06.26
ΤΕΥΧΟΣ 290
25€

Ποσειδώνια 2026
Ελληνική Έκδοση

NAYTIKA

95NX
Η δύναμη
της συνέχειας



XPONIKA

ΧΟΡΗΓΟΣ
ΤΕΥΧΟΥΣ
RoyalBlue
TRADING & SERVICES

Επισκεφτείτε μας στο Metropolitan Expo
01-05 Ιουνίου 2026
3.131 / 13 (Hall 3)

LAVINIA
INNOVATION CENTRE

Data Driven Operations

The Lavinia Innovation Centre drives innovation by turning real time operational data into actionable intelligence.

Through global partnerships and advanced research, we're redefining what's possible at sea.

Explore our open access database and gain insights from the latest shipping innovation research.



laviniainnovationcentre.com

CREATED BY LAVINIA CORPORATION

RoyalBlue
TRADING & SERVICES

GENUINE & OEM
SPARE PARTS

Technique
TECHNICAL SERVICES

REPAIRS FROM DECK
TO TAIL SHAFT

Our distinguished partners

MARINE TURBO
The Genuine Alternative

AURA MARINE

SCL
CARGO HANDLING SOLUTIONS

SN
海隆賽能
HILONG SHINE

SINUS GmbH

OMEC MOTORS

Vanguard

CTS OFFSHORE & MARINE

ENBL

PB ASHER
DIESEL ENGINE SERVICES

ARK
ARK MARINE SERVICE INC.

CARETTA ERP
SHIP MANAGEMENT SYSTEM

info@royalblueltd.com
www.royalblueltd.com

technique@royalblueltd.com
www.techniqueltd.com

HALL 2 | STAND 2.217




ANTONIS I. ANGELICOUSSIS


MARAN GUARDIAN


AURORA SPIRIT

Leader in Seaborne Solutions

ANGELICOUSSIS GROUP

MTM | MTG | 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

IONIC



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

Committed to service excellence

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

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

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΥΠΕΡΗΦΑΝΟ ΜΕΛΟΣ
EEE UNION OF GREEK SHIPOWNERS PROUD MEMBER

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

EFKRANTI AWARDS 2021 BEST STRATEGIC COMMUNICATION

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

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

www.ionicship.com

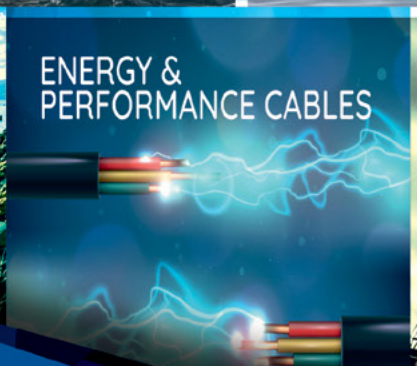














HI-TECH SYNTHETIC ROPES

WIRE ROPES

ANCHORS & ANCHOR CHAINS

ENERGY & TECHNOLOGY CABLES

Stand 3.521

Posidonia Ποσειδώνια

The International Shipping Exhibition

1-5 June 2026

KORONAKIS

D.KORONAKIS SA Your anchor in quality since 1967

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



ENESEL GROUP

On course for over a century and a half

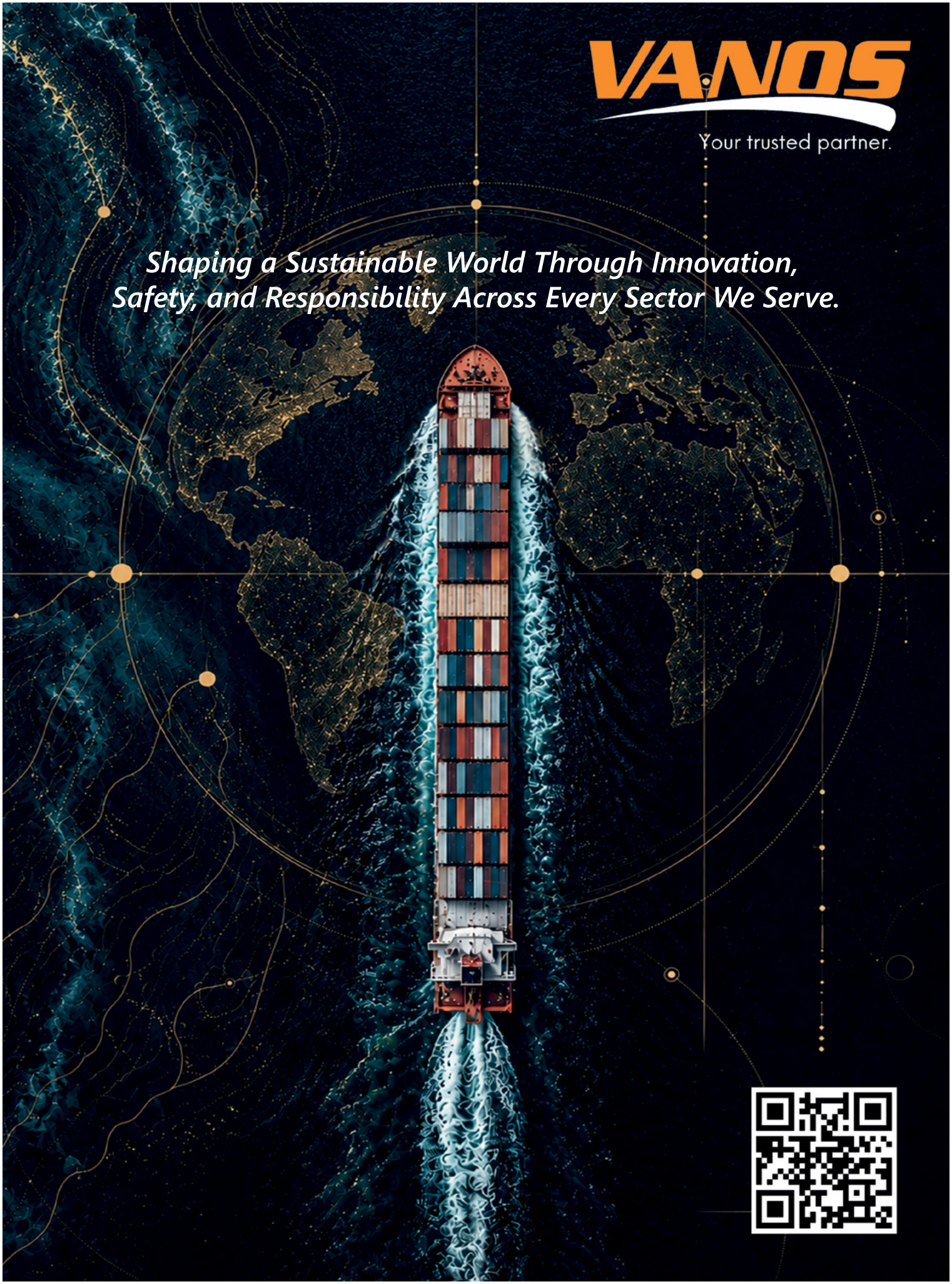
www.eneselgroup.com

ATHENS COPENHAGEN DUBAI LONDON LUBECK SANTIAGO SINGAPORE

VANOS

Your trusted partner.

Shaping a Sustainable World Through Innovation, Safety, and Responsibility Across Every Sector We Serve.



DORIAN LPG

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

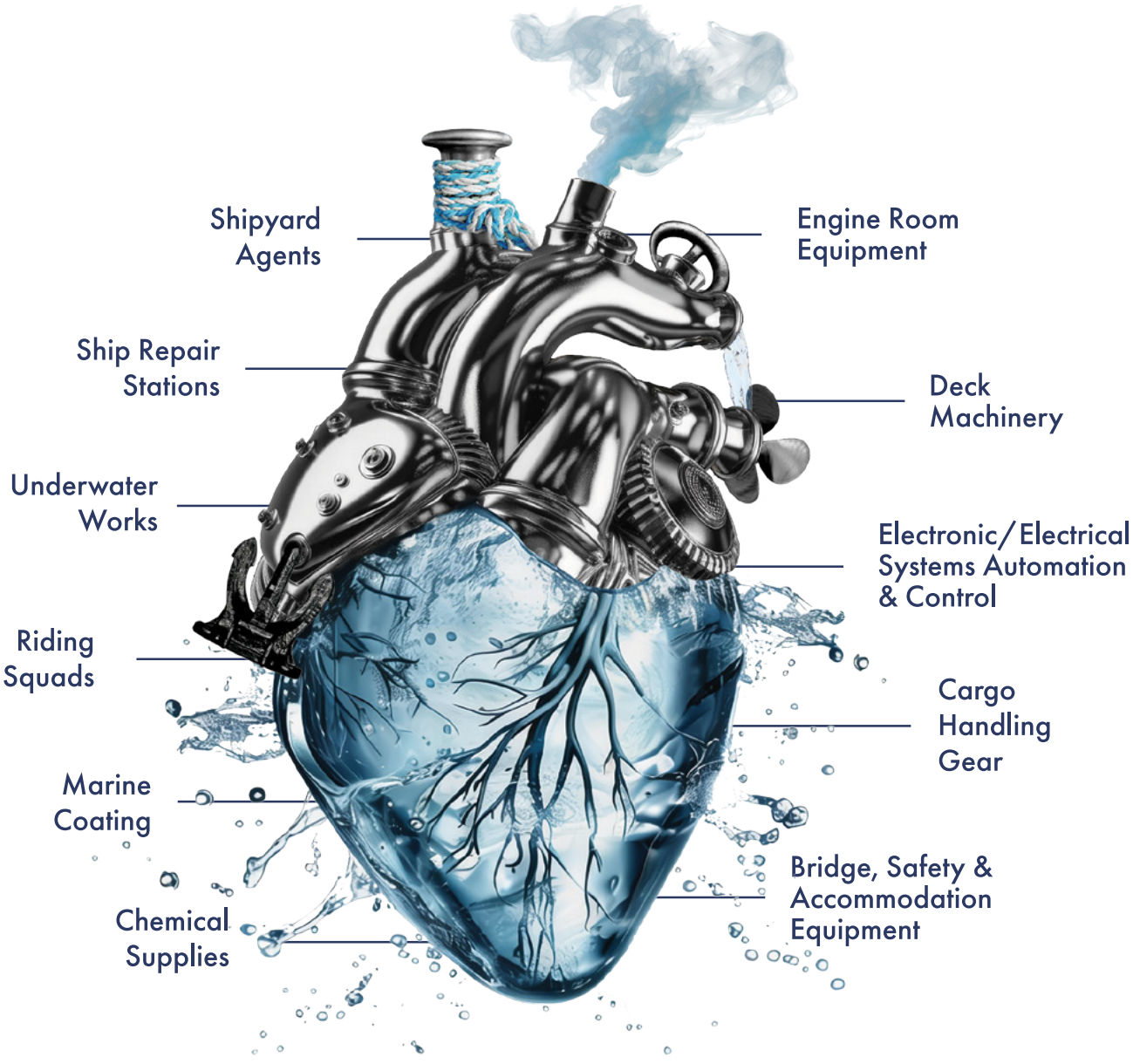


www.dorianlpg.com

UW GROUP
EST. 2000

OUR HEART BEATS AT SEA

Setting the Standards in Shipping Services



UW Group | A Global Maritime Services Company

www.uwgroup.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

Φωτό εξωφύλλου:
Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΜΠΟΥΓΙΩΤΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ

Περιεχόμενα

Χορηγός Τεύχους
RoyalBlue TRADING & SERVICES

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
Photoshop Company
(Emmanouela Bourbouchakis)

Διόρθωση κειμένων
Αλεξάνδρα Σφυρή

Φωτογραφίες
ΑΠΕ/ΜΠΕ/EPA
iStock

Συνδρομές (10 τεύχη)
Ιδιώτες: 100 €
Εταιρείες – Οργανισμοί: 100 €

Gratia Εκδοτική Ι.Κ.Ε.
Εκδοτικές Επιχειρήσεις
Λεωφ. Συγγρού 132, 117 45 Αθήνα
Τ: 210-92.22.501 / 92.48.006
F: 210-92.22.640
info@gratia.gr
www.naftikachronika.gr

Web strategy development by IT Box

Απόψεις που εκφράζονται στα ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού. Παρόλο που καταβλήθηκαν προσπάθειες για να βεβαιωθούμε ότι οι περιεχόμενες στο περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές, το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για οποιαδήποτε ανακρίβεια έχει τυχόν παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαραχθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των *Ναυτικών Χρονικών*.

22 **Στη ναυτιλία, η πραγματική αξία παράγεται στη θάλασσα και στα πλοία**
Συνέντευξη του Κρίτωνα Λεντούδη

28 **Η παγκόσμια ναυτιλία διαμορφώνεται όλο και περισσότερο από τη γεωπολιτική**
Συνέντευξη της Μιλένας Παππά

34 **Lavinia Innovation Centre – Η Ναυτική Καινοτομία και η εφαρμοσμένη επιστημονική έρευνα στη διάθεση της Ναυτιλιακής Κοινότητας**
της Σουζάνας Λασκαρίδη

40 **Στρατηγική πειθαρχία σε μια κυκλική αγορά**
Συνέντευξη του Ανδρέα Μιχαλόπουλου

48 **Η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία δεν επέστρεψε απλώς για να επιβιώσει, αλλά για να ηγηθεί**
Συνέντευξη του Πάνου Ξενοκώστα

54 **Οι ισχυροί δεσμοί με το ελληνικό νηολόγιο ενισχύουν και τη συνοχή της ναυτικής ταυτότητας του Ομίλου Αγγελικούση**
Συνέντευξη του καπτ. Νίκου Μιχελόγκονα

60 **Επιτυχημένη πολιτική είναι η τέχνη του εφικτού**
Συνέντευξη του Αριστοφάνη Στεφάτου

68 **Εν πλω**
Ψίθυροι και απόηχοι στις ναυτιλιακές πρωτεύουσες

78 **IMO: Αναζητώντας τη χαμένη σύγκλιση**
του Καθ. Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη

82 **Soft skills στη ναυτιλία: Το missing link που διαμορφώνει την απόδοση των πληρωμάτων**
των Καθ. Άγγελου Παντουβάκη και Ελβίρας Κουτσούκη

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

104 **Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τα Λιμάνια: Προτεραιότητες και άξονες εφαρμογής για την Ελλάδα**
των Δρος Μαρίας Μποϊλέ και Δρος Σωτήρη Θεοφάνη

Engineered to Reach the Apex of Tanker Ship Management

apex
SHIPPING & ENERGY

Five decades of Experience



APEX SHIPPING & ENERGY LTD.
MEMBER OF THE EVALEND GROUP

A: Evalend Group Building
91, Megalou Alexandrou Str. 151 24 Marousi, Greece

T: +30 211 104 4430
E: info@apexshipping.gr

apexshipping.gr



«Η βιωσιμότητα δεν αποτελεί πλέον επιλογή, αλλά προϋπόθεση για τη μελλοντική ανταγωνιστικότητα». Σελ. 22



«Διανύουμε μια πολύ ενδιαφέρουσα εποχή, όπου η γεωπολιτική έχει πάρει τα ηνία έναντι των θεμελιωδών «fundamentals» προσφοράς και ζήτησης». Σελ. 28



«Τα τελευταία χρόνια, με την ψηφιοποίηση της ναυτιλίας, προκύπτει μια εκρηκτική σύντηξη της επιστημονικής γνώσης με τη σύγχρονη ναυτική πραγματικότητα». Σελ. 34

112 **Το ελληνικό yachting σε ρότα αναβάθμισης**

114 Το ελληνικό yachting ως στρατηγικός πυλώνας: Από την προοπτική στην εθνική πραγματικότητα του Φίλιππου Βενετόπουλου

118 Το μέλλον του ελληνικού yachting: Στρατηγικές προοπτικές και νέες επενδύσεις του Γιώργου Ρηγινού

122 Προκλήσεις και προοπτικές της πλοιαρχίας σε ένα πολυτελές yacht του καπτ. Γιώργου Χειμαριού

124 **Varko Bay: Ένα φιλόδοξο ultra-luxury project στη Δυτική Ελλάδα**

132 **Καπετάν Παναγιώτης Τσάκος: Ο χαρισματικός ηγέτης της ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας και της φιλαλληλίας**

136 **Ναυτιλία & ευποιία**
Οι δράσεις της ναυτιλιακής οικογένειας προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας

142 **Advertorial / ROYAL BLUE & TECHNIQUE, an integrated growth**

144 **Η Ελλάδα μπορεί να εξελιχθεί σταδιακά σε αξιόπιστο εξαγωγέα εξειδικευμένων τεχνολογιών**
Συνέντευξη του Μάρκου Βασιλικού

150 **Κυρώσεις της ΕΕ: Η αγορά των δεξαμενόπλοιων ως πεδίο γεωπολιτικής αντιπαράθεσης και ρυθμιστικής πρόκλησης**
του Δημητρίου Α. Κυριαζή

159 **Ετήσια αποκλειστική έρευνα / Πλοιοδιαχείριση στην Αττική**
Με την ευγενική χορηγία:
Contships Management Inc. SEABRIGHT MARINE BRIGHT SOLUTIONS

198 **Ναυλαγορές σε τροχιά ανακατατάξεων**
Φιλοξενούνται οι απόψεις των: Εύας Τζίμα, Γιάννη Κάρτσωνα, Θάνου Σοφιού, Παύλου Φακίνου, Γιάννη Παργανά

216 **Οι ελληνικές εταιρείες έχουν τα θεμέλια για να πρωταγωνιστήσουν διεθνώς**
Συνέντευξη των Παναγιώτη και Ηλία Μάλλιου

222 **Αφιέρωμα ESG**
Συμμετέχουν με τις απόψεις τους οι: Μαρία Χατζηωάννου, Ορέστης Σχινάς, Αρτέμης Αληφραγκής, Λιάνα Παπαδοπούλου, Νίνα Αργυροπούλου, Νίκη Αλεξάνδρου, Πηνελόπη Κασανή

FSC

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

Evalend Shipping

SINCE 1972



ESSE QUAM VIDERI

To be, rather than to seem

Bulk Carriers



Oil Tankers



LPG carriers



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



«Οι αυξημένες κανονιστικές και τεχνολογικές απαιτήσεις αποτελούν πλέον αναπόσπαστο μέρος της ναυτιλιακής δραστηριότητας». **Σελ. 40**



«Αυτό που κάνουμε είναι μια πραγματική επανάσταση καινοτομίας, που απαιτεί στροφή 180 μοιρών από έναν κλάδο που στην Ελλάδα κατέρρευσε για 25 χρόνια». **Σελ. 48**



«Η συστηματική επένδυση στην εκπαίδευση, στην τεχνολογία και στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης μπορεί να ενισχύσει περαιτέρω την ελκυστικότητα του κλάδου για τη νέα γενιά ναυτικών». **Σελ. 54**

252 **Ψηφιακά ταξίδια και ανθρώπινη εξειδίκευση: Η νέα πραγματικότητα στα ναυτικά ταξίδια**
Συνέντευξη του Γιώργου Χατζαντώνη

254 **Προκλήσεις κατά την εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας**
της Δρος Ηλιάνας Χριστοδούλου Βαρότση

260 **Νέα έδρα, σύγχρονη αντίληψη, αλλά ίδιο όραμα για ασφάλεια στη θάλασσα**
Συνέντευξη του Ιάσονα Λάλιζα

262 **Ο ορίζοντας από τη γέφυρα**
Με το βλέμμα του ναυτικού

270 **Η ναυτιλία στις συμπληγάδες του γεωπολιτικού κυβερνοπολέμου**
της Κατερίνας Ραπτάκη

274 **Μήπως ο κατακερματισμός της ζήτησης καυσίμων επιβραδύνει την ενεργειακή μετάβαση της ναυτιλίας;**
Από τη δημοσιογραφική ομάδα της Accelleron

276 **Τεχνολογία & ναυπηγική**
Οι πρόσφατες τάσεις στη ναυπηγική τεχνολογία και καινοτομία
Με την ευγενική χορηγία:

282 **Πώς οι καλύτερες αποφάσεις συντήρησης αλλάζουν την εξίσωση κόστους για τους Έλληνες πλοιοκτήτες**
Συνέντευξη του Azmat Jafri

286 **Ενέργεια & φυσικοί πόροι**
Οι τελευταίες εξελίξεις στο ενεργειακό μέτωπο

292 **Commodities**
Από την παραγωγή στη διακίνηση και στην κατανάλωση

304 **Ένα μουσείο οφείλει να λειτουργεί ως ζωντανός οργανισμός μνήμης, παιδείας και πολιτισμού**
Συνέντευξη της Αναστασίας Αναγνωστοπούλου-Παλούμπη

310 **Άνθρωποι – Πλοία – Ιστορία**
Εικόνες και αναμνήσεις από το Αρχείο των *Ναυτικών Χρονικών*
Με την ευγενική χορηγία:

314 **Η Ελλάδα στις τρεις κορυφαίες αγορές μας παγκοσμίως, με οδηγό τη ναυτιλία**
Συνέντευξη του Γιάννη Πανταζόπουλου

318 **Εν πτήσει**
Επικαιρότητα από τον χώρο των αερομεταφορών

320 **Οι αριθμοί της ναυτιλίας**

M/V PROTEUS



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



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

Editorial

Για την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα, ο Ιούνιος κάθε ζυγού έτους παραδοσιακά σηματοδοτεί την έναρξη των Ποσειδωνίων, τα οποία πλέον ξεπερνούν τα όρια μιας τυπικής εμπορικής έκθεσης. Καθώς τα βλέμματα είναι στραμμένα στην Αθήνα, καθίσταται σαφές ότι τα Ποσειδώνια έχουν μετεξελιχθεί σε κάτι πολύ βαθύτερο: μια πολυεπίπεδη πλατφόρμα ανταλλαγής ιδεών και ένα άτυπο αλλά πανίσχυρο διεθνές οικονομικό φόρουμ.

Σε μια εποχή όπου οι παγκόσμιες ισορροπίες επαναπροσδιορίζονται, τα Ποσειδώνια αναδεικνύουν με τον πιο εμφατικό τρόπο τη δυναμική της Ελλάδας στο διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον. Τα αλλεπάλληλα ρεκόρ συμμετοχής δεν συνιστούν απλώς μια ποσοτική ένδειξη, αλλά επιβεβαιώνουν επίσης το υψηλό ενδιαφέρον του παραναυτιλιακού κόσμου να εξασφαλίσει συνεργασίες με τους πλέον αξιόπιστους πρωταγωνιστές της παγκόσμιας ναυτιλίας. Ταυτόχρονα, τα Ποσειδώνια δεν αποτελούν απλώς παρουσίαση τεχνολογικών επιτευγμάτων, αλλά το σημείο όπου χαράσσεται η στρατηγική του αύριο για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Η χώρα μας, ως ηγέτιδα ποιοτική δύναμη της ποντοπόρου ναυτιλίας, λειτουργεί ως ο φυσικός οικοδεσπότης ενός διαλόγου που αφορά την παγκόσμια οικονομική σταθερότητα και την ενεργειακή ασφάλεια.

Υπό αυτό ακριβώς το πρίσμα, τα *Ναυτικά Χρονικά* φιλοξενούν στο παρόν τεύχος την ετήσια αποκλειστική έρευνα για την πλοιοδιαχείριση. Η έρευνα αυτή δεν αποτελεί μόνο μια καταγραφή αριθμών, αλλά έναν «καθρέφτη» της προσαρμοστικότητας και της ανθεκτικότητας που επιδεικνύουν οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων σε Αθήνα και Πειραιά. Μέσα από τα δεδομένα της έρευνας, διαφαίνεται η τάση για εκσυγχρονισμό των στόλων και η ανάγκη για βιώσιμες επενδύσεις σε ένα περιβάλλον υψηλών απαιτήσεων. Την ίδια στιγμή, στις σελίδες του τεύχους Ιουνίου, πλοιοκτήτες και επικεφαλής των κοινωνικών εταίρων της Ναυτιλίας μας καταθέτουν τις απόψεις τους, σκιαγραφώντας τις προκλήσεις της τρέχουσας συγκυρίας. Η κοινή συνισταμένη των τοποθετήσεών τους είναι η αγωνία για το εύθραυστο γεωπολιτικό περιβάλλον που μεταβάλλει άρδην τον χάρτη του εμπορίου, αλλά και την επιχειρησιακή ετοιμότητα σε στεριά και θάλασσα. Οι συγκρούσεις σε κομβικές θαλάσσιες αρτηρίες επαναφέρουν με επιτακτικό τρόπο στο προσκήνιο τη σημασία της διατήρησης των εφοδιαστικών αλυσίδων.

Ωστόσο, πέρα από τα πλοία και τα φορτία, η απόλυτη προτεραιότητα παραμένει μία: η ασφάλεια των πληρωμάτων. Σε έναν κόσμο που αλλάζει τάχιστα, οι άνθρωποι στη θάλασσα παραμένουν ο πιο πολύτιμος και ταυτόχρονα ο πιο εκτεθειμένος κρίκος της θαλάσσιας αλυσίδας. Η ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια υπογραμμίζει ότι καμία επιχειρηματική επιτυχία δεν μπορεί να ευοδωθεί αν δεν διασφαλιστεί η σωματική και ψυχική ακεραιότητα των ναυτικών μας.

Συνδέοντας την ανάγκη για ασφάλεια και σταθερότητα με το μέλλον του κλάδου, το κεντρικό αφιέρωμα αυτού του τεύχους εστιάζει στα κριτήρια ESG (Environment, Social, Governance). Η βιώσιμη ανάπτυξη δεν είναι πλέον μια προαιρετική επιλογή ή ένα εργαλείο μάρκετινγκ· είναι μια στρατηγική επιδίωξη των ναυτιλιακών εταιρειών.

Η πράσινη μετάβαση (Environment), η κοινωνική υπευθυνότητα με επίκεντρο τον άνθρωπο (Social) και η διαφανής εταιρική διακυβέρνηση (Governance) αποτελούν τις τρεις συνιστώσες που θα καθορίσουν την ανταγωνιστικότητα των στόλων τα επόμενα χρόνια. Το αφιέρωμά μας αναλύει πώς οι εταιρείες ελληνικών συμφερόντων πρωτοπορούν στην ενσωμάτωση αυτών των αρχών, μετατρέποντας τις ρυθμιστικές προκλήσεις σε ευκαιρίες ανάπτυξης.

