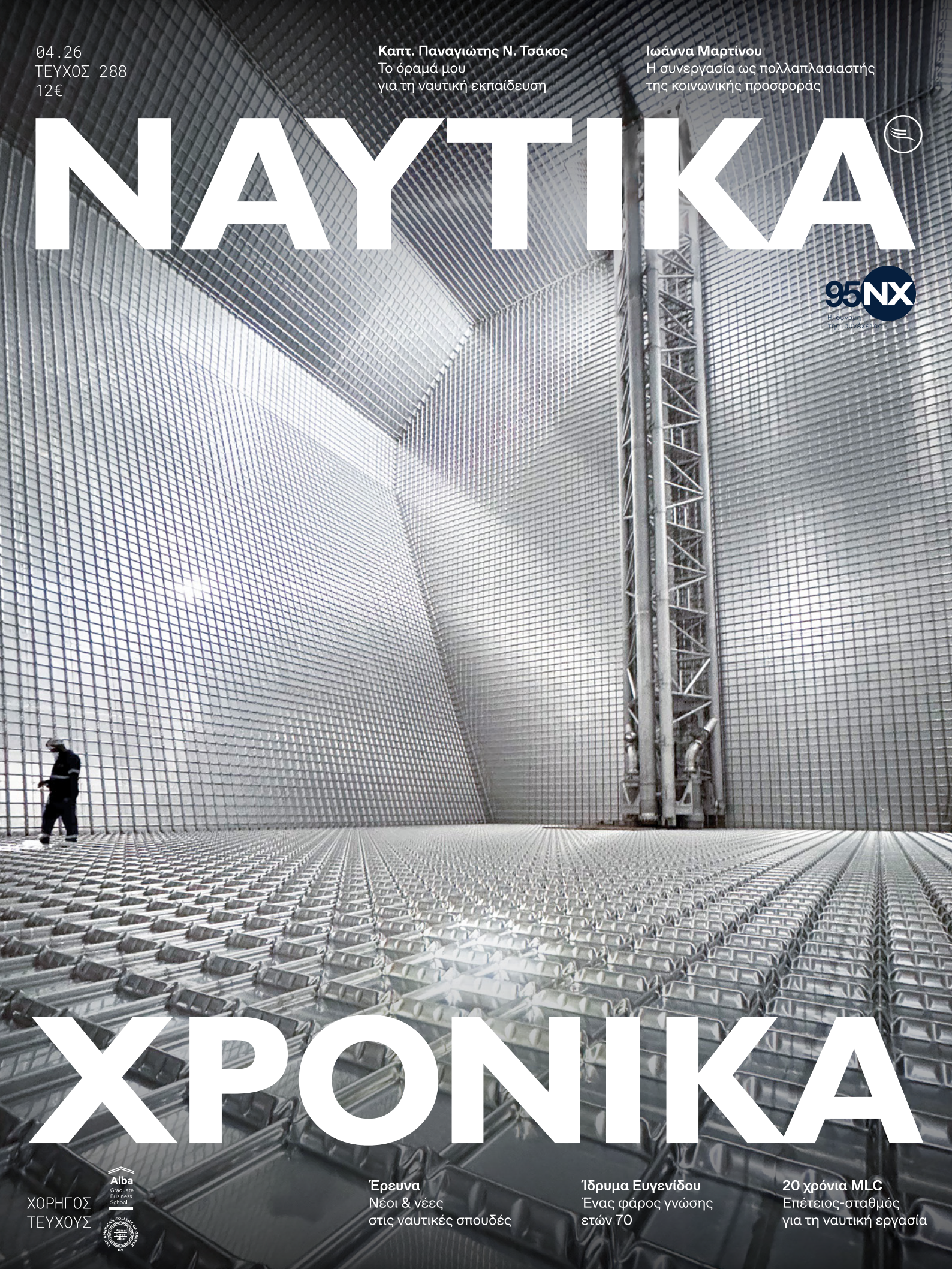
04.26
ΤΕΥΧΟΣ 288
12€

Καπτ. Παναγιώτης Ν. Τσάκος
Το όραμά μου
για τη ναυτική εκπαίδευση

Ιωάννα Μαρτίνου
Η συνεργασία ως πολλαπλασιαστής
της κοινωνικής προσφοράς

NAYTIKA XPONIKA



95NX
Η δύναμη
της συνέχειας

ΧΟΡΗΓΟΣ
ΤΕΥΧΟΥΣ
Alba Graduate Business School

Έρευνα
Νέοι & νέες
στις ναυτικές σπουδές

Ίδρυμα Ευγενίδου
Ένας φάρος γνώσης
ετών 70

20 χρόνια MLC
Επέτειος-σταθμός
για τη ναυτική εργασία



ENESEL GROUP

On course for over a century and a half

www.eneselgroup.com

ATHENS COPENHAGEN LONDON DUBAI SINGAPORE

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




ANTONIS L. ANGELICOUSSIS


MARAN GUARDIAN


AURORA SPIRIT

Leader in Seaborne Solutions

ANGELICOUSSIS GROUP

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

www.angelicoussisgroup.com

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

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

angelicoussis-group





GASLOG

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

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

Partners for performance
gasloglтd.com

KORONAKIS

SYNTHETIC ROPES, WIRE ROPES, ANCHOR CHAINS - ANCHORS

STOCK POINTS WORLDWIDE

Piraeus, New York (and from there Boston, Philadelphia, Baltimore, Newark, Delaware, etc), Houston (and from there Galveston, Corpus Christi, Port Arthur, Pascagoula, etc), New Orleans (and from there Louisiana, Mobile, Loop, etc), Los Angeles (and from there Long Beach, San Francisco, Seattle, Vancouver), Panama (and from there all of South America), Singapore (all areas), Qingdao and all China ports, Fujairah (all areas like Dubai, Jebel Ali, etc), Durban, Cape Town, Ålesund and all Norwegian Ports, Rotterdam, Antwerp, Hamburg and Bremerhaven, Tarragona (for the Mediterranean ports like Barcelona, Valencia, etc), Algeciras (including Gibraltar, Bilbao, etc), Las Palmas (and from there Tenerife), Trieste and all Italian ports, Istanbul (Yalova, Tuzla, Izmir, Iskenderum, Seihan), Port Said



Linking to Success, Committing to Sustainability.

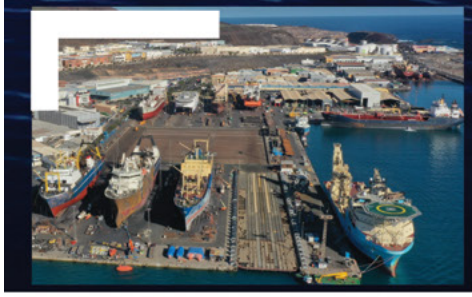
D.KORONAKIS SA Your anchor in quality since 1967

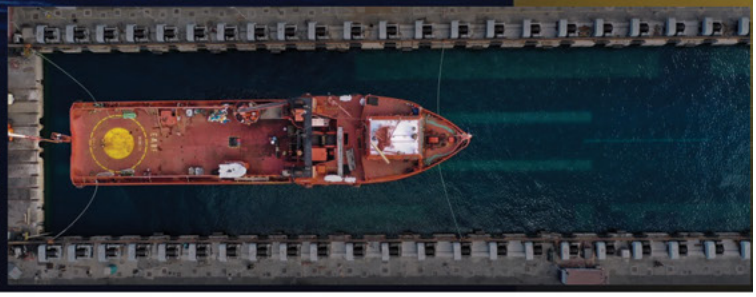
Tel: +30 210 4060600 · koronakis@koronakis.gr · www.koronakis.gr

LASKARIDIS
MARITIME

www.laskmar.com

a diversified
shipping group



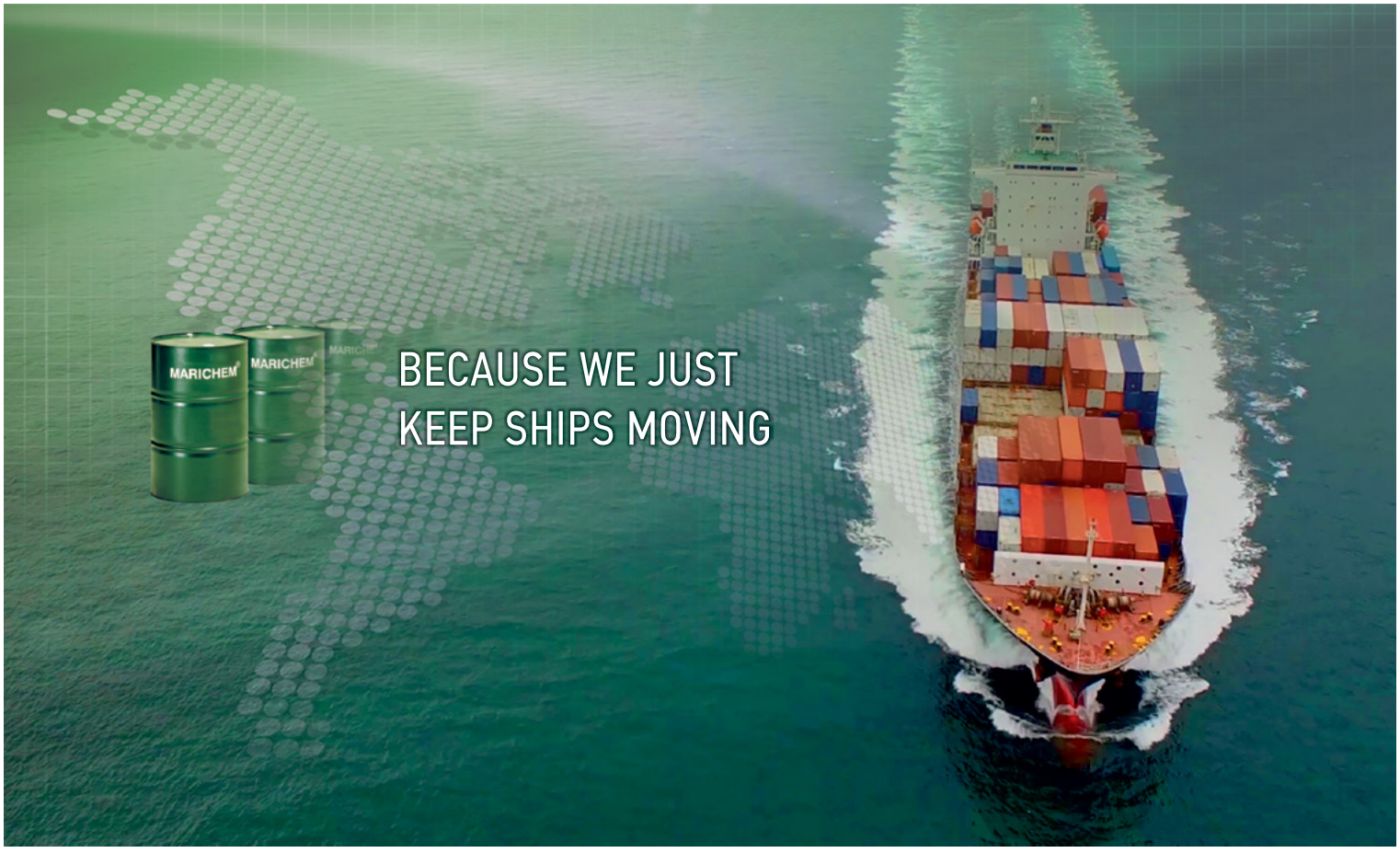


www.alimiagroup.com

ALIMIA
GROUP

MARICHEM WORLDWIDE

MARIGASES SERVICES ®



Marine Chemicals & Equipment

Gases & Refrigerants

Fire, Rescue & Safety Services

www.marichem-marigases.com

JOTUN

jotun.com



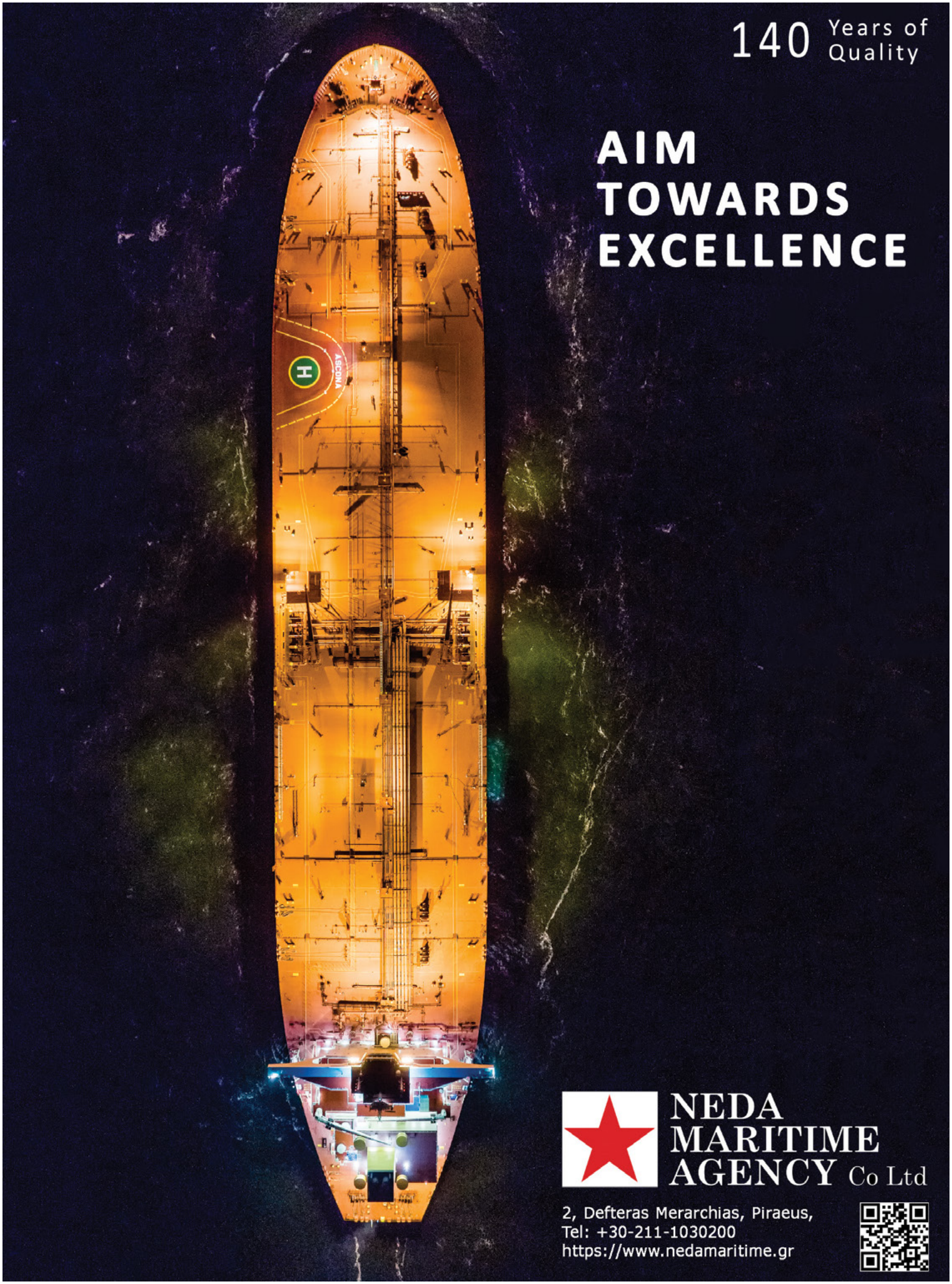
HPS™ 2.0

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


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

ISSN 1106-7152
Κωδικός Ταχυδρομείου 1449

Περιεχόμενα

Χορηγός Τεύχους

Φωτό εξωφύλλου: Το εσωτερικό δεξαμενής ενός LNG carrier

Credit: Απόστολος Κουλούρης

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/ΕΡΑ
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*.

17	**Editorial**
18	**Όσο υπάρχει Ελλάδα θα υπάρχει και ναυτοσύνη, και όσο υπάρχει ναυτοσύνη θα υπάρχει και Ελλάδα** Συνέντευξη του καπτ. Παναγιώτη Ν. Τσάκου
28	**Η συνεργασία αποτελεί πολλαπλασιαστή της κοινωνικής προσφοράς** Συνέντευξη της Ιωάννας Μαρτίνου
32	**Προτάσεις και θεσμικές παρεμβάσεις για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα** Συνέντευξη του Καθ. Ιωάννη Γκόλια
38	**Η ναυτική εκπαίδευση δεν μπορεί να ακολουθεί με καθυστέρηση τις εξελίξεις, οφείλει να τις προβλέπει** Συνέντευξη του καπτ. Παναγιώτη Γιγή
44	**Σταθερή η προσήλωση της χώρας μας στην προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών** του Πλοιάρχου ΛΣ Αντωνίου Δουμάνη
48	**Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006-2026: Μια αξιολογική αποτίμηση** της Καθ. Λίας Ι. Αθανασίου
54	**Εν πλω** Ψίθυροι και απόηχοι στις ναυτιλιακές πρωτεύουσες
62	**Διεθνή ύδατα**
74	**Νέο κεφάλαιο για την ελληνική ναυπηγική βιομηχανία**
76	**Ο ελληνόκτητος στόλος υπό μεγεθυντικό φακό**
82	**HELMEPA: Εξωστρέφεια και διεθνής δικτύωση σε πρώτο πλάνο**
88	**Θαλάσσιες ασφαλίσεις: Πλοηγούμε σε αχαρτογράφητα νερά και επικεντρωνόμαστε στα καθημερινά δεδομένα** της Αναστασίας Λουίζας Μόσχου
90	**Η μετακίνηση πληρωμάτων ως επένδυση για την ευημερία και τη διατήρησή τους** του Κωνσταντίνου Οικονόμου

SAFEBULKERS



SB
LISTED
NYSE

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



«Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί διαχρονικά έναν από τους θεμελιώδεις πυλώνες της εθνικής μας παρουσίας στον κόσμο».
Σελ. 18



«Σε μια εποχή αβεβαιότητας, η ναυτιλία παραμένει ένας από τους πιο σταθερούς και εξωστρεφείς τομείς της ελληνικής οικονομίας».
Σελ. 28



«Κεντρικό πυλώνα της ναυτικής εκπαίδευσης θα πρέπει να αποτελεί, επίσης, η βιωσιμότητα».
Σελ. 32

92	**Το κινεζικό γουάν ως παγκόσμιο αποθεματικό νόμισμα: Προκλήσεις και προοπτικές** του Καθ. Θεόδωρου Συριόπουλου	
100	**Ναυτιλία & ευποιία** Οι δράσεις της ναυτιλιακής κοινότητας προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας	
112	**Advertorial**	
116	**Η ναυτική εκπαίδευση υπό το πρίσμα του Κώδικα IGF: νομικές, τεχνικές και εκπαιδευτικές προκλήσεις** των Δρος Δέσποινας Κιλτίδου και Δρος Μαίρης Ματσούκα	
122	**SeaHawk Gas: Στρατηγική επένδυση στη νέα γενιά Ελλήνων αξιωματικών**	
128	**Νέοι & νέες στις ναυτικές σπουδές** Η ετήσια αποκλειστική έρευνα της Isalos.net	Με την ευγενική χορηγία CYANBLUE SHIPPING
156	**Πρωτοετείς σε ΑΕΝ: «Γιατί δεν ξέρω αν θα συνεχίσω τις σπουδές μου»**	
158	**Advertorial**	
160	**Η ιστορία του Ιδρύματος Ευγενίδου μέσα από το Αρχείο των *Ναυτικών Χρονικών***	
188	**Ο ορίζοντας από τη γέφυρα**	
196	**Οι προοπτικές της ναυπηγοεπισκευής στην Ελλάδα διαγράφονται θετικές** του Γιώργου Κριεζή	
200	**Τεχνολογία & ναυπηγική** Οι πρόσφατες τάσεις στη ναυπηγική τεχνολογία και καινοτομία	Με την ευγενική χορηγία GENERAL
204	**Ενέργεια & φυσικοί πόροι** Οι τελευταίες εξελίξεις στο ενεργειακό μέτωπο	
208	**Commodities** Εμπορευματικά αγαθά: Από την παραγωγή στη διακίνηση και στην κατανάλωση	
218	**Άνθρωποι – Πλοία – Ιστορία** Εικόνες και αναμνήσεις από το αρχείο των *Ναυτικών Χρονικών*	Με την ευγενική χορηγία JOTUN
218	**Εν πτήσει** Επικαιρότητα από τον χώρο των αερομεταφορών	
222	**Οι αριθμοί της ναυτιλίας**	

FSC

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



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®

OPERATING SHIPS FOR THREE GENERATIONS





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

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

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

AN UNCOMPROMISING PURSUIT OF QUALITY



M/T STRYMON

115,429 DWT, BUILT 2022, DAEHAN SHIPBUILDING, SOUTH KOREA

SUN ENTERPRISES LTD.

Livanos Building
47-49 Akti Miaouli, 185 36 Piraeus
Tel: +30 210 4292910-14
Fax: +30 210 4292523
Email: email@SunEnterprises.gr

S. LIVANOS HELLAS S.A.

Galaxias Building
6 Skouze Str, 185 36 Piraeus
Tel: +30 210 4292730 - 4
Fax: +30 210 4292523
Email: crew@SunEnterprises.gr

Editorial

Οι παγκόσμιες γεωπολιτικές αναταραχές δεν αφήνουν κανέναν εφησυχασμό. Οι συγκρούσεις στον Αραβικό Κόλπο και στη Μέση Ανατολή, με τις ευρύτερες προεκτάσεις τους για την παγκόσμια οικονομία, αποτελούν το πιο σημαντικό θέμα της παγκόσμιας ειδησεογραφίας. Οι επιπτώσεις για την εμπορική ναυτιλία –και ειδικά για τους ναυτικούς εν πλω– ήταν και παραμένουν αδιανόητες. Ωστόσο, η πρόσφατη συμφωνία ΗΠΑ και Ιράν (όπως ανακοινώθηκε στις 8 Απριλίου) για εκεχειρία διάρκειας 15 ημερών δημιουργεί ένα εύθραυστο τοπίο αποκλιμάκωσης, το οποίο αντιμετωπίζεται με επιφυλακτικότητα από τη διεθνή διπλωματία. Ως εκ τούτου, οι εύθραυστες ισορροπίες και τα διαρκώς μεταβαλλόμενα δεδομένα καθιστούν επιτακτική τη στάθμιση κάθε κίνησης από όσους επιχειρούν επαγγελματικά στην ευρύτερη περιοχή των συρράξεων και των εντάσεων.

Σε αυτή τη συγκυρία, οι πρωταγωνιστές της ποντοπόρου ναυτιλίας αναδεικνύονται για ακόμα μία φορά ως παγκόσμια σταθερά, λόγω της προσαρμοστικότητάς τους στις προκλήσεις και κυρίως στις «εκπλήξεις» κάθε εποχής. Παρά ταύτα, διαχειρίστριες εταιρείες, πληρώματα και ασφαλιστές καλούνται σήμερα να πλοηγηθούν σε θολά νερά, λαμβάνοντας αποφάσεις που επηρεάζουν όχι μόνο την εμπορική δραστηριότητα αλλά και την ασφάλεια των ναυτικών. Η έννοια του ρίσκου αποκτά πλέον πολυδιάστατο χαρακτήρα, ενώ η ανάγκη για αξιόπιστη πληροφόρηση και συνεργασία καθίσταται πιο επιτακτική από ποτέ.

Οι συγκρούσεις και οι αγωνίες των ναυτιλιακών φορέων, αλλά και των ναυτικών και των οικογενειών τους, απασχόλησαν ιδιαίτερα τη δημοσιογραφική ομάδα των *Ναυτικών Χρονικών* καθ' όλη τη διάρκεια του περασμένου μήνα. Πέραν όμως των εξελίξεων στη Μέση Ανατολή και του αντίκτυπου αυτών στις θαλάσσιες μεταφορές, στο τεύχος Απριλίου των *Ναυτικών Χρονικών* επιχειρούμε να φωτίσουμε μια διαφορετική αλλά εξίσου κρίσιμη πτυχή της ναυτιλίας: το μέλλον της μέσα από τη ματιά της νέας γενιάς. Για μία ακόμα χρονιά, στο τεύχος παρουσιάζεται η ετήσια έρευνα της επιμορφωτικής πρωτοβουλίας Isalos.net για τις προσδοκίες και τις φιλοδοξίες των σπουδαστών και των σπουδαστριών των δημόσιων ναυτικών ακαδημιών της χώρας. Τα ευρήματα αναδεικνύουν όχι μόνο το ενδιαφέρον των νέων για το ναυτικό επάγγελμα, αλλά και τις ανησυχίες, τις απαιτήσεις και τα όνειρά τους σε έναν κλάδο που μετασχηματίζεται. Η προσέλκυση και η διατήρηση νέων στο ναυτικό επάγγελμα αποτελεί σήμερα εκ των κορυφαίων προκλήσεων για τις ναυτιλιακές εταιρείες, και στο πλαίσιο αυτό πρωτοβουλίες για την «αποκωδικοποίηση» και τη σκιαγράφηση των αναγκών της γενιάς Z καθίστανται κρίσιμες.

Καθώς το συγκεκριμένο τεύχος είναι αφιερωμένο στη ναυτική εκπαίδευση, τα *Ναυτικά Χρονικά* απευθύνθηκαν σε έναν από τους πλέον ιστορικούς και διαχρονικούς αρθρογράφους του εντύπου. Ο καπτ. Παναγιώτης Τσάκος, εκ των συστηματικότερων αρθρογράφων του περιοδικού από τη δεκαετία του 1960 έως σήμερα, «ανοίγει την καρδιά του» σε μια εφ' όλης της ύλης συζήτηση. Μέσα από την πορεία του, ο Καπετάνιος θυμάται τα πρώτα του βήματα στον ναυτιλιακό στίβο και αναλύει το όραμά του για «μια ναυτική εκπαίδευση σύγχρονη, εξωστρεφή και διεθνοποιημένη, που θα μπορεί να αποτελέσει πρότυπο σε παγκόσμιο επίπεδο».

Ένα μεγάλο μέρος του τεύχους είναι αφιερωμένο στα εβδομήντα χρόνια λειτουργίας του Ιδρύματος Ευγενίδου, ενός φορέα που διαχρονικά έχει σταθεί αρωγός στη ναυτική εκπαίδευση και έχει συμβάλει ουσιαστικά στη διαμόρφωση και στην ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού της ελληνικής ναυτιλίας. Το εν λόγω αφιέρωμα αποτελεί προοίμιο των δράσεων που το Ίδρυμα προγραμματίζει να υλοποιήσει εντός του έτους, με αφορμή τη σημαντική αυτή επέτειο, αναδεικνύοντας τον διαρκή ρόλο του στην εκπαίδευση, στην καινοτομία και στη σύνδεση της γνώσης με την πράξη. Παράλληλα αποτελεί μια εισαγωγή για την πρωτοβουλία «Ερχόμαστε προς τη Θάλασσα: Ημέρες Ναυτιλίας της Isalos.net» που θα πραγματοποιηθεί στο Ίδρυμα Ευγενίδου, υπό την αιγίδα του Ναυτιλιακού Πρεσβευτή Καλής Θελήσεως του ΙΜΟ στην Ελλάδα, από τις 4 έως τις 17 Μαΐου 2026. Το πλαίσιο δράσεων αυτό στοχεύει στην επιστημονική τεκμηρίωση των πραγματικών αναγκών και προσδοκιών της ναυτιλιακής κοινότητας προς τη νέα γενιά αναφορικά με την αγορά εργασίας.

Ως *Ναυτικά Χρονικά*, παραμένουμε σταθεροί στην πεποίθηση ότι ο ανθρώπινος παράγοντας βρίσκεται –και πρέπει να συνεχίσει να βρίσκεται– στο επίκεντρο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Η αναβάθμιση της εκπαίδευσης, η καλλιέργεια δεξιοτήτων, η μέριμνα για την ευημερία των ναυτικών και η ουσιαστική επικοινωνία με τη νέα γενιά αποτελούν θεμέλια για μια βιώσιμη και ασφαλή ναυτιλία.

Υπό αυτό το πρίσμα, θα συνεχίσουμε να συμβάλλουμε προς αυτή την κατεύθυνση, αναδεικνύοντας τη φωνή μιας γενιάς με ιδιαίτερα κοινωνιολογικά χαρακτηριστικά και ενθαρρύνοντας την ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια να την αφουγκραστεί. Σε έναν κόσμο γεμάτο αβεβαιότητες, η επένδυση στον άνθρωπο παραμένει η μόνη βεβαιότητα.

Γιάννης Θεοδωρόπουλος


Arrena

Όσο υπάρχει Ελλάδα θα υπάρχει και ναυτοσύνη, και όσο υπάρχει ναυτοσύνη θα υπάρχει και Ελλάδα

Με λόγο βαθιά βιωματικό, ο καπτ. Παναγιώτης Ν. Τσάκος αφηγείται μια διαδρομή ζωής που ταυτίζεται με την ίδια την πορεία της ελληνικής ναυτοσύνης. Από τα δύσκολα παιδικά χρόνια στα Καρδάμυλα της Χίου έως τα πρώτα του βήματα ως ναυτικός και τη σταδιακή του ανάδειξη σε μία από τις πλέον εμβληματικές μορφές της σύγχρονης ελληνικής ναυτιλίας, η πορεία του αποτυπώνει αξίες όπως η εργατικότητα, η επιμονή και ο σεβασμός προς τον άνθρωπο της θάλασσας.
Στη συνέντευξη που ακολουθεί, ο ίδιος μιλά από καρδιάς για τις εμπειρίες που τον διαμόρφωσαν, τους ανθρώπους που επηρέασαν την πορεία του, αλλά και για τις προκλήσεις και τις προοπτικές της ναυτιλίας σήμερα. Με λόγο μεστό και συχνά παραστατικό, αναδεικνύει τη σημασία της ναυτικής εκπαίδευσης, τη διαχρονική συμβολή του Έλληνα ναυτικού και την ανάγκη διατήρησης μιας παράδοσης που, όπως ο ίδιος χαρακτηριστικά τονίζει, είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ίδια την ύπαρξη της Ελλάδας.

Συνέντευξη του καπτ. Παναγιώτη Ν. Τσάκου στους Ηλία Μπίσια και Μιχάλη Ψάλλη

Πώς ήταν τα παιδικά σας χρόνια; Πώς έβλεπε τους ναυτικούς ο νεαρός τότε καπετάν Παναγιώτης;

Δεν ήταν καθόλου εύκολα. Τα παιδικά μου χρόνια συνέπεσαν χρονικά με την κατοχή και τον γερμανικό ζυγό. Μάλιστα, το σπίτι μου στα Καρδάμυλα βρισκόταν δίπλα στο αστυνομικό τμήμα, το οποίο κατά την περίοδο της κατοχής είχε μετατραπεί σε κέντρο επιχειρήσεων των Γερμανών. Ως εκ τούτου, άνοιγα τα μάτια μου κάθε πρωί ακούγοντας γερμανικά.
Ήταν δύσκολα λόγω της απουσίας ανδρών από το νησί – ήταν όλοι τους ναυτικοί και ταξίδευαν. Ο δικός μου πατέρας έφυγε για να ταξιδέψει το 1940, αφήνοντας πίσω τη μητέρα μου έγκυο. Επέστρεψε χρόνια μετά, το 1947. Όταν ο αδερφός μου τότε έτρεξε να τον ανταμώσει, ο πατέρας μου τον πέρασε για μένα. Και εκεί φαίνεται ο καθοριστικός ρόλος των γυναικών εκείνης της εποχής, οι οποίες έκαναν και τη μάνα και τον πατέρα, τον οποίο βλέπαμε και καμαρώναμε από τη φωτογραφία του σαλονιού. Ωστόσο, ήμασταν σε έναν βαθμό αυτάρκεις. Βγάζαμε το λάδι μας και είχαμε φρούτα και λαχανικά από τον κήπο του σπιτιού μας, όπως όλα τα σπίτια τότε. Ήμασταν τυχεροί, διότι η ελιά δεν είναι απαιτητικό δέντρο. Για να βιοποριστούμε, πηγαίναμε με τη μητέρα μου στα γειτονικά χωριά και πουλούσαμε λάδι μαζί με τα λιγοστά παιχνίδια και αναμνηστικά που είχε παλαιότερα φέρει ο πατέρας μου από τα ταξίδια του, από την Ιαπωνία λόγου χάρη. Η μητέρα μου με έπαιρνε μαζί της κυρίως για ασφάλεια. Σε ορισμένες περιπτώσεις, εάν τα χωριά ήταν απομακρυσμένα, μέναμε εκεί.
Καταληκτικά, θα έλεγα ότι, ως παιδιά στα νησιά, δεν βιώσαμε τόσο έντονα τη

Credit: Μαρία-Ειρήνη Μοσχονά

δυσκολία των χρόνων του πολέμου όπως σε άλλες περιοχές. Τηρουμένων των αναλογιών, η κατάσταση ήταν δύσκολη, αλλά δεν ήταν απελπιστική.

Αναφέρατε την απουσία ανδρών από το νησί, και από το σπίτι. Επομένως ο ρόλος της μητέρας ήταν καθοριστικός. Όμως, ο ρόλος της Ελληνίδας μητέρας-συζύγου ναυτικού συχνά λησμονείται. Ποιος ήταν ο ρόλος της μητέρας εκείνη την εποχή;

Η ίδια η σεμνότητά τους δεν τους επέτρεπε να προβάλλουν τον εαυτό τους ως παράδειγμα. Και όμως, σήκωναν τεράστιο βάρος. Η μητέρα κρατούσε το σπίτι, μεγάλωνε τα παιδιά, διαχειριζόταν τα πάντα, συνήθως μόνη της. Ήταν μια σύγχρονη ηρωίδα.

Ως Όμιλος και ως Ίδρυμα, έχουμε αναδείξει τον ρόλο της Καρδαμυλίτισσας μητέρας. Η αείμνηστη σύζυγός μου μάλιστα είχε εκδώσει και σχετικό βιβλίο. Πιστεύω ότι οι Καρδαμυλίτισσες μητέρες είχαν μια ιδιαίτερη δύναμη – σχεδόν «δωρική». Λειτουργούσαν με λιτότητα, πειθαρχία και αντοχή, με έναν τρόπο που θυμίζει τα σπαρτιατικά πρότυπα. Άλλωστε υπάρχουν ιστορικοί δεσμοί μεταξύ των δύο περιοχών της Καρδαμύλης στη Μάνη και των Καρδαμύλων στη Χίο, καθώς και οι δύο Δωριείς.

Τελείωσα το Καρράδειο Δημοτικό Σχολείο, κοντά στο σπίτι μου. Θεωρούμουν από τους δασκάλους καλός μαθητής. Είχα ιδιαίτερη αγάπη για την ιστορία· δεν άφηνα το βιβλίο αν δεν το τελείωνα. Τα σχολικά βιβλία τότε ήταν ουσιαστικά το μοναδικό μας «παράθυρο» στον κόσμο, αλλά και μια πολύτιμη συντροφιά. Κατά τα άλλα, ήμασταν αρκετά ζωηροί... Παίζαμε με τους συνομήλικούς μας ακόμα και πετροπόλεμο, απλώς για να περάσει η ώρα. Ήμασταν ζωηροί και ανήσυχοι.

Στη συνέχεια φοίτησα στο Λιβάνειο Γυμνάσιο Καρδαμύλων, ένα έργο του σπουδαίου Γεωργίου Μ. Λιβανού. Το Λιβάνειο άνοιγε σημαντικούς επαγγελματικούς δρόμους για όσους ήθελαν να ακολουθήσουν καριέρα στη θάλασσα και να φτάσουν μέχρι το αξίωμα του καπετάνιου. Η φοίτηση στο Λιβάνειο θεωρούνταν ιδιαίτερα σημαντική, αν όχι απαραίτητη. Σημειώνω ότι το πλησιέστερο γυμνάσιο ήταν έξι ώρες μακριά με τα δεδομένα της εποχής και το Λιβάνειο ήταν η σωτηρία μας για να προκόψουμε. Αργότερα, όταν μεγαλώσαμε, δημιουργήσαμε με τους συμμαθητές μου τον Σύλλογο Αποφοίτων Λιβανείου Γυμνασίου Καρδαμύλων ως μια μικρή έμπρακτη αναγνώριση της σημασίας που είχε για εμάς αυτό το σχολείο, αλλά και για να συνδράμουμε όλοι μας για τη διατήρηση και την ενίσχυση αυτού.

> Η ελληνική ναυτική εκπαίδευση οφείλει να αντανακλά το πραγματικό μέγεθος, τη δυναμική και τη διεθνή ακτινοβολία της ελληνικής ναυτιλίας. Το προσωπικό μου όραμα είναι μια ναυτική εκπαίδευση σύγχρονη, εξωστρεφής και διεθνοποιημένη, που θα μπορεί να αποτελέσει πρότυπο σε παγκόσμιο επίπεδο.

Αναφέρατε την οικογένεια Λιβανού. Ποιες άλλες προσωπικότητες καθόρισαν την πορεία σας στα νεανικά σας χρόνια;

Τα Καρδάμυλα έσφυζαν από ζωή και ήταν γεμάτα από πολλούς ευυπόληπτους συντοπίτες. Ισχυρές προσωπικότητες με ήθος, αξίες γεμάτες ναυτοσύνη. Ενδεικτικά αναφέρω τον Καπτ. Νικόλα Παπαλιό, τον Αντώνη Αγγελικούση, τον Ανδρέα Λαιμό, τον Μιχαήλ και τη Σταματία Ξυλά, τον Μιχάλη Περατικό, τον Γιώργο Πατέρα.

Σπουδαίοι άνθρωποι και αρκετά μεγαλύτεροι από εμένα ηλικιακά, Παρ' όλα αυτά, με δέχτηκαν κοντά τους και με συμπεριέλαβαν στον κύκλο τους. Για έναν νέο από τα Καρδάμυλα, αυτό δεν ήταν απλώς τιμή. Ήταν καθοριστικό. Στα μάτια μου τότε αυτοί οι άνθρωποι φάνταζαν «μεγάλοι». Τους αντιμετωπίζαμε με βαθύ σεβασμό, θυμάμαι ότι τους φιλούσαμε το χέρι όταν τους συναντούσαμε. Η επαφή μαζί τους δεν άνοιξε απλώς τους ορίζοντές μου· διαμόρφωσε τον τρόπο που σκέφτομαι, τον τρόπο που πορεύτηκα και την πίστη μου στις δυνατότητές μου.

Περιγράψτε μας λίγο πώς ξεκινήσατε τη σταδιοδρομία σας στα πλοία του Λιβανού.

Τελείωσα το γυμνάσιο έχοντας τις καλύτερες συστάσεις από τον γυμνασιάρχη μου, κ. Λέντζο, προς τον Νικόλαο Γ. Λιβανό, με την προτροπή «προσέξτε αυτά τα παιδιά», μεταξύ των οποίων ήταν ο συμμαθητής μου Γιάννης Λίνας κι εγώ. Έτσι θυμάμαι χαρακτηριστικά ότι μια μέρα μάζευα ελιές στο χωράφι μας στα Πάρπαντα όταν ήρθε η μητέρα μου να με ενημερώσει ότι το γραφείο του Νικόλα Λιβανού με καλεί να παρουσιαστώ. Ήμουν 18 χρονών. Ξεκίνησα αμισθί, όπως ήταν σύνηθες εκείνη την εποχή, καθώς τότε τα βαπόρια ήταν λίγα αναλογικά με το πλήθος των Ελλήνων ναυτικών.


KATRADIS
EST. 1936
GROUP OF COMPANIES
When Quality Meets Performance
NIKA-SIRI S12® COVERED
90 Years
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



Credit: Ασπασία Κεφαλληνού

Κατά το πρώτο μου μπάρκο και με τον πρώτο μου μισθό, βρέθηκα στη Μασσαλία, όπου και αγόρασα μια γραφομηχανή. Το έκανα αυτό για την περίπτωση που δεν θα μπορούσα να γίνω Καπετάνιος λόγω κανονισμών όρασης, να μπορούσα να δουλέψω στο γραφείο γνωρίζοντας γραφομηχανή.

Πότε λάβατε τον πρώτο σας μισθό;

Στο ναυτικό φυλλάδιο αναγράφεται ως ημερομηνία ναυτολογήσεως η 11η Νοεμβρίου 1954, στο ατμόπλοιο «Κύμα». Ιστορική ημέρα, καθότι 11 Νοεμβρίου 1912 είναι η ημερομηνία της απελευθέρωσης του νησιού μας. Δούλεψα τρεις μήνες άμισθος και μετά ήρθε ο πρώτος μου μισθός, που ήταν έντεκα στερλίνες Αγγλίας.

Είχε προηγηθεί όμως η θαλάσσια υπηρεσία μου σε εμπορικά καΐκια. Ήταν προϋπόθεση τότε για να μπαρκάρει κανείς. Κατά τα γυμνασιακά μας χρόνια, τα καλοκαίρια, δούλευα σε καΐκια που μετέφεραν εσπεριδοειδή από τα Καρδάμυλα προς τη Βόρεια Ελλάδα. Στην επιστροφή, μετέφεραν άχυρα για να ταΐσουμε τα ζώα. Ήταν, ουσιαστικά, το χύδην εμπόριο της εποχής. Εκεί απέκτησα την πρώτη μου θαλάσσια εμπειρία, που μου άνοιξε τον δρόμο για τα ποντοπόρα πλοία. Σε ένα από αυτά τα ταξίδια είχα την ευκαιρία να επισκεφτώ και το Άγιον Όρος, ενώ πρώτο λιμάνι προσέγγισης ήταν η Καβάλα.

Τι σας δίδαξε η διοίκηση των πλοίων της οικογένειας Λιβανού; Τι μάθατε να αποφεύγετε; Υπάρχουν παραδόσεις και αξίες που διδαχτήκατε και που θα θέλατε να μεταλαμπαδεύσετε και στα εγγόνια σας;

Οι Λιβανοί δεν «δίδασκαν» με την κλασική έννοια. Δεν σου έκαναν μάθημα τι έπρεπε να ξέρεις για το πλοίο και τη ναυτική τέχνη. Θεωρούσαν δεδομένο ότι γνωρίζεις ήδη τη δουλειά σου. Διαφορετικά, δεν θα ταξίδευες στα πλοία τους.

Θυμάμαι όταν πήγα να βρω το πρώτο μου πλοίο στη Δουνκέρκη, που ήταν σε δεξαμενή. Έφτασα βράδυ και γνώρισα έναν γαμπρό του Λιβανού, τον Παπαδημητρίου, από την Αίγυπτο. Το ίδιο βράδυ μού έκανε ερωτήσεις, απλές φαινομενικά, αλλά, αν δεν ήσουν προετοιμασμένος, μπορούσες εύκολα να εκτεθείς. Το επόμενο πρωί τον είδα να σκουπίζει το κατάστρωμα. Εκεί κατάλαβα τι σημαίνει να ξεκινάς από τα βασικά, ανεξαρτήτως θέσης και συγγένειας.

Ο ίδιος ο Λιβανός πρέπει να επισκέφτηκε το βαπόρι περίπου δέκα φορές. Ανεξάρτητα από το μέρος, την ώρα και τις συνθήκες, ο Λιβανός θα μας περίμενε στην προβλήτα για να δει την περιουσία του — την προίκα της κόρης του. Υπήρχε προσωπικό ενδιαφέρον και συνεχής παρουσία.

Τα απαραίτητα για το επιχειρείν τα μάθαινες παρατηρώντας. Από τη στάση των εφοπλιστών εκείνης της εποχής, τις αποφάσεις τους, τις πρωτοβουλίες τους, τον τρόπο ζωής και συμπεριφοράς τους. Προσπαθούσες να διαβάσεις τις σκέψεις πίσω από τις κινήσεις τους.

Από όλα αυτά κράτησα κάτι βασικό: τίποτα δεν σου χαρίζεται. Παρά τη συγγένειά μας με τον Λιβανό, δεν ήμουν από τους ευνοούμενους. Την εύνοια την κέρδισα με την προσπάθειά μου.

Θυμάμαι ότι φρόντιζα να είμαι πάντα προσεγμένος και έτοιμος. Έτσι, με καλούσαν να συναντήσω τον Λιβανό και μετά εξυπηρετούσα τον καπετάνιο στην καμπίνα. Για μένα, αυτό δεν ήταν απλώς μια δουλειά, ήταν τιμή και αναγνώριση.

Θα γινόταν σήμερα αυτό; Εάν εσείς σήμερα ανεβαίνατε σε ένα από τα πλοία σας, θα δεχόταν ένας δόκιμος ή ένας ανθυποπλοίαρχος να έρθει και να σας σερβίρει; Θα το εκλάμβανε ως τιμή;

Για να είναι κάποιος δόκιμος στα πλοία μας, σημαίνει ότι αναγνωρίζει αξίες όπως ο σεβασμός, η πειθαρχία και η βούληση για μάθηση. Πιστεύω ότι, εάν του δινόταν η

ευκαιρία στο σωστό πλαίσιο, θα την αντιμετώπιζε θετικά. Ωστόσο, οι συνθήκες και η κουλτούρα σήμερα έχουν αλλάξει. Τέτοιες πρακτικές δεν αποτελούν πλέον μέρος της σύγχρονης πραγματικότητας.

Με βάση την εμπειρία σας, η επιχειρηματικότητα είναι έμφυτη ή διδάσκεται; Φτάνει να έχεις τα μάτια σου και τα αυτιά σου ανοικτά; Ή χρειάζεσαι και κάποιον να σε καθοδηγήσει; Την εύνοια όπως προαναφέρατε.

Την εύνοια δεν τη βρίσκεις. Τη δημιουργείς. Και την εισπράττεις μόνο όταν την αξίζεις. Για μένα, η εύνοια που κέρδισα ήταν συνάμα ευθύνη και περηφάνια. Δεν ήταν κάτι δεδομένο· έπρεπε να το αποδείξεις στην πράξη.

Η συνεργασία επίσης διαδραματίζει πολύ σημαντικό ρόλο, προκειμένου ένας επιχειρηματίας να πετύχει. Στο πρώτο βαπόρι, για δυόμισι χρόνια μοιραζόμουν την ίδια κάμαρα με τον παραμάγειρα και τον βοηθό καμαρότου. Η σχέση μας εξελίχθηκε σε δεσμό ζωής. Μάθαμε πολλά ο ένας από τον άλλο και στηρίζαμε ο ένας τον άλλο όπου υπήρχε ανάγκη. Θυμάμαι να μου λένε: «Παναή, όπου δεν φτάνεις φτάνω, και όπου δεν μπορείς, μπορώ». Αυτή η αλληλοϋποστήριξη ήταν πολύτιμη.

Για μένα η επιτυχία βασίζεται στη συνεχή εγρήγορση, στην προσπάθεια για ολοένα καλύτερα αποτελέσματα και στη μηδενική ανοχή στην επανάπαυση. Πάντα θα υπάρχει κάτι καλύτερο να πετύχεις. Ο πήχης πρέπει να τίθεται ψηλά – πρώτα από σένα τον ίδιο και μετά από όλους τους υπόλοιπους. Αυτή είναι και θα παραμείνει η κουλτούρα του Ομίλου μας.

Ανησυχείτε για τις τρέχουσες εξελίξεις στη Μέση Ανατολή;

Οι γεωπολιτικές εξελίξεις μάς προβληματίζουν ιδιαίτερα όλους. Είναι γεγονός ότι, διαχρονικά, κρίσεις ενδέχεται να επηρεάζουν παροδικά θετικά τη ναυτιλιακή ναυλαγορά. Αυτό όμως δεν πρέπει να μας καθορίζει, καθώς οι ίδιες αυτές κρίσεις έχουν αρνητικό αντίκτυπο στις ευρύτερες κοινωνίες, δημιουργώντας ανασφάλεια, υψηλούς κινδύνους και ανθρώπινο κόστος. Μια διευρυμένη κρίση στην παγκόσμια οικονομία δεν ωφελεί κανέναν.

Για εμάς, η προτεραιότητα είναι ξεκάθαρη: η ασφάλεια των ανθρώπων μας. Τα πλοία, όπου κι αν βρίσκονται, έχουν μέσα πληρώματα, ανθρώπους που μας εμπιστεύονται, μαζί με τις οικογένειές τους, και αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της εταιρείας μας. Πολλοί από αυτούς βρίσκονται κοντά μας για δεκαετίες. Υπάρχουν οικογένειες ναυτικών που έχουν συνδεθεί με τα πλοία μας από γενιά σε γενιά. Αυτή η σχέση δημιουργεί ευθύνη. Η ναυτιλία μπορεί να λειτουργεί και να αναπτύσσεται χωρίς ακραίες διακυμάνσεις στην αγορά. Η ανθρώπινη ζωή και η ασφάλεια δεν μπορούν να αποτελούν το τίμημα οποιασδήποτε συγκυρίας.

> Οι Λιβανοί δεν «δίδασκαν» με την κλασική έννοια. Δεν σου έκαναν μάθημα τι έπρεπε να ξέρεις για το πλοίο και τη ναυτική τέχνη. Θεωρούσαν δεδομένο ότι γνωρίζεις ήδη τη δουλειά σου. Διαφορετικά, δεν θα ταξίδευες στα πλοία τους.

Πώς αντιδράτε στο συχνό ενδεχόμενο νέοι άνθρωποι να αποθαρρυνθούν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα λόγω των συγκρούσεων στις διεθνείς θάλασσες;

Η ναυτιλία ήταν και θα παραμείνει αναπόσπαστο μέρος της παγκόσμιας οικονομίας – και ο Ελληνισμός είναι διαχρονικά παρών σε αυτήν. Κατανοώ τις ανησυχίες, όμως είναι σημαντικό να βλέπουμε τα πράγματα με ψυχραιμία και στη σωστή τους διάσταση. Κάθε επάγγελμα έχει κινδύνους. Η διαφορά στη ναυτιλία είναι ότι οι κίνδυνοι είναι σε μεγάλο βαθμό γνωστοί και διαχειρίσιμοι, με σαφείς διαδικασίες και αυστηρά πρωτόκολλα ασφαλείας. Συχνά, η αντίληψη του κινδύνου δεν αντανακλά την πραγματικότητα.

Όταν στη δίνη της πανδημίας οι περισσότερες μεταφορικές δυνατότητες επλήγησαν ή ανεστάλησαν, η ναυτιλία δεν σταμάτησε ούτε μία ημέρα. Συνέχισε αδιάλειπτα να τροφοδοτεί την παγκόσμια οικονομία. Η ναυτιλία θα παραμείνει



αξιόπιστη, αποδοτική και από τις πλέον περιβαλλοντικά βιώσιμες μορφές μεταφοράς, εξυπηρετώντας τις παγκόσμιες μεταφορές και το διεθνές εμπόριο.

Όσο για την εικόνα του επαγγέλματος, θεωρώ ότι το βασικό ζήτημα δεν είναι η αποθάρρυνση, αλλά η έλλειψη ουσιαστικής ενημέρωσης. Σύμφωνα με διαθέσιμα στοιχεία, μόλις το 13,5% των νέων Ελλήνων γνωρίζουν τι είναι πραγματικά η ναυτιλία. Η μεγάλη πλειονότητα δεν έχει σαφή εικόνα, ούτε για το περιεχόμενο του επαγγέλματος ούτε για τις προοπτικές που προσφέρει. Και ακριβώς σε αυτό το σημείο οφείλουμε να εστιάσουμε όλοι μας: στην ενημέρωση, στην καθοδήγηση και στη σωστή ανάδειξη των δυνατοτήτων που ανοίγονται στους νέους.

Γιατί υπάρχει αυτή η αδιαφορία, κατά την άποψή σας, παρά τις πρωτοβουλίες και τις δράσεις που λαμβάνουν χώρα κατά καιρούς;

Υπάρχει μια γενικευμένη απόσταση της κοινωνίας από τη ναυτιλία, αλλά εμείς ως Όμιλος παραμένουμε αισιόδοξοι. Το βασικό πρόβλημα είναι η ασυνέχεια που χαρακτηρίζει συχνά την ελληνική πραγματικότητα: πρωτοβουλίες που ξεκινούν, αλλά δεν έχουν διάρκεια. Και όμως, όπου έχουμε βρεθεί ανά την Ελλάδα –από την Κοζάνη και την Καστοριά μέχρι τη Λαμία– διαπιστώνουμε ότι υπάρχει ουσιαστικό ενδιαφέρον από τη νέα γενιά για το ναυτικό επάγγελμα. Ο σπόρος υπάρχει. Χρειάζεται επιμονή για να καρποφορήσει.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το ΕΠΑΛ Ιθάκης, ένα από τα πιο ιστορικά ναυτικά λύκεια της χώρας, το οποίο κινδύνευε να κλείσει. Με στοχευμένες πρωτοβουλίες και σεβασμό στη ναυτική παράδοση του νησιού, ο αριθμός των μαθητών αυξήθηκε από δέκα σε δεκαπέντε ανά τάξη. Και κάπως έτσι τώρα συνεχίζει.

Η προσέλκυση νέων στη ναυτιλία δεν είναι εύκολη υπόθεση. Απαιτεί συνέπεια, συνέχεια και κοινή, συντονισμένη προσπάθεια. Την ίδια στιγμή, δεν μπορούμε να αγνοούμε το ευρύτερο κρίσιμο ζήτημα: τη συρρίκνωση του μαθητικού πληθυσμού. Το δημογραφικό αποτελεί κρίσιμη πρόκληση και οφείλει να βρίσκεται στο επίκεντρο της προσοχής της Πολιτείας.

Άρα είστε αισιόδοξος για τη συνέχιση της ελληνικής ναυτοσύνης.

Όσο υπάρχει Ελλάδα θα υπάρχει ναυτοσύνη, και όσο υπάρχει ναυτοσύνη θα υπάρχει και Ελλάδα. Η ναυτιλία ήταν, και θα παραμείνει, θεμέλιο της παγκόσμιας οικονομίας και δεν μπορεί να υπάρξει χωρίς τους ανθρώπους της θάλασσας.

Το ζήτημα δεν είναι μόνο να βρίσκουμε ναυτικούς. Το ζήτημα είναι πώς τους φροντίζουμε. Η ζωή εν πλω είναι από μόνη της απαιτητική, και αυτό το σεβόμαστε απόλυτα και εμείς κάνουμε το παν ώστε να προσφέρουμε στους ναυτικούς μας την καλύτερη δυνατή ασφάλεια, συνθήκες ζωής και άνετης διαβίωσης. Είναι οι δικοί μας άνθρωποι.

Όσο για μένα, πολλές φορές με αντιμετωπίζουν σαν κάτι το μυθικό. «Ο καπτά Παναγιώτης» λένε. Με βλέπουν με το μπαστούνι, με το καλαμπούρι μου, καμιά φορά με το κρασάκι μου και έρχονται να μου μιλήσουν. Και τότε καταλαβαίνουν ότι είμαι ένας απλός άνθρωπος, ένας από αυτούς. Απλώς, ως άνθρωποι της θάλασσας, είχαμε την τύχη να βρούμε και να καλλιεργήσουμε ένα «χωράφι» πολύ μεγαλύτερο από της στεριάς. Κι αυτό μας έδωσε τη δυνατότητα να δημιουργήσουμε πολλαπλή αξία, με ευθύνη. Μια αξία που μας επιτρέπει να μπορούμε να προσφέρουμε ασφάλεια και προοπτική εξέλιξης στους συνανθρώπους μας.

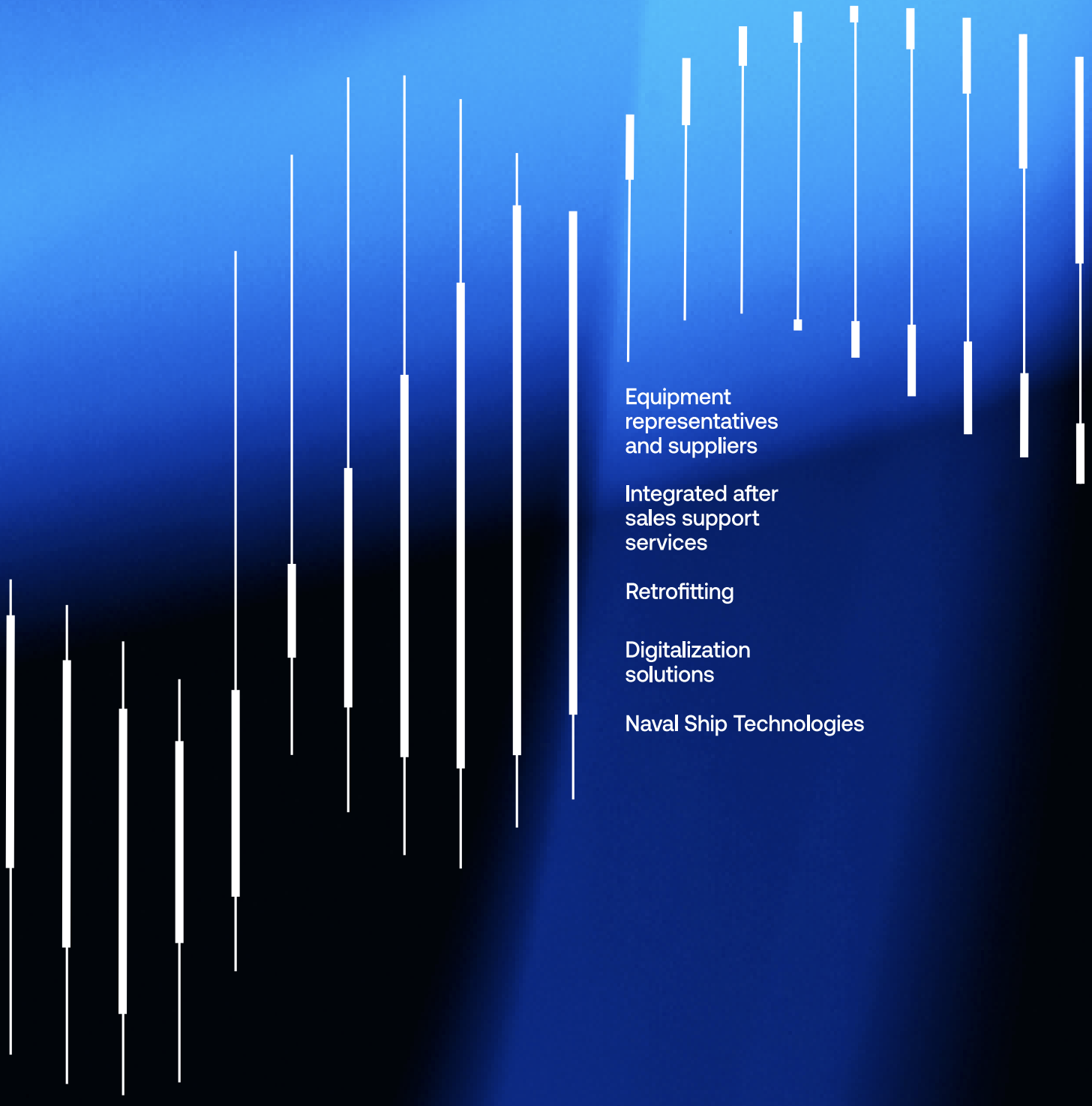
Στα πενήντα και πλέον χρόνια αδιάλειπτης αρθρογραφικής σας συμβολής στις σελίδες των *Ναυτικών Χρονικών*, έχετε αναφερθεί στον ρόλο που έχει διαδραματίσει ο Έλληνας ναυτικός για την πρωτοκαθεδρία της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Ποιο είναι το προσωπικό σας όραμα για το μέλλον της ελληνικής ναυτικής εκπαίδευσης;

Η ελληνική ναυτιλία δεν είναι απλώς ένας ακόμα κλάδος της οικονομίας. Αποτελεί διαχρονικά έναν από τους θεμελιώδεις πυλώνες της εθνικής μας παρουσίας στον κόσμο. Από τους σαράντα και πλέον παραδοσιακούς ναυτοτόπους της πατρίδας μας που, σε όλες τις εποχές και υπό οποιεσδήποτε συνθήκες, στήριξαν και εξέλιξαν τη ναυτοσύνη μας, έως τον σύγχρονο ελληνόκτητο στόλο, η θάλασσα υπήρξε και παραμένει θεμελιώδες στοιχείο ταυτότητας, συνέχειας και προοπτικής.

Εάν ο τουρισμός θεωρείται ο ένας μεγάλος πυλώνας της ελληνικής οικονομίας, αποφέροντας αρκετά δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως και απασχολώντας άμεσα ή έμμεσα πολλές χιλιάδες συμπολίτες μας, η ναυτιλία αποτελεί τον έτερο εξίσου κρίσιμο πυλώνα. Ωστόσο, μόλις περίπου 17.000 Έλληνες υπηρετούν σήμερα ως ναυτικοί σε έναν ελληνόκτητο στόλο που αριθμεί πάνω από 5.000 πλοία. Αυτή η αναντιστοιχία αναδεικνύει μια σημαντική πρόκληση για το μέλλον.

Η ελληνόκτητη ναυτιλία εισφέρει κάθε χρόνο στην ελληνική οικονομία δισεκατομμύρια ευρώ και στηρίζει άμεσα

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



και έμμεσα εκατοντάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας, διατηρώντας παράλληλα την Ελλάδα στην πρώτη θέση παγκοσμίως στη διαχείριση εμπορικού στόλου.

Και όμως, παρά το μέγεθος και τη σημασία της, η ναυτιλία παραμένει σε μεγάλο βαθμό άγνωστη στους νέους. Σύμφωνα με πανελλαδική έρευνα τον Ιούλιο του 2024, μόλις το 13% των Ελλήνων γνωρίζει ότι η Ελλάδα κατέχει ηγετική θέση στην παγκόσμια ναυτιλία, ενώ στους νέους το ποσοστό είναι ακόμα χαμηλότερο. Αυτό δείχνει ότι ένα τεράστιο εθνικό κεφάλαιο γνώσης και ευκαιριών παραμένει σε μεγάλο βαθμό αόρατο για τη νέα γενιά.

Αυτό ακριβώς είναι κάτι που πρέπει να αλλάξει. Η ελληνική ναυτική εκπαίδευση οφείλει να αντανακλά το πραγματικό μέγεθος, τη δυναμική και τη διεθνή ακτινοβολία της ελληνικής ναυτιλίας. Το προσωπικό μου όραμα είναι μια ναυτική εκπαίδευση σύγχρονη, εξωστρεφής και διεθνοποιημένη, που θα μπορεί να αποτελέσει πρότυπο σε παγκόσμιο επίπεδο.

Αυτό σημαίνει τόσο ποιοτική αναβάθμιση των σπουδών, με σύγχρονες υποδομές, τεχνολογία, προσομοιωτές και στενή σύνδεση με τις νέες απαιτήσεις της ναυτιλίας, όσο και ποσοτική ενίσχυση, ώστε περισσότεροι νέοι Έλληνες και Ελληνίδες να επιθυμήσουν να μπορούν να ακολουθήσουν το επάγγελμα του αξιωματικού του Εμπορικού Ναυτικού.

Σε αυτή τη νέα πραγματικότητα, είναι κρίσιμο να διευρύνουμε τη βάση των ανθρώπων που στρέφονται προς τη θάλασσα. Και εδώ, η ενίσχυση της συμμετοχής των γυναικών αποτελεί όχι μόνο ζήτημα ισότητας, αλλά και στρατηγική αναγκαιότητα για το μέλλον του κλάδου. Από ιστορικές μορφές όπως η Μαντώ Μαυρογένους και η Λασκαρίνα Μπουμπουλίνα, για την οποία έχουμε φτιάξει τοιχογράφημα στο Μοντεβιδέο, έως τις γυναίκες που κράτησαν διαχρονικά τις ναυτικές οικογένειες όρθιες, αλλά και τις σύγχρονες γυναίκες ναυτικούς που διακρίνονται διεθνώς. Η συμβολή των γυναικών, άρρηκτα συνυφασμένη με τη ναυτική μας ταυτότητα, επιβάλλεται να αντικατοπτρίζεται και στον σχεδιασμό του μέλλοντος της εκπαίδευσης.

Ταυτόχρονα, πιστεύω ότι, με απόλυτο σεβασμό στον ρόλο της δημόσιας εκπαίδευσης, η ιδιωτική πρωτοβουλία μπορεί και πρέπει να συμβάλει δημιουργικά στην αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Η συνεργασία μεταξύ κράτους, ναυτιλιακής κοινότητας και κοινωνίας μπορεί να δημιουργήσει ένα ισχυρό οικοσύστημα εκπαίδευσης, που θα υπηρετεί τόσο τη ναυτιλία όσο και την εθνική οικονομία.

Αυτό ακριβώς προσπαθήσαμε να κάνουμε στη Χίο, δημιουργώντας νέες εκπαιδευτικές δομές, που φέρνουν τους νέους πιο κοντά στη θάλασσα και στο ναυτικό επάγγελμα. Στόχος μας είναι να αποδείξουμε στην πράξη ότι η ναυτική εκπαίδευση μπορεί να εξελιχθεί, να εμπνεύσει και να ανοίξει νέους δρόμους για τη νέα γενιά. Ελπίζουμε αυτό το παράδειγμα να βρει μιμητές και σε άλλα μέρη της Ελλάδας. Γιατί η ναυτιλία υπήρξε διαχρονικά μέρος της ιστορίας, της ταυτότητας και της προοπτικής της χώρας μας. Και το μέλλον της θα εξαρτηθεί, όπως και στο παρελθόν, από τους ανθρώπους που θα επιλέξουν να υπηρετήσουν τη θάλασσα.

Πρόσφατα πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια του νέου Τμήματος Ηλεκτρολόγων-Ηλεκτρονικών της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού «Τσάκος Ελλη-

νικά Εκπαιδευτήρια Ναυτικών Σπουδών» (ΤΕΕΝΣ). Πώς το συγκεκριμένο τμήμα θα προετοιμάσει καλύτερα τους αξιωματικούς του μέλλοντος και ποιες επιπλέον δράσεις να αναμένουμε το προσεχές διάστημα;

Το νέο Τμήμα Ηλεκτρολόγων-Ηλεκτρονικών της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού «Τσάκος Ελληνικά Εκπαιδευτήρια Ναυτικών Σπουδών» ανταποκρίνεται σε μια εξαιρετικά σημαντική και υπαρκτή ανάγκη της σύγχρονης ναυτιλίας. Τα σύγχρονα πλοία αποτελούν ιδιαίτερα σύνθετα τεχνολογικά συστήματα, με εκτεταμένους αυτοματισμούς, ηλεκτρονικά συστήματα και προηγμένες ψηφιακές εφαρμογές. Για τον λόγο αυτόν, η ειδικότητα του ηλεκτρολόγου πλοίου είναι πλέον απολύτως κρίσιμη για τη λειτουργία και την ασφάλεια των σύγχρονων πλοίων.

Η σημασία της γίνεται ακόμα ουσιαστικότερη αν λάβουμε υπόψη ότι το εθνικό σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα δεν διαθέτει ακόμη οργανωμένη κατεύθυνση ηλεκτρολόγων πλοίου, παρότι πρόκειται για μια ειδικότητα κρίσιμη, τόσο για το παρόν όσο και για το μέλλον της ναυτιλίας. Η πρωτοβουλία μας είναι από τις πρώτες που επιχειρούν να συμβάλουν ουσιαστικά στην κάλυψη αυτού του κενού. Στο ΤΕΕΝΣ, οι σπουδαστές εκπαιδεύονται μέσα από ένα σύγχρονο πρόγραμμα σπουδών και σε εργαστήρια εξοπλισμένα με τεχνολογία που αντανακλά τις πραγματικές συνθήκες της ναυτιλίας. Ο εξοπλισμός αυτός ενισχύεται μέσα από συνεργασίες με τεχνολογικούς και εκπαιδευτικούς φορείς του ευρύτερου ναυτιλιακού οικοσυστήματος. Στόχος μας είναι οι νέοι αξιωματικοί να αποκτούν όχι μόνο θεωρητική γνώση, αλλά και ουσιαστικές πρακτικές δεξιότητες, που ανταποκρίνονται στις ανάγκες του σύγχρονου στόλου.

Παράλληλα, εξετάζουμε και άλλες πρωτοβουλίες για το μέλλον, όπως η δυνατότητα οι μηχανικοί να αποκτούν και πρόσθετη πιστοποίηση σε ηλεκτρολογικά συστήματα, ώστε να ανταποκρίνονται στις ολοένα αυξανόμενες τεχνολογικές απαιτήσεις των σύγχρονων πλοίων.

Ταυτόχρονα, το όραμά μας είναι η Χίος να εξελιχθεί σε ένα διεθνές κέντρο ναυτικής εκπαίδευσης. Το νησί διαθέτει ήδη σημαντικές εκπαιδευτικές δομές –Ναυτικές Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, επαγγελματική εκπαίδευση, πανεπιστημιακό τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικότητας και μια βαθιά ναυτική παράδοση– που μπορούν να δημιουργήσουν ένα ολοκληρωμένο εκπαιδευτικό οικοσύστημα. Ως ακριτική και ιστορικά ναυτομάνα περιοχή, η Χίος έχει όλες τις προϋποθέσεις να διαδραματίσει έναν ιδιαίτερο ρόλο στον τομέα αυτόν και να προσελκύσει σπουδαστές και φοιτητές από όλο τον κόσμο, παρέχοντας σπουδές και στην Αγγλική Γλώσσα. Η παγκόσμια πρωτιά μας στη διαχείριση πλοίων πρέπει να επεκταθεί και στη ναυτική εκπαίδευση. Γι' αυτό και η Ακαδημία μας χαρακτηρίζεται από έντονη εξωστρέφεια. Ήδη έχουμε προχωρήσει σε συνεργασίες και συμφωνίες αδελφοποίησης με ναυτικές ακαδημίες, τόσο στην Ευρώπη όσο και εκτός αυτής, όπως με την Ουρουγουάη, ενώ στο προσεχές διάστημα εξετάζονται αντίστοιχες συνεργασίες με χώρες όπως η Βραζιλία. Μέσα από αυτές τις συνεργασίες, επιδιώκουμε να ενισχύσουμε την ανταλλαγή γνώσης και εμπειρίας και να συμβάλουμε στη δημιουργία μιας πραγματικά διεθνούς εκπαιδευτικής κοινότητας στον τομέα της ναυτιλίας.





Η συνεργασία αποτελεί πολλαπλασιαστή της κοινωνικής προσφοράς

Το Ίδρυμα Αθηνάς Ι. Μαρτίνου, από τη σύστασή του, θέτει στον πυρήνα των πρωτοβουλιών του τη ναυτική εκπαίδευση με πράξεις ευποιίας. Στη συνέντευξη που ακολουθεί, η Πρόεδρος κ. Ιωάννα Μαρτίνου τονίζει ότι το Ίδρυμα λειτουργεί επικουρικά στο κράτος για την αναβάθμιση της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης και προσθέτει ότι «το ζήτημα της επάρκειας αξιωματικών αφορά τη συνέχεια μιας παράδοσης που έχει διαμορφώσει την ελληνική ναυτιλία». Ακόμη, η κ. Μαρτίνου υποστηρίζει ότι η συνεργασία ιδρυμάτων και φορέων του κλάδου δρα ευεργετικά για «την πραγμάτωση του φιλανθρωπικού έργου».

Συνέντευξη της Ιωάννας Μαρτίνου,
Προέδρου του Ιδρύματος
Αθηνάς Ι. Μαρτίνου,
στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Ποια κενά της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης μπορούν να καλύψουν κοινωφελή ιδρύματα και φορείς, όπως το Ίδρυμα Αθηνάς Ι. Μαρτίνου;

Η δημόσια ναυτική εκπαίδευση επιτελεί έναν κρίσιμο εθνικό ρόλο, καθώς τροφοδοτεί έναν από τους σημαντικότερους πυλώνες της ελληνικής οικονομίας και της εθνικής μας ταυτότητας. Όπως και στη δημόσια εκπαίδευση ευρύτερα, αλλά και στην περίπτωση κάθε δημόσιου αγαθού, η συμβολή του Ιδρύματος έρχεται να συμπληρώσει και όχι να υποκαταστήσει το κράτος. Υπό αυτή την προσέγγιση, τα κοινωφελή ιδρύματα δρουν επικουρικά, υποστηρίζοντας τις ανάγκες εκπαιδευτικών φορέων και των σπουδαστών/στριών τους.

Η υποστήριξή μας υλοποιείται σε πολλαπλά επίπεδα. Ενδεικτικά: α. βελτίωση των συνθηκών φοίτησης, β. στήριξη νέων που διαφορετικά θα δυσκολεύονταν να ολοκληρώσουν τις σπουδές τους, γ. αναβάθμιση εκπαιδευτικών εργαλείων, που διευκολύνουν την καθημερινή μαθησιακή διαδικασία, και δ. ενίσχυση της ισότιμης πρόσβασης στη ναυτική εκπαίδευση.

Το Ίδρυμα Αθηνάς Ι. Μαρτίνου, μέσα από διαδικασίες συνεχούς χαρτογράφησης αναγκών και συστηματικής έρευνας –μέρος της οποίας αποτελούν και τα αποτελέσματα της ετήσιας έρευνας των *Ναυτικών Χρονικών*–, καθώς και μέσω μακροχρόνιων συνεργασιών με τους εμπλεκόμενους φορείς, υλοποιεί δωρεές και υποτροφίες. Στόχος αυτών των πρωτοβουλιών είναι η μεγιστοποίηση του θετικού αντικτύπου τόσο στην εκπαιδευτική εμπειρία των σπουδαστών/στριών όσο και στη συνολική λειτουργία των ΑΕΝ.

Το έλλειμμα αξιωματικών ΕΝ είναι εμφανές και στην εγχώρια ναυτιλιακή βιομηχανία, παρά τις όποιες πρωτοβουλίες και δράσεις για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Θεωρείτε ότι ενδεχόμενη διόγκωση αυτού του ελλείμματος θα έθετε σε κίνδυνο την παγκόσμια πρωτοκαθεδρία της ελληνικής ναυτιλίας;

Η πρωτοκαθεδρία της ελληνικής ναυτιλίας δεν είναι δεδομένη, ούτε αυτονόητη. Είναι αποτέλεσμα διαρκούς επένδυσης σε ανθρώπους και γνώση. Το ζήτημα της επάρκειας αξιωματικών δεν αφορά μόνο την αγορά εργασίας. Αφορά τη συνέχεια μιας παράδοσης που έχει διαμορφώσει την ελληνική ναυτιλία.

Εάν ο αριθμός των νέων που επιλέγουν αυτή τη σταδιοδρομία μειωθεί σημαντικά, οι επιπτώσεις θα είναι δυσμενείς και μακροπρόθεσμες. Η παρουσία αξιωματικών στα πλοία συνδέεται με τη μεταφορά τεχνογνωσίας, εμπειρίας και επαγγελματικής κουλτούρας στις επόμενες γενιές. Η έμπρακτη στήριξη των σπουδαστών/στριών δεν αποτελεί απλώς κοινωνική

Η θάλασσα απαιτεί συνέπεια, πειθαρχία και αντοχή, αλλά ανταμείβει με εμπειρίες, οικονομική ανεξαρτησία και δυνατότητες εξέλιξης που λίγοι κλάδοι μπορούν να προσφέρουν από τόσο νεαρή ηλικία.

προσφορά, είναι συμβολή στη διατήρηση ενός ανθρώπινου δυναμικού που στηρίζει διαχρονικά τη ναυτιλιακή ισχύ της χώρας.

Ποιες δεξιότητες θεωρείτε απολύτως κρίσιμες για τον/την αξιωματικό ΕΝ του μέλλοντος; Πώς το Ίδρυμα Αθηνάς Ι. Μαρτίνου συμβάλλει στην καλλιέργειά τους μέσα από τις πρωτοβουλίες του;

Ο/Η σύγχρονος/η αξιωματικός καλείται να διαχειριστεί σύνθετες τεχνολογίες, αυστηρότερα πρότυπα ασφαλείας, περιβαλλοντικές απαιτήσεις, καταστάσεις έντονης περιπλοκότητας, αλλά και να ηγηθεί πληρωμάτων με διαφορετικές πολιτισμικές αφετηρίες. Οι δεξιότητες που απαιτούνται εντάσσονται σε τρεις βασικές κατηγορίες: α. υψηλή κατάρτιση, όπως τεχνική, β. οριζόντιες δεξιότητες, όπως προσαρμοστικότητα σε απαιτητικά περιβάλλοντα, ηγεσία και κριτική σκέψη, καθώς και γ. κοινωνικές και συναισθηματικές δεξιότητες, όπως η ομαδική εργασία και η διαχείριση συγκρούσεων.

Πέραν των παραπάνω δεξιοτήτων, θεμελιώδης ικανότητα που εξελίσσεται με χρόνο και πρακτική είναι η αυτογνωσία. Καθώς οι αυτοματισμοί στο πλοίο αναλαμβάνουν ολοένα περισσότερες τεχνικές λειτουργίες, ο ρόλος των αξιωματικών μετατοπίζεται στη διαχείριση της ομάδας και του εαυτού τους. Οι αξιωματικοί που κατανοούν τα μοτίβα σκέψης και τις αντιδράσεις υπό πίεση και ταυτόχρονα παραμένουν ανοικτοί/ές στην ανατροφοδότηση μπορούν, σε κρίσιμες στιγμές, να αποφύγουν γνωστικές παγίδες και βεβιασμένες αποφάσεις. Σε ένα πολυπολιτισμικό πλήρωμα, η επίγνωση των δικών τους πολιτισμικών φίλτρων αποτελεί προϋπόθεση για ουσιαστική ηγεσία. Με άλλα λόγια, η αυτογνωσία είναι το θεμέλιο πάνω στο οποίο οικοδομούνται οι υπόλοιπες δεξιότητες.

Το Ίδρυμα Αθηνάς Ι. Μαρτίνου, μέσα από τις δράσεις του –Πρόγραμμα Υποτροφιών «ΑΘΗΝΑ Ι. ΜΑΡΤΙΝΟΥ», στοχευμένες δωρεές προς τις ΑΕΝ και συνεργασίες με θεσμικούς φορείς– στηρίζει νέους ανθρώπους, ενισχύοντας το εκπαιδευτικό τους ταξίδι και δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για να αναπτύξουν πλήρως τις δεξιότητές τους.

Υπάρχουν σήμερα σταθεροί δίαυλοι επικοινωνίας με τα υπόλοιπα ναυτιλιακά ιδρύματα της χώρας για την ανάδειξη της πολύπλευρης σημασίας του ναυτικού επαγγέλματος; Ποιος ο ρόλος της νέας γενιάς που ηγείται των εν λόγω ιδρυμάτων προς αυτή την κατεύθυνση;

Τα τελευταία χρόνια διαμορφώνεται ένα περιβάλλον μεγαλύτερης διάδρασης και ανταλλαγής πληροφοριών, εμπειριών και καλών πρακτικών μεταξύ ιδρυμάτων και φορέων που δραστηριοποιούνται στον χώρο, λειτουργώντας συνεργατικά και συμπληρωματικά. Στο Ίδρυμα Αθηνάς Ι. Μαρτίνου διατηρούμε συνεχή επικοινωνία και συνεργασία με ιδρύματα και φορείς, προκειμένου να βελτιστοποιούμε τον σχεδιασμό και την πραγμάτωση του φιλανθρωπικού έργου. Ενδεικτική είναι η αδιάλειπτη συνεργασία μας με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος τόσο στη χορήγηση υποτροφιών όσο και στην υλοποίηση δωρεών προς ΑΕΝ.

Η πρόκληση είναι να συγκροτηθεί ένα συνεκτικό αφήγημα για τη ναυτιλία ως πυλώνα εθνικής στρατηγικής. Αυτό απαιτεί συντονισμό, ανταλλαγή τεχνογνωσίας καθώς και κοινή στόχευση και πρωτοβουλίες που θα ενισχύουν την εξωστρέφεια και τη δημόσια κατανόηση της σημασίας του ναυτικού επαγγέλματος.

Η νέα γενιά που συμμετέχει στη διοίκηση ιδρυμάτων προσεγγίζει την κοινωνική προσφορά τεχνοκρατικά, με επαγγελματισμό, διαφάνεια και μακροπρόθεσμο σχεδιασμό. Η συνεργασία αποτελεί πολλαπλασιαστή της κοινωνικής προσφοράς. Δεν αποτελεί απλώς επιλογή, αλλά προϋπόθεση για να επιτευχθεί ουσιαστικός και μετρήσιμος κοινωνικός αντίκτυπος.

Με ποιον τρόπο θα παροτρύνατε έναν/μια 18χρονο/η που σκέφτεται να γίνει ναυτικός αλλά διστάζει;

Σε μια εποχή αβεβαιότητας, η ναυτιλία παραμένει ένας από τους πιο σταθερούς και εξωστρεφείς τομείς της ελληνικής οικονομίας. Συνεπώς, θα του/της έλεγα να ενημερωθεί σε βάθος και να μιλήσει με στελέχη που ήδη υπηρετούν το επάγγελμα. Συχνά ο δισταγμός προκύπτει από ελλιπή γνώση των πραγματικών συνθηκών και των προοπτικών.

Η θάλασσα απαιτεί συνέπεια, πειθαρχία και αντοχή, αλλά ανταμείβει με εμπειρίες, οικονομική ανεξαρτησία και δυνατότητες εξέλιξης που λίγοι κλάδοι μπορούν να προσφέρουν από τόσο νεαρή ηλικία.

Τι ρόλο θα διαδραματίσει η τεχνολογία στις μελλοντικές δράσεις του Ιδρύματος Αθηνάς Ι. Μαρτίνου;

Η τεχνολογία αλλάζει ριζικά τον τρόπο που τα κοινωφελή ιδρύματα μπορούν να σχεδιάσουν, να οργανώσουν και να αξιολογήσουν τη φιλανθρωπική τους δράση. Μέσα από ψηφιακά εργαλεία, η καταγραφή αναγκών και η αξιολόγηση εμβαθύνουν, η παρακολούθηση δωρεών και προγραμμάτων βελτιστοποιείται, η καταγραφή της επίδρασης κάθε δράσης γίνεται πιο ακριβής, ενώ παράλληλα οι διαδικασίες και οι οργανωσιακές λειτουργίες βελτιώνονται.

Συνεπώς, και πιο συγκεκριμένα για τις υποτροφίες, μπορεί η τεχνολογία να μην αλλάζει τον σκοπό μας, δηλαδή τη στήριξη της ναυτικής εκπαίδευσης και των νέων ανθρώπων, αλλά βελτιώνει τον τρόπο που τον πραγματοποιούμε, κάνοντας τις δράσεις μας πιο αποτελεσματικές, μετρήσιμες και επιδραστικές.

Πώς το όραμα και οι αξίες της γιαγιάς σας, Αθηνάς Ι. Μαρτίνου, συνεχίζουν να καθοδηγούν το έργο και τη φιλοσοφία του Ιδρύματος σήμερα;

Η παρακαταθήκη της Αθηνάς Ι. Μαρτίνου συνδέεται με την αίσθηση ευθύνης απέναντι στην κοινωνία και με την πίστη ότι η προσφορά πρέπει να έχει διάρκεια και συνέπεια. Το Ίδρυμα Αθηνάς Ι. Μαρτίνου συνεχίζει με σεβασμό αυτή την πορεία, επιδιώκοντας κάθε πρωτοβουλία να χαρακτηρίζεται από θετικό αποτύπωμα και ουσιαστικό αντίκτυπο στις δράσεις των φορέων και στις ζωές των ανθρώπων που στηρίζει.



ARGO

EASTERN MEDITERRANEAN MARITIME LIMITED

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



Προτάσεις και θεσμικές παρεμβάσεις για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα

Η ναυτιλία βρίσκεται σήμερα σε μια περίοδο μεγάλης μετάβασης. Η επιτάχυνση του ψηφιακού μετασχηματισμού, η ανάγκη για αποανθρακοποίηση αλλά και το ολοένα πιο σύνθετο γεωπολιτικό περιβάλλον μεταβάλλουν ριζικά τις απαιτήσεις για τους επαγγελματίες του κλάδου. Σε αυτό το πλαίσιο, η ναυτική εκπαίδευση καλείται να προσαρμοστεί γρήγορα, διαμορφώνοντας αξιωματικούς με ισχυρή τεχνική κατάρτιση, ψηφιακές δεξιότητες, περιβαλλοντική συνείδηση και ικανότητα διαχείρισης πολύπλοκων επιχειρησιακών καταστάσεων. Στην Ελλάδα, δε, η συζήτηση για τον εκσυγχρονισμό της ναυτικής εκπαίδευσης εντείνεται τα τελευταία χρόνια μπροστά σε αυτή τη νέα πραγματικότητα. Για τις προκλήσεις και τις προοπτικές της ναυτικής εκπαίδευσης στη χώρα μας μιλά στα *Ναυτικά Χρονικά* ο Διοικητής του Ιδρύματος Ευγενίδου, ενός φάρου γνώσης τα τελευταία 70 χρόνια. Ο Καθ. Ιωάννης Γκόλιας παρουσιάζει προτάσεις και θεσμικές παρεμβάσεις που, όπως υποστηρίζει, μπορούν να συμβάλουν ουσιαστικά στην αναβάθμιση της εκπαίδευσης των Ελλήνων ναυτικών.

του Καθ. Ιωάννη Γκόλια,
Διοικητή του Ιδρύματος Ευγενίδου

Ποια πεδία της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα θεωρείτε ότι χρήζουν περαιτέρω ενίσχυσης, λαμβάνοντας υπόψη τις τρέχουσες και μελλοντικές εξελίξεις που μετασχηματίζουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία;

Αν μπορούσα να προτείνω τροποποιήσεις στα προγράμματα σπουδών της ναυτικής εκπαίδευσης, θα εστίαζα στον ψηφιακό μετασχηματισμό, στη βιωσιμότητα, στον ανθρώπινο παράγοντα και στις πιο αποτελεσματικές μεθόδους διδασκαλίας.

Η ναυτική εκπαίδευση πρέπει να ενσωματώνει πλήρως τις δυνατότητες που σχετίζονται με την ψηφιακή και έξυπνη ναυτιλία. Τα σύγχρονα πλοία βασίζονται σε ολοκληρωμένα συστήματα γέφυρας, στην αυτοματοποίηση, στα δίκτυα αισθητήρων και στο shore-based monitoring. Παρ' όλα αυτά, πολλά προγράμματα σπουδών εξακολουθούν να δίνουν έμφαση στην παραδοσιακή ναυτική τέχνη. Ωστόσο, η εκπαίδευση θα πρέπει να περιλαμβάνει επαρκή εξοικείωση με την κυβερνοασφάλεια και τα ψηφιακά δίκτυα επί του πλοίου.

Οι δόκιμοι και οι αξιωματικοί ΕΝ είναι απαραίτητο να αναπτύξουν δεξιότητες επεξεργασίας μεγάλου όγκου δεδομένων, προκειμένου να ερμηνεύουν τα επιχειρησιακά δεδομένα, να κατανοούν τις αναλύσεις ενεργειακής απόδοσης και να χρησιμοποιούν αποτελεσματικά τα εργαλεία βελτιστοποίησης του ταξιδιού. Επίσης θα ήταν χρήσιμο να εξοικειωθούν με τα συστήματα υποστήριξης λήψης αποφάσεων που βασίζονται στην τεχνητή νοημοσύνη και να αντιληφθούν τόσο τις δυνατότητες όσο και τα όρια της αυτοματοποίησης. Οι μελλοντικοί αξιωματικοί ΕΝ οφείλουν να μετατραπούν σε επαγγελματίες με ψηφιακή αυτοπεποίθηση και όχι σε απλούς χειριστές εξοπλισμού.

Κεντρικό πυλώνα της ναυτικής εκπαίδευσης θα πρέπει να αποτελεί επίσης η βιωσιμότητα. Καθώς η αποανθρακοποίηση αναδιαμορφώνει τη ναυτιλία, οι αξιωματικοί χρειάζονται γνώσεις που υπερβαίνουν τους βασικούς κανονισμούς και τα πλαίσια συμμόρφωσης. Η εκπαίδευση καλό θα ήταν να κινείται γύρω από τα εναλλακτικά καύσιμα και τις επιπτώσεις τους στην ασφάλεια και στη λειτουργία, την υποβολή εκθέσεων εκπομπών, τις στρατηγικές βελτίωσης της αποδοτικότητας, τα μέτρα εξοικονόμησης ενέργειας, το weather routing για τη βελτιστοποίηση της κατανάλωσης καυσίμων, καθώς και τη διαχείριση περιβαλλοντικών κινδύνων, ώστε να δίνεται η δυνατότητα στους ναυτικούς να βελτιώνουν ουσιαστικά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Επιπροσθέτως, είναι κρίσιμης σημασίας να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στον ανθρώπινο παράγοντα, στην ηγεσία και στην ανθεκτικότητα. Ένας σημαντικός αριθμός ναυτικών ατυχημάτων συνδέονται με ανθρώπινο λάθος, κόπωση και προβλήματα επικοινωνίας. Η τεχνική



Η 39η Ημερίδα «Επιλέγω Ναυτιλία» διοργανώθηκε από την Isalos.net στο Ίδρυμα Ευγενίδου το Σάββατο 21 Μαρτίου 2026.

Credit: Βαλάντης Κορδατσάκης

επάρκεια από μόνη της δεν αρκεί. Τα εκπαιδευτικά προγράμματα θα πρέπει να εστιάσουν στη διαχείριση των ιδιαιτεροτήτων της γέφυρας και του μηχανοστασίου, μέσω ρεαλιστικών ασκήσεων προσομοίωσης, στον πυρήνα των οποίων βρίσκεται η ομαδική εργασία και η λήψη αποφάσεων υπό πίεση. Η εκπαίδευση στην ηγεσία σε συνθήκες πίεσης θα πρέπει να προετοιμάζει τους αξιωματικούς ώστε να ανταποκρίνονται αποτελεσματικά σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Ακόμη, η ικανότητα διαπολιτισμικής επικοινωνίας και επίλυσης συγκρούσεων είναι αναγκαία, παράλληλα με στρατηγικές ανθεκτικότητας που προετοιμάζουν τους ναυτικούς για παρατεταμένες περιόδους στη θάλασσα.

Στο σημείο αυτό αξίζει να τονιστεί ότι η παγκόσμια ναυτιλία λειτουργεί σήμερα και θα συνεχίσει να λειτουργεί κατά διαστήματα στο μέλλον σε ένα περιβάλλον αυξανόμενης γεωπολιτικής αβεβαιότητας, με περιφερειακές συγκρούσεις, υβριδικές απειλές και εξελιγμένες εχθρικές ενέργειες να επηρεάζουν άμεσα την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Το αναδυόμενο περιβάλλον καθιστά αναγκαία την αναπροσαρμογή της ναυτικής εκπαίδευσης, ώστε οι σπουδαστές να διαθέτουν όχι μόνο τεχνικές και κανονιστικές γνώσεις, αλλά και την ικανότητα να προλαμβάνουν και να διαχειρίζονται πολύπλοκες καταστάσεις ασφάλειας.

Επομένως, η προσαρμογή στη νέα γεωπολιτική πραγματικότητα και η ετοιμότητα για πλόες και επιχειρήσεις σε περιοχές υψηλού κινδύνου καθίστανται επίσης ζωτικής σημασίας. Οι αξιωματικοί οφείλουν να κατανοούν τη στρατηγική σημασία περιοχών όπως τα Στενά του Ορμούζ, η Ερυθρά Θάλασσα και η Μαύρη Θάλασσα, αλλά και τους αυξημένους κινδύνους, συμπεριλαμβανομένων των επιθέσεων σε πλοία, της χρήσης μη επανδρωμένων αεροσκαφών (UAV) και των παρεμβολών στα δορυφορικά σήματα, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο οι συγκρούσεις και οι κυρώσεις επηρεάζουν τα δρομολόγια και την ασφάλεια του πληρώματος. Η εκπαίδευση είναι αναγκαίο να περιλαμβάνει την εκτίμηση κινδύνων και τον ασφαλή σχεδιασμό του ταξιδιού. Επιπλέον, καθώς η ψηφιοποίηση εντείνεται στα πλοία, η επαγρύπνηση σε θέματα κυβερνοασφάλειας είναι θεμελιώδης. Η γνώση των τρωτών σημείων, όπως η παραποίηση σήματος GPS και τα κακόβουλα λογισμικά, ενισχύει την επιχειρησιακή ανθεκτικότητα. Σε αυτό το πλαίσιο, η εισαγωγή ενός ξεχωριστού μαθήματος στο πρόγραμμα ναυτικών σπουδών, το οποίο θα περιλαμβάνει όλα αυτά τα ζητήματα, καθίσταται απαραίτητη.

Τέλος, οι μέθοδοι διδασκαλίας πρέπει να εξελίσσονται παράλληλα με το περιεχόμενο των σπουδών. Η ευρύτερη χρήση προσομοιωτών υψηλής πιστότητας, αξιολογήσεων βάσει σεναρίων και μοντέλων συνδυασμένης μάθησης θα συνέδεε καλύτερα τη θεωρία με την επιχειρησιακή πραγματικότητα. Έτσι, θα μπορούν να προετοιμάσουν καλύτερα τους αποφοίτους των ναυτικών σχολών για το ταχέως μεταβαλλόμενο μέλλον της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Carras (Hellas) S.A.



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

Οι μελλοντικοί αξιωματικοί ΕΝ οφείλουν να μετατραπούν σε επαγγελματίες με ψηφιακή αυτοπεποίθηση και όχι σε απλούς χειριστές εξοπλισμού.

Ποιες θεσμικές παρεμβάσεις θεωρείτε απαραίτητες για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης στη χώρα μας;

Κατά την άποψή μου, απαιτείται μια σημαντική θεσμική παρέμβαση προκειμένου να διασφαλιστεί η αντικειμενική πιστοποίηση κάθε πτυχίου που απονέμεται από Ναυτική Σχολή. Η απόκτηση του διπλώματος Πλοιάρχου ή Μηχανικού οποιασδήποτε τάξης θα πραγματοποιείται μόνο μετά από πιστοποίηση από ανεξάρτητο όργανο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στο οποίο θα συμμετέχουν εκπρόσωποι της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης, μέλη του διδακτικού προσωπικού των σχολών και εκπρόσωποι του ναυτιλιακού κλάδου. Η πιστοποίηση θα γίνεται μετά από επιτυχή συμμετοχή σε εξετάσεις, με θέματα που θα κληρώνονται από μια μεγάλη δεξαμενή θεμάτων.

Παράλληλα, απαιτείται περαιτέρω θεσμική παρέμβαση για την προσέλκυση διδακτικού προσωπικού υψηλού επιπέδου, είτε ενεργών ναυτικών είτε επαγγελματιών με επαρκή πρόσφατη εμπειρία στη θάλασσα, προκειμένου να καλυφθούν όλες οι απαραίτητες μόνιμες θέσεις διδακτικού προσωπικού. Βασική προϋπόθεση αποτελεί η υιοθέτηση «μη συμβατικών» κινήτρων για την αντιμετώπιση των σημαντικά χαμηλότερων απολαβών των ναυτοδιδασκάλων σε σύγκριση με αυτές που προσφέρει η ναυτιλιακή αγορά. Παραδείγματα τέτοιων κινήτρων περιλαμβάνουν τη δυνατότητα αμειβόμενης απασχόλησης εκτός των τακτικών καθηκόντων κατά τη θερινή περίοδο, εκκίνηση προαγωγής σε υψηλότερες ακαδημαϊκές βαθμίδες μετά την ικανοποίηση των απαιτούμενων προσόντων, τη δυνατότητα διεξαγωγής χρηματοδοτούμενων προγραμμάτων εφαρμοσμένης έρευνας εντός των ΑΕΝ, καθώς και την παροχή ευνοϊκών όρων κοινωνικής ασφάλισης για το διδακτικό προσωπικό στο πλαίσιο του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου.

Ο εκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης εξαρτάται επίσης από την ύπαρξη επικαιροποιημένων προγραμμάτων σπουδών. Προτείνεται η αξιολόγηση της δομής των προγραμμάτων σπουδών κάθε τρία χρόνια, όσον αφορά την ανάγκη διατήρησης του συνόλου των μαθημάτων ή την εισαγωγή νέων, και κάθε δύο χρόνια όσον αφορά την ανάγκη επικαιροποίησης του περιεχομένου των μαθημάτων. Μια κρίσιμη επιπρόσθετη προϋπόθεση για τον εκσυγχρονισμό της ναυτικής εκπαίδευσης είναι η μετάβαση σε αναβαθμισμένο ψηφιακό εκπαιδευτικό υλικό, αρχικά μέσω της δημιουργίας συμπληρωματικών ψηφιακών εργαλείων για κάθε μάθημα και με στόχο τελικά την υιοθέτηση διαδραστικών ψηφιακών πόρων μάθησης.

Τέλος, προτείνεται μια επιπλέον θεσμική παρέμβαση, η οποία αναμένεται να έχει σημαντικό αντίκτυπο στην αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, ακόμα και αν αυτό δεν είναι άμεσα εμφανές. Η Πολιτεία καλείται να θεσπίσει συγκεκριμένα κριτήρια που πρέπει να πληρούνται για την ίδρυση νέων σχολών ναυτικής εκπαίδευσης.

Ενδεικτικά, αυτά μπορεί να περιλαμβάνουν τεκμηριωμένα στοιχεία για επαρκή αριθμό ενδιαφερόμενων φοιτητών, διασφάλιση επαρκούς στελέχωσης και παροχή της απαιτούμενης κτιριακής και εργαστηριακής υποδομής. Για τις υφιστάμενες σχολές που δεν πληρούν αυτά τα κριτήρια, προτείνεται να οριστεί μεταβατική περίοδος τριών έως πέντε ετών, μετά την οποία θα μπορούν να συνεχίσουν να λειτουργούν, υπό την προϋπόθεση ότι εντός του εν λόγω χρονικού πλαισίου θα τα ικανοποιήσουν.

* Οι παραπάνω απόψεις του Καθ. Ιωάννη Γκόλια διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια του 9ου Slide2Open Shipping Finance 2026 Conference, το οποίο έλαβε χώρα στην Αθήνα την Τετάρτη 4 Μαρτίου.

MARINE·INDUSTRY·ENERGY

TRAINING CENTER

COURSES

PNEUMATICS · HYDRAULICS

AUTOMATION · ELECTRICAL





- Practical Marine Engineering Focus
- Experienced Technical Instructors
- Training Based On Real Equipment & Systems

Contact us

On-site Tailored Training

+30 210 46 15 831

training@cmagreece.com

20, Fokionos str., Piraeus
Greece, 185 45

cmagreece.com



Η ναυτική εκπαίδευση δεν μπορεί να ακολουθεί με καθυστέρηση τις εξελίξεις, οφείλει να τις προβλέπει

Η δημόσια ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα βρίσκεται σε ένα κρίσιμο σημείο καμπής, καθώς καλείται να ανταποκριθεί στις αυξανόμενες τεχνολογικές απαιτήσεις της σύγχρονης ναυτιλίας και στις ανάγκες μιας παγκόσμιας βιομηχανίας που μεταβάλλεται διαρκώς.
Στη συνέντευξη που ακολουθεί, ο καπτ. Παναγιώτης Γιγής αναλύει τις βασικές προκλήσεις και προτεραιότητες για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, από την ανάγκη προσέλκυσης έμπειρων ναυτοδιδασκάλων μέχρι τον εκσυγχρονισμό των υποδομών των ΑΕΝ. Παράλληλα, θίγει ζητήματα που αφορούν την επαγγελματική πορεία των νέων ναυτικών, τη συμμετοχή των γυναικών στη ναυτιλία, αλλά και τις συνθήκες εργασίας των πληρωμάτων, ιδιαίτερα στην επιβατηγό ναυτιλία και στα ελληνικά λιμάνια.

Συνέντευξη του καπτ. Παναγιώτη Γιγή,
Προέδρου της ΠΕΠΕΝ,
στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Ποιες ανορθογραφίες εντοπίζετε στο σύστημα της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης; Ποιοι τομείς χρήζουν αναβάθμισης/ενίσχυσης; Υπάρχουν παραδείγματα συστημάτων ναυτικής εκπαίδευσης άλλων χωρών που θα μπορούσαν να αποτελέσουν πρότυπο για τη βελτίωση του δικού μας μοντέλου;

Η δημόσια ναυτική εκπαίδευση στη χώρα μας διαθέτει ισχυρή παράδοση. Ωστόσο, παρουσιάζει διαχρονικές αδυναμίες, που δεν μπορούμε πλέον να αγνοούμε.
Υπάρχει σημαντική υστέρηση σε υποδομές και εξοπλισμό. Πολλές Ακαδημίες λειτουργούν με πεπαλαιωμένα εργαστήρια και προσομοιωτές που δεν αντανακλούν την τεχνολογική πραγματικότητα των σύγχρονων πλοίων.
Επιπρόσθετα, παρατηρείται καθυστέρηση στην ανανέωση των προγραμμάτων σπουδών, ενώ και το θεσμικό πλαίσιο παραμένει συχνά άκαμπτο, γεγονός που δυσκολεύει την ταχεία προσαρμογή στις απαιτήσεις της διεθνούς ναυτιλίας.
Υπάρχουν σαφώς πρότυπα που μπορούμε να μελετήσουμε. Χώρες με ισχυρή ναυτική παράδοση, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, έχουν επενδύσει σε διασύνδεση της εκπαίδευσης με τη ναυτιλιακή βιομηχανία, σε σύγχρονους προσομοιωτές και σε ευέλικτα προγράμματα σπουδών που επικαιροποιούνται διαρκώς.
Η εξωστρέφεια και η στενή συνεργασία κράτους-αγοράς είναι στοιχεία που αξίζει να υιοθετήσουμε.

Η ελληνική ναυτιλία δεν έχει την πολυτέλεια να μην αξιοποιεί το σύνολο του ανθρώπινου δυναμικού της.

Μία από τις προτάσεις της ΠΕΠΕΝ για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης είναι η παροχή περαιτέρω κινήτρων για την προσέλκυση ναυτοδιδασκάλων στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού. Ποια, κατά τη γνώμη σας, κίνητρα θα ήταν αρκετά δελεαστικά για να προσελκύσουν το ενδιαφέρον εν ενεργεία αξιωματικών ΕΝ στη ναυτική εκπαίδευση, δεδομένου ότι οι απολαβές ενός έμπειρου αξιωματικού στην αγορά είναι σημαντικά υψηλότερες;

Είναι γεγονός ότι οι απολαβές ενός εν ενεργεία πλοιάρχου ή μηχανικού στην αγορά συχνά υπερβαίνουν σημαντικά τις αποδοχές ενός ναυτοδιδασκάλου. Επομένως, αν θέλουμε έμπειρα στελέχη στις αίθουσες διδασκαλίας, οφείλουμε να δημιουργήσουμε πραγματικά ανταγωνιστικά κίνητρα.

Απαιτείται αναβάθμιση του μισθολογικού καθεστώτος και εξορθολογισμός των διαδικασιών πρόσληψης. Παράλληλα, πρέπει να θεσπιστούν φορολογικά κίνητρα ή ειδικά επιδόματα διδακτικής εμπειρίας.

Σημαντικό είναι, επίσης, να διαμορφωθεί ένα ελκυστικό επαγγελματικό πλαίσιο, με δυνατότητα μερικής απασχόλησης για εν ενεργεία αξιωματικούς, συμμετοχή σε ερευνητικά προγράμματα, σύνδεση με ευρωπαϊκά εκπαιδευτικά δίκτυα και ακαδημαϊκή εξέλιξη. Η διδασκαλία δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται ως «δεύτερη επιλογή», αλλά ως θέση κύρους και ευθύνης για τη διαμόρφωση της επόμενης γενιάς ναυτικών.

Στις ετήσιες έρευνες της Isalos.net, οι πρωτοετείς σπουδαστές/στριες των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού αναδεικνύουν ως σημαντικότερη πρόκληση την ανάγκη εκσυγχρονισμού του εκπαιδευτικού υλικού. Ποιες συγκεκριμένες παρεμβάσεις θεωρείτε απαραίτητες ώστε το περιεχόμενο των σπουδών να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις της εκπαιδευτικής διαδικασίας;

Όπως πολύ σωστά επισημαίνετε, οι ίδιοι οι σπουδαστές αναδεικνύουν την ανάγκη εκσυγχρονισμού – και έχουν δίκιο. Τα σύγχρονα πλοία λειτουργούν με αυτοματισμούς, προηγμένα συστήματα πλοήγησης, διαχείριση δεδομένων και αυξημένες περιβαλλοντικές απαιτήσεις.

Χρειάζεται:

- Επένδυση σε νέας γενιάς προσομοιωτές γέφυρας και μηχανοστασίου.
- Ενσωμάτωση μαθημάτων που αφορούν ψηφιακά συστήματα, κυβερνοασφάλεια και διαχείριση εναλλακτικών καυσίμων (LNG, methanol κ.ά.).
- Συνεχής επιμόρφωση των εκπαιδευτών.
- Ψηφιοποίηση του εκπαιδευτικού υλικού και πρόσβαση σε σύγχρονες ηλεκτρονικές πλατφόρμες μάθησης.

Η ναυτική εκπαίδευση δεν μπορεί να ακολουθεί με καθυστέρηση τις εξελίξεις, οφείλει να τις προβλέπει.

Παρά τη σταθερότητα που καταγράφουν οι ετήσιες έρευνες της Isalos.net στον αριθμό των πρωτοετών σπουδαστριών που εισέρχονται στις ΑΕΝ, το ποσοστό αυτών που φτάνουν τελικά στον βαθμό του πλοιάρχου Α΄ παραμένει μικρό. Πού αποδίδετε αυτό το φαινόμενο;

Η αύξηση των εισακτέων γυναικών στις ΑΕΝ είναι θετικό και ενθαρρυντικό στοιχείο. Ωστόσο, η διαδρομή μέχρι τον βαθμό του πλοιάρχου Α΄ είναι απαιτητική και πολυετής.

Το φαινόμενο της μειωμένης παρουσίας σε ανώτερους βαθμούς συνδέεται με πολλαπλούς παράγοντες: τις αντικειμενικές δυσκολίες της ζωής εν πλω, τη μακρά απουσία από την οικογενειακή ζωή, αλλά και στερεότυπα που, αν και έχουν περιοριστεί, δεν έχουν εξαλειφθεί πλήρως.

