκλους συζήτησης– **δεν είναι καθόλου βέβαιο ότι η ναυτιλία θα μείνει εκτός και αυτή τη φορά**.

Η διεθνής συγκυρία έχει αλλάξει. Οι Ηνωμένες Πολιτείες, με το νέο Maritime Action Plan, εγκαταλείπουν ανοιχτά την ουδετερότητα πολιτικής έναντι της ναυτιλίας και υιοθετούν ένα επιθετικό μοντέλο βιομηχανικής πολιτικής: καθολικά λιμενικά τέλη, στρατηγικά ταμεία χρηματοδότησης, ανασύσταση ναυπηγικής βάσης και ρητή σύνδεση εμπορικής ναυτιλίας με εθνική ασφάλεια. Το μήνυμα είναι σαφές: **η ναυτιλία επιστρέφει στο επίκεντρο της κρατικής στρατηγικής**.

Σε αυτό το περιβάλλον, η ευρωπαϊκή συζήτηση για το «28ο καθεστώς» και την «ευρωπαϊκή προτίμηση» δεν μπορεί να είναι πλέον μόνον υπόθεση ακαδημαϊκή. Είναι προοίμιο πολιτικών επιλογών με πραγματικές συνέπειες.

Η ελληνική ναυτιλία ως σύστημα – όχι ως απομονωμένος κλάδος

Η ελληνική πλοιοκτητική και πλοιοδιαχειριστική δραστηριότητα δεν αποτελεί απλώς έναν επιτυχημένο επιχειρηματικό τομέα. Γύρω της –και χάρη σε αυτήν– έχει αναπτυχθεί **ένα πλήρες, διεθνώς ανταγωνιστικό ναυτιλιακό cluster**: νομικές και χρηματοοικονομικές υπηρεσίες,



ασφάλιση, τεχνική υποστήριξη, ναυλομεσιτεία, διαχείριση κινδύνων, εκπαίδευση και γνώση.

Πρόκειται για έναν από τους ελάχιστους τομείς στους οποίους η Ελλάδα διαθέτει διαχρονικά παγκόσμια πρωτοκαθεδρία, παράγοντας εισόδημα, απασχόληση, τεχνογνωσία και –το λιγότερο συζητημένο– **γεωοικονομικό βάρος**.

Το ερώτημα, λοιπόν, δεν είναι αν οι ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες μάς αφορούν. Το ερώτημα είναι **αν είμαστε έτοιμοι να τις διαβάσουμε στρατηγικά και να επηρεάσουμε τον σχεδιασμό τους** αντί να προσαρμοστούμε εκ των υστέρων σε κανόνες που θα έχουν σχεδιαστεί με άλλες οικονομίες και άλλες προτεραιότητες κατά νου.

Το «28ο καθεστώς»: εργαλείο ενίσχυσης ή μηχανισμός έμμεσης ρύθμισης;

Η ιδέα ενός ενιαίου, προαιρετικού ευρωπαϊκού νομικού πλαισίου για επιχειρήσεις φιλοδοξεί να μειώσει τον κατακερματισμό της ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς. Για τη ναυτιλία, όμως, το ερώτημα είναι εξαιρετικά λεπτό.

Η ελληνική ναυτιλία αναπτύχθηκε ιστορικά μέσα από **ευελιξία, διεθνή προσανατολισμό και λειτουργία σε παγκόσμιους κανόνες** – όχι αποκλειστικά ευρωπαϊκούς. Ένα «28ο καθεστώς» σχεδιασμένο κυρίως με γνώμονα βιομηχανικές, ψηφιακές ή τεχνολογικές επιχειρήσεις ενδέχεται, αν δεν υπάρξει πρόνοια, να οδηγήσει σε **έμμεση ομογενοποίηση κανόνων** που σήμερα αποτελούν συγκριτικό πλεονέκτημα για το ελληνικό ναυτιλιακό οικοσύστημα.

Ταυτόχρονα, δεν μπορεί να αγνοηθεί η άλλη όψη: Εάν το «28ο καθεστώς» προσφέρει **πραγματική ευελιξία, προβλεψιμότητα και ανταγωνιστικότητα** σε εταιρικές δομές, χρηματοδότηση, ψηφιακές υπηρεσίες και υποστηρικτικές δραστηριότητες, τότε μπορεί να λειτουργήσει ως **πολλαπλασιαστής ισχύος για το ναυτιλιακό cluster**, ιδίως για μικρότερες και μεσαίες επιχειρήσεις, που δεν έχουν πρόσβαση σε κεφαλαιαγορές ή σύνθετα χρηματοδοτικά εργαλεία.

Το κρίσιμο ερώτημα για την ελληνική κυβέρνηση και τη ναυτιλιακή κοινότητα δεν είναι αν θα «υποστηρίξουν» ή θα «απορρίψουν» την ιδέα, αλλά αν θα **συνδιαμορφώσουν ενεργά τον σχεδια-**

Το ερώτημα δεν είναι αν οι ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες μας αφορούν. Το ερώτημα είναι αν είμαστε έτοιμοι να τις διαβάσουμε στρατηγικά και να επηρεάσουμε τον σχεδιασμό τους αντί να προσαρμοστούμε εκ των υστέρων σε κανόνες που θα έχουν σχεδιαστεί με άλλες οικονομίες και άλλες προτεραιότητες κατά νου.

σμό της, ώστε να ενσωματώνει τις ιδιαιτερότητες ενός κατεξοχήν παγκόσμιου κλάδου.

«Ευρωπαϊκή προτίμηση»: Ανάμεσα στη στρατηγική αυτονομία και τον προστατευτισμό

Η έννοια της ευρωπαϊκής προτίμησης αναδύεται ως απάντηση σε έναν κόσμο έντονου γεωοικονομικού ανταγωνισμού, κρατικών επιδοτήσεων και στρατηγικών εξαρτήσεων. Για τη ναυτιλία, όμως, η συζήτηση είναι αναγκαστικά διπλή.

Από τη μία πλευρά, μια **έξυπνα σχεδιασμένη ευρωπαϊκή προτίμηση** θα μπορούσε να στηρίξει κρίσιμες αλυσίδες αξίας: ευρωπαϊκά ναυπηγεία, ναυτιλιακό εξοπλισμό, καύσιμα χαμηλών εκπομπών, λιμενικές και ψηφιακές υποδομές. Θα ενίσχυε την τεχνογνωσία, την απασχόληση και τη στρατηγική αυτονομία – στόχους που αφορούν άμεσα και την Ελλάδα.

Από την άλλη, μια **άκαμπτη ή ιδεολογικά φορτισμένη εκδοχή** της ευρωπαϊκής προτίμησης κινδυνεύει να συγκρουστεί με τη φύση της ναυτιλίας. Ο ελληνόκτητος στόλος λειτουργεί σε διεθνείς αγορές, με παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού, διεθνή πληρώματα και διεθνή χρηματοδότηση. Αν η ευρωπαϊκή προτίμηση μεταφραστεί σε περιορισμούς επιλογών ή αυξημένο κόστος συμμόρφωσης, το αποτέλεσμα μπορεί να είναι **απώλεια ανταγωνιστικότητας και δραστηριότητας από την Ευρώπη**.

Το αμερικανικό παράδειγμα δείχνει ότι η βιομηχανική πολιτική μπορεί να είναι αποτελεσματική, αλλά και ότι **το κόστος μετακυλίεται**. Η Ευρώπη οφείλει να είναι προσεκτική, καινοτόμα και ευέλικτη.

Από την άμυνα στη στρατηγική πρόταση

Η Ελλάδα έχει ιστορικά προσεγγίσει τις ευρωπαϊκές ναυτιλιακές πρωτοβουλίες αμυντικά: με στόχο τη διατήρηση κεκτημένων, την εξασφάλιση εξαιρέσεων ή την αποφυγή δυσμενών ρυθμίσεων. Σήμερα, όμως, το διακύβευμα είναι διαφορετικό.

Το ελληνικό ναυτιλιακό οικοσύστημα –κράτος, πλοιοκτησία, λιμένες, υπηρεσίες, χρηματοδότηση, εκπαίδευση, προμηθευτές της ναυτιλίας και επαναγεννηθείσα ναυπηγική βιομηχανία– διαθέτει πλέον την κλίμακα και την εμπειρία να διατυπώσει **θετική, συνεκτική στρατηγική πρόταση**:

- Πώς μπορεί ένα ευρωπαϊκό «28ο καθεστώς» να ενισχύσει πραγματικά τα ναυτιλιακά clusters και εν προκειμένω το ελληνικό;
- Πώς μπορεί η ευρωπαϊκή προτίμηση να στηρίξει κρίσιμες αλυσίδες αξίας χωρίς να υπονομεύει την παγκόσμια ανταγωνιστικότητα;
- Ποια τμήματα της ναυτιλιακής δραστηριότητας έχει νόημα να «ευρωπαϊκοποιηθούν» και ποια πρέπει να παραμείνουν ανοιχτά και διεθνή;

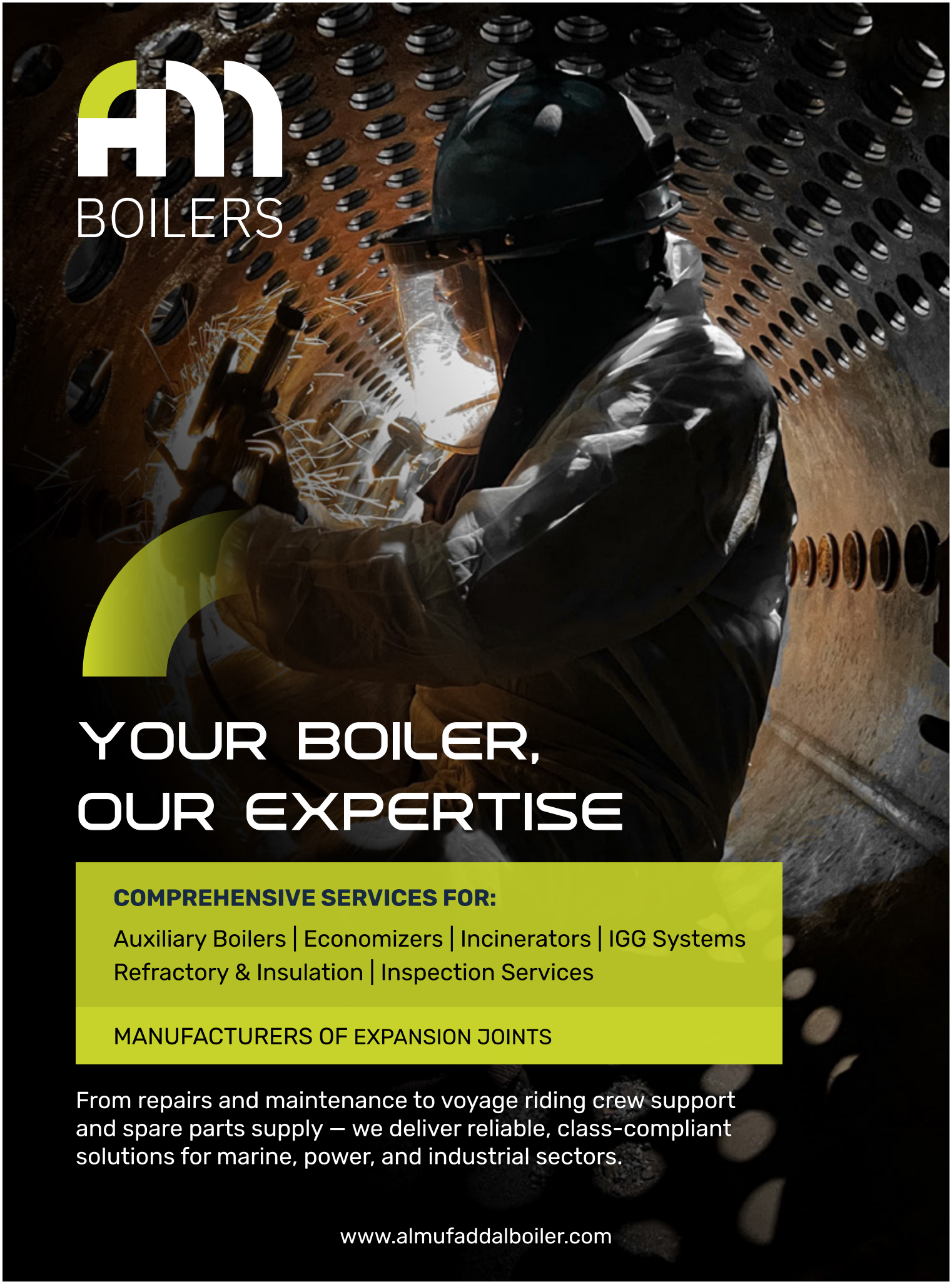
Αυτά δεν είναι τεχνικά ερωτήματα. Είναι **βαθιά πολιτικά και στρατηγικά**.

Η ναυτιλία ως εθνικό –και ευρωπαϊκό– κεφάλαιο

Η ελληνική ναυτιλία δεν είναι μόνο ελληνικό πλεονέκτημα. Είναι και ευρωπαϊκό κεφάλαιο. Όσο πιο καθαρά το αναδείξει η χώρα, τόσο μεγαλύτερη επιρροή μπορεί να ασκήσει στον ευρωπαϊκό σχεδιασμό.

Η συζήτηση για το «28ο καθεστώς» και την «ευρωπαϊκή προτίμηση» προσφέρει μια σπάνια ευκαιρία: να περάσουμε **από την άμυνα στη συνδιαμόρφωση**. Να μην περιοριστούμε στο τι δεν θέλουμε, αλλά να διατυπώσουμε καθαρά τι θέλουμε – και γιατί αυτό εξυπηρετεί όχι μόνο τη ναυτιλία, αλλά **την ελληνική οικονομία και κοινωνία στο σύνολό της**.

Αυτή τη φορά, αν η χώρα δεν συμμετάσχει θεσμικά και στρατηγικά, οι αποφάσεις θα ληφθούν αλλού και από άλλους. Και, όπως συχνά συμβαίνει στην Ευρώπη, θα ισχύσουν για όλους, ανεξαρτήτως του αν αντανακλούν τις πραγματικές μας ανάγκες.


BOILERS
YOUR BOILER,
OUR EXPERTISE
COMPREHENSIVE SERVICES FOR:
Auxiliary Boilers | Economizers | Incinerators | IGG Systems
Refractory & Insulation | Inspection Services
MANUFACTURERS OF EXPANSION JOINTS
From repairs and maintenance to voyage riding crew support and spare parts supply — we deliver reliable, class-compliant solutions for marine, power, and industrial sectors.
www.almufaddalboiler.com



Η κρίση στα Στενά της Ταϊβάν και η αρχιτεκτονική ασφαλείας του Ινδο-Ειρηνικού

του Σπήλιου Βαρελά

Οι τριγμοί στην Ταϊβάν, ικανοί να μεταβάλουν άνευ προηγουμένου τις ισορροπίες στη διεθνή γεωπολιτική σκακιέρα



Collage:
Μαρία Ειρήνη Μοσχονά
(images via iStock,
ΑΠΕ-ΜΠΕ)

Η ιστορική γένεση ενός παγκόσμιου σημείου ανάφλεξης

Η κρίση στα Στενά της Ταϊβάν τείνει να λάβει διαστάσεις υπαρξιακής απειλής για την παγκόσμια ειρήνη και την οικονομική σταθερότητα. Για να κατανοήσει κανείς την ένταση που κορυφώθηκε με την άσκηση «Justice Mission 2025» και την εμπλοκή δυνάμεων όπως οι ΗΠΑ και η Ιαπωνία, πρέπει πρώτα να ανατρέξει στις ρίζες της έντασης.

Η σύγχρονη πολιτική υπόσταση της Ταϊβάν σφυρηλατήθηκε μέσα στις φλόγες του κινεζικού Εμφυλίου Πολέμου. Το 1949, οι κομμουνιστικές δυνάμεις του Μάο Τσετούνγκ επικράτησαν στην ηπειρωτική Κίνα, ιδρύοντας την 1η Οκτωβρίου τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας (PRC). Η ηττημένη εθνικιστική κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Κίνας (ROC), υπό την ηγεσία του Τσιανγκ Κάι-Σεκ και του κόμματος ΚΜΤ, υποχώρησε στο νησί της Ταϊβάν, μεταφέροντας μαζί της τον κρατικό μηχανισμό, τα χρυσά αποθέματα και περίπου δύο εκατομμύρια στρατιώτες και πρόσφυγες.

Από εκείνη τη στιγμή, δημιουργήθηκε μια ιδιότυπη κατάσταση «παγωμένης σύγκρουσης». Η PRC διεκδίκησε την Ταϊβάν ως την τελευταία επαρχία που έπρεπε να «απελευθερωθεί» για να ολοκληρωθεί η εθνική επανένωση. Αντιθέτως, η ROC στην Ταϊβάν συνέχισε να λειτουργεί ως κυρίαρχο κράτος, διατηρώντας την έδρα της Κίνας στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών μέχρι το 1971 και προβάλλοντας τον εαυτό της ως τη μόνη νόμιμη κυβέρνηση ολόκληρης της Κίνας.

Η πολιτική της «μίας Κίνας»

Η διεθνής θέση της Ταϊβάν δέχτηκε ισχυρό πλήγμα τη δεκαετία του 1970. Το 1971, ψήφισμα της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ αναγνώρισε την PRC ως τον μοναδικό νόμιμο εκπρόσωπο της Κίνας, εκδιώκοντας τους εκπροσώπους του Τσιανγκ Κάι-Σεκ. Η κομβική αλλαγή ήρθε το 1979, όταν οι Ηνωμένες Πολιτείες αποκατέστησαν πλήρεις διπλωματικές σχέσεις με το Πεκίνο, διακόπτοντας τις επίσημες σχέσεις με την Ταϊπέι και τερματίζοντας τη Συνθήκη του 1954.

Ωστόσο, οι ΗΠΑ δημιούργησαν ένα μοναδικό νομικό και διπλωματικό πλαίσιο για να διασφαλίσουν την επιβίωση της Ταϊβάν. Το Taiwan Relations Act – TRA (1979) υποχρεώνει την αμερικανική κυβέρνηση να παρέχει στην Ταϊβάν αμυντικά όπλα και να διατηρεί την ικανότητα να αντιστέκεται σε οποιαδήποτε χρήση βίας ή εξαναγκασμού που θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια του λαού της Ταϊβάν.

Ταυτόχρονα, η μεγαλύτερη οικονομία του κόσμου αναγνωρίζει την κυβέρνηση της PRC ως τη μόνη νόμιμη κυβέρνηση της Κίνας, αλλά απλώς «λαμβάνει γνώση» της κινεζικής θέσης ότι η Ταϊβάν είναι μέρος της Κίνας, χωρίς να αποδέχονται ρητά την κινεζική κυριαρχία στο νησί (One China Policy).

Μεταξύ άλλων, όμως, διαβεβαίωσαν την Ταϊβάν ότι δεν θα θέσουν ημερομηνία τερματισμού των πωλήσεων όπλων, δεν θα πιέσουν για διαπραγματεύσεις με το Πεκίνο και δεν θα αλλάξουν τη

θέση τους σχετικά με την κυριαρχία του νησιού. Αυτή η «στρατηγική ασάφεια» επέτρεψε τη διατήρηση της ειρήνης για δεκαετίες, αλλά τα θεμέλιά της τρίζουν πλέον υπό το βάρος της κινεζικής στρατιωτικής ανόδου και της διαμόρφωσης μιας ξεχωριστής ταϊβανέζικης ταυτότητας. Η μετάβαση της Ταϊβάν στη δημοκρατία τη δεκαετία του 1990 και η άνοδος του Δημοκρατικού Προοδευτικού Κόμματος (DPP), το οποίο απορρίπτει την ασάφεια, έχουν οδηγήσει σε σκλήρυνση της στάσης του Πεκίνου.

Η στρατηγική κλιμάκωση μέσω του «Justice Mission 2025»

Στα τέλη του 2025, η περιοχή του Ινδο-Ειρηνικού βίωσε μια δραματική κλιμάκωση, η οποία σηματοδοτεί τη μετάβαση από την αποτροπή στον «ενεργό εξαναγκασμό». Η Κίνα, υπό την ηγεσία του Σι Τζινπίνγκ, φαίνεται να έχει εγκαταλείψει την ελπίδα για ειρηνική επανένωση, υιοθετώντας μια στρατηγική πίεσης που στοχεύει στον στραγγαλισμό της Ταϊβάν.

Στις 29 και 30 Δεκεμβρίου 2025, ο Λαϊκός Απελευθερωτικός Στρατός (PLA) προέβη στη στρατιωτική άσκηση «Justice Mission 2025». Η άσκηση αυτή δεν ήταν απλώς μια επανάληψη προηγούμενων επιδείξεων δύναμης, αλλά μια αναβάθμιση των επιχειρησιακών δυνατοτήτων της Κίνας. Οι ασκήσεις κάλυψαν πέντε στρατηγικές ζώνες γύρω από την Ταϊβάν, δημιουργώντας έναν κλοιό που απέκοπτε ουσιαστικά το νησί από τον έξω κόσμο.

Ένα κρίσιμο στοιχείο της «Justice Mission 2025» ήταν η ενσωμάτωση της Κινεζικής Ακτοφυλακής (CCG) στις επιχειρήσεις. Πλοία της CCG πραγματοποίησαν περιπολίες «επιβολής νόμου» γύρω από τα νησιά Πράτας και Κινμέν, αμφισβητώντας έμπρακτα τη δικαιοδοσία της Ταϊβάν. Η τακτική αυτή εντάσσεται στον υβριδικό πόλεμο (grey zone warfare), καθώς η Κίνα χρησιμοποιεί μη πολεμικά πλοία για να επιβάλει κυριαρχία, δυσκολεύοντας την Ταϊβάν να αντιδράσει στρατιωτικά χωρίς να φανεί ως η πλευρά που κλιμακώνει την ένταση.

Η απάντηση των ΗΠΑ

Η κλιμάκωση από την πλευρά της Κίνας ήρθε ως άμεση απάντηση σε νομοθετικές πρωτοβουλίες των ΗΠΑ. Τον Δεκέμβριο του 2025, η Γερουσία ψήφισε τον νόμο PORCUPINE Act (Providing Our Regional Companions Upgraded Protection in Nefarious Environments), ο οποίος αλλάζει τα δεδομένα της αμυντικής συνεργασίας.



Credit: EPA/RITCHIE B. TONGO

Η πιο σημαντική διάταξη του νόμου είναι η ένταξη της Ταϊβάν στην κατηγορία των χωρών «NATO Plus» όσον αφορά τις αμυντικές πωλήσεις. Αυτό το καθεστώς, το οποίο απολαμβάνουν χώρες όπως η Ιαπωνία, η Αυστραλία και το Ισραήλ, επιτρέπει μείωση του χρόνου που απαιτείται για την έγκριση πωλήσεων από το Κογκρέσο, αύξηση των χρηματικών ορίων για τις πωλήσεις που δεν απαιτούν εξονυχιστικό έλεγχο και ταξινόμηση της Ταϊβάν σε υψηλότερη προτεραιότητα για την παράδοση κρίσιμων οπλικών συστημάτων.

Παράλληλα, οι ΗΠΑ ενέκριναν πακέτο εξοπλισμών ύψους $11 δισ., το οποίο περιλαμβάνει συστήματα αεράμυνας (SAMs) αξίας $312,9 εκατ., drones και πυραυλικά συστήματα HIMARS.



Βέβαια, παρά τη νομοθετική στήριξη, η αμερικανική πολιτική παρουσιάζει ρωγμές. Ο Πρόεδρος Ντόναλντ Τραμπ έχει υιοθετήσει μια στάση που χαρακτηρίζεται από ασάφεια, αποφεύγοντας ρητές δεσμεύσεις για στρατιωτική επέμβαση και εστιάζοντας σε οικονομικά παράπονα, όπως η «κλοπή» της βιομηχανίας ημιαγωγών από την Ταϊβάν. Αυτή η στάση έρχεται σε αντίθεση με τις δηλώσεις ανώτερων αξιωματούχων, όπως ο Υπουργός Εξωτερικών Μάρκο Ρούμπιο, οι οποίοι επιβεβαιώνουν την προσήλωση των ΗΠΑ στην ασφάλεια της περιοχής. Η αντίφαση αυτή δημιουργεί κενό αποτροπής, το οποίο το Πεκίνο προσπαθεί να εκμεταλλευτεί.

Ο ρόλος της Ιαπωνίας και η διεθνοποίηση της κρίσης

Μία από τις πιο καθοριστικές εξελίξεις είναι η ενεργός εμπλοκή της Ιαπωνίας, η οποία μετατρέπει μια πιθανή σύγκρουση από διμερή σε περιφερειακή.

Τον Νοέμβριο του 2025, η Πρωθυπουργός της Ιαπωνίας, Sanae Takaichi, προέβη σε μια δήλωση που άλλαξε τα δεδομένα. Μιλώντας στο ιαπωνικό κοινοβούλιο, υπογράμμισε ότι μια κινεζική επίθεση ή ναυτικός αποκλεισμός της Ταϊβάν θα μπορούσε να συνιστά «κατάσταση απειλής για την επιβίωση της Ιαπωνίας».

Εκτός αυτού, η απόφαση του Υπουργείου Άμυνας της Ιαπωνίας να αναπτύξει συστοιχίες πυραύλων εδάφους-αέρος Type 03 (Chu-SAM) στο νησί Γιοναγκούνι (Yonaguni), το δυτικότερο άκρο της ιαπωνικής επικράτειας, αποτελεί σημείο καμπής.

Το Γιοναγκούνι απέχει μόλις 110 χλμ. από τις ακτές της Ταϊβάν, απόσταση που γεωπολιτικά θεωρείται αμελητέα. Αν και οι πύραυλοι Type 03 έχουν βεληνεκές περίπου 50 χλμ. –γεγονός που σημαίνει ότι δεν καλύπτουν άμεσα τον εναέριο χώρο της Ταϊβάν–, η παρουσία τους δημιουργεί μια ζώνη αντι-πρόσβασης στον κρίσιμο βόρειο τομέα των Στενών.

Σημειώνεται ότι μια κινεζική κατάληψη της Ταϊβάν θα έθετε υπό τον έλεγχο του Πεκίνου τους θαλάσσιους διαδρόμους από τους οποίους διέρχεται το μεγαλύτερο μέρος των ενεργειακών εισαγωγών της Ιαπωνίας και θα επέτρεπε στον PLA να προβάλλει ισχύ στον Δυτικό Ειρηνικό, περικυκλώνοντας ουσιαστικά την Ιαπωνία.

Η κινεζική αντίδραση και τα αντίποινα

Η δήλωση της Takaichi προκάλεσε οργή στο Πεκίνο, το οποίο την κατηγόρησε για αναβίωση του μιλιταρισμού και απείλησε με σοβαρές συνέπειες. Οι σχέσεις των δύο χωρών εισήλθαν σε φάση κρίσης, με την Κίνα να επιβάλλει εμπορικούς περιορισμούς, να ακυρώνει πολιτιστικές ανταλλαγές και να εντείνει τις ναυτικές περιπολίες γύρω από τα διαφιλονικούμενα νησιά Σενκάκου/Ντιαογιού. Η διπλωματική αυτή ρήξη καθιστά την εξομάλυνση των σινο-ιαπωνικών σχέσεων εξαιρετικά δύσκολη στο εγγύς μέλλον.

Εσωτερική πολιτική στην Ταϊβάν

Ενώ η εξωτερική πίεση αυξάνεται, η Ταϊβάν αντιμετωπίζει σοβαρές εσωτερικές προκλήσεις, που υπονομεύουν την εθνική της ενότητα. Οι εκλογές του 2024 δημιούργησαν ένα διχασμένο πολιτικό τοπίο. Ο Πρόεδρος Λάι Τσινγκ-τε του DPP κέρδισε την προεδρία, αλλά το κόμμα του έχασε την πλειοψηφία στο νομοθετικό σώμα το οποίο ελέγχεται από τον συνασπισμό της αντιπολίτευσης (KMT και TPP).

Ωστόσο, παρά την πολιτική διαίρεση, η κοινωνία της Ταϊβάν παραμένει ανθεκτική. Δημοσκοπήσεις δείχνουν ότι η συντριπτική πλειοψηφία του πληθυσμού (άνω του 80%) απορρίπτει το μοντέλο «μία χώρα, δύο συστήματα» και θεωρεί την Ταϊβάν κυρίαρχο κράτος. Η ταϊβανέζικη ταυτότητα έχει εμπεδωθεί, ιδιαίτερα στις νεότερες γενιές, καθιστώντας την προοπτική της ειρηνικής ενοποίησης υπό τους όρους του Πεκίνου σχεδόν αδύνατη.

Ταυτόχρονα, η οικονομία της Ταϊβάν αποτελεί την «ασπίδα» της, αλλά και την αχίλλειο πτέρνα της. Η παγκόσμια εξάρτηση από τους ημιαγωγούς της Ταϊβάν είναι απόλυτη. Η Taiwan Semiconductor Manufacturing Company (TSMC) παράγει το 90% των προηγμένων ημιαγωγών παγκοσμίως, οι οποίοι είναι απαραίτητοι για την τεχνητή νοημοσύνη, τα smartphones και τα στρατι-



Credit: EPA/RITCHIE B. TONGO

ωτικά συστήματα. Η έκρηξη της τεχνητής νοημοσύνης το 2025 οδήγησε σε ραγδαία αύξηση των εξαγωγών της Ταϊβάν, ενισχύοντας τη στρατηγική της σημασία.

Βέβαια, αυτή η εξάρτηση δημιουργεί το λεγόμενο «Silicon Shield». Η θεωρία υποστηρίζει ότι η Κίνα θα δίσταζε να επιτεθεί για να μην καταστρέψει τα εργοστάσια που χρειάζεται και η ίδια, ενώ η Δύση θα επενέβαινε για να τα προστατεύσει. Παρ' όλα αυτά, η διαφοροποίηση της παραγωγής, με το νέο εργοστάσιο της TSMC στην Αριζόνα να έχει ολοκληρωθεί το 2025, ενδέχεται να μειώσει μακροπρόθεσμα αυτό το στρατηγικό πλεονέκτημα.

Εκτιμήσεις αναφέρουν ότι μια σύγκρουση ή αποκλεισμός της Ταϊβάν θα κόστιζε στην παγκόσμια οικονομία περίπου $10 τρισ., δηλαδή το 10% του παγκόσμιου ΑΕΠ. Η απώλεια πρόσβασης στους ημιαγωγούς θα βύθιζε τις ΗΠΑ και την ΕΕ σε βαθιά ύφεση, συγκρίσιμη με τη Μεγάλη Ύφεση του 1929.

Τελευταίες εξελίξεις

Οι ΗΠΑ, συνεχίζοντας να ακροβατούν σε τεντωμένο σχοινί και να ταρακουνούν τα θεμέλια της σινοαμερικανικής εκεχειρίας, προχώρησαν στις 16 Ιανουαρίου σε δύο διακρατικές συμφωνίες με υψηλή γεωπολιτική βαρύτητα, με έμμεσο στόχο την Κίνα.

Αρχικά, το Τόκιο και η Ουάσιγκτον συμφώνησαν να ενισχύσουν την κοινή παραγωγή αμυντικού εξοπλισμού, κυρίως πυραύλων, και να επεκτείνουν τη στρατιωτική τους παρουσία στα ύδατα νοτιοδυτικά της Ιαπωνίας, τη στιγμή που η Κίνα εντείνει την πίεση στον ασιατικό της γείτονα.

Την ώρα που «το περιβάλλον ασφαλείας επιδεινώνεται γρήγορα» στην Ασία, «οι δύο υπουργοί επιβεβαίωσαν ότι η συμμαχία Ιαπωνίας-ΗΠΑ παραμένει απολύτως σταθερή», ανέφερε σε ανακοίνωσή του το Υπουργείο Άμυνας της Ιαπωνίας.

Η ενίσχυση της άμυνας στη λεγόμενη νοτιοδυτική περιοχή, στην οποία περιλαμβάνεται το νησί Οκινάουα, αποτελεί μία από τις προτεραιότητες της Ιαπωνίας. Η Οκινάουα, όπου βρίσκονται οι περισσότερες αμερικανικές στρατιωτικές βάσεις στην Ιαπωνία, αποτελεί βασικό προκεχωρημένο φυλάκιο των ΗΠΑ για την εποπτεία της Κίνας, του Στενού της Ταϊβάν και της κορεατικής χερσονήσου, με τις δύο χώρες να υπογραμμίζουν τη στρατηγική της σημασία.

Ταυτόχρονα, οι ΗΠΑ και η Ταϊβάν επισφράγισαν μια εμπορική συμφωνία που αναδιατάσσει την παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα των ημιαγωγών, αψηφώντας την οργή του Πεκίνου. Στο επίκεντρο βρίσκεται μια «δασμολογική ασπίδα» για την TSMC και άλλους ταϊβανέζικους κολοσσούς. Όσοι επεκτείνουν την παραγωγή τους σε αμερικανικό έδαφος εξασφαλίζουν μειωμένους έως μηδενικούς δασμούς, ενώ για τις υπόλοιπες εξαγωγές ο συντελεστής υποχωρεί από το 20% στο 15%.

Ως αντάλλαγμα, οι επιχειρήσεις της Ταϊβάν θα επενδύσουν $250 δισ. για την αύξηση της παραγωγής ημιαγωγών, ενέργειας και τεχνητής νοημοσύνης στις ΗΠΑ. Ο στόχος του Υπουργού Εμπορίου Χάουαρντ Λούτνικ είναι σαφής και κυνικός, σύμφωνα με το Reuters. Μεταφορά του 40% της αλυσίδας αξίας των τσιπ στις ΗΠΑ. Η εναλλακτική για την Ταϊπέι; Δασμοί 100%. Ένα τελεσίγραφο που μετατρέπει την τεχνολογική συνεργασία σε γεωπολιτική «ομηρία», καθώς την προκειμένη στιγμή η Ταϊβάν αναζητά εναγωνίως συμμάχους για να διαχειριστεί την κατάσταση με την Κίνα.

Ως αποτέλεσμα, το Πεκίνο ανακοίνωσε ότι αντιτίθεται «αποφασιστικά» στην εμπορική συμφωνία που συνήφθη από τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Ταϊβάν και προβλέπει την ανάπτυξη της παραγωγής ημιαγωγών στο αμερικανικό έδαφος, με αντάλλαγμα τη μείωση των τελωνειακών δασμών στα ταϊβανέζικα προϊόντα.

MarineShaft®



Precision on-site machining & alignment services by marine repair specialists

MarineShaft A/S
DK-9850 Hirtshals
Tel.: +45 9656 0202
marineshaft.com


Group of companies
GENERAL
TURBO GENERAL
Worldwide Service • Spares • Repairs
Worldwide Network
Flying Team Engineers
Complete Turbochargers Solutions
Extensive Stock of Genuine, Reconditioned, OEM
www.turbogeneral.com
Holistic Solutions for:
Engine Spares & Auxiliary Equipment
General Ship Repairs - Drydocking - Shipyards
Workshops - Metal Constructions - Representations
Consulting & Claims Handling - Flying Teams of Engineers
www.get.com.gr
GET
Workshop • Spares • Repairs
Flying Teams • Representations
GREEN MARINE
NAVIGATING A GREENER FUTURE
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

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

GET

Workshop · Spares · Repairs
Flying Teams · Representations

Member of:
www.**ageneralgroup**.com
general group of companies

www.**get**.com.gr



Holistic solutions for:

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

Representations:

SKF RecondOil DISTRIBUTOR	WSK Separator	SHIPTECH	BLUESOUL	SAMOA LEADING THROUGH INNOVATION	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 南海一号	Midea HICONICS	VMC	aerospring hydroponics	SHIPSONIC	DPR DUTCH PROPELLER REPAIRS BV
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 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.

SAP ANID:ANI1200555026 | 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


ΕΥΓΕΝΙΔΕΙΟΝ ΠΛΑΝΗΤΑΡΙΟΝ

7

Η Θράκη, αφετηρία για τον εορτασμό των 70 χρόνων του Ιδρύματος Ευγενίδου

Επιμέλεια: Παναγιώτης Κόρακας

Το 2026 αποτελεί έτος-ορόσημο για το Ίδρυμα Ευγενίδου, καθώς συμπληρώνονται 70 χρόνια αδιάλειπτης και ουσιαστικής προσφοράς στην εκπαίδευση, στη γνώση και στην ανάπτυξη δεξιοτήτων των νέων στην Ελλάδα.



Θέλοντας να τιμήσει αυτή τη σημαντική επέτειο, το Ίδρυμα Ευγενίδου εγκαινίασε το έτος εορτασμού των επτά δεκαετιών προσφοράς του προς την ελληνική κοινωνία με μια εναρκτήρια εκδήλωση, που πραγματοποιήθηκε την Τρίτη 17 Φεβρουαρίου 2026 στην Αλεξανδρούπολη.

Η επιλογή της πρωτεύουσας της Περιφερειακής Ενότητας Έβρου για τη διοργάνωση αυτής της εκδήλωσης δεν ήταν τυχαία, καθώς αποτέλεσε μια επιστροφή στη γενέθλια γη του ιδρυτή του Ιδρύματος, Ευγένιου Ευγενίδη, ο οποίος γεννήθηκε στις 22 Δεκεμβρίου 1882 στο Διδυμότειχο.

Συνολικά η Θράκη, μια γεωγραφική ενότητα που πάντοτε αποτελούσε ακριτικό σύνορο με εθνικό ενδιαφέρον, συνιστά μια περιοχή που βρίσκεται στην καρδιά του ενδιαφέροντος των δράσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου. Οι εν λόγω στοχευμένες πρωτοβουλίες του Ιδρύματος σχεδιάζονται και υλοποιούνται με σύγχρονη ματιά απέναντι στις ανάγκες του τόπου, με δέσμευση στη φιλοσοφία του ίδιου του ιδρυτή του. Οι πρωτοβουλίες αυτές δεν περιορίζονται σε δωρεές βραχυπρόθεσμης ανακούφισης, αλλά θέτουν ως προτεραιότητα τον μακροχρόνιο κοινωνικό αντίκτυπο και τη μακροπρόθεσμη αυτάρκεια των ωφελουμένων. Άλλωστε, αυτός είναι και ένας βασικός λόγος που διαχρονική στόχευση του Ιδρύματος Ευγενίδου είναι η ενίσχυση της επιμόρφωσης και της κατάρτισης για τα τεχνικά επαγγέλματα και δεξιότητες. Σε μια Ελλάδα που διακατέχεται από περιφρόνηση ή ακόμα και αποστροφή προς τα τεχνικά επαγγέλματα, η έλλειψη



τεχνιτών και εξειδικευμένων επαγγελματιών αποτελεί τροχοπέδη.

Σε ό,τι αφορά την εναρκτήρια εκδήλωση εορτασμού των 70 ετών του Ιδρύματος Ευγενίδου, αυτή έγινε παρουσία εκπροσώπων της πολιτικής, πολιτειακής και ακαδημαϊκής κοινότητας. Παράλληλα, στην κατάμεστη αίθουσα, δυναμικό «παρών» έδωσαν εκπρόσωποι της τοπικής κοινωνίας, αφουγκραζόμενοι τις πρωτοβουλίες και τις εξελίξεις στην περιφέρειά τους.

Κατά την έναρξη της εκδήλωσης, χαιρετισμούς απέδωσαν η κ. Κατερίνα Σακελλαροπούλου, τέως Πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας, ο Πρόεδρος του Ιδρύματος Ευγενίδου, κ. Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης, ο Καθ. Ιωάννης Γκόλιας, Διοικητής του Ιδρύματος, και ο Πρύτανης του Δημοκριτείου Πανεπιστημίου Θράκης, κ. Φώτιος Μάρης. Ακολουθούν αποσπάσματα των δηλώσεών τους.

Η κ. Κατερίνα Σακελλαροπούλου, τέως Πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας, στον εναρκτήριο χαιρετισμό της δήλωσε: «Η επέτειος των 70 χρόνων του Ιδρύματος Ευγενίδου δεν αποτελεί μόνο έναν ιστορικό σταθμό, αλλά και μια ευκαιρία να αναδειχθεί η διαχρονική αποστολή του Ιδρύματος, η οποία συνίσταται στην ενίσχυση της τεχνικής και επιστημονικής εκπαίδευσης των νέων ως θεμελιώδους πυλώνα της προόδου και της ευημερίας της χώρας». Και συνέχισε, λέγοντας: «Πιστό στην αποστολή του, το Ίδρυμα έχει αναπτύξει σημαντική παρουσία σε ακριτικές και νησιωτικές περιοχές, και ιδιαίτερα στη Θράκη, μέσα από ένα πλέγμα δράσεων στην εκπαίδευση, στην κοινωνική μέριμνα, στο περιβάλλον και άλλους τομείς, που υπερβαίνουν τον συμβολικό χαρακτήρα και ανταποκρίνονται σε πραγματικές και σύνθετες ανάγκες της περιοχής, συμβάλλοντας στη βιώσιμη ανάπτυξη και στη συνοχή της τοπικής κοινωνίας». Κλείνοντας, ανέφερε: «Εύχομαι το Ίδρυμα Ευγενίδου να συνεχίσει και τα επόμενα χρόνια με την ίδια συνέπεια, αποτελεσματικότητα και προσήλωση στην αποστολή του και να παραμένει ουσιαστικός υποστηρικτής της νέας γενιάς, για το κοινό καλό όχι μόνο της Θράκης αλλά και του συνόλου της ελληνικής κοινωνίας».

Ο Πρόεδρος του Ιδρύματος Ευγενίδου, κ. Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης, τόνισε: «Ο Ευγένιος Ευγενίδης γεννήθηκε σε αυτή τη γη. Έμαθε νωρίς τι σημαίνει κόπος, θάλασσα, εμπιστοσύνη στον λόγο και στην πράξη. Και πίστεψε κάτι απλό: το προσωπικό κέρδος δεν έχει αξία αν δεν επιστρέφει στην κοινωνία. Από αυτή την πίστη γεννήθηκε, το 1956, το Ίδρυμα Ευγενίδου, με αποστολή σαφή: να στηρίζει την παιδεία των Ελλήνων, ιδίως την τεχνική και ναυτική εκπαίδευση. Σήμερα, από την Αλεξανδρούπολη, επιστρέφουμε στην αφετηρία. Εβδομήντα χρόνια μετά την ίδρυση του Ιδρύματος Ευγενίδου, στεκόμαστε εκεί όπου γεννήθηκε η πρώτη ιδέα: ότι η γνώση, όταν μοιράζεται γενναιόδωρα, γίνεται δύναμη ζωής με αξιοπρέπεια». Και συμπλήρωσε: «Κατά τα τελευταία είκοσι χρόνια, με δωρεές που άγγιξαν τα 5 εκατ. ευρώ, το αποτύπωμα του Ιδρύματος Ευγενίδου στη Θράκη είναι σαφές: δεν περιορίζεται στην κοινωφέλεια. Αποτελεί μια συνεκτική αναπτυξιακή





παρέμβαση με επίκεντρο τη γνώση. Από την τάξη του δημοτικού έως τα εργαστήρια επαγγελματικής εκπαίδευσης και από την κοινωνική ένταξη έως τη βιώσιμη ανάπτυξη, η στρατηγική παραμένει σταθερή. Η Θράκη δεν αντιμετωπίζεται ως περιφέρεια προς ενίσχυση, αλλά ως τόπος δυνατοτήτων. Και η επένδυση στη γνώση είναι η πιο ουσιαστική μορφή εμπιστοσύνης σε αυτές τις δυνατότητες».

Ο Πρόεδρος του Ιδρύματος Ευγενίδου έκλεισε την τοποθέτησή του εκφράζοντας την ευχή όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς να συμπράξουν για τη διαμόρφωση ενός ευνοϊκού οικοσυστήματος, ούτως ώστε να δημιουργηθούν νέα επαγγέλματα και σύγχρονες θέσεις εργασίας και να δοθούν ουσιαστικά κίνητρα για ενίσχυση της απασχολησιμότητας και της βιώσιμης ανάπτυξης στον Έβρο.

Ο Καθ. Ιωάννης Γκόλιας, Διοικητής του Ιδρύματος, επισήμανε: «Από την αρχή της λειτουργίας του, το Ίδρυμα Ευγενίδου αντιμετώπισε την επιστήμη και την τεχνολογία όχι ως αφηρημένες έννοιες, αλλά ως βασικές προϋποθέσεις για την προώθηση των εφαρμοσμένων τεχνικών επαγγελμάτων και, μέσω αυτών, για τη βελτίωση της καθημερινής ζωής των πολιτών και την ενίσχυση της εθνικής οικονομίας. Η καρποφόρα αυτή και αποτελεσματική διαδρομή του Ιδρύματος έχει σφυρηλατήσει μια ειδική σχέση επικοινωνίας και εμπιστοσύνης με την ελληνική κοινωνία, μια παρακαταθήκη εμπιστοσύνης». Και πρόσθεσε: «Κεντρική λοιπόν στρατηγική του Ιδρύματος Ευγενίδου είναι η συμβολή στην επιστημονική και τεχνική εκπαίδευση των νέων με στόχο την παραγωγή καταρτισμένων επαγγελματιών στον τεχνικό τομέα. Υποστηρίζουμε ενεργά την τεχνική και επαγγελματική εκπαίδευση, διότι πιστεύουμε ότι η βιώσιμη ανάπτυξη μιας χώρας δεν στηρίζεται αποκλειστικά στην ακαδημαϊκή αριστεία, αλλά και στη δύναμη των εφαρμοσμένων δεξιοτήτων. Με συνέπεια, μεθοδολογία και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, χτίζουμε στη Θράκη ένα οικοσύστημα δεξιοτήτων, που θα συμβάλει στη στήριξη της τοπικής οικονομίας και θα προσφέρει στους νέους προοπτικές επαγγελματικής εξέλιξης στον τόπο τους».

Στο πλαίσιο της εκδήλωσης, ο Πρύτανης του Δημοκριτείου Πανεπιστημίου Θράκης, κ. Φώτιος Μάρης, ανέφερε: «Με ιδιαίτερη τιμή ανακοινώνουμε σήμερα τη συνεργασία μεταξύ των Κέντρων Επιμόρφωσης & Διά Βίου Μάθησης του Ιδρύματος Ευγενίδου και του Δημοκριτείου Πανεπιστημίου Θράκης, με αντικείμενο την ανάπτυξη και την υλοποίηση δράσεων επιμόρφωσης ενηλίκων. Η συνεργασία βασίζεται σε κοινές αξίες και αρχές, όπως η δέσμευση στην ποιότητα της εκπαίδευσης, η επιστημονική εγκυρότητα, η κοινωνική ευθύνη και η προαγωγή της διά βίου μάθησης ως δημόσιου αγαθού». Επισήμανε επίσης ότι: «Η σημερινή ανακοίνωση συνιστά όχι απλώς την έναρξη μιας συνεργασίας, αλλά τη δημιουργία ενός δυναμικού πλαισίου ανάπτυξης δεξιοτήτων και ενίσχυσης της διά βίου μάθησης, με ουσιαστικό κοινωνικό και οικονομικό αντίκτυπο».

Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης παρουσιάστηκαν πρωτοβουλίες που προσδίδουν υπεραξία και ενισχύουν το αποτύπωμα στην τοπική κοινωνία:

1. Παρουσίαση Μελέτης Ανάδειξης Δεξιοτήτων Αιχμής της Αγοράς Εργασίας στις Περιφερειακές Ενότητες Έβρου και Ροδόπης.
2. Στρατηγική συνεργασία με το Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, μέσω του νεοσύστατου Ινστιτούτου Δεξιοτήτων του Ιδρύματος Ευγενίδου και του Κέντρου Διά Βίου Μάθησης του ΔΠΘ, με έμφαση στον τομέα της αγροδιατροφής.
3. Ίδρυση της Έδρας «Ευγένιος Ευγενίδης» στο Τμήμα Μοριακής Βιολογίας και Γενετικής του Δημοκριτείου Πανεπιστημίου Θράκης.

Η εναρκτήρια εκδήλωση σηματοδότησε


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

την επίσημη έναρξη των επετειακών δράσεων και περιλάμβανε την ανακοίνωση σημαντικών δωρεών, στρατηγικών συνεργασιών και πρωτοβουλιών με στόχο τόσο τη στήριξη της τοπικής κοινωνίας όσο και την ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης με έμφαση στις δεξιότητες, στην εκπαίδευση και στην απασχόληση. Στο πλαίσιο της εκδήλωσης, μεταξύ άλλων, παρουσιάστηκαν πρόσθετες δράσεις που επιβεβαιώνουν τη δέσμευση του Ιδρύματος Ευγενίδου προς την τοπική κοινωνία:

– Δωρεές εκπαιδευτικών υποδομών και σύγχρονων προσομοιωτών στις παρακάτω σχολικές μονάδες της περιοχής:

1. Εγκατάσταση προσομοιωτή Πλοιάρχων και Μηχανικών στο 1ο ΕΚ Αλεξανδρούπολης, στην αίθουσα «Ευγένιος Ευγενίδης».
2. Επίσκεψη στο Ειδικό Εργαστήριο Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (ΕΕΕΕΚ) Αλεξανδρούπολης, όπου ανακοινώθηκε δωρεά για ειδική αίθουσα κινητικότητας.
3. Εγκαίνια της Αίθουσας Δεξιοτήτων «Νικόλαος Βερνίκος-Ευγενίδης» στο 6ο Δημοτικό Σχολείο Νέας Ορεστιάδας.
4. Δωρεά προσομοιωτή στο 1ο ΕΠΑΛ Διδυμοτείχου «Ευγένιος Ευγενίδης».

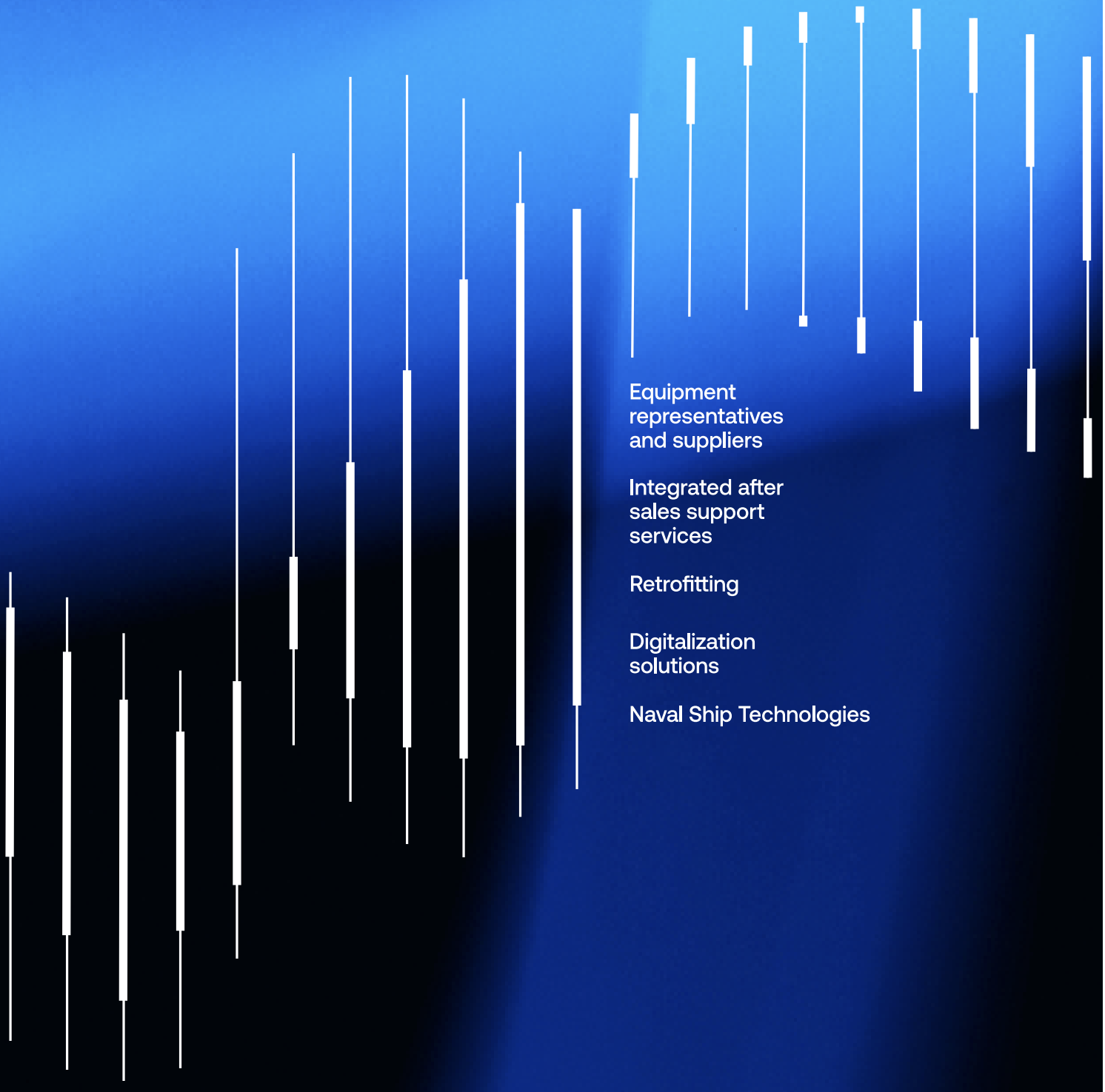
– Ομιλία του Καθ. Μανώλη Πλειώνη «Μια σύγχρονη ματιά στο Σύμπαν», στο Πνευματικό Κέντρο Ιεράς Μητρόπολης Αλεξανδρούπολης.

– Ενημερωτική εκδήλωση για τις προοπτικές απασχόλησης στη ναυτιλία «Ερχόμαστε προς τη θάλασσα», από την Isalos.net και υπό την αιγίδα του Ναυτιλιακού Πρεσβευτή Καλής Θελήσεως του ΙΜΟ στην Ελλάδα, κ. Λεωνίδα Δημητριάδη-Ευγενίδη. Η εν λόγω εκδήλωση έλαβε χώρα στο 1ο ΕΠΑΛ Διδυμοτείχου «Ευγένιος Ευγενίδης» και σε αυτή συμμετείχαν περισσότεροι από 200 μαθητές και μαθήτριες Γυμνασίων και Λυκείων της περιοχής.

– Μελέτη ανάδειξης δεξιοτήτων αιχμής της αγοράς εργασίας στις Περιφερειακές Ενότητες Έβρου και Ροδόπης. Η μελέτη εκπονήθηκε και χρηματοδοτήθηκε από το Ίδρυμα Ευγενίδου, σε συνεργασία με το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και τη Μονάδα Εμπειρογνωμόνων του Υπουργείου Εργασίας, και εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο δράσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου για τον συστηματικό προσδιορισμό των αναγκών της αγοράς εργασίας και την ανάπτυξη στοχευμένων προγραμμάτων κατάρτισης στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης. Αντικείμενό της αποτελεί η αποτύπωση και η ιεράρχηση των σημαντικότερων παραγωγικών κλάδων στους νομούς Έβρου και Ροδόπης, με στόχο την εκπαίδευση και την ανάπτυξη τεχνικών και εφαρμοσμένων δεξιοτήτων που συνδέονται άμεσα με την απασχόληση και τη βιώσιμη εξέλιξη της περιοχής.



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

Οι δράσεις της ναυτιλιακής οικογένειας προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας

Ναυτιλία &

Ο ελληνικός εφοπλισμός, αρωγός στην αριστεία των νέων

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, διαχρονικά, θέτει στο επίκεντρο του κοινωνικού της έργου τον τομέα της Παιδείας και τη χορήγηση υποτροφιών, στηρίζοντας ουσιαστικά τη νέα γενιά.

Μέσω πρόσφατης ανακοίνωσής της, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών προκήρυξε το πρόγραμμα υποτροφιών της για το ακαδημαϊκό έτος 2026-2027 με τίτλο «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΙΔΕΙΑ», μέσω του οποίου προσφέρει +100 ΥΠΟΤΡΟΦΙΕΣ για μεταπτυχιακές σπουδές στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, προδιδακτορικού επιπέδου, πλήρους μονοετούς ή διετούς φοίτησης.

Η χορήγηση και φέτος +100 υποτροφιών, καθώς και της υποτροφίας με τη συμβολική ονομασία «Αριστεία», η οποία απονέμεται σε υποψήφιο/α που έχει επιτύχει άριστα (10) στη βαθμολογία του/της, εντάσσεται στο πλέον διευρυμένο πρόγραμμα υποτροφιών στην ιστορία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και αποτυπώνει έμπρακτα πως η ελληνική ναυτιλία και η ελληνική κοινωνία είναι πάντα μαζί.

Η Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνα Τραυλού, δήλωσε σχετικά: «Το Πρόγραμμα Υποτροφιών μας εκφράζει τη διαχρονική δέσμευση της Ναυτιλίας των Ελλήνων να στηρίζει αποφασιστικά τη νέα γενιά. Ένα πρόγραμμα που μεγαλώνει χρόνο με τον χρόνο, αγκαλιάζοντας ολοένα και περισσότερους αριστούχους. Καλούμε νέες και νέους, από κάθε γωνιά της χώρας και από κάθε ακαδημαϊκό πεδίο, να γίνουν μέλη της οικογένειας των υποτρόφων της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, προασπίζοντας τη δύναμη της γνώσης και της αριστείας ως θεμέλιο προόδου για την πατρίδα και τον Ελληνισμό».

Σημειώνεται πως αίτηση συμμετοχής στο Πρόγραμμα Υποτροφιών μπορούν να υποβάλουν:

- Υποψήφιοι/ες που δεν έχουν υπερβεί το 35ο έτος της ηλικίας τους (το 38ο έτος οι απόφοιτοι/ες Ιατρικής) και είναι απόφοιτοι/ες ή τελειόφοιτοι/ες προπτυχιακών ή/και μεταπτυχιακών σπουδών ελληνικού πανεπιστημίου ή ισότιμου της αλλοδαπής με ελάχιστο βαθμό πτυχίου 8.
- Υποψήφιοι/ες που έχουν εξασφαλίσει ή αναμένουν προσφορά θέσης σε μεταπτυχιακό πρόγραμμα μονοετούς ή διετούς φοίτησης (full time) και παρακολούθησης με φυσική παρουσία, για το ακαδημαϊκό έτος 2026-2027 (έναρξη φοίτησης Αύγ.-Δεκ. 2026).

Οι ενδιαφερόμενοι/ες θα πρέπει να υποβάλουν την αίτησή τους και τα απαραίτητα δικαιολογητικά αποκλειστικά μέσω της ηλεκτρονικής φόρμας υποβολής που θα είναι διαθέσιμη στην ιστοσελίδα www.syn-enosis.gr μέχρι και τις 31.3.2026.

Credit: Νίκος Μαλιάκος



ειδήσεις

Επιμέλεια: Παναγιώτης Κόρακας

Τριάντα χρόνια «Μαζί για το Παιδί»

Το «Μαζί για το Παιδί» συμπληρώνει 30 χρόνια συνεχούς παρουσίας και ουσιαστικής προσφοράς στην ελληνική κοινωνία, επιβεβαιώνοντας με μετρήσιμα στοιχεία τον κοινωνικό του αντίκτυπο.



Σύμφωνα με έρευνα Κοινωνικής Απόδοσης Επένδυσης (SROI) για τη διετία 2024-2025, για κάθε 1 ευρώ που επενδύθηκε στις δράσεις και στα προγράμματα του Οργανισμού, παρήχθησαν κοινωνικά αποτελέσματα με αποδεδειγμένη οικονομική αξία 7,7 ευρώ. Το εύρημα αυτό αναδεικνύει την ορθολογική διαχείριση των πόρων, καθώς και τη δυναμική κάθε δωρεάς, συνεργασίας και παρέμβασης, μετατρέποντας την αρχική επένδυση σε μια αλυσίδα μετρήσιμων κοινωνικών αποτελεσμάτων.

Στις τρεις δεκαετίες δράσης του, το «Μαζί για το Παιδί» έχει στηρίξει περισσότερα από 460.000 παιδιά και τις οικογένειές τους, έχει συνεργαστεί με 250 φορείς παιδικής προστασίας και κοινωνικές υπηρεσίες σε όλη την Ελλάδα, έχει αναβαθμίσει 195 ακριτικά σχολεία, βελτιώνοντας τις εκπαιδευτικές συνθήκες σε απομακρυσμένες περιοχές, και έχει ενισχύσει με σύγχρονο ιατρικό εξοπλισμό 28 νοσοκομεία και κέντρα υγείας.

Για 30 χρόνια, η ομάδα του «Μαζί για το Παιδί», με τη διαρκή υποστήριξη εταιρειών, ιδρυμάτων, ιδιωτών δωρητών και με τη συμβολή φίλων, συνεργατών και εθελοντών, υλοποιεί παρεμβάσεις στους εξής άξονες:

- Στην καταπολέμηση της φτώχειας μέσω της στήριξης ευάλωτων οικογενειών και φορέων παιδικής προστασίας.
- Στην υγεία και στην ψυχική υγεία

Το 2025 ήταν μια ιδιαίτερα δυναμική και αποτελεσματική χρονιά για το «Μαζί για το Παιδί», καθώς, μέσα από στοχευμένες δράσεις πανελλαδικής εμβέλειας και ένα ευρύ δίκτυο συνεργασιών με 187 φορείς, 131 σχολεία και 196 εταιρείες και ιδρύματα, στήριξε χιλιάδες παιδιά και οικογένειες, ενισχύοντας έμπρακτα την πρόσβασή τους σε βασικά αγαθά, υπηρεσίες και εκπαιδευτικές ευκαιρίες.

μέσω ενίσχυσης υγειονομικών μονάδων και της Γραμμής 11525 και του συμβουλευτικού κέντρου.
- Στην εκπαίδευση μέσω εκσυγχρονισμού σχολικών υποδομών σε ακριτικές και απομακρυσμένες περιοχές και της υλοποίησης καινοτόμων εκπαιδευτικών προγραμμάτων σε συνεργασία με το Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο (ΕΚΠΑ).

Επιπλέον, ο Οργανισμός υλοποιεί έκτακτες παρεμβάσεις σε κοινότητες που πλήττονται από φυσικές καταστροφές, υγειονομικές ή άλλες κρίσεις, προσφέροντας άμεση βοήθεια για την ανακούφισή τους.

Το 2025 ήταν μια ιδιαίτερα δυναμική και αποτελεσματική χρονιά, καθώς μέσα από στοχευμένες δράσεις πανελλαδικής εμβέλειας και ένα ευρύ δίκτυο συνεργασιών με 187 φορείς, 131 σχολεία και 196 εταιρείες και ιδρύματα, το «Μαζί για το Παιδί» στήριξε χιλιάδες παιδιά και οικογένειες, ενισχύοντας έμπρακτα την πρόσβασή τους σε βασικά αγαθά, υπηρεσίες και εκπαιδευτικές ευκαιρίες.