Για όλους εμάς στα *Ναυτικά Χρονικά*, η περίοδος διεξαγωγής των Ποσειδωνίων αποτελεί την κορύφωση μιας συστηματικής προσπάθειας μηνών. Η συντακτική ομάδα βρίσκεται ήδη σε πλήρη εγρήγορση, προετοιμάζοντας μια σειρά από δράσεις, ζωντανές συζητήσεις και ειδικά αφιερώματα, που θα αποτυπώσουν τον παλμό της μεγάλης έκθεσης. Στόχος είναι να μεταφέρουμε στους αναγνώστες μας τις ειδήσεις, τις νέες συνέργειες και τις καινοτόμες ιδέες που θα γεννηθούν κατά τη διάρκεια της εν λόγω εβδομάδας.

Γιάννης Θεοδωρόπουλος



Στη ναυτιλία, η πραγματική αξία παράγεται στη θάλασσα και στα πλοία

Ο **Κρίτων Λεντούδης**, επικεφαλής των Evalend Shipping Co. και APEX Shipping & Energy, στην πρώτη του αποκλειστική συνέντευξη στον ελληνικό Τύπο



Η συνέντευξη που ακολουθεί αποκτά ξεχωριστή βαρύτητα, καθώς αποτελεί την πρώτη του κ. Κρίτωνα Λεντούδη στον ελληνικό Τύπο. Ο ίδιος έχει επιλέξει συνειδητά να παραμένει εκτός δημοσιότητας, υιοθετώντας μια στάση που, όπως χαρακτηριστικά επισημαίνει, βασίζεται στην πεποίθηση ότι «η πραγματική αξία παράγεται στη θάλασσα και στα πλοία, όχι στα φώτα της δημοσιότητας».
Με αφορμή την ίδρυση της APEX Shipping & Energy, ο κ. Λεντούδης ανοίγει για πρώτη φορά έναν ουσιαστικό δίαυλο επικοινωνίας με το ελληνικό κοινό, αναλύοντας τις προκλήσεις σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον για τη ναυτιλία. «Η ίδρυση της APEX Shipping & Energy αποτελεί τη φυσική μετεξέλιξη του ομίλου μας», σημειώνει, υπογραμμίζοντας ότι στόχος είναι η δημιουργία ενός οργανισμού που θα λειτουργεί ως «σημείο αναφοράς για την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα στη μεταφορά ενέργειας».
Στη συνέντευξη, αναδεικνύεται η φιλοσοφία που διέπει τη δραστηριότητά του, όπου η παράδοση και η καινοτομία συνυπάρχουν αρμονικά. Όπως τονίζει ο κ. Λεντούδης, «η βιωσιμότητα δεν αποτελεί πλέον επιλογή, αλλά προϋπόθεση για τη μελλοντική ανταγωνιστικότητα», ενώ παράλληλα επισημαίνει ότι η επιτυχία στη ναυτιλία απαιτεί «μακροπρόθεσμη οπτική και όχι βραχυπρόθεσμη κερδοσκοπία».

Πρόσφατα ανακοινώσατε την ίδρυση της νέας διαχειρίστριας εταιρείας APEX Shipping & Energy. Ποια είναι η στρατηγική εστίαση και το όραμά σας γι' αυτό το νέο εγχείρημα; Και πώς εντάσσεται η Evalend σε αυτή τη νέα δομή;

Η ίδρυση της APEX Shipping & Energy αποτελεί τη φυσική μετεξέλιξη του ομίλου μας, αντανακλώντας τη στρατηγική μας απόφαση για εξειδικευμένη εστίαση στους τομείς των Tankers και των Gas Carriers. Η Evalend παραμένει ο κεντρικός πυλώνας και η κληρονομιά μας, ενώ η APEX λειτουργεί ως ο επιχειρησιακός βραχίονας, που ενσωματώνει τις πιο σύγχρονες τεχνικές και περιβαλλοντικές προδιαγραφές. Το όραμά μας είναι η APEX να καταστεί σημείο αναφοράς (benchmark) για την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα στη μεταφορά ενέργειας, διατηρώντας αναλλοίωτη την οικογενειακή μας παράδοση για ποιότητα και αξιοπιστία.

Διατηρείτε στρατηγικά ένα χαμηλό προφίλ, με απόδειξη το γεγονός ότι η συγκεκριμένη συνέντευξη είναι μία από τις ελάχιστες, αν όχι η μόνη, που έχετε παραχωρήσει μέχρι σήμερα. Πρόκειται για μια σύγχρονη εκδοχή του «λάθε βιώσας»; Τι οδηγεί αυτή τη στρατηγική απόφασή σας, σε μια περίοδο όπου κυριαρχεί η έντονη προβολή και η ταχύτατη δημοσιότητα;

Η επιλογή του χαμηλού προφίλ δεν είναι απλώς μια παράδοση, αλλά μια συνειδητή επιχειρηματική στάση. Στη ναυτιλία, η πραγματική αξία παράγεται στη θάλασσα και στα πλοία, όχι στα φώτα της δημοσιότητας. Πιστεύω ακράδαντα ότι η σοβαρότητα ενός οργανισμού αποδεικνύεται από την τεχνική αρτιότητα του στόλου του και την εμπιστοσύνη των ναυλωτών του. Σε μια εποχή ταχύτατης πληροφορίας, εμείς επιλέγουμε να «μιλούν» τα αποτελέσματά μας και η συνέπεια των πράξεών μας. Η ουσία βρίσκεται στη δουλειά και όχι στην προβολή της, όπως είναι άλλωστε και το μότο μας: «Esse Quam Videri».

Το ναυπηγικό πρόγραμμα της Evalend και της APEX είναι ιδιαίτερα δυναμικό και περιλαμβάνει διαφορετικούς τύπους πλοίων. Ποιοι παράγοντες καθοδήγησαν την απόφαση για γιγάντωση του στόλου σας, σε ένα περιβάλλον αυξημένης αβεβαιότητας; Και ποια θεωρείτε τα βασικά πλεονεκτήματα αλλά και τις προκλήσεις της διαφοροποίησης;

Η απόφαση για το ναυπηγικό πρόγραμμα των νέων πλοίων δεν πηγάζει από μια διάθεση απλής μεγέθυνσης, αλλά από μια στρατηγική ανάγκη για ποιοτικό εκσυγχρονισμό. Σε ένα αβέβαιο περιβάλλον, η κατοχή ενός σύγχρονου και τεχνικά άρτιου στόλου είναι η καλύτερη άμυνα. Επιλέξαμε τη διαφοροποίηση σε Tankers, LNG, LNG Bunkers και LPG γιατί μας επιτρέπει να προσφέρουμε ολοκληρωμένες λύσεις στις διεθνείς ενεργειακές αγορές, ελαχιστοποιώντας την έκθεσή μας στις διακυμάνσεις ενός μόνο κλάδου.
Η κύρια πρόκληση δεν είναι η διαχείριση του μεγέθους, αλλά η διατήρηση των υψηλών προτύπων συντήρησης και λειτουργίας σε όλο το εύρος του στόλου. Για εμάς στην APEX, αυτή η πρόκληση απαντάται μέσω της αυστηρής τεχνικής πειθαρχίας. Επενδύουμε σε έμπειρα στελέχη και σε πλοία που κατασκευάζονται με προδιαγραφές που ξεπερνούν τα συνήθη πρότυπα της αγοράς, διασφαλίζοντας ότι κάθε μονάδα του στόλου μας λειτουργεί με τη μέγιστη αξιοπιστία.

Σε ένα πλαίσιο αυστηρών περιβαλλοντικών κανονισμών και αυξημένων απαιτήσεων, πόσο εφικτή είναι η ισορροπία μεταξύ βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας; Ποια είναι τα βασικά κριτήρια που λαμβάνετε υπόψη κατά τον σχεδιασμό του προγράμματος παραγγελιών νέων πλοίων του ομίλου σας, με στόχο τη μεγιστοποίηση του κύκλου ζωής και της εμπορικής τους εκμετάλλευσης;

Η βιωσιμότητα δεν αποτελεί πλέον επιλογή, αλλά προϋπόθεση για τη μελλοντική ανταγωνιστικότητα. Η ισορροπία επιτυγχάνεται μέσω της επένδυσης στην τεχνολογία αιχμής. Τα βασικά μας

ERMATECH GROUP

Efficiency has never mattered more.

Fuel, ETS, OPEX, Compliance, every decision counts.

Our promise is to help you choose the right mix of technologies for real efficiency and measurable cost reduction.

Alternative Maritime Power | **Energy Saving Devices** | **Ultrasonic Antifouling** | **Carbon Capture**



Posidonia Ποσειδώνια
The International Shipping Exhibition
1-5 June 2026

Join us
Stand **4.211** | Hall **4**

Follow us: @ermatechgroup www.ermatechgroup.com

κριτήρια είναι η μεγιστοποίηση της ενεργειακής απόδοσης και η ικανότητα των πλοίων να προσαρμόζονται σε μελλοντικές απαιτήσεις (future-proofing). Γι' αυτό επενδύουμε σε πλοία όπως τα VLAC ICE, που είναι έτοιμα να μεταφέρουν καύσιμα μηδενικού άνθρακα, διασφαλίζοντας έτσι τη μακροβιότητα της επένδυσης και την προστασία του περιβάλλοντος.

Πόσο ανοικτός παραμένει ο κλάδος της ναυτιλίας σε νέα επιχειρηματικά εγχειρήματα; Και πώς βλέπετε την είσοδο κεφαλαίων από επενδυτές ή επιχειρηματίες με δραστηριότητα εκτός του παραδοσιακού ναυτιλιακού χώρου;

Η ναυτιλία είναι μια ανοικτή αγορά, αλλά απαιτεί εξειδικευμένη γνώση, που δεν αποκτάται εύκολα από «outsiders». Η είσοδος κεφαλαίων από επενδυτές εκτός του χώρου φέρνει δυναμισμό, αλλά συχνά υποτιμά την πολυπλοκότητα της διαχείρισης. Η επιτυχία στη ναυτιλία απαιτεί μακροπρόθεσμη οπτική και όχι βραχυπρόθεσμη κερδοσκοπία. Το παραδοσιακό μοντέλο διαχείρισης, που συνδυάζει την εμπειρία με τη χρηματοοικονομική πειθαρχία, παραμένει το πιο ανθεκτικό.

Με δεδομένες τις αυξανόμενες προκλήσεις στον κλάδο, θεωρείτε ότι θα δούμε περισσότερες συνεργασίες ή και ενοποιήσεις μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών, ιδιαίτερα ελληνικών συμφερόντων, με μικρότερους στόλους;

Η πολυπλοκότητα των κανονισμών και το αυξημένο κόστος κεφαλαίου οδηγούν νομοτελειακά προς τις οικονομίες κλίμακας. Ενώ η προσωπική ενασχόληση του Έλληνα πλοιοκτήτη παραμένει συγκριτικό πλεονέκτημα, οι στρατηγικές συμμαχίες και οι ενοποιήσεις θα αυξηθούν, καθώς επιτρέπουν την καλύτερη διαχείριση του ρίσκου και την πρόσβαση σε νέες τεχνολογίες. Η ναυτιλία γίνεται ένας κλάδος για «ισχυρούς παίκτες», με βαθιά τεχνική και οικονομική βάση.

Έχοντας τιμηθεί στο παρελθόν για τη συμβολή σας στην ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα, πώς αξιολογείτε σήμερα τις προοπτικές του ελληνικού maritime cluster; Πιστεύετε ότι η αναβίωση της ναυπηγοεπισκευής και η ανάπτυξη εγχώριου εξοπλισμού μπορούν να ενισχύσουν περαιτέρω την ανταγωνιστικότητα της χώρας;

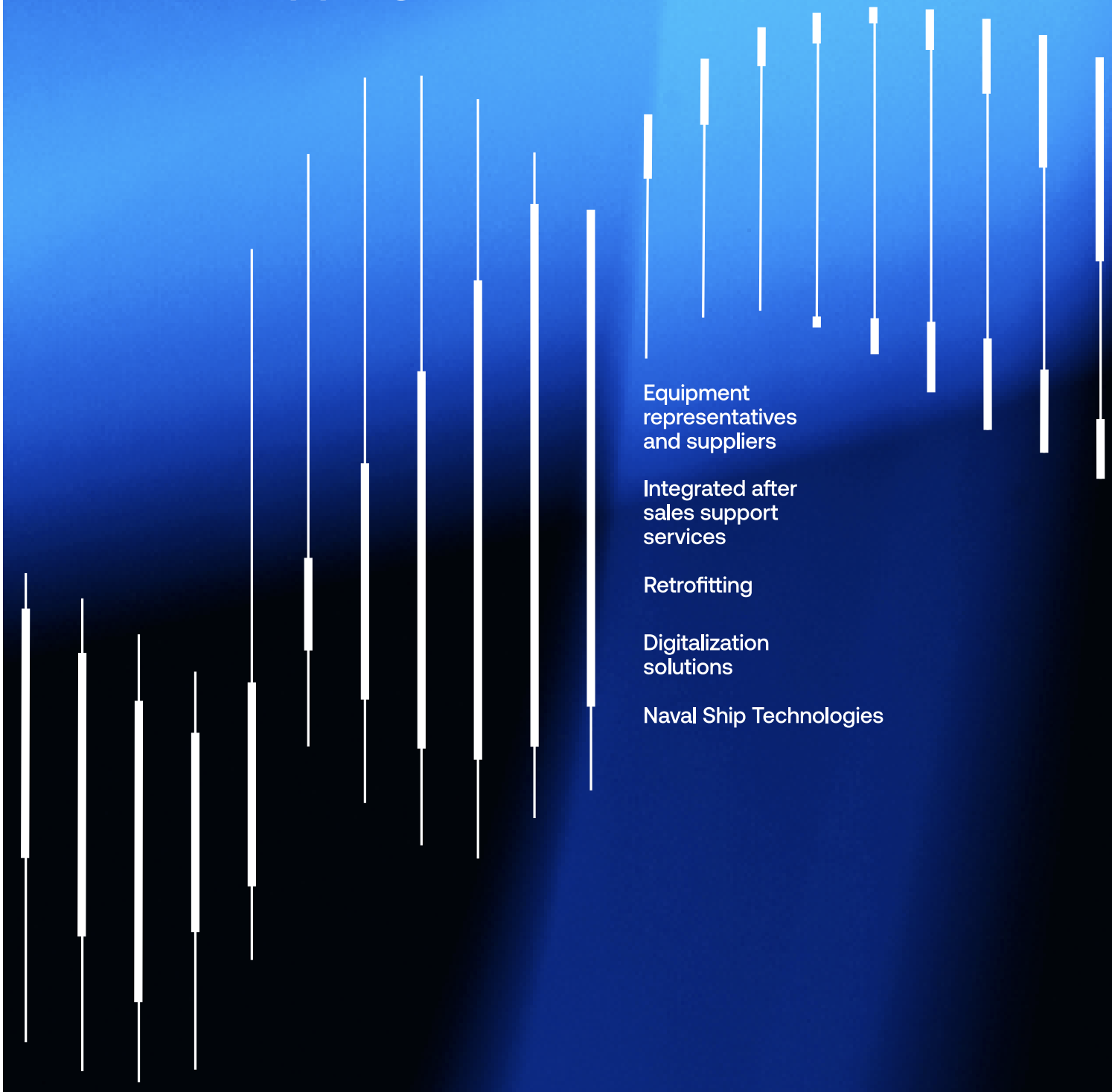
Η Ελλάδα διαθέτει το κορυφαίο ναυτιλιακό δυναμικό στον κόσμο. Η αναβίωση της ναυπηγοεπισκευής και η ενίσχυση των εγχώριων κατασκευαστών εξοπλισμού είναι καθοριστικής σημασίας. Ένα ισχυρό cluster μειώνει την εξάρτησή μας από εξωτερικούς παράγοντες και ενισχύει την εθνική οικονομία. Εμείς στηρίζουμε αυτή την προσπάθεια, καθώς πιστεύουμε ότι η συνέργεια μεταξύ πλοιοκτησίας και εγχώριας τεχνικής υποστήριξης είναι το «κλειδί» για τη διατήρηση της ελληνικής πρωτοκαθεδρίας.

Ποια θεωρείτε ότι είναι τα σημαντικότερα διδάγματα που έχετε λάβει από την οικογενειακή σας παράδοση στη ναυτιλία και τα οποία συνεχίζουν να καθοδηγούν τις αποφάσεις σας σήμερα;

Το σημαντικότερο δίδαγμα είναι ο σεβασμός στην ηθική της εργασίας και η αξία του λόγου μας. Στην οικογένειά μας, μάθαμε ότι η φήμη της εταιρείας είναι το πολυτιμότερο περιουσιακό της στοιχείο. Επίσης, η προσήλωση στη λεπτομέρεια και η διαρκής παρουσία πάνω από το έργο μας είναι αρχές που κληρονόμησα και εφαρμόζω καθημερινά στην APEX. Η παράδοση μας δείχνει τον δρόμο, αλλά η καινοτομία μάς επιτρέπει να τον διανύσουμε.



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



Η παγκόσμια ναυτιλία διαμορφώνεται όλο και περισσότερο από τη γεωπολιτική

Στη συνέντευξή της στα *Ναυτικά Χρονικά*, η κ. Μιλένα Παππά αναλύει τους παράγοντες που θα διαμορφώσουν τη ναυλαγορά των bulk carriers βραχυπρόθεσμα, δηλώνοντας ότι «η κατάσταση στη Μέση Ανατολή επηρεάζει έμμεσα τις ροές του χύδην φορτίου». Ακόμη, τονίζει ότι οι στόχοι αποανθρακοποίησης της ναυτιλίας επαναπροσδιορίζονται από τις επικρατούσες συνθήκες της αγοράς ενέργειας, ενώ, αναφορικά με τις προσδοκίες της νέας γενιάς στην αγορά εργασίας, επισημαίνει ότι «η πρόκληση δεν είναι να προσαρμοστεί η νέα γενιά στα παλιά πρότυπα, αλλά οι εταιρείες να εξελιχθούν ώστε να κατανοούν καλύτερα τις ανάγκες και τα κίνητρα των νέων».

Συνέντευξη της **Μιλένας Παππά**,
Commercial Director
της Star Bulk Carriers Corp.,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Πώς αξιολογείτε τις προοπτικές της ναυλαγοράς των bulk carriers για φέτος; Η κρίση στη Μέση Ανατολή πώς θα επηρεάσει τις θαλάσσιες μεταφορές ξηρών φορτίων;

Η ανάπτυξη του στόλου των dry bulk αναμένεται να κυμανθεί φέτος μεταξύ 3,3% και 3,6%. Πρόκειται για υγιή επίπεδα ανάπτυξης και, καθώς τα ναυπηγεία είναι γεμάτα με παραγγελίες containerships, LNG carriers και δεξαμενόπλοιων, οι νέες παραγγελίες για νεότευκτα bulkers θα πραγματοποιηθούν από το 2029 και μετά. Ταυτόχρονα, αυξάνει «τεχνητά» τις τιμές για νεότευκτα bulkers, καθώς τα ναυπηγεία προτιμούν να κατασκευάζουν πιο σύνθετα πλοία (όπως LNG carriers, containerships και tankers), τα οποία αυξάνουν τα περιθώρια κέρδους τους. Από τα παραπάνω προκύπτει ένα υγιές outlook για το 2026 και ίσως το 2027, με την επιφύλαξη, φυσικά, τυχόν γεωπολιτικών αλλαγών ή εκπλήξεων – τις οποίες έχουμε δει σε αφθονία!

Δεν προκαλεί έκπληξη ότι, λόγω των περιορισμών στο capacity των ναυπηγείων για νέες κατασκευές bulk carriers, οι πλοιοκτήτες μετατοπίζουν το αγοραστικό τους ενδιαφέρον προς την αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων, σε μια προσπάθεια να αξιοποιήσουν τις εκτιμώμενες ευνοϊκές συνθήκες της αγοράς.

Από την πλευρά της ζήτησης, η κινεζική ζήτηση για σιδηρομετάλλευμα και εισαγωγές άνθρακα έχει διατηρήσει ένα σταθερό κατώτατο όριο για τους ναύλους, γεγονός που κρατά τις τιμές των assets σε υψηλά επίπεδα στα περισσότερα segments. Με το Simandou project να τίθεται σε λειτουργία φέτος και να αυξάνει σταδιακά την παραγωγική του ικανότητα, ώστε να φτάσει τους 100-120 εκατ. τόνους μέχρι το 2029 περίπου, σε συνδυασμό με την υψηλότερη περιεκτικότητα σε σίδηρο του σιδηρομεταλλεύματος και το ενδιαφέρον που δείχνει η Κίνα, είναι βέβαιο ότι θα δούμε αύξηση των τονομιλίων. Επιπλέον, από την εποχή της πανδημίας του COVID, έχει καταγραφεί μια στροφή από την προσέγγιση «Just-in-Time» προς ένα μοντέλο «Just-in-Case», το οποίο ενθαρρύνει τη δημιουργία μεγαλύτερων αποθεμάτων, καθώς οι χώρες προσπαθούν να διασφαλίσουν την ενερ-

Η ναυτιλία χαρακτηριζόταν πάντα από μεταβλητότητα, εποχικότητα και απρόβλεπτα γεγονότα. Απλώς τώρα αυτές οι διαταραχές έχουν γίνει πιο συχνές, πιο ασταθείς και, τολμώ να πω, πιο βίαιες στη φύση τους. Όπως πάντα, οι πλοιοκτήτες θα προσαρμοστούν, αρκεί να παραμείνουν ενημερωμένοι και καλά καταρτισμένοι σχετικά με τους κανονισμούς.

γειακή, τη διατροφική και, πλέον, την ασφάλεια των βασικών πρώτων υλών.
Όλοι αυτοί οι παράγοντες, σε συνδυασμό με το αυστηρότερο περιβάλλον για τα ναυτιλιακά καύσιμα, που ενθαρρύνει τη μείωση των ταχυτήτων, θα περιορίσουν την προσφορά χωρητικότητας και πιθανότατα θα οδηγήσουν σε άνοδο της ναυλαγοράς. Αυτό ενισχύεται περαιτέρω από το γεγονός ότι οι εξαγωγές της Δυτικής Αφρικής παρουσιάζουν αντίστροφη εποχικότητα σε σχέση με τη Βραζιλία, εξασφαλίζοντας απασχόληση (employment) καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ιδίως για τα πλοία τύπου Capesize.
Οι κύριοι οδηγοί της αγοράς των dry bulk συνεχίζουν να είναι η κινεζική ζήτηση για εισαγωγές ξηρών φορτίων, η ηλικιακή κατανομή του στόλου, το κόστος καυσίμων και η περιορισμένη δυναμικότητα των ναυπηγείων, και όχι οι εξελίξεις στον Κόλπο, καθώς μόνο το 2-3% περίπου του στόλου των bulk carriers διέρχονται από τα Στενά του Ορμούζ.
Ωστόσο, πιστεύω ότι η κατάσταση στη Μέση Ανατολή επηρεάζει έμμεσα τις ροές του χύδην φορτίου, κυρίως μέσω του γενικότερου sentiment, στις αγορές.

Η κλασική θεωρία προσφοράς και ζήτησης εξακολουθεί να ερμηνεύει επαρκώς την πορεία των ναυλαγορών;

Διανύουμε μια πολύ ενδιαφέρουσα εποχή, όπου η γεωπολιτική έχει πάρει τα ηνία έναντι των θεμελιωδών «fundamentals» προσφοράς και ζήτησης. Η παγκόσμια ναυτιλία δεν καθοδηγείται πλέον αποκλειστικά από τις ανάγκες και τις πραγματικότητες της αγοράς, αλλά διαμορφώνεται όλο και περισσότερο από τη γεωπολιτική. Η περίοδος αυτή αναταραχής και ακραίας αβεβαιότητας, λόγω πολέμων, δασμών, κλεισίματος βασικών πλωτών οδών, λιμενικών τελών (που θα τεθούν εκ νέου υπό συζήτηση τον Οκτώβριο), οδηγεί σε αυξημένη αναποτελεσματικότητα (inefficiencies) και αναγκάζει τα πλοία να αλλάξουν πορεία και θέση. Οι πλοιοκτήτες αναγκάζονται να κάνουν ένα βήμα πίσω για να μπορέσουν να αποκρυπτογραφήσουν και να αξιολογήσουν αυτή τη νέα πραγματικότητα.
Έτσι, ενώ η προσφορά και η ζήτηση παραμένουν οι βασικοί καθοριστικοί παράγοντες της στρατηγικής κάθε πλοιοκτήτη, είναι όλο και πιο σημαντικό να παραμένουμε ενημερωμένοι και να παρακολουθούμε τη γεωπολιτική κατάσταση που επικρατεί στον κόσμο αυτή τη στιγμή, καθώς αυτή μπορεί ανά πάσα στιγμή να αλλάξει τη στρατηγική όλων όσοι δραστηριοποιούνται στον ναυτιλιακό τομέα.

Πώς μπορούν οι ναυτιλιακές εταιρείες σήμερα να αναπτύξουν μια σαφή στρατηγική ανάπτυξης των στόλων τους, εν μέσω της αβεβαιότητας των περιβαλλοντικών κανονισμών;

Εν μέσω αβεβαιότητας και έντονης μεταβλητότητας, ως αποτέλεσμα των γεωπολιτικών εντάσεων σε ολόκληρο τον κόσμο, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να παραμείνουν επικεντρωμένοι στα βασικά μεγέθη της προσφοράς και της ζήτησης. Δηλαδή, στο orderbook, στη μέση ηλικία του στόλου, στο κόστος καυσίμων και στην αύξηση της αποδοτικότητας των πλοίων τους. Αυτά τα fundamentals θα πρέπει να αποτελούν τη βάση κάθε στρατηγικής για την ανάπτυξη του στόλου, η οποία στη συνέχεια μπορεί να προσαρμοστεί ανάλογα με το μεταβαλλόμενο γεωπολιτικό τοπίο, καθώς και με τους μεταβαλλόμενους κανονισμούς, είτε αυτοί είναι πολιτικοί, περιβαλλοντικοί είτε άλλου είδους.
Τούτου λεχθέντος, η ναυτιλία χαρακτηριζόταν πάντα από μεταβλητότητα, εποχικότητα και απρόβλεπτα γεγονότα. Απλώς τώρα αυτές οι διαταραχές έχουν γίνει πιο συχνές, πιο ασταθείς και, τολμώ να πω, πιο βίαιες στη φύση τους. Όπως πάντα, οι πλοιοκτήτες θα προσαρμοστούν, αρκεί να παραμείνουν ενημερωμένοι και καλά καταρτισμένοι σχετικά με τους κανονισμούς.