Ως εκ τούτου, απαιτείται θεσμική μέριμνα για ίσες ευκαιρίες ανέλιξης, αυστηρή εφαρμογή πολιτικών κατά των διακρίσεων και δημιουργία υποστηρικτικού πλαισίου για τη συμφιλίωση επαγγελματικής και προσωπικής ζωής. Η ελληνική ναυτιλία δεν έχει την πολυτέλεια να μην αξιοποιεί το σύνολο του ανθρώπινου δυναμικού της.

Andriaki Shipping Co. Ltd.

Since 1953



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

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

EFKRANTI AWARDS 2019 CONTRIBUTION TO MARITIME EDUCATION

9, Fragoklissias str, 151 25 Maroussi, Greece

Tel: 2106152300

www.andriaki.gr



Οι Έλληνες ναυτικοί της επιβατηγού ναυτιλίας συχνά έρχονται αντιμέτωποι με θέματα ασφάλειας που προκύπτουν, μεταξύ άλλων, και από τις δύσκολες συνθήκες που επικρατούν στα λιμάνια της χώρας, με αποτέλεσμα να στοχοποιούνται. Ποιες θεσμικές ή επιχειρησιακές παρεμβάσεις απαιτούνται ώστε να διασφαλιστεί δίκαιη απόδοση ευθυνών και ουσιαστική ενίσχυση της ασφάλειας;

Οι πλοίαρχοι και τα πληρώματα της επιβατηγού ναυτιλίας λειτουργούν συχνά υπό συνθήκες πίεσης, ιδιαίτερα σε λιμένες με περιορισμένες υποδομές ή σε περιόδους αυξημένης κίνησης. Πολλές από τις λιμενικές υποδομές έχουν παραμείνει στη δεκαετία του ’80, τότε που τα πλοία είχαν μέγιστο μήκος 120 μέτρα.

Με την αλματώδη αύξηση του τουρισμού και τη μεταφορά εκατομμυρίων επιβατών και οχημάτων, καθώς και την κατασκευή μεγαλύτερων σε μήκος πλοίων, μαζί με τις αφίξεις/αναχωρήσεις που προσεγγίζουν τα λιμάνια σε πολύ κοντινή ή την ίδια ώρα, δημιουργούνται καθυστερήσεις και μοιραία συνωστισμός, εντός και εκτός των λιμανιών, και μεγάλη πίεση σε όλους τους εμπλεκόμενους, μα πάνω απ’ όλα στους πλοιάρχους και στα πληρώματα των πλοίων, που καλούνται να διαχειριστούν ελλείψεις οι οποίες δεν είναι της αρμοδιότητάς τους. Φυσικά, όλα αυτά είναι και εις βάρος της ασφάλειας πληρωμάτων και επιβατών.

Απαιτείται ουσιαστική αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών και καλύτερος συντονισμός μεταξύ λιμενικών αρχών, πλοιοκτητών και πληρωμάτων. Επίσης, η διερεύνηση περιστατικών πρέπει να γίνεται με αντικειμενικότητα και τεχνική επάρκεια, χωρίς πρόχειρη στοχοποίηση του πλοιάρχου.

Η ανάγκη αυτή δεν είναι θεωρητική. Με πρωτοβουλία της Διοίκησης της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού και τη στήριξη του Γενικού Γραμματέα της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας, αναδείχθηκε θεσμικά το απαράδεκτο φαινόμενο των πολλαπλών συλλήψεων πλοιάρχων ακτοπλοΐας κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, ακόμα και για ζητήματα εκτός της πραγματικής τους ευθύνης.

Κατόπιν συναντήσεων με την πολιτική και φυσική ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και με αρμόδιους εισαγγελικούς λειτουργούς, το ζήτημα αξιολογήθηκε θετικά και σε ανώτατο επίπεδο από την Εισαγγελία του Αρείου Πάγου. Το αποτέλεσμα ήταν η έκδοση της υπ’ αριθ. 4/4-3-2025 εγκυκλίου της αρμόδιας αντιεισαγγελέα, με την οποία αποσαφηνίζονται τα όρια εφαρμογής της αυτόφωρης διαδικασίας για τους πλοιάρχους της ακτοπλοΐας, διασφαλίζοντας δικαιότερη και αναλογικότερη αντιμετώπιση.

Η ασφάλεια είναι συλλογική ευθύνη. Χρειάζεται θεσμικό πλαίσιο που να διασφαλίζει δίκαιη απόδοση ευθυνών, ενίσχυση της εκπαίδευσης σε θέματα διαχείρισης κρίσεων και ουσιαστική υποστήριξη των ναυτικών που καλούνται να λάβουν κρίσιμες αποφάσεις σε πραγματικό χρόνο.

Η ελληνική ναυτιλία παραμένει παγκόσμια δύναμη. Αν θέλουμε να διατηρήσουμε αυτό το πλεονέκτημα, οφείλουμε να επενδύσουμε σοβαρά και στρατηγικά στη ναυτική εκπαίδευση και στην έμπρακτη στήριξη των ανθρώπων της θάλασσας.

LATSCO
SHIPPING LIMITED



created by freshdesign.gr

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

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

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

shipping@latsco.com

Σταθερή η προσήλωση της χώρας μας στην προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών

Η συμπλήρωση είκοσι ετών από την υιοθέτηση της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας του 2006 (Maritime Labour Convention – MLC, 2006) ή της «χάρτας δικαιωμάτων των ναυτικών», όπως συχνά αποκαλείται, συνιστά σημείο αναφοράς για τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.



του Πλοιάρχου ΛΣ Αντωνίου Δουμάνη,
Διευθυντή Ναυτικής Εργασίας,
ΥΝΑΝΠ

Για την Ελλάδα, ως μία από τις σπουδαιότερες ναυτιλιακές δυνάμεις, με τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο παγκοσμίως και αξιοσημείωτο αριθμό ναυτεργατικού δυναμικού, η συγκεκριμένη επέτειος χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερη σημασία. Ειδικότερα, συνδέεται άμεσα με τη σταθερή προσήλωση της χώρας στην προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών και στην προώθηση αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Η Σύμβαση MLC, 2006, ως ο τέταρτος πυλώνας του διεθνούς ρυθμιστικού καθεστώτος της ναυτιλίας, κωδικοποίησε και εκσυγχρόνισε ένα ευρύ φάσμα διεθνών προτύπων, προσφέροντας με αυτόν τον τρόπο ένα ενοποιημένο πλαίσιο των δικαιωμάτων των ναυτικών καθώς και των υποχρεώσεων των πλοιοκτητών και των κρατών. Μέσω ενός ολοκληρωμένου συστήματος κανόνων και μηχανισμών εποπτείας, η σύμβαση συνέβαλε στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών, ενώ ταυτόχρονα προώθησε τη διαφάνεια και τη δημιουργία δίκαιων συνθηκών ανταγωνισμού στην παγκόσμια ναυτιλία. Είναι κοινά αποδεκτό ότι η MLC, με τη ρήτρα της μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης, δικαίωσε όσους υποστηρίζουν ότι το κανονιστικό πλαίσιο της ναυτιλίας πρέπει να διαμορφώνεται αποκλειστικά εντός των εξειδικευμένων διεθνών οργανισμών (IMO, ILO) και να εφαρμόζεται ομοιόμορφα χωρίς διακρίσεις, είτε αυτές αφορούν τη σημαία του πλοίου είτε την εθνικότητα του πληρώματος και την περιοχή δραστηριοποίησης.

Η Ελλάδα συγκαταλέγεται μεταξύ των πρώτων κρατών που υποστήριξαν ενεργά τη σύμβαση, διασφαλίζοντας την έγκαιρη ενσωμάτωσή της στο εθνικό νομικό πλαίσιο. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έχει θεσπίσει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο εφαρμογής της MLC, το οποίο καλύπτει τόσο τις αρμοδιότητες του κράτους σημαίας όσο και εκείνες του κράτους λιμένα. Παράλληλα, έχει προωθήσει μια σειρά εθνικών νόμων και κανονισμών (π.χ. ΚΙΝΔ, ΚΔΝΔ), που λειτουργούν συμπληρωματικά και ενισχυτικά των διατάξεων της Σύμβασης, στην κατεύθυνση της περαιτέρω προστασίας των δικαιωμάτων των εργαζομένων στα πλοία.

Ο τριμερής (Tripartite) χαρακτήρας της σύμβασης και η συναινετική κουλτούρα των διαπραγματεύσεων στο πλαίσιο του ILO αποτελούν παράλληλα το κεντρικό

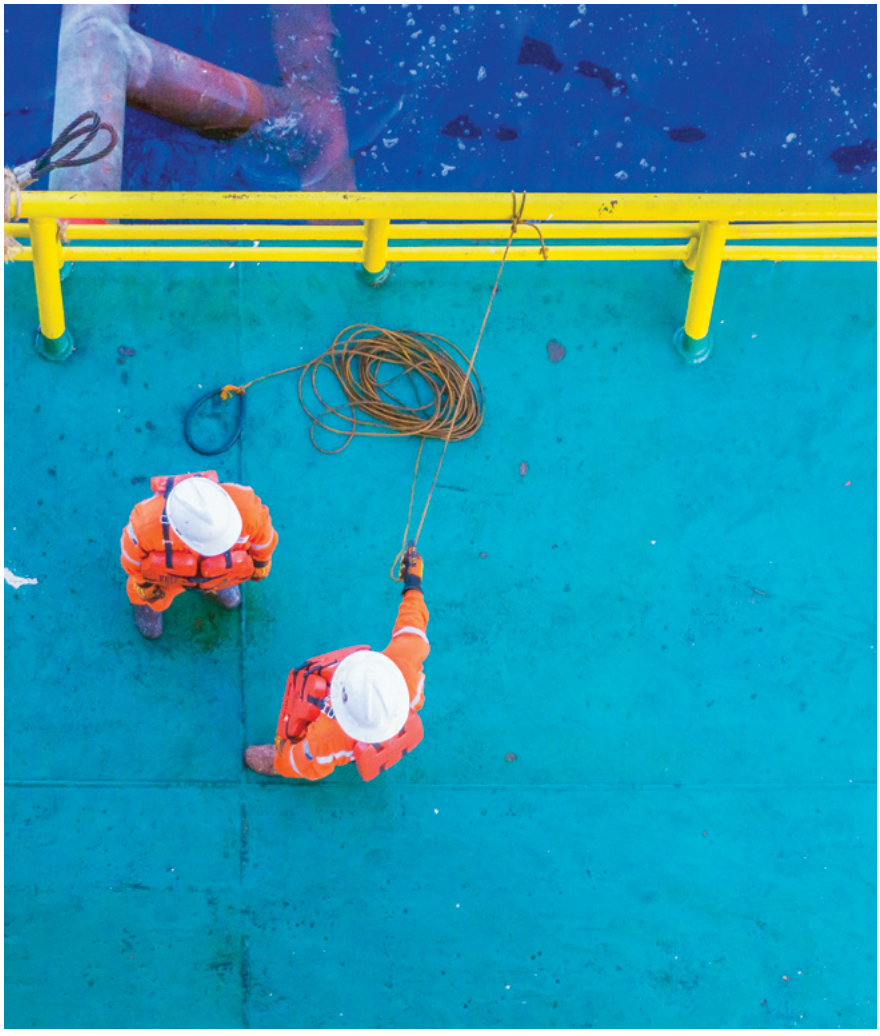
στοιχείο της ελληνικής προσέγγισης, που είναι η ενίσχυση του κοινωνικού διαλόγου μεταξύ των θεσμικών φορέων των ναυτικών και των πλοιοκτητών. Μέσα από θεσμοθετημένες διαδικασίες διαβούλευσης, ελέγχου συμμόρφωσης, επιβολής κυρώσεων και αποκατάστασης αντικανονικοτήτων, επιδιώκεται η διαμόρφωση λύσεων που ανταποκρίνονται τόσο στην προστασία των εργασιακών δικαιωμάτων των ναυτικών όσο και στις ανάγκες της ναυτιλίας.

Σε διεθνές επίπεδο, η Ελλάδα, με την ενεργή και συστηματική συμμετοχή της στις δραστηριότητες της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και των αρμόδιων διεθνών ναυτιλιακών θεσμών, συμβάλλει ουσιαστικά στη διαμόρφωση τροποποιήσεων της MLC. Η χώρα μας διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στις διαβουλεύσεις που αφορούσαν τον χαρακτηρισμό των ναυτικών ως «ουσιωδών εργαζομένων» (key workers), τόσο στο πλαίσιο των οργανισμών του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών όσο και στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η διεθνής αποδοχή της Ελλάδας για τη δυναμική της παρουσία και τη θετική της συνεισφορά στην προαγωγή των εργασιακών δικαιωμάτων των ναυτικών αντικατοπτρίζεται στην ανάληψη σημαντικών θέσεων από Έλληνες εκπροσώπους της Ναυτιλιακής Διοίκησης, των κοινωνικών εταίρων και της ακαδημαϊκής κοινότητας στα θεσμοθετημένα όργανα υλοποίησης της σύμβασης, με πιο αξιοσημείωτη την επιλογή της Καθηγήτριας Λίας Αθανασίου ως επικεφαλής της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων για τον έλεγχο ορθής εφαρμογής της σύμβασης από τα κράτη-μέλη.

Παράλληλα, η ελληνική διοίκηση, κρίνοντας ότι η διατήρηση υψηλού επίπεδου εργασιακών συνθηκών των ναυτικών συνδέεται άρρηκτα με την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές, έχει ενισχύσει σημαντικά τους ελεγκτικούς μηχανισμούς για την εφαρμογή της MLC και του συνόλου της ναυτεργατικής νομοθεσίας τόσο με την ιδιότητα του κράτους σημαίας όσο και με αυτήν του κράτους λιμένα. Τα τελευταία χρόνια καταγράφεται σταθερή αύξηση των στοχευμένων ελέγχων και επιθεωρήσεων που διενεργούν οι αρμόδιες λιμενικές αρχές και αφορούν μεταξύ άλλων σε συνθήκες ενδιαίτησης, συμβάσεις ναυτολόγησης, ώρες ανάπαυσης και εργασίας, περιστατικά βίας και εκφοβισμού, καθώς και στους μηχανισμούς υποβολής παραπόνων.

Η 20ή επέτειος της MLC, 2006 συνιστά αφετηρία για τον στρατηγικό σχεδιασμό της επόμενης ημέρας, παράλληλα με την αποτίμηση του έργου που έχει επιτελεστεί έως σήμερα. Η Ελλάδα συνεχίζει να ασκεί πρωταγωνιστικό ρόλο στη διεθνή ναυτιλία, προωθώντας, στο πλαίσιο των αρμόδιων οργανισμών, πολιτικές που ενισχύουν τον ανθρώπινο παράγοντα, εδραιώνουν τον κοινωνικό διάλογο και συμβάλλουν στην αποτελεσματική υιοθέτηση των διεθνών προτύπων.

Υπό τις οδηγίες του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, καθώς και της στρατιωτικής ιεραρχίας του Λιμενικού Σώματος, το έτος 2025 πραγματοποιήθηκαν 670 έλεγχοι σε ακτοπλοϊκά πλοία από τις λιμενικές αρχές, αριθμός που συνιστά νέο εθνικό ρεκόρ. Τα διαθέσιμα δεδομένα αποτυπώνουν υψηλά επίπεδα συμμόρφωσης, γεγονός που υποδηλώνει την υπευθυνότητα της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, σε συνδυασμό με την αποτελεσματικότητα των εφαρμοζόμενων ελεγκτικών μεθόδων. Σε περιπτώσεις εντοπισμού παραβάσεων, επιβάλλονται αυστηρές κυρώσεις και λαμβάνονται μέτρα αποκατάστασης, τεκμηριώνοντας τη δέσμευση της πολιτείας για πλήρη τήρηση των δικαιωμάτων των ναυτικών χωρίς καμία ανοχή σε αντίθετες πρακτικές.





Η Σύμβαση MLC, 2006, ως ο τέταρτος πυλώνας του διεθνούς ρυθμιστικού καθεστώτος της ναυτιλίας, κωδικοποίησε και εκσυγχρόνισε ένα ευρύ φάσμα διεθνών προτύπων, προσφέροντας με αυτόν τον τρόπο ένα ενοποιημένο πλαίσιο των δικαιωμάτων των ναυτικών καθώς και των υποχρεώσεων των πλοιοκτητών και των κρατών.

Ιδιαίτερη πρόκληση εξακολουθεί να αποτελεί το φαινόμενο της εγκατάλειψης ναυτικών, το οποίο, παρά τις σημαντικές θεσμικές εξελίξεις, δεν έχει εξαλειφθεί. Αντίθετα, σύμφωνα με τα στοιχεία της Κοινής Βάσης IMO/ILO, το 2025 συνολικά 6.223 ναυτικοί εγκαταλείφθηκαν σε 410 πλοία ανά τον κόσμο, καταγράφοντας νέο ιστορικό ρεκόρ. Επιπρόσθετα, τα ζητήματα της δίκαιης μεταχείρισης και της καταπολέμησης του εκφοβισμού (bullying) και της παρενόχλησης αποτελούν πλέον κεντρικές προτεραιότητες για την παγκόσμια ναυτιλία, καθώς επιδρούν αρνητικά στην ψυχική υγεία και στην ασφάλεια των πληρωμάτων, δυσχεραίνοντας την προσπάθεια προσέλκυσης νέων ανδρών και γυναικών στο ναυτικό επάγγελμα.

Η πανδημία ανέδειξε πεδία που δεν καλύπτονταν από τις διατάξεις της σύμβασης, με συνέπεια την αδυναμία της διεθνούς κοινότητας να αντιμετωπίσει εγκαίρως την κρίση. Οι ναυτικοί, ενώ κλήθηκαν να διατηρήσουν ενεργή την παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα, στερήθηκαν θεμελιωδών δικαιωμάτων τους, όπως η παρατεταμένη παραμονή στα πλοία πέραν του επιτρεπτού ορίου, η άρνηση του δικαιώματος του «shore leave» και ο αναγκαστικός αποκλεισμός από την αγορά εργασίας. Η συμβολή τους αναγνωρίστηκε έστω και καθυστερημένα, με τον χαρακτηρισμό τους ως «key workers», για πρώτη φορά σε διεθνές κανονιστικό όργανο, κατά την πιο πρόσφατη τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης MLC στην 5η Σύνοδο της Ειδικής Τριμερούς Επιτροπής του ILO (Γενεύη, Απρίλιος 2025).

Η 20ή επέτειος της MLC, 2006 συνιστά αφετηρία για τον στρατηγικό σχεδιασμό της επόμενης ημέρας, παράλληλα με την αποτίμηση του έργου που έχει επιτελεστεί έως σήμερα. Η Ελλάδα συνεχίζει να ασκεί πρωταγωνιστικό ρόλο στη διεθνή ναυτιλία, προωθώντας, στο πλαίσιο των αρμόδιων οργανισμών, πολιτικές που ενισχύουν τον ανθρώπινο παράγοντα, εδραιώνουν τον κοινωνικό διάλογο και συμβάλλουν στην αποτελεσματική υιοθέτηση των διεθνών προτύπων.

Η επένδυση στο ανθρώπινο δυναμικό της ναυτιλίας αποτελεί όχι μόνο ηθική και νομική υποχρέωση, αλλά και στρατηγική επιλογή, που ενισχύει τη βιωσιμότητα, την ανταγωνιστικότητα και την ανθεκτικότητα της ελληνικής και παγκόσμιας ναυτιλίας. Το Λιμενικό Σώμα παραμένει σταθερά δεσμευμένο στη συνεχή παροχή υποστήριξης προς κάθε Έλληνα και Ελληνίδα ναυτικό, προσφέροντας αδιάλειπτη συνδρομή ανά την υφήλιο.

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

Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006-2026
Μια αξιολογική αποτίμηση

Η διεθνής κοινότητα έχει κάθε λόγο να εορτάζει τη συμπλήρωση είκοσι ετών από την υιοθέτηση της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (MLC) το 2006.



της Λίας Ι. Αθανασίου,
Καθηγήτριας Νομικής Σχολής Αθηνών,
Μέλους CEACR – ILO

Αν σκεφτεί κανείς την τρέχουσα αμφισβήτηση του ειρηνοποιού ρόλου του διεθνούς δικαίου, μόνο με ικανοποίηση μπορεί να παρατηρήσει ότι η MLC (σε ισχύ από το 2013) αριθμεί σήμερα 112 συμβαλλόμενα κράτη –μεταξύ των οποίων και η χώρα μας–, αποτελεί τη δέκατη πέμπτη κατά σειρά πιο κυρωμένη διεθνή σύμβαση της ΔΟΕ και καλύπτει περίπου το 97% της παγκόσμιας ναυτιλιακής χωρητικότητας, γεγονός που καταδεικνύει το ειδικό της βάρος για τη ναυτεργασία και τη διεθνή ναυτιλία εν γένει. Άλλωστε, η απήχησή της είναι στην πραγματικότητα πολύ μεγαλύτερη, αν λάβει κανείς υπόψη τη ρήτρα αποφυγής ευνοϊκότερης μεταχείρισης των πλοίων μη συμβαλλόμενου κράτους, σύμφωνα με την οποία κάθε πλοίο που καταπλέει σε λιμένα συμβαλλόμενου κράτους οφείλει να συμμορφώνεται με την MLC, ακόμα και αν το κράτος σημαίας δεν είναι συμβαλλόμενο σε αυτήν.

Η σημασία της MLC αναδεικνύεται πολλαπλώς. Πρώτον, συστηματοποιεί και ενοποιεί 37 προγενέστερες ΔΣ και 31 Συστάσεις. Δεύτερον, καλύπτει το σύνολο των πτυχών της ναυτεργασίας, από τη σύμβαση ναυτολόγησης και τις συνθήκες εργασίας έως την προστασία της υγείας και της ασφάλειας, και από την παλιννόστηση έως τα ναυτικά ατυχήματα και τις επιθεωρήσεις· το εύρος αυτό συνεπάγεται και σημαντικές προκλήσεις για τις εθνικές αρχές που καλούνται να εφαρμόσουν τις διατάξεις της. Τρίτον, αποτελεί έναν από τους τέσσερις νομοθετικούς πυλώνες (μαζί με τις SOLAS, STCW, MARPOL) που διέπουν τη λειτουργία και την εκτέλεση της θαλάσσιας αποστολής. Τέταρτον, παρουσιάζει πρωτότυπη δομή και ρυθμιστική ευελιξία, δεδομένου ότι οι ρυθμίσεις της οργανώνονται σε τέσσερα επίπεδα διαβαθμισμένης δεσμευτικότητας (Άρθρα, Κανονισμοί, Πρότυπα, Κατευθυντήριες Οδηγίες). Πέμπτον, διακρίνεται από υψηλή ικανότητα εκσυγχρονισμού, λόγω της προβλεπόμενης διαδικασίας σιωπηρής αποδοχής, με πέντε μέχρι στιγμής υιοθετηθείσες τροποποιήσεις (2014, 2016, 2018, 2022 και 2025), που εντάσσονται στο υφιστάμενο ρυθμιστικό πλέγμα, προσαρμόζοντας τον κανόνα δικαίου στις εξελισσόμενες ανάγκες. Δεν πρέπει πάντως να παροράται ότι η MLC διαμορφώνει το ελάχιστο δίχτυ προστασίας.

Ωστόσο, είναι προφανές ότι δεν αρκεί μόνο η κανονιστική συμμόρφωση, αλλά απαιτείται και συνεπής και αδιάλειπτη εφαρμογή στην πράξη. Τούτο ελέγχεται διττώς: αφενός καθέτως, μέσω του ad hoc μηχανισμού εφαρμογής που προβλέπει η ίδια η σύμβαση και της συντονισμένης ενεργοποίησης πλειόνων φορέων (κράτος σημαίας, κράτος λιμένος, νηογνώμονες, ασφαλιστές), αφετέρου οριζοντίως, μέσω του διαρκούς ελέγχου συμμόρφωσης που διενεργεί η Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων (Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations, εφεξής και CEACR).

Πρόκειται για ένα ανώτατο ελεγκτικό όργανο που ιδρύθηκε το 1926, αποτελείται από 20 διακεκριμένους νομομαθείς από όλο τον κόσμο και εξετάζει τις εκθέσεις που υποβάλλουν τα κράτη επί των κυρωθεισών συμβάσεων του ILO. Η CEACR παρακολουθεί συστηματικά την εφαρμογή της MLC από την έναρξη ισχύος της, γεγονός που επιτρέπει την παροχή κατευθύνσεων στα κράτη-μέλη τόσο σε επίπεδο ρύθμισης όσο και εφαρμογής της σύμβασης.

Μιλώντας εξ ιδίας πείρας, ως μέλος της CEACR από το 2015, αλλά και ως εμπειρογνώμονας υπεύθυνη για τη συγκεκριμένη σύμβαση, είμαι σε θέση να επισημάνω τόσο το εύρος και την ποιότητα του έργου της Επιτροπής όσο και τις δυσκολίες, όχι μόνο λόγω της σύνθετης φύσης της σύμβασης, αλλά και λόγω της πολυπλοκότητας του διεθνούς ναυτιλιακού περιβάλλοντος. Αξίζει να επισημανθεί ότι, έως σήμερα, η CEACR έχει εξετάσει συνολικά 258 εθνικές εκθέσεις, εκ των οποίων 111 πρώτες εκθέσεις, 94 δεύτερες, 51 τρίτες και 2 τέταρτες. Προς υποστήριξη των συμβαλλόμενων κρατών κατά την αρχική φάση εφαρμογής της MLC, η CEACR καθιέρωσε ως ειδική πρακτική την υποβολή της δεύτερης και τρίτης εθνικής έκθεσης ανά τριετία, αντί του κανονικού κύκλου των έξι ετών που προβλέπεται για τις τεχνικές συμβάσεις.

Η Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων εξετάζει την εθνική Έκθεση και εκδίδει είτε «Παρατηρήσεις» (Observation) είτε «Απευθείας Αίτημα» (Direct Request). Οι μεν πρώτες, που δημοσιεύονται στην ετήσια Έκθεση της Επιτροπής, χρησιμοποιούνται σε πιο σοβαρές ή διαρκείς περιπτώσεις παραβιάσεων, για να αναδείξουν τη σημαντική απόκλιση μεταξύ των διεθνών υποχρεώσεων του κράτους και της σχετικής εσωτερικής νομοθεσίας ή πρακτικής· ή, αντίστροφα, για να επιβραβεύσουν την πρόοδο που τελικώς επιτεύχθηκε. Από την άλλη, τα Απευθείας Αιτήματα δημοσιεύονται μόνο στον ιστότοπο της ΔΟΕ και αποτυπώνουν τον διαρκή διάλογο με την εκάστοτε κυβέρνηση για την αποσαφήνιση ζητημάτων τεχνικού κυρίως χαρακτήρα ή τη συμπλήρωση ήδη παρασχεθεισών πληροφοριών. Διακριτή είναι η κατηγορία των «Γενικών Παρατηρήσεων» (General Observation), που εκδίδονται σπανιότερα και αποσαφηνίζουν



ζητήματα οριζόντιου ενδιαφέροντος, με στόχο την ομοιόμορφη εφαρμογή των διεθνών κανόνων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Γενική Παρατήρηση του 2020 για την εφαρμογή της MLC την περίοδο της πανδημίας Covid-19 και την αντιμετώπιση του ναυτικού ως «key worker», στην οποία και θα επανέλθω.

Υπό συνθήκες κανονικότητας, ζητήματα που έχουν τεθεί (και έχουν αντιμετωπιστεί) αφορούν τις έννοιες του πλοίου και του ναυτικού, τον μέγιστο χρόνο υπηρεσίας επί του πλοίου, την άσκηση του δικαιώματος παλιννόστησης, τις συνέπειες της ομηρίας, την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη κ.ά. Παρά την αναμφισβητήτως επιτευχθείσα πρόοδο, εξακολουθούν να υπάρχουν ορισμένα ανοικτά ζητήματα, τα οποία έγκεινται στην έλλειψη κατάλληλης ρύθμισης ή στη μη τροποποίηση της προϋφιστάμενης εθνικής. Τα ζητήματα αυτά αφορούν, μεταξύ άλλων, το πεδίο εφαρμογής της MLC (ορισμένα κράτη εξαιρούν από την εφαρμογή των διατάξεων κατηγορίες εργαζομένων, όπως οι δόκιμοι ή το προσωπικό κρουαζιερόπλοιων), την εγκατάλειψη ναυτικών (ορισμένα κράτη είτε δεν έχουν υιοθετήσει τις Τροποποιήσεις του 2014 είτε δεν τις εφαρμόζουν στην πράξη), την κοινωνική ασφάλιση (δεν καλύπτονται πάντοτε όλοι οι ναυτικοί, ανεξαρτήτως της σημαίας του πλοίου στο οποίο εργάζονται). Πάντως, η ορθή και ομοιόμορφη επιβολή των κανόνων της MLC εξακολουθεί να αποτελεί τη



Credit: EPA/LEGNAN KOULA

μεγαλύτερη πρόκληση, καθώς σε ορισμένα κράτη τα συστήματα επιθεώρησης δεν είναι επαρκώς ανεπτυγμένα, ενώ υπάρχουν ελλείψεις στις διαδικασίες υποβολής και διερεύνησης παραπόνων. Στον βαθμό που τα συμβαλλόμενα κράτη παρουσιάζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις ως προς τα εθνικά τους συστήματα, τον βαθμό συμμετοχής τους στη ναυτιλία, το ρυθμιστικό τους υπόβαθρο, καθώς και τις διοικητικές και τεχνικές τους δυνατότητες, η Επιτροπή συνεπικουρεί αυτά στην προσπάθειά τους για συμμόρφωση, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες κάθε περίπτωσης.

Ιδιαίτερης μνείας χρήζει η περίπτωση της πανδημίας Covid-19· και τούτο διότι, λόγω της παγκόσμιας εμβέλειάς της και της μακράς διάρκειάς της, αποτέλεσε μια άνευ προηγουμένου πρόκληση και δοκίμασε τις αντοχές του διεθνούς ναυτεργατικού δικαίου, με καταγεγραμμένες πολλές, σοβαρές και επανειλημμένες παραβάσεις σε σχέση με τα θεμελιώδη δικαιώματα των ναυτικών σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης, με επίκληση της προστασίας της δημόσιας υγείας (π.χ. μη συναινετική παράταση της ναυτολόγησης, υπέρβαση του μέγιστου χρόνου παραμονής επί του πλοίου, παραβίαση του –θεμελιώδους για τη ναυτεργασία– δικαιώματος παλιννόστησης, παραβίαση του δικαιώματος σε ασφαλές εργασιακό περιβάλλον).

Η επίκληση της ανωτέρας βίας ήταν το κύριο επιχείρημα των συμβαλλόμενων κρατών για να δικαιολογήσουν την επανειλημμένη παραβίαση των διεθνών υποχρεώσεών τους· όσο εύλογη και αν ακουγόταν αυτή η άμυνα κατά την έναρξη της πανδημίας, με την επιβολή των πρώτων εκτεταμένων lockdowns, γρήγορα διατυπώθηκε ο προβληματισμός κατά πόσον οι εκτεταμένες μονομερείς παρεκκλίσεις θα οδηγούσαν τελικώς σε αποσύνθεση του πλέγματος προστασίας, που είχε εγκαθιδρυθεί με πολυετή διεθνή συνεργασία. Η CEACR υιοθέτησε αυστηρή και συσταλτική προσέγγιση, κατά την 91η συνεδρίασή της, τον Δεκέμβριο του 2020: η άμυνα της ανωτέρας βίας δεν μπορεί να ενεργοποιηθεί από τη στιγμή που τα κράτη διαθέτουν εναλλακτικές επιλογές δυνάμενες να εξασφαλίσουν συμμόρφωση προς την MLC, ακόμα και αν αυτές οι επιλογές είναι πιο δύσκολες ή πιο επαχθείς· οι εθνικές αρχές όφειλαν, συνεπώς, να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα αποκατάστασης της προστασίας των δικαιωμάτων των ναυτικών και να εκπληρώσουν στο ακέραιο τις απορρέουσες από την ανωτέρω ΔΣ υποχρεώσεις τους, κατά το ρητώς προβλεπόμενο στη σύμβαση καθήκον συνεργασίας (άρθ. Ι), δεδομένου μάλιστα ότι το παρεχόμενο από την MLC ελάχιστο δίχτυ προστασίας ήταν –κατά τη διάρκεια της πανδημίας– περισσότερο αναγκαίο από ποτέ.

Η ως άνω Γενική Παρατήρηση (2020) εντάσσεται σε ένα γενικότερο πλαίσιο πρωτοφανούς συντονισμού και συνεργασίας διεθνών οργανισμών, που εν μέρει προκλήθηκε και σίγουρα ενισχύθηκε από την κινητοποίηση διεθνών επαγγελματικών ενώσεων, κυρίως πλοιοκτησίας και ναυτικών, αναπτύχθηκε δε κατά κύριο λόγο στο πλαίσιο του IMO και του ILO.

Μεταξύ των υιοθετηθέντων μέτρων, ξεχωρίζει, σε επίπεδο συμβολισμού και δυνατότητας αξιοποίησης, ο χαρακτηρισμός των ναυτικών ως «εργαζομένων σε θέση-κλειδί». Η νέα αυτή έννοια αποτυπώθηκε σε κείμενα τόσο ήπιου όσο και δεσμευτικού χαρακτήρα διεθνών οργανισμών και υποδηλώνει τους εργαζομένους σε ζωτικούς τομείς της οικονομίας, των οποίων οι υπηρεσίες είναι απαραίτητες για την αδιάλειπτη λειτουργία της παγκόσμιας αλυσίδας εφοδιασμού (κατεξοχήν λοιπόν οι ναυτικοί)· περιλαμβάνεται πλέον ρητώς στην τελευταία τροποποίηση της MLC, που έλαβε χώρα τον Ιούνιο του 2025.

Οι παραπάνω συνοπτικές σκέψεις ολοκληρώνονται με τις ακόλουθες συμπερασματικές παρατηρήσεις:

Πρώτον, στις καταστάσεις κρίσεων (επιδημίες, πολεμικές συρράξεις), η πλήρης εφαρμογή της MLC είναι επιβεβλημένη για την ασφάλεια τόσο της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα όσο και της ναυσιπλοΐας· καμία έκπτωση δεν είναι αποδεκτή σε αυτόν τον τομέα, οποιαδήποτε και αν είναι η δικαιολογία της.

Δεύτερον, η MLC εκσυγχρονίζεται με βάση την τριμερή διαπραγμάτευση κρατών και κοινωνικών εταίρων, αντιμετωπίζοντας ευθέως σύγχρονα ακανθώδη ζητήματα, όπως η ομηρία, η κακοποίηση, η παρενόχληση, η ποινικοποίηση, η έλλειψη συνθηκών ευεξίας, κ.λπ. Πρέπει πάντα, όμως, να γίνεται αντιληπτή ως η βάση εκκίνησης για περαιτέρω πρόοδο και βελτίωση των συνθηκών εργασίας στη θάλασσα.

Τρίτον, η ομοιόμορφη εφαρμογή της MLC απαιτεί την καλλιέργεια μιας ευρύτερης «κουλτούρας» συμμόρφωσης από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Άξιο επισήμανσης είναι το έργο του Εκπαιδευτικού Κέντρου του ILO στο Τορίνο, το οποίο το 2025 παρείχε εκπαίδευση σε 280 συμμετέχοντες, προερχόμενους από διαφορετικούς επαγγελματικούς τομείς. Με βάση την εμπειρία και την πρωτοκαθεδρία της, η χώρα μας οφείλει να δίνει το παράδειγμα και σε αυτόν τον τομέα.


Wilhelmsen
Ships Service
UNITOR
by Wilhelmsen
Επενδύστε στα πληρώματά σας, ώστε να συγκολλούν όσο το δυνατόν καλύτερα.
UNITOR
UNITOR
Αντιμετωπίζετε προβλήματα με τις συγκολλήσεις και την κοπή στο πλοίο;
Σε συνεργασία με τα καλύτερα εκπαιδευτικά κέντρα, όπως το Ελληνικό Ινστιτούτο Συγκολλήσεων, εξασφαλίζουμε υψηλή εκπαίδευση χρησιμοποιώντας κορυφαίο εξοπλισμό από την UNITOR.
Ξεκινήστε να βελτιώνετε την Ικανότητα και την Αυτοπεποιήθησή σας μαζί μας.
Εγγραφείτε σήμερα στο Welding School της Unitor.


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

GLOBAL EXPERTISE. NOW IN GREECE.

For over 50 years, W&O has supported the world's leading marine operations with trusted flow control solutions.

Now in Greece, we bring our global network, engineering expertise, and OEM partnerships closer to your operations - delivering reliability where it matters most.

Valves. Actuation. Engineered Piping. Automation.



vytlcontrols.com/wo/

W&O
a Vytl™ Company

Networking Reception
JOIN US IN ATHENS

We invite you to connect with the W&O team as we officially expand into the Greek maritime market.

April 30, 2026 | 5:15 pm | Athenaeum InterContinental Athens

Connect with industry peers, meet our team, and learn how W&O is bringing global capabilities to local operations.

Scan to Register



Εν

Η ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων σε τεντωμένο σχοινί

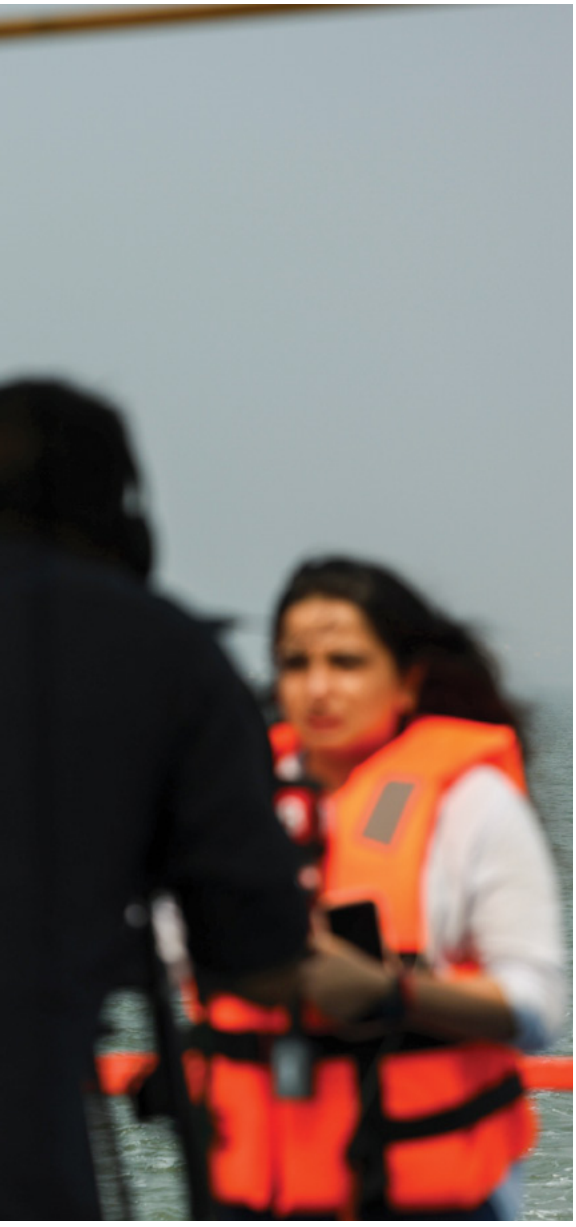
Η παρατεταμένη κρίση στον Αραβικό Κόλπο μετεξελίσσεται από βραχυπρόθεσμο σοκ προσφοράς σε παράγοντα καταστροφής της ζήτησης, σύμφωνα με ανάλυση της Xclusiv.

Στον τομέα του αργού πετρελαίου, η πτώση των εξαγωγών από τη Μέση Ανατολή αγγίζει το 65%. Βάσει δεδομένων της Signal Ocean, περίπου 100 δεξαμενόπλοια άνω των 20.000 dwt έχουν εγκλωβιστεί στην περιοχή, διαμορφώνοντας ένα έντονο εφοδιαστικό αδιέξοδο. Εκτός αυτού, παρά το αρχικό ράλι των ναύλων, το παρατεταμένο κλείσιμο των Στενών του Ορμούζ δημιουργεί περαιτέρω αβεβαιότητα και αναθεωρεί πτωτικά τις μελλοντικές εκτιμήσεις για την αγορά. Ταυτόχρονα, η κυβέρνηση των ΗΠΑ σκέφτεται να άρει προσωρινά τις κυρώσεις για 140 εκατ. βαρέλια ιρανικού πετρελαίου που βρίσκονται εν πλω, στα πρότυπα των ρωσικών φορτίων. Μια τέτοια εξέλιξη, αν και δύναται να συμβάλει στη μείωση των τιμών βραχυπρόθεσμα, εισάγει επίσης ένα νέο πλαίσιο αβεβαιότητας, θολώνοντας ουσιαστικά τα όρια των πλοίων που υπόκεινται σε κυρώσεις και στρεβλώνοντας συνολικά την αγορά.

Το ουσιαστικότερο πλήγμα, ωστόσο, καταγράφεται στα product tankers. Με τα διυλιστήρια του Κόλπου αδρανή, 3,46 εκατ. βαρέλια ημερησίως έχουν αφαιρεθεί από τις θαλάσσιες ροές, ενώ οι εναλλακτικές πηγές προσφέρουν μόλις 1 εκατ. βαρέλια. Η εν λόγω συρρίκνωση εξωθεί μεγάλο αριθμό LR και MR να εγκαταλείπουν τις παραδοσιακές διαδρομές της Ασίας και να πλέουν άνευ φορτίου προς τον Ατλαντικό για αναζήτηση εναλλακτικών φορτίων. Η εξέλιξη αυτή ναι μεν υποστήριξε αρχικά τους ναύλους, ειδικά στον Ατλαντικό, πλέον όμως δημιουργεί συνθήκες υπερπροσφοράς. Παρότι οι ναύλοι παραμένουν ιστορικά υψηλοί, η δυναμική έχει εξασθενήσει, ιδιαίτερα στον Ειρηνικό, όπου τα έσοδα διορθώνονται απότομα από τα πρόσφατα υψηλά τους.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η αγορά των δεξαμενόπλοιων εισερχόταν ούτως ή άλλως σε μια περίοδο ανάγκης για ανανέωση, ένεκα του υπερήλικου προφίλ της, ένα διαρθρωτικό πρόβλημα που παραμένει στο παρασκήνιο και το οποίο η κρίση ανέδειξε ακόμα περισσότερο. Προς το παρόν, η αγορά παραμένει ισχυρή στα χαρτιά, αλλά εύθραυστη. Όσο περισσότερο παραμένουν ουσιαστικά κλειστά τα Στενά του Ορμούζ, η αγορά δεξαμενόπλοιων

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος



Credit: EPA/DIVYAKANT SOLANKI

πλω

θα ακροβατεί μεταξύ υψηλών ναύλων και καταστροφής της ζήτησης. Υπό αυτή την έννοια, δεν πρόκειται πλέον απλώς για μια κρίση προσφοράς, αλλά για μια δοκιμασία αναφορικά με το πόση πίεση μπορεί να αντέξει η αγορά προτού αρχίσουν να αποδυναμώνονται οι θεμελιώδεις δείκτες της.

Bulk carriers: «Μαύρα σύννεφα» για τις εμπορευματικές ροές του Αραβικού Κόλπου

Ο ουσιαστικός αποκλεισμός των Στενών του Ορμούζ απειλεί να ανακόψει την αναπτυξιακή πορεία της ναυτιλίας χύδην ξηρού φορτίου στον Αραβικό Κόλπο. Σύμφωνα με τη ναυλομεσιτική Howe Robinson, από τους 300 εκατ. τόνους εμπορευματικών ροών των bulk carriers στην περιοχή το 2025, η προσοχή στρέφεται σε 200 εκατ. τόνους κομβικών φορτίων. Ο κίνδυνος συρρίκνωσης της ζήτησης αφορά άμεσα εισαγωγές όπως σιτηρά, χάλυβα, βωξίτη, καθώς και εξαγωγές λιπασμάτων, τσιμέντου κ.ά.

Οι γεωπολιτικές επιπτώσεις διαφοροποιούνται σαφώς ανάλογα με τον τύπο της χωρητικότητας. Στο σκέλος των εισαγωγών, η μεγαλύτερη έκθεση καταγράφεται στα μεγέθη Panamax και Post Panamax, λόγω της διαρκούς ζήτησης για βωξίτη. Η συγκεκριμένη συνθήκη μετριάζεται προσωρινά, καθώς περίπου 100 πλοία αυτής της κατηγορίας παραμένουν εγκλωβισμένα στα ύδατα του Κόλπου. Στον αντίποδα, το βάρος της εξαγωγικής πίεσης επηρεάζει σημαντικά τα πλοία με δικά τους μέσα φορτοεκφόρτωσης, λόγω της κυριαρχίας των λιπασμάτων και των αδρανών υλικών στις εξαγωγές εντός Κόλπου, φορτία που παραδοσιακά εξυπηρετούνται από τα εν λόγω μεγέθη. Σε περίπτωση ωστόσο που οι εμπορικές ροές δεν διακοπούν οριστικά αλλά υπάρξει εκτροπή τους σε νέες διαδρομές, η επιμήκυνση των αποστάσεων δύναται να λειτουργήσει υποστηρικτικά για τα τονομίλια, πρωτίστως για αγαθά με υψηλό βαθμό δυνατότητας αντικατάστασης, όπως το τσιμέντο.

Εξετάζοντας τις επιμέρους αγορές, η κρίση προκαλεί αλυσιδωτές αναταράξεις, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τον τομέα των φωσφορικών λιπασμάτων. Ο Αραβικός Κόλπος αντιπροσωπεύει περίπου το 9% του εν λόγω παγκόσμιου εμπορίου, ένα μερίδιο ναι μεν μικρό, αλλά δυσανάλογα σημαντικό για τους αγοραστές της Ινδίας και της Νοτιοανατολικής Ασίας, οι οποίοι διαθέτουν περιορισμένες εναλλακτικές επιλογές. Ταυτόχρονα, ο έτερος μεγάλος εξαγωγικός κόμβος, το Μαρόκο, εξαρτάται άμεσα από τις αραβικές προμήθειες θείου για τη διατήρηση της δικής του παραγωγής, γεγονός που επιτείνει την κρίση.

Ανάλογες πιέσεις καταγράφονται στα σιτηρά, όπου οι περιφερειακές εισαγωγές άγγιξαν τους 37,7 εκατ. τόνους το 2025, αντιπροσωπεύοντας το 7% του παγκόσμιου εμπορίου. Η συγκεκριμένη

1,9%
η εκτιμώμενη από τον ΠΟΕ επιβράδυνση του εμπορίου το 2026 λόγω του πολέμου στη Μέση Ανατολή.

αγορά εγκυμονεί τεράστιους κινδύνους για τη Βραζιλία, εξαιτίας της πρωταγωνιστικής θέσης του Ιράν στο εξαγωγικό της πρόγραμμα. Η Τεχεράνη απορροφά ετησίως το 25% των βραζιλιάνικων εξαγωγών καλαμποκιού. Ελλείψει άμεσων εναλλακτικών, αυτοί οι όγκοι ενδέχεται να διοχετευτούν αναγκαστικά στην εγχώρια αγορά της λατινοαμερικανικής χώρας προς παραγωγή αιθανόλης.

Containerships: Τα σενάρια για την επόμενη μέρα

Ο πόλεμος στη Μέση Ανατολή έρχεται να εντείνει την αβεβαιότητα στις προοπτικές της ναυλαγοράς των containerships, η οποία ήταν ήδη ορατή λόγω των διαρκώς μεταβαλλόμενων αμερικανικών εμπορικών πολιτικών.

Αυτό τονίζει σε ανάλυσή της η BIMCO, η οποία αναφέρει ότι στον Κόλπο, στα τέλη Μαρτίου, ήταν «κολλημένα» 130 containerships ή το 1,5% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας. Είναι ακόμα άξιο αναφοράς ότι, ως απόρροια του κλεισίματος των Στενών του Ορμούζ, περίπου το 3% του παγκόσμιου όγκου εμπορευματοκιβωτίων δεν μπορεί πλέον να μεταφερθεί, γεγονός που επηρεάζει άμεσα περίπου το 5% της παγκόσμιας ζήτησης πλοίων. Καθώς πολλά πλοία που προσεγγίζουν λιμάνια του Περσικού Κόλπου εξυπηρετούν επίσης λιμάνια, για παράδειγμα, στο Πακιστάν και στην Ινδία, εκτιμάται ότι σχεδόν το 10% του παγκόσμιου στόλου containerships έχει επηρεαστεί από τον πόλεμο.

Καθώς η αβεβαιότητα για την επιστροφή της ναυσιπλοΐας στα Στενά του Ορμούζ κλιμακώνεται, η BIMCO ανέπτυξε δύο σενάρια: στο πρώτο τα Στενά παραμένουν ουσιαστικά κλειστά επ' αόριστον, ενώ στο δεύτερο επίκειται η επανέναρξη των διελεύσεων.

Στο πρώτο, το εύρος της μεταβολής της ζήτησης το 2026 και το 2027 θα είναι της τάξης του -2,5% έως -0,5% και 2,5% έως 4,5% αντίστοιχα. Στο δεύτερο σενάριο, η ζήτηση για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων θα αυξηθεί κατά 2,5% έως 4,5% τόσο το 2026 όσο και το 2027.

«Με εξαίρεση τα πλοία που βρίσκονται επί του παρόντος εγκλωβισμένα στον Περσικό Κόλπο, η αύξηση του στόλου δεν επηρεάζεται ουσιαστικά από την έλλειψη διελεύσεων μέσω των Στενών του Ορμούζ, ενώ η ζήτηση αναμένεται να μειωθεί κατά 5% το 2026. Ωστόσο, θεωρούμε πιθανό τα πλοία που δεν εξυπηρετούν πλέον τα λιμάνια του Περσικού Κόλπου να τεθούν σε αδράνεια, να αποσυρθούν ή να χρησιμοποιηθούν για την κάλυψη απρόβλεπτων περιστάσεων, αντί να αναδιατεθούν σε άλλες εμπορικές διαδρομές. Αυτό που φαίνεται ως σημαντική αποδυνάμωση της ισορροπίας προσφοράς/ζήτησης σε παγκόσμιο επίπεδο ενδέχεται, επομένως, να μην επηρεάσει σημαντικά άλλες εμπορικές διαδρομές», αναφέρει ο Niels Rasmussen, επικεφαλής ναυτιλιακός αναλυτής της BIMCO.

Ο πόλεμος επιδρά και στη ναυτιλιακή κίνηση από τη Διώρυγα του Σουέζ λόγω της σχέσης του Ιράν με τους Χούθι, παρά τα ψήγματα κανονικότητας που είχαν κάνει την εμφάνισή τους.

«Ανεξάρτητα από το αν τα Στενά του Ορμούζ παραμείνουν ουσιαστικά κλειστά ή όχι, αναμένουμε μια ελαφρά επιδείνωση της ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης σε παγκόσμιο επίπεδο το 2026 και το 2027. Ωστόσο, αν οι διελεύσεις δεν ξαναρχίσουν, οι ναυτιλιακές εταιρείες θα αντιμετωπίσουν σημαντικά επιπλέον κόστη, λόγω των υψηλότερων τιμών του πετρελαίου, ενώ ο όγκος των φορτίων θα μειωθεί», σχολιάζει ο Niels Rasmussen.

Κίνδυνος εκτροχιασμού του παγκόσμιου εμπορίου

Αισθητή επιβράδυνση της ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου στο 1,9% το τρέχον έτος, έναντι 4,6% το 2025, προβλέπει στη νέα έκθεσή του ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου. Σύμφωνα με τη Γενική Διευθύντρια, Ngozi Okonjo-Iweala, ο ρυθμός ανάπτυξης ενδέχεται να κατακρημνιστεί περαιτέρω στο 1,4%, υπό την αυστηρή προϋπόθεση ότι ο πόλεμος στη Μέση Ανατολή θα συνεχιστεί, τροφοδοτώντας την άνοδο στις τιμές του πετρελαίου και του υγροποιημένου φυσικού αερίου.

Εφόσον υπάρξει παρατεταμένος αποκλεισμός των Στενών του Ορμούζ, προκαλώντας ασφυξία και στα bulk carriers, δημιουργείται σοβαρός κίνδυνος για μεγάλες παραγωγικές αγορές, όπως η Ινδία και η Βραζιλία, γεγονός που θα πυροδοτούσε απειλές για την παγκόσμια επισιτιστική ασφάλεια. Μια ενδεχόμενη διατήρηση του ενεργειακού κόστους στα ύψη εκτιμάται πως θα στερήσει 0,5 ποσοστιαίες μονάδες από την παγκόσμια εμπορευματική ανάπτυξη, με τις οικονομίες της Ασίας και της Ευρώπης να βρίσκονται στην πρώτη γραμμή των επιπτώσεων. Παράλληλα, οι πιθανές συνεχιζόμενες διαταραχές στις μεταφορές ρίχνουν τις προβλέψεις για το εμπόριο υπηρεσιών στο 4,1%.

Κρίση στη Μέση Ανατολή: Οι επιπτώσεις στα OPEX των εταιρειών

Αν και η κρίση στη Μέση Ανατολή έχει ήδη προκαλέσει ράλι στους ναύλους





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

και στα ασφάλιστρα κινδύνου πολέμου, μακροπρόθεσμα δύναται να επηρεάσει ουσιαστικά και τα λειτουργικά έξοδα που καλούνται να διαχειριστούν οι εταιρείες για τα πλοία τους. Στο πλαίσιο αυτό, ο οίκος Drewry αξιολόγησε τις πιθανές επιπτώσεις στα λειτουργικά έξοδα ανά βασική κατηγορία κόστους, καθεμία εκ των οποίων επηρεάζεται από διαφορετικούς παράγοντες.

- **Λιπαντικά (Stores and Lubricants)**
  Τα συγκεκριμένα προϊόντα, τα οποία παράγονται και διανέμονται από πολυεθνικούς ενεργειακούς ομίλους όπως η Shell και η BP, εξαρτώνται απόλυτα από την τιμολόγηση του αργού. Η οποιαδήποτε ανατίμηση του πετρελαίου μετακυλίεται απευθείας στις τιμές των λιπαντικών, καθώς και σε υλικά όπως χημικά, ναυτιλιακά χρώματα και καθαριστικά, τα οποία εξίσου βασίζονται πρωτίστως σε πετροχημικές πρώτες ύλες.
- **Συντήρηση και επισκευές (Maintenance and Repairs)**
  Τα εξαρτήματα των ναυτικών κινητήρων και μηχανημάτων κατασκευάζονται μέσω ενεργοβόρων διαδικασιών, ενώ η παράδοσή τους συνεπάγεται ταξίδια μεγάλων αποστάσεων. Ως αποτέλεσμα, η άνοδος των τιμών του πετρελαίου μπορεί να ωθήσει σταθερά προς τα επάνω τις τιμές των ανταλλακτικών. Ωστόσο, όταν το πετρέλαιο ανατιμάται, οι τιμές των OPEX που σχετίζονται με το πετρέλαιο δεν αυξάνονται ακαριαία, καθώς οι πλοιοκτήτες στηρίζονται στα τρέχοντα αποθέματα και σε μακροπρόθεσμες συμφωνίες προμήθειας. Προκύπτει έτσι μια χρονική υστέρηση προτού οι υψηλές τιμές του πετρελαίου αποτυπωθούν στα λειτουργικά έξοδα, κάτι που ισχύει για όλα τα τεχνικά κόστη.
- **Έξοδα δεξαμενισμού**
  Τα κόστη που συνδέονται με τον δεξαμενισμό αποτελούν μία από τις μεγαλύτερες επαναλαμβανόμενες δαπάνες για τους πλοιοκτήτες. Το κόστος αυτό συνδέεται άρρηκτα με την ενέργεια, επηρεάζοντας τις τιμές στα ελάσματα χάλυβα, στις συγκολλήσεις, στη λειτουργία βαρέων μηχανημάτων και στην κατανάλωση ρεύματος στα ναυπηγεία. Παράλληλα, η γεωπολιτική αβεβαιότητα στον Περσικό Κόλπο ενδέχεται να αποτρέψει την προσέγγιση στα τοπικά ναυπηγεία. Η υποχρεωτική στροφή σε εγκαταστάσεις της Ασίας ή της Ευρώπης θα προκαλέσει περαιτέρω αύξηση των εξόδων και επιμήκυνση του χρόνου αναμονής

Συμπερασματικά, ο μακροπρόθεσμος αντίκτυπος της κρίσης στη Μέση Ανατολή στα λειτουργικά έξοδα θα εξαρτηθεί κυρίως από τη διάρκεια του πολέμου και την επιρροή του στις παγκόσμιες αγορές πετρελαίου. Βραχυπρόθεσμα, η πίεση εντοπίζεται κυρίως στα ασφάλιστρα κινδύνου. Εφόσον όμως το πετρέλαιο παραμείνει σε υψηλά επίπεδα, το σύνολο των λειτουργικών εξόδων θα κινηθεί αναπόφευκτα προς τα πάνω, παρά τις όποιες προσπάθειες για διατήρηση των προ κρίσης συμφωνιών μεταξύ διαχειριστών και προμηθευτών.

Αλλαγή σκυτάλης στο Λιμενικό Σώμα

Τις πρωινές ώρες της 31ης Μαρτίου έλαβε χώρα στον προαύλιο χώρο του ΥΝΑΝΠ η τελετή παράδοσης-παραλαβής των νέων καθηκόντων στην ηγεσία του ΛΣ-ΕΛΑΚΤ. Όπως είχε ανακοινωθεί προ ολίγων ημερών, τη θέση του Τρύφωνα Κοντιζά, ως Αρχηγού του Σώματος, ανέλαβε πλέον ο Αντιναύαρχος Χρήστος Κοντορουχάς.

«Το ΛΣ-ΕΛΑΚΤ αποτελεί θεμελιώδη πυλώνα άσκησης της κρατικής εξουσίας του θαλάσσιου χώρου, ασκώντας αρμοδιότητες που συνδέονται άρρηκτα με την εθνική κυριαρχία, τη δημόσια και εθνική ασφάλεια, την εμπέδωση του κράτους δικαίου, αλλά και την εθνική μας οικονομία», ανέφερε χαρακτηριστικά στις πρώτες του δηλώσεις ως Αρχηγός του ΛΣ-ΕΛΑΚΤ ο κ. Κοντορουχάς.

Στη συνέχεια, έκανε ιδιαίτερη μνεία μεταξύ άλλων και στη ναυτιλιακή βιομηχανία, υπογραμμίζοντας χαρακτηριστικά πως «η εποπτεία και η υποστήριξη της εμπορικής μας ναυτιλίας υπήρξε ο λόγος ίδρυσης του Λιμενικού Σώματος και ομολογουμένως τα έχουμε πάει καλά, μέσω της αγαστής συνεργασίας της Πολιτείας, της ναυτεργατικής και της εφοπλιστικής κοινότητας.



Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΓΙΩΡΓΟΣ ΒΙΤΣΑΡΑΣ



Είναι χρέος μας να βοηθήσουμε την ελληνική ναυτιλία να παραμείνει στην κορυφή του κόσμου, να δούμε τη γαλανόλευκη να κυματίζει σε περισσότερα πλοία και τον Πειραιά να παραμείνει, με ακόμα υψηλότερες επιδόσεις, το κορυφαίο κέντρο πλοιοδιαχείρισης του κόσμου». Τόνισε ωστόσο πως, για να πραγματοποιηθούν όλα αυτά, θα πρέπει «να εστιάσουμε στον ανθρώπινο παράγοντα της ναυτιλίας και να προσελκύσουμε νέους από όλη την Ελλάδα στα αντίστοιχα επαγγέλματα». Τέλος, ως κεντρική προτεραιότητα, έθεσε την ενίσχυση της επιχειρησιακής ικανότητας του Σώματος μέσω της αξιοποίησης νέων τεχνολογιών, προαναγγέλλοντας παράλληλα «γενναία είσοδο νέου προσωπικού».

Από την πλευρά του, ο κ. Κικίλιας, στον χαιρετισμό του, αφού ευχαρίστησε τον απερχόμενο Αρχηγό για την υπηρεσία του στην πατρίδα και για την αγαστή συνεργασία, ευχήθηκε στον νέο Αρχηγό για την παραλαβή των νέων του καθηκόντων, επισημαίνοντας πως αναλαμβάνει ένα πολύ μεγάλο βάρος ευθύνης: να περάσει το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή στην επόμενη εποχή. Όπως χαρακτηριστικά σημείωσε: «Η ελληνική πολιτεία σάς αναθέτει τον ρόλο του νέου Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής. Έχουμε εμπιστοσύνη στις ικανότητές σας. Ζητούμε από εσάς επαγγελματισμό, πατριωτισμό, δικαιοσύνη και τη μέγιστη δυνατή προσπάθεια, έτσι ώστε να δημιουργήσουμε τις συνθήκες για ένα δυνατό Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή σήμερα, αλλά και τις προοπτικές για το αύριο, σε πολύ δύσκολες παγκόσμιες συνθήκες και με πολύ μεγάλες κρίσεις».

Κλείνοντας, ο Υπουργός διαβεβαίωσε πως «το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή «θα κάνουν το ύψιστο καθήκον τους, προκειμένου να στηρίξουμε τους συμπολίτες μας, τους νησιώτες, τους ναυτικούς, τους ανθρώπους της θάλασσας, τα νησιά μας, την πατρίδα μας, με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, με αυταπάρνηση και με ψυχή».

Γεωπολιτικό σοκ στα Στενά του Ορμούζ: Προ των πυλών τα τέλη διέλευσης

Σε μια κίνηση που απειλεί να εκτινάξει τα ασφάλιστρα κινδύνου και να απορρυθμίσει την παγκόσμια ενεργειακή αλυσίδα, η Τεχεράνη επιχειρεί να επιβάλει de facto έλεγχο στο κρισιμότερο ενεργειακό chokepoint του πλανήτη. Όπως μεταδίδει το ιρανικό μέσο ενημέρωσης Fars, η Εθνική Επιτροπή Ασφαλείας του ιρανικού κοινοβουλίου ενέκρινε νομοσχέδιο επιβολής τελών διέλευσης για τα πλοία που διέρχονται από τα Στενά, απαιτώντας μάλιστα την καταβολή τους στο εθνικό νόμισμα, το ριάλ.

Πέρα από τη νομισματική διάσταση που στοχεύει στην παράκαμψη του δυτικού χρηματοπιστωτικού συστήματος, ο σχεδιασμός επιβάλλει ένα αυστηρό ναυτιλιακό εμπάργκο. Πλοία αμερικανικών και ισραηλινών συμφερόντων, καθώς και πλοία χωρών που συντάσσονται με τις κυρώσεις κατά του Ιράν, αποκλείονται πλήρως από τη στρατηγική θαλάσσια αρτηρία.

Αν και εκκρεμεί η τελική κοινοβουλευτική επικύρωση και η έγκριση από το Συμβούλιο των Φρουρών, η απόπειρα εργαλειοποίησης των Στενών από την Τεχεράνη είναι σαφής. Το νομοσχέδιο πρέπει να εγκριθεί με πλήρη κοινοβουλευτική ψηφοφορία προτού εξεταστεί από το Συμβούλιο των Φρουρών της Επανάστασης και υπογραφεί από τον Πρόεδρο για να τεθεί σε ισχύ.

Καθίζηση για τις παραγγελίες πλοίων εναλλακτικών καυσίμων

Τα δεδομένα του νηογνώμονα DNV για τον Μάρτιο του 2026 αποτυπώνουν μια απότομη επιβράδυνση στην αγορά ναυπηγήσεων πλοίων εναλλακτικών καυσίμων, καθώς καταγράφηκαν μόλις πέντε νέες παραγγελίες. Ειδικότερα, δύο car carriers πρόωσης LNG, δύο LPG carriers και ένα πλοίο υποστήριξης πλατφόρμας PSV πρόωσης μεθανόλης. Η συνολική εικόνα του πρώτου τριμήνου του έτους επιβεβαιώνει τη συρρίκνωση, με 45 συμφωνίες, αριθμός που μεταφράζεται σε ετήσια πτώση 40%.

Παρά τη γενικότερη καθίζηση του orderbook, το LNG διατηρεί την από-



λυτη πρωτοκαθεδρία, συγκεντρώνοντας 32 παραγγελίες το πρώτο τρίμηνο, με το υγραέριο να ακολουθεί με δέκα.

Στον αντίποδα, οι παραδόσεις νεότευκτων κινούνται με υψηλούς ρυθμούς. Το πρώτο τρίμηνο εντάχθηκαν στον παγκόσμιο στόλο 60 πλοία εναλλακτικών καυσίμων, εκ των οποίων 27 κατανάλωσης LNG και 17 μεθανόλης. Η έντονη αυτή κινητικότητα σε ό,τι αφορά τις παραδόσεις αποτελεί την άμεση αποτύπωση της ισχυρής επενδυτικής τάσης που σημειώθηκε στα ναυπηγεία πριν από τρία έως τέσσερα χρόνια, μια ροή που εκτιμάται ότι θα διατηρηθεί σταθερή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

European Shipowners | ECSA-ETF: Ένωση δυνάμεων για την ανάγκη επανακατάρτισης του ναυτεργατικού δυναμικού

Η European Shipowners | ECSA και η ETF (European Transport Workers' Federation) συνεδρίασαν πρόσφατα στις Βρυξέλλες, στο πλαίσιο του European Maritime Skills Forum (EMSF), με αντικείμενο τις προκλήσεις κατάρτισης του ανθρώπινου δυναμικού, υπό την πίεση της πράσινης και ψηφιακής μετάβασης. Έναν χρόνο μετά την ίδρυσή του, το EMSF πραγματοποίησε έτσι τη δεύτερη ολομέλειά του, συγκεντρώνοντας υπευθύνους χάραξης πολιτικής, εκπροσώπους του κλάδου, συνδικάτα μεταφορών, ναυτικούς, φορείς κατάρτισης και ακαδημαϊκούς για μια ημερίδα συζητήσεων σχετικά με τις ανάγκες σε πράσινες, ψηφιακές και ηγετικές δεξιότητες του ναυτεργατικού δυναμικού.

Σύμφωνα με την έκθεση Ντράγκι, οι νέες απαιτήσεις του κλάδου επιβάλλουν την αναβάθμιση των δεξιοτήτων για 250.000 ναυτικούς στην Ευρώπη εντός της επόμενης δεκαετίας. Το EMSF ανέδειξε εκ νέου την επιτακτικότητα της κάλυψης αυτού του κενού, ζητώντας από τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας στοχευμένα προγράμματα προς αυτή την κατεύθυνση. Κατά τη συνεδρίαση, παρουσιάστηκαν οι πρώτες συστάσεις με άξονα τις περιβαλλοντικές και ψηφιακές δεξιότητες, καθώς και τα ζητήματα ηγεσίας και συμπερίληψης.

Η Γενική Γραμματέας της ETF, Livia Spera, τόνισε μεταξύ άλλων την ανάγκη να τεθούν τα πληρώματα στο επίκεντρο. «Πίσω από κάθε αυτοματοποιημένο σύστημα, κάθε πράσινο καύσιμο, κάθε καινοτομία, υπάρχουν άνθρωποι που λαμβάνουν κρίσιμες αποφάσεις. Πρέπει να επενδύσουμε όχι μόνο σε εξυπνότερα πλοία, αλλά και σε ένα ισχυρότερο και ικανότερο εργατικό δυναμικό», υπογράμμισε.

Από την πλευρά του, ο Γενικός Γραμματέας της European Shipowners | ECSA, Σωτήρης Ράπτης, επισήμανε ότι η δέσμευση για την κατάρτιση των ναυτικών περνά πλέον στην πράξη. «Η πράσινη και ψηφιακή μετάβαση αναδιαμορφώνει τις ναυτιλιακές λειτουργίες και πρέπει να διασφαλίσουμε ότι το ναυτεργατικό δυναμικό μας είναι έτοιμο», δήλωσε. Παράλληλα, χαρακτήρισε τη μετάβαση ως ξεκάθαρη ευκαιρία ενίσχυσης της διαφορετικότητας, θέτοντάς τη σε αυστηρή επιχειρησιακή βάση: «Η διαφορετικότητα δεν είναι μόνο ωραία λόγια, αλλά απαιτεί τη δημιουργία ενός ακμάζοντος εργασιακού περιβάλλοντος. Δεν είναι πολυτέλεια. Είναι επιχειρηματική αναγκαιότητα».

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

Ναυτιλιακή Επιχειρηματικότητα



Κολοσσός της liner ναυτιλίας «καλοβλέπει» την αγορά δεξαμενόπλοιων

Δυναμικό «μπάσιμο» στα δεξαμενόπλοια επιχειρεί η MSC μέσω νέας επένδυσης. Ο ελβετικός ναυτιλιακός κολοσσός αναμένεται να εξαγοράσει το 50% της νοτιοκορεατικής Sinokor, σύμφωνα με filing στην Κύπρο. Μετά την ολοκλήρωση της συναλλαγής, το υπόλοιπο 50% της Sinokor θα παραμείνει στα χέρια του κ. Ga-Hyun Chung.
Υπενθυμίζεται ότι, εντός του έτους, η Sinokor προχώρησε σε ένα κρεσέντο επενδύσεων στα VLCCs που, σύμφωνα με αναλυτές, θα φέρει τα πάνω κάτω στη συγκεκριμένη αγορά.

«Κατάπλους» της Hapag-Lloyd στην Ινδία

Η Hapag-Lloyd και αξιωματούχοι της ινδικής κυβέρνησης υπέγραψαν Επιστολή Προθέσεων (LOI) με σκοπό την εμβάθυνση της ναυτιλιακής συνεργασίας και την υποστήριξη της συνεχιζόμενης ανάπτυξης του τομέα της ναυτιλίας και της εφοδιαστικής στην Ινδία. Τομείς πιθανής συνεργασίας αποτελούν η νηολόγηση πλοίων της Hapag-Lloyd στην Ινδία, η ανάπτυξη βιώσιμης δυναμικότητας ανακύκλωσης πλοίων και η στρατηγική ανάπτυξη του λιμανιού Vadhavan.
«Η Ινδία συνιστά μία από τις σημαντικότερες αναπτυσσόμενες αγορές στο παγκόσμιο εμπόριο και βασικό στρατηγικό εταίρο για τη Hapag-Lloyd», δήλωσε ο Rolf Habben Jansen, Διευθύνων Σύμβουλος της Hapag-Lloyd. «Μέσω αυτής της Επιστολής Προθέσεων, επιθυμούμε να ενισχύσουμε περαιτέρω τις μακροχρόνιες σχέσεις μας με την Ινδία και να υποστηρίξουμε τις φιλοδοξίες της χώρας για επέκταση των ναυτιλιακών δυνατοτήτων της, ενίσχυση της παγκόσμιας συνδεσιμότητας και προώθηση της βιώσιμης ναυτιλίας». Στο πλαίσιο της Επιστολής Προθέσεων, η Hapag-Lloyd σκοπεύει να διερευνήσει τη δυνατότητα αλλαγής σημαίας έως και τεσσάρων πλοίων, με σκοπό να φέρουν την ινδική σημαία.

Στην NYK το 50% της Avenir LNG

Η νορβηγική εταιρεία Stolt-Nielsen Limited προέβη πρόσφατα σε συμφωνία με την NYK Line, η οποία προβλέπει την αγορά του 50% των μετοχών της Avenir LNG Limited, θυγατρικής της Stolt-Nielsen, από την ιαπωνική εταιρεία.
Η Avenir LNG, η οποία ξεκίνησε τις δραστηριότητές της το 2017, αποτελεί πλέον ηγετική δύναμη στον τομέα του ανεφοδιασμού πλοίων με LNG, ενώ διαθέτει έναν αξιοσημείωτο στόλο από πλοία εξειδικευμένα στον LNG εφοδιασμό.
Η συμφωνία αυτή αποτελεί κομβικό σημείο για τη συνεργασία μεταξύ των δύο εταιρειών, αλλά και τη μετάβαση του ναυτιλιακού κλάδου σε πιο φιλικές προς το περιβάλλον εναλλακτικές καυσίμων.
Καθώς οι παραγγελίες πλοίων διπλού καυσίμου-LNG αυξάνονται με ταχείς ρυθμούς, το LNG αναδεικνύεται όλο και περισσότερο ως μια πρακτική και ρεαλιστική λύση για τη μείωση αερίων του θερμοκηπίου που εκπέμπουν τα πλοία. Αυτά, μεταξύ άλλων, δήλωσαν επί του θέματος και οι διευθύνοντες σύμβουλοι των αντίστοιχων εταιρειών.

Διεθνή



Αναδιατάξεις στη μετοχική σύνθεση της Navigator Gas

Στην πώληση 8 εκατ. μετοχών της Navigator Gas προχώρησε η BW Group Limited, αντλώντας $140 εκατ.

Η Navigator Gas επαναγόρασε τις 3,5 εκατ. μετοχές μέσω ιδίων κεφαλαίων. Οι Citigroup, DNB Carnegie, Fearnley Securities και Pareto Securities ενήργησαν ως συνδιαχειριστές του βιβλίου προσφορών για τη δευτερογενή προσφορά μετοχών.

Στρατηγική συνεργασία Laskaridis Maritime και V.Group

Την ενίσχυση της παρουσίας της στην ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία προχωρά με ταχύτατους ρυθμούς η V.Group. Ειδικότερα, σύμφωνα με επίσημη ανακοίνωση της εταιρείας, η V.Group ανέλαβε την παροχή υπηρεσιών στελέχωσης για δύο bulk carriers της Laskaridis Maritime, καθώς και την πλήρη τεχνική διαχείριση του νεότευκτου δεξαμενόπλοιου LR2 «Lucknam». Η συμφωνία αποσκοπεί στην ενίσχυση της επιχειρησιακής αποδοτικότητας του στόλου της εταιρείας, ο οποίος διατηρεί μέσο όρο ηλικίας κάτω των τεσσάρων ετών.

Ο Shubpreet Singh, Senior Managing Director, Strategy Delivery της V.Group, υπογράμμισε τη σημασία της συμφωνίας, επισημαίνοντας πως «είμαστε ενθουσιασμένοι που ξεκινάμε αυτή τη συνεργασία με τη Laskaridis Maritime,

Ειδήσεις από τις θάλασσες του κόσμου

Επιμέλεια: Σπήλιος Βαρελάς

ύδατα

Η APM Terminals εισέρχεται επίσημα στο ιδιοκτησιακό σχήμα του Hateco Hai Phong International Container Terminal στο Βιετνάμ, αποκτώντας μερίδιο 49%.

μια εταιρεία γνωστή για τις υψηλές προδιαγραφές της», προσθέτοντας πως αυτή η συνεργασία έχει ως στόχο τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη και τη λειτουργική αριστεία.

Εκ μέρους της Laskaridis Maritime, η Μαρία Παΐδη, Manager Crew Department, ανέφερε πως «η διατήρηση ενός σύγχρονου και αποδοτικού στόλου απαιτεί αξιόπιστη πρόσβαση σε καταρτισμένους και σωστά υποστηριζόμενους ναυτικούς», υπογραμμίζοντας την εκτίμηση της εταιρείας στην έμφαση που δίνει η V. στην ευημερία του πληρώματος, καθώς και την ικανότητά της να παρέχει υπηρεσίες στελέχωσης που μπορούν να προσαρμοστούν στις όποιες μεταβολές.

Η συνεργασία εγκαινιάστηκε επίσημα στις 7 Ιανουαρίου 2026 κατά την τελετή ονοματοδοσίας του «Lucknam» στα ναυπηγεία Yangzijiang.



Επέκταση της APM Terminals στο Βιετνάμ

Η APM Terminals εισέρχεται επίσημα στο ιδιοκτησιακό σχήμα του Hateco Hai Phong International Container Terminal στο Βιετνάμ, αποκτώντας μερίδιο 49%. Η εξέλιξη αυτή, σύμφωνα με επίσημη ανακοίνωση της εταιρείας, επισφραγίζει την τριετή σύμπραξη με τον Όμιλο Hateco για την ανάπτυξη του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, από τον αρχικό σχεδιασμό έως την πλήρη εμπορική εκμετάλλευση. Το HHIT συνιστά προηγμένο λιμάνι βαθέων υδάτων στο βόρειο τμήμα της χώρας, διαθέτοντας ικανότητα εξυπηρέτησης πλοίων χωρητικότητας έως και 18.000 TEUs.

Ο επικεφαλής της APM Terminals για την Ασία και τη Μέση Ανατολή, Jon Goldner, υπογράμμισε τη μακροπρόθεσμη επενδυτική δέσμευση της εταιρείας στην περιοχή, στοχεύοντας στην παροχή ταχύτερων και πιο βιώσιμων υπηρεσιών. Ο Πρόεδρος του Ομίλου Hateco, Tran Van Ky, εστίασε στα ρεκόρ παραγωγικότητας και αυτοματοποίησης που ήδη καταγράφονται στις εγκαταστάσεις.

Το φιλόδοξο έργο ενσωματώνει κορυφαίες πρακτικές λιμενικής ασφάλειας, αυτοματισμού καθώς και τεχνητής νοημοσύνης. Αξίζει να σημειωθεί πως η υπερσύγχρονη υποδομή έχει επιλεγεί για να ενταχθεί στο στρατηγικό δίκτυο της Gemini Cooperation, της νέας ισχυρής συμμαχίας των Maersk και Hapag-Lloyd.

Αμερικανικό «μπάσιμο» στη MOL

Σημαντικό μετοχικό μερίδιο της MOL εξαγόρασε πρόσφατα η αμερικανική επενδυτική εταιρεία Elliott Investment Management.

Η ανακοίνωση της αμερικανικής εταιρείας διαχείρισης κεφαλαίων είχε ως αποτέλεσμα η τιμή της μετοχής της MOL να υποχωρήσει κατά 11%. Όπως επισημαίνει στην ανακοίνωσή της η Elliott Investment Management, «βλέπουμε μια ευκαιρία να εργαστούμε εποικοδομητικά με την εταιρεία, ώστε να διασφαλιστεί ότι το επικείμενο μεσοπρόθεσμο επιχειρησιακό της σχέδιο θα είναι επαρκώς φιλόδοξο».

Υπενθυμίζεται ότι η Elliott Investment Management έχει επενδύσει και σε άλλες ιαπωνικές εταιρείες: Softbank, Sumitomo, Tokyo Gas, Toyota και Kansai Electric Power.

THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

the flag of quality, compliance, and value



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

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

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

Meet Our Team at **Booth #4.114**
During **Posidonia 2026**

Γεωπολιτική

ΠΟΕ: Η παγκόσμια τάξη έχει αμετάκλητα αλλάξει

Η επικεφαλής του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου δήλωσε πρόσφατα ότι το διεθνές σύστημα έχει εκ θεμελίων αλλάξει και ότι οι χώρες οφείλουν να κοιτάξουν προς το μέλλον, για να σκεφτούν πώς θα μεταρρυθμίσουν το παγκόσμιο σύστημα εμπορίου.

«Η παγκόσμια τάξη και το διεθνές σύστημα που χρησιμοποιούσαμε έχουν αμετάκλητα αλλάξει. Δεν θα τα πάρουμε πίσω... Πρέπει να κοιτάξουμε προς το μέλλον», δήλωσε η Γενική Διευθύντρια του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, Νγκόζι Οκόντζο Ιγουέλα, απευθυνόμενη προς τους συνέδρους κατά την έναρξη των εργασιών της 14ης διάσκεψης του ΠΟΕ στη Γιαουντέ του Καμερούν.

Ενώ το 72% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται στο πλαίσιο των κανόνων του ΠΟΕ και η ανάπτυξη του εμπορίου που σχετίζεται με την τεχνητή νοημοσύνη αποτελεί ένα στοιχείο αισιοδοξίας, η Νγκόζι Οκόντζο Ιγουέλα δήλωσε ότι το παγκόσμιο εμπορικό σύστημα αντιμετωπίζει σημαντική αβεβαιότητα λόγω της σύρραξης στη Μέση Ανατολή και των επιπτώσεων από τους δασμούς που έχουν επιβάλει οι ΗΠΑ του Ντόναλντ Τραμπ στις χώρες.

Η Νγκόζι Οκόντζο Ιγουέλα έχει καταρτίσει λίστα προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου, μεταξύ των οποίων η παράλυση του οργάνου επίλυσης διαφορών του ΠΟΕ και η διαφάνεια στην κοινοποίηση της χρήσης επιδοτήσεων.

Μόνο 64 μέλη του Οργανισμού έχουν καταθέσει κοινοποιήσεις στον ΠΟΕ για το 2025, που σημαίνει ότι 102 δεν έχουν καταθέσει, διευκρίνισε η Οκόντζο Ιγουέλα.

«Η έλλειψη διαφάνειας οδηγεί σε έλλειψη εμπιστοσύνης, και αυτό τροφοδοτεί υποψίες για αδικίες και αντιανταγωνιστικές πρακτικές», τόνισε η Γενική Διευθύντρια του ΠΟΕ στους συμμετέχοντες στη διάσκεψη της Γιαουντέ. Αυτό δημιουργεί έναν φαύλο κύκλο καχυποψίας, που εμποδίζει τα μέλη από το να συμφωνήσουν επί νέων κανόνων και μεταρρυθμίσεων, πρόσθεσε.

Το Ηνωμένο Βασίλειο «σφίγγει τον κλοιό» γύρω από τον «σκιώδη» στόλο

Ο Βρετανός Πρωθυπουργός Κιρ Στάρμερ εξουσιοδότησε ένοπλες δυνάμεις της χώρας του να προχωρήσουν στον έλεγχο, στην επιβίβαση, ακόμα και στην κατάσχεση πλοίων που συνδέονται με τον λεγόμενο «σκιώδη ρωσικό στόλο» και διέρχονται από βρετανικά χωρικά ύδατα.

Σύμφωνα με κυβερνητικές πηγές, πλέον μονάδες του Βασιλικού Ναυτικού και ειδικές δυνάμεις θα μπορούν να πραγματοποιούν επιχειρήσεις νηοψίας σε δεξαμενόπλοια που θεωρείται ότι εμπλέκονται στην παράκαμψη των δυτικών κυρώσεων μεταφέροντας ρωσικό πετρέλαιο.

Αναλυτές τονίζουν πως αυτή η απόφαση συνιστά σαφή μετάβαση από την απλή παρακολούθηση των κυρώσεων που έχουν επιβληθεί σταδιακά εδώ και τέσσερα χρόνια κατά εταιρειών ρωσικών συμφερόντων στην ενεργή επιβολή του μέτρου. Και αυτό γιατί πλέον προβλέπει όχι μόνο ελέγχους, αλλά και πιθανή κατάσχεση πλοίων ή νομικές ενέργειες κατά εταιρειών και πληρωμάτων. Παράλληλα, όμως, σημειώνουν ότι ενέχει κινδύνους κλιμάκωσης της έντασης μεταξύ Λονδίνου και Μόσχας, δεδομένου ότι ορισμένα από τα πλοία του «σκιώδους ρωσικού στόλου» φέρεται να διαθέτουν ένοπλη ασφάλεια ή να συνδέονται έμμεσα με ρωσικά κρατικά συμφέροντα. «Πιθανά περιστατικά σε περιοχές υψηλής κυκλοφορίας, όπως η θάλασσα της Μάγχης, θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε εντάσεις μεταξύ Ρωσίας και χωρών του ΝΑΤΟ», σημειώνουν χαρακτηριστικά.

Το Ηνωμένο Βασίλειο, πάντως, εμφανίζεται αποφασισμένο να προχωρήσει. Ο Κιρ Στάρμερ δήλωσε ότι αυτή η κίνηση θα στερήσει «την πολεμική μηχανή του Πούτιν από τα κέρδη που χρηματοδοτούν τη βάρβαρη εκστρατεία του»,



ενώ οι υπουργοί της κυβέρνησής του σημειώνουν ότι η Ρωσία εξακολουθεί να αποτελεί απειλή για τη Δύση, παρά το γεγονός ότι τις τελευταίες εβδομάδες μεγάλο μέρος της προσοχής της επικεντρώνεται στον πόλεμο της Μέσης Ανατολής.

Συμφωνία-ορόσημο ελεύθερου εμπορίου μεταξύ ΕΕ και Αυστραλίας

Η Αυστραλία και η Ευρωπαϊκή Ένωση υπέγραψαν στις 24 Μαρτίου, στην Καμπέρα, ευρεία συμφωνία ελεύθερου εμπορίου, με σκοπό να τονωθεί το διμερές εμπόριο, παρά τις έντονες διαμαρτυρίες Ευρωπαίων αγροτών.

Η Αυστραλία και η ΕΕ συμφώνησαν να εντείνουν τη συνεργασία τους στο πεδίο της άμυνας, καθώς και να βελτιωθεί η ευρωπαϊκή πρόσβαση σε ορυκτά καίριας σημασίας στη χώρα-ήπειρο της Ωκεανίας. Οι Βρυξέλλες, όπως και η Καμπέρα, επιδιώκουν να διαφοροποιήσουν τους προορισμούς των εξαγωγών τους, για να αντιμετωπίσουν τις πιέσεις των ΗΠΑ και της Κίνας. Η ΕΕ είναι σήμερα ο τρίτος σημαντικότερος εμπορικός εταίρος της Αυστραλίας και η δεύτερη σημαντικότερη πηγή άμεσων ξένων επενδύσεων.

«Η ΕΕ και η Αυστραλία μπορεί γεωγραφικά να είναι πολύ απομακρυσμένες, αλλά δεν θα μπορούσαμε να βρισκόμαστε πιο κοντά ως προς το όραμά μας για τον κόσμο», ανέφερε η Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν. «Αυτή είναι σημαντική στιγμή για τη χώρα μας, καθώς εξασφαλίζουμε συμφωνία με τη δεύτερη οικονομία του κόσμου», υπογράμμισε από την πλευρά του ο Αυστραλός Πρωθυπουργός Άντονι Αλμπανέζι.

Οι ευρωπαϊκές εταιρείες εξήγαγαν εμπορεύματα αξίας €37 δισ. στην Αυστραλία πέρυσι και υπηρεσίες αξίας €31 δισ. το 2024.



Credit: EPA/MARTIAL TREZZINI

Γαλάζια Οικονομία



Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ONEX/STR

Ιστορική συμφωνία ONEX και Hanwha Ocean

Σε μια συμφωνία-σταθμό, που αλλάζει τον γεωπολιτικό χάρτη, ο Όμιλος ONEX Shipyards & Technologies και ο κορυφαίος παγκόσμιος ναυπηγικός Όμιλος Hanwha Ocean ενώνουν τις δυνάμεις τους, μετατρέποντας την Ελλάδα στο επίκεντρο της αμυντικής ναυπηγικής βιομηχανίας για τη Μεσόγειο, τη Νοτιοανατολική Ευρώπη και τη Μαύρη Θάλασσα.

Η στρατηγική συμφωνία συνεργασίας υπεγράφη σε ειδική τελετή που πραγματοποιήθηκε στις 19 Μαρτίου στην έδρα της Hanwha στη Σεούλ, παρουσία υψηλόβαθμων στελεχών και των δύο πλευρών, εκπροσώπων κυβερνήσεων και διπλωματικών αποστολών.

Η Ελλάδα ως στρατηγικός βραχίονας της Hanwha Ocean

Μέσα από αυτή τη σύμπραξη, τα ναυπηγεία του Ομίλου ONEX καθίστανται ο κεντρικός ναυπηγικός βραχίονας της Hanwha στην περιοχή.

Η συνεργασία αυτή δημιουργεί το ισχυρότερο ναυπηγικό οικοσύστημα στη Μεσόγειο, συνδυάζοντας μοναδικά την κορεατική ναυπηγική υπεροχή της Hanwha, τις πλέον προηγμένες αμερικανικές αμυντικές τεχνολογίες και την υψηλή ελληνική ναυπηγική τέχνη και τεχνογνωσία.

Τεχνολογική υπεροχή και εγχώρια παραγωγή άνω του 70%

Η συμφωνία διασφαλίζει στο ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό άμεση πρόσβαση σε πλοία και υποβρύχια τεχνολογικής αιχμής, ενώ για πρώτη φορά η Ελλάδα αποκτά τη δυνατότητα:

- Πλήρους εγχώριας κατασκευής πλοίων και υποβρυχίων, με την ελληνική συμμετοχή να εκτινάσσεται πάνω από το 70%.
- Εξαγωγικής δραστηριότητας σε τρίτες χώρες, ενισχύοντας τη διεθνή θέση της χώρας.
- Δημιουργίας μόνιμης γραμμής παραγωγής και υποστήριξης (MRO) στην Ελλάδα για όλη την ευρύτερη γεωγραφική περιοχή.

«Σήμερα, τα ναυπηγεία του ομίλου μας δεν αλλάζουν απλώς σελίδα, αλλά ηγούνται μιας παγκόσμιας αμυντικής επανάστασης. Η στρατηγική μας σύμπραξη με τη Hanwha Ocean αποτελεί την έμπρακτη δικαίωση του οράματός μας για μια Ελλάδα που δεν καταναλώνει απλώς τεχνολογία, αλλά την παράγει και την εξάγει», δήλωσε ο κ. Πάνος Ξενοκώστας, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του Ομίλου ONEX.

«Στο πλαίσιο της ιστορικής συμφωνίας της Ουάσιγκτον, δημιουργούμε στην πατρίδα μας το ισχυρότερο ναυπηγικό οικοσύστημα στην περιοχή, συνδυάζοντας την αμερικανική τεχνολογική αιχμή με την κορεατική υπεροχή. Για πρώτη φορά στην ιστορία μας, κατασκευάζουμε πλοία και υποβρύχια επόμενης γενιάς με ελληνικά χέρια, εξασφαλίζοντας εγχώρια προστιθέμενη αξία που ξεπερνά το 70%. Δεν θωρακίζουμε μόνο την αποτρεπτική ισχύ του Πολεμικού μας Ναυτικού, αλλά δημιουργούμε χιλιάδες καλοπληρωμένες θέσεις εργασίας, μετατρέποντας την Ελλάδα σε διεθνή κόμβο καινοτομίας με τη σφραγίδα των ΗΠΑ και της Κορέας. Το μέλλον της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας περνά πλέον και από την Ελλάδα», κατέληξε ο κ. Ξενοκώστας.

Η Ελλάδα στην κορυφή του παγκόσμιου yachting για το 2025

Πρόσφατα δεδομένα της Riginos Yachts αναδεικνύουν την Ελλάδα ως τον απόλυτο κυρίαρχο του παγκόσμιου yachting. Σύμφωνα με την ανάλυση των δεδομένων για το 2025, η χώρα μας καταλαμβάνει την πρώτη θέση διεθνώς σε αριθμό διαθέσιμων ιστιοπλοϊκών σκαφών, εδραιώνοντας τη θέση της ως σημείου αναφοράς για τον θαλάσσιο τουρισμό.

Παγκόσμια πρωτιά σε διαθεσιμότητα στόλου

Για το 2025, η Ελλάδα κατέκτησε την παγκόσμια πρωτιά, διαθέτοντας τον μεγαλύτερο αριθμό σκαφών διαθέσιμων προς ναύλωση και ξεπερνώντας παραδοσιακούς ανταγωνιστές. Με συνολικά 3.030 διαθέσιμα σκάφη, εκ των οποίων τα 904 είναι catamaran, η χώρα μας ηγείται της διεθνούς κατάταξης, με την Κροατία να ακολουθεί με 2.531 σκάφη, την Ιταλία με 1.282 σκάφη, τη Γαλλία με 970 σκάφη και την Τουρκία με 578 σκάφη.

Αυτή η υπεροχή γίνεται ακόμα πιο εμφανής στην premium κατηγορία των catamaran, όπου ο ελληνικός στόλος υπερτερεί σημαντικά του διεθνούς ανταγωνισμού. Σύμφωνα με τη Riginos Yachts, η Ελλάδα διαθέτει σχεδόν τα διπλάσια catamaran σε σχέση με την Κροατία, η οποία αγγίζει τον αριθμό των 501 catamaran, ενώ η Ιταλία ακολουθεί με 438. Ακόμα χαμηλότερα κινούνται η Γαλ-

λία και η Τουρκία, με 72 και 146 catamaran αντίστοιχα, επιβεβαιώνοντας την κυριαρχία της χώρας μας στην κατηγορία. Η κατηγορία κερδίζει διαρκώς έδαφος στις προτιμήσεις των ναυλωτών, προσφέροντας την άνεση, τη σταθερότητα και την πολυτέλεια που αναζητά ο σύγχρονος ταξιδιώτης.

Προκλήσεις του κλάδου

Παρά τη σταθερά ηγετική πορεία της χώρας στον τομέα του yachting, η περαιτέρω ανάπτυξη της αγοράς συνδέεται άμεσα με την ανάγκη ενίσχυσης των υποδομών. Η περιορισμένη διαθεσιμότητα θέσεων ελλιμενισμού, σε συνδυασμό με το αυξανόμενο κόστος μαρινών, λειτουργούν ανασταλτικά για τη δυναμική του κλάδου. Παράλληλα, η έλλειψη επαρκών χερσαίων εγκαταστάσεων και καρνάγιων, απαραίτητων για την ανέλκυση, τη συντήρηση και την τεχνική υποστήριξη των σκαφών, δυσχεραίνει τη λειτουργία του κλάδου, με το ζήτημα να εντοπίζεται εντονότερα στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας.

Επιπλέον, το ασταθές διεθνές περιβάλλον και οι πρόσφατες γεωπολιτικές εξελίξεις έχουν δημιουργήσει μια στάση αναμονής και αυξημένης ανασφάλειας στους εν δυνάμει πελάτες, αλλά και σε όσους έχουν ήδη κάνει κρατήσεις για το επόμενο διάστημα, επηρεάζοντας τη συνολική ζήτηση στην αγορά.

Συνεργασία Σομαλίας και Τουρκίας για την προώθηση της γαλάζιας οικονομίας

Η Σομαλία ξεκίνησε μια σύμπραξη με επίκεντρο την αλιεία με την τουρκική εταιρεία OYAK, με στόχο την ενίσχυση της γαλάζιας οικονομίας και τη διαφοροποίηση των πηγών εσόδων.

Η κοινοπραξία SOMTURK ιδρύθηκε από κοινού από το Υπουργείο Αλιείας της Σομαλίας και τη διεθνή εταιρεία OYAK. Στην εκδήλωση παρουσίασης του νέου εγχειρήματος παρευρέθηκαν υψηλόβαθμοι κυβερνητικοί αξιωματούχοι, μεταξύ των οποίων ο Αντιπρόεδρος της κυβέρνησης της Σομαλίας, Jibril Abdirashid, και ο Υπουργός Αλιείας και Γαλάζιας Οικονομίας, Ahmed Hassan Aden.

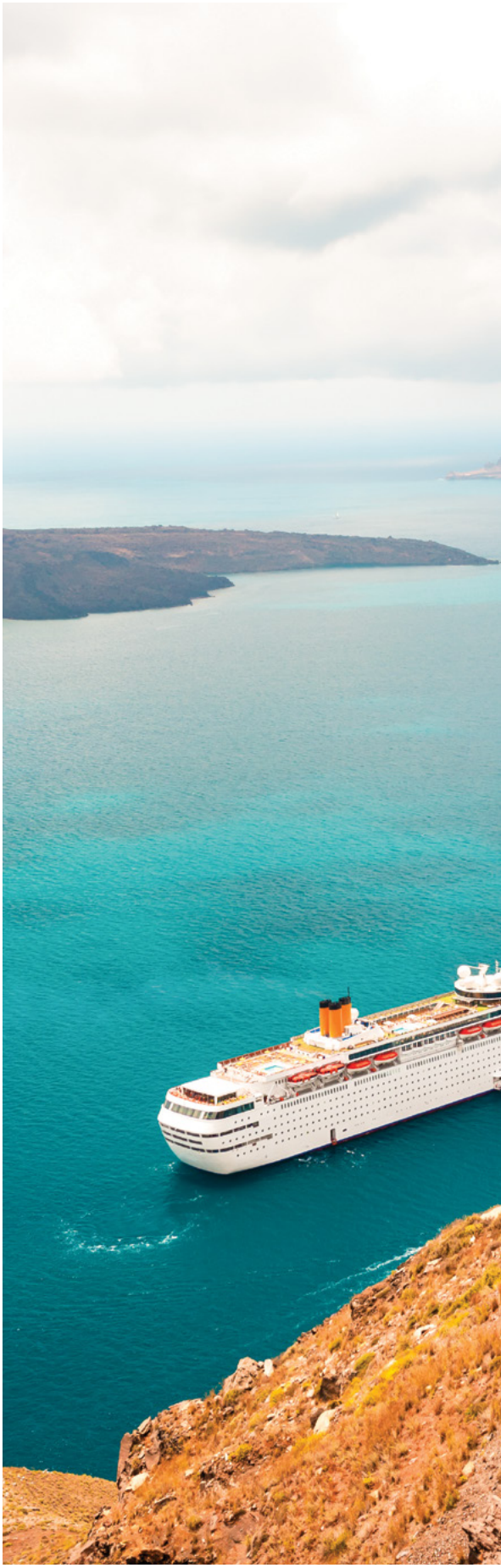
Αξιωματούχοι δήλωσαν ότι η ένωση δυνάμεων Σομαλίας και Τουρκίας αποτελεί ένα στρατηγικό βήμα προς τη βελτίωση της αξιοποίησης των θαλάσσιων πόρων της Σομαλίας και την ενίσχυση της εθνικής οικονομίας. Η κυβέρνηση σημείωσε ότι η αλιεία θα μπορούσε να αποτελέσει τη ραχοκοκαλιά της οικονομίας της αφρικανικής χώρας στο μέλλον, δεδομένης της εκτεταμένης ακτογραμμής της χώρας.

Η SOMTURK αναμένεται επίσης να συμβάλει στην ανάπτυξη βασικών υποδομών, όπως λιμάνια, εγκαταστάσεις ψυκτικής αποθήκευσης και εξαγωγικές αγορές, με ιδιαίτερη έμφαση στην αύξηση των εξαγωγών θαλασσινών της Σομαλίας.

Η κυβέρνηση της Σομαλίας υπογραμμίζει ότι η συμφωνία συνδέεται επίσης με τις προσπάθειες ενίσχυσης της θαλάσσιας ασφάλειας, καθώς το Πολεμικό Ναυτικό της Σομαλίας, σε συνεργασία με τις τουρκικές δυνάμεις, αναμένεται να διαδραματίσει βασικό ρόλο στην καταπολέμηση της παράνομης αλιείας. Η πρωτοβουλία αυτή έρχεται σε μια στιγμή που η Σομαλία επιδιώκει να αξιοποιήσει καλύτερα τους τεράστιους θαλάσσιους πόρους της, οι οποίοι παρέμεναν για πολύ καιρό ανεκμετάλλευτοι.



Επιβατηγός Ναυτιλία



Σε επίπεδα-ρεκόρ η οικονομική συνεισφορά της κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία

Η οικονομική συνεισφορά της κρουαζιέρας στην Ελλάδα έφτασε σε επίπεδα-ρεκόρ το 2024, επιβεβαιώνοντας τον ρόλο της ως ισχυρού πυλώνα της εθνικής οικονομίας. Σύμφωνα με την τελευταία Έκθεση για την Οικονομική Συνεισφορά του Κλάδου της Κρουαζιέρας για το 2024 της Διεθνούς Ένωσης Εταιρειών Κρουαζιέρας (CLIA) που εκπονήθηκε από την Oxford Economics, η συνολική οικονομική συνεισφορά της κρουαζιέρας έφτασε τα €3,1 δισ., ενώ συνέβαλε κατά €1,5 δισ. στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) της Ελλάδας.

Η εξέλιξη αυτή σηματοδοτεί μια σημαντική ετήσια ανάπτυξη. «Η οικονομική συνεισφορά της κρουαζιέρας στην Ελλάδα σχεδόν τριπλασιάστηκε μέσα σε μόλις τρία χρόνια, φτάνοντας τα €3,1 δισ. το 2024 από €1,4 δισ. το 2022 και €2 δισ. το 2023», δήλωσε η Μαρία Δεληγιάννη, Διευθύντρια Ανατολικής Μεσογείου της CLIA.

Η συνεισφορά του κλάδου στο ΑΕΠ αυξήθηκε σχεδόν κατά 50%, φτάνοντας το €1,5 δισ. το 2024, από €973 εκατ. το 2023.

Η απασχόληση σημείωσε επίσης σημαντική αύξηση, με τον συνολικό αριθμό θέσεων εργασίας που υποστηρίζονται από τον κλάδο να αυξάνεται από 22.600 το 2023 σε 33.000 το 2024, δηλαδή αύξηση άνω των 10.000 θέσεων μέσα σε ένα μόνο έτος, συμπεριλαμβανομένων άμεσων, έμμεσων και επαγόμενων θέσεων εργασίας. Πιο συγκεκριμένα, οι θέσεις εργασίας που δημιουργούνται από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Ελλάδα περιλαμβάνουν 17.000 άμεσες θέσεις που συνδέονται με δαπάνες, 1.000 άμεσες θέσεις σε εταιρείες κρουαζιέρας, 10.000 έμμεσες θέσεις και 5.000 επαγόμενες θέσεις.

Το οικοσύστημα της κρουαζιέρας δημιουργεί θέσεις εργασίας σε ένα ευρύ φάσμα επαγγελματικών κλάδων, συμπεριλαμβανομένων τοπικών επιχειρήσεων, ταξιδιωτικών πρακτόρων, ταξιδιωτικών γραφείων, λιμενικών αρχών και τερματικών σταθμών, λιμενικών πρακτόρων, ναυπηγείων και εταιρειών συντήρησης πλοίων, καθώς και προμηθευτών.

Τέσσερις βασικές δραστηριότητες συνδέονται με τη θετική επίδραση της κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία: οι δαπάνες επιβατών και πληρωμάτων εταιρειών κρουαζιέρας στους προορισμούς των λιμένων, οι αγορές των εταιρειών κρουαζιέρας, οι δαπάνες που συνδέονται με τους μισθούς του προσωπικού της βιομηχανίας της κρουαζιέρας που διαμένει στην Ελλάδα, καθώς και οι ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες. Οι δαπάνες επιβατών και πληρωμάτων αποτέλεσαν τον μεγαλύτερο συντελεστή στο ΑΕΠ, φτάνοντας τα €915 εκατ., που αντιστοιχούν στο 59% της συνολικής συμβολής του κλάδου στο ΑΕΠ της Ελλάδας. Ακολουθούν οι αγορές των εταιρειών κρουαζιέρας με συνεισφορά €586 εκατ. στο ΑΕΠ. Παράλληλα, οι μισθοί του προσωπικού των εταιρειών κρουαζιέρας και οι ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες συνέβαλαν με €25 εκατ. και €24 εκατ. αντίστοιχα.

Ο Πειραιάς, το πιο πολυσύχναστο λιμάνι της Αττικής, προσέλκυσε 1,7



εκατ. επισκέψεις επιβατών την ίδια χρονιά, συμπεριλαμβανομένης σημαντικής δραστηριότητας επιβίβασης, καταλαμβάνοντας τη 13η θέση παγκοσμίως μεταξύ των λιμένων επιβίβασης.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η βιομηχανία της κρουαζιέρας συνέχισε τη δυναμική ανοδική της πορεία, δημιουργώντας συνολικό οικονομικό αντίκτυπο €64,1 δισ. και συμβάλλοντας με €28,3 δισ. στο ευρωπαϊκό ΑΕΠ. Οι θέσεις εργασίας έφτασαν τις 445.000, ενώ παράχθηκαν €16,4 δισ. σε μισθούς. Παρά τις συνεχιζόμενες οικονομικές πιέσεις που επηρεάζουν τόσο τους καταναλωτές όσο και τους παρόχους ταξιδιών, ο κλάδος διατήρησε ισχυρή οικονομική δραστηριότητα το 2024, υποστηριζόμενος από εξαιρετικά υψηλή ζήτηση επιβατών.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, η δραστηριότητα της κρουαζιέρας παρέμεινε ισχυρή, δημιουργώντας συνολική οικονομική συνεισφορά ύψους $198,8 δισ. και συμβάλλοντας με $98,5 δισ. στο παγκόσμιο ΑΕΠ. Προέκυψαν 1,8 εκατ. θέσεις εργασίας παγκοσμίως και $60,1 δισ. σε μισθούς.

Στο νερό το πρώτο στον κόσμο κρουαζιερόπλοιο κατανάλωσης υδρογόνου

Στο νερό έπεσε το πρώτο στον κόσμο κρουαζιερόπλοιο που θα αξιοποιεί το υδρογόνο για την πρόωσή του.

Συγκεκριμένα, πρόσφατα έλαβε χώρα η τελετή καθέλκυσης του «Viking Libra» στο ναυπηγείο της Fincantieri στην Ανκόνα. Το κρουαζιερόπλοιο είναι προγραμματισμένο να παραδοθεί στα τέλη του 2026.

Με ολική χωρητικότητα περίπου 54.300 τόνων, μήκος 239 μ. και δυνατότητα φιλοξενίας έως 998 επιβατών σε 499 καμπίνες, το «Viking Libra» θα είναι το πρώτο κρουαζιερόπλοιο στον κόσμο που θα κινείται με υδρογόνο και θα διαθέτει σύστημα πρόωσης που θα βασίζεται εν μέρει σε υγροποιημένο υδρογόνο και κυψέλες καυσίμου.

Ο πρώτος πλήρως ηλεκτρικός στόλος επιβατηγών πορθμείων στη Δυτική Αυστραλία

Η ανάπτυξη πλήρως ηλεκτρικού στόλου πορθμείων στην Αυστραλία φέρνει στο προσκήνιο νέες τεχνολογικές και κανονιστικές απαιτήσεις, ιδίως σε ζητήματα ενσωμάτωσης συσσωρευτών υψηλής τάσης, ηλεκτρικής πρόωσης και ασφάλειας λειτουργίας. Σε αυτό το πλαίσιο, ο Lloyd's Register (LR) υπέγραψε νέα συμφωνία με την Echo Marine Group για την υποστήριξη του πρώτου πλήρως ηλεκτρικού στόλου επιβατηγών πορθμείων στη Δυτική Αυστραλία. Η συμφωνία πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του προγράμματος METRONET Swan River Ferry Service Expansion της Perth Transport Authority (PTA).