Φυσικά, καθοριστικής σημασίας ρόλο διαδραματίζει και η Πρόεδρος της Ένωσης «Μαζί για το Παιδί», κ. Αλεξάνδρα Μαρτίνου. Η Αλεξάνδρα Μαρτίνου έχει αδιάκοπη δράση στον χώρο της προσφοράς, που ξεκινά από τις αρχές της δεκαετίας του ’80. Αφιερώνει σημαντικό μέρος της καθημερινότητάς της στη στήριξη παιδιών που έχουν ανάγκη, μέσα από πρωτοβουλίες και προγράμματα που προσφέρουν ουσιαστική βοήθεια και δημιουργούν ευκαιρίες για χιλιάδες παιδιά και οικογένειες.

Σημειώνεται, δε, ότι η κ. Αλεξάνδρα Μαρτίνου έχει τιμηθεί για την κοινωφελή δράση της με το Βραβείο Ευκράντη 2024 Κοινωνικής Προσφοράς από Ναυτιλιακή Προσωπικότητα ή Φορέα.

Ο απολογισμός δράσεων του Ιδρύματος Αθανάσιος Κ. Λασκαρίδης για το 2025

Με ένα πρόσφατο βίντεο-απολογισμό, το Ίδρυμα Αθανάσιος Κ. Λασκαρίδης ανέδειξε το εύρος και το αποτύπωμα των δράσεών του κατά το 2025, μια χρονιά έντονης δραστηριότητας σε περιβαλλοντικό, εκπαιδευτικό και κοινωνικό επίπεδο. Οι πρωτοβουλίες του Ιδρύματος οργανώθηκαν γύρω από διακριτούς άξονες, με κοινό παρονομαστή την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και τη στήριξη του κοινού καλού.

Περιβαλλοντικές δράσεις πεδίου

Typhoon Project – 7ος χρόνος λειτουργίας

Κατά τον έβδομο χρόνο συνεχούς δράσης του, το Typhoon Project κατέγραψε ιδιαίτερα εντυπωσιακά αποτελέσματα, επιβεβαιώνοντας τον κομβικό του ρόλο στην αντιμετώπιση της θαλάσσιας και παράκτιας ρύπανσης. Στο πλαίσιο του 2ου Κύκλου Καθαρισμού Ελλάδας, επιτεύχθηκε βελτίωση αποτελεσματικότητας της τάξης του 73%, με τη συλλογή 249.813 κιλών απορριμμάτων, περίπου 3 εκατ. τεμαχίων, συνολικού όγκου 9.000 κ.μ., ποσότητα που αντιστοιχεί ενδεικτικά στον όγκο τεσσάρων πισινών ολυμπιακών διαστάσεων.

Cyclone Project – 2ος χρόνος λειτουργίας

Κατά τον δεύτερο χρόνο υλοποίησής του, το Cyclone Project διεύρυνε σημαντικά το γεωγραφικό και θεματικό του αποτύπωμα. Πραγματοποιήθηκαν καθαρισμοί σε 26 αρχαιολογικούς χώρους, 41 ποτάμια, 4 λίμνες, με τη συμμετοχή 2.371 εθελοντών όλων των ηλικιών. Τα συνολικά αποτελέσματα περιλάμβαναν: 967.309 κιλά απορριμμάτων, περίπου 2 εκατ. τεμάχια, συνολικού όγκου 6.630 κ.μ.

Saronicos Project

Το 2025 σηματοδότησε την έναρξη του Saronicos Project, ενός νέου προγράμματος για την προστασία του Σαρωνικού Κόλπου. Στο πλαίσιο αυτό, απομακρύνθηκε εγκαταλελειμμένη ιχθυοκαλλιέργεια σε συνεργασία με τη Healthy Seas, πραγματοποιήθηκε χαρτογράφηση της παράκτιας ρύπανσης σε συνεργασία με τη Sci Drones, υλοποιήθηκε η δράση Fishing for Litter σε συνεργασία με την iSea, με τη συμμετοχή 58 αλιευτικών σκαφών σε 21 λιμάνια, συλλέγοντας 81.410 κιλά απορριμμάτων.

SeaChange και ερευνητική δραστηριότητα

Στο πλαίσιο του προγράμματος SeaChange, το Ίδρυμα υποστήριξε δράσεις στις νήσους Κίμωλο, Σχοινούσα και Σέριφο. Παράλληλα, υλοποιήθηκαν ερευνητικές μελέτες σε συνεργασία με το Oceanus-Lab Πανεπιστημίου Πατρών, το Πολυτεχνείο Κρήτης, το Πανεπιστήμιο Αιγαίου και την iSea, ενισχύοντας τη σύνδεση επιστημονικής γνώσης και εφαρμοσμένων δράσεων πεδίου.

Εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση

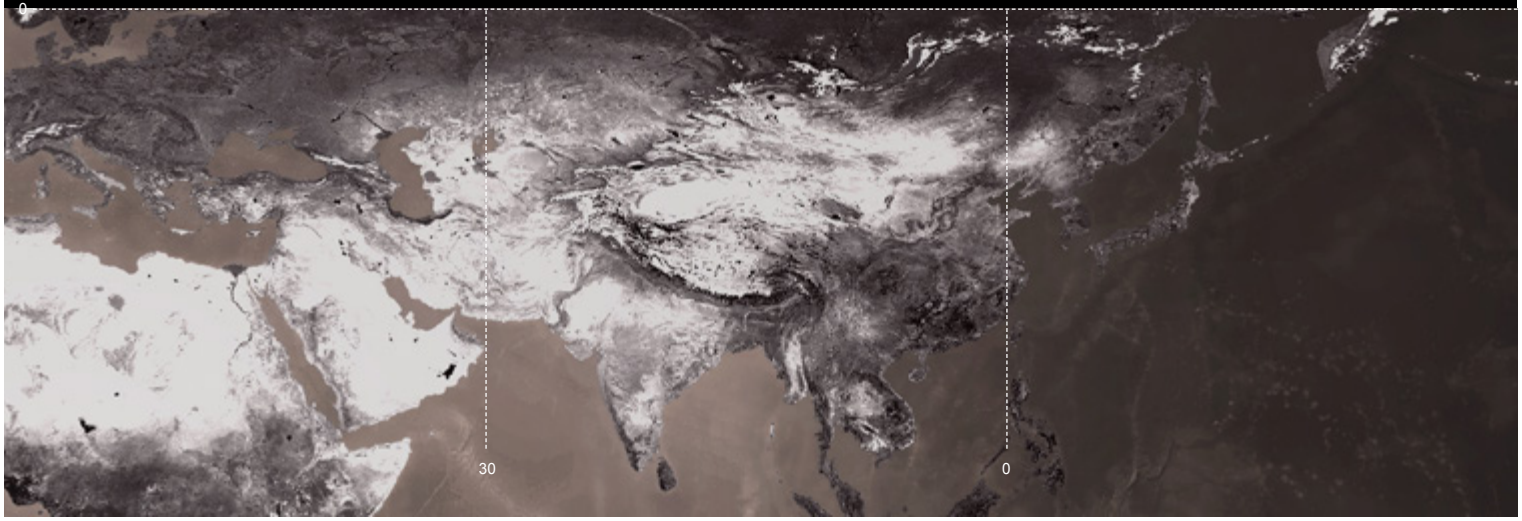
Κατά το 2025 υλοποιήθηκαν 117 εκπαιδευτικά προγράμματα σε ολόκληρη τη χώρα, στα οποία συμμετείχαν 5.751 μαθητές και μαθήτριες, καθώς και 3.379 εκπαιδευτικοί.



COSTAMARE INC.

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

CMRE
LISTED
NYSE



Παράλληλα, συνεχίστηκαν πρωτοβουλίες όπως:

- Η έκτη χρονιά του Plastic Free Greece σε συνεργασία με τη Lidl.
- Οι Πρωτοβουλίες 2: Δήλος και 21: Ροδοφύκη Κυκλάδων.
- Το πρόγραμμα Odyssea: Resail III & Youth Center Θεσσαλονίκης.
- Τα Σημεία Στήριξης.
- Η συμμετοχή στο Concordia Annual Summit.
- Η παρουσίαση του Typhoon Project στη Βουλή των Ελλήνων.

Στήριξη της επιχειρηματικότητας – The People's Trust

Μέσω της πρωτοβουλίας The People's Trust, το Ίδρυμα συνέβαλε ουσιαστικά στην ενίσχυση της βιώσιμης επιχειρηματικότητας, με τη δημιουργία 120 νέων θέσεων εργασίας, την ωφέλεια 72 νέων επιχειρήσεων και τη διάθεση 924.600 ευρώ σε αρωγές και δάνεια.

Πρωτοβουλίες για το κοινό καλό και θεσμικές δωρεές

Στον άξονα της κοινωνικής προσφοράς και της εθνικής υποστήριξης, το Ίδρυμα προχώρησε μεταξύ άλλων: στη δωρεά drones στην Ανώτατη Στρατιωτική Διοίκηση Αιγαίου και Ανατολικής Μεσογείου, στη δωρεά κτιρίου για τη στέγαση Ειδικής Μονάδας Κυβερνοχώρου, στην ανακατασκευή φυλακίου του Ε.Σ. στη Λέσβο, σε δωρεά προς το Global Fishing Watch, στη μελέτη και την εκτέλεση εργασιών στα πρώην Βασιλικά Ανάκτορα Τατοΐου, καθώς και στη δωρεά 300 καταδυτικών ρολογιών στη Διοίκηση Υποβρυχίων Καταστροφών.

Το Αρχείο Καβάφη στο Archives Portal Europe

Σύμφωνα με πρόσφατη ανακοίνωση του Ιδρύματος Ωνάση, το Αρχείο Καβάφη εντάσσεται στο Archives Portal Europe (APE), την ευρωπαϊκή διαδικτυακή πύλη αρχειακών περιγραφών, ενισχύοντας την παρουσία του σε ένα διεθνές περιβάλλον έρευνας και διασύνδεσης αρχείων και συλλογών. Το Archives Portal Europe συγκεντρώνει αρχειακές περιγραφές από εκατοντάδες αρχειακούς φορείς σε ολόκληρη την Ευρώπη και λειτουργεί ως ενιαίο σημείο πρόσβασης σε τεκμήρια και συλλογές διαφορετικών χωρών. Η πρωτοβουλία αυτή τοποθετεί το Αρχείο Καβάφη στον διεθνή χάρτη αρχειακών υποδομών, ενισχύοντας την ορατότητα και την αναγνώριση του Κ.Π. Καβάφη ως δημιουργού παγκόσμιας σημασίας, αλλά και την προσβασιμότητά του σε ερευνητές και κοινό εκτός Ελλάδος.

Το αρχείο περιλαμβάνει περισσότερα από 2.000 τεκμήρια, όπως χειρόγραφα ποιημάτων, έντυπες εκδόσεις που επιμελήθηκε ο ίδιος ο ποιητής, πεζά έργα, σημειώσεις, μεταφράσεις, αλληλογραφία και φωτογραφικό υλικό, καθώς και το διακριτό αρχειακό σύνολο του Αρχείου Αλέκου και Ρίκας Σεγκοπούλου. Η ενσωμάτωσή του στο Archives Portal Europe ενισχύει περαιτέρω τη διεθνή ερευνητική αξιοποίησή του και τον ρόλο του ως σημείου αναφοράς για τη μελέτη του έργου και της εποχής του ποιητή.

Η πύλη περιλαμβάνει σήμερα πληροφορίες για περίπου 7.000 αρχειακά ιδρύματα, από τα οποία περισσότερα από 1.000 συνεισφέρουν ενεργά περιεχόμενο, ενώ φιλοξενεί πάνω από 280 εκατ. αρχειακές περιγραφικές μονάδες. Η ένταξη πραγματοποιήθηκε σε συνεργασία με τα Γενικά Αρχεία του Κράτους (ΓΑΚ). Τα Γενικά Αρχεία του Κράτους (ΓΑΚ), από το 2009 έως σήμερα, διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο ως ο εθνικός εκπρόσωπος της Ελλάδας στο Archives Portal Europe. Αποστολή τους είναι η συγκέντρωση, η οργάνωση και η προβολή της ελληνικής αρχειακής κληρονομιάς σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ενώ παρέχουν καθοδήγηση στους φορείς της χώρας για την ψηφιακή ενσωμάτωση των δεδομένων τους στην ευρωπαϊκή πύλη. Παράλληλα, μεριμνούν για την προβολή δράσεων στον ιστότοπο του Archives Portal Europe, ενώ μέσω του newsletter αναδεικνύονται διεθνώς ψηφιακές εκθέσεις και ιστορικά τεκμήρια των φορέων. Έτσι, διασφαλίζεται η παγκόσμια ορατότητα της ελληνικής αρχειακής παραγωγής, προωθώντας ταυτόχρονα τη διαλειτουργικότητα και την ανάδειξη του πολιτιστικού πλούτου της χώρας.

Έτοιμο αρχές του 2027 το νέο Γενικό Νοσοκομείο Σπάρτης ΙΣΝ

Η Γενική Γραμματέας Υπηρεσιών Υγείας, Λίλιαν Βιλδιρίδη, συνοδευόμενη από τον Διοικητή της 6ης Υγειονομικής Περιφέρειας, Ηλία Θεοδωρόπουλο, επισκέφθηκε τη Δευτέρα 9 Φεβρουαρίου το Γενικό Νοσοκομείο Σπάρτης, ενώ παράλληλα συμμετείχε στον 9ο κύκλο ανοικτών συναντήσεων του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος, που πραγματοποιήθηκε στη Σπάρτη, με αντικείμενο την πρόοδο των εργασιών για τα τρία υπό ανέγερση νοσοκομεία ΙΣΝ (Γενικό Νοσοκομείο Σπάρτης, Πανεπιστημιακό Παιδιατρικό Νοσοκομείο Θεσσαλονίκης και Γενικό Νοσοκομείο Κομοτηνής).

Στο πλαίσιο της επίσκεψής της, μετέβη στο εργοτάξιο του υπό ανέγερση Γενικού Νοσοκομείου Σπάρτης ΙΣΝ, το οποίο χρηματοδοτείται από το Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος, όπου ενημερώθηκε



Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΙΔΡΥΜΑ ΩΝΑΣΗ/Andreas Simopoulos

LATSCO
SHIPPING LIMITED



MONACO
LATSCO SHIPPING LIMITED
Gildo Pastor Center,
7 Rue Du Gabian,
MC 98000, Monaco
+377 9777 4670

ATHENS
LATSCO MARINE MANAGEMENT INC
4 Xenias Street,
145 62 Kifissia,
Athens, Greece
+30 210 4595100

LONDON
LATSCO LONDON LIMITED
17 Duke of York Street,
London SW1Y 6LB,
United Kingdom
+44 (0)20 7907 5050

shipping@latsco.com

created by freshidesign.gr

αναλυτικά για την πορεία υλοποίησης του έργου και το προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσής του. Το νέο Γενικό Νοσοκομείο Σπάρτης ΙΣΝ, το οποίο θα αντικαταστήσει το υφιστάμενο που λειτουργεί από το 1953, συνιστά ουσιαστική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών υγείας στη Λακωνία και στη Νοτιοανατολική Πελοπόννησο. Με την υιοθέτηση ολιστικής προσέγγισης στη φροντίδα του ασθενούς, το νέο νοσοκομείο θα ενσωματώνει σύγχρονους κλινικούς, τεχνολογικούς και λειτουργικούς σχεδιασμούς, σύμφωνα με τις βέλτιστες διεθνείς πρακτικές. Θα παρέχει υψηλής ποιότητας δευτεροβάθμια περίθαλψη σε ενήλικες, παιδιά και νέους, διαθέτοντας πλήρες φάσμα ιατρικών ειδικοτήτων, μονάδες εντατικής θεραπείας, γυναικολογικές και παιδιατρικές μονάδες, καθώς και αυτοτελή μονάδα ψυχικής υγείας ενηλίκων, με σεβασμό στην αξιοπρέπεια και στις ανάγκες των ασθενών.

«Το νέο Γενικό Νοσοκομείο της Σπάρτης ΙΣΝ κατασκευάζεται με μια ανθρωποκεντρική προσέγγιση και με ένα ισχυρό περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Με βάση τις συμβατικές μας υποχρεώσεις, κατά την πρώτη ημέρα λειτουργίας (αρχές του 2027) θα πρέπει να υπηρετούν σε αυτό 629 άτομα. Θα εργάζονται 157 ιατροί, 249 νοσηλευτές και άλλα 220 άτομα, λοιπό προσωπικό. Μετά από τρία έτη, στο νέο νοσοκομείο θα εργάζονται 677 άτομα, ενώ, μετά το πέμπτο έτος της λειτουργίας του, θα πρέπει να εργάζονται 698 άτομα. Σήμερα έχουμε 460 άτομα να υπηρετούν στο νοσοκομείο της Σπάρτης. Το 2025 ενισχύθηκε το νοσοκομείο με 80 άτομα. Άρα υπολείπονται 96 άτομα για τη συμβατική μας υποχρέωση. Δρομολογούνται και αυτές οι προσλήψεις εντός του 2026», ανέφερε η Γενική Γραμματέας Υπηρεσιών Υγείας, Λίλιαν Βιλδιρίδη.

Παράλληλα, η κ. Βιλδιρίδη επισκέφθηκε το Γενικό Νοσοκομείο Σπάρτης, όπου συναντήθηκε με τη διοίκηση και το προσωπικό. Κατά τη διάρκεια της επίσκεψης, τόνισε ότι η στελέχωση των τριών νέων νοσοκομείων ΙΣΝ αποτελεί βασική προτεραιότητα του Υπουργείου Υγείας, προκειμένου να εκπληρωθούν πλήρως οι συμβατικές υποχρεώσεις για την έναρξη της λειτουργίας τους από την πρώτη ημέρα. Συζητήθηκαν, επίσης, οι άμεσες ανάγκες του νοσοκομείου, ενώ καταρτίστηκε σχέδιο ενίσχυσης με ανθρώπινο δυναμικό με ορίζοντα το έτος 2026.

Όπως σημείωσε, η έμπρακτη στήριξη του Υπουργείου Υγείας προς το νοσοκομείο αποτυπώνεται όχι μόνο στην αύξηση του προϋπολογισμού του κατά 59% σε σχέση με το 2019, αλλά και στη διαρκή ενίσχυση της στελέχωσής του. Παρά το γεγονός ότι εξακολουθούν



Credit: ΙΣΝ

να υφίστανται κενά σε συγκεκριμένες ιατρικές ειδικότητες, το Γενικό Νοσοκομείο Σπάρτης έχει ενταχθεί στην κατηγορία άγονων περιοχών τύπου Α, με στόχο την ενίσχυση της προσέλκυσης και της παραμονής ιατρών κλάδου ΕΣΥ. Η ένταξη αυτή συνοδεύεται από σημαντικά οικονομικά κίνητρα, ύψους 300 έως 600 ευρώ σε μηνιαία βάση, καθώς και από πρόσθετα μη οικονομικά κίνητρα. Παράλληλα, αναμένεται η προκήρυξη συγκεκριμένου αριθμού θέσεων ιατρικού προσωπικού κατά τους προσεχείς μήνες, με σκοπό την περαιτέρω ενίσχυση της λειτουργίας του νοσοκομείου.

Δωρεά προσομοιωτών σε εκπαιδευτικά ιδρύματα της Θράκης από το Ίδρυμα Ευγενίδου

Το 2026 αποτελεί έτος-ορόσημο για το Ίδρυμα Ευγενίδου, καθώς συμπληρώνει 70 χρόνια προσφοράς στην ελληνική κοινωνία. Επί επτά δεκαετίες, το Ίδρυμα Ευγενίδου πορεύεται σε ένα ταξίδι συλλογικό: μαζί με μαθητές και εκπαιδευτικούς, οικογένειες, επιστήμονες, τεχνικούς και επαγγελματίες.

Η ενίσχυση της ναυτικής εκπαίδευσης στη χώρα μας συνιστά αντικείμενο εξαιρετικού και, πάνω απ' όλα, διαχρονικού ενδιαφέροντος για το Ίδρυμα Ευγενίδου. Υπό αυτό το πρίσμα, το Ίδρυμα Ευγενίδου πραγματοποίησε συστηματικές δράσεις στην Περιφερειακή Ενότητα Θράκης, όπου και εγκαινίασε τον εορτασμό των 70 χρόνων προσφοράς με σχετική εκδήλωση στις 17 Φεβρουαρίου 2026 στην Αλεξανδρούπολη.

Στο πλαίσιο των εν λόγω δράσεων του Ιδρύματος, έγιναν γνωστές δύο επιπλέον σημαντικές δωρεές που αφορούν τη ναυτική εκπαίδευση στη Θράκη.

Πιο συγκεκριμένα, ο Πρόεδρος του Ιδρύματος, κ. Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης, και ο Διοικητής του Ιδρύματος, Καθ. Ιωάννης Γκόλιας, καθώς και εκπρόσωποι του Ιδρύματος, εγκαινίασαν προσομοιωτή Πλοιάρχων και Μηχανικών στο 1ο Εργαστηριακό Κέντρο Αλεξανδρούπολης, ενώ κατά τη διάρκεια σχετικής εκδήλωσης ανακοινώθηκε η δωρεά ενός ακόμα προσομοιωτή Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού στο 1ο ΕΠΑΛ Διδυμοτείχου «Ευγένιος Ευγενίδης», που διαθέτει Τομέα Ναυτιλιακών Επαγγελμάτων.



Με αυτές τις δωρεές, υπογραμμίζεται η δέσμευση του Ιδρύματος Ευγενίδου στην ενίσχυση και στην προαγωγή της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα, ακόμα και σε ακριτικές περιοχές της πατρίδας μας.

Υπαγωγή της Μονάδας Ψυχικής Υγείας Εφήβων «ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ» στο ΠΓΝ «Αττικόν» - ΓΝΔΑ «Η Αγία Βαρβάρα»

Στο Πανεπιστημιακό Γενικό Νοσοκομείο «Αττικόν» - Γενικό Νοσοκομείο Δυτικής Αττικής «Η Αγία Βαρβάρα» υπάχθηκε η Μονάδα Ψυχικής Υγείας Εφήβων «ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ». Πρόκειται για την πρώτη ολοκληρωμένη νοσηλευτική δομή εφήβων που λειτουργεί στη χώρα στο πλαίσιο του Εθνικού Συστήματος Υγείας. Η κλινική, συνολικής επιφάνειας 900 τ.μ., επισκευάστηκε, ανακαινίστηκε και αναδιαμορφώθηκε σε μονάδα σύγχρονων προδιαγραφών, κατάλληλη να στεγάσει το ολοκληρωμένο Ψυχιατρικό Τμήμα Εφήβων, χωρητικότητας δεκαπέντε κλινών. Η κλινική διασυνδέεται άμεσα επιστημονικά, λειτουργικά και εκπαιδευτικά με τη Β΄ Πανεπιστημιακή Ψυχιατρική Κλινική του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

Η λειτουργία της μονάδας, με το εξειδικευμένο εννεαμελές ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό, πρόκειται να συμβάλει ουσιαστικά και δυναμικά στην άμεση αντιμετώπιση περιστατικών σχετικών με διαταραχές ψυχικής υγείας εφήβων και να συνδράμει στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στον τομέα της ψυχικής υγείας.

Πρόγραμμα «Σημεία Στήριξης»: Δημόσια πρόσκληση για τον νέο κύκλο επιχορηγήσεων

Οκτώ κοινωφελή ιδρύματα της Ελλάδας ενώνουν εκ νέου τις δυνάμεις τους για την υποστήριξη της Κοινωνίας των Πολιτών και ανακοινώνουν δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στον νέο, ένατο χρηματοδοτικό κύκλο του Προγράμματος «Σημεία Στήριξης». Το Πρόγραμμα, το οποίο συντονίζει το Ίδρυμα Μποδοσάκη από το 2022, έχει χρηματοδοτήσει έως σήμερα 224 δράσεις και έχει ωφελήσει περισσότερα από 125.000 άτομα σε ολόκληρη την Ελλάδα. Απευθύνεται σε μικρές οργανώσεις της Κοινωνίας των Πολιτών στην Ελλάδα, τις οποίες υποστηρίζει στην υλοποίηση πρωτότυπων δράσεων μικρής κλίμακας και μέγιστου κοινωνικού αντίκτυπου, στην ενδυνάμωση των δομών τους, καθώς και στην ανάπτυξη ικανοτήτων που θα συμβάλουν στη βιωσιμότητά τους.

Για τον νέο κύκλο του Προγράμματος, συμπράττουν το Κοινωφελές Ίδρυμα Ιωάννη Σ. Λάτση, το Ίδρυμα Μποδοσάκη, το Ίδρυμα Καπετάν Βασίλη & Κάρμεν Κωνσταντακόπουλου, το Ίδρυμα Α. Γ. Λεβέντη, το Κοινωφελές Ίδρυμα Αθανάσιος Κ. Λασκαρίδης, το Costas M. Lemos Foundation, το The Hellenic Initiative Canada και το Ίδρυμα Αθηνάς Ι. Μαρτίνου.

Στο πλαίσιο του ένατου κύκλου του Προγράμματος θα ενισχυθούν έως 27 δρά-



σεις με το ποσό των δέκα χιλιάδων ευρώ (10.000€) έκαστη, οι οποίες θα έχουν διάρκεια έως οκτώ μήνες και θα εμπίπτουν σε μία από τις ακόλουθες θεματικές ενότητες, που έχουν καθοριστεί από τους χρηματοδότες του Προγράμματος:

1. Κοινωνική Ενσωμάτωση Ατόμων με Αναπηρία (Κοινωφελές Ίδρυμα Ιωάννη Σ. Λάτση).
2. Παιδί και Υγεία (Ίδρυμα Καπετάν Βασίλη & Κάρμεν Κωνσταντακόπουλου).
3. Καταπολέμηση της Φτώχειας και της Επισιτιστικής Κρίσης (The Hellenic Initiative Canada).
4. Προστασία του Περιβάλλοντος
   i. Προστασία της Χλωρίδας και της Πανίδας στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον (Ίδρυμα Α. Γ. Λεβέντη).
   ii. Προστασία και Αποκατάσταση Υδάτινων Οικοσυστημάτων και Παράκτιων Περιοχών (Κοινωφελές Ίδρυμα Αθανάσιος Κ. Λασκαρίδης).
   iii. Προστασία Δασικών και άλλων Χερσαίων Οικοσυστημάτων (Costas M. Lemos Foundation).
5. Ενίσχυση Νησιωτικών και άλλων Παραθαλάσσιων Τοπικών Κοινωνιών (Ίδρυμα Αθηνάς Ι. Μαρτίνου).

Η περίοδος υποβολής αιτήσεων λήγει στις 30 Απριλίου 2026 (στις 15:00). Τα αποτελέσματα θα ανακοινωθούν τον Ιούλιο του 2026. Οι αιτήσεις υποβάλλονται μόνο ηλεκτρονικά μέσω της Πύλης Προγραμμάτων του Ιδρύματος Μποδοσάκη. Περισσότερες πληροφορίες, καθώς και οι όροι και οι προϋποθέσεις, είναι διαθέσιμες στην ιστοσελίδα του Ιδρύματος Μποδοσάκη.

MARTECMA: Χορηγίες, με τη ναυτική εκπαίδευση και τις ναυτιλιακές σπουδές στο επίκεντρο

Κατά τη διάρκεια του ετήσιου Πρωτοχρονιάτικου Δείπνου και την παραδοσιακή κοπή της πίτας της MARTECMA, που έλαβε χώρα την Παρασκευή 23 Ιανουαρίου 2026, η Ένωση Τεχνικών Διευθυντών Ελληνικών Ναυτιλιακών Εταιρειών ανακοίνωσε δύο νέες χορηγίες, με επίκεντρο τη ναυτική εκπαίδευση και τις ναυτιλιακές σπουδές.

Η πρώτη εκ των δύο χορηγιών, ύψους 15.000 ευρώ, είχε ως αποδέκτη το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Στόχο της εν λόγω χορηγίας αποτελεί η ανάπτυξη και η εξωστρέφεια της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών.

Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης, τη χορηγία ανακοίνωσε ο Αντιπρόεδρος της MARTECMA, κ. Αντώνης Γεώργαντζης, ενώ το χρηματικό ποσό παρέλαβε ο Πρύτανης του ΕΜΠ, καθ. Ιωάννης Χατζηγεωργίου.

Μιλώντας για τη συγκεκριμένη χορηγία, ο κ. Γεώργαντζης ευχαρίστησε αρχικά το ΕΜΠ για την ευκαιρία συνεργασίας με γνώμονα το κοινό όφελος της ακαδημαϊκής και ναυτιλιακής κοινότητας. Στη συνέχεια, επισήμανε πως το Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Ανάλυση και Διαχείριση Απόδοσης Πλοίων», που προσφέρεται από τη σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του ΕΜΠ, ευθυγραμμίζεται πλήρως με τα ενδιαφέροντα και τους σκοπούς της MARTECMA. Ταυτόχρονα, η MARTECMA αποφάσισε να υποστηρίξει με 5.000 ευρώ την πρωτοβουλία «NTUA Open Labs 2026» του ΕΜΠ, η οποία «ανοίγει» τις πόρτες των εργαστηρίων και των ερευνητικών προγραμμάτων του ΕΜΠ προς το ευρύ κοινό και ιδιαίτερα τους νέους και τις νέες. Από την πλευρά του, ο Πρύτανης του ΕΜΠ, ευχαριστώντας τη MARTECMA, υπογράμμισε τη σημασία της χορηγίας για το νεοσύστατο ΠΜΣ «Ανάλυση και Διαχείριση Απόδοσης Πλοίων» αλλά και την πρωτοβουλία «Open Labs NTUA 2026».

Η δεύτερη χορηγία που απένειμε η MARTECMA, ύψους 5.000 ευρώ, προοριζόταν για την ενίσχυση της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα, και πιο συγκεκριμένα τη στήριξη αναβάθμισης υποδομών, τεχνολογικού εξοπλισμού και γενικών λειτουργικών αναγκών της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Καλύμνου. Τη χορηγία παρέδωσε ο Αντιπρόεδρος της MARTECMA, κ. Φώτιος Μπελεξής, στον Αντιναύαρχο ΛΣ Ευστάθιο Δρακούλη.

Κατά την απονομή της χορηγίας, ο κ. Μπελεξής ανέφερε πως η επιλογή της ΑΕΝ Καλύμνου ήταν συνειδητή, καθώς τα νησιά στα σύνορα και οι απομακρυσμένες ναυτικές κοινότητες κατέχουν όχι μόνο μια ξεχωριστή θέση στην καρδιά της MARTECMA, αλλά και στη στρατηγική σκέψη του ΔΣ της. Όπως υπογράμμισε, παρά το μέγεθός της, η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Καλύμνου παράγει σταθερά ικανούς και αφοσιωμένους αξιωματικούς, που συμβάλλουν ουσιαστικά στην ελληνική ναυτιλία και στην ασφαλή ναυσιπλοΐα. Ολοκληρώνοντας την ομιλία του, ο κ. Μπελεξής τόνισε πως η στήριξη ιδρυμάτων όπως η ΑΕΝ Καλύμνου αποτελεί για τη MARTECMA επένδυση στο μέλλον της ναυτικής παράδοσης της χώρας.

Στο ίδιο μήκος κύματος, ο Αντιναύαρχος ΛΣ Ευστάθιος Δρακούλης ευχαρίστησε τη MARTECMA για την ευγενική της χορηγία, τονίζοντας ότι η προσφορά της θα συμβάλει στην ενίσχυση του διδακτικού έργου της Ακαδημίας στον ιστορικό ναυτότοπο της Καλύμνου.

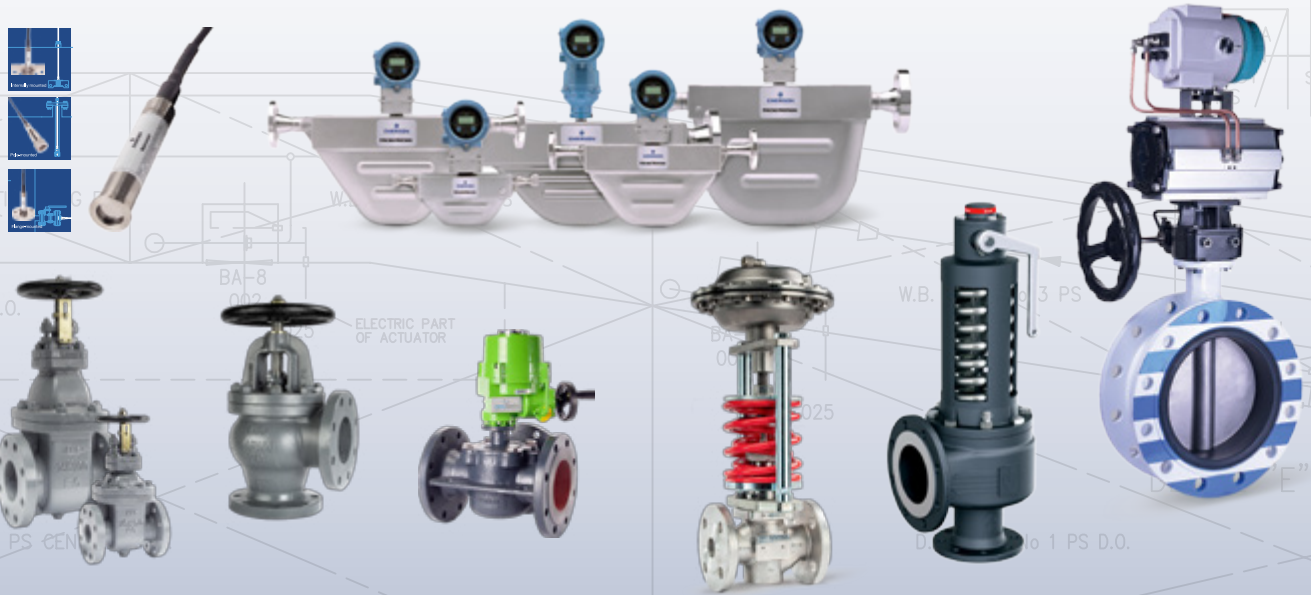
ERGOMATIC





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

Ένα βήμα μπροστά για το Ναυτικό Μουσείο της Άνδρου



Ιδιαίτερα συγκινητικές είναι οι προσπάθειες αναβίωσης και διατήρησης της ναυτικής κληρονομιάς των ιστορικών ναυτότοπων της χώρας μας – πρωτοβουλίες που αποκτούν ακόμα μεγαλύτερη αξία όταν προέρχονται από ανθρώπους οι οποίοι, αν και δραστηριοποιούνται και ζουν μακριά από τον τόπο καταγωγής τους, επιστρέφουν με αίσθημα ευθύνης και προσφοράς για να στηρίξουν τους γενέθλιους τόπους τους.

Σε μια εποχή έντονης αστικοποίησης, η διατήρηση της ιστορικής μνήμης και της ταυτότητας των νησιών μας αποτελεί μια ουσιαστική πράξη, που επιχειρεί να συνδέσει το ένδοξο παρελθόν με το μέλλον της ελληνικής ναυτοσύνης.

Στο πλαίσιο αυτό, με ιδιαίτερη επιτυχία και εντυπωσιακή συμμετοχή από τον χώρο της ναυτιλίας πραγματοποιήθηκε το επίσημο δείπνο της Ναυτιλιακής Ένωσης Ανδριωτών – Andros Maritime Association (AMA), την Τετάρτη 4 Φεβρουαρίου 2026, στο ξενοδοχείο Athens Marriott. Η εκδήλωση αποτέλεσε σημείο συνάντησης πλοιοκτητών, στελεχών ναυτιλιακών εταιρειών και εκπροσώπων του επιχειρηματικού κόσμου, επιβεβαιώνοντας τον ρόλο του AMA ως ενεργού φορέα εξωστρέφειας και ναυτιλιακής παρουσίας.

Κεντρικός στόχος της βραδιάς ήταν η ενίσχυση της προσπάθειας για την ανακαίνιση του Ναυτικού Μουσείου στην Άνδρο, αντάξιου της μακραίωνης ναυτικής ιστορίας του νησιού. Η θερμή ανταπόκριση των συμμετεχόντων και η επιτυχία της εκδήλωσης αποδεικνύουν ότι αυτό το όραμα βρίσκει ολοένα και μεγαλύτερη υποστήριξη.

Την εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία τους:

- Ο Πρόεδρος της Βουλής των Ελλήνων, κ. Νικήτας Κακλαμάνης.
- Η Βουλευτής Κυκλάδων, κ. Κατερίνα Μονογυιού.
- Ο εκπρόσωπος του Αρχηγού ΓΕΝ, Υποναύαρχος Κωνσταντίνος Κοντογιαννάκος ΠΝ (ΑΕ/ΓΕΝ).
- Πλοιοκτήτες, εκπρόσωποι ναυτιλιακών εταιρειών και στελέχη του επιχειρηματικού κόσμου.

Ο Πρόεδρος του ΑΜΑ, κ. Μιχάλης Γιαλούρης, απηύθυνε σύντομη αλλά ουσιαστική ομιλία, αναδεικνύοντας τον σκοπό της εκδήλωσης και την ανάγκη για ένα σύγχρονο Ναυτικό Μουσείο στην Άνδρο. Χαιρετισμό απηύθυνε επίσης ο Δήμαρχος Άνδρου, κ. Θεοδόσης Σουσούδης, ενώ στην αντιφώνησή της η κ. Χρύσα Κοντάκη παρουσίασε εκτενέστερα το όραμα, τη σημασία και τις προοπτικές του υπό σχεδιασμό μουσείου. Η Πρόεδρος Δημοτικού Συμβουλίου Άνδρου και Υπεύθυνη Πρωτοβουλίας Αναβάθμισης & Επαναλειτουργίας Ναυτικού Μουσείου Άνδρου, κ. Αθηνά Τσατσομοίρου, απηύθυνε επίσης θερμό χαιρετισμό. Κατά τη διάρκεια της βραδιάς απονεμήθηκαν βραβεία και τιμητικές διακρίσεις:

- Στη Μουσειολόγο κ. Χρύσα Κοντάκη, για τη συμβολή της στην προετοιμασία του Ναυτικού Μουσείου.

- Στους αθλητές της Άνδρου Ζαννή Αλαφραγκή, Σύλια Κανέλλου Κοκκινάκη και Λεωνίδα Τσορτανίδη, για τις σημαντικές επιδόσεις και τη διεθνή παρουσία τους. Το βραβείο του αθλητή Λεωνίδα Τσορτανίδη, ο οποίος απουσίαζε, παρέλαβε ο Πρόεδρος του Ναυτικού Ομίλου Άνδρου, κ. Φαίδων Ταμβακάκης.
- Στην INTERTANKO, ως συνεργάτη του ΑΜΑ, με την τιμητική διάκριση να παραλαμβάνει ο Πρόεδρος της INTERTANKO, κ. Rolf Westfal-Larsen Jr., ο οποίος ευχαρίστησε με λιτό και ουσιαστικό λόγο, παρουσία των κ. Μιχάλη Γιαλούρη και Μάκη Κουρτέση.

Η επιτυχία της εκδήλωσης επιβεβαιώνει ότι η ναυτιλιακή κοινότητα στηρίζει έμπρακτα την πρωτοβουλία του ΑΜΑ για την ανάδειξη της ναυτικής κληρονομιάς της Άνδρου. Η ένωση συνεχίζει με συνέπεια τις δράσεις της, με στόχο τη δημιουργία ενός χώρου που θα τιμά το παρελθόν, θα εκπαιδεύει το παρόν και θα εμπνέει το μέλλον.



Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου του ΑΜΑ (Α-Δ) Μιχάλης Γιαλούρης, Βασίλης Σαρρής, Λεωνίδας Καμπάνης και Δημήτρης Γιγίνης με τη Βουλευτή Κατερίνα Μονογυιού.

Credit: Κατερίνα Νομικού

Το Ναυτικό Μουσείο Άνδρου, ο θεματοφύλακας της ναυτικής κληρονομιάς μας



του Δημάρχου Άνδρου, **Θεοδόση Σουσούδη**

Η Άνδρος είναι ένα νησί που προόδευσε και διακρίθηκε μέσα από τη θάλασσα. Η ναυτοσύνη δεν αποτελεί απλώς κομμάτι του παρελθόντος μας· είναι στοιχείο της συλλογικής μας μνήμης, της οικονομικής και κοινωνικής μας συγκρότησης, της ίδιας μας της ταυτότητας. Από τα πρώτα εμπορικά πλοία μέχρι τη σύγχρονη διεθνή ναυτιλία, οι Ανδριώτες άνθρωποι της θάλασσας άφησαν και συνεχίζουν να αφήνουν το ισχυρό τους αποτύπωμα στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη.

Το Ναυτικό Μουσείο Άνδρου αποτελεί τον θεματοφύλακα αυτής της σπουδαίας παρακαταθήκης. Δεν είναι απλώς ένας εκθεσιακός χώρος. Είναι χώρος μνήμης, γνώσης και έμπνευσης. Ένας τόπος όπου η ιστορία συναντά το παρόν και δείχνει τον δρόμο στο μέλλον. Μέσα από τα αρχεία, τα τεκμήρια, τις μακέτες και τις μαρτυρίες, διασώζεται η μακρόχρονη και σπουδαία ναυτική διαδρομή του νησιού μας από τον 18ο αιώνα έως σήμερα.

Η ανάγκη της επισκευής και της επαναλειτουργίας του Ναυτικού μας Μουσείου με σύγχρονες προδιαγραφές είναι περισσότερο από ποτέ επιτακτική και εργαζόμαστε συστηματικά προς αυτή την κατεύθυνση. Η λειτουργία του Ναυτικού Μουσείου κρίνεται απαραίτητη, όχι μόνο για να προστατευτούν τα πολύτιμα εκθέματα, αλλά περισσότερο για να αποδοθεί η θέση που του αξίζει: ένας ανοιχτός, λειτουργικός, σύγχρονος χώρος πολιτισμού, εκπαίδευσης και εξωστρέφειας, αντάξιος της ναυτικής ιστορίας της Άνδρου και των ανθρώπων της.



Σε αυτό το κρίσιμο σημείο, οι πρωτοβουλίες του Andros Maritime Association (AMA) αποκτούν ιδιαίτερη βαρύτητα και ουσία. Το AMA, με το ιστορικό, επιστημονικό, ναυτιλιακό και κοινωνικό του αποτύπωμα, αποδεικνύει έμπρακτα ότι οι συλλογικοί φορείς μπορούν και πρέπει να αποτελούν κινητήρια δύναμη για την πρόοδο του τόπου.

Ως Δήμος Άνδρου, έχουμε την ευθύνη αλλά και τη βούληση να στηρίζουμε κάθε προσπάθεια που υπηρετεί το κοινό καλό και την πολιτιστική μας κληρονομιά. Γνωρίζουμε επίσης ότι ο Δήμος μπορεί να καταφέρει πολλά περισσότερα, μπορεί να κατακτήσει και άλλους στόχους, όταν υπάρχει συνεργασία με τους συλλογικούς φορείς. Η σύμπραξη με συλλόγους, φορείς και ενεργούς πολίτες δεν είναι μόνο επιλογή· είναι αναγκαιότητα.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να τονίσω ακόμα μια πολύ σημαντική συνεργασία του AMA με τον Δήμο μας. Μια συνεργασία σε μια κοινή προσπάθεια, που αφορά την ίδρυση Ναυτικής Ακαδημίας στο νησί μας, ένα πάγιο και απόλυτα δίκαιο αίτημα όλης της Άνδρου. Η Άνδρος, με τη μακρόχρονη ναυτική της ιστορία, με τον εφοπλισμό της και το πλούσιο δυναμικό των ανθρώπων της ναυτοσύνης, έχει εκτός των άλλων πλούσια συνεισφορά στην οικονομία ολόκληρης της πατρίδας μας, και το κράτος οφείλει να κάνει πράξη αυτό το απόλυτα δίκαιο αίτημά μας.

Όταν ενώνουμε δυνάμεις, το αποτέλεσμα πάντα θα δικαιώνει όχι μόνο εμάς τους ίδιους, αλλά και τον τόπο μας. Το Ναυτικό μας Μουσείο, ο θεματοφύλακας της ναυτικής μας κληρονομιάς, το σπίτι της ναυτικής ιστορίας του νησιού μας, απαιτεί περισσότερο από ποτέ τη συνεργασία του Δήμου και της Ναυτιλιακής Ένωσης των Ανδριωτών. Μια συνεργασία που θέλουμε να επεκταθεί σε όλα όσα αφορούν τη ναυτιλία και τη θάλασσα.

Andriaki Shipping Co. Ltd.

Since 1953



Heading towards new business frontiers and innovations while staying true to our family tradition for excellence, continuous improvement and dedication to environmental sustainability and respect for our people

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

EFKRANTI CONTRIBUTION TO MARITIME EDUCATION

9, Fragoklissias str, 151 25 Maroussi, Greece

Tel: 2106152300

www.andriaki.gr

Ένα σχέδιο για τη βιωσιμότητα του Ναυτικού Μουσείου Άνδρου



της Μουσειολόγου **Χρύσας Κοντάκη**

Στη σύγχρονη εποχή, το αντικείμενο της εργασίας μας δεν μπορεί να οριοθετηθεί με απόλυτη σαφήνεια. Τα έργα που αναλαμβάνουμε εκτείνονται σε πολλούς και διαφορετικούς τομείς: από τις τέχνες και τις ανθρωπιστικές επιστήμες έως τις κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιστήμες, την εκπαίδευση και τις ψηφιακές τεχνολογίες. Πρόκειται για ένα πεδίο που συνδυάζει γνώσεις και εμπειρίες, με βασικό άξονα τη διεπιστημονική προσέγγιση.

Αυτή ακριβώς η ευρύτητα αντίληψης και δράσης μάς ωθεί να διερευνούμε τα ζητήματα σε μεγαλύτερο βάθος, αναζητώντας τις πολλαπλές τους διαστάσεις. Και είναι η διεπιστημονικότητα που μας επιτρέπει να αναδεικνύουμε, σε κάθε εγχείρημα, τις αξίες της συλλογικότητας, της συνέργειας και της ουσιαστικής συνεργασίας – αξίες που η χώρα μας έχει σήμερα ιδιαίτερη ανάγκη.

Το Ναυτικό Μουσείο Άνδρου είναι ένα τέτοιο εγχείρημα πληθοποριστικού ενδιαφέροντος. Το μουσείο μας χρειάζεται την ενεργό υποστήριξή σας σε ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης και εκσυγχρονισμού, που έχει σχεδιαστεί και δρομολογηθεί από τον Δήμο Άνδρου και αποσκοπεί στην ορθή διαχείριση και στη δημιουργική αξιοποίηση της ναυτικής και ναυτιλιακής πολιτιστικής κληρονομιάς του νησιού.

Στο πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνεται ένα σύνολο ενεργειών που αφορούν:

1. Την επισκευή, την αναδιαρρύθμιση και την ανακαίνιση του συνόλου του κτιρίου.
2. Την κατάρτιση ενός νέου μουσειολογικού σχεδιασμού, που θα ανταποκρίνεται σε σύγχρονα πρότυπα και απαιτήσεις.
3. Την επιστημονική μελέτη, την ψηφιοποίηση και την τεκμηρίωση του αποθέματος, καθώς και τον εμπλουτισμό του με διεξαγωγή έρευνας και αναζήτηση υλικού από εντοπισμένες αρχειακές συλλογές και με νέες προσκτήσεις.
4. Την εφαρμογή πολιτικών προστασίας και συντήρησης του αποθησαυρισμένου υλικού και την αξιοποίησή του με μεθόδους και εργαλεία διαχείρισης, προβολής και ανάδειξης.
5. Την ανάπτυξη του ερευνητικού, του επικοινωνιακού και του εκπαιδευτικού χαρακτήρα του μουσείου, και εν γένει τη βιώσιμη λειτουργία του, με παράλληλη υιοθέτηση καλών πρακτικών, όπως εφαρμόζονται σε άλλα μουσεία στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Με την υλοποίηση μιας νέας μουσειακής αφήγησης και μετά τον εκσυγχρονισμό των ερμηνευτικών μέσων του, το Ναυτικό Μουσείο Άνδρου θα μπορεί να ανταποκριθεί στην κοινωνική αποστολή του και να συνεισφέρει στην πολιτιστική και τουριστική ανάπτυξη του νησιού με ένα πλήρες ανάπτυγμα δραστηριοτήτων: δράσεις τοπικής ιστορίας, εκθέσεις και ανταλλαγές, μαθησιακά προγράμματα και σύγχρονες υπηρεσίες αναψυχής, δράσεις δικτύωσης και συνεργασίας, συνέργειες ως επί το πλείστον με άλλα μουσεία, αρχεία, πολιτιστικούς, εκπαιδευτικούς και ερευνητικούς φορείς, αλλά και συμμετοχή σε σχετικά έργα εθνικής και διεθνούς εμβέλειας.

Πριν από όλα, όμως, το μουσείο ως οντότητα θα πρέπει να βελτιωθεί στις διάφορες πτυχές της οργάνωσης και της λειτουργίας του, προκειμένου να ανταποκριθεί στο ελληνικό θεσμικό πλαίσιο, στα διεθνώς αναγνωρισμένα πρότυπα και στην επιστημονική δεοντολογία.

Πρόκειται για ένα μεγάλο και φιλόδοξο έργο. Για την ωριμότητά του απαιτείται η εκπόνηση μιας σειράς μελετών από τις οποίες θα προσδιοριστούν οι επιμέρους εργασίες και τα κόστη, οι οικονομικοί και ανθρώπινοι πόροι που θα χρειαστεί να αναζητηθούν.

Επιτρέψτε μου να τους αναφέρω κατά προτεραιότητα:

1. Μελέτες κτιρίου

Σημειώνεται ότι ο Δήμος Άνδρου έχει εξασφαλίσει επιπλέον τον ισόγειο χώρο του εμβληματικού και ιδιαίτερης ιστορικής αξίας κτιρίου, με στόχο τη βελτίωση της λειτουργικότητάς του. Στο πλαίσιο αυτό απαιτείται η εκπόνηση προμελέτης για την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης του κτιρίου και τη διερεύνηση των λειτουργικών απαιτήσεων, καθώς και στατικής μελέτης για τον έλεγχο της στατικής επάρκειας της υπάρχουσας δομής και τον σχεδιασμό των αναγκαίων επεμβάσεων ενίσχυσης.

Παράλληλα, προβλέπεται η εκπόνηση



ηλεκτρομηχανολογικών μελετών για την αναβάθμιση των ηλεκτρικών και μηχανολογικών εγκαταστάσεων, τη βελτίωση της θερμομονωτικής επάρκειας του κελύφους, την εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων θέρμανσης και κλιματισμού και τη μελέτη ανυψωτικών συστημάτων, καθώς και υδραυλικών μελετών για τον ανασχεδιασμό και τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων ύδρευσης και αποχέτευσης.
Τέλος, απαιτείται η σύνταξη κτιριολογικού προγράμματος για τον καθορισμό των λειτουργιών και της χωρικής οργάνωσης του κτιρίου, όπως αυτές θα αποτυπωθούν στα αρχιτεκτονικά σχέδια αναδιαμόρφωσης.

2. Μελέτη επανέκθεσης – Εκθεσιακό αφήγημα

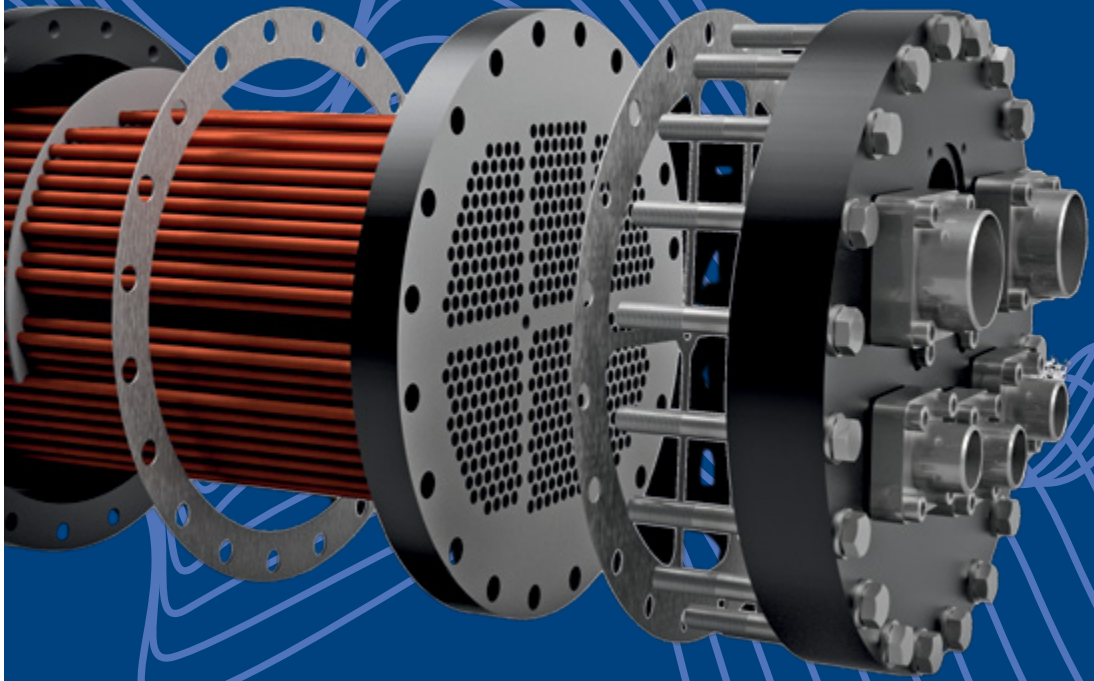
Η μελέτη θα καθορίσει τη δομή, την οργάνωση και το περιεχόμενο της έκθεσης, τις θεματικές ενότητες, τις απαιτούμενες υποδομές, την ερμηνευτική προσέγγιση, τα εποπτικά μέσα, τις τεχνολογίες, καθώς και τους εκπαιδευτικούς στόχους.
Ειδικότερα, η μουσειολογική μελέτη αφορά την οργάνωση και τη λειτουργία του μουσείου, τη διαμόρφωση του εκθεσιακού αφηγήματος σύμφωνα με τις σύγχρονες αντιλήψεις μάθησης και επικοινωνίας, καθώς και την επιλογή των κατάλληλων ερμηνευτικών μέσων και την ανάπτυξη του εκθεσιακού περιεχομένου. Ταυτόχρονα, εκπονείται η μουσειογραφική μελέτη, που θα περιλαμβάνει τη χωροθέτηση των λειτουργιών και τον προσδιορισμό των απαιτούμενων παρεμβάσεων για τη διασφάλιση της λειτουργικότητας, της ασφάλειας και της προσβασιμότητας του χώρου (αερισμός, φωτισμός, κυκλοφορία επισκεπτών κ.λπ.), τον σχεδιασμό των διαδρομών των επισκεπτών, των εκθεσιακών κατασκευών και του εξοπλισμού, καθώς και τον καθορισμό των προδιαγραφών εξειδικευμένων ψηφιακών εφαρμογών. Παράλληλα, θα εκπονηθεί μελέτη φωτισμού για την ανάδειξη των εκθεμάτων και του ίδιου του κτιρίου.
Θα πρέπει να επισημανθεί ότι το πρόγραμμα που μόλις σας παρουσίασα αφορά απολύτως τη βιωσιμότητα του Ναυτικού Μουσείου Άνδρου και γι' αυτόν τον λόγο συνδέεται άμεσα με την εφαρμογή της διαδικασίας του Ελληνικού Συστήματος Αναγνώρισης και Πιστοποίησης Μουσείων του Υπουργείου Πολιτισμού. Στο πλαίσιο αυτό, κάθε μουσείο καλείται να προχωρήσει σε αυτοαξιολόγηση και συνεχή βελτίωση της οργάνωσης και της λειτουργίας του, ώστε να ανταποκρίνεται στο εθνικό θεσμικό πλαίσιο, στα διεθνώς αναγνωρισμένα πρότυπα και στις αρχές της επιστημονικής δεοντολογίας.
Εφαρμόζοντας το Σύστημα Αναγνώρισης, στοχεύουμε στη συνολική αναβάθμιση του μουσείου, ενισχύοντας την ελκυστικότητά του προς διαφορετικές ομάδες κοινού, τη σύνδεσή του με την τοπική κοινωνία και τη διασφάλιση της καθολικής προσβασιμότητας. Παράλληλα, προωθούμε τη συμπερίληψη κοινωνικά ευάλωτων ομάδων και ενισχύουμε την ανθεκτικότητα και τη βιωσιμότητα του μουσείου απέναντι στις σύγχρονες περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές προκλήσεις.
Η επιτυχία του σχεδίου που έχουμε καταρτίσει για το Ναυτικό Μουσείο Άνδρου προϋποθέτει γνώση, επαγγελματισμό, εφαρμογή προτύπων και αξιοποίηση τεχνογνωσίας, με στόχο την περαιτέρω ανάδειξη του νησιού ως προορισμού υψηλής πολιτιστικής αξίας.

FARAD
HEAT EXCHANGERS

Excellence in Marine Heat Exchangers since 1979

A world leader in heat exchanging technology solutions

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

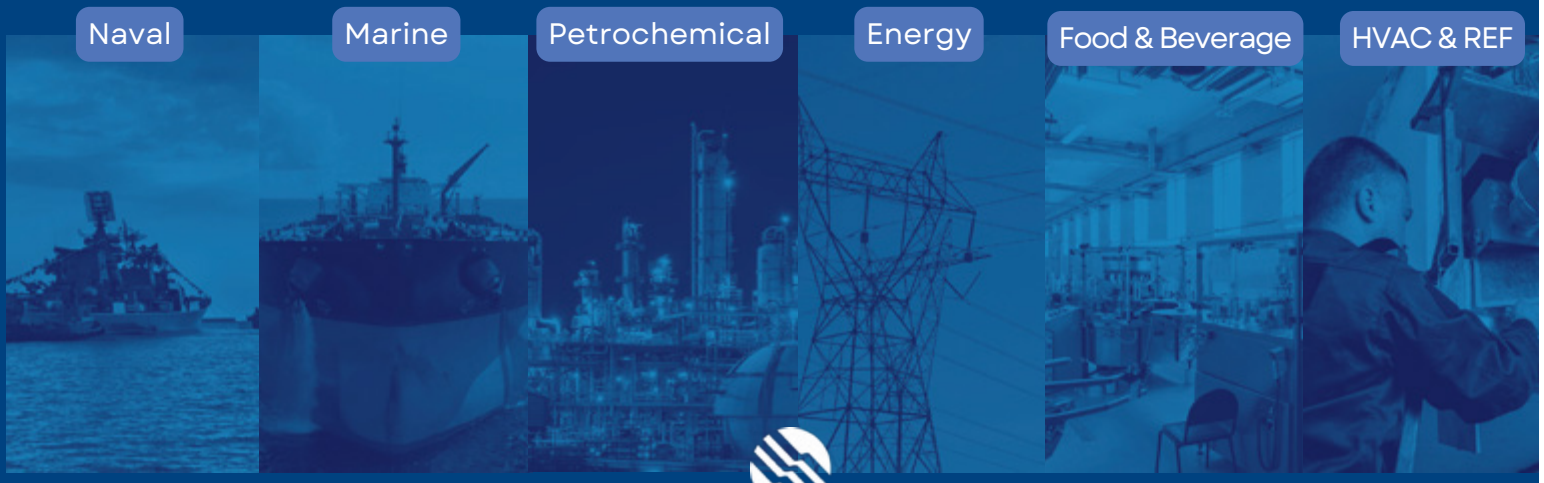


CERTIFIED ISO 9001 | CERTIFIED ISO 14001 | CERTIFIED ISO 45001 | DNV·GL | ABS | NATO OTAN NCAGE Code: G1873

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

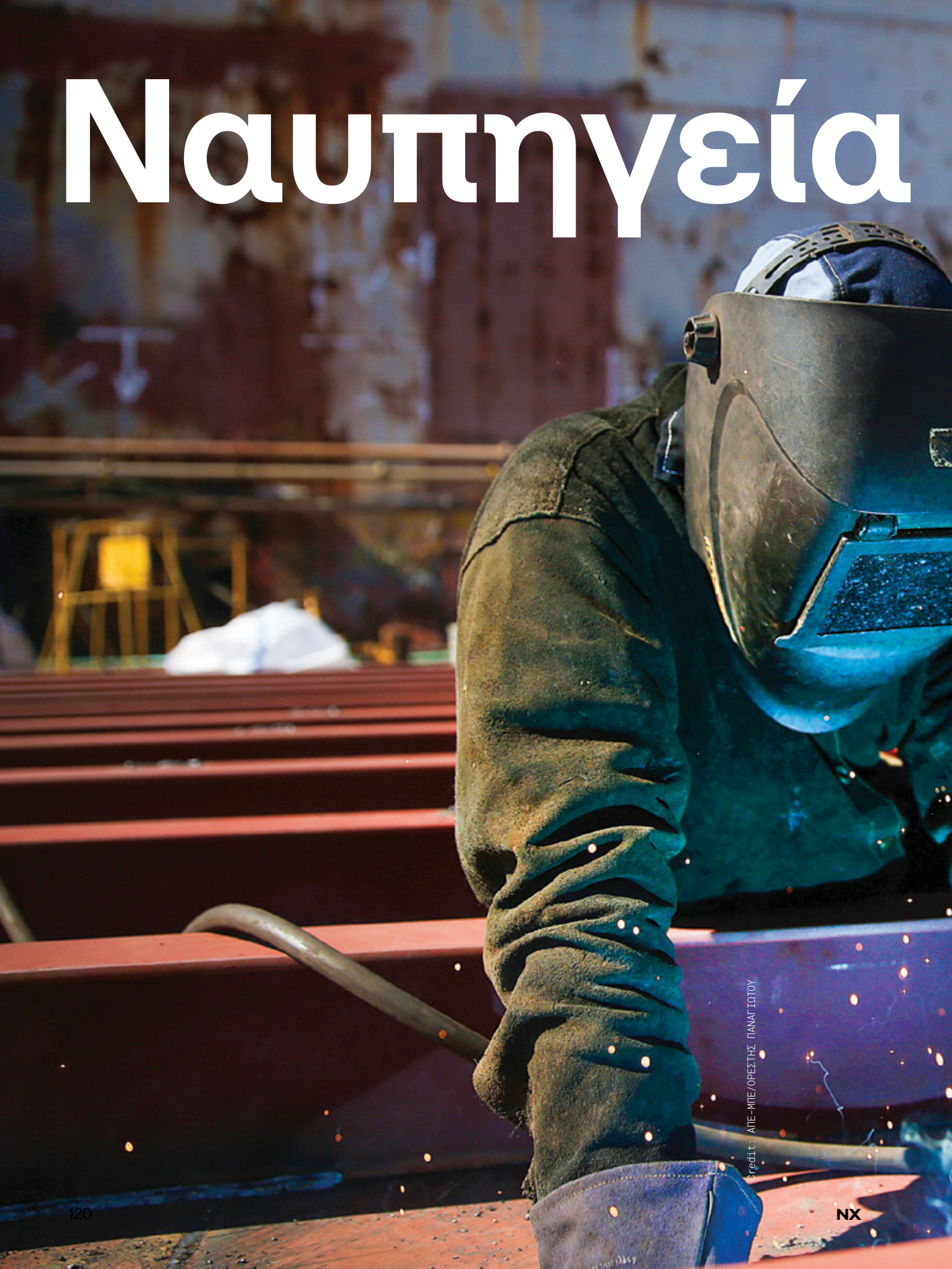
FARAD S.A. relocates its production facilities to Paiania

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.