Θεωρείτε ότι οι γεωπολιτικές συγκρούσεις των τελευταίων ετών (πόλεμος στην Ουκρανία και στη Μέση Ανατολή) επιβραδύνουν την ενεργειακή μετάβαση της παγκόσμιας οικονομίας και άρα την πράσινη πρόοδο της ναυτιλίας;

Οι γεωπολιτικές εντάσεις των τελευταίων ετών ανά τον κόσμο και τώρα στη Μέση Ανατολή αναμφίβολα επιδρούν στην πορεία προς την αποανθρακοποίηση, καθώς έχουν μετατοπίσει την προσοχή κρατών και κύριων δρώντων της ναυτιλίας προς επείγοντα και πιεστικά ζητήματα, όπως η ασφάλεια των πληρωμάτων και η ασφαλής ναυσιπλοΐα των πλοίων σε περιοχές υψηλού κινδύνου πολέμου.
Η απότομη άνοδος των τιμών των ναυτιλιακών καυσίμων, η οποία παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια του πολέμου Ρωσίας και Ουκρανίας (που ξεκίνησε το 2022) και ακόμα περισσότερο τώρα στη Μέση Ανατολή, διαδραματίζει επίσης τον ρόλο της. Περίπου το 20% του όγκου LNG παγκοσμίως προέρχεται από τον Κόλπο, γεγονός που έχει πλέον οδηγήσει σε υπερδιπλασιασμό των τιμών και έχει δώσει κίνητρα για την επανέναρξη της λειτουργίας των ανθρακωρυχείων και της παραγωγής άνθρακα, με στόχο τη διασφάλιση της ενεργειακής διαθεσιμότητας των χωρών. Έτσι, ενώ η αποανθρακοποίηση παραμένει προτεραιότητα, τα κράτη επικεντρώνονται στην ενεργειακή, διατροφική ασφάλεια, στην εξασφάλιση καίριων πρώτων υλών και στην ανθεκτικότητα σε ένα τόσο ευμετάβλητο και απρόβλεπτο περιβάλλον. Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η ευημερία των πληρωμάτων απαιτούν επίσης άμεσα αντανακλαστικά.



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



Ως εκ τούτου, δεν προκαλεί έκπληξη ότι ο ρυθμός αποανθρακοποίησης στον κλάδο μας έχει επιβραδυνθεί, ιδίως δεδομένου ότι τα διάφορα κράτη έχουν διαφορετικές απόψεις σχετικά με την πιθανή πορεία που θα ακολουθηθεί, καθώς και λόγω της έλλειψης πλαισίου και της κανονιστικής αβεβαιότητας όσον αφορά μια σειρά σημαντικών πτυχών των παγκόσμιων κανονισμών για τα αέρια του θερμοκηπίου: α) το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής, β) οι στόχοι μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, γ) το κόστος των μονάδων αποκατάστασης και των πλεονασματικών μονάδων, δ) η μεταχείριση των διαφόρων τύπων καυσίμων, μεταξύ άλλων, παραμένουν. Ελλείψει σαφήνειας σε αυτούς τους τομείς, οι επενδυτικές αποφάσεις που αφορούν πλοία διπλού καυσίμου, πράσινες τεχνολογίες όπως τα συστήματα δέσμευσης και αποθήκευσης άνθρακα (CCS), την παραγωγή πράσινων καυσίμων, τις λιμενικές υποδομές κ.λπ. ενέχουν υψηλούς κινδύνους, καθώς δεν είναι εφικτό να υπολογιστεί μια αξιόπιστη περίοδος απόσβεσης.

Ως αποτέλεσμα, η πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας έχει ουσιαστικά επιβραδυνθεί φέτος, καθώς οι πλοιοκτήτες και άλλοι stakeholders αναμένουν να δουν τι θα αποφασιστεί στον IMO τον Οκτώβριο πριν δεσμευτούν να προβούν σε νέα μεγάλα projects.

Ποιος είναι ο ρόλος των νεότερων εκπροσώπων της ελληνικής εφοπλιστικής κοινότητας για την προώθηση της βιωσιμότητας της ναυτιλίας;

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έχει θέσει μεν τον στόχο σχεδόν μηδενικών εκπομπών έως το 2050, αλλά δεν έχει προσδιορίσει ακόμη το λεπτομερές ρυθμιστικό πλαίσιο για τη μείωση εκπομπών θερμοκηπίου. Ελλείψει ξεκάθαρων στόχων και μηχανισμών υλοποίησης, δεν είναι εφικτό οι εφοπλιστές σήμερα να λάβουν ασφαλείς αποφάσεις σχετικά με επενδύσεις σε πλοία που καίνε πράσινα καύσιμα ή που χρησιμοποιούν πράσινες τεχνολογίες όπως η δέσμευση άνθρακα. Αυτό όμως που είναι εφικτό, και που κάνουμε και εμείς ως εταιρεία, είναι να επενδύσουμε σε νεότευκτα πλοία που καίνε συμβατικά καύσιμα, αλλά που έχουν σημαντικά χαμηλότερες καταναλώσεις, τόσο μέσω εξελιγμένου σχεδιασμού όσο και ενσωμάτωσης νέων τεχνολογιών που βελτιώνουν την ενεργειακή απόδοση του πλοίου. Με αυτόν τον τρόπο εξοικονομούμε καύσιμα και παράλληλα μειώνουμε και τις εκπομπές του στόλου μας, χωρίς να αναλαμβάνουμε το ρίσκο της επένδυσης σε καύσιμα και τεχνολογίες των οποίων η διαθεσιμότητα, η υποδομή και η βιωσιμότητα παραμένουν υπό διερεύνηση.

Η γενιά Z χαρακτηρίζεται από συγκεκριμένα κοινωνιολογικά χαρακτηριστικά, τα οποία συχνά οι προηγούμενες γενιές αδυνατούν να αποκωδικοποιήσουν, με αποτέλεσμα η προσέλκυση και η διατήρηση νέων και καλά καταρτισμένων εργαζομένων να καθίσταται δύσκολη. Από την πλευρά σας, αναγνωρίζετε μια τέτοια πρόκληση; Πώς την αντιμετωπίζει η εταιρεία σας;

Οι νέοι επαγγελματίες έχουν ξεκάθαρα διαφορετικές προσδοκίες από τον εργασιακό χώρο σε σχέση με προηγούμενες γενιές. Δεν αναζητούν μόνο ανταγωνιστικές αποδοχές, αλλά και ουσιαστικό σκοπό, ευελιξία στα ωράρια, γρήγορη εξέλιξη, σύγχρονο περιβάλλον εργασίας και μια κουλτούρα που βασίζεται στην ανοιχτή επικοινωνία και στον σεβασμό.

Πιστεύουμε ότι η πρόκληση δεν είναι να προσαρμοστεί η νέα γενιά στα παλιά πρότυπα, αλλά οι εταιρείες να εξελιχθούν ώστε να κατανοούν καλύτερα τις ανάγκες και τα κίνητρα των νέων. Γι' αυτό προσφέρουμε στους ανθρώπους μας τη δυνατότητα να εργάζονται από το σπίτι μία ήμερα την εβδομάδα, οργανώνουμε συχνά εταιρικές δραστηριότητες που σχετίζονται με το wellbeing, το περιβάλλον και την ενίσχυση της ομαδικότητας, ενώ παράλληλα επενδύουμε σε νέα συστήματα και τεχνολογίες που εκσυγχρονίζουν τον τρόπο εργασίας. Ιδιαίτερη έμφαση δίνουμε και στην ανάπτυξη των στελεχών μας, μέσα από διαδικασίες αξιολόγησης, εκπαίδευσης και δημιουργίας προοπτικών εξέλιξης. Θεωρούμε επίσης πολύ σημαντικό και το ουσιαστικό feedback· γι' αυτό υλοποιούμε ανώνυμη και εμπιστευτική έρευνα ικανοποίησης, με στόχο να ακούμε τους ανθρώπους μας και να βελτιωνόμαστε διαρκώς ως εργοδότης.

Accelleron

Accelerating decarbonization through energy efficiency

We accelerate decarbonization in marine and energy by increasing the efficiency of engines, thereby reducing fuel consumption, costs, greenhouse gas emissions, and air pollution for the lifetime of their operations.

We accelerate decarbonization through our industry-leading turbochargers and fuel-injection systems, delivering superior energy efficiency that yields fuel savings and reduced emissions throughout an engine's lifetime. Paired with advanced engine technology, our turbochargers and injection systems also mitigate air pollution. Our proactive maintenance and comprehensive service offerings keep our turbochargers running at peak performance throughout their lives. We also extend the life of our turbochargers through component upgrades that ensure they continue to deliver state-of-the-art efficiency. Our spare parts for fuel injection systems also keep them operating with high precision and peak performance throughout their lifetimes. Our digital insights further support customers in optimizing turbochargers, fuel injection systems, and engine operations. This comprehensive approach supports marine and energy operators in the economical pursuit of ambitious decarbonization goals.

Enabling the marine industry energy transition

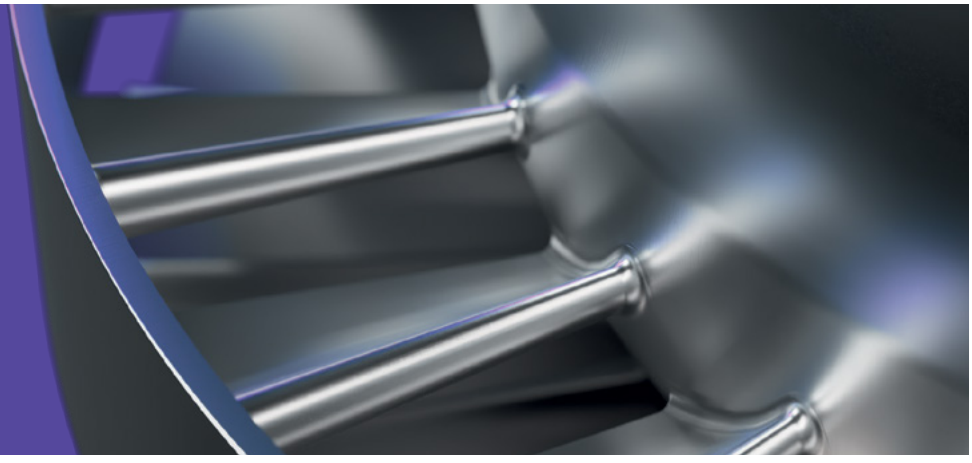
We are accelerating the marine transition to carbon-neutral fuels, crucial to achieving the industry's net zero goals.

We are accelerating the marine transition to carbon-neutral fuels, a crucial step in achieving the industry's net zero goals. Our state-of-the-art turbochargers, high-precision fuel injection systems, and digital services enable marine operators to optimize energy efficiency, maximizing the potential of emerging carbon-neutral fuels. Our technologies facilitate the swift adoption of dual fuel engines, enabling operators to use future carbon-neutral fuels like methanol, ammonia, and hydrogen as they become available, while retaining the flexibility to use conventional or transitional fuels such as LNG. This approach ensures the economic viability of the energy transition and accelerates progress towards a net zero future.

Meet us at

Posidonia 2026
Hall 2 Stand 2.303

Posidonia Ποσειδώνια
The International Shipping Exhibition
1-5 June 2026





Lavinia Innovation Centre – Η Ναυτική Καινοτομία και η εφαρμοσμένη επιστημονική έρευνα στη διάθεση της Ναυτιλιακής Κοινότητας

της **Σουζάνας Λασκαρίδη**, Προέδρου της Lavinia Corporation

Η ηγετική θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας παγκοσμίως έχει, αναμφίβολα, και την επιστημονική της διάσταση. Η ενίσχυση και η αποτελεσματική διαχείριση μεγάλων και σύγχρονων στόλων υλοποιείται μέσα από σύγχρονη και δυναμικά εξελισσόμενη ναυτιλιακή τεχνογνωσία, με την καταλυτική βοήθεια επιστημονικών και τεχνολογικών καινοτομιών.



Κατ' αυτόν τον τρόπο, παράγεται και αξιοποιείται εξειδικευμένη γνώση με συνεχή ανάδραση αναβάθμισης των δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών μεταφορικού έργου και της εν γένει λειτουργικής αποτελεσματικότητας της ναυτιλίας.

Η όλη διαδικασία ανέλιξης και αξιοποίησης της παραγόμενης τεχνογνωσίας ενισχύεται, με καθοριστικό τρόπο, από τη σύζευξη «θεωρίας και πράξης» στη θάλασσα. Δηλαδή από τον μοναδικό συνδυασμό της ακαδημαϊκής θεώρησης-μελέτης-επιστημονικής ανάλυσης και των σύγχρονων τρόπων ελέγχου-διαχείρισης-βελτιστοποίησης διαδικασιών, στόλων, πλοίων και συστημάτων. Αυτή η συνάντηση «θεωρίας και πράξης» είναι αδιάλειπτη στη ναυτιλία, με διαχρονικό μάλιστα τρόπο. Όμως, μόλις τα τελευταία χρόνια, με την ψηφιοποίηση της ναυτιλίας, προκύπτει μια εκρηκτική σύντηξη της επιστημονικής γνώσης με τη σύγχρονη ναυτική πραγματικότητα, που εκτιμάται ότι θα συνεχιστεί με εκθετικό ρυθμό.

Με ποιο μηχανισμό όμως υλοποιείται η προαναφερθείσα αλυσιδωτή διεργασία; Η μετάβαση προς την ψηφιοποίηση επιταχύνεται στην ελληνόκτητη ναυτιλιακή βιομηχανία, προσφέροντας λειτουργική αποτελεσματικότητα, βελτιστοποίηση των επιδόσεων και, μεταξύ πολλών άλλων ωφελειών, μετρήσιμους τρόπους για την επίτευξη μεγάλων και φιλόδοξων στόχων, όπως αυτός της πλήρους αποανθρακοποίησής της έως το 2050.

Η ψηφιοποίηση δημιουργεί ολοένα και μεγαλύτερη πρόσβαση σε επιχειρησιακά και τεχνικά δεδομένα, σε πληθώρα μοτίβων. Αυτά αναλύονται παρέχοντας πρωτόγνωρες μορφές πληροφοριών και δυνατότητες επίγνωσης.

Η περαιτέρω επεξεργασία και ανάλυση αυτών των δεδομένων οδηγεί στην ανάπτυξη σύνθετων μοντέλων και εφαρμογών. Αυτά, με τη σειρά τους, δύνανται να υποστηρίξουν ακαδημαϊκές αναζητήσεις, να επιβεβαιώσουν τη θεωρία και να αποτελέσουν το καύσιμο για εμπνευσμένη και αποτελεσματική επιστημονική έρευνα.

Τα δεδομένα μάλιστα υψηλής συχνότητας που συλλέγονται από τα πλοία αποτυπώνουν με μοναδικό τρόπο τις διαφορετικές «off design» καταστάσεις που αντιμετωπίζονται στη θάλασσα. Παρέχουν στους επιχειρησιακούς χρήστες την πλήρη εικόνα, και μάλιστα με συνδυαστικό τρόπο των επιδόσεων και των διαφορετικών παραμετρικών συμπεριφορών των πλοίων και των συστημάτων τους (και όχι μόνο αυτών σε «on design», όπως αρχικά σχεδιάζονται και δοκιμάζονται), καθιστώντας στόλους και πλοία ανεξαρτήτως τύπου «Cyber-Physical Systems». Παράλληλα και ταυτόχρονα επιτρέπουν στους ερευνητές επιστήμονες, στους ναυπηγούς και στους κατασκευαστές συστημάτων να αναπτύσσουν νέες λύσεις, να διορθώνουν και να εξελίσσουν τα ναυτικά σύνολα με ρεαλισμό και αποτελεσματικότητα.

Με τον ίδιο ακριβώς τρόπο, τα ίδια τα δεδομένα δημιουργούν άλλα συνδυαστικά δεδομένα, αξιοποιούν και αξιοποιούνται από τεχνολογίες μηχανικής μάθησης και τεχνητής νοημοσύνης και επιταχύνουν την ανάπτυξη και την υιοθέτηση καινοτόμων τεχνολογιών ναυτικής τεχνητής νοημοσύνης (maritime narrow AI).

Όλες οι διεργασίες παραγωγής και αξιοποίησης της σύγχρονης ναυτικής πληροφορίας είναι εξόχως επιστημονικές δραστηριότητες και εισάγουν στη σύγχρονη ναυτιλία καινοτομίες που προέρχονται από την εφαρμοσμένη ερευνητική δραστηριότητα. Επιπλέον, απαιτούν συνέργειες που, με τη σειρά τους, οδηγούν στην ανάγκη ευρυφα-

Η ίδια η φύση των δεδομένων, δηλαδή το πολυδιάστατο και το συνεκτικό της δομής τους, μαζί με το αδιάλειπτο της ροής τους από τα πλοία, προτρέπει και υπαγορεύει την εφαρμοσμένη έρευνα, οδηγεί και τροφοδοτεί μοντέλα maritime AI, επιβεβαιώνει επιστημονικές εκτιμήσεις και γονιμοποιεί νέες ιδέες και ακαδημαϊκές αναζητήσεις.

σματικών συνεργασιών της ναυτιλιακής βιομηχανίας με την ακαδημαϊκή και την επιστημονική κοινότητα και τότε, ως φυσική συνεπαγωγή, αρχίζει μια αυτο-συντηρούμενη σχέση, ολοένα και ισχυρότερη.

Η αναζήτηση της καινοτομίας και η αξιοποίηση της εργαλειακής της διάστασης στη ναυτιλία ήταν, διαχρονικά, και εξακολουθεί να είναι στα ζητούμενα του ομίλου της Lavinia Corporation.

Από την πρώτη στιγμή που ξεκινήσαμε την ψηφιοποίηση των πλοίων μας, διαπιστώθηκε ότι υπάρχει πολυεπίπεδη δυνατότητα εκμετάλλευσης των δεδομένων του στόλου μας. Διερευνώντας πώς θα επιτύχουμε το «ξεκλείδωμα» επιπλέον ωφελειών και περαιτέρω πλεονεκτημάτων από την κατοχή και τη διαχείριση της μαζικής πληροφορίας που έρχεται από τη θάλασσα, αλλά και των αναλύσεών της από τα στελέχη μας, διαπιστώσαμε μεγάλα περιθώρια και ευχέρεια σύμπτυξης επιστημονικών συνεργασιών.

Η ίδια η φύση των δεδομένων, δηλαδή το πολυδιάστατο και το συνεκτικό της δομής τους, μαζί με το αδιάλειπτο της ροής τους από τα πλοία, προτρέπει και υπαγορεύει την εφαρμοσμένη έρευνα, οδηγεί και τροφοδοτεί μοντέλα maritime AI, επιβεβαιώνει επιστημονικές εκτιμήσεις και γονιμοποιεί νέες ιδέες και ακαδημαϊκές αναζητήσεις. Από όλα αυτά, μόνο να επωφεληθεί μπορεί ο όμιλός μας και, συμμετέχοντας ενεργά, να βρίσκεται στην πρωτοπορία των μελλοντικών εφαρμογών τους στο ναυτιλιακό οικοσύστημα.

Η αναζήτηση της Lavinia Corporation για καινοτομία έγινε με πηγαίο τρόπο και σταδιακά. Πλέον η υποστήριξη και η ενίσχυση δράσεων δημιουργίας εφαρμοσμένης επιστημονικής γνώσης εντάσσεται στις στρατηγικές επιλογές της εταιρείας μας και επιτυγχάνεται είτε με την ανάπτυξη ιδίων πρωτοβουλιών σε συγκεκριμένα ερευνητικά και επιστημονικά αντικείμενα είτε με την αποδοχή προτάσεων συνεργασίας. Καταλύτες αποτελούν η συνεχής εταιρική προσπάθεια για «βιώσιμη ανάπτυξη» στο κάθε ζητούμενό της και σε κάθε έκφανσή της, καθώς και ο σταθερά συνεχιζόμενος (και σε ένταση και σε έκταση) ψηφιακός μετασχηματισμός του ομίλου.

Δομικά στοιχεία των ενεργών συνεργασιών, που ολοένα και επεκτείνονται, είναι τα μνημόνια συνεργασίας (MoUs) με μεγάλα πανεπιστήμια τόσο της χώρας μας όσο και του εξωτερικού. Αυτά θεσμοθετούν, οργανώνουν αλλά και διευκολύνουν τις συνέργειες, λειτουργούν συντονιστικά, ενώ επιτρέπουν τη συνεχή διεύρυνση των ερευνητικών και επιστημονικών επιλογών μεταξύ μας, δηλαδή ανοίγουν αμοιβαία την όρεξη για πιο ουσιαστική αλλά και πιο αντιπροσωπευτική συνεργασία.

Η Lavinia Corporation, μέσω της Laskaridis Shipping Co. Ltd., έχει οκτώ (8) ενεργά MoUs, με τα παρακάτω αναφερόμενα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα, τα οποία συμμετέχουν με διαφορετικές σχολές τους, με ακόμα περισσότερους ερευνητικούς και επιστημονικούς τίτλους σε καθεμία από αυτές τις συνεργασίες:

- Το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ – NTUA)
- Το Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών (ΕΚΠΑ – NKUA)
- Το Πανεπιστήμιο Πειραιά (ΠΑ.ΠΕΙ. – UNIPI)
- Το Πολυτεχνείο Κρήτης (ΠΟΛ.Κ. – TUC)
- Το Πανεπιστήμιο Λευκωσίας (UNIC Athens)
- Το Aalto University (AALTO) – Espoo, Finland
- Το Liverpool John Moores University (LJMU) – Liverpool, UK
- Το American College of Greece (ACG)

Επιπρόσθετα, οι επιστημονικές μας συνεργασίες επεκτείνονται με ερευνητικά ιδρύματα όπως το Cambridge Centre for Advanced Research and Education in Singapore Ltd (CARES), τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων (ΣΝΔ), το Nanyang Technological University (NTU), το Chalmers University of Technology (Chalmers) και το Norwegian School of Economics (NHH), για να ονομάσουμε κάποια από αυτά.

Το απτό αποτέλεσμα όλων των προαναφερθεισών πρωτοβουλιών και συνεργειών αποτυπώνεται στα χρηματοδοτούμενα ή μη ερευνητικά προγράμματα (projects) όπου συμμετέχει ενεργά η εταιρεία μας, στις δημοσιεύσεις σε

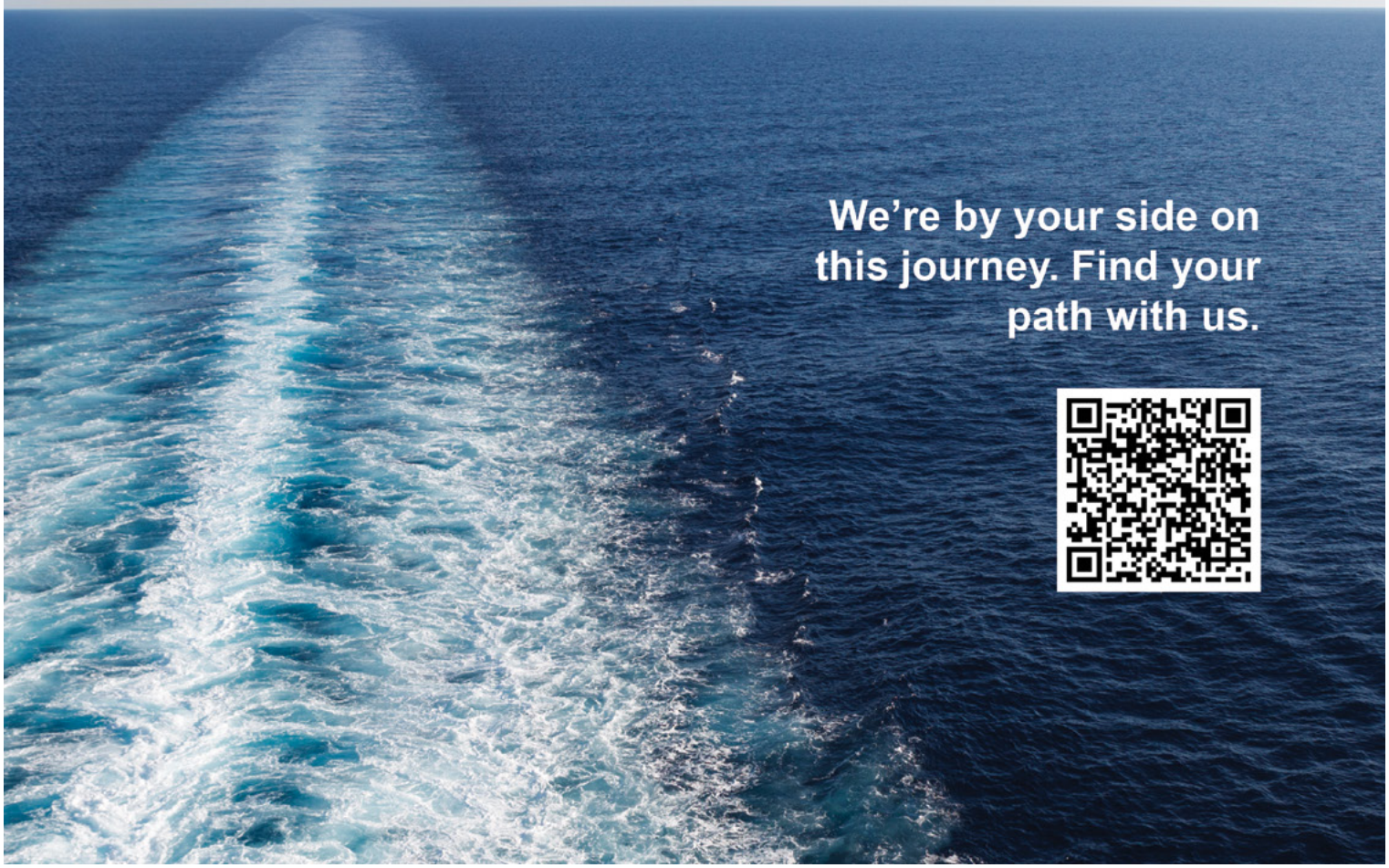
BUREAU VERITAS

FIND YOUR PATH

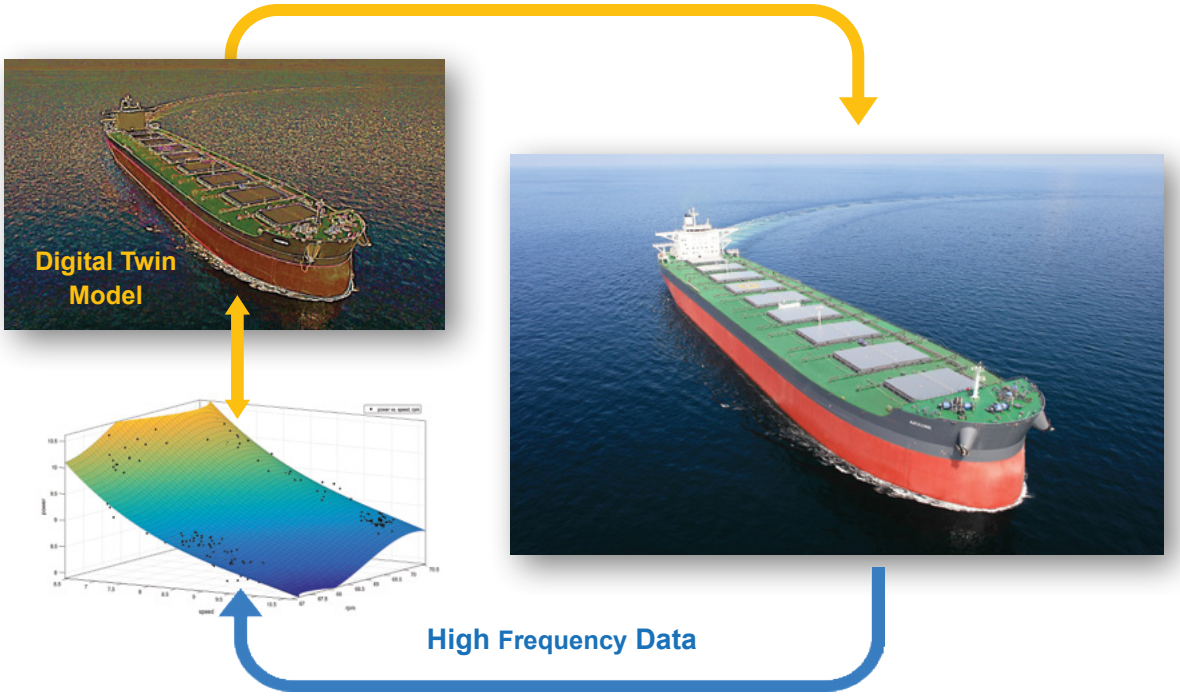
WITH BUREAU VERITAS

Each vessel's journey to net zero is unique – and decarbonizing shipping will mean collaborating beyond the maritime industry.