Το έργο περιλαμβάνει τον σχεδιασμό και την κατασκευή πέντε νέων επιβατηγών πορθμείων με ηλεκτρική πρόωση βασισμένη σε συσσωρευτές, τα οποία θα επιχειρούν στον ποταμό Swan στο Περθ. Ο LR θα παρέχει υπηρεσίες κλάσης και τεχνικής διασφάλισης σε όλη τη διάρκεια του σχεδιασμού και της ναυπήγησης.

Το πρόγραμμα αποτελεί ένα από τα πρώτα παραδείγματα ανάπτυξης πλήρως ηλεκτρικού στόλου πορθμείων στην Αυστραλία και εισάγει σημαντικές τεχνικές και κανονιστικές απαιτήσεις. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται η ενσωμάτωση συστημάτων συσσωρευτών υψηλής τάσης, η εγκατάσταση καλωδιώσεων υψηλής τάσης και η ασφάλεια των ηλεκτρικών συστημάτων πρόωσης. Ακόμη, περιλαμβάνεται η συμμόρφωση με κανονιστικά πλαίσια που εξακολουθούν να εξελίσσονται γι' αυτού του τύπου τα πλοία.

Στο αρχικό στάδιο, ο LR συμμετείχε ενεργά μέσω τεχνικών εργαστηρίων και τακτικών συνεδριάσεων με τους εμπλεκόμενους φορείς, με την υποστήριξη του παγκόσμιου Technical Support Office του οργανισμού. Παράλληλα, αξιοποίησε τη διεθνή του εμπειρία από έργα ηλεκτρικών και υβριδικών πλοίων, παρέχοντας συγκριτικά τεχνικά παραδείγματα και πρακτική τεχνογνωσία σε ζητήματα όπως η ασφάλεια συσσωρευτών, η συστημική ολοκλήρωση και η επιχειρησιακή απόδοση.

Σε επίπεδο ναυπήγησης, η τοπική ομάδα επιθεωρητών του LR στο Περθ συνεργάζεται με την Echo Marine Group καθ' όλη τη διάρκεια της κατασκευής. Το πρώτο από τα νέα ηλεκτρικά πλοία προγραμματίζεται να τεθεί σε υπηρεσία το 2027.

TURBOTECHNIKI

TURBOCHARGER REPAIR SHOP AND SPARE PARTS SUPPLY

AUTHORIZED REPAIR AGENT

MET turbo

MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES
MARINE MACHINERY & EQUIPMENT CO., LTD

NAPIER

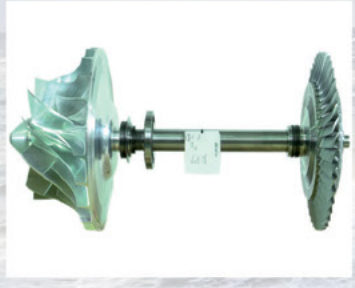
ABB





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

Νέο κεφάλαιο για την ελληνική ναυπηγική βιομηχανία

Από την αποσύνθεση στην «άνοιξη»: Το success story ενός εκ των πυλώνων της αναπτυξιακής στρατηγικής της Ελλάδας

του Γιάννη Θεοδωρόπουλου

Η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία γυρίζει σελίδα μετά από χρόνια στασιμότητας και χαμένων ευκαιριών. Η αδράνεια έχει δώσει τη θέση της σε μια αναγέννηση, που δείχνει μη αναστρέψιμη.

Το επόμενο μεγάλο στοίχημα, που ήταν η επανέναρξη της δραστηριότητας ναυπήγησης σκαφών, φαίνεται πως κερδίζεται. Στα ναυπηγεία της ONEX στην Ελευσίνα, πέραν των γεμάτων δεξαμενών με πλοία προς επισκευή, ξεχωρίζει πλέον και μια εικόνα που είχε για χρόνια εκλείψει: νέα ρυμουλκά κατασκευάζονται τμηματικά, παίρνοντας σταδιακά μορφή μέσα στις εγκαταστάσεις.

Απαύγασμα αυτής της νέας πραγματικότητας αποτέλεσε η τοποθέτηση τρόπιδος για τα πρώτα δύο από τα συνολικά είκοσι ρυμουλκά πλοία, που θα κατασκευαστούν στις εγκαταστάσεις του ομίλου ONEX στην Ελευσίνα, σε τελετή που έλαβε χώρα την Πέμπτη 2 Απριλίου. Η τοποθέτηση τρόπιδος αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα ορόσημα στη ναυπήγηση ενός πλοίου, καθώς σηματοδοτεί τη μετάβαση από τη φάση του σχεδιασμού και της προετοιμασίας στην κύρια φάση της κατασκευής.

Τα νέα ρυμουλκά, τα οποία παρήγγειλε η Megatugs Salvage & Towage, ανήκουν στην κατηγορία ASD Escort / Terminal Tug, βασίζονται στον σχεδιασμό RAstar 2800 και σχεδιάστηκαν από τον καναδικό οίκο Robert Allan.

Με την έναρξη ναυπήγησης πλοίων σε ελληνικές εγκαταστάσεις, η χώρα μας στέλνει ένα ισχυρό μήνυμα ανάπτυξης και ισχύος.

«Να παραδώσουμε διαφορετικά ναυπηγεία στην επόμενη γενιά»

Στις εναρκτήριες δηλώσεις του κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης, ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του Ομίλου ONEX Shipyards & Technologies, Πάνος Ξενοκώστας, δήλωσε ιδιαίτερα χαρούμενος γι' αυτή την εξέλιξη, διότι κάτι που ουσιαστικά «φάνταζε ως τρέλα» σήμερα παίρνει σάρκα και οστά.

Ειδικότερα, όπως τόνισε χαρακτηριστικά, «πριν από περίπου τρία χρόνιά σε αυτόν τον χώρο δεν υπήρχε τίποτα, παρά σκουριά, εξαθλιωμένοι άνθρωποι, ενώ δεν λειτουργούσε καμία εγκατάσταση». Πλέον, σύμφωνα με τον κ. Ξενοκώστα, «περίπου 20-22 πλοία επισκευάζονται, αναβαθμίζονται, μετασκευάζονται και ταυτόχρονα προχωρά κανονικά το πρόγραμμα των είκοσι ρυμουλκών, ενώ μέχρι το τέλος του έτους τα δύο πρώτα ρυμουλκά θα είναι έτοιμα».

Ο κ. Ξενοκώστας παράλληλα έπλεξε το εγκώμιο των εργαζομένων και των στελεχών των ναυπηγείων, δηλώνοντας «περήφανος», καθώς «χάρη σε αυτούς δώσαμε έναν λόγο τιμής να φτιάξουμε τα ναυπηγεία σε τρία χρόνια, και όντως τα φτιάχνουμε». Ο επικεφαλής του ομίλου ONEX πρόσθεσε ότι «η συνεργασία μας με το διεθνώς αναγνωρισμένο γραφείο Robert Allan μας καθιστά έναν από τους σημαντικότερους κατασκευαστές ρυμουλκών στον κόσμο».



Φωτ. υλικό: Ναυτικά Χρονικά



Και έκλεισε την τοποθέτησή του αναφέροντας πως η ONEX έχει δεσμευτεί ότι θα παραδώσει διαφορετικά ναυπηγεία στην επόμενη γενιά από αυτά που παρέλαβε, τονίζοντας πως «τα ναυπηγεία δεν αφορούν μόνο τους ιδιοκτήτες. Τα ναυπηγεία αφορούν την κοινωνία, την οικονομία, την εθνική μας ανεξαρτησία, αλλά κυρίως τα παιδιά μας, την επόμενη γενιά».

«Η ναυπηγική βιομηχανία, αιχμή του δόρατος ενός νέου παραγωγικού προτύπου για την ελληνική οικονομία»

Στη συνέχεια, τον λόγο πήρε ο Υπουργός Ανάπτυξης, Τάκης Θεοδωρικάκος, ο οποίος υπογράμμισε τη συμβολή των ναυπηγείων της ONEX στην εθνική οικονομία της χώρας, ένεκα και των 2.000 εργαζομένων που απασχολούνται στις εγκαταστάσεις τους.

Σύμφωνα με τον κ. Θεοδωρικάκο, η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία πρέπει να κάνει αντίστοιχα βήματα με την ελληνική ναυτιλία και να καταστεί μία από τις ισχυρότερες δυνάμεις παγκοσμίως. «Είναι εθνικό στοίχημα να πετύχουν τα ναυπηγεία της ONEX και όλα δείχνουν πως είμαστε σε καλό δρόμο... Αποτελεί εθνικό στόχο, να παγιωθεί η ναυπηγική βιομηχανία αιχμή του δόρατος ενός νέου παραγωγικού προτύπου για την ελληνική οικονομία», δήλωσε μεταξύ άλλων.

«Η ασφάλεια σε πρώτο πλάνο»

Από την πλευρά του, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Βασίλης Κικίλιας, αναφέρθηκε στη σύνδεση μεταξύ ναυπηγείων και ασφάλειας στη θάλασσα, κάτι που αποτελεί εθνική προτεραιότητα για την Ελλάδα, σύμφωνα με τον ίδιο. «Ελπίζω να αποκτήσουμε εκ νέου την τεχνογνωσία της ναυπηγικής βιομηχανίας και γι' αυτόν τον λόγο είναι κομβικής σημασίας η υπογραφή της συμφωνίας μεταξύ της ONEX και του ναυπηγικού κολοσσού της Hanwha». Τέλος, τόνισε πως η ανάπτυξη των ναυπηγείων βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με την κοινωνία και την περιοχή, κάτι που συμπεριλαμβάνει τον γενικότερο στόχο της κυβέρνησης για επενδύσεις και άνοδο του βιοτικού επιπέδου στη Δυτική Αττική.

«Επανεκκίνηση της ναυπηγικής δραστηριότητας και ενίσχυση της εθνικής μας οικονομίας και αυτοπεποίθησης»

Κατά τον κ. Παύλο Ξηραδάκη, Διευθύνοντα Σύμβουλο της Megatugs Salvage & Towage και Πρόεδρο της Ελληνικής Ένωσης Πλοιοκτητών Ρυμουλκών, η εκδήλωση σηματοδότησε την «επανεκκίνηση της ναυπηγικής δραστηριότητας στην Ελλάδα και την ενίσχυση της εθνικής μας οικονομίας και αυτοπεποίθησης».

Ο ίδιος έδωσε έμφαση στην ανάγκη πλήρους εφαρμογής του θεσμικού πλαισίου για τις ρυμουλκήσεις, σημειώνοντας ότι, χωρίς σαφείς κανονισμούς ασφαλούς ρυμούλκησης στα λιμάνια, δεν μπορεί να υπάρξει ούτε υγιής ανταγωνισμός ούτε ασφάλεια. «Σήμερα αποδεικνύεται στην πράξη ότι, όταν οι πολιτικές αποφάσεις θέτουν σε προτεραιότητα το εθνικό συμφέρον και την ασφάλεια, η χώρα μας μπορεί να μεγαλουργεί», σχολίασε.

Ο κ. Ξηραδάκης υπογράμμισε την ανάγκη αποτελεσματικών κινήτρων για την αναβάθμιση του στόλου ρυμουλκών και πλοίων υποστήριξης στην Ελλάδα, με στόχο τη στήριξη της εθνικής οικονομίας. «Οι ανάγκες του κλάδου για την επόμενη δεκαετία αποτυπώνονται σε κατασκευή 60-70 πλοίων, συνολικού προϋπολογισμού 700-800 εκατ. ευρώ. Θέλουμε αυτά τα χρήματα να πάνε στη ναυπηγική βιομηχανία της χώρας και της Ευρώπης ή σε γιάρδες τρίτων χωρών;» επισήμανε χαρακτηριστικά.

«Μια ευρύτερη συνεργασία, βασισμένη στην εμπιστοσύνη και στις κοινές αρχές μας»

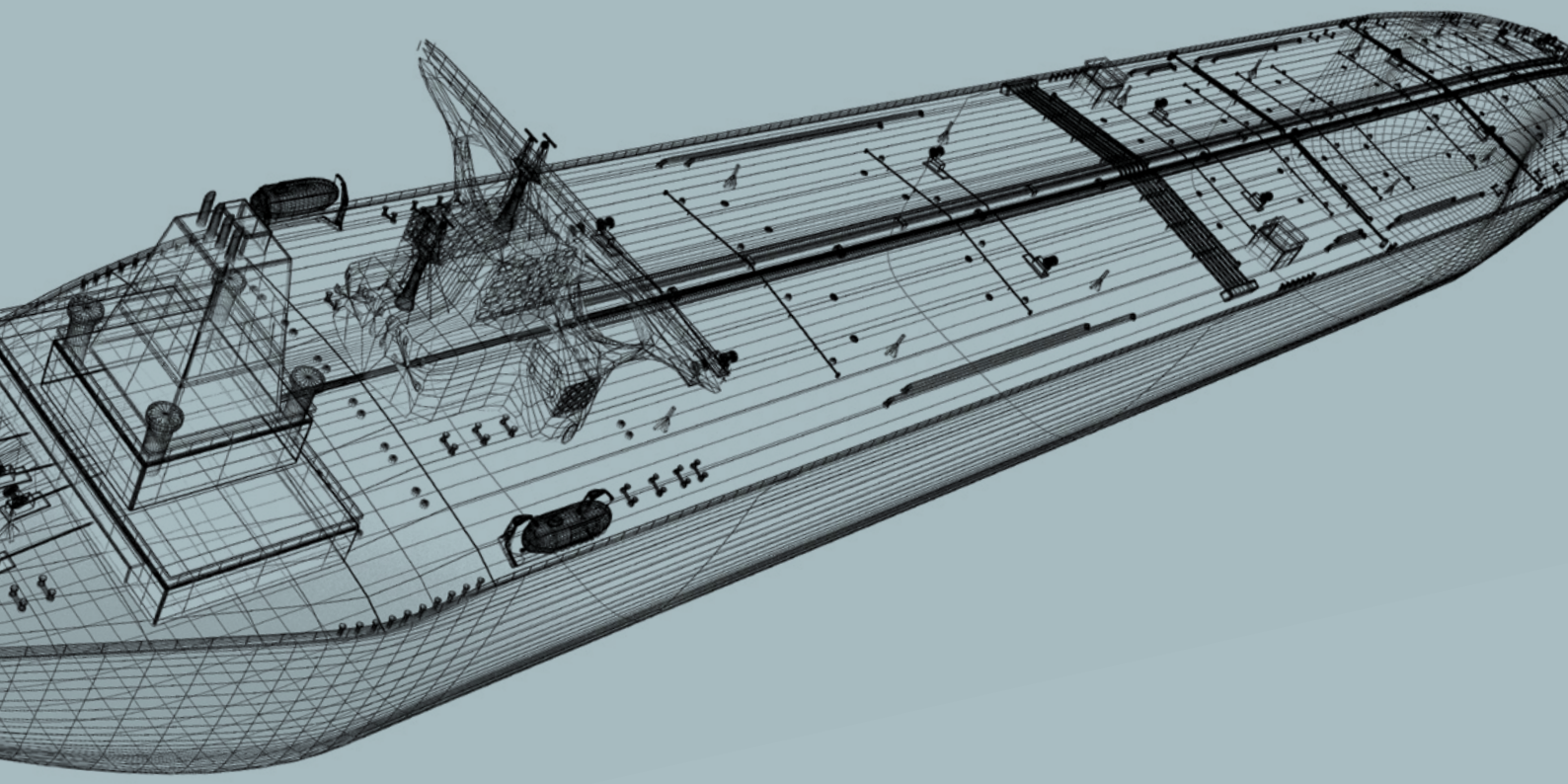
Η ναυπήγηση των ρυμουλκών συνιστά απόδειξη του τι μπορούν να πετύχουν οι διεθνείς συνέργειες και αντανακλά την ενδυνάμωση των σχέσεων Ελλάδας και Καναδά, σημείωσε η Πρέσβης του Καναδά στην Ελλάδα, Σόνια Θίσσεν.

«Καθώς τα νέα σκάφη αρχίζουν να παίρνουν μορφή, το ίδιο συμβαίνει και με μια ευρύτερη συνεργασία, βασισμένη στην εμπιστοσύνη και στις κοινές αρχές μας. Ενωμένοι από τη θάλασσα, την αρχαιότητα της γεωγραφίας, όπως την περιγράφει ο ποιητής Νίκος Καρούζος», ανέφερε η κ. Θίσσεν σε άπταιστα ελληνικά.

«Τα ρυμουλκά, οι αφανείς ήρωες της ναυτιλιακής βιομηχανίας»

«Τα ρυμουλκά είναι οι αφανείς ήρωες της ναυτιλιακής βιομηχανίας, τα οποία συχνά παραβλέπονται από την κοινή γνώμη», τόνισε αρχικά ο Mike Fitzpatrick, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της Robert Allan Ltd. Κατά τον ίδιο, τα ρυμουλκά που κατασκευάζονται στην Ελευσίνα θα βελτιώσουν την ασφάλεια στα λιμάνια όπου θα δραστηριοποιούνται αλλά και των πληρωμάτων που θα απασχοληθούν σε αυτά.

Ο επικεφαλής της καναδικής εταιρείας σχεδίασης πλοίων συμπλήρωσε ότι η είδηση της ναυπήγησης ρυμουλκών στα ναυπηγεία της ONEX το προηγούμενο διάστημα συγκέντρωσε τα διεθνή βλέμματα και υπό αυτό το πρίσμα «καθώς αυτή θα είναι η πρώτη φορά που κατασκευάζονται ρυμουλκά στην Ευρώπη εδώ και πάνω από μία δεκαετία, όλοι οι μεγάλοι πλοιοκτήτες ρυμουλκών θα έρθουν εδώ για να δουν τα αποτελέσματα».



Ο ελληνόκτητος στόλος υπό μεγεθυντικό φακό

του Μιχάλη Ψάλλη

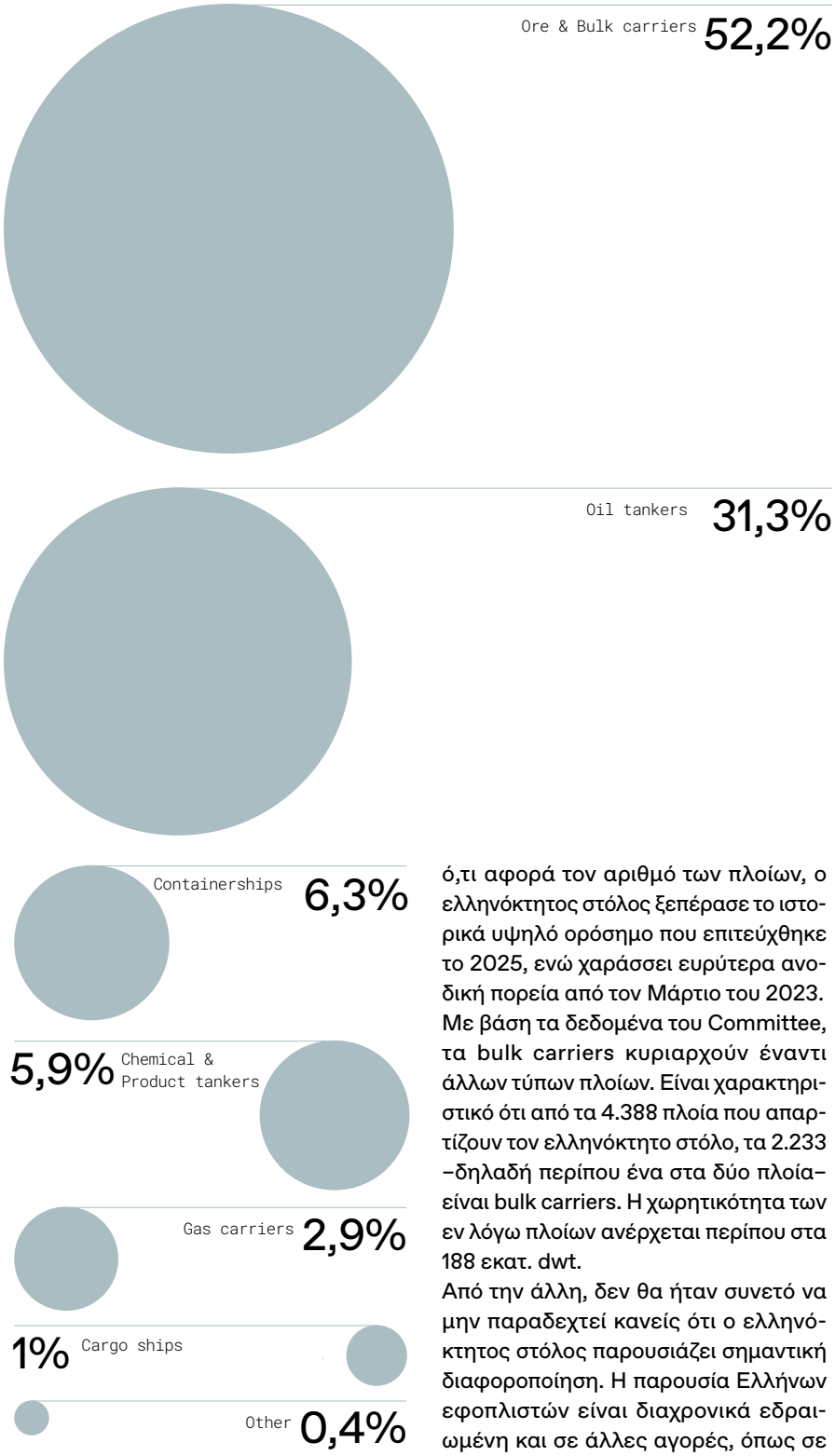
Το πεδίο δραστηριοποίησης των ναυτιλιακών εταιρειών αποτελούσε ανέκαθεν ένα περιβάλλον υψίστης αβεβαιότητας και ρίσκου, περίπλοκο στο «ανάγνωσμά» του. Παρά ταύτα, η δεκαετία του 2020 αναδεικνύεται, χρόνο με τον χρόνο, σε μία από τις πλέον τρικυμιώδεις για τα δεδομένα της ναυτιλίας, με τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον χώρο να καλούνται συχνά να προσαρμοστούν σε πρωτόγνωρες συνθήκες.

Από νωρίς έγινε ξεκάθαρο πως ούτε το δεύτερο ήμισυ της δεκαετίας θα αποβεί εύκολο στο «διάβα» του, με μια σειρά παραγόντων να εξακολουθούν να δοκιμάζουν την ανθεκτικότητα των ναυτιλιακών εταιρειών. Ανάμεσα στους παράγοντες αυτούς, ο «γρίφος» των περιβαλλοντικών κανονισμών, η παρατεταμένη γεωπολιτική ένταση και –το αποκορύφωμα– η εμπόλεμη κατάσταση στη Μέση Ανατολή.

Ανεξάρτητα από τις εν λόγω δυσχέρειες, οι ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων αποδεικνύουν για μία ακόμα φορά ότι η προσαρμοστικότητα, απέναντι ακόμα και στις πιο πρωτοφανείς και απαιτητικές καταστάσεις, είναι το δυνατό τους σημείο. Αυτό το επιβεβαιώνει και η ετήσια έκθεση του Greek Shipping Co-operation Committee (GSCC), η οποία αποτυπώνει τα δεδομένα της S&P Global Market Intelligence για πλοία ελληνικής διαχείρισης άνω των 1.000 gt, με ημερομηνία αναφοράς τις 3 Μαρτίου 2026.

Το εκτόπισμα και η διάρθρωση του ελληνόκτητου στόλου

Με βάση τα στοιχεία της έκθεσης του GSCC, ο ελληνόκτητος στόλος απαρτίζεται από συνολικά 4.388 πλοία διαφόρων τύπων, τα οποία διαθέτουν αθροιστική χωρητικότητα άνω των 360,56 εκατ. dwt. Δηλαδή, σε σχέση με το περασμένο έτος, ο στόλος ελληνικής διαχείρισης σημείωσε άνοδο τόσο σε αριθμό πλοίων, κατά 167 μονάδες, όσο και σε όρους χωρητικότητας, κατά περίπου 6,47 εκατ. dwt. Μάλιστα, σε



Γράφημα 1: Ποσοστιαία κατανομή ελληνόκτητου στόλου ανά τύπο πλοίου σε όρους χωρητικότητας

Πηγή: Greek Shipping Co-operation Committee

Δεδομένα: S&P Global Market Intelligence (Μάρτιος 2026)

ό,τι αφορά τον αριθμό των πλοίων, ο ελληνόκτητος στόλος ξεπέρασε το ιστορικά υψηλό ορόσημο που επιτεύχθηκε το 2025, ενώ χαράσσει ευρύτερα ανοδική πορεία από τον Μάρτιο του 2023.

Με βάση τα δεδομένα του Committee, τα bulk carriers κυριαρχούν έναντι άλλων τύπων πλοίων. Είναι χαρακτηριστικό ότι από τα 4.388 πλοία που απαρτίζουν τον ελληνόκτητο στόλο, τα 2.233 –δηλαδή περίπου ένα στα δύο πλοία– είναι bulk carriers. Η χωρητικότητα των εν λόγω πλοίων ανέρχεται περίπου στα 188 εκατ. dwt.

Από την άλλη, δεν θα ήταν συνετό να μην παραδεχτεί κανείς ότι ο ελληνόκτητος στόλος παρουσιάζει σημαντική διαφοροποίηση. Η παρουσία Ελλήνων εφοπλιστών είναι διαχρονικά εδραιωμένη και σε άλλες αγορές, όπως σε αυτή των δεξαμενόπλοιων και, πιο πρόσφατα, των gas carriers.

Πέρα λοιπόν από 2.233 bulk carriers, τα οποία αναπαριστούν πάνω από το 52% της χωρητικότητας του υπό διαχείριση στόλου ελληνικών συμφερόντων, σε αυτόν συμπεριλαμβάνονται ακόμα 705 πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια, αθροιστικής χωρητικότητας 112,9 εκατ. dwt (31,3% του στόλου). Ακόμα, ο ελληνόκτητος στόλος αριθμεί 528 chemical/product tankers, χωρητικότητας 21,3 εκατ. dwt (5,9% του στόλου). Ο στόλος των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που διαχειρίζονται Έλληνες πλοιοκτήτες ανέρχεται στις 391 μονάδες, χωρητικότητας 22,8 εκατ. dwt (6,3% του στόλου). Ακολουθούν τα υγραεριοφόρα, όπου οι Έλληνες διαχειρίζονται 187 πλοία, με συνολική χωρητικότητα 10,4 εκατ. dwt (2,9% του στόλου).

Αναδρομή στο περασμένο έτος

Αξίζει να σχολιαστεί ότι, κατά το τελευταίο έτος, το ενδιαφέρον των Ελλήνων στην αγορά υγραεριοφόρων έχει υποχωρήσει έως έναν βαθμό. Πιο αναλυτικά, σε σχέση με πέρυσι, τα υγραεριοφόρα των Ελλήνων κατέγραψαν μείωση σε αριθμό κατά 23 πλοία και κατά 1,9 εκατ. dwt σε όρους χωρητικότητας. Η μεγαλύτερη, δε, μείωση από άποψη καθαρής χωρητικότητας προήλθε από τα πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια, και συγκεκριμένα κατά 2,5 εκατ. dwt. Σε αριθμό πλοίων, η πτώση στα πετρελαιοφόρα ανέρχεται στις τρεις μονάδες.

Στον αντίποδα, ενισχυμένο διαφαίνεται το ενδιαφέρον των Ελλήνων πλοιοκτητών στην αγορά των containerships. Μέσα σε έναν χρόνο, ο υπό διαχείριση στόλος ελληνικών συμφερόντων containerships επεκτάθηκε κατά 19 μονάδες σε αριθμό πλοίων και περίπου κατά 2,2 εκατ. dwt σε όρους χωρητικότητας.

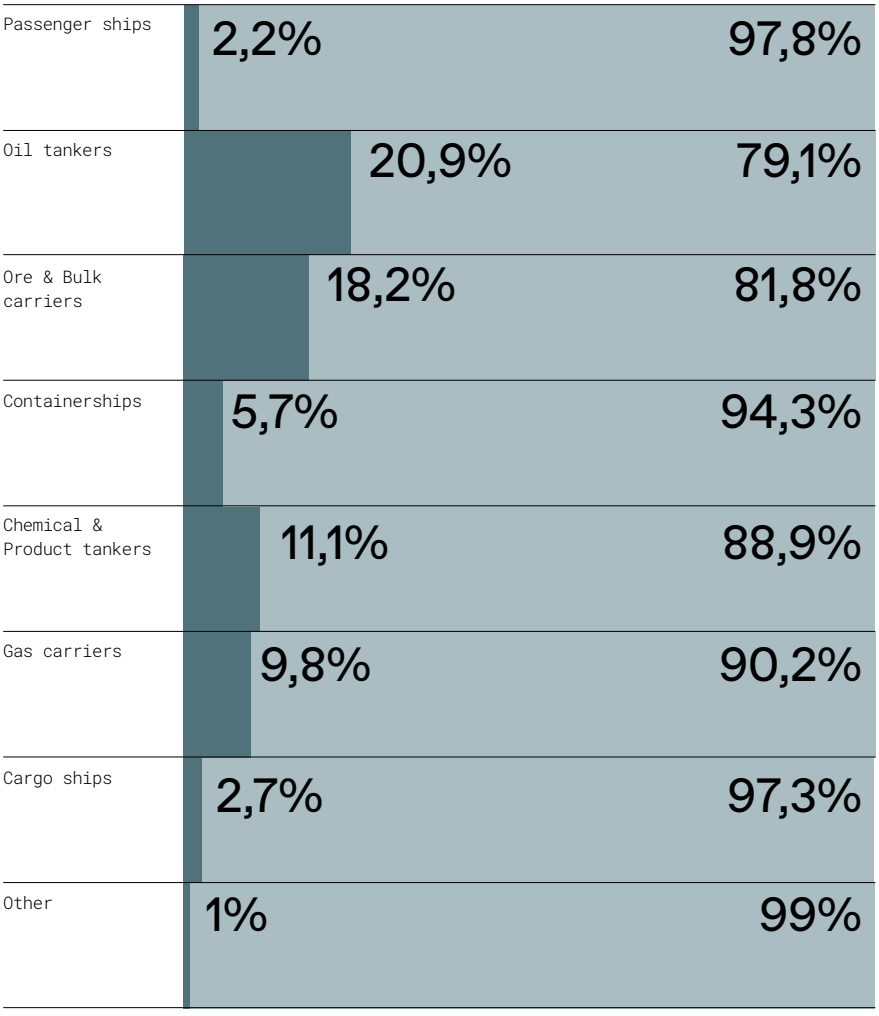
Παράλληλα, το ενδιαφέρον των Ελλήνων εφοπλιστών απέναντι στα bulk carriers διαγράφηκε ανθεκτικό. Από τον Μάρτιο του 2025 έως και τον φετινό Μάρτιο, τα bulk carriers των Ελλήνων ενισχύθηκαν κατά περίπου 6,2 εκατ. dwt σε όρους καθαρής χωρητικότητας και κατά 94 μονάδες σε αριθμό πλοίων. Τέλος, αξιοσημείωτη ήταν και η άνοδος που σημειώθηκε στα clean tankers (chemical/product). Η εν λόγω κατηγορία επεκτάθηκε κατά 2,2 εκατ. dwt σε όρους καθαρής χωρητικότητας και κατά 51 μονάδες σε αριθμό πλοίων.

Το Committee σημειώνει στην έκθεσή του ότι οι αυξομειώσεις που καταγράφηκαν στον αριθμό των πλοίων ελληνικής διαχείρισης ανά κατηγορία οδηγούνται από τις επικείμενες τροποποιήσεις του κανονιστικού πλαισίου της ναυτιλίας.

Με βάση τα δεδομένα του Committee, τα bulk carriers κυριαρχούν έναντι άλλων τύπων πλοίων. Είναι χαρακτηριστικό ότι, από τα 4.388 πλοία που απαρτίζουν τον ελληνόκτητο στόλο, τα 2.233 –δηλαδή περίπου ένα στα δύο πλοία– είναι bulk carriers.

Γράφημα 2: Ποσοστό ελληνόκτητου στόλου επί του παγκόσμιου ανά τύπο πλοίου σε όρους χωρητικότητας (dwt)

Πηγή: Greek Shipping Co-operation Committee
Δεδομένα: S&P Global Market Intelligence (Μάρτιος 2026)



Η ελληνική ναυτιλία, καταλυτική δύναμη παγκόσμιου βελησνεκούς

Τα δεδομένα του GSCC αναδεικνύουν για ακόμα μία φορά τη σημασία του ελληνόκτητου στόλου σε διεθνές επίπεδο. Ανά κατηγορία πλοίου, το ποσοστό του στόλου που τελεί υπό ελληνική διαχείριση συγκριτικά με τον παγκόσμιο στόλο –σε όρους dwt– έχει ως ακολούθως: 20,9% των πετρελαιοφόρων δεξαμενόπλοιων, 18,2% των bulk carriers, 11,1% των chemical/product tankers, 9,8% των υγραεριοφόρων και 5,7% των containerships.

Σύμφωνα με τα παραπάνω δεδομένα, από άποψη χωρητικότητας, περίπου ένα στα πέντε δεξαμενόπλοια, ή και bulk carriers, είναι ελληνικών συμφερόντων. Αντίστοιχα, περίπου ένα στα δέκα chemical/product tankers, ή και υγραεριοφόρα, είναι επίσης ελληνικών συμφερόντων.

Συνολικά, οι εταιρείες πλοιοδιαχείρισης ελληνικών συμφερόντων ελέγχουν το 6,5% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου σε αριθμό πλοίων και το 14,2% της χωρητικότητας. Η διαφορά μεταξύ αυτών των δύο ποσοστών αποτελεί ένδειξη του ότι ο ελληνόκτητος στόλος είναι, για μία ακόμα χρονιά, προσανατολισμένος στο μέγεθος. Βέβαια, σε σχέση με το περασμένο έτος, η αθροιστική χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου αντιστοιχεί σε οριακά μικρότερο μέρος επί του παγκόσμιου, και συγκεκριμένα κατά 0,3%.

Οι Έλληνες στην αγορά των νεότευκτων

Παράλληλα, στο μέτωπο της πρωτογενούς αγοράς, το αποτύπωμα των Ελλήνων είναι επίσης «βαρύ», αν και εκεί γίνονται πιο αισθητές οι επιπτώσεις των αβεβαιοτήτων του ναυτιλιακού επιχειρείν. Αναλυτικότερα, το βιβλίο παραγγελιών αριθμεί 422 πλοία εταιρειών ελληνικών συμφερόντων, ενώ την αντίστοιχη περίοδο του 2025 τα υπό παραγγελία πλοία που προορίζονταν για ελληνικά «χέρια» ανέρχονταν σε 456 μονάδες. Η αθροιστική χωρητικότητα των εν λόγω 422 πλοίων διαμορφώνεται στα 40,2 εκατ. dwt έναντι 43 εκατ. dwt ένα έτος πριν.

Συμπερασματικά, σε αριθμό πλοίων, το orderbook των Ελλήνων σημείωσε πτώση σε ετήσια βάση κατά 7,4% και σε χωρητικότητα κατά 6,5%. Αν και η «όρεξη» των

Evalend Shipping

SINCE 1972



ESSE QUAM VIDERI

To be, rather than to seem

Bulk Carriers



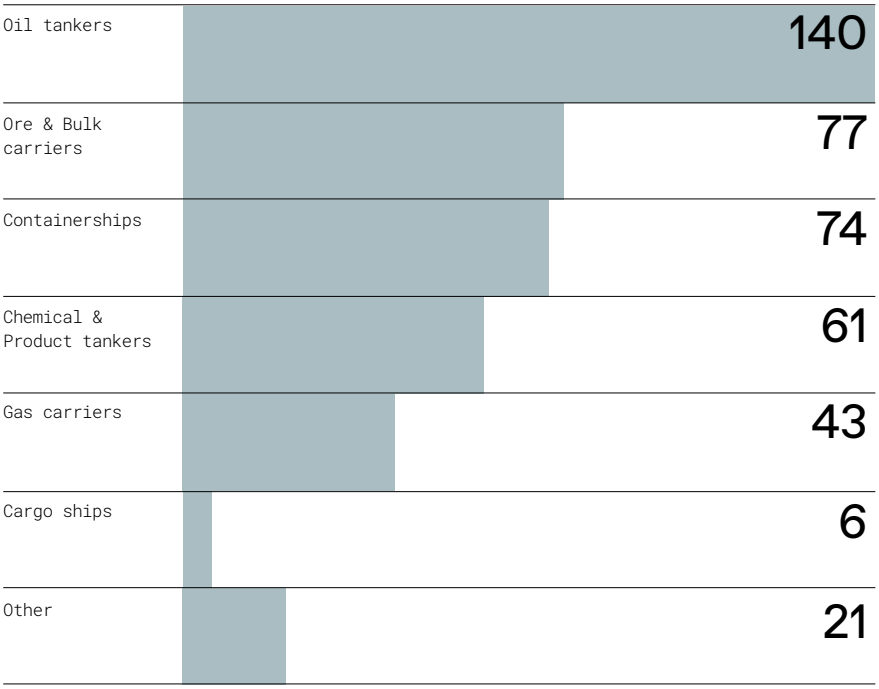
Oil Tankers



LPG carriers



91, Meg. Alexandrou str., 151 24 Maroussi, Greece



Γράφημα 3: Κατανομή του orderbook των Ελλήνων πλοιοκτητών ανά τύπο πλοίου σε όρους αριθμού πλοίων

Πηγή: Greek Shipping Co-operation Committee

Δεδομένα: S&P Global Market Intelligence (Μάρτιος 2026)

Ελλήνων για πιο σύγχρονα και τεχνολογικά προηγμένα πλοία διαφαίνεται μειωμένη σε σχέση με πέρυσι, αυτή παραμένει σταθερά σε υψηλό επίπεδο. Επιπλέον, το μειωμένο ενδιαφέρον για νεότευκτα ενδεχομένως να μην οφείλεται αποκλειστικά στην αβεβαιότητα, αλλά και στις ευνοϊκές συνθήκες που επικράτησαν στις ναυλαγορές κατά το τελευταίο έτος, ιδιαίτερα των bulk carriers και των δεξαμενόπλοιων. Εφόσον οι ναυλαγορές κυμαίνονται σε υψηλά επίπεδα, ακόμα και τα γηραιότερα πλοία μπορούν κατά κάποιον τρόπο να αποβούν κερδοφόρα.

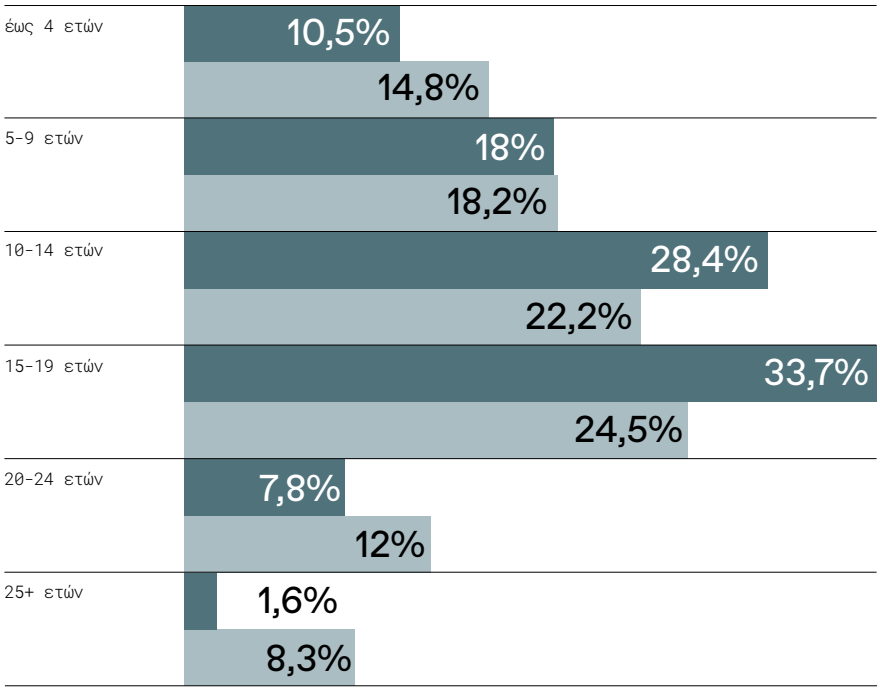
Ποια είναι όμως η σύνθεση του orderbook των Ελλήνων; Σύμφωνα με το GSCC, στα 422 υπό παραγγελία πλοία συγκαταλέγονται, μεταξύ άλλων, 140 δεξαμενόπλοια (χωρητικότητας 22,9 εκατ. dwt), 77 bulk carriers (χωρητικότητας 6,8 εκατ. dwt), 74 containerships (χωρητικότητας 4,3 εκατ. dwt), 61 chemical/product tankers (χωρητικότητας 2,8 εκατ. dwt) και 43 υγραεριοφόρα (χωρητικότητας 3 εκατ. dwt).



Γράφημα 4: Ηλικιακή κατανομή ελληνόκτητου και παγκόσμιου στόλου (σε όρους dwt)

Πηγή: Greek Shipping Co-operation Committee

Δεδομένα: S&P Global Market Intelligence (Μάρτιος 2026)



Το ηλικιακό προφίλ

Η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου σημείωσε οριακή άνοδο σε διάστημα δώδεκα μηνών, από 14,2 σε 14,3 έτη. Πρόκειται όμως για μια αμελητέα διαφορά, ιδίως αν λάβει κανείς υπόψη ότι το χάσμα του μέσου όρου ηλικίας μεταξύ του ελληνόκτητου και του παγκόσμιου στόλου διευρύνθηκε κατά το εν λόγω διάστημα. Πιο αναλυτικά, ενώ τον Μάρτιο του 2025 η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου ανερχόταν στα 18,5 έτη, φέτος ανέρχεται στα 18,8 έτη, προσαυξάνοντας τη διαφορά από τη μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου κατά 0,2 έτη. Από άποψη καθαρής χωρητικότητας (dwt), η μέση ηλικία του ελληνόκτητου και του παγκόσμιου στόλου διαμορφώνεται στα 12,7 και 13,7 έτη αντιστοίχως. Οι δύο μέσοι όροι σημείωσαν άνοδο σε σχέση με το περασμένο έτος, καθώς τότε ανέρχονταν σε 12,5 και 13,3 έτη αντίστοιχα. Ομοίως, και από άποψη χωρητικότητας, το χάσμα ανάμεσα στον ελληνόκτητο και τον παγκόσμιο στόλο διευρύνθηκε επίσης κατά 0,2 έτη.



Ειδικότερα, η μέση ηλικία των πετρελαιοφόρων πλοίων διαμορφώνεται στα 11,2 έτη (10,9 σε όρους dwt), των chemical/product tankers στα 15,4 έτη (14,3 σε όρους dwt), των υγραεριοφόρων ακριβώς στα 10 έτη (8,3 σε όρους dwt), εκείνη των bulk carriers στα 13,4 έτη (13,3 σε όρους dwt) και, τέλος, των containerships στα 16 έτη (15 σε όρους dwt).

Εξετάζοντας την ηλικιακή κατανομή του ελληνόκτητου στόλου από άποψη χωρητικότητας, διαπιστώνει κανείς ότι το μεγαλύτερο μέρος του, δηλαδή περίπου το 62%, εντάσσεται στην ηλικιακή ομάδα των 10-19 ετών. Παράλληλα, σχεδόν το 28,5% του ελληνόκτητου στόλου έχει ηλικία κάτω των 9 ετών. Το ποσοστό του στόλου ελληνικής διαχείρισης με ηλικία άνω των 19 ετών δεν ξεπερνά το 9,4%.

Εν συγκρίσει με τα αντίστοιχα ποσοστά του Μαρτίου του 2025, το μέρος του ελληνόκτητου στόλου στην ηλικιακή ομάδα των 10-19 ετών κυμάνθηκε περίπου στα ίδια επίπεδα. Παράλληλα, το μέρος του στόλου που δεν ξεπερνά την ηλικία των 9 ετών σημείωσε άνοδο κατά περίπου 4,5%, ενώ το μέρος εκείνο που ξεπερνά την ηλικία των 19 ετών, πτώση της τάξης του 5,5%.

Βέβαια, καταγράφονται σημαντικές διαφοροποιήσεις ανάμεσα στην ηλικιακή κατανομή του ελληνόκτητου και του παγκόσμιου στόλου. Συγκεκριμένα, η μεγαλύτερη απόκλιση –άνω των 15 ποσοστιαίων μονάδων– έγκειται στην ηλικιακή ομάδα των 10-19 ετών, καθώς σε αυτήν εντάσσεται το 46,7% του παγκόσμιου στόλου σε όρους χωρητικότητας. Σε αντιπαραβολή, οι Έλληνες πλοιοκτήτες διαφαίνεται ότι διαθέτουν σύγχρονους στόλους, καθώς ένα μικρότερο ποσοστό ελληνόκτητων πλοίων ξεπερνούν ηλικιακά τα 19 έτη. Αυτό επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι στην εν λόγω ηλικιακή ομάδα εντάσσεται το 20,3% του παγκόσμιου στόλου σε όρους dwt, όταν την ίδια στιγμή το αντίστοιχο ποσοστό για τον ελληνόκτητο στόλο κυμαίνεται κάτω από το 10%.



HELMEPA: Εξωστρέφεια και διεθνής δικτύωση σε πρώτο πλάνο

του Ηλία Μπίσια

Η καθιερωμένη ετήσια επίσκεψη μελών του ΔΣ και της γραμματείας της HELMEPA στην Ουάσιγκτον αποτελεί μια στρατηγική κίνηση του προεδρείου, που αντανακλά την εξωστρέφεια και τη διεθνή δικτύωση της σημαντικής περιβαλλοντικής ένωσης.

Η πρόσφατη αποστολή στην πρωτεύουσα των ΗΠΑ, με τη συμμετοχή όχι μόνο του προεδρείου και της γραμματείας, αλλά πλέον και εταιρειών-μελών της HELMEPA, αποτυπώνει τη νέα προσέγγιση για την ευρύτερη και πιο ενεργό συμμετοχή της ναυτιλιακής κοινότητας στις πρωτοβουλίες και στις δράσεις της. Η επίσκεψη αφορούσε την πιο ολοκληρωμένη και άμεση ανταλλαγή απόψεων, αλλά και την ενημέρωση των μελών από υψηλόβαθμα στελέχη του αμερικανικού Coast Guard και σημαντικές προσωπικότητες της αμερικανικής ναυτιλιακής και πολιτικής κοινότητας. Η μακρόχρονη σχέση μεταξύ της HELMEPA και της Αμερικανικής Ακτοφυλακής ξεκίνησε το 1986, όταν αξιωματούχοι της USCG επισκέφθηκαν για πρώτη φορά τα μέλη της HELMEPA στον Πειραιά. Οι ετήσιες συναντήσεις στην Washington D.C. αποτελούν σταθερό θεσμό από το 2013.

Η επίσκεψη συνέπεσε με την έναρξη των συγκρούσεων στο Ιράν και τις δραματικές εξελίξεις στα Στενά του Ορμούζ, ενώ και στο εσωτερικό των ΗΠΑ η κατάσταση στη δημόσια διοίκηση εξελισσόταν «τρικυμιωδώς», τόσο λόγω της απομάκρυνσης από τον ίδιο τον Πρόεδρο Τραμπ της Υπουργού Εσωτερικής Ασφάλειας Κρίστι Νόεμ όσο και λόγω της παύσης εργασίας του 60% των δημοσίων υπαλλήλων της χώρας. Στην Αμερικανική Ακτοφυλακή, μάλιστα, σε ορισμένες διευθύνσεις η αποχώρηση ή η παύση εργασίας αγγίζει το 70%!

Κατά τη συνάντηση στο αρχηγείο της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, ο Αντιναύαρχος Wayne Arguin, Assistant Commandant for Prevention Policy, με την υποστήριξη του Πλοιάρχου Robert Compher, Director of Inspections and Compliance, και άλλων στελεχών της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, αποτύπωσε τη δέσμευση της αμερικανικής διοίκησης για ξεκάθαρες λύσεις, ώστε το διεθνές εμπόριο «να συνεχίζει να ανθίζει», όπως χαρακτηριστικά αναφέρθηκε. Η συνάντηση πραγματοποιήθηκε στις 4 Μαρτίου στο Αρχηγείο της USCG, με θεματολογία που αφορούσε

το σύνολο των διαδικασιών για πλοία ξένης σημαίας στα ύδατα των ΗΠΑ. Ο Αντιναύαρχος απάντησε σε πολυάριθμες και πολυεπίπεδες ερωτήσεις από τα μέλη της αντιπροσωπείας, τονίζοντας ότι όλοι οι έλεγχοι port state control στα λιμάνια των ΗΠΑ δεν έχουν ως «προτεραιότητα» την οποιαδήποτε δυσκολία για τους χρήστες, αλλά αποκλειστικά την εξασφάλιση καλύτερων επιπέδων ασφαλείας για τα εμπορικά πλοία που προσεγγίζουν τις ΗΠΑ. Σε αυτό το πλαίσιο, συνέστησε την επικοινωνία των διαχειριστριών εταιρειών είτε με τους λιμενάρχες είτε με τις τοπικές υπηρεσίες της Ακτοφυλακής, σε όσους λιμένες υπάρχει τακτική προσέγγιση από τα πλοία τους.

Ο υψηλόβαθμος αξιωματούχος τόνισε επίσης ότι η κεντρική διοίκηση επιθυμεί να γνωρίζει πού υπάρχουν ασυνέπειες/inconsistencies στο σύστημα ελέγχων και παρατηρήσεων, αλλά κυρίως γιατί συμβαίνουν αυτές οι ενδεχόμενες παρατυπίες ή αβλεψίες. Η πρόθεση για καλύτερη, τακτικότερη αλλά και πιο προορατική επικοινωνία με τις τοπικές αρχές της Αμερικανικής Ακτοφυλακής υπήρξε ένα από τα επαναλαμβανόμενα σημεία αναφοράς στις απαντήσεις του Αμερικανού Αντιναυάρχου, αποτυπώνοντας την πρόθεση της διοίκησης για μεγαλύτερη διαφάνεια και στενότερη συνεργασία με όλους τους χρήστες και τους εποπτευόμενους των αμερικανικών δημοσίων υπηρεσιών. Αναφέρθηκε μάλιστα ότι οι αρμόδιες υπηρεσίες μελετούν τα σημεία «αδυναμίας» και δυσκαμψίας του συστήματος, προκειμένου η Ακτοφυλακή να είναι πιο εποικοδομητική και άμεση στην ανταπόκρισή της στις απαιτήσεις και στις ενστάσεις των ενδιαφερόμενων χρηστών ή θιγομένων.

Απαντώντας στο «εύφλεκτο» θέμα της στάσης των ΗΠΑ στην πρόσφατη ψηφοφορία σχετικά με το carbon tax στον ΙΜΟ, καθώς και στη μελλοντική θέση της Ουάσιγκτον στις συζητήσεις για την αποανθρακοποίηση της ναυτιλίας, οι Αμερικανοί αξιωματούχοι φάνηκαν ξεκάθαροι ως προς τις προθέσεις του Λευκού Οίκου. Αναφέρθηκε μάλιστα ότι η αμερικανική αντιπροσωπεία στον ΙΜΟ δεν θα συμφωνήσει σε καμία απολύτως νομοθεσία που θα είναι παρεμφερής ή ακόμα και στο ίδιο πλαίσιο με την πρόσφατη νομοθεσία που προτάθηκε, αλλά δεν θα καταθέσει η ίδια κάποια νομοθετική ή πολιτική πρόταση. Είναι δηλαδή ξεκάθαρο ότι η Ουάσιγκτον δεν επιθυμεί ο ΙΜΟ να μετεξελιχθεί σε φορέα «φορολογίας», κυρίως όμως δεν επιθυμεί να δει τον διεθνή οργανισμό να διαμορφωθεί και σε εισπρακτική υπηρεσία ποσών που δεν είναι βέβαιο ότι θα εξυπηρετούν τελικά τα συμφέροντα της ναυτιλίας. Σχετικά με τα εναλλακτικά καύσιμα, η αμερικανική πλευρά διευκρίνισε ότι

CITY
ST GEORGE'S
UNIVERSITY OF LONDON

MSc Maritime Operations and Management

MSc Maritime Safety and Security Management

These MSc programmes introduces a wide range of concepts to prepare students for employment in senior positions in the maritime sector, focusing on maritime operations, management, technology, security and the related business environment.

This is City.

Find out more
www.city.ac.uk





έχει δημιουργηθεί ένα νέο Maritime Nuclear Policy Office, εντός του Αρχηγείου, ενώ αναφέρθηκε εκτενώς και στον δημόσιο διάλογο για τα υπέρ και τα κατά της υιοθέτησης της αμμωνίας, χωρίς ωστόσο να υπάρχει μια επίσημη ξεκάθαρη θέση για το πλέον ενδεδειγμένο εναλλακτικό ναυτιλιακό καύσιμο που προτείνεται από τις αμερικανικές ομάδες συμφερόντων.

Ανάμεσα στα πολλά και ενδιαφέροντα θέματα που εξετάστηκαν, οι Αμερικανοί αξιωματούχοι εστιάστηκαν επίσης με ιδιαίτερο ενδιαφέρον στη νέα στρατηγική προσέγγιση της Ουάσιγκτον για την αναβίωση του ναυτιλιακού κλάδου της χώρας, αλλά και της ευρύτερης θαλάσσιας οικονομίας και ναυπηγικής βιομηχανίας της χώρας. Ο Λευκός Οίκος και το Καπιτώλιο επιθυμούν να δεσμεύσουν άνω των $15 δισ. για τη βελτίωση των ναυτιλιακών υποδομών της χώρας, ενώ στον ετήσιο προϋπολογισμό τα επόμενα χρόνια θα δεσμεύονται γύρω στα $13 εκατ. για την εξυπηρέτηση των αναγκών της συγκεκριμένης βιομηχανίας. Η Ακτοφυλακή, σύμφωνα με τις προθέσεις της παρούσας κυβέρνησης, θα έχει ως υψηλές προτεραιότητες τους εξής πυλώνες:

Κατά πρώτον, απόλυτη προτεραιότητα συνιστά ο έλεγχος όλων των συνόρων, μεταξύ των οποίων και των θαλάσσιων οδών. Σε αυτό το πλαίσιο, η «εντολή» είναι ο έλεγχος τόσο των παράνομων μετακινήσεων φυσικών προσώπων όσο και του συνόλου των άνομων δραστηριοτήτων στις θάλασσες των ΗΠΑ και της ευρύτερη περιοχής.

Ο δεύτερος πυλώνας αφορά τη βελτίωση της «απόκρισης» των αρμόδιων υπηρεσιών σε εθνικό και τοπικό επίπεδο σε περιπτώσεις και καταστάσεις κρίσεων. Η σωστά σχεδιασμένη και αποτελεσματική επιχειρησιακή διαχείριση κρίσεων και η αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης ή επικείμενης καταστροφής αποτελούν απόλυτη προτεραιότητα της Ουάσιγκτον σε όλα τα επίπεδα. Ο Λευκός Οίκος δίνει έμφαση τόσο στην αναχαίτιση ή στην αποτροπή καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, ως αποτέλεσμα οποιουδήποτε εξωγενούς γεγονότος ή ακόμα και δόλιας πράξης.

Ο τρίτος πυλώνας αφορά τη θαλάσσια βιομηχανία της χώρας και την επανασύσταση της ναυπηγικής βιομηχανίας και των «γαλάζιων» θέσεων εργασίας. Σκοπός της συγκεκριμένης δέσμης μέτρων είναι τόσο η τοπική οικονομική ανάκαμψη σε περιοχές όπου υπήρξε κάποτε ναυτική παράδοση αλλά και, σε γεωστρατηγικό επίπεδο, η καλύτερη πρόσβαση και η τελική επικράτηση των αμερικανικών συμφερόντων στις διεθνείς αγορές. Είναι εμφανές ότι η Ουάσιγκτον είναι θορυβημένη από την κινεζική διεθνή εξωστρέφεια. Περισσότερο όμως ενοχλείται από την υπερανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας και τον έλεγχο σε κομβικές λιμενικές υποδομές και θαλάσσια δίκτυα ανά τον πλανήτη. Είναι πασιφανές ότι η κυβέρνηση Τραμπ επιθυμεί να αναστρέψει την πλήρη σινική κυριαρχία στις διεθνείς θάλασσες, ακολουθώντας το δόγμα του Άλφρεντ Μάχαν (1840 1914), «πατέρα» της γεωστρατηγικής: «Μια μεγάλη δύναμη πρέπει να είναι θαλάσσια υπερδύναμη, που ελέγχει τις θάλασσες, διαθέτει μεγάλο εμπορικό στόλο –και κυρίως ένα ισχυρό Πολεμικό Ναυτικό–, έχει διεθνή παρουσία σε όλη την υδρόγειο και ελέγχει όλα τα κομβικά σημεία στη θάλασσα».

Το θέμα της αμερικανικής ναυτιλιακής πολιτικής απασχόλησε και τη συζήτηση με Αμερικανούς δικηγόρους στους έγκριτους νομικούς συμβούλους Blank Rome LLP. Σύμφωνα με τους έγκριτους νομικούς, ο Λευκός Οίκος ανακοίνωσε, τον περασμένο Φεβρουάριο, μια «εθνική στρατηγική» προκειμένου να αναβιώσει και να αναπτυχθεί η αμερικανική ναυτιλιακή βιομηχανία και η θαλασσινή «ισχύς». Το America's Maritime Action Plan, γνωστό ως map ή ως the plan, που ανακοινώθηκε στις 13 Φεβρουαρίου 2026, θεωρείται από πολλούς η πιο σημαντική νομοθεσία για την αναβίωση του ναυτιλιακού τομέα των ΗΠΑ από το 1936, οπότε υιοθετήθηκε το Merchant Marine Act. Η νέα πολιτική πρωτοβουλία του Λευκού Οίκου αφορά κυρίως την αναβίωση των τοπικών αμερικανικών ναυπηγείων, που βρίσκονται σε απόλυτη παρακμή, την αναβίωση του εθνικού νηολογίου των ΗΠΑ, που επίσης στερείται οποιασδήποτε ανταγωνιστικής προοπτικής, την ενίσχυση των θέσεων εργασίας στην ευρύτερη θαλάσσια οικονομία και την ανάπτυξη της αμερικανι-

IONIC



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

Committed to service excellence

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

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

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΥΠΕΡΗΦΑΝΟ ΜΕΛΟΣ
UNION OF GREEK SHIPOWNERS
PROUD MEMBER

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

EFKRANTI
AWARDS 2021
BEST STRATEGIC COMMUNICATION

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

Ionic (Manila) Manning Inc.
7th Floor, Suntree Tower, 13 Meralco Ave.,
Ortigas Center, Pasig City,
Metro Manila, Philippines 1600
Tel: +63 2 8804 0170
crewing@ionicmanila.com

www.ionicship.com

κής ναυτιλιακής «ισχύος» στις διεθνείς θάλασσες και στο διεθνές εμπόριο.

Η συγκεκριμένη δέσμη πολιτικών προτάσεων έρχεται ουσιαστικά να ενισχύσει δύο νομοθεσίες που ψηφίστηκαν από το Καπιτώλιο σχετικά πρόσφατα (το Shipbuilding and Harbour Infrastructure for Prosperity and Security for America Act 2025 και η νομοθεσία Building Ships in America Act 2025), όμως προχωρά σε νέες ρηξικέλευθες προτάσεις. Ανάμεσα στις νέες πολιτικές πρωτοβουλίες που προτείνονται είναι η θέσπιση ενός τέλους για όλα τα πλοία κατασκευασμένα εκτός Αμερικής που θα προσεγγίζουν και θα εκφορτώνουν σε λιμένες των ΗΠΑ. Σε αυτό το πλαίσιο, συστήνεται η δημιουργία του Maritime Security Trust Fund, ταμείου που θα προκύψει και θα λειτουργεί με τα έσοδα από τα παραπάνω τέλη. Το συγκεκριμένο ταμείο θα υποστηρίξει πρωτοβουλίες/επιδοτήσεις κυρίως για την αναβίωση της ναυπηγικής βιομηχανίας της χώρας, αλλά και για τη βελτίωση της εκπαίδευσης και της επιμόρφωσης όλων των στελεχών της σύγχρονης αμερικανικής ναυτιλίας.

Επιπλέον, η νέα πολιτική πρόθεση της Ουάσιγκτον είναι η θέσπιση νέων Maritime Prosperity Zones, που θα βρίσκονται σε εκατό περιοχές των ΗΠΑ, μεταξύ των οποίων οι Μεγάλες Λίμνες, ο Μισισιπής, η Αλάσκα, η Χαβάη, καθώς και σημαντικές περιοχές με ναυτική παράδοση ή γεωπολιτική σημασία. Στις συγκεκριμένες περιοχές θα επιτρέπονται ιδιωτικές επενδύσεις, με πολύ χαμηλές φορολογικές επιβαρύνσεις ή εισφορές. Επιπλέον, θα δίνονται στις επιχειρήσεις άλλες, σημαντικές, άμεσες και κυρίως έμμεσες επιδοτήσεις, που θα έχουν ως σκοπό την υποστήριξη της τοπικής βιομηχανικής ή βιοτεχνικής παραγωγής και την ανάπτυξη θέσεων εργασίας όχι μόνο στον ναυπηγικό τομέα αλλά και σε άλλους κλάδους, που θα υποστηρίζουν το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο των ΗΠΑ. Παράλληλα εξετάζεται η θέσπιση νέων κινήτρων για εταιρείες, προκειμένου τα εμπορεύματα που αυτή τη στιγμή δεν εκφορτώνονται στους λιμένες των ΗΠΑ, αλλά στους λιμένες του Καναδά και του Μεξικού, να έχουν οφέλη από την άμεση πρόσβαση στην αμερικανική αγορά. Τέλος, η θέσπιση του νέου fund θα επιτρέψει την υποστήριξη της αμερικανικής ναυτικής Ακαδημίας King's Point, του σημαντικότερου κέντρου ναυτικής εκπαίδευσης της χώρας, καθώς και άλλων αμερικανικών Ακαδημιών, προκειμένου να υποστηριχτούν τα ναυτικά επαγγέλματα του μέλλοντος. Τέλος, το νέο fund θα υποστηρίξει με διάφορους τρόπους όχι μόνο την κατασκευή αλλά και τον εκσυγχρονισμό των πλοίων που θα εγγραφούν στο αμερικανικό νηολόγιο: η δέσμευση της Ουάσιγκτον για αναβίωση του εθνικού νηολογίου είναι πλέον επιβεβλημένη, προκειμένου να μειωθεί η εξάρτηση των Αμερικανών εισαγωγέων και εξαγωγέων από εμπορικά πλοία άλλων χωρών. Επιπρόσθετα, η ενδυνάμωση του αμερικανικού νηολογίου είναι θέμα γοήτρου για τον Λευκό Οίκο, όπως επίσης δέσμευση που αντανακλά το προαναφερθέν δόγμα της δημιουργίας μιας μεγάλης θαλάσσιας υπερδύναμης.

> Η πρόσφατη αποστολή στην πρωτεύουσα των ΗΠΑ, με τη συμμετοχή όχι μόνο του προεδρείου και της γραμματείας, αλλά πλέον και εταιρειών-μελών της HELMEPA, αποτυπώνει τη νέα προσέγγιση για την ευρύτερη και πιο ενεργό συμμετοχή της ναυτιλιακής κοινότητας στις πρωτοβουλίες και στις δράσεις της.

Η επίσκεψη στην Ουάσιγκτον περιλάμβανε πλήρες τριήμερο πρόγραμμα επαγγελματικών συναντήσεων και δικτύωσης. Στο πλαίσιό της, η αντιπροσωπεία επισκέφθηκε επίσης τον Λευκό Οίκο. Επικεφαλής της αντιπροσωπείας της HELMEPA ήταν η Πρόεδρος Σεμίραμις Παληού, μαζί με την Β΄ Αντιπρόεδρο Μαρία Χατζηωάννου, τον Αναπληρωτή Ταμία Χάρη Αντωνίου, τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου Ειρήνη Πίττα και Αλέξανδρο Γλύκα, καθώς και τη Γενική Διευθύντρια Όλγα Σταυροπούλου και τον Επικεφαλής Ναυτιλιακών Υποθέσεων Κώστα Τριανταφύλλου.

Συμμετείχαν πλοιοκτήτες, CEOs και στελέχη των ακόλουθων δεκαπέντε εταιρειών, οι οποίες εκπροσώπησαν 381 ναυτιλιακές εταιρείες και οργανισμούς-μέλη της HELMEPA, που συνολικά διαχειρίζονται στόλο άνω των 2.500 πλοίων (με αλφαβητική σειρά): Alassia Newships Management, Bureau Veritas, Costamare Shipping Company S.A., Danaos Shipping Co. Ltd., Diana Shipping Services S.A., DYNAMARINe, ERMA Tech Group, Eurobulk Ltd., Ionic, Kyla Shipping & Trading Corp., Neptune Maritime Leasing Ltd., Seanergy Shipmanagement Corp., Tsakos ConBulk Services (TCB) Ltd., Tsakos Shipping & Trading S.A., καθώς και το Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

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

Θαλάσσιες ασφαλίσεις: Πλοηγούμε σε αχαρτογράφητα νερά και επικεντρωνόμαστε στα καθημερινά δεδομένα

Μετά την κλιμάκωση των στρατιωτικών ενεργειών στη Μέση Ανατολή στις αρχές του 2026, που περιλάμβαναν αμερικανικές και ισραηλινές επιθέσεις σε ιρανικούς στόχους, η αγορά ασφάλισης κινδύνου πολέμου υπέστη σημαντικές αναταραχές. Καθώς το Ιράν εξαπέλυσε αντίποινα, οι ασφαλιστές αντέδρασαν με άμεσες αυξήσεις ασφαλίστρων, ορισμένες φορές άνω του 1.000%, για πλοία που διασχίζουν κρίσιμες οδούς ναυσιπλοΐας, όπως τα Στενά του Ορμούζ.



της Αναστασίας Λουίζας Μόσχου,
Fender SA Specialty Insurance Brokerage – Member of the Cambiaso Risso Group

Ως μεσίτες θαλάσσιων ασφαλίσεων, παρακολουθούμε στενά τις εξελίξεις και τα ασφάλιστρα κινδύνου πολέμου για όλο το εμπόριο που διέρχεται από τον Περσικό Κόλπο και τις γύρω περιοχές υψηλού κινδύνου. Για να κατανοήσουμε τις επιπτώσεις της κρίσης στην ασφαλιστική αγορά, είναι σημαντικό να κατανοήσουμε τι καλύπτει η Ασφάλιση Κινδύνου Πολέμου.

Η ασφάλιση πολέμου παρέχει κάλυψη για ζημιές λόγω πολεμικών πράξεων. Παρέχει κάλυψη έναντι κινδύνων πολέμου και θαλάσσιας τρομοκρατίας, που κανονικά εξαιρούνται από όλες τις άλλες θαλάσσιες ασφαλιστικές συμβάσεις.

Από τότε που ξεκίνησε η σύγκρουση μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών, του Ισραήλ και του Ιράν, στις αρχές Μαρτίου, το περιφερειακό περιβάλλον θαλάσσιων απειλών στον Αραβικό Κόλπο, στο Στενό του Ορμούζ και στον Κόλπο του Ομάν παραμένει κρίσιμο. Αυτό έχει προκαλέσει αναταραχή στις ασφαλιστικές αγορές λόγω των ταχέως εξελισσόμενων γεγονότων και της γενικής αβεβαιότητας της ασταθούς κατάστασης στην περιοχή.

Οι ασφαλιστές κινδύνου πολέμου (War Underwriters) αναγκάστηκαν να επανεκτιμήσουν τη θέση τους και να εκδώσουν ειδοποίηση ακύρωσης σε όλα τα ασφαλιστήρια συμβόλαια κινδύνου πολέμου, με τα ασφάλιστρα για πλοία που εισέρχονται ή εξέρχονται από τον Περσικό Κόλπο να αυξάνονται δραστικά. Επίσης, οι ασφαλιστές μείωσαν την περίοδο ισχύος των προσφορών ασφάλισης από 48 ώρες σε 24 ώρες, αντανακλώντας την τωρινή κατάσταση. Τα ασφάλιστρα πριν από την κρίση για την περιοχή ήταν στα επίπεδα του 0,1-0,25% της αξίας ενός πλοίου. Αυτή τη στιγμή κυμαίνονται από 5% έως και 15% της αξίας του πλοίου, γεγονός που καθιστά τη διέλευση των Στενών σχεδόν απαγορευτική από πλευράς κόστους.

Στη συνέχεια, οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί (P&I Clubs) εξέδωσαν ειδοποιήσεις ακύρωσης για την κάλυψη κινδύνου πολέμου στην περιοχή, όσον αφορά ορισμένο τύπο συμβολαίων (Fixed Premium), με ισχύ από τις αρχές Μαρτίου του 2026, αναγκάζοντας τους ναυλωτές να αναζητήσουν νέα, πιο ακριβή κάλυψη.



Credit: EPA/ALI HAIDER

Στο ίδιο μοτίβο κινήθηκαν και οι ασφαλιστές φορτίων (Cargo Insurers), με τα ασφάλιστρα πολέμου να αυξάνονται πολλές φορές σε επίπεδα υψηλότερα από τις ασφάλειες των καραβιών και να κυμαίνονται σήμερα μεταξύ 10% και 20% της αξίας του φορτίου.

Συνέπεια των παραπάνω, αν και δεν αποτελεί επίσημο αποκλεισμό, είναι η αγορά να οδηγείται σε ένα de facto κλείσιμο του Στενού του Ορμούζ, με τα στοιχεία να δείχνουν ότι τα περισσότερα πλοία ρίχνουν άγκυρα, καθυστερώντας τη διέλευση και τη μεταφορά των φορτίων.

Καθώς η κατάσταση εξελίσσεται, οι ναυτιλιακές αγορές ανταποκρίνονται σε πραγματικό χρόνο – καθοδηγούμενες από τις αποφάσεις των ναυτιλιακών εταιρειών για τις δρομολογήσεις των πλοίων, καθώς επίσης τις ασφαλιστικές παραμέτρους έως τις μεταβολές στις ροές ενεργειακού εφοδιασμού και τη ναυλαγορά.

Με περίπου το 20% της παγκόσμιας ζήτησης πετρελαίου να διέρχεται από το Στενό, η κρίση έχει επιδεινώσει τις απειλές για την αλυσίδα εφοδιασμού ενέργειας. Επίσης, ένα μεγάλο ποσοστό της παγκόσμιας μεταφοράς λιπασμάτων κινείται στην περιοχή, με αποτέλεσμα να επηρεάζονται διάφοροι κλάδοι της πρωτογενούς οικονομίας.

Τέλος, το σημερινό περιβάλλον έχει αυξήσει τον κίνδυνο και την πιθανότητα αξιώσεων για «ολική τεκμαρτή απώλεια» εάν τα πλοία παραμείνουν παγιδευμένα στον Κόλπο για παρατεταμένες περιόδους.

Ένα άλλο σημείο στο οποίο αξίζει να αναφερθούμε είναι ο κίνδυνος κυβερνοαπειλής, καθώς οι επιθέσεις κατά του Ιράν από το Ισραήλ και τις ΗΠΑ, από τις 28 Φεβρουαρίου 2026 και μετά, σχεδόν σίγουρα θα αυξήσουν τον κίνδυνο σε περιφερειακό επίπεδο μεσοπρόθεσμα. Προς το παρόν, η απειλή δεν είναι συγκεκριμένη, δηλαδή ο καθένας αποτελεί στόχο, με αποτέλεσμα την πρόκληση μέγιστης αναστάτωσης σε παγκόσμιο επίπεδο.

Οι αρχές πιστεύουν ότι υφίσταται «σχεδόν σίγουρα» αυξημένος κίνδυνος έμμεσης ή άμεσης κυβερνοαπειλής για τους οργανισμούς και τις εταιρείες που έχουν παρουσία ή αλυσίδες εφοδιασμού στη Μέση Ανατολή, καθώς φαίνεται ότι το ιρανικό κράτος έχει επί του παρόντος την ικανότητα να διεξάγει κυβερνοεπιθέσεις.

Εν τω μεταξύ, οι αρμόδιες αρχές αναφέρουν σημαντική αύξηση στην πλαστογράφηση και παρεμβολή GNSS, προειδοποιώντας τους πλοιάρχους και τα πληρώματα να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί και σε εγρήγορση στην πλοήγηση των καραβιών.

Εν κατακλείδι, όλοι πλοηγούμε σε αχαρτογράφητα νερά και επικεντρωνόμαστε στα καθημερινά δεδομένα, που συνεχώς αλλάζουν και διαφοροποιούνται. Παρακολουθούμε στενά τις εξελίξεις σχετικά με τις περιοχές όπου ελλοχεύει ο κίνδυνος πολέμου και είμαστε έτοιμοι να ανταποκριθούμε άμεσα σε οποιεσδήποτε αλλαγές, ώστε να προσφέρουμε στις ναυτιλιακές εταιρείες και στα πλοία τους την καλύτερη δυνατή κάλυψη κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου αβεβαιότητας. Είναι γνωστό, ούτως ή άλλως, ότι: «Δεν μπορείς να ασφαλίσεις τα νέα, αλλά μπορείς να ασφαλίσεις τις συνέπειες».

Η μετακίνηση πληρωμάτων ως επένδυση για την ευημερία και τη διατήρησή τους

Στο πλαίσιο του συνεδρίου Slide2Open Shipping Finance 2026, ο κ. Κωνσταντίνος Οικονόμου, CEO της Marine Tours, ανέδειξε τη σημασία της ποιοτικής και ασφαλούς μετακίνησης των ναυτικών, καθώς και τον ρόλο που αυτή διαδραματίζει στη διατήρηση και στην προσέλκυση ανθρώπινου δυναμικού στον κλάδο.



Ο CEO της Marine Tours μιλά για την ασφάλεια των πληρωμάτων, τις προκλήσεις στη μετακίνηση εν μέσω γεωπολιτικών εντάσεων και τον ρόλο της ταξιδιωτικής πολιτικής στη διατήρηση ναυτικών.

Απαντώντας σε ερώτηση για τη μετακίνηση πληρωμάτων σε ένα περιβάλλον αυξημένων γεωπολιτικών εντάσεων, ο κ. Οικονόμου υπογράμμισε ότι η ασφάλεια αποτελεί την απόλυτη προτεραιότητα: «Η ασφάλεια και η προστασία των πληρωμάτων είναι η νούμερο ένα προτεραιότητα για τις ναυτιλιακές εταιρείες αλλά και για εμάς. Κάθε πρόταση που διαμορφώνουμε βασίζεται στο ποια είναι η ασφαλέστερη διαδρομή και ο πιο αξιόπιστος μεταφορέας».

Ωστόσο, όπως σημείωσε, η πρόκληση δεν περιορίζεται μόνο στην ασφάλεια, αλλά επεκτείνεται και στην ποιότητα του ταξιδιού: «Δεν είναι μόνο το να ταξιδεύουν με ασφάλεια, αλλά και το πώς ταξιδεύουν, ειδικά σε δύσκολες συνθήκες. Είναι σημαντικό οι άνθρωποι αυτοί να αισθάνονται ότι εκτιμώνται».

Αναφερόμενος στις πρόσφατες εξελίξεις στη Μέση Ανατολή, επισήμανε ότι η αναστολή πτήσεων από μεγάλους αερομεταφορείς έχει δημιουργήσει σημαντικές προκλήσεις, οδηγώντας σε πιο σύνθετες και λιγότερο άνετες διαδρομές μέσω εναλλακτικών κόμβων.

Η μετακίνηση ως εργαλείο διατήρησης πληρωμάτων

Σχολιάζοντας τη δυσκολία προσέλκυσης νέων ναυτικών, ο κ. Οικονόμου τόνισε ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν ανταγωνίζονται πλέον μόνο σε επίπεδο αποδοχών, αλλά συνολικού πακέτου: «Η δεξαμενή των πληρωμάτων μειώνεται σταδιακά, τόσο στους αξιωματικούς όσο και στα κατώτερα πληρώματα. Αυτό σημαίνει ότι το συνολικό πακέτο που προσφέρει μια εταιρεία είναι κρίσιμο». Ιδιαίτερη έμφαση έδωσε στην ταξιδιωτική πολιτική: «Οι εταιρείες με υψηλά ποσοστά διατήρησης πληρωμάτων –άνω του 95%– διαθέτουν σαφή και υποστηρικτική ταξιδιωτική πολιτική. Έτσι, το κόστος μετακίνησης μετατρέπεται ουσιαστικά σε επένδυση».

Ανθρώπινο κεφάλαιο και αλλαγή νοοτροπίας

Ο CEO της Marine Tours σημείωσε ότι ο κλάδος έχει εξελιχθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια ως προς τη διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού: «Οι ναυτιλιακές εταιρείες επενδύουν πλέον συστημα-

τικά στο ανθρώπινο κεφάλαιο, στην εκπαίδευση και στη διακυβέρνηση. Έχουν γίνει πιο ανταγωνιστικές τόσο ως προς την ποιότητα εργασίας όσο και ως προς την εμπειρία ταξιδιού».
Όπως ανέφερε, παρατηρείται και σαφής βελτίωση στις συνθήκες μετακίνησης: «Σε αρκετές περιπτώσεις, ειδικότερα για τα ανώτερα πληρώματα, για ταξίδια με υψηλή διάρκεια, προβλέπεται μετακίνηση ακόμα και σε Business Class, ενώ επιλέγονται από τις ναυτιλιακές εταιρείες υψηλού κυρούς και ποιότητας αερομεταφορείς».

Οι γεωπολιτικές προκλήσεις και η διαθεσιμότητα πληρωμάτων
Αναφερόμενος στις επιπτώσεις των διεθνών συγκρούσεων, ο κ. Οικονόμου στάθηκε ιδιαίτερα στην περίπτωση των Ουκρανών ναυτικών: «Πολλοί Ουκρανοί ναυτικοί δεν διαμένουν πλέον στη χώρα τους, αλλά σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της διαθέσιμης δεξαμενής, καθώς αρκετοί στρέφονται σε άλλες επαγγελματικές επιλογές».

Γυναίκες στη ναυτιλία: μια μακροπρόθεσμη αλλαγή
Σχετικά με τη συμμετοχή των γυναικών στα πληρώματα, σημείωσε ότι πρόκειται για μια θετική αλλά μακροπρόθεσμη εξέλιξη: «Οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες επενδύουν στη δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών για την ένταξη περισσότερων γυναικών. Ωστόσο, αυτό δεν αποτελεί άμεση λύση, αλλά μέρος μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής».

ESG και ο ρόλος της Marine Tours
Κλείνοντας, ο κ. Οικονόμου υπογράμμισε τον συμβουλευτικό ρόλο της Marine Tours στο σύγχρονο ναυτιλιακό περιβάλλον: «Στόχος μας είναι να υποστηρίζουμε το ναυτιλιακό οικοσύστημα, προσαρμοζόμενοι στις ανάγκες και στους κανονισμούς του. Στο πλαίσιο του ESG, συμβάλλουμε όχι μόνο στο περιβαλλοντικό σκέλος, αλλά και στο κοινωνικό και στη διακυβέρνηση, βοηθώντας τις εταιρείες να διαμορφώσουν ανταγωνιστικές ταξιδιωτικές πολιτικές».



Το κινεζικό γουάν ως παγκόσμιο αποθεματικό νόμισμα: Προκλήσεις και προοπτικές



του Θεόδωρου Συριόπουλου,
Καθηγητή Ναυτιλιακής Χρηματοοικονομικής και Προέδρου Τμήματος Διαχείρισης Λιμένων και Ναυτιλίας, Σχολή Οικονομικών και Πολιτικών Επιστημών, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Το όραμα της Κίνας για το κινεζικό γουάν (CNY)

Ο Πρόεδρος της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, Σι Τζινπίνγκ, προχώρησε πρόσφατα σε μια κρίσιμη δήλωση με σύνθετες διεθνείς προεκτάσεις. Το περιοδικό *Qiushi* του Κομμουνιστικού Κόμματος της Κίνας, συγκεκριμένα, δημοσίευσε (1/2/2026) τις απόψεις του Σι Τζινπίνγκ για την ανάγκη να καθιερωθεί το κινεζικό γουάν (Chinese Yuan, CNY) ως ένα ισχυρό νόμισμα, που θα χρησιμοποιείται ευρέως στο διεθνές εμπόριο, στις επενδύσεις και στις αγορές συναλλάγματος, με στόχο να επιτύχει τελικά καθεστώς παγκόσμιου αποθεματικού νομίσματος. Προφανώς, πρόκειται για στρατηγική κίνηση που αποσκοπεί στη μείωση της εξάρτησης της Κίνας από το δολάριο ΗΠΑ (USD), στην αποφυγή απομόνωσής της από πιθανές οικονομικές κυρώσεις και στην ενίσχυση της νομισματικής κυριαρχίας της.

Θα μπορούσε μια τέτοια τοποθέτηση σε ομιλία να συμβάλει στην αναδιάταξη της παγκόσμιας οικονομικής τάξης; Δεν πρόκειται για μια απλή οικονομική πολιτική, αλλά για μια ιδιαίτερα κρίσιμη στρατηγική προτεραιότητα. Η Κίνα εκτιμά ότι είναι πρόσφορη η διεθνής συγκυρία για να αξιοποιήσει ορισμένες αμφίσημες επιλογές της αμερικανικής πολιτικής, κυρίως στο πεδίο του διεθνούς εμπορίου. Η δήλωση αντικατοπτρίζει ένα όραμα για το μέλλον, όπου η μακροχρόνια κυριαρχία του αμερικανικού δολαρίου ενδεχομένως να περιοριστεί. Η συγκεκριμένη τοποθέτηση συνδέεται με ομιλία του Σι Τζινπίνγκ ήδη από το 2024, αν και δημοσιοποιείται σε μια στιγμή που συμπίπτει με την πτώση του δείκτη δολαρίου ΗΠΑ (USD) στο 95,5 (το χαμηλότερο επίπεδο από τον Φεβρουάριο του 2022), εν μέσω ευρύτερης διεθνούς οικονομικής αβεβαιότητας και γεωστρατηγικών εντάσεων σε διάφορα μέτωπα. Σύμφωνα με στοιχεία του ΔΝΤ (τρίτο τρίμηνο 2025), το δολάριο εξακολουθεί να αντιπροσωπεύει το 57% των παγκόσμιων αποθεματικών, αλλά με σημαντική μείωση από το 71% το 2000. Το ευρώ κατέχει το 20%, το CNY μόλις περί το 2%.

Το CNY ως αποθεματικό νόμισμα;

Σημαντικό ορόσημο για το νόμισμα της Κίνας ήταν η ένταξη του CNY στο καλάθι των Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων (ΕΤΔ, Special Drawing Rights – SDR) του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου το 2016, μια συμβολική αναγνώριση της αυξανόμενης σημασίας του στο παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα[1]. Την τελευταία δεκαετία, η Κίνα έχει εφαρμόσει μια σειρά μέτρων που αποσκοπούν στην επέκταση της περιοχής και του πεδίου εφαρμογής της διεθνούς χρήσης του εθνικού νομίσματός της. Ξεκίνησε συστηματικά μετά την παγκόσμια χρηματοπιστωτική



Credit: EPA/ANDRES MARTINEZ CASARES

κρίση του 2008, που εξέθεσε τα τρωτά σημεία ενός συστήματος το οποίο εξαρτάται ισχυρά από ένα ενιαίο νόμισμα. Αξιολογώντας το διεθνές περιβάλλον, η Κίνα ξεκίνησε μια σταδιακή διαδικασία διεθνοποίησης του CNY, αρχικά, μέσω εμπορικών διακανονισμών, με συμφωνίες που επιτρέπουν την άμεση ανταλλαγή νομισμάτων με δεκάδες χώρες, χωρίς να απαιτείται μετατροπή μέσω δολαρίων, περιλαμβανομένων γειτονικών χωρών αλλά και σημαντικών εταίρων, όπως η Ρωσία και η Βραζιλία. Ακολούθησε η δημιουργία υπεράκτιων κόμβων CNY σε κέντρα όπως το Χονγκ Κονγκ, το Λονδίνο και η Σιγκαπούρη, επιτρέποντας μεγαλύτερη διεθνή πρόσβαση στο νόμισμα. Οι ενέργειες αυτές μειώνουν όχι μόνο το κόστος συναλλαγών και τους κινδύνους συναλλαγματικής ισοτιμίας για τις κινεζικές επιχειρήσεις, αλλά και την κυριαρχία του δολαρίου στο διεθνές εμπόριο.

Κρίσιμο στοιχείο, επίσης, είναι η ανάπτυξη της ίδιας της χρηματοπιστωτικής υποδομής της Κίνας. Το Διασυνοριακό Διατραπεζικό Σύστημα Πληρωμών (Cross-Border Interbank Payment System – CIPS) ξεκίνησε το 2015 ως ένας πυλώνας εκκαθάρισης και διακανονισμού δεκάδων τρισεκατομμυρίων διασυνοριακών συναλλαγών σε CNY ετησίως (αντί μέσω του κυρίαρχου συστήματος ανταλλαγής μηνυμάτων SWIFT), προσφέροντας μια παράλληλη διαδρομή για τις διεθνείς πληρωμές. Ο ημερήσιος όγκος συναλλαγών εξακολουθεί να επισκιάζεται από το σύστημα που βασίζεται στο δολάριο, όμως αντιπροσωπεύει ένα κρίσιμο κομμάτι για το στρατηγικό μέλλον του CNY. Αν και περίπου το 80% των συναλλαγών CIPS εξακολουθούν να βασίζονται στην ανταλλαγή μηνυμάτων SWIFT (αναδεικνύοντας την αλληλεξάρτηση με τις υποδομές του δυτικού κόσμου), εντούτοις το υπόλοιπο 20%, που λειτουργεί ανεξάρτητα, αντιπροσωπεύει μια σημαντική παράμετρο ενός ταχέως αναπτυσσόμενου εναλλακτικού συστήματος. Σε ένα υποθετικό σενάριο, όπου οι γεωπολιτικές εντάσεις ενδεχομένως να κλιμακωθούν, αυτή η σημαντική παράμετρος καθίσταται κρίσιμη.

Η υπό διαμόρφωση διεθνής κατάσταση ως προς τη νομισματική μετατόπιση

1. Το καλάθι των Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων (Special Drawing Rights – SDR) είναι ένα σταθμισμένο καλάθι πέντε νομισμάτων που χρησιμοποιείται από το ΔΝΤ για τον προσδιορισμό της αξίας του αποθεματικού του περιουσιακού στοιχείου, λειτουργώντας ως λογιστική μονάδα. Από το 2026, αποτελείται από το δολάριο ΗΠΑ, το ευρώ, το κινεζικό γουάν, το ιαπωνικό γεν και τη βρετανική λίρα, για να αντικατοπτρίζει τη σημασία του παγκόσμιου εμπορίου. Από την αναθεώρηση του 2022, τα κατά προσέγγιση βάρη είναι: Δολάριο ΗΠΑ (USD): ~43,38% / Ευρώ (EUR): ~29,31% / Κινεζικό γουάν (CNY): ~12,28% / Ιαπωνικό γιεν (JPY): ~7,59% / Βρετανική λίρα (GBP): ~7,44%. Σκοπός είναι το καλάθι να παρέχει σταθερότητα, καθιστώντας το SDR ένα λιγότερο ασταθές αποθεματικό περιουσιακό στοιχείο από οποιοδήποτε ενιαίο νόμισμα. Το ΔΝΤ υπολογίζει την αξία του SDR σε USD καθημερινά, με βάση τις συναλλαγματικές ισοτιμίες της αγοράς αυτών των νομισμάτων. Τα καλάθι SDR δεν είναι νόμισμα, αλλά μια πιθανή αξίωση στα ελεύθερα χρησιμοποιήσιμα νομίσματα των μελών του ΔΝΤ, και η σύνθεσή του επανεξετάζεται από το Εκτελεστικό Συμβούλιο του ΔΝΤ κάθε πέντε χρόνια, για να διασφαλιστεί ότι αντικατοπτρίζει τη σχετική σημασία των νομισμάτων στα παγκόσμια εμπορικά και χρηματοπιστωτικά συστήματα.

Η καθιέρωση του γουάν ως παγκόσμιου αποθεματικού νομίσματος αποστελεί μια στρατηγική κίνηση που αποσκοπεί στη μείωση της εξάρτησης της Κίνας από το δολάριο ΗΠΑ (USD), στην αποφυγή απομόνωσής της από πιθανές οικονομικές κυρώσεις και στην ενίσχυση της νομισματικής της κυριαρχίας.

είναι, έως έναν σημαντικό βαθμό, απόρροια αντιδράσεων σε αμφίσημες οικονομικές επιλογές των ΗΠΑ, όπως οι δασμολογικές πολιτικές, που διαμόρφωσαν ένα διεθνές κλίμα μειωμένης εμπιστοσύνης και αστάθειας. Είναι αξιοσημείωτο ότι το δολάριο υποχώρησε σχεδόν κατά 10% έως το 2025, λόγω δημοσιονομικών ανησυχιών και πολιτικής αβεβαιότητας. Η πρόσφατη αντικατάσταση του επικεφαλής της Ομοσπονδιακής Τράπεζας των ΗΠΑ ενίσχυσε την οικονομική αβεβαιότητα ως προς τη μελλοντική κατεύθυνση της νομισματικής πολιτικής. Παράλληλα, η Κίνα ενθαρρύνει ενεργά τις ξένες Κεντρικές Τράπεζες και τους θεσμικούς επενδυτές να κατέχουν περισσότερα περιουσιακά στοιχεία σε CNY. Αυτό γίνεται μέσω στοχευμένων πρωτοβουλιών, όπως το πρόγραμμα Ειδικευμένων Ξένων Θεσμικών Επενδυτών, και διαφόρων προγραμμάτων σύνδεσης, που παρέχουν μεγαλύτερη πρόσβαση στις εγχώριες αγορές ομολόγων και μετοχών της Κίνας. Συνδυαστικά, οι προωθούμενες πρωτοβουλίες οικοδομούν ένα περιβάλλον που ισχυροποιεί το CNY ως αξιόπιστη και ευρέως αποδεκτή εναλλακτική επιλογή έναντι του δολαρίου.

Συστηματική ανακατανομή των παγκόσμιων εμπορικών ροών

Είναι αξιοσημείωτο ότι η Ρωσία και η Κίνα έχουν μετατοπίσει το 99,1% του διμερούς εμπορίου τους σε ρούβλια και CNY, για να αποφύγουν πρόσφατες δυτικές κυρώσεις, εν μέσω γεωπολιτικών ανακατατάξεων. Η εξέλιξη αυτή αντιστοιχεί σε $240 δισ. σε ετήσιο εμπόριο που δεν αγγίζει πλέον τα δολάρια ΗΠΑ. Η ομάδα χωρών BRICS[2] ανακοίνωσε σχέδια για αύξηση των διακανονισμών σε τοπικό νόμισμα από 35% σε 50%. Επίσης, η ASEAN (Association of Southeast Asian Nations)[3] προχωρά στη δημιουργία ενός περιφερειακού συστήματος πληρωμών έως το 2027 για να μειώσει την εξάρτηση από το δολάριο. Ενδεικτικά, το διμερές εμπόριο Βραζιλίας-Κίνας καταγράφει 40% των συναλλαγών σε τοπικό νόμισμα, σημειώνοντας αύξηση 10% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Η ενδεχόμενη σταδιακή διάβρωση του δολαρίου ευνοεί τη σταθερή ανάδειξη του CNY σε νόμισμα με στρατηγικό αντίβαρο που περιορίζει τη μόχλευση των ΗΠΑ. Η συστηματική ενίσχυση τόσο του αριθμού των χωρών όσο και του ύψους των διεθνών συναλλαγών που βασίζονται σε CNY, προφανώς, συνεπάγεται ότι περισσότερες χώρες χρειάζονται αποθεματικά σε CNY. Περισσότερα αποθεματικά σε CNY σημαίνουν βαθύτερες αγορές. Και οι βαθύτερες αγορές προσελκύουν περισσότερους χρήστες. Είναι ο αντίστοιχος «ενάρετος κύκλος που διαμόρφωσε την κυριαρχία του δολαρίου και τώρα φαίνεται να λειτουργεί προς διαφορετική κατεύθυνση. Καθίσταται προφανές ότι η Κίνα δεν χρειάζεται να πιέσει για το CNY να αντικαταστήσει το δολάριο. Καθώς περισσότερες χώρες κατέχουν υψηλότερα αποθέματα CNY, περιορίζεται, αναπόφευκτα, η δυνατότητα των ΗΠΑ για επιβολή οικονομικών κυρώσεων μονομερώς.

Είναι χαρακτηριστική η περίπτωση των κυρώσεων κατά της Ρωσίας, που τελικά επιτάχυναν αυτή τη διαδικασία. Η Ρωσία αποκόπηκε από το SWIFT και την εκκαθάριση δολαρίου, αλλά το εμπόριο με την Κίνα συνεχίστηκε απρόσκοπτα, επειδή η υποδομή για την εκκαθάριση ρουβλιού-CNY είχε ήδη στηθεί. Μετά την εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία το 2022, το CNY αναδείχθηκε δεύτερο μεγαλύτερο νόμισμα χρηματοδότησης του διεθνούς εμπορίου. Κατά το 2025,

2. Χώρες BRICS: Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία, Κίνα, Νότια Αφρική.

3. Χώρες ASEAN: Ινδονησία, Βιετνάμ, Λάος, Καμπότζη, Σιγκαπούρη, Μαλαισία, Ταϊλάνδη, Φιλιππίνες, Μπρουνέι, Μιανμάρ, Τιμόρ-Λέστε.



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**

η Κίνα κατέγραψε εντυπωσιακό εμπορικό πλεόνασμα ύψους $1,2 τρισ. Κάθε δολάριο αυτού του πλεονάσματος θα μπορούσε να αξιοποιηθεί στρατηγικά, δημιουργώντας υποδομές πληρωμών σε CNY, με την υπογραφή συμφωνιών ανταλλαγής νομισμάτων, χρηματοδοτώντας έργα Belt and Road σε CNY αντί για δολάρια και δημιουργώντας, έτσι, σταδιακά μια εναλλακτική νομισματική αρχιτεκτονική. Στο μέλλον, ενδεχομένως περισσότερες χώρες (ειδικά εκείνες που αντιμετωπίζουν κινδύνους από εμπορικές και λοιπές κυρώσεις) να υιοθετήσουν εμπορικές συμφωνίες σε CNY.

Αρμόδιοι οικονομικοί φορείς στην ΕΕ επισημαίνουν ότι το καθεστώς αποθεματικού σε δολάρια θα μπορούσε να αμφισβητηθεί, λόγω ελλείψεων χρηματοδότησης, γεωπολιτικών σοκ και ασαφών ή αντιφατικών οικονομικών πολιτικών. Το καθεστώς αποθεματικού νομίσματος συνδέεται με σημαντικά πλεονεκτήματα, όπως χαμηλότερο κόστος δανεισμού, επειδή όλοι χρειάζονται το νόμισμα, την αποτελεσματικότερη διαχείριση εμπορικών ελλειμμάτων και την ήπια ισχύ μέσω του ελέγχου της διεθνούς χρηματοπιστωτικής υποδομής. Οι ΗΠΑ επωφελούνται επί του παρόντος από το «υπερβολικό προνόμιο» (exorbitant privilege), την ικανότητα δηλαδή να εκτυπώνουν δολάρια που οι συναλλασσόμενοι πρέπει να κατέχουν στη διεξαγωγή των εμπορικών συναλλαγών τους. Το προνόμιο αυτό επιτρέπει στις ΗΠΑ να χρηματοδοτούν τα ελλείμματα πουλώντας κρατικά ομόλογα σε ξένες κυβερνήσεις που χρειάζονται δολάρια για τα αποθεματικά τους. Όταν όμως η ζήτηση αποδυναμώνεται, το κόστος δανεισμού αυξάνεται και τα ελλείμματα γίνονται πιο δύσκολο να διατηρηθούν. Σε περίπτωση που οι Κεντρικές Τράπεζες αρχίζουν να επανεκτιμούν την έκθεσή τους σε περιουσιακά στοιχεία σε δολάρια, αυτό το προνόμιο αρχίζει να διαβρώνεται. Η Κίνα προσφέρει μια εναλλακτική επιλογή σε μια φάση που η αξιοπιστία των ΗΠΑ φαίνεται αμφισβητήσιμη.

Credit: EPA/ALEX PLAVEVSKI



Η εναλλακτική ψηφιακή επιλογή του e-CNY

Ίσως το πιο φουτουριστικό και δυνητικά ανατρεπτικό στοιχείο της νομισματικής στρατηγικής της Κίνας είναι η προώθηση του ψηφιακού CNY ή e-CNY. Προφανώς, δεν πρόκειται για κρυπτονόμισμα (όπως το Bitcoin), αλλά για ένα ψηφιακό νόμισμα Κεντρικής Τράπεζας (Central Bank Digital Currency – CBDC), που αποτελεί άμεση ευθύνη της Λαϊκής Κεντρικής Τράπεζας της Κίνας (Central Bank of People's Republic of China – PBoC). Η ανάπτυξη του e-CNY ξεκίνησε το 2014 και, μετά από χρόνια έρευνας και πιλοτικών προγραμμάτων σε μεγάλες πόλεις, ενσωματώνεται πλέον σε διάφορους τομείς της κινεζικής οικονομίας, από τις λιανικές συναλλαγές έως τις δημόσιες υπηρεσίες. Οι εγχώριοι στόχοι του e-CNY είναι σαφείς: η βελτίωση της αποτελεσματικότητας των πληρωμών, η ενίσχυση της εφαρμογής της νομισματικής πολιτικής και η μείωση της εξάρτησης από ιδιωτικές πλατφόρμες πληρωμών (όπως Alipay, WeChat Pay κ.ά.).

Στη διεθνή διάσταση, η PBoC διερευνά ενεργά τη χρήση του e-CNY για διασυνοριακές πληρωμές, κάτι που θα μπορούσε να μειώσει σημαντικά τους χρόνους και το κόστος των συναλλαγών

σε σύγκριση με το τρέχον αντίστοιχο τραπεζικό σύστημα. Ένα ειδικό κέντρο λειτουργίας e-CNY έχει ξεκινήσει στη Σαγκάη, προκειμένου να επικεντρωθεί στις διασυνοριακές πληρωμές και στις υπηρεσίες blockchain, με σαφή στόχο την προώθηση της συνδεσιμότητας με ξένα χρηματοπιστωτικά συστήματα.

Δημιουργώντας ένα πιο αποτελεσματικό και οικονομικά αποδοτικό σύστημα για τις διεθνείς συναλλαγές, η Κίνα αναμένεται να ενθαρρύνει και άλλες χώρες να υιοθετήσουν το e-CNY για το εμπόριο και τις επενδύσεις. Το e-CNY δεν είναι απλώς μια τεχνολογική αναβάθμιση, αλλά ανάγεται σε στρατηγικό εργαλείο, που θα συμβάλει στην παράκαμψη της καθεστηκυίας χρηματοοικονομικής αρχιτεκτονικής σε δολάρια. Εάν είναι επιτυχές, θα μπορούσε να δώσει στην Κίνα ένα σημαντικό πλεονέκτημα ως πρωτοπόρο στον ανταγωνισμό για τη διαμόρφωση του μέλλοντος των ψηφιακών χρηματοοικονομικών επιλογών και την επιτάχυνση της διεθνοποίησης του CNY με τρόπους που οι παραδοσιακές μέθοδοι δεν θα μπορούσαν να επιτύχουν.

Κρίσιμοι θεσμικοί πυλώνες: Με στόχο το μέλλον

Η απόκτηση διεθνούς καθεστώτος για ένα νόμισμα βασίζεται στην επίτευξη κρίσιμων προϋποθέσεων, που χαρακτηρίζουν την αξιοπιστία της χώρας στο παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα και τη δυνατότητα εκτέλεσης διαφόρων πράξεων στο εθνικό της νόμισμα. Οι προϋποθέσεις αυτές είναι πρώτον οικονομικές και, δεύτερον, θεσμικές και οργανωτικές, και συνδέονται με τρεις κρίσιμους θεσμικούς πυλώνες: α) μια ισχυρή Κεντρική Τράπεζα, ικανή να προσελκύσει παγκόσμια κεφάλαια, β) βαθιά ρευστοποιήσιμες χρηματοπιστωτικές αγορές, όπου οι επενδυτές μπορούν εύκολα να κάνουν συναλλαγές, και γ) ευρεία χρήση του νομίσματος σε διεθνείς συναλλαγές. Η Κίνα αναπτύσσει μεθοδικά και τους τρεις αυτούς πυλώνες. Σχεδόν το ένα τρίτο του εξωτερικού εμπορίου της Κίνας πλέον τελεί υπό διαπραγμάτευση σε CNY έναντι αμελητέων ποσών πριν από μία δεκαετία.

Αναφορικά με τη διεθνή θέση του CNY ως παγκόσμιου νομίσματος (μαζί με το δολάριο ΗΠΑ, το ευρώ, τη λίρα Αγγλίας και το ιαπωνικό γεν), διαπιστώνεται ότι η Κίνα δεν έχει ακόμη διαμορφώσει όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις για το CNY που να το προσδιορίζουν ως αποθεματικό νόμισμα και «ελεύθερα χρησιμοποιήσιμο». Η επίτευξη της θέσης του CNY ως παγκόσμιου νομίσματος είναι δυνατή μόνο σε περίπτωση διασφάλισης της πλήρους μετατρεψιμότητάς του, εμβάθυνσης των τομέων μετοχών και χρέους της χρηματοπιστωτικής αγοράς της ΛΔΚ και αναπροσανατολισμού της επιλογής των μη κατοίκων Κίνας υπέρ του CNY ως μέτρου αξίας, ως μέσου πληρωμών και ως αποθεματικού νομίσματος. Αν και η Κίνα δεν προωθεί απαραίτητα συντονισμένες δράσεις για να πειστούν οι Κεντρικές Τράπεζες να διατηρήσουν το CNY, αυτό καθίσταται απαραίτητο εκ των συνθηκών, εφόσον το CNY ενσωματώνεται σε σημαντικό βαθμό στις εμπορικές συναλλαγές. Καθώς οι εταιρείες θα χρειαστούν το CNY για να αγοράσουν κινεζικά προϊόντα, οι Κεντρικές Τράπεζες πρέπει να διακρατούν το CNY για να διευκολύνουν τις υποκείμενες εμπορικές συναλλαγές.



Παρά τις συστηματικές στρατηγικές πρωτοβουλίες, η πορεία του CNY προς την καθιέρωσή του ως παγκόσμιου αποθεματικού νομίσματος είναι γεμάτη με σημαντικά εμπόδια. Το πιο δύσκαμπτο είναι η βαθιά εδραιωμένη κυριαρχία του δολαρίου ΗΠΑ. Για πάνω από 70 χρόνια, το δολάριο αποτελεί το θεμέλιο του παγκόσμιου χρηματοπιστωτικού συστήματος και η θέση του υποστηρίζεται από μια τεράστια και ρευστή αγορά ομολόγων του αμερικανικού Δημοσίου, το πιο αξιόπιστο ασφαλές καταφύγιο παγκοσμίως. Η τεράστια κλίμακα του χρηματοπιστωτικού συστήματος που βασίζεται στο δολάριο με τις βαθιές και ανοικτές κεφαλαιαγορές του είναι στοιχείο που η Κίνα δεν μπορεί να αναπαράγει βραχυπρόθεσμα. Άλλο σημαντικό εμπόδιο είναι οι αυστηροί έλεγχοι κεφαλαίου της ίδιας της Κίνας. Η κυβέρνηση διστάζει να ανοίξει πλήρως τον κεφαλαιακό της λογαριασμό, φοβούμενη ότι η ελεύθερη ροή κεφαλαίων θα μπορούσε να οδηγήσει σε οικονομική αστάθεια και κερδοσκοπικές επιθέσεις. Αυτό δημιουργεί ένα θεμελιώδες παράδοξο. Για να είναι το CNY ένα αξιόπιστο αποθεματικό νόμισμα, οι ξένες Κεντρικές Τράπεζες και οι επενδυτές πρέπει να είναι σίγουροι ότι μπορούν να αγοράζουν και να πωλούν περιουσιακά στοιχεία σε CNY ελεύθερα και χωρίς περιορισμούς. Η έλλειψη ενός πλήρως μετατρέψιμου νομίσματος και η αδιαφάνεια του χρηματοπιστωτικού συστήματος της Κίνας αποτελούν σημαντικούς αποτρεπτικούς παράγοντες για τους διεθνείς επενδυτές.

Βεβαίως, η Κίνα σημειώνει βήματα προόδου στην προώθηση του CNY για συναλλαγές εμπορικών διακανονισμών, αλλά η χρήση του ως μέσου αποθήκευσης αξίας παραμένει περιορισμένη. Μέχρι η κυβέρνηση να είναι πρόθυμη να υιοθετήσει μεγαλύτερη οικονομική απελευθέρωση και διαφάνεια, το CNY θα δυσκολευτεί να κερδίσει την εμπιστοσύνη που είναι απαραίτητη για να αμφισβητήσει το καθιερωμένο δολάριο. Το γεωπολιτικό τοπίο είναι ένας άλλος κρίσιμος παράγοντας που θα διαμορφώσει το μέλλον του CNY. Οι συνεχιζόμενες προσπάθειες «αποδολαριοποίησης» από χώρες όπως η Ρωσία, το Ιράν και άλλα μέλη των BRICS και του Οργανισμού Συνεργασίας της Σαγκάης (Shanghai Cooperation Organization – SCO)[4], έχουν δημιουργήσει ένα άνοιγμα για το CNY. Η πολιτική οικονομικών κυρώσεων από τις ΗΠΑ έχει επιταχύνει την αναζήτηση εναλλακτικών επιλογών στο νομισματικό πεδίο (έναντι του δολαρίου), εξέλιξη που ευνοεί την Κίνα. Ωστόσο, πολλές χώρες, ιδιαίτερα στην Ευρώπη και στην Ασία, έχουν ισχυρούς δεσμούς (οικονομικούς αλλά και ασφάλειας) με τις ΗΠΑ και δεν προβάλλει πιθανό το ενδεχόμενο να εγκαταλείψουν εντελώς το σύστημα που βασίζεται στο δολάριο.