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

www.farad.gr

Ναυπηγεία



Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΟΡΕΣΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

σε μετάβαση

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Με την ευγενική χορηγία



Η ναυπηγική βιομηχανία είναι σήμερα αντιμέτωπη με έντονες ανακατατάξεις που σχετίζονται με την τεχνολογική μετάβαση, τις γεωπολιτικές συγκρούσεις και τις ελλείψεις ανθρώπινου δυναμικού.

Στο αφιέρωμα του τεύχους Μαρτίου που ακολουθεί, υψηλόβαθμα στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών μιλούν για τις στρατηγικές επιλογές εξασφάλισης slots σε ναυπηγεία τόσο για νεοναυπηγήσεις όσο και για επισκευές υφιστάμενων πλοίων.

Παράλληλα, επικεφαλής ναυπηγείων της χώρας μας σκιαγραφούν τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, ενώ εκπρόσωποι επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της επισκευής και της συντήρησης πλοίων καταθέτουν τις απόψεις τους για τον ρόλο που θα διαδραματίσουν οι εν λόγω εταιρείες στην επόμενη ημέρα της ελληνικής ναυπηγοεπισκευής.



Τα ναυπηγεία είναι εργαλείο εθνικής ισχύος

Η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία, με την ανασύστασή της τα τελευταία χρόνια, διεκδικεί ρόλο που υπερβαίνει την παραδοσιακή δραστηριότητα των επισκευών και αγγίζει τον πυρήνα της βιομηχανικής και αμυντικής στρατηγικής της χώρας.
Ο κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης μιλά στα *Ναυτικά Χρονικά* για τη μετάβαση των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, ενός ιστορικού βιομηχανικού συγκροτήματος, από το «επισκευάζω» στο «σχεδιάζω και ναυπηγώ», για τη σύνδεση της καινοτομίας με την πραγματική παραγωγή, για τις ευρωπαϊκές στρεβλώσεις που αποκλείουν τη βαριά βιομηχανία από τα χρηματοδοτικά εργαλεία, αλλά και για τη γεωπολιτική διάσταση της ναυπηγικής ισχύος.
Σε μια συζήτηση που κινείται ανάμεσα στη βιομηχανική πολιτική και την εθνική στρατηγική, ο κ. Βαρβιτσιώτης υποστηρίζει ότι τα ναυπηγεία δεν αποτελούν απλώς παραγωγικές μονάδες, αλλά κρίσιμη υποδομή ισχύος – οικονομικής, τεχνολογικής και γεωπολιτικής.

Συνέντευξη του
κ. **Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη**,
Αντιπροέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, τ. Υπουργού και Βουλευτή,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Πόσο μακριά είναι τα ελληνικά ναυπηγεία από τη λογική του «επισκευάζω πλοία» στο «σχεδιάζω και ναυπηγώ» τεχνολογικά εξελιγμένα πλοία που ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες της αγοράς;

Η Ελλάδα δεν ξεκινά από το μηδέν. Διαθέτουμε υποδομές μοναδικές στην Ανατολική Μεσόγειο, βαριά βιομηχανική βάση και ανθρώπινο δυναμικό με βαθιά εμπειρία. Παράλληλα διαθέτουμε τη μεγαλύτερη εμπορική ναυτιλία, που διαχειρίζεται έναν μεγάλο όγκο νέων ναυπηγήσεων. Κάποιος θα πίστευε ότι αυτά απλώς αρκούν. Δυστυχώς χρειάζονται και άλλα, όπως το κατάλληλο προσωπικό, ανταγωνιστική τιμή ενέργειας, αλλά βασικά μια σταθερή εθνική στρατηγική.
Η μετάβαση στη σχεδίαση και στη ναυπήγηση σύγχρονων πλοίων απαιτεί:

- Μεταφορά τεχνογνωσίας μέσω στρατηγικών συνεργασιών.
- Επένδυση σε ψηφιακά εργαλεία, σε αναβάθμιση υποδομών και σε σύγχρονες μεθόδους παραγωγής.
- Μια σταθερή ροή έργων.

Σε ορίζοντα 5-7 ετών, με συστηματική δουλειά, θα μπορούμε να πούμε ότι ναι, είμαστε ικανοί!

Στο νέο γεωπολιτικό περιβάλλον που αναδύεται στη Νοτιοανατολική Μεσόγειο, τι ρόλο θα διαδραματίσουν τα ναυπηγεία της χώρας μας;

Η Νοτιοανατολική Μεσόγειος βρίσκεται στο επίκεντρο ενεργειακών, εμπορικών και αμυντικών εξελίξεων. Οι εξελίξεις αυτές, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η χώρα διαθέτει τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο, προσδίδουν στην ύπαρξη ισχυρής ναυπηγικής βάσης στρατηγικά χαρακτηριστικά.

Τα ναυπηγεία δεν είναι απλώς βιομηχανικές μονάδες. Είναι εργαλείο εθνικής ισχύος.
Η συνεργασία μας με το Πολεμικό Ναυτικό, η δυνατότητα υποστήριξης συμμαχικών δυνάμεων και η συμμετοχή σε ευρωπαϊκά αμυντικά σχήματα ενισχύουν τη γεωπολιτική θέση της χώρας.



Πώς η καινοτομία μετατρέπεται από ένα θεωρητικό, ερευνητικό concept σε βιομηχανικό πλεονέκτημα για ένα ναυπηγείο;

Ο κ. Προκοπίου λέει χαρακτηριστικά ότι η διάκριση ανάμεσα στην πολιτική και τις επιχειρήσεις είναι ανάμεσα στο επιθυμητό και το εφικτό. Πολλές ωραίες καινοτομίες υπάρχουν, αλλά αυτές θα πρέπει να συμβαδίζουν με την αγορά. Έτσι, η καινοτομία γίνεται πλεονέκτημα μόνο όταν:

1. Συνδέεται με πραγματική παραγγελία.
2. Υπάρχει βιομηχανική δυνατότητα ενσωμάτωσης. (Υπάρχει προοπτική εμπορικής αξιοποίησης.)
3. Υπάρχει χρηματοδοτική στήριξη για το στάδιο της ωρίμανσης.

Στον Σκαραμαγκά σήμερα επενδύουμε σε νέες τεχνολογίες. Με έχετε ακούσει να μιλάω για την ενσωμάτωση της εξυπηρέτησης των πλοίων LNG στις υπηρεσίες μας, η οποία προϋποθέτει λεπτομερή σχεδιασμό, που αποτελεί στοιχείο της καινοτομίας. Άρα η ενσωμάτωση μιας καινοτομίας δεν γίνεται με το γύρισμα ενός διακόπτη, αντίθετα απαιτεί χρόνο για τον σχεδιασμό και την ένταξή της στην παραγωγική διαδικασία. Χωρίς βιομηχανική εφαρμογή, η καινοτομία μένει θεωρία.

Παρότι η ΕΕ διαθέτει σημαντικούς πόρους για τη βιομηχανία, την άμυνα και την ενεργειακή μετάβαση, τα ναυπηγεία συχνά δεν είναι επιλέξιμα. Ποιες είναι σήμερα οι βασικές στρεβλώσεις ή θεσμικές αδυναμίες που κρατούν τα ναυπηγεία μακριά από ευρωπαϊκά κονδύλια;

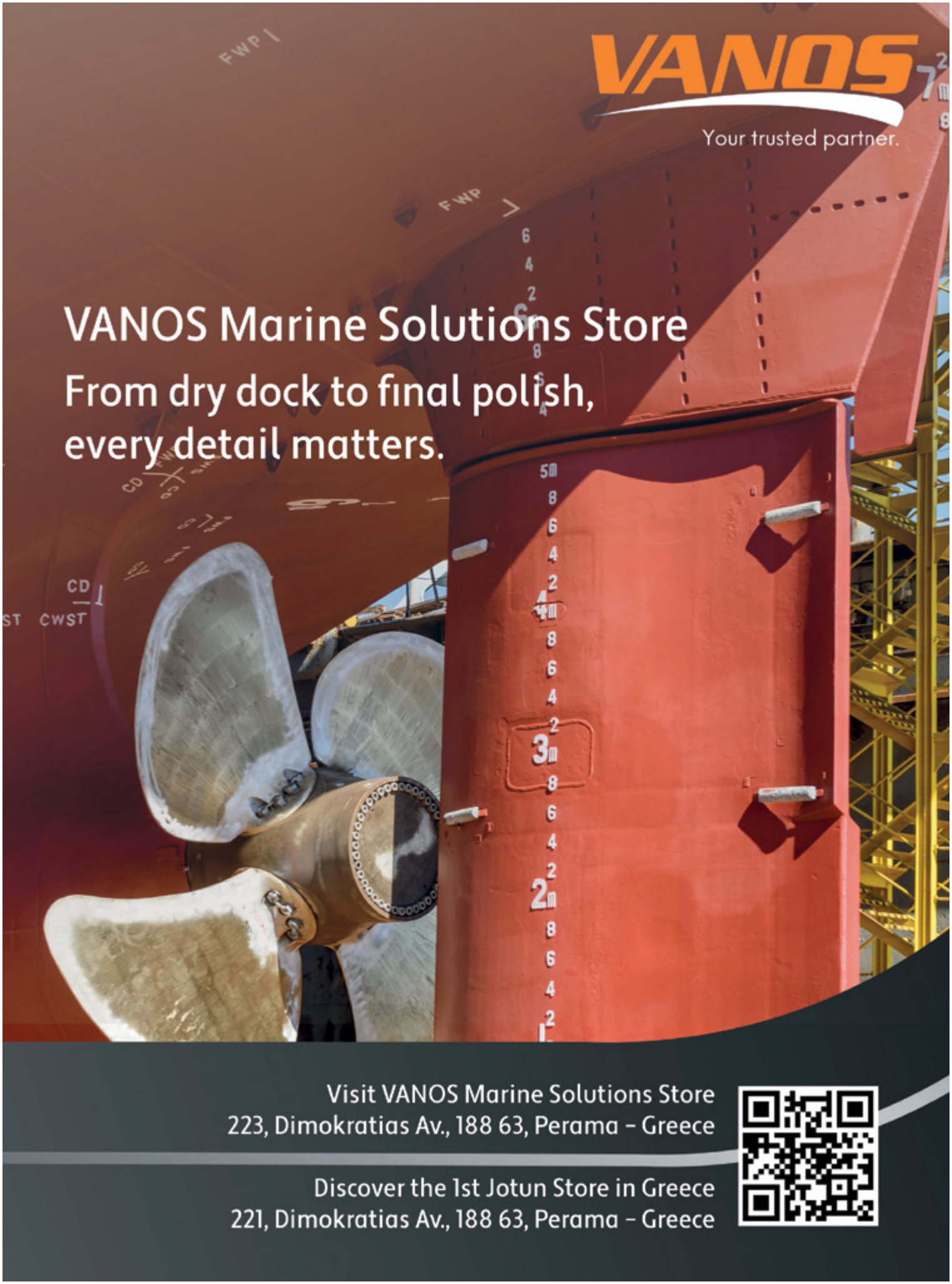
Η Ευρώπη εφήρμοσε μια καταστροφική πολιτική στα ναυπηγεία. Ανεξάρτητα από την κατάσταση που διαμορφώθηκε στην εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία (για την οποία έχει και η ΕΕ τις ευθύνες της), στην Ευρώπη σήμερα κατασκευάζεται μόνο το 5% των πλοίων ετησίως, ενώ το 2000 αυτό το ποσοστό ξεπερνούσε το 50%. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την τεχνολογική μας υστέρηση σε σχέση με τα ναυπηγεία της Ανατολής.
Ακόμα και σήμερα:

- Οι κανόνες κρατικών ενισχύσεων είναι αυστηροί.
- Τα βαριά βιομηχανικά projects δεν «κουμπώνουν» εύκολα σε οριζόντια προγράμματα.
- Η χώρα μας δεν είχε μέχρι πρόσφατα συνεκτική βιομηχανική πολιτική για τον κλάδο.

Αυτό αλλάζει, αλλά δυστυχώς αργά. Η νέα πολιτική για τη ναυπηγική βιομηχανία στην Ευρώπη ακόμα και σήμερα δεν έχει ανακοινωθεί. Και η χώρα, παρά τη σαφή διάθεση της κυβέρνησης να στηρίξει τον κλάδο, δεν έχει πραγματοποιήσει καμία σημαντική θεσμική ή οικονομική ενίσχυση του κλάδου.

Ποια βασικά βήματα πρέπει να προηγηθούν ώστε η εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία να αποκτήσει τεχνογνωσία και δυνατότητες ναυπήγησης πολεμικών πλοίων, στο πλαίσιο ενός «εθνικού πλοίου», όπως αυτό που προωθεί το Ελληνικό Κέντρο Αμυντικής Καινοτομίας (ΕΛΚΑΚ); Ποια θα ήταν τα οφέλη ειδικά για τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά;

Πριν απαντήσω στην ερώτηση, θα ήθελα


VANOS
Your trusted partner.
VANOS Marine Solutions Store
From dry dock to final polish,
every detail matters.
Visit VANOS Marine Solutions Store
223, Dimokratias Av., 188 63, Perama – Greece
Discover the 1st Jotun Store in Greece
221, Dimokratias Av., 188 63, Perama – Greece



να θυμίσω ότι, τη δεκαετία του 1990, ο Σκαραμαγκάς κατασκεύασε τις φρεγάτες ΜΕΚΟ, που ακόμη αποτελούν τα βασικά πολεμικά μας πλοία, και τις κανονιοφόρους τύπου ΜΑΧΗΤΗΣ, που σχεδιάστηκαν πλήρως στο ναυπηγείο και αποτελούν ραχοκοκαλιά του στόλου. Και βέβαια την περίοδο 2000-2015 κατασκευάστηκαν τα τρία από τα τέσσερα υποβρύχια τύπου Παπανικολής (214). Αφού το κάναμε στο παρελθόν, μπορούμε να το κάνουμε και τώρα.

Σήμερα, στα ναυπηγεία επισκευάζουμε ένα υποβρύχιο, ενώ βρισκόμαστε σε διαπραγματεύσεις για να αναλάβουμε μέρος του εκσυγχρονισμού των φρεγατών τύπου ΜΕΚΟ. Παράλληλα θα έχετε ακούσει τη γαλλική πρόταση της GROUP NAVAL για την κατασκευή τεσσάρων φρεγατών τύπου FDI (Belharra), σε περίπτωση που επιθυμεί το Πολεμικό Ναυτικό, εξ ολοκλήρου στον Σκαραμαγκά. Τέλος, ήδη έχουμε συμφωνήσει με την TKMS να συμμετάσχουμε στο πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των υποβρυχίων τύπου 214.

Όλα αυτά αποτελούν σοβαρά προγράμματα, που θα μπορέσουν να μας φέρουν σε ένα τεχνολογικό επίπεδο όπου θα μπορούσαμε να μιλάμε για μια σοβαρή ενίσχυση των βιομηχανικών και αμυντικών δυνατοτήτων μας, ώστε πράγματι να συζητάμε για εθνικά πλοία διαφόρων κατηγοριών.

Σε ποιο βαθμό η ανανέωση του ελληνικού αλλά και του ευρωπαϊκού ακτοπλοϊκού στόλου μπορεί να δημιουργήσει ευκαιρίες για τα ναυπηγεία της χώρας μας; Ποιες προϋποθέσεις πρέπει να πληρούνται ώστε αυτές οι προοπτικές να μετουσιωθούν σε έργο και επενδύσεις; Και, κατά τη γνώμη σας, η σχετική συζήτηση βρίσκεται σήμερα στη σωστή κατεύθυνση;

Παρά τις διάφορες εξαγγελίες που έχουν γίνει, δυστυχώς ο καινούργιος ακτοπλοϊκός στόλος της ΕΕ χτίζεται στην Κίνα. Θα θυμίσω ότι η Attica συμμετέχει με τη Stena Lines σε ομάδα εταιρειών που χτίζουν από κοινού μεγάλα ferryboat στην Κίνα. Άρα χρειάζεται αλλαγή πλεύσης. Το πιο σημαντικό είναι ότι η χρηματοδότηση της Ευρώπης πρέπει να συνοδεύεται και από την πιστοποίηση του made in Europe. Αλλιώς κάθε νέα κατασκευή θα πηγαίνει εκεί όπου γίνεται πιο γρήγορα, πιο φθηνά και με επάρκεια χρηματοδότησης.

Σε ποιο βαθμό υπάρχει σήμερα θεσμοθετημένη ή άτυπη συνεργασία και επικοινωνία μεταξύ των ελληνικών ναυπηγείων για ζητήματα κοινού ενδιαφέροντος; Υπάρχουν, κατά τη γνώμη σας, περιθώρια ή ανάγκη για πρωτοβουλίες που θα ενισχύσουν τον συντονισμό και την αποτελεσματικότητα του διαλόγου; Και ποιες είναι οι βασικές προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει συλλογικά ο κλάδος;

Σήμερα δεν υπάρχει κάποιος φορέας που να καλύπτει τη συνεργασία μεταξύ των ναυπηγείων. Μην ξεχνάτε ότι η κάθε επιχείρηση έχει τα δικά της χαρακτηριστικά και ο όρος «ναυπηγείο» μπορεί να καλύπτει από ένα μικρό καρνάγιο έως τη δική μας βιομηχανία. Άρα σίγουρα δεν μπορούμε να μπούμε κάτω από την ίδια ομπρέλα. Γι' αυτό, άλλωστε, η λεγόμενη ένωση ελληνικών ναυπηγείων έχει ως μέλος της μόνο μία ναυπηγική βιομηχανία. Μία, όμως, κυβερνητική πρωτοβουλία για να εκφράσουμε από κοινού απόψεις θα μας έφερνε πιο κοντά.

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



Η ναυπηγοεπισκευή για την Ελλάδα είναι δομικό συστατικό της εθνικής μας ταυτότητας και της στρατηγικής μας ισχύος

Σε μια συγκυρία όπου η ευρωπαϊκή ναυπηγοεπισκευή ισορροπεί μεταξύ της πράσινης μετάβασης, της άμυνας και του ψηφιακού μετασχηματισμού, τα Ναυπηγεία Χαλκίδας επιχειρούν να βρεθούν στον πυρήνα των εξελίξεων. Όπως δηλώνει ο Ashraf Bayoumi στη συνέντευξη που ακολουθεί, «το ESG δεν είναι μια τυπική αναφορά στον ετήσιο απολογισμό, αλλά η λειτουργική μας ταυτότητα». Κεντρικό ρόλο σε αυτή τη μετάβαση διαδραματίζει το ανθρώπινο κεφάλαιο. Για τα Ναυπηγεία Χαλκίδας, «η προσέλκυση και κυρίως η διατήρηση εργαζομένων δεν είναι θέμα μιας απλής πρόσληψης, αλλά της δημιουργίας μιας ουσιαστικής επαγγελματικής προοπτικής», με τη σύνδεση πανεπιστημίων και βιομηχανίας να αποτελεί «δομική προτεραιότητα».

Συνέντευξη του **Ashraf Bayoumi**, CEO των Ναυπηγείων Χαλκίδας, στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Τα Ναυπηγεία Χαλκίδας ανακοίνωσαν πρόσφατα μια πράσινη πρωτιά στην Ελλάδα. Πώς οι αρχές του ESG επαναπροσδιορίζουν τις στρατηγικές σας;

Η πρόσφατη «πράσινη πρωτιά» των Ναυπηγείων Χαλκίδας αποτελεί τη δικαίωση μιας στρατηγικής επιλογής ετών. Για εμάς, το ESG δεν είναι μια τυπική αναφορά στον ετήσιο απολογισμό, αλλά η λειτουργική μας ταυτότητα.

Η δέσμευσή μας εδράζεται σε ένα αυστηρό πλέγμα πιστοποιήσεων από τον Bureau Veritas. Η λειτουργία μας κατά ISO 9001 και ISO 14001 διασφαλίζει υψηλά επίπεδα διαφάνειας στην περιβαλλοντική μας διαχείριση. Παράλληλα, με το ISO 45001 θωρακίζουμε την ασφάλεια των ανθρώπων μας, ενώ η πιστοποίησή μας κατά ISO 27001 για την ασφάλεια των πληροφοριών μάς καθιστά έτοιμους για τις προκλήσεις της κυβερνοασφάλειας. Αυτά τα πρότυπα είναι το «διαβατήριό» μας για τη διεθνή αγορά, αποδεικνύοντας ότι τα Ναυπηγεία Χαλκίδας λειτουργούν με όρους απόλυτου επαγγελματισμού και αξιοπιστίας.

Πώς μετατρέπεται η καινοτομία από ένα θεωρητικό, ερευνητικό concept σε βιομηχανικό πλεονέκτημα για ένα ναυπηγείο;

Η μετάβαση από τη θεωρία στην παραγωγή είναι ίσως η μεγαλύτερη πρόκληση στη βαριά βιομηχανία. Ένα ναυπηγείο δεν είναι αποστειρωμένο εργαστήριο· είναι ένας χώρος όπου η τεχνολογία αναμετράται με ακραίες καταπονήσεις, την υγρασία, τη σκόνη και, κυρίως, την αμείλικτη πίεση του χρόνου. Η πραγματική αξία μιας καινοτομίας κρίνεται αποκλειστικά στο πεδίο των εργασιών.

Για εμάς, η καινοτομία έχει νόημα μόνο όταν μεταφράζεται σε επιχειρησιακή στόχευση, όταν δηλαδή απαντά σε συγκεκριμένα «σημεία πόνου» του πλοιοκτήτη. Αυτό απαιτεί ένα ισχυρό οικοσύστημα συνεργασιών με πανεπιστήμια και τεχνολογικούς παρόχους, αλλά πάνω απ' όλα απαιτεί επένδυση στον άνθρωπο. Η τεχνολογία από μόνη της δεν αρκεί. Χωρίς εκπαιδευμένο προσωπικό που να την εμπιστεύεται και να την εντάσσει στην καθημερινή παραγωγή,

Δεν τρέφουμε αυταπάτες. Οι προκλήσεις –γεωπολιτικές και ενεργειακές– είναι παρούσες. Όμως, η ελληνική ναυτιλία παραμένει η κορυφαία δύναμη στον κόσμο και της αξίζει μια εγχώρια επισκευαστική βάση που να ανταποκρίνεται στο μέγεθος και στις απαιτήσεις της.

ακόμα και η πιο προηγμένη επένδυση παραμένει ανενεργή.

Ποιες τεχνολογίες θεωρείτε κρίσιμες για το μέλλον της ναυπηγοεπισκευής;

Στη ναυπηγοεπισκευή, η διορατικότητα είναι σήμερα εξίσου κρίσιμη με την τεχνική επάρκεια. Είναι σαφές ότι εισερχόμαστε σε μια εποχή όπου η τεχνολογία αιχμής αποτελεί το κύριο διαφοροποιό στοιχείο μεταξύ των μονάδων που απλώς επιβιώνουν και εκείνων που πρωταγωνιστούν.

Κεντρικό ρόλο σε αυτό παίζει η ψηφιακή ενοποίηση μέσω των Digital Twins. Η δυνατότητα να διαχειριζόμαστε τα δεδομένα ενός πλοίου ψηφιακά έχει τη δυναμική να μεταβάλει ουσιαστικά την επιχειρησιακή μας ετοιμότητα. Παρακολουθούμε στενά αυτές τις εξελίξεις, καθώς η ψηφιακή προσομοίωση μπορεί να βελτιώσει θεαματικά τους χρόνους δεξαμενισμού.

Ταυτόχρονα, οι τεχνολογίες retrofitting για εναλλακτικά καύσιμα και η εγκατάσταση συστημάτων ενεργειακής αναβάθμισης είναι πλέον η νέα κανονικότητα. Σε συνδυασμό με την Additive Manufacturing (3D Printing) και την αυτοματοποιημένη ρομποτική, που υπόσχονται να αναδιατάξουν την εφοδιαστική αλυσίδα, διαμορφώνεται ένα νέο τοπίο.

Στα Ναυπηγεία Χαλκίδας σταθμίζουμε προσεκτικά κάθε νέα εφαρμογή, ώστε η ένταξή της στην παραγωγική μας διαδικασία να γίνει με τον κατάλληλο τρόπο και σε γερές βάσεις. Δεν αντιμετωπίζουμε την ψηφιακή εποχή ως αυτοσκοπό, αλλά ως εργαλείο εξέλιξης.

Παρότι η ΕΕ διαθέτει σημαντικούς πόρους για τη βιομηχανία, την άμυνα και την ενεργειακή μετάβαση, τα ναυπηγεία συχνά δεν είναι επιλέξιμα. Ποιες είναι σήμερα οι βασικές στρεβλώσεις ή θεσμικές αδυναμίες που κρατούν τα ναυπηγεία μακριά από ευρωπαϊκά κονδύλια;

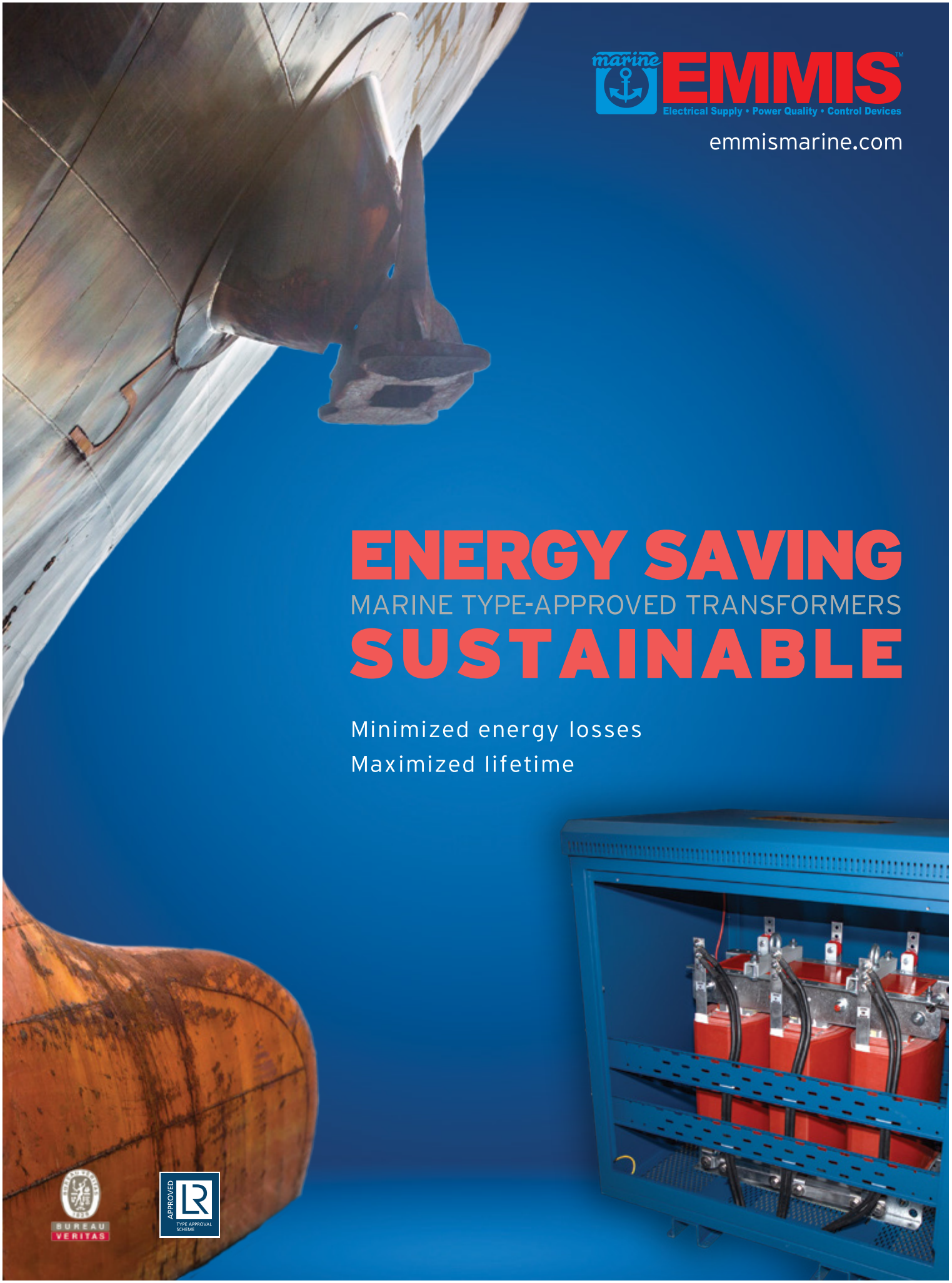
Πρόκειται για μια εμφανή αναντιστοιχία πολιτικής, η οποία στην πράξη περιορίζει τον αναγκαίο εκσυγχρονισμό των ευρωπαϊκών ναυπηγείων. Παρότι η Ευρωπαϊκή Ένωση επενδύει σημαντικούς πόρους στην πράσινη μετάβαση, στην άμυνα και στη βιομηχανική ανθεκτικότητα, τα ναυπηγεία συχνά δεν εντάσσονται στον σχεδιασμό ως στρατηγικοί εταίροι.

Η βασική θεσμική στρέβλωση έγκειται στο ότι τα ναυπηγεία αντιμετωπίζονται ακόμη κυρίως ως μονάδες βαριάς βιομηχανίας και όχι ως κόμβοι τεχνολογικής εφαρμογής, καινοτομίας και ενεργειακής μετάβασης. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να αποκλείονται από χρηματοδοτικά εργαλεία που είναι κρίσιμα για τον εκσυγχρονισμό υποδομών, τον ψηφιακό μετασχηματισμό και την υιοθέτηση πράσινων τεχνολογιών.

Την ίδια στιγμή, ο διεθνής ανταγωνισμός –ιδίως στην Ασία– στηρίζεται συστηματικά από στοχευμένες κρατικές πολιτικές. Για να διασφαλιστεί η ευρωπαϊκή αυτονομία στην άμυνα, στην ενέργεια και στη ναυτιλία, απαιτείται μια ολιστική ευρωπαϊκή στρατηγική που θα αναγνωρίζει τα ναυπηγεία ως κρίσιμες βιομηχανικές υποδομές και θα τα εντάσσει ισότιμα στους μηχανισμούς χρηματοδότησης και ανάπτυξης.

Πώς προσελκύετε και διατηρείτε εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό; Τι ρόλο παίζουν η διαρκής εκπαίδευση και η συνεργασία με πανεπιστήμια στην ανάπτυξη δεξιοτήτων;

Το ανθρώπινο δυναμικό αποτελεί την κινητήρια δύναμη των Ναυπηγείων Χαλκίδας. Σε έναν ιδιαίτερα εξειδικευμένο κλάδο, η προσέλκυση και κυρίως η διατήρηση εργαζομένων δεν είναι θέμα μιας απλής πρόσληψης, αλλά της δημιουργίας μιας ουσιαστικής επαγγελματικής προοπτικής. Η στρατηγική μας είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την τοπική κοινωνία της Εύβοιας, καθώς τα ναυπηγεία


marine EMMIS™
Electrical Supply • Power Quality • Control Devices
emmismarine.com
ENERGY SAVING
MARINE TYPE-APPROVED TRANSFORMERS
SUSTAINABLE
Minimized energy losses
Maximized lifetime
BUREAU VERITAS
APPROVED
TYPE APPROVAL SCHEME



μας αποτελούν διαχρονικά έναν βασικό πυλώνα της οικονομίας της περιοχής. Στηρίζουμε έμπρακτα τους τοπικούς εργαζομένους και τις οικογένειές τους, φιλοδοξώντας οι νέοι της Χαλκίδας και των γύρω περιοχών να βλέπουν στο ναυπηγείο έναν χώρο όπου μπορούν να χτίσουν το μέλλον τους, χωρίς να χρειαστεί να αναζητήσουν ευκαιρίες εκτός τόπου.

Γι' αυτό επενδύουμε στη διαρκή εκπαίδευση, συνδυάζοντας τη μοναδική εμπειρία των παλαιότερων τεχνιτών μας με τις ψηφιακές δεξιότητες που φέρνει η νέα γενιά μέσω των συνεργασιών μας με τα πανεπιστήμια. Η επανεκπαίδευση σε νέες μεθόδους, όπως οι πιστοποιημένες συγκολλήσεις υψηλών απαιτήσεων ή ο χειρισμός σύγχρονων συστημάτων περιβαλλοντικής τεχνολογίας, είναι συνεχής. Αναβαθμίζοντας τις δεξιότητες των ανθρώπων μας, αναβαθμίζουμε την ίδια την αξία του ναυπηγείου.

Η γέφυρα μεταξύ της ακαδημαϊκής έρευνας και της βιομηχανικής παραγωγής είναι δομική μας προτεραιότητα. Μέσα από προγράμματα πρακτικής άσκησης και ερευνητικές πρωτοβουλίες, δίνουμε στους νέους μηχανικούς την ευκαιρία να εφαρμόσουν την επιστήμη τους σε πραγματικές συνθήκες. Αυτή η αμφίδρομη σχέση –όπου το πανεπιστήμιο προσφέρει την καινοτομία και εμείς το πεδίο εφαρμογής– είναι που θα κρατήσει την ελληνική ναυπηγοεπισκευή ανταγωνιστική.

Κλείνοντας, θα ήθελα να τονίσω το εξής: η ναυπηγοεπισκευή για την Ελλάδα δεν είναι ένας απλός κλάδος της οικονομίας· είναι δομικό συστατικό της εθνικής μας ταυτότητας και της στρατηγικής μας ισχύος. Στα Ναυπηγεία Χαλκίδας, το όραμά μας για το 2030 εδράζεται σε πράξεις και μεγάλες επενδύσεις.

Η πλέον εμβληματική από αυτές είναι η δρομολογημένη αγορά και εγκατάσταση της νέας πλωτής δεξαμενής για πλοία μεγέθους Panamax, με ορίζοντα πλήρους λειτουργίας εντός του 2026. Πρόκειται για ένα ορόσημο στον αναπτυξιακό μας σχεδιασμό, που μεταβάλλει τα δεδομένα για τη μονάδα μας. Η δυνατότητα δεξαμενισμού πλοίων Panamax ενισχύει την ανταγωνιστικότητα του ναυπηγείου μας σε περιφερειακό επίπεδο και προσφέρει στη ναυτιλία μας τις υποδομές που δικαιούται εντός των ελληνικών συνόρων.

Δεν τρέφουμε αυταπάτες. Οι προκλήσεις –γεωπολιτικές και ενεργειακές– είναι παρούσες. Όμως, η ελληνική ναυτιλία παραμένει η κορυφαία δύναμη στον κόσμο και της αξίζει μια εγχώρια επισκευαστική βάση που να ανταποκρίνεται στο μέγεθος και στις απαιτήσεις της. Συνεχίζουμε, λοιπόν, να επενδύουμε στις υποδομές μας στην Αυλίδα, να στηρίζουμε την κοινωνία της Εύβοιας και να προετοιμάζουμε τους ανθρώπους μας για τις τεχνολογικές προκλήσεις του αύριο.

Στόχος μας είναι κάθε πλοίο του οποίου οι εργασίες ολοκληρώνονται στις εγκαταστάσεις μας να επιστρέφει στη δραστηριότητά του αξιόπιστο, αποδοτικό και πλήρως συμμορφωμένο με τις σύγχρονες τεχνολογικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις. Η αναβάθμιση της ελληνικής επισκευαστικής βιομηχανίας είναι μια πραγματικότητα που χτίζουμε καθημερινά με σχέδιο, επενδύσεις και συνέπεια.



PALFINGER

LIFETIME EXCELLENCE

Ανυψώνουμε τα Πρότυπα της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας

Η PALFINGER, σε συνεργασία με την ΕΛΤΡΑΚ, προσφέρει **σύγχρονες λύσεις ανύψωσης και διαχείρισης φορτίων** στη θάλασσα, σχεδιασμένες για να καλύπτουν τις πλέον **απαιτητικές επιχειρησιακές ανάγκες υπό αντίξοες συνθήκες**. Ο εξοπλισμός καταστρώματος συμπληρώνεται από **σωσίβιες λέμβους, σκάφη διάσωσης, καπόνια, βίντζια και προσκρουστήρες**, που θέτουν το πρότυπο ποιότητας και αξιοπιστίας με επίκεντρο τον άνθρωπο και τις ανάγκες του πλοίου. **Η διεθνής εμπειρία συναντά τη βαθιά γνώση της ναυτιλιακής αγοράς, διαμορφώνοντας λύσεις υψηλής αξιοπιστίας για τις προκλήσεις της σύγχρονης ναυτιλίας.**

eltrak

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

Ζωτικής σημασίας οι σχέσεις συνεργασίας πλοιοκτήτη και ναυπηγείου σε έκτακτες περιπτώσεις

Ο κ. Ασημακόπουλος υποστηρίζει ότι στις ναυπηγοεπισκευές, ιδίως σε έκτακτες περιπτώσεις, η ποιότητα, η αξιοπιστία και η στενή συνεργασία πλοιοκτήτη-ναυπηγείου υπερισχύουν του κόστους, καθώς διασφαλίζουν την εμπορική διαθεσιμότητα και τη μακροπρόθεσμη αξιοπλοΐα του πλοίου.



του **Θεόδωρου Ασημακόπουλου**,
Tanker Technical Director,
Neda Maritime Agency Co. Ltd.

Με ποιον τρόπο το τρίπτυχο «διαθεσιμότητα (availability) – ικανότητα (capability) – τιμή (cost)» καθορίζει την τελική επιλογή ναυπηγείου για τις ετήσιες ή έκτακτες επισκευές σας;

Το βασικό κριτήριο επιλογής ναυπηγείου για επισκευές είναι η τοποθεσία του πλοίου, καθώς το off hire cost για τη μετάβαση του πλοίου κενού φορτίου στο ναυπηγείο μπορεί να είναι δυσθεώρητο και ενδεχομένως να ξεπερνά το κόστος των επισκευών.

Η ποιότητα, η αξιοπιστία και η ολοκλήρωση των καθορισμένων εργασιών εντός του προβλεπόμενου χρόνου έχουν προτεραιότητα έναντι του κόστους, δεδομένου ότι το πλοίο δεξαμενίζεται κάθε πέντε χρόνια και οι εργασίες πρέπει να εκτελούνται σωστά, ώστε να διασφαλίζεται η αξιοπλοΐα του για τα επόμενα πέντε χρόνια. Λιγότερο ποιοτικές πρακτικές επισκευής μπορούν να οδηγήσουν σε παρατεταμένη παραμονή στο ναυπηγείο ή/και σε απρόβλεπτη συντήρηση μετά την αποχώρηση από τη δεξαμενή, γεγονός που θα επιφέρει σημαντικά πρόσθετα έξοδα για τους πλοιοκτήτες, καθώς και εμπορικές συνέπειες. Η διαθεσιμότητα κλινών στο ναυπηγείο που να συμβαδίζει με την προβλεπόμενη στιγμή άφιξης του πλοίου στο ναυπηγείο κρίνεται επίσης κρίσιμη.

Άλλες παράμετροι που λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαδικασία επιλογής ναυπηγείου είναι η πρόσβαση σε ανταλλακτικά, οι υποδομές, οι εγκαταστάσεις υποδοχής πετρελαιοειδών αποβλήτων και λυμάτων, η διαθεσιμότητα αντιπροσώπων κατασκευαστών εξοπλισμού και παρόχων υπηρεσιών στην περιοχή, οι τοπικοί πόροι, διάφορα θέματα εφοδιαστικής αλυσίδας, οι τοπικοί κανονισμοί και η εγγύτητα με τα γραφεία των κλάσεων.

Η φήμη του ναυπηγείου, το πελατολόγιό του και η προηγούμενη εμπειρία του διαδραματίζουν επίσης σημαντικό ρόλο κατά τη διαδικασία επιλογής για τις προκαθαρισμένες ή έκτακτες επισκευές.

Πώς επηρεάζει η αυστηροποίηση των δεικτών CII και EEXI τις αποφάσεις σας για εκτεταμένες μετασκευές (major retrofits) σε πλοία δεκαετίας έναντι της οριστικής απόσυρσης και της νέας ναυπήγησης;

Ο EEXI είναι ένα τεχνικό μέτρο που τέθηκε σε εφαρμογή το 2023 και δεν

έχει επηρεάσει περαιτέρω τα υπάρχοντα πλοία. Ο CII είναι ένα επιχειρησιακό μέτρο που τέθηκε σε εφαρμογή την ίδια περίοδο και επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από το προφίλ εμπορικής εκμετάλλευσης και λειτουργίας του πλοίου. Ο CII δεν έχει έως σήμερα σημαντικές επιπτώσεις στον κλάδο, καθώς, σε περίπτωση μη επίτευξης του στόχου, δεν επιφέρει πραγματικές εμπορικές συνέπειες και, ως εκ τούτου, δεν αποτελεί αποφασιστικό παράγοντα για την πραγματοποίηση μετασκευών με σκοπό την εξοικονόμηση ενέργειας.

Μεγάλης κλίμακας μετασκευές καθοδηγούνται από τεχνο-οικονομικούς παράγοντες και αξιολογούνται με βάση τη σκοπιμότητα της εγκατάστασης, την εξοικονόμηση κόστους καυσίμων, τη μείωση του carbon taxation και την απόδοση της επένδυσης. Οι τεχνολογίες που προσφέρουν σημαντική μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των πλοίων συνήθως συνδέονται με υψηλές κεφαλαιουχικές δαπάνες (Capex), ενώ για τα υπάρχοντα πλοία πιθανόν να απαιτείται σημαντικός χρόνος εκτός ναυλώσεων για τις εργασίες εγκατάστασης, ο οποίος μπορεί να καλυφθεί μόνο εν μέρει από έναν συνήθη δεξαμενισμό.

Η εναπομένουσα διάρκεια ζωής ενός πλοίου ηλικίας δέκα ετών μετά το δεύτερο Special survey και τον δεξαμενισμό ενδέχεται να μην επαρκεί για την απόσβεση της επένδυσης, καθιστώντας την επιλογή της μετασκευής με τέτοιες τεχνολογίες μη βιώσιμη και περισσότερο ελκυστικές τις νεοναυπηγήσεις. Ωστόσο, εάν μια εταιρεία επιλέξει να προχωρήσει σε σημαντική μετασκευή (π.χ. μετατροπή για χρήση διπλού καυσίμου, σύστημα πρόωσης με αιολική υποβοήθηση, σύστημα δέσμευσης άνθρακα), η ποιότητα των εργασιών θα είναι ο κύριος παράγοντας που θα ληφθεί υπόψη κατά τη διαδικασία επιλογής του ναυπηγείου, προκειμένου να εξασφαλιστεί η επιτυχία με τον ελάχιστο δυνατό χρόνο off hire.

Οι πράσινες λύσεις που προσφέρουν μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε μικρότερη κλίμακα, με χαμηλότερο κόστος και ταχύτερη απόδοση της επένδυσης, όπως τα drop-in biofuels, τα χρώματα χαμηλής τραχύτητας, οι μετατροπείς συχνότητας, ο φωτισμός LED κ.λπ., μπορούν να αποτελέσουν μια πιο λογική προσέγγιση για τη μείωση των εκπομπών σε ένα πλοίο ηλικίας δέκα ετών και άνω.

Ποια στρατηγική ακολουθείτε για την εξασφάλιση ναυπηγικών κλινών (availability) σε γεωγραφικά σημεία που εξυπηρετούν το trading pattern των πλοίων σας, ώστε να αποφεύγονται τα πολυήμερα ballast trips;

Η έγκαιρη διαθεσιμότητα των προτιμώμενων κλινών στο ναυπηγείο μπορεί να εξασφαλιστεί με πρότερη επικοινωνία, έως και ένα έτος πριν από την ημερομηνία που θα λάβουν χώρα οι εργασίες, μαζί με έναν προκαταρκτικό κατάλογο εργασιών, δεσμεύοντας το ναυπηγείο να συμπεριλάβει το πλοίο στο πρόγραμμά του. Καθώς πλησιάζει η περίοδος επισκευών, θα απαιτηθούν τακτικές ενημερώσεις του ναυπηγείου σχετικά με την αναμενόμενη ημερομηνία άφι-





ξης του πλοίου καθώς και προσαρμογές της ταχύτητας πλεύσης του πλοίου, όπου αυτό είναι εμπορικά εφικτό.

Το positioning του πλοίου στο σωστό μέρος τη σωστή στιγμή αποτελεί μια δύσκολη διαδικασία, που απαιτεί καλό συντονισμό μεταξύ των τμημάτων μιας εταιρείας και στενή συνεργασία και διαπραγμάτευση με τους ναυλωτές του πλοίου.

Η προηγούμενη εμπειρία, οι μακροχρόνιες σχέσεις και οι συμφωνίες επισκευών μεγάλης μερίδας του στόλου μιας εταιρείας μπορούν να συμβάλουν θετικά, παρέχοντας υπηρεσίες κατά προτεραιότητα στους πλοιοκτήτες, ενώ το ναυπηγείο επωφελείται ταυτόχρονα από πιστούς πελάτες.

Ποια είναι η στρατηγική σας για τον προγραμματισμό των δεξαμενισμών όταν οι κλειστές θαλάσσιες αρτηρίες και οι γεωπολιτικές συγκρούσεις καθιστούν αβέβαιη την έγκαιρη άφιξη του πλοίου στο ναυπηγείο;

Γεωπολιτικές συγκρούσεις ή άλλοι απρόβλεπτοι λόγοι που συνιστούν ανωτέρα βία (force majeure) για τη μη τήρηση του προγραμματισμένου χρόνου επισκευών κοινοποιούνται στο ναυπηγείο, ώστε να αναπροσαρμόσει το πρόγραμμά του με βάση την αναθεωρημένη ημερομηνία άφιξης του πλοίου. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η σχέση των πλοιοκτητών με το ναυπηγείο και η συνεργασία με τους ναυλωτές διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο σε αυτές τις περιπτώσεις.

Η επιτυχής επισκευή θα βασιστεί στον σωστό προγραμματισμό, ο οποίος περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την έγκαιρη προμήθεια και αποστολή των απαιτούμενων ανταλλακτικών/εφοδίων στον προορισμό και την εξασφάλιση των υπηρεσιών. Τα logistics για μια αλλαγή ναυπηγείου της τελευταίας στιγμής, προκειμένου διευκολυνθούν οι προσωρινοί περιορισμοί, μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά το κόστος και τη διάρκεια των επισκευών. Γι' αυτόν τον λόγο, η πρωταρχική προσέγγιση σε μια τέτοια περίπτωση θα είναι η πρόσδεση στο προβλεπόμενο ναυπηγείο όταν αυτό είναι εφικτό, ακόμα και αν απαιτείται η παράταση των πιστοποιητικών κλάσης με τη συγκατάθεση των αρμόδιων αρχών του κράτους σημαίας του πλοίου. Εάν αυτό δεν είναι εφικτό, ο προγραμματισμός για την εκτροπή του πλοίου σε άλλο ναυπηγείο θα στοχεύει στην επίτευξη της καλύτερης δυνατής ποιότητας εργασίας με ελάχιστο κόστος απόκλισης και με την ελάχιστη δυνατή επιβάρυνση για την εφοδιαστική.

Σε περιπτώσεις επειγουσών επισκευών, πόσο εφικτό είναι να βρεθεί η χρυσή τομή μεταξύ ποιότητας εργασίας και λογικού κόστους (cost) όταν η ανάγκη για άμεση επάνοδο του πλοίου στην εμπορική εκμετάλλευση είναι επιτακτική;

Εξαιρουμένων των απρόβλεπτων συμβάντων, η εφαρμογή ενός σωστά σχεδιασμένου συστήματος συντήρησης θα πρέπει, υπό κανονικές συνθήκες, να προστατεύει το πλοίο από μη προγραμματισμένες επισκευές που απαιτούν άμεση πρόσδεση ή/και βοήθεια από το ναυπηγείο. Εάν ωστόσο προκύψει τέτοια ανάγκη, ανάλογα με τη φύση των απαιτούμενων επισκευών, η κάθε εταιρεία οφείλει να απευθυνθεί στο πλησιέστερο αξιόπιστο επισκευαστικό κέντρο. Σε αυτή την περίπτωση, προτεραιότητα θα πρέπει να δοθεί στην όσο το δυνατόν ταχύτερη εμπορική διαθεσιμότητα του πλοίου, με οποιοδήποτε κόστος, καθώς οι εμπορικές συνέπειες μπορεί να είναι πολύ μεγαλύτερες για τους πλοιοκτήτες.

Η αγαστή συνεργασία εσωτερικά στην εταιρεία και εξωτερικά με τους ναυλωτές του πλοίου, τον νηογνώμονα και τους παρόχους υπηρεσιών, ανάλογα με την περίπτωση, θα είναι και πάλι ζωτικής σημασίας για την ελαχιστοποίηση του χρόνου κατά τον οποίο το πλοίο παραμένει αναύλωτο.

NAFTOSOL Ltd.
MARINE MAINTENANCE

NAVALINK Srl.
SHIP REPAIR & MAINTENANCE

40 YEARS OF TECHNICAL EXPERTISE

Two Companies One Group One Mission



COMPLETE SHIP REPAIR SOLUTIONS

// Steel & Piping
// DG & ME Overhaulings
// Riding Teams
// Drydockings in Perama & Romania

Piraeus, Black Sea & Worldwide

www.naftosol.gr
info@naftosol.gr

www.navalink.ro
office@navalink.ro

Η ναυπηγοεπισκευή στην εποχή των περιβαλλοντικών κανονισμών και της γεωπολιτικής αστάθειας

Ο κ. Βλασσόπουλος σημειώνει ότι οι κλειστές θαλάσσιες οδοί και οι γεωπολιτικές συγκρούσεις θα επηρεάσουν την επιλογή του ναυπηγείου επισκευής και θα πρέπει να επαναξιολογηθεί η ισορροπία μεταξύ διαθεσιμότητας, ικανότητας και κόστους.



του **Δημήτρη Βλασσόπουλου**,
Τεχνικού Διευθυντή της IONIC

Με ποιον τρόπο το τρίπτυχο «διαθεσιμότητα (availability) – ικανότητα (capability) – τιμή (cost)» καθορίζει την τελική επιλογή ναυπηγείου για τις ετήσιες ή έκτακτες επισκευές σας;

Τα φορτηγά πλοία και τα δεξαμενόπλοια συνήθως επισκέπτονται τα ναυπηγεία κάθε 60 μήνες ή κάθε 36 μήνες για την ενδιάμεση επιθεώρηση (όχι ετησίως). Η εξέταση και η ισορροπία των τριών παραγόντων που αναφέρθηκαν είναι δυναμική και πρέπει να αξιολογείται για κάθε περίπτωση ξεχωριστά, είτε πρόκειται για προγραμματισμένη συντήρηση είτε για έκτακτη επισκευή.

Οι παράγοντες αυτοί είναι εξαιρετικά ευαίσθητοι και τα συμπεράσματα συχνά διαφέρουν ανάλογα με τον τύπο πλοίου και τη χρονική στιγμή που γίνεται η αξιολόγηση. Επίσης, είναι σύνηθες να υπάρχουν διαφορετικά συμπεράσματα μεταξύ διαφορετικών διαχειριστών, καθώς οι προτεραιότητες κάθε εταιρείας δεν συμπίπτουν πάντα.

Πώς η αυστηροποίηση των δεικτών CII και EEXI επηρεάζει τις αποφάσεις σας για εκτεταμένες μετασκευές (major retrofits) σε πλοία δεκαετίας, έναντι της οριστικής απόσυρσης και της νέας ναυπήγησης;

Η εισαγωγή του Carbon Intensity Indicator (CII) ως μέτρου αξιολόγησης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος ενός ταξιδιού δεν εξαρτάται αποκλειστικά από το ίδιο το πλοίο. Ακόμα και το πιο αποδοτικό πλοίο στη θάλασσα μπορεί να λάβει χαμηλή βαθμολογία CII λόγω του τρόπου με τον οποίο εμπορεύεται. Αντίθετα, ο Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) αποτελεί τεχνικό μέτρο που περιορίζει την ποσότητα CO_2 που επιτρέπεται να εκπέμπει ένα πλοίο. Η συμμόρφωση συχνά επιτυγχάνεται εύκολα, για παράδειγμα μέσω περιορισμού της ισχύος της κύριας μηχανής με μια σχετικά απλή τεχνική παρέμβαση.

Η λειτουργική αποδοτικότητα αποτελούσε ανέκαθεν βασικό παράγοντα ανταγωνιστικότητας στη ναυτιλία. Πλοία με καλές επιδόσεις ταχύτητας και κατανάλωσης καυσίμου είναι, φυσικά, πιο ανταγωνιστικά σε σχέση με άλλα. Για τον λόγο αυτόν, οι τεχνικές μετασκευές (retrofits) αποτελούσαν αντικείμενο τεχνικής συζήτησης πολύ πριν οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί

γίνουν κυρίαρχο θέμα στον κλάδο. Ανεξάρτητα από την ηλικία του πλοίου, οι αποφάσεις για μετασκευές βασίζονται συνήθως σε προσεκτική αξιολόγηση του κόστους εγκατάστασης σε σχέση με την αναμενόμενη απόδοση της επένδυσης. Προτού γίνει μια τέτοιου μεγέθους οικονομική επένδυση, πρέπει να αξιολογηθεί η βιωσιμότητά της και η εναπομένουσα διάρκεια ζωής του πλοίου.

Ποια στρατηγική ακολουθείτε για την εξασφάλιση ναυπηγικών κλινών (availability) σε γεωγραφικά σημεία που εξυπηρετούν το trading pattern των πλοίων σας, ώστε να αποφεύγονται τα πολυήμερα ballast trips;

Οι ημερομηνίες κατά τις οποίες ένα πλοίο πρέπει να επισκεφθεί ένα ναυπηγείο για τις συνήθεις επισκευές είναι γνωστές πέντε χρόνια νωρίτερα. Απαιτείται στενή συνεργασία μεταξύ του εμπορικού τμήματος μιας ναυτιλιακής εταιρείας και του τεχνικού τμήματος για να διασφαλιστεί ότι η γεωγραφική περιοχή στην οποία το πλοίο θα εκφορτώσει το τελευταίο του φορτίο είναι κοντά στην περιοχή όπου βρίσκεται το ναυπηγείο. Η κράτηση στο ναυπηγείο γίνεται μήνες πριν από την άφιξη του πλοίου, έτσι ώστε και το ίδιο το ναυπηγείο να έχει προγραμματίσει την επικείμενη επισκευή και να έχει διασφαλίσει την επαρκή στελέχωσή του.

Ποια είναι η στρατηγική σας για τον προγραμματισμό των δεξαμενισμών όταν οι κλειστές θαλάσσιες αρτηρίες και οι γεωπολιτικές συγκρούσεις καθιστούν αβέβαιη την έγκαιρη άφιξη του πλοίου στο ναυπηγείο;

Ο καλός σχεδιασμός και η συνεργασία μεταξύ του εμπορικού τμήματος μιας ναυτιλιακής εταιρείας και του τεχνικού τμήματος είναι απαραίτητα στοιχεία ώστε να ληφθούν υπόψη τυχόν εμπόδια που θα μπορούσαν να προκύψουν κατά τη διάρκεια του τελευταίου δρομολογίου ενός πλοίου πριν από την επισκευή του. Οι κλειστές θαλάσσιες οδοί και οι γεωπολιτικές συγκρούσεις θα επηρεάσουν την επιλογή του ναυπηγείου επισκευής και θα πρέπει να επαναξιολογηθεί η ισορροπία μεταξύ διαθεσιμότητας, ικανότητας και κόστους.

Σε περιπτώσεις επειγουσών επισκευών, πόσο εφικτό είναι να βρεθεί η χρυσή τομή μεταξύ ποιότητας εργασίας και λογικού κόστους (cost) όταν η ανάγκη για άμεση επάνοδο του πλοίου στην εμπορική εκμετάλλευση είναι επιτακτική;

Για μια επείγουσα επισκευή, οι προτεραιότητες κατά την αξιολόγηση των επιλογών επισκευής είναι πολύ διαφορετικές από μια συνήθη επισκευή. Κρίσιμης σημασίας είναι το πλοίο να επιστρέψει σε εμπορική εκμετάλλευση, κάτι που μπορεί να δικαιολογεί την επιλογή ενός ακριβότερου ναυπηγείου.

Πώς κρίνετε τις προοπτικές της ναυπηγοεπισκευής στην Ελλάδα;

Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας είναι ιδανική για τα πλοία που δραστηριοποιούνται στον Ατλαντικό Ωκεανό και στη Μεσόγειο. Επιπλέον, η γεωπολιτική κρίση που αντιμετωπίζουν αυτή τη στιγμή περιοχές όπως η Μαύρη Θάλασσα έθεσε τα ελληνικά ναυπηγεία σε πλεονέκτημα, καθώς είναι πιθανό να αξιολογηθεί από τρίτους φορείς το τελευταίο λιμάνι εκφόρτωσης του πλοίου και η απασχόλησή του μετά από μια επισκευή.



Η επιλογή ναυπηγείου αποτελεί μια πολυπαραγοντική και σύνθετη διαδικασία

Ο κ. Λώζος τονίζει ότι στη σύγχρονη ναυτιλία η επιλογή ναυπηγείου για επισκευές έχει μετατραπεί σε στρατηγική απόφαση, όπου το τρίπτυχο «διαθεσιμότητα-ικανότητα-κόστος» αποτελεί μέρος μιας σύνθετης εξίσωσης.



του **Γιώργου Λώζου**,
Fleet Director, Universal Shipping Alliance & Universal Tankers Corporation (UTC)

Με ποιον τρόπο το τρίπτυχο «διαθεσιμότητα (availability) – ικανότητα (capability) – τιμή (cost)» καθορίζει την τελική επιλογή ναυπηγείου για τις ετήσιες ή έκτακτες επισκευές σας;

Το τρίπτυχο «διαθεσιμότητα (availability) – ικανότητα (capability) – κόστος (cost)» αποτελεί αναμφίβολα τον βασικό άξονα πάνω στον οποίο στηρίζεται η τελική επιλογή ναυπηγείου για ετήσιες ή έκτακτες επισκευές. Ωστόσο, στην πράξη, αυτή η απόφαση δεν περιορίζεται αποκλειστικά σε αυτά τα τρία κριτήρια, καθώς υπάρχουν και άλλες, εξίσου κρίσιμες παράμετροι, που επηρεάζουν άμεσα την αποτελεσματικότητα, το ρίσκο και το συνολικό κόστος της επισκευής. Ενδεικτικά, σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν:

- Οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες, καθώς ακραίες θερμοκρασίες, υψηλή υγρασία ή έντονο ψύχος μπορούν να επηρεάσουν τόσο την ποιότητα των εργασιών όσο και τον χρόνο αποπεράτωσής τους.
- Η ποιότητα των παρεχόμενων εργασιών, η οποία μπορεί να παρουσιάζει σημαντικές αποκλίσεις ακόμα και μεταξύ ναυπηγείων της ίδιας γεωγραφικής περιοχής.
- Η εμπορική σχέση μεταξύ ναυπηγείου και διαχειρίστριας εταιρείας, όπου μια μακροχρόνια και δοκιμασμένη συνεργασία συχνά λειτουργεί υπέρ της επιλογής συγκεκριμένης γιάρδας.
- Η απόσταση του ναυπηγείου από τους λιμένες τελευταίας εκφόρτωσης ή επόμενης φόρτωσης, παράγοντας που επηρεάζει άμεσα το κόστος καυσίμων, το off-hire και το συνολικό repositioning του πλοίου.
- Η πραγματική χωρητικότητα (capacity) του ναυπηγείου, δηλαδή το αν διαθέτει επαρκή διαθεσιμότητα πόρων ή αν βρί-

σκεται σε κατάσταση υπερπληρότητας.

Συνεπώς, η επιλογή ναυπηγείου αποτελεί μια πολυπαραγοντική και σύνθετη διαδικασία, η οποία απαιτεί προσεκτικό προγραμματισμό και ολιστική αξιολόγηση όλων των ανωτέρω παραμέτρων, με στόχο τη βέλτιστη τεχνική και οικονομική έκβαση της επισκευής.

Πώς επηρεάζει η αυστηροποίηση των δεικτών CII και EEXI τις αποφάσεις σας για εκτεταμένες μετασκευές (major retrofits) σε πλοία δεκαετίας, έναντι της οριστικής απόσυρσης και της νέας ναυπήγησης;

Η αυστηροποίηση των δεικτών CII και EEXI επηρεάζει καθοριστικά τη στρατηγική λήψης αποφάσεων σχετικά με το αν ένα πλοίο δεκαετίας θα υποβληθεί σε εκτεταμένες μετασκευές (major retrofits) ή αν θα οδηγηθεί σε οριστική απόσυρση και αντικατάσταση μέσω νέας ναυπήγησης.

Τα major retrofits, και ειδικότερα εκείνα που επηρεάζουν δραστικά τους δείκτες ενεργειακής απόδοσης του πλοίου –όπως η εγκατάσταση energy saving devices, premium antifouling, air lubrication κ.ά.– συνεπάγονται σημαντικές κεφαλαιουχικές δαπάνες (CAPEX) για τον πλοιοκτήτη. Παρότι το κόστος αυτών των παρεμβάσεων δεν είναι σταθερό και εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, στην πράξη σπανίως υπερβαίνει το 10% της εμπορικής αξίας του πλοίου, πάντοτε σε συνάρτηση με τον τύπο και την ηλικία του. Αντιθέτως, η επιλογή της νέας ναυπήγησης αποτελεί μια σαφώς ακριβότερη λύση σε σχέση με την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου πακέτου major retrofits σε ένα πλοίο δεκαετίας, τόσο από πλευράς αρχικού κόστους όσο και από πλευράς χρονικού ορίζοντα υλοποίησης.

Κατά συνέπεια, η απόφαση για την πραγματοποίηση εκτεταμένων μετασκευών είναι πρωτίστως εμπορική και άρρηκτα συνδεδεμένη με τις μελλοντικές συνθήκες της ναυλαγοράς, καθώς και με την εναπομένουσα οικονομική ζωή του πλοίου. Εφόσον τα αναμενόμενα οικονομικά οφέλη από τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης δύνανται να αποσβεστούν εντός του υπόλοιπου κύκλου ζωής του πλοίου, τότε η επένδυση σε major retrofits καθίσταται λογική και βιώσιμη επιλογή· διαφορετικά, η απόσυρση και η αντικατάσταση μέσω νέας ναυπήγησης ενδέχεται να αποτελούν τη βέλτιστη λύση.