At Bureau Veritas, we address the complexity and uncertainty of the energy transition with a realistic, pragmatic approach.



We're by your side on this journey. Find your path with us.



έγκριτα επιστημονικά περιοδικά και στις ανακοινώσεις-παρουσιάσεις σε διεθνή συνέδρια.

Κατά την τρέχουσα περίοδο, υλοποιούνται δεκατέσσερα (14) projects. Ενδεικτικά, μεταξύ των δεκατεσσάρων, αναφέρονται τα δύο Horizon Europe projects (RETROFIT55 και FIT-HORIZON), το "SMARTSHIP" project, που επικεντρώνεται σε advanced class notations, τη σχεδίαση, τη συγκρότηση και την επιχειρησιακή δοκιμή ενός Sustainable Underwater ROV, τη δημιουργία πλήρους κύκλου ζωής digital twin ενός Newcastlemax Bulk Carrier ("RELIFE" project), τα δύο προγράμματα που αφορούν τη χρήση πυρηνικής ενέργειας επί εμπορικών πλοίων (HAZID Analysis for Nuclear Power Plant και NZCLEAR feasibility of Small Nuclear Reactors for Zero-Emission Ships & Ports) και, τέλος, το πρόσφατο Synopsis Project με το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο για την πρωτοποριακή ανάλυση υψίσυχνων δεδομένων με Advance Proper Orthogonal Decomposition (APOD).

Επιπρόσθετα, έχουν εκπονηθεί τριάντα οκτώ (38) δημοσιεύσεις-ανακοινώσεις-παρουσιάσεις. Η βράβευση μάλιστα δύο εκ των papers που υποβάλαμε σε μεγάλα διεθνή επιστημονικά συνέδρια το 2024, ως οι καλύτερες ανακοινώσεις των συνεδρίων (και τα δύο papers πρώτο βραβείο), μας έκανε ιδιαίτερα περήφανους.

Φυσική εξέλιξη της συστηματικής συγκέντρωσης και κατηγοριοποίησης της προαναφερθείσας γνώσης αποτέλεσε η δημιουργία του ιστότοπου Lavinia Innovation Centre. Εκεί, το σύνολο των δεδομένων –περιγραφές έργων, επιστημονικές δημοσιεύσεις και ανακοινώσεις– συγκεντρώνεται και διατίθεται σε ανοικτή, επεξεργάσιμη μορφή. Η επιλογή αυτή αποτελεί μια συνειδητή προσφορά προς τη ναυτιλιακή κοινότητα: μετατρέπει τη γνώση σε κοινό αγαθό, προσβάσιμο σε όλους, συμβάλλοντας ουσιαστικά στη διαφάνεια, στη συνεργασία και στην ταχύτερη εξέλιξη του κλάδου. Παρέχεται σε όλους τους ενδιαφερομένους η δυνατότητα να καταθέσουν την επιστημονική τους δημοσίευση για ανάρτηση.

Για τη Lavinia Corporation, η ανοικτή διάθεση της γνώσης δεν είναι απλώς μια πρακτική, αλλά μια ευθύνη απέναντι στον κλάδο και στην ευρύτερη κοινωνία. Μέσα από τη συνεργασία με την επιστημονική και ακαδημαϊκή κοινότητα, δημιουργείται ένα ανοικτό οικοσύστημα ανταλλαγής ιδεών και καινοτομίας, που ενισχύει συλλογικά την πρόοδο. Με αυτόν τον τρόπο, δεν παράγεται μόνο νέο περιεχόμενο, αλλά δημιουργείται απτή αξία για τη ναυτιλία, εκσυγχρονίζεται ο ναυτικός χαρακτήρας της χώρας και ενδυναμώνεται διαρκώς η θέση της στο παγκόσμιο ναυτιλιακό περιβάλλον.

www.laviniainnovationcentre.com

metis

From **Data** to **Actions**

Decisions powered by Real-time data and AI



Data you can **trust**.
AI that delivers.
Confidence in every decision.

www.metis.tech



Στρατηγική πειθαρχία σε μια κυκλική αγορά

Η Performance Shipping εντείνει τις επενδυτικές κινήσεις της, ενισχύοντας τον στόλο της με σύγχρονα δεξαμενόπλοια και αξιοποιώντας ευκαιρίες που προκύπτουν σε ένα απαιτητικό και διαρκώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον. Με στρατηγική που συνδυάζει την ανανέωση του στόλου, την πειθαρχημένη διαχείριση ρίσκου και τη διατήρηση ισχυρών συνεργασιών με ναυλωτές και χρηματοδότες, η εισηγμένη στον Nasdaq εταιρεία στοχεύει στη βιώσιμη ανάπτυξη σε μια κατεξοχήν κυκλική αγορά.
Στη συνέντευξη που ακολουθεί, ο κ. Μιχαλόπουλος αναλύει τους παράγοντες πίσω από τις συγκεκριμένες επενδύσεις και σχολιάζει τις προκλήσεις αλλά και τις ευκαιρίες που διαμορφώνουν το σημερινό ναυτιλιακό περιβάλλον.

Συνέντευξη του κ. **Ανδρέα Μιχαλόπουλου**, CEO της Performance Shipping Inc.,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Το τελευταίο διάστημα, η Performance Shipping ενισχύει το ναυπηγικό της πρόγραμμα με LR2 και Suezmax δεξαμενόπλοια. Ποια είναι η στρατηγική πίσω από αυτές τις κινήσεις;

Η ανάπτυξη μιας εταιρείας δεν αποτελεί απλώς αντίδραση σε συγκυριακές ανάγκες. Στο πλαίσιο αυτό, αξιολογούμε προσεκτικά και συστηματικά την αγορά και προχωρούμε σε επενδύσεις όταν αυτές ευθυγραμμίζονται με τα στρατηγικά μας κριτήρια, διατηρώντας την ικανότητα να αξιοποιούμε ευκαιρίες όταν αυτές παρουσιάζονται.

Πρωτίστως οι κινήσεις μας είναι αποτέλεσμα μακροχρόνιου σχεδιασμού, όπως με τις αρχικές παραγγελίες τριών LR2. Προσεγγίσαμε εγκαίρως τα ναυπηγεία, διαπραγματευτήκαμε σε ένα περιβάλλον τιμών που δεν ήταν απαραίτητα ευνοϊκό, αλλά εξασφαλίσαμε σύγχρονα πλοία τα οποία χρονοναυλώθηκαν έγκαιρα για περίοδο πέντε ετών σε κορυφαίους ναυλωτές και με προσοδοφόρα ναύλα, περιορίζοντας έτσι την έκθεσή μας σε πιθανή πτώση της αγοράς.

Παράλληλα, έχουμε την ευελιξία να αξιοποιούμε και περιστασιακές ευκαιρίες. Η πρόσφατη παραγγελία δύο Suezmax ήταν μια τέτοια περίπτωση, καθώς μας προσφέρθηκαν διαθέσιμα ναυπηγικά slots στο πλαίσιο μιας ισχυρής και αμοιβαία επωφελούς συνεργασίας με το ναυπηγείο Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co., Ltd. (SWS). Δίνουμε μεγάλη έμφαση στην καλλιέργεια σχέσεων εμπιστοσύνης με όλους τους stakeholders μας, γεγονός που συχνά μεταφράζεται σε προνομιακή πρόσβαση σε συμφέρουσες συνεργασίες. Η δε ικανότητα ταχείας αξιολόγησης και λήψης αποφάσεων αποτελεί κρίσιμο στοιχείο της στρατηγικής μας.

Η ναυτιλία χαρακτηρίζεται από έντονους κύκλους. Η άνοδος συχνά συνοδεύεται από υπερβολική αισιοδοξία, η οποία ενδέχεται να οδηγήσει σε εσφαλμένες εκτιμήσεις. Γι' αυτόν τον λόγο, επιλέγουμε να παραμένουμε σταθερά προσανατολισμένοι στη διατήρηση ισορροπίας μεταξύ ανάπτυξης και διαχείρισης ρίσκου, με στόχο τη διασφάλιση βιώσιμης κερδοφορίας και τη διαχρονική ενίσχυση της αξίας για τους επενδυτές και τους εν γένει συνεργάτες μας.



Η πιο πρόσφατη παραγγελία Suezmax δεξαμενόπλοιων αποτελεί σημαντική επένδυση. Για ποιους λόγους επενδύετε στον συγκεκριμένο τύπο πλοίου;

Τα Suezmax αποτελούν έναν τύπο πλοίου που είναι ευέλικτος σε πολλαπλά επίπεδα, όπως ενδεικτικά ως προς τα λιμάνια που μπορεί να εξυπηρετεί, ενώ παράλληλα διαθέτει αυξημένη χωρητικότητα.

Παράλληλα, τα θεμελιώδη μεγέθη της αγοράς είναι υποστηρικτικά, καθώς οι παραγγελίες αυτού του τύπου δεξαμενόπλοιων παραμένουν σε σχετικά περιορισμένα επίπεδα σε σύγκριση με άλλους τύπους, στοιχείο που ενισχύει τις προοπτικές ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης.

Οι παράγοντες αυτοί, σε συνδυασμό με την ήδη αποδεδειγμένη επιχειρησιακή τεχνογνωσία της Performance και στον συγκεκριμένο τύπο πλοίων, αποτέλεσαν τη βάση αυτής της επενδυτικής επιλογής.

Όπως προαναφέρατε, στόχος σας είναι η ανάπτυξη και η διατήρηση συνεργειών της εταιρείας με τους διάφορους stakeholders, όπως οι τράπεζες και τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Η άντληση κεφαλαίων από τις αγορές τι ρόλο έχει διαδραματίσει για την ανανέωση και την ανάπτυξη του στόλου της Performance;

Η διαφοροποίηση των πηγών χρηματοδότησης αποτελεί βασικό πυλώνα της ανάπτυξής μας. Αξιοποιούμε έναν συνδυασμό εργαλείων, όπως τραπεζική χρηματοδότηση, sale & leaseback συναλλαγές (έχουμε ήδη τέτοιες συνεργασίες σε Ιαπωνία και Κίνα) και πρόσβαση στις κεφαλαιαγορές.

Στο πλαίσιο αυτό, η επιτυχής είσοδός μας στη νορβηγική αγορά ομολόγων αποτέλεσε ένα σημαντικό βήμα και μας επέτρεψε να αντλήσουμε σημαντικά κεφάλαια, παρά τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν εταιρείες του μεγέθους μας. Η προσέγγισή μας βασίζεται στην οικοδόμηση δεσμών συνέπειας και αξιοπιστίας με το επενδυτικό κοινό. Σε κάθε νέα συνεργασία, επιδιώκουμε μια ισορροπημένη κατανομή αξίας, διασφαλίζοντας ότι όλα τα μέρη αποκομίζουν οφέλη.

Μέσω στοχευμένης προετοιμασίας και συνεπούς παρουσίας, καταφέραμε να αντλήσουμε US$100 εκατ., επιβεβαιώνοντας την εμπιστοσύνη του επενδυτικού κοινού. Μερικούς μήνες μετά, πετύχαμε την άντληση επιπλέον US$50 εκατ. με ευνοϊκότερους όρους, γεγονός που επιβεβαιώνει τη δυναμική αυτής της προσέγγισης.

Πέραν των παραγγελιών και των αγορών μεταχειρισμένων, σύγχρονων πλοίων, η εταιρεία σας ανανεώνει τον στόλο της και μέσω της πώλησης παλαιότερων. Πείτε μας δυο λόγια και γι' αυτές τις κινήσεις.

Δραστηριοποιούμαστε ενεργά τόσο στην αγορά όσο και στην πώληση πλοίων, λαμβάνοντας υπόψη τη φάση του κύκλου στην οποία βρισκόμαστε. Στο τρέχον περιβάλλον, όπου οι αποτιμήσεις είναι υψηλές, δίνουμε ιδιαίτερη έμφαση στην αναβάθμιση και στον εκσυγχρονισμό του στόλου μέσω επιλεκτικών αποεπενδύσεων.

Η πώληση πλοίων πραγματοποιείται αφενός με γνώμονα τις τρέχουσες τιμές, αφετέρου, δε, εκτιμώντας τη μελλοντική εξέλιξη της αγοράς και λαμβάνοντας υπόψη τη σημαντική μεταβλητότητα που τη χαρακτηρίζει.

Με επίγνωση ότι η διαχείριση στόλου συνιστά τον πυρήνα της δραστηριότητάς μας και απαιτεί πειθαρχία και συνέπεια, και αναγνωρίζοντας περαιτέρω ότι η μεταβλητότητα αποτελεί εγγενές χαρακτηριστικό του κλάδου, βασίζουμε τις αποφάσεις μας σε προσεκτική αξιολόγηση δεδομένων και σε μακροπρόθεσμη οπτική, χωρίς αυτό να αναιρεί την ανάληψη ρίσκου.

Σε ποιο βαθμό η στρατηγική σας συμβάλλει στην επίτευξη οικονομιών κλίμακας;

Η Performance επιτυγχάνει οικονομίες κλίμακας, κυρίως μέσω της οργανωτικής ωρίμανσης και της σταδιακής εξειδίκευσης των επιμέρους λειτουργιών της.

Το λειτουργικό μας μοντέλο υποστηρίζει αυτή τη διαδικασία, καθώς όσο αναπτύσσεται ο στόλος, ενισχύονται η δομή και η αποτελεσματικότητα των βασικών τμημάτων της εταιρείας. Η υψηλή κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού μας και η εξειδίκευση ανά τομέα συμβάλλουν στη βελτιστοποίηση του κόστους και στην αναβάθμιση της επιχειρησιακής μας απόδοσης.

Παράλληλα, δραστηριοποιούμαστε σε έναν έντονα κεφαλαιουχικό κλάδο, όπου η λυσιτελής αξιοποίηση των πόρων αποτελεί κρίσιμο παράγοντα επιτυχίας. Στο πλαίσιο αυτό, οι οικονομίες κλίμακας λειτουργούν υποστηρικτικά ως προς την ενίσχυση της κερδοφορίας και τη δημιουργία διαχρονικής αξίας για τους μετόχους μας και το σύνολο των stakeholders μας. Ωστόσο, οι οικονομίες κλίμακας δεν αποτελούν αυτοσκοπό, αλλά ένα ακόμα μέσο για την επίτευξη των στόχων μας. Προτεραιότητα παραμένει η διατήρηση ευελιξίας στη διαχείριση του στόλου και η δυνατότητα λήψης αποφάσεων χωρίς περιορισμούς, που θα μπορούσαν να επηρεάσουν αρνητικά τη θέση μας.



Έχουμε πολλά κοινά με την Ελληνική ναυτιλία.
Το όραμα, τους στόχους, το χρώμα.

Με εμπειρία και αξιοπιστία για πάνω από 25 χρόνια, παρέχουμε σύγχρονες χρηματοδοτικές λύσεις, καθώς και ένα ευρύ φάσμα ολοκληρωμένων και εξειδικευμένων υπηρεσιών που καλύπτουν τις ανάγκες του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου.

Alpha Bank - Shipping / Ακτή Μιαούλη 93, 185 38 Πειραιάς
Τηλ.: 210 429 0116 / E-mail: shipping@alpha.gr

ALPHA BANK

alpha.gr

Έχετε θέσει κάποιο συγκεκριμένο όριο ή στόχο ως προς το μέγεθος και την ανάπτυξη του στόλου σας;

Η εταιρεία μας δεν προσβλέπει αποκλειστικά στην επίτευξη ποσοτικών στόχων. Πιστεύουμε ότι η ανάπτυξη συνδέεται άρρηκτα με τη διασφάλιση μιας διαχρονικά θετικής πορείας και της ικανότητας βέλτιστης προσαρμογής στις διακυμάνσεις της αγοράς.

Για τον λόγο αυτόν, η διαχείριση του στόλου μας ακολουθεί μια δυναμική προσέγγιση, όπου η επέκταση και η συρρίκνωση αποτελούν εξίσου σημαντικά εργαλεία, ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς. Η ευελιξία αυτή μάς επιτρέπει να προσαρμόζουμε έγκαιρα τη θέση μας στον κύκλο της ναυτιλιακής αγοράς.

Παράλληλα, κάθε απόφαση ανάπτυξης ή αποεπένδυσης αξιολογείται με γνώμονα τη συνολική απόδοση των επενδεδυμένων κεφαλαίων και τη διατηρήσιμη ενίσχυση της αξίας της εταιρείας σε βάθος χρόνου. Στόχος μας δεν είναι η μεγέθυνση αυτή καθαυτή, αλλά η ποιοτική ανάπτυξη, μέσα από επενδυτικές επιλογές που ενισχύουν τη χρηματοοικονομική μας θέση και δημιουργούν σταθερά οφέλη και ουσιαστική αξία για τους μετόχους και τους συνεργάτες μας.

Ποιες είναι οι προοπτικές του third-party management στην Ελλάδα;

Εξετάζετε τη συγκεκριμένη επιλογή για μέρος του στόλου σας;

Η Ελλάδα αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα ναυτιλιακά κέντρα διεθνώς, με υψηλή τεχνογνωσία και εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, γεγονός που δημιουργεί ισχυρές προοπτικές και για την περαιτέρω ανάπτυξη υπηρεσιών third-party management.

Για τον τομέα στον οποίο δραστηριοποιούμαστε, η in-house διαχείριση των πλοίων αποτελεί καίρια επιλογή του επιχειρησιακού μας μοντέλου, καθώς διασφαλίζει υψηλό επίπεδο λειτουργίας και ενισχύει την εμπιστοσύνη των ναυλωτών μέσω της άμεσης επικοινωνίας και ελέγχου.

Παράλληλα, αναγνωρίζουμε ότι η τεχνογνωσία που έχουμε αναπτύξει, ιδίως σε επίπεδο τεχνικής διαχείρισης, επιχειρήσεων και συμμόρφωσης με τα αυστηρά πρότυπα Υγείας, Ασφάλειας, Ποιότητας και Περιβάλλοντος, μπορεί να αποτελέσει βάση για την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης και προς τρίτους.

Θέλουμε και μπορούμε συνεπώς να παράσχουμε βέλτιστες υπηρεσίες διαχείρισης σε τρίτους, αξιοποιώντας την τεχνογνωσία μας, την επιχειρησιακή μας εμπειρία και την οργανωτική μας αποτελεσματικότητα, διασφαλίζοντας παράλληλα υψηλά πρότυπα διαφάνειας και πλήρη ευθυγράμμιση με τις διεθνείς πρακτικές που διέπουν τη λειτουργία μας ως εισηγμένης εταιρείας στον Nasdaq.

> Οι πρόσφατες γεωπολιτικές εξελίξεις ανέδειξαν με σαφήνεια τον βαθμό αβεβαιότητας που χαρακτηρίζει τη ναυτιλιακή αγορά. Εξωγενείς παράγοντες μπορούν να μεταβάλουν αιφνιδίως και δραστικά τις συνθήκες, καθιστώντας την πρόβλεψη της ναυλαγοράς αδύνατη.

Μπορεί μια εταιρεία σήμερα να ανταπεξέλθει στον μεγάλο αριθμό κανονιστικών απαιτήσεων χωρίς τη συμβολή εταιρειών third-party management;

Ναι. Η κατάλληλη οργανωτική δομή και η διαρκής επένδυση σε ανθρώπινο δυναμικό, συστήματα και διαδικασίες αποτελούν βασικές προϋποθέσεις επιτυχίας για μια εταιρεία third-party management. Αυτό ακριβώς αισθανόμαστε ότι έχει καταφέρει η Performance Shipping. Οι αυξημένες κανονιστικές και τεχνολογικές απαιτήσεις αποτελούν πλέον αναπόσπαστο μέρος της ναυτιλιακής δραστηριότητας και απαιτούν υψηλό επίπεδο εσωτερικής οργάνωσης.

Σε αυτό το πλαίσιο, η συνεχής εκπαίδευση και εξειδίκευση των στελεχών μας είναι καθοριστική, καθώς διασφαλίζει τη συνεπή συμμόρφωση και την υψηλή ποιότητα λειτουργίας μας. Η προσέγγιση αυτή δεν λειτουργεί μόνο υποστηρικτικά ως προς τις κανονιστικές και τεχνολογικές απαιτήσεις, αλλά ενσωματώνεται στον πυρήνα της λειτουργικής μας φιλοσοφίας, βελτιώνοντας τη διαχείριση κινδύνου και ενισχύοντας σημαντικά την επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα και, κατ' επέκταση, τη συνολική απόδοση της εταιρείας.

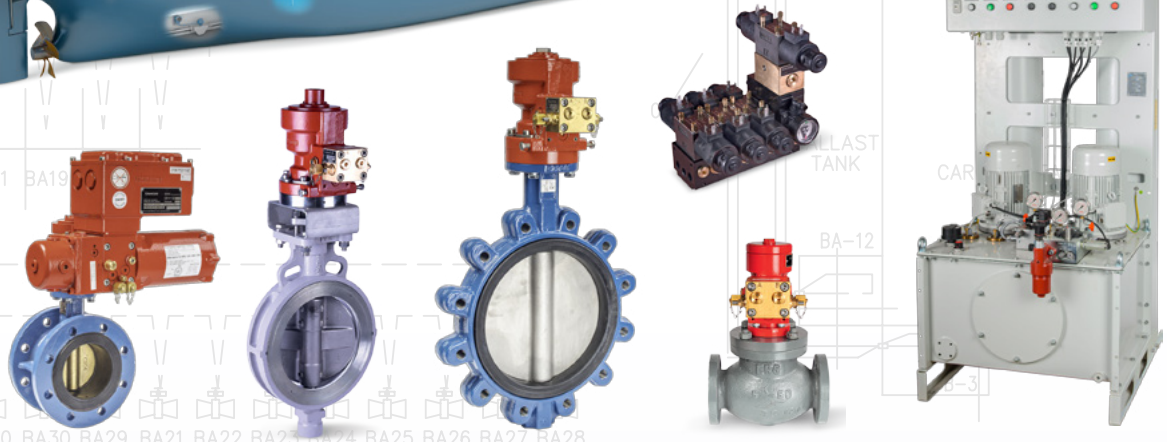
Πώς έχουν επηρεάσει τη στρατηγική σας οι πρόσφατες γεωπολιτικές εξελίξεις και η αυξημένη αβεβαιότητα στη ναυλαγορά;

Οι πρόσφατες γεωπολιτικές εξελίξεις ανέδειξαν με σαφήνεια τον βαθμό αβεβαιότητας που χαρακτηρίζει τη ναυτιλιακή αγορά. Εξωγενείς παράγοντες μπορούν να μεταβάλουν αιφνιδίως και δραστικά τις συνθήκες, καθιστώντας την πρόβλεψη της ναυλαγοράς αδύνατη.