Συμπερασματικά, το παγκόσμιο τοπίο αναδεικνύεται εξαιρετικά πολύπλοκο, κατακερματισμένο και υπό αναδιάταξη, στοιχεία που δυσκολεύουν αξιόπιστες προβλέψεις, αλλά σαφώς διαμορφώνουν ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες δυναμικές συνθήκες για το μέλλον.

4. Χώρες SCO: Κίνα, Ρωσία, Καζακστάν, Κιργιζιστάν, Τατζικιστάν, Ουζμπεκιστάν, Ινδία, Πακιστάν, Ιράν, Λευκορωσία, ενώ ορισμένες ακόμα χώρες συμμετέχουν ως παρατηρητές ή συμμέτοχοι στον διάλογο.

Πηγή: Google Finance, 16/04/2026







IYKYK

Ναυτιλία

Οι δράσεις της ναυτιλιακής οικογένειας προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας

Ίδρυμα Στέλιος Χατζηιωάννου: Έμπρακτη στήριξη της δημόσιας υγείας στα μικρά νησιά της Ελλάδας

Το Φιλανθρωπικό Ίδρυμα Στέλιος Χατζηιωάννου προχωρά σε μια σημαντική πρωτοβουλία στήριξης της δημόσιας υγείας στα μικρά νησιά της Ελλάδας, διαθέτοντας 10 εκατ. ευρώ σε ορίζοντα επτά ετών για την ενίσχυση της παραμονής 80 ιατρών σε 47 μικρά νησιά της χώρας με τις μικρότερες μονάδες πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας. Τα 47 αυτά νησιά εξυπηρετούνται από Περιφερειακά και Πολυδύναμα Περιφερειακά Ιατρεία, τις μικρότερες δηλαδή μονάδες υγείας στην Ελλάδα.

Η σχετική σύμβαση δωρεάς υπογράφηκε στις 5 Μαρτίου 2026 σε ειδική τελετή στο Μέγαρο Μαξίμου, παρουσία του Πρωθυπουργού, κ. Κυριάκου Μητσοτάκη, από τον Πρόεδρο του Ιδρύματος, Sir Στέλιο Χατζηιωάννου, και τον Υπουργό Υγείας, κ. Άδωνι Γεωργιάδη.

Η πρωτοβουλία γεννήθηκε από τη βαθιά και μακροχρόνια σύνδεση του Ιδρυτή, Sir Στέλιου Χατζηιωάννου, με τη μικρή νησιωτική Ελλάδα και από την αναγνώριση των προκλήσεων που αντιμετωπίζουν οι μικρές νησιωτικές κοινωνίες



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

& Ευποιία

Επιμέλεια: Παναγιώτης Κόρακας

στην πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες υγείας.

Στόχος της δωρεάς είναι να δοθεί ουσιαστικό και σταθερό κίνητρο, με ορίζοντα επταετίας, για την προσέλκυση και την παραμονή ιατρικού προσωπικού στις υγειονομικές δομές των μικρών νησιών της Ελλάδας, διασφαλίζοντας την απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών υγείας προς τους κατοίκους τους καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Όπως επισήμανε ο Πρωθυπουργός, κ. Κυριάκος Μητσοτάκης: «Για πρώτη φορά, ένας ιδιώτης δωρητής έστρεψε το βλέμμα του όχι στις υποδομές, αλλά στο ανθρώπινο δυναμικό. Και έρχεται να μας βοηθήσει να αντιμετωπίσουμε ένα κρίσιμο ζήτημα, που δεν είναι άλλο από τη στελέχωση των Περιφερειακών Ιατρείων και των Πολυδύναμων Περιφερειακών Ιατρείων σε 47 πολύ μικρά νησιά, όπου είχαμε αντικειμενικές δυσκολίες προσέλκυσης ιατρών για όλη τη διάρκεια του χρόνου, παρά το γεγονός ότι ως ελληνικό Δημόσιο έχουμε δώσει σημαντικά πρόσθετα κίνητρα για γιατρούς να πάνε σε αυτά τα νησιά».

Ο Ιδρυτής και Πρόεδρος του Ιδρύματος, Sir Στέλιος Χατζηιωάννου, δήλωσε: «Τα μικρά νησιά της Ελλάδας αντιμετωπίζουν διαχρονικά δυσκολίες στη στελέχωση των μικρών δομών υγείας. Το υψηλό κόστος διαβίωσης, ειδικά στα τουριστικά νησιά, και οι ιδιαίτερες συνθήκες ζωής στα ακριτικά νησιά συχνά λειτουργούν αποτρεπτικά για τους γιατρούς που σκέφτονται να υπηρετήσουν εκεί. Με αυτή τη δωρεά θέλουμε να δώσουμε ένα πραγματικό κίνητρο σε γιατρούς να επιλέξουν να υπηρετήσουν στα μικρά νησιά της χώρας. Το συμπληρωματικό καθαρό επιμίσθιο των 1.500 ευρώ τον μήνα μπορεί να κάνει ουσιαστική διαφορά για έναν γιατρό που σκέφτεται να μετακινηθεί σε μια απομακρυσμένη περιοχή και να στηρίξει μια μικρή κοινότητα. Η πρωτοβουλία αυτή δημιουργεί ένα σταθερό πλαίσιο κινήτρων για επτά χρόνια, με έναν ξεκάθαρο στόχο: να διασφαλιστεί ότι οι κάτοικοι των μικρών νησιών θα έχουν συνεχή πρόσβαση σε υπηρεσίες υγείας».

Η χρηματοδότηση προβλέπει οικονομική ενίσχυση καθαρών αποδοχών 1.500 ευρώ μηνιαίως, για 12 μήνες τον χρόνο, σε συνολικά 80 γιατρούς και αγροτικούς γιατρούς που υπηρετούν με φυσική παρουσία στις δομές υγείας των 47 αυτών νησιών. Το ποσό καταβάλλεται από το ελληνικό κράτος, κατόπιν της δωρεάς του Φιλανθρωπικού Ιδρύματος Στέλιος Χατζηιωάννου, επιπλέον των σημερινών αποδοχών τους από το Εθνικό Σύστημα Υγείας, διπλασιάζοντας σχεδόν το καθαρό τους εισόδημα στα περίπου 3.000 ευρώ μηνιαίως, με στόχο να συμβάλει ουσιαστικά στην κάλυψη του αυξημένου κόστους διαβίωσης και στέγασης στα μικρά νησιά.

Ο Αντιπρόεδρος της κυβέρνησης, κ. Κωστής Χατζηδάκης, προλογίζοντας την τελετή, ανέφερε από την πλευρά του: «Από μια ιδέα, που μόλις έξι μήνες πριν συζητήσαμε, τώρα χάρη στη διάθεση, την πρωτοβουλία του ίδιου του Στέλιου Χατζηιωάννου και φυσικά την ανταπόκριση του Υπουργείου Υγείας, φτάνουμε στην υπογραφή αυτής της δωρεάς, που δεν είναι συμβολική, είναι ουσιαστική, γιατί στηρίζει το Εθνικό Σύστημα Υγείας σε 47 μικρά ελληνικά νησιά».

Ο Υπουργός Υγείας, κ. Άδωνις Γεωργιάδης, επισήμανε: «Με τη σημερινή δωρεά ερχόμαστε να καλύψουμε ένα ουσιαστικό μας πρόβλημα. Σε αυτά τα 47 νησιά είτε δεν βρίσκουμε καθόλου γιατρούς συνήθως είτε αναγκαζόμαστε να μετακινούμε γιατρούς από γειτονικά νησιά, από άλλα Κέντρα Υγείας, με τη δυσκολία και τους χρονικούς περιορισμούς που αυτό έχει, είτε αναγκαζόμαστε και ζητάμε τη συνδρομή του ελληνικού Στρατού και χρησιμοποιούμε οπλίτες».

Η πρωτοβουλία ενίσχυσης της δημόσιας υγείας στα μικρά νησιά της Ελλάδας εντάσσεται στη διαχρονική στρατηγική του Ιδρύματος: να συμβάλλει, εκεί όπου υπάρχει κοινωνική ανάγκη, με λύσεις που έχουν σταθερό ορίζοντα και θεσμική συνέχεια. Σε ένα πλαίσιο όπου το κράτος οφείλει να εφαρμόζει ενιαίες πολιτικές σε όλη την επικράτεια και μια ιδιωτική επιχείρηση δεν μπορεί να παρέμβει στο δημόσιο σύστημα υγείας, η άμεση δράση και η διακριτική ευχέρεια ενός ιδιώτη δωρητή μπορούν, για πρώτη φορά, να δώσουν μια στοχευμένη και πρακτική λύση στο συγκεκριμένο πρόβλημα, λειτουργώντας συμπληρωματικά προς την προσπάθεια της πολιτείας.

Η διαδικασία υλοποίησης του προγράμματος, συμπεριλαμβανομένης της προκήρυξης των θέσεων, της επιλογής των γιατρών για κάθε νησί και της καταβολής των ποσών στους δικαιούχους, πραγματοποιείται από το Υπουργείο Υγείας και



Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ/Νίκος Παναγιωτόπουλος

τις αρμόδιες Υγειονομικές Περιφέρειες, σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης δωρεάς. Σύντομα θα δημοσιευτεί διαδικασία υποβολής αιτήσεων online.

Η γενναιόδωρη προσφορά του Ευ. Αγγελάκου στο Ναυτικό Νοσοκομείο Αθηνών

Την Παρασκευή 27 Μαρτίου 2026 πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια του νέου αξονικού τομογράφου στο Ναυτικό Νοσοκομείο Αθηνών, δωρεάς της Angelakos (Hellas) S.A. Η γενναιόδωρη αυτή πράξη συνιστά την πρώτη φάση μιας διττής προσφοράς, το δεύτερο μέρος της οποίας είναι μια Μονάδα Παραγωγής Ιατρικού Οξυγόνου, που αναμένεται να ολοκληρωθεί τον προσεχή Απρίλιο.

Ο Επίτιμος Πρόεδρος της Angelakos (Hellas) S.A. και Αρχιπλοίαρχος (ε.τ.) ΠΝ, Ευάγγελος Ηλ. Αγγελάκος, αναφέρθηκε στη σπουδαιότητα της «παιδείας» και των Ενόπλων Δυνάμεων για την Ελλάδα, ιδίως στη σημερινή εποχή της αβεβαιότητας, των διεθνών εντάσεων και των προκλήσεων. Τόνισε ότι «χωρίς εθνική ασφάλεια, δεν μπορεί να υπάρξει πρόοδος και ανάπτυξη», προσθέτοντας πως «αυτή η δωρεά αποτελεί μια πράξη αναγνώρισης, ευγνωμοσύνης, τιμής και έμπρακτης στήριξης προς εκείνους που υπηρετούν καθημερινά την πατρίδα μας, ώστε εμείς να μπορούμε να ασκούμε τις οικονομικές μας δραστηριότητες απερίσπαστοι και να κοιμόμαστε ήσυχοι». Υπογράμμισε, περαιτέρω, τον διαχρονικό δεσμό μεταξύ του εμπορικού και του πολεμικού στόλου, δηλώνοντας ότι «η σχέση μεταξύ του εμπορικού και του πολεμικού μας ναυτικού είναι βαθιά, ιστορική και αδιαίρετη. Από τους αγώνες για την ανεξαρτησία έως τις σύγχρονες προκλήσεις, η ελληνική ναυτιλία παραμένει ενωμένη, είναι μια δύναμη που υπηρετεί το έθνος».

Ο κ. Αγγελάκος μίλησε επίσης για την αξία της προσφοράς προς την πατρίδα. Τη σημασία της συνεισφοράς εξήρε ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας, κ. Νικόλαος Δένδιας, ο οποίος, μεταξύ άλλων, επαίνεσε την οικογένεια Αγγελάκου «όχι μόνο για τον αξονικό τομογράφο ή τη Μονάδα Οξυγόνου, αλλά και για το ήθος και τον πατριωτισμό που έχει επιδείξει η παρουσία τους σε σχέση με τις Ένοπλες Δυνάμεις της χώρας».

Ο Υπουργός σημείωσε ότι, πέραν της οικογένειας Αγγελάκου, πολλές εφοπλιστικές οικογένειες στηρίζουν ενεργά τις Ένοπλες Δυνάμεις και προέτρεψε και άλλους πλοιοκτήτες να πράξουν το ίδιο. Επίσης, υπογράμμισε τη γενικότερη ανάγκη συνδρομής προς τις Ένοπλες Δυνάμεις και την αναδιοργάνωσή τους, τονίζοντας χαρακτηριστικά: «Αν δεν τα αλλάξουμε όλα, η επιβίωση δεν θα είναι δυνατή. Αυτό ίσως ακούγεται ακραίο, αλλά είναι απολύτως αληθινό. Δείτε πώς διεξάγονται σήμερα οι συγκρούσεις σε όλο τον κόσμο και αναλογιστείτε πόσο απείχαμε από το να είμαστε σε θέση να ανταποκριθούμε σε τέτοιου είδους ενδεχόμενα».

Η κοπή της κορδέλας πραγματοποιήθηκε από την κ. Κατίγκω Αγγελάκου, σύζυγο του κ. Ευάγγελου Ηλ. Αγγελάκου, και την εγγονή της, Κατίγκω Αναργ. Σκινίτη, μαζί με τον Υπουργό, κ. Δένδια.

Μεγάλη δωρεά της Costamare στο ΓΝΑ «Ο Ευαγγελισμός»

Στις 6 Μαρτίου 2026 πραγματοποιήθηκε η τελετή έναρξης των εργασιών ανακατασκευής του κτιρίου της Σχολής και του Οίκου Αδελφών στο Γενικό Νοσοκομείο Αθηνών «Ο Ευαγγελισμός». Το εν λόγω έργο υλοποιείται κατόπιν δωρεάς της εταιρείας Costamare Inc.

Στην τελετή παρευρέθηκαν ο Υπουργός Υγείας, κ. Άδωνις Γεωργιάδης, ο Διοικητής του ΓΝΑ «Ο Ευαγγελισμός», κ. Αναστάσιος Γρηγορόπουλος, καθώς και ο κ. Αχιλλέας Κωνσταντακόπουλος, ο οποίος εκπροσώπησε την εταιρεία Costamare Inc.

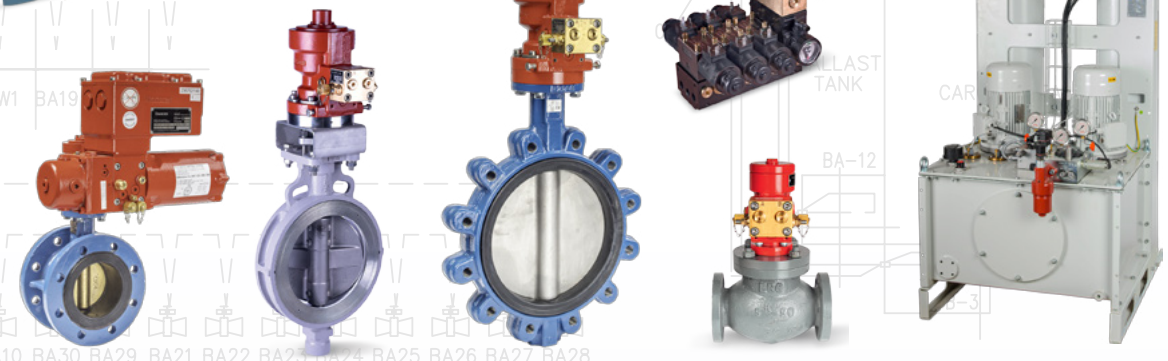
Η δωρεά, ύψους 11 εκατ. ευρώ, προορίζεται για την πλήρη ανακατασκευή του κτιρίου, συνολικής επιφάνειας περίπου 7.000 τ.μ., και οι εργασίες αναμένεται να ολοκληρωθούν εντός 18 μηνών. Το έργο περιλαμβάνει τη δημιουργία σύγχρονων αιθουσών διδασκαλίας, εργαστηρίων, γραφείων, αμφιθεάτρου, γυμναστηρίου και κοινόχρηστων χώρων.

Η πρωτοβουλία αυτή αποσκοπεί στη βελτίωση των συνθηκών εκπαίδευσης και εργασίας του νοσηλευτικού και ιατρικού προσωπικού του ΓΝΑ «Ο Ευαγγελισμός», αναγνωρίζοντας τον καθοριστικό ρόλο που διαδραματίζουν οι άνθρωποί του στην παροχή υψηλού επιπέδου φροντίδας και στη στήριξη του Εθνικού Συστήματος Υγείας.

Ο κ. Αχιλλέας Κωνσταντακόπουλος δήλωσε επ' αυτού: «Είναι ιδιαίτερα συγκινητικό και για μένα και για την οικογένειά μου να βρισκόμαστε εδώ σήμερα, στο πλαίσιο της ανακατασκευής της Σχολής Αδελφών του Γενικού Νοσοκομείου Αθηνών "Ο Ευαγγελισμός". Ο "Ευαγγελισμός" για εμάς δεν είναι απλώς θεσμός, είναι ένας χώρος που αγκάλιασε τον πατέρα μας, τον Καπετάν Βασίλη, εμένα και την οικογένειά μας, σε δύσκολες και εύκολες στιγμές. Πάντα αισθανόμασταν εδώ ασφάλεια,

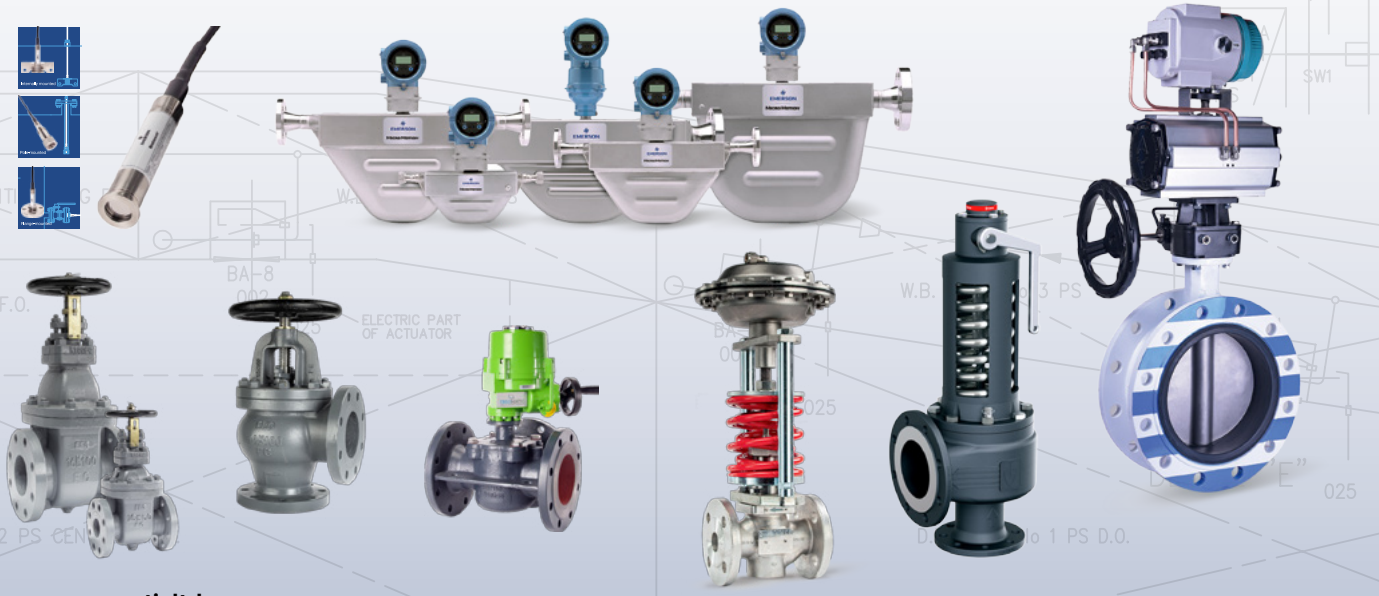
ERGOMATIC





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



Credit: Υπουργείο Υγείας

ζεστασιά, υψηλό επαγγελματισμό, αλλά και κάτι ακόμα πιο σημαντικό: ειλικρινές ενδιαφέρον και ανθρώπινη φροντίδα. Οι γιατροί και το νοσηλευτικό προσωπικό της χώρας μας, παρά τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν και το ιδιαίτερα απαιτητικό λειτούργημά τους, συγκαταλέγονται χωρίς αμφιβολία ανάμεσα στους καλύτερους του κόσμου. Και αυτό δεν αφορά μόνο τις επιστημονικές τους δεξιότητες, αφορά τη ζεστασιά, το χαμόγελο, την κατανόηση, την αίσθηση ότι δεν είσαι μόνος. Η δική μας συμβολή στην ανακατασκευή αυτού του κτιρίου στην πραγματικότητα είναι το ελάχιστο που μπορούμε να κάνουμε ως ένδειξη ευγνωμοσύνης. Εάν μέσα από αυτή την πρωτοβουλία συμβάλουμε έστω και λίγο στη βελτίωση των συνθηκών εκπαίδευσης και εργασίας των ανθρώπων που υπηρετούν καθημερινά το ΕΣΥ, τότε αισθανόμαστε ότι ανταποδίδουμε ένα μικρό μέρος απ' όσα έχουμε λάβει».

Σημαντική στήριξη της Minerva Marine και του Ανδρέα Μαρτίνου στο Νοσοκομείο Καλύμνου

Η προσφορά προς τις κοινότητες που συνδέονται με τους ναυτικούς αποτελεί διαχρονικά αναπόσπαστο κομμάτι των δράσεων της Minerva Marine στον τομέα της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης, σύμφωνα με ανάρτηση της εταιρείας στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης. Στο πλαίσιο αυτό, ο όμιλος εταιρειών Minerva Marine Inc., Minerva Gas Inc. και Minerva Dry Inc., από κοινού με τον επικεφαλής, κ. Ανδρέα Μαρτίνο, πραγματοποίησαν πρόσφατα σημαντική δωρεά ιατροτεχνολογικού εξοπλισμού στο Γενικό Νοσοκομείο «Βουβάλειο» της Καλύμνου. Ειδικότερα, η δωρεά περιλαμβάνει:

- Υπερηχοτομογράφο γυναικολογικής χρήσης
- Σταθερό αναισθησιολογικό μόνιτορ
- Φορητό αναισθησιολογικό μόνιτορ για διακομιδές

Εκτός αυτού, το πρωί της Κυριακής 15 Μαρτίου 2026 πραγματοποιήθηκε στους χώρους της Χαλικείου Πτέρυγας του Νοσοκομείου Καλύμνου εθελοντική αιμοδοσία, η οποία διοργανώθηκε από τον Σύλλογο Εθελοντών Αιμοδοτών Καλύμνου «Ο Άγιος Παντελεήμων», σε συνεργασία με τη ναυτιλιακή εταιρεία Minerva Marine, συμφερόντων του κ. Ανδρέα Μαρτίνου. Στην αιμοδοσία συμμετείχαν ενεργά και Καλύμνιοι ναυτικοί που εργάζονται στη Minerva, δίνοντας το δικό τους παράδειγμα κοινωνικής ευαισθησίας. Παράλληλα, η θεσμική συνεργάτις του συλλόγου, Αρχοντούλα Αλεξίου, ενημέρωσε τους πολίτες για τη σημασία της δωρεάς μυελού των οστών, ενώ πραγματοποιήθηκε και λήψη δειγμάτων για όσους επιθυμούν να εγγραφούν ως εθελοντές δότες.

Η παρουσία των εθελοντών ήταν ιδιαίτερα δυναμική, με τη ροή των αιμοδοτών να είναι συνεχής από τις πρώτες πρωινές ώρες, επιβεβαιώνοντας ότι η εθελοντική αιμοδοσία αποτελεί πλέον σταθερό πυλώνα κοινωνικής αλληλεγγύης για την τοπική κοινωνία.

Με αφορμή τις παραπάνω πρωτοβουλίες, ο Διοικητής του Νοσοκομείου Καλύμνου, κ. Παντελής Κόγκας, αναφέρθηκε στη διαχρονική στήριξη της ναυτιλιακής εταιρείας και του εφοπλιστή Ανδρέα Μαρτίνου προς το νοσοκομείο και την τοπική κοινωνία.

Ήδη από το 2021 έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές δωρεές, όπως αναγόμωση φιαλών οξυγόνου, συστήματα αερισμού, απινιδωτές, αντλίες έγχυσης φαρμάκων και μηχάνημα αιμοκάθαρσης, ενώ το 2025 η εταιρεία χρηματοδότησε και την επισκευή του ασθενοφόρου του νοσοκομείου.

«Η Minerva και ο κ. Ανδρέας Μαρτίνος αγκαλιάζουν το νοσοκομείο και ολόκληρη την κοινωνία της Καλύμνου με τη διαρκή προσφορά τους», τόνισε ο κ. Κόγκας.

Ο εκπρόσωπος της εταιρείας στο νησί, ο καπετάνιος Γιάννης Σακαλλέρος, υπογράμμισε ότι η Minerva και ο Ανδρέας Μαρτίνος είναι πάντα εδώ, ανταποκρινόμενοι άμεσα σε αιτήματα όπου χρειαστεί και τα οποία αφορούν την Κάλυμνο. Επίσης, αναφέρθηκε στη διοργάνωση της αιμοδοσίας σε συνεργασία με τον Σύλλογο Εθελοντών, επισημαίνοντας και τη συμμετοχή στελεχών της Minerva.

«Το αίμα δεν αγοράζεται – προσφέρεται»

Ο Πρόεδρος του Συλλόγου Εθελοντών Αιμοδοτών, κ. Μανώλης Ατσάς, χαρακτήρισε τη συγκεκριμένη ημέρα «γιορτή προσφοράς», τονίζοντας ότι η συνεργασία με τη Minerva αναδεικνύει τη δύναμη της κοινωνικής αλληλεγγύης.

«Το αίμα δεν αγοράζεται. Προσφέρεται από άνθρωπο σε άνθρωπο. Είναι το πολυτιμότερο δώρο ζωής», σημείωσε, ευχαριστώντας τόσο τους εθελοντές αιμοδότες όσο και το προσωπικό του νοσοκομείου για τη διαχρονική συνεργασία.

Αναβάθμιση των υπηρεσιών υγείας

Για τη σημασία του νέου εξοπλισμού μίλησαν και οι γιατροί του νοσοκομείου. Ο Διευθυντής της Μαιευτικής Κλινικής, γυναικολόγος Νικόλαος Μονοκάνδηλος, τόνισε ότι ο νέος υπερηχοτομογράφος αποτελεί βασικό εργαλείο για την παρακολούθηση της εγκυμοσύνης αλλά και για τη διάγνωση γυναικολογικών προβλημάτων, υπογραμμίζοντας ότι μια

Η προσφορά προς τις κοινότητες που συνδέονται με τους ναυτικούς αποτελεί διαχρονικά αναπόσπαστο κομμάτι των δράσεων της Minerva Marine στον τομέα της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης.

σύγχρονη μαιευτική κλινική δεν μπορεί να λειτουργήσει χωρίς τέτοιο εξοπλισμό. Από την πλευρά του, ο αναισθησιολόγος Παύλος Μακαρούνας σημείωσε ότι τα δύο νέα μόνιτορ αναβαθμίζουν σημαντικά τις δυνατότητες του αναισθησιολογικού τμήματος, επιτρέποντας την ασφαλέστερη παρακολούθηση ασθενών στο χειρουργείο αλλά και κατά τη διάρκεια διακομιδών.

«Η ναυτοσύνη δεν έχει σύνορα στην προσφορά»

Ιδιαίτερη ήταν και η παρουσία των ναυτικών της εταιρείας που συμμετείχαν στην αιμοδοσία. Η υπεύθυνη του γραφείου της Minerva στην Κάλυμνο, κ. Μαριάννα Κορφιά-Τρουμουλιάρη, εξέφρασε την υπερηφάνειά της για τους ναυτικούς που ανταποκρίθηκαν στο κάλεσμα. «Η ναυτοσύνη δεν έχει σύνορα στην προσφορά», ανέφερε χαρακτηριστικά.

Η υπεύθυνη του Τμήματος Αιμοδοσίας, κ. Βασιλεία Καραφύλη, ευχαρίστησε θερμά τους εθελοντές, υπογραμμίζοντας ότι το αίμα δεν μπορεί να παρασκευαστεί τεχνητά. «Το μοναδικό εργοστάσιο παραγωγής αίματος είναι ο άνθρωπος. Μόνο ο άνθρωπος μπορεί να δώσει ζωή στον άνθρωπο», τόνισε, επισημαίνοντας ότι οι ανάγκες είναι καθημερινές και η στήριξη των εθελοντών καθοριστική.

Η δράση αποτέλεσε μία ακόμα απόδειξη ότι η Κάλυμνος διαθέτει μια κοινωνία με ισχυρό αίσθημα αλληλεγγύης, όπου η εθελοντική αιμοδοσία και η κοινωνική προσφορά αποτελούν ζωντανό κομμάτι της καθημερινότητας.

Η ΕΕΝΜΑ στηρίζει τη νέα γενιά της ναυτιλίας

Για ενδέκατη συνεχή χρονιά, η Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων έδωσε το «παρών» στη θεσμική πλέον συνάντησή της με τη ναυτιλιακή κοινότητα για την απονομή υποτροφιών, που πραγματοποιήθηκε στις 10 Μαρτίου 2026 στο Ίδρυμα Ευγενίδου. Ο Πρόεδρος και τα μέλη του ΔΣ της ΕΕΝΜΑ υποδέχτηκαν υποτρόφους, χορηγούς, εκπροσώπους της κυβέρνησης και της ακαδημαϊκής κοινότητας, καθώς και πάνω από 200 εξέχοντα μέλη της ευρύτερης ναυτιλιακής οικογένειας.

Με κύριο χαρακτηριστικό την αταλάντευτη αφοσίωση στην προσφορά προς τη νέα γενιά που θα αναλάβει τα ηνία της ελληνικής ναυτιλίας –στους ναυτικούς που ζουν στα πλοία και στους ανθρώπους που τους υποστηρίζουν από τα γραφεία–, εταιρείες και οργανισμοί δήλωσαν ότι παραμένουν στο πλευρό της ΕΕΝΜΑ, υποστηρίζοντας ως χορηγοί υποτροφιών την προσπάθειά της να δώσει την ευκαιρία σε όσο το δυνατόν περισσότερους νέους και νέες να εξειδικεύσουν τις γνώσεις τους για το καλό της ναυτιλίας.

Ο Πρόεδρος ΔΣ της ΕΕΝΜΑ και Πρόεδρος του European Shortsea Network, κ. Χαράλαμπος Σημαντώνης, στην εναρκτήρια ομιλία του τόνισε ότι η ΕΕΝΜΑ, προσφέροντας περίπου 100 υποτροφίες ύψους άνω των 400.000 ευρώ, συνενώνει με τον στόχο της από κοινού προσφοράς όλη τη ναυτιλιακή κοινότητα. Επίσης πρόσθεσε ότι: «Είναι σημαντικό, ακόμα και σε δύσκολες περιόδους, να παραμένουμε συνεπείς στις αξίες με τις οποίες λειτουργούμε, αλλά και στην αφοσίωσή μας προς τους διαχρονικούς στόχους μας, παρά τις όποιες αντιξοότητες».

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Βασίλης Κικίλιας, εκπροσωπώντας και τον Πρόεδρο της ελληνικής κυβέρνησης, συνεχάρη την ΕΕΝΜΑ για τη συγκεκριμένη δράση και σημείωσε ότι αυτές οι πρωτοβουλίες καταδεικνύουν επίσης την ποιότητα της ελληνικής ναυτιλίας. Συγχρόνως απηύθυνε πρόσκληση προς τη νέα γενιά να επιλέξει το ναυτιλιακό επάγγελμα, τονίζοντας όχι μόνο τις υψηλές οικονομικές απολαβές, αλλά κυρίως τις δυνατότητες εξέλιξης, προσωπικής βελτίωσης και την ενδιαφέρουσα καθημερινότητα.

Χαιρετισμούς απηύθυναν επίσης ο Αντιπρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, κ. Βασίλειος Λογοθέτης, δηλώνοντας ότι το ΝΕΕ είναι πάντα αρωγός σε τέτοιες πρωτοβουλίες, ο Πρόεδρος του Ιδρύματος Ευγενίδου, κ. Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης, ο οποίος τόνισε την ποιότητα της ναυτικής εκπαίδευσης και τη συμβολή του Ιδρύματος προς αυτή την κατεύθυνση, ο καπτ. Παναγιώτης Τσάκος, ο οποίος είναι συνοδοιπόρος του θεσμού των Υποτροφιών της ΕΕΝΜΑ από την έναρξή του, ανακοινώνοντας μάλιστα επιτόπου ότι προσφέρει δύο νέες υποτροφίες για την επόμενη ακαδημαϊκή χρονιά μέσω του Ιδρύματος Maria Tsakos.

Την Επιτροπή Αξιολόγησης Υποψηφιοτήτων εκπροσώπησε στο βήμα ο Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιά, κ. Στρά-



τος Παπαδημητρίου, ο οποίος τόνισε ότι η επιλογή των υποτρόφων είναι μια δύσκολη διαδικασία συνδυασμού ακαδημαϊκών και κοινωνικών κριτηρίων, αλλά συγχρόνως προσφέρει σε όλα τα μέλη της ομάδας την ικανοποίηση της συνεισφοράς στην προσπάθεια της ΕΕΝΜΑ.

Μια πολύ ενδιαφέρουσα αναδρομή στις συνθήκες που ευνόησαν τη γέννηση της ελληνικής ναυτιλίας και τη μετέπειτα γνωστή σε όλους δυναμική γιγάντωση και επέκτασή της διεθνώς έκανε ο κ. Άγγελος Συρίγος, Καθηγητής Διεθνούς Δικαίου και Εξωτερικής Πολιτικής στο Πάντειο Πανεπιστήμιο και Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας. Ο κ. Συρίγος, με τον γλαφυρό λόγο του, εξήγησε πώς οι πρώτοι καραβοκύρηδες αξιοποίησαν με επαγγελματική μαεστρία τα πρώτα προνόμια και πώς ο πλούτος που συσσώρευσαν χρηματοδότησε στη συνέχεια την Ελληνική Επανάσταση, βάζοντας τα θεμέλια του νεότερου ελληνικού κράτους.

Όλοι οι χορηγοί υποτροφιών δήλωσαν υπερήφανοι και συγκινημένοι από το κοινό «ταξίδι προσφοράς» τους με την ΕΕΝΜΑ, καθώς και ότι παραμένουν συνοδοιπόροι, ενώ προστέθηκε άλλη μία υποτροφία για την επόμενη χρονιά, ευγενική προσφορά της εταιρείας Oceanking.

Στη συνέχεια επέδωσαν τις υποτροφίες στους νέους και στις νέες, τονίζοντας επίσης ότι η στήριξή τους δεν περιορίζεται στη συγκεκριμένη βοήθεια αυτή καθαυτή, αλλά και περαιτέρω στα πρώτα τους επαγγελματικά βήματα. Οι υπότροφοι ακαδημαϊκού έτους 2025-2026 είναι:

Υποτροφία Σπύρου Αλεξανδράτου: Απονεμήθηκε στον Κωνσταντίνο-Ταξιάρχη Μπόνη, MSc in Shipping Management, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, από την Κατερίνα Αλεξανδράτου, General Manager Apollonia Lines.

Υποτροφία Bureau Veritas: Απονεμήθηκε στην Ευφροσύνη Ναγκουζάλογλου, Ms. In International Shipping, Finance & Management, ΟΠΑ, από τον Γιώργο Ανδρεάδη, Marine & Offshore for Greece, Malta, Cyprus Director, BV.

Υποτροφία Spanopoulos Group: Απονεμήθηκε στην Καλλιόπη Μενελάου, Ειδική Αγωγή & Εκπαίδευση, Πανεπιστήμιο Λευκωσίας και Πανεπιστήμιο Πατρών, από τον Γιάννη Φατσέα, Διευθυντή Εμπορικού Τμήματος, Promarine.

Υποτροφία Load Line Marine: Απονεμήθηκε στην Αναστασία Σταμούλη, ΠΜΣ «Ναυτιλία», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, από τον Γιώργο Σουραβλά, Διευθύνοντα Σύμβουλο, Load Line Marine.

Υποτροφία Ευδοξίας Γερασίμου: Απονεμήθηκε στη Στυλιανή-Χριστίνα Καψιμάλη, LLM in Maritime Law, Νομική Σχολή, ΕΚΠΑ, από τον Νίκο Γερασίμου, Νομικό Σύμβουλο της ΕΕΝΜΑ και Εταίρο, Γερασίμου & Συνεργάτες Δικηγορική Εταιρεία, και τη Λία Αθανασίου, Καθηγήτρια Εμπορικού Δικαίου στη Νομική Σχολή, ΕΚΠΑ.

Υποτροφίες BCA College: Απονεμήθηκαν στους Στέφανο Τσαβαλιά, Msc Shipping Business, και Ευστρατία Μαρματινού, Msc Shipping Business, από τον Χαράλαμπο Δασκαλάκη, Διευθύνοντα Σύμβουλο, BCA COLLEGE.

Υποτροφίες RINA: Απονεμήθηκαν στους Χριστίνα Θεοδωροπούλου, απόφοιτη ΠΜΣ «Ναυτιλία» Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Σπυρίδωνα Χάνδρα, απόφοιτο Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, και Στέφανο Ζαχαρία από τους Σπυρίδωνα Ζολώτα, South Europe Marine Vice President RINA, Ευθύμιο Στασινό, South Europe Marine Commercial Director, RINA, και Αικατερίνη Πάλλα, Head of Athens Open Innovation Hub Operations, RINA.

Υποτροφία Μητροπολιτικού Κολλεγίου: Απονεμήθηκε στην Ηλιάννα Γκανιάτσα, Ms in International Maritime Business, από τον Δρα Χρήστο Πατσιούρα, Κοσμήτορα της Σχολής Ναυτιλίας και Μεταφορών.

Υποτροφίες American Bureau of Shipping για το Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο» του Πανεπιστημίου Αιγαίου: Απονεμήθηκαν στους Πασχαλίνα Δημητρακοπούλου, Ανδρέα Αντωνίου και Τριανταφυλλιά Κωνσταντινίδη, από τις Μαρία Κυρατσούδη, Director Business Development, ABS, και Δρα Μαρία Λεκάκου, Καθηγήτρια Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, ενώ οι Υποτροφίες αγγλόφωνου MBA in Shipping στους Αλέξανδρο Φαν και Γιώργο Τζαβαρίνη από τους Ηλία Καρυαμπά, Vice President, Southern Europe Marine Business Development, ABS, και Σεραφείμ Κάπρο, Πρόεδρο Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών και Διευθυντή MBA in Shipping, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.


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



Α-Δ: Κ. Στυλιανού – Δ/ντής Αναπληρωτής Καθηγητής Νεφρολογίας, Α. Κατρινάκη-Νέγκα – Ταμίας & Υπ. Δημοσίων Σχέσεων Συλλόγου Νεφροπαθών Ηρακλείου «Αναγεννιέμαι», Ε. Πολυχρονάκη – Πρόεδρος Συλλόγου Νεφροπαθών Ηρακλείου «Αναγεννιέμαι», Λευτέρης Αγανιωτάκης – Μέλος του ΔΣ του Συλλόγου Νεφροπαθών Ηρακλείου «Αναγεννιέμαι», Ι. Πετράκης – Επίκουρος Καθηγητής, Γ. Χαλκιαδάκης – Διοικητής του ΠΑΓΝΗ, Λ. Σιγάλας – Διευθύνων Σύμβουλος MINOAN LINES, Στ. Κτενιαδάκης – Αναπληρωτής Διοικητής ΠΑΓΝΗ, Α. Πρινάρη – Διευθύντρια Νοσηλευτικής Υπηρεσίας, νοσηλευτικό προσωπικό Νεφρολογικής Κλινικής ΠΑΓΝΗ.

MINOAN LINES: Έμπρακτη στήριξη της κοινωνίας του Ηρακλείου

Η MINOAN LINES, στο πλαίσιο της εταιρικής της στρατηγικής για την έμπρακτη στήριξη της κοινωνίας του Ηρακλείου, προχώρησε στην αγορά τεσσάρων ψηφιακών τροχήλατων πιεσόμετρων RBP 100 Riester, τα οποία προσέφερε στον Σύλλογο Νεφροπαθών Μεταμοσχευμένων εκ Νεφρού Περιφέρειας Ηρακλείου «Αναγεννιέμαι».

Η παράδοση των τριών πιεσόμετρων πραγματοποιήθηκε από τον κ. Λουκά Σιγάλα, Διευθύνοντα Σύμβουλο της MINOAN LINES, την Τετάρτη 25 Φεβρουαρίου στο Πανεπιστημιακό Γενικό Νοσοκομείο Ηρακλείου – ΠΑΓΝΗ για χρήση στη Νεφρολογική Κλινική, στη Μονάδα Τεχνητού Νεφρού και στη μονάδα Περιτοναϊκής Κάθαρσης, με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών νοσηλείας και της καθημερινής φροντίδας των αιμοκαθαιρόμενων ασθενών.

Το τέταρτο πιεσόμετρο θα παραδοθεί στη Μονάδα Τεχνητού Νεφρού του Βενιζέλειου Νοσοκομείου.

Η ελληνική Πολιτεία τιμά τον Άρη Θεοδωρίδη για τις πράξεις ευποιίας του

Με προεδρικό διάταγμα που εκδόθηκε στην Αθήνα στις 30 Μαρτίου 2026, με πρόταση του Υπουργού Εθνικής Άμυνας απονέμεται η ιδιότητα του Εφέδρου Αξιωματικού και ο βαθμός του Υποναυάρχου επί τιμή στον Έλληνα πλοιοκτήτη Άρη Θεοδωρίδη.

Υπενθυμίζεται ότι, με τη δωρεά ύψους 35 εκατ. ευρώ της Αστικής Μη Κερδοσκοπικής Εταιρείας Δράμας «Κύκλωψ», την οποία έχει συστήσει ο κ. Θεοδωρίδης, θα γίνει δυνατή η δημιουργία του Πάρκου Ναυτικής Παράδοσης με την επωνυμία «Οδυσσέας – Οι Έλληνες και η θάλασσα» σε έναν χώρο είκοσι τεσσάρων στρεμμάτων στον Φλοίσβο Παλαιού Φαλήρου.

Όπως είχε σημειώσει η ελληνική κυβέρνηση το 2024, αυτό το Πάρκο πρόκειται να αποτελέσει έναν ολοκληρωμένο, πολυδιάστατο ζωντανό χώρο παιδείας, έναν χώρο για τη διατήρηση και την ανάδειξη της ναυτικής υλικής αλλά και άυλης κληρονομιάς, όπου θα γίνεται ενίσχυση του εθνικού θαλάσσιου αισθήματος και προβολή της ναυτικής παράδοσης των Ελλήνων από την αρχαιότητα έως σήμερα.

Chios Climate Chance: Πρωτοβουλία ενημέρωσης για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής

Η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (HELMEPA), κατόπιν συγχρηματοδότησης του Κοινωφελούς Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος» και του Κοινωφελούς Ιδρύματος Ιωάννη Σ. Λάτση, προχώρησε το 2024 στην υλοποίηση ενός προγράμματος ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών όσον αφορά θέματα που άπτονται της κλιματικής αλλαγής.

Η αρχική εφαρμογή του προγράμματος έλαβε χώρα στη Χίο. Κατά συνέπεια, έλαβε την ονομασία «Chios Climate Chance». Με το πρόγραμμα αυτό, η HELMEPA έθεσε στόχο να προάγει την κατανόηση ως προϋπόθεση και αφετηρία για την καλλιέργεια μιας νέας νοοτροπίας, που συνεισφέρει στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

Στα δύο χρόνια που μεσολάβησαν, 8.694 κάτοικοι της Χίου, από 4 έως και 96 ετών, εκπαιδεύτηκαν μέσα από τα εργαλεία του Chios Climate Chance και αναδείχθηκαν σε Κλιματικούς Πρεσβευτές. Μαθητές, νέοι, γονείς, επαγγελματίες απέδειξαν ότι η κλιματική δράση αφορά ολόκληρη την κοινωνία. Συνολικά, έως και 99.307 κάτοικοι της Χίου ενημερώθηκαν, με το μήνυμα της τοπικής δράσης του νησιού να ταξιδεύει πέρα από τα όριά του, σε εθνικό και παγκόσμιο επίπεδο.

Το έργο ξεκίνησε με έναν απλό αλλά ουσιαστικό στόχο: να ακουστεί πρώτα η ίδια η κοινωνία της Χίου, μέσα από έρευνα κοινής γνώμης, ερωτηματολόγια (500 ερωτηθέντες), 11 ομάδες εστίασης (117 συμμετέχοντες/ουσες), ανοικτές συζητήσεις και εργαστήρια, ώστε να καταγραφούν εμπειρίες, ανησυχίες και παρατηρήσεις των κατοίκων για τις κλιματικές αλλαγές που ήδη βιώνουν στον τόπο τους.

Αυτή η γνώση αποτέλεσε τη βάση σχεδιασμού του έργου, εξασφαλίζοντας ότι κάθε δράση έχει ουσιαστικό νόημα, τοπική αξία και κοινωνική αποδοχή. Ακόμα και το κεντρικό μήνυμα της εκστρατείας διαμορφώθηκε από τους ίδιους τους κατοίκους: «Έχουμε δύναμη, εργαλεία και επίγνωση. Μένει η απόφαση».

Μέσα από 150 δράσεις που εντάχθηκαν στην καθημερινότητα –σχολεία, χωριά, παραλίες, καφέ, φεστιβάλ, δημόσιοι χώροι και τοπικά μέσα ενημέρωσης–, η γνώση έπαψε να είναι αφηρημένη. Ακόμα και τα τοπικά λεωφορεία έγιναν κινούμενα μέσα ενημέρωσης, ενώ ο εξωτερικός τοίχος του Δημαρχείου μετατράπηκε σε καμβά ευαισθητοποίησης, καθιστώντας το μήνυμα ορατό, κατανοητό και προσβάσιμο σε όλους.

Καθοριστικό ρόλο διαδραμάτισε η ψηφιακή εργαλειοθήκη (Toolkit), η οποία διατίθεται δωρεάν και έχει αναπτυχθεί με λογική microlearning. Με απλές, σύντομες ενότητες, εικόνες, βίντεο, αξιόπιστα δεδομένα, συμβουλές για δημόσια ομιλία και έτοιμο υλικό δράσης, το Toolkit δίνει τη δυνατότητα σε κάθε πολίτη, στον δικό του χρόνο, να μαθαίνει, να εκπαιδεύεται και να οργανώνει παρεμβάσεις. Το 96% των πολιτών που συμμετείχαν δήλωσε ότι άλλαξε τουλάχιστον μία καθημερινή συνήθεια, επιβεβαιώνοντας ότι η κατανόηση μπορεί να μετατραπεί σε δράση.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το Chios Climate Chance ολοκληρώθηκε πιλοτικά στο νησί της Χίου, αφήνοντας ως παρακαταθήκη ένα ανοικτό και μεταφέρσιμο μοντέλο, το οποίο μπορεί να εφαρμοστεί και σε άλλες περιοχές.

Ιστορικό γεγονός η απόκτηση κτιρίου του Οικουμενικού Πατριαρχείου στην Αθήνα χάρη στη συνδρομή επιφανών μελών της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας

Τον Οκτώβριο του 2000, το Οικουμενικό Πατριαρχείο απέκτησε μόνιμη εκπροσώπηση στην Αθήνα με την ίδρυση του εν Αθήναις Γραφείου Εκπροσωπήσεως του Οικουμενικού Πατριαρχείου και τη στέγασή του στο κτίριο της Εθνικής Τραπέζης (Νεοφύτου Δούκα 9), το οποίο παραχωρήθηκε ευγενώς από τον αείμνηστο πρόεδρό της, Θεόδωρο Καρατζά. Σύμφωνα με ανακοίνωση του Γραφείου Εκπροσωπήσεως του Οικουμενικού Πατριαρχείου Κωνσταντινουπόλεως στην Αθήνα, την Τετάρτη 11 Μαρτίου 2026, μετά από 26 χρόνια, υπογράφηκε η μεταβίβαση κυριότητας του κτιρίου στο Οικουμενικό Πατριαρχείο, καθώς η Εθνική Τράπεζα διέθεσε το ακίνητο προς πώληση σε συμφέρουσα για το Πατριαρχείο τιμή. Η αγορά ολοκληρώθηκε με τη συνδρομή του Διευθύνοντος Συμβούλου της Εθνικής Τραπέζης, κ. Παύλου Μυλωνά, χάρη στις άοκνες και συστηματικές ενέργειες του Σεβ. Μητροπολίτου Λαοδικείας, κ. Θεοδωρήτου, με τη νομική υποστήριξη του κ. Λεωνίδου Μαραβέλη και την προσφορά των Μεγάλων Ευεργετών, κ. Αθανασίου Μαρτίνου και κ. Νικολάου Πατέρα, καθώς, και των Μεγάλων Δωρητών: του κ. Γεωργίου Χατζή, του κ. Σπύρου Λάτση, της Οικογένειας Βαρδινογιάννη, της κ. Αγγελικής Φράγκου, του κ. Ιωάννου Κούστα, της κ. Ιωάννας Μαρτίνου, της Τράπεζας Eurobank, της κ. Άννας Αγγελικούση, του Ιδρύματος Αντωνίου και Ιωάννου Αγγελικούση, του κ. Στεφάνου Πεσμαζόγλου και του κ. Μιχάλη Στασινόπουλου.

Πρόκειται για το πρώτο κτίριο το οποίο αγοράζει το Οικουμενικό Πατριαρχείο





Η Safe Bulkers στέκεται διαχρονικά στο πλευρό της νέας γενιάς. Στιγμιότυπο από την περσινή 5η Ετήσια Τελετή Απονομής Υποτροφιών της Safe Bulkers που έλαβε χώρα τη Δευτέρα 20 Οκτωβρίου 2025 στα γραφεία της εταιρείας στη Λεμεσό.

Credit: Safe Bulkers

στην Αθήνα και θα αποτελέσει ένα ξεχωριστό κτιριακό συγκρότημα και μια κοιτίδα πολιτισμού μαζί με το διπλανό κτίριο, που παραχωρήθηκε από τον ΕΦΚΑ και πρόκειται να ανακαινιστεί από τον Άρχοντα κ. Αθανάσιο Μαρτίνο.

Ο Σεβ. Μητροπολίτης Λαοδικείας κ. Θεοδώρητος, ο Διευθύνων Σύμβουλος της Εθνικής Τραπέζης κ. Παύλος Μυλωνάς, οι Μεγάλοι Ευεργέτες Αθανάσιος Μαρτίνος και Νικόλαος Πατέρας και όλοι οι Μεγάλοι Δωρητές έγραψαν μια νέα σελίδα του Οικουμενικού Πατριαρχείου στην Ελλάδα.

ΟΛΠ Α.Ε.: Δωρεά επτά φορητών απινιδωτών στο Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή

Στην ενίσχυση του εξοπλισμού πρώτων βοηθειών του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής προχώρησε ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ Α.Ε.), στο πλαίσιο της διαρκούς συμβολής του για την ενίσχυση της ασφάλειας και της προστασίας της ανθρώπινης ζωής στις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Ειδικότερα, η ΟΛΠ Α.Ε. προχώρησε στη δωρεά επτά φορητών απινιδωτών προς το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή, με στόχο την περαιτέρω ενίσχυση της επιχειρησιακής ετοιμότητας των στελεχών του και την άμεση αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών.

Οι απινιδωτές προορίζονται να τοποθετηθούν σε υπηρεσιακά οχήματα και δίκυκλες μηχανές του Λιμενικού Σώματος, ώστε να είναι δυνατή η άμεση παροχή πρώτων βοηθειών σε πολίτες και επισκέπτες των λιμενικών εγκαταστάσεων, όπου και όταν παραστεί ανάγκη.

Η συγκεκριμένη πρωτοβουλία βρίσκεται σε πλήρη ευθυγράμμιση με τις κατευθυντήριες οδηγίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για τον εκσυγχρονισμό και την ενίσχυση του εξοπλισμού παροχής Πρώτων Βοηθειών, επιβεβαιώνοντας τη βούληση της ΟΛΠ Α.Ε. να συμβάλει ουσιαστικά στην αναβάθμιση των μέσων που διαθέτει το Λιμενικό Σώμα.

Στο πλαίσιο της δωρεάς πραγματοποιήθηκε επίσης παρουσίαση και πρακτική εκπαίδευση στελεχών του Λιμενικού Σώματος στη σωστή χρήση των απινιδωτών και στις βασικές διαδικασίες καρδιοπνευμονικής αναζωογόνησης (ΚΑΡΠΑ), διασφαλίζοντας την αποτελεσματική αξιοποίηση του εξοπλισμού σε πραγματικές συνθήκες ανάγκης.

Η νέα αυτή δωρεά έρχεται σε συνέχεια της πρόσφατης παράδοσης έξι μοτοσικλετών προς το Λιμενικό Σώμα, στο πλαίσιο της ευρύτερης και διαχρονικής συνεργασίας της ΟΛΠ Α.Ε. με τη λιμενική αρχή του λιμένα Πειραιά, με γνώμονα την ενίσχυση των επιχειρησιακών της δυνατοτήτων και την προστασία της ανθρώπινης ζωής.

Η ΟΛΠ Α.Ε. αναγνωρίζει τον κρίσιμο ρόλο που επιτελεί το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή στην προστασία των πολιτών, στην ασφάλεια των θαλάσσιων συγκοινωνιών και στη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας των λιμενικών εγκαταστάσεων, και παραμένει σταθερά προσηλωμένη στην έμπρακτη υποστήριξη του έργου του.

Safe Bulkers: Προκήρυξη του έκτου ετήσιου προγράμματος υποτροφιών για το 2026-2027

Με την πάροδο του χρόνου, το ESG (Environmental, Social and Governance) αποκτά όλο και πιο κομβικό ρόλο για τη λειτουργία των ναυτιλιακών –και όχι μόνο– εταιρειών.

Στο πλαίσιο εναρμόνισης της Safe Bulkers με την πολιτική του ESG, η εταιρεία υπό τη διοίκηση του κ. Πόλυ Χατζηωάννου προχώρησε στην αναγγελία του έκτου ετήσιου προγράμματος υποτροφιών για το ακαδημαϊκό έτος 2026-2027.

Μέσω του εν λόγω προγράμματος, πολίτες ελληνικής και κυπριακής υπηκοότητας διεκδικούν συνολικά δέκα υποτροφίες, οι οποίες δίνονται σε τελειόφοιτους μαθητές εκπαιδευτικών ιδρυμάτων (λυκείου) της Κύπρου, είτε σε άτομα που φοιτούν σε πανεπιστήμια της Ελλάδας, του Ηνωμένου Βασιλείου ή και άλλων αντίστοιχων πανεπιστημίων του εξωτερικού.

Το ποσό που θα απονεμηθεί στους επιλεγέντες ανέρχεται στα 10.000 ευρώ. Βασικό κριτήριο για την επιλογή των υπότροφων είναι η ακαδημαϊκή επίδοσή τους, αλλά και η οικονομική κατάστασή τους.

Σημειώνεται ότι το πρόγραμμα αναφέρεται κυρίως σε άτομα που επιδιώκουν μια επαγγελματική σταδιοδρομία στον κλάδο της ναυτιλίας. Πιο συγκεκριμένα, οι υποτροφίες δίνονται για τα εξής πεδία σπουδών:

- Naval Architecture / Marine Engineering (Σχολή Ναυπηγών)
- Μηχανολόγοι Μηχανικοί / Ηλεκτρολόγοι Μηχανικοί
- Ηλεκτρονικοί Μηχανικοί / Μηχανικοί Υπολογιστών / Αυτοματισμοί
- Computer Science / Cyber Security / Artificial Intelligence / Data Science Analytics
- Ναυτικό Δίκαιο
- MSc in Shipping Trade & Finance

Περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τις υποτροφίες και τις προϋποθέσεις για τους διεκδικούντες είναι διαθέσιμες στον σύνδεσμο https://safebulkers.com/scholarships26/

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

Προσαρμογή, γνώση και εκπαίδευση στην εποχή της αβεβαιότητας

Σε μια περίοδο κατά την οποία οι γεωπολιτικές αναταράξεις επηρεάζουν τις θαλάσσιες μεταφορές, μεταβάλλουν διαδρομές και εντείνουν τη μεταβλητότητα του κλάδου, η ναυτιλία καλείται να επενδύσει όχι μόνο σε στόλο, τεχνολογία και κανονιστική συμμόρφωση, αλλά και στους ανθρώπους της. Η διεθνής συζήτηση γύρω από το μέλλον του κλάδου συγκλίνει όλο και περισσότερο σε ένα σημείο: χωρίς σωστή προετοιμασία, χωρίς νέες δεξιότητες και χωρίς ουσιαστική εκπαίδευση, η προσαρμογή στις αλλαγές θα είναι δυσκολότερη. Με αυτό ως αφετηρία, ο Σπύρος Βουγιούς μιλά στα *Ναυτικά Χρονικά* για την αξία των σπουδών, της κατάρτισης και της πνευματικής ετοιμότητας σε μια εποχή που δοκιμάζει τις αντοχές της παγκόσμιας ναυτιλίας.



Συνέντευξη του Σπύρου Βουγιούς, Director of Shipping Programs στο Alba Graduate Business School, στα *Ναυτικά Χρονικά*

Ζούμε σε μια περίοδο κατά την οποία ο πόλεμος στην Ουκρανία και η ένταση στη Μέση Ανατολή επηρεάζουν άμεσα τις θαλάσσιες μεταφορές. Πώς διαβάζετε αυτή τη νέα πραγματικότητα;

Η ναυτιλία ήταν πάντα ένας κλάδος που λειτουργούσε μέσα στην αβεβαιότητα. Σήμερα όμως η ένταση, η ταχύτητα και η αλληλεξάρτηση των κρίσεων κάνουν το περιβάλλον πιο απαιτητικό. Ο πόλεμος στην Ουκρανία και η ένταση στη Μέση Ανατολή επηρεάζουν άμεσα τις εμπορικές ροές, το κόστος, τις αποφάσεις δρομολόγησης και το αίσθημα ασφάλειας στην αγορά.

Σε αυτό το πλαίσιο, η ναυτιλία δεν μπορεί να περιορίζεται στην επιχειρησιακή διαχείριση, απαιτεί στρατηγική σκέψη, ευελιξία και αυξημένη ετοιμότητα. Μιλώντας πιο συγκεκριμένα για την ελληνική ναυτιλία, αυτή διαθέτει διορατικούς πλοιοκτήτες και ικανά στελέχη, που έχουν αποδείξει ότι μπορούν να μετατρέπουν την αβεβαιότητα σε ευκαιρία. Το ζητούμενο πλέον δεν είναι αν θα επηρεαστεί, αλλά πώς θα αξιοποιήσει αυτή τη νέα πραγματικότητα για να ενισχύσει τη διεθνή της θέση.

Μέσα σε αυτό το τοπίο, γιατί θεωρείτε ότι οι σπουδές και η κατάρτιση γίνονται σήμερα ακόμα πιο σημαντικές;

Οι εποχές έχουν αλλάξει και αλλάζουν συνεχώς. Ζούμε σε ένα περιβάλλον με ταχύτατες γεωπολιτικές εξελίξεις, με ραγδαία τεχνολογική πρόοδο και ολοένα πιο απαιτητικό πλαίσιο κανονισμών –ιδιαίτερα στον τομέα του περιβάλλοντος– παράλληλα με σημαντικές εξελίξεις στο management των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Σε αυτό το νέο επιχειρησιακό περιβάλλον, δεν αρκεί να μάθει κανείς απλώς τη δουλειά στην πράξη. Απαιτείται κάτι βαθύτερο: οι σπουδές είναι η βάση πάνω στην οποία ένας νέος επαγγελματίας αναπτύσσει δομημένη σκέψη, επανεξετάζει τις αποφάσεις του όταν χρειάζεται και προσαρμόζεται αποτελεσματικά,



χωρίς να χάνει τον προσανατολισμό του, και όχι μόνο ένα τυπικό προσόν.

Έχει αλλάξει το προφίλ του στελέχους που χρειάζεται σήμερα η ναυτιλία;

Ναι, έχει αλλάξει αισθητά. Η ναυτιλία χρειάζεται πλέον ανθρώπους που να μπορούν να συνδυάζουν τεχνική αντίληψη με διοικητική σκέψη, επιχειρησιακή επάρκεια με ευρύτερη κατανόηση του διεθνούς περιβάλλοντος. Η ψηφιοποίηση, η κυβερνοασφάλεια, τα εναλλακτικά καύσιμα και η αυξημένη πολυπλοκότητα των αποφάσεων αλλάζουν το επαγγελματικό αποτύπωμα που ζητά η αγορά. Δεν αρκεί να γνωρίζει κανείς μόνο ένα κομμάτι της αλυσίδας. Χρειάζεται να βλέπει τη συνολική εικόνα και, κυρίως, να μπορεί να μεταφράζει τη γνώση σε σωστές αποφάσεις στην πράξη. Η διεθνής συζήτηση για το μέλλον της ναυτιλιακής εργασίας πηγαίνει ακριβώς προς αυτή την κατεύθυνση: περισσότερη data fluency, καλύτερη κατανόηση ψηφιακών εργαλείων και στενότερη σύνδεση εκπαίδευσης και reskilling με τις πραγματικές ανάγκες της αγοράς.

Πόσο επηρεάζουν την εκπαίδευση η ενεργειακή μετάβαση και τα νέα καύσιμα;

Την επηρεάζουν καθοριστικά. Η ενεργειακή μετάβαση δεν αποτελεί πλέον μόνο ζήτημα στρατηγικής ή επενδυτικών αποφάσεων, επηρεάζει την καθημερινή λειτουργία της ναυτιλίας και, κατ' επέκταση, τον τρόπο με τον οποίο εκπαιδεύονται οι άνθρωποί της – ιδίως οι ναυτικοί που εργάζονται πάνω στο πλοίο. Ο IMO (International Maritime Organization) έχει ήδη προχωρήσει στη διαμόρφωση γενικών ενδιάμεσων κατευθυντήριων γραμμών για την εκπαίδευση ναυτικών σε πλοία που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα και νέες τεχνολογίες, καθότι οι σχετικές εργασίες συνεχίζονται με πιο εξειδικευμένες οδηγίες.

Επομένως, η εκπαίδευση δεν μπορεί να περιορίζεται μόνο στο να ακολουθεί τις εξελίξεις, οφείλει να τις προλαμβάνει και να προετοιμάζει έγκαιρα τους επαγγελματίες για τις απαιτήσεις της επόμενης ημέρας.



Συχνά μιλάμε για resilience. Είναι κάτι που διδάσκεται;
Δεν διδάσκεται ως ένα μεμονωμένο μάθημα. Καλλιεργείται σταδιακά. Η ανθεκτικότητα χτίζεται όταν ο άνθρωπος μαθαίνει να λειτουργεί με πειθαρχία, να επεξεργάζεται σύνθετη πληροφορία, να διατηρεί την ψυχραιμία του και να αναλαμβάνει ευθύνη στις αποφάσεις του. Είναι αποτέλεσμα γνώσης, εμπειρίας, επαφής με πραγματικά προβλήματα και συνεχούς αυτοβελτίωσης. Γι' αυτόν τον λόγο πιστεύω πολύ στη σύνδεση της εκπαίδευσης με την πράξη. Όσο πιο νωρίς καταλάβει ένας νέος επαγγελματίας ότι η ναυτιλία είναι ένα περιβάλλον διαρκούς μεταβολής, τόσο πιο έτοιμος θα είναι να σταθεί μέσα σε αυτό.

Τι θα λέγατε σε έναν νέο άνθρωπο που βλέπει τη ναυτιλία ως έναν δύσκολο ή «κλειστό» χώρο;
Θα του έλεγα να μην την κρίνει μέσα από στερεότυπα. Η ναυτιλία παραμένει ένας από τους πιο διεθνοποιημένους και ουσιαστικούς κλάδους της οικονομίας. Είναι απαιτητική, ναι. Αλλά ακριβώς γι' αυτό προσφέρει βάθος, προοπτική και πραγματικές δυνατότητες εξέλιξης σε όσους την προσεγγίζουν σοβαρά. Για έναν νέο άνθρωπο που είναι πρόθυμος να δουλέψει, να μάθει και να εξελιχθεί, δεν είναι ένας «κλειστός» χώρος. Είναι ένας χώρος που ζητά επάρκεια, επαγγελματισμό και χαρακτήρα.

Ποιες δεξιότητες θεωρείτε πλέον μη διαπραγματεύσιμες;
Θα ξεκινούσα από τις ανθρώπινες και επαγγελματικές δεξιότητες: κρίση, αξιοπιστία, συνεργασία, επικοινωνία, διαχείριση πίεσης, προσαρμοστικότητα. Αυτές συχνά κρίνουν την ποιότητα ενός στελέχους περισσότερο απ' όσο φαίνεται με την πρώτη ματιά. Από εκεί και πέρα, χρειάζεται και ένα στέρεο υπόβαθρο γνώσεων: κατανόηση της ναυτιλιακής αγοράς, των λειτουργιών, των κανονισμών, της ασφάλειας, της τεχνολογίας, της ενέργειας και των δεδομένων. Όσο πιο σύνθετος γίνεται ο κλάδος, τόσο μεγαλύτερη αξία αποκτά ο ολοκληρωμένος επαγγελματίας – όχι ο στενά εξειδικευμένος, αλλά εκείνος που μπορεί να συνθέτει.

Ποια είναι, κατά τη γνώμη σας, η ευθύνη της Ελλάδας σε αυτή τη συζήτηση;
Η Ελλάδα, με τη βαρύτητα που έχει διαχρονικά στη διεθνή ναυτιλία, οφείλει να βλέπει το θέμα της εκπαίδευσης ως προτεραιότητα. Έχει ιδιαίτερη ευθύνη να συμβάλει στη διαμόρφωση ανθρώπων που θα στηρίξουν το μέλλον του κλάδου. Αυτό δεν αφορά μόνο τους ναυτικούς ή μόνο τα στελέχη της ξηράς. Αφορά συνολικά το οικοσύστημα: εκπαίδευση, επαγγελματική κατάρτιση, διασύνδεση με την αγορά, εξωστρέφεια και καλλιέργεια ηγεσίας. Η Ελλάδα παραμένει η κορυφαία πλοιοκτήτρια χώρα παγκοσμίως με βάση τη χωρητικότητα, και αυτό από μόνο του κάνει ακόμα πιο ουσιαστική τη συζήτηση για το ανθρώπινο κεφάλαιο.

Αν έπρεπε να δώσετε μία μόνο συμβουλή σε έναν νέο ή μια νέα που σκέφτεται να ακολουθήσει τη ναυτιλία σήμερα, ποια θα ήταν;
Να επενδύσει σοβαρά στον εαυτό του. Να μη βιαστεί να κυνηγήσει μόνο τον γρήγορο τίτλο ή την άμεση αποκατάσταση, αλλά να χτίσει τις βάσεις γνώσης, την επαγγελματική νοοτροπία και την προσωπική αντοχή. Η ναυτιλία ανταμείβει εκείνους που έχουν συνέπεια, διάθεση για μάθηση και αντοχή στον χρόνο. Σε μια εποχή γεμάτη αβεβαιότητες, την πραγματική ασφάλεια δεν τη δημιουργεί η ψευδαίσθηση της σταθερότητας, αλλά η ικανότητα να προσαρμόζεσαι με γνώση και αυτοπεποίθηση. Και αυτό, τελικά, είναι ίσως το πιο αισιόδοξο μήνυμα για τη νέα γενιά που θέλει να μπει στη ναυτιλία.

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.

Η ναυτική εκπαίδευση υπό το πρίσμα του Κώδικα IGF: νομικές, τεχνικές και εκπαιδευτικές προκλήσεις

Η ναυτική εκπαίδευση καλείται διαρκώς να επικαιροποιείται. Τεχνολογικές, οικονομικές, γεωπολιτικές, περιβαλλοντικές αλλά και κοινωνικές μεταβαλλόμενες συνθήκες απαιτούν τον εκ νέου συντονισμό του ναυτικού κλάδου σε αυτές τις εξελίξεις.





των Δέσποινας Κιλτίδου, Δικηγόρου, Διδάκτορος Νομικής (Ph.D.), Post Doc., Καθηγήτριας ΚΕΣΕΝ Μακεδονίας/Μηχανικών, Εντεταλμένης Διδάσκουσας ΑΠΘ, Εντεταλμένης Διδάσκουσας ΠΑΜΑΚ

& Δρος Μαίρης Ματσούκα, Μηχ. Μηχανικού, MSc, Διδάκτορος στη ναυτική εκπαίδευση (ΠΑΜΑΚ), Καθηγήτριας ΚΕΣΕΝ Μακεδονίας/Σχολή Μηχανικών

Ο Κώδικας IGF (International Code of Safety for Ship Using Gases or Other Low-Flashpoint Fuels) για τα πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης αποτελεί έναν νέο –σχετικά– κώδικα, βάσει του οποίου επιβάλλεται να μετεκπαιδευτούν τα πληρώματα των αντίστοιχων πλοίων. Ο Κώδικας IGF υιοθετήθηκε την 11η Ιουνίου 2015 με την απόφαση MSC. 391 (95) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) και κυρώθηκε στην Ελλάδα με την Υ.Α. 2222.1/72117/2020[1]. Η εφαρμογή του IGF Code δεν περιορίζεται στη χρήση ενός διαφορετικού καυσίμου, αλλά συνεπάγεται την εισαγωγή μιας σειράς νέων τεχνολογικών συστημάτων και διατάξεων ασφαλείας στα πλοία. Τα συστήματα αυτά διαφοροποιούνται σημαντικά από τις παραδοσιακές εγκαταστάσεις καυσίμου των συμβατικών πλοίων και δημιουργούν νέες απαιτήσεις γνώσης και κατανόησης. Οι εταιρείες, από τη δική τους πλευρά, πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί σε πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης πρέπει να έχουν ολοκληρώσει εκπαίδευση για να αποκτήσουν τις ικανότητες που είναι απαραίτητες, λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις που δίνονται στη Σύμβαση STCW. Η ναυτική εκπαίδευση απαιτεί μια ολιστική προσέγγιση. Η διεθνής κοινότητα έχει αντιληφθεί την ευρύτητα της ναυτικής εκπαίδευσης και ο Κώδικας IGF δεν θα μπορούσε να διαφύγει από αυτή την ολιστική προσέγγιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Πιο συγκεκριμένα, η στοχευμένη εκπαίδευση στα πληρώματα που εργάζονται σε πλοία όπου εφαρμόζεται ο Κώδικας IGF εστιάζει σε συγκεκριμένα νομικά κείμενα, αλλά και σε εκπαίδευση που επικεντρώνεται στις ειδικές λειτουργικές και τεχνικές απαιτήσεις του κώδικα.

Η νομική σκοπιά της εκπαίδευσης των πληρωμάτων που εργάζονται σε πλοία στα οποία εφαρμόζεται ο Κώδικας IGF

Αρχικά, η ναυτική εκπαίδευση για τα πληρώματα στα οποία εφαρμόζεται ο IGF απαιτεί τη βαθιά γνώση των θεμελιωδών κειμένων του ΔΝΟ. Η διεθνής σύμβαση για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), όπως έχει τροποποιηθεί, έχει συμπεριλάβει τον Κώδικα IGF, καθιστώντας τον αναπόσπαστο μέρος της (Κεφ. II-1). Η συμπερίληψή του στο κείμενο της SOLAS αλλά και οι ευθείες αναφορές σε αυτή μέσα από το κείμενο του Κώδικα IGF αποδεικνύουν τη στενή σύμβαση των δύο κειμένων σε ζητήματα πρόληψης και αντιμετώπισης έκτακτων συνθη-

1. ΦΕΚ Β 4873/04.11.2020.

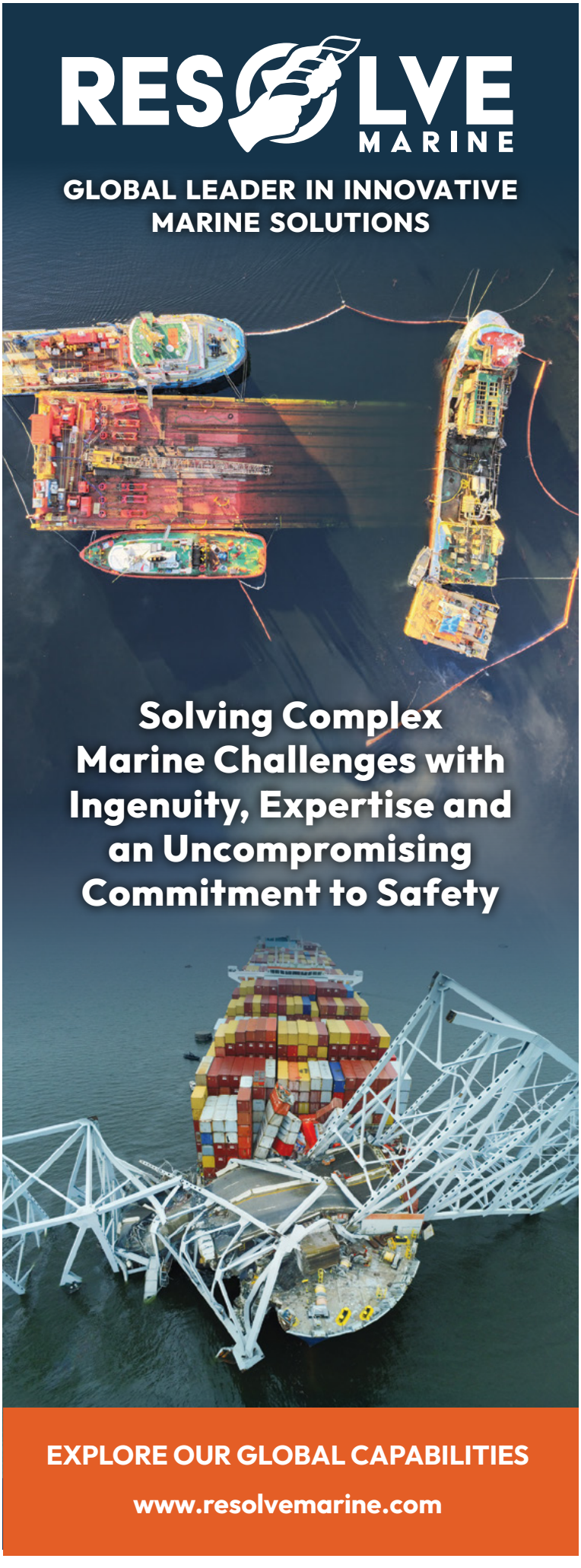
κών, ζητήματα πυρασφάλειας, διαχείρισης κρίσιμων καταστάσεων, διαχείρισης ανθρώπινου δυναμικού και γενικότερα ζητήματα περιβαλλοντικής προστασίας. Ειδικότερα, τόσο η Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης (Παράρτημα VI MARPOL) όσο και ο Διεθνής Κώδικας για την Ασφαλή Διαχείριση (ISM) των πλοίων αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της ναυτικής εκπαίδευσης για τον Κώδικα IGF, ιδίως αναφορικά με την αναγνώριση, την εκτίμηση και τη διαχείριση κρίσιμων καταστάσεων επί πλοίου. Άλλωστε, και ο ίδιος ο Κώδικας ISM αποτελεί ξεχωριστό κεφάλαιο της σύμβασης SOLAS (Κεφ. 9). Επιπλέον, εκτός από τα προαναφερθέντα κείμενα, οι σχετικές συστάσεις του ΔΝΟ, όπως η Σύσταση MSC.420(97), η οποία υιοθετήθηκε στις 25 Νοεμβρίου 2016 από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του ΔΝΟ, αφορά τις προσωρινές συστάσεις για τη μεταφορά υγροποιημένου υδρογόνου σε χύδην μορφή (Interim Recommendations for Carriage of Liquefied Hydrogen in Bulk). Συμπληρωματικά έγγραφα είναι οι κατευθυντήριες οδηγίες που εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές[2] και από τους νηογνώμονες[3] αναφορικά με τη χρήση συγκεκριμένων καυσίμων.

Η ναυτική εκπαίδευση ανταποκρινόμενη στις λειτουργικές και τεχνικές απαιτήσεις του κώδικα IGF

Κεντρικό στοιχείο των πλοίων που λειτουργούν με καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης αποτελεί το σύστημα παροχής καυσίμου σε αέρια μορφή (Fuel Gas Supply System – FGSS). Το σύστημα αυτό περιλαμβάνει δεξαμενές αποθήκευσης, συμπιεστές, ατμοποιητές, συστήματα ρύθμισης πίεσης και θερμοκρασίας, καθώς και δίκτυο σωληνώσεων που τροφοδοτεί τις κύριες και βοηθητικές μηχανές. Στην περίπτωση καυσίμων όπως το LNG, οι δεξαμενές λειτουργούν σε πολύ χαμηλές θερμοκρασίες,

2. Όπως οι υπό εξέλιξη κατευθυντήριες οδηγίες για το υδρογόνο της Νορβηγικής Ναυτικής Αρχής [Norwegian Maritime Authority (NMA) (IC) 1-2024] και της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ [United States Coast Guard (USCG)], και επίσης της Αυστραλιανής Αρχής Ναυτικής Ασφάλειας [Australian Maritime Safety Authority (AMSA) Novel vessel policy statement], βλ. M. Bortnowska, A. Zmuda, The Possibility of Using Hydrogen as a Green Alternative to Traditional Marine Fuels on an Offshore Vessel Serving Wind Farms, Energies 2024, 17, 5915, σελ. 18, διαθέσιμο στη διεύθυνση https://doi.org/10.3390/en17235915 (τελευταία πρόσβαση 15/3/2026).

3. Ενδεικτικά χρήσιμες είναι οι κατευθυντήριες οδηγίες για το υδρογόνο διαφόρων νηογνωμόνων, βλ. American Bureau of Shipping (ABS) Hydrogen-Fuelled Vessels, China Classification Society (CCS) Guidelines for Ships Using Alternative Fuels, Lloyd's Register (LR) Appendix LR3 – Requirements for Ships Using Hydrogen as Fuel, Bureau Veritas (BV) – Hydrogen-Fuelled Ships Nr 678, ClassNK releases "Guidelines for Ships Using Alternative Fuels (Edition 3.0)" – adding safety requirements for hydrogenfuelled ships, July 2024 edition of the DNV class rules for ships and offshore units/DNV-RU-SHIP Pt.6 Ch.2. Sec. 16 GAS-Fuelled Vessel Installations–Gas-Fuelled Hydrogen, Polski Rejestr Statków (PRS) Publikacja Informacyjna 11/I, Bezpieczne wykorzystanie wodoru jako paliwa w komercyjnych zastosowaniach przemysłowych, βλ. ό.π. M. Bortnowska, A. Zmuda.





γεγονός που απαιτεί κατανόηση των κρυογενικών συστημάτων αποθήκευσης, της θερμικής μόνωσης, της διαχείρισης του boil-off gas και της χρήσης κατάλληλων υλικών.

Ιδιαίτερη σημασία έχει επίσης η χρήση σωληνώσεων διπλού τοιχώματος (double-wall piping systems). Ο αγωγός μεταφοράς καυσίμου περιβάλλεται από έναν δεύτερο προστατευτικό αγωγό, ώστε πιθανή διαρροή να ανιχνεύεται και να περιορίζεται πριν δημιουργηθεί επικίνδυνη συγκέντρωση αερίου. Η διάταξη αυτή συνδέεται με τα συστήματα εξαερισμού και ανίχνευσης αερίων, τα οποία αποτελούν βασικά στοιχεία της αρχιτεκτονικής ασφάλειας που προβλέπει ο IGF Code.

Παράλληλα, συστήματα ανίχνευσης αερίων εγκαθίστανται σε κρίσιμους χώρους του πλοίου, όπως στο μηχανοστάσιο και στους χώρους δεξαμενών καυσίμου, παρέχοντας συνεχή παρακολούθηση και ενεργοποιώντας προειδοποιήσεις όταν οι συγκεντρώσεις πλησιάζουν τα όρια αναφλεξιμότητας. Συμπληρωματικά λειτουργούν τα συστήματα επείγουσας διακοπής (Emergency Shutdown Systems – ESD), τα οποία απομονώνουν πάραυτα την παροχή καυσίμου σε περίπτωση ανωμαλίας ή διαρροής, διασφαλίζοντας την ταχεία προστασία του πλοίου και του πληρώματος.

Τέλος, η τεχνολογική αρχιτεκτονική που εισάγει ο IGF Code δεν περιορίζεται στη χρήση LNG, αλλά δημιουργεί το πλαίσιο για την ενσωμάτωση και άλλων καυσίμων χαμηλού σημείου ανάφλεξης, που αναμένεται να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη μελλοντική ναυτιλία. Μεταξύ αυτών συγκαταλέγονται η μεθανόλη, η αμμωνία και το υδρογόνο, καύσιμα τα οποία απαιτούν διαφορετικές τεχνολογικές λύσεις αποθήκευσης, τροφοδοσίας και ελέγχου. Η χρήση μεθανόλης, για παράδειγμα, απαιτεί προσαρμογές στα συστήματα καυσίμου λόγω της χαμηλής θερμογόνου δύναμης και της αυξημένης κατανάλωσης, ενώ η αμμωνία εισάγει ζητήματα τοξικότητας και ανάγκη αυξημένων μέτρων ανίχνευσης και εξαερισμού[4].

Αντίστοιχα, το υδρογόνο χαρακτηρίζεται από πολύ χαμηλή πυκνότητα ενέργειας και υψηλή ταχύτητα διάχυσης, γεγονός που επηρεάζει τον σχεδιασμό των δεξαμενών, των αγωγών και των συστημάτων ασφαλείας[5].

Η πολυπλοκότητα των νέων συστημάτων απαιτεί υψηλότερο επίπεδο τεχνικής κατανόησης και εξοικείωση με συστήματα παρακολούθησης, ανίχνευσης και αυτοματοποιημένου ελέγχου. Κατά συνέπεια, η εκπαίδευση των αξιωματικών πρέπει να προσαρμοστεί ώστε να καλύπτει τόσο τις τεχνολογικές εξελίξεις όσο και τις νέες απαιτήσεις ασφάλειας.

4. H. Jang et al., Regulatory gap analysis for risk assessment of ammonia-fuelled ships, *Ocean Engineering*, Volume 287, Part 2, 2023, σελ. 3, 115751, ISSN 0029-8018, διαθέσιμο στη διεύθυνση https://doi.org/10.1016/j.oceaneng.2023.115751 (τελευταία πρόσβαση 9/3/2026).

5. L. Van Hoecke et al., Challenges in the use of hydrogen for maritime applications, *Energy Environ. Sci.*, 2021, 14, σελ. 829-83, διαθέσιμο στη διεύθυνση https://doi.org/10.1039/D0EE01545H (τελευταία πρόσβαση 9/3/2026).

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

Posidonia
1-5 JUNE 2026 | ATHENS-GREECE

CHALKIS SHIPYARDS
Visit us at
Stand 3.419
Hall 3

+302221033300

info@chalkis-shipyards.gr

www.chalkis-shipyards.gr

Η εφαρμογή των απαιτήσεων του IGF Code δημιουργεί σημαντικές προκλήσεις για τα ναυτικά εκπαιδευτικά ιδρύματα και τα κέντρα επιμόρφωσης. Η εκπαίδευση σε τεχνολογίες καυσίμων χαμηλού σημείου ανάφλεξης απαιτεί εξειδικευμένες υποδομές, σύγχρονους προσομοιωτές και εκπαιδευτές με εμπειρία σε πλοία που χρησιμοποιούν τέτοια καύσιμα.

Εκπαιδευτικές απαιτήσεις σε υποδομές και μέσα

Η εισαγωγή του IGF Code συνοδεύτηκε από ειδικές απαιτήσεις εκπαίδευσης στο πλαίσιο της STCW Convention. Οι απαιτήσεις αυτές διακρίνονται σε δύο επίπεδα εκπαίδευσης: τη βασική (Basic) και την προχωρημένη (Advanced). Η βασική εκπαίδευση αφορά το σύνολο του προσωπικού που εργάζεται ή πρόκειται να εργαστεί σε πλοία που χρησιμοποιούν καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης και καλύπτει τις ιδιότητες των καυσίμων, τους σχετικούς κινδύνους και τις βασικές διαδικασίες ασφάλειας. Η προχωρημένη εκπαίδευση απευθύνεται σε αξιωματικούς με επιχειρησιακές ευθύνες στη λειτουργία των συστημάτων καυσίμου και περιλαμβάνει τη διαχείριση των εγκαταστάσεων, τις διαδικασίες bunkering και την αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών. Η διάρθρωση αυτή στοχεύει στην ανάπτυξη τόσο θεωρητικών γνώσεων όσο και πρακτικών δεξιοτήτων για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων.

Η εκπαίδευση για τη λειτουργία πλοίων που χρησιμοποιούν καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης απαιτεί σύγχρονες εκπαιδευτικές υποδομές και εξειδικευμένα μέσα διδασκαλίας. Σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν οι προσομοιωτές (simulators), οι οποίοι επιτρέπουν στους εκπαιδευόμενους να εξοικειωθούν με τη λειτουργία σύνθετων συστημάτων σε ένα ασφαλές και ελεγχόμενο περιβάλλον. Οι προσομοιωτές συστημάτων παροχής καυσίμου (gas fuel system simulators) δίνουν τη δυνατότητα κατανόησης της λειτουργίας των εγκαταστάσεων τροφοδοσίας καυσίμου, της παρακολούθησης κρίσιμων παραμέτρων και της αντιμετώπισης πιθανών ανωμαλιών λειτουργίας. Αντίστοιχα, οι προσομοιωτές διαδικασιών bunkering επιτρέπουν την εξάσκηση σε σενάρια ανεφοδιασμού καυσίμου, δίνοντας έμφαση στη συνεργασία των εμπλεκόμενων μερών και στη διαχείριση κινδύνων, καθώς οι διαδικασίες ανεφοδιασμού καυσίμων χαμηλού σημείου ανάφλεξης αποτελούν ένα από τα πιο κρίσιμα επιχειρησιακά στάδια στη λειτουργία πλοίων που υπάγονται στον IGF Code. Η πρακτική εκπαίδευση μέσω προσομοιωτών συμβάλλει σημαντικά στην εξοικείωση των αξιωματικών με τα σχετικά σενάρια λειτουργίας.

Παράλληλα, η εργαστηριακή εκπαίδευση συμβάλλει στην κατανόηση των κρυογενικών συστημάτων αποθήκευσης και των οργάνων μέτρησης και ελέγχου (instrumentation and control) που χρησιμοποιούνται στα σύγχρονα συστήματα καυσίμου. Συμπληρωματικά, τα ψηφιακά εκπαιδευτικά εργαλεία, όπως τα elearning modules και η εκπαίδευση μέσω σεναρίων (scenario-based training), ενισχύουν τη θεωρητική κατάρτιση και επιτρέπουν την προσομοίωση διαφορετικών επιχειρησιακών και έκτακτων καταστάσεων. Με αυτόν τον τρόπο, οι εκπαιδευόμενοι αποκτούν ολοκληρωμένη εικόνα της λειτουργίας και της ασφαλούς διαχείρισης των συστημάτων καυσίμου.

Πυροπροστασία και διαχείριση έκτακτων περιστατικών

Η χρήση καυσίμων χαμηλού σημείου ανάφλεξης εισάγει ιδιαιτερότητες ως προς τη συμπεριφορά της πυρκαγιάς και τους σχετικούς κινδύνους σε σύγκριση με τα συμβατικά ναυτιλιακά καύσιμα. Σε περίπτωση διαρροής, αυτά τα καύσιμα μπορούν να δημιουργήσουν εύφλεκτα νέφη αερίου (gas cloud formation), τα οποία ενδέχεται να οδηγήσουν σε φαινόμενα ταχείας ανάφλεξης, όπως flash fire.

Παράλληλα, η αποθήκευση καυσίμων όπως το LNG σε κρυογενικές θερμοκρασίες ενέχει κινδύνους πρόκλησης cryogenic burns σε περίπτωση επαφής με το υγρό καύσιμο. Επιπλέον, σε



Η 39η Ημερίδα «Επιλέγω Ναυτιλία», την οποία διοργάνωσε η Isalos.net, έλαβε χώρα στο Ίδρυμα Ευγενίδου το Σάββατο 21 Μαρτίου 2026.

Credit: Βαλάντης Κορδατσάκης

ορισμένα καύσιμα όπως η μεθανόλη, η φλόγα μπορεί να είναι δυσδιάκριτη ή σχεδόν αόρατη, γεγονός που δυσχεραίνει την άμεση αναγνώριση της πυρκαγιάς.

Οι ιδιαιτερότητες αυτές καθιστούν αναγκαία την προσαρμογή της εκπαίδευσης πυροπροστασίας, ώστε το πλήρωμα να είναι σε θέση να αναγνωρίζει διαφορετικούς τύπους πυρκαγιάς και να εφαρμόζει τις κατάλληλες τακτικές αντιμετώπισης[6]. Στα πλοία που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα εγκαθίστανται εξειδικευμένα πυροσβεστικά συστήματα, όπως water spray systems και dry powder systems, τα οποία λειτουργούν σε συνδυασμό με τα συστήματα ανίχνευσης αερίων και τα συστήματα πυρανίχνευσης. Οι αξιωματικοί πρέπει να κατανοούν τις διαδικασίες απομόνωσης του συστήματος καυσίμου, καθώς και τον τρόπο ενεργοποίησης των συστημάτων επείγουσας διακοπής (Emergency Shutdown – ESD).

Εκπαιδευτικές προκλήσεις για τα ναυτικά εκπαιδευτικά ιδρύματα

Η εφαρμογή των απαιτήσεων του IGF Code δημιουργεί σημαντικές προκλήσεις για τα ναυτικά εκπαιδευτικά ιδρύματα και τα κέντρα επιμόρφωσης. Η εκπαίδευση σε τεχνολογίες καυσίμων χαμηλού σημείου ανάφλεξης απαιτεί εξειδικευμένες υποδομές, σύγχρονους προσομοιωτές και εκπαιδευτές με εμπειρία σε πλοία που χρησιμοποιούν τέτοια καύσιμα. Παράλληλα, τα προγράμματα εκπαίδευσης πρέπει να επικαιροποιούνται ώστε να ενσωματώνουν τις τεχνολογικές εξελίξεις και τις νέες κανονιστικές απαιτήσεις. Στην Ελλάδα σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν τα εξειδικευμένα σχολεία που λειτουργούν σε φορείς εκπαίδευσης ναυτικών (όπως στα ΚΕΣΕΝ), όπου παρέχεται η απαραίτητη θεωρητική και πρακτική κατάρτιση. Η συνεχής αναβάθμιση των υποδομών και του εκπαιδευτικού υλικού αποτελεί βασική προϋπόθεση για την αποτελεσματική προετοιμασία των αξιωματικών που θα υπηρετήσουν σε πλοία νέας τεχνολογίας.

Συμπερασματικές παρατηρήσεις

Συμπερασματικά, ο Κώδικας IGF αναδεικνύει ότι η σύγχρονη ναυτική εκπαίδευση δεν μπορεί να παραμένει στατική, αλλά οφείλει να προσαρμόζεται διαρκώς στις τεχνολογικές και κανονιστικές εξελίξεις. Η εφαρμογή του δεν αφορά μόνο την εισαγωγή νέων καυσίμων, αλλά και μια συνολική αλλαγή στη λειτουργία, στην ασφάλεια και στη διαχείριση των πλοίων. Για τον λόγο αυτόν, η εκπαίδευση των πληρωμάτων πρέπει να είναι ολιστική, συνδυάζοντας νομική γνώση, τεχνική κατάρτιση και επιχειρησιακή ετοιμότητα. Ιδιαίτερη σημασία έχει η εξοικείωση με νέα συστήματα, όπως το FGSS, τα συστήματα ανίχνευσης αερίων και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης. Παράλληλα, η αποτελεσματική εφαρμογή των απαιτήσεων του IGF προϋποθέτει σύγχρονες υποδομές, προσομοιωτές και εξειδικευμένο εκπαιδευτικό προσωπικό. Επομένως, η επιτυχής ενσωμάτωση του Κώδικα IGF στη ναυτιλία συνδέεται άμεσα με την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και την ικανότητα των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις της πράσινης και ασφαλούς ναυτιλίας.

6. O. B. Inal et al., Hybrid propulsion and alternative fuels education in the course of decarbonised shipping, *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, 2022, 14, 2, σελ. 107-108, διαθέσιμο στη διεύθυνση DOI:10.1080/18366503.2021.1940475 (τελευταία πρόσβαση 10/3/2026).



Στιγμιότυπο από το διήμερο σεμινάριο της SeaHawk Gas για τα LPG carriers στη Θεσσαλονίκη.

SeaHawk Gas: Στρατηγική επένδυση στη νέα γενιά Ελλήνων αξιωματικών

Η έλλειψη αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού εξακολουθεί να αποτελεί ένα από τα πιο κρίσιμα ζητήματα για τη διεθνή ναυτιλία, με το International Chamber of Shipping να εκτιμά ότι το παγκόσμιο έλλειμμα άρτια εκπαιδευμένων ναυτικών θα αγγίξει τους 90.000.

Σε ένα περιβάλλον αυξανόμενων γεωπολιτικών προκλήσεων και τεχνολογικών απαιτήσεων, η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα δεν επαρκεί από μόνη της. Η ουσιαστική διαφοροποίηση έγκειται στην ποιότητα της εκπαίδευσης και στη δυνατότητα διαρκούς εξέλιξης των ναυτικών, στοιχεία που πλέον καθορίζουν τη βιωσιμότητα και την ανταγωνιστικότητα του κλάδου.

Το παράδειγμα της SeaHawk Gas

Σε αυτή την κρίσιμη καμπή για τον κλάδο, ορισμένες εταιρείες επιλέγουν να απαντήσουν όχι με λόγια, αλλά με πράξεις. Η SeaHawk Gas είναι μία από αυτές.

Η εταιρεία, με ισχυρές ρίζες στη ναυτική παράδοση της Άνδρου και με ξεκάθαρη στρατηγική, θέτει στο επίκεντρο τους ανθρώπους της. Σε αντίθεση με συχνά απρόσωπα μοντέλα διοίκησης, εδώ η φιλοσοφία είναι διαφορετική: οι άνθρωποι σε στεριά και θάλασσα γνωρίζονται με το όνομά τους. Και αυτή η κουλτούρα δεν είναι απλώς μια λεπτο-



μέρεια – είναι η βάση πάνω στην οποία χτίζεται η επόμενη γενιά αξιωματικών EN.

Η δραστηριοποίησή της στον εξειδικευμένο τομέα των LPG carriers ενισχύει ακόμα περισσότερο την ανάγκη για επαρκή τεχνική γνώση και συνεχή επιμόρφωση. Πρόκειται για έναν τομέα με αυξημένες επιχειρησιακές απαιτήσεις, όπου η εξειδίκευση αποτελεί βασική προϋπόθεση ασφάλειας και αποδοτικότητας.

Ο άνθρωπος πίσω από τη γνώση: Η συμβολή του Capt. Jad Ghamraoui

Κεντρικό ρόλο στη στρατηγική της εταιρείας κατέχει η συνεχής εκπαίδευση των ανθρώπων της που στελεχώνουν τα πλοία της. Η SeaHawk Gas προσεγγίζει την εκπαίδευση όχι ως μια τυπική διαδικασία, αλλά ως μια διαρκή επένδυση γνώσης, που εξελίσσεται παράλληλα με τις απαιτήσεις του κλάδου.

Στην καρδιά αυτής της προσπάθειας βρίσκεται ο Capt. Jad Ghamraoui, μια προσωπικότητα που ενσαρκώνει ακριβώς αυτό που θέλει να επιτύχει η εταιρεία. Στο πρόσωπο του Capt. Jad, η εταιρεία εμπιστεύεται έναν επαγγελματία με ιδιαίτερη ταυτότητα στη διεθνή αγορά. Ο ίδιος περιγράφει: «Είναι πρόκληση για μένα η ενασχόληση με τέτοιου είδους βαπόρια, που βασίζονται σε επιστημονικά δεδομένα και χρειάζονται γνώσεις χημείας, φυσικής, υδροστατικής και θερμοδυναμικής επιστήμης».

Η διαδρομή του μόνο εύκολη δεν ήταν. Κατάφερε μέσα από εργατικότητα, επιμονή και συνεχή εκπαίδευση να εξελιχθεί σε έναν από τους πλέον εξειδικευμένους επαγγελματίες στον τομέα των LPG carriers. Σπούδασε στην ΑΕΝ Κύμης πριν εργαστεί στη Naftomar για τριάντα χρόνια σε διάφορες θέσεις: πλοίαρχος, commercial operations, site manager και επικεφαλής του gas department. Ως site manager βρέθηκε στη Νότια Κορέα για δύο χρόνια, όπου επέβλεπε την κατασκευή νεότευκτων LPG carriers, μια εμπειρία ιδιαίτερα

Πέρα από τη γνώση, η στρατηγική της SeaHawk Gas εδράζεται και σε έναν ακόμα στόχο: τη δημιουργία γέφυρας μεταξύ έμπειρων και νέων αξιωματικών. Η δημιουργία ενός πλαισίου συνεργασίας και αλληλεπίδρασης μεταξύ διαφορετικών επιπέδων εμπειρίας αποτελεί βασικό πυλώνα της φιλοσοφίας της εταιρείας. Στόχος είναι η διαμόρφωση ολοκληρωμένων επαγγελματιών, με αυτοπεποίθηση, κρίση και ικανότητα διαχείρισης σύνθετων επιχειρησιακών καταστάσεων.





Στιγμιότυπα από το διήμερο σεμινάριο της SeaHawk Gas για τα LPG carriers στη Θεσσαλονίκη.

ξεχωριστή. Όπως επισημαίνει, «τα LPG carriers είναι ξεχωριστά, διαφέρουν από τα υπόλοιπα πλοία, ακόμα και σε σχέση με τα LNG carriers. Με τα τελευταία διαφέρουν στο ότι τα LPG carriers φορτώνουν πολλά είδη αερίων, οπότε απαιτούνται ειδικές γνώσεις, ιδιαίτερα όσον αφορά τη φόρτωση, τη διατήρηση και την αλλαγή φορτίων».

Στην πορεία του, συναναστράφηκε και συνεργάστηκε με Ισπανούς και Γάλλους επαγγελματίες, αποκομίζοντας μια σπάνια τεχνογνωσία, την οποία σήμερα μεταδίδει στη νέα γενιά. Για τον ίδιο, η εκπαίδευση είναι μια καθημερινή διαδικασία: «Είναι σαν μια μέρα στο πανεπιστήμιο. Κάθε μέρα εξελισσόμαστε στο operation και στις φορτώσεις».

Θέλοντας να διαδώσει τη συσσωρευμένη γνώση του, ο Capt. Jad προσφέρει στοχευμένα πολύγλωσσα σεμινάρια. Είναι χαρακτηριστικό ότι, πέραν των ελληνικών συμφερόντων εταιρειών διαχείρισης LPG carriers, και μεγάλες διεθνείς εταιρείες βασίζουν την εκπαίδευση των πληρωμάτων τους στα σεμινάρια του Capt. Jad.

«Μη φοβάστε τα LPG carriers»

Ένα από τα μηνύματα που επιδιώκει να περάσει στους νέους αξιωματικούς είναι σαφές και περικλείει την αγάπη του γι' αυτό που κάνει: να μη φοβούνται τα LPG carriers. Όπως επισημαίνει, πρόκειται για έναν απαιτητικό αλλά εξαιρετικά σημαντικό κλάδο της ναυτιλίας, με μεγάλες προοπτικές εξέλιξης. Ναι, απαιτεί γνώσεις και εξειδίκευση, αλλά ακριβώς εκεί βρίσκεται και η αξία του.

Η εμπειρία ωστόσο δεν αποκτάται εν μια νυκτί· οικοδομείται καθημερινά και με μεγάλη στοχοπροσήλωση. Ο Capt. Jad υποστηρίζει στο πλαίσιο αυτό ότι «ένας αξιωματικός θεωρείται έμπειρος στα LPG όταν έχει πλήρεις γνώσεις και στα τρία είδη πλοίων: FP - SP/R & FR».

Και συμπληρώνει για την καθημερινότητα του επαγγέλματος: «Κάθε μέρα υπάρχουν προκλήσεις ακόμα και κατά τη διάρκεια της μεταφοράς του φορτίου, καθώς απαιτούνται ειδικές γνώσεις για τη διατήρησή του».

Χτίζοντας γέφυρες μεταξύ γενεών

Πέρα από τη γνώση, η στρατηγική της SeaHawk Gas εδράζεται και σε έναν ακόμα στόχο: τη δημιουργία γέφυρας μεταξύ έμπειρων και νέων αξιωματικών. Η δημιουργία ενός πλαισίου συνεργασίας και αλληλεπίδρασης μεταξύ διαφορετικών επιπέδων εμπειρίας αποτελεί βασικό πυλώνα της φιλοσοφίας της εταιρείας. Στόχος είναι η διαμόρφωση ολοκληρωμένων επαγγελματιών, με αυτοπεποίθηση, κρίση και ικανότητα διαχείρισης σύνθετων επιχειρησιακών καταστάσεων.

Ο Capt. Jad εξηγεί πώς μπορεί να επιτευχθεί αυτό: «Πρέπει, από τη μία, οι πιο έμπειροι να δώσουν χώρο στους νεότερους να εξελιχθούν και οι νεότεροι να διδαχτούν από όσα έχουν να τους μεταλαμπαδεύσουν οι πιο έμπειροι». Άλλωστε, όπως ο ίδιος τονίζει, κάθε γενιά έχει τα δικά της προτερήματα: οι νεότεροι είναι άρτια εκπαιδευμένοι στα τεχνολογικά μέσα, ενώ από την άλλη η εμπειρία των παλαιότερων από τη θαλάσσια υπηρεσία είναι ανεκτίμητη.

Όπως είναι λογικό, ο ίδιος είναι αισιόδοξος: «Οι νέοι σήμερα έχουν γνώσεις τεχνολογικές αλλά και οξυδέρκεια. Αυτή τη δύναμη θέλουμε να αξιοποιήσουμε προκειμένου να παράγουμε απτά αποτελέσματα».

Η Θεσσαλονίκη ως σημείο εκκίνησης

Η προσέγγιση της SeaHawk Gas δεν είναι θεωρητική, αλλά λαμβάνει σάρκα και οστά μέσα από πρακτικές πρωτοβουλίες, όπως η διοργάνωση εξειδικευμένων σεμιναρίων σε ναυτικές ακαδημίες της χώρας. Η εταιρεία, το διήμερο 19 και 20 Μαρτίου, προχώρησε σε μια εκπαιδευτική δράση στη Θεσσαλονίκη με ξεκάθαρο αποτύπωμα, φέρνοντας τη γνώση απλόχερα στους νέους.

Στην ΑΕΝ Μακεδονίας και στο ΚΕΣΕΝ, περισσότεροι από 400 σπουδαστές και εν ενεργεία ναυτικοί συμμετείχαν σε ένα εντατικό σεμινάριο για το operation των LPG carriers διά χειρός Capt. Jad. Δεν επρόκειτο για μια τυπική παρουσίαση, αλλά για μια ουσιαστική μεταφορά γνώσης και εμπειρίας: από τη διαχείριση φορτίου και τα μέτρα ασφαλείας μέχρι τις πραγματικές προκλήσεις της καθημερινότητας. Η ανταπόκριση ήταν μεγάλη, επιβεβαιώνοντας ότι η νέα γενιά έχει τη διάθεση να μάθει και να εξελιχθεί, πόσω μάλλον για πλοία με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, όπως τα LPG carriers. Ήταν η απαρχή μιας συστηματικής προσπάθειας εξωστρέφειας που θα αναπτύξει η εταιρεία το προσεχές διάστημα και έχει ως σημείο αναφοράς τη νέα γενιά.

Το μήνυμα και η επόμενη μέρα

Η επένδυση της SeaHawk Gas στη διαρκή εκπαίδευση δεν είναι θεωρητική – είναι στρατηγική και συμβάλλει ενεργά στη διαμόρφωση της επόμενης γενιάς Ελλήνων αξιωματικών. Το μήνυμα που στέλνει αποτυπώνει ξεκάθαρα τη φιλοσοφία της εταιρείας: καλλιεργούμε ανθρώπους, δεν στελεχώνουμε απλώς θέσεις.

Γιατί, στο τέλος, η ναυτιλία δεν είναι μόνο πλοία και φορτία. Είναι οι άνθρωποι. Και το μέλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας θα καθοριστεί από το πόσο καλά θα προετοιμαστούν οι επόμενοι.





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**

Investing in **people**!

TURBO GENERAL

Worldwide Service · Spares · Repairs

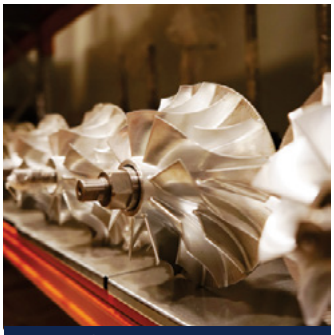
Member of:
www.**ageneralgroup**.com

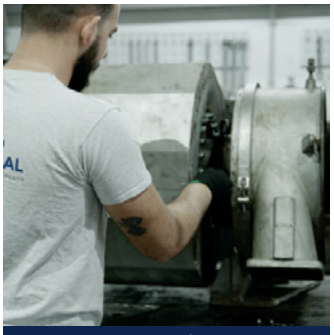
www.**turbogeneral**.com



Our workshops: Piraeus | Shanghai | Singapore | Tuzla

Global partner network presence in major ports worldwide.