Ποια στρατηγική ακολουθείτε για την εξασφάλιση ναυπηγικών κλινών (availability) σε γεωγραφικά σημεία που εξυπηρετούν το trading pattern των πλοίων σας, ώστε να αποφεύγονται τα πολυήμερα ballast trips;

Η στρατηγική μας για την εξασφάλιση ναυπηγικών κλινών βασίζεται στον έγκαιρο προγραμματισμό και στη στενή σύνδεση της τεχνικής λειτουργίας με το trading pattern του στόλου. Στόχος είναι η επιλογή ναυπηγείων σε γεωγραφικά σημεία που ελαχιστοποιούν ballast trips, off-hire και κόστος repositioning.

Στα πλοία που είναι χρονοναυλωμένα, οι δεξαμενισμοί πραγματοποιούνται συνήθως σε προκαθορισμένες ημερομηνίες, γεγονός που επιτρέπει στο γραφείο να δεσμεύει ναυπηγικές κλίνες αρκετούς μήνες νωρίτερα, σε περιοχές που εξυπηρετούν το προβλεπόμενο trading. Αυτό προσφέρει μεγαλύτερη προβλεψιμότητα τόσο στο availability όσο και στο κόστος. Αντίθετα, στα πλοία που δραστηριοποιούνται στη spot αγορά, η στρατηγική είναι πιο ευέλικτη. Εκεί μπορεί να ληφθεί απόφαση για δεξαμενισμό ακόμα και last-minute, εφόσον το πλοίο βρεθεί σε κατάλληλη γεωγραφική περιοχή με διαθέσιμο και ανταγωνιστικό ναυπηγείο και οι εμπο-



Οι προοπτικές της ναυπηγοεπισκευής στην Ελλάδα εμφανίζονται ιδιαίτερα θετικές, ιδίως μετά από μια μακρά περίοδο στασιμότητας. Η εξέλιξη αυτή οφείλεται στην αναδιάρθρωση ιστορικών ναυπηγείων, στην προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων και στην αυξημένη ζήτηση για επισκευές πλοίων.

ρικές συνθήκες καθιστούν συμφέρουσα την προσωρινή απόσυρσή του από την αγορά.

Σε κάθε περίπτωση, η ύπαρξη μακροχρόνιων συνεργασιών με επιλεγμένα ναυπηγεία σε βασικούς κόμβους μάς δίνει πρόσβαση σε availability και την απαραίτητη ευελιξία, ώστε οι δεξαμενισμοί να ενσωματώνονται ομαλά στη συνολική εμπορική στρατηγική του στόλου.

Ποια είναι η στρατηγική σας για τον προγραμματισμό των δεξαμενισμών όταν οι κλειστές θαλάσσιες αρτηρίες και οι γεωπολιτικές συγκρούσεις καθιστούν αβέβαιη την έγκαιρη άφιξη του πλοίου στο ναυπηγείο;

Όπως αναφέρθηκε στην πρώτη ερώτηση, η επιλογή ενός ναυπηγείου είναι μια πολυδιάστατη διαδικασία. Στο σημείο αυτό, ήθελα να επισημάνω ότι ένα από τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά –εάν όχι το σημαντικότερο– ενός αποτελεσματικού πλοιοδιαχειριστή είναι η προσαρμοστικότητα σε ευμετάβλητες συνθήκες.

Σε περιπτώσεις γεωπολιτικών συγκρούσεων ή κλειστών θαλάσσιων αρτηριών, η στρατηγική μας βασίζεται στη στενή και συνεχή συνεργασία των εμπορικών και τεχνικών τμημάτων, ώστε οι αποφάσεις για dry-docking να λαμβάνονται με πλήρη εικόνα τόσο του επιχειρησιακού όσο και του εμπορικού ρίσκου. Ο δεξαμενισμός δεν αντιμετωπίζεται ως σταθερό γεγονός, αλλά ως ευέλικτο χρονικό και γεωγραφικό παράθυρο, με εναλλακτικές επιλογές ναυπηγείων και προσαρμογή του planning ανάλογα με τις εξελίξεις.

Με αυτόν τον τρόπο, η εταιρεία μπορεί να ανταποκρίνεται έγκαιρα στις νέες συνθήκες, διασφαλίζοντας τη συμμόρφωση, την επιχειρησιακή συνέχεια και τον περιορισμό του εμπορικού κόστους.

Σε περιπτώσεις επειγουσών επισκευών, πόσο εφικτό είναι να βρεθεί η χρυσή τομή μεταξύ ποιότητας εργασίας και λογικού κόστους (cost) όταν η ανάγκη για άμεση επάνοδο του πλοίου στην εμπορική εκμετάλλευση είναι επιτακτική;

Η απάντηση είναι πράγματι σύνθετη, καθώς σε περιπτώσεις επειγουσών επισκευών ο χρόνος λειτουργεί ως καθοριστικός παράγοντας κόστους. Η χρυσή τομή μεταξύ ποιότητας και λογικού κόστους μπορεί να επιτευχθεί μόνο όταν συντρέξουν συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

Στην πράξη, αυτό μεταφράζεται στην ταυτόχρονη ύπαρξη διαθέσιμου ναυπηγείου ή συνεργείου, με αποδεδειγμένη τεχνογνωσία σε αντίστοιχες επισκευές, σε γεωγραφική εγγύτητα με το πλοίο και με άμεση διαθεσιμότητα ανταλλακτικών. Όταν κάποιος από αυτούς τους παράγοντες απουσιάζει, το κόστος είτε αυξάνεται είτε μετακυλίεται σε ρίσκο ποιότητας ή χρόνου.

Γι’ αυτόν τον λόγο, οι επείγουσες επισκευές απαιτούν γρήγορη αλλά τεκμηριωμένη λήψη αποφάσεων, με στενή συνεργασία τεχνικού και εμπορικού τμήματος, ώστε η επιτάχυνση της επιστροφής του πλοίου στην αγορά να μη γίνει εις βάρος της αξιοπιστίας και της μακροπρόθεσμης απόδοσής του.

Πώς κρίνετε τις προοπτικές της ναυπηγοεπισκευής στην Ελλάδα;

Οι προοπτικές της ναυπηγοεπισκευής στην Ελλάδα εμφανίζονται ιδιαίτερα θετικές, ιδίως μετά από μια μακρά περίοδο στασιμότητας. Η εξέλιξη αυτή οφείλεται στην αναδιάρθρωση ιστορικών ναυπηγείων, στην προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων και στην αυξημένη ζήτηση για επισκευές πλοίων.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία, ο αριθμός των πλοίων που επισκευάστηκαν το 2025 είναι περίπου τριπλάσιος σε σύγκριση με αυτόν πριν από δέκα χρόνια, γεγονός που καταδεικνύει τη δυναμική ανάκαμψη του κλάδου.

Σημαντικό πλεονέκτημα αποτελεί η στρατηγική γεωγραφική θέση της Ελλάδας, σε συνδυασμό με τη θεαματική ανάπτυξη του λιμένα Πειραιώς, ο οποίος τα τελευταία χρόνια προσελκύει αυξανόμενο αριθμό πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Παρά τη θετική πορεία, ο ανταγωνισμός από τα ναυπηγεία της Τουρκίας και της περιοχής της Μαύρης Θάλασσας παραμένει έντονος, με τα επίπεδα τιμών να είναι σε μεγάλο βαθμό συγκρίσιμα με εκείνα της Ελλάδας. Αντίθετα, δεν είναι εφικτή η ουσιαστική σύγκριση με τα ναυπηγεία της Ασίας, λόγω των σημαντικά χαμηλότερων τιμών που επικρατούν εκεί.

Τέλος, λαμβάνοντας υπόψη την παγκόσμια άνθηση του yachting, εκτιμώ ότι τα ελληνικά ναυπηγεία δύνανται να διαδραματίσουν πρωταγωνιστικό ρόλο στον τομέα της ναυπηγοεπισκευής, ιδίως των mega/super yachts, στο εγγύς μέλλον.

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

Οι ελλείψεις εργατικού δυναμικού, σημαντική πρόκληση για τα ναυπηγεία της Ασίας

Ο κ. Σαρρής παρατηρεί ελλείψεις εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού στα ναυπηγεία τόσο της Ασίας όσο και της Ευρώπης.



του **Βασίλη Σαρρή**,
Technical Manager,
Chartworld Shipping Corporation

Πόσο εύκολη είναι σήμερα η εξασφάλιση slots σε κορυφαία ναυπηγεία και ποιες στρατηγικές κινήσεις ακολουθείτε ως προς αυτή την κατεύθυνση; Ως εταιρεία θα εξετάζατε την επιλογή νέων ναυπηγείων σε χώρες της Ασίας, όπως η Ινδία ή το Βιετνάμ, και υπό ποιες προϋποθέσεις;

Η εξασφάλιση των slots στα ναυπηγεία δεν είναι κάτι εύκολο σήμερα. Υπάρχουν όμως ευκαιρίες στην Κίνα που αναδύονται είτε από resales των συμβάσεων ναυπήγησης είτε από slots που τα ναυπηγεία κρατούν, προτού τα καταστήσουν διαθέσιμα στην αγορά όποτε αυτά το αποφασίσουν. Βέβαια, η τελευταία μέθοδος συνήθως ενέχει ορισμένα επιπλέον premiums, που οι πλοιοκτήτες καλούνται να καταβάλουν για να εξασφαλίσουν τα slots και να παραλάβουν τα πλοία τους νωρίτερα.

Σε ό,τι αφορά τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας και της Ιαπωνίας, η εξασφάλιση των slots είναι ακόμα πιο δύσκολη για διάφορους λόγους, όπως για παράδειγμα η έλλειψη εργατικού δυναμικού, οπότε οι επιλογές μας ως προς τη χώρα ναυπήγησης περιορίζονται στην Κίνα.

Στο δεύτερο ερώτημά σας, τόσο το Βιετνάμ όσο και οι Φιλιππίνες δεν αποτελούν νέες αγορές στον χώρο των ναυπηγήσεων, απλώς τα ναυπηγεία και κατ' επέκταση τα διαθέσιμα slots είναι πιο περιορισμένα στις χώρες αυτές. Οπότε, ούτε και εκεί είναι εύκολο να εξασφαλίσει κανείς ναυπηγικές κλίνες. Το μεγαλύτερο ναυπηγείο του Βιετνάμ, Vinashin, ανήκει εν μέρει στην HD Hyundai. Με τη μεταφορά τεχνογνωσίας στο Βιετνάμ από την HD Hyundai, το μεγαλύτερο ναυπηγείο της χώρας δύναται να κατασκευάσει πλοία ποιοτικά εφάμιλλα με αυτά της Νότιας Κορέας. Βασικό μειονέκτημα για το Βιετνάμ παραμένει το εργατικό δυναμικό και ο περιορισμένος αριθμός των slots, ο οποίος προς το παρόν δεν προβλέπεται να ενισχυθεί.

Επιπροσθέτως, σημαντικές προσπάθειες για την ενίσχυση της ναυπηγικής τους δυναμικότητας καταβάλλουν η Ινδία και η Σαουδική Αραβία. Επί του παρόντος θα διατηρήσουμε ως εταιρεία στάση αναμονής και δεν θα προβούμε άμεσα σε κάποια συμφωνία με τα συγκεκριμένα ναυπηγεία.

Ένα άλλο αδιαπραγμάτευτο ζήτημα για την επιλογή του ναυπηγείου είναι το portfolio που διαθέτει, δηλαδή τι πλοία έχει κατασκευάσει στο παρελθόν. Δεν θα ήταν σοφή επιλογή να κατασκευάσει κανείς ένα δεξαμενόπλοιο ή ένα LPG carrier σε ένα ναυπηγείο το οποίο δεν εξειδικεύεται στην κατασκευή πλοίων αυτού του είδους.

Ποια τεχνικά χαρακτηριστικά θεωρείτε αδιαπραγμάτευτα (non-negotiable) κατά τη διαπραγμάτευση των technical specifications με το ναυπηγείο; Ποια τεχνική παράμετρος θα καθορίσει την επιλογή ναυπηγείου περισσότερο από την τιμή στο άμεσο μέλλον;

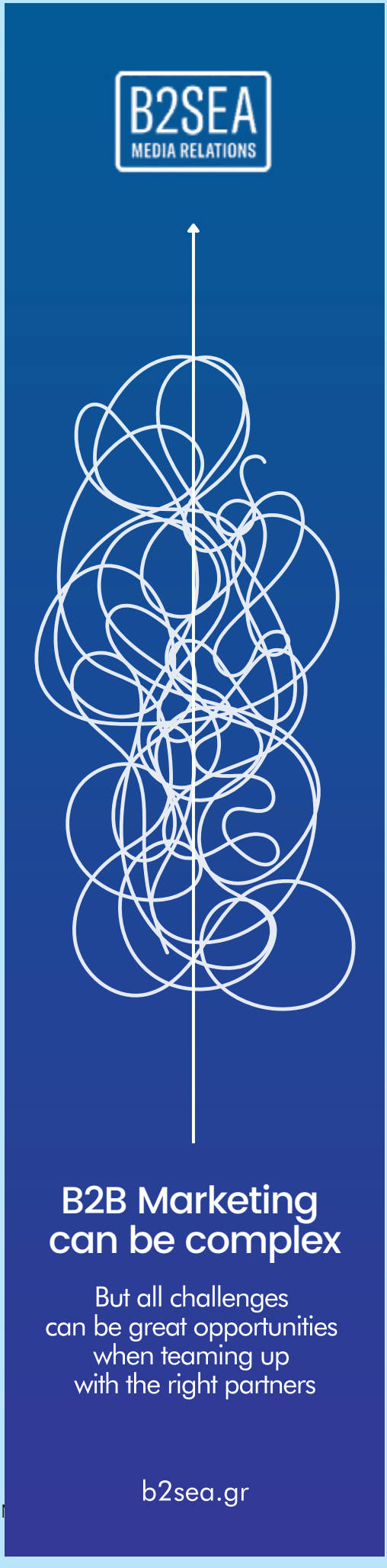
Η ποιότητα πάντοτε διαδραματίζει σημαίνοντα ρόλο και συγχρόνως αποτελεί βασικό κριτήριο για την επιλογή των ναυπηγείων όπου θα κατασκευάσουμε τα πλοία μας. Δηλαδή, δεν θα επιλέξουμε ένα ναυπηγείο «β΄ διαλογής» απλώς και μόνο επειδή είναι πιο ανταγωνιστικό στο κόστος κατασκευής. Ένα άλλο αδιαπραγμάτευτο ζήτημα για την επιλογή του ναυπηγείου είναι το portfolio που διαθέτει, δηλαδή τι πλοία έχει κατασκευάσει στο παρελθόν. Δεν θα ήταν σοφή επιλογή να κατασκευάσει κανείς ένα δεξαμενόπλοιο ή ένα LPG carrier σε ένα ναυπηγείο το οποίο δεν εξειδικεύεται στην κατασκευή πλοίων αυτού του είδους.

Αναφορικά με τα τεχνικά χαρακτηριστικά, μεγάλη έμφαση δίνουμε στο θέμα του μηχανολογικού/τεχνικού εξοπλισμού του πλοίου. Το after-sale service είναι επίσης σημαντικό, όπως και οτιδήποτε αφορά την επιλογή μηχανημάτων/makers κ.λπ. από πλευράς του ναυπηγείου.

Πόσο κρίσιμη θεωρείτε τη φυσική παρουσία των site team για τις ναυπηγήσεις πλοίων;

Η παρουσία ενός site team στο ναυπηγείο είναι καθοριστική, γι' αυτό για εμάς είναι αδιαπραγμάτευτη. Ιδιαίτερα στην Κίνα, θεωρώ ότι το να κατασκευάσει μια εταιρεία ένα πλοίο χωρίς να διαθέσει δικό της site team για την παρακολούθηση της ναυπήγησης σε όλα τα στάδια συνιστά σοβαρή παράβλεψη, ειδικά για τη διαδικασία του coating. Ακόμη, θεωρώ ότι είναι σημαντικό μια εταιρεία να διαθέτει το δικό της «in-house» site team και να μην εμπιστεύεται τρίτους που παρέχουν τη συγκεκριμένη υπηρεσία.

Μιλώντας για τις άλλες ναυπηγικές χώρες, όπως η Ιαπωνία, υπάρχει ένα περιθώριο εφησυχασμού, αλλά ακόμα και εκεί, για τη διαδικασία του coating, η παρουσία ενός site team για την επίβλεψη είναι σημαντική.





Με βάση την εμπειρία σας, πώς διαχειρίζονται τα ασιατικά ναυπηγεία τις ελλείψεις ανθρώπινου δυναμικού; Θεωρείτε ότι είναι δυνατή η μεταφορά τεχνογνωσίας για βασικές εργασίες (π.χ. welding, piping, commissioning) από τις παλαιότερες στις νεότερες γενιές εργαζομένων;

Οι ελλείψεις εργατικού δυναμικού είναι κάτι το οποίο συναντάμε ακόμα και στην Κίνα. Το φαινόμενο εντείνεται στις εργασίες επισκευών των πλοίων, λόγω της φύσης τους και των συνθηκών που επικρατούν εκεί. Εξακολουθεί όμως το φαινόμενο να ισχύει και για την αγορά των νεότευκτων.

Σε άλλες χώρες της Ασίας, η κατάσταση είναι ακόμα πιο δυσχερής, και ιδιαίτερα στη Νότια Κορέα, όπου τα ναυπηγεία της χώρας αδυνατούν να προσελκύσουν νέους επαγγελματίες. Μάλιστα, οι νέοι θεωρούν ακόμα και τις θέσεις εργασίας στα γραφεία των ναυπηγείων «βαριές και ανθυγιεινές», στρέφοντας τα βλέμματά τους προς άλλες επαγγελματικές διεξόδους.

Υπάρχει ουσιαστικό περιθώριο επιστροφής για εξειδικευμένες ναυπηγήσεις σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία;

Δεν θεωρώ ορατό το ενδεχόμενο ουσιαστικής επιστροφής των ευρωπαϊκών ναυπηγείων στις ναυπηγήσεις μαζικής παραγωγής.

Άλλωστε, οι προκλήσεις των ναυπηγείων που συνδέονται με τις ελλείψεις του εργατικού δυναμικού στην Ευρώπη είναι ακόμα πιο έντονες. Μονάδες σε χώρες με παράδοση στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, όπως η Πολωνία, η Ρουμανία και η Βουλγαρία, δεν μπορούν να εξασφαλίσουν τον απαιτούμενο αριθμό εργαζομένων. Ως εκ τούτου, η έλλειψη εργατικού δυναμικού αποτελεί βασικό αποτρεπτικό παράγοντα προκειμένου πλοιοκτήτες να εμπιστευτούν τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία για νέες κατασκευές.

Όμως και το κόστος κατασκευής αποτελεί ένα εξίσου μεγάλο πρόβλημα, εκτός και αν πρόκειται για εξειδικευμένα πλοία. Αν πρόκειται για πλοία ευρείας παραγωγής, όπως containerships, δεξαμενόπλοια και bulk carriers, ακόμα και αν παραβλέψουμε το πρόβλημα της έλλειψης ανθρώπινου δυναμικού, το κόστος κατασκευής είναι υπερβολικά μεγάλο και ασύμφορο. Οπότε, δεν πιστεύω ότι θα αναβιώσει στο εγγύς μέλλον η ναυπηγική βιομηχανία της Ευρώπης. Ακόμα πιο δύσκολη είναι η αναβίωση της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Αμερική, ανεξάρτητα από το περίφημο πρόγραμμα του Προέδρου Τραμπ «Make American Shipbuilding Great Again», του οποίου οι απαιτήσεις καθιστούν το κόστος κατασκευής ενός πλοίου στις ΗΠΑ δυσπρόσιτο.

Η τεχνογνωσία και οι υποδομές υφίστανται, επισκιάζονται όμως από τις προαναφερθείσες προκλήσεις. Ακόμα και στην περίπτωση που τα ναυπηγεία, προκειμένου να επιλύσουν το ζήτημα των ελλείψεων, προσλάβουν αλλοδαπούς, οι τοπικές νομοθεσίες αναφορικά με τη μισθοδοσία τους καθιστούν το κόστος κατασκευής ασύμφορο.







C&A CONTROLS & AUTOMATION STAVROS KASSIDIARIS S.A.

CONTROLS & AUTOMATION

SELECTRON S.A.

RESEARCH & DEVELOPMENT IN ELECTROMECHANICAL SYSTEMS

MANTANCO S.A.

INDUSTRIAL & SHIPPING AUTOMATION

C&A CONSTRUCTION & ARCHITECTURE

BUILDING SOLUTIONS

C&A COOL & ACTIVE M.C.P.Y.

LUXURY YACHT CHARTERS



Innovating the Seas and Industry

C&A GROUP

STAVROS KASSIDIARIS GROUP

www.kassidiaris.gr

Στρατηγική επιλογή ναυπηγείων Προκλήσεις, τεχνογνωσία και ανταγωνισμός

Ο κ. Κωνσταντινίδης επισημαίνει ότι, με δεδομένα τα πλήρη orderbook στα μεγάλα ναυπηγεία της Ασίας, ο έγκαιρος σχεδιασμός συνιστά απολύτως απαραίτητο στοιχείο για την επιτυχία κάθε επενδυτικού πλάνου.



του **Νίκου Κωνσταντινίδη**,
Newbuilding Director,
Laskaridis Shipping Co. Ltd.

Πόσο εύκολη είναι σήμερα η εξασφάλιση slots σε κορυφαία ναυπηγεία και ποιες στρατηγικές κινήσεις ακολουθείτε ως προς αυτή την κατεύθυνση; Ως εταιρεία θα εξετάζατε την επιλογή νέων ναυπηγείων σε χώρες της Ασίας, όπως η Ινδία ή το Βιετνάμ, και υπό ποιες προϋποθέσεις;

Η εξασφάλιση διαθέσιμων slots σε κορυφαία ναυπηγεία αποτελεί σήμερα μία από τις πλέον σύνθετες και κρίσιμες προκλήσεις για τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία. Ιδίως στην Κίνα, όπου συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο μέρος της παγκόσμιας ναυπηγικής δραστηριότητας, τα περισσότερα Chinese first class shipyards διατηρούν πλήρη orderbooks για τα επόμενα χρόνια, ενώ ακόμα και τα υπόλοιπα αξιόπιστα ναυπηγεία διαθέτουν πλέον περιορισμένο αριθμό διαθέσιμων slots. Η έντονη δραστηριότητα μεγάλων ευρωπαϊκών και ασιατικών ναυτιλιακών ομίλων καθιστά τον έγκαιρο σχεδιασμό και τη στρατηγική προσέγγιση απολύτως απαραίτητα στοιχεία για την επιτυχία κάθε επενδυτικού πλάνου.

Ο Όμιλος Λασκαριδη διατηρεί μακρόχρονη και ουσιαστική παρουσία στην ασιατική αγορά, έχοντας αναπτύξει διαχρονικές και αξιόπιστες συνεργασίες με κορυφαία ναυπηγεία τόσο στην Κίνα όσο και στην Κορέα, σε έργα δεξαμενισμού αλλά και σε ναυπηγήσεις πλοίων. Η εμπειρία αυτή έχει αποδειχθεί ιδιαίτερα καθοριστική, καθώς ακόμα και σε δύσκολες περιόδους συγκεκριμένα ναυπηγεία ανταποκρίθηκαν θετικά στα αιτήματά μας για νέες ναυπηγήσεις. Ενδεικτικά, το CMI Qingdao Shipyard και το COSCO Yangzhou –ένα από τα πλέον σύγχρονα ναυπηγεία του Ομίλου COSCO– συνεχίζουν να επιδεικνύουν διάθεση για τη συνέχιση και την περαιτέρω ανάπτυξη της συνεργασίας. Στο πλαίσιο αυτό, η διερεύνηση εναλλακτικών αγορών εκτός Κίνας είναι μόνο η Κορέα, λόγω της υψηλής τεχνογνωσίας, της ποιότητας κατασκευής και της αξιοπιστίας των ναυπηγείων.

Η επιλογή ναυπηγείων χωρίς επαρκές ιστορικό, τεχνική ωριμότητα και οργανωτική δομή δύσκολα μπορεί να θεωρηθεί βιώσιμη μεσομακροπρόθεσμα. Το ναυπηγείο κατασκευής επη-

ρεάζει άμεσα όχι μόνο την ποιότητα του πλοίου, αλλά και τη δυνατότητα χρηματοδότησής του. Οι διεθνείς τράπεζες αξιολογούν αυστηρά το «yard pedigree», καθώς αυτό επηρεάζει την αποτίμηση, τους όρους δανεισμού και τη διασφάλιση χρηματοδότησης. Παράλληλα, η μεταπωλητική αξία παραμένει άρρηκτα συνδεδεμένη με το ναυπηγείο, ενώ οι ναυλωτές δίνουν ιδιαίτερη βαρύτητα στην ποιότητα, στην αξιοπιστία και στη συνολική τεχνική εικόνα του πλοίου. Οργανισμοί αξιολόγησης λαμβάνουν επίσης υπόψη το ναυπηγείο κατασκευής κατά τη βαθμολόγηση των νεότευκτων, επηρεάζοντας άμεσα την εμπορική τους αποδοχή.

Ποια τεχνικά χαρακτηριστικά θεωρείτε αδιαπραγμάτευτα (non-negotiable) κατά τη διαπραγμάτευση των technical specifications με το ναυπηγείο; Ποια τεχνική παράμετρος θα καθορίσει την επιλογή ναυπηγείου περισσότερο από την τιμή στο άμεσο μέλλον;

Κατά τη διαπραγμάτευση των technical specifications με τα ναυπηγεία, ορισμένα χαρακτηριστικά θεωρούνται αδιαπραγμάτευτα. Η ποιότητα κατασκευής, η επιλογή αξιόπιστων και δοκιμασμένων βασικών μηχανημάτων και συστημάτων, η υψηλή ενεργειακή απόδοση καθώς και η συμμόρφωση με το ισχύον και το μελλοντικό κανονιστικό πλαίσιο αποτελούν θεμελιώδεις παραμέτρους. Παράλληλα, ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στη λειτουργικότητα και στην απλότητα του σχεδιασμού, με στόχο την ευκολία συντήρησης, τη μείωση τεχνικών αστοχιών και τη διασφάλιση υψηλής διαθεσιμότητας καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του πλοίου.

Στο άμεσο μέλλον, καθοριστικό ρόλο στη διαδικασία επιλογής ναυπηγείου θα έχει η ικανότητά του να παραδίδει τεχνολογικά ώριμα και «future-proof» πλοία, που ικανοποιούν τις απαιτήσεις χρηματοδότησης, διασφαλίζουν ισχυρή αξία μεταπώλησης και προσφέρουν μακροπρόθεσμη επιχειρησιακή ασφάλεια. Υπό αυτές τις συνθήκες, η τιμή παραμένει σημαντική, αλλά δεν μπορεί να υποκαταστήσει την ποιότητα, την αξιοπιστία και τη στρατηγική βιωσιμότητα της επένδυσης.



Με βάση την εμπειρία σας, πώς διαχειρίζονται τα ασιατικά ναυπηγεία τις ελλείψεις ανθρώπινου δυναμικού; Θεωρείτε ότι είναι δυνατή η μεταφορά τεχνογνωσίας για βασικές εργασίες (π.χ. welding, piping, commissioning) από τις παλαιότερες στις νεότερες γενιές εργαζομένων;

Σε ό,τι αφορά τις ελλείψεις ανθρώπινου δυναμικού, τα ασιατικά ναυπηγεία τις αντιμετωπίζουν μέσω αυξημένης αυτοματοποίησης και εκσυγχρονισμού του εξοπλισμού. Η χρήση σύγχρονων μηχανημάτων κοπής υψηλής ακρίβειας (laser cutting), αυτοματοποιημένων γραμμών συγκόλλησης ελασμάτων και σωληνώσεων, καθώς και προηγμένων συστημάτων παραγωγής, συμβάλλει ουσιαστικά στη βελτίωση της ποιότητας και στην εξοικονόμηση χρόνου και ενέργειας. Παράλληλα, η μεταφορά τεχνογνωσίας από τις παλαιότερες στις νεότερες γενιές εργαζομένων παραμένει εφικτή, υπό την προϋπόθεση δομημένων training schemes και συνεχιζόμενης επίβλεψης σε κρίσιμες εργασίες, όπως η συγκόλληση, το piping και το commissioning.

Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται επίσης στην άριστη συνεργασία μεταξύ του τμήματος σχεδιασμού (design department) και του τμήματος παραγωγής (production department). Η πλήρης, σαφής και έγκαιρη μεταφορά όλων των απαραίτητων τεχνικών λεπτομερειών για κάθε εργασία, εγκατάσταση μηχανήματος ή συστήματος εξασφαλίζει την ορθή υλοποίηση των προδιαγραφών και οδηγεί στο βέλτιστο ποιοτικό αποτέλεσμα, αποφεύγοντας καθυστερήσεις και τεχνικές αστοχίες.

Υπάρχει ουσιαστικό περιθώριο επιστροφής για εξειδικευμένες ναυπηγήσεις σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία;

Η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών ναυπηγείων εξαρτάται όχι μόνο από την τεχνογνωσία και την ποιότητα κατασκευής, αλλά και από το συνολικό κόστος, τη διαθεσιμότητα εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού, την ταχύτητα παράδοσης και τη στήριξη σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Σε ένα περιβάλλον όπου ολοένα και περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες στρέφονται σε first class κινεζικά ναυπηγεία, η Ευρώπη αντιμετωπίζει την πρόκληση να διατηρήσει και να ενισχύσει τη θέση της σε εξειδικευμένες ναυπηγήσεις υψηλής προστιθέμενης αξίας. Η μακροπρόθεσμη επιτυχία θα βασίζεται στην ικανότητα παράδοσης αξιόπιστων, τεχνολογικά ώριμων και «future-proof» πλοίων, σε συνδυασμό με στρατηγική και οργανωτική επάρκεια.

Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες δίνουν ψήφο εμπιστοσύνης στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά και την DK Fotinakis



των **Ανδρέα Φωτεινάκη**,
Διευθύνοντος Συμβούλου της DK Fotinakis



& **Δημήτρη Φωτεινάκη**,
Υπεύθυνου Ειδικών Έργων της DK Fotinakis

Στη συνέντευξή τους, οι κ. Ανδρέας και Δημήτρης Φωτεινάκης επισημαίνουν ότι η Ελλάδα διαθέτει την ιστορία, τη ναυτιλιακή παράδοση και το ανθρώπινο κεφάλαιο ώστε να αποτελεί έναν ισχυρό διεθνή παίκτη στη ναυπηγοεπισκευή. «Το στοίχημα –τόσο για εμάς όσο και, κυρίως, για τη νέα γενιά– είναι να τα συνδυάσουμε με σύγχρονες υποδομές, επένδυση στη γνώση και στρατηγική συνέπεια», τονίζουν.

Σε ένα περιβάλλον όπου η ελληνική ναυπηγοεπισκευή επανατοποθετείται στον διεθνή χάρτη, ποιος είναι ο ρόλος και η φιλοδοξία της DK Fotinakis στο πλαίσιο αυτής της μετάβασης;

Τα τελευταία έτη παρατηρούμε ιδιαίτερα ενθαρρυντικά σημάδια για την ουσιαστική αναβίωση της ελληνικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας. Η διαρκής προσέλευση πλοίων στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά –τη μεγαλύτερη ναυπηγική μονάδα της Ανατολικής Μεσογείου– και τα διαδοχικά ρεκόρ ταυτόχρονων επισκευών της DK Fotinakis επιβεβαιώνουν ότι η Ελλάδα επανέρχεται δυναμικά στον χάρτη των διεθνών επισκευαστικών προορισμών. Αξίζει ίσως να αναφερθεί πως η DK Fotinakis συνεργάζεται στενά με τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά σε ένα πλαίσιο ουσιαστικής συνεργασίας: ανάπτυξη κοινών έργων, ανταλλαγή τεχνογνωσίας, υιοθέτηση από κοινού νέων μεθόδων επισκευής και συντήρησης, καθώς και αξιοποίηση σύγχρονων τεχνολογικών εργαλείων. Η συνεργασία αυτή δεν είναι θεωρητική, αλλά αποτυπώνεται καθημερινά σε έργα υψηλής πολυπλοκότητας.

Χαρακτηριστικά, στις αρχές του 2026 πραγματοποιήθηκαν πολλαπλές ταυτόχρονες επισκευές πλοίων και superyachts από την DK Fotinakis στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, με αυξημένες τεχνικές απαιτήσεις και αυστηρά χρονοδιαγράμματα. Το εύρος και η φύση των εργασιών, σε συνδυασμό με το μέγεθος και τις ιδιαιτερότητες των πλοίων, κατέδειξαν ότι το ναυπηγείο, σε συνέργεια με την εξειδικευμένη τεχνογνωσία της DK Fotinakis, μπορεί να ανταποκριθεί σε μεγάλο όγκο και φάσμα τεχνικών εργασιών, με ποιότητα και ταχύτητα.

Πιστεύουμε ακράδαντα πως η εμπιστοσύνη ελληνικών και διεθνών ναυτιλιακών εταιρειών στην DK Fotinakis και στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά δεν είναι συγκυριακή. Αντανακλά την τεχνική



επάρκεια, τον επαγγελματισμό και τη συστηματική προσέγγιση που εφαρμόζεται πλέον στα έργα. Πιστεύουμε ότι τα σημερινά ρεκόρ αποτελούν μόνο την αρχή. Καθώς περισσότερες υποδομές επανέρχονται σε πλήρη λειτουργία και πραγματοποιούνται παρεμβάσεις εκσυγχρονισμού, οι δυνατότητες διευρύνονται περαιτέρω.

Στόχος μας είναι να συμβάλουμε ενεργά ώστε η Ελλάδα να ανακτήσει τη θέση που της αναλογεί ως ναυπηγοεπισκευαστικός κόμβος, αντάξιος του μεγέθους και της δυναμικής της ελληνικής ναυτιλίας.

Σε ποιους τομείς της ναυπηγοεπισκευής δραστηριοποιείται η DK Fotinakis και ποια στοιχεία τη διαφοροποιούν στον ανταγωνισμό;

Η DK Fotinakis δραστηριοποιείται, εδώ και σχεδόν επτά δεκαετίες, σε ένα ευρύ φάσμα εργασιών ναυπηγοεπισκευής, παρέχοντας ολοκληρωμένες λύσεις που καλύπτουν τόσο τις παραδοσιακές ανάγκες συντήρησης όσο και σύνθετα έργα μετασκευών και τεχνικών αναβαθμίσεων πλοίων.

Έχοντας συσσωρεύσει πολύτιμη εμπειρία και τεχνογνωσία, η DK Fotinakis παρέχει –μεταξύ άλλων– επισκευές ελασμάτων και μεταλλικών κατασκευών, εργασίες σωληνουργείου, μηχανολογικές παρεμβάσεις, το σύνολο των ενεργειών που απαιτούνται κατά τον προγραμματισμό και την εκτέλεση δεξαμενισμών, καθώς και εξειδικευμένα έργα retrofit που σχετίζονται με νέες περιβαλλοντικές απαιτήσεις και διεθνείς κανονισμούς. Παράλληλα, η εταιρεία αναλαμβάνει έργα ενεργειακής αναβάθμισης, εγκατάστασης νέου εξοπλισμού και βελτιστοποίησης τεχνικών συστημάτων των πλοίων, με έμφαση στη λειτουργική αποδοτικότητα και στη συμμόρφωση με τα ισχύοντα πρότυπα, ενώ στο εύρος των υπηρεσιών της περιλαμβάνονται εργασίες που αφορούν σκάφη αναψυχής, συμπεριλαμβανομένων superyachts.

Επιπλέον, ήδη από το 2025, η εταιρεία παρέχει υπηρεσίες επισκευής και εγκατάστασης καινοτόμων σωληνώσεων GRE (Glass Reinforced Epoxy), οι οποίες αποτελούνται από σύνθετο υλικό υαλονημάτων και εποξειδικής ρητίνης, σχεδιασμένο με εξαιρετική αντοχή στη διάβρωση. Παρά το χαμηλό τους βάρος, οι GRE σωλήνες, που φέρουν την πιστοποίηση της NOV, έχουν ιδιαίτερα υψηλή αντοχή σε πιέσεις και θερμοκρασίες, προσφέροντας μια σύγχρονη και ιδιαί-

Σε στενή συνεργασία με τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά και την άρτια ομάδα ναυπηγών και τεχνιτών τους, η DK Fotinakis έχει ήδη ολοκληρώσει δεκάδες απαιτητικά έργα, που μέχρι πριν από λίγα χρόνια θεωρούνταν δύσκολο να υλοποιηθούν στην Ελλάδα. Αυτό αποδεικνύει ότι η χώρα μπορεί να ανταγωνιστεί ισότιμα γειτονικά ναυπηγεία.



τερα αξιόπιστη εναλλακτική λύση έναντι των παραδοσιακών υλικών σωληνώσεων στη ναυτιλία.
Με την ενσωμάτωση τέτοιων καινοτόμων τεχνολογικών λύσεων στο χαρτοφυλάκιό της, η DK Fotinakis ενισχύει περαιτέρω τη δυνατότητά της να παρέχει σύγχρονες, αξιόπιστες και τεχνολογικά προηγμένες υπηρεσίες ναυπηγοεπισκευής.

Σε ποιους τομείς θεωρείτε ότι απαιτούνται περαιτέρω επενδύσεις σε καινοτομία και τεχνογνωσία, τόσο για την DK Fotinakis όσο και για την ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία συνολικά; Υπό ποιες προϋποθέσεις μπορεί η Ελλάδα να ανταγωνιστεί αποτελεσματικά τα ναυπηγεία της Ανατολικής Μεσογείου;

Η Ελλάδα ήδη υλοποιεί σύνθετα και απαιτητικά έργα συντήρησης και επισκευής, διαθέτοντας πολύτιμη συσσωρευμένη τεχνογνωσία και εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, στοιχεία που της προσδίδουν σαφές ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην ευρύτερη περιοχή. Ωστόσο, το περιθώριο περαιτέρω εξέλιξης είναι σημαντικό.
Η καινοτομία στη ναυπηγοεπισκευή συνδέεται πλέον άμεσα με την ψηφιοποίηση, τον ακριβή τεχνικό σχεδιασμό, την προληπτική προσέγγιση στις επισκευές και τη συνεχή αναβάθμιση δεξιοτήτων. Η τεχνολογία προσφέρει σήμερα εργαλεία για λεπτομερή αποτύπωση, τρισδιάστατη μοντελοποίηση, βελτιστοποίηση χρονοδιαγραμμάτων και παρακολούθηση έργου σε πραγματικό χρόνο. Αυτές οι δυνατότητες δεν αποτελούν πλέον επιλογή, αλλά προϋπόθεση για όποιον φιλοδοξεί να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο.
Στην DK Fotinakis, επενδύουμε συστηματικά προς αυτή την κατεύθυνση. Διαθέτουμε εδώ και σχεδόν μία δεκαετία πλέον οργανωμένο Τμήμα Engineering, στελεχωμένο από νέους και νέες, έμπειρους και έμπειρες ναυπηγούς και μηχανολόγους μηχανικούς, που υποστηρίζουν το σύνολο του κύκλου ζωής ενός έργου: από τον καθορισμό απαιτήσεων και τις τεχνοοικονομικές μελέτες έως τη σχεδίαση (basic & detailed design), τον σχεδιασμό παραγωγής (production design), το 3D scanning και το drawing class approval. Η αξιοποίηση τεχνολογιών όπως 3D laser scanning, reverse engineering και προηγμένη τρισδιάστατη μοντελοποίηση επιτρέπει μεγαλύτερη ακρίβεια, περιορισμό των απρόβλεπτων παραμέτρων και καλύτερο έλεγχο κόστους και χρόνου. Παράλληλα, επενδύουμε στη συνεχή εκπαίδευση των στελεχών και των τεχνιτών μας, ώστε η τεχνολογική πρόοδος να συνοδεύεται από ουσιαστική αναβάθμιση δεξιοτήτων.
Σε στενή συνεργασία με τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά και την άρτια ομάδα ναυπηγών και τεχνιτών τους, έχουμε ήδη ολοκληρώσει δεκάδες απαιτητικά έργα, που μέχρι πριν από λίγα χρόνια θεωρούνταν δύσκολο να υλοποιηθούν στην Ελλάδα. Αυτό αποδεικνύει ότι η χώρα μπορεί να ανταγωνιστεί ισότιμα γειτονικά ναυπηγεία.
Εφόσον διατηρηθεί η στρατηγική συνέπεια, η έμφαση στην ποιότητα, αλλά και οι επενδύσεις σε υποδομές, ανθρώπους και τεχνολογία, η Ελλάδα μπορεί όχι μόνο να αντεπεξέλθει στον ανταγωνισμό, αλλά και να εξελιχθεί σε σταθερό και αξιόπιστο ναυπηγοεπισκευαστικό κόμβο στην Ανατολική Μεσόγειο, αντάξιο της ιστορίας και της δυναμικής της.

Πώς βλέπετε το μέλλον της ελληνικής ναυπηγοεπισκευής τα επόμενα χρόνια;

Είμαστε αισιόδοξοι. Η δυναμική που έχει διαμορφωθεί δεν είναι τυχαία: βασίζεται σε πραγματικές ανάγκες της αγοράς, καθώς και σε συντονισμένες προσπάθειες επανεκκίνησης υποδομών, επενδύσεων και συνεργασιών στον χώρο της ναυπηγοεπισκευής.
Με βασική προϋπόθεση τη συνέχιση των επενδύσεων και τη διατήρηση υψηλού επιπέδου ποιότητας, η Ελλάδα μπορεί να εξελιχθεί σε σταθερό σημείο αναφοράς για επισκευές πλοίων στην Ανατολική Μεσόγειο και όχι μόνο. Το ζητούμενο δεν είναι απλώς η αύξηση του όγκου εργασιών, αλλά η ανάληψη έργων υψηλής προστιθέμενης αξίας, που ενισχύουν την τεχνική εξειδίκευση και τη διεθνή ανταγωνιστικότητα του κλάδου στη χώρα.
Σε στενή συνεργασία με τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά και με ένα ισχυρό τεχνικό υπόβαθρο, η DK Fotinakis συμβάλλει ήδη ενεργά σε αυτή τη νέα πραγματικότητα. Στόχος μας δεν είναι μόνο η επιστροφή σε επίπεδα δραστηριότητας του παρελθόντος, αλλά και η διαμόρφωση ενός ακόμη πιο σύγχρονου, ανταγωνιστικού και τεχνολογικά προηγμένου ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου.
Η Ελλάδα διαθέτει την ιστορία, τη ναυτιλιακή παράδοση και το ανθρώπινο κεφάλαιο ώστε να αποτελεί έναν ισχυρό διεθνή παίκτη στη ναυπηγοεπισκευή. Το στοίχημα –τόσο για εμάς όσο και, κυρίως, για τη νέα γενιά– είναι να τα συνδυάσουμε με σύγχρονες υποδομές, επένδυση στη γνώση και στρατηγική συνέπεια. Εφόσον το πετύχουμε, η αναβίωση που βιώνουμε σήμερα μπορεί να αποτελέσει την απαρχή μιας νέας, σταθερής και μακροπρόθεσμης αναπτυξιακής πορείας για τον κλάδο.

IONIC



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

Committed to service excellence

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

Ionic (UK) Shipping Agencies Ltd.
36, Upper Brook Street,
London, W1K 7QJ
United Kingdom
Tel: +44 203 0965150
london@ionicship.com

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΕΕΕ UNION OF GREEK SHIPOWNERS
PROUD MEMBER

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

EFKRANTI 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

Η ανάπτυξη της ελληνικής ναυπηγοεπισκευής προϋποθέτει επένδυση στη σωστή οργάνωση και στη διαρκή βελτίωση των υπηρεσιών

Στη συνέντευξή της η κ. Πυρινή τονίζει ότι, στην αναπτυξιακή πορεία της ελληνικής ναυπηγοεπισκευής, η Naftosol θα διαδραματίσει ρόλο αξιόπιστου εταίρου.



της **Αλεξάνδρας Πυρινή**,
Sales Marketing Manager της Naftosol Ltd.

Τα τελευταία χρόνια, η ναυπηγοεπισκευή στην Ελλάδα αναβιώνει μετά από χρόνια στασιμότητας. Τι ρόλο φιλοδοξεί να διαδραματίσει η Naftosol σε αυτή τη νέα συνθήκη;

Τα τελευταία χρόνια βλέπουμε πράγματι μια ουσιαστική επανεκκίνηση της ναυπηγοεπισκευής στην Ελλάδα, και αυτό δημιουργεί ένα περιβάλλον γεμάτο προοπτικές αλλά και ευθύνη. Για εμένα, ως μέλος της δεύτερης γενιάς της Naftosol μαζί με τον αδελφό μου Γιώργο, αυτή η περίοδος έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, γιατί συνδυάζει την εμπειρία δεκαετιών με τη δυναμική του μέλλοντος. Η φιλοδοξία μας είναι να συνεχίσουμε να αποτελούμε έναν σταθερό και αξιόπιστο συνεργάτη στη νέα αναπτυξιακή πορεία της ελληνικής ναυπηγοεπισκευής, συμβάλλοντας στην ενίσχυση της ποιότητας και της ανταγωνιστικότητας του κλάδου.

Η Naftosol, με πορεία περίπου τεσσάρων δεκαετιών και παρουσία τόσο στον Πειραιά όσο και στο εξωτερικό, διαθέτει την εμπειρία και την τεχνογνωσία που απαιτούνται για να ανταποκριθεί στις σύγχρονες ανάγκες της ναυτιλίας. Στόχος μας είναι να λειτουργούμε όχι απλώς ως πάροχος υπηρεσιών, αλλά ως συνεργάτης που κατανοεί τις επιχειρησιακές απαιτήσεις του πλοιοκτήτη και προσφέρει λύσεις με τεχνική επάρκεια και επαγγελματισμό. Πιστεύουμε ότι η ανάπτυξη της ελληνικής ναυπηγοεπισκευής προϋποθέτει επένδυση στη σωστή οργάνωση και στη διαρκή βελτίωση των υπηρεσιών. Σε αυτό το πλαίσιο, επιδιώκουμε να εξελισσόμαστε, διατηρώντας σταθερές αξίες, όπως η υπευθυνότητα απέναντι στους ανθρώπους και στα πλοία που αναλαμβάνουμε και ο σεβασμός στην εμπειρία που έχει διαμορφωθεί όλα αυτά τα χρόνια.

Ποιες βασικές υπηρεσίες προσφέρει σήμερα η Naftosol στον τομέα της ναυπηγοεπισκευής και ποια είναι τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα;

Τα τελευταία 40 χρόνια καταφέραμε να εξελιχθούμε, από ένα ελασματουργείο και σωληνουργείο (steel & piping workshop), στο Group που είναι σήμερα η Naftosol – έναν οργανισμό που μπορεί να αναλάβει ολόκληρο τον δεξαμενισμό ενός πλοίου, είτε στο Πέραμα είτε στη Ρουμανία μέσα στη Midia Shipyard (Navalink). Η μακροχρόνια εμπειρία

μας σε επισκευές πλοίων στον Πειραιά και στη Μαύρη Θάλασσα μας δίνει τη δυνατότητα να φέρουμε εις πέρας όλα τα drydocking items, σε συνεργασία με αξιόπιστους υπεργολάβους. Παράλληλα, αναλαμβάνουμε επισκευές εν πλω (afloat repairs) μέσω εξειδικευμένων Riding Teams, καλύπτοντας μια πλήρη γκάμα υπηρεσιών, από σωληνουργικές και ελασματουργικές εργασίες μέχρι μηχανολογικές, ηλεκτρολογικές, υδραυλικές και καθαρισμούς.

Τα συγκριτικά μας πλεονεκτήματα βασίζονται στον συνδυασμό εμπειρίας, τεχνογνωσίας και προσωπικής προσέγγισης. Ως οικογενειακή εταιρεία, διατηρούμε άμεση επικοινωνία με τους πελάτες για τη γρήγορη λήψη αποφάσεων, σε έναν κλάδο όπου ο χρόνος είναι κρίσιμος. Ωστόσο πιστεύω πως η πραγματική διαφορά βρίσκεται στη φιλοσοφία μας, να αντιμετωπίζουμε κάθε έργο με απόλυτο σεβασμό απέναντι σε ανθρώπους και πλοία. Αυτό που μας έμαθε ο πατέρας μας είναι πως η ποιότητα δεν είναι μόνο τεχνικό αποτέλεσμα, αλλά και διαφάνεια, σωστή επικοινωνία, τήρηση χρονοδιαγραμμάτων. Με αυτές τις αξίες πορευόμαστε όλα αυτά τα χρόνια, χτίζοντας σχέσεις εμπιστοσύνης με τους πελάτες μας.

Με ποιους τρόπους η εταιρεία επενδύει στην τεχνογνωσία, στην καινοτομία και στο εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό ώστε να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητά της;

Κατ' αρχάς, η ανταγωνιστικότητα ξεκινά από τους ανθρώπους. Στη Naftosol επενδύουμε συστηματικά στην εκπαίδευση, στις πιστοποιήσεις και στη συνεχή εξέλιξη των ομάδων μας, στο γραφείο και στο ναυπηγείο. Θέλουμε οι άνθρωποί μας να νιώθουν ότι αναπτύσσονται επαγγελματικά και ότι αποτελούν μέρος μιας κοινής προσπάθειας. Γιατί, όπως πολύ σωστά έχει πει ο αδελφός μου, όταν οι άνθρωποι εξελίσσονται, εξελίσσεται και η εταιρεία.

Επίσης, αξιοποιούμε νέες τεχνολογίες, σύγχρονα μηχανήματα στο μαγαζί (workshop) μας και βελτιώνουμε διαδικασίες, με στόχο τη μέγιστη αποδοτικότητα και ασφάλεια. Η λέξη «καινοτομία» (innovation) ήταν στον τίτλο του μεταπτυχιακού μου στο Λονδίνο, οπότε για εμένα το να αξιοποιείς την εμπειρία του παρελθόντος και να μη φοβάσαι να εξελίξεις συνεχώς τον τρόπο που σκέφτεσαι και λειτουργείς δεν είναι απλώς πεποίθηση αλλά τρόπος ζωής. Επίσης, η καινοτομία σήμερα συνδέεται άμεσα με τη βιωσιμότητα. Οι απαιτήσεις της ναυτιλίας γύρω από τα ESG κριτήρια και τη μείωση των εκπομπών αυξάνονται διαρκώς και, στο πλαίσιο αυτό, εξετάζουμε εγκαταστάσεις εξοπλισμού και συστημάτων που συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών και στη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων. Όταν υπάρχει εξέλιξη και μια ενωμένη ομάδα που προχωρά μπροστά, τότε η καινοτομία έρχεται σχεδόν φυσικά. Το να προσαρμοστείς στις εξελίξεις της ναυτιλίας είναι όχι μόνο στρατηγική επιλογή αλλά και ευθύνη απέναντι στον κλάδο.

Υπάρχουν αγορές/γεωγραφικές περιοχές στις οποίες εστιάζεστε να επεκταθείτε τα επόμενα χρόνια; Ποιες προκλήσεις αντιμετωπίζει μια ελληνική εταιρεία στον τομέα της ναυπηγοεπισκευής όταν επιχειρεί να επεκταθεί σε ξένες αγορές;

Η διεθνής ανάπτυξη αποτελεί φυσική συνέχεια για μια εταιρεία με εμπειρία δεκαετιών, αλλά απαιτεί στρατηγική και υπομονή. Η Naftosol έχει ήδη παρουσία εκτός Ελλάδος, με δραστηριότητα στη Ρουμανία, μέσω της Navalink, και αυτό μας δίνει σημαντική τεχνογνωσία για τη λειτουργία διαφορετικών αγορών. Επίσης, τα τελευταία χρόνια έχουμε ολοκληρώσει μεγάλα επισκευαστικά έργα σε ναυπηγεία της Ιταλίας, της Γερμανίας και της Ισπανίας. Ωστόσο, η επέκταση σε ξένες αγορές δεν είναι απλή διαδικασία. Υπάρχουν προκλήσεις που σχετίζονται με τον διεθνή ανταγωνισμό, διαφορετικά κανονιστικά πλαίσια, αλλά και την ανάγκη δημιουργίας ισχυρών τοπικών συνεργασιών. Επιπλέον, απαιτείται επένδυση σε ανθρώπους, εξοπλισμό και οργάνωση, ώστε να διασφαλίζεται το ίδιο επίπεδο ποιότητας παντού. Από την άλλη πλευρά, πιστεύω ότι οι ελληνικές εταιρείες έχουν ένα πολύ ισχυρό πλεονέκτημα: τη ναυτιλιακή/ναυτική κουλτούρα και τη βαθιά κατανόηση των αναγκών του πλοιοκτήτη. Αν συνδυαστεί αυτό με επαγγελματισμό και συνέπεια, μπορούν να δημιουργηθούν πραγματικά διεθνείς συνεργασίες.

Προσωπικά βλέπω το μέλλον με αισιοδοξία, αλλά και με επίγνωση ότι η ανάπτυξη απαιτεί καθημερινή προσπάθεια και συνεχή προσαρμογή. Στόχος μου είναι να συμβάλω σε αυτή τη διαδρομή με υπευθυνότητα, μαθαίνοντας συνεχώς και χτίζοντας σχέσεις εμπιστοσύνης με συνεργάτες σε κάθε χώρα δραστηριοποίησης.



BIO





Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος

3ίς

Τα νέα δεδομένα για τις επιθεωρήσεις bulk carriers

Ενίσχυση της ναυτιλιακής ασφάλειας: Οι εξελίξεις στο RISQ 3.2 και το μέλλον των επιθεωρήσεων πλοίων

Σε μια περίοδο κατά την οποία η ναυτιλία αντιμετωπίζει αυξανόμενες επιχειρησιακές, κανονιστικές και τεχνολογικές προκλήσεις, η διατήρηση υψηλών προτύπων ασφαλείας αποτελεί βασική προτεραιότητα για τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα. Οι επιθεωρήσεις πλοίων και τα συστήματα αξιολόγησης αποτελούν κρίσιμα εργαλεία για την πρόληψη ατυχημάτων, τη βελτίωση της διαχείρισης κινδύνου και τη διασφάλιση της αξιοπιστίας των στόλων.



του **Κωστή Αντωνόπουλου**,
Director, Eastern Mediterranean Region,
RightShip

Στο πλαίσιο αυτό, οι επιθεωρήσεις της RightShip συνεχίζουν να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στον κλάδο του dry bulk, προσφέροντας ένα διαφανές και συνεπές σύστημα αξιολόγησης, που βοηθά τους πλοιοκτήτες, τους διαχειριστές και τους ναυλωτές να λαμβάνουν τεκμηριωμένες αποφάσεις. Η πρόσφατη αναβάθμιση του ερωτηματολογίου επιθεώρησης πλοίων, γνωστού ως RISQ 3.2, αποτελεί ένα ακόμα βήμα προς την ενίσχυση της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας των επιθεωρήσεων.

Ένα παγκόσμιο πρόγραμμα επιθεωρήσεων

Το πρόγραμμα επιθεωρήσεων της RightShip έχει εξελιχθεί σε ένα από τα μεγαλύτερα συστήματα αξιολόγησης πλοίων στον κόσμο. Μόνο το 2025 πραγματοποιήθηκαν πάνω από 5.000 επιθεωρήσεις σε περισσότερες από 100 χώρες και περίπου 800 λιμένες. Η γεωγραφική αυτή κάλυψη παρέχει μια μοναδική εικόνα των επιχειρησιακών πρακτικών που εφαρμόζονται σε παγκόσμιο επίπεδο.

Τα δεδομένα που συλλέγονται από αυτές τις επιθεωρήσεις αποτελούν σημαντική πηγή γνώσης για τη βιομηχανία. Μέσα από την ανάλυσή τους, μπορούν να εντοπιστούν επαναλαμβανόμενα μοτίβα κινδύνου, επιχειρησιακές αδυναμίες αλλά και περιοχές στις οποίες οι πρακτικές βελτιώνονται σταδιακά.

Μεταξύ των συχνότερων ευρημάτων που καταγράφονται κατά τις επιθεωρήσεις συγκαταλέγονται ζητήματα που σχετίζονται άμεσα με την ασφάλεια του πληρώματος και τη λειτουργική αξιοπιστία του πλοίου. Παραδείγματα αποτελούν οι διαδικασίες εισόδου σε κλειστούς χώρους, η ετοιμότητα του εξοπλισμού διάσωσης και πυρόσβεσης, η κατάσταση των καπακιών των αμπαριών, η λειτουργία των μηχανοστασίων και η ασφάλεια των pilot ladders.

Η επαναλαμβανόμενη εμφάνιση τέτοιων ζητημάτων υπογραμμίζει τη σημασία της συνεχούς εκπαίδευσης των πληρωμάτων και της αυστηρής εφαρμογής των διαδικασιών ασφαλείας.



Η εξέλιξη του RISQ

Το RightShip Inspection Ship Questionnaire (RISQ) αποτελεί τον πυρήνα του συστήματος επιθεωρήσεων. Πρόκειται για ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο αξιολόγησης, που εξετάζει την επιχειρησιακή ετοιμότητα ενός πλοίου, τις πρακτικές ασφαλείας που εφαρμόζονται επί του πλοίου και τη συμμόρφωση με τους διεθνείς κανονισμούς.

Η έκδοση RISQ 3.2 αποτελεί το αποτέλεσμα μιας εκτεταμένης διαδικασίας διαβούλευσης με τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Στην ανάπτυξή της συμμετείχαν 22 ναυτιλιακοί οργανισμοί, ενώ συλλέχθηκαν περισσότερες από 240 διαφορετικές παρατηρήσεις από πλοιοκτήτες, διαχειριστές πλοίων, επιθεωρητές και τεχνικούς ειδικούς.

Η ανατροφοδότηση αυτή αξιοποιήθηκε για την πραγματοποίηση περισσότερων από 150 βελτιώσεων στο ερωτηματολόγιο. Παράλληλα, περίπου 30 ερωτήσεις ενοποιήθηκαν ή αφαιρέθηκαν, γεγονός που συνέβαλε στη μείωση της διάρκειας της επιθεώρησης κατά περίπου δύο ώρες χωρίς να μειώνεται το επίπεδο αξιολόγησης. Η μείωση του απαιτούμενου χρόνου για την επιθεώρηση είναι ένας από τους πιο σημαντικούς στόχους που έχει θέσει η RightShip, δεδομένου ότι το πλήρωμα καλείται να αντεπεξέλθει στις επιχειρησιακές υποχρεώσεις παράλληλα με ένα μπαράζ επιθεωρήσεων από διάφορους οργανισμούς. Και προς αυτή την κατεύθυνση απεργάζεται αλλαγές στην αρχιτεκτονική των επιθεωρήσεων με τη χρήση τεχνολογίας ώστε να μειωθεί ο χρόνος και το συνολικό κόστος των επιθεωρήσεων.

RIGHTSHIP DeepDive

Latest Trends (Jan – Nov 2025)

Duration
Overall average duration on board was 13.6 hours. Standard 14.1, and Hybrid 11.5 hours (YtD)

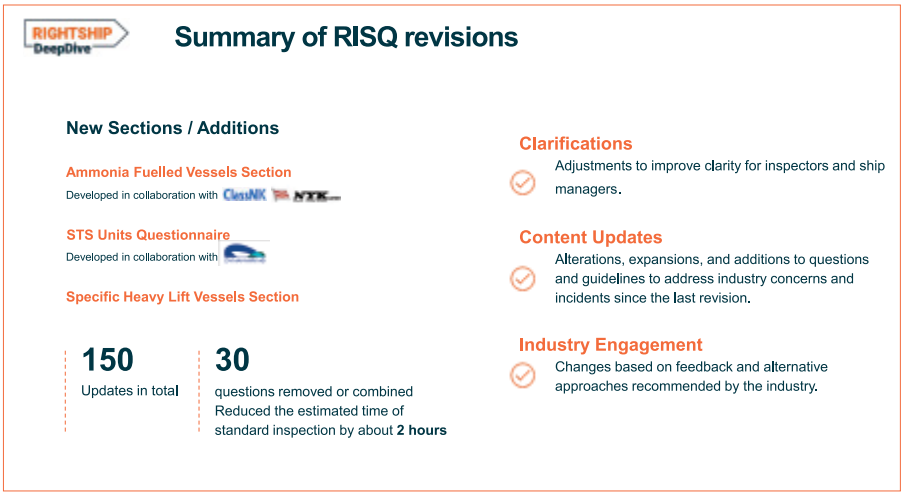
Hybrid Inspections
862 across 261 DOC's – opportunity to expand adoption for more Managers to benefit.

Average Findings
Improvement to 20.1 (compared to 23.1 in 2024) - H 1.5, M 10.5 L 8.1.

Awareness - guidance
Observed increased adoption of RISQ guidance and at the crew level

High-Risk Findings

- Enclosed space entry procedures
- Lifeboats, rescue boat, equipment and launching arrangements
- Hatch covers and maintenance
- Mooring lines and winch brake testing
- Machinery space auxiliary boiler and emergency generators
- Pilot ladders condition and inspection



Πιο σαφείς διαδικασίες και πρακτικές κατευθυντήριες οδηγίες

Η νέα έκδοση του RISQ διατηρεί τη βασική δομή των προηγούμενων εκδόσεων, αλλά εισάγει σημαντικές βελτιώσεις στη σαφήνεια των ερωτήσεων και στις οδηγίες που παρέχονται στους επιθεωρητές και στα πληρώματα. Οι αλλαγές καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, μεταξύ των οποίων:

- Εκπαίδευση και εξοικείωση πληρωμάτων
- Διαδικασίες πλοήγησης
- Εφαρμογή του συστήματος ISM
- Λειτουργία μηχανοστασίων
- Πρόληψη θαλάσσιας ρύπανσης
- Διαχείριση φορτίου
- Διαδικασίες πρόσδεσης

Πολλές από αυτές τις αλλαγές ανταποκρίνονται σε πρακτικές δυσκολίες που είχαν επισημανθεί από τους ίδιους τους διαχειριστές πλοίων κατά τη διάρκεια προηγούμενων επιθεωρήσεων. Με τη βελτίωση της σαφήνειας των απαιτήσεων, μειώνονται οι πιθανότητες διαφορετικής ερμηνείας μεταξύ επιθεωρητών και πληρωμάτων. Το αποτέλεσμα είναι μια πιο συνεπής και διαφανής διαδικασία αξιολόγησης.

Νέο χρονοδιάγραμμα για το ηλικιακό όριο πέραν του οποίου απαιτείται επιθεώρηση

Παράλληλα με την αναβάθμιση του RISQ, ανακοινώθηκαν και σημαντικές αλλαγές στην απαίτηση που καθορίζει από ποια ηλικία ένα πλοίο πρέπει να διαθέτει αποδεκτή επιθεώρηση RightShip.