Σε αυτό το περιβάλλον, εστιάζουμε στη λήψη προσεκτικών και τεκμηριωμένων αποφάσεων, με βασικό γνώμονα τη διασφάλιση της κερδοφορίας και της ανθεκτικότητας της εταιρείας μακροπρόθεσμα. Πιστεύουμε ότι η σταθερά θετική πορεία μιας ναυτιλιακής εταιρείας βασίζεται στη συνέπεια, στην πειθαρχία και στην ικανότητα προσαρμογής σε ένα περιβάλλον συνεχούς μεταβολής.

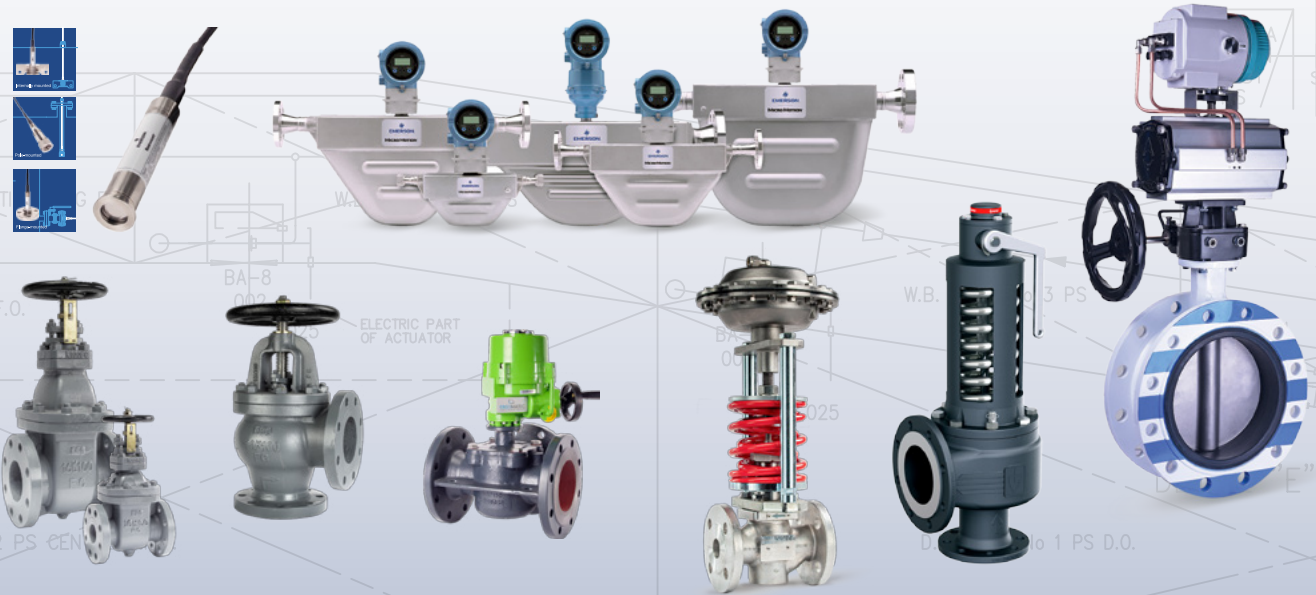
ERGOMATIC





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

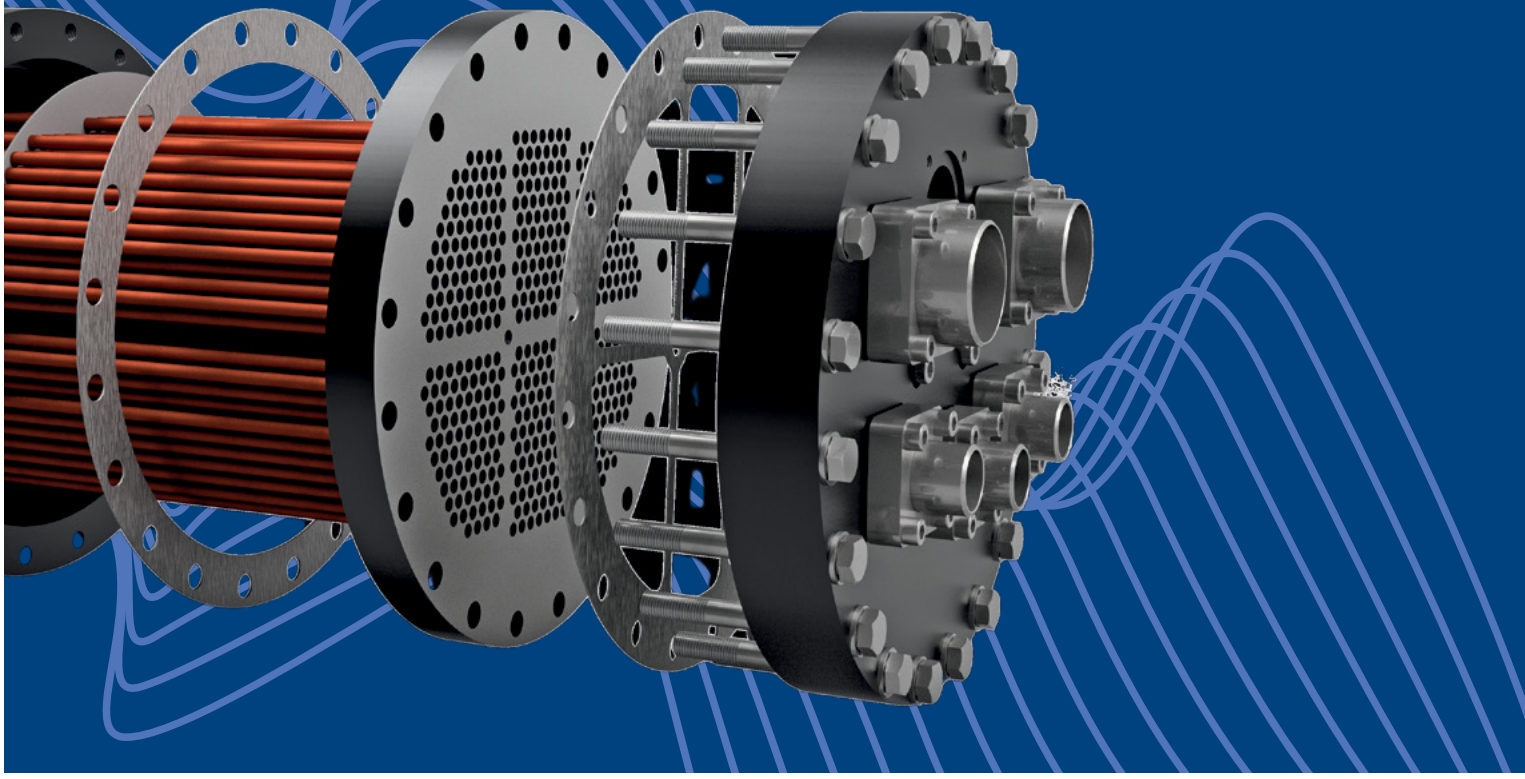
Factory Facilities
7th km Thivon/Halkidas
32 200 Thiva Greece

FARAD
HEAT EXCHANGERS

Excellence in Marine Heat Exchangers since 1979

A world leader in heat exchanging technology solutions

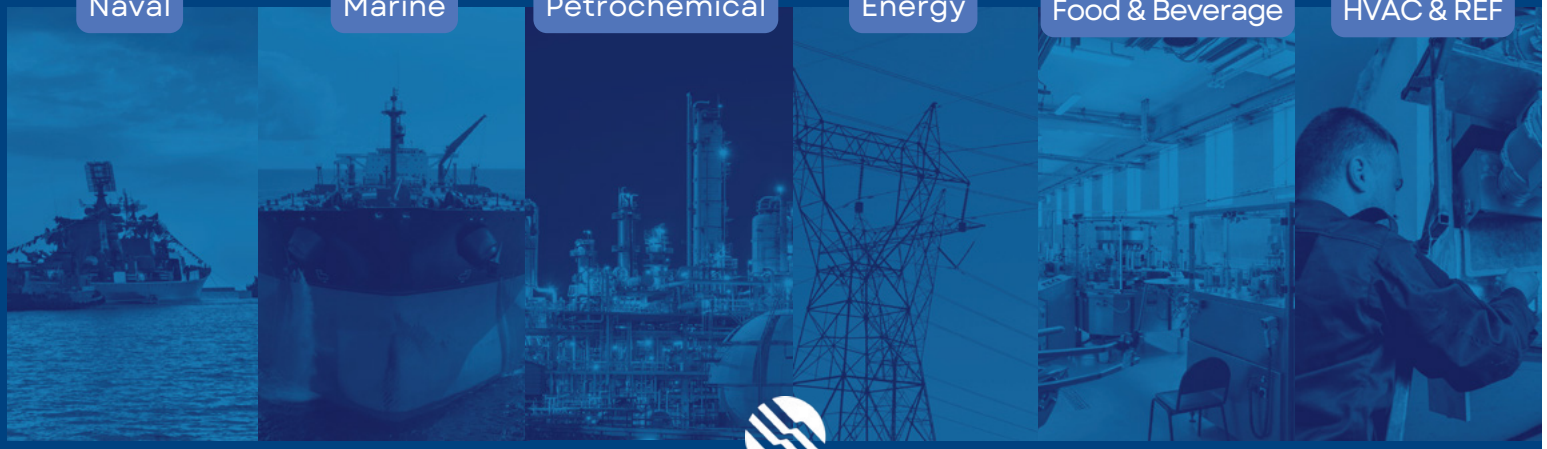
>45	90	>45K
years of experience	specialised employees	successful installations



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

A cross-sectoral approach

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



Top-notch services

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

Passivation service

We provide enhanced corrosion resistance and prevent selective leaching for copper

Ultrasonic cleaning

We eliminate stubborn residues for optimal heat exchanger performance

Reconditioning repair

We ensure maintenance through design analysis and operating conditions

Research & optimisation

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

News to share

Meet FARAD S.A. at Posidonia 2026

1-5 June Metropolitan Expo

Stand No. **3.205**

www.farad.gr



Η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία δεν επέστρεψε απλώς για να επιβιώσει, αλλά για να ηγηθεί

Η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία επανέρχεται δυναμικά στο προσκήνιο, διεκδικώντας ρόλο πρωταγωνιστή. Με φόντο τις γεωπολιτικές ανακατατάξεις, τις νέες τεχνολογικές απαιτήσεις και τον εντεινόμενο διεθνή ανταγωνισμό, ο κλάδος μετασχηματίζεται σε έναν στρατηγικό πυλώνα ανάπτυξης, καινοτομίας και αμυντικής αυτονομίας.
Σε αυτή τη συγκυρία, ο κ. Πάνος Ξενοκώστας μιλά για τις διεθνείς συνεργασίες που αναδιαμορφώνουν τον χάρτη της ναυπηγικής, τα φιλόδοξα σχέδια του Ομίλου ONEX για την Ελευσίνα, αλλά και το πώς η Ελλάδα μπορεί να περάσει από την επισκευή πλοίων στη σχεδίαση και στην εξαγωγή τεχνολογίας υψηλής προστιθέμενης αξίας.

Συνέντευξη του **Πάνου Ξενοκώστα**,
Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου – ONEX Shipyards & Technologies Group και Προέδρου ΔΣ Ένωσης Ελληνικών Ναυπηγείων

Πρόσφατα, ο Όμιλος ONEX Shipyards & Technologies υπέγραψε συμφωνία με τον ναυπηγικό όμιλο Hanwha Ocean. Τι σηματοδοτεί η συγκεκριμένη συμφωνία για την ελληνική αμυντική βιομηχανία αλλά και για τις σχέσεις συνεργασίας μεταξύ Ελλάδας-ΗΠΑ-Νότιας Κορέας στον ναυπηγικό κλάδο;

Η συμφωνία με τη Hanwha Ocean δεν αποτελεί απλώς μια επιχειρηματική συνεργασία, αλλά μια γεωστρατηγική συμμαχία, που τοποθετεί την Ελλάδα στο επίκεντρο του παγκόσμιου ναυπηγικού χάρτη.
Για την ελληνική αμυντική βιομηχανία, σηματοδοτεί τη μεταφορά τεχνογνωσίας αιχμής, η οποία έλειπε για δεκαετίες. Πλέον, τα Ναυπηγεία της ONEX στην Ελλάδα αποκτούν τη δυνατότητα να κατασκευάζουν και να συντηρούν πλοία επόμενης γενιάς, καθιστώντας τη χώρα μας αυτόνομη και εξαγωγική δύναμη στον τομέα της άμυνας.
Σε επίπεδο διεθνών σχέσεων, δημιουργείται ένας ισχυρός άξονας Ελλάδας-ΗΠΑ-Νότιας Κορέας:
i) Ελλάδα: Λειτουργεί ως αξιόπιστος κόμβος (hub) στην Ανατολική Μεσόγειο.
ii) ΗΠΑ: Μέσω της στήριξης του DFC, διασφαλίζουν τη σταθερότητα και την ασφάλεια στην περιοχή.
iii) Νότια Κορέα: Προσφέρει κορυφαία ναυπηγική τεχνολογία παγκοσμίως.
Αυτό το τρίγωνο συνεργασίας μετατρέπει τα ελληνικά ναυπηγεία σε έναν «δυτικό πυλώνα», που ανταγωνίζεται επί ίσοις όροις τις αγορές της Ανατολής, προσφέροντας ασφάλεια στον εφοδιασμό (security of supply) για το ΝΑΤΟ και τους συμμάχους μας.

Η δημιουργία ενός πολυδιάστατου κόμβου logistics στην Ελευσίνα βρίσκεται ψηλά στην ατζέντα του Ομίλου ONEX. Πώς θα υλοποιηθεί ένα τόσο φιλόδοξο project και τι ρόλο θα διαδραματίσει ο αμερικανικός παράγοντας;

Η μετατροπή της Ελευσίνας σε έναν πολυδιάστατο κόμβο logistics αποτελεί τον πυρήνα του οράματός μας για τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου βιομηχανικού και εμπορικού οικοσυστήματος. Η υλοποίηση του έργου βασίζεται στη συνέργεια των υποδομών μας με

το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και το γειτονικό Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο. Στόχος μας είναι η δημιουργία εναλλακτικών διαδρόμων διττής χρήσης (dual-use), που θα εξυπηρετούν με την ίδια αποτελεσματικότητα τόσο τις εμπορικές ροές όσο και τις ανάγκες ασφάλειας και στρατιωτικής κινητικότητας της συμμαχίας.

Το σχέδιό μας περιλαμβάνει τον ριζικό εκσυγχρονισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων και την αξιοποίηση μιας έκτασης που αγγίζει πλέον τα 700 στρέμματα. Έτσι, τα Ναυπηγεία της ONEX στην Ελλάδα μετατρέπονται σε μια κρίσιμη πύλη, που αντιμετωπίζει τη Μεσόγειο, τη Νοτιοανατολική Ευρώπη και τη Μαύρη Θάλασσα ως μια ενιαία «λίμνη» στρατηγικής και οικονομικής σημασίας.

Ο αμερικανικός παράγοντας αποτελεί τον καταλυτικό μας εταίρο σε αυτή τη διαδρομή. Η αρχική χρηματοδότηση από τον οργανισμό DFC είναι μόνο η αφετηρία, καθώς αναμένεται να πολλαπλασιαστεί το επόμενο διάστημα, ενώ η στρατηγική υποστήριξη από την Ουάσιγκτον πρόκειται να εμβαθυνθεί περαιτέρω. Για τις ΗΠΑ, η παρουσία μας δεν είναι απλώς μια επένδυση, αλλά η διασφάλιση ενός αξιόπιστου «δυτικού προμαχώνα», που εγγυάται την ενεργειακή και εφοδιαστική αυτονομία της περιοχής.

Πόσο μακριά είναι τα ελληνικά ναυπηγεία από τη λογική του «επισκευάζω πλοία» στο «σχεδιάζω και εξάγω τεχνολογία»;

Η απόσταση που μας χώριζε από το «σχεδιάζω και εξάγω τεχνολογία» έχει πλέον εκμηδενιστεί. Για εμάς, η εποχή που η Ελλάδα ήταν ένας παραδοσιακός «φανοποιός πλοίων» ανήκει οριστικά στο παρελθόν. Σήμερα, τα Ναυπηγεία της ONEX στην Ελλάδα μετασχηματίζονται σε διεθνή κέντρα καινοτομίας και υψηλής τεχνολογίας.

Δεν περιοριζόμαστε στην απλή επισκευή. Μέσα από τις στρατηγικές μας συμμαχίες, φέρνουμε στην Ελλάδα τη δυνατότητα για detail design (λεπτομερή σχεδιασμό), επιτρέποντας την εγχώρια ανάπτυξη σύνθετων μονάδων. Το όραμά μας επεκτείνεται στην κατασκευή υποβρυχίων και στη δημιουργία ενός διεθνούς κέντρου υποστήριξης στόλων, που θα αποτελεί σημείο αναφοράς για ολόκληρη την περιοχή.

Η φιλοσοφία μας είναι ξεκάθαρη: επενδύουμε στο «μυαλό» και στην παραγωγή υψηλής προστιθέμενης αξίας. Πλέον, τα Ναυπηγεία της ONEX στην Ελλάδα στέκονται ως ισότιμοι παίκτες δίπλα στις παραδοσιακές δυνάμεις της Ευρώπης, όπως η Γαλλία, η Γερμανία και η Ιταλία. Δεν ζητάμε χάρη, αλλά διεκδικούμε ισότιμη μεταχείριση σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Έχουμε αποδείξει ότι διαθέτουμε το ταλέντο, τις υποδομές και τη στρατηγική υποστήριξη για να ηγηθούμε. Στόχος μας είναι τα ελληνικά ναυπηγεία να αποτελούν τον «εγκέφαλο» της ναυπηγικής βιομηχανίας στην περιοχή, εξάγοντας ολοκληρωμένες αμυντικές και εμπορικές λύσεις «Made in Greece», που ανταγωνίζονται τα κορυφαία του κόσμου.



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

Για εμάς στην ONEX, η καινοτομία δεν εξαντλείται στην τεχνολογία. Είναι πρωτίστως τρόπος σκέψης, αλλαγή κουλτούρας και μεθοδολογία. Στο επίκεντρο βρίσκεται η επίτευξη του στόχου, με τον άνθρωπο στον πυρήνα κάθε δραστηριότητας: από τον πελάτη, τον εφοπλιστή και το Πολεμικό Ναυτικό μέχρι τον εργάτη, τον τεχνίτη, τον εργοδηγό και τον μηχανικό.

Η στρατηγική μας είναι σαφής: ξεκινάμε από τον τελικό στόχο και σχεδιάζουμε μεθοδικά προς το σήμερα, ορίζοντας με ακρίβεια κάθε ενδιάμεσο βήμα. Αξιοποιούμε κάθε τεχνολογικό εργαλείο με πρακτική αξία, αναπτύσσοντας νέες διαδικασίες και καινοτόμα χρηματοοικονομικά εργαλεία, που ενισχύουν την ανταγωνιστικότητά μας. Δεν επιδιώκουμε την «τεχνολογία για την τεχνολογία» – μόνο λύσεις που αποδίδουν στην πράξη.

Είμαι λάτρης του απλού και του άμεσου. Αυτό που κάνουμε είναι μια πραγματική επανάσταση καινοτομίας, που απαιτεί στροφή 180 μοιρών από έναν κλάδο που στην Ελλάδα κατέρρευσε για 25 χρόνια επειδή δεν προσαρμόστηκε ποτέ. Ανήκουμε σε μια γενιά που δεν έχει περιθώρια αποτυχίας, τα θέλουμε όλα και θα τα πετύχουμε όλα. Η επιτυχία των Ναυπηγείων της ONEX στην Ελλάδα είναι μονόδρομος για την εθνική βιομηχανία.

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


TEN
EST. 1993
Lloyd's List
2025
GREEK SHIPPING AWARDS
DEAL OF THE YEAR
TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD
TEN
LISTED
NYSE



και έμμεσες κρατικές επιδοτήσεις στις βιομηχανίες της Ασίας;

Η κατάσταση στην Ευρώπη είναι παράδοξη: ενώ γίνεται λόγος για ενεργειακή μετάβαση, τα χρηματοδοτικά εργαλεία παραμένουν εγκλωβισμένα σε αναχρονιστικές λογικές. Χρειάζεται προσέγγιση βασισμένη στην «τέχνη του εφικτού» και όχι του ευκταίου. Οι άστοχες επιλογές καυσίμων οδηγούν τον κλάδο σε εκτίναξη κόστους και σπατάλη πόρων. Σήμερα, το LNG αποτελεί την πιο αξιόπιστη λύση. Οι υπόλοιπες συζητήσεις παραμένουν θεωρητικές.

Τα ναυπηγεία είναι οι θυροφύλακες της ανεξαρτησίας μας. Τα ναυπηγεία είναι κρίσιμος κρίκος της βιομηχανικής και στρατηγικής αυτονομίας. Αποτελούν προέκταση των πλοίων στις λιμενικές και ναυπηγικές υποδομές και όχι απλώς έναν ακόμα βιομηχανικό κλάδο. Απαιτείται άμεση αναθεώρηση του πλαισίου, καθώς οι κανόνες καθορίζονται από τον παγκόσμιο ανταγωνισμό και όχι από τη γραφειοκρατία των Βρυξελλών.

Η Ευρώπη βρίσκεται σε ένα κρίσιμο σταυροδρόμι. Δεν υπάρχουν περιθώρια για καθυστερήσεις. Οι αποφάσεις, σε επίπεδο εθνικής ηγεσίας και Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρέπει να ληφθούν άμεσα, προκειμένου να διασφαλιστεί η θεσμική και χρηματοπιστωτική θωράκιση του κλάδου.

Την ίδια στιγμή, ο ανταγωνισμός από την Ασία διαμορφώνεται σε ένα περιβάλλον άνισων όρων, λόγω εκτεταμένων κρατικών επιδοτήσεων. Τα Ναυπηγεία της ONEX στην Ελλάδα προχωρούν δυναμικά, με τη στρατηγική στήριξη των ΗΠΑ και του DFC. Εάν η Ευρώπη δεν στηρίξει έμπρακτα τα δικά της ναυπηγεία σήμερα, κινδυνεύει να καταστεί αύριο απλός «πελάτης» ασιατικών τεχνολογιών, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την παραγωγική της βάση και τη στρατηγική της αυτονομία.

Τι ρόλο μπορεί να διαδραματίσει η εξωστρέφεια για το επόμενο βήμα της ελληνικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας;

Η εξωστρέφεια δεν είναι για εμάς επιλογή, αλλά η κινητήρια δύναμη για το επόμενο βήμα. Η ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία οφείλει να κινηθεί πέρα από τα γεωγραφικά της όρια. Το επόμενο βήμα είναι η μετατροπή των Ναυπηγείων της ONEX στην Ελλάδα σε έναν διεθνή παίκτη, που εξάγει τεχνογνωσία και καινοτομία.

Ο ρόλος της εξωστρέφειας είναι τριπλός:

i) Διεθνείς συμμαχίες: Μέσω των στρατηγικών μας συνεργασιών με κολοσσούς από τις ΗΠΑ και τη Νότια Κορέα, αποδεικνύουμε ότι είμαστε ένας αξιόπιστος εταίρος, που μιλά την παγκόσμια γλώσσα της αγοράς. Δεν περιμένουμε την αγορά να έρθει σε εμάς· βγαίνουμε εμείς και διεκδικούμε μερίδια στην παγκόσμια σκακιέρα.

ii) Εξαγωγή τεχνολογίας: Το «Made in Greece» πλοίο ή το σύστημα που σχεδιάζουμε (detail design) θα ταξιδεύει σε όλο τον κόσμο. Στοχεύουμε στο να καταστήσουμε την Ελλάδα κέντρο υποστήριξης για τους στόλους των συμμάχων μας στη Μεσόγειο και πέρα από αυτήν.

iii) Ανταγωνιστικότητα: Στον παγκόσμιο ανταγωνισμό, δεν χωράνε μετριότητες. Το επόμενο κεφάλαιο της ελληνικής ναυπηγικής γράφεται με εξωστρέφεια, αυτοπεποίθηση και στρατηγική συνέπεια. Τα ναυπηγεία μας εξελίσσονται σε έναν διεθνή κόμβο (hub) που συνδέει ηπείρους και οικονομίες. Η αριστεία γίνεται η μοναδική μας επιλογή.