• Spare Parts •


• Repairs •


• Machining •

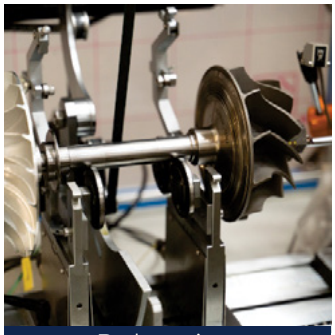

• Balancing •

ABB • MAN • MET • NAPIER • PBS • KBB • HOLSET • KKK • IHI

LRQA CERTIFIED ISO 45001 | LRQA CERTIFIED ISO 9001 | LRQA CERTIFIED ISO 14001 | Associate Member of INTERCARGO | impa International Marine Purchasing Association | Cosmos Nautical Training Centre | W.I.M.A.

NATO OTAN | SAP | PRODIGY MARINE SOLUTIONS | Vsltec | JiBe | MESPAS MESPAS ID: 411-CW9 | ProcureShip PS ID: 2460 | ShipServ TradeNet ID: 69906

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

T.: (+30) **210 400 27 25**
Fax: (+30) 210 400 57 09

technical@turbogeneral.com
sales@turbogeneral.com

Νέοι & νέες



Με την ευγενική χορηγία
CYANBLUE SHIPPING

στις ναυτικές σπουδές



Ετήσια έρευνα της Isalos.net

Ερευνητική ομάδα: Δρ Ηλίας Μπίσιας, Παναγιώτης Κόρακας, Μάνος Χαρίτος

Στιγμιότυπο από την 39η Ημερίδα «Επιλέγω Ναυτιλία», που διοργάνωσε η Isalos.net. Η εκδήλωση έλαβε χώρα στο Ίδρυμα Ευγενίδου το Σάββατο 21 Μαρτίου 2026.

Credit: Emmanouela Bourbouhakis | Photoshop Company

Η Isalos.net δίνει διαχρονικά με εμφατικό τρόπο το «παρών» στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού της Ελλάδας, πραγματοποιώντας ετήσιες έρευνες για το προφίλ των νέων που επιλέγουν ναυτικές σπουδές. Σε αυτό το πλαίσιο, η ετήσια έρευνά της «Νέοι και νέες στις ναυτικές σπουδές» έχει αναδειχθεί σε ένα πολύτιμο εργαλείο για τη ναυτιλιακή κοινότητα, καθώς καταγράφει με συνέπεια τις επιθυμίες, τις βλέψεις καθώς και τους προβληματισμούς τους σε ό,τι αφορά τη σταδιοδρομία τους στο ναυτικό επάγγελμα.

Για ακόμα ένα έτος, οι απαντήσεις των σπουδαστών και των σπουδαστριών αποτυπώνουν, μεταξύ άλλων, την ισχυρή υποστήριξη των γονέων στην επιλογή των νεών να ακολουθήσουν ναυτικές σπουδές. Επιπλέον, οι νέοι στρέφονται στο ναυτικό επάγγελμα λόγω των θελκτικών προοπτικών επαγγελματικής αποκατάστασης αλλά και της σταθερότητας. Ωστόσο, η επιθυμία τους να σταδιοδρομήσουν στη ναυτιλία δεν οφείλεται κυρίως σε οικονομικούς λόγους, αλλά στην αγάπη που τρέφουν για τη θάλασσα. Ακόμη, η απρόσκοπτη ενασχόλησή τους με τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης επηρεάζει τους σημαντικότερους παράγοντες στην επιλογή ναυτιλιακής εταιρείας, ενώ καθορίζει και τις κρισιμότερες για εκείνους παροχές εν πλω.

Η αδυναμία προσέλκυσης των νεότερων γενιών στο ναυτικό επάγγελμα αποτελεί μια διεθνή πρόκληση και επιβεβαιώνει την κρισιμότητα πρωτοβουλιών όπως η παρούσα έρευνα. Η ετήσια έρευνα της Isalos.net έχει καθοριστική συμβολή στη σκιαγράφηση του κοινωνιολογικού προφίλ των νέων που αναμένεται να αποτελέσουν τη ραχοκοκαλιά της συνέχισης της μακροχρόνιας και πλούσιας ναυτικής παράδοσης της Ελλάδας.

Είναι άξιο αναφοράς πως η φετινή έρευνα είναι η πρώτη στην οποία ο αριθμός των Ναυτικών Ακαδημιών της χώρας αλλάζει από έντεκα σε δώδεκα, με την προσθήκη της ΑΕΝ Νεάπολης. Αυτό το σημείο καμπής για το παρόν και το μέλλον της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα αντανακλά τον αντίκτυπο των προσπαθειών και των πρωτοβουλιών της Πολιτείας με φόντο την ενίσχυση της ελληνικής ναυτικής εκπαίδευσης.

Ταυτόχρονα, ακριβώς λόγω της διαχρονικότητάς της, η παρούσα έρευνα επιτρέπει τη σύγκριση με παλαιότερα έτη και την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων αναφορικά με τις καταγραφείσες μεταβολές μεταξύ διαφορετικών γενιών. Πώς μεταβάλλονται σταδιακά οι ανάγκες και οι βλέψεις των πρωτοετών σπουδαστών και σπουδαστριών στις ΑΕΝ της χώρας; Πώς τα τωρινά «ιδιαίτερα» χαρακτηριστικά της γενιάς Z αποτυπώνονται στον τρόπο που επικοινωνούν και ενημερώνονται;

Gen X: 1965-1980
Gen Y: 1981-1996
Gen Z: 1997-2012

Τα παραπάνω είναι μόνο κάποια από τα καίρια ερωτήματα που η ετήσια έρευνα της Isalos.net απαντά με σαφήνεια. Το κοινωνιολογικό προφίλ των πρωτοετών σπουδαστών και σπουδαστριών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού της Ελλάδας αποτυπώνεται στις επόμενες σελίδες με τη συμβολή τόσο των συμμετεχόντων όσο και των διευθυντών των Σχολών Πλοιάρχων και Μηχανικών στις ΑΕΝ της χώρας, αλλά και του ίδιου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Από το 2009, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, και ιδιαίτερα η Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών, με την πολύτιμη αρωγή τους στην ερευνητική ομάδα της Isalos.net, διευκολύνουν και συντονίζουν την επικοινωνία με τις ΑΕΝ. Στο ίδιο πλαίσιο, οι διοικητές, οι διευθυντές σπουδών και το εκπαιδευτικό και διοικητικό προσωπικό όλων των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού της χώρας κατέβαλαν κάθε δυνατή προσπάθεια για την ομαλή διεξαγωγή της έρευνας και τη συγκέντρωση ενός εξαιρετικά σημαντικού αριθμού ερωτηματολογίων από τους πρωτοετείς σπουδαστές.

Μεθοδολογία

Για την έρευνα δημιουργήθηκε ερωτηματολόγιο[1] το οποίο αποτελούνταν από 27 ερωτήσεις. Το ερωτηματολόγιο διαμοιράστηκε ηλεκτρονικά στους πρωτοετείς σπουδαστές και σπουδάστριες των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) το διάστημα Ιανουαρίου-Μαρτίου 2026, ενώ οι σπουδαστές και οι σπουδάστριες βρίσκονταν στο πρώτο εξάμηνο των σπουδών τους[2], και συμπληρώθηκε ανώνυμα.

Οι ερωτήσεις που περιλάμβανε ήταν, ως επί το πλείστον, κλειστού τύπου, ώστε να συλλεχθούν οι αυθόρμητες απαντήσεις των σπουδαστών στον συντομότερο δυνατό χρόνο. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, χρησιμοποιήθηκαν υβριδικές ερωτήσεις (ανοικτού και κλειστού τύπου), ώστε να καταγραφούν απαντήσεις που ενδέχεται να μην είχαν συμπεριληφθεί στις πιθανές επιλογές κατά τον σχεδιασμό του ερωτηματολογίου.

Οι παράγοντες που οδήγησαν τους σπουδαστές στην επιλογή των ναυτικών σπουδών αλλά και οι επιθυμητοί τύποι πλοίων για μετέπειτα εργασία παρουσιάστηκαν με τυχαία σειρά, προκειμένου να διασφαλιστεί –όσο το δυνατόν περισσότερο– η αμεροληψία των σπουδαστών.

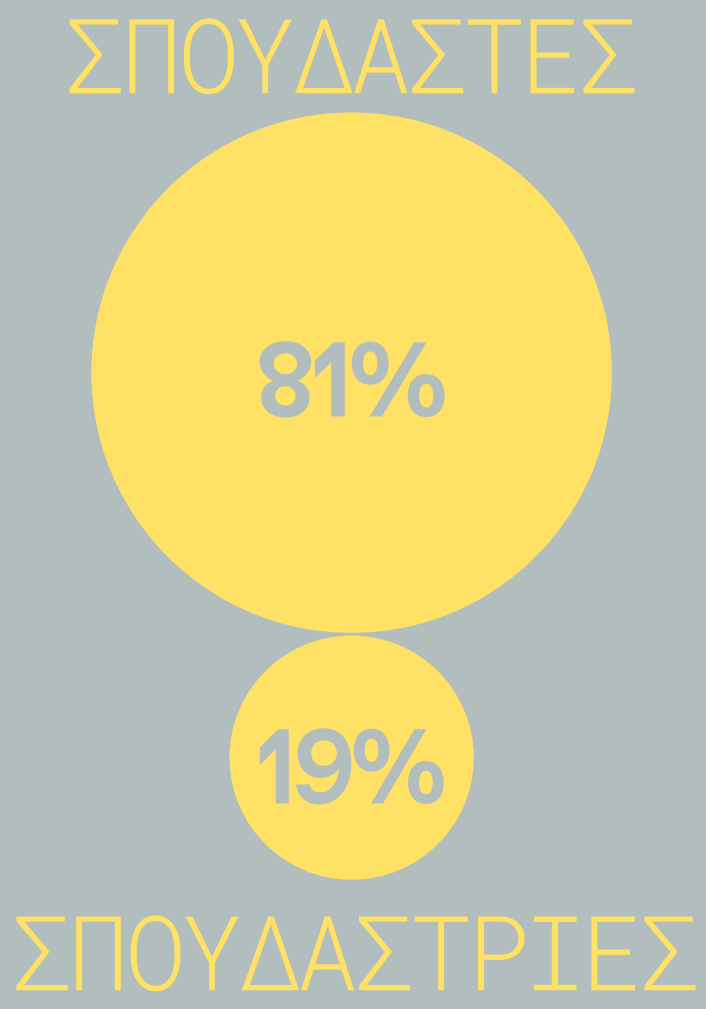
Στις παραπάνω ερωτήσεις χρησιμοποιήθηκε ως εργαλείο μέτρησης κλίμακα τύπου Likert από 1 (μικρότερος βαθμός ενδιαφέροντος) έως 5 (μεγαλύτερος βαθμός ενδιαφέροντος).

Οι δημογραφικές ερωτήσεις που σχετίζονται με το φύλο, την ηλικία και το μηνιαίο οικογενειακό εισόδημα φιλοξενήθηκαν στο τέλος του ερωτηματολογίου, σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, προκειμένου να ληφθούν ειλικρινείς απαντήσεις[3].

1. Για τον διαμοιρασμό του ερωτηματολογίου, προηγήθηκε αλληλογραφία με τη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η οποία ενέκρινε τη διανομή του ερωτηματολογίου στις σχολές.

2. Η συγκεκριμένη περίοδος θεωρήθηκε ενδεδειγμένη, προκειμένου οι πρωτοετείς σπουδαστές να έχουν παρακολουθήσει έναν ικανοποιητικό αριθμό μαθημάτων και να έχουν συνομιλήσει με εκπροσώπους ναυτιλιακών εταιρειών, σπουδαστικών φορέων αλλά και συναδέλφους τους.

3. Γ. Μενεξές, Α. Οικονόμου, *Τεχνική Έκθεση, Κανόνες και Οδηγίες για τον Σχεδιασμό και τη Σύνταξη Ερωτηματολογίου*, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 2016.



Γράφημα 1 Κατανομή των συμμετεχόντων βάσει του φύλου

	2026	2025	2024
Σπουδαστές	81%	82%	82%
Σπουδάστριες	19%	18%	18%

Βασικά χαρακτηριστικά δείγματος

Από τις 12 Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού της Ελλάδας συλλέχθηκαν 841 απαντήσεις από τους συνολικά 1.559 πρωτοετείς σπουδαστές και σπουδάστριες. Συνεπώς, η συνολική συμμετοχή διαμορφώθηκε σε 53,9%.

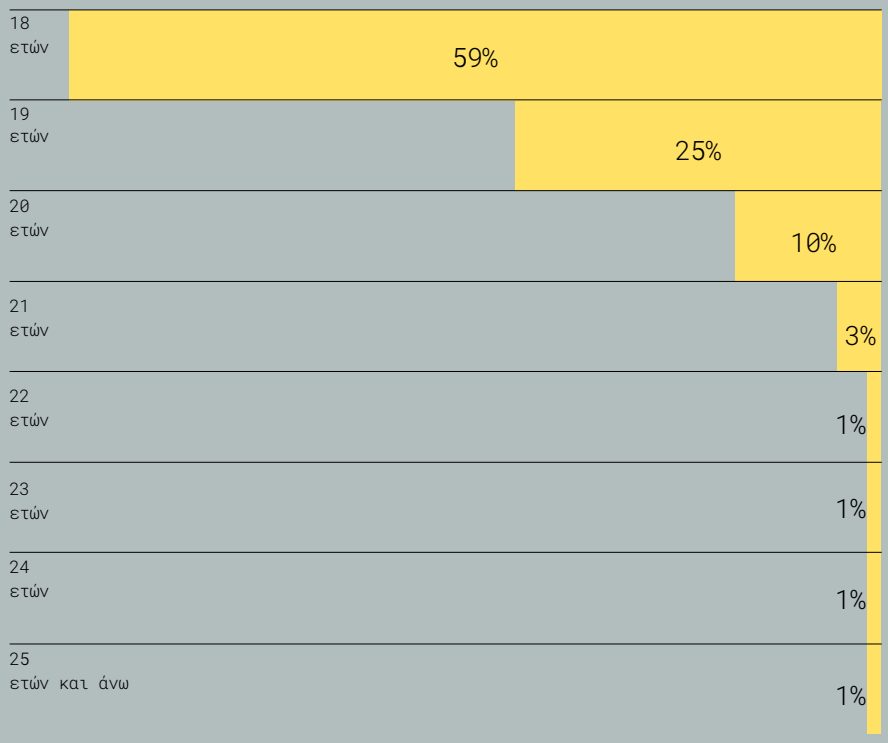
Το 81% των συμμετεχόντων είναι άνδρες, ενώ το 19% γυναίκες. Η κατανομή του δείγματος βάσει φύλου παρουσιάζει μικρές διαφορές τα τελευταία έτη. Σημειώνεται ότι, τόσο το 2023 όσο και το 2024 και το 2025, η κατανομή είχε διαμορφωθεί σε 82% άνδρες και 18% γυναίκες. Στην παρούσα έρευνα, πρωταρχικό αντικείμενο εστίασης θα αποτελούν τα ευρήματα που αφορούν το σύνολο του δείγματος. Ωστόσο, πέραν των συγκρίσεων με τα προηγούμενα έτη, και συγκεκριμένα τις έρευνες που έλαβαν χώρα το 2024 και το 2025, θα πραγματοποιούνται συγκρίσεις μεταξύ του συνόλου του δείγματος και των απαντήσεων που έδωσαν μόνο οι πρωτοετείς σπουδάστριες.

Σκοπίμως, στην πλειοψηφία των ερωτήσεων, θα αποφεύγονται συγκρίσεις μεταξύ του συνόλου των απαντήσεων και

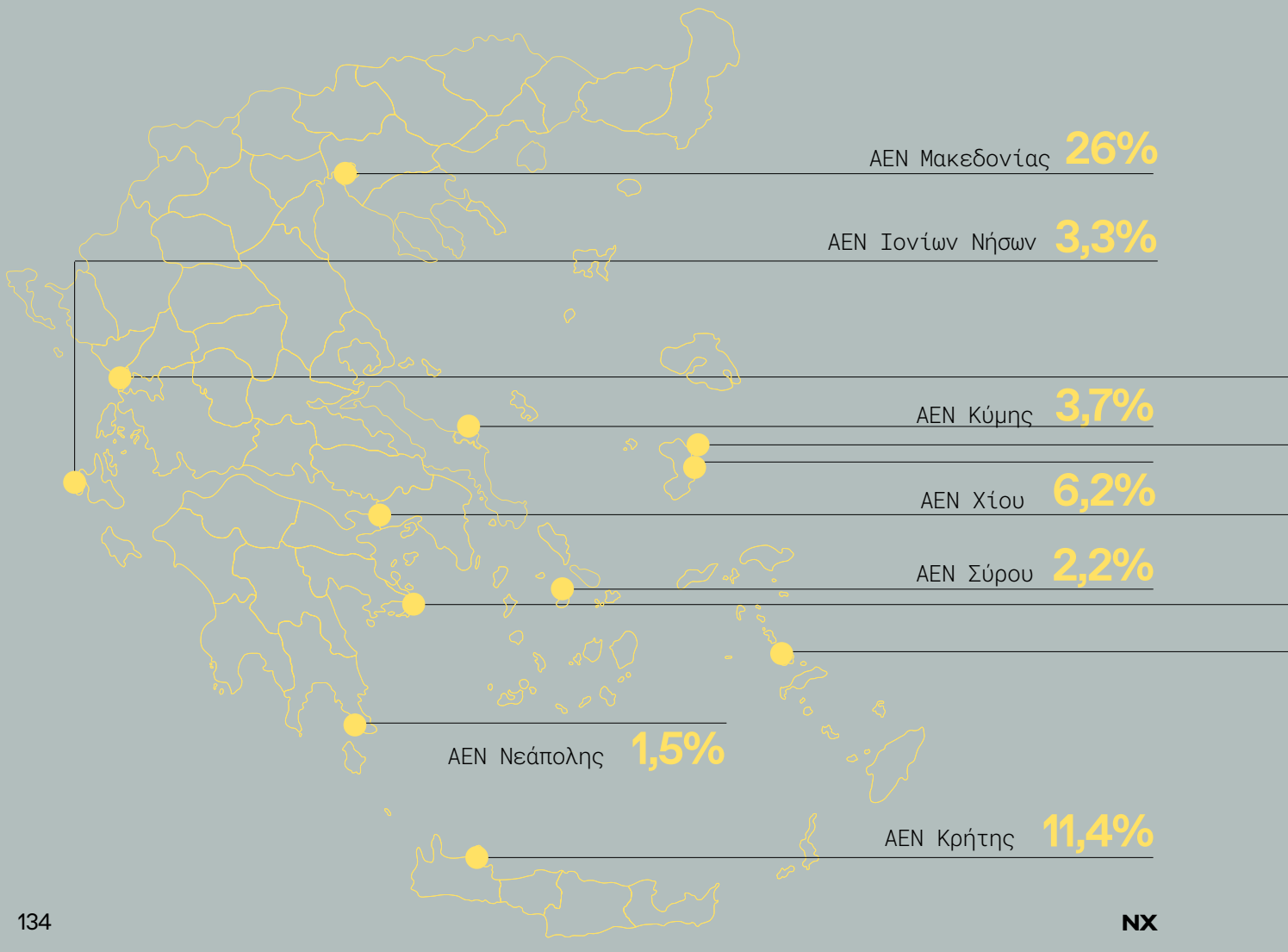
των απαντήσεων που δόθηκαν μόνο από πρωτοετείς σπουδαστές. Οι σπουδαστές, καθώς αποτελούν το 81% του δείγματος, καθορίζουν σε σημαντικό βαθμό τις απαντήσεις του συνόλου του δείγματος και, συνεπώς, σπανίως καταγράφονται αξιοσημείωτες διαφορές μεταξύ σπουδαστών και συνόλου δείγματος.

Στη συντριπτική τους πλειοψηφία, οι συμμετέχοντες έχουν ηλικία έως και 20 έτη: το 59% είναι 18 ετών, το 25% 19 ετών και το 10% 20 ετών. Το 6% των συμμετεχόντων έχουν ηλικία μεταξύ 21 και 24 ετών, ενώ 1% έχει ηλικία τουλάχιστον 25 ετών.

Όσον αφορά συγκεκριμένα τις πρωτοετείς σπουδάστριες που συμμετείχαν στην έρευνα, το 49% απάντησε ότι είναι 18 ετών και το 37% ότι είναι 19 ετών. Υπογραμμίζεται ότι, στην περσινή έρευνα, το ποσοστό των πρωτοετών σπουδαστριών ηλικίας 18 ετών είχε διαμορφωθεί σε 61%. Συνεπώς, φέτος καταγράφηκε σημαντική πτώση του εν λόγω ποσοστού.



Γράφημα 2 Ηλικιακή κατανομή των συμμετεχόντων
Σημείωση: Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.



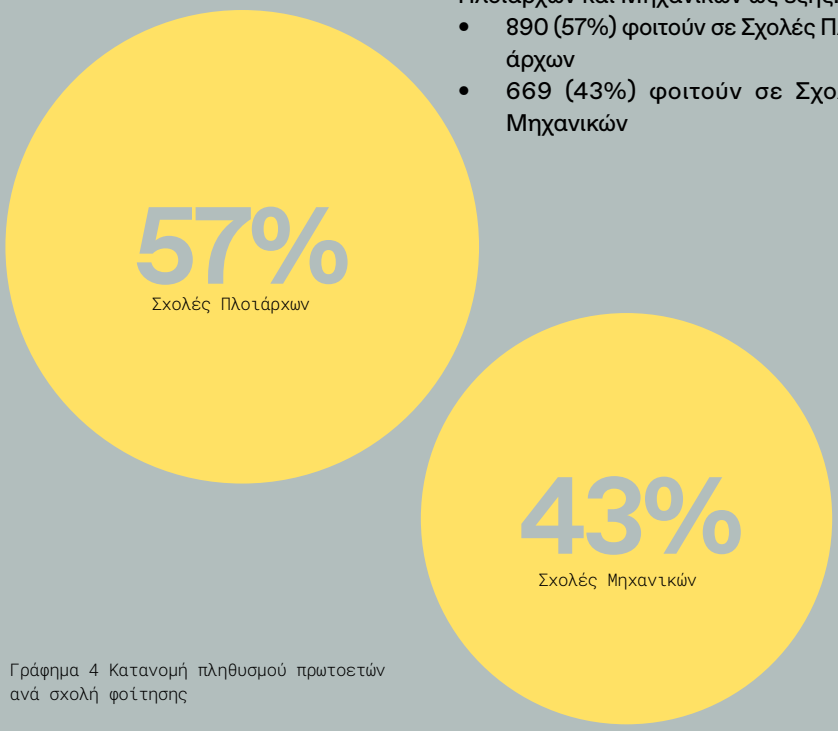
ΑΕΝ φοίτησης

Οι τρεις μητροπολιτικές ΑΕΝ που στεγάζουν τόσο Σχολή Πλοιάρχων όσο και Σχολή Μηχανικών για ακόμα ένα έτος συγκεντρώνουν αθροιστικά την πλειοψηφία των πρωτοετών σπουδαστών και σπουδαστριών.

Περισσότεροι από δύο στους τρεις (66,5%) πρωτοετείς φοιτούν είτε στην ΑΕΝ Ασπροπύργου είτε στην ΑΕΝ Μακεδονίας είτε στην ΑΕΝ Κρήτης. Έπειτα από επικοινωνία με τις ΑΕΝ της χώρας, η Isalos.net πληροφορήθηκε πως στην ΑΕΝ Μακεδονίας φοιτούν 405 πρωτοετείς (26% του πληθυσμού 1.559 πρωτοετών σπουδαστών και σπουδαστριών), στην ΑΕΝ Ασπροπύργου 453 πρωτοετείς (29,1%) και στην ΑΕΝ Κρήτης 178 πρωτοετείς (11,4%).

Παράλληλα, σημαντική είναι και η συγκέντρωση σπουδαστών και σπουδαστριών στην ΑΕΝ Ηπείρου, στην οποία φοιτούν 130 πρωτοετείς (8,3%). Στην κατανομή ακολουθεί η ΑΕΝ Χίου με 97 πρωτοετείς (6,2%), ενώ οι υπόλοιπες ΑΕΝ καταλαμβάνουν έκαστη ποσοστό χαμηλότερο του 5%.

Τα ποσοστά που παρουσιάζονται στον χάρτη αφορούν τον πληθυσμό των πρωτοετών σπουδαστών και σπουδαστριών και όχι την κατανομή των απαντήσεων που έλαβε η Isalos.net ανά ΑΕΝ.



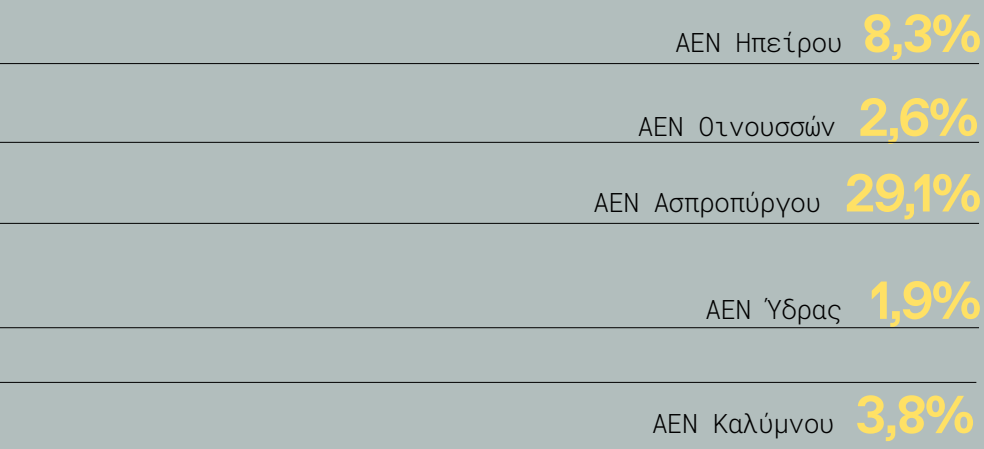
Γράφημα 4 Κατανομή πληθυσμού πρωτοετών ανά σχολή φοίτησης

Σχολή φοίτησης

Οι 1.559 πρωτοετείς σπουδαστές και σπουδάστριες κατανέμονται σε Σχολές Πλοιάρχων και Μηχανικών ως εξής:

- 890 (57%) φοιτούν σε Σχολές Πλοιάρχων
- 669 (43%) φοιτούν σε Σχολές Μηχανικών

	2026	2025	2024
Σχολές Πλοιάρχων	57%	60%	62%
Σχολές Μηχανικών	43%	40%	38%



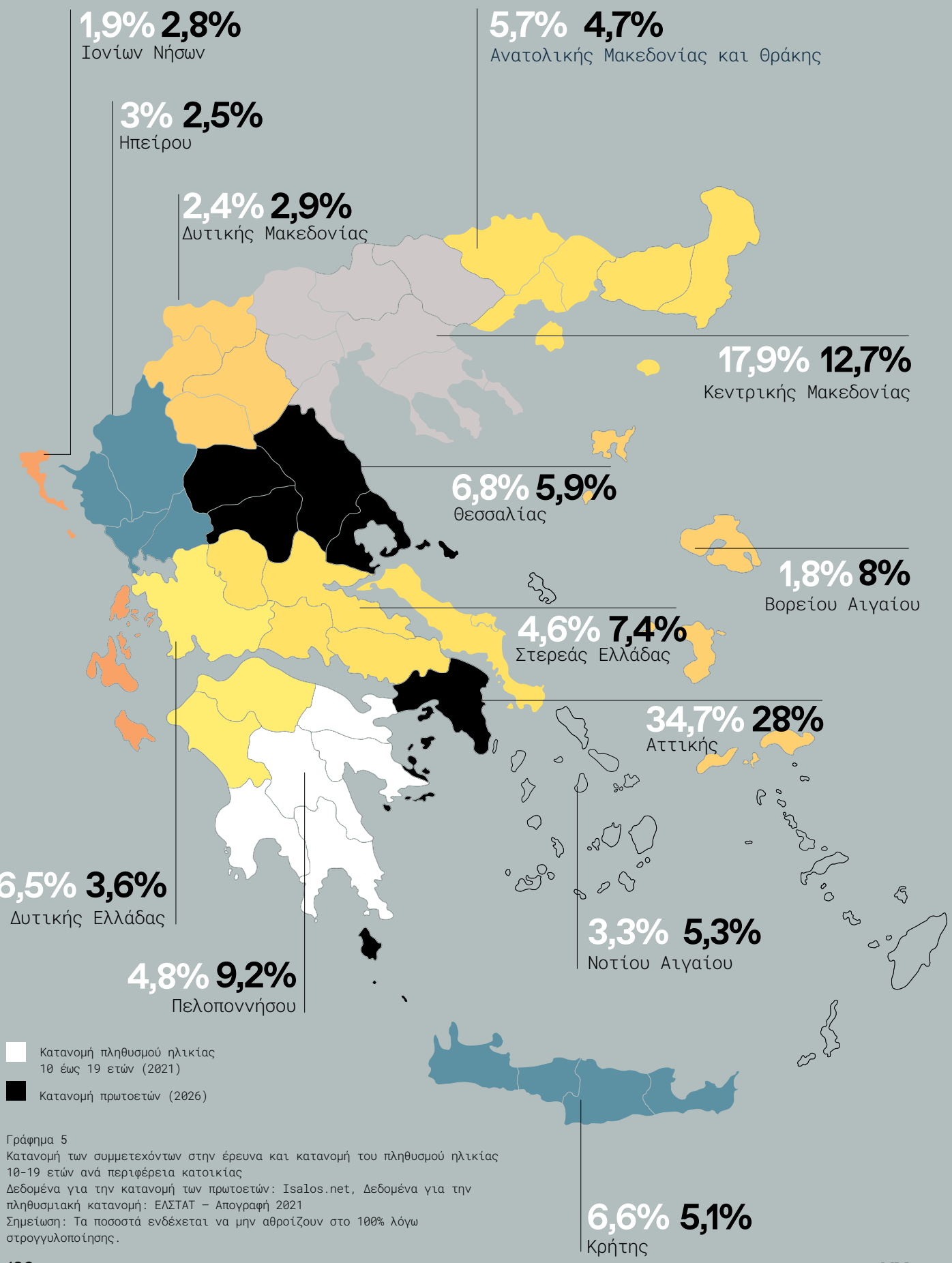
Γράφημα 3 Κατανομή του πληθυσμού πρωτοετών ανά ΑΕΝ

Σημείωση: Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.

Ο αριθμός των θέσεων που προσφέρονται στις Ακαδημίες της χώρας αυξάνεται σταδιακά τα τελευταία έτη, στο πλαίσιο της επιμένουσας προσπάθειας της Πολιτείας να προσελκύσει περισσότερους νέους στο ναυτικό επάγγελμα.

Λόγω αυτού, η κατανομή πρωτοετών σε Σχολές Πλοιάρχων και Μηχανικών έχει μεταβληθεί σημαντικά τα τελευταία έτη, με το ποσοστό που καταλαμβάνουν οι πρωτοετείς σε Σχολές Μηχανικών να έχει πλέον φτάσει το 43% σήμερα έναντι 38% το 2024.

Η εξέλιξη αυτή έχει καταγραφεί δίχως να μεταβληθεί σημαντικά ο αριθμός των πρωτοετών σε Σχολές Πλοιάρχων. Αντιθέτως, κάθε έτος, ο αριθμός του συνόλου των εισακτέων αυξάνεται, μέσω της εισαγωγής περισσότερων νέων στις Σχολές Μηχανικών των ΑΕΝ της χώρας.



Γράφημα 5
Κατανομή των συμμετεχόντων στην έρευνα και κατανομή του πληθυσμού ηλικίας 10-19 ετών ανά περιφέρεια κατοικίας
Δεδομένα για την κατανομή των πρωτοετών: Isalos.net, Δεδομένα για την πληθυσμιακή κατανομή: ΕΛΣΤΑΤ – Απογραφή 2021
Σημείωση: Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.

Κοινωνιολογικά χαρακτηριστικά

Στην παρούσα ενότητα της έρευνας, εστιαζόμαστε στα υπόλοιπα χαρακτηριστικά που δομούν το κοινωνιολογικό προφίλ των νέων σπουδαστών και σπουδαστριών στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού της Ελλάδας.

Στο επίκεντρο βρίσκονται ερωτήσεις αναφορικά με την περιφέρεια κατοικίας των νέων πριν από την εισαγωγή τους στην ΑΕΝ, τη δευτεροβάθμια εκπαίδευσή τους, το επίπεδο εκπαίδευσης των γονέων τους και το οικογενειακό εισόδημά τους.

Τα βασικότερα ευρήματα της συγκεκριμένης ενότητας είναι τα εξής:

- Οι νησιωτικές περιφέρειες, για ακόμα ένα έτος, διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο στη δημιουργία της επόμενης γενιάς Ελλήνων και Ελληνίδων ναυτικών, καθώς, ενώ σε αυτές κατοικεί μόλις το 13,6% των νέων ηλικίας 10-19 ετών (απογραφή ΕΛΣΤΑΤ 2021), από εκεί προέρχεται το 21,2% των συμμετεχόντων της έρευνας.
- Οι πρωτοετείς σπουδάστριες προέρχονται κατά κύριο λόγο από οικονομικά ασθενέστερες οικογένειες έναντι του συνόλου του δείγματος: το 31% απάντησαν ότι το μηνιαίο οικογενειακό εισόδημά τους δεν ξεπερνά τα €1.000. Το αντίστοιχο ποσοστό επί του συνόλου του δείγματος διαμορφώνεται σε 17%.

Περιφέρεια κατοικίας

Όπως και τα προηγούμενα έτη διεξαγωγής της έρευνας της Isalos.net, η Αττική αποτελεί περιφέρεια κατοικίας για μεγάλο ποσοστό πρωτοετών: από τους συμμετέχοντες στην έρευνα, το 28% απάντησαν πως, πριν από την εισαγωγή τους στην ΑΕΝ, κατοικούσαν στην Αττική.

Σε κάθε περίπτωση, εάν συγκρίνουμε αυτό το ποσοστό με το ποσοστό των νέων ηλικίας 10 έως 19 ετών που κατοικούν στην Αττική (34,7%) σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ το 2021, είναι σαφώς μικρότερο.

Αξιοσημείωτο παραμένει και το ποσοστό της Κεντρικής Μακεδονίας, με το 12,7% των συμμετεχόντων στην έρευνα, ωστόσο στην εν λόγω περιφέρεια κατοικούσε το 17,9% των νέων ηλικίας 10-19 ετών το 2021.

Σε κάθε περίπτωση, πρέπει να σημειωθεί πως οι νησιωτικές περιφέρειες της χώρας, και ειδικά εκείνη των νησιών Βορείου Αιγαίου, συνεχίζουν να διαδραματίζουν καίριο ρόλο στη «στελέχωση» των εδράνων των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού της χώρας: παρότι στις περιφέρειες Νησιών Βορείου Αιγαίου, Νησιών Νοτίου Αιγαίου, Νησιών Ιονίου και Κρήτης κατοικεί αθροιστικά το 13,6% των νέων ηλικίας 10 έως 19 ετών, από αυτές προέρχεται το 21,2% των συμμετεχόντων της φετινής έρευνας.

Ειδικά από την περιφέρεια Νησιών Βορείου Αιγαίου προέρχεται το 8% των συμμετεχόντων, ενώ σε αυτήν κατοικεί το 1,8% των νέων της προαναφερθείσας ηλικιακής ομάδας.

Συνολικά από τις 13 περιφερειακές ενότητες της Ελλάδας προέρχεται το 98,2% των συμμετεχόντων στην έρευνα της Isalos.net, ενώ το υπόλοιπο 1,8% προέρχεται από άλλες χώρες, κυρίως από την Κύπρο.

Δευτεροβάθμια εκπαίδευση

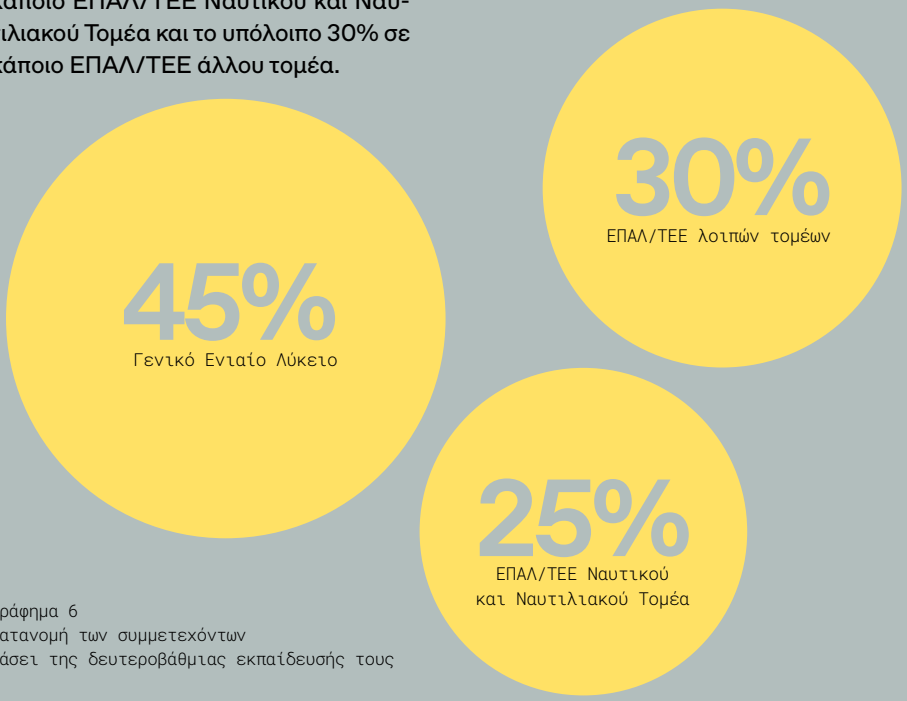
Το 45% των πρωτοετών σπουδαστών και σπουδαστριών που συμμετείχαν στην έρευνα απάντησαν ότι ολοκλήρωσαν τη δευτεροβάθμια εκπαίδευσή τους σε Γενικό Ενιαίο Λύκειο, ενώ το 25% σε κάποιο ΕΠΑΛ/ΤΕΕ Ναυτικού και Ναυτιλιακού Τομέα και το υπόλοιπο 30% σε κάποιο ΕΠΑΛ/ΤΕΕ άλλου τομέα.

Η εξέλιξη αυτή φέρεται να οφείλεται στην άνοδο του αριθμού πρωτοετών σε Σχολές Μηχανικών, οι οποίοι πρωτίστως προέρχονται από κάποιο ΕΠΑΛ/ΤΕΕ. Πράγματι, το 73% των πρωτοετών Μηχανικών προέρχονται από κάποιο ΕΠΑΛ/ΤΕΕ (32% Ναυτικού και Ναυτιλιακού Τομέα και 41% λοιπών τομέων). Αντιθέτως, το 47% των πρωτοετών Πλοιάρχων προέρχονται από κάποιο ΕΠΑΛ/ΤΕΕ (22% Ναυτικού και Ναυτιλιακού Τομέα και 25% λοιπών τομέων).

Προς επίρρωσιν των παραπάνω, από τους πρωτοετείς σπουδαστές και σπουδάστριες που ολοκλήρωσαν τη δευτεροβάθμια εκπαίδευσή τους σε κάποιο ΕΠΑΛ/ΤΕΕ εκτός του Ναυτικού και Ναυτιλιακού Τομέα, το 27% προέρχεται από τον Τομέα Μηχανολογίας.

Η κατανομή στα υπόλοιπα ΕΠΑΛ/ΤΕΕ έχει ως εξής:

- Τομέας Υγείας, Πρόνοιας, Ευεξίας – 18%
- Τομέας Διοίκησης και Οικονομίας – 18%
- Τομέας Ηλεκτρολογίας, Ηλεκτρονικής και Αυτοματισμού – 14%
- Τομέας Πληροφορικής – 11%
- Τομέας Γεωπονίας, Τροφίμων και Περιβάλλοντος – 8%
- Τομέας Εφαρμοσμένων Τεχνών – 3%
- Τομέας Δομικών Έργων, Δομημένου Περιβάλλοντος και Αρχιτεκτονικού Σχεδιασμού – 1%



Γράφημα 6
Κατανομή των συμμετεχόντων
βάσει της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσής τους

Το 3% των συμμετεχόντων αποφοίτησαν με βαθμό «Σχεδόν Καλώς» (μέσος όρος 10-13), το 20% με βαθμό «Καλώς» (μέσος όρος 13,1 έως 16), το 45% με βαθμό «Λίαν Καλώς» (16,1 έως 18) και το 32% με βαθμό «Άριστα» (μέσος όρος από 18,1 και άνω). Το ποσοστό των αριστούχων αυξάνεται σε 38% στις σχολές Πλοιάρχων, ενώ την ίδια ώρα διαμορφώνεται σε 41% για τις σπουδάστριες.
Για το 89% των συμμετεχόντων, η φοίτηση σε ΑΕΝ αποτελεί το πρώτο τους πτυχίο, για το 9% το δεύτερο πτυχίο, ενώ 2% απάντησαν «Άλλο».

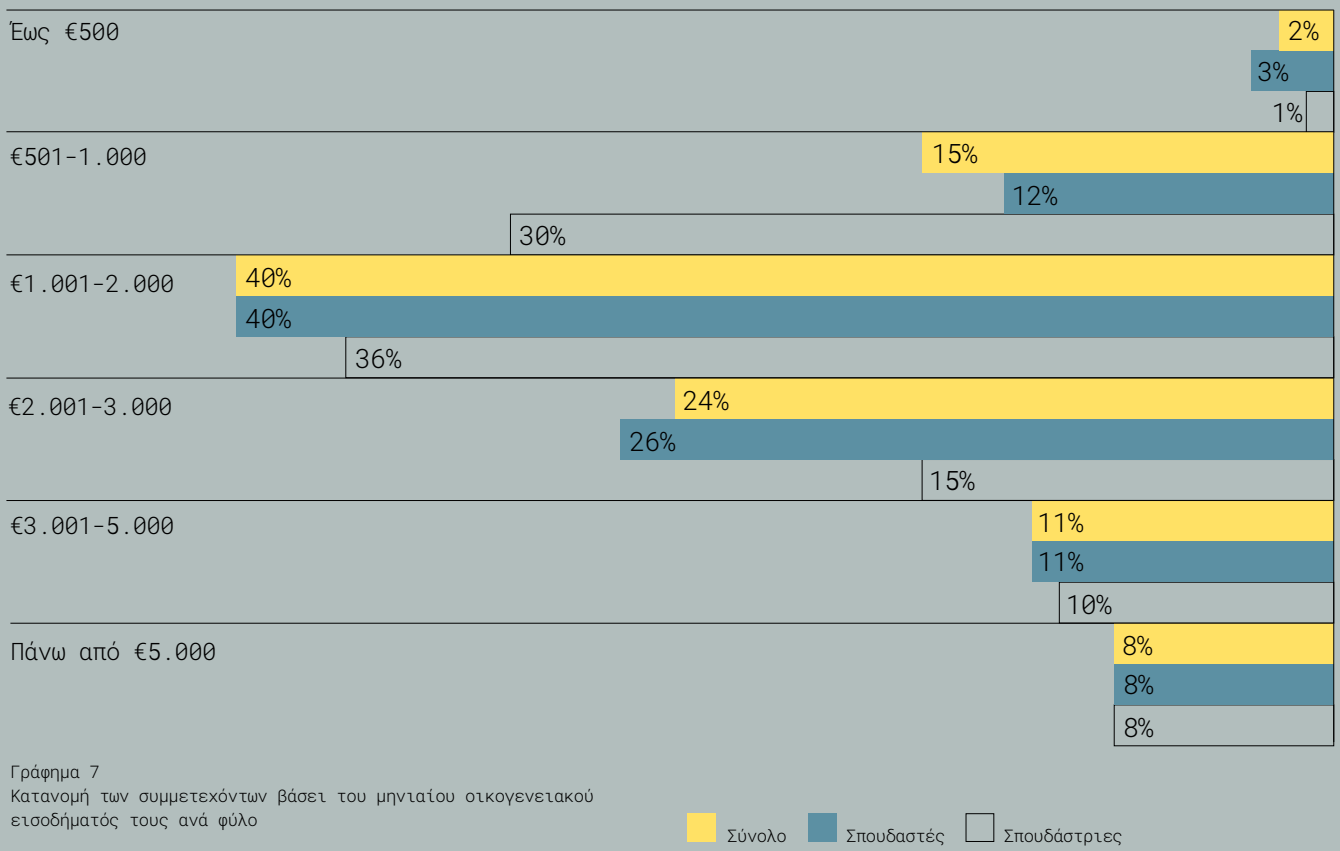
Επίπεδο εκπαίδευσης γονέων

Όσον αφορά το επίπεδο εκπαίδευσης των γονέων τους, οι πρωτοετείς συμμετέχοντες στη φετινή έρευνα απάντησαν πως το 8% των πατέρων τους και το 3% των μητέρων τους είναι απόφοιτοι Δημοτικού, ενώ το 63% των πατέρων τους και το 55% των μητέρων τους είναι απόφοιτοι Γυμνασίου/Λυκείου.

Απόφοιτοι Πανεπιστημίου είναι το 21% των πατέρων και το 32% των μητέρων των συμμετεχόντων, ενώ το 3% των πατέρων και το 8% των μητέρων είναι κάτοχοι μεταπτυχιακού τίτλου. Επιπλέον, το 2% των πατέρων και το 1% των μητέρων είναι κάτοχοι διδακτορικού τίτλου. Συνεπώς, το επίπεδο εκπαίδευσης των μητέρων των πρωτοετών σπουδαστών και σπουδαστριών εμφανίζεται κατά μέσο όρο υψηλότερο από εκείνο των πατέρων τους.
Ακόμη, άξιο αναφοράς είναι ότι το 3% των πατέρων των πρωτοετών και το 1% των μητέρων των πρωτοετών είναι απόφοιτοι κάποιας Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού.

Οικογενειακό εισόδημα

Όπως και σε προηγούμενες έρευνες, οι απαντήσεις των πρωτοετών καταδεικνύουν πως αρκετοί από αυτούς προέρχονται από οικονομικά ασθενέστερες οικογένειες. Συγκεκριμένα, το 17% απάντησαν πως προέρχονται από οικογένειες με μηνιαίο οικογενειακό εισόδημα που δεν ξεπερνά τα €1.000.
Το αντίστοιχο ποσοστό, εφόσον ληφθούν υπόψη μόνο οι απαντήσεις των σπουδαστριών, διαμορφώνεται σε 31%, γεγονός που επιβεβαιώνει για ακόμα μία φορά πως σχεδόν μία στις τρεις πρωτοετείς σπουδάστριες προέρχεται από οικογένεια με αρκετά χαμηλό μηνιαίο εισόδημα.
Το 40% των πρωτοετών (36% για τις σπουδάστριες) προέρχονται από οικογένεια με εισόδημα μεταξύ των €1.001 και των €2.000, ενώ το 24% των πρωτοετών (15% για τις σπουδάστριες) από οικογένεια με μηνιαίο εισόδημα από €2.001 έως €3.000.
Το 11% των πρωτοετών απάντησαν ότι το μηνιαίο εισόδημα της οικογένειάς τους βρίσκεται μεταξύ των €3.001 και των €5.000, ενώ το 8% απάντησαν ότι το μηνιαίο εισόδημα της οικογένειάς τους ξεπερνά τα €5.000.



Γράφημα 7
Κατανομή των συμμετεχόντων βάσει του μηνιαίου οικογενειακού εισοδήματός τους ανά φύλο

CYANBLUE
SHIPPING

Ship Management Services



www.cyanblueshipping.com
85 Vouliagmenis Ave
Glyfada 16674 Greece
T: +30 210 9698240

Οι παράγοντες επιλογής σταδιοδρομίας στη ναυτιλία

Το συγκεκριμένο σκέλος της έρευνας εστιάζει στους παράγοντες που επηρέασαν τους σπουδαστές και τις σπουδάστριες ώστε να επιλέξουν τη σταδιοδρομία στο ναυτικό επάγγελμα. Μεταξύ άλλων εξετάζονται τα παρακάτω:

- Κατά πόσο οι γονείς απασχολούνται στη ναυτιλία
- Οι παράγοντες που ώθησαν τους νέους στις ναυτικές σπουδές
- Ο βαθμός γονικής υποστήριξης στην επιλογή σπουδών
- Επιθυμία συνέχισης σπουδών
- Λόγοι επιλογής ναυτικού επαγγέλματος

Τα ευρήματα αποδεικνύουν ότι οι γονείς των πρωτοετών παραμένουν εξαιρετικά υποστηρικτικοί στην επιλογή σπουδών σε Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού, ανεξαρτήτως της δικής τους επαγγελματικής σταδιοδρομίας.

Επιπλέον, κυριότεροι παράγοντες που επηρέασαν τους νέους στην επιλογή ναυτικών σπουδών παραμένουν η προσωπική έρευνα που πραγματοποίησαν, ο κοινωνικός περίγυρος και η επικοινωνία με αποφοίτους ΑΕΝ.

Η συντριπτική πλειοψηφία των νέων σκοπεύουν να συνεχίσουν τις σπουδές τους και μετά το πέρας του πρώτου ακαδημαϊκού έτους.

Ακόμη, οι νέοι επιλέγουν το ναυτικό επάγγελμα κυρίως λόγω της επαγγελματικής αποκατάστασης που προσφέρει αλλά και διότι αγαπούν τη θάλασσα.

Γονείς στη ναυτιλία

Το 14% των συμμετεχόντων στην έρευνα απάντησαν ότι τουλάχιστον ένας εκ των δύο γονέων του απασχολείται εντός της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Υπενθυμίζεται ότι το ποσοστό ήταν επίσης 14% στην έρευνα του 2025, αλλά 16% στην έρευνα του 2024.

Εφόσον απομονώσουμε τις απαντήσεις των σπουδαστριών, το ποσοστό μειώνεται στο 9%.

Γονείς στη ναυτιλία	2026	2025	2024
Ναι	14%	14%	16%
Όχι	86%	86%	84%

Υποστήριξη γονέων στην επιλογή σπουδών

Ο βαθμός υποστήριξης των γονέων στην επιλογή των νέων να σπουδάσουν σε Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού, ως είθισται, διαμορφώθηκε σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα για ακόμα ένα έτος.

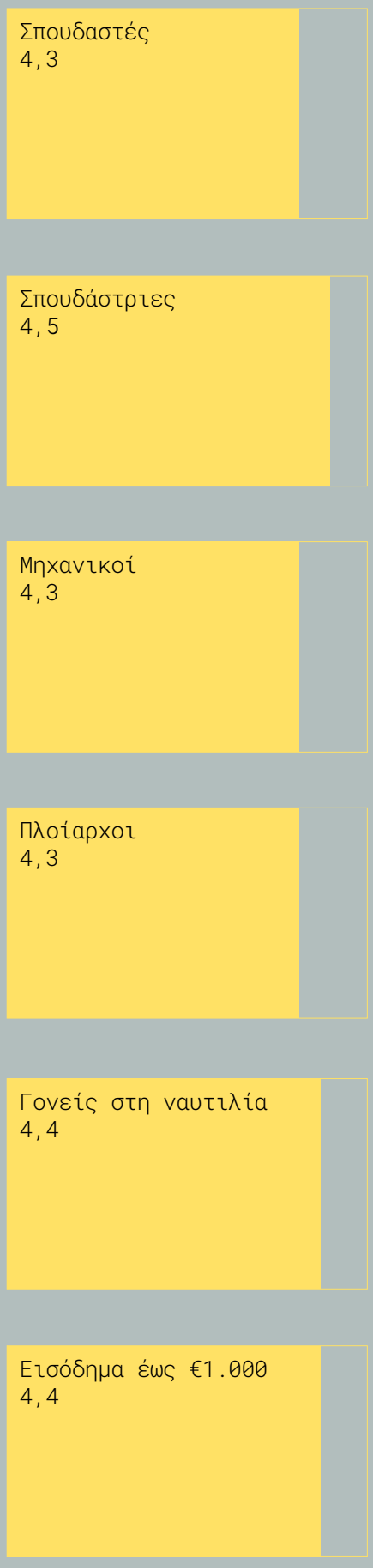
Το 56% των συμμετεχόντων απάντησαν ότι οι γονείς τους ήταν «πάρα πολύ» υποστηρικτικοί στην απόφασή τους, ενώ το 28% ότι ήταν «πολύ» υποστηρικτικοί. Το 12% απάντησαν «ούτε λίγο ούτε πολύ», ενώ μόλις το 4% απάντησε «λίγο» ή «καθόλου».

Παρότι η ποσοστιαία κατανομή δεν μεταβάλλεται σημαντικά βάσει της σχολής φοίτησης, αξιόλογες μεταβολές καταγράφονται εφόσον ληφθεί υπόψη το φύλο: το ποσοστό των σπουδαστριών που συμμετείχαν στην έρευνα και απάντησαν ότι οι γονείς τους ήταν «πάρα πολύ» υποστηρικτικοί αυξάνεται στο 63%. Συνεπώς, οι σπουδάστριες αξιολογούν ως υψηλότερη την υποστήριξη των γονέων τους σε σχέση τους σπουδαστές.

Ο σταθμισμένος μέσος όρος του βαθμού γονικής υποστήριξης διαμορφώνεται σε 4,5 για τις σπουδάστριες και 4,3 για τους σπουδαστές.

Σημαντική είναι και η μεταβολή εφόσον ληφθούν υπόψη οι απαντήσεις των πρωτοετών των οποίων οι γονείς απασχολούνται στη ναυτιλία: το 62% απαντούν ότι οι γονείς τους ήταν «πάρα πολύ» υποστηρικτικοί, ενώ ο σταθμισμένος βαθμός γονικής υποστήριξης διαμορφώνεται στο 4,4.

Το ίδιο ισχύει εφόσον ληφθούν υπόψη μόνο οι απαντήσεις των συμμετεχόντων που προέρχονται από οικογένειες με μηνιαίο οικογενειακό εισόδημα έως €1.000. Το 64% αυτών απάντησαν ότι οι γονείς τους ήταν «πάρα πολύ» υποστηρικτικοί, ενώ το 21% ότι ήταν «πολύ» υποστηρικτικοί.



POLEMBROS SHIPPING

In Pursuit of Excellence



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

Παράγοντες επιλογής σπουδών σε ΑΕΝ

Η επιλογή να ακολουθήσουν σπουδές σε Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού παραμένει μια συνειδητή απόφαση για τους νεοεισαχθέντες, με την «προσωπική έρευνα» να αναδεικνύεται για ακόμα ένα έτος σημαντικότερος παράγοντας στην επιλογή τους: το 80% των συμμετεχόντων τη χαρακτήρισαν «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικό παράγοντα. Μόλις το 3% τη χαρακτήρισε «λίγο» και το 1% «καθόλου» σημαντική.

Ο συγκεκριμένος παράγοντας είναι με διαφορά ο σημαντικότερος, δεδομένου μάλιστα πως είναι ο μοναδικός με σταθμισμένο μέσο όρο υψηλότερο του 4 και συγκεκριμένα 4,2. Την ίδια ώρα, διαδραματίζει ακόμα σημαντικότερο ρόλο για τις σπουδάστριες, καθώς για εκείνες ο σταθμισμένος μέσος όρος αυξάνεται στο 4,3. Ακόμη, ανέρχεται σε 4,3 εφόσον ληφθούν υπόψη μόνο οι απαντήσεις εκείνων που χαρακτήρισαν τους γονείς τους «πολύ» ή «πάρα πολύ» υποστηρικτικούς.

Ο «κοινωνικός περίγυρος» των νέων παραμένει επιδραστικός στην επιλογή τους, καθώς το 49% τον χαρακτηρίζει «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικό παράγοντα. Αμέσως μετά ακολουθούν οι «απόφοιτοι ΑΕΝ», οι οποίοι θεωρούνται «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικός παράγοντας από το 34% των συμμετεχόντων. Σε όρους σταθμισμένου μέσου, ο κοινωνικός περίγυρος διαμορφώνεται σε 3,3 για το σύνολο του δείγματος, όμως σε 3,1 για τις σπουδάστριες.

Για τους πρωτοετείς των οποίων οι γονείς απασχολούνται στη ναυτιλία, ο μέσος όρος διαμορφώνεται σε 3,7, ενώ για εκείνους που χαρακτήρισαν τους γονείς τους «πολύ» ή «πάρα πολύ» υποστηρικτικούς στο 3,5.

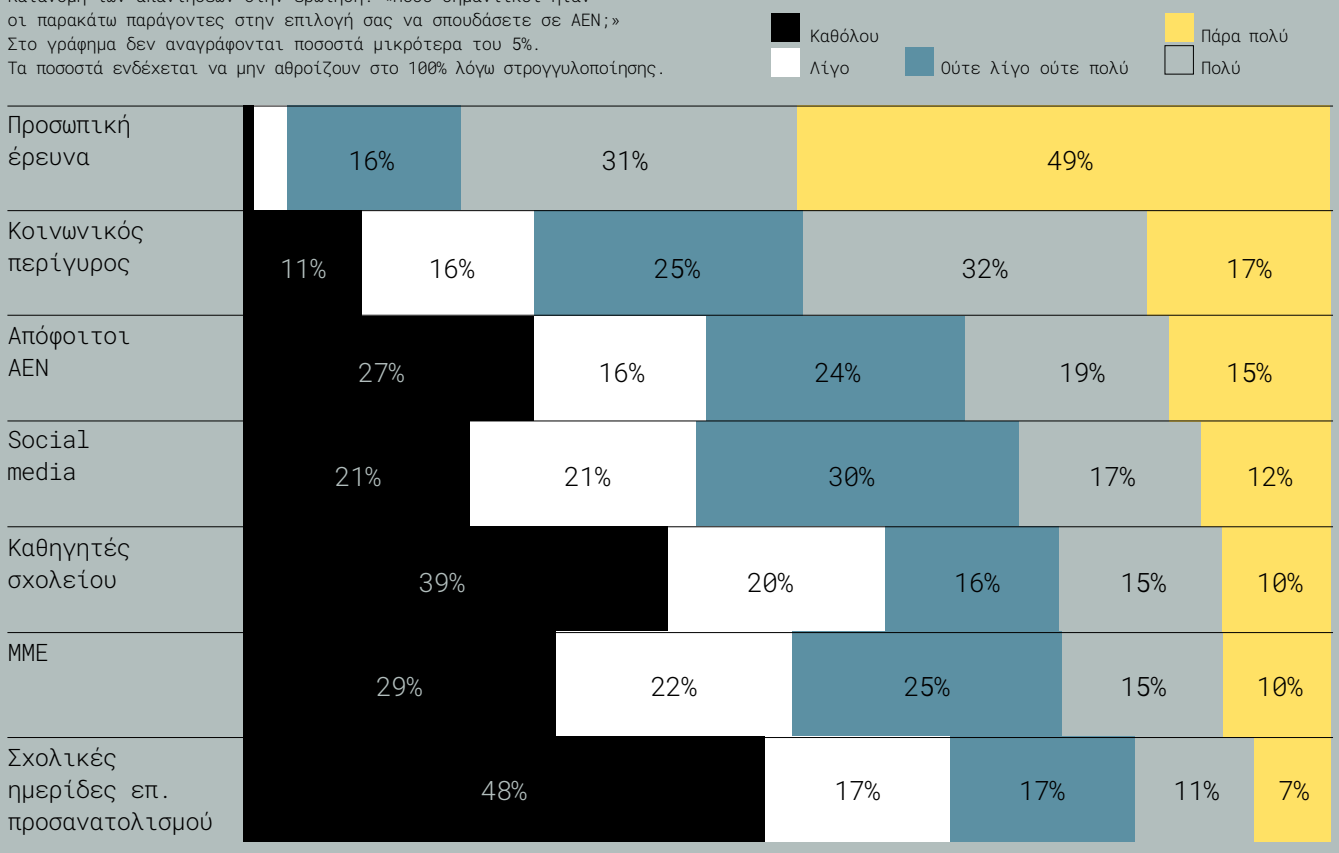
Η έρευνα της Isalos.net αναδεικνύει εκ νέου πως η επικοινωνία των φερέλπιδων ναυτικών με αποφοίτους από Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού επιδρά σημαντικά στην επιλογή τους, καθώς το 34% απάντησε ότι αποτέλεσε έναν «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικό παράγοντα. Σε όρους σταθμισμένου μέσου, ο παράγοντας «απόφοιτοι ΑΕΝ» διαμορφώνεται στο 2,8, ισοβαθμώντας με τα «μέσα κοινωνικής δικτύωσης». Ο μέσος όρος αυξάνεται στο 3 για τους πρωτοετείς των οποίων οι γονείς απασχολούνται στη ναυτιλία.

Το 29% των πρωτοετών που συμμετείχαν στην έρευνα χαρακτήρισαν τα «μέσα κοινωνικής δικτύωσης» έναν «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικό παράγοντα στην επιλογή τους να ακολουθήσουν σπουδές σε ΑΕΝ.

Οι προτιμήσεις των νεότερων γενιών στον κλάδο της ενημέρωσης αντανακλώνται και στο γεγονός ότι τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης βρίσκονται υψηλότερα στην κατάταξη από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Το γεγονός αυτό εξηγεί τις ολοένα αυξανόμενες πρωτοβουλίες με επίκεντρο την ενημέρωση των νέων σε πλατφόρμες κοινωνικής δικτύωσης, όπως είναι το Instagram και το TikTok. Το 25% των συμμετεχόντων χαρακτήρισαν «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικό παράγοντα τα «μέσα μαζικής ενημέρωσης». Ο σταθμισμένος μέσος όρος για τον εν λόγω παράγοντα ανήλθε σε 2,5.

Επιπλέον, ο ρόλος της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης στην ενημέρωση των νέων για τις επιλογές σταδιοδρομίας παραμένει σε ευρύτερο πλαίσιο καθο-

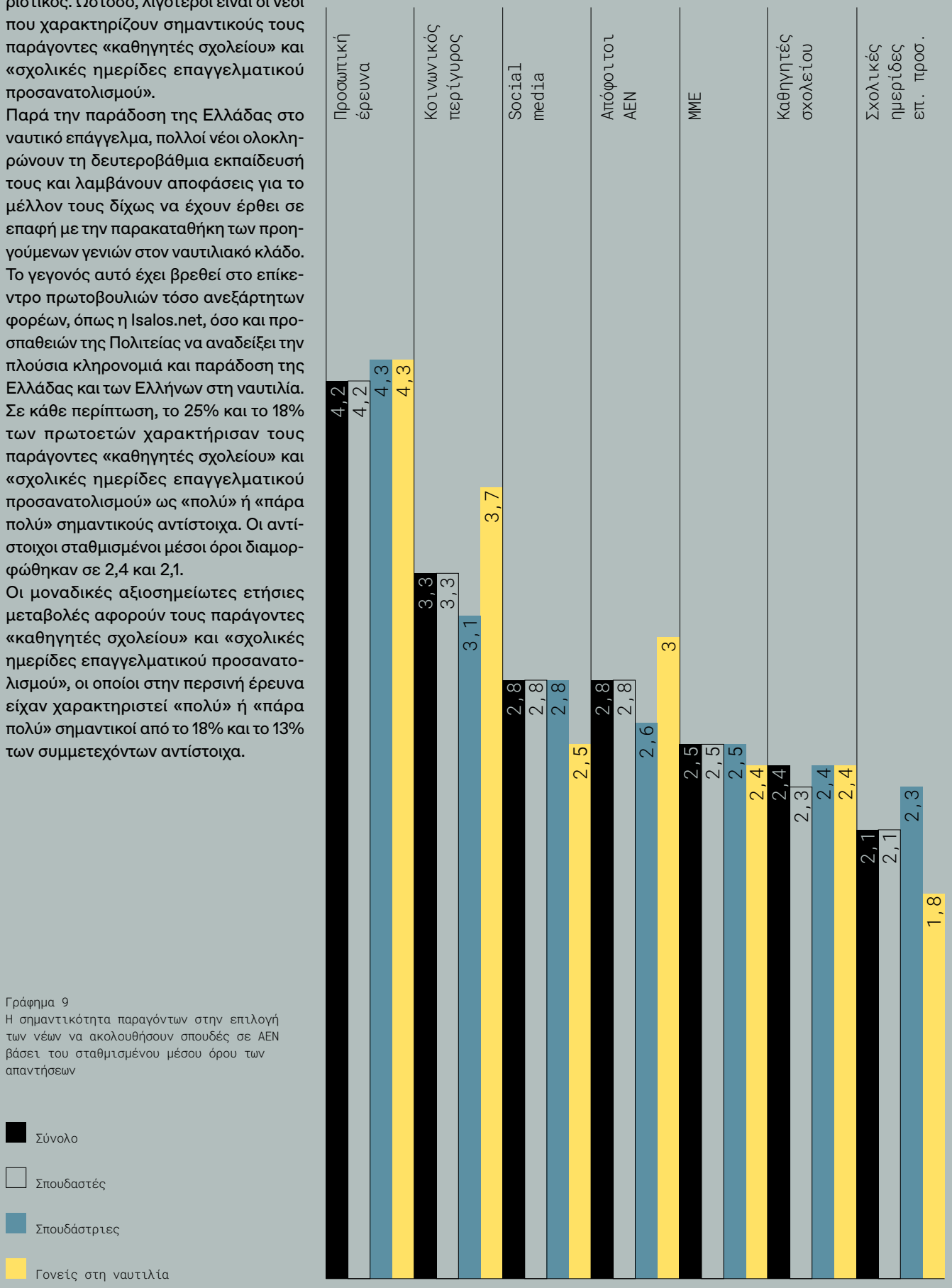
Γράφημα 8
Κατανομή των απαντήσεων στην ερώτηση: «Πόσο σημαντικοί ήταν οι παρακάτω παράγοντες στην επιλογή σας να σπουδάσετε σε ΑΕΝ;»
Στο γράφημα δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%.
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.



ριστικός. Ωστόσο, λιγότεροι είναι οι νέοι που χαρακτηρίζουν σημαντικούς τους παράγοντες «καθηγητές σχολείου» και «σχολικές ημερίδες επαγγελματικού προσανατολισμού».

Παρά την παράδοση της Ελλάδας στο ναυτικό επάγγελμα, πολλοί νέοι ολοκληρώνουν τη δευτεροβάθμια εκπαίδευσή τους και λαμβάνουν αποφάσεις για το μέλλον τους δίχως να έχουν έρθει σε επαφή με την παρακαταθήκη των προηγούμενων γενιών στον ναυτιλιακό κλάδο. Το γεγονός αυτό έχει βρεθεί στο επίκεντρο πρωτοβουλιών τόσο ανεξάρτητων φορέων, όπως η Isalos.net, όσο και προσπαθειών της Πολιτείας να αναδείξει την πλούσια κληρονομιά και παράδοση της Ελλάδας και των Ελλήνων στη ναυτιλία. Σε κάθε περίπτωση, το 25% και το 18% των πρωτοετών χαρακτήρισαν τους παράγοντες «καθηγητές σχολείου» και «σχολικές ημερίδες επαγγελματικού προσανατολισμού» ως «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικούς αντίστοιχα. Οι αντίστοιχοι σταθμισμένοι μέσοι όροι διαμορφώθηκαν σε 2,4 και 2,1.

Οι μοναδικές αξιοσημείωτες ετήσιες μεταβολές αφορούν τους παράγοντες «καθηγητές σχολείου» και «σχολικές ημερίδες επαγγελματικού προσανατολισμού», οι οποίοι στην περσινή έρευνα είχαν χαρακτηριστεί «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικοί από το 18% και το 13% των συμμετεχόντων αντίστοιχα.



Γράφημα 9
Η σημαντικότητα παραγόντων στην επιλογή των νέων να ακολουθήσουν σπουδές σε ΑΕΝ βάσει του σταθμισμένου μέσου όρου των απαντήσεων

Γιατί ναυτικό επάγγελμα

Όσον αφορά την επιλογή σταδιοδρομίας στο ναυτικό επάγγελμα, οι βασικότεροι παράγοντες που επηρεάζουν τους πρωτοετείς σπουδαστές παραμένουν οι «προοπτικές επαγγελματικής αποκατάστασης», η «αγάπη για τη θάλασσα», οι «οικονομικοί λόγοι» καθώς και η «φήμη της ναυτιλιακής βιομηχανίας».

Η επαγγελματική αποκατάσταση αποτελεί τον σημαντικότερο λόγο επιλογής, καθώς το 81% των πρωτοετών τη θεωρούν «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικό παράγοντα. Ο σταθμισμένος μέσος όρος για τον εν λόγω παράγοντα ανέρχεται σε 4,2 συνολικά, αλλά και ανεξαρτήτως φύλου.

Δεύτερος σε σημασία παράγοντας είναι η «αγάπη για τη θάλασσα», την οποία το 73% των νέων χαρακτηρίζουν «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντική. Ο σταθμισμένος μέσος διαμορφώνεται σε 4 για το σύνολο των συμμετεχόντων, αλλά σε 4,3 για τις σπουδάστριες και εκείνους των οποίων οι γονείς απασχολούνται στη ναυτιλία.

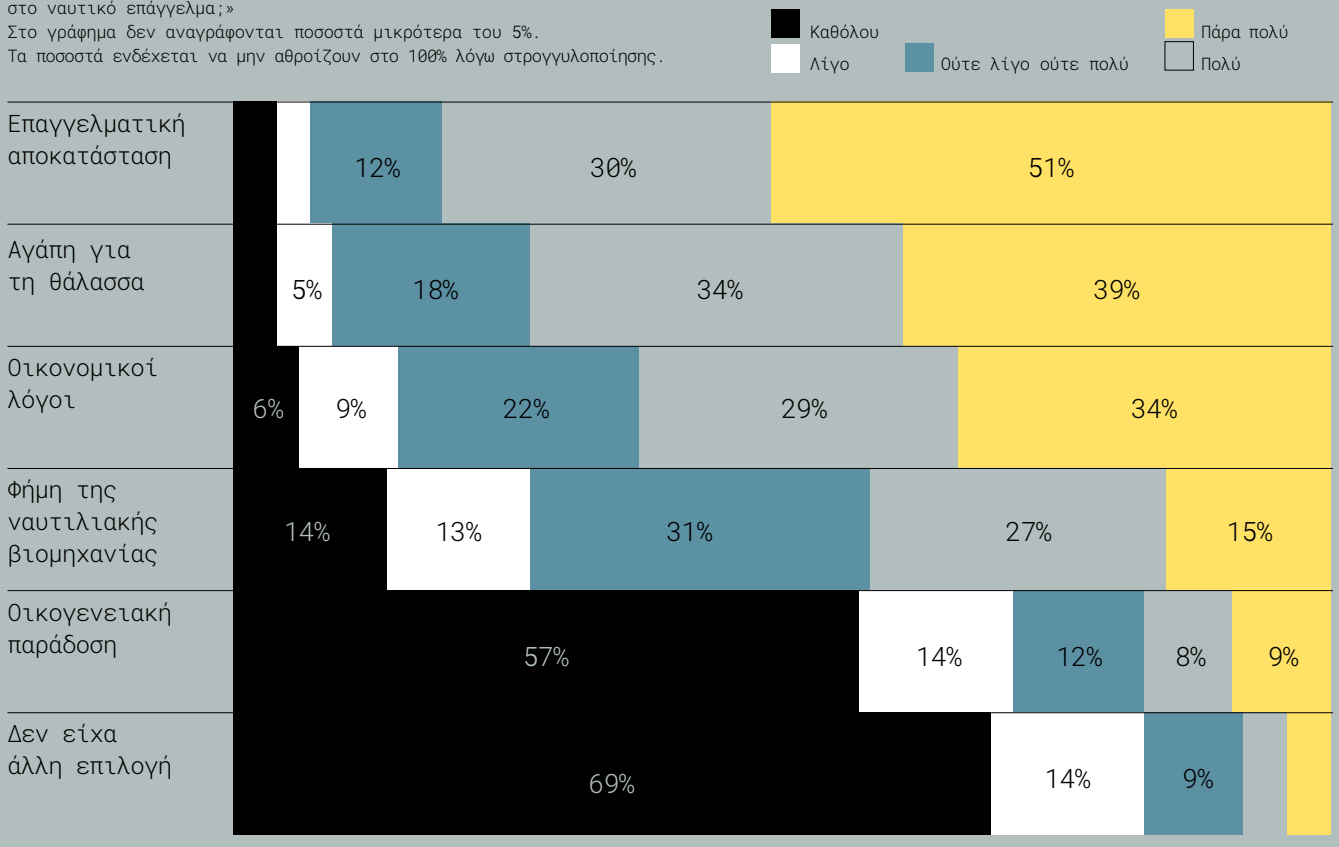
Για ακόμα ένα έτος, η έρευνα καταδεικνύει ότι η «αγάπη για τη θάλασσα» συνεχίζει να αποτελεί τον κυριότερο λόγο επιλογής του ναυτικού επαγγέλματος για τις πρωτοετείς σπουδάστριες.

Οι «οικονομικοί λόγοι» αποτελούν επίσης σημαντικό κίνητρο, με το 63% των συμμετεχόντων να τους θεωρεί «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικούς. Ο σταθμισμένος μέσος όρος του εν λόγω παράγοντα ανέρχεται σε 3,8, όμως μειώνεται σε 3,5 για τις σπουδάστριες και όσους έχουν γονείς που απασχολούνται στη ναυτιλία. Ταυτόχρονα, αυξάνεται σε 4,2 εφόσον οι γονείς είναι «πάρα πολύ» υποστηρικτικοί στην επιλογή ναυτικών σπουδών.

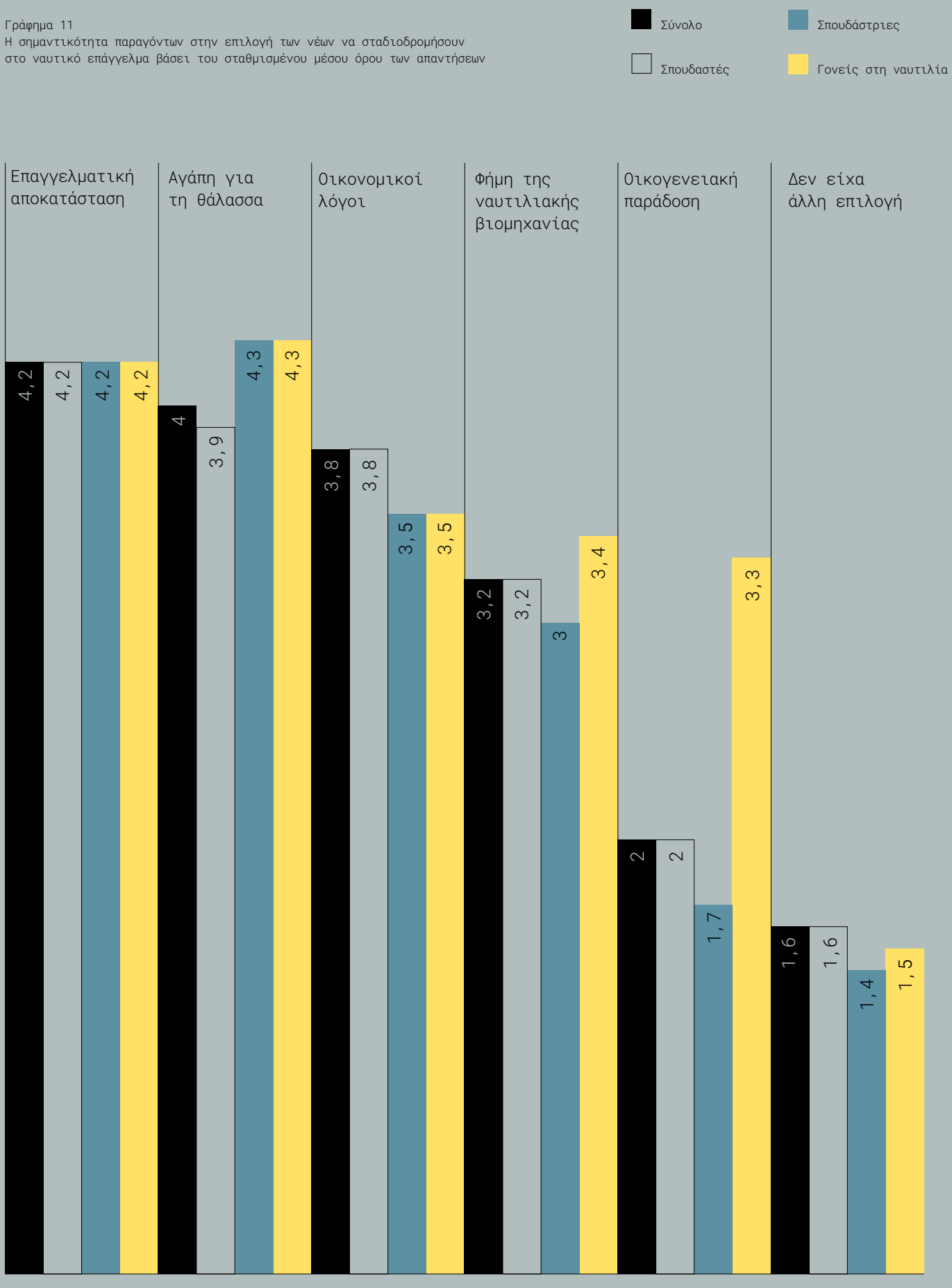
Η «φήμη της ναυτιλιακής βιομηχανίας» θεωρείται ένας μέτρια προς αρκετά σημαντικός παράγοντας, καθώς το 42% των πρωτοετών τη χαρακτηρίζουν «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντική. Ο σταθμισμένος μέσος όρος του παράγοντα ανέρχεται σε 3,2, όμως μειώνεται σε 3 για τις σπουδάστριες, ενώ αυξάνεται σε 3,4 για εκείνους των οποίων οι γονείς απασχολούνται στη ναυτιλία. Αντίθετα, οι δύο τελευταίοι παράγοντες φαίνεται να επηρεάζουν λιγότερο την επιλογή του επαγγέλματος. Συγκεκριμένα, μόλις το 17% των συμμετεχόντων θεωρούν την οικογενειακή παράδοση «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντική, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τον παράγοντα «δεν είχα άλλη επιλογή» είναι 8%. Όσον αφορά συγκεκριμένα τον παράγοντα «οικογενειακή παράδοση», ο σταθμισμένος μέσος είναι ίσος με 2, όμως αυξάνεται σημαντικά σε 3,3 εφόσον ληφθούν υπόψη μόνο οι απαντήσεις εκείνων των οποίων οι γονείς εργάζονται στον ναυτιλιακό κλάδο.

Σε ετήσια βάση, κυριότερη διαφορά είναι η παρακάτω: το ποσοστό των πρωτοετών που χαρακτηρίζουν «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικό παράγοντα την αγάπη τους για τη θάλασσα αυξήθηκε από 67% σε 73%.

Γράφημα 10
Κατανομή των απαντήσεων στην ερώτηση: «Πόσο σας επηρέασαν οι παρακάτω παράγοντες στην επιλογή σας να σταδιοδρομήσετε στο ναυτικό επάγγελμα;»
Στο γράφημα δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%.
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.



Γράφημα 11
Η σημαντικότητα παραγόντων στην επιλογή των νέων να σταδιοδρομήσουν στο ναυτικό επάγγελμα βάσει του σταθμισμένου μέσου όρου των απαντήσεων



Επαγγελματικοί στόχοι και κριτήρια

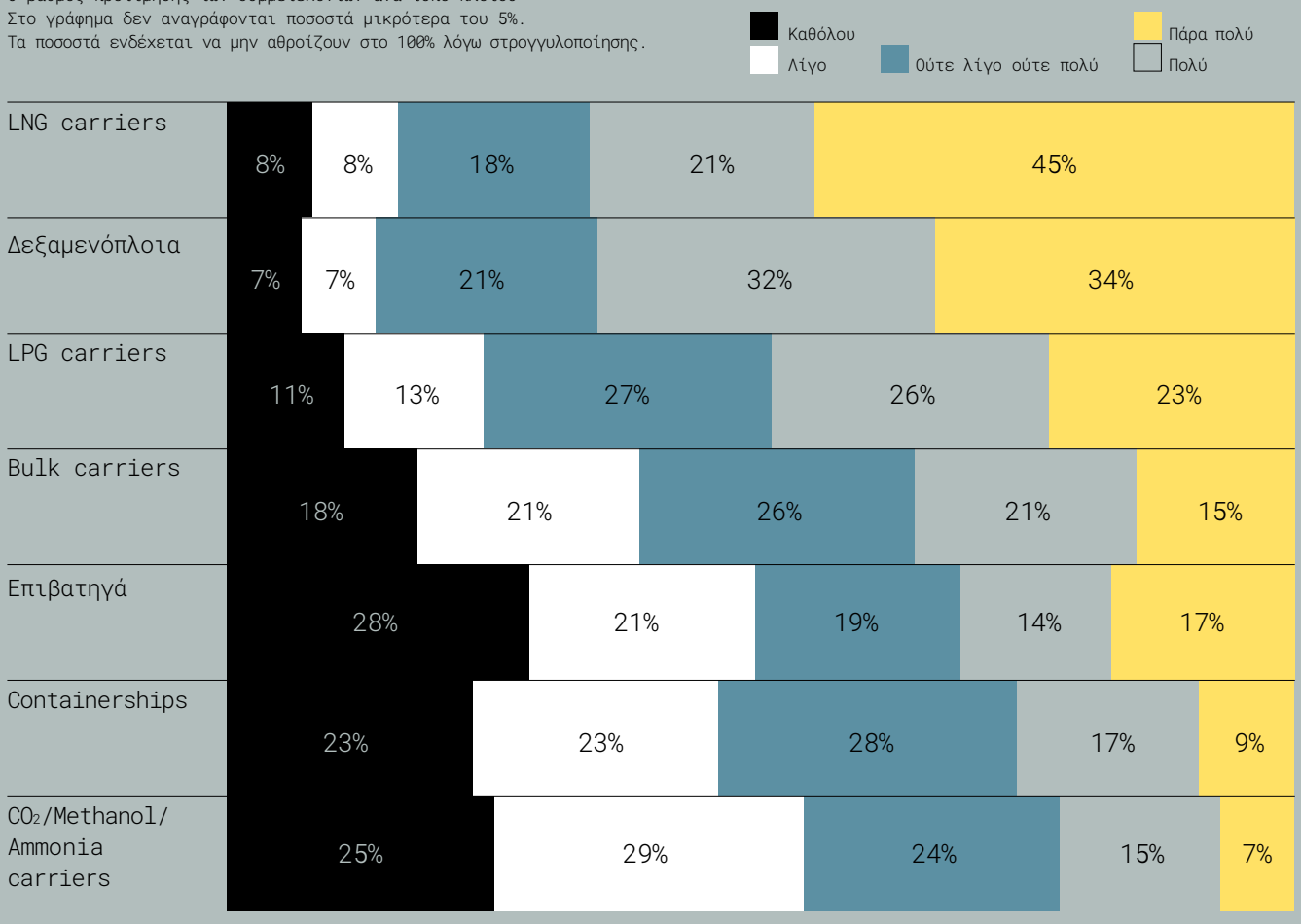
Το συγκεκριμένο σκέλος της έρευνας εξετάζει τις απόψεις των πρωτοετών σπουδαστών και σπουδαστριών σχετικά με τον τύπο πλοίου στον οποίο θα επιθυμούσαν να ναυτολογηθούν, τα βασικά κριτήρια επιλογής ναυτιλιακής εταιρείας, καθώς και τις παροχές εν πλω που θεωρούν απαραίτητες.
Τα κυριότερα ευρήματα είναι τα εξής:

- Δεξαμενόπλοια και υγραεριοφόρα παραμένουν κορυφαία στην προτίμηση των νέων αναφορικά με τη ναυτολόγησή τους, ενώ τα «πλοία του μέλλοντος», τα λιγότερο δημοφιλή.
- Για την επιλογή ναυτιλιακής εταιρείας, οι νέοι δίνουν έμφαση πρωτίστως στα περιβάλλοντα που παρέχουν επαγγελματική σταθερότητα, στην ευκολία επικοινωνίας με το τμήμα πληρωμάτων, καθώς και στην ισότητα.
- Σημαντικότερες παροχές εν πλω παραμένουν η αυτόνομη καμπίνα, η καλή ποιότητα φαγητού, οι υποδομές γυμναστηρίου, η πρόσβαση στο διαδίκτυο, καθώς και η παροχή τηλεφώνου.

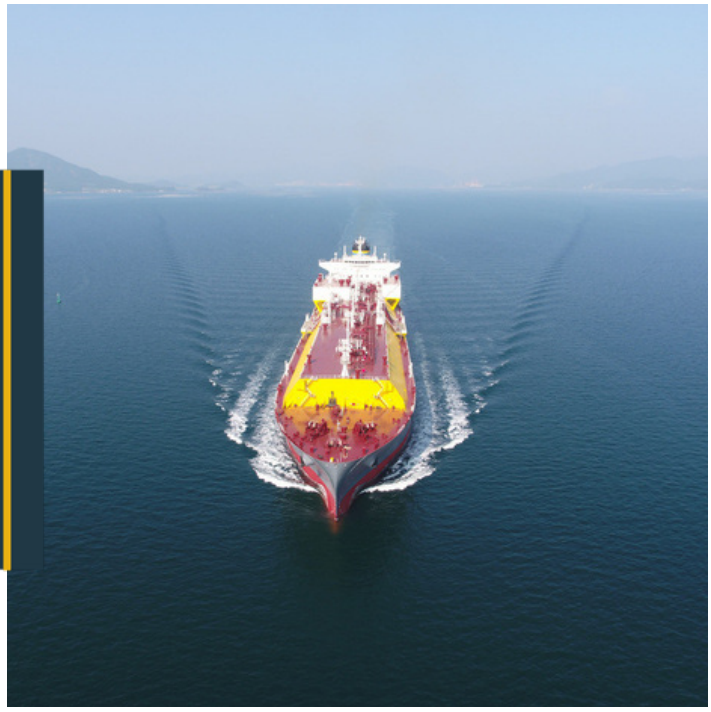
Επιθυμία ναυτολόγησης

Η προτίμηση των νέων στα LNG carriers και στα tankers παραμένει εμφανέστατη για ακόμα ένα έτος, με το 45% και το 34% των συμμετεχόντων να απαντούν πως επιθυμούν «πάρα πολύ» να ναυτολογηθούν σε αυτά αντίστοιχα.
Για τα LNG carriers, ο σταθμισμένος μέσος όρος επιθυμίας ναυτολόγησης ανέρχεται σε 3,9 επί του συνόλου του δείγματος, όμως σε 4 για τους σπουδαστές και 3,6 για τις σπουδάστριες. Επιπλέον, αυξάνεται σε 4,1 εφόσον ληφθούν υπόψη μόνο οι απαντήσεις των σπουδαστών σε Σχολές Μηχανικών. Στα δεξαμενόπλοια, ο σταθμισμένος μέσος είναι ίσος με 3,8, όμως μειώνεται σε 3,7 για τις γυναίκες, ενώ αυξάνεται σε 3,9 εφόσον οι γονείς των σπουδαστών απασχολούνται στη ναυτιλία. Παρότι ο σταθμισμένος μέσος εμφανίζεται μειωμένος για τις σπουδάστριες έναντι του συνόλου του δείγματος, τα δεξαμενόπλοια αποτελούν την κορυφαία επιλογή των σπουδαστριών για ακόμα ένα έτος.
Τρίτος δημοφιλέστερος τύπος πλοίου αναδεικνύονται τα LPG carriers, με το 23% των συμμετεχόντων να απαντούν πως επιθυμούν «πάρα πολύ» να ναυτολογηθούν σε αυτά. Το αντίστοιχο ποσοστό για τα bulk carriers είναι 15%, για τα επιβατηγά πλοία 17%, για τα containerships 9%, ενώ για τα «πλοία του μέλλοντος» (μεταφοράς μεθανόλης, CO_2, αμμωνίας) 7%.

Γράφημα 12
Ο βαθμός προτίμησης των συμμετεχόντων ανά τύπο πλοίου
Στο γράφημα δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%.
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.



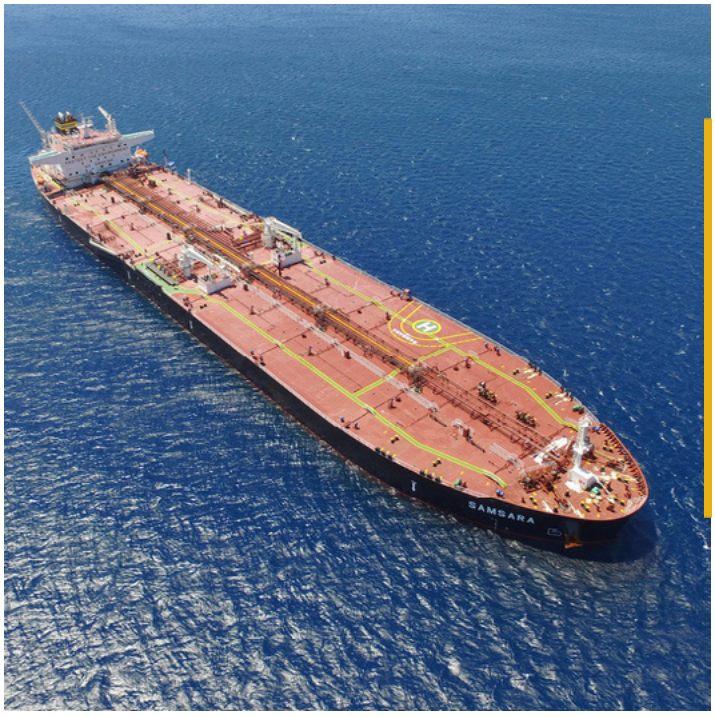
TMS CARDIFF GAS LTD
TMS TANKERS LTD



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

Όσον αφορά τους σταθμισμένους μέσους, για τα LPG carriers ανέρχεται σε 3,4 επί του συνόλου του δείγματος, ενώ μειώνεται σε 3,1 για τις σπουδάστριες. Στα bulk carriers, ο μέσος διαμορφώνεται σε 2,9, όμως αυξάνεται σε 3,4 για τις σπουδάστριες.

Οι σπουδάστριες, όπως έχει καταγραφεί και σε προηγούμενες έρευνες της Isalos.net, εμφανίζονται πιο διαλλακτικές ως προς την επιθυμία ναυτολόγησής τους. Ο σταθμισμένος μέσος τους δεν αγγίζει τα επίπεδα των ανδρών στα υγραεριοφόρα και στα δεξαμενόπλοια (παρότι είναι κορυφαίες επιλογές και για εκείνες), ενώ δεν υποχωρεί σε εξίσου χαμηλά επίπεδα με τους άνδρες για τα bulk carriers, τα containerships και τα επιβατηγά πλοία.

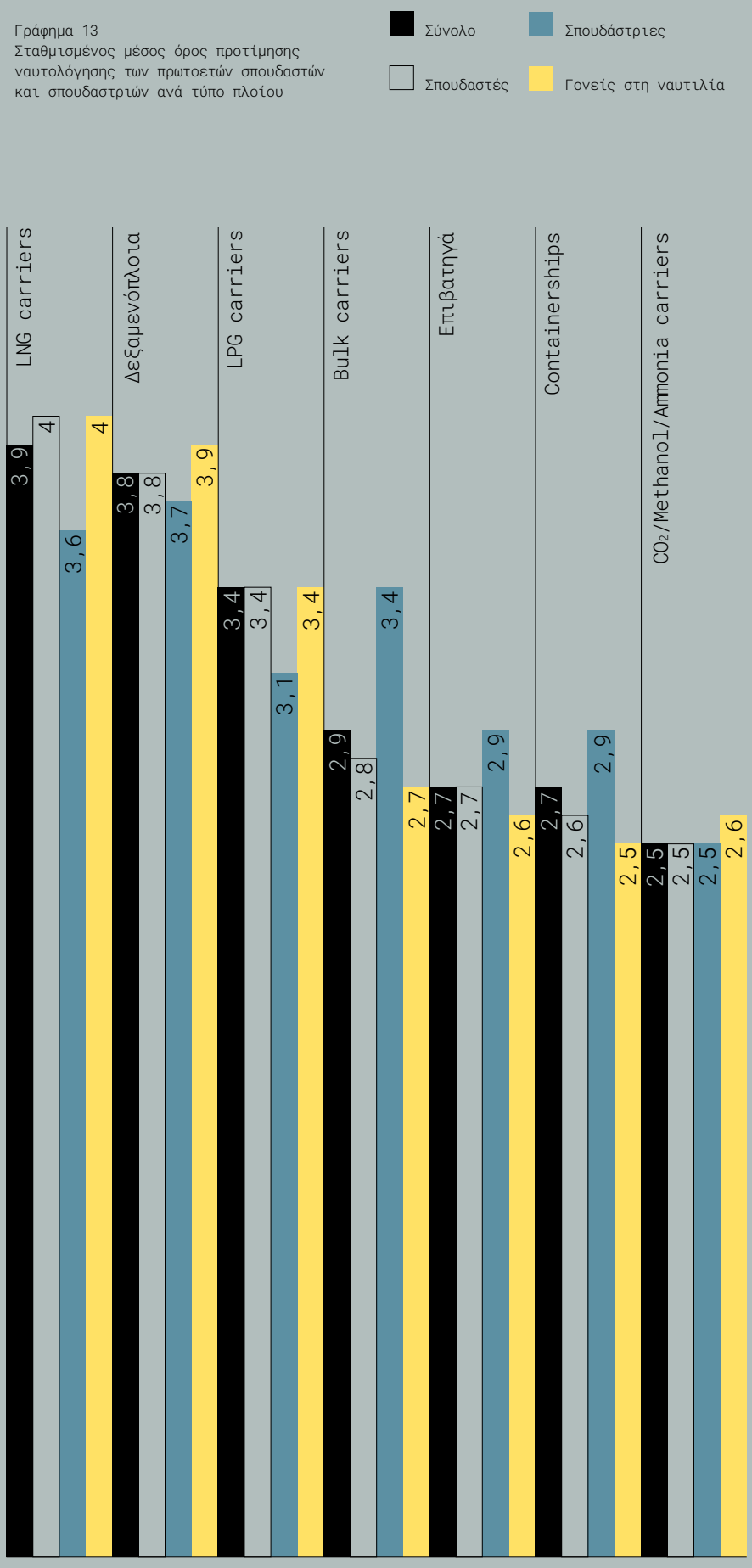
Συγκεκριμένα, στα επιβατηγά και στα containerships, ο σταθμισμένος μέσος για τις σπουδάστριες είναι ίσος με 2,9, ενώ επί του συνόλου του δείγματος είναι ίσος με 2,7. Πάντως, τα πλοία μεταφοράς αμμωνίας/CO_2/μεθανόλης είναι εξίσου μη δημοφιλή ανεξαρτήτως φύλου, με τον σταθμισμένο μέσο να διαμορφώνεται σε 2,5.

Σε ετήσια βάση, οι κυριότερες μεταβολές καταγράφονται τόσο επί του συνόλου του δείγματος όσο και για τις σπουδάστριες. Ο σταθμισμένος μέσος όρος επιθυμίας ναυτολόγησης σε LPG carriers μειώθηκε από το 3,5 στο 3,4, ενώ για τα bulk carriers από το 3 στο 2,9 και για τα «πλοία του μέλλοντος» από το 2,6 στο 2,5. Αντιθέτως, στα containerships σημειώθηκε αύξηση από 2,6 το 2025 σε 2,7 το 2026.

Συγκεκριμένα για τις σπουδάστριες, ο σταθμισμένος μέσος μειώθηκε στα LNG carriers από 3,7 σε 3,6, στα δεξαμενόπλοια από 3,9 σε 3,7, στα LPG carriers από 3,4 σε 3,1, στα επιβατηγά από 3 σε 2,9 και στα «πλοία του μέλλοντος» από 2,7 σε 2,5. Αντιθέτως, άνοδος σημειώθηκε για την επιθυμία ναυτολόγησης σε bulk carriers, με τον σταθμισμένο μέσο να διαμορφώνεται στις 3,4 μονάδες από 3,2.

Ορισμένες από αυτές τις μεταβολές δεν είναι εξίσου σημαντικές όσο άλλες, ωστόσο αντανακλούν πιθανές τάσεις στις επιθυμίες ναυτολόγησης των νέων, και θα έχει ενδιαφέρον να παρατηρήσουμε κατά πόσο εκείνες θα εδραιωθούν στις επόμενες ετήσιες έρευνες.

Γράφημα 13
Σταθμισμένος μέσος όρος προτίμησης ναυτολόγησης των πρωτοετών σπουδαστών και σπουδαστριών ανά τύπο πλοίου




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

Κριτήρια επιλογής ναυτιλιακής εταιρείας

Τα περισσότερα από τα προτεινόμενα κριτήρια επιλογής ναυτιλιακής εταιρείας εξακολουθούν να θεωρούνται συνολικά σημαντικά από τους πρωτοετείς σπουδαστές και σπουδάστριες, όπως έχει καταγραφεί και σε προηγούμενα έτη. Παράλληλα, όπως συμβαίνει κάθε χρόνο, ορισμένοι παράγοντες αναδεικνύονται σημαντικότεροι σε σύγκριση με άλλους, με τους συμμετέχοντες να δίνουν ιδιαίτερη έμφαση σε στοιχεία που σχετίζονται με την εργασιακή κουλτούρα των εταιρειών.

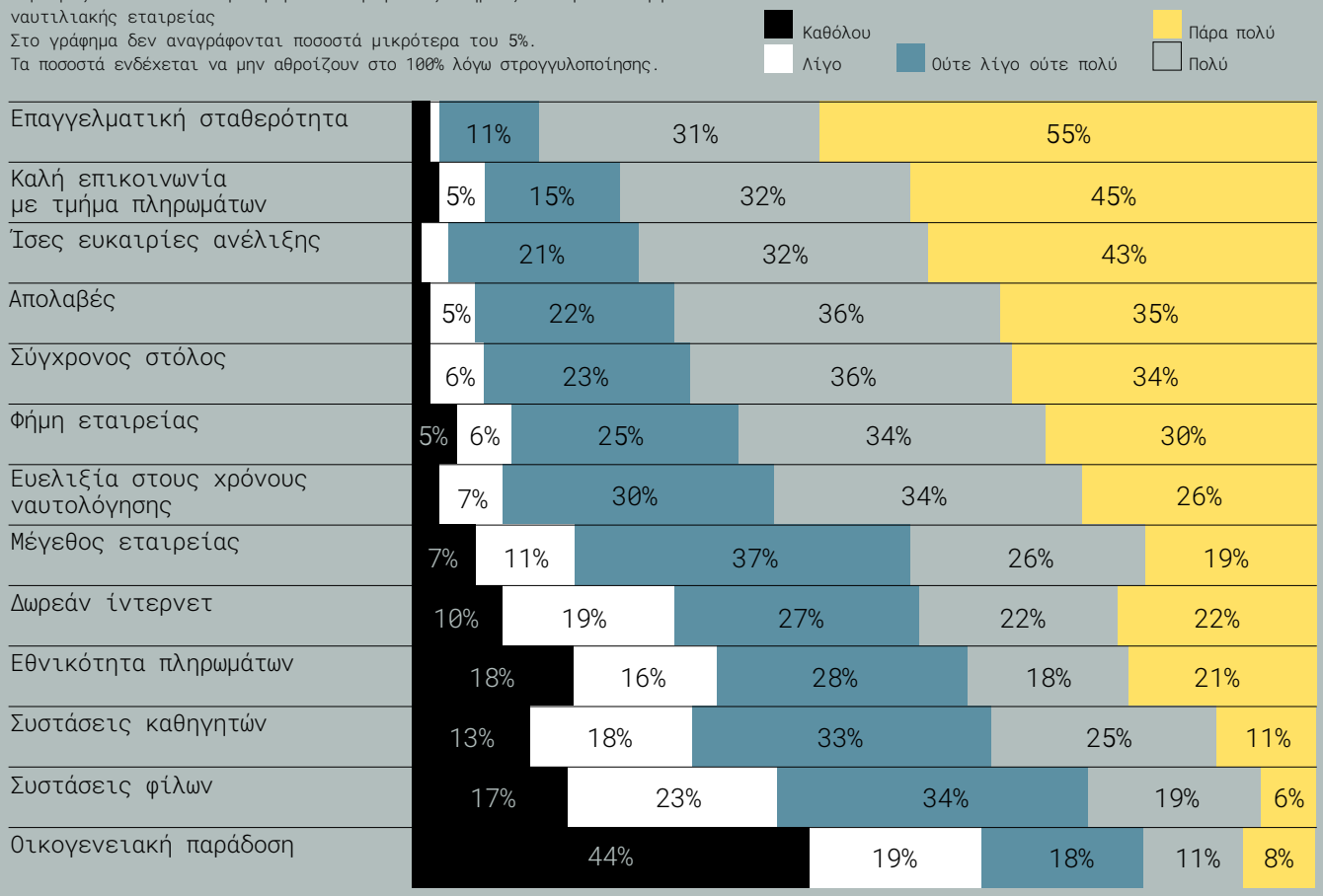
Κυριότερος παράγοντας για την επιλογή ναυτιλιακής εταιρείας παραμένει η «επαγγελματική σταθερότητα», καθώς το 86% των συμμετεχόντων τη χαρακτηρίζουν «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντική. Ο σταθμισμένος μέσος όρος για τον συγκεκριμένο παράγοντα ανέρχεται σε 4,4 επί του συνόλου του δείγματος, ενώ αυξάνεται σε 4,5 για τις σπουδάστριες αλλά και για εκείνους των οποίων οι γονείς απασχολούνται στη ναυτιλία.

Δεύτερος σε σημασία παράγοντας είναι η «καλή επικοινωνία με το τμήμα πληρωμάτων», την οποία το 77% των συμμετεχόντων αξιολογούν ως «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντική. Ο σταθμισμένος μέσος είναι 4,1, ενώ αυξάνεται σε 4,3 για τις σπουδάστριες.

Ιδιαίτερα σημαντικές θεωρούνται επίσης οι «ίσες ευκαιρίες ανέλιξης», καθώς το 75% των συμμετεχόντων τις αξιολογούν ως «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικό παράγοντα. Όπως έχει παρατηρηθεί και σε προηγούμενες έρευνες, ο συγκεκριμένος παράγοντας αποκτά ακόμα μεγαλύτερη σημασία για τις σπουδάστριες, καθώς ο σταθμισμένος μέσος των απαντήσεών τους ανέρχεται σε 4,2, ενώ επί του συνόλου του δείγματος σε 4,1.

Στην τέταρτη θέση βρίσκεται ο παράγοντας των «απολαβών» (έναντι πέμπτης θέσης στην περσινή έρευνα), καθώς το 71% των πρωτοετών τον αξιολογούν ως «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικό. Ο σταθμισμένος μέσος αγγίζει το 4, όμως μειώνεται σε 3,8 για τις σπουδάστριες.

Γράφημα 14
Ο βαθμός στον οποίο συγκεκριμένοι παράγοντες επηρεάζουν την επιλογή ναυτιλιακής εταιρείας
Στο γράφημα δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%.
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.



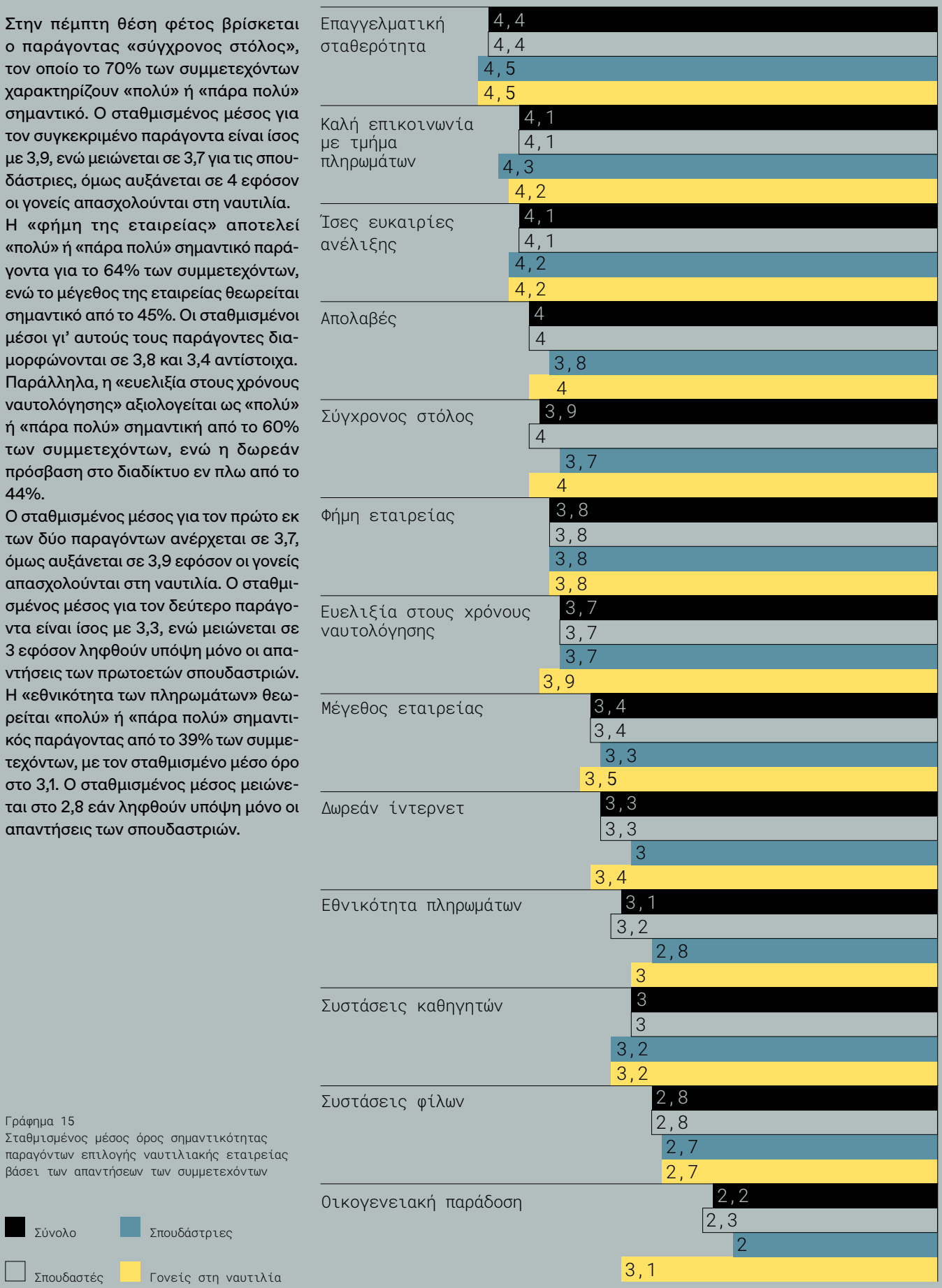

VANOS
Your trusted partner.
Embark on a journey of
Knowledge & Excellence
Contact us to explore
our safety courses

Στην πέμπτη θέση φέτος βρίσκεται ο παράγοντας «σύγχρονος στόλος», τον οποίο το 70% των συμμετεχόντων χαρακτηρίζουν «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικό. Ο σταθμισμένος μέσος για τον συγκεκριμένο παράγοντα είναι ίσος με 3,9, ενώ μειώνεται σε 3,7 για τις σπουδάστριες, όμως αυξάνεται σε 4 εφόσον οι γονείς απασχολούνται στη ναυτιλία.