Η εφαρμογή των αλλαγών γίνεται σταδιακά, ώστε να δοθεί επαρκής χρόνος στους διαχειριστές πλοίων να προγραμματίσουν τις επιθεωρήσεις τους.

Σύμφωνα με το νέο χρονοδιάγραμμα:

- Από 1η Απριλίου 2026 θα απαιτείται επιθεώρηση για πλοία ηλικίας 12 ετών και άνω.
- Από 1η Ιουλίου 2026 το όριο θα μειωθεί στα 11 έτη.
- Από 1η Ιανουαρίου 2027 θα επεκταθεί και σε πλοία 10 ετών και άνω.

Ιδιαίτερα για το τελευταίο θα υπάρχει συγκεκριμένη οδηγία, ώστε η επιθεώρηση να γίνεται μετά το πέρας του δεξαμενισμού.

Η ενοποίηση του χρονοδιαγράμματος μεταξύ των κριτηρίων vetting και του Safety Score προσφέρει μεγαλύτερη προβλεψιμότητα για τους διαχειριστές στόλων και διευκολύνει τον επιχειρησιακό προγραμματισμό.

Πολλοί διαχειριστές πλοίων έχουν σχολιάσει ότι βέλτιστο θα ήταν να επιθεωρούνται τα πλοία όλων των ηλικιών. Αυτό, διότι η επιθεώρηση καλύπτει το τρίπτυχο «Άνθρωποι – Πλοίο – Διαδικασίες» και όχι μόνο το αντικείμενο πλοίο. Επίσης, η επιθεώρηση όλων των πλοίων θα επιτάχυνε την εξοικείωση του πληρώματος με τις επιθεωρήσεις, με αποτέλεσμα την ταχύτερη βελτίωση των στάνταρ ασφάλειας στον στόλο, ενώ ταυτόχρονα θα μείωνε την ανάγκη ειδικής εκπαίδευσης. Αυτά τα αποτελέσματα δεν είναι θεωρητικά, αφού υπάρχει το προηγούμενο στα δεξαμενόπλοια με την εφαρμογή των επιθεωρήσεων SIRE σε όλο τον στόλο.

Τα δεδομένα δείχνουν μια σαφή θετική επίδραση των επιθεωρήσεων στον στόλο. Το 2025 πραγματοποιήθηκαν περίπου 27.000 επιθεωρήσεις PSC σε πλοία ξηρού φορτιού άνω των 14 ετών. Αυτά που είχαν ενεργή επιθεώρηση από τη RightShip είχαν τις μισές παρατηρήσεις από τον μέσο ορό. Ενώ αυτά που δεν είχαν επιθεωρηθεί ποτέ από τη RightShip είχαν 31% πάνω από τον μέσο ορό.

Υβριδικές επιθεωρήσεις: Λιγότερος χρόνος στο πλοίο

Όπως έχει αναφερθεί πιο πάνω, ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα που αντιμετωπίζουν τα πληρώματα είναι

NAVIGATE THE FUTURE OF SHIPPING WITH ALBA

alba.acg.edu

At Alba Graduate Business School, we don't just offer top-tier shipping programs aligned with global industry trends—we shape agile, future-ready leaders. Backed by international recognition and the strong support of the Greek shipping community, our programs combine cutting-edge knowledge, hands-on experiences, and powerful networking opportunities.

MBA with Shipping

MSc in Shipping Management

Go beyond borders
Find your people.
Embrace agility.

Widen Your World

Alba Graduate Business School

The American College of Greece – Pierce – Deree – Alba – 1875



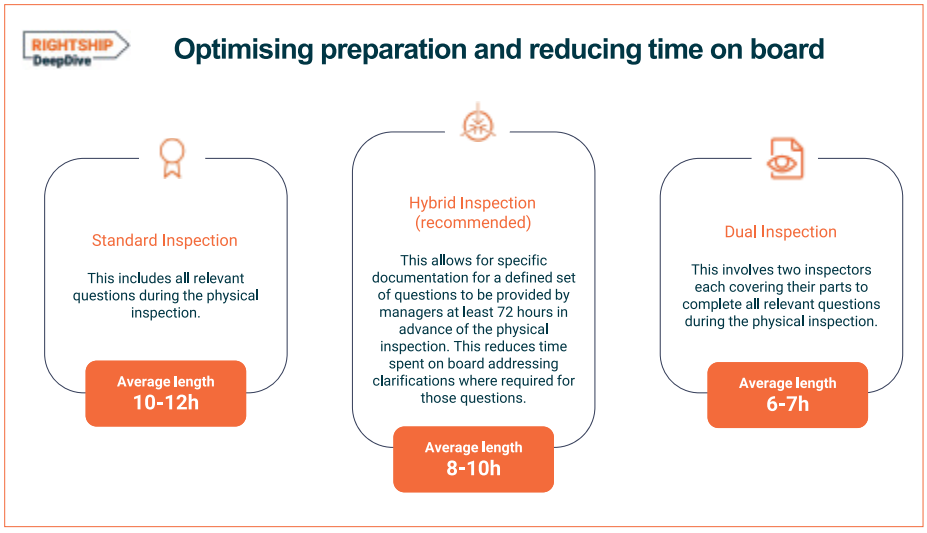
Accredited by

ASSOCIATION AMBA ACCREDITED · NECHE New England Commission of Higher Education · ICS Institute of Chartered Shipbrokers

η επιβάρυνση που προκαλούν οι επιθεωρήσεις στην καθημερινή λειτουργία του πλοίου. Γι' αυτόν τον λόγο και ως πρώτο βήμα έχει αναπτυχθεί και έχει τεθεί σε εφαρμογή με επιτυχία το μοντέλο των υβριδικών επιθεωρήσεων (hybrid inspections). Στο σύστημα αυτό, ένα μεγάλο μέρος της τεκμηρίωσης εξετάζεται πριν από την άφιξη του επιθεωρητή στο πλοίο.

Οι διαχειριστές μπορούν να υποβάλουν εκ των προτέρων τα απαραίτητα έγγραφα, επιτρέποντας στον επιθεωρητή να επικεντρωθεί κατά την επιθεώρηση στην επαλήθευση και στην αξιολόγηση της επιχειρησιακής ετοιμότητας.

Τα στοιχεία δείχνουν ότι οι υβριδικές επιθεωρήσεις απαιτούν κατά μέσο όρο περίπου 11,5 ώρες πάνω στο πλοίο, ενώ οι παραδοσιακές επιθεωρήσεις διαρκούν περίπου 14,1 ώρες. Η μείωση αυτή του χρόνου αποτελεί σημαντική διευκόλυνση για τα πληρώματα.



Ψηφιακά εργαλεία και διαχείριση εγγράφων

Η διαδικασία υποστηρίζεται από το Document Management Centre, μια ψηφιακή πλατφόρμα που επιτρέπει στους διαχειριστές να ανεβάζουν τα απαραίτητα έγγραφα πριν από την επιθεώρηση.

Ένα σημαντικό πλεονέκτημα του συστήματος είναι ότι περίπου το 70% των εγγράφων μπορούν να χρησιμοποιηθούν ξανά σε μελλοντικές επιθεωρήσεις. Τα έγγραφα αυτά μπορούν να ανέβουν στην πλατφόρμα ακόμα και μήνες πριν από την επιθεώρηση, μειώνοντας σημαντικά τη διοικητική επιβάρυνση κατά τη διαδικασία κράτησης. Έτσι, κατά τη στιγμή της επιθεώρησης απομένει μόνο ένα μικρό μέρος των εγγράφων να υποβληθεί ή να επικαιροποιηθεί.

Η σημασία της συνεργασίας με τη βιομηχανία

Η αναβάθμιση του RISQ, οι αλλαγές στα ηλικιακά όρια και η αυξανόμενη χρήση υβριδικών επιθεωρήσεων αποτελούν μέρος μιας ευρύτερης προσπάθειας συνεχούς βελτίωσης.

Η διαδικασία αυτή βασίζεται στη συνεργασία με τη ναυτιλιακή βιομηχανία και στην αξιοποίηση της εμπειρίας των ανθρώπων που δραστηριοποιούνται καθημερινά στη λειτουργία των πλοίων.

Καθώς η ναυτιλία συνεχίζει να εξελίσσεται, η ανάγκη για διαφανείς, αποτελεσματικές και πρακτικές διαδικασίες επιθεώρησης γίνεται ακόμα πιο σημαντική. Μέσα από τη συνεχή βελτίωση των εργαλείων και των διαδικασιών, οι επιθεωρήσεις μπορούν να λειτουργούν όχι μόνο ως μηχανισμός ελέγχου, αλλά και ως μέσο ενίσχυσης της ασφάλειας και της αξιοπιστίας του παγκόσμιου στόλου.

Το μέλλον

Οι εξελίξεις στην τεχνολογία μάς επιτρέπουν να διαχειριστούμε με ευκολία ποσοτικά και ποιοτικά δεδομένα, ενώ ταυτόχρονα η επικοινωνία με το πλοίο διευρύνεται ποικιλοτρόπως. Με αυτό το εφαλτήριο, η RightShip απεργάζεται αλλαγές στην αρχιτεκτονική των επιθεωρήσεων, με στόχο τη μείωση του απαιτούμενου χρόνου επιθεώρησης, της συχνότητας των επιθεωρήσεων και την εξασφάλιση της επικαιροποίησης των δεδομένων που διαμορφώνουν τη συνολική εικόνα του πλοίου. Ο στόχος είναι η μείωση του φόρτου εργασίας του πληρώματος, η μείωση του κόστους και η εξασφάλιση μιας συνεχούς, ολοκληρωμένης και αντικειμενικής εικόνας για το πλοίο, κάτι που ενδιαφέρει και τον ναυλωτή αλλά και τον εφοπλιστή.

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

Νέα έκδοση του Ερωτηματολογίου Επιθεώρησης Πλοίων της RightShip (RISQ 3.2) και κάποιες σκέψεις ενός Safety & Vetting Manager για το τι σηματοδοτεί

Η RightShip, η κύρια εταιρεία παροχής υπηρεσίας vetting στους ναυλωτές πλοίων ξηρού φορτίου, προχώρησε σε μία ακόμα ανανέωση του σχετικού ερωτηματολογίου RISQ (Rightship Inspection Ship Questionnaire) με την έκδοση 3.2 από τις 25 Φεβρουαρίου και μετά, αντικαθιστώντας την 3.1.



του **Δημήτρη Ορφανού**,
HSQE Manager, DPA / CSO της M/Maritime

Το ερωτηματολόγιο αυτό είναι κρίσιμης σημασίας, καθώς είναι το κύριο εργαλείο της επιθεώρησης επί του πλοίου, η οποία με τη σειρά της είναι το πλέον κρίσιμο στοιχείο σε όλη τη διαδικασία του ενδελεχούς ελέγχου (vetting) ενός πλοίου από τη RightShip και ακολούθως της θετικής ή αρνητικής γνωμάτευσής της προς ενδιαφερόμενους ναυλωτές. Επιλεγμένες αλλαγές αυτής της έκδοσης παρουσιάζονται εν συντομία παρακάτω, μόνο σαν υπόβαθρο για κάποιες γενικότερες σκέψεις για την κατεύθυνση που δείχνει αυτή η ανανέωση.

Μια πρώτη παρατήρηση ίσως είναι ότι δεν υπάρχουν «συνταρακτικές» αλλαγές για όσες εταιρείες ήδη συμμορφώνονται με την προηγούμενη έκδοση και έχουν καταλάβει τη λογική της RightShip. Έχουν προστεθεί πολλές διευκρινίσεις σε διάφορες ερωτήσεις στις οποίες υπήρχε πρόβλημα ερμηνείας καθώς και αναμενόμενες προσαρμογές σε πρόσφατα ανανεωμένους κανονισμούς (π.χ. συνεχής επικαιροποίηση του SEEMP Part III, σημαντικές νέες απαιτήσεις για είσοδο σε κλειστούς χώρους βάσει των πρόσφατων αποφάσεων του IMO, επιθεώρηση των μέσων αγκυροβολίας και πρόσδεσης σύμφωνα με τις τωρινές διατάξεις της SOLAS, τις οδηγίες του IACS και των MEG-4 κ.ά.).

Υπάρχουν σαφέστερες οδηγίες για τη μέγιστη διάρκεια της επιθεώρησης στο πλοίο, καθώς μια συμβατική επιθεώρηση της RightShip χρειάζεται δύο ημέρες, οι οποίες δημιουργούν πρακτικά προβλήματα σε πολλές περιπτώσεις. Προς την ίδια κατεύθυνση, η RightShip δηλώνει ότι μειώθηκε ο συνολικός αριθμός των ερωτήσεων κατά τριάντα, παραλείποντας ή συγχωνεύοντας ερωτήσεις, ώστε να μειωθεί ο χρόνος επιθεώρησης επί του πλοίου κατά δύο ώρες. Έχουν όμως προστεθεί και νέες, οπότε είναι ενδιαφέρον να δούμε αν όντως αυτό επιτευχθεί στην πράξη.

Σαν δομή και ποσοτικά στοιχεία έχουμε: Ο αριθμός των κύριων ενοτήτων (section) παρέμεινε ο ίδιος (17). Έχουν προστεθεί δύο εξειδικευμένες υποενότητες για χρήση αμμωνίας ως καυσίμου και για heavy lifts πλοία, οι



οποίες δεν αφορούν τα περισσότερα ελληνικά πλοία, αλλά έχουν προστεθεί ερωτήσεις στην ενότητα του ISM / Safety που τα αφορά. Στην πραγματικότητα, ο συνολικός αριθμός των ερωτήσεων στη νέα έκδοση αυξήθηκε (454 από 423), αλλά, αν αφαιρέσουμε τις δύο εξειδικευμένες υποενότητες, είναι ο ίδιος (419), καθώς οι νέες στον ISM αντισταθμίστηκαν από μικρές μειώσεις στις υπόλοιπες ενότητες.

Κάποιες διαφορές που χρήζουν προσοχής: Απαιτείται πλέον τα αμπάρια που δεν δουλεύονται να κλειδώνονται στο λιμάνι, ώστε να αποφευχθεί κατά λάθος είσοδος σε αυτά από στοιβαδόρους, καθώς έχουν συμβεί πολλά ανάλογα ατυχήματα. Η είσοδος σε κλειστό χώρο (δεξαμενές και ανάλογοι χώροι με δυνητικά επικίνδυνη ατμόσφαιρα) απαιτεί προσωπικό μετρητή ατμόσφαιρας για τον κάθε εισερχόμενο. Επίσης, απαιτείται επί τούτου εκπαίδευση και γυμνάσια στην απομάκρυνση τραυματία από αμπάρι και έχει δοθεί περαιτέρω έμφαση στις διαδικασίες όπου εμπλέκονται οι στοιβαδόροι με κοινούς ελέγχους (ship/shore safety checklist), κοινό πλάνο αντίδρασης έκτακτης ανάγκης, απαιτήσεις επίβλεψης από το πλήρωμα και συνεχών διαβουλεύσεων για θέματα ασφάλειας. Απαιτείται πλέον καθαρή πολιτική Stop Work Authority σε όλο το πλήρωμα, ώστε να είναι εξουσιοδοτημένο να σταματά ανασφαλείς πρακτικές από οποιονδήποτε (πλήρωμα ή στοιβαδόρους), και έχει αυστηροποιηθεί η διαδικασία απενεργοποίησης ενός συστήματος ή μηχανήματος (lock out – tag out).

Για το γραφείο πλέον απαιτούνται επιθεωρήσεις του πλοίου σε τακτά χρονικά διαστήματα έξι μηνών, με κάποιο μικρό περιθώριο, και καθορίζεται σαφώς ποιες επισκέψεις προσωπικού των γραφείων μετρούν γι' αυτή την ερώτηση και ποιες όχι.

Κάποιες απαιτήσεις που καταργήθηκαν ή διευκολύνεται η εφαρμογή τους είναι η κατάργηση των Mooring campaigns, η αποδοχή εναλλακτικών μεθόδων βελτίωσης της ασφάλειας των φορητών cargo lights εκτός της αντικατάστασής τους με νέα και η αποδοχή ωρών λει-

τουργίας των ραντάρ πέραν αυτών που θεωρητικά θα έπρεπε να έχει γίνει αντικατάσταση της magnetron, αρκεί να γίνεται προσεκτική παρακολούθηση και καταγραφή της απόδοσης του ραντάρ και να υπάρχει αμοιβή magnetron για άμεση αντικατάσταση σε περίπτωση προβλήματος.

Τέλος, οι ερωτήσεις για τις φορτοεκφορτώσεις πλοίου σε πλοίο (STS) θα γίνονται μόνο αν το πλοίο έχει τον τελευταίο χρόνο εμπλακεί σε τέτοιες, έχει ναυλωθεί ήδη να κάνει ή κάνει κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης. Αυτή η διευκρίνιση δεν υπήρχε πριν και προκαλούσε άχρηστο βάρος για πλοία και πληρώματα που απλώς δεν έκαναν τέτοιες φορτοεκφορτώσεις.

Οι παραπάνω αλλαγές καταγράφουν, κατά την άποψη του γράφοντος, κατ' αρχάς μια σαφή πρόθεση για τη συνεχή βελτίωση του ερωτηματολογίου και του γενικότερου τρόπου που γίνονται οι επιθεωρήσεις επί του πλοίου, ειδικά αν ληφθεί υπόψη ότι αυτή είναι η πέμπτη έκδοση από το αρχικό RISQ του 2021, με τέσσερις ανανεώσεις μέχρι τώρα κάθε 10-15 μήνες.

Στρατηγικά, σημαντικότερο οποιασδήποτε επιμέρους αλλαγής είναι ίσως η βελτίωση στον τρόπο που παράχθηκε αυτή η ανανέωση του ερωτηματολογίου, με την ουσιαστικότερη εμπλοκή των διαχειριστριών εταιρειών πλοίων ξηρού φορτίου μέσω της τακτικής, πλέον, διαβούλευσης της RightShip με το κύριο όργανο αντιπροσώπευσης αυτών, την INTERCARGO, και την εξειδικευμένη ομάδα εργασίας που συστάθηκε εντός του Quality Panel αυτής (στο οποίο ο γράφων είναι μέλος).

Αυτή η τακτικότερη διαβούλευση, που κερδήθηκε από την INTERCARGO μέσα από το φιάσκο της αρχικής μονομερούς αλλαγής από τη RightShip των ηλικιακών ορίων των πλοίων προς επιθεώρηση και της δικαιολογημένης αντίδρασης των διαχειριστών, που θα έπρεπε να προσαρμοστούν σε μη ρεαλιστικά χρονοδιαγράμματα, δίνει τη στρατηγική δυνατότητα στους διαχειριστές να μεταφέρουν πρακτικά σχόλια στη RightShip «από το πεδίο» των επιθεωρούμενων πλοίων για προβλήματα προς βελτίωση, προς όφελος του τελικού σκοπού αυτών των επιθεωρήσεων, που είναι η κατά το δυνατόν ακριβέστερη αποτύπωση του δυνητικού ρίσκου που θα μπορούσε να αποτελέσει το πλοίο προς τον επίδοξο ναυλωτή του.

Η μείωση αυτού του ρίσκου, εφόσον κατ' αρχάς μπορεί να αποτυπωθεί με ακρίβεια μέσω ενός σαφούς, πρακτικού και σωστά στοχευμένου ερωτηματολογίου, δρα προς το άμεσο συμφέρον των διαχειριστών, αφού αυτό αυξάνει τις πιθανότητες απροβλημάτιστης εκτέλεσης του ταξιδιού χωρίς τα πρόσθετα έξοδα ατυχημάτων ή άλλων αρνητικών συμβάντων.

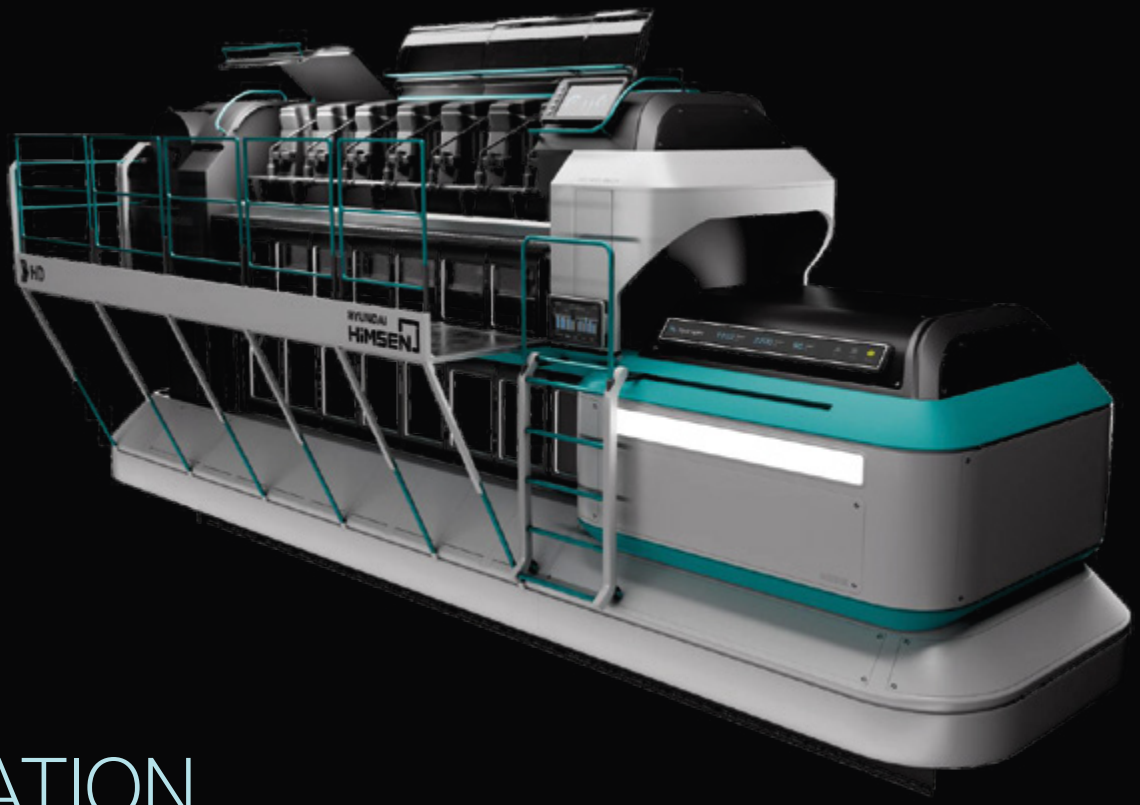
Ένα άλλο στρατηγικά θετικό είναι η πρόθεση να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα του χρόνου της επιθεώρησης επί του πλοίου, κάτι που αποτελεί βασικό αίτημα των διαχειριστών, καθώς η πλήρης διάρκεια των 14 ωρών για μία συμβατική επιθεώρηση (χωρίς την εξέταση εγγράφων από τον επιθεωρητή πριν από την επιβίβασή του στο πλοίο για οικονομία χρόνου) πρακτικά σημαίνει επιθεώρηση δύο ημερών πάνω στο πλοίο και την ανάλογη αναπροσαρμογή στο πρόγραμμα εργασιών του πληρώματος, τη στιγμή μάλιστα που οι αντίστοιχες επιθεωρήσεις των δεξαμενόπλοιων εδώ και δεκαετίες είναι μίας ημέρας.

Συγκρατημένη αισιοδοξία θα λέγαμε, λοιπόν, κυρίως λόγω των παραπάνω δύο στρατηγικών αλλαγών και ελπίζοντας βραχυπρόθεσμα ο στόχος της μείωσης του χρόνου επί του πλοίου όντως να επιτευχθεί και, μεσοπρόθεσμα, οι μελλοντικές εκδόσεις να συνεχίσουν να αντανακλούν και τις απόψεις των διαχειριστών.

Οι αλλαγές του RISQ 3.2 είναι μια σαφής πρόθεση για τη συνεχή βελτίωση του ερωτηματολογίου και του γενικότερου τρόπου που γίνονται οι επιθεωρήσεις επί του πλοίου, ειδικά αν ληφθεί υπόψη ότι αυτή είναι η πέμπτη έκδοση από το αρχικό RISQ του 2021, με τέσσερις ανανεώσεις μέχρι τώρα κάθε 10-15 μήνες.

HYUNDAI HiMSEN

Hi-touch
Marine & Stationary ENgine



INVITATION

SEA JAPAN 2026

INTERNATIONAL MARITIME
EXHIBITION AND CONFERENCE

22 - 24 Apr. 2026
Tokyo Big Sight, JAPAN

HD Hyundai Heavy Industries, Engine & Machinery
VISIT OUR STAND AT **1K-38**

HD HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES | ENGINE & MACHINERY

Επιθεωρήσεις bulk carriers: Όσα προβλέπει το αναθεωρημένο ερωτηματολόγιο RISQ 3.2

Ο οργανισμός RightShip έχει δημιουργήσει και εφαρμόζει τη μεθοδολογία RightShip Vetting για την ταξινόμηση των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων (dry bulk cargo) και γενικών φορτίων (general cargo), βάσει θεσπισμένων κριτηρίων αξιολόγησης (RightShip Vetting Criteria) σε κλίμακα «καταλληλότητας πλοίου».



του **Καπτ. Απόστολου Σκεμπέ**,
HSQE Manager – DPA – Training Manager,
Arcadia Shipmanagement Co Ltd.
& Aegean Bulk Co Inc.

Η υπηρεσία αυτή προσφέρεται στους ναυλωτές (recommendation for the vessel), αλλά και σε αρχές λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων (ports and terminals), όπως επίσης σε χρηματοδότες και ναυτιλιακούς μεσάζοντες.

Τα κριτήρια περιλαμβάνουν την ασφάλεια, την περιβαλλοντική προστασία, την ενεργειακή διαχείριση, τη διαχείριση του ανθρώπινου παράγοντα και τις πρωτοβουλίες που σχετίζονται με τη βιωσιμότητα του πλανήτη. Σημαντικοί παράγοντες για την αξιολόγηση είναι η ηλικία του πλοίου, το ιστορικό της πλοιοκτήτριας εταιρείας και η απόδοση του πλοίου (performance) κατά τη διάρκεια της επιχειρησιακής λειτουργίας του.

Οι επιθεωρήσεις RightShip

Εξειδικευμένοι επιθεωρητές του οργανισμού RightShip επισκέπτονται τα πλοία και διεξάγουν τις επιθεωρήσεις/αξιολογήσεις βάσει ερωτηματολογίου (RightShip Inspections Ship Questionnaire – RISQ) που ανανεώνεται και εκσυγχρονίζεται, σε εναρμόνιση με τις διεθνείς εξελίξεις και το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο. Για παράδειγμα, οι απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στην πρόσφατη αναθεωρημένη απόφαση του IMO για την είσοδο σε κλειστούς χώρους [Resolution MSC-581(110) “Enclosed Spaces Entry”] έχουν ενσωματωθεί στο νέο ερωτηματολόγιο.

Η έκδοση του σχετικού ερωτηματολογίου RISQ 3.1 ήταν σε ισχύ μέχρι τις 24/02/2026. Από τις 25/02/2026 τέθηκε σε ισχύ και εφαρμόζεται το αναθεωρημένο (τροποποιημένο) ερωτηματολόγιο RISQ 3.2.

Σύμφωνα με στοιχεία που δημοσίευσε η RightShip, περίπου 5.000 επιθεωρήσεις πραγματοποιήθηκαν σε πάνω από 800 λιμένες για το έτος 2025. Το νούμερο αυτό αντιστοιχεί σε μέσο όρο 13 επιθεωρήσεων ημερησίως ανά την υφήλιο. Οι επιθεωρήσεις διακρίνονται σε:

α) Κανονικού τύπου (standard), όπου η μέση διάρκεια ήταν 14,1 ώρες παραμονής του επιθεωρητή στο πλοίο.

β) Υβριδικού τύπου (hybrid), όπου η μέση διάρκεια μειώθηκε στις 11,5

ώρες, καθώς παρέχεται η δυνατότητα ελέγχου των απαιτούμενων εντύπων και εγχειριδίων προγενέστερα της επιθεώρησης, μέσω της αποστολής τους από τη διαχειρίστρια εταιρεία/πλοίο στον επιθεωρητή.

γ) Παρέχεται η δυνατότητα αιτήματος για την ταυτόχρονη παρουσία δύο επιθεωρητών, ο καθένας εκ των οποίων θα ασχολείται με διαφορετικό τμήμα του ερωτηματολογίου, ώστε να μειωθεί ο χρόνος της επιθεώρησης.

Τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων, –αποδεκτή («acceptable») ή μη αποδεκτή («unacceptable»)– και η βαθμολογία/αξιολόγηση που λαμβάνει το κάθε πλοίο στους επιμέρους τομείς αναρτώνται στη διαδικτυακή πλατφόρμα της RightShip, όπου πρόσβαση έχουν συγκεκριμένα μέλη μέσω συνδρομής. Μια επιθεώρηση μπορεί να χαρακτηριστεί ως μη αποδεκτή εάν υπάρχει έστω και ένα εύρημα που χαρακτηρίζεται ως showstopper, δηλαδή τόσο κρίσιμο, που τοποθετεί το προφίλ ρίσκου του πλοίου σε μη αποδεκτό επίπεδο.

Η μέγιστη περίοδος «αποδοχής» (Inspection validity) ανέρχεται στους 12 μήνες. Ευρήματα αυξημένου κινδύνου (high risk) ή πολλαπλά ευρήματα που αντιστοιχούν σε ίδιο τομέα (π.χ. navigation, safety, machinery) έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση της περιόδου αποδοχής ενός πλοίου στους εννέα, στους έξι ή στους τρεις μήνες. Πέραν του αριθμού των ευρημάτων και του επιπέδου ρίσκου αυτών, αξιολογούνται και οι απαντήσεις του διαχειριστή του πλοίου στα ευρήματα (Inspection report close out).

Από την 01/10/2025, τα πλοία ηλικίας 13 ετών και άνω πρέπει να έχουν «επιτύχει» αποδεκτή αξιολόγηση ώστε να πληρούν τα κριτήρια της RightShip για ναύλωση. Όσα πλοία δεν έχουν αποδεκτή αξιολόγηση υπόκεινται σε μείωση του RightShip Safety Score στο 2 (κλίμακα: 5 ανώτερο – 1 κατώτερο).

Από την 01/04/2026, τα πλοία ηλικίας 12 ετών και άνω θα πρέπει να έχουν «επιτύχει» αποδεκτή αξιολόγηση ώστε να πληρούν τα κριτήρια της RightShip για ναύλωση. Το ηλικιακό όριο των πλοίων θα μειωθεί στα 11 έτη από την 01/07/2026 και στα 10 έτη από την 01/01/2027. Επιπλέον στατιστικό στοιχείο από τις επιθεωρήσεις κατά το 2025 είναι η μείωση του μέσου όρου ευρημάτων σε 20,1 ανά πλοίο, από 23,1 που ήταν το 2024.



Η μετάβαση από το ερωτηματολόγιο RISQ 3.1 στο RISQ 3.2

Για την πρόσφατη αναθεώρηση του ερωτηματολογίου επιθεωρήσεων, η RightShip απευθύνθηκε σε ναυτιλιακές ενώσεις και οργανισμούς, όπως επίσης ζήτησε τη συμβολή πλοιοκτητών, διαχειριστών, επιθεωρητών και εμπειρογνωμόνων της ναυτιλιακής βιομηχανίας, θέτοντας σε διαβούλευση τις προτεινόμενες αλλαγές. Η ΕΕΕ ζήτησε

από τα μέλη της, τον Σεπτέμβριο του 2025, να υποβάλουν προτάσεις και την κριτική τους επί των προτεινόμενων αλλαγών.

Το τελικό αποτέλεσμα ήταν η διαμόρφωση συνολικά 150 ερωτήσεων (από τις 366 του ερωτηματολογίου). Αφαιρέθηκαν 42 ερωτήσεις, αλλά το περιεχόμενο κάποιων από αυτές περιλήφθηκε σε άλλες ήδη υπάρχουσες.

Παρέμεινε ο ίδιος αριθμός κεφαλαίων (17), ενώ προστέθηκε ένα καινούργιο υπο-κεφάλαιο στις εργασίες φορτίου (Cargo Operations), με τίτλο: «8F Cargo Operation – Heavy Lift Vessel». Επιπλέον, παρατηρούνται διαμορφώσεις υπαρχόντων κεφαλαίων ή υπο-κεφαλαίων, όπως στις ερωτήσεις που αφορούν τα πλοία που χρησιμοποιούν αμμωνία ως καύσιμο ή στις ερωτήσεις σχετικά με STS Operations, όπου η συμβολή και η επιχειρησιακή εμπειρία της εταιρείας παροχής υπηρεσιών STS Operations, DYNAMARINE, είναι καθοριστική.

Προστέθηκαν επίσης ερωτήσεις που δεν «βαρύνουν» το αποτέλεσμα της επιθεώρησης ως ευρήματα σε περίπτωση αρνητικής απάντησης, αλλά εμμέσως «δείχνουν» προς μια επιθυμητή (από τη RightShip) κατεύθυνση:

- Αν η διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου:
    1. Είναι μέλος του Dry Bulk Centre of Excellence.
    2. Έχει προβεί στην αυτοαξιολόγηση σύμφωνα με το πρότυπο DryBMS (“Has a DryBMS self-assessment been completed?”).

Η ερώτηση σχετικά με επισκέψεις/επιθεωρήσεις στα πλοία του στόλου, από πλευράς στελεχών του γραφείου, περιέχει λεπτομερέστερες κατευθύνσεις, αναφορικά με τη συχνότητα των επισκέψεων (εξάμηνη συχνότητα, αλλά σε κάθε περίπτωση να μην παρεμβάλλεται διάστημα μεγαλύτερο των επτά μηνών, μεταξύ επισκέψεων Marine & Technical Superintendents), ενώ οι επισκέψεις των διευθυντικών στελεχών (Top Management visits) δεν μπορούν να καταλογιστούν ως επιθεωρήσεις.

Οι εκπαιδεύσεις των πληρωμάτων που εμπλέκονται στη φορτοεκφόρτωση και στη μεταφορά συγκεκριμένου τύπου και επικινδυνότητας φορτίων πρέπει να γίνονται βάσει των προτύπων εκπαίδευσης του IMO (IMO Model Course 1.45 – “Safe Handling and Transport of Solid Bulk Cargoes”, IMO model course 1.10 – “Dangerous, Hazardous and Harmful Cargoes”). Τα μέλη του πληρώματος οφείλουν να επιδεικνύουν εξοικείωση διαχείρισης ανάλογα με τα μεταφερόμενα φορτία και ετοιμότητα προστασίας και αντιμετώπισης των κινδύνων που απορρέουν.

Σχετικά με την εκπαίδευση και την εξοικείωση των αξιωματικών ναυσιπλοΐας με τη χρήση του ECDIS, πέραν των επιχειρησιακών γνώσεων (ECDIS Generic & Specific training ή/και onboard familiarization), απαιτείται ικανότητα αντιμετώπισης απροσδόκητων περιστατικών, μέσω της συμμετοχής τους σε γυμνάσια επί σεναρίων ενδεχόμενων καταστάσεων (Company’s contingency plans for ECDIS failures).

Η επίβλεψη των εργατών φορτίου (Stevedores) που επιβαίνουν και εργάζονται επί του πλοίου (χώροι φορτίου, καταστρώματα, κ.λπ.) περιέχει λεπτομερείς αναφορές ως προς την ενημέρωση/εξοικείωσή τους με τις απαιτήσεις και τα μέτρα ασφαλείας που εφαρμόζονται στο πλοίο και στις πολιτικές της εταιρείας (όπως η πρακτική Stop Work Authority). Επιπλέον, τα σενάρια των γυμνασίων διάσωσης από κλειστό χώρο πρέπει να περιλαμβάνουν και σενάριο διάσωσης εργατών από χώρο φορτίου του πλοίου.

Ένα σημαντικό στοιχείο των ερωτηματολογίων της RightShip είναι οι κατευθυντήριες οδηγίες που παρέχονται για κάθε ερώτηση (Guide to Inspection). Αυτές βοηθούν τα αρμόδια στελέχη της διαχειρίστριας εταιρείας του πλοίου, ως προς τη διαμόρφωση των διαδικασιών του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης, αλλά και τους υπεύθυνους αξιωματικούς επί του πλοίου κατά την προετοιμασία τους για επερχόμενη επιθεώρηση.

Οι αλλαγές που περιλαμβάνονται στο νέο ερωτηματολόγιο είναι σημαντικές προς τη θετική κατεύθυνση της μείωσης του φόρτου κάθε επιθεώρησης, αποβάλλοντας «υπερβολικές» ή ανέφικτες σε ορισμένες περιπτώσεις απαιτήσεις. Πάντοτε υπάρχει περιθώριο βελτίωσης και, κατά τη μελλοντική εκτέλεση των επιθεωρήσεων, τυχόν σημεία προσοχής πιθανόν θα ανακύψουν για διόρθωση.

Συνοψίζοντας

Οι αλλαγές που περιλαμβάνονται στο νέο ερωτηματολόγιο είναι σημαντικές προς τη θετική κατεύθυνση της μείωσης του φόρτου κάθε επιθεώρησης, αποβάλλοντας «υπερβολικές» ή ανέφικτες σε ορισμένες περιπτώσεις απαιτήσεις. Πάντοτε υπάρχει περιθώριο βελτίωσης και, κατά τη μελλοντική εκτέλεση των επιθεωρήσεων, τυχόν σημεία προσοχής πιθανόν θα ανακύψουν για διόρθωση.

Θα θέλαμε, για παράδειγμα, να «δούμε» και από τη RightShip την τεκμηριωμένη αναγνώριση, από πλευράς επιθεωρητών, της καλής επίδοσης μελών του πληρώματος σε θέματα γνώσεων και εφαρμογής των εργασιακών πρακτικών, στα πρότυπα των θετικών παρατηρήσεων (positive observations) που ρηξικέλευθα εισήγαγε το SIRE 2.0 καθεστώς επιθεωρήσεων.

Αυτό που δεν αλλάζει (είτε για το ερωτηματολόγιο της RightShip είτε για το ερωτηματολόγιο SIRE 2.0) είναι η «αναπόφευκτη» προσήλωση και η ενδελεχής μελέτη –που χρειάζεται από πλευράς επιθεωρούμενων– επί των κατευθυντήριων οδηγιών που παρέχονται για κάθε ερώτηση, αλλά και επί των στοιχείων που υποδεικνύεται να αναζητήσει ο κάθε επιθεωρητής και των πιθανών ελλείψεων που συνιστούν εύρημα για μη συμμόρφωση.

we make ship repairs simple



CARELL
DRY DOCKINGS & SHIP REPAIRS

- DRY DOCKING
- AFLOAT REPAIRS
- MARINE ENGINEERING
- BWTS INSTALLATION
- REMOTE INSPECTION
- HYDROGEN ENGINEERING

www.carell.gr
carell@carell.gr

A Hub of Marine and Offshore Equipment Systems

S&SYS

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

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

Products

Ballast system / Automation system / Switchboard / FGSS / ESS

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

PURIMAR™, Ballast Water Treatment System

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

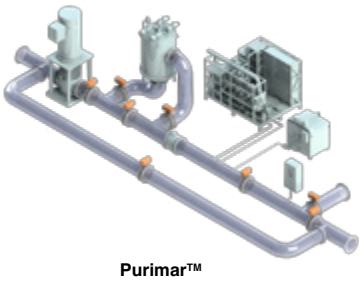
Comparison of Existing model Purimar™ of Ballast Water Treatment System, with the new Eco-Purimar™ (without electrolysis unit, TRO unit, chemicals, sensors' calibration, and flow meters except one unit)

Space-saving design

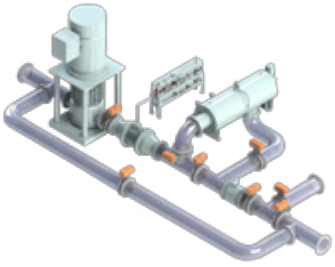
Anti-corrosion & Coating protection

Non-toxic byproducts

Cost saving



Purimar™

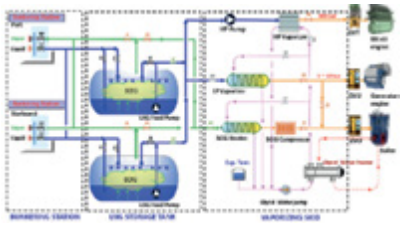


Eco-Purimar™

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

Ασφάλεια ανελκυστήρων στα πλοία: Είναι επαρκές το θεσμικό πλαίσιο;

Οι πλοιοκτήτες, οι διαχειριστές, οι πλοίαρχοι και τα μέλη πληρώματος οφείλουν να διασφαλίζουν την ύπαρξη και την εφαρμογή ασφαλών διαδικασιών εργασίας για κάθε δραστηριότητα που αφορά ανελκυστήρες επί πλοίου. Κατά τη διάρκεια των ετών 2018 και 2019, η Αυστραλιανή Αρχή Ναυτικής Ασφάλειας (AMSA) έλαβε ειδοποιήσεις για δύο ξεχωριστά ατυχήματα, στα οποία μέλη πληρώματος παγιδεύτηκαν και συνεθλίβησαν από κινούμενο ανελκυστήρα. Και στις δύο περιπτώσεις, ο ανελκυστήρας κινήθηκε ενώ τα μέλη του πληρώματος εργάζονταν μεταξύ του φρεατίου και του θαλάμου, με αποτέλεσμα θανατηφόρους τραυματισμούς. Περιστατικά θανατηφόρων τραυματισμών από σύνθλιψη έχουν δείξει ότι η ανεπαρκής εκτίμηση κινδύνου και η έλλειψη ελέγχων ασφαλείας αποτελούν κρίσιμους παράγοντες ατυχημάτων.

Οι ανελκυστήρες για χρήση σε πλοία πρέπει να είναι σχεδιασμένοι ώστε να:

- Αντέχουν σε έντονες κινήσεις του πλοίου, κραδασμούς και δυσμενείς καιρικές συνθήκες.
- Λειτουργούν αξιόπιστα σε θαλάσσια κατάσταση έως ±10° διατοιχισμού και ±5° προνευστασμού.
- Διαθέτουν ηλεκτρολογικά συστήματα σύμφωνα με διεθνή ναυτικά πρότυπα.
- Ενσωματώνουν συστήματα ελέγχου και παρακολούθησης.
- Φέρουν πιστοποιημένες πόρτες και θαλάμους από αναγνωρισμένους νηογνώμονες.



Με το βλέμμα του ναυτικού

Ο ορίζοντας



Credit: EPA/Mads Claus Rasmussen

από τη γέφυρα

του Καπτ. Γ. Γεωργούλη

Τα κυριότερα προβλήματα ασφάλειας που εντοπίστηκαν σε θανατηφόρα περιστατικά είναι:

- Ασαφή εγχειρίδια λειτουργίας και συντήρησης.
- Έλλειψη ολοκληρωμένων Risk Assessments στο Safety Management System (SMS).
- Μη επαρκής εκπαίδευση πληρώματος.
- Χρήση μη εξειδικευμένου προσωπικού για επισκευές.
- Απουσία διαδικασιών απομόνωσης (lock-out/tag-out) κατά τη διάρκεια εργασιών στο φρεάτιο.

Επίσης, οι κίνδυνοι που ελλοχεύουν και πρέπει να αντιμετωπιστούν κατά την εργασία στο φρεάτιο του ανελκυστήρα είναι:

- Κίνδυνος πτώσης από ύψος.
- Πτώση αντικειμένων στο φρεάτιο.
- Θόρυβος και κραδασμοί.
- Ηλεκτροπληξία.
- Απρόβλεπτη κίνηση θαλάμου ή αντίβαρων.

Για την αντιμετώπιση των παραπάνω κινδύνων, ειδικά στα εμπορικά πλοία, συνιστάται η εκτέλεση εργασιών συντήρησης στο λιμάνι από εξουσιοδοτημένους, κατάλληλα εκπαιδευμένους τεχνικούς.

Οι ανελκυστήρες πρέπει να εντάσσονται πλήρως στο PMS του πλοίου, με ενδεικτικές εργασίες όπως: τακτικοί λειτουργικοί έλεγχοι, έλεγχος interlocks θυρών και συναγερμών, επιβεβαίωση λειτουργίας emergency stop και συστημάτων διάσωσης, επιθεώρηση φρεατίου, φωτισμού και αερισμού.

Στο διεθνές σύστημα νηολόγησης δεν θεωρείται ασυνήθιστο ο πλοιοκτήτης να εδρεύει σε διαφορετική χώρα από το κράτος σημαίας. Ωστόσο, απαιτείται ισορροπία μεταξύ των εμπορικών πλεονεκτημάτων επιλογής σημαίας και της ανάγκης αποφυγής σημαιών που δεν συμμορφώνονται με τις διεθνείς υποχρεώσεις τους.

Το σύστημα ανελκυστήρα, επίσης, πρέπει περιοδικά να υπόκειται στις κάτωθι επιθεωρήσεις:

- Ετήσια επιθεώρηση ασφάλειας από αρμόδιο πρόσωπο.
- Δοκιμές φορτίου ανά πενταετία (ή σύμφωνα με απαιτήσεις σημαίας/κλάσης).
- Λειτουργικές δοκιμές μετά από σημαντικές επισκευές.
- Όλα τα αρχεία επιθεώρησης πρέπει να διατηρούνται διαθέσιμα για τα PSC και audits.

Τα πρότυπα ISO 8383 και EN 81-1/2 παρέχουν κατευθυντήριες οδηγίες για κατασκευή και επιθεώρηση ανελκυστήρων πλοίων. Δεν υφίσταται πιστοποίηση εταιρείας service βάσει ISO ή EN.

Ο όρος «authorized lift maintenance personnel» αναφέρεται σε αρμόδιο πρόσωπο που έχει άδεια από τον πλοιοκτήτη για πρόσβαση σε περιορισμένους χώρους.

Οι νηογνώμονες συνήθως παραπέμπουν στο ISO 8383 χωρίς να παρέχουν σύστημα έγκρισης εταιρειών service. Οι απαιτήσεις επιθεώρησης ενδέχεται να διαφοροποιούνται ανά σημαία πλοίου.

Δεν υφίσταται νομική απαίτηση χρήσης αποκλειστικά πιστοποιημένων από τον κατασκευαστή εταιρειών service, εκτός περιόδου εγγύησης. Εντός ΕΕ απαγορεύονται περιορισμοί αγοράς για τις εταιρείες service, αν και ο κατασκευαστής μπορεί να απαιτεί αποκλειστική συντήρηση κατά τη διάρκεια ισχύος εγγύησης.

Τέλος, η ασφάλεια των ανελκυστήρων πλοίων εξαρτάται από έναν συνδυασμό διεθνών προτύπων, κανονισμών κλάσης, απαιτήσεων σημαίας και υποχρεώσεων ISM Code. Η εφαρμογή προληπτικής συμμόρφωσης με τα παραπάνω μειώνει σημαντικά τον κίνδυνο ατυχημάτων και ευθυνών.

Δεν υφίσταται πιστοποίηση εταιρείας service από ISO ή Class. Οι πλοιοκτήτες οφείλουν να αξιολογούν τεκμηριωμένα την ποιότητα και την ασφάλεια των συνεργαζόμενων εταιρειών συντήρησης των ανελκυστήρων των πλοίων τους.

Πίνακας αξιολόγησης απόδοσης κρατών σημαίας για το 2025/2026 από το ICS

Το International Chamber of Shipping (ICS) δημοσίευσε τον ετήσιο πίνακα αξιολόγησης απόδοσης των σημαιών «Shipping Industry Flag State Performance Table 2025/2026». Ο πίνακας συγκεντρώνει δημόσια διαθέσιμα δεδομένα σχετικά με την απόδοση των κρατών σημαίας, συμπεριλαμβανομένων των επιδόσεων σε Port State Control (PSC), της επικύρωσης διεθνών συμβάσεων και της συμμετοχής σε συνεδριάσεις του IMO.

Ο πίνακας λειτουργεί ως εργαλείο αναφοράς για την αξιολόγηση της ποιότητας και της αξιοπιστίας των κρατών σημαίας παγκοσμίως. Στόχος του είναι:

- Να ενθαρρύνει τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές να εξετάζουν κατά πόσο ένα κράτος σημαίας διαθέτει ουσιαστική διοικητική και τεχνική επάρκεια πριν το επιλέξουν.
- Να ενισχύσει τον διάλογο μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών και κρατών σημαίας ώστε να προωθούνται βελτιώσεις σε θέματα ασφάλειας, προστασίας περιβάλλοντος και συνθηκών εργασίας ναυτικών.

Στο διεθνές σύστημα νηολόγησης δεν θεωρείται ασυνήθιστο ο πλοιοκτήτης να εδρεύει σε διαφορετική χώρα από το κράτος σημαίας. Ωστόσο, απαιτείται ισορροπία μεταξύ των εμπορικών πλεονεκτημάτων επιλογής σημαίας και της ανάγκης αποφυγής σημαιών που δεν συμμορφώνονται με τις διεθνείς υποχρεώσεις τους.

Ο πίνακας συνοψίζει αντικειμενικά στοιχεία από δημόσιες πηγές, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αξιολόγηση ενός κράτους σημαίας.

Οι θετικοί δείκτες απόδοσης απεικονίζονται με πράσινα τετράγωνα. Η απουσία ενός μεμονωμένου θετικού δείκτη δεν αποτελεί από μόνη της αξιόπιστο κριτήριο χαμηλής απόδοσης. Για παράδειγμα, ένα κράτος μπορεί να μην έχει επικυρώσει μια σύμβαση λόγω εθνικής νομοθεσίας αλλά να εφαρμόζει τις βασικές απαιτήσεις της. Αντίθετα, η απουσία πολλών θετικών δεικτών ενδέχεται να υποδηλώνει ανεπαρκή απόδοση και να απαιτεί περαιτέρω αξιολόγηση από τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Εκπρόσωποι του ICS τόνισαν ότι ο πίνακας πρέπει να χρησιμοποιείται από πλοιοκτήτες και διαχειριστές για να αξιολογούν την ουσία και την αποτελεσματικότητα των κρατών σημαίας και



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

να ασκούν πίεση για βελτιώσεις, ιδιαίτερα σε θέματα ασφάλειας ζωής στη θάλασσα, προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος και αξιοπρεπών συνθηκών διαβίωσης των ναυτικών.

Η τελευταία έκδοση του πίνακα επιβεβαιώνει τη συνεχιζόμενη θετική απόδοση της πλειονότητας των κρατών σημαίας που είναι υπεύθυνα για την ασφάλεια και την περιβαλλοντική επίδοση του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

Μεταξύ των κρατών σημαίας με το πολύ έναν αρνητικό δείκτη (από τα 19 κριτήρια αξιολόγησης του ICS) συγκαταλέγονται:

- Οι μεγαλύτερες σημαίες βάσει χωρητικότητας: Κίνα, Ελλάδα, Χονγκ Κονγκ (Κίνα), Ιαπωνία και Σιγκαπούρη.
- Τα μεγαλύτερα ανοικτά νηολόγια: Μπαχάμες, Λιβερία, Νήσοι Μάρσαλ, Μάλτα και Παναμάς.

Συνολικά, οι ανωτέρω σημαίες αντιπροσωπεύουν περίπου το 70% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, ενώ και πολλά άλλα εθνικά ή ανοικτά νηολόγια παρουσιάζουν υψηλό επίπεδο απόδοσης.

Επιθεωρήσεις RightShip και το ερωτηματολόγιο 3.2 που τέθηκε σε ισχύ την 25η Φεβρουαρίου 2026

Η RightShip είναι σήμερα μια παγκόσμια ψηφιακή ναυτιλιακή πλατφόρμα, η οποία στοχεύει στην προστασία του Περιβάλλοντος, στην Κοινωνική Ευθύνη και στη Διακυβέρνηση (ESG), παρέχοντας εξειδικευμένες πρακτικές για την ασφάλεια, τη βιωσιμότητα και την κοινωνική ευθύνη.

Στόχος της επιθεώρησης RightShip είναι η αξιολόγηση της ποιότητας των πλοίων, η επαλήθευση της εξοικείωσης και της συμμόρφωσης του πληρώματος του πλοίου με τις απαιτήσεις ασφαλείας, τις νομοθετικές απαιτήσεις (IMO), τις συστάσεις του κλάδου (ICS), τις βέλτιστες πρακτικές και τις απαιτούμενες απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο επιθεώρησης πλοίων της RightShip. Το αποτέλεσμα της επιθεώρησης RightShip Dry αντικατοπτρίζει την πραγματική κατάσταση και το επίπεδο λειτουργίας του πλοίου κατά τη στιγμή της επιθεώρησης.

Το Ερωτηματολόγιο Επιθεώρησης Πλοίων RightShip καλύπτει μια σειρά ερωτήσεων που σχετίζονται με την ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος, τη συντήρηση, τις συστάσεις του κλάδου και τις ορθές πρακτικές. Για τους σκοπούς της επιθεώρησης, τα πλοία που καλύπτονται από τη RightShip ομαδοποιούνται σε τέσσερις κατηγορίες:

- Πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου που μεταφέρουν στερεά φορτία χύδην εκτός από σιτηρά.
- Πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου που μεταφέρουν φορτία σιτηρών.
- Πλοία γενικού φορτίου που μεταφέρουν γενικά φορτία ή/και φορτία εμπορευματοκιβωτίων.
- Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρουν μόνο φορτία εμπορευματοκιβωτίων.

Το RightShip RISQ (RightShip Inspection Ship Questionnaire) 3.2 είναι ένα λεπτομερές και τυποποιημένο εργαλείο επιθεώρησης, που χρησιμοποιείται παγκοσμίως από διαπιστευμένους εμπειρογνώμονες της RightShip. Πρόκειται για έναν κρίσιμο μηχανισμό που έχει σχεδιαστεί για να επαληθεύει ανεξάρτητα τη λειτουργική κατάσταση ενός



πλοίου και να επιβεβαιώνει την αποτελεσματικότητα του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS) της εταιρείας. Το RISQ 3.2 τέθηκε σε ισχύ στις 25 Φεβρουαρίου 2026, 12 μ.μ. GMT.

Η επιθεώρηση είναι εκτενής, καλύπτοντας βασικά στοιχεία, όπως η ασφάλεια, η προστασία του περιβάλλοντος, η δομική ακεραιότητα, τα πρότυπα συντήρησης και η ικανότητα του πληρώματος. Βασίζεται στις βέλτιστες πρακτικές που έχουν θεσπιστεί από κορυφαίους διεθνείς ναυτιλιακούς φορείς (συμπεριλαμβανομένων των IMO, ISO, OCIMF και P&I Clubs).

Τα αποτελέσματα της επιθεώρησης RISQ αποτελούν πρωταρχικό παράγοντα για τον προσδιορισμό της Βαθμολογίας Ασφάλειας RightShip, επηρεάζοντας άμεσα την ανταγωνιστικότητα ενός πλοίου και την αποδοχή του για ναυλώσεις υψηλής αξίας από ναυλωτές, φορτωτές και χρηματοδότες.

Τελικά, η εξέλιξη στο νέο ερωτηματολόγιο RISQ 3.2 υπογραμμίζει μια αυξανόμενη δέσμευση για διαφανή, μετρήσιμη και τυποποιημένη ποιότητα πλοίων. Ενσωματώνοντας τις τελευταίες διεθνείς βέλτιστες πρακτικές, το RISQ 3.2 διασφαλίζει ότι μόνο τα πιο λειτουργικά ορθά και υπεύθυνα διαχειριζόμενα πλοία θα συμμετέχουν στην παγκόσμια αλυσίδα εφοδιασμού, προστατεύοντας ζωές, φορτίο και το θαλάσσιο περιβάλλον για το μέλλον.

Ο επιθεωρητής πρέπει να διεξάγει την επιθεώρηση RightShip Dry σύμφωνα με τις ακόλουθες υποχρεωτικές απαιτήσεις:

Επιβίβαση στο πλοίο και εναρκτήρια συνάντηση

- Ο επιθεωρητής πρέπει να επιδεικνύει έγκυρη ταυτότητα κατά την επιβίβαση στο πλοίο.
- Ο επιθεωρητής πρέπει πάντα να φοράει κατάλληλα Μέσα Ατομικής Προστασίας και να δίνει το καλό παράδειγμα από κάθε άποψη, διατηρώντας το υψηλότερο επίπεδο ηθικής συμπεριφοράς καθ' όλη τη διάρκεια της επιθεώρησης.
- Ο επιθεωρητής πρέπει να έχει εναρκτήρια συνάντηση με τον πλοίαρχο ή τον εκπρόσωπο του πλοιάρχου.
- Ο επιθεωρητής υποχρεούται να συστηθεί και να περιγράψει τους στόχους, τις απαιτήσεις και το σχέδιο για την επιθεώρηση.
- Ο επιθεωρητής και ο πλοίαρχος ή ο εκπρόσωπος του πλοιάρχου θα πρέπει να συμφωνήσουν για τη σειρά με την οποία τα διεξαχθεί η επιθεώρηση.
- Η σειρά της επιθεώρησης δεν πρέπει να επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του πλοίου ή τις ώρες ανάπαυσης του πληρώματος του πλοίου. Εδώ ο πλοίαρχος οφείλει να είναι προσεκτικός, δηλαδή όχι πολλούς συνοδούς στον επιθεωρητή (ο πλοίαρχος ή ο πρώτος μηχανικός αν το επιτρέπουν τα rest hours και οι υπόλοιποι σε άμεση επικοινωνία). Επίσης, καλό είναι να μη χρησιμοποιούμε άλλη γλώσσα παρόντος του επιθεωρητή.

Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης

- Ο επιθεωρητής πρέπει πάντα να συνοδεύεται από έναν εξειδικευμένο και υπεύθυνο αξιωματικό (γέφυρας ή μηχανοστασίου, ανά-



λογα με τον τόπο της επιθεώρησης). Η πραγματική πρόσβαση στις δεξαμενές και στα αμπάρια για τη φυσική αξιολόγηση της κατάστασης των δεξαμενών έρματος (ballast tanks), των κενών χώρων (cofferdams) και των αμπαριών φορτίου (cargo holds) μπορεί να γίνει μόνο με την εξουσιοδότηση του πλοιάρχου και υπό την προϋπόθεση ότι το επιτρέπουν οι κανονισμοί του λιμένα και του τερματικού σταθμού. Σε όλες τις περιπτώσεις, οι διαδικασίες εισόδου σε κλειστούς χώρους πρέπει να τηρούνται αυστηρά και σύμφωνα με τις διατάξεις του θεσμικού πλαισίου και του SMS του πλοίου.

- Ο επιθεωρητής πρέπει να είναι παρατηρητής καθ' όλη τη διάρκεια της επιθεώρησης και να μην εμπλέκεται ή να μην παρεμβαίνει στη λειτουργία ή/και να μη χειρίζεται οποιαδήποτε αντικείμενα επί του πλοίου. Ωστόσο, ο επιθεωρητής οφείλει να ειδοποιεί το προσωπικό του πλοίου όταν παρατηρεί τυχόν μη ασφαλείς συνθήκες ή λειτουργίες που εκτελούνται.
- Η επιθεώρηση δεν θα πραγματοποιηθεί τη νύχτα, εκτός εάν έχει εγκριθεί από τη RightShip και έχει συμφωνηθεί από τον διαχειριστή του πλοίου.
- Εάν ο επιθεωρητής παρατηρήσει κάποιο εύρημα, τότε αυτό πρέπει να επισημανθεί και να συζητηθεί κατά την ώρα και τον τόπο, με το άτομο που συνοδεύει τον επιθεωρητή. Με αυτόν τον τρόπο, η φύση του ευρήματος μπορεί να γίνει πιο εύκολα κατανοητή από το προσωπικό του πλοίου ή και τον επιθεωρητή (για το αν αποτελεί εύρημα), και αυτό θα μειώσει τη διάρκεια της τελικής συνάντησης.

Τελική συνάντηση

- Ο επιθεωρητής δεν πρέπει να παρέχει καμία συμβουλή ή υπόδειξη σχετικά με τον τρόπο διόρθωσης οποιουδήποτε ευρήματος. Επιπλέον, δεν πρέπει να δίνει καμία προφορική ένδειξη σχετικά με το συνολικό αποτέλεσμα της επιθεώρησης.
- Ένα αντίγραφο της λίστας ευρημάτων πρέπει να παρέχεται στον πλοίαρχο. Ο επιθεωρητής οφείλει να καταγράφει τυχόν ευρήματα, για τα οποία ελήφθησαν μέτρα διόρθωσης ενώ βρισκόταν επί του πλοίου.

Ενσωματώνοντας τις τελευταίες διεθνείς βέλτιστες πρακτικές, το RISQ 3.2 διασφαλίζει ότι μόνο τα πιο λειτουργικά ορθά και υπεύθυνα διαχειριζόμενα πλοία θα συμμετέχουν στην παγκόσμια αλυσίδα εφοδιασμού, προστατεύοντας ζωές, φορτίο και το θαλάσσιο περιβάλλον για το μέλλον.

Η επιθεώρηση RightShip σύμφωνα με το ανανεωμένο ερωτηματολόγιο τείνει να εναρμονιστεί με το πρόγραμμα επιθεωρήσεων των δεξαμενόπλοιων SIRE II. Η μεγάλη διαφορά των επιθεωρήσεων της RightShip από αυτές των δεξαμενόπλοιων είναι η εργασιακή κουλτούρα των πληρωμάτων σε σχέση με την επιθεώρηση, δηλαδή η εξοικείωση των πλοιάρχων και των πληρωμάτων των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων και η αντίσταση στην αλλαγή. Στα δεξαμενόπλοια, η ενσωμάτωση στην εργασιακή κουλτούρα των επιθεωρήσεων με το πρόγραμμα SIRE επήλθε στις αρχές της δεκαετίας του 1990, ενώ στα πληρώματα των bulk carriers έρχεται να ενσωματωθεί τα τελευταία χρόνια.

Προηγμένες τεχνολογίες μπαταριών στη ναυτιλία

Η παγκόσμια ναυτιλία βρίσκεται σε φάση ενεργειακού μετασχηματισμού, με τις απαιτήσεις του IMO για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου να οδηγούν στην υιοθέτηση υβριδικών και πλήρως ηλεκτρικών συστημάτων πρόωσης και βοηθητικής ισχύος. Η χρήση συστημάτων αποθήκευσης ενέργειας με μπαταρίες εντάσσεται στη στρατηγική αποανθρακοποίησης, σε συνδυασμό με εναλλακτικά καύσιμα και ψηφιακά συστήματα ενεργειακής διαχείρισης.