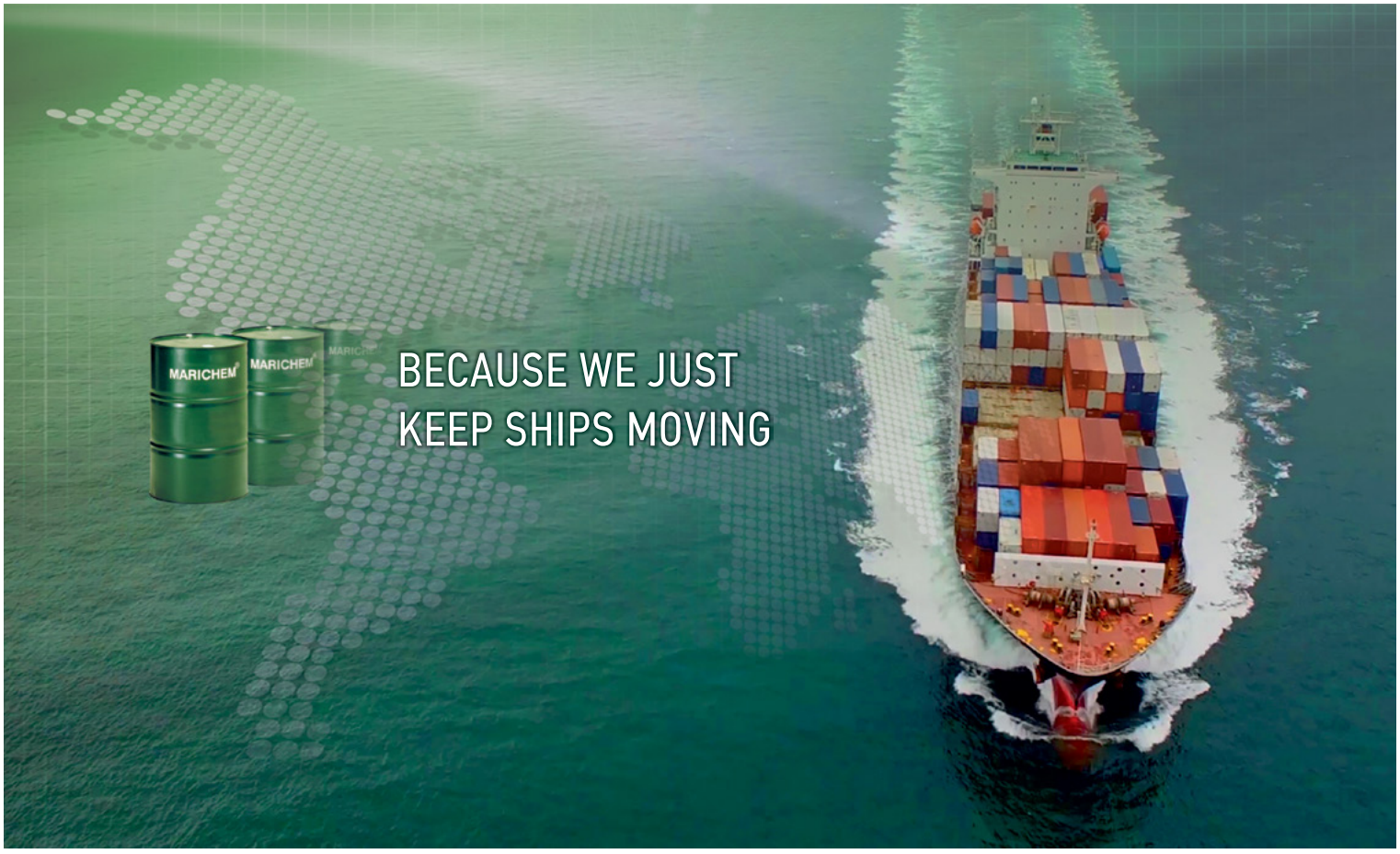
Στην ONEX δεν αγοράσαμε απλώς υποδομές· επενδύσαμε στην πίστη ότι η Ελλάδα μπορεί να κατασκευάζει ξανά το μέλλον της. Τίποτε από όλα αυτά, όμως, δεν θα ήταν εφικτό χωρίς τους ανθρώπους μας. Οι εργαζόμενοί μας είναι η κινητήριος δύναμη πίσω από κάθε κομμένο σίδερο και κάθε νέα τεχνολογία· είναι εκείνοι που πίστεψαν στο όραμα όταν όλα ήταν ερείπια και σήμερα διψούν να κατασκευάσουν τα καλύτερα πλοία και τρένα σε όλο τον κόσμο.

Από το 2004, το DNA μας σφυρηλατήθηκε μέσα στις κρίσεις και στη διαρκή μεταβλητότητα. Μάθαμε να μετατρέπουμε την αβεβαιότητα σε παραγωγική ισχύ. Σήμερα, με assets που ξεπερνούν το 1,5 δισ. ευρώ και μια ιστορική διατλαντική συμμαχία, στέλνουμε ένα ξεκάθαρο μήνυμα: Η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία δεν επέστρεψε απλώς για να επιβιώσει, αλλά για να ηγηθεί.

Στη Σύρο και στην Ελευσίνα ζητήσαμε μια ευκαιρία και υποσχεθήκαμε να ξαναγράψουμε την ιστορία μαζί με τους εργαζομένους μας. Τώρα, τη γράφουμε.

MARICHEM WORLDWIDE

MARIGASES SERVICES ®



Marine Chemicals & Equipment

Gases & Refrigerants

Fire, Rescue & Safety Services

www.marichem-marigases.com



Οι ισχυροί δεσμοί με το ελληνικό νηολόγιο ενισχύουν και τη συνοχή της ναυτικής ταυτότητας του Ομίλου Αγγελικούση

Η ναυτιλία υπήρξε ανέκαθεν ένας από τους πιο δυναμικούς και εξωστρεφείς τομείς της ελληνικής οικονομίας, με τον ανθρώπινο παράγοντα να βρίσκεται στον πυρήνα της επιτυχίας της. Σήμερα, σε ένα περιβάλλον που μεταβάλλεται ραγδαία λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων και των διεθνών μετασχηματισμών, ο ρόλος του Έλληνα ναυτικού επαναπροσδιορίζεται. Νέες δεξιότητες, αυξημένες απαιτήσεις και διαφορετικές συνθήκες εργασίας διαμορφώνουν μια πραγματικότητα που δημιουργεί τόσο προκλήσεις όσο και ευκαιρίες για τη ναυτική εργασία.
Στη συνέντευξη που ακολουθεί, ο καπτ. Νίκος Μιχελόγκονας συζητά για τις προοπτικές απασχόλησης στα bulk carriers, αναλύει τον ναυτικό του μέλλοντος και τοποθετείται αναφορικά με τη στρατηγική του Ομίλου Αγγελικούση να επιλέγει διαχρονικά το ελληνικό νηολόγιο.

Συνέντευξη
του **καπτ. Νίκου Μιχελόγκονα**,
Γενικού Διευθυντή
της Maran Dry Management Inc.,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Παρά το γεγονός ότι οι απολαβές και η ποιότητα διαβίωσης στα bulk carriers έχουν ενισχυθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, πολλοί νέοι δεν φαίνονται διατεθειμένοι να ναυτολογηθούν στον συγκεκριμένο τύπο πλοίου. Πού αποδίδετε αυτή την εξέλιξη;

Η τάση αυτή σχετίζεται, σε μεγάλο βαθμό, με τη σύγκριση που κάνουν οι νέοι μεταξύ διαφορετικών τύπων πλοίων. Άλλοι κλάδοι της ναυτιλίας, όπως τα LNG/LPG carriers ή τα containerships, προσφέρουν –τουλάχιστον σε επίπεδο αντίληψης– πιο σύγχρονο και τεχνολογικά προηγμένο περιβάλλον εργασίας, καθώς και ενίοτε υψηλότερες απολαβές ή πιο προβλέψιμα operational patterns. Σε αυτό συμβάλλει και η ευρύτερη εικόνα που προβάλλεται για τους συγκεκριμένους τομείς, οι οποίοι συχνά συνδέονται με καινοτομία, αυτοματοποίηση και πιο «καθαρά» επιχειρησιακά προφίλ, στοιχεία που είναι ιδιαίτερα ελκυστικά για τις νεότερες γενιές.

Αντίθετα, τα bulk carriers εξακολουθούν να συνδέονται με πιο απαιτητικές επιχειρησιακές συνθήκες και ένα προφίλ εργασίας που θεωρείται πιο παραδοσιακό. Αυτή η εικόνα επηρεάζει τις επιλογές των νέων, ακόμα και αν δεν ανταποκρίνεται πλήρως στη σημερινή πραγματικότητα.

Επιπλέον, η φύση των εργασιών στα bulk carriers, με αυξημένη φυσική εμπλοκή και έντονη επιχειρησιακή ευθύνη, μπορεί να λειτουργεί αποτρεπτικά για όσους αναζητούν ένα πιο «δομημένο» και προβλέψιμο εργασιακό περιβάλλον.

Ταυτόχρονα, παρατηρείται ότι αρκετοί νέοι δεν επιλέγουν σήμερα τα φορτηγά πλοία, παρότι αυτά μπορούν να προσφέρουν σημαντικές προοπτικές και πέραν της θαλάσσιας καριέρας. Αυτό αναδεικνύει μια ουσιαστική ευκαιρία για τον κλάδο: να επικοινωνήσει πιο ξεκάθαρα ότι η εμπειρία στα bulk carriers μπορεί να αποτελέσει ισχυρό εφόδιο για μελλοντικές θέσεις στη στεριά, σε ναυτιλιακές εταιρείες και στην ευρύτερη εφοδιαστική αλυσίδα, όπου οι διαθέσιμες θέσεις εργασίας είναι περισσότερες.

Στη Maran Dry Management Inc., θεωρούμε ότι τα bulk carriers προσφέρουν ένα ιδιαίτερα ουσιαστικό πεδίο εμπειρίας, με έντονη επιχειρησιακή εμπλοκή και σημαντικές δυνατότητες επαγγελματικής εξέλιξης. Η πρόκληση για τον κλάδο είναι να αναδείξει αυτή την πραγματικότητα και να επανατοποθετήσει το bulk shipping ως έναν δυναμικό και εξελισσόμενο τομέα.

Παράλληλα, η συστηματική επένδυση στην εκπαίδευση, στην τεχνολογία και στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης μπορεί να ενισχύσει περαιτέρω την ελκυστικότητα του κλάδου για τη νέα γενιά ναυτικών.

Η πράσινη και ψηφιακή μετάβαση της ναυτιλίας επαναπροσδιορίζει τις δεξιότητες των ναυτικών, που οφείλουν να προσαρμοστούν σε αυτή τη νέα πραγματικότητα. Υπό αυτή τη σκοπιά, πώς βλέπετε τον ναυτικό του μέλλοντος;

Ο ναυτικός του μέλλοντος θα είναι ένας υβριδικός επαγγελματίας, συνδυάζοντας ναυτικές γνώσεις με τεχνολογική εξοικείωση και περιβαλλοντική συνείδηση.

Η ικανότητα κατανόησης και διαχείρισης σύνθετων συστημάτων θα αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό, καθώς τα πλοία μετατρέπονται σταδιακά σε «έξυπνες» πλατφόρμες λειτουργίας.

Στη Maran Dry Management Inc. και ευρύτερα στον Όμιλο Αγγελικούση, βλέπουμε ήδη αυτή τη μετάβαση να εξελίσσεται. Η διαχείριση εναλλακτικών καυσίμων, η αξιοποίηση ψηφιακών εργαλείων παρακολούθησης απόδοσης και η ικανότητα λήψης αποφάσεων βάσει δεδομένων αποτελούν πλέον βασικές δεξιότητες. Παράλληλα, η εξοικείωση με κανονιστικά πλαίσια που σχετίζονται με την αποανθρακοποίηση αποκτά αυξανόμενη σημασία.

Επιπροσθέτως, η ευελιξία, η συνεργασία σε πολυεθνικά πληρώματα και η διαρκής κατάρτιση και εξέλιξη είναι κρίσιμα στοιχεία. Ο ναυτικός του μέλλοντος δεν θα είναι μόνο χειριστής συστημάτων, αλλά ενεργός διαχειριστής ενός σύνθετου και συνεχώς μεταβαλλόμενου περιβάλλοντος.

Η ικανότητα ταχείας προσαρμογής σε νέες τεχνολογίες και διαδικασίες θα αποτελεί καθοριστικό παράγοντα επαγγελματικής επιτυχίας. Σε αυτό το πλαίσιο, ο Όμιλος Αγγελικούση επενδύει συστηματικά στη συνεχή εκπαίδευση των ναυτικών του, με τεχνολογία αιχμής, μέσω του DELPHIC Maritime Training Centre – του πρώτου ενδοεταιρικού κέντρου εκπαίδευσης που ιδρύθηκε στην Ελλάδα από ναυτιλιακή εταιρεία, ήδη από το 2002.



Ο ναυτικός του μέλλοντος θα είναι ένας υβριδικός επαγγελματίας, συνδυάζοντας ναυτικές γνώσεις με τεχνολογική εξοικείωση και περιβαλλοντική συνείδηση. Η ικανότητα κατανόησης και διαχείρισης σύνθετων συστημάτων θα αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό, καθώς τα πλοία μετατρέπονται σταδιακά σε «έξυπνες» πλατφόρμες λειτουργίας.

Τέλος, η ενίσχυση των soft skills –όπως η ηγεσία, η επικοινωνία και η διαχείριση κρίσεων– καθίσταται εξίσου σημαντική, καθώς τα πλοία λειτουργούν πλέον ως πλήρως διασυνδεδεμένα περιβάλλοντα, με αυξημένες απαιτήσεις συντονισμού μεταξύ πλοίου και γραφείου.
Η σύνδεση αυτή ενισχύει και τον ρόλο του ναυτικού ως κρίκου σε ένα ευρύτερο επιχειρησιακό οικοσύστημα.

Στον δημόσιο διάλογο γίνεται συχνά λόγος για τη μη ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου έναντι άλλων ανοικτών νηολογίων. Ποιοι είναι οι βασικοί παράγοντες πίσω από τη στρατηγική επιλογή του Ομίλου Αγγελικούση να εμπιστεύεται σταθερά το ελληνικό νηολόγιο; Σε ποιο βαθμό θεωρείτε ότι η ελληνική σημαία μπορεί σήμερα να αποτελέσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για μια διεθνώς δραστηριοποιούμενη ναυτιλιακή εταιρεία;

Για τον Όμιλο Αγγελικούση, η επιλογή του ελληνικού νηολογίου αποτελεί διαχρονική στρατηγική επιλογή, βασισμένη στην ποιότητα, στην αξιοπιστία και στη ναυτική παράδοση που αυτό εκπροσωπεί. Η πλειοψηφία του στόλου μας –σχεδόν το 80%– φέρει την ελληνική σημαία. Η επιλογή αυτή αντανακλά και μια ευρύτερη φιλοσοφία διαχείρισης, που δίνει προτεραιότητα στη μακροπρόθεσμη αξία έναντι βραχυπρόθεσμων ωφελειών.
Η ελληνική σημαία είναι διεθνώς συνδεδεμένη με υψηλά standards ασφάλειας και συμμόρφωσης. Για εταιρείες όπως η Maran Dry Management Inc., αυτό μεταφράζεται σε μειωμένο λειτουργικό ρίσκο και ενισχυμένη εμπιστοσύνη από ναυλωτές, χρηματοδότες και ρυθμιστικές αρχές. Η αξιοπιστία αυτή αποτελεί κρίσιμο παράγοντα σε ένα περιβάλλον αυξανόμενων απαιτήσεων και ελέγχων. Παράλληλα, η διατήρηση ισχυρού δεσμού με το ελληνικό νηολόγιο ενισχύει και τη συνοχή της ναυτικής ταυτότητας του ομίλου, στοιχείο που έχει ιδιαίτερη σημασία σε ένα διεθνοποιημένο περιβάλλον. Επίσης ενισχύει τη συνέχεια και τη σύνδεση με την ελληνική ναυτική παράδοση.
Παρότι υπάρχουν πεδία όπου η ανταγωνιστικότητα μπορεί να ενισχυθεί περαιτέρω, πιστεύουμε ότι, για έναν όμιλο με μακροπρόθεσμο ορίζοντα, η ελληνική σημαία μπορεί να λειτουργήσει ως ουσιαστικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, ιδιαίτερα σε αγορές όπου η ποιότητα και η αξιοπιστία αξιολογούνται αυστηρά. Σε αυτό το πλαίσιο, η ποιότητα υπερισχύει της απλής σχέσης κόστους-προσέγγισης.

Πώς κρίνετε τις νέες απαιτήσεις της RightShip ως προς τις επιθεωρήσεις των bulk carriers;

Οι νέες απαιτήσεις της RightShip κινούνται προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης της ασφάλειας και της διαφάνειας, κάτι που βρίσκει σύμφωνη τη Maran Dry Management Inc. Αποτελούν μέρος μιας ευρύτερης τάσης αυστηροποίησης των standards στον κλάδο.
Για εταιρείες που επενδύουν διαχρονικά στην ποιότητα, τα αυστηρότερα πρότυπα μπορούν να λειτουργήσουν και ως μηχανισμός διαφοροποίησης. Ωστόσο, είναι σημαντικό τα κριτήρια να εφαρμόζονται με συνέπεια και να παραμένουν λειτουργικά, χωρίς να δημιουργούν δυσανάλογο διοικητικό βάρος. Η ισορροπία μεταξύ αυστηρότητας και πρακτικής εφαρμογής είναι κρίσιμη για την επιτυχία τους.
Ιδιαίτερη σημασία έχει και η προσαρμογή στο νέο πλαίσιο αξιολόγησης, όπως το νέο RISQ 3.2, όπου, πέρα από τα πληρώματα, απαιτείται ουσιαστική κατανόηση και από τους ίδιους τους επιθεωρητές. Η εκπαίδευση δεν θα πρέπει να περιορίζεται μόνο στο πλοίο, αλλά να επεκτείνεται και σε όσους εμπλέκονται στη διαδικασία επιθεώρησης, ώστε να διασφαλίζεται κοινή αντίληψη και ομοιόμορφη εφαρμογή των κριτηρίων.
Η ομοιογένεια στην ερμηνεία των απαιτήσεων είναι καθοριστική για τη διαφάνεια και τη δικαιοσύνη του συστήματος. Η συνεχής επικοινωνία μεταξύ των φορέων του κλάδου είναι απαραίτητη, ώστε τα standards να παραμένουν ρεαλιστικά και αποτελεσματικά. Η συνεργασία αυτή συμβάλλει και στη διαρκή βελτίωση των διαδικασιών.

Οι νεότερες γενιές παρουσιάζουν μεγάλη εργασιακή κινητικότητα, με αποτέλεσμα πολλοί αναλυτές σε θέματα HR να μιλούν σε μελέτες τους για έλλειψη δέσμευσης (commitment) στον εργασιακό χώρο. Θεωρείτε ότι η συγκεκριμένη εκτίμηση καταγράφεται και στη ναυτική εργασία;

Η τάση αυτή είναι ορατή και στη ναυτική εργασία, αν και με διαφορετικά χαρακτηριστικά, λόγω της φύσης του επαγγέλματος. Η ιδιαιτερότητα της ζωής στη θάλασσα επηρεάζει τον τρόπο με τον οποίο εκδηλώνεται η επαγγελματική κινητικότητα.
Στη Maran Dry Management Inc. και στον Όμιλο Αγγελικούση, διαπιστώνουμε ότι οι νέοι ναυτικοί αναζητούν σαφείς προοπτικές εξέλιξης, ποιοτικές συνθήκες εργασίας και ουσιαστική επένδυση στην ανάπτυξή τους – στοιχεία που ο όμιλος προσφέρει συστηματικά μέσα από δομημένες πολιτικές, σύγχρονες υποδομές και συνεχή εκπαίδευση. Όπου αυτά τα στοιχεία υπάρχουν, το επίπεδο δέσμευσης παραμένει υψηλό.


P. KOKKINIS
PIPE WORKS
WE
DESIGN
MANUFACTURE
INSTALL
COMPLETE VESSEL PIPING SYSTEMS
USING ROBUST TECHNOLOGIES
AND INNOVATIVE CRAFTMANSHIP
TO SATISFY EVEN YOUR MOST
COMPLICATED AND
DEMANDING PROJECTS.
3 P. Nikolaidi Str., N. Ikonio 18863, Greece I T: +30 210 4312411 F: +30 210 4001967 E: info@kokkinis.com.gr
www.kokkinis.com.gr



Η διαφάνεια στις ευκαιρίες εξέλιξης λειτουργεί ως βασικός παράγοντας ενίσχυσης της εμπιστοσύνης.
Επιπλέον, οι νεότερες γενιές τείνουν να δίνουν μεγαλύτερη έμφαση στην ισορροπία επαγγελματικής και προσωπικής ζωής, καθώς και στο νόημα της εργασίας τους. Αυτό μεταβάλλει τον τρόπο με τον οποίο εκφράζεται το commitment, χωρίς απαραίτητα να σημαίνει ότι είναι μειωμένο. Πρόκειται περισσότερο για αλλαγή προτεραιοτήτων παρά για έλλειψη επαγγελματισμού.
Η διατήρηση ταλέντου συνδέεται άμεσα με την εταιρική κουλτούρα, την ποιότητα διοίκησης και τη συνέπεια μεταξύ λόγων και πράξεων. Η εμπιστοσύνη και η αξιοπιστία αποτελούν θεμέλια για μακροχρόνιες συνεργασίες, αξίες στις οποίες ο Όμιλος Αγγελικούση και κατ' επέκταση η Maran Dry Management Inc. επενδύουν σταθερά.

Πώς μπορεί ένας διεθνώς καταξιωμένος μεγάλος επιχειρηματικός όμιλος, όπως ο Όμιλος Αγγελικούση, να διατηρήσει και να εξελίξει τις παραδοσιακές αξίες που καθιέρωσαν οι ιδρυτές του, Αντώνης και Ιωάννης Αγγελικούσης;

Οι αξίες διατηρούνται μέσα από τη συνεπή εφαρμογή τους στην καθημερινή λειτουργία του οργανισμού. Για τον Όμιλο Αγγελικούση και τη Maran Dry Management Inc., η έμφαση στην ποιότητα, στην ασφάλεια, στην υπευθυνότητα και στη μακροπρόθεσμη σκέψη παραμένει αδιαπραγμάτευτη.
Η εξέλιξή τους προκύπτει μέσα από την προσαρμογή στις σύγχρονες συνθήκες – με ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών, ενίσχυση της διαφάνειας και διαρκή επένδυση στους ανθρώπους.
Καθοριστικό ρόλο διαδραματίζει και η εταιρική ηγεσία, η οποία λειτουργεί ως φορέας μετάδοσης αυτών των αρχών στις επόμενες γενιές στελεχών, διασφαλίζοντας ότι οι αξίες δεν παραμένουν θεωρητικές, αλλά μεταφράζονται σε καθημερινή πρακτική.
Η συνέπεια στη διοίκηση και η ουσιαστική μεταφορά αυτών των αρχών στις επόμενες γενιές στελεχών διασφαλίζουν τη συνέχεια και τη διαχρονικότητά τους.

Θεωρείτε ότι το ESG αποτελεί ζήτημα τυπικής κανονιστικής συμμόρφωσης ή ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για μια ναυτιλιακή εταιρεία;

Το ESG έχει ξεπεράσει τα όρια της απλής κανονιστικής συμμόρφωσης και εξελίσσεται σε βασικό παράγοντα ανταγωνιστικότητας. Αποτελεί πλέον αναπόσπαστο μέρος της στρατηγικής των σύγχρονων ναυτιλιακών εταιρειών. Είναι βασικό στοιχείο της εταιρικής μας κουλτούρας, καθώς και στρατηγική προτεραιότητα της Maran Dry Management Inc. Οι εταιρείες που ενσωματώνουν ουσιαστικά τις αρχές ESG αποκτούν καλύτερη πρόσβαση σε χρηματοδότηση, ενισχύουν τη φήμη τους και δημιουργούν πιο ανθεκτικά επιχειρηματικά μοντέλα. Η ενσωμάτωση αυτή επηρεάζει θετικά και τη σχέση με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.
Επιπλέον, το ESG λειτουργεί πλέον ως βασικό κριτήριο αξιολόγησης από ναυλωτές και επενδυτές, επηρεάζοντας άμεσα τη δυνατότητα σύναψης συνεργασιών και τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα. Η συμμόρφωση μετατρέπεται σταδιακά σε ανταγωνιστικό φίλτρο της αγοράς.
Στη σημερινή ναυτιλία, η βιωσιμότητα και η ανταγωνιστικότητα είναι άρρηκτα συνδεδεμένες – και το ESG αποτελεί βασικό πυλώνα αυτής της σχέσης. Η στρατηγική αξιοποίησή του μπορεί να αποτελέσει σημαντικό μοχλό διαφοροποίησης.



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



Επιτυχημένη πολιτική είναι η τέχνη του εφικτού

Η αντίστροφη μέτρηση για την επιστροφή της Ελλάδας στις υπεράκτιες γεωτρήσεις έχει ήδη ξεκινήσει, με το πρώτο τρίμηνο του 2027 να αποτελεί το ιστορικό ορόσημο για το «Μπλοκ 2» στο Ιόνιο. Σε μια εκτενή συζήτηση με τα *Ναυτικά Χρονικά*, ο κ. Αριστοφάνης Στεφάτος περιγράφει τον οδικό χάρτη που μετατρέπει τη χώρα σε έναν υπολογίσιμο ενεργειακό παίκτη της Ανατολικής Μεσογείου.
Παράλληλα, ο κ. Στεφάτος αποσαφηνίζει ότι η ανάπτυξη των εγχώριων υδρογονανθράκων λειτουργεί συμπληρωματικά με την πράσινη μετάβαση, διασφαλίζοντας την πολυπόθητη εφοδιαστική ασφάλεια. Από τη δέσμευση άνθρακα (CCS) μέχρι τα υπεράκτια αιολικά πάρκα, αναλύει πώς δημιουργείται ένα νέο πεδίο δόξης λαμπρό για την ελληνική ναυτιλία, η οποία καλείται να υποστηρίξει μια αλυσίδα αξίας δισεκατομμυρίων με εξειδικευμένο στόλο και τεχνογνωσία.

Συνέντευξη του **Αριστοφάνη Στεφάτου**, Διευθύνοντος Συμβούλου της ΕΔΕΥΕΠ,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Η πρώτη, μετά από σαράντα χρόνια, υπεράκτια ερευνητική γεώτρηση στο Ιόνιο αναμένεται το 2027. Ποιες είναι οι βασικές προκλήσεις και τα κρίσιμα ορόσημα μέχρι τότε;

Βρισκόμαστε λιγότερο από δώδεκα μήνες πριν από μια ιστορική στιγμή. Μέσα στο πρώτο τρίμηνο του 2027, θα διεξαχθεί η πρώτη υπεράκτια ερευνητική γεώτρηση στην Ελλάδα έπειτα από σαράντα χρόνια – εξαιρώντας την εξορυκτική δραστηριότητα στην περιοχή του Πρίνου.

Την απόφαση να πραγματοποιηθεί αυτή η ερευνητική γεώτρηση έλαβε η κοινοπραξία ExxonMobil-Energean-HELLENiQ ENERGY, που έχει αναλάβει τη συγκεκριμένη παραχώρηση, το «Μπλοκ 2» στο ΒΔ Ιόνιο. Όχι μόνο έλαβαν τη σχετική απόφαση, αλλά έχουν ήδη ξεκινήσει τα πρώτα βήματα υλοποίησης, καθώς στα μέσα Απριλίου υπογράφηκε επισήμως η σύμβαση μεταξύ της κοινοπραξίας και της εταιρείας που θα αναλάβει την εκτέλεση των εργασιών.

Τα επόμενα βήματα περιλαμβάνουν την εκπόνηση και την κατάθεση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, την ολοκλήρωση της αδειοδοτικής διαδικασίας και την προετοιμασία των επιχειρησιακών εργασιών πεδίου. Οι δραστηριότητες αυτές θα υλοποιηθούν με τη μέγιστη προσήλωση στο εθνικό και ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο και στα πλέον απαιτητικά διεθνή περιβαλλοντικά και επιχειρησιακά πρότυπα.