Η «φήμη της εταιρείας» αποτελεί «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικό παράγοντα για το 64% των συμμετεχόντων, ενώ το μέγεθος της εταιρείας θεωρείται σημαντικό από το 45%. Οι σταθμισμένοι μέσοι γι' αυτούς τους παράγοντες διαμορφώνονται σε 3,8 και 3,4 αντίστοιχα. Παράλληλα, η «ευελιξία στους χρόνους ναυτολόγησης» αξιολογείται ως «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντική από το 60% των συμμετεχόντων, ενώ η δωρεάν πρόσβαση στο διαδίκτυο εν πλω από το 44%.

Ο σταθμισμένος μέσος για τον πρώτο εκ των δύο παραγόντων ανέρχεται σε 3,7, όμως αυξάνεται σε 3,9 εφόσον οι γονείς απασχολούνται στη ναυτιλία. Ο σταθμισμένος μέσος για τον δεύτερο παράγοντα είναι ίσος με 3,3, ενώ μειώνεται σε 3 εφόσον ληφθούν υπόψη μόνο οι απαντήσεις των πρωτοετών σπουδαστριών.

Η «εθνικότητα των πληρωμάτων» θεωρείται «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικός παράγοντας από το 39% των συμμετεχόντων, με τον σταθμισμένο μέσο όρο στο 3,1. Ο σταθμισμένος μέσος μειώνεται στο 2,8 εάν ληφθούν υπόψη μόνο οι απαντήσεις των σπουδαστριών.



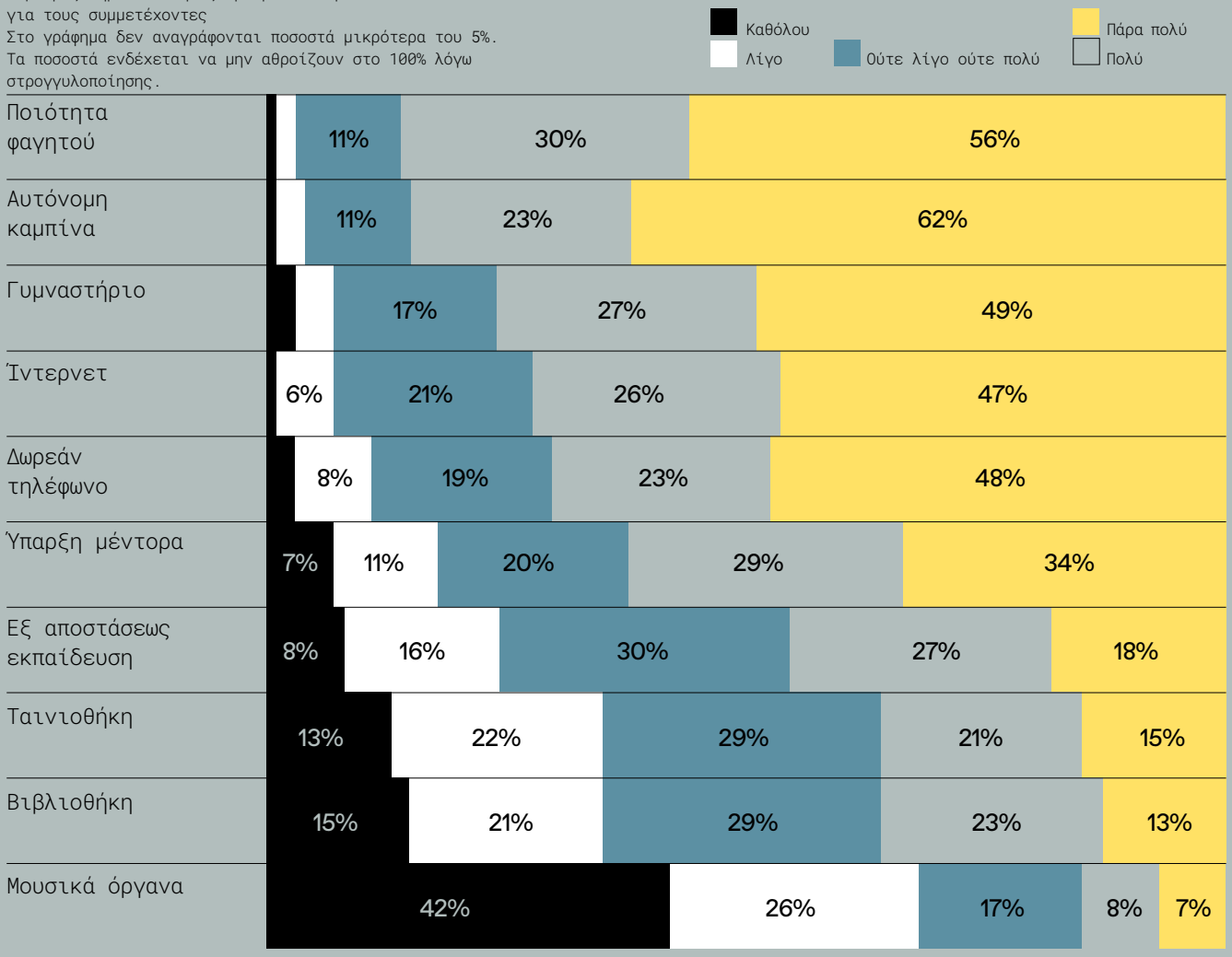
Γράφημα 15
Σταθμισμένος μέσος όρος σημαντικότητας παραγόντων επιλογής ναυτιλιακής εταιρείας βάσει των απαντήσεων των συμμετεχόντων

Όπως και στην έρευνα του 2024, λιγότερο καθοριστικοί παράγοντες για την επιλογή ναυτιλιακής εταιρείας είναι οι «προτάσεις καθηγητών», οι «προτάσεις φίλων» και η «οικογενειακή παράδοση», καθώς το 36%, το 25% και το 19% των πρωτοετών αντίστοιχα τους αξιολογούν ως «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικούς. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι, στην περίπτωση της οικογενειακής παράδοσης, ο σταθμισμένος μέσος όρος ανέρχεται σε 2,2, αλλά αυξάνεται σε 3,1 εφόσον κάποιος εκ των γονέων απασχολείται στη ναυτιλία. Επιπλέον, ο σταθμισμένος μέσος όρος σημαντικότητας του παράγοντα «προτάσεις καθηγητών» αυξάνεται στο 3,2 για τις σπουδάστριες και τους συμμετέχοντες των οποίων οι γονείς απασχολούνται στη ναυτιλία.

Σημαντικότερες παροχές εν πλω

Οι απαντήσεις των συμμετεχόντων σχετικά με τις σημαντικότερες παροχές εν πλω επιβεβαιώνουν για ακόμα μία χρονιά ότι οι νέοι δίνουν ιδιαίτερη βαρύτητα σε παροχές που σχετίζονται με τη διαμονή και την καθημερινότητά τους στο πλοίο. Οι προτιμήσεις αυτές υποδηλώνουν την ανάγκη οι συνθήκες ζωής εν πλω να προσεγγίζουν όσο το δυνατόν περισσότερο την ποιότητα ζωής στη στεριά.
Από το σύνολο των προτεινόμενων παροχών, μόνο μία φαίνεται να αξιολογείται ως σχετικά ασήμαντη. Συγκεκριμένα, τα «μουσικά όργανα» χαρακτηρίζονται ως «καθόλου» σημαντικά από το 42% των πρωτοετών σπουδαστών και σπουδαστριών που συμμετείχαν στην έρευνα.

Γράφημα 16
Ο βαθμός σημαντικότητας ορισμένων παροχών εν πλω για τους συμμετέχοντες
Στο γράφημα δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%. Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.



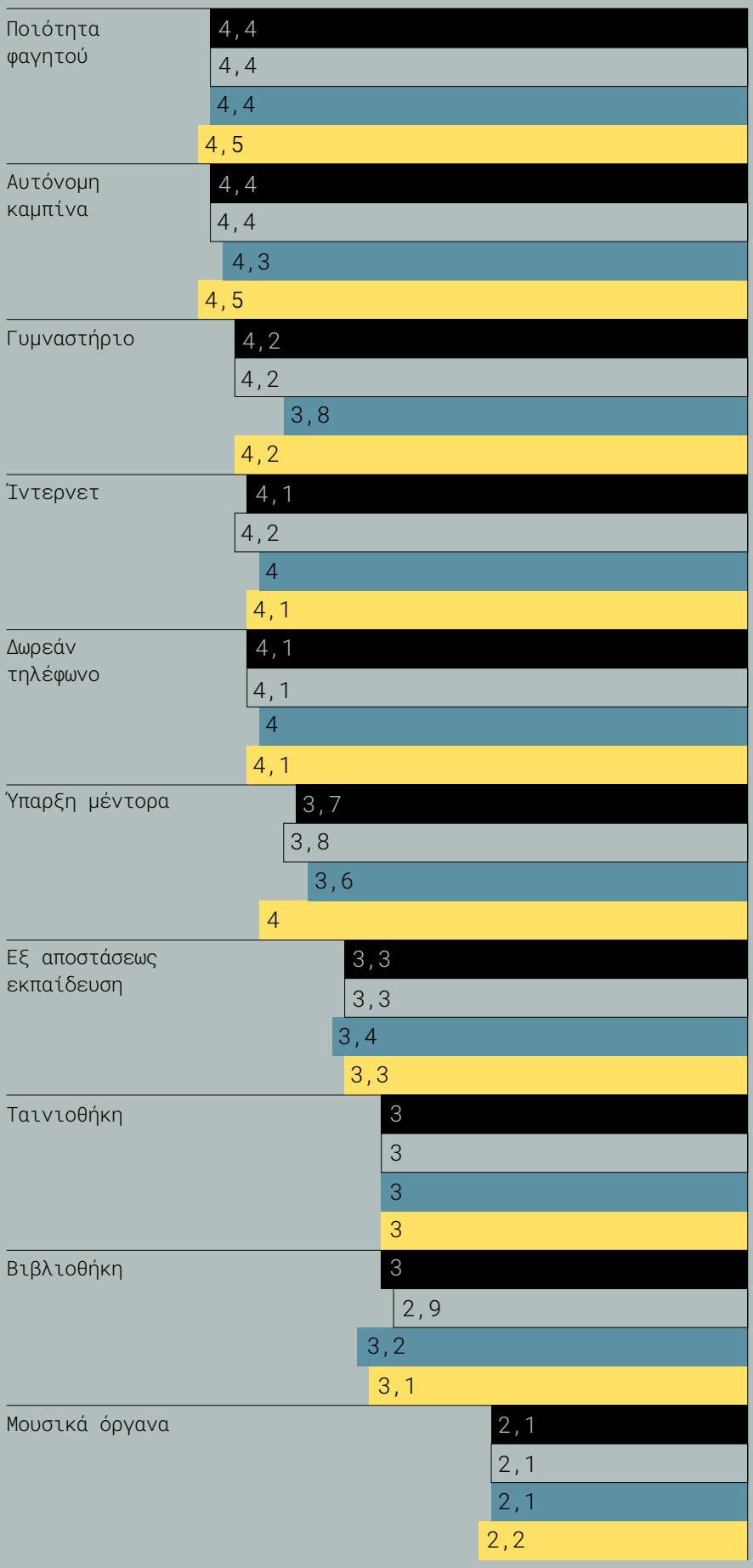
Οι σημαντικότερες παροχές αναδεικνύονται η «ποιότητα του φαγητού» και η «παροχή προσωπικής καμπίνας», καθώς το 86% και το 85% των συμμετεχόντων αντίστοιχα τις χαρακτηρίζουν «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικές. Οι αντίστοιχοι σταθμισμένοι μέσοι όροι διαμορφώνονται σε 4,4.

Ιδιαίτερα σημαντικές θεωρούνται επίσης η «πρόσβαση στο διαδίκτυο», η «ύπαρξη γυμναστηρίου» και η «δωρεάν τηλεφωνική επικοινωνία», με τα αντίστοιχα ποσοστά να διαμορφώνονται σε 76%, 73% και 71%. Όπως είναι επόμενο, σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα ανέρχονται και οι αντίστοιχοι σταθμισμένοι μέσοι, που ισούνται με 4,2, 4,1 και 4,1.

Όπως έχει καταγραφεί και σε προηγούμενα έτη, η «ύπαρξη γυμναστηρίου» αξιολογείται ως λιγότερο σημαντική παροχή από τις σπουδάστριες, καθώς ο σταθμισμένος μέσος όρος των απαντήσεών τους ανέρχεται σε 3,8.

Επιπλέον, η «ύπαρξη μέντορα εν πλω» συγκαταλέγεται στις σημαντικές παροχές, με το 63% των συμμετεχόντων να τη θεωρούν «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντική. Αξίζει να σημειωθεί ότι το αντίστοιχο ποσοστό στην περσινή έρευνα ήταν ίσο με 56%. Ο σταθμισμένος μέσος διαμορφώνεται σε 3,7, όμως αυξάνεται σε 4 εφόσον ληφθούν υπόψη μόνο οι απαντήσεις εκείνων των οποίων οι γονείς απασχολούνται στη ναυτιλία.

Οι υπόλοιπες παροχές, παρότι δεν θεωρούνται αμελητέες, φαίνεται να απασχολούν λιγότερο τους νέους. Συγκεκριμένα, η «εξ αποστάσεως εκπαίδευση», η «βιβλιοθήκη» και η «ταινιοθήκη» χαρακτηρίζονται ως «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικές από το 45%, το 36% και το 36% των συμμετεχόντων αντίστοιχα. Οι σταθμισμένοι μέσοι για τους συγκεκριμένους παράγοντες ανέρχονται σε 3,3, 3 και 3 αντίστοιχα.



Γράφημα 17
Σταθμισμένος μέσος όρος σημαντικότητας παροχών εν πλω βάσει των απαντήσεων των συμμετεχόντων

Σύνολο
Σπουδάστριες
Σπουδαστές
Γονείς στη ναυτιλία

CHARTERWELL MARITIME S.A.



sea... your future
in a strong relation**ship**

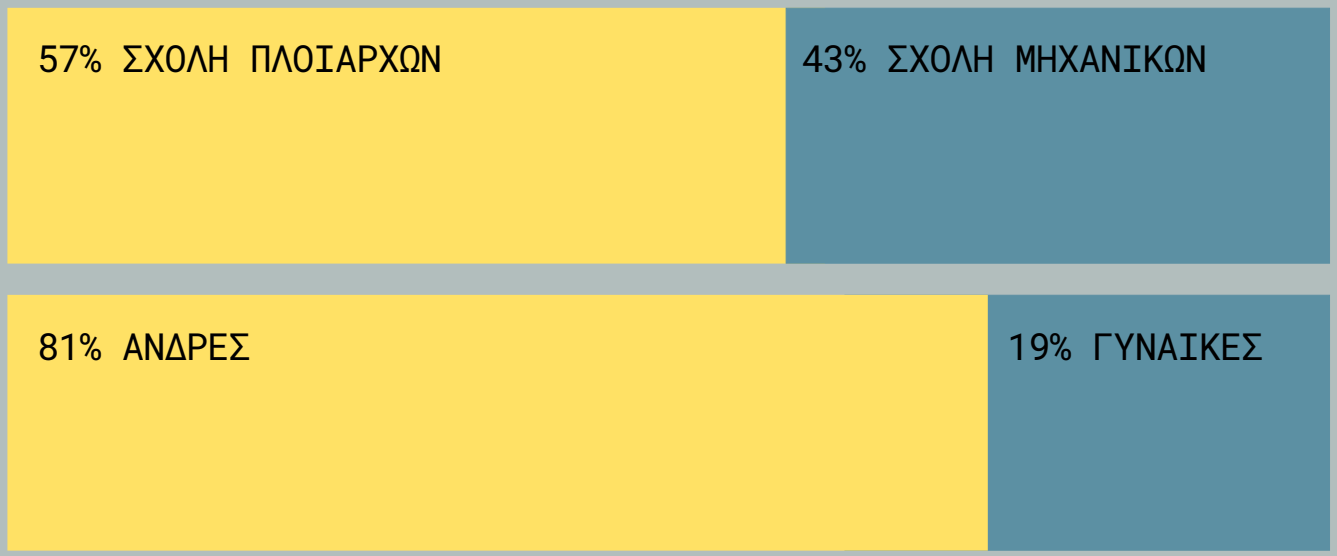


Green and sustainable Shipping practices

91, Poseidonos Avenue, 16674 Glyfada, Athens, Greece
Tel.: +30 210 8912000, info@charterwell.gr

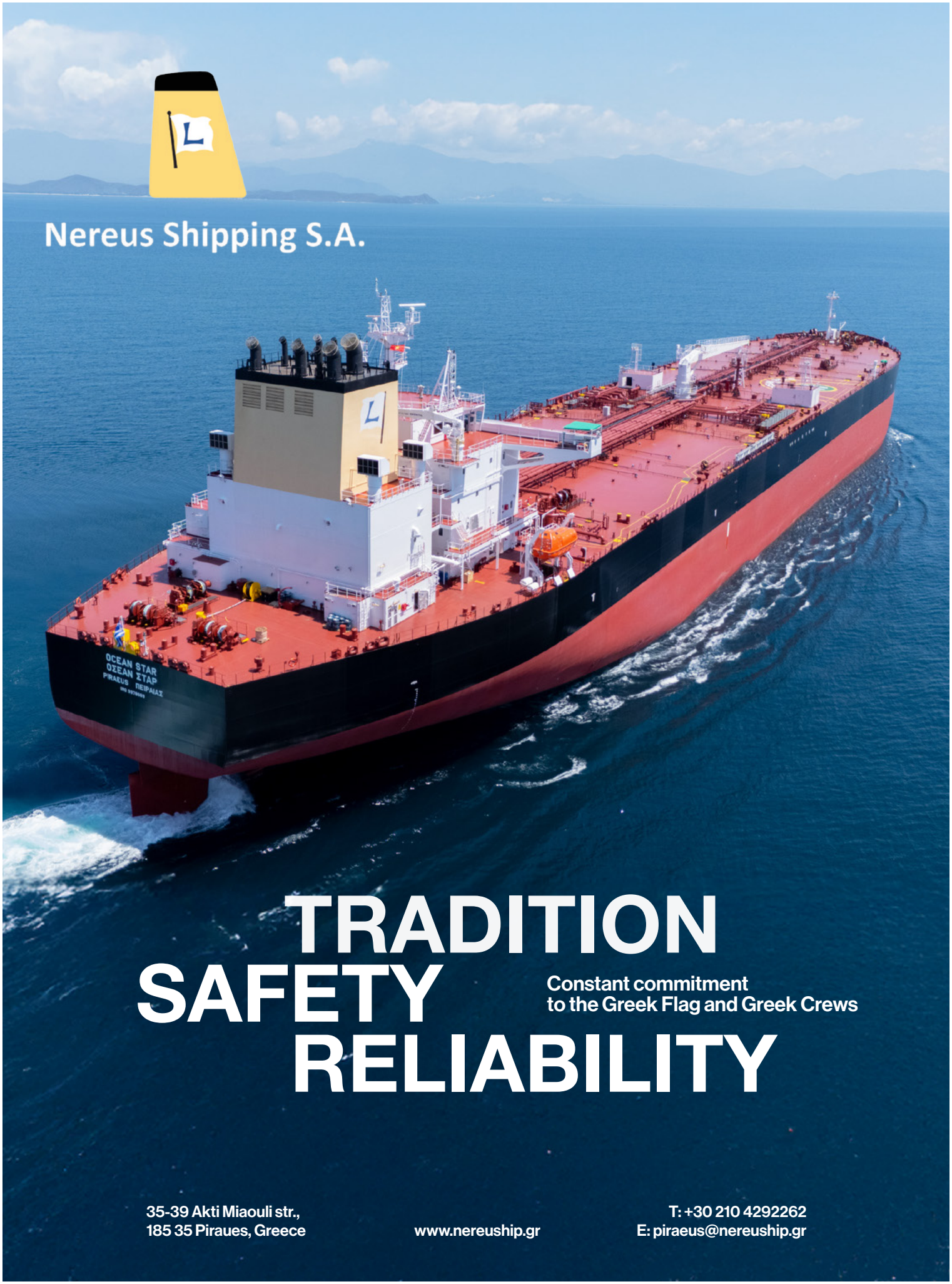
1.559

πρωτοετείς σπουδαστές και σπουδάστριες



Οι παράγοντες που διαδραματίζουν «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικό ρόλο στην επιλογή μου:

Να ακολουθήσω ναυτικές σπουδές	80% προσωπική έρευνα	49% κοινωνικός περίγυρος	34% απόφοιτοι ΑΕΝ
Να σταδιοδρομήσω στη ναυτιλία	81% επαγγελματική αποκατάσταση	73% αγάπη για τη θάλασσα	63% οικονομικοί λόγοι
Ναυτιλιακή εταιρεία	86% επαγγελματική σταθερότητα	77% καλή επικοινωνία με το τμήμα πληρωμάτων	75% ίσες ευκαιρίες ανέλιξης


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

του Μάνου Χαρίτου

Πρωτοετείς σε ΑΕΝ:

Η ναυτική εκπαίδευση σε παγκόσμιο επίπεδο, αλλά και στην Ελλάδα, βρίσκεται αντιμέτωπη με σημαντικές προκλήσεις. Καθώς οι ανάγκες της βιομηχανίας μεταβάλλονται, η εκπαίδευση οφείλει να εξελιχθεί για να τις καλύψει και για να ετοιμάσει τους νέους και τις νέες που θα στελεχώσουν τα πλοία της ναυτιλίας του αύριο.

Στο πλαίσιο αυτό, οι προσπάθειες προσέλκυσης περισσότερων νέων στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού της χώρας πληθαίνουν, με τον κλάδο να δίνει τον δικό του αγώνα για τη ναυτική κληρονομιά της χώρας, ενώ οι έρευνες που κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου αναφορικά με επικείμενο έλλειμμα ναυτικών ολοένα και αυξάνονται.

Ωστόσο, δεν αρκεί να αυξηθεί ο αριθμός των εισακτέων στις ΑΕΝ της χώρας, αλλά θα πρέπει επίσης να διασφαλιστεί ότι η συντριπτική πλειοψηφία των νέων που φοιτούν στις ΑΕΝ σκοπεύουν να ολοκληρώσουν τις σπουδές τους σε αυτές, αδημονώντας για την επαγγελματική τους σταδιοδρομία στη ναυτιλία.

Όπως σε κάθε ετήσια έρευνα, η Isalos.net ζήτησε από τους πρωτοετείς που αμφιταλαντεύονται αναφορικά με το μέλλον των σπουδών τους να εξηγήσουν τους λόγους που συμβαίνει αυτό και να εκφράσουν τους προβληματισμούς τους. Σημειώνεται ότι, στη φετινή έρευνα «Επιλέγω Ναυτιλία: Νέοι και νέες στις ναυτικές σπουδές», συγκεντρώθηκαν 841 απαντήσεις πρωτοετών σπουδαστών και σπουδαστριών. Από τους συμμετέχοντες, το 7% απάντησαν ότι είτε εξετάζουν το ενδεχόμενο εγκατάλειψης των σπουδών τους είτε το έχουν αποφασίσει ήδη.

Συνεπώς, οι περισσότεροι εκ των πρωτοετών σπουδαστών και σπουδαστριών στις ΑΕΝ της χώρας σκοπεύουν να συνεχίσουν τις σπουδές τους και μετά το πέρας του πρώτου ακαδημαϊκού έτους. Την ίδια ώρα, το 6% αμφιταλαντεύονται, ενώ μόλις 1% έχουν αποφασίσει να εγκαταλείψουν τη φοίτηση στις ΑΕΝ.

Σαφώς το μικρό ποσοστό νέων που δεν σκοπεύουν να συνεχίσουν τις σπουδές τους δεν προκαλεί προβληματισμό. Ωστόσο, οι λόγοι πίσω από αυτή την απόφαση δύνανται να αποτελέσουν αφετηρία πρωτοβουλιών για την περαιτέρω ενίσχυση της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα.

Από τους νέους που εξετάζουν το ενδεχόμενο ή έχουν αποφασίσει να εγκαταλείψουν τις σπουδές τους, το 36% φοιτούν σε Σχολές Μηχανικών και το 64% σε Σχολές Πλοιάρχων. Επίσης, το 83% είναι άνδρες και το 17% γυναίκες, με τα αντίστοιχα ποσοστά επί του συνόλου του δείγματος να διαμορφώνονται σε 81% και 19%.

Ένας από τους συχνότερους λόγους που αναφέρουν οι σπουδαστές σχετίζεται με την αβεβαιότητα ως προς το κατά πόσο το ναυτικό επάγγελμα ανταποκρίνεται στα ενδιαφέροντα, στις προσδοκίες και στις προσωπικές τους αντοχές. Ορισμένοι δηλώνουν ότι συνειδητοποιούν πως το επάγγελμα δεν τους εκφράζει ή ότι ενδέχεται να δυσκολευτούν να ανταποκριθούν στις ψυχολογικές απαιτήσεις της ζωής στη θάλασσα.

«Θεωρώ ότι ίσως δεν θα μπορέσω να ανταποκριθώ ψυχολογικά στις απαιτήσεις του επαγγέλματος».

Ωστόσο, για αρκετούς, η οριστική αξιολόγηση αυτής της επιλογής συνδέεται με την εμπειρία της πρώτης πρακτικής άσκησης σε πλοίο, η οποία θεωρείται καθοριστική για να διαπιστώσουν αν το επάγγελμα τους ταιριάζει.

«Μόνο όταν βρεθώ πάνω στο πλοίο θα ξέρω αν είναι αυτό που μου ταιριάζει».

Μια δεύτερη κατηγορία λόγων σχετίζεται με ζητήματα που αφορούν τη λειτουργία του εκπαιδευτικού συστήματος και την καθημερινότητα στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού. Οι συμμετέχοντες αναφέρουν δυσκολίες που συνδέονται με την οργάνωση των σπουδών, τη δυσκολία των μαθημάτων, αλλά και με ζητήματα υποδομών και φοιτητικής μέριμνας, όπως η σίτιση και η στέγαση.

«Το επίπεδο δυσκολίας των μαθημάτων και ο τρόπος διδασκαλίας δημιουργούν πίεση».

«Οι υποδομές σίτισης και στέγασης είναι ανεπαρκείς για τους σπουδαστές».

Η εν λόγω πρόκληση έχει εκφραστεί και σε παλαιότερα έτη, ωστόσο είναι σημαντικό να αναγνωρίσουμε ότι πρόκειται για μια κατάσταση που δεν αντιμετωπίζουν αποκλειστικά οι σπουδαστές και οι σπουδάστριες στις ΑΕΝ, αλλά όλοι οι φοιτητές που εισέρχονται σε απαιτητικές σχολές ή χρειάζεται να μετακομίσουν μακριά από την οικία τους για τις σπουδές τους.

Όπως και πέρυσι, ορισμένοι σπουδαστές εκφράζουν προβληματισμούς σχετικά με το θεσμικό πλαίσιο των σπουδών και τις επαγγελματικές προοπτικές που αυτές προσφέρουν. Το γεγονός αυτό δεν δημιουργεί έκπληξη, δεδομένης μάλιστα της σημασίας που αποδίδουν οι πρωτοετείς στην επαγγελματική τους προοπτική. Πιο συγκεκριμένα, θεωρούν

Credit: Βαλάντης Κορδατσάκης



ότι το πτυχίο που αποκτούν δεν διαθέτει την ίδια αξία και αναγνώριση με τα πτυχία των κρατικών πανεπιστημιακών ιδρυμάτων.

«Το πτυχίο των ΑΕΝ δεν αντιστοιχεί άμεσα σε πανεπιστημιακό επίπεδο σπουδών, όπως συμβαίνει σε άλλα ιδρύματα».

Μία ακόμα κατηγορία αφορά προσωπικούς και οικογενειακούς λόγους, που συνδέονται με τη φύση του ναυτικού επαγγέλματος. Η πολύμηνη απουσία από το σπίτι και η απομάκρυνση από την οικογένεια αναφέρονται ως πιθανοί αποτρεπτικοί παράγοντες για τη συνέχιση των σπουδών και την επιλογή της σταδιοδρομίας των νέων ως ναυτικών.

«Δεν θέλω να μένω πολλούς μήνες μακριά από την οικογένειά μου».

Ο συγκεκριμένος προβληματισμός είναι απολύτως λογικός και έχει οδηγήσει και στη σταδιακή εξέλιξη του επαγγέλματος. Μάλιστα, ολοένα περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες αφουγκράζονται τις ανάγκες των ναυτικών και προσφέρουν συμβόλαια με μικρότερες περιόδους ναυτολόγησης.

Τέλος, ορισμένοι σπουδαστές αναφέρουν ότι σκέφτονται την πιθανότητα αλλαγής σχολής ή ακαδημαϊκής κατεύθυνσης. Στις περιπτώσεις αυτές, η εγκατάλειψη των σπουδών δεν συνδέεται απαραίτητα με αρνητική εμπειρία στη σχολή, αλλά με την επιθυμία να ακολουθήσουν διαφορετικό εκπαιδευτικό ή επαγγελματικό δρόμο.

«Θέλω να αλλάξω σχολή. Νομίζω πως οι ναυτικές σπουδές δεν είναι αυτό που με ενδιαφέρει πραγματικά».

«Γιατί δεν ξέρω αν θα συνεχίσω τις σπουδές μου»

Η επόμενη γενιά στη ναυτική εκπαίδευση

Παράδοση, επιστημονική ακρίβεια και επιχειρησιακή ανωτερότητα

«Εἶναι μικρὸς ὁ τόπος μας, ἀλλὰ ἡ παράδοσή του εἶναι τεράστια καὶ τὸ πράγμα ποὺ τὴ χαρακτηρίζει εἶναι ὅτι μᾶς παραδόθηκε χωρὶς διακοπή…»

– Γ. Σεφέρης, Νόμπελ Λογοτεχνίας 1963



Η παράδοση ως δυναμικό σύστημα μετάδοσης γνώσης

Η φράση του Σεφέρη αποτυπώνει με ακρίβεια τη διαχρονική σχέση της Ελλάδας με τη θάλασσα. Η ναυτική τέχνη δεν συγκροτήθηκε αποσπασματικά· διαμορφώθηκε μέσα από μια αδιάλειπτη αλυσίδα εμπειρίας, μετάδοσης γνώσης και πρακτικής άσκησης.

Από τις πρώτες ναυτικές αποστολές του Αιγαίου έως τη σύγχρονη εμπορική ναυτιλία, η εκπαίδευση υπήρξε άρρηκτα συνδεδεμένη με την πράξη. Κάθε γενιά δεν κληρονομεί απλώς τεχνικές, κληρονομεί κρίση, το θεμέλιο της ασφάλειας. Πολλές από τις σημερινές βέλτιστες πρακτικές έχουν τις ρίζες τους σε εμπειρικές τεχνικές του παρελθόντος.

Η αγκυροβολία με λεντία, ή «ολλανδική αγκυροβολία», αποτελεί παράδειγμα εφαρμοσμένης ναυτικής ευφυΐας, ανεπτυγμένης για την αντιμετώπιση σύνθετων επιχειρησιακών συνθηκών, όπου οι αρχές κατανομής δυνάμεων και πρόβλεψης κινδύνων παραμένουν διαχρονικές. Η μετάβαση από τα ιστία στις μηχανές και από τον εξάντα στα σύγχρονα συστήματα δορυφορικής ναυσιπλοΐας δεν αναιρεί την ουσία της ναυτικής εκπαίδευσης. Αντιθέτως, επιβεβαιώνει ότι κάθε τεχνολογική πρόοδος απαιτεί βαθύτερη κατανόηση, συστηματική κατάρτιση και πειθαρχία.

Σήμερα, σε έναν κόσμο όπου άνω του 80% του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται διά θαλάσσης, σύμφωνα με τον IMO, η ποιότητα της ναυτικής εκπαίδευσης δεν αποτελεί εθνικό ζήτημα, αποτελεί παγκόσμια ευθύνη.

Κανονιστική αυστηρότητα και επιχειρησιακή πραγματικότητα

Οι διεθνείς κανόνες για την εκπαίδευση και τη λειτουργία των ναυτικών δεν περιορίζονται σε τυπικές

διαδικασίες, απαιτούν αποδεδειγμένη επάρκεια και επιχειρησιακή ωριμότητα, λειτουργώντας ως αυστηροί μηχανισμοί διασφάλισης ζωής στη θάλασσα. Αναλύσεις που παρουσιάζονται στο πλαίσιο του IMO καταδεικνύουν ότι ποσοστό άνω του 70% των ναυτικών ατυχημάτων συνδέεται με ανθρώπινα σφάλματα: εσφαλμένη εκτίμηση, ελλιπή επικοινωνία, καθυστερημένη αντίδραση. Το ερώτημα, επομένως, δεν είναι εάν τηρούνται οι κανονισμοί. Το ερώτημα είναι: Εσωτερικεύεται η εκπαίδευση;

Από τη γνώση στην κρίση: Η μεθοδολογία της συνειδητής πράξης

Η σύγχρονη ναυτική εκπαίδευση οφείλει να καλλιεργεί στοχαστική ικανότητα. Σε κάθε επιχειρησιακό σενάριο πρέπει να αναδύονται ουσιώδη ερωτήματα: Ποιο είναι το πραγματικό διακύβευμα; Γιατί εξελίσσεται το περιστατικό με τον συγκεκριμένο τρόπο; Σε ποιο περιβάλλον επιχειρούμε και ποιοι παράγοντες το επηρεάζουν; Πότε η καθυστέρηση μετατρέπεται σε κίνδυνο; Ποιος φέρει την τελική ευθύνη; Πώς διασφαλίζεται η βέλτιστη δυνατή απόφαση υπό πίεση; Η συστηματική διατύπωση τέτοιων ερωτημάτων καλλιεργεί ενσυναίσθηση, κριτική σκέψη και ικανότητα λήψης αποφάσεων. Το «ναυτικό DNA», το σύνολο αξιών, δεξιοτήτων και στάσεων που συγκροτούν την επαγγελματική ταυτότητα του ναυτικού, ενισχύεται μέσω αυτής της αναστοχαστικής διαδικασίας. Η σύγχρονη μεθοδολογία δεν περιορίζεται σε αναστοχαστική σκέψη· η τεχνολογία προσφέρει εργαλεία για να μετατρέψει τη θεωρία σε βιωματική εμπειρία.

Εμβυθιστική εκπαίδευση και προσομοίωση υψηλής πιστότητας

Η αναστοχαστική μάθηση αποκτά νέο βάθος όταν η τεχνολογία επιτρέπει την εμπειρική εφαρμογή των γνώσεων σε ασφαλές αλλά ρεαλιστικό περιβάλλον. Η τεχνολογική πρόοδος δεν υποκαθιστά τον ναυτικό, ενισχύει τη μαθησιακή του ωριμότητα. Η αξιοποίηση της Εικονικής και Επαυξημένης Πραγματικότητας επιτρέπει την αναπαράσταση κρίσιμων συμβάντων, όπως αυτά μιας πυρκαγιάς, εισροής υδάτων, απώλειας πρόωσης, σε ένα περιβάλλον ασφαλές αλλά ρεαλιστικό.

Η επαναληψιμότητα των σεναρίων, η ανάλυση της απόκρισης και η άμεση ανατροφοδότηση δημιουργούν ένα πεδίο μάθησης όπου το σφάλμα μετατρέπεται σε γνώση πριν καταστεί κίνδυνος. Παράλληλα, τα Ψηφιακά Δίδυμα πλοίων επιτρέπουν την προσομοίωση λειτουργικών συνθηκών και την κατανόηση πολύπλοκων αλληλεπιδράσεων συστημάτων.

Η εκπαίδευση παύει να είναι αφηρημένη θεωρία και καθίσταται ελεγχόμενη εμπειρία υψηλής πιστότητας.



Προς ένα ναυτιλιακό μέλλον ασφαλές, βιώσιμο και ανθρωποκεντρικό

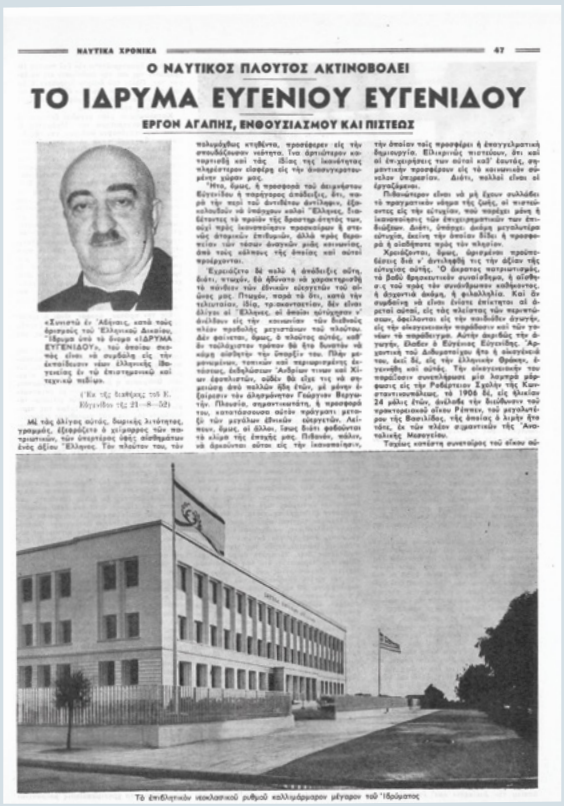
Η επόμενη γενιά ναυτικών δεν καλείται απλώς να χειριστεί σύγχρονα συστήματα. Καλείται να διαχειριστεί πολυπλοκότητα, κανονιστική αυστηρότητα και επιχειρησιακή αβεβαιότητα.

Η ναυτική εκπαίδευση του μέλλοντος είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη διαχρονική παράδοση, αλλά και με την επιστημονική τεκμηρίωση, τη μεθοδολογική σαφήνεια και την εμβυθιστική εμπειρία. Είναι η συνάντηση ιστορίας και καινοτομίας, θεωρίας και πράξης, ευθύνης και τεχνολογίας.

Σε αυτό το πλαίσιο, η VANOS S.A. προσφέρει ολοκληρωμένες εκπαιδευτικές υπηρεσίες για την ασφάλεια των ναυτικών επί πλοίου, βασισμένες σε διεθνή πρότυπα και επιχειρησιακή εμπειρία. Παράλληλα, το Τμήμα Έρευνας και Ανάπτυξης εργάζεται στη μελέτη και στην ανάπτυξη τεχνολογιών όπως τα Ψηφιακά Δίδυμα και η εμβυθιστική εκπαίδευση, με στόχο την ενσωμάτωσή τους για την ενίσχυση της μαθησιακής εμπειρίας και της επιχειρησιακής ετοιμότητας. Στόχος δεν είναι απλώς η συμμόρφωση με τα πρότυπα, είναι η διαμόρφωση επαγγελματιών ικανών να λαμβάνουν ορθές αποφάσεις όταν η θάλασσα δοκιμάζει τα όρια.

Η ιστορία του Ιδρύματος Ευγενίδου μέσα από το Αρχείο των *Ναυτικών Χρονικών*

Επιμέλεια: Παναγιώτης Κόρακας
Ιστορική έρευνα: Τάσος Φίντζος-Βαβλής



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ 47

Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΛΟΥΤΟΣ ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΕΙ

ΤΟ ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΟΥ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

ΕΡΓΟΝ ΑΓΑΠΗΣ, ΕΝΘΟΥΣΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΙΣΤΕΩΣ

Τὸ ἐπιβλητικὸν νεοκλασικὸν ρυθμοῦ καλλιμάρμαρον μέγαρον τοῦ Ἱδρύματος

Ναυτικά Χρονικά, 15η Ιανουαρίου 1966, σελ. 47.

Το 2026 αποτελεί ένα έτος-ορόσημο τόσο για το Ίδρυμα Ευγενίδου όσο και για τα *Ναυτικά Χρονικά*. Για το Ίδρυμα Ευγενίδου συμπληρώνονται 70 χρόνια συνεχούς και αδιάλειπτης προσφοράς δημόσιου οφέλους στην ελληνική κοινωνία. Επτά δεκαετίες δράσης, με σταθερό προσανατολισμό την εκπαίδευση, την επιστήμη, την τεχνολογία και την καλλιέργεια δεξιοτήτων – πάντα με επίκεντρο τον άνθρωπο και τη νέα γενιά. Παράλληλα, τα *Ναυτικά Χρονικά* εορτάζουν την επέτειο των 95 ετών από την πρώτη κυκλοφορία του περιοδικού το 1931, μια εκδοτική πορεία που υπογραμμίζει τη δύναμη της συνέχειας για τον ιστορικότερο τίτλο του ελληνικού ναυτιλιακού Τύπου.

Στο πλαίσιο αυτών των δύο σημαντικών επετείων, η ερευνητική ομάδα των *Ναυτικών Χρονικών*, με τη συνεργασία του Ιδρύματος Ευγενίδου, επιχειρεί να φωτίσει την ιστορία και την προσφορά του Ιδρύματος Ευγενίδου μέσα από τις σελίδες του αρχείου τευχών του περιοδικού. Από τις πρώτες αναφορές στη σύσταση και στην αρχική δράση του Ιδρύματος, της δεκαετίας του 1950, μέχρι τις πρωτοβουλίες που έχουν σημαδέψει εδώ και δεκαετίες τη ναυτική εκπαίδευση και την τεχνική κατάρτιση στη χώρα, το Αρχείο των *Ναυτικών Χρονικών* αποτυπώνει τη στενή και διαχρονική σχέση του Ιδρύματος Ευγενίδου με τη ναυτιλιακή κοινότητα.

Σημαίνοντα ρόλο στην εν λόγω έρευνα διαδραμάτισε το ψηφιοποιημένο αρχείο τευχών των *Ναυτικών Χρονικών*, το οποίο από το 2018 φιλοξενείται σε ειδική πλατφόρμα προσβάσιμη από όλους. Τόσο η ψηφιοποίηση του αρχείου όσο και η δημιουργία της πλατφόρμας που το φιλοξενεί πραγματοποιήθηκαν έπειτα από ευγενική χορηγία του Ιδρύματος Ευγενίδου στη μνήμη της Μαριάνθης Σίμου, αδελφής του εθνικού ευεργέτη Ευγένιου Ευγενίδη και πρώτης διοικήτριας του Ιδρύματος από το 1956 έως και τον θάνατό της, το 1981. Το Ίδρυμα Ευγενίδου, ανταποκρινόμενο στην επιθυμία τόσο των αναγνωστών όσο και της ερευνητικής και ακαδημαϊκής κοινότητας, ανέλαβε την πλήρη ψηφιοποίηση του αρχείου τευχών των *Ναυτικών Χρονικών* από το 1931 έως και σήμερα. Οι συνεχιστές του οράματος του Ευγένιου Ευγενίδη και της Μαριάνθης Σίμου υποστήριξαν και συνεχίζουν να υποστηρίζουν τις πρωτοβουλίες των εκδοτών των *Ναυτικών Χρονικών* για τη συστηματική ενημέρωση της κοινωνίας, ειδικότερα της νέας γενιάς και των Ελλήνων Ναυτικών.

Από την πρώτη έκδοση του περιοδικού, τον Ιανουάριο του 1931, έως και σήμερα έχουν κυκλοφορήσει περισσότερα από 1.800 τεύχη των *Ναυτικών Χρονικών*. Το περιοδικό, έχοντας ιδρυθεί από τον αείμνηστο Δημήτρη Κωττάκη, κατόρθωσε να θέσει τα θεμέλια για μια εκδοτική προσπάθεια που θα διαδραμάτιζε σπουδαίο ρόλο όχι μόνο για τη ναυτιλιακή ενημέρωση αλλά και για τη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας κατά τις επόμενες δεκαετίες. Στις σελίδες του αποτυπώνονται διαχρονικά οι σκέψεις, οι προβληματισμοί και η διορατικότητα κάποιων από τις σπουδαιότερες προσωπικότητες της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, καθιστώντας το Αρχείο των *Ναυτικών Χρονικών* αναπόσπαστο κομμάτι της ζωντανής ιστορίας της ελληνικής ναυτιλίας.

Η σημασία της διατήρησης ενός αρχείου

Σε μια εποχή που η αξία και η χρησιμότητα της αρχειακής κληρονομιάς δεν έχουν πλήρως εκτιμηθεί, η ψηφιοποίηση του αρχείου τευχών των *Ναυτικών Χρονικών* αποτελεί ένα μοναδικό τεκμήριο ναυτιλιακής και οικονομικής ιστορίας ως δευτερογενούς πηγής έρευνας. Η σπουδαιότητα του έργου αποκτά ακόμα μεγαλύτερη σημασία εάν αναλογιστούμε τον μικρό αριθμό ναυτιλιακών τίτλων στη χώρα μας, αλλά και την απουσία ανάλογων έργων ψηφιοποίησης και ανάδειξης αρχειακού υλικού.

Ως ελάχιστο δείγμα ευγνωμοσύνης, η ερευνητική ομάδα των *Ναυτικών Χρονικών* προχώρησε σε μια πολύμηνη έρευνα στο αρχείο τευχών του περιοδικού, αναζητώντας όλες τις αναφορές του εντύπου στη δραστηριότητα του Ιδρύματος: από τον θάνατο του ιδρυτή του και την εκτέλεση της διαθήκης του μέχρι την είσοδο στην ψηφιακή εποχή και τη σύγχρονη δραστηριότητα του Ιδρύματος τις πρώτες δεκαετίες του 21ου αιώνα.



Ο Ευγένιος Ευγενίδης
(Αρχείο Ιδρύματος Ευγενίδου).

Ευγένιος Ευγενίδης (1882-1954)

Ο Ευγένιος Ευγενίδης γεννήθηκε στις 22 Δεκεμβρίου του 1882 στο Διδυμότειχο και ήταν απόφοιτος της Ροβέρτειου Σχολής. Πολυπράγμων, ήδη από τα νιάτα του, ανέπτυξε επιχειρηματική δραστηριότητα στην Κωνσταντινούπολη, εισάγοντας ξυλεία αλλά και ιδρύοντας ναυπηγείο κατασκευής φορτηγίδων. Μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή, το 1922, εγκατέλειψε την Πόλη και εγκαταστάθηκε στην Ελλάδα, όπου ανέλαβε τη γενική πρακτόρευση για την Ελλάδα και την Εγγύς Ανατολή της Swedish Orient Line, αναπτύσσοντας νέες τακτικές γραμμές ανάμεσα στην Ελλάδα και τις σκανδιναβικές χώρες. Προχώρησε επίσης στην εισαγωγή σκανδιναβικής ξυλείας στην Ελλάδα και στην Εγγύς Ανατολή. Η επιτυχής πορεία του Σκανδιναβικού Πρακτορείου ανακόπηκε από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, κατά τη διάρκεια του οποίου ο Ευγένιος Ευγενίδης μετέφερε τις δραστηριότητές του στη Νότια Αφρική, όπου εγκαθίδρυσε τακτική γραμμή Κέιπ Τάουν-Μπουένος Άιρες με φορτηγά πλοία μεταφοράς άνθρακα αλλά και επιβατηγά πλοία. Με το τέλος του πολέμου, προβλέποντας τη σημασία του διατλαντικού εμπορίου για την ανοικοδόμηση της Ευρώπης αλλά και τις ισχυρές μεταναστευτικές ροές από τη Γηραιά Ήπειρο προς την αμερικανική ήπειρο, ίδρυσε τη ναυτιλιακή εταιρεία διαχείρισης επιβατηγών πλοίων Home Lines, δρομολογώντας πλοία αρχικά προς τη Νότια Αμερική και την Αυστραλία και κατόπιν προς τη Βόρεια Αμερική. Ακόμη, ως αντιπρόσωπος της Swedish Orient Line, συνέβαλε καθοριστικά στην απόκτηση από την εταιρεία πλοίων-ψυγείων (reefers) για τη μεταφορά ευπαθών φορτίων. Μετά τη λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, εγκατέστησε το κέντρο των πολυεπίπεδων επιχειρηματικών του δραστηριοτήτων στην Ελβετία.

Ο Ευγένιος Ευγενίδης, παρά το γεγονός ότι υπήρξε μια προσωπικότητα διεθνούς βεληνεκούς, ποτέ δεν ξέχασε την πατρίδα του, βοηθώντας τη διαχρονικά. Όπως έλεγε ο ίδιος: «Η χαρά μου έγκειται εις τον αγώνα, και τον καρπόν της νίκης τον επιφυλάσσω διά την πατρίδα μου». Η φράση αυτή έμελλε να συνοδεύσει τον Ευγένιο Ευγενίδη και μετά το τέλος του βίου του, στις 22 Απριλίου 1954.

Η θλίψη για την απώλεια του μεγάλου επιχειρηματία δεν αφορούσε μόνο έναν στενό οικογενειακό και επιχειρηματικό κύκλο, αλλά καθρεφτίστηκε και σε όλη τη ναυτιλιακή κοινότητα: «Όταν την πρωίαν της 22ας Απριλίου, το βαρύ και αναπάντεχο άγγελμα του θανάτου του Ευγ. Ευγενίδη έφθασεν εις τον Πειραιά, οι ναυτικοί μας πρώτοι βαθύτατα συνησθάνθησαν το ανεπανόρθωτον πλήγμα»[1]. Η διαθήκη του Έλληνα ευεργέτη εμπεριείχε μια σημαντική επιθυμία: τη σύσταση ενός ιδρύματος με σκοπό «νὰ συμβάλη εἰς τὴν ἐκπαίδευσιν νέων ἑλληνικῆς ὑπηκοότητος ἐν τῷ ἐπιστημονικῷ καὶ τεχνικῷ πεδίῳ».

Η σύσταση του Ιδρύματος πραγματοποιήθηκε στις 10 Φεβρουαρίου 1956 με Βασιλικό Διάταγμα. Σύμφωνα με αυτό, «το εγκριτικόν του τρόπου διοικήσεως και διαχειρίσεως του Ιδρύματος Ευγενίδου», όπως αυτό δημοσιεύτηκε στο υπ. αριθ. 72 τεύχος της *Εφημερίδος της Κυβερνήσεως*, προβλέπει τις ακόλουθες ενέργειες προκειμένου να επιτύχει τους στόχους του[2]:

- Να παρέχει υποτροφίες σε τεχνικές σχολές της αλλοδαπής ή της ημεδαπής, προκειμένου να δημιουργηθεί μορφωμένο διδακτικό προσωπικό για να στελεχώσει τις ελληνικές τεχνικές σχολές.
- Να παρέχει οικονομική αρωγή σε υπάρχουσες τεχνικές σχολές.
- Να ιδρύσει νέες τεχνικές σχολές κατώτερης και μέσης εκπαίδευσης.
- Να παρέμβει με κάθε τρόπο που κρίνει το ίδιο ότι θα είναι ωφέλιμος προς αυτή την κατεύθυνση.

Η οικονομική ανεξαρτησία του Ιδρύματος εξασφαλίστηκε καθώς ο εκλιπών κληροδότησε μέρος της κινητής περιουσίας του και «άπαντα τα εν Ελλάδι ακίνητά του», αλλά και μετοχές από τις μη ναυτιλιακές εταιρείες που εδρεύουν στην Ελλάδα[3]. Αξίζει να υπογραμμιστεί ότι τη διαχείριση της περιουσίας του, αλλά και την εκτέλεση των όρων της διαθήκης του, ο Έλληνας ευεργέτης τις είχε αναθέσει στην αδελφή του, Μαριάνθη Σίμου. Έτσι, τον καρπό του βίου του Ευγένιου Ευγενίδη και το εν γένει όραμά του καλλιέργησε και φρόντισε η αδελφή του, η οποία ανέλαβε τη διοίκηση του Ιδρύματος, σύμφωνα με την επιθυμία του ιδρυτή[4].

Μαριάνθη Σίμου, διοικήτρια-διαχειρίστρια: η «ψυχή» του Ιδρύματος (1895-1981)

Η Μαριάνθη Σίμου, γεννημένη το 1895 στην Πρέβεζα της τότε Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, αποφοίτησε από το Ζάππειο Παρθεναγωγείο της Κωνσταντινούπολης. Γνώριζε αγγλικά, γαλλικά και γερμανικά, και λειτουργούσε ως προσωπική σύμβουλος του αδελφού της. Η επιθυμία της για κοινωνική προσφορά υπήρξε διαχρονική και διαρκής. Το καλοκαίρι του 1953 εργάστηκε προ-

1. *Ναυτικά Χρονικά*, 1η Μαΐου 1954, σελ. 1.
2. *Ναυτικά Χρονικά*, 15η Μαρτίου 1956, σελ. 7.
3. *Ναυτικά Χρονικά*, 1η Μαΐου 1956, σελ. 14.
4. *Ναυτικά Χρονικά*, 15η Μαρτίου 1956, σελ. 7.



Η Μαριάνθη Σίμου (Αρχείο Ιδρύματος Ευγενίδου).

σωπικά για την εγκατάσταση λυόμενου νοσοκομείου και μιας σειράς άλλων νοσηλευτικών εγκαταστάσεων στη Ζάκυνθο, συμβάλλοντας στην προσπάθεια του αδελφού της να συντρέξει τους σεισμοπαθείς στα νησιά του Ιονίου.

Μετά τον θάνατο του αδελφού της, το 1954, ολοκλήρωσε τις διαδικασίες για τη σύσταση του Ιδρύματος, ενώ μετά τη σύστασή του ανέλαβε τη διοίκησή του, προσπαθώντας να ενεργεί όπως θα ήθελε εκείνος. Εργάστηκε αδιάκοπα ώστε το Ίδρυμα Ευγενίδου να εξελιχθεί σε πυλώνα προαγωγής της τεχνικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα. Δική της επιμέλεια αποτελεί ο σχεδιασμός και η ανέγερση του κτιρίου που έμελλε να στεγάσει τη δραστηριότητα του Ιδρύματος επί της Λεωφόρου Συγγρού. Η Μαριάνθη Σίμου παρέμεινε στη διοίκηση του Ιδρύματος μέχρι τον θάνατό της (17 Απριλίου 1981) και κατέλιπε και αυτή όλη την περιουσία της για τους σκοπούς του Ιδρύματος.

Παρά το ότι ενεργούσε πάντα αθόρυβα, χωρίς να επιδιώκει την προσωπική προβολή και την κοινωνική αναγνώριση, η ελληνική Πολιτεία και διάφορα επιστημονικά και πνευματικά ιδρύματα αναγνώρισαν το έργο της, απονέμοντάς της σειρά διακρίσεων: το Χρυσούν Μετάλλιο της Ακαδημίας Αθηνών, το Μετάλλιο και το Δίπλωμα του Δήμου Αθηναίων, το Βραβείο των Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδος, τον Ανώτατο Ταξιάρχη του Τάγματος Ευποιίας, τον Ανώτατο Ταξιάρχη του Τάγματος Τιμής, καθώς και το Ναυτικό Μετάλλιο Α΄ τάξης. Στη βράβευσή της για την προσφορά της από το Υπουργείο Ναυτιλίας με το Ναυτικό Μετάλλιο Α΄ τάξης, η ίδια δήλωσε: «Εγώ δεν εκτελώ παρά μόνον το ιερόν καθήκον της πραγματοποιήσεως της επιθυμίας του αδελφού μου, η οποία ήτο η ενίσχυσις των Ελληνοπαίδων εις τας τεχνικάς σπουδάς των»[5].

Νικόλαος Βερνίκος-Ευγενίδης (1920-2000)

Μετά τον θάνατο της Μαριάνθης Σίμου, η διοίκηση και η διαχείριση του Ιδρύματος Ευγενίδου ασκούνται από τριμελή επιτροπή, στην οποία συμμετέχει ex officio ο εκάστοτε πρύτανης του ΕΜΠ.

Πρώτος πρόεδρος της διοικούσας επιτροπής διετέλεσε ο Νικόλαος Βερνίκος-Ευγενίδης, ο οποίος όχι μόνο συνέχισε το έργο της Μαριάνθης Σίμου με τον ίδιο ζήλο, αλλά επέκτεινε τις δραστηριότητές του και σε άλλους τομείς.

Γεννημένος στην Κωνσταντινούπολη στις 14 Απριλίου 1920, ολοκλήρωσε τη βασική του εκπαίδευση στον Πειραιά, με διακρίσεις για τις καλές του επιδόσεις, και σπούδασε στο τμήμα αγγλικής φιλολογίας του University of England. Εργάστηκε στο πλευρό του Ευγένιου Ευγενίδη, αποκτώντας πολύτιμη θεωρητική και πρακτική εμπειρία, ενώ παράλληλα σπούδασε οικονομικά στο Πανεπιστήμιο του Göteborg στη Σουηδία. Γνώριζε αγγλικά, γαλλικά και σουηδικά. Μετά τον θάνατο του Ευγένιου Ευγενίδη, ως διάδοχός του πλέον, διηύθυνε από το Vevey της Ελβετίας ένα πολυεπίπεδο πλέγμα επιχειρήσεων του ομώνυμου ομίλου.

Η επέκταση των υποτροφιών του Ιδρύματος και σε αποφοίτους του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου για μεταπτυχιακές σπουδές, καθώς επίσης και η χορήγηση υποτροφιών σε αποφοίτους του Λιμενικού Σώματος για μεταπτυχιακές σπουδές στο εξωτερικό, αποτελούν δική του έμπνευση, που έδωσε νέα πνοή στο πρόγραμμα υποτροφιών του Ιδρύματος. Επιπλέον, ήταν εκείνος που οραματίστηκε την ανακαίνιση του Πλανηταρίου, της Διαδραστικής Έκθεσης Επιστήμης και Τεχνολογίας, αλλά και συνολικότερα την επέκταση των εγκαταστάσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου.

Επί των ημερών του, το Ίδρυμα δώρισε στο Υπουργείο Παιδείας πέντε πλήρως εξοπλισμένα ειδικά αυτοκίνητα για τη μεταφορά μαθητών με αναπηρία, χορήγησε τον εξοπλισμό εργαστηρίων φυσικής 55 λυκείων, προσέφερε επιχορηγήσεις για έρευνα σε καθηγητές των Πανεπιστημίων Ιωαννίνων και Πατρών και διοργάνωσε σεμινάρια επιμόρφωσης καθηγητών. Μία από τις σημαντικότερες δωρεές που πραγματοποιήθηκε επί προεδρίας του ήταν η διάθεση του ποσού των 900.000.000 δραχμών για κάλυψη αναγκών σε σχολικά κτίρια που υπέστησαν ζημιές από τους σεισμούς του 1999 στην Αττική.



Ο Νικόλαος Βερνίκος-Ευγενίδης (Αρχείο Ιδρύματος Ευγενίδου).

5. *Ναυτικά Χρονικά*, 1η Ιανουαρίου 1960, σελ. 149.



Ο Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης.

Ο Νικόλαος Βερνίκος-Ευγενίδης έφυγε από τη ζωή στις 7 Νοεμβρίου 2000, έχοντας θέσει τις βάσεις για τη μετεξέλιξη του Ιδρύματος σε σύγχρονο κέντρο επιστήμης, εναρμονισμένο με τις επιταγές της εποχής του. Παρότι δεν έζησε μέχρι να δει με τα ίδια του τα μάτια το όραμά του να υλοποιείται, δικαίως μπορεί να χαρακτηριστεί ως δεύτερος «κτήτωρ» του Ιδρύματος. Συνδύαζε την επιχειρηματική του ευφυΐα, δημιουργικότητα και τόλμη με βαθιά καλλιέργεια, ευγένεια και σεμνότητα. «Αθορύβως θεραπεύει», όπως τονίζεται και στο αιτιολογικό της βράβευσής του από την Ακαδημία Αθηνών το 1993 για την, επί ολόκληρες δεκαετίες, αθόρυβη προσφορά του στην επιστημονική, τεχνική και επαγγελματική παιδεία στην Ελλάδα.

Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης (1958-)

Γεννήθηκε στην Αθήνα το 1958. Το 1980 αποφοίτησε από το Οικονομικό Τμήμα της Νομικής Σχολής του ΕΚΠΑ και στη συνέχεια πραγματοποίησε μεταπτυχιακές σπουδές στην Οικονομία των Μεταφορών (MSc Transport Economics) στο PCL του Λονδίνου.

Από το 1976 είναι στέλεχος των επιχειρήσεων Ευγενίδη και από το 1995 πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος. Από το 1996 συμμετείχε ως μέλος στη Διοικούσα Επιτροπή του Ιδρύματος, ενώ από το 2000 έως σήμερα κατέχει τη θέση του προέδρου της Διοικούσας Επιτροπής του Ιδρύματος Ευγενίδου.

Εξελέγη για πρώτη φορά μέλος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών το 1996 και από το 2003 έως το 2012 κατείχε τη θέση του ταμία της Ένωσης. Επιπλέον έχει διατελέσει εκπρόσωπος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών στον διεθνή οργανισμό UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), όπως επίσης μέλος του Εφορευτικού Συμβουλίου της Εθνικής Βιβλιοθήκης της Ελλάδος από τον Μάρτιο έως και τον Δεκέμβριο του 2013. Ακόμη, είναι μέλος του Chartered Institute of Transport and Logistics M.C.I.T. και του Institute of Chartered Shipbrokers. Τέλος, από τον Μάιο του 2018, ο Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης έχει αναλάβει καθήκοντα ως Ναυτιλιακός Πρεσβευτής Καλής Θελήσεως του ΙΜΟ (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) στην Ελλάδα.

Το 2015 του απονεμήθηκε βραβείο από την Ακαδημία Αθηνών για την πρότυπη λειτουργία του Ευγενιδείου Πλανηταρίου. Το 2016, το Ίδρυμα Ευγενίδου απέσπασε για την προσφορά του στη ναυτική εκπαίδευση τη διάκριση «Achievement in education and training» στα Greek Shipping Awards 2016, που διοργανώθηκαν από το Lloyd's List.

Για το πολυσχιδές και πολυεπίπεδο έργο που προσφέρει σταθερά εδώ και δεκαετίες το Ίδρυμα Ευγενίδου στον τομέα της τεχνικής και ειδικότερα της ναυτικής εκπαίδευσης, ο Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης αναγορεύτηκε τον Ιούνιο του 2018 Επίτιμος Διδάκτορας του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών της Σχολής Ναυτιλίας και Βιομηχανίας του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Το 2020 του απονεμήθηκε το Βραβείο Ευκράντη Συνολικής Προσφοράς στη Ναυτιλία. Τα μέλη της κριτικής επιτροπής των Βραβείων Ευκράντη αναγνώρισαν στον Δρα Λεωνίδα Δημητριάδη-Ευγενίδη την άριστη διαχείριση του Ιδρύματος Ευγενίδου, με τη διοργάνωση πληθώρας επιμορφωτικών και εκπαιδευτικών δράσεων, την προκήρυξη υποτροφιών για διακεκριμένους σπουδαστές, καθώς και τη στήριξη με κάθε τρόπο της ναυτικής και τεχνικής εκπαίδευσης στη χώρα μας. Ιδιαίτερη μνεία έγινε και για τη σύγχρονη στρατηγική του Ιδρύματος, η οποία αντανακλά τις πραγματικές ανάγκες της κοινωνίας σε θέματα εκπαίδευσης και επιμόρφωσης. Τον Δεκέμβριο του 2025, το Ίδρυμα Ευγενίδου βραβεύτηκε από την Επιτροπή Ολυμπίων και Κληροδοτημάτων στο Ζάππειο Μέγαρο για τη διαχρονική προσφορά του και την κοινωφελή αποστολή του.

Όπως έχει δηλώσει και ο ίδιος: «Στηρίζουμε και στηριζόμαστε στη νέα γενιά της πατρίδας μας». Η φράση αυτή αποκαλύπτει και τη σχέση που έχει αναπτύξει τόσο ο ίδιος όσο και το Ίδρυμα Ευγενίδου με τους νέους ανθρώπους της Ελλάδας: μια σχέση με βαθιές ρίζες στο παρελθόν, σταθερό παρόν και ελπιδοφόρο μέλλον.

CYANBLUE
SHIPPING

Ship Management Services



www.cyanblueshipping.com
85 Vouliagmenis Ave
Glyfada 16674 Greece
T: +30 210 9698240

Η μελέτη του αρχείου τευχών των *Ναυτικών Χρονικών* αναδεικνύει την εστίαση του Ιδρύματος, από τη σύστασή του, στον διαρκή εκσυγχρονισμό της τεχνικής και ναυτικής εκπαίδευσης, επιμόρφωσης και κατάρτισης, με επιμονή, συνέπεια και συστηματικότητα.

70 χρόνια προσφοράς: Το Ίδρυμα Ευγενίδου στη σφαίρα της διαχρονικότητας

Η σύντομη αναφορά στον βίο, στα πεπραγμένα αλλά και στις διακρίσεις των επικεφαλής του Ιδρύματος Ευγενίδου αποτελεί μια αναμφισβήτητη μαρτυρία του έργου που έχει επιτελεστεί από το Ίδρυμα Ευγενίδου στις επτά δεκαετίες της ιστορίας του.

Ποιοι είναι όμως οι κύριοι άξονες προσφοράς στους οποίους έχει επικεντρωθεί διαχρονικά το Ίδρυμα Ευγενίδου; Η μελέτη του αρχείου τευχών των *Ναυτικών Χρονικών* αναδεικνύει την εστίαση του Ιδρύματος, από τη σύστασή του, στον διαρκή εκσυγχρονισμό της τεχνικής και ναυτικής εκπαίδευσης, επιμόρφωσης και κατάρτισης, με επιμονή, συνέπεια και συστηματικότητα.

Σε βάθος χρόνου, καταγράφονται πολυάριθμες δραστηριότητες, οι οποίες αφορούσαν την έκδοση βιβλίων, την εκπαίδευση –θεωρητική και πρακτική– των σπουδαστών, την παροχή υποτροφιών για τη διεύρυνση των πνευματικών και τεχνικών οριζόντων τόσο των εκπαιδευομένων όσο και των διδασκόντων, αλλά και κοινωφελείς πράξεις προς όφελος της ευρύτερης κοινωνίας. Σε μια πορεία 70 ετών, γεμάτη με πολυεπίπεδες πρωτοβουλίες, δεν θα μπορούσε να λείπει και το φυσικό σημείο αναφοράς του Ιδρύματος Ευγενίδου, το επιβλητικό μέγαρο επί της Λεωφόρου Συγγρού, το οποίο από την περάτωση της κατασκευής του έχει στεγάσει το Πλανητάριο και έχει φιλοξενήσει αναρίθμητα συνέδρια, εκθέσεις και εκπαιδευτικές δράσεις, αποτελώντας την «καρδιά» της δραστηριότητας του Ιδρύματος και των ανθρώπων του.

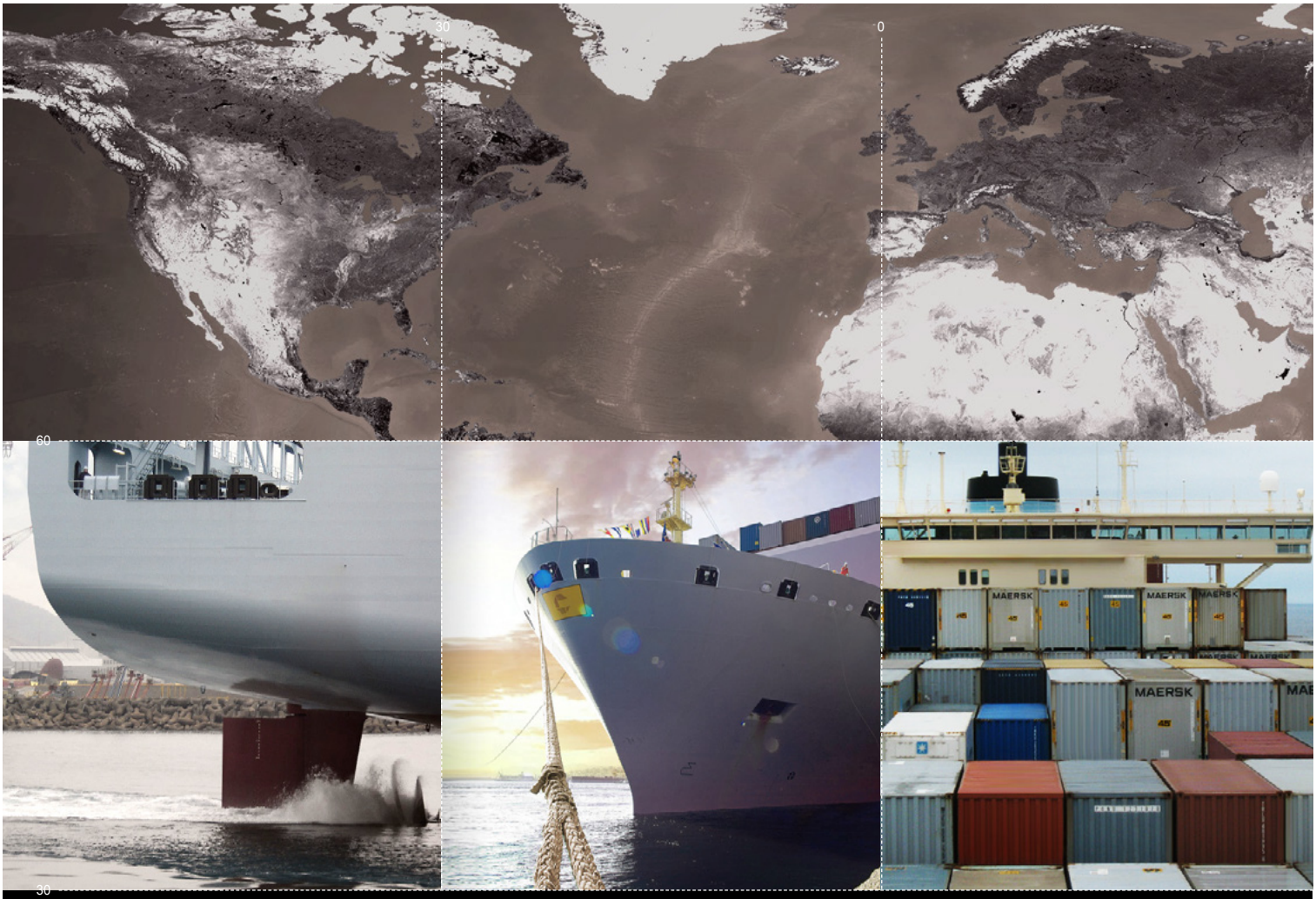
Σε αυτό το μήκος κύματος, μία από τις πρώτες καταγεγραμμένες δραστηριότητες του Ιδρύματος ήταν η συγγραφή και η έκδοση κατάλληλων διδακτικών εγχειριδίων για τους μαθητές των Τεχνικών Σχολών, που υπάγονταν τότε στο Υπουργείο Βιομηχανίας. Πιο συγκεκριμένα, το Ίδρυμα είχε σκοπό να συμβάλει στην εκπαίδευση των νέων Ελλήνων στο επιστημονικό και τεχνικό πεδίο, υλοποιώντας τον σκοπό του και μέσω της συγγραφής, της έκδοσης και της διανομής βιβλίων, καθώς και μέσα από πρόγραμμα υποτροφιών, κατά το οποίο αριστούχοι σπουδαστές τεχνικών σχολών θα ταξίδευαν στο εξωτερικό για να αποκτήσουν εμπειρία και γνώση στο αντικείμενό τους.

Η προτεραιότητα που απέδιδε το Ίδρυμα στην τεχνική εκπαίδευση ήταν ιδιαίτερα σημαντική. Επιπρόσθετα, αποκτούσε ιδιαίτερα βαρύνουσα σημασία, εντός του πλαισίου της μεταπολεμικής Ελλάδας και της κοινωνικής και οικονομικής ανασυγκρότησής της. Όπως εύγλωττα παρατηρεί ο αρθρογράφος των *Ναυτικών Χρονικών* στο τεύχος της 1ης Μαΐου 1954 με τίτλο «Ευγένιος Ευγενίδης, ο άνθρωπος, ο πολίτης, ο επιχειρηματίας», ο Έλληνας ευεργέτης «έφυγεν, ενώ η Ελληνική Ναυτιλία και η οικονομική του τόπου μας ανασυγκρότησις ετέλουν εις την πλέον κρίσιμόν των καμπήν και είχον τόσην ανάγκην των πολυτίμων υπηρεσιών του»[6].

Η Ελλάδα βγήκε βαθιά τραυματισμένη από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, την τριπλή κατοχή αλλά και τον εμφύλιο. Σε αυτό το πλαίσιο, η αμερικανική οικονομική βοήθεια στην Ευρώπη και στην Ελλάδα ήταν καθοριστική για τη στήριξη των κρατών κατά την πρώιμη μεταπολεμική περίοδο. Απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία της ανασυγκρότησης ήταν η δημιουργία ενός σταθερού οικονομικού, κοινωνικού και πολιτικού πλαισίου, αλλά και η κατάρτιση του εργατικού δυναμικού με τις απαραίτητες δεξιότητες και γνώσεις, ώστε να ενταχθούν αποτελεσματικά στην παραγωγική διαδικασία. Σε μια φάση ανοικοδόμησης των πόλεων και κατασκευής κρίσιμων υποδομών, οι τεχνικές γνώσεις συνιστούσαν σημαντική δεξιότητα για τους εργαζομένους και σημαντικό παράγοντα για την εν γένει άνοδο του βιοτικού επιπέδου στη χώρα. Επίσης, οι καταρτισμένοι τεχνίτες αποτελούσαν αναγκαιότητα για κάθε κράτος που ήλπιζε να επουλωθούν οι πληγές του πολέμου και να πραγματοποιηθούν νέα, μεγάλης πνοής έργα, σε μια περίοδο που χαρακτηρίστηκε από τις προσπάθειες ανασυγκρότησης της βιομηχανίας και της αγροτικής παραγωγής της χώρας.

Η κατασκευή σημαντικότατων έργων υποδομής, που θα κάλυπταν τις νέες οικονομικές, εμπορικές και κοινωνικές ανάγκες του τόπου, σήμανε την ολοένα και αυξανόμενη ανάγκη για εξειδικευμένους και καταρτισμένους τεχνίτες, οι

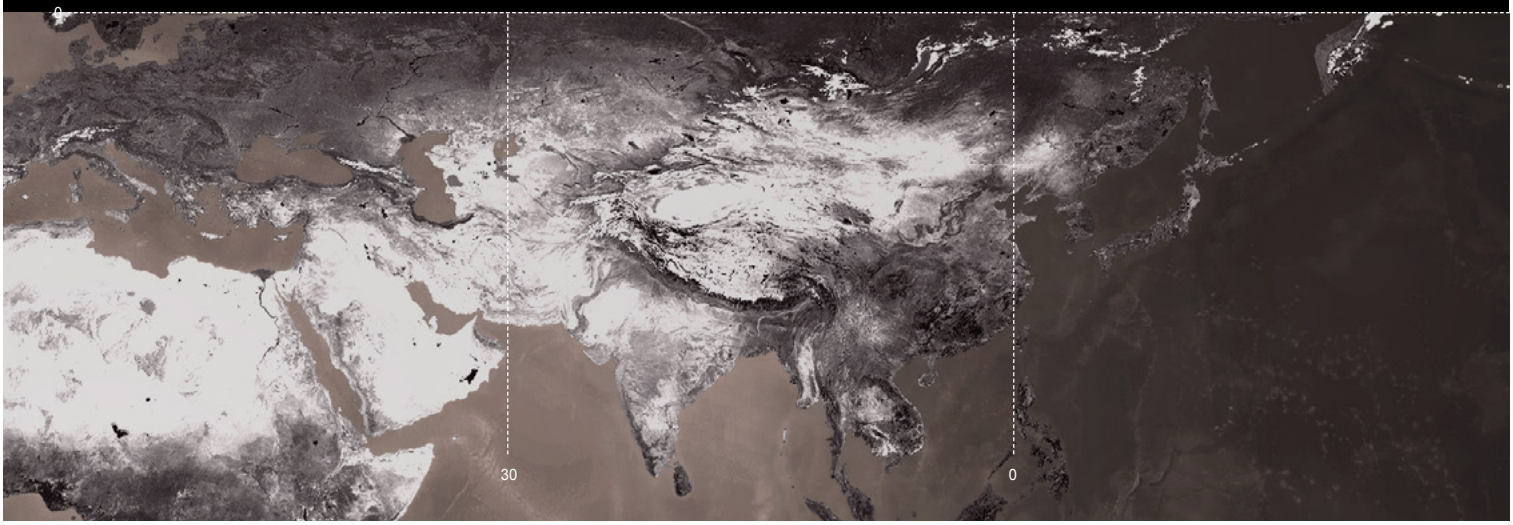
6. *Ναυτικά Χρονικά*, 1η Μαΐου 1954, σελ. 1.



COSTAMARE INC.

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

CMRE
LISTED
NYSE





Η Μαριάνθη Σίμου με τον τότε Υπουργό Βιομηχανίας, Παναγή Παπαληγούρα, κατά την παρουσίαση της πρώτης έκδοσης του Ιδρύματος Ευγενίδου, τον Νοέμβριο του 1957 (Αρχείο Ιδρύματος Ευγενίδου).



Ο βασιλιάς Παύλος μελετά τις εκδόσεις του Ιδρύματος Ευγενίδου στη ΔΕΘ του 1959 (Αρχείο Ιδρύματος Ευγενίδου).

οποίοι θα αποτελούσαν τη ραχοκοκαλιά για την ανασύσταση της οικονομίας, ειδικά στην ελληνική περιφέρεια, που πληττόταν από ανεργία, μαζική μετανάστευση σε χώρες του εξωτερικού αλλά και αστυφιλία.

Εκδόσεις

Οι προκλήσεις που έπρεπε να αντιμετωπιστούν ήταν σοβαρές. Όπως διασαφηνίζουν τα *Ναυτικά Χρονικά*, οι ελλείψεις κατάλληλων και προσιτών βιβλίων και εγχειριδίων, η απουσία καταρτισμένων διδασκόντων και εργαστηρίων για πρακτική άσκηση, με αποτέλεσμα την απουσία ουσιαστικής πρακτικής εκπαίδευσης, ήταν δείγματα των δυσκολιών που έπρεπε να ξεπεραστούν σε εθνικό επίπεδο. Για να αντιμετωπιστούν τα παραπάνω καίρια ζητήματα, το Ίδρυμα ανέλαβε τη συγγραφή και τη διανομή των βιβλίων σε ιδιαίτερα χαμηλή τιμή, μικρότερη του κόστους, προκειμένου να είναι οικονομικά προσβάσιμα στους σπουδαστές. Αξίζει να σημειωθεί ότι η τεχνική εκπαίδευση αφορούσε κυρίως τους μαθητές των νυχτερινών σχολείων, δηλαδή νέους οι οποίοι προέρχονταν από τα ασθενέστερα οικονομικά στρώματα. Περιγράφοντας τα απαραίτητα χαρακτηριστικά που έπρεπε να έχουν τα βιβλία της τεχνικής εκπαίδευσης, ο αρθρογράφος των *Ναυτικών Χρονικών,* στο τεύχος της 15ης Σεπτεμβρίου 1956, παρατηρούσε ότι τα εγχειρίδια έπρεπε να είναι «βοηθήματα διά τον μαθητήν άρτια τεχνικώς, εύληπτα εις το ύφος, νοητά απολύτως εν τη ομοιομορφία της γλώσσης και, το σημαντικότερον, πωλούμενα εις λίαν χαμηλήν τιμήν, κάτω του κόστους»[7]. Υπό αυτή την έννοια, η συγγραφή, η έκδοση και η διανομή εγχειριδίων για την τεχνική εκπαίδευση αποτελούσαν ουσιαστική κοινωνική και εθνική συνεισφορά.

Με γνώμονα την υλοποίηση του εν λόγω έργου, το 1956 συστάθηκε η Επιτροπή Εκδόσεων του Ιδρύματος, με πρόεδρο τον καθηγητή του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου Αλέξανδρο Παππά. Τα βιβλία αφορούσαν την τεχνική εκπαίδευση των ηλεκτροτεχνιτών, των ραδιοτεχνιτών και των μηχανοτεχνιτών. Το πρώτο βιβλίο που τυπώθηκε ήταν τα *Μαθηματικά για τον Τεχνίτη*, το 1957. Η συγγραφή ανατέθηκε στον Νικόλαο Κριτικό, καθηγητή μαθηματικών του ΕΜΠ, ο οποίος, αντί της συγγραφής νέου βιβλίου, επέλεξε να προσαρμόσει στα ελληνικά ένα δίτομο γαλλικό βιβλίο του συγγραφέα R. Cluzel, το οποίο χρησιμοποιούσαν οι μαθητές της Γαλλίας στις αντίστοιχες σχολές και ανταποκρινόταν στο αναλυτικό ελληνικό πρόγραμμα.

Τον Νοέμβριο του 1957, σε επίσημη τελετή στο Ελληνικό Κέντρο Παραγωγικότητας[8], το πρώτο αυτό βιβλίο του Ιδρύματος παραδόθηκε από τη Μαριάνθη Σίμου στον τότε υπουργό Βιομηχανίας, Παναγή Παπαληγούρα, ο οποίος τόνισε τη σπουδαιότητα του εκδοτικού έργου του Ιδρύματος, προτρέποντας συγχρόνως το κράτος να διευρύνει και να ενισχύσει τη συνεργασία μαζί του. Αξίζει να σημειωθεί ότι αυτό το βιβλίο αποτέλεσε σταθμό στην τεχνική εκπαίδευση και διδασκόταν έως το 1980, όταν και καταργήθηκαν οι Κατώτερες Τεχνικές Σχολές. Ύστερα από συμφωνία με το υπουργείο, τα εγχειρίδια επεκτάθηκαν και στους μηχανικούς του Εμπορικού Ναυτικού. Ταυτόχρονα, επειδή το κόστος της εκτύπωσης για τόσο μεγάλο όγκο βιβλίων ήταν σημαντικό, το Ίδρυμα ανέλαβε τα έξοδα εκτύπωσης. Το έργο συνεχίστηκε με αμείωτο ρυθμό. Ήδη το 1959 είχαν κυκλοφορήσει δέκα τίτλοι βιβλίων, ενώ μέχρι τον Αύγουστο του ίδιου έτους αναμενόταν να ολοκληρωθεί η σειρά των βιβλίων της «Βιβλιοθήκης του Τεχνίτου[9]».[10]

Πιστό στην ιδρυτική του στόχευση, το Ίδρυμα Ευγενίδου διεύρυνε περαιτέρω την εκδοτική του δραστηριότητα κατά τα επόμενα χρόνια. Ήδη από το 1959, οπότε και ολοκληρώθηκε ένας πρώτος εκδοτικός κύκλος, οι εκδόσεις επεκτάθηκαν με τη δημιουργία δύο νέων σειρών. Η «Βιβλιοθήκη του Εργοδηγού» και η «Βιβλιοθήκη του Μηχανικού Εμπορικού Ναυτικού» εντάχθηκαν στο εκδοτικό πλάνο του Ιδρύματος Ευγενίδου, ενώ και νέα βιβλία επρόκειτο να ενταχθούν στη

7. *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Σεπτεμβρίου 1956, σελ. 8.

8. Το Ελληνικό Κέντρο Παραγωγικότητας ήταν κέντρο οικονομικών ερευνών που ιδρύθηκε το 1953, με στόχο τη δημιουργία ερευνών πάνω στην ελληνική οικονομία και ανάπτυξη.

9. Τα βιβλία που συμπεριλαμβάνονταν στη «Βιβλιοθήκη του Τεχνίτου» ήταν: *Μαθηματικά* (Α΄ και Β΄ τόμος), *Μηχανουργική Τεχνολογία* (Α΄ τόμος), *Κινητήριοι Μηχαναί* (Α΄ και Β΄ τόμος), *Τεχνικόν Σχέδιον* μαζί με το *Τετράδιο Ασκήσεως Τεχνικών Σχεδίων*, *Ηλεκτροτεχνία* (Α΄ και Β΄ τόμος) και *Χημεία*.

10. *Ναυτικά Χρονικά*, 1η Ιανουαρίου 1959, σελ. 50.



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



Στιγμιότυπο από την καθέλκυση του «Oceanic» της Home Lines του Οίκου Ευγενίδου το 1963 στην Ιταλία (φωτ. Giornalfoto, Αρχείο *Ναυτικών Χρονικών*).

«Βιβλιοθήκη του Τεχνίτου». Αξίζει να τονιστεί ότι τα βιβλία αυτά διατίθεντο στους μαθητές σε τιμή σημαντικά χαμηλότερη του κόστους τους. Το κόστος άγγιζε τα 50.000 δολάρια, εκ των οποίων 1 εκατ. δραχμές καλύφθηκαν από την προσωπική περιουσία της Μαριάνθης Σίμου[11]. Η συνολική προσπάθεια περιγράφεται εύγλωττα από τον αρθρογράφο των *Ναυτικών Χρονικών* του φύλλου 566, της 1ης Ιανουαρίου 1959, με τη λιτή αλλά μεστή περιγραφή «επιβλητικόν έργον»[12].

Η ναυτιλία στην υπηρεσία της γνώσης

Η επέκταση της εκδοτικής δραστηριότητας δεν θα μπορούσε να συνεχιστεί απρόσκοπτα μόνο με τις στοχευμένες χορηγίες του Ιδρύματος Ευγενίδου. Από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του Ιδρύματος, τα υπερωκεάνια της Home Lines ενίσχυαν με την κερδοφορία τους τη δραστηριότητα του Ιδρύματος[13]. Στο πλαίσιο αυτό, το 1964, με γνώμονα την αειφορία και τη βιωσιμότητα της υποστήριξης της τεχνικής εκπαίδευσης, αποφασίστηκε η καθέλκυση ενός «διευρωπαϊκού» υπερωκεάνιου, που τελούσε υπό τη διαχείριση της Home Lines και τα κέρδη του οποίου θα δίνονταν για να καλυφθούν οι ανάγκες της ελληνικής τεχνικής εκπαίδευσης. Το «Oceanic» κατασκευάστηκε στην Ιταλία και σύντομα χαρακτηρίστηκε ως το «Υπερωκεάνιον της Αύριον» από τον ναυτιλιακό Τύπο της εποχής, για να καταστεί σαφές ότι ήταν ένα σύγχρονο υπερωκεάνιο. Κατά την περίοδο καθέλκυσής του, το 1963, τα *Ναυτικά Χρονικά* κάνουν λόγο για ένα «δημιούργημα της ελληνικής επιχειρηματικής ανατάσεως, που κατασκευάζεται από ιταλικάς χείρας, διά να εξυπηρετήση την τακτικήν επικοινωνίαν των γαλλικών και βρετανικών λιμένων με τον Νέον Κόσμον». Στόχος ήταν το υπερωκεάνιο να τεθεί σε υπηρεσία μετά την παράδοσή του, τον Απρίλιο του 1964[14]. Ως εκ τούτου, η συνεισφορά του Ιδρύματος Ευγενίδου θα πρέπει να κατανοηθεί όχι μόνο ως επουλωτική κίνηση, αλλά ως μια προσφορά μακράς πνοής, η οποία μεριμνούσε για τη βιωσιμότητα του ίδιου του αντικειμένου το οποίο θεράπευε. Εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι ο ναυτιλιακός Τύπος της εποχής χαρακτηρίζει την κατασκευή του «Oceanic» ως ένα «ευρωπαϊκό δημιούργημα». Όπως παρατηρεί ο αρθρογράφος των *Ναυτικών Χρονικών* στο τεύχος της 1ης Φεβρουαρίου 1963, το «Oceanic» φιλοδοξούσε να εκφράζει το πνεύμα και τις οικονομικές επιδιώξεις της Ευρώπης, προσδίδοντας μια ευρωπαϊκή διάσταση στην πρωτοβουλία των επικεφαλής του Ιδρύματος. Με άλλα λόγια, συμβόλιζε τη δυναμική της ευρωπαϊκής συνεργασίας αλλά και του ρόλου που η Ελλάδα μπορούσε να διαδραματίσει σε αυτήν, σε μια εποχή κατά την οποία η συζήτηση για τα οφέλη της Ελλάδας από τη σύνδεσή της με την Ευρώπη είχε ανοίξει.

Οι εκδόσεις γύρω από την τεχνική εκπαίδευση συνεχίστηκαν και εμπλουτίστηκαν τα επόμενα χρόνια. Σημαντικό σταθμό της εκδοτικής πορείας αποτε-

11. *Ναυτικά Χρονικά*, 15η Μαρτίου 1959, σελ. 7.
12. *Ναυτικά Χρονικά*, 1η Ιανουαρίου 1959, σελ. 50.
13. *Ναυτικά Χρονικά*, 1η Ιουνίου 1964, σελ. 14.
14. *Ναυτικά Χρονικά*, 1η Φεβρουαρίου 1963, σελ. 13.



«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» 13

Η ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΤΟΥ "ΟΣΕΑΝΙΚ,,

ΕΝΑ "ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΝ,, ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ ΤΟ ΟΠΟΙΟΝ ΘΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΔΙΑ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΤΟΥ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΤΕΧΝΙΚΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

Η καθέλκυσις τού «Ὀσεάνικ» ἀπό τήν ἐσχάραν τῶν ναυπηγείων τῆς Τεργέστης, ἀπετέλεσεν ἐθνικόν, ναυτιλιακόν καί κοινωνικόν εἰδικῆ γεγονός ἰδιαιτέρας σημασίας διά τήν πατρίδα μας. Ἰδού διά ποίους λόγους: Τούς ἀναφέρομεν εὐθύς ἀρχῆς, διά νά ἐξοικειωθῇ ὁ ἀναγνώστης μέ τήν ἔννοιαν καί τόν χαρακτῆρα ἑνός μεγάλου καί πολυμόρφου ἐπιτεύγματος, τό ὁποῖον, αἱ σελίδες αὐτοί φρονοῦν ὅτι ἔχουν τήν ὑποχρέωσιν εἰς τάς πραγματικάς του διαστάσεις καί προβολήν.

Τό καθελκυσθέν ὑπερωκεάνιον, ἅτε μετά ἔτος (τόν Ἀπρίλιον τοῦ 1964) θά ἀναλάβῃ ὑπηρεσίαν, θά διαθέτῃ, ὡς καί τά ἄλλα ὑπερωκεάνια, τῆς «Κάρ Λάϊνς», ἀπόκτα τά κέρδη του διά τήν ἐνίσχυσιν καί τήν ἀνάπτυξιν τῆς τεχνικῆς παιδείας εἰς τήν Ἑλλάδα. Θά ἐξοικειώσῃ τάς ἀναγκαίας οἰκονομικάς προϋποθέσεις εἰς τό "Ἵδρυμα Εὐγενίδου, τό ὁποῖον συσταθέν διά τῆς διαθήκης τοῦ ἀειμνήστου Εὐγενίου Εὐγενίδου καί διοικούμενον ὑπό τῆς ἐριτίμου ἀδελφῆς του κ. Μαρ. Σίμου, ἐπιτελεῖ, κατ' ἐπίσημον ἀναγνώρισιν, μέγα ἐθνικόν καί κοινωνικόν ἔργον.

Τό ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας αὐτό σκάφος, ὡς ἔρχεσαι καί κατασκευή, ἀλλά καί ἀπό ἀπόψεως ἐκμεταλλεύσεως, θά διακρίνηται τόν τίτλον τοῦ πρώτου «θεσμοπαγοῦς» ἑλληνικοῦ ὑπερωκεανίου. Κορυφή τῶν νέων τάσεων περί εὐρωπαϊκῆς ἑνότητος τό «Ὀσεάνικ», φιλοδοξεῖ νά ἐκφράζῃ τό πνεῦμα καί τάς ἐπιδιώξεις τῆς οἰκουμενικῆς καινῆς τάξεως τῆς ἐποχῆς μας, τῆς ὁποίας τήν πολιτιστικήν σφραγῖδα θά φέρῃ ἀπό τοῦ ἑνός μέχρι τοῦ ἄλλου ἄκρου του. Δημιούργημα τῆς ἑλληνικῆς ἐπιχειρηματικῆς ἀνάτάσεως κατασκευάζεται ἀπό ἰταλικός χεῖρας, διά νά ἐξυπηρετήσῃ τήν τακτικήν ἐπικοινωνίαν τῶν γαλλικῶν καί ἀμερικανικῶν λιμένων μέ τόν Νέον Κόσμον.

Ἐσωτερικώς, ἡ εὐρωπαϊκή αὐτή συνεργασία ἐκφράζεται διά μιᾶς ἰσορρόπου συνθέσεως εἰς τήν διακόσμησιν τοῦ σκάφους καί βασίζεται εἰς στοιχεῖα ἀπό τήν ἑλληνικήν, τήν γαλλικήν, τήν ἰταλικήν καί τήν ἀγγλικήν αἰσθητικήν παράδοσιν.

Ἡ ναυπήγησις τοῦ «Ὀσεάνικ» ἀποτελεῖ ἀπόδειξιν τῆς τόλμης μεθ' ἧς ὁ Ἕλλην ἐφοπλιστής πραγματοποιεῖ τάς ἐπιδιώξεις του, τοῦ ἐνθουσιασμοῦ καί τῆς νίκτεως ὑφ' ὧν διακατέχεται μέχρις ὅτου τάς ὁλοκληρώσῃ.

Οἱ διοικοῦντες καί τά στελέχη τῆς «Κάρ Λάϊνς», μέ ἐπί κεφαλῆς τόν Γεν. Διευθυντήν κ. Νικόλαον Βερνίκον - Εὐγενίδην καί τόν Διευθυντήν κ. Χαρ. Κτσοΐογλου, πρέπει νά εἶναι τελείως ἱκανοποιημένοι διά τό ἐπίτευγμα τῶν προσπαθειῶν των. Ἀντιθέτως εἶναι τοῦτο τήν παραδόξους τάς ὁποίας ἐθαμβήθησαν ἡ μεγαλοφυΐα καί ἡ ἐπιχειρηματική πρόβλεψις τοῦ Εὐγενίου Εὐγενίδου. Ἐάν ἔζη ὁ μεγάλος αὐτός Ἕλλην καί ἐφοπλιστής, κατά τόν ἴδιον ἀκριβῶς τρόπον, εἰς τήν προεκτεινομένην περίπτωσιν, θά ἐκεκτητο, θά ἐνήργει καί θά ἀπεφάσιζε. Θά αἰφνιδίαζε μέ τήν νέαν ναυπήγησιν τούς ἀνταγωνιστάς του, διά νά ἐνισχύσῃ γενναιοδώρως τήν πατρίδα του.

ΤΟ "ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ ΤΗΣ ΑΥΡΙΟΝ,,

ΛΑΜΠΡΟΝ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ.— ΠΡΩΤΟΠΟΡΕΙΑΚΗ Η ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ ΤΟΥ.— ΙΔΙΟΦΥΗΣ Η ΔΙΑΡΡΥΘΜΙΣΙΣ ΤΟΥ.— ΘΑ ΕΧΗ ΤΟΥΣ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΥΣ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΚΑΙ ΤΑΣ ΠΛΕΟΝ ΑΝΕΤΟΥΣ ΚΑΜΠΙΝΕΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΥΓΕΝΟΥΣ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΩΝ.— ΥΠΕΡΜΟΝΤΕΡΝΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΙ ΝΑΥΑΝΤΙΚΟΣ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ.— ΜΕΓΑΛΗ ΤΑΧΥΤΗΣ. ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ.— ΑΠΟΔΟΤΙΚΗ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ ΕΤΟΣ Η ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΙΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

Ἡ ναυπήγησις τοῦ «Ὀσεάνικ» συνιστᾷ ἐπιχειρηματικόν ἄθλον, ἄφαντον τοῦ ἀτόμου δέν ἔχουν νά ἐπιτύχουν εἰς τό χρονικόν τῆς ναυτιλίας. Χωρίς αἰσθητικά ἐπιχορήγησιν ἢ καί ἐνίσχυσιν ἀποδόσεως προσωπικήν, τό ἑλληνικόν ἐπιτεύγματικόν σθένος ἀνέλαβε τήν ναυπήγησιν ἑνός σκάφους τόσον ὑψηλοῦ κάστους (28 ἑκατομ. δολλαρίων), ναυπηγεῖον ἔτις ἐξασφαλίζει τήν πρωτοπορίαν διά τόν Ἑλληνικόν ἐφοπλισμόν εἰς ἕνα τομέα ποῦ μόλις τρία δεκαετίας πρίν ἐπαρουσιάσθησεν τά πρῶτα δειγματοσύνολα βήματα.

Τό «Ὀσεάνικ» ἀνήκει εἰς ἰδιωτικήν ἐπιχείρησιν, κατ' ἀντίθεσιν πρός ὅλας τάς ἄλλας ἑταιρίας ὑπερωκεανίων ἐνδιαφερόντων. Δι' αὐτάς τό κρατικόν θησαυροφυλάκιον ἔχει τόν πρῶτον λόγον.

Τό «Ὀσεάνικ» ἐνσωματώνει τήν πεῖραν, τήν ἐρευνασιν καί τήν ἐπιχειρηματικήν τόλμην τῶν ἀλτέρων ποῦ διαρθρώνουν τήν «Κάρ Λάϊνς». Οὔτε ἡ σύλληψις τοῦ σχεδίου ἀνήκει εἰς τά γνωστά ἐντελῶς τῶν μεγάλων ἑταιριῶν, οὔτε συνειζήθη μεταξύ των πολλῶν τό τί θά ἐχρειάζετο τό νέον σκάφος, ἴνα ἡ συναγωνιστική του ἰκανότης ἀρκύσεως διά μέσου τῶν ἐτῶν διατηρηθῇ καί καταφαλισθῇ ἡ ἀπαλοτική του ἐκμετάλλευσις. Ἀπό κοιμῶν ἄλλων τεχνῶν δέν θά εἶχε νά συμπλώσῃ ἡ «Κάρ Λάϊνς» τό ἐλλεῖμματό της. Ἔτσι νά διοφαλισθοῦν αἱ προϋποθέσεις τῆς ἐνεργοῦς ὁμως που δεν σχετίζεται με την ἰδια τη δραστηριότητα του Ιδρύματος Ευγενίδου. Η συγκεκριμένη περίοδος καταγράφεται ως μεταβατική τόσο για την ελληνική ναυτιλία όσο και για το περιοδικό. Τα *Ναυτικά Χρονικά*, παρότι άλλοτε βρίσκονταν στην πρώτη γραμμή της ναυτιλιακής ενημέρωσης, υπό το βάρος του ανταγωνισμού από νέους τίτλους, τόσο εντός όσο και εκτός Ελλάδος, πλέον δεν ανταποκρίνονται στις αυξημένες προσδοκίες του αναγνωστικού κοινού της εποχής και οδηγούνται σταδιακά σε εκδοτική συρρίκνωση και παύση. Το γεγονός αυτό δεν αντικατοπτρίζει τις προσπάθειες του Ιδρύματος Ευγενίδου, που συνεχίζει απρόσκοπτα το έργο του καθ' όλη την περίοδο.

Εντός αυτού του χρονικού διαστήματος, οι εκδόσεις του Ιδρύματος αυξήθηκαν, ανανεώθηκαν και εκσυγχρονίστηκαν, προσαρμόζοντας κάθε φορά τόσο την ύλη όσο και τις τεχνικές προδιαγραφές, προκειμένου τα βιβλία να παραμένουν εύληπτα στους σύγχρονους αναγνώστες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, η αλλαγή της στοιχειοθεσίας κατά τα μέσα της δεκαετίας του 1980, αλλά και η πλήρης υιοθέτηση της ηλεκτρονικής στοιχειοθεσίας από το 1990 και έπειτα.

Τα *Ναυτικά Χρονικά* παρουσιάζουν το «υπερωκεάνιον το οποίο θα ενισχύσει την ελληνικήν τεχνικήν εκπαίδευσιν». *Ναυτικά Χρονικά*, 1η Φεβρουαρίου 1963, σελ. 13.

Συνολικά, στις εκδόσεις του Ιδρύματος Ευγενίδου περιλαμβάνονται δεκατρείς Βιβλιοθήκες-Σειρές για την Τεχνική, την Επαγγελματική και τη Ναυτική Εκπαίδευση.

- Βιβλιοθήκη του Τεχνίτου (1957-1975)
- Βιβλιοθήκη του Τεχνικού (1962-1975)
- Βιβλιοθήκη του Ναυτικού (1967 έως σήμερα)
- Τεχνική Βιβλιοθήκη (1969-1980)
- Βιβλιοθήκη Τεχνικού Βοηθού Χημικού (1971-1973)
- Βιβλιοθήκη Σχολών Μαθητείας ΟΑΕΔ (1973-1976)
- Βιβλιοθήκη Σχολών Μέσης Τεχνικής και Επαγγελματικής Εκπαίδευσης (1979-1999)
- Βιβλιοθήκη του Τεχνικού και Επαγγελματικού Λυκείου (1978 έως σήμερα)
- Μεταφράσεις εγχειριδίων (1990 έως σήμερα)
- Εκδόσεις για το Υπουργείο Μεταφορών (1998 έως σήμερα)
- Εκδόσεις σε συνεργασία με τον ΣΕΒ (2002-2004)
- Εκδόσεις για το Ευγενίδειο Πλανητάριο (1972 έως σήμερα)
- Άλλες εκδόσεις (2000 έως σήμερα)

Εκδόσεις για τη ναυτική εκπαίδευση

Ξεχωριστής μνείας χρήζει η ιδιαίτερη φροντίδα και συνεισφορά του Ιδρύματος Ευγενίδου στις εκδόσεις για την Ελληνική Ναυτική Εκπαίδευση. Κατόπιν συμφωνίας με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και το Υπουργείο Βιομηχανίας το 1958, η εκπαίδευση των ναυτικών έγινε διακριτός κλάδος της τεχνικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα.

Τα βιβλία και για τις δύο κατηγορίες τεχνικής εκπαίδευσης ήταν υπό την επίβλεψη του Ιδρύματος Ευγενίδου. Αρχικά διένεμε τις εκδόσεις του που αφορούσαν την τεχνική εκπαίδευση στις σχολές των Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού, σύντομα όμως ξεκίνησε να σχεδιάζει ξεχωριστές εκδόσεις για τους πλοιάρχους και τους μηχανικούς. Γι' αυτόν τον λόγο συστήθηκε αρμόδια επιτροπή το 1958[15], η οποία ξεκίνησε την πλήρη

λεί το συμφωνητικό που υπέγραψε τον Ιούλιο του 1972 το Ίδρυμα Ευγενίδου με τον Οργανισμό Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού (ΟΑΕΔ), με βάση το οποίο ανέλαβε τη συγγραφή και την έκδοση των βιβλίων για τους μαθητές των εκπαιδευτικών μονάδων αυτού του οργανισμού. Επίσης, το Ίδρυμα Ευγενίδου ανέλαβε την επιμέλεια ή τη συγγραφή και την έκδοση εγχειριδίων και ερωτηματολογίων για τους υποψήφιους οδηγούς και μεταφορείς ύστερα από πρόταση του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΥΠΥΜΕΔΙ).

Στις εκδόσεις του Ιδρύματος Ευγενίδου περιλαμβάνονται επίσης εκδόσεις σε συνεργασία με τον Σύνδεσμο Ελληνικών Βιομηχανιών (ΣΕΒ), μεταφράσεις τεχνικών εγχειριδίων, βιβλίων Φυσικής, Χημείας, Βιολογίας κ.λπ., η έκδοση των οδηγών παραστάσεων και άλλων εντύπων του Πλανηταρίου, καθώς και πρακτικά συνεδρίων, εγχειρίδια ναυτικής τέχνης κ.λπ.

Σε ό,τι αφορά την έρευνα στο αρχείο τευχών των *Ναυτικών Χρονικών*, η περίοδος 1983-1996 χαρακτηρίζεται από ελλιπή στοιχεία αναφορικά με την εκδοτική δραστηριότητα του Ιδρύματος,

15. *Ναυτικά Χρονικά*, 1η Ιανουαρίου 1959, σελ. 50.



λειτουργία της το 1966, οπότε το ΥΕΝ ανέθεσε στο Ίδρυμα Ευγενίδου τη συγγραφή και την έκδοση εκπαιδευτικών βιβλίων Δημόσιων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού, η οποία συνεχίζει τη λειτουργία της έως σήμερα.

Η πρώτη έκδοση για τη «Βιβλιοθήκη του Ναυτικού» πραγματοποιήθηκε το 1967 με το βιβλίο *Μαθήματα Αγγλικής*, το οποίο αποτέλεσε εισαγωγή στους πιο συχνά χρησιμοποιούμενους όρους και εκφράσεις, με σκοπό να βοηθήσει τους πρωτοετείς σπουδαστές των ΔΣΕΝ να εξοικειωθούν με τη ναυτική ορολογία και να μπορούν να την κατανοούν και να τη χρησιμοποιούν. Η κατανόηση και η γνώση της ορολογίας ήταν σημαντική πτυχή της ναυτικής εκπαίδευσης. Αυτό μαρτυρά και η έκδοση του 1968 *Οι Κοινοί Ναυτικοί μας Όροι και αι Ρωμανικαί Γλώσσαι*. Στη μελέτη παρουσιάζεται κάθε ναυτικός όρος στους διάφορους τύπους στους οποίους συναντάται στα κείμενα, μαζί με τη σημασία του και τη ρωμανική λέξη από την οποία προέρχεται, καθώς επίσης και τη σημασιολογική του έκταση. Η Γλωσσική Εταιρεία της Ακαδημίας Αθηνών έκρινε τη μελέτη άξια για το πρώτο βραβείο, τόσο για την επιστημονική της πληρότητα όσο και για τη βιβλιογραφική της ενημέρωση. Με αφορμή αυτή την έκδοση, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, στις 24 Ιουνίου 1968, εξέδωσε εγκύκλιο, σύμφωνα με την οποία συνέστηνε προς τα μέλη της την προμήθεια του ανωτέρου βιβλίου, εξαίροντας «τας πολυτίμους, πολυπλεύρους και εθνικάς υπηρεσίας τας οποίας προσφέρει εις τον Ελληνικόν κόσμον το υπέροχον Ίδρυμα Ευγενίδου».