Οι μπαταρίες lithium-ion (Li-ion) αποτελούν σήμερα την επικρατέστερη λύση, λόγω υψηλής ενεργειακής πυκνότητας και καλής απόδοσης κύκλου ζωής. Παράλληλα αναπτύσσονται τεχνολογίες επόμενης γενιάς, όπως:

- Λιθίου-θείου – Lithium-sulfur (Li-S)
- Στερεού ηλεκτρολύτη – Solid-state batteries
- Ιόντων νατρίου – Sodium-ion
- Ανοδίου σιλικόνης – Silicon-anode batteries

Παρότι παρουσιάζουν σημαντική προοπτική, η τεχνολογική ωριμότητα πολλών από αυτές παραμένει περιορισμένη για ευρεία ναυτιλιακή εφαρμογή, κυρίως λόγω ζητημάτων ασφάλειας, κύκλου ζωής και κόστους.

Carras (Hellas) S.A.



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



Collage: Νίκη Μαγκανιώτου
(image via iStock)

Η ενσωμάτωση μπαταριών σε υβριδικά συστήματα προσφέρει:

- Μείωση κατανάλωσης καυσίμου και εκπομπών NOx, SOx και CO_2.
- Βελτίωση δυναμικής απόκρισης σε DP vessels και offshore operations.
- Δυνατότητα λειτουργίας «zero-emission mode» σε λιμένες ή προστατευόμενες περιοχές.

Σύμφωνα με ναυτιλιακές μελέτες ενεργειακής αποδοτικότητας, η υβριδική λειτουργία μπορεί να μειώσει την κατανάλωση έως και 15-30% σε συγκεκριμένα προφίλ λειτουργίας.

Η ανάπτυξη ναυτιλιακών συστημάτων μπαταριών βασίζεται σε διεθνή πρότυπα και κατευθυντήριες οδηγίες, όπως:

- SOLAS σε ό,τι αφορά τις απαιτήσεις πυρασφάλειας.
- IGF Code για εναλλακτικά καύσιμα και ενεργειακά συστήματα.
- IEC 62619 για βιομηχανικές μπαταρίες.
- Class Rules (DNV, ABS, LR) σε ό,τι αφορά την εγκατάσταση μπαταριών και συστήματα αποθήκευσης ενέργειας (battery installations, energy storage systems).

Οι νηογνώμονες απαιτούν ολοκληρωμένα συστήματα διαχείρισης μπαταριών (Battery Management Systems – BMS), συστήματα ανίχνευσης αερίων και ανεξάρτητες μονάδες εξαερισμού.

Το φαινόμενο της θερμικής επιτάχυνσης (thermal runaway – TR) αποτελεί τον σημαντικότερο κίνδυνο σε μπαταρίες υψηλής ενεργειακής πυκνότητας. Κατά το φαινόμενο αυτό, εξωθερμικές αντιδράσεις επιταχύνονται από την αύξηση της θερμοκρασίας. Παράγοντες που επηρεάζουν την εξέλιξη του φαινομένου περιλαμβάνουν:

- Κατάσταση φόρτισης (State of Charge – SoC).
- Θερμοκρασία περιβάλλοντος.
- Μηχανική βλάβη ή εσωτερικό βραχυκύκλωμα.

Κατά τη διάρκεια TR ενδέχεται να εκλυθούν εύφλεκτα και τοξικά αέρια, όπως υδρογόνο (H_2), μονοξείδιο του άνθρακα (CO), HF (υδροφθόριο) ή υδρόθειο (H_2S) σε μπαταρίες νέας γενιάς. Γι' αυτόν τον λόγο, στα σύγχρονα δωμάτια μπαταριών απαιτούνται τα κάτωθι:

- Συστήματα εντοπισμού επικίνδυνων αερίων (Gas detection systems).
- Έλεγχος πυρκαγιάς με συστήματα ομίχλης νερού (water mist) ή αδρανές αέριο (inert gas).
- Συστήματα εκτόνωσης έκρηξης.

Η ευρεία εφαρμογή μπαταριών προϋποθέτει αναθεώρηση των διαδικασιών ISM Code και ανάληψης κινδύνων, συμπεριλαμβανομένων:

- Διαχείρισης θερμικών κινδύνων.
- Εκπαίδευσης πληρώματος για άμεση αντίδραση σε καταστάσεις ανάγκης.
- Διαδικασιών απομόνωσης και άμεσης διακοπής λειτουργίας.
- Κυβερνοασφάλειας για ψηφιακά συστήματα ελέγχου ενέργειας.

Η βιβλιογραφία υποδεικνύει ότι η εξέλιξη solid-state και sodium-ion τεχνολογιών ενδέχεται να μειώσει τον κίνδυνο πυρκαγιάς και να βελτιώσει τη βιωσιμότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας. Παράλληλα, η ενσωμάτωση συστημάτων AI για τη συντήρηση και τη βελτιστοποίηση των συστημάτων ενέργειας αναμένεται να αυξήσει περαιτέρω την αποδοτικότητα.

Συμπερασματικά, οι προηγμένες τεχνολογίες μπαταριών αποτελούν βασικό πυλώνα της ενεργειακής μετάβασης της ναυτιλίας. Παρά τα σημαντικά οφέλη σε αποδοτικότητα και μείωση εκπομπών, απαιτείται συνεχής εξέλιξη προτύπων ασφαλείας, ολοκληρωμένος σχεδιασμός εγκατάστασης και εκτενής εκπαίδευση πληρωμάτων ώστε να διασφαλιστεί η ασφαλής και βιώσιμη ενσωμάτωση των συστημάτων αποθήκευσης ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον.


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

Ελληνική υπογραφή στη νέα ενεργειακή πραγματικότητα

του Γιάννη Θεοδωρόπουλου

Κομβικός ο ρόλος των Ελλήνων πλοιοκτητών και των στόλων τους στη μεταφορά αμερικανικού LNG στην Ευρώπη

Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ



Δομικές αλλαγές αναμένονται στην ενεργειακή εξίσωση της Ευρώπης μετά και την απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης να διακόψει οριστικά τις εισαγωγές ρωσικού φυσικού αερίου μέχρι το τέλος του 2027. Στη νέα αυτή τάξη πραγμάτων, η ναυτιλία μετατρέπεται από απλό μέσο μεταφοράς σε κρίσιμο πυλώνα ενεργειακής και γεωπολιτικής σταθερότητας, καθώς το LNG θα δώσει την απάντηση στις ανάγκες της Γηραιάς Ηπείρου, είτε αυτό προέρχεται από τις ΗΠΑ είτε από το Κατάρ είτε από την Αυστραλία.

Ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά το αμερικανικό LNG, η ναυλομεσιτική Intermodal, σε πρόσφατη ανάλυσή της, τόνιζε ότι αντιπροσωπεύει πλέον το 55-60% των εισαγωγών LNG της ΕΕ, ενώ, με τις επικείμενες συμφωνίες με αμερικανικές εταιρείες ενέργειας, το 40% της συνολικής ζήτησης φυσικού αερίου της ΕΕ θα καλύπτεται από τις ΗΠΑ. Η Ουάσιγκτον άλλωστε έχει επενδύσει συστηματικά στην ανάπτυξη των εξαγωγών υγροποιημένου φυσικού αερίου, χρησιμοποιώντας τις θαλάσσιες



μεταφορές ως βασικό μοχλό για να ενισχύσει την ενεργειακή της επιρροή προς την Ευρώπη και την Ασία.

Καθώς λοιπόν η Ευρώπη απομακρύνεται από το ρωσικό αέριο και το αμερικανικό LNG εδραιώνεται ως βασική πηγή τροφοδοσίας, οι Έλληνες πλοιοκτήτες με τους στόλους τους λειτουργούν ως σταθεροποιητικός παράγοντας στη νέα ενεργειακή αρχιτεκτονική. Ουσιαστικά, η απεξάρτηση της Ευρώπης από τους ρωσικούς πόρους στηρίζεται στη Ναυτιλία των Ελλήνων. Η πραγματικότητα αυτή εξηγεί και το αυξανόμενο ενδιαφέρον των ΗΠΑ για συνεργασία με τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Εξάλλου, δεν αποτελεί μυστικό ότι ο Αμερικανός Υπουργός Εσωτερικών και Πρόεδρος του Συμβουλίου Ενεργειακής Κυριαρχίας, Νταγκ Μπέργκαμ, είχε συνάντηση με Έλληνες πλοιοκτήτες στο πλαίσιο της Διατλαντικής Συνεργασίας για την Ενέργεια (P-TEC) τον περασμένο Νοέμβριο, στην οποία επιβεβαιώθηκε ο κρίσιμος ρόλος που θα διαδραματίσει ο ελληνόκτητος στόλος LNG carriers τα επόμενα χρόνια.

Στο ίδιο μήκος κύματος, στο περιθώριο του 16ου Ετήσιου Capital Link Greek Shipping Forum, τον περασμένο Φεβρουάριο, σημαίνουσες προσωπικότητες της ελληνικής ναυτιλίας αναφέρθηκαν στις νέες θαλάσσιες ροές που ανοίγονται μεταξύ ΗΠΑ και Ευρώπης, στις προοπτικές του LNG ως ναυτιλιακού καυσίμου αλλά και στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει το ελληνικό σύστημα υποδομών ενέργειας.

Από «αναγκαίο κακό» σε στυλοβάτη των παγκόσμιων ενεργειακών αναγκών

Ο κ. Αλέξανδρος Εξάρχου, Chairman & CEO του Ομίλου Άκτωρ και CEO της νεοσυσταθείσας Atlantic – See LNG Trade, που δραστηριοποιείται στη μεταφορά LNG από τις ΗΠΑ στον Κάθετο Διάδρομο, επιβεβαίωσε ότι η απουσία του ρωσικού αερίου από την ενεργειακή εξίσωση της Ευρώπης καθιστά το LNG απαραίτητο. Την ίδια στιγμή, ανάλογη απαγόρευση ισχύει και για το αζέρικο αέριο, το οποίο θεωρείται ρωσικό. Στο πλαίσιο αυτό, «όλα εξαρτώνται από το LNG και θα πρέπει να προσαρμοστούμε για το εγγύς μέλλον», υπογράμμισε και πρόσθεσε ότι ζητούμενο για την Ευρώπη είναι η εξασφάλιση μακροχρόνιων προμηθειών LNG. «Ο μεγαλύτερος, κατά τη γνώμη μου, κίνδυνος για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη-μέλη της είναι ότι, μετά το 2027 και ειδικά μετά το 2030, η εξασφάλιση ποσοτήτων δεν θα είναι δεδομένη».

Από την πλευρά του, ο Δρ Νικόλας Π. Τσάκος, Ιδρυτής και CEO της TEN Ltd., στην αρχική του τοποθέτηση και απευθυνόμενος στον Τζόσουα Χακ, Επιτετραμμένο στην Πρεσβεία των Ηνωμένων Πολιτειών στην Αθήνα, υπογράμμισε ότι από την πρώτη στιγμή η αμερικανική κυβέρνηση, υπό την ηγεσία Τραμπ, έχει δώσει προσοχή και έμφαση στις διά θαλάσσης μεταφορές ενέργειας και οι Έλληνες πλοιοκτήτες, ελέγχοντας το 30% του LNG segment, είναι στην πρώτη γραμμή αυτής της μετάβασης. «Το εκτιμούμε και θέλουμε να συνεργαστούμε», τόνισε, ενώ, ως δείγμα της στενής σχέσης συνεργασίας με τις αμερικανικές εταιρείες, επισήμανε ότι ο μεγαλύτερος εταίρος –της εισηγμένης στο NYSE– TEN είναι η ExxonMobil.

Πέραν όμως της Ουάσιγκτον, κατά τον Δρα Τσάκο, τον κομβικό ρόλο της ναυτιλίας αντιλαμβάνονται πλέον και στην Ευρώπη. «Η ναυτιλία μέχρι στιγμής θεωρείτο αναγκαίο κακό, παρά το γεγονός ότι συνιστά πυλώνα για τις παγκόσμιες ενεργειακές ανάγκες, με το περιβαλλοντικό της αποτύπωμα να είναι χαμηλό, στο 2,6%, το οποίο όλο και μειώνεται».

Λαμβάνοντας υπόψη τις αναβαθμισμένες σχέσεις ΗΠΑ και Ελλάδας στους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών και της ενέργειας, ο κ. Φραγκίσκος Κανελλάκης, Executive Director των Alpha Bulkers, Pantheon Tankers και Alpha Gas, επισήμανε ότι «διαθέτουμε έναν διαφοροποιημένο στόλο και συνεχίζουμε να επενδύουμε σταθερά σε πλοία μεταφοράς LNG».

Υποδομές και κόστος

Παρά την υψηλή δυναμική της χώρας μας ως πύλης εισόδου του αμερικανικού LNG, ο κ. Εξάρχου έκρουσε τον κώδωνα για την ανάγκη αναβάθμισης των υποδομών κατά μήκος του Κάθετου Διαδρόμου. «Το FSRU της Αλε-

Καθώς η Ευρώπη απομακρύνεται από το ρωσικό αέριο και το αμερικανικό LNG εδραιώνεται ως βασική πηγή τροφοδοσίας, οι Έλληνες πλοιοκτήτες με τους στόλους τους λειτουργούν ως σταθεροποιητικός παράγοντας στη νέα ενεργειακή αρχιτεκτονική. Ουσιαστικά,η απεξάρτηση της Ευρώπης από τους ρωσικούς πόρους στηρίζεται στη Ναυτιλία των Ελλήνων.

ξανδρούπολης έχει να αντιμετωπίσει ορισμένα λειτουργικά προβλήματα» και «το σύστημα αγωγών δεν είναι επαρκές για να καλύψει τις απαιτούμενες ποσότητες (αερίου). [...] Βασίζομαι πολύ σε διακρατικές συμφωνίες για τη δημιουργία ενός δεύτερου αγωγού, η κατασκευή του οποίου θα πάρει χρόνο. Ωστόσο, η αναβάθμιση του υπάρχοντος αγωγού δεν θα είναι τόσο χρονοβόρα», σχολίασε χαρακτηριστικά.

Στο ίδιο μήκος κύματος, ο Δρ Τσάκος ανέδειξε μια αναντιστοιχία σε παγκόσμιο επίπεδο, σχολιάζοντας ότι τα πλοία κατασκευάζονται πολύ πιο αποδοτικά σε σύγκριση με τις υποδομές. Πρόκειται «για μια ανωμαλία στην αγορά του LNG που πρέπει να αντιμετωπίσουμε. Μακροπρόθεσμα πιστεύουμε στις προοπτικές της LNG αγοράς», σημείωσε.

Credit: Capital Link



Ο κ. Κανελλάκης σχολίασε ότι το ελληνικό κράτος έχει σημειώσει πρόοδο όσον αφορά τις ενεργειακές υποδομές, ιδίως με τους τερματικούς σταθμούς LNG στη Ρεβυθούσα και στην Αλεξανδρούπολη, ενώ παράλληλα έχει εξασφαλίσει επενδύσεις σε ναυπηγεία όπως αυτό της Ελευσίνας.

Σε σχετική ερώτηση για το κόστος του αμερικανικού LNG, ο κ. Εξάρχου υπογράμμισε ότι είναι μια άτοπη συζήτηση, καθώς δεν συγκρίνεται με την τιμή του LNG του Κατάρ ή της Αυστραλίας και ως εκ τούτου αυτή τη στιγμή αποτελεί τη μόνη ρεαλιστική επιλογή. «Αν συγκρίνουμε την τιμή του με του φυσικού αερίου μέσω αγωγών, θα συμφωνήσω ότι είναι ακριβότερο το αμερικανικό LNG», ανέφερε στον αντίποδα. Συμπλήρωσε ακόμη ότι, από το 2027, ζητούμενο θα είναι η διαθεσιμότητα και η Ευρώπη πρέπει να σταματήσει να ξοδεύει τεράστια ποσά «για αβέβαιες λύσεις, που καθιστούν αδύνατη την ανταγωνιστικότητά της σε παγκόσμιο επίπεδο, και να επικεντρωθεί σε πρακτικές λύσεις».

LNG και αποανθρακοποίηση της ναυτιλίας

Ο Δρ Τσάκος, αναφερόμενος στο LNG ως καύσιμο-γέφυρα στην πορεία της ναυτιλίας προς το 2050, επισήμανε χαρακτηριστικά ότι «η βιομηχανία δεν θα πρέπει να δαιμονοποιεί το LNG. Θα πρέπει να επικεντρωθούμε στη μείωση του methane slip και όχι να προκρίνονται ανεδαφικές (exotic) ιδέες, που είναι μη αποδοτικές και ακριβές». Στο ίδιο πλαίσιο εξέφρασε την πεποίθηση ότι, με τη συνεργασία ναυπηγείων και κατασκευαστών μηχανών, είναι αρκετά πιθανή η μείωση του methane slip του LNG.

«Πιστεύουμε ακράδαντα ότι το LNG είναι η πιο κατάλληλη και πρακτική λύση για την αποανθρακοποίηση της ναυτιλίας. Προσφέρει άμεσα και σημαντικά περιβαλλοντικά οφέλη σε σύγκριση με το παραδοσιακό αργό πετρέλαιο», ήταν τα λόγια του κ. Κανελλάκη για το ίδιο θέμα.

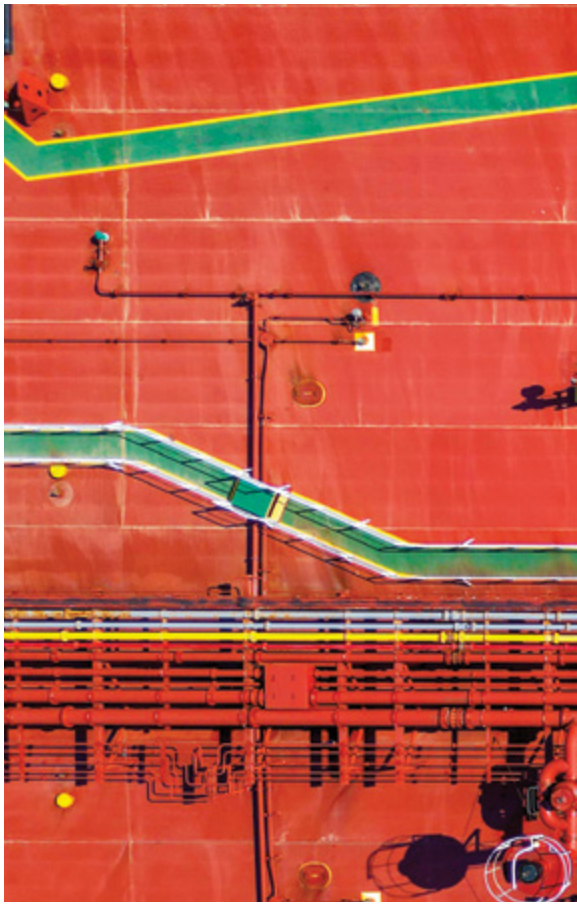


Always obsessed with the sea, with the vessels that travel the sea.
Obsessed with doing everything we need to do
to keep your business safely, efficiently, on the move.

franman

www.franman.gr

Η αγορά πετρελαίου εισέρχεται σε φάση συγκέντρωσης; Η αύξηση των VLCC δείχνει τον επόμενο κύκλο



* Η ανάλυση συντάχθηκε πριν από την έκρηξη των γεγονότων στη Μέση Ανατολή. Έκτοτε η ναυλαγορά βιώνει ιστορικές στιγμές, με ραγδαίες εξελίξεις, ενώ αναμένεται νέος κύκλος εξελίξεων έως το τέλος Μαρτίου.

Με το ξεκίνημα της νέας χρονιάς, η παγκόσμια ναυλαγορά πετρελαίου δείχνει να αλλάζει σελίδα. Η περίοδος έντονων ανησυχιών για περιορισμούς στην προσφορά, που είχε ενισχύσει το λεγόμενο «risk premium», φαίνεται να υποχωρεί, δίνοντας τη θέση της σε ένα πιο σύνθετο και απαιτητικό περιβάλλον.



της **Μαρίας Μπερτζελέτου**,
Market Analyst, Signal Group

Σήμερα, το τοπίο διαμορφώνεται από μια σειρά παραγόντων: τις εμπορικές ανακατατάξεις μεταξύ μεγάλων αγορών, τις γεωπολιτικές πρωτοβουλίες που επηρεάζουν τις ροές ενέργειας, αλλά και τη συγκρατημένη πλέον αισιοδοξία για τη ζήτηση πετρελαίου.
Την ίδια στιγμή, η αύξηση της χωρητικότητας στον στόλο των VLCC (Very Large Crude Carriers) αρχίζει να επηρεάζει τις ισορροπίες. Περισσότερα πλοία στην αγορά σημαίνει εντονότερος ανταγωνισμός και πιθανή πίεση στους ναύλους, ειδικά αν η ζήτηση δεν κινηθεί με τον ρυθμό που αναμενόταν.
Οι εξελίξεις αυτές γεννούν ένα κρίσιμο ερώτημα: Βαδίζει η αγορά προς μια φάση μεγαλύτερης συγκέντρωσης και αναδιάταξης δυνάμεων; Ο επόμενος κύκλος φαίνεται πως θα κριθεί από το κατά πόσο η προσφορά χωρητικότητας θα υπερβεί τις πραγματικές ανάγκες μεταφοράς.

Οι μεταβαλλόμενες ροές αργού επαναπροσδιορίζουν τη ναυλαγορά

Η ναυλαγορά πετρελαίου επηρεάζεται ολοένα και περισσότερο από τις αλλαγές στη γεωγραφία των ροών αργού και από τις εμπορικές ανακατατάξεις μεταξύ βασικών ενεργειακών οικονομιών. Σε ένα περιβάλλον αυξημένης γεωπολιτικής αβεβαιότητας, ακόμα και στοχευμένες διμερείς συμφωνίες μπορούν να μεταβάλουν τις αποστάσεις μεταφοράς και, κατά συνέπεια, τα παγκόσμια τονομίλια.
Στο πλαίσιο αυτό, ιδιαίτερη σημασία αποκτά η επικείμενη απόφαση για εμπορική συμφωνία μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών και Ινδίας, η οποία αναμένεται έως τα μέσα Μαρτίου. Εάν η συμφωνία περιλαμβάνει ενεργειακές ρυθμίσεις ή κίνητρα εισαγωγών, θα μπορούσε να ενισχύσει τις ροές αμερικανικού αργού προς την Ινδία, επηρεάζοντας άμεσα τη ζήτηση για μεταφορές μεγάλων αποστάσεων.

Οι αμερικανικές εξαγωγές παραμένουν σε υψηλά επίπεδα

Σύμφωνα με στοιχεία της U.S. Energy Information Administration (EIA), οι εξαγωγές αργού των ΗΠΑ το 2024



διαμορφώθηκαν σε μέσο όρο άνω των 4,1 εκατ. βαρελιών ημερησίως, επίπεδο που διατηρήθηκε σε παρόμοιο εύρος και το 2025, βάσει των εβδομαδιαίων δεδομένων. Οι ΗΠΑ έχουν εδραιωθεί ως σταθερός καθαρός εξαγωγέας αργού, με τον Κόλπο του Μεξικού να αποτελεί τον βασικό εξαγωγικό κόμβο. Δεδομένα παρακολούθησης θαλάσσιων ροών (TSOP) δείχνουν ότι οι αποστολές αμερικανικού αργού προς τη Δυτική και Ανατολική Ακτή της Ινδίας ανήλθαν σε περίπου 550-600.000 βαρέλια ημερησίως για το σύνολο του έτους 2025, δηλαδή σε ποσοστό άνω του 13% των συνολικών αμερικανικών εξαγωγών.

Επιπλέον, περίπου 75% των συγκεκριμένων φορτίων μεταφέρθηκαν με πλοία τύπου VLCC, γεγονός που καθιστά τη διαδρομή Κόλπος ΗΠΑ-Ινδία ιδιαίτερα σημαντική για τη ζήτηση μεγάλων δεξαμενόπλοιων. Πρόκειται για μεταφορές μεγάλων αποστάσεων, οι οποίες ενισχύουν δυσανάλογα τα συνολικά τονομίλια της αγοράς. Εάν μετά την απόφαση του Μαρτίου αυτές οι ροές ενισχυθούν περαιτέρω, η επίδραση στα τονομίλια των VLCC θα είναι άμεση, λόγω του χαρακτήρα των long-haul δρομολογίων.

Η Ινδία ως κόμβος ανακατανομής ροών

Η Ινδία εξακολουθεί να απορροφά σημαντικές ποσότητες ρωσικού αργού, διατηρώντας κεντρικό ρόλο στο αναδιαμορφωμένο ενεργειακό τοπίο μετά το 2022. Παράλληλα, παρατηρείται σταδιακή διαφοροποίηση στο μείγμα προμηθευτών.

Μετά τη μερική επανεκκίνηση των εξαγωγών της Βενεζουέλας, ινδικά διυλιστήρια επανήλθαν σε φορτία από τη Λεκάνη του Ατλαντικού. Η Indian Oil Corporation (IOC) και η Hindustan Petroleum Corporation Ltd (HPCL) εξασφάλισαν από κοινού περίπου 2 εκατ. βαρέλια βενεζουελάνικου αργού, στο δεύτερο σχετικό φορτίο μετά την επαναλειτουργία των εξαγωγικών καναλιών.

Η εξέλιξη αυτή υποδηλώνει ότι η Ινδία δεν λειτουργεί μονοδιάστατα ως αγοραστής, αλλά προσαρμόζει το μείγμα αργού με βάση τιμές, ποιότητα και διαθεσιμότητα.

Οι δομικοί περιορισμοί στην αναδιάταξη

Παρά τις μεταβολές στις ροές, η πλήρης αναδιάρθρωση της αγοράς δεν είναι αυτονόητη. Πρώτον, τα διυλιστήρια είναι τεχνικά βελτιστοποιημένα για συγκεκριμένους τύπους αργού. Η αντικατάσταση ρωσικού μεσαίας περιεκτικότητας σε θείο αργού με ελαφρύτερο αμερικανικό shale crude μεταβάλλει τις αποδόσεις προϊόντων και επηρεάζει τα περιθώρια διύλισης.

Δεύτερον, η ανταγωνιστικότητα του αμερικανικού αργού στην ινδική αγορά εξαρτάται από το τελικό κόστος παράδοσης, το οποίο περιλαμβάνει τον ναύλο μεταφοράς. Άνοδος στους ναύλους VLCC μπορεί να περιορίσει το τιμολογιακό πλεονέκτημα. Τρίτον, τα καθεστώτα κυρώσεων, η ασφαλιστική κάλυψη και η χρηματοδότηση φορτίων παραμένουν καθοριστικοί επιχειρησιακοί παράγοντες.

Η ναυλαγορά πετρελαίου επηρεάζεται ολοένα και περισσότερο από τις αλλαγές στη γεωγραφία των ροών αργού και από τις εμπορικές ανακατατάξεις μεταξύ βασικών ενεργειακών οικονομιών. Σε ένα περιβάλλον αυξημένης γεωπολιτικής αβεβαιότητας, ακόμα και στοχευμένες διμερείς συμφωνίες μπορούν να μεταβάλουν τις αποστάσεις μεταφοράς και, κατά συνέπεια, τα παγκόσμια τονομίλια.

Βραχυπρόθεσμα: Ο Μάρτιος ως σημείο αναφοράς

Μέχρι να ξεκαθαρίσει η απόφαση που αναμένεται έως τα μέσα Μαρτίου, οι ναύλοι επηρεάζονται κυρίως από τη διαθεσιμότητα πλοίων και τον συγχρονισμό φορτίων σε περιφερειακό επίπεδο. Ωστόσο, εάν η ενεργειακή συνεργασία ΗΠΑ-Ινδίας ενισχυθεί μετά την απόφαση, η αύξηση των μεταφορών μεγάλων αποστάσεων θα μπορούσε να λειτουργήσει ως ουσιαστικός καταλύτης για την αγορά VLCC στον επόμενο κύκλο.

Επιβράδυνση ζήτησης και μεταβολή προσδοκιών

Οι τελευταίες εκτιμήσεις συγκλίνουν πλέον σε παγκόσμια αύξηση της ζήτησης πετρελαίου για το 2026 κοντά στο 1,0-1,2 εκατ. βαρέλια ημερησίως, χαμηλότερα από ό,τι αναμενόταν πριν από μερικούς μήνες.

Στις χώρες του ΟΟΣΑ, η κατανάλωση παραμένει ουσιαστικά στάσιμη, χωρίς σημάδια δυναμικής επιτάχυνσης. Στην Κίνα, η εικόνα είναι μεικτή: ορισμένοι κλάδοι δείχνουν βελτίωση, αλλά η βιομηχανική δραστηριότητα συνολικά δεν έχει αποκτήσει σταθερό ρυθμό. Στην Ευρώπη, οι δείκτες μεταποίησης συνεχίζουν να κινούνται σε αδύναμα επίπεδα, ενώ στις Ηνωμένες Πολιτείες η ζήτηση καυσίμων δεν παρουσιάζει ιδιαίτερη ώθηση.

Έτσι, η αγορά φαίνεται να απομακρύνεται από τις έντονες ανησυχίες για περιορισμούς στην προσφορά και να περνά σε μια πιο ψύχραιμη φάση, όπου το βασικό ερώτημα δεν είναι αν θα υπάρχει αρκετό πετρέλαιο, αλλά αν η παγκόσμια οικονομία μπορεί να στηρίξει μια πιο ισχυρή και διατηρήσιμη ζήτηση.

Ρωσία και Κίνα: Σταθεροποιητικός άξονας

Παρά τις κυρώσεις και τις γεωπολιτικές πιέσεις, η Ρωσία συνεχίζει να διατηρεί ισχυρή παρουσία στη διεθνή αγορά πετρελαίου. Τα στοιχεία παρακολούθησης θαλάσσιων ροών (TSOP) δείχνουν ότι οι εξαγωγές ρωσικού αργού μέσω θαλάσσης παραμένουν κοντά στα 5 εκατ. βαρέλια ημερησίως, επιβεβαιώνοντας την ανθεκτικότητα των εμπορικών της καναλιών.

Η μεγάλη αλλαγή δεν έγκειται τόσο στον όγκο, όσο στον προορισμό. Η Ασία έχει εξελιχθεί στον βασικό αποδέκτη του ρωσικού αργού: η Ινδία απορροφά περίπου το ένα τρίτο των θαλάσσιων εξαγωγών, ενώ η Κίνα περίπου το ένα τέταρτο. Μαζί, οι δύο χώρες συγκεντρώνουν πάνω από το μισό των ροών, αποτυπώνοντας τη σαφή μετατόπιση του εμπορικού άξονα προς ανατολάς.

Η σταθερή ζήτηση από Κίνα και Ινδία λειτουργεί ως «βαλβίδα εξισορρόπησης» για την παγκόσμια αγορά, περιορίζοντας τον κίνδυνο αιφνίδιων διαταραχών στην προσφορά και συμβάλλοντας στη σχετική σταθερότητα των διεθνών τιμών – ακόμα και σε περιόδους αυξημένης γεωπολιτικής έντασης.

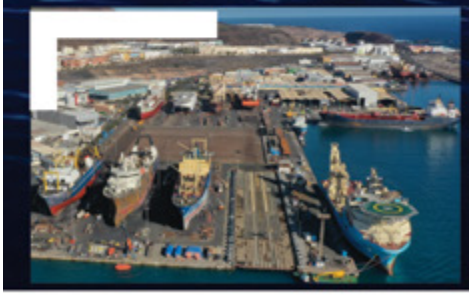
Αύξηση στόλου VLCC: Το επόμενο σημείο ισορροπίας

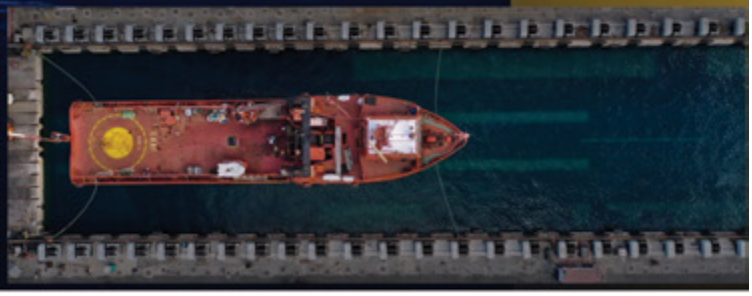
Μετά από μια παρατεταμένη περίοδο συγκρατημένων παραγγελιών, ο στόλος VLCC φαίνεται να εισέρχεται σε φάση σταδιακής ενίσχυσης. Όσον αφορά τη χώρα ναυπήγησης, στην Κορέα η αύξηση δεν είναι εκρηκτική, ωστόσο αποκτά σταθερό ρυθμό: για το επόμενο δωδεκάμηνο εκτιμάται στο 2-2,5%, με τάσεις επιτάχυνσης άνω του

LASKARIDIS
MARITIME

www.laskmar.com

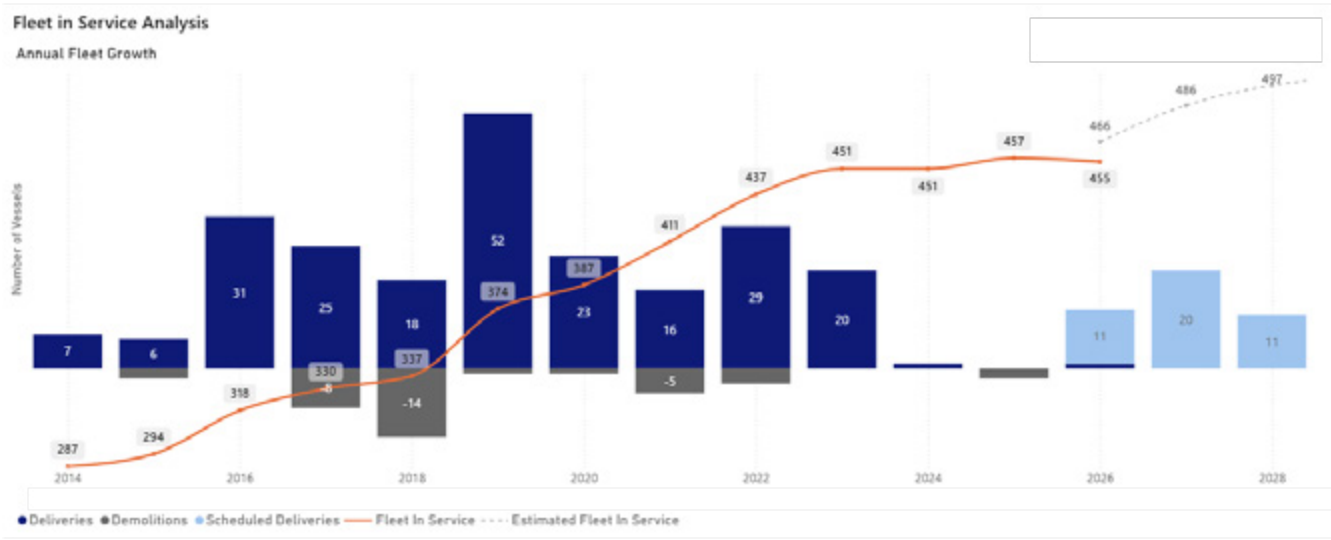
a diversified
shipping group





www.alimiagroup.com

ALIMIA
GROUP



4% στη συνέχεια, καθώς αυξάνονται οι προγραμματισμένες παραδόσεις πλοίων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η ετήσια αύξηση του στόλου VLCC, εφόσον συνυπολογιστούν και οι παραδόσεις πλοίων με χώρα ναυπήγησης την Κίνα, είναι ακόμα πιο σημαντική και ξεπερνά το 4%. Ο αριθμός των παραδόσεων έως το τέλος του 2028 εκτιμάται ιδιαίτερα υψηλός, κυμαινόμενος από 250 έως και άνω των 300 πλοίων ετησίως. Ωστόσο, παραμένει αβέβαιο κατά πόσο η εφαρμογή λιμενικών τελών και του σχετικού ρυθμιστικού πλαισίου από τις Ηνωμένες Πολιτείες θα μπορούσε να επηρεάσει τις τελικές παραδόσεις για τα πλοία που έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα, εφόσον τεθεί σε ισχύ.

Η συγκυρία αποκτά ιδιαίτερη σημασία. Αν η ενίσχυση της χωρητικότητας συμπέσει με επιβράδυνση της παγκόσμιας ζήτησης πετρελαίου, οι πιέσεις στους ναύλους θα μπορούσαν να ενταθούν. Αντίθετα, εάν ο γεωπολιτικός κατακερματισμός συνεχίσει να επιμηκύνει τις εμπορικές διαδρομές και να αυξάνει τα τονομίλια, η αγορά ενδέχεται να απορροφήσει πιο ομαλά τη νέα προσφορά πλοίων.

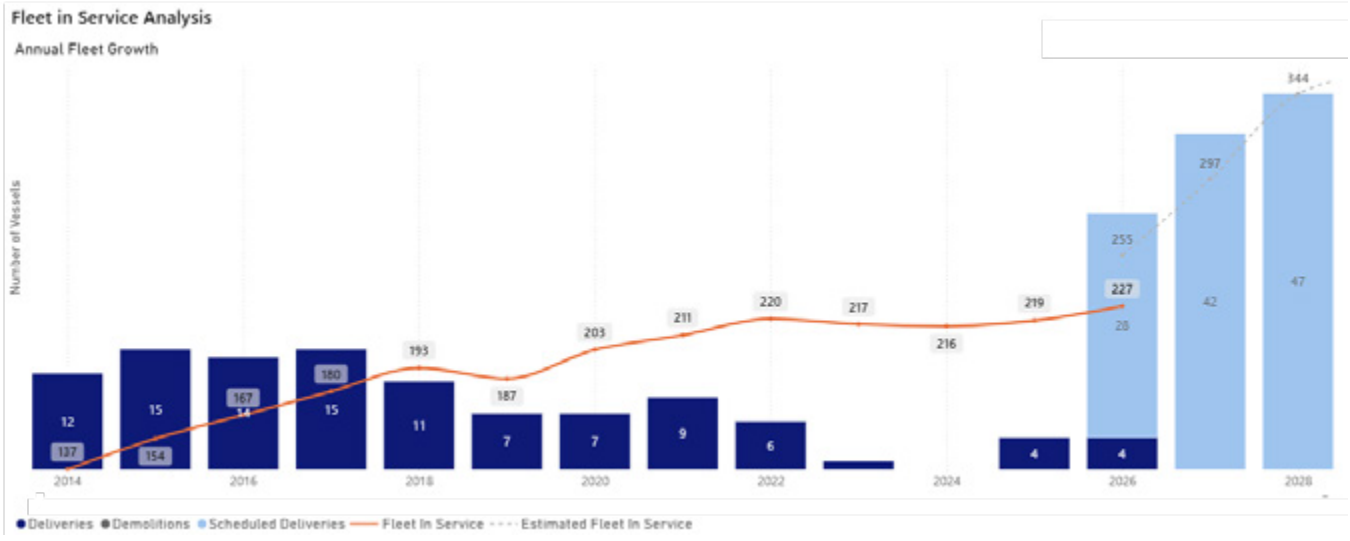
Με άλλα λόγια, το ερώτημα δεν είναι μόνο πόσα πλοία προστίθενται, αλλά και αν η παγκόσμια αγορά θα δημιουργήσει αρκετή «απόσταση» για να τα κρατήσει απασχολημένα.

Προς μια νέα φάση της αγοράς

Η αγορά πετρελαίου φαίνεται να εισέρχεται σε περίοδο αναπροσαρμογής και ενδεχομένως μεγαλύτερης συγκέντρωσης. Η ανθεκτικότητα της προσφοράς, η πιο συγκρατημένη δυναμική της ζήτησης, οι εμπορικές ανακατατάξεις και η αύξηση του στόλου διαμορφώνουν ένα νέο σημείο ισορροπίας.

Το ζήτημα δεν είναι αν η αγορά οδηγείται σε κατάρρευση. Το πραγματικό ερώτημα είναι αν διαμορφώνεται ένας νέος κύκλος, στον οποίο η αυξημένη συγκέντρωση κεφαλαίων και χωρητικότητας θα ενισχύσει τη μεταβλητότητα και θα αλλάξει τους όρους ανταγωνισμού.

Η επόμενη περίοδος θα κριθεί από την ισορροπία μεταξύ αυξανόμενης χωρητικότητας, πραγματικής ζήτησης και γεωπολιτικής σταθερότητας. Από το πώς θα εξελιχθούν αυτοί οι παράγοντες θα φανεί αν η αγορά σταθεροποιείται σε νέα βάση ή αν εισέρχεται σε φάση επανατιμολόγησης του ρίσκου και των αποδόσεων.



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 second-hand αγορά δεξαμενόπλοιων στις αρχές του 2026

Στρατηγική αναδιάρθρωση, ανακατανομή ροών και νέες ισορροπίες ισχύος στα VLCC

* Το παρόν συντάχθηκε στις 17 Φεβρουαρίου, με ανανέωση των δεδομένων στις 28 Φεβρουαρίου.

Οι πρώτες εβδομάδες του 2026 σηματοδότησαν μία από τις πιο έντονες και καθοριστικές περιόδους για τη second-hand αγορά δεξαμενόπλοιων των τελευταίων ετών.



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

Μέχρι τη στιγμή που γράφεται το παρόν, περίπου 185 δεξαμενόπλοια όλων των τύπων άλλαξαν χέρια τον Ιανουάριο και τον Φεβρουάριο, υπερδιπλάσια σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2025, με τα μεγάλα crude carriers να κυριαρχούν στις λίστες.

Το στοιχείο που διαφοροποιεί τη σημερινή συγκυρία δεν είναι μόνο ο όγκος των αγοραπωλησιών, που αυξήθηκε θεαματικά, αλλά η φύση τους, καθώς αυτή η έξαρση δεν αφορά ευκαιριακές αγορές, μιας και δεν προέκυψαν σε ένα περιβάλλον υποτονικής αγοράς ή χαμηλών τιμών. Αντιθέτως, πρόκειται για στρατηγικές κινήσεις που πραγματοποιούνται με τις αξίες ήδη σε ιστορικά υψηλά επίπεδα, αναδεικνύοντας ότι η αγορά δεν λειτουργεί υπό πίεση, αλλά με σαφή πεποίθηση ως προς τη δυναμική της στο άμεσο μέλλον.

Οι αγοραστές κινούνται επιθετικά σε επίπεδα αξιών που ενισχύθηκαν ακόμα περισσότερο, στηριζόμενοι σε εκτιμήσεις και σημάδια κερδοφορίας, συνθέτοντας μια εικόνα που ξεπερνά τα όρια μιας απλής ανοδικής κυκλικής τάσης. Το σημαντικότερο όμως είναι ότι η δομική ιδιοκτησιακή αναδιάρθρωση στα VLCC μεταβλήθηκε με τρόπο που ενδέχεται να έχει σημαντικές και μακροχρόνιες συνέπειες.

Πετρελαϊκές ροές σε αναδιάταξη: Επαναπροσδιορίζοντας τα τονομίλια

Η τρέχουσα δυναμική της second-hand αγοράς δεν μπορεί να αξιολογηθεί αποκομμένη από το ευρύτερο γεωπολιτικό και εμπορικό πλαίσιο το οποίο τη διαμορφώνει.

Το παγκόσμιο εμπόριο αργού πετρελαίου εξακολουθεί να επηρεάζεται από εμπορικές τάσεις, κυρώσεις και γεωπολιτικές εντάσεις, που έχουν δημιουργήσει έναν ουσιαστικό διαχωρισμό στην αγορά των tankers. Από τη μία πλευρά βρίσκεται ο mainstream στόλος που συμμορφώνεται με τα παγκόσμια κανονιστικά πλαίσια, ενώ από την άλλη ένα διευρυμένο σύμπλεγμα «σκιώδους» χωρητικότητας, που αποτελεί το 13% με 15% του παγκόσμιου στόλου, εξυπηρετεί μεταφορικές ροές ρωσικού, ιρανικού και μέχρι πρόσφατα βενεζουελάνικου πετρελαίου υπό αδιαφανείς δομές, ενώ εκατοντάδες ακόμα πλοία δραστηριοποιούνται σε



δίκτυα με θολή ιδιοκτησιακή δομή και ασαφή κανονιστική συμμόρφωση.

Το πρακτικό αποτέλεσμα αυτών είναι ότι η πραγματικά διαθέσιμη χωρητικότητα για τους ναυλωτές είναι σαφώς πιο περιορισμένη από ό,τι υποδηλώνουν οι ονομαστικές λίστες. Η συμμορφούμενη χωρητικότητα αποκτά premium αξία, καθώς προσφέρει ασφάλεια, διαφάνεια και πρόσβαση σε χρηματοδότηση και ασφάλιση.

Παράλληλα, οι γεωπολιτικές εντάσεις αυξάνουν τις αποστάσεις των δρομολογίων. Η ανακατεύθυνση φορτίων και η επαναχάραξη ροών από τον Ατλαντικό και τη Μέση Ανατολή, καθώς και οι εντάσεις σε κρίσιμες θαλάσσιες αρτηρίες αυξάνουν τα τονομίλια.

Η άνοδος της αγοράς δεν είναι συγκυριακή αλλά διαρθρωτική, με τα ναύλα τον τελευταίο καιρό να αντανακλούν αυτή την τάση. Η αγορά των crude tankers διατηρείται σε υψηλά επίπεδα, επιβεβαιώνοντας ότι το 2026 ξεκίνησε με δυναμική που είχαμε να δούμε σχεδόν δύο δεκαετίες. Τα μέσα ημερήσια κέρδη των μοντέρνων VLCC έχουν κινηθεί επανειλημμένα σε επίπεδα spot άνω των 100.000 δολαρίων από την αρχή του έτους, φτάνοντας τα 200.000 δολάρια στα τέλη Φεβρουαρίου. Επιπρόσθετα, τα ετήσια χρονοναύλα στις αρχές του 2026 διαμορφώνονται σε υψηλότερα επίπεδα από τον Απρίλιο του 2020 και κατά 200% πάνω από τον μέσο όρο της τελευταίας δεκαετίας, στοιχείο που καταδεικνύει την ένταση της τρέχουσας ανοδικής φάσης.

Η ανάκαμψη των ναύλων στα VLCC λειτούργησε ως μοχλός μετάδοσης θετικής δυναμικής σε όλο το crude segment, καθώς τα Suezmax και Aframax tankers έχουν βγει αντίστοιχα κερδισμένα, δημιουργώντας ένα ευρύτερα υποσχόμενο περιβάλλον για τον τομέα, που αναμένεται να παραμείνει σε «σφιχτή» τροχιά κατά τη διάρκεια όλου του έτους.

Σε όρους θεμελιωδών μεγεθών, το 2026 εκτιμάται ότι θα πορευτεί με θετικό πρόσημο. Το θαλάσσιο εμπόριο αργού υπολογίζεται ότι θα αυξηθεί κατά περίπου 2%, με την άνοδο να προέρχεται κυρίως από τη Λατινική Αμερική, ιδίως Βραζιλία και Γουιάνα, και τη Μέση Ανατολή, ενισχύοντας τα μακρινά δρομολόγια και τα ton-mile demand metrics, ενώ σημαντικό ρόλο θα παίξει και η συμπεριφορά των Κινέζων.

Το παγκόσμιο εμπόριο αργού πετρελαίου εξακολουθεί να επηρεάζεται από εμπορικές τάσεις, κυρώσεις και γεωπολιτικές εντάσεις, που έχουν δημιουργήσει έναν ουσιαστικό διαχωρισμό στην αγορά των tankers. Από τη μία πλευρά βρίσκεται ο mainstream στόλος που συμμορφώνεται με τα παγκόσμια κανονιστικά πλαίσια, ενώ από την άλλη ένα διευρυμένο σύμπλεγμα «σκιώδους» χωρητικότητας, που αποτελεί το 13% με 15% του παγκόσμιου στόλου.

Οι βασικοί καταλύτες της ανοδικής τάσης της αγοράς είναι πολυπαραγοντικοί. Πρώτον, τα πρόσφατα γεγονότα στη Βενεζουέλα και η επανέναρξη των εξαγωγών πετρελαίου της χώρας εντός του «συμμορφούμενου» κανονιστικού πλαισίου. Δεύτερον, οι κυρώσεις και τα νέα μέτρα που επεξεργάζονται ΕΕ και ΗΠΑ με στόχο το μπλοκάρισμα των ενεργειακών εξαγωγών της Ρωσίας, σε συνδυασμό με τον διάχυτο σκεπτικισμό που έχουν προκαλέσει οι πρόσφατες κατασχέσεις δεξαμενόπλοιων που συνδέονται με ρωσικά και ιρανικά συμφέροντα, έχουν οδηγήσει σε μια στροφή προς τη διαφάνεια της αγοράς και τη σταδιακή αύξηση της ζήτησης για τον mainstream στόλο. Η πρόσφατη εμπορική συμφωνία ΗΠΑ-Ινδίας εισάγει μια δυνητικά καθοριστική μεταβλητή για την αγορά των crude tankers, καθώς η σταδιακή απεξάρτηση της Ινδίας από το ρωσικό αργό αναμένεται να αναδιαμορφώσει τις ροές φορτίων σε παγκόσμια κλίμακα. Η χώρα έχει ήδη περιορίσει τις εισαγωγές βαρελιών ρωσικού πετρελαίου και είναι πιθανό να στραφεί εκ νέου προς τη Μέση Ανατολή και τις ΗΠΑ, όπως και στη Βενεζουέλα, επαναφέροντας ροές που ίσχυαν πριν από το 2022, καθώς μέχρι τότε η συντριπτική πλειοψηφία των εισαγωγών της (~70%) προέρχονταν από τη Μέση Ανατολή, τις ΗΠΑ και τη Δυτική Αφρική. Ήδη η Reliance Industries έλαβε άδεια για αγορά 2 εκατ. βαρελιών αργού από τη Βενεζουέλα, με παράδοση τον Απρίλιο. Η συμφωνία δεν αυξάνει απλώς το εμπόριο. Αλλάζει τη γεωγραφία του. Και σε μια αγορά όπου η απόσταση είναι συχνά πιο σημαντική από τον όγκο, αυτή η γεωγραφική μετατόπιση δημιουργεί νέο γεωπολιτικό premium για τα μεγάλα crude carriers.

Για τα VLCC και τα Suezmax tankers, η εικόνα είναι ξεκάθαρη. Περισσότερα long-haul voyages, υψηλότερη αξιοποίηση και αύξηση τονομιλίων, ιδίως στην περίπτωση που ενισχυθούν οι ροές από τον Ατλαντικό προς την Ασία.

Την ίδια στιγμή, η Ρωσία αναμένεται να βρεθεί αντιμέτωπη με περιορισμένη βάση αγοραστών, με την Κίνα να αποτελεί σχεδόν τον μοναδικό προορισμό που μπορεί να απορροφήσει μεγάλο αριθμό εξαγωγών, γεγονός που ενδέχεται να επηρεάσει τη χρήση του «σκιώδους» στόλου και να οδηγήσει ακόμα και σε περικοπές παραγωγής. Σε κάθε περίπτωση, η ανακατανομή των ροών αυξάνει τη χρησιμότητα του mainstream στόλου.

Τα VLCC στο επίκεντρο της second-hand δραστηριότητας

Αυτή η θετική προοπτική λειτουργεί ως βασικό θεμέλιο για την αυξημένη δραστηριότητα που παρατηρείται το τελευταίο διάστημα στη second-hand αγορά. Πιο συγκεκριμένα, οι αγοραπωλησίες των VLCC που έχουν γίνει γνωστές έως τώρα ξεπέρασαν τις 80 μονάδες στα τέλη Φεβρουαρίου, αριθμός που ξεπερνά το σύνολο των 63 πωλήσεων VLCC ολόκληρου του προηγούμενου έτους.

Η μεγάλη αύξηση στις πωλήσεις, η πλειοψηφία των οποίων έχει πραγματοποιηθεί σε επίπεδα πολύ πάνω από τις επικρατούσες αξίες της αγοράς, έχει οδηγήσει τις τιμές σε ακόμα υψηλότερα επίπεδα σε όλα τα ηλικιακά προφίλ. Πιο συγκεκριμένα, οι τιμές των VLCC πέντε ετών σημείωσαν άνοδο 9% τους τελευταίους τρεις μήνες, ενώ εκείνες των 10 και 15 ετών αυξήθηκαν κατά 21% και 29% αντίστοιχα για το ίδιο διάστημα.

Γιατί όμως οι υψηλές αξίες δεν ανακόπτουν τη ζήτηση; Η απάντηση είναι απλή. Σε κανονικές συνθήκες ναυλαγοράς, οι αυξημένες τιμές στη second-hand αγορά λειτουργούν αποτρεπτικά. Το 2026 παρατηρείται το αντίθετο. Τα σημερινά επίπεδα ναύλων επιτρέπουν εκτιμήσεις για αυξημένα έσοδα, στηρίζοντας την απόκτηση ενός second-hand πλοίου με επιπλέον premium, και, σε συνδυασμό με τη σταδιακή εξάντληση των διαθέσιμων slots για παραδόσεις το 2028-2029 στα Tier I/II ναυπηγεία της Ασίας, κάνουν την άμεση διαθεσιμότητα να υπερισχύει του ρίσκου αναμονής έναντι των νεότευκτων.

Sinokor: Στρατηγική επέκταση με δομικές επιπτώσεις

Καθοριστικό ρόλο διαδραμάτισε η επιθετική στρατηγική της νοτιοκορεατικής Sinokor, η οποία δεν ακολούθησε το ισχύον ρεύμα αλλά δημιούργησε μια νέα τάση. Μέσω της δραστηριότητάς της κατά το διάστημα από τα τέλη του 2025 έως και τον Φεβρουάριο του 2026, είναι υπεύθυνη για το 70% περίπου του όγκου των συνολικών deals στο segment των VLCC, αποκτώντας σημαντικό ποσοστό της διαθέσιμης χωρητικότητας. Η στόχευση επικεντρώθηκε κυρίως σε πλοία ναυπηγημένα μεταξύ 2010-2016 με μέση ηλικία τα 12,5 έτη, εξασφαλίζοντας έναν στόλο με ηλικιακό προφίλ όπου η απόδοση εσόδων μπορεί να είναι εξαιρετικά ανταγωνιστική. Η συνολική επένδυση εκτιμάται ότι υπερβαίνει τα 2,5 δισ. δολάρια.

Με την ολοκλήρωση των παραδόσεων και μιας σειράς μακροχρόνιων ναυλώσεων από τρίτους, η Sinokor καθίσταται ο μεγαλύτερος operator του τύπου, αφού αναμένεται να ελέγχει μεταξύ 120-130 VLCC tankers. Ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί σε περίπου 13% του ενεργού παγκόσμιου στόλου και ακόμα υψηλότερο (~17%) αν εξαιρεθούν τα πλοία του dark fleet και όσα υπόκεινται σε κυρώσεις. Αξιοσημείωτο είναι ότι ακολουθούν οι China Merchants, COSCO Shipping και Bahri, με 59, 53 και 50 VLCC αντίστοιχα. Το εύρος της επεκτατικής στρατηγικής

Evalend Shipping

SINCE 1972



ESSE QUAM VIDERI

To be, rather than to seem

Bulk Carriers



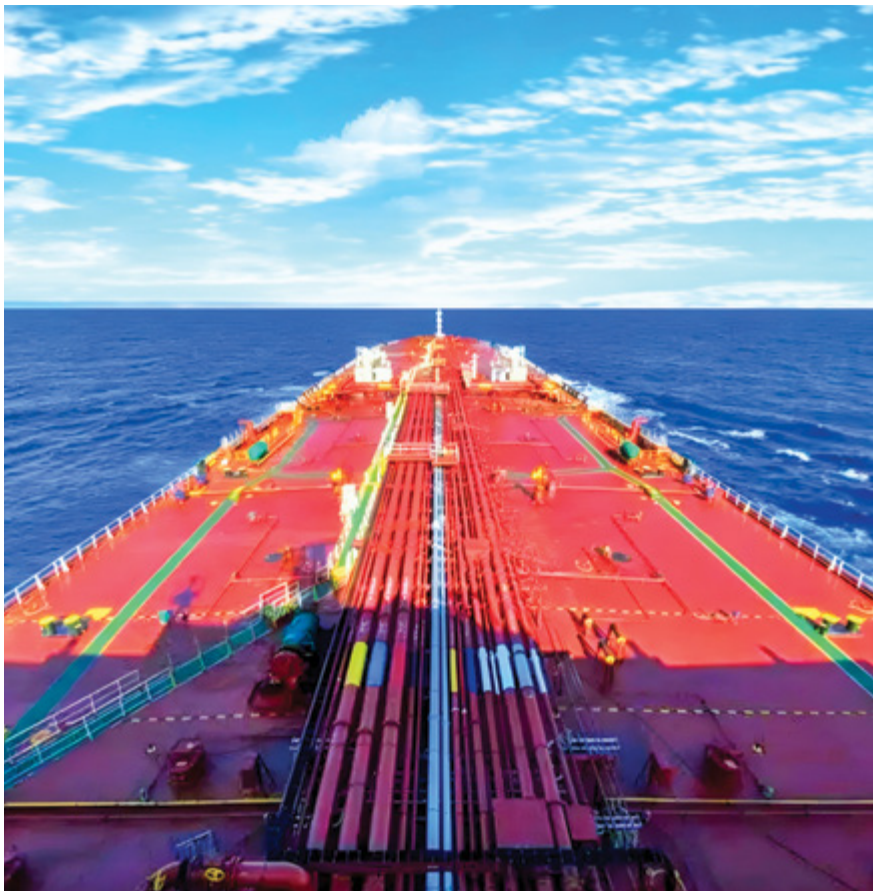
Oil Tankers



LPG carriers



91, Meg. Alexandrou str., 151 24 Maroussi, Greece



της νοτιοκορεατικής εταιρείας μεταβάλλει ουσιαστικά τη δομή της αγοράς των crude carriers, που παραδοσιακά χαρακτηριζόταν από πολυδιάσπαση, μιας και δέκα χρόνια πριν ελάχιστοι πλοιοκτήτες ήλεγχαν στόλους με 20+ VLCC tankers. Η συγκέντρωση σημαντικού μεριδίου του παγκόσμιου στόλου από έναν operator ενισχύει τη διαπραγματευτική του θέση έναντι των ναυλωτών και δημιουργεί ευνοϊκές οικονομίες κλίμακας σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Ιδιαίτερα ενδιαφέρον είναι το γεγονός ότι, σύμφωνα με πηγές της αγοράς, πίσω από τις δαπανηρές αγορές της Sinokor βρίσκεται ο Gianluigi Aponte, ιδιοκτήτης της μεγαλύτερης εταιρείας containerships στον κόσμο, της Mediterranean Shipping Co. (MSC). Οι ομοιότητες με την αντίστοιχη επιθετική στρατηγική της MSC, η οποία σαρώνει τη second-hand αγορά containerships τα τελευταία χρόνια και βασίζεται στην απόλυτη επιδίωξη αυτονομίας και κυριαρχίας μέσω μεγέθους, χωρίς την ανάγκη συμμαχιών, μόνο τυχαία δεν φαντάζει.

Προκλήσεις και μεσοπρόθεσμο ρίσκο: Η λεπτή ισορροπία μεταξύ ανανέωσης στόλου και υπερπροσφοράς χωρητικότητας

Σημαντική παράμετρο αποτελεί ο γερασμένος στόλος, ο οποίος ενισχύει την επενδυτική κινητικότητα, φτάνοντας σε ιστορικά επίπεδα. Η μέση ηλικία των VLCC τον Φεβρουάριο του 2026 ανήλθε στα 13,5 έτη, ενώ σχεδόν το 20% του παγκόσμιου στόλου είναι 20+ ετών, επίπεδο που πλησιάζει ή και ξεπερνάει κρίσιμα όρια εμπορικής αποδοχής για τους μεγάλους ναυλωτές. Ο σταδιακός παραγκωνισμός μέρους του «σκιώδους» στόλου και οι αυστηρότερες απαιτήσεις συμμόρφωσης λειτουργούν ως επιπρόσθετοι καταλύτες για σημαντική ανανέωση της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι παραδόσεις νεότευκτων VLCC τα δύο προηγούμενα έτη ήταν εξαιρετικά περιορισμένες, μόλις μία το 2024 και έξι το 2025, τα χαμηλότερα επίπεδα των τελευταίων 40 ετών, καθώς το orderbook ως ποσοστό του στόλου βρισκόταν σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα. Ωστόσο, στο διαμορφωθέν πλαίσιο δεν είναι τυχαίο ότι, κατά το τέταρτο τρίμηνο του 2025, καταγράφηκε ο υψηλότερος όγκος παραγγελιών VLCC tankers μετά το δεύτερο τρίμηνο του 2008, με τη δυναμική αυτή τάση να συνεχίζεται ακόμα πιο έντονα και τους πρώτους μήνες του 2026. Με την ολοκλήρωση του πρώτου διμήνου του έτους, έχουν ήδη τοποθετηθεί 46 νέες παραγγελίες VLCC, εκ των οποίων περίπου το 90% στο κινεζικό ναυπηγείο της Hengli, ανεβάζοντας το ποσοστό του υπάρχοντος orderbook στο 18,5% του ενεργού στόλου, το υψηλότερο ποσοστό της τελευταίας δεκαετίας.

Η εξέλιξη αυτή αντανακλά την εμπιστοσύνη των πλοιοκτητών στη βιωσιμότητα του τρέχοντος κύκλου, αλλά απαιτεί προσεκτική παρακολούθηση ως προς τη μεσοπρόθεσμη ισορροπία προσφοράς-ζήτησης, δεδομένης μιας εκτιμώμενης αύξησης της παγκόσμιας χωρητικότητας περί το 2,5%. Με βάση τις μέχρι τώρα ενδείξεις, η αγορά φαίνεται ικανή να απορροφήσει αυτή την αύξηση, χρειάζεται όμως συνεχής αξιολόγηση της ισορροπίας σε ένα περιβάλλον ραγδαίας ενίσχυσης του orderbook.

TMS CARDIFF GAS LTD
TMS TANKERS LTD

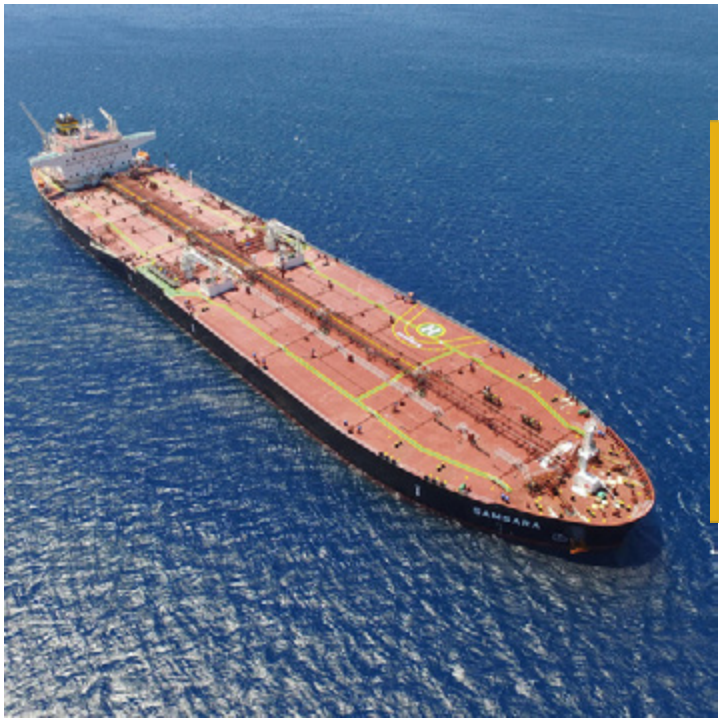


Teamwork Means Success

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



Οικονομική ανάλυση και σύγκριση των Onboard Carbon Capture Systems και των μηχανών διπλού καυσίμου

Η ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται σε κρίσιμο σταυροδρόμι, καθώς αντιμετωπίζει την πρόκληση της αποκαρβώσεως (decarbonization).