Σε ό,τι αφορά τις προκλήσεις, εστιάζω ουσιαστικά σε μία, αλλά καίρια: την ανάγκη η χώρα μας να διατηρήσει το momentum, την ταχύτητα και την αποτελεσματικότητα που χαρακτηρίζει έως τώρα τη δράση της κατά την υλοποίηση του εθνικού προγράμματος υδρογονανθράκων. Η συνέπεια και η συνέχεια στην εφαρμογή του προγράμματος, με την ολοκλήρωση όλων των απαραίτητων ερευνητικών γεωτρήσεων σε βάθος χρόνου, αποτελούν κρίσιμες προϋποθέσεις για την ουσιαστική αξιολόγηση του δυναμικού της χώρας.

Χάρη στις συντονισμένες ενέργειες της ΕΔΕΥΕΠ ως εθνικής αρχής, του αρμόδιου Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, αλλά και προσωπικά του Υπουργού κ. Σταύρου Παπασταύρου, έχουμε κάνει άλματα, γεγονός που

αναγνωρίζεται από τη διεθνή επενδυτική κοινότητα και τους μεγάλους ενεργειακούς ομίλους που δραστηριοποιούνται πλέον ενεργά στην Ελλάδα.

Σε ένα εύθραυστο γεωπολιτικό περιβάλλον, πόσο σημαντική είναι η διαφοροποίηση των πηγών ενέργειας και η προσαρμοστικότητα του μεταφορικού συστήματος;

Η διαφοροποίηση των πηγών και των διαδρόμων μεταφοράς δεν είναι απλώς σημαντική, είναι απολύτως κομβική για τη διασφάλιση της ενεργειακής ασφάλειας, στο πλαίσιο του σύγχρονου γεωπολιτικού περιβάλλοντος – με τις προκλήσεις που περιλαμβάνει. Οι διεθνείς εξελίξεις των τελευταίων ετών ανέδειξαν με τον πιο σαφή τρόπο ότι η εξάρτηση από περιορισμένο αριθμό πηγών ή διαδρομών ενέχει σημαντικούς κινδύνους, τόσο για τη σταθερότητα των αγορών όσο και για την ασφάλεια εφοδιασμού.

Στο πλαίσιο αυτό, η ενεργειακή πολιτική καλείται να ισορροπήσει μεταξύ του μακροπρόθεσμου στόχου της πράσινης μετάβασης και της άμεσης ανάγκης για ασφάλεια και ανθεκτικότητα. Αφενός η αυξανόμενη πίεση για την ενεργειακή μετάβαση και αφετέρου οι γεωπολιτικοί ανταγωνισμοί διαμορφώνουν την ανάγκη για ένα πιο ευέλικτο και προσαρμοστικό ενεργειακό σύστημα, ικανό να ανταποκρίνεται σε ταχέως μεταβαλλόμενες συνθήκες.

Η εμπειρία δείχνει ότι η επίτευξη αυτής της ισορροπίας απαιτεί ρεαλισμό, αξιοποίηση των διαθέσιμων εθνικών πόρων και ανάπτυξη διασυνοριακών συνεργασιών, που ενισχύουν τη συνολική ευελιξία του ενεργειακού συστήματος. Σε αυτό το περιβάλλον, χώρες όπως η Ελλάδα διαθέτουν σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα, όπως η γεωγραφική θέση, η δυνατότητα διαφοροποίησης πηγών και διαδρόμων, καθώς και η συμμετοχή σε περιφερειακά και ευρωπαϊκά ενεργειακά δίκτυα.

Η προσαρμοστικότητα των υποδομών και των μεταφορικών δικτύων αποτελεί εξίσου κρίσιμο παράγοντα, καθώς καθορίζει την ικανότητα ενός συστήματος να ανταποκρίνεται σε απρόβλεπτες διαταραχές. Σε ένα περιβάλλον αυξημένης αβεβαιότητας, η διαφοροποίηση και η ευελιξία αποτελούν τους βασικούς πυλώνες ενός βιώσιμου ενεργειακού σχεδιασμού.

Η Ανατολική Μεσόγειος συγκεντρώνει τα τελευταία χρόνια αυξανόμενο ενδιαφέρον ως ενεργειακός κόμβος, καθώς συνδυάζει τις σημαντικές προοπτικές για μεγάλα αποθέματα φυσικού αερίου με το υψηλό δυναμικό ανανεώσιμων πηγών ενέργειας – χάρη στην ηλιοφάνεια και το ισχυρό αιολικό δυναμικό.

Ο πόλεμος στη Μέση Ανατολή πώς επαναπροσδιορίζει τις προοπτικές της Ανατολικής Μεσογείου ως κόμβου ενέργειας;

Η Ανατολική Μεσόγειος συγκεντρώνει τα τελευταία χρόνια αυξανόμενο ενδιαφέρον ως ενεργειακός κόμβος, καθώς συνδυάζει τις σημαντικές προοπτικές για μεγάλα αποθέματα φυσικού αερίου με το υψηλό δυναμικό ανανεώσιμων πηγών ενέργειας – χάρη στην ηλιοφάνεια και το ισχυρό αιολικό δυναμικό. Ανακαλύψεις κοιτασμάτων όπως το Zohr, το Leviathan και το Tamar έχουν αναβαθμίσει τον ρόλο της περιοχής στον παγκόσμιο ενεργειακό χάρτη.

Ωστόσο, οι γεωπολιτικές εντάσεις στη Μέση Ανατολή δημιουργούν ένα πιο σύνθετο και αβέβαιο περιβάλλον. Με τον περιορισμό –και την απειλή έως και πλήρους διακοπής– λειτουργίας σημαντικών ενεργειακών υποδομών, οι οποίες θα χρειαστούν χρόνο για να επανέλθουν σε κανονικότητα, η ασφάλεια βασικών διαδρόμων μεταφοράς τίθεται υπό αμφισβήτηση, με σοβαρές συνέπειες στην παγκόσμια τροφοδοσία, που μεταφράζονται σε αύξηση του ενεργειακού κόστους.

Σε αυτό το πλαίσιο, αναδεικνύονται ταυτόχρονα και σημαντικές ευκαιρίες, ειδικά για χώρες όπως η Ελλάδα, που διαθέτουν πολιτική σταθερότητα, θεσμικό πλαίσιο και σαφή στρατηγικό προσανατολισμό. Αξιοποιώντας τη γεωγραφική της θέση, τους διαθέσιμους πόρους και τη συνεπή ενεργειακή πολιτική της, η χώρα ενισχύει τον ρόλο της ως αξιόπιστος εταίρος και κόμβος στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, συμβάλλοντας στην ενίσχυση της ευρωπαϊκής ενεργειακής ασφάλειας.

Τα τελευταία χρόνια, πολυεθνικές εταιρείες ενέργειας είχαν ανακοινώσει μεγάλες επενδύσεις προς τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, ωστόσο βλέπουμε πλέον μια επιστροφή σε επενδύσεις σε υδρογονάνθρακες. Πώς ερμηνεύετε αυτή τη στροφή; Θεωρείτε ότι πρόκειται για μια προσωρινή αλλαγή στάσης λόγω συγκυριών ή για επανακαθο-

TARGETMARINE.GR | HORIZONTANKERS.GR

TARGET GROUP

TARGETING QUALITY

SAILING WITH RESPONSIBILITY
STEERING TOWARDS SUSTAINABILITY



Anthony E. Comninos foundation

OUR COMMITMENT TO
CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY

TARGET MARINE S.A.

HORIZON TANKERS LIMITED S.A.



ρισμό της παγκόσμιας ενεργειακής στρατηγικής;

Δεν θα χαρακτήριζα αυτή την εξέλιξη ως «επιστροφή» ή «στροφή», αλλά μάλλον ως προσαρμογή σε μια πιο σύνθετη ενεργειακή πραγματικότητα, την οποία εμείς ως ΕΔΕΥΕΠ εντοπίσαμε από το 2022. Ο ενεργειακός σχεδιασμός καλείται να εξυπηρετήσει ταυτόχρονα πολλαπλούς στόχους: την ασφάλεια εφοδιασμού, την οικονομική ανταγωνιστικότητα και τη μείωση των εκπομπών.

Σε αυτό το πλαίσιο, δεν υπάρχει αντίφαση μεταξύ ενεργειακής ασφάλειας και ενεργειακής μετάβασης. Μάλιστα οι δύο έννοιες λειτουργούν συμπληρωματικά στην περίπτωση της Ευρώπης, η οποία δεν διαθέτει επαρκή αποθέματα υδρογονανθράκων. Αντιθέτως, απαιτείται μια ισορροπημένη προσέγγιση που να αξιοποιεί όλα τα διαθέσιμα εργαλεία. Επιτυχημένη πολιτική είναι η τέχνη του εφικτού, και η ενεργειακή πολιτική της Ελλάδας τα τελευταία πέντε χρόνια, που υπηρετώ ως Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΔΕΥΕΠ, σε αυτό ακριβώς στηρίζεται. Στον σχεδιασμό και στην υλοποίηση μιας ολοκληρωμένης ενεργειακής στρατηγικής που εδράζει στη διαφοροποίηση των πηγών ενέργειας, στην ενίσχυση της ανθεκτικότητας του συστήματος και στην παράλληλη προώθηση της μετάβασης σε καθαρότερες μορφές ενέργειας. Η αναθέρμανση του επενδυτικού ενδιαφέροντος για τους υδρογονάνθρακες στη χώρα, με την επερχόμενη ερευνητική γεώτρηση στο «Μπλοκ 2» του Ιονίου, και τις νέες παραχωρήσεις που ανατέθηκαν στην κοινοπραξία των Chevron-HELLENiQ ENERGY στη νότια Πελοπόννησο και στη νότια Κρήτη εντάσσονται σε αυτή τη στρατηγική.

Παράλληλα, η ΕΔΕΥΕΠ προχωρά δυναμικά στην υποστήριξη έργων Δέσμευσης και Αποθήκευσης Άνθρακα (Carbon Capture and Storage – CCS), που αποτελούν κρίσιμο εργαλείο για την αποανθρακοποίηση της βιομηχανίας, αλλά και την ανάπτυξη του εγχώριου κλάδου των Υπεράκτιων Αιολικών Πάρκων.

Ποιος θα είναι ο αντίκτυπος της νέας αυτής ενεργειακής πραγματικότητας για την ελληνική ναυτιλία;

Οι τρεις στρατηγικοί άξονες της ΕΔΕΥΕΠ –υδρογονάνθρακες, CCS και ΥΑΠ– συνδιαμορφώνουν το υπεράκτιο ενεργειακό όραμα της χώρας. Σε καθέναν από αυτούς τους άξονες, ο ρόλος της ναυτιλίας είναι κομβικός, καθότι καλείται να υποστηρίξει μια αναπτυσσόμενη υπεράκτια ενεργειακή βιομηχανία και δυνητική αλυσίδα αξίας ύψους πολλών δισεκατομμυρίων, η οποία απαιτεί εξειδικευμένες ναυτιλιακές υπηρεσίες σε όλα τα στάδια ανάπτυξης και λειτουργίας.

Για την υλοποίηση του εθνικού προγράμματος έρευνας και παραγωγής υδρογονανθράκων, απαιτείται μεγάλος αριθμός πλοίων: από πλοία σεισμικών ερευνών (SV) και γεωτρύπανα (MODU) μέχρι μεγάλες πλωτές μονάδες παραγωγής, αποθήκευσης και εκφόρτωσης φυσικού αερίου (FPSO). Ομοίως, για την εγκατάσταση των υπεράκτιων αιολικών στις περιοχές που εν τέλει θα προκριθούν για την οργανωμένη ανάπτυξή τους, θα χρειαστούν –μεταξύ άλλων– πλοία μεταφοράς προσωπικού (CTV), πόντισης καλωδίων (CLV) και εγκατάστασης βάσεων (FIV).

Τέλος, μεγάλος αριθμός πλοίων θα απαιτηθεί για να υποστηρίξει τον κομβικό για την καταπολέμηση της κλιματικής κρίσης τομέα της Δέσμευσης και Αποθήκευσης CO_2, ο οποίος αναπτύσσεται δυναμικά τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Πρόκειται για έναν νέο ενεργειακό κλάδο, όπου ήδη σημειώνονται σημαντικές εξελίξεις – με την άδεια αποθήκευσης που εκδόθηκε για το έργο στο εξαντλημένο κοίτασμα του Πρίνου και τα υπό διαμόρφωση έργα δέσμευσης σε βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Για την υποστήριξη του CCS θα απαιτηθούν εξειδικευμένα πλοία μεταφοράς του δεσμευμένου CO_2 από τις εγχώριες βιομηχανικές υποδομές προς τους χώρους αποθήκευσής του, είτε στην Ελλάδα είτε σε γειτονικές χώρες.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι χώρες που θα κινηθούν έγκαιρα και θα επενδύσουν στην ανάπτυξη των σχετικών υποδομών και στόλου αποκτούν σαφές συγκριτικό πλεονέκτημα. Η έγκαιρη ανάπτυξη εξειδικευμένων πλοίων και τεχνογνωσίας δεν περιορίζεται στην κάλυψη των εγχώριων αναγκών, αλλά δημιουργεί προϋποθέσεις συμμετοχής σε μια διεθνώς αναπτυσσόμενη αγορά, με πολλαπλασιαστικά οφέλη και για την ελληνική ναυτιλία.

Και, φυσικά, η ανάπτυξη αυτών των υπεράκτιων έργων δεν αφορά μόνο τη ναυτιλία, αλλά συνολικά την εφοδιαστική αλυσίδα –από τα λιμάνια και τις υποδομές έως τις υπηρεσίες υποστήριξης– δημιουργώντας ένα ευρύτερο οικοσύστημα δραστηριοτήτων στη χώρα. Οι νέες ενεργειακές δραστηριότητες και η εφοδιαστική αλυσίδα λειτουργούν συμπληρωματικά, ενισχύοντας τη βιωσιμότητα των επενδύσεων και συμβάλλοντας στη διαμόρφωση πιο αποδοτικών και ανταγωνιστικών λύσεων.

Συνολικά, η Ελλάδα διαμορφώνει σταδιακά ένα ολοκληρωμένο υπεράκτιο μοντέλο, που συνδυάζει ασφάλεια εφοδιασμού, επενδύσεις και μετάβαση σε ένα πιο βιώσιμο και ανθεκτικό σύστημα, ενισχύοντας τη θέση της χώρας στον ευρωπαϊκό και περιφερειακό ενεργειακό χάρτη.

Posidonia
The Home of Shipping
1-5 JUNE 2026
ATHENS · GREECE

WELCOME HOME



If Greece is the home of shipping, DNV is your next-door neighbour. Because when business gets complex, we're the trusted partner who can help you seize new opportunities with confidence. So make sure to drop by our booth at Posidonia 2026 – you're always welcome at DNV!

Hall 4, Booth 115
www.dnv.com/posidonia

DNV

MARINE•INDUSTRY•ENERGY

Integrated Solutions for Demanding Environments

OUR SERVICES

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

ENGINEERED SUCCESS

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



TRUSTED PARTNERS OF

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

VISIT US AT POSIDONIA 1-5 JUNE 2026
FOR MORE STAND 1.153/ HALL 1

TRAINING CENTER

Technical Training & Innovation Hub

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

Εν

Ψίθυροι και απόηχοι στις ναυτιλιακές πρωτεύουσες



Μ. Τραυλού για MEPC 84: Δεύτερη ευκαιρία προς μια ρεαλιστική παγκόσμια συμφωνία

Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΙΜΟ ολοκλήρωσε τις εργασίες της 84ης συνόδου (MEPC 84) στο Λονδίνο (27 Απριλίου – 1 Μαΐου 2026), αναδεικνύοντας τις πολύπλοκες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η παγκόσμια ναυτιλία στην πορεία της προς την αποανθρακοποίηση.

Μετά την ολοκλήρωση της συνεδρίασης της Επιτροπής, η Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνα Τραυλού, δήλωσε: «Η ελληνική ναυτιλία καλωσορίζει την απόφαση του ΙΜΟ για έναν νέο γύρο συζητήσεων προς επίτευξη ενός διεθνούς πλαισίου μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία.

»Ας αποτελέσει αυτό μια δεύτερη ευκαιρία για ουσιαστικό διάλογο επί ρεαλιστικών προτάσεων, με γνώμονα μια πρακτικά εφαρμόσιμη παγκόσμια συμφωνία, αποδεκτή από τη διεθνή κοινότητα.

»Οι προσεχείς διαπραγματεύσεις είναι καθοριστικές για την επόμενη ημέρα της ενεργειακής μετάβασης της ναυτιλίας στην αποανθρακοποίηση».

Σε κλοιό αβεβαιότητας η παγκόσμια οικονομία

Το παγκόσμιο μακροοικονομικό σκηνικό εισέρχεται εκ νέου σε μια παρατεταμένη φάση αυξημένης αβεβαιότητας, καθώς η έκρηξη του πολέμου στη Μέση Ανατολή πρόσθεσε ένα νέο επίπεδο κινδύνου σε μια ήδη άνιση ανάκαμψη. Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο αναγκάστηκε να

πλω

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος

αναθεωρήσει προς τα κάτω τις εκτιμήσεις του για την παγκόσμια ανάπτυξη του 2026 κατά 0,2 ποσοστιαίες μονάδες.

Στο βασικό του σενάριο, το οποίο προϋποθέτει ότι η σύγκρουση παραμένει περιορισμένη, προβλέπει άνοδο του παγκόσμιου ΑΕΠ κατά 3,1% για το 2026 και 3,2% για το 2027. Τα νούμερα αυτά υπολείπονται σημαντικά του προ πανδημίας μέσου όρου παγκόσμιας ανάπτυξης, που βρισκόταν στο 3,7%. Παράλληλα, ο παγκόσμιος πληθωρισμός αναμένεται να σκαρφαλώσει στο 4,4% φέτος, εξαιτίας των πιέσεων στην ενέργεια. Σε περίπτωση παρατεταμένης σύγκρουσης, ο ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου ΑΕΠ κινδυνεύει να διολισθήσει στο 2% με 2,5%, πλήττοντας δυσανάλογα τις αναδυόμενες αγορές.

Στον αντίποδα αυτού του ρευστού διεθνούς περιβάλλοντος, η Κίνα παρουσιάζει μια εξαιρετικά σύνθετη εικόνα. Το πρώτο τρίμηνο, το κινεζικό ΑΕΠ αναπτύχθηκε κατά 5% σε ετήσια βάση, υπερβαίνοντας τις προσδοκίες των αναλυτών. Η βιομηχανική παραγωγή της χώρας αναδείχθηκε σε απόλυτο πρωταγωνιστή, σημειώνοντας ετήσια άνοδο 6,1%, με αιχμή του δόρατος την παραγωγή στις βιομηχανίες υψηλής τεχνολογίας, που εκτοξεύτηκε κατά 12,5% σε σχέση με πέρυσι. Ωστόσο, η εντυπωσιακή αυτή βιομηχανική επίδοση δεν αντανακλάται στην εγχώρια κατανάλωση. Οι κινεζικές πωλήσεις λιανικής κατέγραψαν αναιμική ετήσια άνοδο της τάξεως του 2,4%, ενώ η αγορά ακινήτων παραμένει μια ανοιχτή πληγή, με τις επενδύσεις στο real estate να κατακρημνίζονται κατά 11,2% συγκριτικά με το προηγούμενο έτος.

Αυτή η διαρθρωτική ανισορροπία καθιστά το Πεκίνο ολοένα και πιο εξαρτημένο από την εξωτερική ζήτηση, η οποία όμως δείχνει σημάδια κόπωσης. Ο ετήσιος ρυθμός αύξησης των κινεζικών εξαγωγών επιβραδύνθηκε αισθητά τον Μάρτιο, αντανακλώντας άμεσα την παγκόσμια αβεβαιότητα. Αντιθέτως ο ρυθμός των εισαγωγών εκτοξεύτηκε σε υψηλό τετραετίας, καταγράφοντας ετήσια αύξηση 27,8%, γεγονός που οδήγησε στη συρρίκνωση του εμπορικού πλεονάσματος της χώρας κατά 3% – στα $264,3 δισ. για το πρώτο τρίμηνο.

Παράταση για την άρση του Jones Act

Ο Λευκός Οίκος παρέτεινε στις 25 Απριλίου την άρση της νομοθεσίας Jones Act για 90 ακόμα ημέρες, εν μέσω πιέσεων στην αγορά ενέργειας, λόγω της σύγκρουσης στη Μέση Ανατολή.

Η συγκεκριμένη κίνηση θα χαλαρώσει προσωρινά τις απαιτήσεις σύμφωνα με τις οποίες η μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων των ΗΠΑ πρέπει να γίνεται με πλοία αμερικανικής κατασκευής και με αμερικανικό πλήρωμα, επιτρέποντας στα πλοία υπό ξένη σημαία να μεταφέρουν καύσιμα και άλλα βασικά εμπορεύματα, καθώς η κυβέρνηση επιδιώκει να περιορίσει τις διαταραχές στην αγορά ενέργειας που προκαλούνται από τις εντάσεις στα Στενά του Ορμούζ.

Ο Πρόεδρος Τραμπ είχε άρει τον Jones Act για 60 ημέρες, με έναρξη από τις 17 Μαρτίου, ελπίζοντας ότι αυτή η κίνηση θα συμβάλει στον περιορισμό της ραγδαίας αύξησης των τιμών των καυσίμων.

Αποχώρηση-σοκ των ΗΑΕ από OPEC και OPEC+

Τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα ανακοίνωσαν στις 28 Απριλίου ότι αποχωρούν από τον OPEC και τον OPEC+, καταφέροντας ένα βαρύ πλήγμα στους Οργανισμούς εξαγωγής πετρελαίου και στον de facto ηγέτη τους, τη Σαουδική Αραβία, σε μια εποχή που οι συγκρούσεις στη Μέση Ανατολή έχουν προκαλέσει ιστορικό ενεργειακό σοκ και έχουν αναστατώσει την παγκόσμια οικονομία.

Η αποχώρηση των ΗΑΕ, επί χρόνια μέλους του OPEC, θα μπορούσε να δημιουργήσει αποδιοργάνωση και να αποδυναμώσει τον OPEC, που συνήθως επιδιώκει να επιδείξει ένα ενιαίο μέτωπο, παρά τις εσωτερικές διαφωνίες για μια σειρά θεμάτων, από τη γεωπολιτική έως τις ποσοστώσεις παραγωγής.

Ο Υπουργός Ενέργειας των Εμιράτων, Σουχαΐλ Μοχάμεντ Αλ Μαζρουέι, δήλωσε στο Reuters ότι η απόφαση ελήφθη ύστερα από προσεκτική εξέταση των ενεργειακών στρατηγικών της περιφερειακής δύναμης.

Ερωτηθείς εάν τα ΗΑΕ διαβουλεύτηκαν με τη Σαουδική Αραβία, είπε ότι τα ΗΑΕ δεν έθεσαν το ζήτημα σε καμία άλλη χώρα. «Πρόκειται για μια πολιτική απόφαση, η οποία έχει ληφθεί έπειτα από προσεκτική εξέταση των τρεχουσών και μελλοντικών πολιτικών που σχετίζονται με το επίπεδο παραγωγής», ανέφερε ο Υπουργός Ενέργειας.

Οι παραγωγοί του OPEC στον Κόλπο δυσκολεύονται ήδη να μεταφέρουν εξαγωγές μέσω των Στενών του Ορμούζ, από όπου διέρχεται κανονικά το ένα πέμπτο του παγκόσμιου αργού πετρελαίου και



Credit: EPA/LISI NIESNER

υγροποιημένου φυσικού αερίου, λόγω των ιρανικών απειλών και επιθέσεων εναντίον πλοίων. Ο Μαζρουέι δήλωσε ότι αυτή η κίνηση δεν θα έχει τεράστιο αντίκτυπο στην αγορά λόγω της κατάστασης στα Στενά.

Ωστόσο, η έξοδος των ΗΑΕ από τον ΟΡΕC αντιπροσωπεύει μια νίκη για τον Πρόεδρο των ΗΠΑ, Ντόναλντ Τραμπ, ο οποίος κατηγόρησε τον Οργανισμό ότι «κλέβει τον υπόλοιπο κόσμο» διογκώνοντας τις τιμές του πετρελαίου.

Bulk carriers: Τάσεις και προκλήσεις της αγοράς

Η τρέχουσα κρίση στη Μέση Ανατολή και οι συνεπακόλουθες διαταραχές στη διέλευση πλοίων από τα Στενά του Ορμούζ έχουν εντείνει την αβεβαιότητα στην παγκόσμια οικονομία και στην αγορά του χύδην ξηρού φορτίου, σύμφωνα με ανάλυση της BIMCO.

Όπως επισημαίνει ο Filipe Gouveia, Shipping Analysis Manager της BIMCO, περίπου το 4% των φορτίων ξηρού φορτίου διέρχεται από τα Στενά, ενώ στις αρχές Μαΐου περίπου 210 πλοία (το 1% του παγκόσμιου στόλου bulk carriers) παρέμεναν εγκλωβισμένα στον Περσικό Κόλπο.

Τα δύο σενάρια για το μέλλον

Λόγω της αβεβαιότητας, η BIMCO παρουσιάζει δύο βασικά σενάρια:

Σενάριο «Κλειστά Στενά»: Εάν τα στενά παραμείνουν κλειστά επ' αόριστον, η ισορροπία προσφοράς/ζήτησης αναμένεται να εξασθενήσει ελαφρώς το 2026 και σημαντικά το 2027. Η ζήτηση προβλέπεται να αυξηθεί μόλις έως 1% το 2026.

Σενάριο «Ανοιχτά Στενά»: Εάν οι διελεύσεις επαναληφθούν σύντομα, οι συνθήκες της αγοράς θα παραμείνουν ισχυρές φέτος και το επόμενο έτος, με τη ζήτηση να αναμένεται αυξημένη κατά 2,5 ποσοστιαίες μονάδες επιπλέον το 2026 σε σχέση με το αρνητικό σενάριο, κυρίως λόγω των όγκων σιτηρών και δευτερευόντων φορτίων (minor bulks).