Η συνεργασία του Ιδρύματος Ευγενίδου και του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ανανεώθηκε το 1999 και το 2005, όταν το Ίδρυμα Ευγενίδου ανέλαβε τη συγγραφή και την έκδοση των εκπαιδευτικών βιβλίων για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού. Η συμφωνία επικαιροποιήθηκε το 2020 και συνεχίζει έως σήμερα. Επιπλέον, τις περιόδους 2012-2013 και 2017-2018 το Ίδρυμα συμμετείχε ενεργά στην αναμόρφωση των αναλυτικών προγραμμάτων σπουδών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού.

Από την έκδοση του πρώτου βιβλίου (1967) μέχρι σήμερα, έχουν συγγραφεί και εκδοθεί 178 εκπαιδευτικά εγχειρίδια για τους σπουδαστές των σχολών του Εμπορικού Ναυτικού, τα οποία περιλαμβάνουν:

- 27 τίτλους για τους σπουδαστές των Δημόσιων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού – ΔΣΕΝ (1967-1979).
- 42 τίτλους για τους σπουδαστές των Ανώτερων Δημόσιων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού – ΑΔΣΕΝ (1981-2001).
- 72 τίτλους για τους σπουδαστές των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) από το 2003 έως σήμερα. Με την ίδρυση των ΑΕΝ, τροποποιήθηκαν τα αναλυτικά προγράμματα διδασκαλίας και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ανέθεσε εκ νέου στο Ίδρυμα τη συγγραφή και την έκδοση των απαιτούμενων νέων βιβλίων (υπ. αρ. 1168Β΄/14.6.1999), η οποία συνεχίζεται απρόσκοπτα έως σήμερα.
- 21 Εγχειρίδια Κατευθυνόμενης Εκπαίδευσης επί Πλοίου ΚΕΠ.
- 16 μεταφράσεις ναυτικών εγχειριδίων.

Ως προς τις ίδιες τις εκδόσεις, το Ίδρυμα Ευγενίδου δεν μερίμνησε απλώς για να παρέχει τεχνικές γνώσεις στους σπουδαστές, αλλά φρόντιζε και για την πολύπλευρη επιμόρφωση των μελλοντικών αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού. Σε αυτό το μήκος κύματος, εντός των εκδόσεων, μπορεί κανείς να βρει τα *Νεοελληνικά Ναυτικά Αναγνώσματα*, τα οποία περιλαμβάνουν έργα συγγραφέων από την εποχή του Διονυσίου Σολωμού και εντεύθεν, ενώ στη δεύτερη έκδοση προστέθηκε και ναυτικό λεξιλόγιο. Πρόκειται δηλαδή για μια ναυτική ανθολογία, η οποία, όπως τονίζει ο αρθρογράφος των *Ναυτικών Χρονικών*, «έλειπεν εντελώς εκ της ελληνικής βιβλιογραφίας» και περιλαμβάνει «πλουσιωτάτην μερίδα της θαλασσινής μας φιλολογίας»[16]. Πρωταρχικός στόχος μπορεί να ήταν η αρτιότατη και σύγχρονη εκπαίδευση, ωστόσο γίνεται φανερό ότι η ολόπλευρη ανάπτυξη της προσωπικότητας των σπουδαστών, η δημιουργία δηλαδή άξιων και μορφωμένων ναυτικών, ήταν επίσης σκοπός του Ιδρύματος Ευγενίδου.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το Ίδρυμα Ευγενίδου, την τελευταία πενταετία, έχει προχωρήσει στη συγγραφή και στην έκδοση δεκαεπτά νέων βιβλίων και στην αναθεώρηση τριάντα πέντε ακόμα τίτλων από την ήδη εκτενή και καταξιωμένη «Βιβλιοθήκη του Ναυτικού». Η συλλογή αυτή περιλαμβάνει πλέον 68 τίτλους και απευθύνεται στις σπουδάστριες και στους σπουδαστές –Πλοιάρχους και Μηχανικούς– των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, συμβάλλοντας με ουσιαστικό τρόπο στην ενίσχυση της ναυτικής εκπαίδευσης.

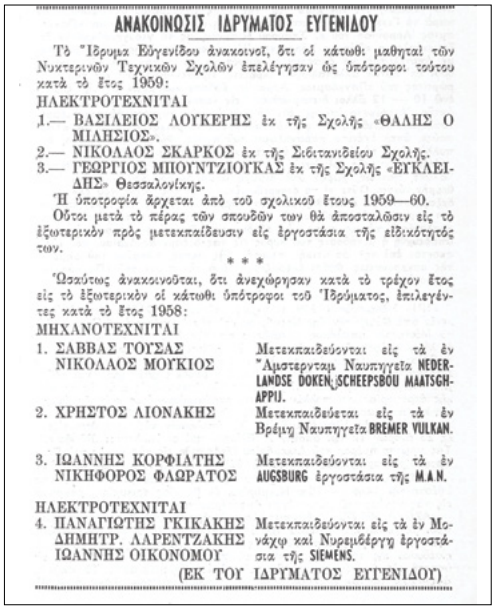
Συνολικά, σε μια περίοδο που εκτείνεται σε επτά δεκαετίες, το Ίδρυμα Ευγενίδου έχει σταθεί αρωγός της τεχνικής και ναυτικής εκπαίδευσης μέσω του πλούσιου έργου της Επιτροπής Εκδόσεών του, παράγοντας σύγχρονα τόσο σε περιεχόμενο όσο και σε τεχνικές προδι-

16. *Ναυτικά Χρονικά*, 1η Οκτωβρίου 1968, σελ. 8.



Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.

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



ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Τὸ Ἵδρυμα Εὐγενίδου ἀνακοινοῖ, ὅτι οἱ κάτωθι μαθηταὶ τῶν Νυκτερινῶν Τεχνικῶν Σχολῶν ἐπελέγησαν ὡς ὑπότροφοι τούτου κατὰ τὸ ἔτος 1959:

ΗΛΕΚΤΡΟΤΕΧΝΙΤΑΙ

1.— ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΛΟΥΓΚΕΡΗΣ ἐκ τῆς Σχολῆς «ΘΑΛΗΣ Ο ΜΙΛΗΣΙΟΣ».
2.— ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΚΑΡΚΟΣ ἐκ τῆς Σιδιτανιδείου Σχολῆς.
3.— ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΟΥΝΤΖΙΟΥΚΑΣ ἐκ τῆς Σχολῆς «ΕΓΚΛΕΙΔΗΣ» Θεσσαλονίκης.

Ἡ ὑποτροφία ἄρχεται ἀπὸ τοῦ σχολικοῦ ἔτους 1959—60.

Οὗτοι μετὰ τὸ πέρας τῶν σπουδῶν των θὰ ἀποσταλῶσιν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν πρὸς μετεκπαίδευσιν εἰς ἐργοστάσια τῆς εἰδικότητός των.

* * *

Ὡσαύτως ἀνακοινοῦται, ὅτι ἀνεχώρησαν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος εἰς τὸ ἐξωτερικὸν οἱ κάτωθι ὑπότροφοι τοῦ Ἱδρύματος, ἐπιλεγέντες κατὰ τὸ ἔτος 1958:

ΜΗΧΑΝΟΤΕΧΝΙΤΑΙ

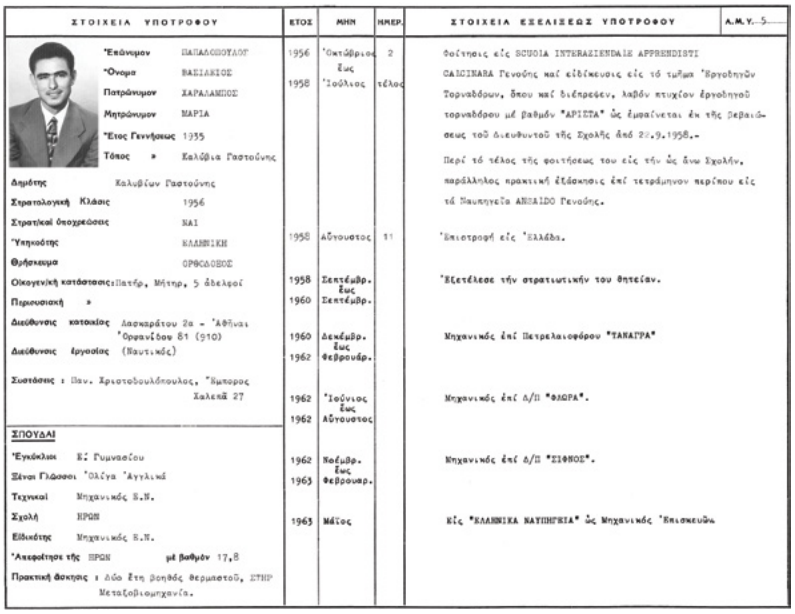
1. ΣΑΒΒΑΣ ΤΟΥΣΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΟΥΓΚΙΟΣ — Μετεκπαιδεύονται εἰς τὰ ἐν Ἀμστερνταμ Ναυπηγεῖα NEDERLANDSE DOKEN SCHEEPSBOU MAATSCHAPPIJ.
2. ΧΡΗΣΤΟΣ ΛΙΟΝΑΚΗΣ — Μετεκπαιδεύεται εἰς τὰ ἐν Βρέμῃ Ναυπηγεῖα BREMER VULKAN.
3. ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΡΦΙΑΤΗΣ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΛΩΡΑΤΟΣ — Μετεκπαιδεύονται εἰς τὰ ἐν AUGSBURG ἐργοστάσια τῆς M.A.N.

ΗΛΕΚΤΡΟΤΕΧΝΙΤΑΙ

4. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΓΚΙΚΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡ. ΛΑΡΕΝΤΖΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ — Μετεκπαιδεύονται εἰς τὰ ἐν Μονάχῳ καὶ Νυρεμβέργῃ ἐργοστάσια τῆς SIEMENS.

(ΕΚ ΤΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ)

Ανακοίνωση υποτροφιών του Ιδρύματος Ευγενίδου για το έτος 1959. *Ναυτικά Χρονικά*, 15η Δεκεμβρίου 1960, σελ. 37.



ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΟΤΡΟΦΟΥ		ΕΤΟΣ	ΜΗΝ	ΗΜΕΡ.	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΞΕΛΙΞΕΩΣ ΥΠΟΤΡΟΦΟΥ	Α.Μ.Υ. 5
	Ἐπώνυμον ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ	1956	Ὀκτώβριος	2	Φοίτησις εἰς SCUOLA INTERAZIENDALE APPRENDISTI CANCINARA Γενούης καί εἰδίκευσις εἰς τό τμῆμα Ὑργοδηγῶν Τορνάδρου, ὅπου καί διέπρεψεν, λαβόν πτυχίον ἐργοδηγοῦ τορνάδρου μέ βαθμόν "ΑΡΙΣΤΑ" ὡς ἐμφαίνεται ἐκ τῆς βεβαιώσεως τοῦ Διευθυντοῦ τῆς Σχολῆς ἀπό 28.9.1958.-
	Ὄνομα ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	1958	Ἰούλιος	τέλος	
	Πατρώνυμον ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ				
	Μητρώνυμον ΜΑΡΙΑ				
	Ἔτος Γεννήσεως 1935				
	Τόπος » Καλύβια Γαστούνης				Περί τό τέλος τῆς φοιτήσεως του εἰς τήν ὡς ἄνω Σχολήν, παρέλληλος πρακτική ἐξάσκησις ἐπί τετράμηνον περίπου εἰς τά Ναυπηγεῖα ANSALDO Γενούης.
Δημότης Καλυβίων Γαστούνης						
Στρατολογική Κλάσις 1956						
Στρατιωτικαί ὑποχρεώσεις ΝΑΙ						
Ὑγιεινότης ΚΑΛΗΝΙΚΗ						
Θρήσκευμα ΟΡΘΟΔΟΞΟΣ						
Οἰκογενειακή κατάστασις: Πατήρ, Μήτηρ, 5 ἀδελφοί		1958	Αὔγουστος	11	Ἐπιστροφή εἰς Ἑλλάδα.	
Περιουσιακή »		1958	Σεπτέμβρ.		Ἐξετέλεσε τήν στρατιωτικήν του θητείαν.	
Διεύθυνσις κατοικίας Δασκαράτου 2α - Ἀθῆναι		1960	Σεπτέμβρ.			
Διεύθυνσις ἐργασίας Ὀρφανιδου 81 (910) (Ναυτικός)		1960	Δεκέμβρ.		Μηχανικός ἐπί Πετρελαιοφόρου "ΤΑΝΑΓΡΑ"	
Συστάσεις : Παν. Χριστοβουλόπουλος, Ἔμπορος Χαλεπᾶ 27		1962	Φεβρουάρ.			
ΣΠΟΥΔΑΙ		1962	Ἰούνιος		Μηχανικός ἐπί Δ/Π "ΦΛΩΡΑ".	
Ἐγκύκλιοι Ε' Γυμνασίου		1962	Αὔγουστος			
Ξένοι Γλῶσσαι Ὁλίγα Ἀγγλικά		1962	Νοέμβρ.		Μηχανικός ἐπί Δ/Π "ΣΙΦΝΟΣ".	
Τεχνικαί Μηχανικός Ν.Ν.		1963	Φεβρουαρ.			
Σχολή ΗΡΩΝ		1963	Μάϊος		Εἰς "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ" ὡς Μηχανικός Ἐπισκευῶν	
Εἰδικότης Μηχανικός Ν.Ν.						
Ἀπεφοίτησε τῆς ΗΡΩΝ μέ βαθμόν 17,8						
Πρακτική ἄσκησις : Δύο ἔτη βοηθός θερμαστοῦ, ΣΤΗΝ Μεταξοβιομηχανία.						

Η καρτέλα των στοιχείων του υποτρόφου του Ιδρύματος Ευγενίδου Βασίλειου Παπαδόπουλου, ο οποίος το 1958 μετεκπαιδεύτηκε ως εργοδηγός τορνάδορου στη Γένοβα (Αρχείο Ιδρύματος Ευγενίδου).

αγραφές βιβλία. Το μέγεθος αυτού του θεμελιώδους έργου γίνεται αντιληπτό με την αναφορά των εκδοτικών σειρών που έχει δημιουργήσει το Ίδρυμα, που ανέρχονται σε 579 βιβλία, ενώ ο συνολικός αριθμός των αντιτύπων ξεπερνά διαχρονικά τα 48.500.000.

Υποτροφίες Ιδρύματος Ευγενίδου

Από τον πρώτο κιόλας χρόνο της λειτουργίας του, το Ίδρυμα Ευγενίδου δεν περιορίστηκε μόνο στο να συμβάλει στην τεχνική-επαγγελματική εκπαίδευση· επεδίωξε να διαμορφώσει τεχνικά στελέχη. Σε μια Ελλάδα που αναζητούσε τον βηματισμό της στη μεταπολεμική εποχή, η ενίσχυση της τεχνικής εκπαίδευσης δεν αποτέλεσε απλώς προτεραιότητα, αλλά επένδυση στο μέλλον της χώρας, πρωταρχική προτεραιότητα του Ιδρύματος και βασικό άξονα της υλοποίησης του σκοπού του. Στόχος ήταν ο καταρτισμένος μαθητής του σήμερα να εξελιχθεί σε έναν ικανό επαγγελματία του αύριο, ο οποίος με το ευρύ γνωσιακό του υπόβαθρο θα μεταλαμπάδευε τις γνώσεις του στην επόμενη γενιά επαγγελματιών.

Προκειμένου να βελτιωθούν οι δεξιότητες αλλά και να διευρυνθούν οι πνευματικοί ορίζοντες των σπουδαστών, το Ίδρυμα, από το 1956, μερίμνησε για την παροχή υποτροφιών σε μαθητές τεχνικών σχολών. Στόχος του προγράμματος ήταν να επιβραβεύσει τους καλύτερους μαθητές, δίνοντάς τους τη δυνατότητα να εκπαιδευτούν στο εξωτερικό, σε μεγάλες βιομηχανίες, αφού πρώτα τους παρείχε μαθήματα εκμάθησης της γλώσσας της χώρας υποδοχής. Με την επιστροφή τους, οι ωφελούμενοι μπορούσαν να ενταχθούν στην αγορά εργασίας, έχοντας ήδη σημαντική προϋπηρεσία και εμπειρία, αλλά και να εκπαιδεύσουν οι ίδιοι νέα στελέχη, φέρνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τις σύγχρονες και καινοτόμες ιδέες από το στάδιο της παραγωγής στον τομέα της εκπαίδευσης και αντίστροφα.

Πριν από τον θάνατό του, το 1954, ο Ευγένιος Ευγενίδης είχε συστήσει «εν τη αλλοδαπή παράλληλον ίδρυμα υπό τον τίτλον "Ε.Ε. Άριστα"», προκειμένου να χορηγεί υποτροφίες σε αποφοίτους των τεχνικών σχολών[17]. Με τη δημιουργία του Ιδρύματος, αυτό το πρόγραμμα εντάχθηκε στον Οργανισμό του Ιδρύματος ως μέσο εκτέλεσης του σκοπού του. Οι ωφελούμενοι δεν είχαν κάποια μετέπειτα υποχρέωση ή δέσμευση προς το Ίδρυμα: Ο σκοπός των ευεργετών ήταν κοινωνικός και εθνικός, αφενός η δημιουργία διδασκόντων για τις τεχνικές σχολές κυρίως στις ειδικότητες των ηλεκτροτεχνιτών και των μηχανοτεχνιτών και αφετέρου αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού για να στελεχώσουν τα πλοία, οποιασδήποτε ναυτιλιακής εταιρείας[18]. Η βασική επιθυμία των ευεργετών ήταν να προσφέρουν στην Ελλάδα ανθρώπους όχι μόνο τεχνικά άρτια καταρτισμένους, αλλά και φορείς γνώσης, ικανούς να στηρίξουν την πρόοδο και τον εκσυγχρονισμό της χώρας. Επιπλέον, ο Οργανισμός του Ιδρύματος υπενθυμίζει, ως άλλη ευχή των ευεργετών, ότι η διοίκηση οφείλει, στο μέτρο του δυνατού, να μεριμνά ότι οι υπότροφοι θα ασκήσουν το επάγγελμά τους στην Ελλάδα για ορισμένο χρονικό διάστημα, μεταφέροντας την εμπειρία και τη γνώση που απέκτησαν στο εξωτερικό.

Το 1959, οι «ηλεκτροτεχνίται» Αντώνιος Μπάλλας, Νικόλαος Χατζηανδρέου, Νικόλαος Αμπάτης, Άγγελος Ματενόπουλος, υπότροφοι του Ιδρύματος κατά τα προηγούμενα έτη, ταξίδεψαν στο Μόναχο για μετεκπαίδευση στα εργοστάσια της Siemens[19]. Δεν ήταν οι πρώτοι αλλά ούτε και οι τελευταίοι σε μια μακρά σειρά υποτρόφων. Ήταν μέρος μιας αλυσίδας ανθρώπων που μετέφεραν τεχνογνωσία, εμπειρία και αυτοπεποίθηση πίσω στην Ελλάδα. Πότε όμως ξεκίνησαν οι υποτροφίες και μέσω ποιας διαδικα-

17. *Ναυτικά Χρονικά*, 1η Μαΐου 1956, σελ. 14.
18. *Ναυτικά Χρονικά*, 15η Σεπτεμβρίου 1956, σελ. 7.
19. *Ναυτικά Χρονικά*, 1η Απριλίου 1959, σελ. 25.



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

σίας γινόταν η επιλογή; Οι πρώτες υποτροφίες εξωτερικού προκηρύχθηκαν από το Ίδρυμα αμέσως μετά τη δημοσίευση στην *Εφημερίδα της Κυβερνήσεως* του Βασιλικού Διατάγματος περί Συστάσεως του Ιδρύματος Ευγενίδου και κυρώσεως του Οργανισμού διοικήσεως και διαχειρίσεώς του, τον Φεβρουάριο του 1956. Σύμφωνα με τα *Ναυτικά Χρονικά* της 1ης Μαΐου 1956, οι υπότροφοι επρόκειτο να μεταβούν στο εξωτερικό για να εκπαιδευτούν ως μηχανικοί πλοίων το φθινόπωρο του 1956, αφού νωρίτερα είχαν εκπαιδευτεί στην αγγλική γλώσσα και στην τεχνική ορολογία[20].

Πέρα από την ειδίκευση σε τεχνίτες, το Ίδρυμα Ευγενίδου, το 1961, προχώρησε στην προκήρυξη υποτροφιών για αριστούχους μαθητές της Β΄ τάξης των νυχτερινών επαγγελματικών σχολών, οι οποίοι επιλέγονταν κάθε χρόνο, κατόπιν υψηλού επιπέδου διαγωνισμού, και αποστέλλονταν σε μεγάλα εργοστάσια και ναυπηγεία του εξωτερικού για μετεκπαίδευση στην ειδικότητά τους, μία εκ των οποίων ήταν και ο μηχανικός Εμπορικού Ναυτικού[21]. Η συγκεκριμένη πρωτοβουλία είχε ιδιαίτερη αξία σε μια εποχή που σημαντικό ποσοστό Ελλήνων φοιτούσαν σε εσπερινά σχολεία προκειμένου να ολοκληρώσουν τον βασικό κύκλο σπουδών τους ή να εξειδικευτούν σε κάποιο τεχνικό επάγγελμα.

Η ταχεία προκήρυξη υποτροφιών ήταν δυνατή, γιατί η Μαριάνθη Σίμου και οι συνεργάτες της είχαν φροντίσει να λύσουν τα νομικά, τεχνικά και πρακτικά προβλήματα που θα ανέκυπταν στη διαδικασία, έχοντας κάνει όλη την απαραίτητη προεργασία.

Προκειμένου να επιτηρείται η πρόοδός τους, οι υπότροφοι είχαν την υποχρέωση να υποβάλλουν στο Ίδρυμα Ευγενίδου ετήσιες εκθέσεις, στις οποίες περιέγραφαν την πρόοδό τους αλλά και ευρύτερα τη γνώμη τους για τη διδασκαλία, την πρακτική εκπαίδευση καθώς και τις δυσκολίες που συναντούσαν. Έναν άλλο τρόπο, πιο άμεσης και οικείας επικοινωνίας, ασφαλώς λιγότερο τυπικής, αποτελούσε η αλληλογραφία των υποτρόφων με τη Μαριάνθη Σίμου. Η ίδια φρόντιζε να έχει σταθερή αλληλογραφία με τους υποτρόφους, να ενημερώνεται για την πρόοδό τους αλλά και για νέα τα οποία αφορούσαν την καθημερινότητα, τις χαρές και τις δυσκολίες που αντιμετώπιζαν. Το σώμα αυτών των επιστολών συνιστά τεκμήριο μιας επικοινωνίας απολύτως προσωποποιημένης και στοργικής, ένα αρχείο φροντίδας και έγνοιας για την πρόοδο των νέων παιδιών.

Την πρώτη δεκαετία δραστηριοποίησης του Ιδρύματος στον τομέα των υποτροφιών, αξίζει να σημειωθεί ότι σχεδόν τριάντα υπότροφοι στάλθηκαν στο εξωτερικό και ολοκλήρωσαν τις σπουδές τους. Η συστηματική μέριμνα του Ιδρύματος, μέσω υποτροφιών, για την ελληνική τεχνική εκπαίδευση οδήγησε σε σταδιακή βελτίωσή της σε εθνικό επίπεδο, γεγονός που επέφερε σημαντική αναθεώρηση της στρατηγικής χορήγησης υποτροφιών τη δεκαετία του 1980. Οι νέες κοινωνικές απαιτήσεις και η μετεξέλιξη του θεσμικού πλαισίου για τη δευτεροβάθμια και τριτοβάθμια εκπαίδευση ώθησαν το Ίδρυμα σε εκ βάθρων αναθεώρηση των προγραμμάτων υποτροφιών του.

Το έτος 1987 συνιστά σημείο τομής στη μακρά ιστορία συνεισφοράς του Ιδρύματος στον τομέα της παιδείας. Από τότε, με πρωτοβουλία του Νικολάου Βερνίκου-Ευγενίδη και με αφορμή τα 150 χρόνια από την ίδρυση του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, η Διοικούσα Επιτροπή του Ιδρύματος προσέφερε, αρχικά για μία δεκαετία, υποτροφίες σε αριστούχους αποφοίτους με περιορισμένα οικονομικά μέσα, προκειμένου να σπουδάσουν στο εξωτερικό. Εν τέλει, αυτές οι υποτροφίες συνεχίζονται μέχρι σήμερα, με περισσότερους από 450 υποτρόφους.

Επιπλέον, από το 1987 και μετά, έχουν δοθεί πάνω από 80 υποτροφίες σε στελέχη του Λιμενικού Σώματος για μεταπτυχιακές σπουδές στο εξωτερικό, ενώ εκατοντάδες υποτροφίες έχουν αποδοθεί σε φοιτητές και αποφοίτους άλλων ελληνικών πανεπιστημίων, όπως το ΕΚΠΑ, το Πανεπιστήμιο Πατρών, το Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων κ.ά.

Από το 1992 χορηγούνται υποτροφίες σε Έλληνες φοιτητές για μεταπτυχιακές και διδακτορικές σπουδές σε πανεπιστήμια του εξωτερικού, ενώ από το 2016 η χορήγηση υποτροφιών έχει επεκταθεί και στις διδακτορικές σπουδές σε ελληνικά πανεπιστήμια. Ειδικότερα, το Ίδρυμα ξεκίνησε τη χορήγηση υποτροφιών διδακτορικών σπουδών στο Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης. Ταυτόχρονα ξεκίνησε και η απόδοση υποτροφιών σε χημικούς για εξειδίκευση στη βιοτεχνολογία, μέσω του Ιδρύματος Ευγενίδου – Κληροδοτήματος Αλέξανδρου Σταυρόπουλου.

Το 2023, οι υποτροφίες για διδακτορικές σπουδές επεκτάθηκαν στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου (μέσω της ΕΕΝΜΑ), ενώ υποστηρίχθηκαν νέες υποτροφίες μέσω της ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, εις μνήμην του Νικολάου Βερνίκου-Ευγενίδη. Τέλος, παραμένοντας προσηλωμένο στην τεχνική και επαγγελματική εκπαίδευση, το 2021 το Ίδρυμα ξεκίνησε να απονέμει υποτροφίες σε καταρτιζόμενους της Σιβιτανιδείου Δημόσιας Σχολής Τεχνών και Επαγγελμάτων.

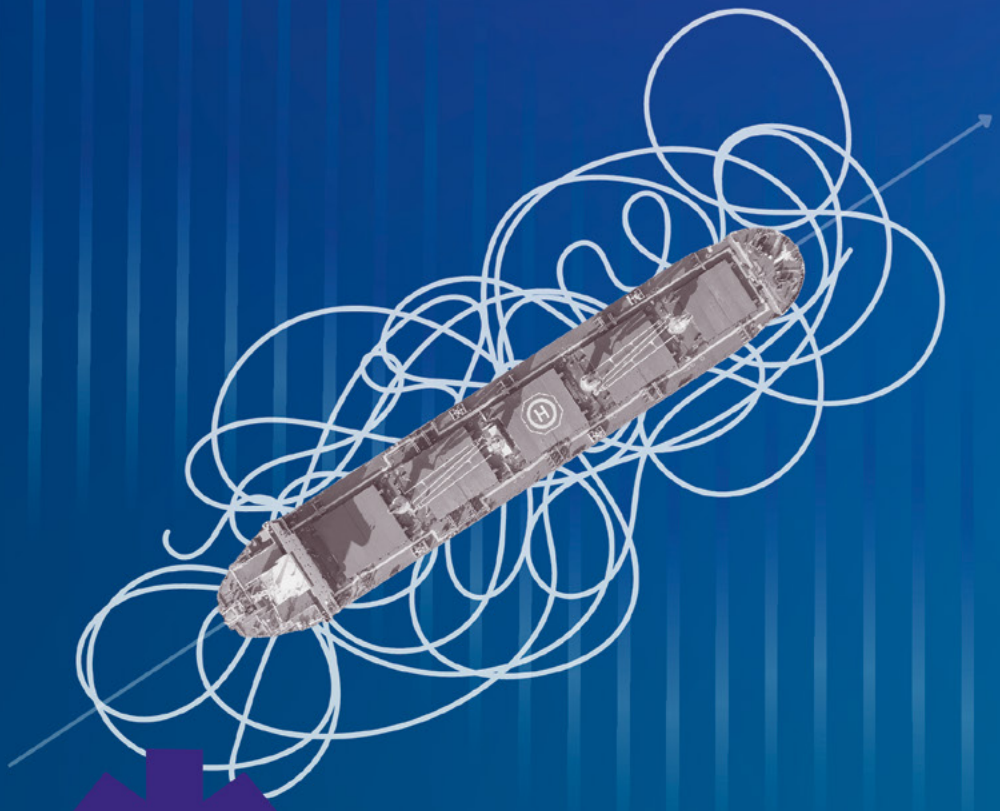
Πίσω από κάθε υποτροφία κρύβεται μια προσωπική διαδρομή: ένας νέος άνθρωπος, που διεκδικεί μια ευκαιρία, αποκτά γνώσεις και επιστρέφοντας συμβάλλει στην πρόοδο της χώρας. Από την ίδρυση του Ιδρύματος Ευγενίδου έως τον Δεκέμβριο του 2025 έχουν απονεμηθεί περισσότερες από 975 υποτροφίες, με συνολική χρηματική αξία πολλών εκατομμυρίων ευρώ. Η πραγματική τους αξία όμως υπερβαίνει κάθε οικονομικό μέτρο: Κάθε υποτροφία αποτελεί επένδυση σε ανθρώπους, δεξιότητες και γνώση, διαμορφώνοντας μια κοινωνία πιο δυνατή, δημιουργική και προοδευτική.

Σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον, η επένδυση στη γνώση παραμένει πιο επίκαιρη από ποτέ. Εβδομήντα χρόνια μετά, το Ίδρυμα συνεχίζει να υπηρετεί με ζήλο το όραμα των ιδρυτών του: να αποτελεί εφαλτήριο ευκαιριών στην τεχνική και επαγγελματική εκπαίδευση, όπου η γνώση μετατρέπεται σε δημιουργία και η δημιουργία σε προσφορά προς την κοινωνία, διαμορφώνοντας έναν αέναο κύκλο προόδου και καθιερώνοντας το Ίδρυμα Ευγενίδου ως το μέλαθρον της τεχνικής εκπαίδευσης της Ελλάδας, του παρελθόντος, του παρόντος και του μέλλοντος.

20. *Ναυτικά Χρονικά*, 1η Μαΐου 1956, σελ. 14.

21. *Ναυτικά Χρονικά*, 15η Ιουνίου 1961, σελ. 12.

B2SEA
MEDIA RELATIONS



B2B Marketing can be complex

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

Social & New Media | Press Office | Events

www.b2sea.gr



Το εκπαιδευτικό ιστιοφόρο «Ευγένιος Ευγενίδης» (Αρχείο Ιδρύματος Ευγενίδου).

Δωρεές για την ελληνική ναυτική εκπαίδευση

Η αγάπη, η αφοσίωση και η αριστεία του ιδρυτή του Ιδρύματος Ευγενίδου στις θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές και στη διαχείριση πλοίων αντανακλάται στη συστηματική προσπάθεια του Ιδρύματος για την ολιστική ενίσχυση της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα. Η προσπάθεια αυτή δεν περιορίστηκε στον τομέα των εκδόσεων, στον οποίο το Ίδρυμα Ευγενίδου αποτελεί έναν σταθερό συνοδοιπόρο όλων των μελλοντικών Ελλήνων αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού εδώ και δεκαετίες. Οι δράσεις του Ιδρύματος για τη ναυτική εκπαίδευση έχουν υπάρξει στοχευμένες με πολυποίκιλες δωρεές και ευεργεσίες, που αφορούν τον εξοπλισμό αλλά και τις υποδομές των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού στη χώρα μας.

Το εκπαιδευτικόν ιστιοφόρον «Ευγένιος Ευγενίδης»

Η απόκτηση και η προσφορά του εκπαιδευτικού ιστιοφόρου σκάφους ονόματι «Ευγένιος Ευγενίδης» για την πρακτική άσκηση των μαθητών των σχολών του Εμπορικού Ναυτικού αποτελεί ένα από τα χαρακτηριστικότερα παραδείγματα της διάθεσης του Ιδρύματος για ουσιαστική προσφορά. Το πλοίο παραχωρήθηκε στις 11 Σεπτεμβρίου 1959. Όπως σημειώνει ο αρθρογράφος των *Ναυτικών Χρονικών*, το Ίδρυμα «διά της εκ τριάκοντα χιλιάδων δολλαρίων δωρεάς του, διευκολύνει την πραγματοποίησιν του ονείρου όλων εκείνων, οι οποίοι την πρόοδον του εθνικού πλοίου εβάσισαν κατά κύριον λόγον εις εν καλόν κατηρτισμένον και εξησκημένον έμψυχον υλικόν. Διότι διά της μεγάλης αυτής δωρεάς εξασφαλίζεται κατά ένα μεγάλο ποσοστόν η δυνατότης της αγοράς του εκπαιδευτικού πλοίου, επί του οποίου οι μέλλοντες πλοίαρχοι και μηχανικοί θα αποκτούν την πρώτην ναυτικήν των εμπειρίαν»[22]. Έξι χρόνια αργότερα, το εκπαιδευτικό ιστιοφόρο πέρασε στην κυριότητα του Δημοσίου. Σε μια λαμπρή τελετή, παρουσία του ίδιου του βασιλιά Κωνσταντίνου Β΄, η Μαριάνθη Σίμου στον λόγο της τόνισε: «Ευχόμεθα [ο κ. Βερνίκος-Ευγενίδης και εγώ] εκ βάθους καρδίας, όπως το εκπαιδευτικόν "Ευγένιος Ευγενίδης" είναι πάντα "Καλοτάξιδο" και να επιτελή τον σκοπόν του κατά τον παραγωγικότερον τρόπον, εις τους ασκούμενους δε επ' αυτού μαθητάς, να καταστούν ικανοί να αναλάβουν σημαντικάς ευθύνας εις την ανάπτυξιν της Ναυτιλίας μας, όπως ωραματίσθη ο Ευγένιος Ευγενίδης»[23].

Ελληνική ναυτική εκπαίδευση και Ίδρυμα Ευγενίδου: Μια σχέση διαχρονική και αλληλένδετη

Επιπλέον, μια σημαντική δωρεά του Ιδρύματος Ευγενίδου έγινε το 1990, όταν ο Νικόλαος Βερνίκος-Ευγενίδης ανακοίνωσε στον τότε πρωθυπουργό Κωνσταντίνο Μητσοτάκη τη δωρεά ύψους 1.235.000 δολαρίων του Ιδρύματος Ευγενίδου για την προμήθεια απομιμητή ραντάρ και συστήματος προσομοιωτή κίνησης για τις ανάγκες της ναυτικής εκπαίδευσης. Και τα δύο δόθηκαν στο Κέντρο Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ).

Οι σημαντικότερες δωρεές που εμπίπτουν στο πλαίσιο αναβάθμισης των ΑΕΝ όλης της χώρας συμπεριλαμβάνουν την πλήρη ανακαίνιση της ΑΕΝ Ιονίων Νήσων, η οποία είχε υποστεί σοβαρές ζημιές από τους καταστροφι-

22. *Ναυτικά Χρονικά*, 1η Οκτωβρίου 1959, σελ. 13.

23. *Ναυτικά Χρονικά*, 15η Δεκεμβρίου 1965, σελ. 30.



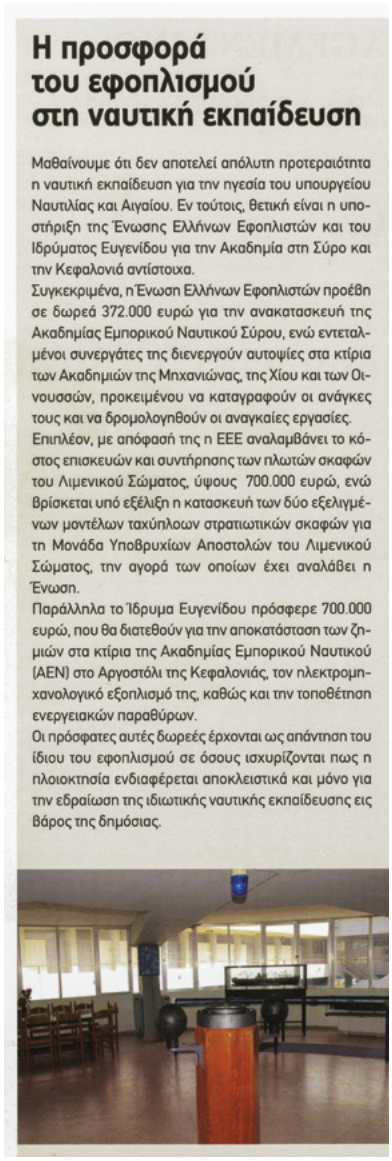


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ 29

Ο πρόεδρος τού Ίδρύματος Εύγενίδη, κ. Νίκος Βερνίκος- Εύγενίδης ένώ ανακοινώνει στόν Πρωθυπουργό κ. Κωνσταντίνο Μητσοτάκη, παρουσία τού αναπληρωτή Υπουργού Ναυτιλίας κ. Άριστοτέλη Παυλίδη, τή δωρεά τού Ίδρύματος Εύγενίδη στό ΥΕΝ, ύψους 1.235.000 δολλαρίων, γιά τή προμήθεια ένός ναυτιλιακού άπομιμητού ραντάρ καί ένός συστήματος προσομοιωτού κινήσεως καί έλεγμών πλοίων πού θά χρησιμοποιηθούν γιά τίς άνάγκες τής Ναυτικής Έκπαίδευσης.

Σημειώνεται ότι τά παραπάνω δύο συστήματα μπορούν νά λειτουργήσουν παράλληλα καί προορίζονται γιά τό νέο κτίριο τού ΚΕΣΕΝ/Πλοιάρχων στόν "Αγιο Ίωάννη Ρέντη, πού θά διαθέτει πλέον ένα άπό τά πληρέστερα συγκροτήματα ναυτιλιακών άπομιμητών.

Στιγμιότυπο από την ανακοίνωση της δωρεάς ενός ναυτιλιακού απομιμητή ραντάρ και ενός προσομοιωτή για τις ανάγκες της ελληνικής ναυτικής εκπαίδευσης το 1990. Εικονίζονται ο πρόεδρος του Ιδρύματος, Νικόλαος Βερνίκος-Ευγενίδης, και ο τότε πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Μητσοτάκης. *Ναυτικά Χρονικά*, 1η Σεπτεμβρίου 1990, σελ. 29.



Η προσφορά του εφοπλισμού στη ναυτική εκπαίδευση

Μαθαίνουμε ότι δεν αποτελεί απόλυτη προτεραιότητα η ναυτική εκπαίδευση για την ηγεσία του υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Εν τούτοις, θετική είναι η υποστήριξη της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και του Ιδρύματος Ευγενίδου για την Ακαδημία στη Σύρο και την Κεφαλονιά αντίστοιχα.

Συγκεκριμένα, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών προέβη σε δωρεά 372.000 ευρώ για την ανακατασκευή της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Σύρου, ενώ εντεταλμένοι συνεργάτες της διενεργούν αυτοψίες στα κτίρια των Ακαδημιών της Μηχανιώνας, της Χίου και των Οινουσσών, προκειμένου να καταγραφούν οι ανάγκες τους και να δρομολογηθούν οι αναγκαίες εργασίες.

Επιπλέον, με απόφασή της η ΕΕΕ αναλαμβάνει το κόστος επισκευών και συντήρησης των πλωτών σκαφών του Λιμενικού Σώματος, ύψους 700.000 ευρώ, ενώ βρίσκεται υπό εξέλιξη η κατασκευή των δύο εξελιγμένων μοντέλων ταχύπλοων στρατιωτικών σκαφών για τη Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών του Λιμενικού Σώματος, την αγορά των οποίων έχει αναλάβει η Ένωση.

Παράλληλα το Ίδρυμα Ευγενίδου πρόσφερε 700.000 ευρώ, που θα διατεθούν για την αποκατάσταση των ζημιών στα κτίρια της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) στο Αργοστόλι της Κεφαλονιάς, τον ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό της, καθώς και την τοποθέτηση ενεργειακών παραθύρων.

Οι πρόσφατες αυτές δωρεές έρχονται ως απάντηση του ίδιου του εφοπλισμού σε όσους ισχυρίζονται πως η πλοιοκτησία ενδιαφέρεται αποκλειστικά και μόνο για την εδραίωση της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης εις βάρος της δημόσιας.

Απόκομμα του περιοδικού αναφερόμενο στη σημαντική δωρεά του Ιδρύματος Ευγενίδου για την αποκατάσταση των υποδομών της ΑΕΝ Κεφαλονιάς το 2014. *Ναυτικά Χρονικά*, Αύγουστος-Σεπτέμβριος 2014, σελ. 12.

κούς σεισμούς του 2014 (δωρεά ύψους 700.000 ευρώ), αλλά και δωρεά για την επισκευή της ΑΕΝ Κύμης (2018-2020-21, 160.000 ευρώ). Και οι δύο δωρεές υπήρξαν σημαντικές για τη βιωσιμότητα δύο σχολών σε ναυτότοπους με μεγάλη ιστορική παράδοση και συστηματικό ενδιαφέρον της νέας γενιάς για τα ναυτικά επαγγέλματα. Παράλληλα, σε έκτακτες στιγμές, όπως η περίοδος της πανδημίας Covid-19, χάρη σε δωρεές ύψους 52.000 ευρώ για τεχνολογικό εξοπλισμό, κατέστη δυνατή η τηλεκπαίδευση σε ΑΕΝ και ΚΕΣΕΝ. Διαχρονική είναι η μέριμνα του Ιδρύματος για δωρεές που αφορούν τον εκπαιδευτικό εξοπλισμό των εργαστηρίων στις ΑΕΝ της χώρας, με τα πιο πρόσφατα παραδείγματα να συμπεριλαμβάνουν τα εργαστήρια των ΑΕΝ Ασπροπύργου, Κρήτης και Μακεδονίας.

Ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, το Ίδρυμα Ευγενίδου έχει επίσης επικεντρωθεί, μέσω δωρεών, στην ενίσχυση των Ναυτικών Τομέων σε Εργαστηριακά Κέντρα και Επαγγελματικά Λύκεια σε όλη τη χώρα:

Εξοπλισμός Ναυτικών Τομέων
- 3ο ΕΚ Λάρισας (2016)
- 1ο ΕΚ Κέρκυρας (2017)
- 4ο ΕΠΑΛ Αλεξανδρούπολης (2022)
- 1ο ΕΠΑΛ Διδυμοτείχου «Ευγένιος Ευγενίδης» (2024)
- 1ο ΕΠΑΛ Ληξουρίου (2025)

Τεχνολογικός εξοπλισμός
- ΑΕΝ Μακεδονίας (2024)
- ΑΕΝ Ιονίων Νήσων (2024)

Δωρεά προσομοιωτών
- 1ο ΕΚ Αλεξανδρούπολης (Πλ. + Μηχ.) (2023)
- 2ο ΕΚ Πειραιά (Πλ.) (2023)
- 1ο ΕΚ Βόλου (Πλ.) (2024)
- 1ο ΕΠΑΛ Διδυμοτείχου «Ευγένιος Ευγενίδης» (Μηχ.) (2025)

Στα 70 χρόνια της ζωής του, η προσφορά και οι δωρεές του Ιδρύματος υπήρξαν πολυάριθμες. Ωστόσο, σταθερός γνώμονας υπήρξε πάντα η ανιδιοτελής προσφορά για τη βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης και της προσφοράς για την επόμενη γενιά Ναυτελλήνων και Ναυτελληνίδων.





ΟΤΑΝ Ο ΠΛΟΥΤΟΣ ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΗ

ΤΟ ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ: ΕΝΑ ΜΕΓΑΛΟ ΕΘΝΙΚΟΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΝ ΕΡΓΟΝ

«Όταν ο πλούτος ακτινοβολεί»: Ρεπορτάζ των *Ναυτικών Χρονικών* από την τελετή θεμελίωσης του κτιρίου του Ιδρύματος Ευγενίδου.
Ναυτικά Χρονικά, 15η Ιουνίου 1961, σελ. 11.

7 Ιουνίου 1966. Εγκαίνια του μεγάρου του Ιδρύματος Ευγενίδου από τον βασιλιά Κωνσταντίνο (Αρχείο Ιδρύματος Ευγενίδου).

«Το επιβλητικόν Μέγαρον επί της Λεωφόρου Συγγρού»: Η καρδιά της δραστηριότητας του Ιδρύματος Ευγενίδου

Πέραν όμως της προσφοράς, η οποία διοχετευόταν στους ωφελουμένους είτε με τη μορφή υποτροφιών είτε με τη μορφή βιβλίων, το Ίδρυμα, ήδη από τα χρόνια της Μαριάνθης Σίμου, αναζητούσε ένα σταθερό σημείο αναφοράς, όπου μπορούσε να στεγάσει τις δράσεις του. Πρώτη αναφορά στα *Ναυτικά Χρονικά* για την ανέγερση ενός κτιρίου βρίσκουμε στο τεύχος της 15ης Ιουνίου του 1961. Η ανάγκη ενός μεγάρου, το οποίο θα ήταν το ορμητήριο των δράσεων –εκπαιδευτικών, πολιτιστικών, επιστημονικών κ.ά.–, τέθηκε στην ημερήσια διάταξη.

Η επιλογή να εγκατασταθεί το Ίδρυμα στο σημερινό κτίριο ήταν της τότε διοικήτριας-διαχειρίστριας, η οποία αποφάσισε, στις 28 Δεκεμβρίου 1957, όπως το Ίδρυμα καταθέσει αίτηση με συνημμένα δικαιολογητικά προκειμένου να απαλλοτριώσει την έκταση περίπου 12.800 τ.μ. στη Λεωφόρο Συγγρού ώστε να ανεγερθεί το κέντρο του Ιδρύματος. Σύμφωνα με τα *Ναυτικά Χρονικά*: «Το υπό ανέγερσιν κτίριον θα αποτελέση το μοναδικόν εις την χώραν μας κέντρον τεχνικής και επαγγελματικής εκπαιδεύσεως. Εξοπλισμένον με συλλογάς οργάνων και μηχανών διά την εποπτικήν διδασκαλίαν των ακολουθούντων τους κλάδους των τεχνικών επαγγελμάτων, θα διαθέτη μιαν πλήρη τεχνικήν βιβλιοθήκην, αιθούσας διαλέξεων και προβολών και θα στεγάζη τα γραφεία του Ιδρύματος. Θα αποτελέση εν ολίγοις τον εγκέφαλον και την καρδίαν της τεχνικής παιδείας εις την χώραν μας»[24].

Ο Ανδρέας Κριεζής, εμβληματικός αρχιτέκτονας, σχεδίασε το κτίριο, το οποίο στεγάζει μέχρι και σήμερα το Ίδρυμα Ευγενίδου με «χαρακτηριστική υποβλητικότηταν εν τη κλασσική του λιτότητι». Η θεμελίωση έγινε από τον βασιλιά Παύλο τη 15η Ιουνίου 1961[25].

Τα επίσημα εγκαίνια του Ιδρύματος Ευγενίδου έλαβαν χώρα το 1966. Σε μια τελετή όπου έδωσαν το «παρών» οι βασιλείς και η πριγκίπισσα Ειρήνη, ο πρωθυπουργός Στέφανος Στεφανόπουλος και ο αντιπρόεδρος της κυβέρνησης Αθανασιάδης-Νόβας, η Μαριάνθη Σίμου δήλωσε στον λόγο της: «Προσωπικώς αισθάνομαι βαθύτατη συγκίνηση, διότι κατόρθωσα, κατά την εκτέλεσιν του καθήκοντός μου, να πραγματοποιήσω την επιθυμίαν του αδελφού μου, προσφέρουσα τας μικράς μου δυνάμεις εις το μέγα έργον, το οποίον ωνειρεύθη και το οποίον η μοίρα δεν τον ηξίωσε να ιδή πραγματοποιούμενον»[26].

Το κτίριο του Ιδρύματος ωστόσο δεν θα πρέπει να γίνει κατανοητό μόνο ως ένας χώρος που απευθύνεται σε σπουδαστές των τεχνικών σχολών, αλλά ως ένα τοπόσημο, το οποίο ήταν ανοιχτό ευρύτερα στους μαθητές και στους εκπαιδευτικούς, αλλά και εν γένει στην ελληνική κοινωνία. Υπήρξε μέριμνα για να συμπεριληφθεί συλλογή οργάνων τα οποία θα βοηθούσαν τους μαθητές μέσω διεξαγωγής πειραμάτων στην καλύτερη

24. *Ναυτικά Χρονικά*, 15η Ιουνίου 1961, σελ. 12.
25. *Ναυτικά Χρονικά*, 15η Ιουνίου 1961, σελ. 11.
26. *Ναυτικά Χρονικά*, 1η Δεκεμβρίου 1962, σελ. 13.

κατανόηση των νόμων της Φυσικής, της Μηχανικής, της Ακουστικής, της Θερμότητος κ.λπ. Το 1966 άρχισε να λειτουργεί η «Συλλογή Πειραμάτων Φυσικής και Τεχνικών Εκθεμάτων» σε συνεργασία με το Deutsches Museum του Μονάχου, με περισσότερες από 150 διατάξεις πειραμάτων Φυσικής, που κάλυπταν κυρίως θέματα Γενικής Μηχανικής, Ρευστομηχανικής και Θερμότητας.

Το 1966 άνοιξε τις πύλες της και η «Τεχνική Βιβλιοθήκη» του Ιδρύματος Ευγενίδου στο καινούργιο κτίριο της Λεωφόρου Συγγρού, η οποία το 1970 έγινε και δανειστική. Οι εργασίες όμως για τη σωστή σύσταση και την ορθή οργάνωσή της είχαν ξεκινήσει το 1962, όταν ακόμη τα γραφεία του Ιδρύματος στεγάζονταν στην οδό Πανεπιστημίου 10. Τα πρώτα χρόνια λειτουργίας της, κύριο μέλημά της ήταν η προμήθεια βιβλίων που υποδείκνυε η Επιτροπή Εκδόσεων για τους συγγραφείς των εκπαιδευτικών εγχειριδίων του Ιδρύματος. Η βιβλιοθήκη υπήρξε ένα από τα πρώτα σημεία σύνδεσης στο διαδίκτυο, καθώς από το 1995 παρείχε ελεύθερη πρόσβαση στα μέλη της. Από το 2000 ανέπτυξε σειρά εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων για παιδιά και ενήλικες, ενώ από το 2023 λειτουργεί πλήρως ανακαινισμένη μετά τον ανασχεδιασμό των χώρων, των συλλογών και των υπηρεσιών της.

Σημείο αναφοράς αποτέλεσε και το συνεδριακό κέντρο, ένα από τα πρώτα στην Ελλάδα, καθώς συνέβαλε καθοριστικά στο να μετατραπεί το Ίδρυμα σε ένα ζωντανό διανοητικό κύτταρο στην πνευματική ζωή της χώρας. Με έναν ανεκδοτολογικό τρόπο περιγράφεται η αναγνώριση της σημασίας του στο τεύχος της 1ης Δεκεμβρίου 1962 των *Ναυτικών Χρονικών*. Τη 17η Νοεμβρίου αυτού του έτους, πριν ακόμα ολοκληρωθούν πλήρως οι εργασίες για το κτίριο του Ιδρύματος Ευγενίδου, ο πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής επισκέφθηκε το υπό ανέγερση «Μέγαρον», στο οποίο τον ξενάγησε και τον ενημέρωσε για την πρόοδο των εργασιών η Μαριάνθη Σίμου. Ανάμεσα σε άλλα, είδε και την αίθουσα συνεδριάσεων, «ένα αμφιθέατρον, το τελειότερον των Αθηνών, διά διαλέξεις». Διαπίστωσε τη μεγάλη χρησιμότητα του



Άποψη του «Πλανητοσκόπιου», η φιλοξενία του οποίου, από την πρώτη στιγμή, αποτέλεσε μία από τις μεγαλύτερες καινοτομίες του κτιρίου του Ιδρύματος Ευγενίδου (Αρχείο Ιδρύματος Ευγενίδου).

αμφιθεάτρου, λέγοντας «προσφέρετε υπηρεσίαν εις το Κράτος, διότι αι Αθήναι δεν έχουν συγχρονισμένον "κόγκρες ρουμ"»[27]. Έκτοτε, το αμφιθέατρο του Ιδρύματος έγινε σημαντικός χώρος επιστημονικών συνεδρίων και συζητήσεων, ένα σύγχρονο φόρουμ ανταλλαγής απόψεων και ιδεών.

Το Ίδρυμα Ευγενίδου σταδιακά μετατράπηκε σε ένα σύγχρονο συνεδριακό κέντρο, με συνολικά πέντε αίθουσες, που μπορούν να φιλοξενήσουν από 20 έως 520 άτομα, καθώς και άνετα εκθεσιακά φουαγέ. Τα τελευταία είκοσι χρόνια έχει φιλοξενήσει πάνω από 1.680 διεθνή και ελληνικά συνέδρια και εκδηλώσεις με περισσότερους από 570.000 συνέδρους, καθιστώντας το σημείο αναφοράς και προσέλκυσης σημαντικών προσωπικοτήτων της ελληνικής και διεθνούς επιστημονικής, τεχνικής και πολιτιστικής κοινότητας. Τρανή απόδειξη των παραπάνω αποτελούν και οι πολυπληθείς αναφορές στο Αρχείο των *Ναυτικών Χρονικών* με άρθρα για τις εκδηλώσεις, ημερίδες και σεμινάρια που έλαβαν χώρα στο Ίδρυμα.

Εκτός της επιστημονικής και πνευματικής κοινότητας, εδώ και δεκαετίες, το Ίδρυμα αποτελεί για τη συλλογική μνήμη της ελληνικής ναυτιλίας ένα σημαντικό σημείο αναφοράς. Έχουν φιλοξενηθεί, και συνεχίζουν να φιλοξενούνται κατά καιρούς, συνεδριάσεις και εκδηλώσεις των σημαντικότερων θεσμικών οργάνων και φορέων της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, όπως της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, του Greek Shipping Co-operation Committee και του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

Παράλληλα, το Ίδρυμα Ευγενίδου φιλοξενεί συστηματικά εκδηλώσεις που αφορούν τη νέα γενιά της ναυτιλίας. Η φιλοξενία εκδηλώσεων όπως οι Ημέρες Καριέρας «Επιλέγω Ναυτιλία» της Isalos.net αλλά και πρωτοποριακών εκθέσεων όπως «Τα Bulk Carriers των Ελλήνων» του 2025 και η επετειακή έκθεση «Ερχόμεθα προς την Θάλασσαν», που διοργανώθηκε το 2022 με αφορμή τη συμπλήρωση 90 χρόνων από την ίδρυση των *Ναυτικών Χρονικών*, αποτυπώνουν τις διαχρονικές σχέσεις συνεργασίας των *Ναυτικών Χρονικών* και του Ιδρύματος Ευγενίδου.

Πλανητάριο

Η δημιουργία του «Πλανητοσκοπίου», του γνωστού σήμερα Πλανηταρίου, ήταν μία ακόμα καινοτομία η οποία προβλέφθηκε με την ανέγερση του κτιρίου του Ιδρύματος Ευγενίδου. Η εγκατάστασή του έγινε σε ξεχωριστή πτέρυγα χωρητικότητας 240 ατόμων. Ο θόλος του βοήθησε στην επικοινωνία της επιστήμης με το ευρύ κοινό, κυρίως της αστρονομίας στην Ελλάδα, αφού οι επισκέπτες μπορούσαν να παρακολουθήσουν ται-

27. *Ναυτικά Χρονικά*, 1η Δεκεμβρίου 1962, σελ. 13.





10 Δεκεμβρίου 2018. Εγκαίνια του νέου πρότυπου Κέντρου Επιστήμης και Τεχνολογίας του Ιδρύματος Ευγενίδου.

νίες γύρω από την κίνηση των ουράνιων σωμάτων και των δορυφόρων.

Στο πλαίσιο των εγκαινίων του κτιρίου του Ιδρύματος, τα *Ναυτικά Χρονικά* της εποχής υπογράμμισαν την επίσκεψη του βασιλικού ζεύγους και της πριγκίπισσας Ειρήνης στο νεόδμητο «Πλανητοσκόπιο», όπου παρακολούθησαν την πρώτη επίσημη παράσταση των ουράνιων φαινομένων. Η δημιουργία του αντανακλούσε «τη διορατικότητα» της διοίκησης του Ιδρύματος Ευγενίδου, ενώ καθιστούσε το ίδιο «κέντρο μορφώσεως διά τους μαθητάς, τους σπουδαστάς, τους στρατιωτικούς και τους αεροπόρους». Αξίζει να σημειωθεί ότι ήταν το πρώτο πλανητάριο στη Βαλκανική Χερσόνησο[28].

Η ανάγκη για καλύτερες και σύγχρονες οπτικοακουστικές παραγωγές αναδείχθηκε σύντομα ως καίριο ζήτημα. Ο Διονύσιος Σιμόπουλος προσκλήθηκε το 1972 από το Ίδρυμα Ευγενίδου και εργάστηκε ως διευθυντής του Ευγενιδείου Πλανηταρίου από το 1973 έως το 2014. Η ανάληψη της διεύθυνσης από τον Διονύσιο Σιμόπουλο ταυτίζεται με την αρχή της συστηματικής οπτικοακουστικής αναβάθμισης και παραγωγής παραστάσεων. Η συμβολή του υπήρξε σημαντική για τη διάδοση της επιστημονικής γνώσης στο ευρύ κοινό, καθώς οι παραστάσεις του Πλανηταρίου ενέπνευσαν πολλούς θεατές να γίνουν επιστήμονες και να ασχοληθούν επαγγελματικά με συναφείς θεματικούς τομείς (τεχνολογικούς και επιστημονικούς).

Το Ίδρυμα Ευγενίδου στον 21ο αιώνα

Η μετάβαση από μια εποχή στην επόμενη πάντα αποτελεί δύσκολο εγχείρημα για θεσμούς που έχουν ιστορία χρόνων. Ωστόσο το Ίδρυμα Ευγενίδου κατάφερε να κερδίσει αυτό το στοίχημα, εναρμονιζόμενο με τις ανάγκες του καιρού του.

Στον Νικόλαο Βερνίκο-Ευγενίδη οφείλεται η απόφαση για την εκ βάθρων ανανέωση και επέκταση των εγκαταστάσεων του Ιδρύματος, με τον σχεδιασμό του νέου υπερσύγχρονου Πλανηταρίου, της Διαδραστικής Έκθεσης Επιστήμης και Τεχνολογίας, καθώς και χώρων για πολλές μαθησιακές και εκθεσιακές εκδηλώσεις. Η απόφαση ελήφθη το 1996 και η ανάθεση της μελέτης και της κατασκευής διαδραστικών εκθεμάτων δόθηκε στο Γαλλικό Κέντρο Επιστήμης και Τεχνολογίας Cité des Sciences et de l'Industrie. Την έκθεση επισκέφθηκαν περισσότεροι από 300.000 επισκέπτες[29].

Τον Νοέμβριο του 2003, το Νέο Ψηφιακό Πλανητάριο του Ιδρύματος Ευγενίδου, ένα από τα μεγαλύτερα και καλύτερα εξοπλισμένα πλανητάρια στον κόσμο, άνοιξε τις πύλες του στο κοινό και έκανε πρεμιέρα η πρώτη ψηφιακή παράσταση *Κοσμική Οδύσσεια*. Οι θεατές μπορούσαν να παρακολουθήσουν την ταινία σε έναν αμφιθεατρικό χώρο έκτασης 945 τ.μ. και χωρητικότητας 278 θέσεων, ο οποίος περιβάλλεται από έναν τεράστιο ημισφαιρικό θόλο, συνιστώντας μια πραγματικά πρωτόγνωρη εμπειρία. Για την πρότυπη λειτουργία του Πλανηταρίου, ο Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης βραβεύτηκε το 2015 από την Ακαδημία Αθηνών.

Η βελτίωση των υποδομών του Ιδρύματος συνεχίστηκε, με την ανακαίνιση χώρων και υπηρεσιών βιβλιοθήκης, με στόχο την καλύτερη προσαρμογή της στην ψηφιακή εποχή και στις σύγχρονες τάσεις και ανάγκες πληροφόρησης, αλλά και με την ολοκλήρωση της μεγάλης οπτικοακουστικής αναβάθμισης του Πλανηταρίου, που με το νέο ψηφιακό σύστημα προβολής τέταρτης γενιάς μετέτρεψε τη θέαση σε ένα εντυπωσιακό, ρεαλιστικό ταξίδι στο σύμπαν. Η πρώτη παράσταση που προβλήθηκε στο ανακαινισμένο Πλανητάριο ήταν το *Είμαστε Αστρόσκονη*, το 2023.

Υποστήριξη της ελληνικής κοινωνίας – Εθνικές ανάγκες

Η αυγή της ψηφιακής εποχής συνέπεσε με την αυγή του 21ου αιώνα. Ο νέος αιώνας ανέδειξε νέες προκλήσεις, τόσο σε διεθνές όσο και σε εθνικό επίπεδο, και χαρακτηρίστηκε από μια διαδοχή προκλήσεων: Η παγκόσμια οικονομική

28. *Ναυτικά Χρονικά*, 1η Δεκεμβρίου 1962, σελ. 13.

29. *Ναυτικά Χρονικά*, Ιούλιος-Αύγουστος 2024, σελ. 125.



Το Νέο Ψηφιακό Πλανητάριο του Ιδρύματος Ευγενίδου, που άνοιξε εκ νέου τις πόρτες του για το ευρύ κοινό τον Οκτώβριο του 2023, αποτελεί σημείο αναφοράς για τη γνωριμία της νέας γενιάς με τις ψηφιακές τεχνολογίες και τη μελέτη του Σύμπαντος.

κρίση του 2008, η ψηφιακή μετάβαση, οι συνέπειες της κλιματικής αλλαγής αλλά και η κρίση της πανδημίας Covid-19 αποτέλεσαν μια αλληλουχία εφαπτόμενων και αλλεπάλληλων δυσκολιών, με τις οποίες η ελληνική Πολιτεία κλήθηκε να έρθει αντιμέτωπη. Το Ίδρυμα Ευγενίδου, αποτελώντας διαχρονικά έναν σταθερό σύμμαχο της ελληνικής Πολιτείας, προσπάθησε να τη συντρέξει προκειμένου να ανταποκριθεί στα προβλήματα που ανέκυψαν. Όπως προκύπτει από τα αρχεία των *Ναυτικών Χρονικών*, το Ίδρυμα Ευγενίδου ήταν σταθερός αρωγός της Πολιτείας, αναπτύσσοντας πλούσια δράση, ειδικά στον τομέα της εκπαίδευσης, αλλά και της τεχνολογίας και της υγείας.

Πιο συγκεκριμένα, στον τομέα της παιδείας, το Ίδρυμα Ευγενίδου το 1999 δώρισε 1 δισ. δραχμές για την αποκατάσταση των σχολείων που είχαν πληγεί από τον σεισμό της Πάρνηθας[30]. Επιπλέον προχώρησε στη στήριξη της παιδείας με την υιοθέτηση σχολείων σε ακριτικές περιοχές, τιμώντας με αυτόν τον τρόπο και τον τόπο γέννησης του Ευγένιου Ευγενίδη. Πιο συγκεκριμένα, το 2010 «υιοθέτησε» το 6ο Δημοτικό Σχολείο και το 6ο Νηπιαγωγείο της Νέας Ορεστιάδας, και το 2018 το ΕΠΑΛ Διδυμοτείχου. Ακόμη, το 2024 πραγματοποιήθηκε δωρεά δύο προσομοιωτών, γέφυρας και μηχανοστασίου, στο 1ο ΕΠΑΛ Αλεξ/πολης.

Ακόμη, ανέπτυξε έντονη συμμετοχή σε ευρωπαϊκά προγράμματα τα οποία αφορούσαν ως επί το πλείστον την τεχνική εκπαίδευση και την απόκτηση δεξιοτήτων. Το πρόγραμμα ENGINEER (2001-2014) και το πρόγραμμα STEMforYOUTH (2016-2018) αποτέλεσαν ορόσημα στη συμμετοχή του Ιδρύματος σε δράσεις που ενίσχυσαν την εκπαίδευση STEM. Το 2023 ολοκληρώθηκε το ευρωπαϊκό πρόγραμμα SKILLSEA (2019-2023), ένα από τα σημαντικότερα ευρωπαϊκά έργα για την ανάπτυξη δεξιοτήτων στον ναυτιλιακό τομέα, όπου το Ίδρυμα Ευγενίδου είχε ηγετικό ρόλο στον σχεδιασμό του στρατηγικού πλαισίου δεξιοτήτων.

Παράλληλα με τα παραπάνω, το Ίδρυμα Ευγενίδου διεύρυνε τις συνεργασίες του με σημαντικούς φορείς, κυρίως σε τομείς οι οποίοι άπτονται της τεχνολογίας και των δεξιοτήτων. Το 2014, σε συνεργασία με την Πρεσβεία των ΗΠΑ, εγκαινίασε το Εργαστήριο Τεχνολογίας UTECH LAB, ένα εργαστήριο δημιουργικής απασχόλησης για μαθητές που θέλουν να γνωρίσουν τις σύγχρονες τεχνολογίες. Τέσσερα χρόνια αργότερα, το 2018, εγκαινιάστηκε το πρότυπο Κέντρο Επιστήμης και Τεχνολογίας, του οποίου τα 57 διαδραστικά εκθέματα κατασκευάστηκαν σε συνεργασία με τη Γερμανική Εταιρεία Huettinger, καλύπτοντας ευρύ φάσμα επιστημονικών και τεχνολογικών πεδίων. Το Κέντρο Επιστήμης και Τεχνολογίας διαθέτει πλήρως εξοπλισμένο αμφιθέατρο, όπου πραγματοποιούνται επιδείξεις πειραμάτων φυσικής, χημείας και βιολογίας. Τα παλιότερα εκθέματα δωρίστηκαν στον Δήμο Ορεστιάδας το 2022, και το 2024 έγιναν τα εγκαίνια της Διαδραστικής Έκθεσης Επιστήμης και Τεχνολογίας στις Καστανιές του Δήμου Ορεστιάδας, στον Έβρο, από την τότε Πρόεδρο της Δημοκρατίας, Κατερίνα Σακελλαροπούλου[31]. Το 2023 άνοιξε τις πύλες της η ανανεωμένη σύγχρονη Τεχνική Βιβλιοθήκη του Ιδρύματος και ξεκίνησαν τα Εργαστήρια Αυτόνομων Συστημάτων με πληθώρα εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την τεχνητή νοημοσύνη.

Η αγάπη για την πατρίδα του Ευγένιου

30. *Ναυτικά Χρονικά*, Δεκέμβριος 2023, σελ. 227.

31. *Ναυτικά Χρονικά*, Ιούλιος-Αύγουστος 2024, σελ. 152.



13 Ιανουαρίου 2023. Τελετή παράδοσης δύο ασθενοφόρων από το Ίδρυμα Ευγενίδου στο Κέντρο Υγείας Ίου και στο Κέντρο Υγείας Γενναδίου της Ρόδου.

Ευγενίδη ήταν η αιτία της σύστασης του Ιδρύματος Ευγενίδου. Επομένως, η γνώση της ιστορίας μας μετατρέπεται σε σημαντικό εφόδιο για το μέλλον, καθώς μας επιτρέπει να κατανοήσουμε τα λάθη του παρελθόντος και να τα αποφύγουμε στο μέλλον. Το 2021, με τον εορτασμό για τα 200 χρόνια από την Ελληνική Επανάσταση του 1821, το Ίδρυμα συμμετείχε στον εορτασμό και στην εμβάθυνση της ιστορικής παιδείας. Το 2022 ολοκλήρωσε το έργο ΝΑΥΣ με τη συμβολή του στην ανάπτυξη της ενότητας «Ναυμαχία του Ναυαρίνου», που παρουσιάστηκε στην επετειακή έκθεση «Τρέξε επάνω εις τα κύματα της φοβεράς θαλάσσης – 1821. Ο Αγώνας στη Θάλασσα», η οποία διοργανώθηκε από το Ίδρυμα Ευγενίδου και τα Γενικά Αρχεία του Κράτους (2020-2022). Στόχος της έκθεσης ήταν να αναδειχθεί η συνεισφορά της ναυτιλίας στην Επανάσταση του 1821, αναδεικνύοντας παράλληλα όχι μόνο τους πρωταγωνιστές αλλά και τους αφανείς ήρωες [32].

Τέλος, στον τομέα της υγείας, κατά την περίοδο της πανδημίας Covid-19, το Ίδρυμα Ευγενίδου στήριξε αποφασιστικά και με συνέπεια το Εθνικό Σύστημα Υγείας, προσφέροντας και χρηματική βοήθεια αλλά και δωρίζοντας στο Εθνικό Σύστημα Υγείας δύο υπερσύγχρονα ασθενοφόρα[33].

Από το 2023, με την ανάληψη της θέσης του διοικητή του Ιδρύματος από τον καθηγητή Ιωάννη Γκόλια, πρώην πρύτανη του ΕΜΠ, το Ίδρυμα εντείνει τις δραστηριότητές του σε ζητήματα εφαρμοσμένης τεχνικής γνώσης και δεξιοτήτων, ενισχύοντας τόσο τη θεσμική του θέση και τη συμβολή του στη διαμόρφωση στρατηγικής στα θέματα αυτά, όσο και την άμεση πλέον παροχή εφαρμοσμένης τεχνικής επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης. Στη ναυτική εκπαίδευση, το Ίδρυμα διατηρεί ηγετικό ρόλο στη διαμόρφωση του νέου πλαισίου σπουδών και πρωτοστατεί στη μετάβαση σε διαδραστικό ψηφιακό υλικό για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού. Στο Υπουργείο Παιδείας, με το Ινστιτούτο Εκπαιδευτικής Πολιτικής, υποστηρίζει την επιμόρφωση εκπαιδευτικών των ΕΠΑΛ και την αναμόρφωση βασικών ναυτικών μαθημάτων και του αντίστοιχου εκπαιδευτικού υλικού. Στο Υπουργείο Εργασίας, συμμετέχει με την ομάδα εμπειρογνωμόνων στον προσδιορισμό των δεξιοτήτων που απαιτεί η αγορά εργασίας, με έμφαση στους τομείς της γαλάζιας και πράσινης οικονομίας. Στο Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης, με τον Ελληνικό Γεωργικό Οργανισμό εστιάζει στην ενίσχυση των τεχνικών επαγγελματικών γνώσεων και δεξιοτήτων των αγροτών και των κτηνοτρόφων.

Στον άξονα της ενίσχυσης της ουσιαστικής επιρροής του Ιδρύματος στα θέματα των στόχων του, το Ίδρυμα προχωρά με αυξανόμενους ρυθμούς στη σύναψη συνεργασιών με αναγνωρισμένα ιδρύματα και οργανισμούς της Ελλάδας και του εξωτερικού, όπως το CERN, το World Maritime University, η Amazon, η ευρωπαϊκή πλατφόρμα Waterborne, το Εθνικό Αστεροσκοπείο Αθηνών, το Ελληνογερμανικό Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο, το Γαλλικό Ινστιτούτο Αθηνών, το British Council και άλλοι φορείς.

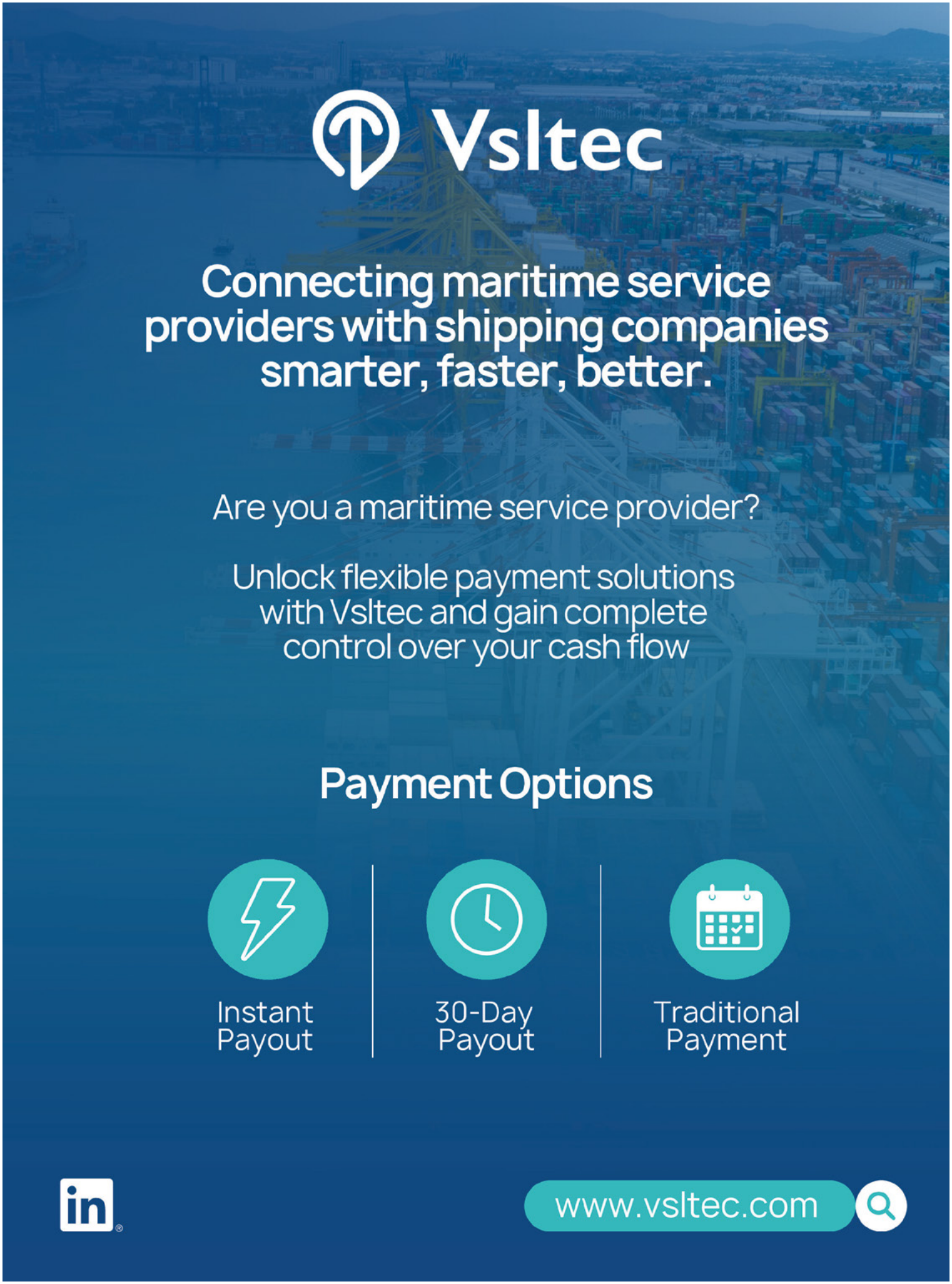
Το 2025 ιδρύεται το Ινστιτούτο Κατάρτισης και Ανάπτυξης Δεξιοτήτων για τον εφαρμοσμένο τεχνικό και τον ναυτιλιακό τομέα, αποτελώντας ορόσημο για το Ίδρυμα Ευγενίδου, απολύτως εναρμονισμένο με τη βούληση του ιδρυτή Ευγένιου Ευγενίδη. Πρόκειται για μια εντελώς νέα δραστηριότητα στο πλαίσιο του βασικού σκοπού του Ιδρύματος και της ενίσχυσης του κοινωφελούς του έργου. Ένα Ινστιτούτο που, υπό την αιγίδα ενός Ιδρύματος με δυναμική πορεία μη κερδοσκοπικής κοινωνικής προσφοράς επί εβδομήντα έτη, δίνει ασφαλώς προτεραιότητα στην ποιότητα της κατάρτισης και όχι στο κέρδος, καλύπτοντας τις υφιστάμενες και μελλοντικές ανάγκες της οικονομίας σε τεχνικές δεξιότητες με τρόπο επωφελή για την κοινωνία.

Από όλη την έρευνα που πραγματοποιήθηκε στο αρχείο τευχών του περιοδικού, ένα απόσπασμα αναδεικνύεται, το οποίο μπορεί να περιγράψει ανάγλυφα την ιστορία του Ιδρύματος Ευγενίδου. Προέρχεται από το ρεπορτάζ για την ανέγερση του κτιρίου του Ιδρύματος και συμπυκνώνει την πεμπτουσία της προσωπικότητας του ιδρυτή Ευγένιου Ευγενίδου και των ανθρώπων που διαχειρίστηκαν το Ίδρυμα στις επόμενες δεκαετίες. Όπως γλαφυρά παρατηρεί ο αρθρογράφος των *Ναυτικών Χρονικών* μεταφέροντας το αισιόδοξο πνεύμα που επικρατούσε κατά την τελετή θεμελίωσης:

«Αυτό, εν προχείρω σκιαγραφία, είναι σήμερον το Ίδρυμα Ευγενίδου. Τι θα είναι αύριον; Πας τις δύναται να το προϊδή. Ένας τεράστιος οργανισμός, όστις απηλλαγμένος από οιανδήποτε ανα-

32. *Ναυτικά Χρονικά*, Μάιος 2021, σελ. 18.

33. *Ναυτικά Χρονικά*, Δεκέμβριος 2023, σελ. 70.


Vsltec
Connecting maritime service providers with shipping companies smarter, faster, better.
Are you a maritime service provider?
Unlock flexible payment solutions with Vsltec and gain complete control over your cash flow
Payment Options
Instant Payout
30-Day Payout
Traditional Payment
www.vsltec.com



Στιγμιότυπο από την ομιλία του Διοικητή του Ιδρύματος Ευγενίδου, Καθηγητή Ιωάννη Γκόλια, στα εγκαίνια του Ινστιτούτου Κατάρτισης και Ανάπτυξης Δεξιοτήτων του Ιδρύματος Ευγενίδου.



Το νέο Ινστιτούτο Κατάρτισης και Ανάπτυξης Δεξιοτήτων του Ιδρύματος Ευγενίδου.

σχετικήν εξάρτησιν, θα είναι ικανός να προσαρμόζεται ταχέως εις τας εκάστοτε παρουσιαζομένας ανάγκας συνεπεία της ραγδαίας αναπτύξεως της τεχνολογίας. Διότι το Ίδρυμα έχει ως σύνθημα το μέλλον. Αι προοπτικαί του είναι μακραί, μετά πεποιθήσεως προσβλέπει εις το αύριον. Η ισχυρά του θεμελίωσις εις το παρόν, αποσκοπεί εις το να καταστεί αυτοδύναμον, να δρα και να αναπτύσσεται, αξιοποιούν το πνεύμα και τας υποθήκας του Ευγενίου Ευγενίδου»[34].

Παρά τη χρήση της καθαρεύουσας, ο σύγχρονος αναγνώστης και η σύγχρονη αναγνώστρια που διαβάζουν το παραπάνω απόσπασμα αναγνωρίζουν ότι οφείλουν να θυμούνται πως το μέλλον έχει ιστορία.

Αντί επιλόγου

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. Παράλληλα, οι άνθρωποι που διαχειρίστηκαν τη διοίκηση του Ιδρύματος σε διαφορετικές εποχές συνέβαλαν τα μέγιστα έτσι ώστε το Ίδρυμα Ευγενίδου να διαγράψει τη δική του ξεχωριστή τροχιά στα εβδομήντα χρόνια λειτουργίας του. Εξασφάλισαν την αειφορία του Ιδρύματος Ευγενίδου στο χρονικό διηνεκές, ακολουθώντας μια σταθερή στρατηγική μακράς πνοής, έχοντας όμως παράλληλα την οξύνοια και τη βούληση να προσαρμόζουν αυτή τη στρατηγική στις ανάγκες της κάθε εποχής, με σημαντικότατες πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές προκλήσεις για τον τόπο μας.

Έχοντας συμπληρώσει εβδομήντα χρόνια συνεχούς και ουσιαστικής συνεισφοράς στην ελληνική κοινωνία, το Ίδρυμα Ευγενίδου συνεχίζει να διαγράφει μια πορεία με μετρήσιμα αποτελέσματα και διαχρονική συνέπεια, η οποία έχει ταυτιστεί με την ενίσχυση της επιστήμης, της εκπαίδευσης και της κατάρτισης στον τομέα των εφαρμοσμένων τεχνικών επαγγελμάτων και της τεχνολογικής προόδου γενικότερα. Με το βλέμμα στραμμένο προς το μέλλον, το Ίδρυμα συμμετέχει ενεργά σε κάθε πρωτοβουλία που στηρίζει την εκπαίδευση και την κατάρτιση στο σύγχρονο περιβάλλον: από τη συμβολή στην τεχνική και επαγγελματική εκπαίδευση έως τη δημιουργία καινοτόμων δράσεων τεχνητής νοημοσύνης, προσομοιώσεων και άλλων εκπαιδευτικών εργαλείων αιχμής. Παράλληλα, μέσω διαλειτουργικών συνεργασιών με την Πολιτεία, την εκπαιδευτική κοινότητα και τους θεσμικούς φορείς, συνεισφέρει στην αποτελεσματική προετοιμασία του απαραίτητου για τις ανάγκες της χώρας στελεχιακού δυναμικού της επόμενης μέρας.

Η παρακολούθηση της διαδρομής του Ιδρύματος Ευγενίδου μέσα από το Αρχείο των *Ναυτικών Χρονικών* αναδεικνύει τη διαχρονική στρατηγική του Ιδρύματος, με επίκεντρο την επιστημονική και τεχνική εκπαίδευση των νέων της χώρας μας και με στόχο τη διαμόρφωση καταρτισμένων επαγγελματιών στον επιστημονικό και τεχνικό τομέα.

34. *Ναυτικά Χρονικά*, 15η Ιουνίου 1961, σελ. 12.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

NAFTIKA CHRONIKA

Ναυτιλιακές ειδήσεις 24/7



www.naftikachronika.gr

@naftikachronika

95NX
Η δύναμη της συνέχειας



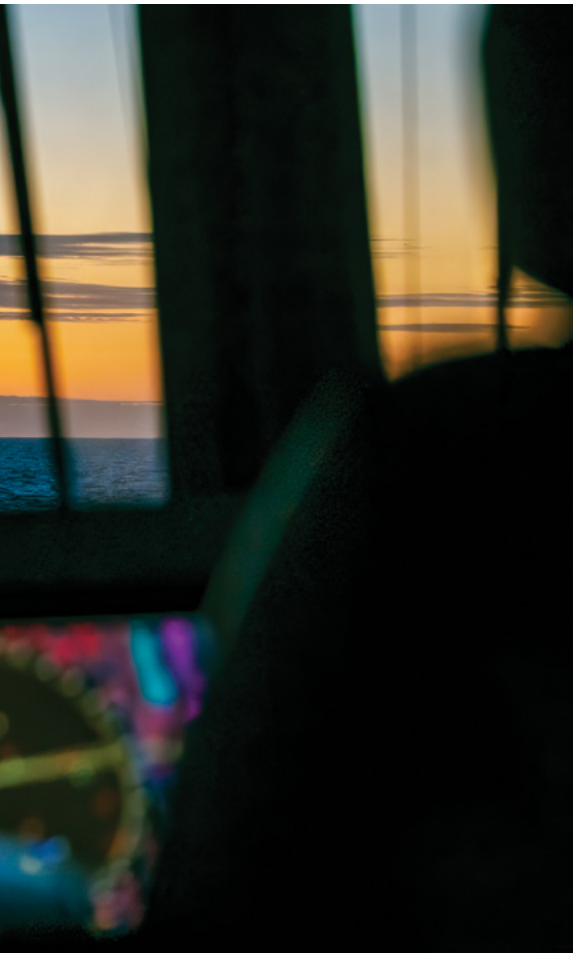
Με το βλέμμα του ναυτικού

Ο ορίζοντας

Η κρίση στον Περσικό Κόλπο, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, τα πλοία και τα πληρώματα

Η πιθανότητα περαιτέρω κλιμάκωσης των εντάσεων στον Περσικό Κόλπο ή ακόμα και προσωρινής διακοπής της ναυσιπλοΐας σε κρίσιμες θαλάσσιες οδούς (Στενά Ορμούζ – είσοδος στον Περσικό Κόλπο, Κόλπος Άντεν – είσοδος στην Ερυθρά) δημιουργεί σοβαρές προκλήσεις για τη διεθνή ναυτιλία και ιδιαίτερα για την ασφάλεια των πληρωμάτων. Παρά τις δηλώσεις του ιρανικού καθεστώτος ότι τα στενά παραμένουν ανοιχτά –με εξαίρεση τους εχθρούς του Ιράν–, ουδείς σήμερα νιώθει ασφαλής να τα περάσει. Σε ένα τέτοιο περιβάλλον, πλοία βρίσκονται εγκλωβισμένα στην περιοχή του Κόλπου, μαζί με τους ναυτικούς που εργάζονται πάνω σε αυτά. Η διαχείριση αυτής της κατάστασης απαιτεί συνδυασμό επιχειρησιακής ετοιμότητας, συντονισμού με διεθνείς οργανισμούς, οικονομικών μηχανισμών προστασίας και ουσιαστικής μέριμνας για την ευημερία των πληρωμάτων.

Βασική προτεραιότητα για τις ναυτιλιακές εταιρείες είναι η άμεση διασφάλιση της ασφάλειας του πληρώματος και του πλοίου. Σε τέτοιες περιπτώσεις ενεργοποιείται το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου (Ship Security Plan) και οι μηχανισμοί διαχείρισης κρίσεων σε επίπεδο εταιρείας. Οι πλοίαρχοι, σε συνεργασία με τα επιχειρησιακά κέντρα των εταιρειών, μπορούν να λάβουν μέτρα όπως η αλλαγή πορείας σε ασφαλέστερα νερά, η αγκυροβόληση σε προκαθορισμένες περιοχές αναμονής ή η καθυστέρηση εισόδου στα Στενά του Ορμούζ ή διέλευσης από το στενό Μπαμπ ελ Μάντεμπ (είσοδος-έξοδος από την Ερυθρά). Παράλληλα, αυξάνεται το επίπεδο επιφυλακής του πλοίου, ενισχύεται η επιτήρηση και περιορίζονται μη αναγκαίες



Credit: EPA/JORN URBAIN/
BELGIAN DEFENCE MINISTRY

επικοινωνίες ή φωτισμός, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις απειλής από επιθέσεις. Πολλές φορές όμως οι συνθήκες επιβάλλουν άμεσες ενέργειες, όπως το παράδειγμα του πλοιάρχου που πήρε την απόφαση, κάνοντας χρήση της εξουσίας του, να παρεκκλίνει από κάθε εντολή (overriding authority) και να απομακρύνει το πλοίο του από το αγκυροβόλιο ενώ το διπλανό πλοίο δεχόταν επίθεση.

Καθοριστικό ρόλο επίσης διαδραματίζει ο συντονισμός με διεθνείς και στρατιωτικούς φορείς, που παρακολουθούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στην περιοχή. Οργανισμοί όπως ο International Maritime Organization, το UK Maritime Trade Operations και οι πολυεθνικές ναυτικές δυνάμεις (Επιχείρηση Ασπίδες/EUNAVFOR ASPIDES για τον Κόλπο του Άντεν) παρέχουν οδηγίες ασφαλείας, προειδοποιήσεις κινδύνου σε πραγματικό χρόνο και, σε ορισμένες περιπτώσεις, οργανώνουν συνοδείες πλοίων. Να τονιστεί εδώ ότι, για τα Στενά του Ορμούζ, έχει ενεργοποιηθεί μια τέτοια διεθνής ναυτική δύναμη, συνεπώς δεν παρέχεται στα πλοία ασφάλεια και προστασία για τον διάπλου των στενών. Παρ' όλα αυτά, η συνεργασία με αυτούς τους μηχανισμούς επιτρέπει στις εταιρείες να λαμβάνουν αποφάσεις με επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την ασφαλέστερη πορεία που μπορούν να ακολουθήσουν τα πλοία τους και να μειώνουν την έκθεση των πληρωμάτων σε απρόβλεπτους κινδύνους.

Παράλληλα, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις καλούνται να λάβουν κρίσιμες επιχειρησιακές αποφάσεις σχετικά με τη διαχείριση των φορτίων και των δρομολογίων τους. Στις σημερινές συνθήκες, που δεν υπάρχει ασφαλής πρόβλεψη για τις εξελίξεις, μπορεί να επιλέξουν να αλλάξουν πορεία τα πλοία τους προς πιο ασφαλή λιμάνια εκτός του Περσικού Κόλπου, να καθυστερήσουν φορτοεκφορτώσεις ή να διατηρήσουν τα πλοία σε περιοχές αναμονής μέχρι να υπάρξει ασφαλής διάδρομος διέλευσης. Ωστόσο, τέτοιες αποφάσεις συνεπάγονται σημαντικό οικονομικό κόστος, καθώς οι καθυστερήσεις αυξάνουν τα λειτουργικά έξοδα, επηρεάζουν τα συμβόλαια ναύλωσης και ενδέχεται να προκαλέσουν αλυσιδωτές διαταραχές στην εφοδιαστική αλυσίδα ενέργειας και εμπορευμάτων.

Εξίσου σημαντική είναι η φροντίδα για την ευημερία και τα δικαιώματα των ναυτικών. Σύμφωνα με τις διεθνείς εργασιακές συμβάσεις, οι εταιρείες υποχρεούνται να διασφαλίζουν επαρκή εφοδιασμό σε τρόφιμα, καύσιμα και ιατρική υποστήριξη, καθώς και δυνατότητα επικοινωνίας των ναυτικών με τις οικογένειές τους. Την παρούσα χρονική στιγμή, στα πλοία που βρίσκονται σε αυτές τις περιοχές, το ψυχολογικό στρες και η κόπωση του πληρώματος αυξάνονται σημαντικά, γεγονός που απαιτεί ενεργή διαχείριση από την πλευρά της εταιρείας. Η παράταση συμβολαίων, όταν είναι αναπόφευκτη, πρέπει να γίνεται με τη συναίνεση των ναυτικών και με την παροχή κατάλληλης υποστήριξης.

Σημαντικό εργαλείο προστασίας για τις ναυτιλιακές αποτελεί και η ενεργοποίηση ασφαλιστικών μηχανισμών, όπως η ασφάλιση πολεμικού κινδύνου και η στήριξη από τα P&I Clubs, τα οποία καλύπτουν μέρος των επιπλέον εξόδων που προκύπτουν από καθυστερήσεις και ζημιές. Παράλληλα, επιτρέπουν στις εταιρείες να συνεχίσουν τη λειτουργία τους σε περιβάλλον υψηλού ρίσκου χωρίς να διακυβεύεται η οικονομική τους βιωσιμότητα.

Σε ακραία σενάρια, όπου η ασφάλεια των πληρωμάτων τίθεται σε άμεσο κίνδυνο (επίθεση και πρόκληση καταστροφών), δύναται να εξεταστούν σχέδια εκκένωσης. Αυτά περιλαμβάνουν τη

του καπτ. Γ. Γεωργούλη

από τη γέφυρα

Η διαχείριση πληρωμάτων που έχουν εγκλωβιστεί στον Περσικό Κόλπο αποτελεί μια σύνθετη πρόκληση, που συνδυάζει ζητήματα ασφάλειας, οικονομίας και ανθρώπινου παράγοντα. Οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν μπορούν να επηρεάσουν τις γεωπολιτικές εξελίξεις, μπορούν όμως να περιορίσουν τον κίνδυνο μέσω σωστής προετοιμασίας, διεθνούς συνεργασίας και υπεύθυνης αντιμετώπισης των αναγκών των ναυτικών τους.

συνεργασία με κρατικές αρχές, λιμενικές υπηρεσίες ή ακόμα και στρατιωτικές δυνάμεις για την ασφαλή απομάκρυνση των ναυτικών από την περιοχή. Παρότι τέτοιες επιχειρήσεις είναι επιχειρησιακά δύσκολες και σπάνιες, αποτελούν μέρος του σχεδιασμού έκτακτης ανάγκης που οφείλουν να διαθέτουν οι μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Συνολικά, η διαχείριση πληρωμάτων που έχουν εγκλωβιστεί στον Περσικό Κόλπο αποτελεί μια σύνθετη πρόκληση, που συνδυάζει ζητήματα ασφάλειας, οικονομίας και ανθρώπινου παράγοντα. Οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν μπορούν να επηρεάσουν τις γεωπολιτικές εξελίξεις, μπορούν όμως να περιορίσουν τον κίνδυνο μέσω σωστής προετοιμασίας, διεθνούς συνεργασίας και υπεύθυνης αντιμετώπισης των αναγκών των ναυτικών τους. Στη σημερινή γεωπολιτική αστάθεια, η ικανότητα αποτελεσματικής διαχείρισης κρίσεων στη θάλασσα συνιστά κρίσιμο στοιχείο για τη βιωσιμότητα της παγκόσμιας ναυτιλίας και τη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής εν πλω.

Κλείσιμο στενών και παγκόσμια ενέργεια: Χαμένοι, κερδισμένοι και το πραγματικό κόστος

Το κλείσιμο κρίσιμων θαλάσσιων στενών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους γεωοικονομικούς κινδύνους για την παγκόσμια ενεργειακή αγορά. Τα λεγόμενα ενεργειακά choke points λειτουργούν ως «αρτηρίες» μέσω των οποίων μεταφέρεται μεγάλο μέρος του διεθνούς εμπορίου πετρελαίου και υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG).

Το κρισιμότερο σημείο από αυτά είναι τα Στενά του Ορμούζ, καθώς από εκεί διέρχεται περίπου το ένα πέμπτο του παγκόσμιου εμπορίου πετρελαίου και σημαντικό ποσοστό των παγκόσμιων εξαγωγών LNG, κυρίως από τις χώρες του Περσικού Κόλπου. Το κλείσιμο ή ο σοβαρός περιορισμός της ναυσιπλοΐας στην περιοχή αυτή έχει εκτεταμένες επιπτώσεις τόσο στις τιμές ενέργειας όσο και στην οικονομία πολλών χωρών.

Η γεωγραφία της ενεργειακής εξάρτησης καθορίζει σε σημαντικό βαθμό ποιος θα είναι ο «μεγάλος χαμένος» από μια τέτοια κρίση. Οι μεγαλύτερες ασιατικές οικονομίες είναι πιο ευάλωτες. Η Ιαπωνία εισάγει περίπου το 90-95% του πετρελαίου της από τη Μέση Ανατολή, η Νότια Κορέα περίπου το 80-85%, η Ινδία γύρω στο 60-65%, ενώ η Κίνα αντλεί περίπου το 45-50% των εισαγωγών της από την ίδια περιοχή. Οι ενεργειακές αυτές ροές εξαρτώνται από τη διέλευση μέσω των Στενών του Ορμούζ. Δημιουργείται έτσι μια διπλή γεωγραφική ευπάθεια, καθώς μια διακοπή σε αυτό το σημείο μπορεί να προκαλέσει σοβαρή διαταραχή στον ενεργειακό εφοδιασμό της Ασίας.

Σε ένα σενάριο οριστικού κλεισίματος των στενών, οι ασιατικές οικονομίες θα αντιμετώπιζαν τρεις βασικές προκλήσεις:

- Φυσικός περιορισμός της προσφοράς, με δυσκολία εξεύρεσης επαρκών φορτίων στην αγορά.
- Απότομη αύξηση του κόστους μεταφοράς, καθώς τα ασφάλιστρα κινδύνου και οι ναύλοι δεξαμενόπλοιων θα εκτοξευτούν.
- Θα ενταθεί ο ανταγωνισμός για διαθέσιμα φορτία, οδηγώντας σε ανεξέλεγκτη άνοδο των τιμών πετρελαίου και LNG. Παρότι χώρες όπως η Ιαπωνία και η Κίνα διαθέτουν στρατηγικά αποθέματα που μπορούν να καλύψουν την κατανάλωση για μερικούς μήνες, αυτά αποτελούν μόνο προσωρινό μηχανισμό απορρόφησης κραδασμών και όχι μόνιμη λύση σε μια παρατεταμένη κρίση.

Η Ευρώπη βρίσκεται σε ενδιάμεση θέση όσον αφορά τον βαθμό εξάρτησης από την ενέργεια προερχόμενη από τα στενά. Συνολικά, περίπου το 20-25% των εισαγωγών πετρελαίου της προέρχεται από τη Μέση Ανατολή, ενώ σε ορισμένες χώρες της Νότιας Ευρώπης, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, το ποσοστό αυτό μπορεί να φτάνει το 30-40%. Ωστόσο, η ευρωπαϊκή αγορά ενέργειας έχει διαφοροποιήσει σημαντικά τις πηγές προμήθειας τα τελευταία χρόνια. Οι εισαγωγές από τη Νορβηγία, τις Ηνωμένες Πολιτείες, τη Δυτική Αφρική και την περιοχή της Κασπίας (Αζερμπαϊτζάν), καθώς και η ανάπτυξη υποδομών LNG, προσφέρουν μεγαλύτερη ευελιξία. Στην περίπτωση οριστικού κλεισίματος των στενών, η Ευρώπη πιθανότατα δεν θα αντιμετωπίσει άμεση φυσική έλλειψη πετρελαίου, αλλά θα επιβαρυνθεί με σημαντικά αυξημένο κόστος υποκατάστασης. Η εξεύρεση φορτίων από πιο απομακρυσμένους προμηθευτές συνεπάγεται μεγαλύτερες αποστάσεις μεταφοράς, υψηλότερους ναύλους και μεγαλύτερη έκθεση στην αύξηση των διεθνών τιμών.

Αντίθετα, οι Ηνωμένες Πολιτείες εμφανίζονται σχετικά πιο ανθεκτικές. Η ενεργειακή τους εξάρτηση από τη Μέση Ανατολή έχει μειωθεί δραστικά την τελευταία δεκαετία, με τις εισαγωγές από την περιοχή να αντιστοιχούν πλέον σε περίπου 5-10% των συνολικών εισαγωγών πετρελαίου. Η σημαντική εγχώρια παραγωγή, ιδιαίτερα από σχιστολιθικά κοιτάσματα, επιτρέπει στις ΗΠΑ να καλύπτουν μεγάλο μέρος της ζήτησής τους και να λειτουργούν ακόμα και ως εξαγωγέας ενεργειακών προϊόντων. Στην περίπτωση κλεισίματος των στενών, οι επιπτώσεις για τις ΗΠΑ θα ήταν κυρίως χρηματοοικονομικές και γεωπολιτικές –δηλαδή αύξηση των διεθνών

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

τιμών, πιέσεις σε συμμάχους– και όχι άμεση ενεργειακή ανεπάρκεια.
Οι εναλλακτικές διαδρομές προμήθειας ενέργειας είναι υπαρκτές, αλλά περιορισμένες. Ορισμένοι αγωγοί μπορούν να παρακάμψουν τα Στενά του Ορμούζ, όπως οι διαδρομές που μεταφέρουν πετρέλαιο από τη Σαουδική Αραβία προς την Ερυθρά Θάλασσα ή από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα προς τον Κόλπο του Ομάν. Ωστόσο, η συνολική τους δυναμικότητα δεν επαρκεί για να αντικαταστήσει πλήρως τις θαλάσσιες ροές που διακινούνται καθημερινά μέσω των στενών. Το LNG αποτελεί επίσης μια εναλλακτική επιλογή, καθώς μπορεί να αλλάξει τις ροές από παραγωγούς όπως οι ΗΠΑ, η Αυστραλία ή χώρες της Αφρικής. Σε περιόδους κρίσης, όμως, οι τιμές στην αγορά του LNG τείνουν να αυξάνονται έντονα, ενώ οι περιορισμοί στην προσφορά πλοίων και στους τερματικούς σταθμούς μειώνουν την ταχύτητα προσαρμογής.
Το οικονομικό κόστος μιας παρατεταμένης διακοπής θα είναι σημαντικό σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι τιμές πετρελαίου θα αυξηθούν κατά 30% έως και 100%, ενώ τα ναύλα μεγάλων δεξαμενόπλοιων (VLCC) θα πολλαπλασιαστούν. Για τις μεγάλες εισαγωγικές οικονομίες της Ασίας, η αύξηση του ενεργειακού κόστους θα μπορούσε να μεταφραστεί σε επιβάρυνση της τάξης του 1-3% του ΑΕΠ σε περίπτωση παρατεταμένης κρίσης, επηρεάζοντας την ανάπτυξη, τον πληθωρισμό και την ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας.
Παράλληλα, η κρίση θα δημιουργήσει και «κερδισμένους». Παραγωγοί πετρελαίου εκτός Μέσης Ανατολής, όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Βραζιλία ή η Γουιάνα, θα επωφεληθούν από τις υψηλότερες τιμές, ενώ η παγκόσμια αγορά LNG θα αποκτήσει επίσης μεγάλη σημασία, ενισχύοντας τα έσοδα μεγάλων εξαγωγέων εκτός Κόλπου (Αυστραλία, ΗΠΑ). Επιπλέον, η ναυτιλιακή βιομηχανία και οι έμποροι ενέργειας θα μπορούσαν να επωφεληθούν από την αυξημένη πτητικότητα της αγοράς και, φυσικά, τα υψηλότερα περιθώρια κέρδους.
Συνολικά, το κλείσιμο των στενών συνιστά μεγάλο κίνδυνο για την παγκόσμια οικονομία. Η Ασία εμφανίζεται ως ο μεγαλύτερος χαμένος λόγω της υψηλής εξάρτησης από τη Μέση Ανατολή και της περιορισμένης δυνατότητας άμεσης υποκατάστασης των ροών. Η Ευρώπη διαθέτει μεγαλύτερη διαφοροποίηση, αλλά θα αντιμετωπίσει σημαντικό κόστος προσαρμογής, ενώ οι Ηνωμένες Πολιτείες παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη ανθεκτικότητα. Τελικά, η ενεργειακή ασφάλεια δεν καθορίζεται μόνο από την ύπαρξη πόρων, αλλά και από τη γεωγραφία στην εφοδιαστική αλυσίδα, την επάρκεια υποδομών και το οικονομικό κόστος των εναλλακτικών επιλογών.



Διαχείριση κινδύνου για τα πλοία που πρόκειται να ταξιδέψουν σε περιοχές με πάγο

Η συλλογή και η αξιολόγηση πληροφοριών σχετικά με τις επικρατούσες συνθήκες πάγου αποτελεί κρίσιμο στοιχείο της διαδικασίας εκτίμησης κινδύνου της εταιρείας και του πλοίου κατά τον σχεδιασμό του ταξιδιού, καθώς και πριν από την είσοδο σε περιοχές όπου υπάρχει πάγος. Η αποτελεσματική διαχείριση του κινδύνου σε τέτοιες συνθήκες προϋποθέτει τη συνεχή παρακολούθηση των περιβαλλοντικών δεδομένων, την κατανόηση των επιχειρησιακών περιορισμών του πλοίου και την κατάλληλη προετοιμασία του πληρώματος.
Η εκτίμηση κινδύνου σε συνθήκες πάγου δεν μπορεί πάντοτε να παρέχει ακριβείς απαντήσεις σε επιχειρησιακά ερωτήματα, όπως το ποιο επίπεδο αντοχής θεωρείται επαρκές για το πλοίο ή ποια ταχύτητα θεωρείται ασφαλής κατά τη ναυσιπλοΐα. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι εξακολουθούν να υπάρχουν περιορισμένα δεδομένα σχετικά με τη συμπεριφορά των πλοίων σε διαφορετικούς τύπους πάγου και σε μεταβαλλόμενες περιβαλλοντικές συνθήκες. Παρ' όλα αυτά, για λόγους επιχειρησιακού σχεδιασμού, οι προσεγγιστικές εκτιμήσεις θεωρούνται αποδεκτές, εφόσον συνδυάζονται με συντηρητική επιχειρησιακή προσέγγιση και αυξημένη επαγρύπνηση.



Η διαδικασία αναγνώρισης κινδύνων θα πρέπει να περιλαμβάνει αξιολόγηση των περιβαλλοντικών συνθηκών και ειδικότερα της πραγματικής κατάστασης πάγου στην περιοχή επιχειρήσεων. Η κατανόηση της κατανομής, της πυκνότητας και της κινητικότητας του πάγου είναι απαραίτητη για τον ασφαλή σχεδιασμό του ταξιδιού και την επιλογή κατάλληλων διαδρομών. Παράλληλα, απαιτείται αξιολόγηση της καταλληλότητας του πλοίου για επιχειρήσεις σε πάγο, συμπεριλαμβανομένης της γνώσης της κλάσης του πλοίου για πάγο (ice class), της κατάστασης των συστημάτων πρόωσης, καθώς και των απαιτήσεων χειμερινής προετοιμασίας (winterization), όπως προστασία σωληνώσεων, εξοπλισμού καταστρώματος και κρίσιμων μηχανολογικών εγκαταστάσεων.

Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δίνεται στην εμπειρία και στην εκπαίδευση του πληρώματος. Οι ναυτικοί που επιχειρούν σε περιοχές με πάγο οφείλουν να διαθέτουν επαρκή γνώση των κινδύνων, των τεχνικών χειρισμού του πλοίου και των διαδικασιών αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών. Η εταιρεία οφείλει να διασφαλίζει ότι το πλήρωμα λαμβάνει την απαραίτητη ενημέρωση και εκπαίδευση, ώστε οι επιχειρησιακές ενέργειες να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του ταξιδιού και στις ιδιαιτερότητες της περιοχής.