του Πλωτάρχη Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. **Ιωάννη Τσελέ**

Με την εκπομπή περίπου 911 εκατ. τόνων CO_2 το 2023, σύμφωνα με το International Council on Clean Transportation, η ναυτιλία αντιπροσωπεύει το 2,3% των παγκόσμιων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Δύο κύριες τεχνολογικές προσεγγίσεις έχουν αναδειχθεί ως βιώσιμες λύσεις: τα συστήματα δέσμευσης άνθρακα επί του πλοίου (Onboard Carbon Capture Systems – OCCS) και οι μηχανές διπλού καυσίμου (dual-fuel engines). Η παρούσα ανάλυση εξετάζει το κόστος και την οικονομική βιωσιμότητα αυτών των λύσεων, βασισμένη σε πρόσφατες μελέτες και πραγματικά δεδομένα από την εφαρμογή τους.

Ανάλυση Onboard Carbon Capture Systems (OCCS)

Τεχνολογία και λειτουργία

Τα συστήματα OCCS δεσμεύουν το διοξείδιο του άνθρακα απευθείας από τα καυσαέρια του πλοίου, το υγροποιούν και το αποθηκεύουν προσωρινά επί του σκάφους. Οι δύο κύριες τεχνολογίες που έχουν αναπτυχθεί είναι:

α. Amine Scrubbing: Χρήση χημικών διαλυτών, αμινών, για τη δέσμευση CO_2.

β. Calcium Looping: Χρήση ασβέστη για την απορρόφηση διοξειδίου του άνθρακα.

Κόστος εγκατάστασης και λειτουργίας

Σύμφωνα με την πρόσφατη μελέτη του MARAD (Μάιος 2024), το κόστος εγκατάστασης των συστημάτων OCCS για ένα Aframax tanker διαμορφώνεται ως εξής:

- Amine System (Νεόδμητο): $24,8 εκατ.
- Amine System (Retrofit): $24,6 εκατ.
- Calcium Looping (Νεόδμητο): $27,6 εκατ.

Το κόστος ανά τόνο δεσμευμένου CO_2 κυμαίνεται από $150-185/tCO_2$, με τα συστήματα Amine να εμφανίζουν καλύτερη απόδοση στο retrofit ($150/tCO_2$) σε σχέση με τα νεόδμητα ($170/tCO_2$).

Παραδείγματα εφαρμογής

Η Evergreen Marine Corp. εγκατέστησε το 2024 σύστημα OCCS στο containership «Ever Top» (14.110 TEUs), επιτυγχάνοντας επιτυχή εκφόρτωση 25,44 μετρικών τόνων CO_2. Το σύστημα περιλαμβάνει μονάδα απορρόφησης, μονάδα αναγέννησης και σύστημα συμπίεσης-ψύξης. Η Diana Shipping υπέγραψε το 2023 συμφωνία με την Ecochlor και Sinotech για την εγκατάσταση συστήματος OCCS στο Capesize bulk carrier «MV G.P. Zafirakis», με στόχο τη δέσμευση 25% των εκπομπών CO_2.

Ποσοστό επί της αξίας του πλοίου

Για ένα τυπικό Aframax tanker αξίας $130-140 εκατ., το κόστος εγκατά-

* Μέσες τιμές έτους 2024

Τεχνολογία	CAPEX (εκατ. $)*	Κόστος/tCO_2 ($)*	% Αξίας πλοίου	Μείωση CO_2
Amine OCCS (Νεόδμητο)	24,8	170	18-21%	40-75%
Amine OCCS (Retrofit)	24,6	150	18-21%	40-75%
Calcium Looping	27,6	185	20-23%	40-75%
LNG Dual-Fuel	23,0	170	15-18%	15-20%
Methanol Dual-Fuel	7,8	325-390	6-10%	10-15%

στασης OCCS αντιστοιχεί σε 18-21% της συνολικής αξίας του πλοίου. Για containerships και bulk carriers, το ποσοστό κυμαίνεται από 15-20%.

Ανάλυση μηχανών διπλού καυσίμου (Dual-Fuel)

Τεχνολογία και τύποι

Οι μηχανές διπλού καυσίμου μπορούν να λειτουργήσουν τόσο με συμβατικά καύσιμα όσο και με εναλλακτικά, παρέχοντας ευελιξία στους πλοιοκτήτες. Οι δύο κύριοι τύποι είναι:

- LNG dual-fuel: Χρήση υγροποιημένου φυσικού αερίου, ως εναλλακτικού καυσίμου, με κύρια χρήση συμβατικών καυσίμων (diesel ή heavy fuel oil).
- Methanol dual-fuel: Χρήση μεθανόλης ως εναλλακτικού καυσίμου, με κύρια χρήση συμβατικών καυσίμων (diesel ή heavy fuel oil).

Κόστος εγκατάστασης

Το επιπλέον κόστος για μηχανές διπλού καυσίμου σε σχέση με συμβατικές μηχανές αναφέρεται ως εξής:

- LNG dual-fuel: $23,0 εκατ.
- Methanol dual-fuel: $7,8 εκατ.

Το κόστος ανά τόνο αποφυγής CO_2 διαφέρει σημαντικά μεταξύ των ακόλουθων τύπων:

- LNG: $170/$tCO_2$
- Methanol (συμβατική): $390/$tCO_2$
- Methanol (40% ανανεώσιμη): $325/$tCO_2$

Ποσοστό επί της αξίας του πλοίου

Σύμφωνα με την ανάλυση DNV-MAN Energy Solutions, το κόστος αναβάθμισης σε dual-fuel δεν πρέπει να υπερβαίνει το 25% της αξίας νεόδμητου πλοίου. Για πλοία αξίας άνω των $50 εκατ., το ποσοστό κυμαίνεται:

- LNG dual-fuel: 15-18% της αξίας πλοίου
- Methanol dual-fuel: 6-10% της αξίας πλοίου

Βασικά συμπεράσματα

- Κόστος-Αποδοτικότητα:
- Τα συστήματα OCCS εμφανίζουν ανταγωνιστικό κόστος ανά τόνο CO_2 ($150-185) σε σχέση με το LNG dual-fuel ($170), αλλά σημαντικά καλύτερη απόδοση από το methanol dual-fuel ($325-390).
- Αρχικό κεφάλαιο: Το methanol dual-fuel παρουσιάζει το χαμηλότερο CAPEX ($7,8 εκατ.), ενώ τα OCCS και LNG dual-fuel έχουν παρόμοια επίπεδα επένδυσης ($23-28 εκατ.).
- Περιβαλλοντική απόδοση: Τα OCCS μπορούν να επιτύχουν μείωση εκπομπών 40-75%, σημαντικά υψηλότερη από τις μηχανές διπλού καυσίμου (10-20%).
- Οικονομική σύσταση:
- Βραχυπρόθεσμα (2025-2030): Το LNG dual-fuel προσφέρει την καλύτερη ισορροπία κόστους-απόδοσης για νεόδμητα.
- Μεσοπρόθεσμα (2030-2035): Τα OCCS retrofit γίνονται ελκυστικότερα λόγω χαμηλότερου κόστους/tCO2 και υψηλότερης απόδοσης.
- Μακροπρόθεσμα (2035+): Τα OCCS αναμένεται να κυριαρχήσουν καθώς οι ρυθμίσεις των συστημάτων EU-ETS και CBAM θα γίνουν αυστηρότερες προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι του πακέτου Fit for 55.

Τελική σύσταση: Για πλοιοκτήτες με νεόδμητα, το LNG dual-fuel προσφέρει άμεση οικονομική αξία, ενώ για υφιστάμενα πλοία τα OCCS retrofit παρουσιάζουν καλύτερη μακροπρόθεσμη απόδοση, ιδιαίτερα σε περιβάλλον αυστηρότερων περιβαλλοντικών ρυθμίσεων. Δεν πρέπει να παραλείψουμε την επιπλέον πρόσοδο από τη διάθεση του αποθηκευμένου άνθρακα όταν προορίζεται για άλλες χρήσεις (π.χ. τσιμέντο), που θα εξαρτάται από τη spot τιμή του στον αντίστοιχο χρόνο.

Πηγές: MARAD Marine Carbon Capture TEA (2024), Lloyd's List Maritime Intelligence, Gard P&I, Evergreen Marine Corp., Diana Shipping Inc., DNV-MAN Energy Solutions



Credit: SMDERI-QET

Arcadia Shipmanagement: «Aegean Fighter» «Aegean Winner»





Σε πλήρη εξέλιξη το ναυπηγικό πρόγραμμα της Arcadia Shipmanagement με την παραλαβή δύο ακόμα νεότευκτων δεξαμενόπλοιων

Την ενίσχυση του στόλου της με τεχνολογικά προηγμένα δεξαμενόπλοια συνεχίζει η Arcadia Shipmanagement, παραλαμβάνοντας από τις αρχές του έτους δύο πλοία τύπου Suezmax.



Συγκεκριμένα, παραδόθηκε πρόσφατα και αναχώρησε την Πέμπτη 12 Φεβρουαρίου 2026 για το παρθενικό του ταξίδι, από τα ναυπηγεία της Hyundai Heavy Industries στη Νότια Κορέα, το νεότευκτο δεξαμενόπλοιο τελευταίας γενιάς, χωρητικότητας 157.000 dwt, «Aegean Fighter».

Το «Aegean Fighter» συγκαταλέγεται στα πιο σύγχρονα δεξαμενόπλοια τύπου Suezmax, ενσωματώνοντας τεχνολογίες αιχμής και προηγμένα συστήματα εξοικονόμησης ενέργειας της σύγχρονης ναυπηγικής. Διαθέτει τη βασική υποδομή για μελλοντική χρήση LNG και αμμωνίας ως καυσίμων (LNG Fuel & Ammonia Ready) και πληροί τις απαιτήσεις του αυστηρότερου κανονιστικού πλαισίου για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου (IMO Tier III), αποτυπώνοντας έμπρακτα τη δέσμευση της εταιρείας στη βιώσιμη και περιβαλλοντικά υπεύθυνη ναυτιλία.

Το πλοίο αποτελεί τη δεύτερη παράδοση του τρέχοντος ναυπηγικού προγράμματος της εταιρείας, το οποίο αποτελείται συνολικά από επτά δεξαμενόπλοια, και είναι το δεύτερο από τα τρία δεξαμενόπλοια τύπου Suezmax που θα παραδοθούν από τα ναυπηγεία της Hyundai Heavy Industries μέσα στο πρώτο εξάμηνο του 2026.

Νωρίτερα, και συγκεκριμένα στις 5 Ιανουαρίου 2026, η Arcadia Shipmanagement είχε παραλάβει το «Aegean Winner». Στην τελετή ονοματοδοσίας, τον περασμένο Δεκέμβριο, το «παρών» είχαν δώσει και οι κ. Γιώργος και Παναγιώτης Αγγελόπουλος.

Τόσο το «Aegean Fighter» όσο και το «Aegean Winner», όπως και όλα τα πλοία του στόλου της Arcadia Shipmanagement, φέρουν την ελληνική σημαία.



Όνομα
«Aegean Fighter»

Τύπος
Suezmax

Χωρητικότητα
157.000 dwt

IMO No.
1042550

Ναυπηγείο
Hyundai Heavy Industries

Σημαία
Ελληνική





Όνομα
«Aegean Winner»

Τύπος
Suezmax

Χωρητικότητα
157.000 dwt

IMO No.
1042524

Ναυπηγείο
Hyundai Heavy Industries

Σημαία
Ελληνική











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

Επιμέλεια: Θεανώ Κρασσά

Τεχνολογία & ναυπηγική

Γεγονός η πρώτη εγκατάσταση eSAILs σε δεξαμενόπλοιο της Maersk Tankers

Η υποβοήθηση πρόωσης με αιολική ενέργεια εισέρχεται σε φάση κλιμάκωσης στον τομέα των δεξαμενόπλοιων, καθώς ολοκληρώθηκε η πρώτη εγκατάσταση συστημάτων αναρρόφησης ανέμου eSAIL στο πλαίσιο μακροχρόνιας συμφωνίας για εφαρμογή σε στόλο πλοίων μεσαίας χωρητικότητας. Στο πλαίσιο αυτό, η bound4blue ολοκλήρωσε την εγκατάσταση τεσσάρων μονάδων eSAIL ύψους 24 μ. στο δεξαμενόπλοιο «Maersk Trieste», σηματοδοτώντας το πρώτο στάδιο συμφωνίας με τη Maersk Tankers για συνολικά είκοσι συστήματα σε πέντε δεξαμενόπλοια τύπου MR.

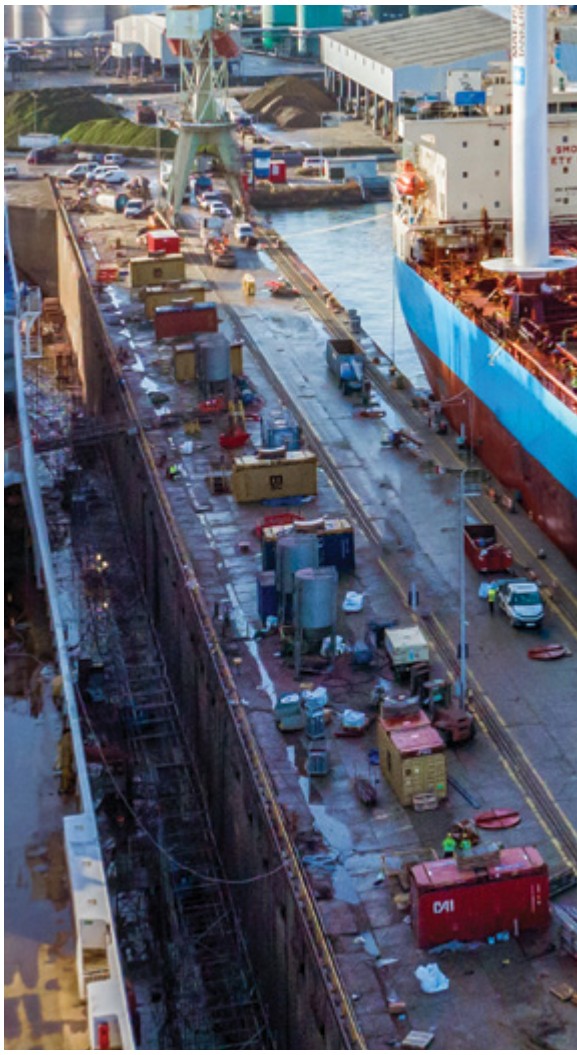
Τα eSAILs αποτελούν συστήματα αιολικής υποβοήθησης πρόωσης τύπου αναρρόφησης, τα οποία δημιουργούν αεροδυναμική άντωση μέσω ελεγχόμενης ροής αέρα πάνω σε αεροδυναμικά διαμορφωμένη επιφάνεια. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα λειτουργικά δεδομένα, η συγκεκριμένη τεχνολογία μπορεί να παράγει επίπεδα άντωσης σημαντικά υψηλότερα από αντίστοιχα συμβατικά άκαμπτα πανιά. Αυτό επιτρέπει διψήφια ποσοστά μείωσης της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών CO_2.

Η εγκατάσταση στο «Maersk Trieste» πραγματοποιήθηκε με διαδικασία δύο σταδίων, ώστε να περιοριστεί ο χρόνος εκτός υπηρεσίας. Αρχικά, στο ναυπηγείο Yiu Lian στο Shenzhen της Κίνας, εκτελέστηκαν οι εργασίες προετοιμασίας του πλοίου («wind-ready»), οι οποίες περιλάμβαναν την τοποθέτηση βάσεων στο κατάστρωμα και τις απαραίτητες ηλεκτρολογικές προσαρμογές. Στη συνέχεια, στο ναυπηγείο EDR στο Βέλγιο, οι μονάδες eSAIL ανυψώθηκαν και συνδέθηκαν στα προεγκατεστημένα σημεία στήριξης και στα δίκτυα ισχύος και δεδομένων του πλοίου, μέσω προκατασκευασμένης διαδικασίας «plug-and-play».

Viking Line: Η χρήση βιομεθανίου στο προσκήνιο

Η χρήση βιομεθανίου (βιοαερίου σε υγροποιημένη μορφή) σε συνδυασμό με υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) αναδεικνύεται σε μία από τις πλέον ώριμες και άμεσα εφαρμόσιμες λύσεις μείωσης εκπομπών στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Στο πλαίσιο αυτό, η Viking Line συνεχίζει και το 2026 την εκτεταμένη χρήση ανανεώσιμου βιοαερίου, διατηρώντας σε υψηλά επίπεδα το ποσοστό βιοκαυσίμου που χρησιμοποιείται στις μεταφορές επιβατών και φορτίου στη Βαλτική Θάλασσα.

Το βιοαέριο χρησιμοποιείται σε συνδυα-



σμό με LNG στα νεότερα πλοία της εταιρείας, «Viking Glory» και «Viking Grace», τα οποία εκτελούν καθημερινά δρομολόγια στη γραμμή Τούρκου-Στοκχόλμη. Ο συνδυασμός αυτός οδηγεί σε εξαιρετικά χαμηλές εκπομπές θείου και σωματιδίων, ενώ μειώνει σημαντικά και το συνολικό ανθρακικό αποτύπωμα της λειτουργίας των πλοίων, ιδίως όταν το ποσοστό βιοαερίου προσεγγίζει ή υπερβαίνει το 50% του συνολικού καυσίμου.

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, η αυξημένη χρήση βιοαερίου οδήγησε το προηγούμενο έτος σε μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της τάξης των 50.000 τόνων στα δύο πλοία. Για το πρώτο εξάμηνο του 2026 έχει ήδη εξασφαλιστεί ποσοστό βιοαερίου που καλύπτει περίπου το ήμισυ των ενεργειακών αναγκών των πλοίων, με στόχο τη διατήρηση αντίστοιχα υψηλού επιπέδου χρήσης καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Η πρωτοβουλία εντάσσεται σε μια ευρύτερη συνεργασία για την ανάπτυξη «πράσινου διαδρόμου» μεταξύ Τούρκου και Στοκχόλμης, σε συνεργασία με τα λιμάνια Port of Turku και Ports of Stockholm. Στόχος είναι η πλήρης απεξάρτηση της γραμμής από ορυκτά καύσιμα έως το 2035, δημιουργώντας ένα από τα πιο προχωρημένα παραδείγματα πρακτικής μετάβασης σε θαλάσσιες μεταφορές χωρίς ορυκτό άνθρακα.

Πράσινο φως για τον σχεδιασμό Ultramax πολλαπλών καυσίμων

Η ναυπηγική σχεδίαση πλοίων με προσαρμοστικότητα σε πολλαπλά μελλοντικά καύσιμα αναδεικνύεται κρίσιμο εργαλείο διαχείρισης απέναντι στην τεχνολογική και κανονιστική αβεβαιότητα στον τομέα των bulk carriers. Στο πλαίσιο αυτό, αναπτύχθηκε ένα Ultramax bulk carrier 64.000 dwt, με

Credit: bound4blue

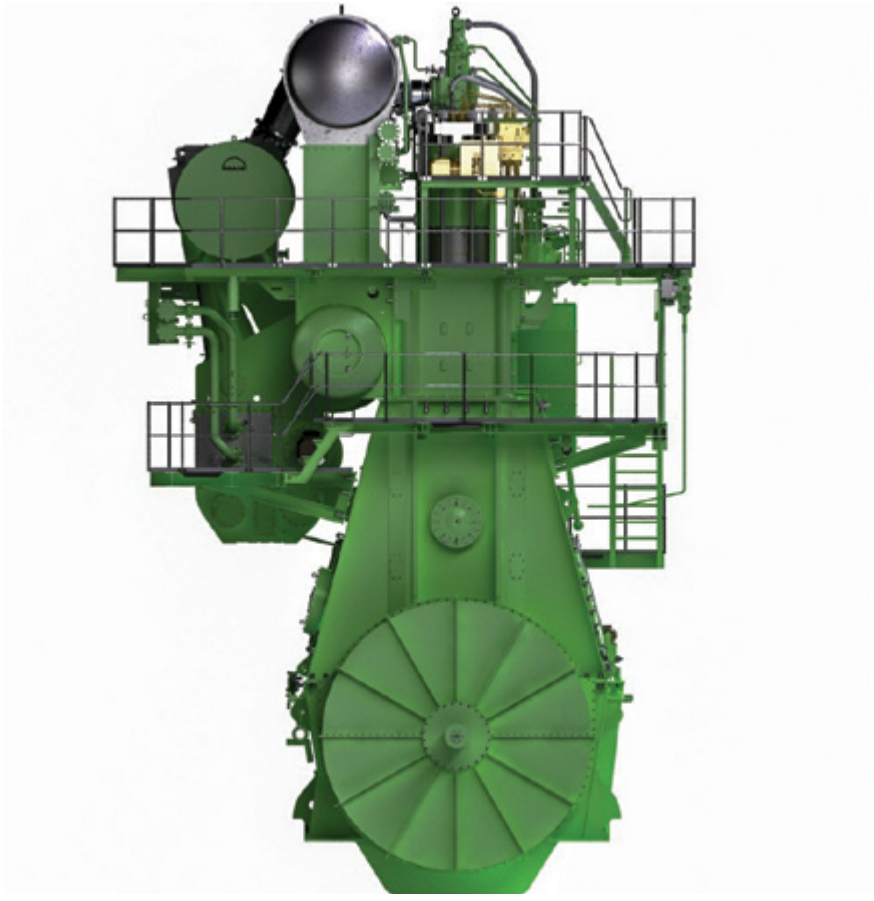


δυνατότητα υποστήριξης πολλαπλών καυσίμων χαμηλού ή και μηδενικού ανθρακικού αποτυπώματος. Ο νηογνώμονας Lloyd's Register (LR) απένειμε Έγκριση επί της Αρχής (AiP) στο ναυπηγείο Oshima Shipbuilding για τον σχεδιασμό του συγκεκριμένου πλοίου.

Το AiP καλύπτει ένα ναυπηγικό concept που ενσωματώνει από το αρχικό στάδιο πρόβλεψη για εναλλακτικά καύσιμα, όπως αμμωνία, μεθανόλη και μεθάνιο. Επίσης διαθέτει τη δυνατότητα εγκατάστασης συστημάτων δέσμευσης και αποθήκευσης διοξειδίου του άνθρακα επί του πλοίου. Η προσέγγιση αυτή επιτρέπει τη διατήρηση ευελιξίας ως προς την τελική επιλογή καυσίμου, χωρίς να απαιτούνται εκτεταμένες μετατροπές στο μέλλον.

Σε τεχνικό επίπεδο, η αξιολόγηση από τον LR πραγματοποιήθηκε βάσει του πλαισίου ShipRight Risk Based Certification, το οποίο εστιάζει στην ανάλυση κινδύνων, στην ασφάλεια και στη δυνατότητα ενσωμάτωσης νέων τεχνολογιών. Η διαδικασία εξέτασε τη χωροθέτηση δεξαμενών καυσίμων, τα συστήματα τροφοδοσίας, τις απαιτήσεις ασφαλείας και τη συμβατότητα των διαφορετικών διατάξεων πρόωσης και OCCS. Τα αποτελέσματα αξιολόγησης επιβεβαίωσαν ότι η λεπτομερής σχεδίαση και ενδεχόμενη ναυπήγηση μπορούν να προχωρήσουν.

Credit: Everllence



Everllence: «Τρέχουν» με... 2.000 οι δίχρονοι κινητήρες διπλού καυσίμου

Η τεχνολογία δίχρονων ναυτιλιακών κινητήρων διπλού καυσίμου έχει πλέον περάσει σε φάση ευρείας εμπορικής ωρίμανσης, καθώς η συστηματική υιοθέτησή της από μεγάλα εμπορικά πλοία ενισχύει την πορεία της ναυτιλίας προς χαμηλότερες εκπομπές. Στο πλαίσιο αυτό, η Everllence ανακοίνωσε ότι έλαβε την υπ' αριθμόν 2.000 παραγγελία για δίχρονο κινητήρα διπλού καυσίμου από το χαρτοφυλάκιό της.

Το ορόσημο επιτεύχθηκε μέσω παραγγελίας της COSCO Shipping Lines για δώδεκα κύριους κινητήρες τύπου Everllence B&W 8G95ME-GI Mk.10.5, εξοπλισμένους με σύστημα EcoEGR (ανακυκλοφορία καυσαερίων). Οι κινητήρες προορίζονται να εξοπλίσουν δώδεκα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρητικότητας 18.000 TEUs, τα οποία βρίσκονται υπό κατασκευή στο ναυπηγείο Jiangnan Shipyard.

Σε τεχνικό επίπεδο, οι δίχρονοι κινητήρες διπλού καυσίμου της Everllence επιτρέπουν εναλλαγή μεταξύ συμβατικών και εναλλακτικών καυσίμων χαμηλότερου ανθρακικού αποτυπώματος, διατηρώντας υψηλή απόδοση και αξιοπιστία. Η συγκεκριμένη οικογένεια κινητήρων περιλαμβάνει λύσεις για μεθάνιο (ME-GI), μεθανόλη (ME-LGIM), αιθάνιο (ME-GIE), υγραέριο (ME-LGIP), καθώς και την πρόσφατα ανακοινωθείσα έκδοση για αμμωνία (ME-LGIA).

Το γεγονός αυτό αποτυπώνει τη σαφή στροφή της αγοράς προς τεχνολογίες πρόωσης που μπορούν να λειτουργούν ως «γέφυρα» προς τη μελλοντική ναυτιλία μηδενικών εκπομπών, χωρίς να δεσμεύουν τους πλοιοκτήτες σε μία και μοναδική ενεργειακή διαδρομή. Η ενσωμάτωση ψηφιακών δυνατοτήτων απομακρυσμένης παρακολούθησης και ανάλυσης επιτρέπει πλέον τη συνεχή βελτιστοποίηση της λειτουργίας των κινητήρων και την παροχή τεχνικών συστάσεων σε πραγματικό χρόνο.



IYKYK

Η μεθανόλη μπορεί να παραχθεί από μη ορυκτές πρώτες ύλες, όπως ανακυκλωμένο CO_2 ή βιογενή υλικά, προσφέροντας δυνατότητα ουδέτερου ανθρακικού αποτυπώματος σε επίπεδο κύκλου ζωής.

Παραγγελία-σταθμός για νέας γενιάς RoRo

Η ενσωμάτωση μηχανών πολλαπλών καυσίμων και κλιμακούμενων υβριδικών συστημάτων μπαταριών στον βασικό σχεδιασμό των RoRo πλοίων αποτελεί πλέον κεντρική λύση για τη διαχείριση της ενεργειακής μετάβασης στα δρομολόγια μικρών και μεσαίων αποστάσεων. Ακολουθώντας αυτή τη στρατηγική, η Stena RoRo προχώρησε σε παραγγελία νέας γενιάς πλοίων τύπου C-Flexer, με δύο πλοία σε σταθερή παραγγελία και δικαίωμα προαίρεσης για ακόμα τέσσερα.

Τα πλοία έχουν αναπτυχθεί από τη Stena RoRo σε στενή συνεργασία με την ιταλική εταιρεία ναυπηγικού σχεδιασμού NAOS Ship and Boat Design. Οι δύο πρώτες μονάδες προγραμματίζεται να παραδοθούν τον Μάρτιο και τον Ιούνιο του 2029 αντίστοιχα, ενώ τα πλοία της προαίρεσης προβλέπεται να ακολουθήσουν σε τρίμηνα διαστήματα. Η ναυπήγηση θα πραγματοποιηθεί στο ναυπηγείο China Merchants Industry Weihai Shipyard. Σε τεχνικό επίπεδο, ο σχεδιασμός C-Flexer βασίζεται σε εξελιγμένη μορφή γάστρας για βελτιωμένη υδροδυναμική απόδοση, σε μηχανές πολλαπλών καυσίμων και σε κλιμακούμενο υβριδικό σύστημα μπαταριών. Ο συνδυασμός αυτός επιτρέπει τη σταδιακή μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των πλοίων, χωρίς να απαιτείται άμεση μετάβαση σε μία και μοναδική τεχνολογία πρόωσης. Τα πλοία μπορούν να «πρασινίσουν» προοδευτικά, καθώς εξελίσσονται τόσο οι τεχνολογίες όσο και οι κανονιστικές απαιτήσεις.

Μακροπρόθεσμα, ο σχεδιασμός προβλέπει τη δυνατότητα πλήρους λειτουργίας με ηλεκτρική πρόωση μέσω μπαταριών, καθιστώντας τα πλοία συμβατά με ένα μελλοντικό περιβάλλον μηδενικών εκπομπών σε κατάλληλα δρομολόγια. Συνολικά, η παραγγελία των C-Flexer RoRo υπογραμμίζει τη μετατόπιση της ναυπηγικής από «στατικούς» σχεδιασμούς σε σχεδιασμούς με ενσωματωμένη ευελιξία ως προς τα συστήματα πρόωσης και την υιοθέτηση καυσίμων.

Ο πρώτος STS ανεφοδιασμός μεθανόλης στην Ιαπωνία

Η υλοποίηση ανεφοδιασμού μεθανόλης από πλοίο σε πλοίο συνιστά σημαντικό βήμα για τη δημιουργία οργανωμένων υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ιαπωνία. Υπό αυτό το πρίσμα, η Mitsui O.S.K. Lines (MOL) συμμετείχε σε πενταμερή σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για την επιτυχή ολοκλήρωση της πρώτης στην Ιαπωνία επιχείρησης ανεφοδιασμού μεθανόλης σε αγκυροβόλιο, στο λιμάνι της Γιοκοχάμα.

Η επιχείρηση πραγματοποιήθηκε μεταξύ του πλοίου «Eika Maru», το οποίο μετέφερε το καύσιμο, και του «Kohzan Maru VII», ενός ωκεάνιου πλοίου διπλού καυσίμου με χρήση μεθανόλης. Και τα δύο πλοία δραστηριοποιούνται στο πλαίσιο ναύλωσης από τη Mitsubishi Gas Chemical Company. Στην πρωτοβουλία συμμετείχαν επίσης η πόλη της Γιοκοχάμα, η Kokuka Sangyo και η Idemitsu Kosan.

Ο ανεφοδιασμός πραγματοποιήθηκε σε αγκυροβόλιο, δηλαδή εκτός προβλήτας, πρακτική που χρησιμοποιείται ευρέως για συμβατικά ναυτιλιακά καύσιμα και προσφέρει αυξημένη λειτουργική ευελιξία. Η επιχείρηση βασίστηκε σε τεχνικές κατευθυντήριες οδηγίες και πρότυπα ασφαλείας που διαμορφώθηκαν από το 2024 έως το 2025 από το Υπουργείο Γης, Υποδομών, Μεταφορών και Τουρισμού της Ιαπωνίας (MLIT), σε συνεργασία με τις λιμενικές αρχές και την ακτοφυλακή.

Το καύσιμο που χρησιμοποιήθηκε περιλάμβανε και βιομεθανόλη παραγόμενη στην Ιαπωνία, ενισχύοντας τον κύκλο ζωής καυσίμου χαμηλών εκπομπών. Η μεθανόλη, ως καύσιμο, χαρακτηρίζεται από χαμηλότερες εκπομπές CO_2, οξειδίων του θείου (SOx), οξειδίων του αζώτου (NOx) και σωματιδίων σε σύγκριση με το βαρύ μαζούτ (HFO). Επιπλέον, μπορεί να παραχθεί από μη ορυκτές πρώτες ύλες, όπως ανακυκλωμένο CO_2 ή βιογενή υλικά, προσφέροντας δυνατότητα ουδέτερου ανθρακικού αποτυπώματος σε επίπεδο κύκλου ζωής.

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

Credit: EPA/RITCHIE B. TONGO



IEA: Η «εποχή του ηλεκτρισμού» και το στοίχημα των υποδομών

Η παγκόσμια ενεργειακή αγορά εισέρχεται σε μια νέα ιστορική περίοδο, την οποία ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας (International Energy Agency – IEA) χαρακτηρίζει στην ετήσια έκθεσή του ως «Εποχή του Ηλεκτρισμού». Η ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας προβλέπεται πως θα αυξάνεται με μέσο ετήσιο ρυθμό άνω του 3,5% έως το τέλος της παρούσας δεκαετίας, τρέχοντας τουλάχιστον 2,5 φορές ταχύτερα από τη συνολική ενεργειακή ζήτηση. Το μέγεθος της μεταβολής είναι ιλιγγιώδες, καθώς η πρόσθετη κατανάλωση έως το 2030 θα ισοδυναμεί με την ενσωμάτωση στο παγκόσμιο σύστημα δύο οικονομικών ζωνών του μεγέθους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι κινητήριοι μοχλοί αυτής της τάσης είναι συγκεκριμένοι και αφορούν την αυξανόμενη βιομηχανική δραστηριότητα, τη ραγδαία διείσδυση της ηλεκτροκίνησης, την υψηλότερη χρήση κλιματισμού αλλά και την εκρηκτική επέκταση των data centers και της τεχνητής νοημοσύνης. Παρόλο που οι αναδυόμενες οικονομίες παραμένουν οι βασικοί πυλώνες ανάπτυξης, οι ανεπτυγμένες χώρες επιστρέφουν δυναμικά στο προσκήνιο μετά από δεκαπέντε έτη στασιμότητας, συνεισφέροντας πλέον το ένα πέμπτο της συνολικής αύξησης της ζήτησης.

Στην πλευρά της προσφοράς, οι ΑΠΕ και η πυρηνική ενέργεια αναμένεται να καλύψουν αθροιστικά το 50% της

φυσικοί πόροι



παγκόσμιας ηλεκτροπαραγωγής έως το 2030, ποσοστό αυξημένο από το 42% σήμερα. Τα φωτοβολταϊκά βρίσκονται σε τροχιά εκτόπισης του άνθρακα, ο οποίος υποχωρεί στα επίπεδα του 2021, ενώ το φυσικό αέριο διατηρεί ρόλο ρυθμιστή, ιδίως στις ΗΠΑ και στη Μέση Ανατολή. Ως αποτέλεσμα, οι παγκόσμιες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από την ηλεκτροπαραγωγή αναμένεται να παραμείνουν σταθερές.

Η αχίλλειος πτέρνα, ωστόσο, εντοπίζεται στα δίκτυα μεταφοράς και διανομής ηλεκτρικής ενέργειας, όπου το σύστημα αδυνατεί πλέον να απορροφήσει την παραγωγή. Πρόκειται για ένα λειτουργικό «έμφραγμα», καθώς έργα συνολικής ισχύος 2.500 GW, κυρίως ανανεώσιμες πηγές και μονάδες αποθήκευσης, παραμένουν εγκλωβισμένα σε λίστες αναμονής για σύνδεση στο διεθνές σύστημα. Η ανάλυση του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας είναι σαφής, υποδεικνύοντας ότι η υιοθέτηση τεχνολογιών βελτιστοποίησης δικτύου και ρυθμιστικών τομών θα μπορούσε να ξεκλειδώσει άμεσα 1.600 GW. Για να διασφαλιστεί η ενεργειακή επάρκεια απέναντι στην εκρηκτική αύξηση της ζήτησης και να αποφευχθούν κίνδυνοι μπλακ άουτ, απαιτείται αύξηση των ετήσιων επενδύσεων στις υποδομές δικτύου κατά 50% έως το 2030, καταλήγει η έρευνα.

Γέννηση του μεγαλύτερου ομίλου υπεράκτιων γεωτρήσεων

Με μια επιθετική κίνηση που προκαλεί ανακατατάξεις στον υπεράκτιο ενεργειακό χάρτη, η Transocean, όμιλος εξόρυξης πετρελαίου σε υπεράκτια εδάφη, προχωρά στην εξαγορά της ανταγωνίστριας Valaris, δημιουργώντας έναν κολοσσό στις υπεράκτιες γεωτρήσεις.

Το deal, ύψους $5,8 δισ. –σύμφωνα με δημοσίευμα του Bloomberg– πραγματοποιείται αποκλειστικά με ανταλλαγή μετοχών και γεννά έναν όμιλο με συνολική αξία $17 δισ., ο οποίος θα ελέγχει ένα χαρτοφυλάκιο-μαμούθ 73 εξεδρών. Η Transocean θα κατέχει το 53% της εταιρείας και η Valaris το υπόλοιπο 47%, ανακοίνωσαν οι εταιρείες, ενώ το deal αναμένεται να ολοκληρωθεί στο δεύτερο μισό του τρέχοντος έτους.

ΕΕ: Ρεκόρ για την ηλεκτροπαραγωγή από ΑΠΕ

Σειρά από νέα ρεκόρ κατέγραψε η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές το 2025 στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με σημαντική συμβολή της Ελλάδας, που περιλαμβάνεται στην ομάδα των χωρών της ΕΕ με τις υψηλότερες επιδόσεις στον τομέα.

Σύμφωνα με την έκθεση *European Electricity Review 2026* του ενεργειακού think tank Ember, για πρώτη φορά το 2025 η αιολική και ηλιακή παραγωγή στην ΕΕ ξεπέρασε την παραγωγή από ορυκτά καύσιμα (άνθρακας, φυσικό αέριο), ρεκόρ που επιτεύχθηκε παρά την αύξηση της χρήσης φυσικού αερίου. Η Ελλάδα κατέγραψε νέο ιστορικό χαμηλό στη χρήση άνθρακα για ηλεκτροπαραγωγή και βρίσκεται στην τρίτη θέση της ΕΕ ως προς τη συμμετοχή των φωτοβολταϊκών στην παραγωγή ρεύματος.

1,1 εκατ. βαρέλια/ημέρα η παραγωγή πετρελαίου της Λιβύης.

Credit: EPA/MOHAMMED AL-RIFAI



Συγκεκριμένα:

- Το μερίδιο της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από αιολικά (16,9%) και φωτοβολταϊκά (13,2%) στην ΕΕ έφτασε το 2025 σωρευτικά στο 30%, με τα ορυκτά καύσιμα στο 29%. Συνολικά το μερίδιο των ΑΠΕ (αιολικά, φωτοβολταϊκά, υδροηλεκτρικά) κάλυψε το 48% της παραγωγής ρεύματος.
- Η παραγωγή από φωτοβολταϊκά σημείωσε νέο ρεκόρ, στις 369 τεραβατώρες, σημειώνοντας αύξηση άνω του 20% για τέταρτη συνεχή χρονιά και φτάνοντας το 13% της ηλεκτρικής ενέργειας της ΕΕ.
- Το 2025, όλες οι χώρες της ΕΕ σημείωσαν αύξηση στην παραγωγή ηλιακής ενέργειας σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Το μερίδιο της ηλιακής ενέργειας στην ετήσια παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας της ΕΕ αυξήθηκε σε ιστορικό υψηλό άνω του 13%. Η Ελλάδα κατατάσσεται στην τρίτη θέση μεταξύ των «27» (μετά την Ουγγαρία και την Κύπρο, πάνω από την Ισπανία και την Ολλανδία) ως προς τη συμμετοχή των φωτοβολταϊκών στην παραγωγή ρεύματος.
- Στον αντίποδα, η ηλεκτροπαραγωγή από άνθρακα έπεσε σε ιστορικό χαμηλό τόσο στην ΕΕ (9,2%) όσο και στη χώρα μας, που υποχώρησε στο 5%. Η εξέλιξη είναι εντυπωσιακή, αν αναλογιστεί κανείς ότι, πριν από δέκα χρόνια, ο άνθρακας κάλυπτε το ένα τέταρτο της ηλεκτροπαραγωγής της ΕΕ.
- Η ηλεκτροπαραγωγή φυσικού αερίου αυξήθηκε κατά 8% σε σύγκριση με το 2024.

Αλλαγή συσχετισμών στον ενεργειακό χάρτη της Αφρικής;

Την αλλαγή των συσχετισμών στον ενεργειακό χάρτη της Αφρικής επιχειρεί να επιφέρει η Λιβύη, καθώς προχώρησε σε στρατηγική σύμπλευση με τους ενεργειακούς κολοσσούς TotalEnergies και ConocoPhillips. Η συμφωνία, η οποία υλοποιείται μέσω της κρατικής θυγατρικής Waha Oil Company, προμηνύει τον ριζικό εκσυγχρονισμό των υπερήλικων υποδομών και την ανάπτυξη κοιτασμάτων, με στόχο την προσθήκη 850.000 βαρελιών ημερησίως (bpd) στο εθνικό δυναμικό της αφρικανικής χώρας.

Με την τρέχουσα παραγωγή να κυμαίνεται στα 1,1 εκατ. βαρέλια, η πλήρης υλοποίηση του σχεδίου θα μπορούσε να εκτινάξει τη Λιβύη κοντά στα 2 εκατ. βαρέλια ημερησίως. Ένα τέτοιο μέγεθος θέτει ευθέως υπό αμφισβήτηση την πρωτοκαθεδρία της Νιγηρίας, η οποία παράγει σήμερα 1,6-1,8 εκατ. βαρέλια, ανοίγοντας τον δρόμο για μια νέα ιεραρχία στους Αφρικανούς παραγωγούς.

Ο Πρωθυπουργός, Abdulhamid al-Dbeibah, έκανε λόγο για σημείο καμπής, προσδιορίζοντας τα αναμενόμενα καθαρά έσοδα του έργου στα $376 δισ. σε βάθος χρόνου. Παράλληλα, η κινητικότητα στην Τρίπολη επιβεβαιώνεται από το μνημόνιο συνεργασίας με τη Chevron και τη συμφωνία με την Αίγυπτο.

Ωστόσο, η αγορά παραμένει συγκρατημένα αισιόδοξη, γνωρίζοντας ότι η ιστορική μεταβλητότητα και οι πολιτικές έριδες έχουν πολλάκις στο παρελθόν ακυρώσει ανάλογους σχεδιασμούς, ρίχνοντας την παραγωγή ακόμα και κάτω από τα 500.000 βαρέλια.

CMA SHIPPING

Expo | Conference | Networking

March 10 - 12, 2026
DoubleTree by Hilton
Stamford, Connecticut

The Premier Event for the Maritime Industry

Join the community.

CMA Shipping stands as the leading event for the maritime industry, bringing together innovators, leaders, and key decision-makers over three dynamic days. This exceptional gathering offers a chance to uncover new opportunities, gain essential insights, and build meaningful relationships that drive the global shipping industry toward a brighter future.







#CMAShipping

www.cmashippingevent.com



Ξηρά φορτία

ΑΝΘΡΑΚΑΣ

Μαύρα σύννεφα στην εγχώρια παραγωγή άνθρακα της Κίνας

Σε τροχιά αναπροσαρμογής εισέρχεται η κινεζική αγορά άνθρακα για το 2026, με την εγχώρια παραγωγή να παρουσιάζει τον χαμηλότερο ρυθμό ανόδου της τρέχουσας δεκαετίας. Σύμφωνα με την China Coal Transportation and Distribution Association (CCTD), η παραγωγή θα διαμορφωθεί στους 4,86 δισ. τόνους, σημειώνοντας οριακή αύξηση 0,7%. Η εξέλιξη αυτή συνοδεύεται από την πρόβλεψη για κάμψη των εισαγωγών κατά 5,1%, οι οποίες αναμένεται να διολισθήσουν στους 465 εκατ. τόνους.

Καταλυτικό ρόλο στη συρρίκνωση των εισαγωγικών ροών διαδραματίζει η Ινδονησία, ο κυριότερος προμηθευτής της κινεζικής αγοράς. Η απόφαση της Τζακάρτα για δραστική περικοπή των ποσοστώσεων παραγωγής και η αναστολή των εξαγωγών στη spot αγορά, με στόχο τη στήριξη των τιμών, αναγκάζει το Πεκίνο να στραφεί στην ανάλωση των εγχώριων αποθεμάτων. Η Ινδονησία, επαναφέροντας παράλληλα τους εξαγωγικούς δασμούς, δημιουργεί ένα έλλειμμα προσφοράς που η Κίνα καλείται να διαχειριστεί μέσω της εγχώριας εφοδιαστικής αλυσίδας.

Παράλληλα, καταγράφεται μια στρατηγική μετατόπιση του ρόλου των σταθμών ηλεκτροπαραγωγής. Οι μονάδες καύσης άνθρακα παύουν να αποτελούν τους βασικούς πυλώνες ισχύος και μετατρέπονται σε παρόχους ευελιξίας, με το ποσοστό αξιοποίησής τους να μειώνεται στο 48,2% το 2025.

Η ιστορική μείωση της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από άνθρακα



Επιμέλεια: Μιχάλης Ψάλλης

υπογραμμίζει την αυξανόμενη συμβολή των ανανεώσιμων πηγών στην κάλυψη της ζήτησης. Παρά τη συνεχιζόμενη προσθήκη νέων μονάδων, η Κίνα παραμένει προσηλωμένη στη δέσμευση για κορύφωση των εκπομπών έως το 2030, χρησιμοποιώντας πλέον την εγχώρια παραγωγή ως δικλίδα ασφαλείας έναντι των διεθνών εφοδιαστικών διαταραχών.

Η Ινδία, η Γη της Επαγγελίας για φορτία άνθρακα;

Το σχέδιο της Ινδίας να διπλασιάσει την παραγωγή ακατέργαστου χάλυβα σε 300 εκατ. τόνους ετησίως έως το 2030 και σε 500 εκατ. τόνους ετησίως έως το 2047 οδηγεί σε αυξημένες ανάγκες εισαγωγής μεταλλουργικού άνθρακα, καθώς η χώρα εξακολουθεί να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις προμήθειες του εξωτερικού.

Η Ινδία παρήγαγε 150,1 εκατ. τόνους ακατέργαστου χάλυβα το διάστημα Ιανουάριος-Νοέμβριος 2025. Οι εισαγωγές μεταλλουργικού άνθρακα αυξήθηκαν κατά 32% σε ετήσια βάση, φτάνοντας τους 73,5 εκατ. τόνους το 2025, ενώ μόνο τον Δεκέμβριο σημείωσαν άνοδο 97% σε ετήσια βάση, ανερχόμενες στους 7,3 εκατ. τόνους, με τις αποστολές από την Αυστραλία να αυξάνονται κατά σχεδόν 40% σε ετήσια βάση, στους 3,3 εκατ. τόνους.

Η Argus προβλέπει ότι οι εν λόγω ροές προς την Ινδία θα φτάσουν τους 81,6 εκατ. τόνους το 2026 και τους 86,5 εκατ. τόνους το 2027, υποστηριζόμενες από τις συνεχιζόμενες αυξήσεις της παραγωγικής ικανότητας και την ισχυρή ζήτηση χάλυβα. Η άνοδος της παραγωγής χάλυβα αυξάνει επίσης τη χρήση σιδηρομεταλλεύματος, αποτελώντας στήριγμα για τα Panamaxes και τα Capesizes.

ΗΠΑ: Ο άνθρακας ως στρατηγικός πόρος εθνικής ασφάλειας

Σε ριζική αναθεώρηση της ενεργειακής πολιτικής τους προχωρούν οι Ηνωμένες Πολιτείες, χαρακτηρίζοντας πλέον τον άνθρακα ως κεφάλαιο εθνικής ασφάλειας. Η νέα στρατηγική περιλαμβάνει ρητές εντολές προς το Πεντάγωνο για τη διασφάλιση ενεργειακών πόρων από μονάδες άνθρακα, παράλληλα με την ενίσχυση του κλάδου μέσω κονδυλίων εκσυγχρονισμού από το Υπουργείο Ενέργειας και τη χαλάρωση του ρυθμιστικού πλαισίου.

Η κίνηση αυτή λαμβάνει χώρα σε μια περίοδο κατά την οποία οι εξαγωγές θερμικού άνθρακα πιέζονται από τα περιορισμένα περιθώρια κέρδους και ο μεταλλουργικός άνθρακας αντιμετωπίζει δασμολογικά εμπόδια από την Κίνα, καθώς και ασθενέστερη ζήτηση για τις μη προνομιακές ποιότητες. Ωστόσο, η διατήρηση της παραγωγικής δυναμικής κρίνεται επιβεβλημένη για λόγους ασφάλειας εφοδιασμού.

Τα προβλεπόμενα ελλείμματα στον μεταλλουργικό άνθρακα, απόρροια της αυξανόμενης ζήτησης χάλυβα, σε συνδυασμό με την αβεβαιότητα προσφοράς στις αγορές θερμικού άνθρακα –ιδίως λόγω των διακυμάνσεων στην Ινδονησία–, επαναπροσδιορίζουν την εμπορική σημασία των υποδομών. Η δυνατότητα άμεσης παραγωγικής ανταπόκρισης λειτουργεί πλέον ως στρατηγικό δικαί-



ωμα προαίρεσης (optionality), η αξία του οποίου υπερβαίνει κατά πολύ τις τρέχουσες τιμές της spot αγοράς, προσφέροντας ανάχωμα έναντι μελλοντικών κλυδωνισμών, όπως επισήμανε ο αναλυτής της Kpler, Fırat E., στο συνέδριο του American Coal Council.

ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ – ΧΑΛΥΒΑΣ

«Στον Θεό» τα αποθέματα σιδηρομεταλλεύματος της Κίνας

Σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα κυμαίνονται τα αποθέματα σιδηρομεταλλεύματος της Κίνας, καθώς πρόσφατα άγγιξαν τους 155 εκατ. τόνους. Πρόκειται για τον υψηλότερο αριθμό γι' αυτή την εποχή του έτους και βρίσκεται μόνο 5 εκατ. τόνους κάτω από το ιστορικό ρεκόρ που καταγράφηκε το 2018. Σύμφωνα με την Breakwave Advisors, η συσσώρευση iron ore οφείλεται στην εξασθενημένη παραγωγή χάλυβα, η οποία το 2025 έπεσε κάτω από το 1 δισ. για πρώτη φορά από το 2019. Παρά την πτώση αυτή, οι κινεζικές εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος διαμορφώθηκαν σε 1,258 δισ. τόνους το περασμένο έτος, σημειώνοντας αύξηση 17% συγκριτικά με τους όγκους του 2019. Με δεδομένη την έλλειψη επιπλέον αποθηκευτικής δυναμικότητας και τη διατήρηση των τιμών σιδηρομεταλλεύματος πάνω από τα $100/τόνο, η Breakwave Advisors αναμένει μείωση των εισαγωγών φέτος.

Νέα μέτρα για την προστασία της αγοράς χάλυβα της ΕΕ

Στα τέλη Ιανουαρίου, η Επιτροπή Διεθνούς Εμπορίου ενέκρινε μια σειρά μέτρων για την αντιμετώπιση των αρνητικών επιπτώσεων της παγκόσμιας υπερπαραγωγής στην αγορά χάλυβα της ΕΕ. Με 36 ψήφους υπέρ, δύο κατά και πέντε αποχές, οι ευρωβουλευτές της Επιτροπής Διεθνούς Εμπορίου ενέκριναν τη θέση τους σχετικά με την προτεινόμενη κανονιστική ρύθμιση για την αντιμετώπιση των αρνητικών εμπορικών επιπτώσεων του παγκόσμιου πλεονάσματος παραγωγής χάλυβα στην αγορά της ΕΕ.

Το εγκεκριμένο κείμενο προβλέπει χαμηλότερες εισαγωγικές ποσοστώσεις, περιορίζοντας τον όγκο των εισαγωγών χωρίς δασμούς σε 18,3 εκατ. τόνους ετησίως, δηλαδή μείωση κατά 47% σε σύγκριση με τις ποσοστώσεις χάλυβα για το 2024. Θα εφαρμόζει επίσης δασμό 50% στις εισαγωγές που υπερβαίνουν την ποσόστωση και στα προϊόντα χάλυβα που δεν καλύπτονται από την ποσόστωση.

Το σχέδιο κανονισμού αποσκοπεί στην ενίσχυση της ιχνηλασιμότητας των εισαγόμενων προϊόντων χάλυβα, αποσαφηνίζοντας τα αποδεικτικά στοιχεία που πρέπει να παρέχουν οι εισαγωγείς σχετικά με την προέλευση του χάλυβά τους.

Τα μέλη επανέλαβαν την ανάγκη συμμόρφωσης του νέου κανονισμού με τους κανόνες του ΠΟΕ και ζήτησαν από την Επιτροπή να παρακολουθεί τον αντίκτυπο του κανονισμού και να αξιολογήσει τη δυνατότητα τροποποίησης των προϊόντων που καλύπτονται από τους κανόνες. Τέλος, το σχέδιο νομοθεσίας θα απαγορεύει όλες τις εισαγωγές χάλυβα από τη Ρωσία και τη Λευκορωσία, προσθέτοντας τον χάλυβα στον κατάλογο των προϊόντων για τα οποία υπάρχουν ήδη περιορισμοί στις εισαγωγές από τις δύο χώρες.



Tradition of Excellence

Fafalios Shipping SA

Akti Miaouli 35- 39, Piraeus 185 35, Greece
T: +30 210 4292268
F: +30 210 4292271
E: info@fafalios.gr

www.fafalios.com

ΣΙΤΗΡΑ

Οι εξαγωγές σιτηρών της Λατινικής Αμερικής «σπάνε» τα κοντέρ

Οι εξαγωγές αγροτικών προϊόντων και σιτηρών από τη Λατινική Αμερική, τον περασμένο Ιανουάριο, κινήθηκαν σε αρκετά υψηλά επίπεδα για τα δεδομένα του συγκεκριμένου μήνα. Μάλιστα, σύμφωνα με την AXSMarine, οι εν λόγω εξαγωγές έφτασαν τους 19,4 εκατ. τόνους κατά την υπό εξέταση περίοδο.

Παρά το γεγονός ότι τον περασμένο Δεκέμβριο οι αντίστοιχες εξαγωγές ανέρχονταν στους 21,6 εκατ. τόνους, ήτοι περίπου 10,2% μεγαλύτερος όγκος, σημείωσαν άνοδο της τάξεως του 20,9% σε σχέση με τον Ιανουάριο του 2025. Σημειώνεται ότι το τελευταίο ρεκόρ εξαγωγών αγροτικών προϊόντων και σιτηρών από τη Λατινική Αμερική για τον μήνα Ιανουάριο ανερχόταν στους 17,6 εκατ. τόνους, το 2024.

Συνολικά, το 2025, περίπου 302,2 εκατ. τόνοι αγροτικών προϊόντων και σιτηρών φορτώθηκαν σε bulk carriers κατά μήκος της ανατολικής ακτής της Λατινικής Αμερικής, από καλαμπόκι και σιτάρι μέχρι ακατέργαστη σόγια και σογιάλευρο. Με αυτόν τον όγκο, σημειώθηκε ετήσια άνοδος 9,6% στις εν λόγω εξαγωγές, γεγονός που αναδεικνύει ότι το αποτύπωμα της Λατινικής Αμερικής στον χάρτη του εμπορίου αγροτικών προϊόντων και σιτηρών εντείνεται.

Ισχυρές εξαγωγές σιτηρών ενόψει για την Αυστραλία

Για μια ισχυρή εξαγωγική περίοδο σιτηρών προετοιμάζεται η Αυστραλία, με τη συγκομιδή σιταριού να εκτιμάται στους 36 εκατ. τόνους και αυτή του κριθαριού να προβλέπεται ότι θα φτάσει στο ρεκόρ των 15 εκατ. τόνων, χάρη στις ευνοϊκές βροχοπτώσεις.

Οι εξαγωγές σιταριού αναμένεται να φτάσουν τους 27 εκατ. τόνους, πολύ πάνω από τον μέσο όρο της δεκαετίας, που είναι 19,7 εκατ. τόνοι, ενώ οι αποστολές κριθαριού παραμένουν σε υψηλά επίπεδα, στους 8,3 εκατ. τόνους.

Η περίοδος εξαγωγής σιτηρών από την Αυστραλία διαρκεί από τον Δεκέμβριο έως τον Μάιο, με τα υψηλότερα επίπεδα εξαγωγών να σημειώνονται το πρώτο τρίμηνο, σε μια περίοδο κατά την οποία συνήθως παρατηρείται μείωση της δραστηριότητας στον τομέα των ξηρών χύδην φορτίων.

Η Κίνα εισήγαγε 460.000 τόνους αυστραλιανού σιταριού τον Δεκέμβριο, τον υψηλότερο μηνιαίο όγκο από τον Απρίλιο του 2024, λόγω των ελκυστικών τιμών και της ανάγκης να αναμειχθεί καθαρό σιτάρι με εγχώριο καλαμπόκι χαμηλότερης ποιότητας. Η βύνη εκτιμάται πως θα φτάσει το ρεκόρ των 15 εκατ. τόνων, χάρη στις ευνοϊκές βροχοπτώσεις και τις υψηλές αποδόσεις.

Αρκετά πλοία φορτώνουν ή έχουν προγραμματίσει να φορτώσουν στην Αυστραλία, με προορισμούς που δεν έχουν επιβεβαιωθεί, γεγονός που υποδηλώνει ότι θα μπορούσε να υπάρξει περαιτέρω ροή σιτηρών προς την Κίνα τις επόμενες εβδομάδες, εάν η ζήτηση παραμείνει σταθερή.

Η αυξημένη δραστηριότητα στον τομέα των σιτηρών στην Αυστραλία κατά το πρώτο τρίμηνο θα μπορούσε να προσφέρει κάποια στήριξη στη ζήτηση για πλοία Supramax και Panamax, συμβάλλοντας στην αντιστάθμιση της εποχικής αδυναμίας.

ΣΙΤΑΡΙ

Προσφορά και ζήτηση σιταριού υπό μεγεθυντικό φακό

Οι εκτιμήσεις του Υπουργείου Γεωργίας των ΗΠΑ (USDA) για τον μήνα Φεβρουάριο, όπως αποτυπώνονται στο report World Agricultural Supply and Demand Estimates (WASDE), δείχνουν μια ήπια επιδείνωση της παγκόσμιας ισορροπίας σιταριού για την περίοδο 2025/26, με μικρότερη προσφορά, οριακά υψηλότερη κατανάλωση, ενισχυμένο εμπόριο και χαμηλότερα τελικά αποθέματα.

Η συνολική προσφορά σιταριού εκτιμάται πλέον στους 1.101,6 εκατ. τόνους, μειωμένη κατά 0,6 εκατ. τόνους σε σχέση με την προηγούμενη πρόβλεψη. Η πτώση αυτή προέρχεται από χαμηλότερα αρχικά αποθέματα και μειωμένη παραγωγή, κυρίως στην Τουρκία και στη Μογγολία. Αντίθετα, η Αργεντινή καταγράφει ρεκόρ παραγωγής με 27,8 εκατ. τόνους, ωστόσο αυτό δεν αρκεί για να αντισταθμίσει πλήρως τις απώλειες αλλού.

Η παγκόσμια κατανάλωση εκτιμάται αυξημένη, στους 824,1 εκατ. τόνους (+0,2 εκατ.), λόγω υψηλότερης χρήσης για ζωοτροφές και βιομηχανική αξιοποίηση σε αρκετές χώρες.

Η εκτίμηση για το παγκόσμιο εμπόριο σιταριού αναθεωρείται προς τα πάνω κατά 2,2 εκατ. τόνους, στους 222,0 εκατ. τόνους. Κινητήριος μοχλός είναι η Αργεντινή, της οποίας οι εξαγωγές αυξάνονται κατά 2 εκατ. τόνους, στο ρεκόρ των 18 εκατ. τόνων, χάρη στις ισχυρές αποστολές Δεκεμβρίου-Ιανουαρίου και στις ιδιαίτερα ανταγωνιστικές τιμές. Ο Καναδάς επίσης ενισχύει τις εξαγωγές του, ενώ την κατιούσα φαίνεται πως θα πάρουν οι εξαγωγές από την ΕΕ

Τέλος, τα παγκόσμια τελικά αποθέματα για το 2025/2026 προβλέπονται στους 277,5 εκατ. τόνους, μειωμένα κατά 0,7 εκατ. τόνους. Παρ' όλα αυτά, παραμένουν στο υψηλότερο επίπεδο της τελευταίας πενταετίας, με σημαντικές αυξήσεις από έτος σε έτος για όλους τους μεγάλους εξαγωγείς.

ΣΟΓΙΑ

Βραζιλία: Εκτιμήσεις για παραγωγή σόγιας σε επίπεδα-ρεκόρ

Στα επίπεδα-ρεκόρ των 182,2 εκατ. μετρικών τόνων θα διαμορφωθεί η παραγωγή σόγιας της Βραζιλίας το εμπορικό έτος 2025/2026, αριθμός αυξημένος κατά 4 εκατ. μετρικούς τόνους συγκριτικά με την εκτίμηση του Νοεμβρίου.

Τα παραπάνω σημειώνει η συμβουλευτική Agroconsult, η οποία επίσης εκτιμά ότι η απόδοση θα φτάσει σε 62,3 σάκους ανά εκτάριο, από τους 60,8 σάκους που είχαν εκτιμηθεί προηγουμένως.

Στο Mato Grosso, τη μεγαλύτερη αγροτική πολιτεία της Βραζιλίας, οι αποδόσεις αναμένεται να φτάσουν τα 65 σακιά ανά εκτάριο, μειωμένες από τα 66,5 σακιά του προηγούμενου έτους, ωστόσο εξακολουθούν να είναι καλές, λαμβάνοντας υπόψη την έλλειψη βροχής σε ορισμένα μέρη της πολιτείας κατά την έναρξη της σεζόν. Στο γειτονικό Mato Grosso do Sul, η σοδειά φαίνεται καλύτερη από ό,τι τα τελευταία δύο χρόνια, με αποδόσεις που εκτιμώνται σε 61,5 σακιά ανά εκτάριο, σύμφωνα με στοιχεία της Agroconsult.

Στο Rio Grande do Sul, όπου οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες προκάλεσαν πτώση των αποδόσεων τα τελευταία χρόνια, οι αγρότες θα συγκομίσουν επιπλέον 14,5 σάκους ανά εκτάριο, φτάνοντας τους 52 σάκους, σύμφωνα με την Agroconsult.



Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.

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

Υγρά φορτία

ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Σε πτωτική πορεία η παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου

Σε αναθεώρηση των εκτιμήσεων για τη διεθνή ζήτηση αργού προχώρησε ο OPEC+ στην τελευταία μηνιαία έκθεσή του. Η ζήτηση αναμένεται να παρουσιάσει υποχώρηση κατά 400.000 bpd το δεύτερο τρίμηνο του τρέχοντος έτους, διολισθαίνοντας στα 42,2 εκατ. βαρέλια έναντι 42,6 εκατ. βαρελιών το πρώτο τρίμηνο.

Η εξέλιξη αυτή βρίσκει το σχήμα των χωρών του OPEC και των συμμάχων τους, συμπεριλαμβανομένης της Ρωσίας, σε κρίσιμη καμπή. Μετά από μια περίοδο σταδιακής αύξησης της παραγωγής, η συμμαχία επέλεξε να παγώσει τις περαιτέρω αυξήσεις κατά το πρώτο τρίμηνο του 2026, υπό το βάρος εκτιμήσεων για δημιουργία υπερπροσφοράς στην αγορά. Παρά τη βραχυπρόθεσμη κάμψη, ο OPEC διατηρεί αμετάβλητη την αισιοδοξία του για τη συνολική πορεία της παγκόσμιας ζήτησης, προβλέποντας αύξηση κατά 1,38 εκατ. bpd για το 2026, εκτίμηση που υπερβαίνει τις αντίστοιχες προβλέψεις του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας. Σημειώνεται πως τον Ιανουάριο η παραγωγή του OPEC+ κατέγραψε ήδη μείωση κατά 439.000 βαρέλια ημερησίως, κυρίως λόγω των περιορισμένων ροών από το Καζακστάν, τη Ρωσία, τη Βενεζουέλα και το Ιράν.

Τραμπ και ΕΕ βάζουν «κόφτη» στις ινδικές εισαγωγές ρωσικού πετρελαίου

«Κόφτη» στις ινδικές εισαγωγές ρωσικού πετρελαίου αναμένεται να αποτελέσει η εμπορική συμφωνία ΗΠΑ και Ινδίας, σύμφωνα με δηλώσεις του Αμερικανού Προέδρου. Υπενθυμίζεται ότι, τη Δευτέρα 2 Φεβρουαρίου, ο Πρόεδρος Τραμπ ανακοίνωσε μια νέα εμπορική συμφωνία με την Ινδία, η οποία θα οδηγήσει σε μείωση των διμερών δασμών. Συγκεκριμένα, οι αμερικανικοί δασμοί σε αγαθά της Ινδίας θα μειωθούν από το 50% στο 18%, ενώ οι δασμοί της Ινδίας στις εισαγωγές αμερικανικών προϊόντων θα μπορούσαν να εκμηδενιστούν.

Πέραν των ανωτέρω, ο Πρόεδρος Τραμπ ανακοίνωσε ότι η Ινδία δεσμεύεται να διακόψει τις εισαγωγές πετρελαίου από τη Ρωσία, αυξάνοντας παράλληλα σημαντικά τις αγορές αμερικανικών προϊόντων.

«Κατά τις πρώτες πέντε εβδομάδες του 2026, οι ρωσικές εξαγωγές πετρελαίου προς την Ινδία έχουν ήδη μειωθεί κατά 34% σε ετήσια βάση. Η μείωση αυτή μπορεί να οφείλεται στους περιορισμούς της ΕΕ στην αγορά, στην εισαγωγή και στη μεταφορά προϊόντων πετρελαίου που έχουν διυλιστεί από ρωσικό αργό πετρέλαιο», σημειώνει ο ναυτιλιακός αναλυτής της BIMCO Niels Rasmussen.

Ενώ είναι πρώιμο να συμπεράνει κανείς ότι οι εν λόγω ροές θα διακοπούν, οι περιορισμοί της ΕΕ, σε συνδυασμό με τη συμφωνία ΗΠΑ και Ινδίας, ενδέχεται να μειώσουν αισθητά τις ινδικές εισαγωγές ρωσικού πετρελαίου. Προς αντικατάσταση των χαμένων φορτίων από τη Ρωσία, η Ινδία είναι πιθανό να στραφεί προς τον Περσικό Κόλπο, φέρνοντας μια νέα αναδιάταξη για τις ρότες των δεξαμενόπλοιων.

«Ενώ τον περασμένο Οκτώβριο ο Τραμπ δήλωσε ότι η Ινδία είχε δεσμευτεί να μειώσει σημαντικά τις αγορές ρωσικού πετρελαίου, θεωρούμε ότι αυτό είναι πολύ πιο πιθανό να συμβεί τώρα. Ωστόσο, δεν αναμένουμε ότι οι ρωσικές εξαγω-



γές πετρελαίου θα μειωθούν κατά τον ίδιο ρυθμό, καθώς η Ρωσία πιθανότατα θα επιδιώξει να βρει νέους αγοραστές, ακόμα και αν αυτό συνεπάγεται υψηλότερη έκπτωση για το ρωσικό πετρέλαιο», τονίζει ο Niels Rasmussen.

Το μεγάλο comeback στον πετρελαϊκό κλάδο

Η πετρελαϊκή βιομηχανία της Λιβύης ανακτά σταδιακά τη δυναμική της το 2026, στον απόηχο των στρατηγικών εξελίξεων που έλαβαν χώρα στο πρόσφατο Libya Energy & Economic Summit, όπως υπογραμμίζει σε πρόσφατη ανάλυσή της η ναυλομεσιτική Intermodal.

Υπενθυμίζεται ότι η National Oil Corporation (NOC) της βορειοαφρικανικής χώρας προχώρησε σε συμφωνία-μαμούθ ύψους $20 δισ. με τις TotalEnergies και ConocoPhillips, με 25ετή ορίζοντα, με σκοπό τον εκσυγχρονισμό της παραγωγής στα κοιτάσματα Waha στη λεκάνη Sirte. Παράλληλα, η υπογραφή μνημονίου συνεργασίας με τη Chevron και η ενίσχυση της περιφερειακής συνεργασίας με την Αίγυπτο προμηνύουν την ενεργοποίηση του πρώτου μεγάλου γύρου αδειοδοτήσεων μετά από δεκαεπτά έτη, συμπεριλαμβάνοντας νέα χερσαία και θαλάσσια οικόπεδα.



Ιδιαίτερης σημασίας είναι η εκκίνηση των πρώτων γεωτρήσεων σε βαθιά ύδατα μετά από σχεδόν δύο δεκαετίες, υπό την καθοδήγηση των BP και Eni, στη λεκάνη Sirte. Οι κινήσεις αυτές υποδηλώνουν την ενισχυμένη εμπιστοσύνη της Δύσης στην πολιτική σταθερότητα της χώρας και εντάσσονται στο ευρύτερο σχέδιο για την επίτευξη του στόχου παραγωγής 2 εκατ. βαρελιών ημερησίως έως το 2030. Σημειώνεται ότι το 2025 η παραγωγή ανήλθε στα 1,4 εκατ. βαρέλια, με τις εξαγωγές να καλύπτουν το 3% του παγκόσμιου εμπορίου αργού, τροφοδοτώντας κυρίως τις αγορές της Ιταλίας, της Ισπανίας και της Γαλλίας μέσω tankers μεγέθους Aframax.

Για τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού, η ενδεχόμενη αντικατάσταση του ρωσικού αργού από λιβυκές ροές δύναται να προκαλέσει ανάμεικτα αποτελέσματα. Ενώ τα σύντομα δρομολόγια προς Μεσόγειο πιθανώς να περιορίσουν τα τονομίλια των Aframaxes, ταυτόχρονα η πιθανότητα να λειτουργήσει η Λιβύη ως υποκατάστατο των ρωσικών ροών μέσω αγωγών δύναται να λειτουργήσει θετικά για την αγορά. Ταυτόχρονα, η αυξανόμενη παρουσία σε πιο απομακρυσμένες αγορές θα μπορούσε να στηρίξει τη ζήτηση όχι μόνο για τα Aframaxes, αλλά και για τα Suezmaxes, τα οποία συνήθως χρησιμοποιούνται σε διαδρομές μεγαλύτερων αποστάσεων. Η Λιβύη, διαθέτοντας τα μεγαλύτερα αποθέματα στην Αφρική με υψηλής ποιότητας αργό, παραμένει μια ευκαιρία υψηλού ρίσκου αλλά και απόδοσης, καθώς οι ανάγκες για επενδύσεις $3-4 δισ. στις υποδομές και η διατήρηση της εύθραυστης εκεχειρίας αποτελούν τους καθοριστικούς παράγοντες για το μέλλον του κλάδου.

Μεταξύ 70,5 εκατ. και 75,5 εκατ. τόνων θα κυμανθούν οι κινεζικές εισαγωγές LNG το 2026.

ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ (LNG)

Η άνοδος της προσφοράς, αγκάθι για την αγορά LNG;

Περίοδος έντονης αναταραχής και αναπροσαρμογής των τιμών αναμένεται για την παγκόσμια αγορά υγροποιημένου φυσικού αερίου, καθώς η μαζική εισροή νέας παραγωγής απειλεί να ανατρέψει τις ισορροπίες. Σύμφωνα με δημοσίευμα του Reuters, ο επικεφαλής του τμήματος LNG της Vitol, Pablo Galante Escobar, προειδοποίησε από το βήμα του συνεδρίου LNG2026 για ένα πρωτοφανές κύμα προσφοράς, που θα αυξηθεί κατά 50% το διάστημα 2024-2030, ασκώντας ισχυρές καθοδικές πιέσεις στις διεθνείς τιμές.

Η ενεργοποίηση εμβληματικών έργων, όπως το Golden Pass στις ΗΠΑ, και η επέκταση του North Field στο Κατάρ αναμένεται να δημιουργήσει συνθήκες κορεσμού ιδιαίτερα κατά την περίοδο 2026-2029.

Την εκτίμηση αυτή συμμερίζεται και η ιταλική Eni, με τον Cristian Signoretto να προβλέπει αποκλιμάκωση των τιμών το διάστημα 2027-2028. Ωστόσο, για το τρέχον έτος, η αγορά παραμένει σε οριακή ισορροπία λόγω των περιορισμένων αποθεμάτων ασφαλείας και των χαμηλών ευρωπαϊκών αποθεμάτων που, σε συνδυασμό με την ανάκαμψη της Ασίας, συντηρούν τη μεταβλητότητα. Παρά τις προβλέψεις για υπερπροσφορά, ωστόσο, ο επικεφαλής της QatarEnergy, Saad al-Kaabi, κάνει λόγο για έναν αστάθμητο παράγοντα, που ενδέχεται να μετατρέψει το πλεόνασμα σε έλλειμμα έως το 2030. Η εκρηκτική αύξηση της ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας για την υποστήριξη της τεχνητής νοημοσύνης και των κέντρων δεδομένων, ταυτόχρονα με τις ενεργειακές ανάγκες της Ασίας, δημιουργούν ένα ανοδικό μακροπρόθεσμο σενάριο.

Η Κίνα ανοίγει τη «στρόφιγγα» των εισαγωγών LNG

Το 2025, οι ροές LNG με προορισμό την Κίνα σημείωσαν σημαντική κάθοδο σε σχέση με το 2024, και συγκεκριμένα κατά περίπου 10,7%, από 76,65 εκατ. τόνους, σε 68,43 εκατ. τόνους, σύμφωνα με το Reuters. Όπως υπογραμμίζει το ειδησεογραφικό πρακτορείο, η εν λόγω πτώση οφείλεται στην υποχώρηση της ζήτησης για φυσικό αέριο από τη βιομηχανία του ασιατικού οικονομικού γίγαντα.

Στον αντίποδα, το 2026, οι εισαγωγές LNG από την Κίνα πρόκειται να ακολουθήσουν την ανιούσα, σημειώνοντας άνοδο έως και κατά 10%, σύμφωνα με πηγές της αγοράς. Δηλαδή, θα κυμανθούν μεταξύ 70,5 εκατ. και 75,5 εκατ. τόνων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι βασικό ανταγωνιστή των ροών LNG προς την Κίνα αποτελεί τόσο το –φθηνότερο– φυσικό αέριο εγχώριας παραγωγής όσο και αυτό που εισάγεται μέσω αγωγών από τη Ρωσία. Παρ' όλα αυτά, η άνοδος της ζήτησης ενδέχεται να υπερκεράσει την προσφορά των διαθέσιμων πηγών, ενώ ήδη οι αγωγοί της Ρωσίας λειτουργούν σχεδόν στην πληρότητα των ικανοτήτων τους.

Η προσφορά LNG σημειώνει άνοδο σε παγκόσμιο επίπεδο, γεγονός που ασκεί καθοδικές πιέσεις στις τιμές του ενεργειακού αγαθού, καθιστώντας το ταυτόχρονα πιο ανταγωνιστικό στην αγορά. Οι S&P Global, Kpler και Rystad Energy εκτιμούν ότι η προσφορά LNG θα ενισχυθεί κατά 35 εκατ. τόνους το 2026.

Επιστροφή της TotalEnergies στη Μοζαμβίκη

Την άμεση επανεκκίνηση των εργασιών στο γιγαντιαίο έργο υγροποιημένου φυσικού αερίου στη Μοζαμβίκη συμφώνησαν η TotalEnergies και η κυβέρνηση της χώρας, θέτοντας ως στόχο την παραγωγή των πρώτων φορτίων το 2029. Υπενθυμίζεται ότι οι διαδικασίες κατασκευής είχαν σταματήσει το 2021, μετά τις επιθέσεις ισλαμιστών παραστρατιωτικών στη βόρεια επαρχία Cabo Delgado, όπου βρίσκεται το έργο.

Σύμφωνα με δημοσίευμα του Reuters, ο επικεφαλής του γαλλικού ομίλου, Patrick Pouyanne, επιβεβαίωσε την άμεση κινητοποίηση των συνεργείων, καθώς η συνδρομή στρατιωτικών δυνάμεων της Ρουάντα έχει αποκαταστήσει την ασφάλεια στην επαρχία. Το project, προϋπολογισμού $20 δισ. και ετήσιας δυναμικότητας 13 εκατ. τόνων, αναμένεται να αποφέρει έσοδα ύψους $35 δισ. στα κρατικά ταμεία κατά τη διάρκεια ζωής του.

Η κατασκευαστική δραστηριότητα προχωρά παράλληλα με τις διαπραγματεύσεις για την κάλυψη του πρόσθετου κόστους που προέκυψε από την πενταετή καθυστέρηση και το οποίο η κοινοπραξία εκτιμά στα $4,5 δισ. Οι επενδυτές ζητούν δεκαετή παράταση της περιόδου εκμετάλλευσης, ενώ από την πλευρά της η κυβέρνηση Chapo αναμένει το πόρισμα του οικονομικού ελέγχου.

DORIAN LPG

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



www.dorianlpg.com



Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ/ΘΟΔΩΡΗΣ ΜΑΝΩΛΟΠΟΥΛΟΣ

Τέλος, είναι άξιο αναφοράς ότι η εν λόγω επανεκκίνηση του έργου έχει ευρύτερες προεκτάσεις για την ενεργειακή αγορά της Ανατολικής Αφρικής, καθώς ανοίγει τον δρόμο και για το γειτονικό έργο της ExxonMobil, το οποίο αναμένεται να ξεκινήσει εντός δεκαοκτώ μηνών, σύμφωνα με τον Πρόεδρο της αφρικανικής χώρας.

Τουρκία: Στα σκαριά η ενίσχυση της δυναμικότητας LNG

Την περαιτέρω ενίσχυση του δικτύου εισαγωγής υγροποιημένου φυσικού αερίου δρομολογεί η Άγκυρα, με αιχμή τον διπλασιασμό της δυναμικότητας στις εγκαταστάσεις της επαρχίας Hatay.

Σύμφωνα με δημοσίευμα της *Daily Sabah*, ο Υπουργός Ενέργειας Alparslan Bayraktar ανακοίνωσε τον σχεδιασμό για την εγκατάσταση νέας πλωτής μονάδας αποθήκευσης και επαναεριοποίησης (FSRU) δίπλα στην υφιστάμενη υποδομή του BOTAŞ στο Dörtyol, καθώς και τη δημιουργία ενός επιπλέον τερματικού στην περιοχή της Μεσογείου, μεταξύ Gazipaşa και Anamur. Πιο συγκεκριμένα, η νέα μονάδα στο Dörtyol θα διαθέτει ικανότητα αεριοποίησης 28 εκατ. κ.μ. ημερησίως, λειτουργώντας συμπληρωματικά προς το FRSU «Ertuğrul Gazi».

Επομένως, ο συνολικός ενεργειακός σχεδιασμός της γειτονικής χώρας αποσκοπεί στην αύξηση της ημερήσιας ικανότητας αεριοποίησης στα 200 εκατ. κ.μ. Η υλοποίηση του δεύτερου έργου στο Dörtyol, σε συνδυασμό με τη νέα εγκατάσταση στη Μεσόγειο, θα επιτρέψει στη χώρα να προμηθεύεται τουλάχιστον το 50% των ενεργειακών της αναγκών μέσω υγροποιημένου φυσικού αερίου, θωρακίζοντας τις υποδομές της έναντι των διακυμάνσεων της ζήτησης.

Σε τροχιά υλοποίησης μεγάλο έργο LNG στην Αργεντινή

Η YPF και η κυβέρνηση της επαρχίας Río Negro υπέγραψαν μια συμφωνία που θεσπίζει το ρυθμιστικό πλαίσιο συνεργασίας, με στόχο την προώθηση της ανάπτυξης του Argentina LNG project.

Τη συμφωνία υπέγραψαν ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της YPF, Horacio Marín, και ο Κυβερνήτης της Río Negro, Alberto Weretilneck. Η συμφωνία αποσκοπεί στην παροχή νομικής προβλεψιμότητας, ρυθμιστικής σταθερότητας και σαφών όρων για την εκτέλεση του έργου, με στόχο την εδραίωση της Αργεντινής ως αξιόπιστου προμηθευτή υγροποιημένου φυσικού αερίου στις διεθνείς αγορές.

Κατά την YPF, το Argentina LNG project αποτελεί κεντρικό πυλώνα για την αξιοποίηση του δυναμικού της Vaca Muerta, την αύξηση των εξαγωγών ενέργειας και την ενίσχυση της δημιουργίας ξένου συναλλάγματος.

Ρεβυθούσα: Στα ύψη η ζήτηση για τις ελληνικές υποδομές LNG

Η αγορά φυσικού αερίου έδωσε ηχηρή ψήφο εμπιστοσύνης στις υποδομές της χώρας κατά την ολοκλήρωση των δημοπρασιών για τα slots εκφόρτωσης και τη δυναμικότητα επαναεριοποίησης στη Ρεβυθούσα. Η διαδικασία που αφορούσε την περίοδο 2026-2040 ολοκληρώθηκε με σχεδόν απόλυτη πληρότητα, καθώς δεσμεύτηκαν οι 409 από τις 413 προσφερόμενες χρονοθυρίδες συνολικής ενέργειας 340,5 TWh, γεγονός που αναδεικνύει το ενδιαφέρον της αγοράς για τις ελληνικές υποδομές ενέργειας.

Η πλήρης κάλυψη της δυναμικότητας για τα έτη 2026 έως και 2030 αναδεικνύει τον κομβικό ρόλο του τερματικού σταθμού στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Οι χρήστες προκρίνουν τη δέσμευση φορτίων σε βάθος χρόνου, ως ασπίδα έναντι της μεταβλητότητας, αναγνωρίζοντας τη Ρεβυθούσα ως πυλώνα ενεργειακής σταθερότητας. Μάλιστα, για την τριετία 2027-2029, η διαθέσιμη δυναμικότητα είχε ήδη απορροφηθεί σε προηγούμενες δημοπρασίες, ενώ πλέον καλύφθηκαν πλήρως και τα κενά για το 2026 και το 2030.

Παράλληλα, οι επενδύσεις του ΔΕΣΦΑ στο Εθνικό Σύστημα Μεταφοράς Φυσικού Αερίου με αιχμή τους νέους σταθμούς συμπίεσης σε Κομοτηνή και Αμπέλια ξεκλειδώνουν τη δυνατότητα αυξημένων ροών προς τον βορρά. Η Ελλάδα παγιώνει πλέον τη θέση της ως αξιόπιστη πύλη εισόδου LNG σε περιφερειακό επίπεδο, διασφαλίζοντας την εφοδιαστική επάρκεια και ενισχύοντας τη γεωπολιτική της βαρύτητα στον ενεργειακό χάρτη.





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

του Σπήλιου Βαρελά

Η άνοδος του κινεζικού δράκου & η στρατηγική κατάκτησης της παγκόσμιας ηγεμονίας



Αναντίρρητα, τις τελευταίες δεκαετίες, ο παράγοντας «Κίνα» αποτελεί εκ των σημαντικότερων ρυθμιστών στο σύνολο της διεθνούς οικονομικής και γεωπολιτικής σκηνής. Η ανάδυση και η παγίωσή της ως ηγέτιδας δύναμης στο διεθνές στερέωμα συνιστά ίσως τη σημαντικότερη γεωπολιτική μεταβολή των τελευταίων δεκαετιών, αναδιατάσσοντας πλήρως τον χάρτη της παγκόσμιας οικονομίας και απειλώντας ευθέως την ηγεμονία των ΗΠΑ στο διεθνές σύστημα.

Οι επενδύσεις-μαμούθ στον κλάδο της τεχνολογίας και των ναυπηγείων, η καθιέρωσή της ως ενός εκ των κορυφαίων ναυτιλιακών κρατών και η ραγδαία αναπτυσσόμενη οικονομία της αποτελούν μόνο μερικούς από τους παράγοντες που έχουν εγκαθιδρύσει τον ασιατικό γίγαντα ως το αντίπαλον δέος στην παντοκρατορία των ΗΠΑ. Ως απότοκο, ο Ντόναλντ Τραμπ –ακολουθώντας ίσως πιστά τη γνωστή στους κύκλους της πολιτικής επιστήμης Θεωρία του Τρελού, που πρώτος φαίνεται να διατύπωσε ο Μακιαβέλι το 1517*– επιχείρησε, με αποκορύφωμα το τελευταίο έτος, να εκτροχιάσει τον φρενήρη ρυθμό καθολικής ανάπτυξης της Κίνας. Ωστόσο, δεν είχε υπολογίσει το «κρυφό όπλο» διαπραγμάτευσης της Κίνας, που, όπως σωστά ανέφερε σε δημόσια τοποθέτηση ο Καθ. Αθανάσιος Πλατιάς και θα αναλυθεί παρακάτω, ήταν και ο λόγος που η ασιατική χώρα κατάφερε να επιβιώσει –τουλάχιστον προσωρινά– και να βγει αλώβητη από την κατά μέτωπο επίθεση του Αμερικανού Προέδρου.

Υπό το πρίσμα της αξιοσημείωτης ανόδου της Κίνας και της δημιουργίας ενός νέου διπόλου στο διεθνές σύστημα, η ελληνική ακαδημαϊκή, επιστημονική και επιχειρηματική κοινότητα εύλογα θέλησε να αποτυπώσει τους λόγους αυτής της επέκτασης αλλά και την επιρροή της Κίνας στη διεθνή οικονομική σφαίρα, μέσω του νέου βιβλίου *Κίνα: Στρατηγική – Οικονομία – Πολιτισμός, μια Ηροδότειος Αποστολή* (εκδ. Κέρκυρα).

Με αφορμή την έκδοση του νέου αυτού ερευνητικού έργου, στις 16 Φεβρουαρίου έλαβε χώρα η παρουσίασή του στη Βιβλιοθήκη του Ιδρύματος Αικ. Λασκαρίδη, όπου παρευρέθηκαν και συμμετείχαν σημαντικοί δρώντες της ελληνικής επιστημονικής κοινότητας και της πολιτικο-οικονομικής σφαίρας, οι οποίοι παρέθεσαν τις απόψεις τους για το φαινόμενο «Κίνα».

Οι συμμετέχοντες ήταν οι ακόλουθοι:

- Γιάννης Στουρνάρας, Διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος, πρ. Υπουργός Οικονομικών
- Γιώργος Κατρούγκαλος, Καθηγητής Δημοσίου Δικαίου, ΔΠΘ, πρ. Υπουργός Εξωτερικών
- Μαρία Δαμανάκη, Σύμβουλος για το κλίμα και τη θαλάσσια οικονομία, πρώην Ευρωπαία Επίτροπος για τη θαλάσσια πολιτική
- Αθανάσιος Πλατιάς, Ομότιμος Καθηγητής Στρατηγικής στο ΠΑ.ΠΕΙ., Πρόεδρος στο Συμβούλιο Διεθνών Σχέσεων
- Δρ Βασίλης Τρίγκας, Επίκουρος Καθηγητής Διεθνούς Πολιτικής, Schwarzman College, Tsinghua University

Οι επενδύσεις-μαμούθ στον κλάδο της τεχνολογίας και των ναυπηγείων, η καθιέρωσή της ως ενός εκ των κορυφαίων ναυτιλιακών κρατών και η ραγδαία αναπτυσσόμενη οικονομία της αποτελούν μόνο μερικούς από τους παράγοντες που έχουν εγκαθιδρύσει την Κίνα ως το αντίπαλον δέος στην παντοκρατορία των ΗΠΑ.

Παίρνοντας τον λόγο, η κ. Δαμανάκη έκανε μια ιστορική αναδρομή, αναφερόμενη στους λόγους που έθεσαν τα θεμέλια και εν τέλει οδήγησαν σε αυτή την άνευ προηγουμένου επέκταση της Κίνας προς κάθε κατεύθυνση. «Η αλλαγή αυτή, η λεγόμενη ανακατανομή ισχύος, ξεκινά από το 1978, όταν ο Τενκ Σιαοπίνγκ ανέλαβε την εξουσία και εγκαινίασε την περίφημη πολιτική του "ανοίγματος"». Ουσιαστικά, με μια σειρά μεταρρυθμίσεων, ο νέος –τότε– ηγέτης της Κίνας εισήγαγε στο εσωτερικό την οικονομία της αγοράς, με τη δημιουργία ελεύθερων οικονομικών ζωνών και άλλων πολιτικών.

Ωστόσο, το σημείο-κλειδί ήταν η προσέλκυση ξένων επενδύσεων και η είσοδος της Κίνας στην παγκόσμια σφαίρα επιρροής, μετά τη συνεργασία της με τη Δύση και κυρίως τις ΗΠΑ. «Όλα τα παραπάνω οδήγησαν σε αποτελέσματα που κανείς δεν μπορούσε να φανταστεί», τόνισε η κ. Δαμανάκη. Ως απότοκο, το ΑΕΠ της Κίνας πολλαπλασιάστηκε, εκατοντάδες εκατομμύρια Κινέζοι εγκατέλειψαν τη φτώχεια και η Κίνα μετουσιώθηκε σε διεθνές κέντρο καινοτομίας, κοιτάζοντας στα μάτια τις ΗΠΑ.

Ως εκ τούτου, η Κίνα ακολούθησε νέα





Α-Δ: Καθ. Αθανάσιος Πλατιάς, Αντώνης Δ. Παπαγιαννίδης, Μαρία Δαμανάκη.
Credit: Panoulis Photography

στρατηγική σε ό,τι αφορά την εξωτερική της πολιτική. Από το δόγμα «περίμενε, κρύψου και κέρδισε χρόνο» εισήλθε σε πιο επιθετικά μονοπάτια, με αποκορύφωμα την εδώ και κάποια χρόνια στρατηγική της, ευρέως γνωστής και ως «Belt and Road Initiative». Με το εν λόγω σχέδιο, η Κίνα προσδοκά, μέσω υπέρογκων επενδύσεων, να αυξήσει την επιρροή της σε διάφορες χώρες του κόσμου. Από αυτή την εξέλιξη υπάρχουν φυσικά πολλά θετικά, αλλά ταυτόχρονα και πάρα πολλά αρνητικά, σύμφωνα με την κ. Δαμανάκη. «Η συνεργασία αυτή δημιουργεί εξαρτήσεις και πολλές παγίδες, ειδικά σε μικρά αναπτυσσόμενα κράτη, οι οποίες χρειάζονται ιδιαίτερη προσοχή από τη Δύση», τόνισε μεταξύ άλλων.

Επιπλέον, η Κίνα πρωτοπορεί και στη μάχη για την κλιματική αλλαγή, διεκδικώντας την πρώτη θέση σε έναν ακόμα κλάδο, παρά το ενεργειακό παράδοξο που τη χαρακτηρίζει. «Η Κίνα αποτελεί ταυτόχρονα τον μεγαλύτερο καταναλωτή ορυκτών καυσίμων του κόσμου, αλλά και παραγωγό/επενδυτή ΑΠΕ», πρόσθεσε η κ. Δαμανάκη.

Τέλος, η πρώην Ευρωπαία Επίτροπος αναφέρθηκε και στις σφαίρες επιρροής που φαίνεται να αναδύονται στο διεθνές σύστημα, δηλώνοντας πως πλέον δεν υπάρχει η ισχύς του δικαίου, αλλά το δίκαιο της ισχύος, γεγονός που μπορεί να οδηγήσει σε σύγκρουση. «Η Κίνα διεκδικεί να είναι βασικός παίκτης στο νέο αυτό σύστημα». Μάλιστα, αποκάλυψε πως πολλοί αναλυτές σε ΗΠΑ και Κίνα διαμηνύουν πως ένας ψυχρός –τουλάχιστον– πόλεμος είναι αναπόφευκτος μεταξύ Κίνας-Δύσης. «Η Ελλάδα δύναται, σε αυτό το νέο πλαίσιο που δημιουργείται, να αποτελέσει μια πύλη προς την Ανατολή με επίκεντρο την Ινδία και την Κίνα», κατέληξε, επιθυμώντας με αυτόν τον τρόπο να αναφερθεί και στις θετικές προοπτικές που υπάρχουν.

Στη συνέχεια, τη σκυτάλη πήρε ο κ. Πλατιάς, ο οποίος ως Καθηγητής Στρατηγικής, επικεντρώθηκε κυρίως στη γεωπολιτική διάσταση της Κίνας και ιδίως στον ανταγωνισμό με τη μεγαλύτερη (;) οικονομία του κόσμου.

Αναφερόμενος στο πιο πρόσφατο ταξίδι του στην Κίνα, το οποίο μάλιστα συνέπεσε με τη δεύτερη εκλογή του Ντόναλντ Τραμπ ως Προέδρου των ΗΠΑ, ο κ. Πλατιάς αποκάλυψε πως «οι Κινέζοι ένιωθαν μάλλον προετοιμασμένοι για την εν λόγω εξέλιξη, παρά τις αναφορές Τραμπ για δασμούς και κυρώσεις».

«Δεν είμαστε τρωτοί στην αμερικανική αγορά, ο Ντόναλντ Τραμπ θα ακολουθήσει συναλλακτική πολιτική, και είμαστε έτοιμοι γι' αυτό», δήλωναν Κινέζοι πολίτες και αξιωματούχοι προς μεγάλη έκπληξη του Έλληνα Καθηγητή.

Ενάμιση χρόνο μετά, η Κίνα έκλεισε το 2025 με πλεόνασμα-ρεκόρ $1,2 τρισ., παρά τις διεθνείς εντάσεις και τον εμπορικό «πόλεμο» με τις ΗΠΑ, γεγονός που επιβεβαιώνει πως πράγματι ήταν προετοιμασμένοι στις νέες αυτές συνθήκες. Το μυστικό όπλο της Κίνας, το κρυφό διαπραγματευτικό χαρτί, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, σύμφωνα με τον κ. Πλατιά, ήταν ο τεχνολογικός «εκβιασμός» που είχε τη δυνατότητα να εξασκήσει η Κίνα μέσω των σπάνιων γαιών. Ένα τέτοιο ολοκληρωτικό εμπάργκο θα ήταν δυνατό να εκτροχιάσει την εξαρτημένη από σπάνιες γαίες οικονομία των ΗΠΑ και να προκαλέσει σοβαρούς κλυδωνισμούς. Έτσι, η Κίνα κατόρθωσε να πετύχει καλύτερες συμφωνίες με τις ΗΠΑ, να αποφύγει τα λιμενικά τέλη και να οδηγηθεί εν τέλει στο ιστορικό ρεκόρ πλεονάσματος.

Στη συνέχεια, υπογράμμισε πως πλέον, μετά και το World Economic Forum στο Νταβός, ουσιαστικά έχει δρομολογηθεί το τέλος της παγκόσμιας τάξης όπως την ξέραμε, κάτι το οποίο επιβεβαιώθηκε και με την ιστορική ομιλία-καταπέλτη του Μαρκ Κάρνεϊ, που συγκλόνισε ολόκληρο τον πλανήτη.

«Σήμερα θα μιλήσω για τη ρήξη στη διεθνή τάξη, για το τέλος μιας ευχάριστης αφήγησης και για την απαρχή μιας σκληρής πραγματικότητας, όπου η γεωπολιτική μεταξύ των μεγάλων δυνάμεων δεν υπόκειται σε κανέναν περιορισμό», δήλωσε ο Καναδός ηγέτης. Για να συμπληρώσει μεταξύ άλλων πως: «Η ισχύς των λιγότερο ισχυρών αρχίζει με την ειλικρίνεια. Κάθε μέρα υπενθυμίζεται ότι ζούμε σε μια εποχή ανταγωνισμού μεγάλων δυνάμεων. Ότι η διεθνής τάξη, βασισμένη σε κανόνες, υποχωρεί. Ότι οι ισχυροί πράττουν ό,τι μπορούν και οι αδύναμοι υφίστανται ό,τι πρέπει».

Η ομιλία του Μαρκ Κάρνεϊ θα παραμείνει στα βιβλία της ιστορίας ως μια ωδή στον ρεαλισμό, που αποτυπώνει με ειλικρίνεια το νέο πλαίσιο το οποίο τείνει να κρυσταλλωθεί στο διεθνές σύστημα, χωρίς κανείς όμως να μπορεί να προβλέψει τις πραγματικές προεκτάσεις του.

Σύμφωνα με τον κ. Πλατιά, το διεθνές σύστημα είναι πλέον διπολικό, με τις ΗΠΑ και την Κίνα να διαδραματίζουν ρόλους ενορχηστρωτή, ευρισκόμενες σε μεγάλη απόσταση από το τρίτο ισχυρότερο κράτος. Μάλιστα, τόνισε πως οι γεωπολιτικές κινήσεις των ΗΠΑ σε Βενεζουέλα, Ιράν, Κούβα κ.α. πραγματοποιούνται με απώτερο σκοπό τον περιορισμό της ισχύος της Κίνας.

Στον αντίποδα, ο κ. Κατρούγκαλος διαφώνησε με την αντίληψη περί διπολικού συστήματος, δηλώνοντας χαρακτηριστικά πως «η άνοδος της Κίνας δεν οδηγεί σε διπολικό σύστημα, ο κόσμος είναι και θα

παραμείνει πολυπολικός», χωρίς ωστόσο να υποβαθμίζει την ανάπτυξή της.

Σύμφωνα με τον πρώην Υπουργό Εξωτερικών, για να έχουμε διπολικό σύστημα, δεν αρκεί να υπάρχουν δύο υπερδυνάμεις που να απέχουν πολύ από τις υπόλοιπες. «Χρειάζεται αυτές οι δυνάμεις να δημιουργήσουν μπλοκ συμμαχιών, έτσι ώστε να υφίσταται μεταξύ τους ένα παιχνίδι μηδενικού αθροίσματος. Έτσι ήταν το δίπολο Σοβιετικής Ένωσης-ΗΠΑ». Ωστόσο, σήμερα βρισκόμαστε σε μια εντελώς διαφορετική κατάσταση, σύμφωνα με τον ίδιο, καθώς η ασιατική χώρα δεν ακολουθεί την ίδια στρατηγική με τη Σοβιετική Ένωση.

Εκτός αυτού, άσκησε δριμεία κριτική στην πολιτική ηγεσία της ΕΕ, αναφέροντας πως η Ευρώπη είναι ουσιαστικά στο περιθώριο και δεν ανήκει στο επίπεδο των ΗΠΑ, Ρωσίας, Κίνας. «Με αντικειμενικά κριτήρια, αυτό οφείλεται στην αδυναμία της πολιτικής ηγεσίας της ΕΕ», συμπληρώνοντας πως, αν η Ευρώπη δεν καταστεί αυτόνομος δυνατός πόλος, κινδυνεύει να χάσει τον ρόλο της.

Στη συνέχεια, τον λόγο πήρε ο κ. Στουρνάρας, ο οποίος θέλησε κατ' αρχάς να μετατοπίσει τη συζήτηση και να αναφερθεί στον πολιτισμικό δεσμό Ελλάδας-Κίνας. Μάλιστα, ανέφερε πως οι Κινέζοι αποκαλούν την Ελλάδα «Σι-Λα», ονομασία που αποτελεί φωνητική μεταγραφή του «Ελλάς». Τα ιδεογράμματα που χρησιμοποιούνται μεταφράζονται μεταφορικά ως «ο άλλος μεγάλος πολιτισμός», δείχνοντας σεβασμό στην ιστορία της χώρας, ενώ η πρώτη συλλαβή σημαίνει επίσης «ελπίδα».

Στη συνέχεια, ο Διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος επεξήγησε τους λόγους του κινεζικού «οικονομικού θαύματος», λέγοντας μάλιστα πως αυτή η εξέλιξη έχει να διδάξει πολλά πράγματα τη Δύση. Μάλιστα, για να εξηγήσει συνοπτικά τη διαφορά Κίνας-ΕΕ, παρέθεσε αυτούσια τα λόγια-λογοπαίγνιο του Dan Wang, ερευνητή στο Yale, του οποίου το ερευνητικό έργο θεωρείται το reference book στη Δύση. «Η Κίνα βασίζεται για την ανάπτυξή της σε επιστήμη και σε μηχανική, ενώ η Δύση σε δικηγόρους». Με αυτόν τον τρόπο επιθυμεί να καταγράψει πως η Κίνα αρπάζει ευκαιρίες και παίρνει ρίσκα, ενώ στην Ευρώπη –κυρίως– αλλά και στις ΗΠΑ υφίσταται βομβαρδισμός περιορισμών και κυρώσεων (over-regulation). Κλείνοντας, ο κ. Στουρνάρας εξέφρασε την πεποίθηση πως ο κόσμος έχει ανάγκη από συνεργατικά παίγνια, συνεργασίες δηλαδή μεταξύ κρατών, και όχι άλλες συγκρούσεις, με win-win policies κυρίως στο εμπόριο. «Όσοι πιστεύουν πως θα βγουν κερδισμένοι από συγκρουσιακά παίγνια κάνουν λάθος», ανέφερε χαρακτηριστικά. Βέβαια, για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, πρέπει να υπερκεραστεί μια μεγάλη τροχοπέδη. Η Ευρώπη συνθλίβεται σήμερα από τους δασμούς Τραμπ και από τον μερκαντιλισμό που διακρίνει την Κίνα. «Η Κίνα έχει την τάση να θέλει να παράγει τα πάντα και να μην εισάγει τίποτα». Ως εκ τούτου, πρέπει να υπάρξει μια νέα συνεννόηση μεταξύ ΗΠΑ-Κίνας-ΕΕ, προκειμένου η Κίνα να αρχίσει να παίζει το παιχνίδι επί ίσοις όροις. «Διαφορετικά, κυρίως η Ευρώπη θα αναγκαστεί –δυστυχώς– να υψώσει τοίχους», κατέληξε ο Διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος.

Την ενδιαφέρουσα αυτή συζήτηση συνόψισε ο Καθ. Βασίλης Τρίγκας, ο οποίος πρόσθεσε ότι η οικονομική ανάπτυξη της Κίνας, ακόμα και με τις πιο απαισιόδοξες εκτιμήσεις, θα συνεχίσει να είναι μεγαλύτερη από την αντίστοιχη των ΗΠΑ, τουλάχιστον κατά 1-1,5%. Γίνεται, λοιπόν, αντιληπτό πως η Κίνα αποτελεί την ατμομηχανή της παγκόσμιας οικονομίας, η οποία είναι και η βάση της ισχύος.

Βέβαια, πολλοί αναλυτές θεωρούν πως, παρά τη σταθερά ανοδική οικονομική ανάπτυξη, το Πεκίνο «υποφέρει» από δημογραφικά εμπόδια, καθώς ο πληθυσμός της Κίνας ολοένα και γερνά («China might grow old before it grows rich»). Ωστόσο, σύμφωνα με τον Καθ. Βασίλη Τρίγκα, οι τεράστιες επενδύσεις στις σύγχρονες τεχνολογίες, με αιχμή του δόρατος το AI και την αυτοματοποίηση, αποτελούν την απάντηση στη μεγάλη αυτή τροχοπέδη που ταλανίζει τον ασιατικό γίγαντα. «Όταν μειώνεται ο πληθυσμός και προχωράς σε μαζική αυτοματοποίηση, ουσιαστικά βοηθάς ώστε να μειωθεί σημαντικά η δομική ανεργία. Συμπερασματικά, λοιπόν, η τεχνητή νοημοσύνη αποτελεί πυλώνα της κινεζικής οικονομικής ανάπτυξης και απειλεί σημαντικά την πρωτοκαθεδρία των ΗΠΑ», σύμφωνα με τον Καθ. Βασίλη Τρίγκα.

Κλείνοντας την εκδήλωση, η κ. Αλεξάνδρα Βοβολίνη, ως εκδότρια, αφού ευχαρίστησε τους παρισταμένους, διατύπωσε την ευχή η λειτουργία του «ανοιχτού παραθύρου» να δικαιωθεί και το βιβλίο να συμβάλει ουσιαστικά στη γνωριμία των Ελλήνων με την Κίνα και στην εμβάθυνση των ελληνο-κινεζικών σχέσεων.

* Η θεωρία του Τρελού (Madman Theory), αν και συνδέεται συχνά με τον Νίξον, έχει τις ρίζες της στον Νικολό Μακιαβέλι (*Discourses on Livy*, γραμμένο περίπου το 1513-1517), ο οποίος υποστήριξε ότι είναι συχνά συνετό να «υποκρίνεται κανείς την τρέλα». Αυτή η στρατηγική αφορά την επίδειξη παραλογισμού ή αστάθειας από έναν ηγέτη, ώστε να κάνει τις απειλές του πιο αληθινές και να τρομάξει τους αντιπάλους, κερδίζοντας διαπραγματευτικό πλεονέκτημα. Ο σκοπός δεν είναι η πραγματική τρέλα, αλλά η εμφάνιση απρόβλεπτης συμπεριφοράς, που αναγκάζει τους άλλους να υποχωρήσουν, φοβούμενοι ένα καταστροφικό χτύπημα.



Credit: Panoulis Photography

Εικόνες και αναμνήσεις από το Αρχείο των *Ναυτικών Χρονικών*

Επιμέλεια: Παναγιώτης Κόρακας

Άνθρωποι Πλοία Ιστορία

Μάρτιος 2026



Ο Σταύρος Λιβανός, μιλώντας κατά την εκδήλωση εορτασμού για την εγγραφή του χιλιοστού πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο, στις 22 Οκτωβρίου 1960. Η εγγραφή του δεξαμενόπλοιου «Atlantic Queen», ιδιοκτησίας του ιδίου, στο εθνικό νηολόγιο χαιρετίστηκε με ενθουσιασμό τόσο από τη ναυτιλιακή κοινότητα όσο και από τους εκπροσώπους της ελληνικής πολιτείας. Σε μια εκδήλωση στην οποία για πρώτη φορά «το ελληνικόν πλοίον και οι άνθρωποί του εγνώρισαν την καθολικήν προβολήν», έδωσαν το «παρών» ο βασιλιάς Παύλος, ο διάδοχος Κωνσταντίνος, ο Πρόεδρος της Κυβερνήσεως Κ. Καραμανλής, οι Υπουργοί Ναυτιλίας και Δικαιοσύνης, καθώς και εκπρόσωποι της εφοπλιστικής κοινότητας και της ναυτικής εργασίας.

Με την ευγενική χορηγία
JOTUN



«Ο Δημήτρης Κωττάκης ανήκει στη Ναυτιλία, γιατί την υπηρέτησε»: Ο τότε Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Αντώνης Ι. Χανδρής, μιλώντας το 1977 στον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος, κατά τη διάρκεια του τιμητικού γεύματος που παρέθεσε η ΕΕΕ για τον ιδρυτή των *Ναυτικών Χρονικών*, Δημήτριο Ν. Κωττάκη, με αφορμή την πρόσφατη κυκλοφορία του χιλιοστού τεύχους του περιοδικού.

7 Μαρτίου 1977: Στιγμιότυπο από το γεύμα που παρέθεσε η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών προς τιμήν του ιδρυτή και εκδότη των *Ναυτικών Χρονικών*, Δημήτριο Ν. Κωττάκη. Α-Δ: Ο τότε Υπουργός Ναυτιλίας Αλέξανδρος Παπαδόγγονας, ο Δημήτριος Ν. Κωττάκης και ο τότε Πρόεδρος της ΕΕΕ, Αντώνης Ι. Χανδρής.





ΤΙΜΩΝΤΑΙ ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΓΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΤΙΜΗΝ ΤΟΥ Δ. ΚΩΤΤΑΚΗ

«Τιμώνται τα “Ναυτικά Χρονικά”»: Απόκομμα από το τεύχος της 15ης Μαρτίου 1977 του περιοδικού.



«Το υποδειγματικόν Μεσογειακόν σκάφος»: Το επιβατηγό «Αχιλλεύς» κατασκευάστηκε το 1953 στα ναυπηγεία του Ansaldo, στο πλαίσιο των ιταλικών επανορθώσεων προς το ελληνικό Δημόσιο για τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Έπειτα από σχετική πλειοδοτική διαδικασία, η πρώτη εταιρεία που διαχειρίστηκε το πλοίο ήταν η «Πέτρος Νομικός», με το πλοίο να αποτελεί ένα σημαντικό κεφάλαιο για την ανασύσταση της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας στα μεταπολεμικά χρόνια.

Το φορτηγό πλοίο «Άγιος Σπυρίδων», το οποίο καθελκύστηκε στα ναυπηγεία Doxford του Sunderland στις 16 Απριλίου 1957 για λογαριασμό της εταιρείας «Κάσος», συμφερόντων της Rethymnis & Kulukundis (R&K). Το νεότευκτο πλοίο διέθετε χωρητικότητα 14.470 dwt και, σύμφωνα με το ρεπορτάζ των *Ναυτικών Χρονικών*, αποτελούσε το μεγαλύτερο και ταχύτερο πλοίο που είχαν κατασκευάσει μέχρι εκείνο το χρονικό σημείο τα εν λόγω ναυπηγεία.





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.

Όταν τα *Ναυτικά Χρονικά* γράφουν ιστορία

Επιστολή του Μιχάλη Λάμπρου

Με αφορμή τα 95 χρόνια εκδοτικής παρουσίας των *Ναυτικών Χρονικών* και όσα αναφέραμε στο editorial του τεύχους Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου, ένας από τους μακροβιότερους αρθρογράφους του περιοδικού, ο κ. Μιχάλης Λάμπρος, Γενικός Διευθυντής της Majestic International Cruises, μοιράζεται μαρτυρίες για τον ρόλο του περιοδικού σε δύο ορόσημα για την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα.

Απόκομμα του τεύχους της 1ης Νοεμβρίου 1960, στο οποίο περιγράφονται οι εορτασμοί για την εγγραφή του χιλιοστού πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο.



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΠΡΟΒΑΛΛΕΤΑΙ

Ο ΤΡΙΗΜΕΡΟΣ ΕΟΡΤΑΣΜΟΣ ΔΙΑ ΤΟ ΧΙΛΙΟΣΤΟΝ ΠΛΟΙΟΝ

Ο ΕΛΛΗΝ, ΠΡΩΤΑΘΛΗΤΗΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΝ ΣΤΙΒΟΝ

Η ΠΡΩΤΗ ΗΜΕΡΑ ΤΟΥ ΕΟΡΤΑΣΜΟΥ

Αγαπητέ κύριε Θεοδωρόπουλε,

Όπως γνωρίζετε, είμαι θιασώτης και τακτικός αναγνώστης των *Ναυτικών Χρονικών* από το έτος 1960 μέχρι και σήμερα.
Διάβασα με ενδιαφέρον και προσοχή το άρθρο σας με τίτλο «Editorial» στην έκδοση Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου 2026 του περιοδικού, στο οποίο, εκτός των άλλων επιτυχημένων παρατηρήσεών σας, τονίζετε τη συμπλήρωση 95 χρόνων από την πρώτη έκδοση του ιστορικού περιοδικού.
Επειδή έζησα την έκδοση του περιοδικού για αρκετές δεκαετίες, θα μου επιτρέψετε να αναφερθώ στις εκδόσεις των *Ναυτικών Χρονικών* τις δεκαετίες 1960 / 1970.
Ο αείμνηστος πρώτος εκδότης του περιοδικού, Δημήτρης Κωττάκης, παρουσίαζε με μεγάλη επιτυχία, μέσα από τις στήλες του περιοδικού, όλες τις εκδηλώσεις που αφορούσαν τα καυτά θέματα της Ελληνικής και της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας.
Είχα την τιμή να γνωρίσω προσωπικά τον αείμνηστο Δημήτρη Κωττάκη μέσω του Διευθυντού της εταιρείας Χανδρή, στην οποία είχα ξεκινήσει την προσωπική μου καριέρα, αείμνηστου Γεωργίου Χανδρή, και ομολογώ ότι διδάχθηκα πάρα πολλά μυστικά του τομέα της Ναυτιλίας και από τους δύο, αλλά κυρίως από τον Δημήτρη Κωττάκη.
Θα μου επιτρέψετε να σταθώ σε δύο ιδιαίτερα σημαντικά γεγονότα που αναφέρθηκαν στα *Ναυτικά Χρονικά* από τον ίδιο τον Δημήτρη Κωττάκη.
Το ένα γεγονός ήταν οι τελετές στον Πειραιά για την ιστορική ύψωση της Ελληνικής σημαίας στο χιλιοστό Ελληνικό πλοίο. Οι πρωτοβουλίες οργάνωσης όλων των τελετών ήταν δραστηριότητες των *Ναυτικών Χρονικών* και του Δημήτρη Κωττάκη.
Όλος ο Πειραιάς ζούσε τότε μια άκρως εορταστική και πανηγυρική ατμόσφαιρα, με προεξάρχοντα τον Υπουργό Ναυτιλίας και προσκεκλημένους στην τελετή ύψωσης της Ελληνικής σημαίας στο χιλιοστό πλοίο τον Βασιλέα Παύλο, τον Πρωθυπουργό Κωνσταντίνο Καραμανλή και με συμμετοχή όλων των τοπικών ναυτιλιακών παραγόντων και όχι μόνο. Ήταν κάτι πραγματικά πρωτόγνωρο για τον Πειραιά.
Το δεύτερο γεγονός ήταν η στήριξη της ιδέας του κυρίου Βώκου για την καθιέρωση της έκθεσης των Ποσειδωνίων. Ενώ οι κρατικοί φορείς, με προεξάρχοντα τον τότε Πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, τον αείμνηστο Ανδρεάδη, είχαν αρνητικές απόψεις για μια τέτοια έκθεση, που θα είχε, κατά τη γνώμη τους, διεθνή αποτυχία της Ελλάδος, ο Δημήτρης Κωττάκης είχε ακριβώς αντίθετη άποψη και αγωνίστηκε να πείσει όλους ότι αυτή η ιδέα θα είχε, σε διεθνές επίπεδο, μόνο θετικά αποτελέσματα για τη Ναυτιλία μας και για την Ελλάδα.
Στο τέλος, κατάφερε να πείσει και τον Πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών αλλά και τους υπόλοιπους υπεύθυνους φορείς να συμφωνήσουν στην πρώτη έκθεση των Ποσειδωνίων στην Ελλάδα.
Όλοι γνωρίζομε την τεράστια επιτυχία αλλά και τη διεθνή προβολή της χώρας μας στις επιτυχημένες εκθέσεις των Ποσειδωνίων μέχρι σήμερα.
Αυτά ήταν δύο έντονα περιστατικά που έζησα στην αρχή της ναυτιλιακής καριέρας μου.
Εύχομαι στον αγαπητό μου κύριον Ηλία Μπίσια, σε εσάς προσωπικά αλλά και σε όλο το αξιόλογο προσωπικό των *Ναυτικών Χρονικών* υγεία και συνέχεια της επιτυχημένης εκδόσεως του περιοδικού για πολλές δεκαετίες.

Με εκτίμηση,
Μιχάλης Λάμπρος

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

Επικαιρότητα από τον χώρο των αερομεταφορών

Εν πτήσει

Επιμέλεια: Σπήλιος Βαρελάς



Προσαρμογή των αεροπορικών εταιρειών στα δεδομένα του πολέμου

Η αυστραλιανή αεροπορική εταιρεία Qantas Airways, η σκανδιναβική SAS και η Air New Zealand ανακοίνωσαν πρόσφατα αυξήσεις στις τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων, αποδίδοντάς τες στην απότομη άνοδο του κόστους των καυσίμων που προκλήθηκε από την κρίση στη Μέση Ανατολή. Οι τιμές των καυσίμων των αεροσκαφών, οι οποίες κυμαίνονταν στα 85 με 90 δολάρια το βαρέλι πριν από τα αμερικανοϊσραηλινά πλήγματα στο Ιράν, έφτασαν τα 150 έως και 200 δολάρια το βαρέλι τις τελευταίες ημέρες, όπως ανακοίνωσε ο εθνικός αερομεταφορέας της Νέας Ζηλανδίας.

Ο πόλεμος, ο οποίος προκάλεσε αναστάτωση στη ναυσιπλοΐα μέσω της σημαντικότερης διόδου εξαγωγής πετρελαίου στον κόσμο, έχει εκτοξεύσει τις τιμές του πετρελαίου, ανατρέποντας τα παγκόσμια ταξίδια, εκτοξεύοντας στα ύψη τις τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων σε ορισμένες διαδρομές και πυροδοτώντας φόβους για ραγδαία μείωση των ταξιδιών, που θα μπορούσε να οδηγήσει σε εκτεταμένη καθήλωση αεροπλάνων.

«Αυξήσεις αυτού του μεγέθους καθιστούν απαραίτητη μια αντίδραση, προκειμένου να διατηρηθούν σταθερές και αξιόπιστες λειτουργίες», δήλωσε εκπρόσωπος της SAS στο Reuters, προσθέτοντας ότι η εταιρεία έχει εφαρμόσει «προσωρινή προσαρμογή τιμών».

Χάος στον εναέριο χώρο της Μέσης Ανατολής

Η Qantas ανακοίνωσε ότι, πέραν της αύξησης των διεθνών τιμών των εισιτηρίων, αναζητεί επιλογές ανακατανομής της χωρητικότητας προς την Ευρώπη, καθώς οι αεροπορικές εταιρείες και οι επιβάτες αναζητούν τρόπους για να αποφύγουν την αναστάτωση που έχει προκληθεί στη Μέση Ανατολή, όπου οι επιθέσεις με drones και πυραύλους έχουν περιορίσει τις πτήσεις.

Οι τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων έχουν εκτοξευτεί στα δρομολόγια Ασίας-Ευρώπης, λόγω κλεισίματος του εναέριου χώρου και περιορισμών χωρητικότητας, και η Cathay Pacific Airways του Χονγκ Κονγκ ανακοίνωσε ότι προσθέτει επιπλέον πτήσεις προς Λονδίνο και Ζυρίχη τον Μάρτιο.

Η Hong Kong Airlines ανέφερε στον ιστότοπό της αυξήσεις των επιβαρύνσεων καυσίμων έως και 35,2% από την Πέμπτη 12 Μαρτίου, με την πιο απότομη αύξηση να καταγράφεται στις πτήσεις μεταξύ Χονγκ Κονγκ και Μαλδιβών, Μπανγκλαντές και Νεπάλ.

Τα καύσιμα είναι το δεύτερο μεγαλύτερο έξοδο για τους αερομεταφορείς μετά την εργασία, αντιπροσωπεύοντας συνήθως το ένα πέμπτο έως το ένα τέταρτο των λειτουργικών εξόδων. Εκτός από το υψηλό κόστος των καυσίμων, ο περιορισμός του εναέριου χώρου απειλεί επίσης να εκτροχιάσει την παγκόσμια ταξιδιωτική βιομηχανία, καθώς οι πιλότοι αναπροσαρμόζουν τα δρομολόγια για να αποφύγουν τη σύγκρουση στη Μέση Ανατολή και η χωρητικότητα στις δημοφιλείς διαδρομές καλύπτεται πλήρως.

Οι Emirates, Qatar Airways και Etihad συνήθως αντιπροσωπεύουν από κοινού περίπου το ένα τρίτο της επιβατικής κίνησης μεταξύ Ευρώπης και Ασίας, μεταφέροντας περισσότερους από τους μισούς επιβάτες από την Ευρώπη προς την Αυστραλία, τη Νέα Ζηλανδία και τα κοντινά νησιά του Ειρηνικού, σύμφωνα με την Cirium, την πιο αξιόπιστη πηγή ανάλυσης αεροπορικών στοιχείων.

Οι ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες έχουν ήδη αντιμετωπίσει την έλλειψη διαθέσιμου εναέριου χώρου που δημιουργήθηκε από τον πόλεμο στην Ουκρανία, με πολλές να αποφεύγουν τον ρωσικό εναέριο χώρο και να πετούν



Credit: EPA/BIANCA DE MARCHI NO ARCHIVING AUSTRALIA AND NEW ZEALAND OUT

σε μεγαλύτερες διεθνείς διαδρομές. Τώρα, με ακόμα λιγότερο διαθέσιμο εναέριο χώρο, λένε ότι η επιχείρησή τους έχει δυσκολέψει περαιτέρω.

CEO Airbus: Προσαρμοστικότητα, το αντίδοτο απέναντι στις γεωπολιτικές αναταράξεις

Για την ανάγκη προσαρμογής της Airbus εν μέσω γεωπολιτικών κινδύνων και οικονομικών ζημιών, αποτέλεσμα των εμπορικών πολιτικών των ΗΠΑ, έκανε λόγο ο CEO της εταιρείας, Guillaume Faury, σε μήνυμά του προς τους εργαζομένους.

Σύμφωνα με επιστολή προς τους εργαζομένους της εταιρείας, την οποία έφερε στο φως το Reuters, «το ξεκίνημα του 2026 χαρακτηρίζεται από έναν άνευ προηγουμένου αριθμό κρίσεων και από ανησυχητικές γεωπολιτικές εξελίξεις. Πρέπει να προχωρήσουμε με πνεύμα αλληλεγγύης και αυτονομίας». Ο ίδιος προσθέτει: «Το περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιούμαστε είναι γεμάτο δυσκολίες, οι οποίες επιδεινώνονται από την αντιπαράθεση μεταξύ των ΗΠΑ και της Κίνας».

Παρ' όλα αυτά, ο Guillaume Faury συνεχάρη τους 160.000 εργαζομένους του ευρωπαϊκού αεροναυπηγικού ομίλου για τα «καλά αποτελέσματα» που, όπως είπε, πέτυχαν συνολικά το 2025, χωρίς να δώσει περισσότερες λεπτομέρειες.

Ρεκόρ επιβατικής κίνησης για τους ευρωπαϊκούς αερολιμένες

Την αξιοσημείωτη ανθεκτικότητα του ευρωπαϊκού αεροπορικού κλάδου επιβεβαιώνουν τα συγκεντρωτικά στοιχεία της ACI EUROPE για το 2025, καθώς η αγορά κατέγραψε ιστορικό υψηλό με 2,6 δισ. επιβάτες. Παρά το δυσμενές μακροοικονομικό περιβάλλον και τις γεωπολιτικές αναταράξεις, η επιβατική κίνηση ενισχύθηκε κατά 4,4%, σηματοδοτώντας την οριστική επιστροφή στην κανονικότητα μετά την πανδημική κρίση. Αξίζει να σημειωθεί πως η αυξητική τάση επιταχύνθηκε περαιτέρω κατά το τέταρτο τρίμηνο (+6,1%), δημιουργώντας ισχυρές προσδοκίες για τη δυναμική του 2026.

Κινητήριος μοχλός αυτής της επίδοσης υπήρξε αποκλειστικά η διεθνής κίνηση, η οποία διευρύνθηκε κατά 5,6%, καλύπτοντας την πλήρη στασιμότητα που παρατηρήθηκε στις πτήσεις εσωτερικού (+0,2%). Ωστόσο, η γεωγραφική ανάλυση των δεδομένων αποκαλύπτει μια Ευρώπη δύο ταχυτήτων. Οι αγορές εκτός ΕΕ υπερέβησαν τον μέσο όρο με ανάπτυξη 6,2%, έναντι 4% των χωρών της ΕΕ+, εκμεταλλευόμενες τα χαμηλότερα επίπεδα ωρίμανσης της ταξιδιωτικής τους ζήτησης.

Παρά την ευημερία των απόλυτων αριθμών, ωστόσο, η ανάκαμψη δεν διαρθρώνεται ισόρροπα στο σύνολο του δικτύου. Το γεγονός ότι το 41% των αερολιμένων παραμένει ακόμη κάτω από τα επίπεδα του 2019 καταδεικνύει τις δομικές αλλαγές στον χάρτη των μεταφορών. Η στρατηγική επιλογή των αεροπορικών εταιρειών για συγκέντρωση δραστηριοτήτων και η αυξανόμενη πίεση κόστους δημιουργούν συνθήκες έντονου ανταγωνισμού, αφήνοντας τους μικρότερους περιφερειακούς κόμβους στο περιθώριο της ανάπτυξης.

Οι αριθμοί της ναυτιλίας

115

οι εκτιμώμενες παραγγελίες LNG carriers φέτος.

729

Handymax/Supramax είναι άνω των 20 ετών.

46,4 μ.

το πλάτος του «Disney Adventure», του μεγαλύτερου κρουαζιερόπλοιου που έχει διέλθει από τη Διώρυγα του Παναμά.

60%

το μερίδιο του αμερικανικού LNG στις συνολικές εισαγωγές LNG της ΕΕ.

37

ο αριθμός των ενεργών και υπό παραγγελία πλοίων κατανάλωσης υδρογόνου (δεδομένα Ιανουαρίου).

19,4 εκατ. τόνοι

αγροτικών προϊόντων εξήχθησαν από τη Λατινική Αμερική τον περασμένο Ιανουάριο.

20 εκατ. βαρέλια πετρελαίου

διακινούνται ημερησίως από τα Στενά του Ορμούζ.

70%

του παγκόσμιου εμπορικού στόλου είναι εγγεγραμμένο στα νηολόγια των Λιβερίας, Μπαχαμών, Νήσων Μάρσαλ, Παναμά, Μάλτας.

193,3 χλμ.

το μήκος της Διώρυγας του Σουέζ.

HAT-SAN Shipyard

COOPERATING FRIENDLY

FLOATING DOCK 1 : 250M X 38M
FLOATING DOCK 2 : 230M X 38M

REPAIR BERTH : 2.500M
CRANE CAP. : 300 TONS



REPAIR & MAINTENANCE

HAT-SAN Shipyard keeps on serving in ship repair and maintenance to worldwide clients with floating docks and vast berthing capacity.

CONVERSION PROJECTS

HAT-SAN Shipyard is also active in special conversion projects. Lengthening projects, new machinery, equipment or factory installations or heavy steel construction works on board of vessels is a proficiency of HAT-SAN Shipyard.



+90 226 461 50 20

info@hat-san.com.tr

Altınova/Yalova - TÜRKİYE

www.hat-san.com.tr

Centrofin
Management Inc.

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