Τα επιχειρησιακά ζητήματα που σχετίζονται με τη ναυσιπλοΐα σε πάγο περιλαμβάνουν τον λεπτομερή σχεδιασμό του ταξιδιού, τη συνεχή προσαρμογή της πορείας και της ταχύτητας, καθώς και την ετοιμότητα αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών, όπως ακινητοποίηση πλοίου, ζημιές στο κύτος ή περιορισμός πρόσβασης σε λιμένες. Κατά συνέπεια, η διαχείριση κινδύνου δεν θα πρέπει να περιορίζεται στην τεχνική κατάσταση του πλοίου και στην προστασία του φορτίου, αλλά να επεκτείνεται στην οργανωμένη προετοιμασία του πληρώματος για λειτουργία σε ακραίες περιβαλλοντικές συνθήκες.

Με βάση οδηγίες των P&I Clubs, σε περιπτώσεις όπου υπάρχει έστω και μικρή πιθανότητα το πλοίο να κατευθυνθεί προς λιμένα που ενδέχεται να είναι σε πάγο κατά την άφιξη ή κατά τη διάρκεια της παραμονής του, συνιστάται η ενσωμάτωση κατάλληλης ρήτρας πάγου (Ice Clause) στο ναυλοσύμφωνο και στη φορτωτική.

Η αποτελεσματική συλλογή πληροφοριών για τις συνθήκες πάγου βασίζεται σε αξιόπιστες διεθνείς πηγές και εξειδικευμένους οργανισμούς. Ο Baltic and International Maritime Council (BIMCO) παρέχει εξειδικευμένες υπηρεσίες πληροφόρησης σχετικά με τις συνθήκες πάγου σε παγκόσμιο επίπεδο, καθώς και κανονισμούς αρμόδιων αρχών και επιχειρησιακές συστάσεις για πλοία που επιχειρούν κατά τη χειμερινή περίοδο. Αντίστοιχα, υπηρεσίες όπως το Baltic Sea Ice Service και το Swedish Ice Service παρέχουν καθημερινή ενημέρωση για τη Βαλτική Θάλασσα και τις γειτονικές περιοχές, ενισχύοντας τη λήψη επιχειρησιακών αποφάσεων και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Σε πολικές και υποπολικές περιοχές, οργανισμοί όπως η Polar Route και η Northern Sea Route Administration προσφέρουν ολοκληρωμένες υπηρεσίες παρακολούθησης και πρόγνωσης συνθηκών πάγου, καθώς και διοικητικές πληροφορίες που σχετίζονται με την ασφαλή διέλευση πλοίων. Επιπλέον, δορυφορικοί πάροχοι, όπως η Kongsberg Satellite Services, παρέχουν σχεδόν σε πραγματικό χρόνο εικόνες θαλάσσιων συνθηκών, επιτρέποντας στα πλοία να προσαρμόζουν τις επιχειρησιακές τους αποφάσεις βάσει επικαιροποιημένων δεδομένων.

Στην περιοχή της Καναδικής Αρκτικής, η Canadian Sea Service αποτελεί την κύρια αρχή πληροφόρησης για συνθήκες πάγου, παρέχοντας χάρτες και δελτία για παγόβουνα και θαλάσσιο πάγο. Παράλληλα, οι κανονισμοί της Transport Canada και τα εγχειρίδια της Canadian Coast Guard προσφέρουν πρακτική καθοδήγηση σε πλοιάρχους και αξιωματικούς φυλακής σχετικά με τους κινδύνους και τις τεχνικές ναυσιπλοΐας σε νερά καλυμμένα με πάγο. Στις Ηνωμένες Πολιτείες, η National Weather Service παρέχει προβλέψεις και αναλύσεις για θαλάσσιο πάγο και καιρικές συνθήκες, ιδιαίτερα για την περιοχή της Αλάσκας.

Τέλος, η ασφαλής ναυσιπλοΐα σε περιοχές με πάγο εξαρτάται από τη συστηματική συλλογή πληροφοριών, την τεχνική ετοιμότητα του πλοίου, την επιχειρησιακή εμπειρία και την επαρκή εκπαίδευση του πληρώματος. Η υιοθέτηση συντηρητικής επιχειρησιακής προσέγγισης και η αξιοποίηση αξιόπιστων πηγών πληροφόρη-



σης αποτελούν βασικούς παράγοντες για τη μείωση του κινδύνου και την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Αύξηση κρουσμάτων mpox: Απαίτηση για επαγρύπνηση εταιρειών και πλοίων

Οι πρόσφατες αυξήσεις κρουσμάτων του ιού mpox (monkeypox) σε διάφορες περιοχές του κόσμου, όπως η Βραζιλία και η Κεντρική Αφρική, καθώς και η εμφάνιση νέων στελεχών, όπως το Clade Ib, υπογραμμίζουν την ανάγκη για συνεχή επαγρύπνηση στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Το πλοίο αποτελεί περιβάλλον κοινής διαβίωσης και εργασίας σε περιορισμένο χώρο, όπου οι λοιμώδεις ασθένειες μπορούν να εξαπλωθούν γρήγορα εάν δεν αναγνωριστούν και δεν αντιμετωπιστούν εγκαίρως. Η σωστή ενημέρωση του πληρώματος και η άμεση λήψη μέτρων πρόληψης είναι καθοριστικής σημασίας για τη διασφάλιση της υγείας των ναυτικών και την ασφαλή λειτουργία του πλοίου.

Η mpox είναι μια ιογενής νόσος, που προκαλείται από τον ιό monkeypox, ο οποίος ανήκει στο γένος Orthopoxvirus της οικογένειας Poxviridae – ίδια οικογένεια με τον ιό της ευλογιάς. Η νόσος μεταδίδεται κυρίως μέσω στενής σωματικής επαφής με μολυσμένο άτομο, όπως επαφή με άτομο με ανοιχτές πληγές ή εξανθήματα, σωματικά υγρά, σταγονίδια της αναπνοής κατά την παρατεταμένη πρόσωπο με πρόσωπο επαφή, καθώς και μέσω μολυσμένων αντικειμένων, π.χ. ρούχα, πετσέτες ή κλινοσκεπάσματα. Παρότι γενικά θεωρείται λιγότερο μεταδοτική από κοινές αναπνευστικές λοιμώξεις, η κοινή ζωή πάνω στο πλοίο μπορεί να αυξήσει σημαντικά τον κίνδυνο μετάδοσης εάν δεν εφαρμοστούν κατάλληλα μέτρα πρόληψης.

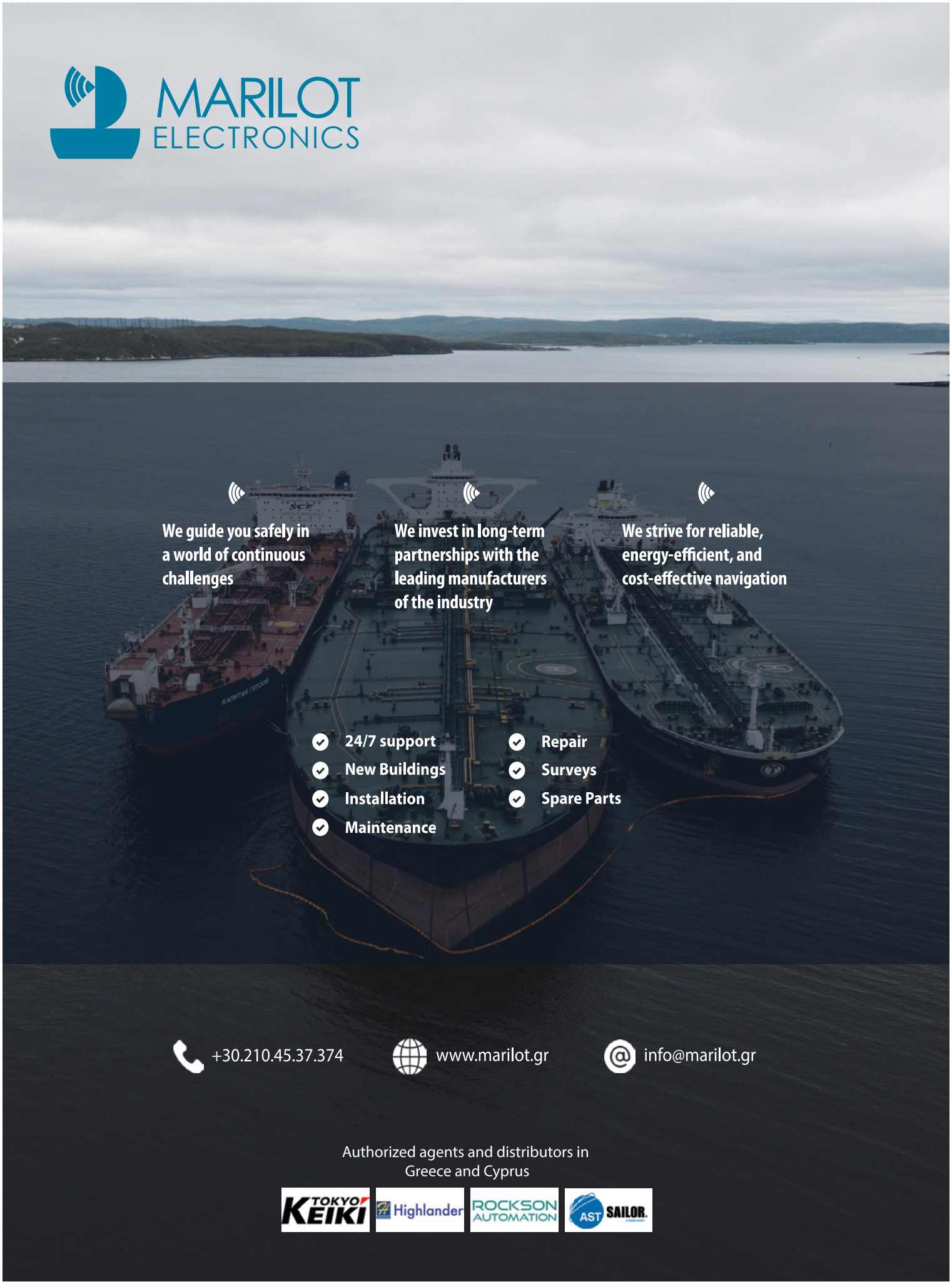
Η περίοδος επώασης της νόσου κυμαίνεται συνήθως από πέντε έως είκοσι μία ημέρες μετά την έκθεση στον ιό. Τα πρώτα συμπτώματα περιλαμβάνουν συχνά πυρετό, πονοκέφαλο, μυϊκούς πόνους, έντονη κόπωση και διόγκωση των λεμφαδένων. Στη συνέχεια εμφανίζεται χαρακτηριστικό εξάνθημα, το οποίο μπορεί να έχει εξαπλωθεί είτε σε περιορισμένα σημεία του σώματος είτε σε όλο το σώμα και σε πολλές περιπτώσεις είναι επώδυνο. Η έγκαιρη αναγνώριση των συμπτωμάτων και η άμεση αναφορά τους στον πλοίαρχο είναι κρίσιμης σημασίας για τον περιορισμό πιθανής διασποράς της νόσου.

Η πρόληψη της μετάδοσης βασίζεται κυρίως στην αυστηρή τήρηση βασικών κανόνων υγιεινής. Το τακτικό πλύσιμο των χεριών με σαπούνι ή η χρήση αλκοολούχου αντισηπτικού, η αποφυγή κοινής χρήσης προσωπικών αντικειμένων όπως πετσέτες και ρούχα, καθώς και ο συχνός καθαρισμός και η απολύμανση επιφανειών με τις οποίες έρχεται σε επαφή το πλήρωμα (χειραγωγοί, τραπέζια, καρέκλες), αποτελούν βασικά μέτρα προστασίας. Επιπλέον, οι καμπίνες και οι κοινόχρηστοι χώροι πρέπει να διατηρούνται καθαροί και να αερίζονται επαρκώς. Κατά την παραμονή σε λιμάνια όπου παρατηρούνται επιδημικές εξάρσεις, το πλήρωμα συνιστάται να επιδεικνύει αυξημένη προσοχή κατά την έξοδο στη στεριά και να αποφεύγει την επαφή με άτομα ή ζώα που εμφανίζουν σημάδια ασθένειας.

Σε περίπτωση υποψίας περιστατικού mpox επί του πλοίου, το επηρεαζόμενο μέλος του πληρώματος πρέπει να απομονωθεί άμεσα, κατά προτίμηση σε μονή καμπίνα με περιορισμένη πρόσβαση. Τα μέλη του πληρώματος που παρέχουν φροντίδα οφείλουν να χρησιμοποιούν γάντια και κατάλληλο βασικό προστατευτικό εξοπλισμό. Παράλληλα, επιβάλλεται να εφαρμόζεται ενισχυμένος καθαρισμός και απολύμανση στους κοινόχρηστους χώρους. Είναι απαραίτητο να ζητείται χωρίς καθυστέρηση τηλεϊατρική συμβουλή και να ενημερώνονται οι αρμόδιες υγειονομικές αρχές του λιμένα σύμφωνα με τις τοπικές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις του κράτους σημαίας.

Σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), οι διαχειρίστριες εταιρείες υποχρεούνται να διαθέτουν σαφείς διαδικασίες για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας του πληρώματος. Η διαχείριση λοιμωδών νοσημάτων πρέπει να ενσωματώνεται στο Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας του πλοίου και να περιλαμβάνει διαδικασίες αναφοράς ασθένειας, μέτρα καθαρισμού και απολύμανσης, καθώς και επαρκή παροχή μέσων ατομικής προστασίας. Οι πλοίαρχοι οφείλουν επίσης να είναι εξοικειωμένοι με τις απαιτήσεις αναφοράς της εταιρείας και των λιμενικών υγειονομικών αρχών.

Η προστασία της υγείας του πληρώματος αποτελεί κοινή ευθύνη όλων των εμπλεκομένων. Η έγκαιρη αναφορά συμπτωμάτων, η σωστή εφαρμογή μέτρων υγιεινής και η ύπαρξη σαφών διαδικασιών επί του πλοίου δύνανται να μειώσουν σημαντικά τον κίνδυνο μετάδοσης της mpox και να αποτρέψουν διαταραχές στη λειτουργία του πλοίου. Η συνεπής εφαρμογή αυτών των πρακτικών συμβάλλει τόσο στην ευημερία των ναυτικών όσο και στη διασφάλιση της ασφαλούς και αποδοτικής λειτουργίας των πλοίων.


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

Οι προοπτικές της ναυπηγοεπισκευής στην Ελλάδα διαγράφονται θετικές

Στο μεταβαλλόμενο περιβάλλον της παγκόσμιας ναυτιλίας, τα ναυπηγεία έχουν μετατραπεί από απλές μονάδες τεχνικής υποστήριξης σε στρατηγικούς εταίρους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η εξειδίκευση, η συνέπεια στους χρόνους παράδοσης και η τεχνολογική υπεροχή αναδύονται ως κρίσιμοι παράγοντες, που διασφαλίζουν την επιχειρησιακή συνέχεια και τη βιωσιμότητα κάθε επένδυσης.
Υπό το παραπάνω πρίσμα, ο κ. Κριεζής γράφει για τις στρατηγικές επιλογές που διαμορφώνουν σήμερα τον προγραμματισμό των δεξαμενισμών της εταιρείας του, τα κριτήρια επιλογής ναυπηγείου επισκευών, καθώς και για τις επενδύσεις σε ενεργειακές αναβαθμίσεις των πλοίων. Παράλληλα, αναλύει τις επιπτώσεις των νέων κανονισμών, τις προκλήσεις που δημιουργούν οι γεωπολιτικές εξελίξεις και τις προοπτικές της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στην Ελλάδα.



του Γιώργου Κριεζή,
Τεχνικού Διευθυντή
του Neptune Group of Companies

Το τρίπτυχο «διαθεσιμότητα (availability) – ικανότητα (capability) – τιμή (cost)» ως κριτήριο επιλογής ναυπηγείου

Για τις προγραμματισμένες επισκευές μας (Special και Intermediate Surveys), επιδιώκουμε να γίνονται δεξαμενισμοί σε ναυπηγεία που συνδυάζουν ανταγωνιστικό κόστος και αποδεδειγμένη ποιότητα, λαμβάνοντας υπόψη βέβαια και τη γεωγραφική περιοχή δραστηριοποίησης κάθε πλοίου.

Στον στόλο των φορτηγών πλοίων, γίνεται προσπάθεια να ελευθερώνονται τα πλοία από τη ναύλωσή τους στην Κίνα, γεγονός που προϋποθέτει έγκαιρο και συντονισμένο προγραμματισμό με το τμήμα ναυλώσεων.

Στα οχηματαγωγά πλοία Pure Car and Truck Carriers (PCTC), τα οποία δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένες γεωγραφικές ζώνες, έχουμε αναπτύξει σταθερές συνεργασίες με αξιόπιστα ναυπηγεία και προχωρούμε σε ομαδικές κρατήσεις (block bookings), εξασφαλίζοντας τόσο άμεση διαθεσιμότητα όσο και ευνοϊκότερους οικονομικούς όρους. Σε κάθε περίπτωση, δίνουμε προτεραιότητα σε ναυπηγεία με υψηλά ποιοτικά πρότυπα, ακόμα και όταν το κόστος τους είναι οριακά υψηλότερο από αυτό του ανταγωνισμού.

Παράλληλα, καταρτίζουμε αναλυτικές τεχνικές προδιαγραφές, ώστε να περιορίζονται απρόβλεπτες εργασίες και πρόσθετες χρεώσεις. Σε έκτακτες επισκευές, αυτό που μετράει είναι ο χρόνος ολοκλήρωσης, ο οποίος εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα και την επιχειρησιακή επάρκεια του ναυπηγείου.



Σε αυτό το πλαίσιο, το κόστος εργασίας έχει δευτερεύουσα σημασία, καθώς κάθε ημέρα ακινησίας συνεπάγεται υψηλό κόστος ευκαιρίας για το πλοίο, το οποίο πρέπει να συνεκτιμάται στη συνολική αξιολόγηση.

Αυστηροποίηση των δεικτών CII και EEXI και στρατηγικές αποφάσεις για εκτεταμένες μετασκευές (major retrofits)

Στα οχηματαγωγά πλοία μας (PCTC), δραστηριοποιούμαστε ως πλοιοκτήτες και διαχειριστές, αναλαμβάνοντας το κόστος των καυσίμων. Τα πλοία κατασκευάζονται και διατηρούνται υπό τη διαχείρισή μας καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους, η οποία εκτείνεται σε τουλάχιστον τριάντα έτη.

Ανέκαθεν, λοιπόν, και πριν από τους νέους περιβαλλοντικούς κανονισμούς, κάναμε εκτεταμένες μετασκευές και αναβαθμίσεις στα πλοία μας για να ελαττώσουμε την κατανάλωση του καυσίμου και κατ' επέκταση να μειώσουμε το περιβαλλοντικό μας αποτύπωμα.

Το 2007 ξεκινήσαμε τις δοκιμές μας με αντιρρυπαντικά υφαλοχρώματα σιλικόνης και το 2014 κάναμε την πρώτη αντικατάσταση πτερυγίων προπέλας για τη βελτίωση της κατανάλωσης δύο πλοίων. Έχουμε φτάσει στο σημείο το μεγαλύτερο μέρος του στόλου να είναι βαμμένο με αντιρρυπαντικά υφαλοχρώματα σιλικόνης, που κρατάνε σε καλή κατάσταση τα ύφαλα των πλοίων μας για έως και πέντε χρόνια.

Με την αυστηροποίηση των δεικτών CII και EEXI το 2024 και το 2025, υλοποιήσαμε εκτεταμένες μετασκευές σε πλοία ηλικίας 15 ετών. Οι παρεμβάσεις περιλάμβαναν αντικατάσταση προπελών και πτερυγίων προπέλας σε προπέλες μεταβλητού βήματος, εγκατάσταση βολβών στο πηδάλιο του πλοίου και συστημάτων βελτίωσης πρόωσης, τοποθετημένων μπροστά ή πίσω από τις προπέλες των πλοίων μας.

Επιπλέον, σε τέσσερα πλοία προχωρήσαμε σε αντικατάσταση του υπερσυμπιεστή της κύριας μηχανής (turbocharger), προκειμένου να διασφαλίσουμε βελτιωμένη απόδοση υπό το καθεστώς περιορισμένης ισχύος, λόγω του κανονισμού EEXI. Το πρόγραμμα τεχνικών αναβαθμίσεων συνεχίζεται και το 2026, με παρεμβάσεις σε δύο ακόμα πλοία του στόλου μας.

Στον στόλο των φορτηγών πλοίων, όπου το κόστος καυσίμου επιβαρύνει τους ναυλωτές, η στρατηγική μας επικεντρώνεται στην απόκτηση πλοίων με χαμηλό ενεργειακό αποτύπωμα. Οι τεχνικές βελτιώσεις που υλοποιούνται περιορίζονται κυρίως στη χρήση υψηλής ποιότητας υφαλοχρωμάτων, συμπεριλαμβανομένων σιλικονούχων επιστρώσεων.

Οι γεωπολιτικές εξελίξεις και οι περιορισμοί σε κρίσιμες θαλάσσιες αρτηρίες δημιουργούν αναπόφευκτα προκλήσεις στον προγραμματισμό των δεξαμενισμών. Σε τέτοια περιβάλλοντα αυξημένης αβεβαιότητας, απαιτείται ενισχυμένος σχεδιασμός και πρόβλεψη μεγαλύτερων χρονικών περιθωρίων για την άφιξη του πλοίου στο ναυπηγείο.

Διαθεσιμότητα ναυπηγικών κλινών (availability) και ballast trips

Η στρατηγική μας βασίζεται σε έγκαιρο προγραμματισμό και σε ομαδικές κρατήσεις σε ναυπηγεία που βρίσκονται κοντά στα κύρια trading areas των πλοίων μας. Με αυτόν τον τρόπο διασφαλίζουμε προτεραιότητα εξυπηρέτησης και ευνοϊκότερους οικονομικούς όρους.

Παράλληλα, σε συνεργασία με το τμήμα ναυλώσεων, οργανώνεται ένα τελευταίο εμπορικό ταξίδι προς την περιοχή του ναυπηγείου, περιορίζοντας στο ελάχιστο τα ballast legs. Ο σωστός προγραμματισμός συμβάλλει επίσης στην απόλυτη συμμόρφωση με τα χρονικά όρια των πιστοποιητικών των πλοίων.

Στον στόλο των οχηματαγωγών, αξιοποιούμε τη φυσική εποχικότητα της αγοράς, καθώς υπάρχουν περίοδοι μειωμένης δραστηριότητας λόγω διακοπών στην παραγωγή. Οι περίοδοι αυτές προσφέρονται για τον αποτελεσματικό προγραμματισμό των επισκευών.

Στρατηγική προγραμματισμού δεξαμενισμών σε ένα εύφλεκτο γεωπολιτικό περιβάλλον

Οι γεωπολιτικές εξελίξεις και οι περιορισμοί σε κρίσιμες θαλάσσιες αρτηρίες δημιουργούν αναπόφευκτα προκλήσεις στον προγραμματισμό των δεξαμενισμών. Σε τέτοια περιβάλλοντα αυξημένης αβεβαιότητας, απαιτείται ενισχυμένος σχεδιασμός και πρόβλεψη μεγαλύτερων χρονικών περιθωρίων για την άφιξη του πλοίου στο ναυπηγείο.

Σε περιπτώσεις έκτακτων γεγονότων, καθοριστικής σημασίας είναι η ταχύτητα λήψης αποφάσεων και η δυνατότητα άμεσης ανακατεύθυνσης σε εναλλακτικές γεωγραφικές περιοχές ή ναυπηγεία.

Η ύπαρξη εκτεταμένου δικτύου αντιπροσώπων των ναυπηγείων στην Ελλάδα λειτουργεί υποστηρικτικά, επιτρέποντας τη γρήγορη διερεύνηση και ενεργοποίηση εναλλακτικών λύσεων όταν αυτό απαιτείται.

Η χρυσή τομή μεταξύ ποιότητας εργασίας και λογικού κόστους (cost) σε περιπτώσεις επειγουσών επισκευών

Στις επείγουσες επισκευές, πρωταρχικό κριτήριο αποτελεί ο χρόνος αποκατάστασης και η ασφαλής επαναφορά του πλοίου στην εμπορική του δραστηριότητα.

Η αξιολόγηση του συνολικού κόστους δεν περιορίζεται στη δαπάνη του ναυπηγείου, αλλά περιλαμβάνει και το κόστος απώλειας εσόδων λόγω ακινησίας (off-hire cost). Ένα ναυπηγείο με υψηλότερο τιμολόγιο αλλά ταχύτερη και αξιόπιστη εκτέλεση εργασιών μπορεί τελικά να αποδειχθεί οικονομικά αποδοτικότερη επιλογή.

Παράλληλα, η επιχειρησιακή αξιοπιστία και η φήμη της εταιρείας αποτελούν κρίσιμους παράγοντες, οι οποίοι pr;epei να διαφυλάσσονται μέσω άμεσης και ποιοτικής τεχνικής παρέμβασης.

Οι προοπτικές της ναυπηγοεπισκευής στην Ελλάδα

Οι προοπτικές της ναυπηγοεπισκευής στην Ελλάδα διαγράφονται θετικές, με την προϋπόθεση περαιτέρω ενίσχυσης της τεχνογνωσίας και ανανέωσης του ανθρώπινου δυναμικού, ώστε να αποκατασταθεί σταδιακά η εμπειρία που είχε περιοριστεί τα προηγούμενα χρόνια.

Το 2024 και το 2025 πραγματοποιήσαμε πέντε προγραμματισμένους δεξαμενισμούς και μία επείγουσα επισκευή σε ελληνικά ναυπηγεία. Όσον αφορά τους προγραμματισμένους δεξαμενισμούς, η ποιότητα των εργασιών ήταν υψηλή, αν και οι αρχιμηχανικοί μας χρειάστηκε να έχουν ενεργό ρόλο στον προγραμματισμό και στον συντονισμό των εργασιών του ναυπηγείου.

Αξίζει να σημειωθεί ότι σημαντικό μέρος των εργασιών υλοποιείται μέσω υπεργολαβικών σχημάτων, τα οποία ενισχύουν τον ανταγωνισμό και έχουν θετική επίδραση στο τελικό κόστος των εργασιών. Ωστόσο, αυτά τα συνεργεία, αν και υψηλής κατάρτισης, συχνά δεν διαθέτουν την απαραίτητη κλίμακα και τον απαιτούμενο εξοπλισμό, γεγονός που επηρεάζει τους χρόνους ολοκλήρωσης των εργασιών.

Στην περίπτωση της επείγουσας επισκευής, υπήρξε άμεση ανταπόκριση από το ναυπηγείο και άμεση έναρξη των εργασιών. Το ναυπηγείο κατάφερε να ανταποκριθεί στην πολυπλοκότητα της επισκευής της λαμαρίνας του πλοίου, γεγονός που συνέβαλε στην ταχεία επαναφορά του πλοίου στην υπηρεσία.

Κατά τη διάρκεια των επισκευών μας στην Ελλάδα, είχαμε επίσης τη δυνατότητα να αξιοποιήσουμε τοπικές εταιρείες για μηχανολογικές και άλλες εξειδικευμένες εργασίες, γεγονός που διευκόλυνε την εκτέλεση μεγαλύτερου αριθμού τεχνικά απαιτητικών εργασιών.



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

Οι πρόσφατες τάσεις στη ναυπηγική τεχνολογία και καινοτομία

Τεχνολογία & ναυπηγική

Επιμέλεια: Θεανώ Κρασσά

Τριμερής συνεργασία με επίκεντρο την πρόωση πλοίων με αιολική ενέργεια

Η ενσωμάτωση συστημάτων υποβοήθησης πρόωσης με αιολική ενέργεια στον εμπορικό στόλο αποτελεί πλέον ζήτημα τεχνικής τεκμηρίωσης, επιχειρησιακής εφαρμογής και ανεξάρτητης επαλήθευσης της πραγματικής τους συμβολής στη μείωση κατανάλωσης καυσίμου και εκπομπών. Σε αυτή την κατεύθυνση, η Laskaridis Shipping υπέγραψε συμφωνία για ένα Κοινό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα (JDP) με την bound4blue και τον νηογνώμονα Bureau Veritas, με σκοπό την αξιολόγηση της ενσωμάτωσης των eSAILs® σε ολόκληρο τον στόλο της. Η συμφωνία υπογράφηκε την Τετάρτη 18 Μαρτίου, στα γραφεία της Laskaridis Shipping στην Αθήνα, παρουσία εκπροσώπων των τριών μερών.

Τα ιστία αναρρόφησης της bound4blue –τα οποία λειτουργούν αντλώντας αέρα μέσω μιας αεροδυναμικά βελτιστοποιημένης επιφάνειας για τη δημιουργία εξαιρετικής άντωσης– είναι κατάλληλα τόσο για έργα μετασκευών σε υφιστάμενα πλοία όσο και για νεότευκτα. Η τεχνολογία αυτή προορίζεται για ένα ευρύ φάσμα segments. Η τεχνολογία της bound4blue, η οποία έχει λάβει έγκριση τύπου από τον DNV, αποτελεί πλέον την προτιμώμενη επιλογή μιας σειράς κορυφαίων παγκόσμιων πλοιοκτητών.

Το πλαίσιο συνεργασίας για το Κοινό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα αναπτύχθηκε και συντονίστηκε από την Oceanking, φέρνοντας σε επαφή έναν καινοτόμο πάροχο τεχνολογικών λύσεων, έναν πρωτοπόρο πλοιοκτήτη και έναν εξέχοντα νηογνώμονα. Η bound4blue εκπροσωπείται από την Oceanking.

Στόχος του JDP είναι η δημιουργία μιας αξιόπιστης, διαφανούς και τεχνικά άρτιας διαδικασίας για την αξιολόγηση της ενσωμάτωσης της τεχνολογίας στα πλοία της Laskaridis.

Η κ. Κατερίνα Πρίφτη, DPA, HSQE Director της Laskaridis Shipping Co. Ltd., τόνισε: «Είμαστε περήφανοι που πρωτοπορούμε στην εγκατάσταση ιστίων αναρρόφησης στο πλοίο “MV POLYDEFKIS” μέσω ενός Κοινού Αναπτυξιακού Προγράμματος (JDP) σε συνεργασία με την bound4blue και τον Bureau Veritas.

»Η πρωτοβουλία αυτή συνάδει με τη στρατηγική ESG της εταιρείας μας και αντανακλά τη δέσμευσή μας για την επίτευξη μετρήσιμων βελτιώσεων στην αποδοτικότητα των πλοίων. Η ενσωμάτωση τεχνολογιών πρόωσης με υποβοήθηση ανέμου (WASP), και συγκεκριμένα της τεχνολογίας ιστίων αναρρόφησης, αναμένεται να βελτιώσει σημαντικά τις επιδόσεις του πλοίου.

»Το “MV POLYDEFKIS” είναι εξοπλισμένο με συστήματα τηλεμετρίας τελευταίας τεχνολογίας και διαθέτει την πιστοποίηση “SMART” του Bureau Veritas, εξασφαλίζοντας τη συλλογή ακριβών και αξιόπιστων δεδομένων απόδοσης. Ο Bureau Veritas, ένας παγκοσμίως αναγνωρισμένος νηογνώμονας, θα διενεργήσει ανεξάρτητη επαλήθευση των βελτιώσεων στις επιδόσεις λειτουργίας του πλοίου».



Credit: Ναυτικά Χρονικά

Το πλαίσιο θα εξετάσει βασικά ζητήματα, όπως τις απαιτήσεις εγκατάστασης, την ενσωμάτωση στα πλοία, τις απαιτήσεις λειτουργίας και την ανεξάρτητη επικύρωση των επιδόσεων λειτουργίας. Μέσω αυτής της προσέγγισης του JDP, τα συμμετέχοντα μέρη στοχεύουν να αξιολογήσουν από κοινού τόσο την τεχνική εφικτότητα όσο και την οικονομική βιωσιμότητα της τεχνολογικής λύσης της bound4blue στον στόλο της Laskaridis Shipping, χαράσσοντας μια σαφή πορεία για τη λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων και την ενδεχόμενη εγκατάσταση του συστήματος bound4blue eSAILs® σε καθορισμένα πλοία. Η τεχνολογία eSAILs της bound4blue βασίζεται σε σταθερές αεροδυναμικές επιφάνειες κάθετης ανάπτυξης, πάνω στις οποίες εφαρμόζεται αναρρόφηση αέρα μέσω ειδικά διαμορφωμένης επιφάνειας. Η αναρρόφηση αυτή ελέγχει τη συμπεριφορά της οριακής στιβάδας του αέρα πάνω στο προφίλ, αυξάνοντας την παραγόμενη άνωση και, κατά συνέπεια, τη διαθέσιμη προωστική συνιστώσα από τον άνεμο. Σε αντίθεση με άλλες τεχνολογίες αιολικής πρόωσης, το σύστημα δεν απαιτεί περιστρεφόμενους κυλίνδρους, ούτε σύνθετες κινηματικές διατάξεις.

Ο Henning Steffen, Sales Director Europe της bound4blue, επισήμανε: «Ανυπομονούμε να συνεργαστούμε με τη Laskaridis Shipping και τον Bureau Veritas για να καθορίσουμε τον τρόπο με τον οποίο τα ιστία αναρρόφησης μπορούν να ενσωματωθούν σε ολόκληρο τον στόλο [της Laskaridis Shipping]. Η αιολική πρόωση αποτελεί έναν πρακτικό τρόπο μείωσης της κατανάλωσης καυσίμων και των εκπομπών, και είμαστε ευτυχείς που υποστηρίζουμε τη Laskaridis καθώς διερευνά πώς αυτή η τεχνολογία μπορεί να αξιοποιηθεί σε ολόκληρο τον στόλο της».

«Είμαστε ευτυχείς και περήφανοι που η πρωτοβουλία μας οδήγησε σε αυτή τη σημαντική συνεργασία, την πρώτη του είδους της στην Ελλάδα», δήλωσε ο κ. Κώστας Χασιώτης, Διευθύνων Σύμβουλος της Oceanking. «Μέσω αυτού του JDP, στοχεύουμε να ενισχύσουμε την αξιοπιστία των επιχειρησιακών επιδόσεων και να ενισχύσουμε την εμπιστοσύνη στις τεχνολογίες πρόωσης με υποβοήθηση ανέμου (WASP), ενώ παράλληλα αναδεικνύουμε τον τρόπο με τον οποίο οι συνέργειες μεταξύ παρόχων τεχνολογίας, πλοιοκτητών και νηογνωμόνων αντανακλούν τη δέσμευση της ναυτιλιακής βιομηχανίας σε βιώσιμες λύσεις, όπως το eSAILs®, που προωθούν την αποδοτικότητα και υποστηρίζουν τους στόχους αποανθρακοποίησης».

Τέλος, η κ. Παγιέτ Παλαιολόγου, Senior Vice President of East Europe, Mediterranean Sea, Middle East, India and Africa (EMA), Bureau Veritas Marine & Offshore, δήλωσε: «Είμαστε στην ευχάριστη θέση να υποστηρίξουμε αυτό το JDP, το οποίο αντανακλά τη δέσμευση του Bureau Veritas να παρέχει ασφαλείς, αξιόπιστες και επεκτάσιμες λύσεις αποανθρακοποίησης. Παρέχοντας ανεξάρτητη εμπειρογνωμοσύνη, στοχεύουμε να διασφαλίσουμε ότι οι τεχνολογίες αιολικής πρόωσης, όπως τα eSAIL, μπορούν να αξιολογηθούν με σαφήνεια και εμπιστοσύνη, υποστηρίζοντας τις τεκμηριωμένες αποφάσεις των πλοιοκτητών».

$2,9 δισ.
η αξία της παγκόσμιας αγοράς πράσινης μεθανόλης το 2025.

Πρώτη επιχείρηση SIMOPS ανεφοδιασμού πλοίου με πράσινη μεθανόλη στο Χονγκ Κονγκ

Η ανάπτυξη υποδομών ανεφοδιασμού με εναλλακτικά ναυτιλιακά καύσιμα αποτελεί βασική προϋπόθεση για την αποανθρακοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών. Η πράσινη μεθανόλη συγκαταλέγεται ήδη μεταξύ των πρώτων εναλλακτικών καυσίμων που μπορούν να υποστηριχτούν επιχειρησιακά σε μεγάλα διεθνή λιμάνια.

Σε αυτό το πλαίσιο, το Hong Kong Seaport Alliance (HKSPA) ολοκλήρωσε στον τερματικό COSCO-HIT την πρώτη επιχείρηση SIMOPS, δηλαδή ταυτόχρονης εκτέλεσης ανεφοδιασμού και φορτοεκφόρτωσης πλοίου, κατά την οποία πραγματοποιήθηκε ανεφοδιασμός με πράσινη μεθανόλη.

Η επιχείρηση πραγματοποιήθηκε με το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «COSCO SHIPPING Gemini», το οποίο διαθέτει σύστημα πρόωσης διπλού καυσίμου μεθανόλης και μεταφορική ικανότητα άνω των 20.000 TEUs. Το πλοίο ανεφοδιάστηκε με 200 τόνους πράσινης μεθανόλης μέσω διαδικασίας από πλοίο σε πλοίο (STS) από το εξειδικευμένο πλοίο ανεφοδιασμού «DAQING 268», το οποίο διαχειρίζεται η εταιρεία Chimbusco Pan Nation (CPN). Ο ανεφοδιασμός ολοκληρώθηκε σε περίπου πέντε ώρες, ενώ πραγματοποιήθηκε ταυτόχρονα με τις λιμενικές εργασίες φορτοεκφόρτωσης, σύμφωνα με τη λογική των επιχειρήσεων SIMOPS.

Η συγκεκριμένη επιχείρηση έλαβε χώρα λίγες ημέρες μετά τον πρώτο ανεφοδιασμό πλοίου με μεθανόλη στο Χονγκ Κονγκ, στις 5 Μαρτίου, όταν το ίδιο πλοίο ανεφοδιασμού παρείχε 500 τόνους πράσινης μεθανόλης στο πλοίο «CM Hong Kong». Το εν λόγω πλοίο αποτελεί το πρώτο Ro-Ro πλοίο διπλού καυσίμου με χρήση μεθανόλης παγκοσμίως.

Παράλληλα, η διεθνής αγορά πράσινης μεθανόλης παρουσιάζει ταχεία ανάπτυξη. Η αξία της αγοράς εκτιμάται ότι ανήλθε σε περίπου $2,9 δισ. το 2025, ενώ προβλέπεται να φτάσει τα $41,1 δισ. έως το 2035, με ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης που υπερβαίνει το 30%.

Η πυρηνική ηλεκτρική πρόωση στο επίκεντρο της ναυπηγικής έρευνας

Η ανάπτυξη ηλεκτρικών συστημάτων πρόωσης που τροφοδοτούνται από πυρηνική ενέργεια επανέρχεται στο επίκεντρο της ναυπηγικής έρευνας ως πιθανή λύση μηδενικών εκπομπών για μεγάλα εμπορικά πλοία. Σε αυτό το πλαίσιο, ο νηογνώμονας ABS, η HD Korea Shipbuilding & Offshore Engineering (HD KSOE) και η HD Hyundai Samho Heavy Industries (HD HSHI) υπέγραψαν συμφωνία κοινής ερευνητικής ανάπτυξης (JDP). Η συμφωνία αυτή αφορά τον σχεδιασμό συστήματος ηλεκτρικής πρόωσης με πυρηνική τροφοδότηση σε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Η συμφωνία δημιουργεί ένα τεχνικό πλαίσιο συνεργασίας για την αξιολόγηση ενός συστήματος ηλεκτρικής πρόωσης που τροφοδοτείται από πυρηνικό αντιδραστήρα, ειδικά προσαρμοσμένου σε πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρητικότητας περίπου 16.000 TEUs. Η μελέτη θα εξετάσει βασικές παραμέτρους σχεδιασμού, όπως η αρχιτεκτονική του συστήματος παραγωγής και διανομής ηλεκτρικής ισχύος, η ενσωμάτωση του πυρηνικού ενεργειακού συστήματος στο πλοίο και οι απαιτήσεις ασφάλειας και λειτουργίας που προκύπτουν από τη χρήση πυρηνικής ενέργειας.

Στο τεχνικό επίπεδο του έργου, οι εταιρείες HD KSOE και HD HSHI θα αναλάβουν την ανάπτυξη του βασικού σχεδιασμού του συστήματος, τον καθορισμό των τεχνικών προδιαγραφών των ηλεκτρικών υποσυστημάτων και τη διάταξη του εξοπλισμού στο πλοίο. Η μελέτη θα εξετάσει τον τρόπο με τον οποίο ένας πυρηνικός αντιδραστήρας μπορεί να τροφοδοτεί γεννήτριες παραγωγής ηλεκτρικής ισχύος. Στη συνέχεια η παραγόμενη ενέργεια θα τροφοδοτεί ηλεκτροκινητήρες πρόωσης.

Η πρωτοβουλία εντάσσεται σε ένα ευρύτερο διεθνές ενδιαφέρον για την επαναξιολόγηση της χρήσης πυρηνικής ενέργειας στη ναυτιλία, ιδίως μέσω προηγμένων αντιδραστήρων μικρής ισχύος (Small Modular Reactors – SMRs). Ο ABS έχει ήδη συμμετάσχει σε σειρά ερευνητικών έργων που διερευνούν την εφαρμογή πυρηνικής ενέργειας στη θάλασσα και έχει δημοσιεύσει τεχνικές μελέτες, όπως ανάλυση για πλοίο μεταφοράς LNG με πρόωση βασισμένη σε SMR.

Ναυπηγικό επίτευγμα με την παράδοση του πρώτου VLAC της Hanwha Ocean

Σε ένα καθοριστικό ναυπηγικό ορόσημο προχώρησε η Hanwha Ocean, ολοκληρώνοντας με επιτυχία την παράδοση του πρώτου της Very Large Ammonia Carrier (VLAC). Η συγκεκριμένη εξέλιξη υπογραμμίζει τον ολοένα και πιο αναβαθμισμένο ρόλο της αμμωνίας στο μέλλον των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών, σύμφωνα με ανάρτηση της Hanwha Group στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης.

Είναι άξιο αναφοράς ότι το πλοίο ναυπηγήθηκε για λογαριασμό της Naftomar. Όπως τονίζει σε ανάρτησή της η εταιρεία, το νέο LPG/VLAC carrier «Gaz Ronin», χωρητικότητας 93.000 cbm, έχει ενταχθεί στον στόλο της. Το νεότευκτο, σύμφωνα με τη Naftomar, είναι σχεδιασμένο για την ασφαλή και αποτελεσματική μεταφορά LPG και αμμωνίας και εξοπλισμένο με έναν κύριο κινητήρα διπλού καυσίμου MAN 6G60ME-C10.5-LGIP σε συνδυασμό με HPSCR.

Και οι δύο όμιλοι υπογράμμισαν μέσω ανακοινώσεών τους ότι τα πλοία μεταφοράς αμμωνίας αναδεικνύονται ραγδαία σε περιουσιακά στοιχεία εξαιρετικά υψηλής προστιθέμενης αξίας, υποστηρίζοντας έμπρακτα τη μετάβαση της ναυτιλίας σε πιο βιώσιμα μοντέλα λειτουργίας.

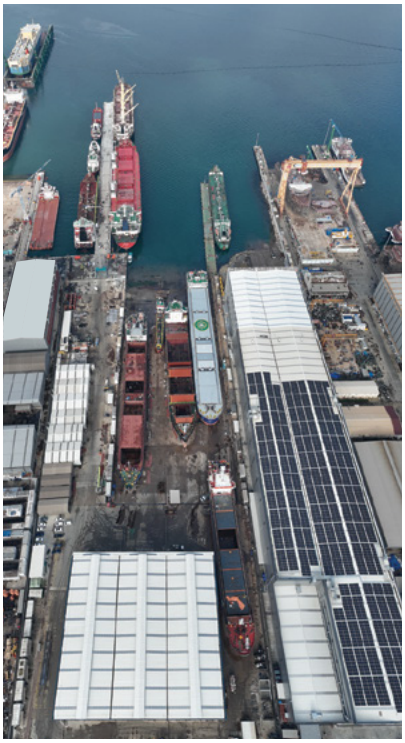
HERSEK SHIPYARD

YOUR RELIABLE PARTNER IN SHIP REPAIR & MAINTENANCE



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





Facilities & Capabilities

- **3 slipways (190 m × 26 m) up to 4,000 tons lightship capacity**
- **2 slipways (140 m × 24 m) up to 4,000 tons lightship capacity**
- **330 m × 15 m main pier with 7.5 m water depth for extended operations**
- **150 m × 9 m secondary pier with 7.5 m water depth**
- **Large hangars, workshops, and CNC manufacturing capabilities**
- **High-capacity cranes and forklifts ensuring efficient handling**

ISO 14001 ISO 45001 ISO 9001

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

Ενέργεια &

Οι τελευταίες εξελίξεις στο ενεργειακό μέτωπο

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος

ΔΟΕ: Η χειρότερη ενεργειακή κρίση των τελευταίων δεκαετιών

Ο κόσμος είναι αντιμέτωπος με τον κίνδυνο να βιώσει τη χειρότερη ενεργειακή κρίση των τελευταίων δεκαετιών εξαιτίας του πολέμου στη Μέση Ανατολή, προειδοποίησε στις 23 Μαρτίου ο Φατίχ Μπιρόλ, Διευθυντής του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας (ΔΟΕ), αναφερόμενος σε «μείζονα απειλή» για την παγκόσμια οικονομία.

«Έως σήμερα έχουμε απολέσει 11 εκατ. βαρέλια την ημέρα, με άλλα λόγια περισσότερα απ' ό,τι στις δύο προηγούμενες πετρελαϊκές κρίσεις μαζί», τόνισε στο National Press Club στην Καμπέρα ο κ. Μπιρόλ, αναφερόμενος στις κρίσεις των χρόνων του 1970.

«Την εποχή εκείνη, σε καθεμιά από τις κρίσεις, ο κόσμος είχε απολέσει περίπου 5 εκατ. βαρέλια την ημέρα ή αλλιώς, αν προσθέταμε και τις δύο, 10 εκατ. βαρέλια την ημέρα», εξήγησε ο κ. Μπιρόλ. Αναφερόμενος επίσης στις συνέπειες της στρατιωτικής εισβολής της Ρωσίας στην Ουκρανία το 2022, πρόσθεσε πως «αυτή η κρίση, έως αυτό το στάδιο, ισοδυναμεί με δύο πετρελαϊκές κρίσεις και την κατάρρευση της αγοράς αερίου μαζί».

Τουλάχιστον σαράντα ενεργειακές υποδομές έχουν υποστεί «σοβαρές ή πολύ σοβαρές» ζημιές λόγω του πολέμου στη Μέση Ανατολή για 24η ημέρα, συνέχισε. «Καμία χώρα δεν



φυσικοί πόροι



θα μπορέσει να έχει ανοσία έναντι των συνεπειών αυτής της κρίσης, αν συνεχιστεί σε αυτόν τον δρόμο. Είναι επομένως απαραίτητο να υπάρξει δράση σε παγκόσμια κλίμακα», εκτίμησε ακόμα ο κ. Μπιρόλ. «Η παγκόσμια οικονομία είναι αντιμέτωπη με μείζονα απειλή και ελπίζω [...] ότι το πρόβλημα θα επιλυθεί το συντομότερο δυνατόν», συμπλήρωσε.

Ιστορική απόφαση του ΔΟΕ για αποδέσμευση 400 εκατ. βαρελιών πετρελαίου από τα στρατηγικά αποθέματα

Ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας πρότεινε την αποδέσμευση 400 εκατ. βαρελιών πετρελαίου, τη μεγαλύτερη αποδέσμευση «μαύρου χρυσού» στην ιστορία του, προκειμένου να μειωθούν οι τιμές, που εκτοξεύτηκαν μετά την έναρξη του πολέμου ΗΠΑ και Ισραήλ με το Ιράν.

Η προτεινόμενη αποδέσμευση υπερβαίνει κατά πολύ τα 182 εκατ. βαρέλια που είχαν ρίξει στην αγορά οι χώρες-μέλη του ΔΟΕ, σε δύο φάσεις, το 2022, όταν η Ρωσία εισέβαλε στην Ουκρανία.

Η απόφαση ελήφθη ομόφωνα από τα 32 μέλη του Οργανισμού και ανακοινώθηκε την ώρα που ο Πρόεδρος της Γαλλίας, Εμανουέλ Μακρόν, προήδρευε σε σύσκεψη των ηγετών της G7 όπου θα συζητούσαν το θέμα.

Την απόφαση του ΔΟΕ χαιρέτισε ο Επίτροπος Ενέργειας της ΕΕ, Νταν Γιόργκενσεν, λέγοντας ότι η Επιτροπή συνεχίζει να συντονίζει τις ενέργειες των χωρών-μελών της, σε συνεργασία με τον Οργανισμό.

Ασία: «Όχι» στο LNG, «ναι» στον άνθρακα

Οι εταιρείες κοινής ωφελείας της Ασίας αυξάνουν την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από άνθρακα, προκειμένου να περιορίσουν το κόστος και να διασφαλίσουν τον ενεργειακό εφοδιασμό, καθώς ο πόλεμος των ΗΠΑ και του Ισραήλ κατά του Ιράν κατέστησε τις μεταφορές LNG μέσω του Στενού του Ορμούζ σχεδόν αδύνατες και εκτίναξε τις τιμές spot στα υψηλότερα επίπεδα των τελευταίων τριών ετών.

Οι τιμές του LNG στην Ασία έχουν διπλασιαστεί σε αυτό που εμπειρογνώμονες του κλάδου περιγράφουν ως το δεύτερο μεγάλο σοκ εφοδιασμού σε τέσσερα χρόνια.

Σε ολόκληρη την ήπειρο, η αντίδραση ήταν άμεση. Το Μπανγκλαντές αυξάνει την παραγωγή και τις εισαγωγές ηλεκτρικής ενέργειας από άνθρακα. Οι Φιλιππίνες αυξάνουν την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από άνθρακα, ενώ μειώνουν δραστικά την παραγωγή από LNG. Το Βιετνάμ διαπραγματεύεται νέες συμβάσεις προμήθειας άνθρακα και η Ταϊλάνδη αυξάνει την παραγωγή από το μεγαλύτερό της εργοστάσιο άνθρακα, προκειμένου να διατηρήσει τα αποθέματα LNG. Η Νότια Κορέα σχεδιάζει να άρει τα ανώτατα όρια στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από άνθρακα και να αυξήσει την παραγωγή πυρηνικής ενέργειας, ενώ η κορυφαία εταιρεία κοινής ωφελείας της Ιαπωνίας, η JERA, δήλωσε ότι θα διατηρήσει τα εργοστάσια άνθρακα σε λειτουργία με υψηλά ποσοστά αξιοποίησης.

Ο Υπουργός Ενέργειας του Πακιστάν, Awais Leghari, δήλωσε ότι οι εγχώριοι σταθμοί παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας με άνθρακα θα μπορούν να παράγουν περισσότερη ενέργεια κατά τις ώρες χαμηλής ζήτησης, καθώς μειώνεται η παραγωγή από LNG. Παράλληλα πρόσθεσε ότι η επέκταση των φωτοβολταϊκών εγκαταστάσεων βοήθησε τη χώρα να αποφύγει την επανάληψη των διακοπών ρεύματος που ακολούθησαν την εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία το 2022.

Αριστοφάνης Στεφάτος: «Η μετάβαση του Μπλοκ 2 στη δεύτερη φάση ερευνών αντικατοπτρίζει τις γεωλογικές και οικονομικές προοπτικές της Ελλάδας και αντανακλά την εμπιστοσύνη κορυφαίων επενδυτών».

Οι αναταραχές στην προσφορά αναμένεται να προκαλέσουν μόνιμη ζημιά στη ζήτηση LNG σε ολόκληρη την Ασία. Αναλυτές της Wood Mackenzie υποστηρίζουν ότι η σύγκρουση θα «μειώσει σημαντικά την αύξηση της ζήτησης LNG στην Ασία το 2026», ενώ η συμβουλευτική εταιρεία αναθεώρησε προς τα κάτω τις προβλέψεις της για τις εισαγωγές στην περιοχή σε περίπου 5 εκατ. μετρικούς τόνους από 12,4 εκατ. τόνους, με βάση την υπόθεση διακοπής της προσφοράς από τη Μέση Ανατολή για δύο μήνες. Οι αγοραστές στην Ασία θα αντιμετωπίσουν επίσης υψηλότερο κόστος από τον Ιούνιο, καθώς τα περισσότερα συμβόλαια LNG συνδέονται με τις τιμές του πετρελαίου με καθυστέρηση τριών μηνών.

Στη δεύτερη φάση ερευνών εισέρχεται το υπεράκτιο οικόπεδο «Μπλοκ 2»

Επίσημη γνωστοποίηση για τη συνέχιση των ερευνητικών εργασιών στην περιοχή «Μπλοκ 2» στο βορειοδυτικό Ιόνιο υπέβαλε η κοινοπραξία Energean (διαχειριστής)-ExxonMobil-HELLENiQ ENERGY, όπως ανακοίνωσε η Ελληνική Διαχειριστική Εταιρεία Υδρογονανθράκων και Ενεργειακών Πόρων (ΕΔΕΥΕΠ).

Η εξέλιξη αυτή, όπως αναφέρει, σηματοδοτεί την έναρξη της δεύτερης φάσης ερευνών στην παραχώρηση, η οποία περιλαμβάνει και ερευνητική γεώτρηση – ένα σημαντικό ορόσημο για την προσπάθεια της Ελλάδας να επιταχύνει την ανάπτυξη του τομέα υδρογονανθράκων.

Έπειτα από διαδοχικές μεταβολές στη σύνθεση της Κοινοπραξίας, τον Νοέμβριο του 2025 η ExxonMobil ανακοίνωσε, στο πλαίσιο της 6ης Συνόδου για τη Διατλαντική Συνεργασία στην Ενέργεια (P-TEC), που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα, τη συμφωνία εισόδου της στην τότε Κοινοπραξία Energean-HELLENiQ ENERGY. Η ExxonMobil εισήλθε επισήμως στην παραχώρηση ως συμμισθωτής στις 10 Μαρτίου, κατόπιν της Υπουργικής Απόφασης, με την οποία εγκρίθηκε η μεταβίβαση των αντίστοιχων ποσοστών της Energean και της HELLENiQ ENERGY.

Έχοντας εκπληρώσει τις σχετικές υποχρεώσεις τους και αξιολογήσει θετικά το δυναμικό της περιοχής, οι συμμισθωτές του «Μπλοκ 2» υπέβαλαν στις 13 Μαρτίου 2026, μία ημέρα πριν από την ολοκλήρωση της πρώτης φάσης ερευνών, επίσημη γνωστοποίηση της πρόθεσής τους να προχωρήσουν στην επόμενη φάση. Αυτή η δεύτερη φάση ερευνών περιλαμβάνει την υποχρέωση διεξαγωγής μιας ερευνητικής γεώτρησης, στο πλαίσιο του Ελάχιστου Προγράμματος Εργασιών.

Σχολιάζοντας αυτή την εξέλιξη, ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΔΕΥΕΠ, Αριστοφάνης Στεφάτος, δήλωσε: «Η μετάβαση του Μπλοκ 2 στη δεύτερη φάση ερευνών, που περιλαμβάνει την εκτέλεση της πρώτης θαλάσσιας ερευνητικής γεώτρησης μετά από 40 χρόνια, συνιστά ένα πολύ σημαντικό βήμα προόδου για τον τομέα υδρογονανθράκων της χώρας. Αντικατοπτρίζει τις γεωλογικές και οικονομικές προοπτικές της Ελλάδας και αντανακλά την εμπιστοσύνη κορυφαίων επενδυτών. Το γεγονός ότι αυτή η ερευνητική προσπάθεια σχεδιάζεται σε θαλάσσιο βάθος 900 μ. και σε απόσταση μεγαλύτερη των 55 χλμ. από την ακτή αποτελεί επίσης ένδειξη της προόδου που συντελείται πλέον στην εγχώρια υπεράκτια έρευνα. Παράλληλα, η επόμενη φάση ερευνών αναμένεται να διευρύνει περαιτέρω τη γεωλογική γνώση για το υπέδαφος της χώρας και να προσφέρει πολύτιμα νέα δεδομένα για τη συνολική αξιολόγηση του δυναμικού υδρογονανθράκων της Ελλάδας, πέρα από τα στενά όρια της συγκεκριμένης παραχώρησης».

Ενόψει της δεύτερης φάσης ερευνών, και σύμφωνα με τις συμβατικές υποχρεώσεις, οι συμμισθωτές προχώρησαν επίσης στην αποδέσμευση μέρους της περιοχής παραχώρησης του «Μπλοκ 2».

REMONTOWA
SHIPREPAIR YARD

MEMBER OF
REMONTOWA
HOLDING S.A.



SHIP REPAIRS
SHIP CONVERSIONS
OFFSHORE PROJECTS

Commodities

Ξηρά φορτία

ΑΝΘΡΑΚΑΣ

Αλυσιδωτές επιπτώσεις στο θαλάσσιο εμπόριο άνθρακα

Η αναστολή παραγωγής υγροποιημένου φυσικού αερίου από την QatarEnergy και οι μακροχρόνιες ζημιές στις ενεργειακές εγκαταστάσεις της πυροδοτούν ισχυρές ανακατατάξεις στην παγκόσμια ενεργειακή σκακιέρα, όπως αναφέρει σε ανάρτησή της η ναυλομεσιτική Howe Robinson.

Υποθέτοντας ότι το μερίδιο του Κατάρ, το οποίο αντιστοιχεί στο 20% της παγκόσμιας προσφοράς LNG, θα παραμείνει εκτός αγοράς για το επόμενο έτος, η υποκατάστασή του αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση της ζήτησης άνθρακα κατά 200 εκατ. τόνους ετησίως. Είναι χαρακτηριστικό πως οι τιμές του ορυκτού καυσίμου έχουν ήδη καταγράψει άλμα 38% από την έναρξη του πολέμου.

Ταυτόχρονα, ο αντίκτυπος στη ναυλαγορά των bulkers προδιαγράφεται άμεσος. Εφόσον διατηρηθούν τα τρέχοντα επίπεδα τιμών και η μειωμένη ροή φυσικού αερίου, το θαλάσσιο εμπόριο άνθρακα εκτιμάται ότι θα ενισχυθεί κατά 100 εκατ. τόνους το επόμενο δωδεκάμηνο, σημειώνοντας άνοδο 7,6% σε σύγκριση με τους όγκους του 2025. Ακόμα και αν η κρίση περιοριστεί αποκλειστικά στο δεύτερο τρίμηνο, θα προστεθούν 25 εκατ. τόνοι στα φορτία.

Συνολικά, οι προβλέψεις των αναλυτών κυμαίνονται από μια ελάχιστη αύξηση 30 εκατ. τόνων στο θαλάσσιο εμπόριο άνθρακα έως και εκατοντάδες εκατομμύρια, σε απόλυτη συνάρτηση



Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος



με τη διάρκεια του αποκλεισμού των Στενών του Ορμούζ.

ΗΠΑ: Η πρώτη επένδυση σε εργοστάσιο ηλεκτροπαραγωγής με τη χρήση άνθρακα από το 2013

Η Terra Energy Center αναμένεται να επενδύσει $1 δισ. σε μια συμφωνία για ένα προγραμματισμένο έργο άνθρακα στην Αλάσκα, σηματοδοτώντας την πρώτη επένδυση σε νέα μονάδα παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από άνθρακα στις ΗΠΑ εδώ και πάνω από μία δεκαετία.

Η συμφωνία με τη Hyundai Heavy Industries Power Systems για την παραγγελία λεβήτων σταθμού παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας ήταν μία από τις πολλές που έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια των συνομιλιών στο Υπουργικό και Επιχειρηματικό Φόρουμ για την Ενεργειακή Ασφάλεια στον Ινδο-Ειρηνικό, που πραγματοποιήθηκε στο Τόκιο το Σαββατοκύριακο 21-22 Μαρτίου.

Η επένδυση της Terra Energy Center σηματοδοτεί μια εντυπωσιακή ανατροπή για τον αμερικανικό κλάδο του άνθρακα. Παλαιότερα, ο άνθρακας κάλυπτε πάνω από το ήμισυ της ηλεκτρικής ενέργειας της χώρας, αλλά αυτό το ποσοστό μειώνεται σταθερά και σήμερα ανέρχεται σε περίπου 16%.

Η αλλαγή αυτή επήλθε καθώς οι εταιρείες κοινής ωφελείας στράφηκαν προς φθηνότερες και καθαρότερες πηγές ενέργειας, όπως το φυσικό αέριο και οι ανανεώσιμες πηγές, σε μια προσπάθεια να περιορίσουν την κλιματική αλλαγή. Οι περιβαλλοντικές οργανώσεις πιέζουν για την πλήρη κατάργηση της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από άνθρακα και αμφισβητούν την οικονομική σκοπιμότητα της ανάπτυξης νέων έργων.

Ωστόσο, ο Αμερικανός Πρόεδρος Ντόναλντ Τραμπ πιέζει για την αύξηση της χρήσης άνθρακα στη χώρα, ειδικά με την πρόβλεψη για ραγδαία αύξηση της ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας, κυρίως από τα κέντρα δεδομένων. Η κίνηση αυτή αποτελεί μέρος του εκτεταμένου σχεδίου του Τραμπ για την αναδιαμόρφωση του ενεργειακού τοπίου των ΗΠΑ, προωθώντας τα ορυκτά καύσιμα έναντι των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ – ΧΑΛΥΒΑΣ

Πόλεμος στη Μέση Ανατολή: Τσουχτερός ο λογαριασμός για τις εταιρείες εξόρυξης σιδηρομεταλλεύματος

Τσουχτερά θα είναι τα επιπλέον κόστη για τις εταιρείες εξόρυξης σιδηρομεταλλεύματος, απόρροια της εκρηκτικής αύξησης των τιμών ενέργειας λόγω του πολέμου στη Μέση Ανατολή.

Τα παραπάνω επισήμανε σε συνέντευξή του υψηλόβαθμο στέλεχος της Fortescue. «Αύξηση 10 σεντ στην τιμή του ντίζελ μάς κοστίζει $70 εκατ.», δήλωσε ο Dino Otranto, Metals and Operations Chief Executive Officer της Fortescue. «Αν κοιτάξετε τους ανταγωνιστές μας, τους τέσσερις μεγαλύτερους, κάθε διακύμανση 10 σεντ έχει αντίκτυπο μισού δισεκατομμυρίου δολαρίων ΗΠΑ στα κόστη».

Η αυστραλιανή εταιρεία προμηθεύεται το μεγαλύτερο μέρος των καυσίμων της από τη Νοτιοανατολική Ασία, αλλά, όπως είπε, αισθάνεται «άνετα» με τα τρέχοντα αποθέματα καυσίμων, υπό την προϋπόθεση ότι ο πόλεμος στο Ιράν δεν θα κλιμακωθεί.

Ο τέταρτος μεγαλύτερος προμηθευτής σιδηρομεταλλεύματος στον κόσμο έχει θέσει μερικούς από τους πιο φιλόδοξους στόχους αποανθρακοποίησης μεταξύ των μεγάλων μεταλλευτικών εταιρειών της Αυστραλίας, κάτι που, σύμφωνα με τον Otranto, τον βοήθησε να εξοικονομήσει κόστος καυσίμων.

Πρόσθεσε ακόμα ότι η Fortescue θα εξοικονομήσει τουλάχιστον $100 εκατ. τους επόμενους δώδεκα μήνες σε κόστος ντίζελ, χάρη στην προσπάθειά της να ηλεκτροδοτήσει τις δραστηριότητές της με ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Το παζλ των διά θαλάσσης μεταφορών iron ore

Οι εισαγωγές της Κίνας αποτέλεσαν οδηγό της αύξησης κατά 5% των διά θαλάσσης μεταφορών σιδηρομεταλλεύματος τις πρώτες δώδεκα εβδομάδες του 2026, παρά το γεγονός ότι η παραγωγή χάλυβα τους πρώτους δύο μήνες του έτους υποχώρησε κατά 4%.

Ως εκ τούτου, κατά την BIMCO, η επιπρόσθετη προσφορά με κατεύθυνση την Κίνα αυξάνει σημαντικά τα αποθέματα

Στην Κίνα, οι εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος είναι οικονομικά ανταγωνιστικές έναντι των εγχώριων προμηθειών και μπορούν να τις αντικαταστήσουν. Το εισαγόμενο σιδηρομετάλλευμα είναι συνήθως υψηλότερης ποιότητας, επιτρέποντας στα χαλυβουργεία να βελτιώσουν την παραγωγικότητά τους και να μειώσουν την κατανάλωση μεταλλουργικού άνθρακα.

σιδηρομεταλλεύματος στα λιμάνια, τα οποία στις 12 Μαρτίου άγγιξαν το ιστορικό υψηλό των 179,5 εκατ. τόνων.

Στην Κίνα, οι εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος είναι ανταγωνιστικές έναντι των εγχώριων προμηθειών και μπορούν να τις αντικαταστήσουν. Το εισαγόμενο σιδηρομετάλλευμα είναι συνήθως υψηλότερης ποιότητας, επιτρέποντας στα χαλυβουργεία να βελτιώσουν την παραγωγικότητά τους και να μειώσουν την κατανάλωση μεταλλουργικού άνθρακα. Ωστόσο, παρόλο που η αύξηση των εισαγωγών οδήγησε σε μείωση κατά 3% σε ετήσια βάση της εγχώριας εξόρυξης στην Κίνα το 2025, η εξόρυξη αυξήθηκε κατά 2% σε ετήσια βάση κατά τους πρώτους δύο μήνες του 2026, ενισχύοντας περαιτέρω την προσφορά σιδηρομεταλλεύματος της Κίνας.

«Η αύξηση των αποστολών σιδηρομεταλλεύματος έχει στηρίξει τους ναύλους των bulk carriers, ειδικά των Capesizes, τα οποία μεταφέρουν το 90% των παγκόσμιων φορτίων σιδηρομεταλλεύματος. Το συγκεκριμένο segment δεν έχει ωφεληθεί μόνο από την ισχυρή ζήτηση για φορτία σιδηρομεταλλεύματος και βωξίτη, αλλά και από τη χαμηλή ανάπτυξη του στόλου. Επί του παρόντος, το σιδηρομετάλλευμα αντιπροσωπεύει το 73% της ζήτησης σε τονομίλια», υπογραμμίζει ο Filipe Gouveia, Shipping Analysis Manager της BIMCO.

Η Αυστραλία, ο μεγαλύτερος εξαγωγέας σιδηρομεταλλεύματος στον κόσμο, έχει αποκομίσει τα μεγαλύτερα οφέλη από την αυξημένη ζήτηση εισαγωγών της Κίνας, σημειώνοντας αύξηση των εξαγωγών της κατά 10% σε ετήσια βάση μέχρι στιγμής φέτος. Αντίθετα, η Βραζιλία, ο δεύτερος μεγαλύτερος εξαγωγέας, αύξησε τις εξαγωγές της μόνο κατά 2% σε ετήσια βάση, καθώς οι έντονες βροχοπτώσεις διέκοψαν τις εξορυκτικές δραστηριότητες. Μεταξύ των μικρότερων εξαγωγέων, οι μεγαλύτερες αυξήσεις στον όγκο των εξαγωγών σημειώθηκαν στο Περού, στη Λιβερία και στη Γουινέα, ενώ στην Ουκρανία ο όγκος των εξαγωγών υποχώρησε κατά 66% σε ετήσια βάση.

«Ο πόλεμος στο Ιράν έχει αρνητικό αλλά περιορισμένο άμεσο αντίκτυπο στο εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος.


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



Οι αποστολές μέσω των Στενών του Ορμούζ αντιπροσωπεύουν μόνο το 2% της ζήτησης σε τονομίλια, ενώ το Ομάν αντιπροσωπεύει ένα επιπλέον 2%. Ωστόσο, ο πόλεμος έχει μειώσει τη διαθεσιμότητα ντίζελ, κάτι που θα μπορούσε να επηρεάσει τις εξορυκτικές δραστηριότητες σε χώρες όπως η Αυστραλία και η Νότια Αφρική. Τέλος, οι οικονομικές επιπτώσεις από τις υψηλότερες τιμές ενέργειας θα μπορούσαν να αποτελέσουν μια επιπλέον πρόκληση για την εγχώρια ζήτηση χάλυβα στην Κίνα», καταλήγει ο F. Gouveia.

Χάλυβας: Τα διαθέσιμα δεδομένα για την παραγωγή

Ετήσια μείωση 2,2% κατέγραψε η παραγωγή χάλυβα των 69 χωρών που αναφέρουν τα δεδομένα τους στη World Steel Association (παγκόσμια παραγωγή) τον περασμένο Φεβρουάριο.

Αναλυτικότερα, σύμφωνα με τα διαθέσιμα δεδομένα, η παγκόσμια παραγωγή ακατέργαστου χάλυβα διαμορφώθηκε στους 141,8 εκατ. τόνους.

Η Κίνα ήταν η απόλυτη πρωταγωνίστρια, καθώς παρήγαγε 76,1 εκατ. τόνους, σημειώνοντας όμως πτώση 3,6% συγκριτικά με τον Φεβρουάριο του 2025. Στον αντίποδα, αύξηση κατά 7,7%, στους 13,6 εκατ. τόνους, σημείωσε η παραγωγή της Ινδίας, ενώ αυξημένη κατά 5,8% ήταν η αμερικανική παραγωγή, στους 6,5 εκατ. τόνους. Σταθερή συγκριτικά με πέρυσι ήταν η παραγωγή της Ιαπωνίας, στους 6,4 εκατ. τόνους. Η Νότια Κορέα παρήγαγε 4,8 εκατ. τόνους, σημειώνοντας αύξηση 0,2%. Η Τουρκία παρήγαγε 3,0 εκατ. τόνους, σημειώνοντας αύξηση 3,4%. Η Γερμανία παρήγαγε 2,8 εκατ. τόνους, σημειώνοντας αύξηση 4,8%. Η Βραζιλία παρήγαγε 2,5 εκατ. τόνους, σημειώνοντας μείωση 5,7, ενώ το Ιράν εκτιμάται ότι παρήγαγε 1,7 εκατ. τόνους, καταγράφοντας μείωση 1,3%.

ΣΙΤΗΡΑ

Τα «πάνω κάτω» φέρνει η εμπορική γραμμή Αργεντινής-Κίνας

Νέα δεδομένα στον παγκόσμιο χάρτη των σιτηρών δημιουργεί η εξασφάλιση υγειονομικών εγκρίσεων από την Αργεντινή για την εξαγωγή σιταριού προς την Κίνα. Η νοτιοαμερικανική χώρα, με εκτιμώμενη παραγωγή 27,8 εκατ. τόνων για την περίοδο 2025/26, εισέρχεται σε μια αγορά που παραδοσιακά κυριαρχείται από τον Καναδά και την Αυστραλία. Οι πρώτες ροές επιβεβαιώνουν την κινητικότητα, με προγραμματισμένες φορτώσεις 107.000 τόνων.

Η διαφοροποίηση των προμηθευτών του Πεκίνου δεν αναμένεται να ανατρέψει άμεσα το υφιστάμενο μεταφορικό ισοζύγιο στη ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου. Ιστορικά, το 70% των σιτηρών με προορισμό την Κίνα εξυπηρετείται από Panamaxes, ενώ το 20% απορροφάται από τα Supramaxes. Αν και τα Panamaxes θα διατηρήσουν την κυριαρχία τους, ενδεχόμενη προσαρμογή των αγοραστών σε μικρότερα parcel sizes δύναται να ενισχύσει σταδιακά το μερίδιο των Supramaxes στις ασιατικές ρότες.

Ρυθμιστικό παράγοντα για την τελική επιλογή χωρητικότητας αποτελούν οι ιδιαιτερότητες της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στην Αργεντινή. Η υδάτινη αρτηρία Παρανά-Παραγουάης προς τον εξαγωγικό κόμβο του Ροσάριο περιορίζεται από το βύθισμα των 10,3 μ. Σε περιόδους χαμηλής στάθμης της θάλασσας, τα μεγαλύτερα σε μέγεθος πλοία υποχρεώνονται σε μερική φόρτωση και μεταγενέστερο topping-off σε λιμένες βαθέων υδάτων. Το συγκεκριμένο εμπόδιο προσδίδει συγκριτικό πλεονέκτημα ευελιξίας στα μικρότερα μεγέθη πλοίων, επηρεάζοντας τις βραχυπρόθεσμες αποφάσεις των ναυλωτών.

ΣΟΓΙΑ

Βραζιλία και Κίνα σε ανοικτή γραμμή επικοινωνίας για τους ελέγχους σε φορτία σόγιας

Ο Υπουργός Γεωργίας της Βραζιλίας, Κάρλος Φαβάρο, δήλωσε πρόσφατα ότι η κυβέρνηση θα διαπραγματευτεί τις απαιτήσεις ελέγχου και ασφάλειας των εξαγωγών σόγιας προς την Κίνα, μετά από καταγγελίες που έφτασαν από το Πεκίνο.

Ο Φαβάρο τόνισε ότι η Βραζιλία δεν είχε χαλαρώσει τους ελέγχους τις τελευταίες ημέρες, διαψεύδοντας δημοσιεύματα τοπικών μέσων ενημέρωσης, σύμφωνα με τα οποία η κυβέρνηση είχε προβεί σε αλλαγές για να καταστήσει τις εξαγωγές πιο ελκυστικές.

Κατά τον Υπουργό, Κινέζοι αγοραστές έχουν εκφράσει παράπονα, καθώς σε ορισμένα φορτία διαπιστώθηκε η παρουσία ζιζανίων. Υπό αυτό το πρίσμα, η Βραζιλία ενέτεινε τους ελέγχους όταν τα παράπονα συνεχίστηκαν.

PROMINENCE MARITIME



Navigating Excellence

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

Υγρά φορτία



ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Τα σενάρια για τις τιμές πετρελαίου

Τα μετριοπαθή σενάρια για τον αντίκτυπο στις τιμές του πετρελαίου και του φυσικού αερίου από τον πόλεμο στη Μέση Ανατολή έχουν ξεπεραστεί μετά την πρόσφατη κλιμάκωση των επιθέσεων σε ενεργειακές υποδομές της περιοχής.

Εκ των πραγμάτων, οι διεθνείς οίκοι βλέπουν τις τιμές των ορυκτών καυσίμων να διατηρούνται σε υψηλά επίπεδα για μεγαλύτερο διάστημα, ιδιαίτερα όσον αφορά το φυσικό αέριο. Ακόμα και αν έληγε ο πόλεμος γρήγορα και η διέλευση των δεξαμενόπλοιων από τα Στενά του Ορμούζ πραγματοποιούνταν με ασφάλεια, η προσφορά ενεργειακών πόρων από τις χώρες του Περσικού Κόλπου θα είναι χαμηλότερη λόγω των ζημιών που έχουν υποστεί παραγωγικές τους εγκαταστάσεις και του χρόνου που θα χρειαστεί για την αποκατάστασή τους.

Αν και δεν υπάρχει συνολικά μια ξεκάθαρη εικόνα για την έκταση των ζημιών που έχουν προκαλέσει οι πύραυλοι του Ισραήλ και του Ιράν σε ενεργειακές υποδομές της περιοχής, ο αντίκτυπός τους στη συνολική προσφορά από τον Κόλπο είναι δεδομένος και όσο συνεχίζονται αυτές οι επιθέσεις τόσο η κατάσταση θα οξύνεται και οι αγορές θα προεξοφλούν μεγαλύτερης διάρκειας ενεργειακό σοκ. Το σοκ θα είναι πιθανότατα μεγαλύτερο για την παγκόσμια αγορά του φυσικού αερίου, καθώς, σύμφωνα με δημοσίευμα του Reuters, η εξαγωγική δυναμικότητα του Κατάρ, που αντιστοιχεί στο 20% της παγκόσμιας προσφοράς, θα είναι μειωμένη κατά 17% τα επόμενα τρία με πέντε χρόνια λόγω των ζημιών που υπέστη από ιρανικούς πυραύλους. Η αγορά του φυσικού αερίου είναι πιο ευάλωτη, επειδή δεν υπήρχε αδρανής παραγωγική δυναμικότητα πριν από τον πόλεμο και δεν υπάρχουν στρατηγικά αποθέματα για αποδέσμευση. Αντίθετα, η αγορά πετρελαίου βρισκόταν σε κατάσταση πλεονάζουσας προσφοράς πριν από τον πόλεμο και υπάρχει συμφωνία για αποδέσμευση 400 εκατ. βαρελιών από τα παγκόσμια στρατηγικά αποθέματα.

Μετά το μπαράζ των επιθέσεων του Ιράν σε ενεργειακές υποδομές γειτονικών χωρών, αναλυτές της Citi προβλέπουν ότι η τιμή του Brent θα αυξηθεί στα $120 τους επόμενους μήνες, αλλά θα υποχωρήσει στη συνέχεια σταδιακά και θα φτάσει στα $70-80 έως το 2026.

Σε ένα δυσμενές σενάριο, που υποθέτει περαιτέρω διαταραχές σε ενεργειακές υποδομές στον Κόλπο, η Citi βλέπει τις τιμές του Brent στα $150, επίπεδο που θα αποτελούσε νέο ιστορικό ρεκόρ μετά τα $147,5 το 2008.

Μια άλλη αμερικανική τράπεζα, η Goldman Sachs, προέβλεπε επίσης ότι η τιμή του Brent θα μπορούσε να κάνει νέο υψηλό ρεκόρ, εφόσον η κίνηση των πλοίων μέσω του Ορμούζ παρέμενε σε χαμηλά επίπεδα όλο τον Μάρτιο.

Πιο αισιόδοξος ήταν ο αμερικανικός οίκος πιστοληπτικής αξιολόγησης Fitch. Σε έκθεσή του για τις προοπτικές της παγκόσμιας οικονομίας, η οποία πάντως είχε συνταχθεί όταν ακόμη το Brent κινείτο κάτω από τα $100, ο Fitch προέβλεπε στο βασικό του σενάριο διακύμανση των τιμών στα $90-100 τον Μάρτιο και υποχώρησή τους στα $65 το δεύτερο εξάμηνο του 2026, λόγω υπερβάλλουσας προσφοράς στην



αγορά. Αυτή η πρόβλεψη πιθανότατα δεν θα επιβεβαιωθεί, καθώς η τιμή του Brent έχει ήδη ξεπεράσει τα $110 και έχουν μεσολαβήσει νέες ζημιές σε ενεργειακές υποδομές. Για τον ίδιο λόγο, ξεπερασμένο θεωρείται και το βασικό σενάριο της ΕΚΤ στις νέες μακροοικονομικές προβλέψεις της 11ης Μαρτίου, το οποίο προβλέπει μέση τιμή πετρελαίου $81,3 για το 2026 και μέση τιμή φυσικού αερίου στα 46,4 ευρώ.

Αναγνωρίζοντας τη μεγάλη αβεβαιότητα όσον αφορά τη διάρκεια και την ένταση του πολέμου, η ΕΚΤ διαμόρφωσε άλλα δύο σενάρια, ένα «δυσμενές» και ένα «σφοδρό», τα οποία βασίζονται σε υποθέσεις για μεγαλύτερη διάρκεια και ένταση του πολέμου και τα οποία προβλέπουν πολύ υψηλότερες τιμές ενέργειας. Το δυσμενές σενάριο υποθέτει ότι η μεγάλη διαταραχή στην προσφορά ενέργειας θα συνεχιστεί έως το τρίτο τρίμηνο του 2026, με μείωση κατά 40% της μεταφοράς πετρελαίου και LNG από τα Στενά του Ορμούζ, ενώ η προσφορά και οι τιμές θα αρχίσουν να ομαλοποιούνται από το τέταρτο τρίμηνο, με γρήγορο ρυθμό μετά την αποκατάσταση της κυκλοφορίας πλοίων στα Στενά του Ορμούζ. Η κατάσταση θα είναι ακόμα χειρότερη στο «σφοδρό» σενάριο, όπου γίνεται η υπόθεση ότι οι διαταραχές στην προσφορά ενέργειας θα συνεχιστούν έως και το τελευταίο τρίμηνο του 2026 και ότι θα υπάρξει περαιτέρω σημαντική καταστροφή ενεργειακών υποδομών στην περιοχή του Κόλπου.

Η μεταφορά πετρελαίου και LNG από το Ορμούζ θα ήταν, σύμφωνα με αυτό το σενάριο, μειωμένη κατά 60% στο δεύτερο τρίμηνο του 2026, με την προσφορά και τις τιμές να αρχίσουν να ομαλοποιούνται από το πρώτο τρίμηνο του 2027, αλλά με αργό ρυθμό μετά το τέλος του πολέμου, λόγω των καταστροφών στις υποδομές.

Στην Dangote το «μπαλάκι» για τον εφοδιασμό της Αφρικής με καύσιμα

Εν μέσω των αναταράξεων που έχει προκαλέσει το κλείσιμο των Στενών του Ορμούζ στον τομέα της ενέργειας, ένας κεντρικός «παίκτης» από την Αφρική σπεύδει να εκμεταλλευτεί την έλλειψη φτηνών καυσίμων στην περιοχή. Σύμφωνα με το Reuters, η Dangote της Νιγηρίας ανοίγει τη «στρόφιγγα» εξαγωγών καυσίμων προς την υπόλοιπη ήπειρο, αντισταθμίζοντας τις ελλείψεις λόγω της εμπόλεμης κατάστασης στη Μέση Ανατολή.

Πιο αναλυτικά, βάσει δεδομένων της Kpler, οι εξαγωγές παραγώγων πετρελαίου από τη Νιγηρία, όπως βενζίνης, ντίζελ και κηροζίνης, ανήλθαν (κατά προσέγγιση) στα 214.000 βαρέλια ημερησίως τον μήνα Μάρτιο. Πρόκειται για μια αξιοσημείωτη άνοδο εάν λάβει κανείς υπόψη ότι οι αντίστοιχες εξαγωγές τον περασμένο Φεβρουάριο ανήλθαν σε 100.000 βαρέλια ανά ημέρα.

Όπως επισημαίνει το Reuters, σύμφωνα με πηγές του, βασικοί παραλήπτες των εξαγωγών της Dangote είναι η Ακτή Ελεφαντοστού, το Καμερούν, η Τανζανία, η Γκάνα και το Τόγκο. Πρόκειται για την πρώτη σειρά εξαγωγών της Dangote αφότου το διυλιστήριο της Νιγηρίας έφτασε στην πλήρη λειτουργική του δυναμικότητα τον περασμένο μήνα.

Σημειωτέον ότι η τιμή των καυσίμων στη Νιγηρία έχει καταγράψει άνοδο της τάξης του 50%, αφότου οι επιπτώσεις του πολέμου στο Ιράν διαχύθηκαν στην αγορά. Η ίδια η χώρα καταναλώνει σε ημερήσια βάση 50 με 60 εκατ. λίτρα βενζίνης – ήτοι περίπου το ένα πέμπτο της βενζίνης που καταναλώνεται ημερησίως σε ολόκληρη την ήπειρο.

ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ (LNG)

Μακροχρόνιοι κραδασμοί στην αγορά LNG από το πλήγμα στο Ras Laffan

Οι εκτεταμένες ζημιές στο βιομηχανικό συγκρότημα Ras Laffan του Κατάρ εξελίσσονται σε μείζον σοκ για την παγκόσμια αγορά υγροποιημένου φυσικού αερίου, σύμφωνα με την Kpler. Οι ιρανικές πυραυλικές επιθέσεις έπληξαν βαρύτατα δύο από τις δεκατέσσερις μονάδες υγροποίησης της μεγαλύτερης εξαγωγικής εγκατάστασης παγκοσμίως, θέτοντάς τες εκτός λειτουργίας πιθανότατα για αρκετά έτη.

Η συγκεκριμένη απώλεια παραγωγής αναμένεται να συρρικνώσει δραστικά τη διαθέσιμη προσφορά σε Ευρώπη και Ασία. Παράλληλα, πυροδοτείται σφοδρός ανταγωνισμός για την εξεύρεση εναλλακτικών φορτίων, δυσχεραίνοντας την κρίσιμη αναπλήρωση των αποθεμάτων κατά τους θερινούς μήνες. Για τον ενεργειακό τομέα, η παρούσα αναταραχή προοιωνίζεται σταθερά υψηλότερες τιμές και ένα εξαιρετικά εύθραυστο τοπίο ενεργειακού εφοδιασμού με ορίζοντα έως και το 2027.

Ρωσία: Αυτοκαταστροφικό το σχέδιο της ΕΕ για το LNG

Το Κρεμλίνο δήλωσε πρόσφατα πως η Ευρωπαϊκή Ένωση βλάπτει τα δικά της συμφέροντα εμμένοντας σε ένα σχέδιο να σταματήσει τις εισαγωγές ρωσικού υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) μέχρι το τέλος του έτους, προσθέτοντας ότι η Ρωσία θα στραφεί σε νέες αγορές για το LNG της και άλλες εξαγωγές ενέργειας.

Η Πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν, είχε δηλώσει νωρίτερα πως η ΕΕ είναι δεσμευμένη στους «ξεκάθαρους στόχους» της να σταματήσει τις εισαγωγές ρωσικού LNG, απορρίπτοντας την ιδέα ότι μπορεί να αναθεωρήσει αυτή την άποψη λόγω της ανόδου του ενεργειακού κόστους εξαιτίας του πολέμου στη Μέση Ανατολή.

Απαντώντας σε ερώτηση που του τέθηκε για τις δηλώσεις της Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν, ο εκπρόσωπος του Κρεμλίνου, Ντμίτρι Πεσκόφ, σημείωσε πως η Ρωσία μπορεί να βρει εναλλακτικούς αγοραστές: «Η Ρωσία πρέπει και θα κάνει αυτό που εξυπηρετεί με τον καλύτερο τρόπο τα συμφέροντά της. Και έχει αναγνωριστεί ότι εναλλακτικές αγορές, νέες αναπτυσσόμενες αγορές που έχουν μεγάλη ανάγκη ενεργειακούς πόρους –αέριο, LNG, πετρέλαιο και πετρελαϊκά προϊόντα– αν αυτές οι αγορές είναι πιο ελκυστικές, τότε βέβαια θα υπάρξει μια πλήρης εστίαση σε αυτές τις αγορές».

«Οι Ευρωπαίοι εξακολουθούν να πυροβολούν τα πόδια τους, ή μάλλον να πυροβολούν τους ψηφοφόρους τους στα πόδια».

Mega deal Venture Global και Vitol για τη μεταφορά αμερικανικού LNG

Οι Venture Global και Vitol ανακοίνωσαν την υπογραφή νέας, δεσμευτικής συμφωνίας για την αγορά περίπου 1,5 εκατ. τόνων ετησίως (MTPA) αμερικανικού υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) από τη Venture Global για πέντε χρόνια, αρχής γενομένης από το 2026.

«Η παγκόσμια ζήτηση για αξιόπιστο αμερικανικό LNG αυξάνεται ραγδαία και η Venture Global είναι υπερήφανη που συνεργάζεται με κορυφαίες εταιρείες εμπορίας LNG, όπως η Vitol», δήλωσε ο Διευθύνων Σύμβουλος της Venture Global, Mike Sabel. «Χάρη στο καινοτόμο μοντέλο μας, έχουμε τη δυνατότητα να παρέχουμε στους πελάτες μας προμήθειες LNG βραχυπρόθεσμης, μεσοπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης διάρκειας. Η παρούσα συμφωνία αποτελεί ένα ακόμα σημαντικό βήμα προς τη διαφοροποίηση του χαρτοφυλακίου μας LNG», πρόσθεσε χαρακτηριστικά.

«Η Vitol είναι ιδιαίτερα ικανοποιημένη που συνεργάζεται με τη Venture Global, κορυφαίο παραγωγό και προμηθευτή LNG στις παγκόσμιες αγορές», δήλωσε ο Pablo Galante Escobar, Global Head of LNG της Vitol. «Μέσω αυτής της συναλλαγής, η Vitol επεκτείνει τη βάση εφοδιασμού της, ώστε να μπορεί να προσφέρει ποικίλες και αξιόπιστες πηγές ενέργειας στους πελάτες και στους συνεργάτες μας σε όλο τον κόσμο».

Αυστραλιανό LNG: Οι προκλήσεις των εξαγωγών και ο διεθνής ανταγωνισμός

Η άφιξη του πρώτου φορτίου υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) από το υπεράκτιο πεδίο Barossa στον τερματικό σταθμό Darwin σηματοδοτεί την επανένταξη της αυστραλιανής εγκατάστασης στο παγκόσμιο εξαγωγικό δίκτυο, έπειτα από διετή αδράνεια.

Σύμφωνα με πρόσφατο report της ναυλομεσιτικής Intermodal, το νέο κοίτασμα, ετήσιας δυναμικότητας 3,7 εκατ. τόνων, υποκαθιστά πλήρως την παραγωγή του Bayu-Undan, με ικανότητα να μεταγγίσει στην αγορά 45 φορτία LNG ετησίως μόλις τεθεί σε πλήρη ισχύ. Με δεδομένο τον προσανατολισμό των πωλήσεων προς τις ασιατικές αγορές, οι συγκεκριμένες εμπορικές ροές συνεπάγονται μικρά δρομολόγια (short-haul), περιορίζοντας έτσι τα τονομίλια της μεταφοράς LNG.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί ότι η παραπάνω προσθήκη δυναμικότητας δεν αναστρέφει τη μακροπρόθεσμη τάση συρρίκνωσης της αυστραλιανής προσφοράς LNG. Οι συνολικές εξαγωγές της χώρας αναμένεται να καταγράψουν υποχώρηση 1,7% το 2026, απόρροια της φυσικής ωρίμανσης των παραδοσιακών υποδομών εξόρυξης.

Ενδεικτική είναι η περίπτωση του North West Shelf, του οποίου η ραγδαία πτώση αποδόσεων επέβαλε την απόσυρση της γραμμής υγροποίησης Train 2. Η συγκεκριμένη παραγωγική πτώση διευρύνει το ανταγωνιστικό μειονέκτημα της χώρας, επιτρέποντας στις Ηνωμένες Πολιτείες να εδραιώσουν την πρωτοκαθεδρία τους και στο Κατάρ να καταλάβει τη δεύτερη θέση της παγκόσμιας κατάταξης.

Ταυτόχρονα, η επιταχυνόμενη εξάντληση των εγχώριων αποθεμάτων δημιουργεί βάσιμες ανησυχίες για μελλοντικά ελλείμματα στην αυστραλιανή αγορά φυσικού αερίου έως το 2030. Για την εξασφάλιση της ενεργειακής επάρκειας, η κυβέρνηση εξετάζει έναν νέο μηχανισμό, ο οποίος θα υποχρεώνει τους παραγωγούς να διαθέτουν έως και το 25% του αερίου για τις εσωτερικές ανάγκες της χώρας από το 2027.

Αν και αυτή η παρέμβαση θωρακίζει την τοπική αγορά, ενδέχεται να αποθαρρύνει τη χρηματοδότηση νέων έργων, συμπιέζοντας περαιτέρω την εξαγωγική δυναμική της χώρας.

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

Επιμέλεια: Παναγιώτης Κόρακας

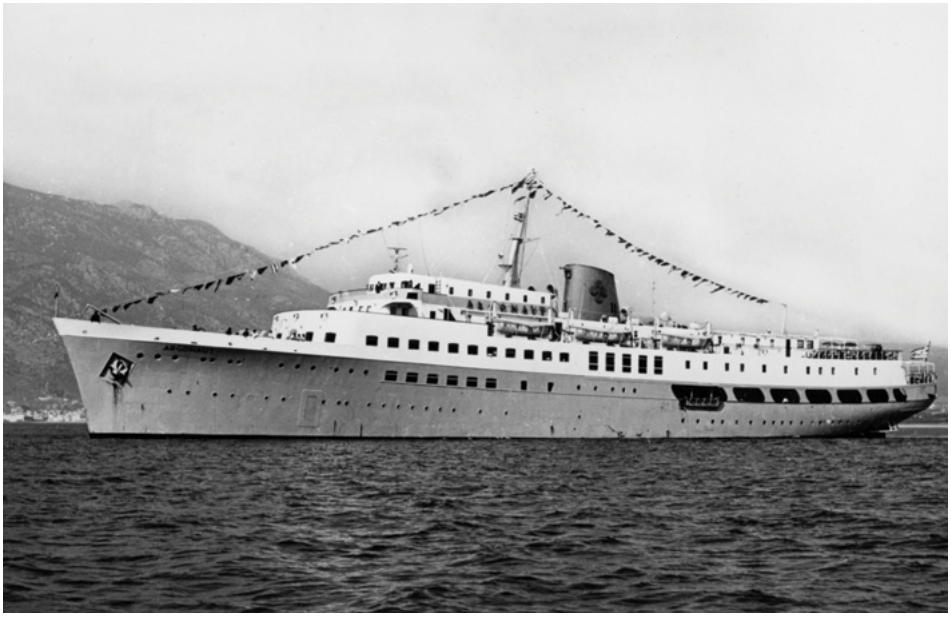
Άνθρωποι Πλοία Ιστορία

Απρίλιος 2026

1981: Ο Αντώνης Ι. Χανδρής, έχοντας διατελέσει Πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών από το 1975 έως τις αρχές του 1981, ανακηρύσσεται Επίτιμος Πρόεδρος της ΕΕΕ. Την αναμνηστική πλακέτα απονέμει ο τότε Πρόεδρος της ΕΕΕ, Αριστομένης Καραγεώργης.



Με την ευγενική χορηγία
JOTUN



«“Αργοναύτης”: Το πολυτελέστερον τουριστικόν μας σκάφος». Το «Argonaut» (πρώην θαλαμηγός «Orion») υπήρξε απόκτημα της Ηπειρωτικής Ατμοπλοΐας σε μια προσπάθεια του Οίκου Ποταμιάνου για περαιτέρω επέκταση στον κλάδο της κρουαζιέρας. Η αγορά του πλοίου συνοδεύτηκε από εκτεταμένες εργασίες μετασκευών και βελτιώσεων, οι οποίες ολοκληρώθηκαν το 1965, καθιστώντας το μια υπερσύγχρονη μονάδα.

Η καθέλκυση του «Stoic» έλαβε χώρα στην Ιαπωνία στις 11 Νοεμβρίου 1970. Το πλοίο, το οποίο διέθετε χωρητικότητα 150.000 dwt, ήταν του τύπου OBO και αποτέλεσε το δεύτερο από μια παραγγελία συνολικά έξι αδελφών πλοίων του Κώστα Μ. Λεμού στα ναυπηγεία της Ishikawajima-Harima.





Το δεξαμενόπλοιο «Messiniaki Filia» κατασκευάστηκε το 1977, για λογαριασμό του Οίκου Μ. Α. Καραγεώργη. Διέθετε χωρητικότητα 155.500 dwt και ναυπηγήθηκε στα ναυπηγεία Gotaverken της Σουηδίας, ως το δεύτερο από μια σειρά τεσσάρων αδελφών πλοίων.



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ 35

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ Μ. Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

Τὸ δεύτερον μιᾶς σειρᾶς τεσσάρων ἀδελφῶν δεξαμενοπλοίων τῶν 155.500 τόν. d.w., παραγγελθέντων ὑπὸ τοῦ Οἴκου Μ. Α. Καραγεώργη εἰς τὰ σουηδικὰ ναυπηγεῖα Γκοταβέρκεν, παρελήφθη τὴν 21ην Ἰανουαρίου μετὰ ἐπιτυχεῖς δοκιμάς. Ἀριστερά: Φωτογραφία ἀπὸ τὴν τελετὴν τῆς παραδόσεως. Εἰς τὸ μέσον ἡ ἀνάδοχος τοῦ πλοίου κ. Ἐρατὼ Π. Χαρακιάδου. Δεξιά: Τὸ νεότευκτον τάνκερ, ὅπερ ὠνομάσθη «Μεσσηνιακὴ Φιλία». Τὰ ἕτερα δύο σκάφη τῆς σειᾶς θὰ παραληφθοῦν ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν.

Απόκομμα των *Ναυτικών Χρονικών* από το τεύχος της 1ης Φεβρουαρίου 1977, όπου παρουσιάζονται τα «Νεότευκτα του Οίκου Μ. Α. Καραγεώργη», και πιο συγκεκριμένα η τελετή παράδοσης του δεξαμενόπλοιου «Messiniaki Filia».

SEABRIGHT®

Special Products Designed to Meet your Specific Needs



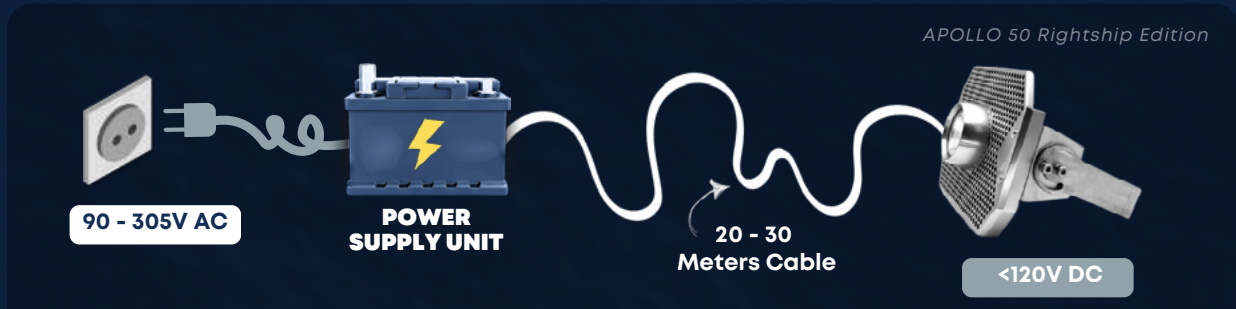
Seabright Solution for Portable LED Floodlights under Rightship Edition

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



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

Εν πτήσει

Επιμέλεια: Σπήλιος Βαρελάς



Έκκληση της IATA για την αναθεώρηση του ETS

Για την ανάγκη επαναξιολόγησης του ETS από την ΕΕ, με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών αερομεταφορών, κάνει λόγο η IATA. Η IATA ζητά η αναθεώρηση να:

- Εξασφαλίσει την πλήρη εφαρμογή του CORSIA για όλες τις διεθνείς πτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των πτήσεων εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ).
- Επιτρέψει ένα σύστημα «book-and-claim» για τα βιώσιμα καύσιμα αεροπορίας (SAF).
- Επανεπενδύσει τα έσοδα στην αποανθρακοποίηση.
- Εξισορροπηθεί η κλιματική πολιτική για ανθεκτικότητα, η οποία θα πρέπει να περιλαμβάνει την επιδίωξη φιλόδοξων κλιματικών στόχων, διασφαλίζοντας παράλληλα την παγκόσμια ανταγωνιστικότητα του κλάδου των αερομεταφορών.

Η έκκληση της IATA έρχεται σε συνέχεια του αυξανόμενου σκεπτικισμού μεταξύ των ηγετών της ΕΕ όσον αφορά την αποτελεσματικότητα του EU ETS και τις αρνητικές επιπτώσεις του στην ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα. Η θέση αυτή συνάδει με την έκθεση Ντράγκι, η οποία επισημαίνει το υψηλό κόστος, την κανονιστική πολυπλοκότητα και την υποεπένδυση ως κρίσιμα εμπόδια για την οικονομική ανθεκτικότητα της Ένωσης. Σε μια εποχή γεωπολιτικής αστάθειας και διαταραχών στις εφοδιαστικές αλυσίδες, η ισχυρή αεροπορική



συνδεσιμότητα παραμένει ζωτικής σημασίας πλεονέκτημα για τη διεθνή θέση της Ευρώπης.

AEGEAN: Έκρηξη στο κόστος των καυσίμων – Περιορισμένη επίπτωση στις τιμές των εισιτηρίων

Αυξήσεις στα αεροπορικά εισιτήρια φέρνει η εκτίναξη των τιμών των καυσίμων, λόγω της σύγκρουσης στη Μέση Ανατολή και του πολέμου στο Ιράν. Η AEGEAN προχωρά σε αναπροσαρμογή των τιμών των εισιτηρίων, που θα κινηθεί σε σχετικά περιορισμένα επίπεδα, από 7 έως 8%.

Η τιμή του αργού πετρελαίου έχει αυξηθεί σημαντικά, από περίπου $70 ανά βαρέλι σε $110 σήμερα (+50%). Ακόμα μεγαλύτερη είναι η αύξηση στο αεροπορικό καύσιμο (jet fuel), το οποίο έχει υπερδιπλασιαστεί, από περίπου $800 σε $1.700 ανά τόνο (+110%).

Η υπερδιπλάσια αύξηση του αεροπορικού καυσίμου σε σχέση με την πρώτη ύλη, του αργού πετρελαίου, οφείλεται στο ότι σημαντικό μέρος της διύλισης σε jet fuel πραγματοποιείται στα μεγάλα διυλιστήρια του Κόλπου, όπου όμως πρακτικά η πρόσβαση και η διανομή έχουν περιοριστεί στο ελάχιστο.

Οι κατηγορίες επιβατών που δεν επηρεάζονται από την αύξηση

Ανεπηρέαστοι από αυτή την αλλαγή παραμένουν 3,6 εκατ. επιβάτες της AEGEAN, που έχουν ήδη αγοράσει τα εισιτήριά τους για τους επόμενους μήνες. Επιπλέον, δεν επηρεάζονται ούτε οι δεκάδες χιλιάδες επιβάτες, κάτοχοι AEGEAN Pass, οι οποίοι έχουν προαγοράσει τα πακέτα τους.

Απρόσκοπτη σύνδεση στο ίντερνετ στους αιθέρες: Η καινοτομία της British Airways

Το πρώτο αεροσκάφος της British Airways εξοπλισμένο με το σύστημα Wi-Fi Starlink απογειώθηκε στις 19 Μαρτίου, στην πρώτη πτήση που πραγματοποιεί αεροπορική εταιρεία του Ηνωμένου Βασιλείου με τη χρήση αυτής της καινοτόμου τεχνολογίας. Το αεροσκάφος 787-8, με προορισμό το Χιούστον, αποτέλεσε το πρώτο του στόλου της αεροπορικής εταιρείας που διαθέτει αυτή τη σύνδεση, προσφέροντας στους επιβάτες δωρεάν πρόσβαση στο διαδίκτυο.

Με την υποστήριξη περισσότερων των 10.000 δορυφόρων σε χαμηλή τροχιά γύρω από τη Γη, το Starlink προσφέρει μια πιο αξιόπιστη και γρήγορη εμπειρία στο διαδίκτυο. Οι επιβάτες της British Airways θα μπορούν να συνδέονται απρόσκοπτα από τον αέρα σε πολλαπλές συσκευές, χρησιμοποιώντας το γρηγορότερο Wi-Fi, με ταχύτητες λήψης που ξεπερνούν τα 500 Mbps.

Η αεροπορική εταιρεία βρίσκεται, επί του παρόντος, στη διαδικασία εγκατάστασης του Starlink στον στόλο των 787-8. Μέσα στα επόμενα δύο χρόνια, ολόκληρος ο στόλος της British Airways, που αριθμεί περισσότερα από 300 αεροσκάφη, θα διαθέτει αυτή την ισχυρή νέα τεχνολογία, η οποία θα είναι διαθέσιμη για όλους τους πελάτες, σε κάθε καμπίνα, χωρίς χρέωση.

Απογείωση για τη Saudia

Η εταιρεία αερομεταφορών Saudia, μία από τις μεγαλύτερες στον χώρο, με έδρα τη Σαουδική Αραβία, βρίσκεται σε ανοικτό διάλογο με τους κατασκευαστές αεροσκαφών Boeing και Airbus για την εξασφάλιση της μεγαλύτερης παραγγελίας αεροσκαφών στην ιστορία της.

Σύμφωνα με δημοσίευμα του Bloomberg, ο αερομεταφορέας έχει εκφράσει ενδιαφέρον για την αγορά τουλάχιστον 150 αεροσκαφών στενής και ευρείας ατράκτου. Προς το παρόν, όμως, η Saudia δεν έχει κατασταλάξει στο πώς θα κατανεμηθεί το έργο για την κατασκευή των αεροσκαφών ανάμεσα στην Boeing και την Airbus, ούτε σε λεπτομέρειες σχετικά με τα μοντέλα τα οποία θα επιλέξει.

Σήμερα, ο ιπτάμενος στόλος της Saudia απαρτίζεται από περίπου 200 αεροσκάφη, ενώ με την υλοποίηση της παραγγελίας ο αριθμός αυτός δύναται να «απογειωθεί». Βέβαια, είναι πιθανό ένα μέρος της παραγγελίας να αντικαταστήσει ορισμένα από τα αεροσκάφη που έχει σήμερα στην κατοχή της η Saudia.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η εν λόγω παραγγελία αποτελεί μέρος του επενδυτικού σχεδίου του Ιερού Βασιλείου, ύψους δισεκατομμυρίων δολαρίων, για την εδραίωσή του ως κορυφαίου τουριστικού κόμβου.

Οι αριθμοί της ναυτιλίας

20%

το μερίδιο του Κατάρ στην παγκόσμια προσφορά LNG.

€3,1 δισ.

η οικονομική συνεισφορά της κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία.

10%

του στόλου containerships έχει επηρεαστεί από την κρίση στη Μέση Ανατολή.

79%

των φορτίων βωξίτη μεταφέρονται με Capesizes.

18%

η αναλογία του orderbook προς τον υπάρχοντα στόλο των crude tankers.

18.822

Έλληνες και αλλοδαποί ναυτικοί απασχολήθηκαν στα ελληνόκτητα πλοία το 2024 (ΕΛΣΤΑΤ).

360.564.729 dwt

η χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του Committee.

41

εγκεκριμένες εγκαταστάσεις ανακύκλωσης πλοίων περιλαμβάνει η σχετική λίστα της ΕΕ.

3.030

ο αριθμός των σκαφών αναψυχής διαθέσιμων προς ναύλωση στην Ελλάδα το 2025.

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