Προσφορά και ζήτηση

Η προσφορά του στόλου αναμένεται να αυξηθεί κατά 0,5-1,5% το 2026 και κατά 3-4% το 2027, με τις παραδόσεις Panamax και Supramax να οδηγούν την ανάπτυξη, ενώ η ανακύκλωση πλοίων θα παραμείνει σε χαμηλά επίπεδα.

Επιπλέον, ο κ. Gouveia σημειώνει ότι η πλήρης επιστροφή της ναυτιλίας στην Ερυθρά Θάλασσα έχει καθυστερήσει λόγω του αυξημένου κινδύνου. Εάν οι συνθήκες ασφαλείας βελτιωθούν και τα πλοία σταματήσουν την παράκαμψη μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, η μείωση των αποστάσεων θα μπορούσε να περιορίσει τη ζήτηση σε τονομίλια κατά 2%.

Ο παράγοντας El Niño

Τέλος, ο αναλυτής της BIMCO προειδοποιεί ότι η αναμενόμενη έλευση του φαινομένου El Niño προσθέτει έναν επιπλέον αστάθμητο παράγοντα. Αν και οι επιπτώσεις παραμένουν αβέβαιες, το φαινόμενο θα μπορούσε να προκαλέσει προβλήματα στις διελεύσεις από τη Διώρυγα του Παναμά, να αυξήσει τη ζήτηση άνθρακα και να επηρεάσει ανισομερώς τις σοδειές σιτηρών σε διάφορες περιοχές του πλανήτη.

Στενά της Μαλάκκα: Τα σενάρια για επιβολή «διοδίων»

Οι ασιατικές χώρες δεν σχεδιάζουν να επιβάλουν διόδια στα πλοία που διέρχονται από τα Στενά της Μαλάκκα, σύμφωνα με επίσημες δηλώσεις υπουργών των κρατών που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή, μεταδίδει το Reuters.

Ειδικότερα, ο Υπουργός Οικονομικών της Ινδονησίας, Purbaya Yudhi Sadewa, προ-

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

κάλεσε αίσθηση όταν εξέφρασε ανοιχτά τις απόψεις του σχετικά με τους τρόπους με τους οποίους οι χώρες θα μπορούσαν να επιβάλουν διόδια στα πλοία ως μέσο αξιοποίησης των Στενών της Μαλάκκα, προτού επισημάνει ότι μια τέτοια ρύθμιση δεν είναι εφικτή.

Παράλληλα, ο Υπουργός Εξωτερικών της Σιγκαπούρης, Vivian Balakrishnan, όταν ρωτήθηκε για τους κινδύνους των διοδίων ή άλλων περιορισμών στην κυκλοφορία, δήλωσε στο CNBC ότι οι χώρες κατά μήκος της αρτηρίας έχουν κοινό στρατηγικό συμφέρον να το διατηρήσουν ανοιχτό και έχουν συμφωνήσει να μην εισπράττουν διόδια. Ανέφερε επίσης ότι η Σιγκαπούρη είχε διαβεβαιώσει τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Κίνα ότι το δικαίωμα διέλευσης είναι εγγυημένο για όλους και ότι δεν θα συμμετείχε σε καμία προσπάθεια να μπλοκάρει τα Στενά ή να επιβάλει διόδια.

Η αρχική συζήτηση για την εμπορική εκμετάλλευση της στρατηγικής θαλάσσιας αρτηρίας προέκυψε σε μια περίοδο έντονης αβεβαιότητας, καθώς ο ουσιαστικός αποκλεισμός των Στενών του Ορμούζ εγείρει σοβαρά ερωτήματα για την ασφάλεια των παγκόσμιων θαλάσσιων διόδων.

Τα μήκους 900 χλμ. Στενά της Μαλάκκα αποτελούν τη συντομότερη διαδρομή που συνδέει την Ανατολική Ασία με τη Μέση Ανατολή και την Ευρώπη, συνιστώντας τον μεγαλύτερο κόμβο μεταφοράς πετρελαίου παγκοσμίως. Ενδεικτικό της τεράστιας σημασίας του είναι ότι περισσότερα από 102.500 εμπορικά πλοία διέσχισαν τη συγκεκριμένη αρτηρία το 2025, καταγράφοντας ισχυρή αύξηση από τις 94.300 διελεύσεις του 2024.



LNG carriers: Ανάκαμψη στις παραγγελίες, αντιφατικά μηνύματα για τη ναυλαγορά

Ανάκαμψη στις παραγγελίες πλοίων μεταφοράς LNG, μετά από ένα ράθυμο 2025, βλέπουν για φέτος αναλυτές και κύκλοι της αγοράς. Η αύξηση των παραγγελιών αντισταθμίζει τις ανησυχίες ότι οι διαταραχές στην προσφορά λόγω των συγκρούσεων μεταξύ ΗΠΑ και Ιράν ενδέχεται να μειώσουν τη ζήτηση για μεταφορές στο άμεσο μέλλον και να ασκήσουν πιέσεις στους ναύλους.

Είναι ενδεικτικό ότι, από τα τέλη του 2025, ναυπηγεία σε Νότια Κορέα και Κίνα έχουν εξασφαλίσει υψηλότερο αριθμό παραγγελιών για LNG carriers, και συγκεκριμένα 35 το πρώτο τρίμηνο φέτος, σύμφωνα με δεδομένα των Poten & Partners και Drewry. Προς σύγκριση, συνολικά το 2025 τοποθετήθηκαν παραγγελίες για 37 LNG carriers, ενώ ρεκόρ σημειώθηκε το 2022 με 171 παραγγελίες, σύμφωνα με την Drewry.

Η κρίση στη Μέση Ανατολή στέλνει αντιφατικά μηνύματα, πάντως, για τις προοπτικές της ναυλαγοράς. Οι διαταραχές στην προσφορά ωθούν τους αγοραστές LNG της Ασίας προς εναλλακτικές πηγές, όπως η Λεκάνη του Ατλαντικού, αυξάνοντας τις αποστάσεις που πρέπει να διανύσουν τα πλοία. Θα μπορούσε επίσης να ενισχύσει τη ζήτηση για έργα LNG σε άλλες περιοχές, αυξάνοντας τη



συνολική μεταφορική ζήτηση, κατά τη Wood Mackenzie.

Από την άλλη πλευρά, όμως, ο πόλεμος έχει επίσης διακόψει τις ροές LNG μέσω των Στενών του Ορμούζ και έχει θέσει εκτός λειτουργίας 12,8 εκατ. τόνους ετησίως από την παραγωγική ικανότητα του Κατάρ για τρία έως πέντε χρόνια, κάτι που θα μπορούσε να περιορίσει τη ζήτηση για μεταφορές και να επιβαρύνει τους ναύλους, σε μια εποχή που ήδη έρχεται μια «χιονοστιβάδα» προσφοράς πλοίων, τονίζουν στο Reuters αναλυτές της συμβουλευτικής εταιρείας.

Η «τεχνητή» βελτίωση στις έγκαιρες αφίξεις containerships

Ο περασμένος Μάρτιος σηματοδότησε τον πρώτο μήνα εντός του 2026 κατά τον οποίο η αξιοπιστία των liner εταιρειών αναφορικά με την τήρηση των προγραμματισμένων δρομολογίων εμφάνισε θετική μεταβολή.

Σύμφωνα με δεδομένα της Xeneta, το ποσοστό των έγκαιρων αφίξεων containerships τον περασμένο Μάρτιο αυξήθηκε από το 27% στο 36%, μετά από τέσσερις διαδοχικούς μήνες πτώσης, μετά από τέσσερις διαδοχικούς μήνες πτώσης. Αν και τα δεδομένα δείχνουν μια ανακούφιση, μια πιο προσεκτική ματιά στις επιδόσεις σε επίπεδο συναλλαγών, στα ποσοστά ακυρώσεων και στις περιφερειακές τάσεις αποκαλύπτει ότι η ελαστικότητα του δικτύου φτάνει στα όριά της.

Η ανάκαμψη του Μαρτίου είναι εμφανής σε όλες τις κύριες εμπορικές διαδρομές μεταξύ Ανατολής και Δύσης, αλλά, όπως συμβαίνει συχνά, οι θετικές εξελίξεις δεν είναι ομοιόμορφα κατανεμημένες.

Στην πιο έντονη μεταβολή σε σχέση με τον Φεβρουάριο, η διαδρομή Ασία-Βόρεια Αμερική σημείωσε ανάκαμψη, με το ποσοστό των έγκαιρων αφίξεων να αυξάνεται από 23% σε 53% τον Μάρτιο. Η διαδρομή Ασία-Ευρώπη επίσης παρουσίασε βελτίωση, με το ποσοστό των έγκαιρων αφίξεων να αυξάνεται από 19% σε 33%.

Η βελτίωση της αξιοπιστίας του διατλαντικού εμπορίου ξεχωρίζει αυτόν τον μήνα και οφείλεται στην άμβλυνση των διαταραχών που σχετίζονται με τις καιρικές συνθήκες στον Ειρηνικό, καθώς και στην επιβράδυνση μετά το Κινεζικό Νέο Έτος, επισημαίνει η Xeneta.

Στον άξονα Ασία-Ευρώπη, οι επαναλαμβανόμενες διαταραχές λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης που σχετίζεται με τις καιρικές συνθήκες και οι προσωρινές αναστολές λειτουργίας σε επιλεγμένα ευρωπαϊκά λιμάνια έχουν σε μεγάλο βαθμό μετριαστεί. Ωστόσο, αυτό το εμπόριο παραμένει δομικά περιορισμένο από τις μακρύτερες διαδρομές γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας και τις επίμονες ανεπάρκειες του δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των χρόνιων καθυστερήσεων σε αρκετές γραμμές συμμαχιών.

Η Μέση Ανατολή, η οποία συχνά βρίσκεται στην ομάδα με τις χειρότερες επιδόσεις και κατατάσσεται στην τελευταία θέση από τον Ιανουάριο του 2026,

Το ποσοστό των έγκαιρων αφίξεων containerships τον περασμένο Μάρτιο αυξήθηκε από το 27% στο 36%, μετά από τέσσερις διαδοχικούς μήνες πτώσης.

σημείωσε μικρή βελτίωση από 18% σε 24% στις έγκαιρες αφίξεις από τον Φεβρουάριο έως τον Μάρτιο.

Αν και αυτές οι βελτιώσεις είναι αξιοσημείωτες, δεν πρέπει να εκληφθούν ως ένδειξη ομαλής επαναφοράς του συστήματος σε απάντηση στον πόλεμο στον Περσικό Κόλπο. Η Xeneta υπογραμμίζει ότι η προσαρμογή των μεταφορέων στα δεδομένα της κρίσης και η επιχειρησιακή πολυπλοκότητα ενδέχεται να οδηγούν σε ψευδώς θετικά αποτελέσματα.

Συνολικά, για τις διαδρομές Ασίας-Βόρειας Αμερικής και Ασίας-Ευρώπης, οι ακυρωμένοι πλόες τον Μάρτιο του 2026 αντιπροσώπευαν το 17% των προγραμματισμένων πλόων, ποσοστό αντίστοιχο με αυτό του Μαρτίου του 2025. Ωστόσο, η σύνθεση αυτών των ακυρώσεων αποκαλύπτει μια βαθύτερη τάση. Τα blank sailings αυξήθηκαν στο 20% των προγραμματισμένων δρομολογίων, από 13% έναν χρόνο νωρίτερα, υποδηλώνοντας μεγαλύτερη εξάρτηση από σκόπιμες αποσύρσεις χωρητικότητας σε αντίθεση με τις ad hoc λειτουργικές διαταραχές που οφείλονται σε καθυστερήσεις και παραλείψεις. Στη Μέση Ανατολή, τα blank sailings αυξήθηκαν στο 23% από το 16% τον Μάρτιο του 2025.

Ως εκ τούτου, εύλογα παρατηρεί κανείς ότι οι βελτιώσεις στην αξιοπιστία υποστηρίζονται από αυξημένες ακυρώσεις δρομολογίων παρά από σημαντική ανάκαμψη στην απόδοση του δικτύου.

Στα ναυπηγεία της Κίνας το «μπαλάκι» για την κατασκευή δεξαμενόπλοιων

Εντονότερη διαγράφεται η προτίμηση των πλοιοκτητών για τα ναυπηγεία της Κίνας σε ό,τι αφορά την κατασκευή δεξαμενόπλοιων, σύμφωνα με την Allied. Σε πρόσφατη έκθεσή της, η ναυλομεσιτική εταιρεία τονίζει ότι τα κινεζικά ναυπηγεία συγκέντρωσαν μεγάλο όγκο παραγγελιών για VLCCs, τόσο από άποψη αριθμού πλοίων όσο και από άποψη επενδυμένου κεφαλαίου. Μάλιστα, την πρωτιά έχει κατακτήσει και στα Suezmaxes – σε αριθμό μονάδων. Από πλευράς επενδυμένου κεφαλαίου, η Νότια Κορέα διατηρεί ηγετική θέση στην κατασκευή Suezmaxes.

Χαρακτηριστικά, η Yangzijiang Maritime Development εισήχθη δυναμικά στην αγορά των VLCCs, προχωρώντας σε παραγγελία οκτώ πλοίων, χωρητικότητας 319.000 dwt έκαστο, σε μεγάλο ναυπηγείο της Κίνας. Αν και το ακριβές ποσό για τη ναυπήγηση των εν λόγω πλοίων δεν έγινε γνωστό από τις συμβαλλόμενες εταιρείες, η Allied, επικαλούμενη πηγές από τη βιομηχανία, εκτιμά ότι το αντίτιμο για τη ναυπήγηση των οκτώ πλοίων –συνολικά– διαμορφώνεται κατά προσέγγιση στα $985 εκατ. με $1 δισ.

Επιπροσθέτως, η JP Morgan διαφαίνεται να εισέρχεται στην αγορά των VLCCs, καθώς προχώρησε σε παραγγελία για δύο πλοία, χωρητικότητας 307.000 dwt έκαστο, στο ναυπηγείο Dalian Shipbuilding Industry (DSIC) της Κίνας. Η τιμή ναυπήγησης ανέρχεται στα $123 εκατ. ανά πλοίο.

Επισημαίνεται ότι η Advantage Tankers, με μία παραγγελία για δύο VLCCs –επίσης στο ναυπηγείο DSIC– «έσπασε» την παράδοσή της με τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας. Παρά ταύτα, η Νότια Κορέα παραμένει σημαντικός «παίκτης» της πρωτογενούς αγοράς δεξαμενόπλοιων. Στο πλαίσιο αυτό, η Stealth Maritime προχώρησε σε παραγγελία για δύο νεότευκτα VLCCs στη Hanwha Ocean. Η παραγγελία αυτή σηματοδοτεί, αφενός, το comeback της εταιρείας στην αγορά των VLCCs έπειτα από 18 χρόνια, και αφετέρου τη διαχρονική εμπιστοσύνη των επενδυτών στα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας.

Το βαρύ τίμημα της κρίσης και ο νέος χάρτης των ναυτασφαλίσεων

Είκοσι τέσσερις επιθέσεις σε εμπορικά

SABO MARINE SERVICES

#YourVisionFullyEngineered

Trusted engine specialists delivering SABO onboard technical support



VISIT US AT
Booth 2.337

Posidonia Ποσειδώνια
The International Shipping Exhibition
1-5 June 2026

Advanced Technical Trainings
for the 2-Stroke Propulsion Engines

- HCU Events Troubleshooting
- Performance Evaluation
- ME-C Engines Operation

For more details: trainings@sabo-marine.gr

41, Agiou Dimitriou str, 185 46 Piraeus, Greece | E: technical@sabo-marine.gr

sabo.gr



Credit: EPA/ATEF SAFADI

πλοία, δέκα ναυτικοί που έχασαν τη ζωή τους, 20.000 ζωές που επηρεάστηκαν και ζημιές $25 έως $58 δισ. σε ενεργειακές υποδομές. Αυτός είναι ο απολογισμός που παρουσίασε ο Ηλίας Τσακίρης, Πρόεδρος της Επιτροπής Ocean Hull της IUMI, κρούοντας τον κώδωνα του κινδύνου στο 11ο Οικονομικό Φόρουμ των Δελφών.

Όπως υπογράμμισε ο ίδιος, αυτά τα νούμερα υπενθυμίζουν με τον πιο σκληρό τρόπο ότι η κρίση στα Στενά του Ορμούζ έχει περάσει πλέον από τη σφαίρα του δυνητικού κινδύνου στην απόλυτη πραγματικότητα.

Αναλύοντας τα νέα δεδομένα στην αγορά, ο κ. Τσακίρης ξεκαθάρισε πως, αν και η ασφαλιστική κάλυψη παραμένει διαθέσιμη, οι κανόνες του παιχνιδιού έχουν αλλάξει δραστικά. Η προστασία για τους πλόες σε ύδατα υψηλού κινδύνου συνεχίζεται, αλλά με όρους σαφώς πιο αυστηρούς και επιλεκτικούς. Το πραγματικό πρόβλημα, σύμφωνα με τον εκπρόσωπο της IUMI, δεν έγκειται στην πλήρη κατάργηση της ασφάλισης, αλλά στο κατά πόσον αυτή παραμένει διαθέσιμη με όρους που είναι εμπορικά βιώσιμοι.

Παράλληλα, υπενθύμισε στο ακροατήριο πως η κυβερνητική στήριξη για πολεμικούς κινδύνους χρονολογείται από τη δεκαετία του 1950, ωστόσο ιστορικά προστάτευε αποκλειστικά εθνικούς στόλους και όχι την παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα. Στο πλαίσιο αυτό, εκτίμησε ότι οι αμερικανικές προτάσεις που βρίσκονται σήμερα στο τραπέζι είναι απίθανο να ανατρέψουν την τιμολόγηση σε διεθνές επίπεδο.

Τα πιο πρόσφατα «νηολόγια-καταφύγια» του σκιώδους στόλου

Η χρήση ψευδούς σημαίας αλλά και παράτυπων νηολογίων παραμένει ένα από τα πλέον ακανθώδη ρυθμιστικά προβλήματα της παγκόσμιας ναυτιλίας. Στα τέλη του πρώτου τριμήνου του 2026, 290 δεξαμενόπλοια εξέπεμπαν σήμα από παράτυπα νηολόγια, διατηρώντας τα επίπεδα του προηγούμενου τριμήνου. Παράλληλα η επίσημη βάση δεδομένων του IMO καταγράφει πλέον 550 πλοία με ψευδή σημαία, εκ των οποίων τα 367 είναι δεξαμενόπλοια, σημειώνοντας σημαντική αύξηση από τα 470 του προηγούμενου τριμήνου.

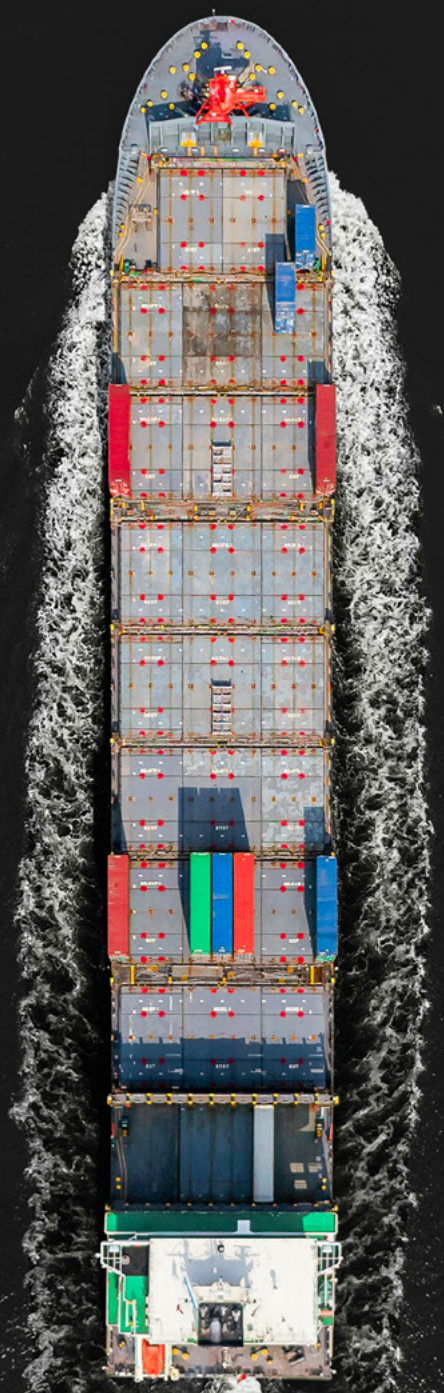
Στα παράτυπα νηολόγια (fraudulent registry flags), δημιουργούνται ψεύτικοι ιστότοποι για να υποδυθούν νόμιμες ναυτιλιακές αρχές, ενώ τα πλοία με ψευδή σημαία (falsely flagged ships) χρησιμοποιούν πλαστά έγγραφα για να δηλώσουν ότι είναι νηολογημένα σε κάποιο κράτος χωρίς την απαιτούμενη άδεια.

Σύμφωνα με δεδομένα της Windward, εντοπίστηκαν είκοσι τέτοια μητρώα βάσει των κριτηρίων του IMO. Το 88% των εν λόγω πλοίων υπόκειται σε δυτικές κυρώσεις, γεγονός που αποτυπώνει την πίεση στους διαχειριστές του σκοτεινού στόλου για εξεύρεση ρυθμιστικής κάλυψης. Τα συχνότερα νηολόγια ανήκουν στις Ολλανδικές Αντίλλες, στη Γουιάνα, στη Γουινέα και στη Μαδαγασκάρη, ενώ το ίδιο διάστημα εμφανίστηκαν η Νικαράγουα και η Ισημερινή Γουινέα.

Υπό αυτό το πλαίσιο, υπενθυμίζεται ότι η Νομική Επιτροπή του IMO, κατά την 113η σύνοδό της στο Λονδίνο, ενέκρινε νέες κατευθυντήριες γραμμές με στόχο την ενίσχυση της διαφάνειας και της δέουσας επιμέλειας (due diligence) στις διαδικασίες νηολόγησης πλοίων και την αποτροπή παράτυπης χρήσης εθνικών σημαιών (false flags).

AGAPITOS, GEORGIOU & PARTNERS

Legal expertise. Practical advice. Client focus.



MARITIME & COMMERCIAL LAW

We advise shipowners, charterers, managers, insurers, financiers and trading companies on the legal issues that keep maritime business moving — from contracts and commercial disputes to finance, transactions, and regulatory and cross-border matters.

Across both English and Greek law, we support clients in multiple jurisdictions with local and international insight, backed by a trusted global network.

Get in touch to see how we can assist.

www.agapitosgeorgiou.com | contact@agapitosgeorgiou.com

IMO

Αναζητώντας τη χαμένη σύγκλιση

Ένα κρίσιμο ερώτημα πριν από την 84η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Περιβάλλοντος του IMO (MEPC 84), η οποία έλαβε χώρα από 27 Απριλίου μέχρι 1 Μαΐου 2026, ήταν εάν στη συνάντηση αυτή θα μπορούσε να επιτευχθεί κάποιας μορφής σύγκλιση σχετικά με την περαιτέρω πορεία του Net Zero Framework (NZF).



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

Πορεία που, ως γνωστόν, εκτροχιάστηκε στην έκτακτη σύνοδο MEPC/ES2 τον Οκτώβριο του 2025, μετά από πρόταση της Σαουδικής Αραβίας να «παγώσει» η σχετική συζήτηση για ένα έτος. Η πρόταση εκείνη πέρασε με πλειοψηφία 57 έναντι 49, με 21 αποχές.

Παρότι ο Γενικός Γραμματέας του IMO είπε ότι η διαδικασία ξαναμπήκε στις ράγες και παρότι κάποιοι έκριναν ότι το αποτέλεσμα της MEPC 84 ήταν θετικό για το NZF, νομίζω ότι η απάντηση στο ανωτέρω ερώτημα είναι ΟΧΙ. Όχι μόνο δεν υπήρξε σύγκλιση ως προς την ακολουθητέα πορεία για το NZF, αλλά ούτε καν υπήρξε κάποια ένδειξη ότι μια τέτοια σύγκλιση είναι εφικτή στο ορατό μέλλον. Αντίθετα, η εικόνα δίνει την εντύπωση μιας αποκλίνουσας διαδικασίας, με άκρα αβεβαιότητα εάν, πότε και με ποιον τρόπο αυτή θα μπορούσε να επανέλθει σε τροχιά σύγκλισης. Χαρακτηριστική είναι η ανακοίνωση του State Department ότι οι ΗΠΑ και οι σύμμαχοί τους (Σαουδική Αραβία, Λιβερία, Αργεντινή και Παναμάς) κατόρθωσαν να σπάσουν την υποστήριξη για το NZF.

Ουδέποτε υπήρξα υπέρμαχος του NZF. Θεωρώ ότι είναι ένα εξαιρετικά πολύπλοκο μέτρο, το οποίο δεν παρέχει στον πλοιοκτήτη ούτε ισχυρό σήμα για το πώς θα πρέπει να κινηθεί για να αποανθρακοποιήσει τα πλοία του ούτε σοβαρά οικονομικά κίνητρα για να το κάνει. Επίσης, το NZF δεν θα μαζέψει αρκετά κονδύλια για τις τεράστιες επενδύσεις που είναι απαραίτητες για την πράσινη μετάβαση. Το NZF αποφασίστηκε κατά πλειοψηφία 63 έναντι 16, με 24 αποχές, στην MEPC 83 (Απρίλιος 2025), με βασικό γνώμονα τη σύγκλιση μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και χωρών όπως η Κίνα και η Βραζιλία, που μέχρι τότε ήταν σε αντίπαλα στρατόπεδα. Η αφαίρεση

του φόρου άνθρακα από το «καλάθι» του NZF λίγο πριν από την MEPC 83 έπαιξε καθοριστικό ρόλο στη σύγκλιση αυτή. Αλλά ταυτόχρονα έκανε το NZF πιο προβληματικό, και σε συνδυασμό με τη σκληρή στάση των ΗΠΑ, είχαμε το αποτέλεσμα του Οκτωβρίου.

Σε αντίθεση με την τεταμένη και ορισμένες φορές σκληρή συζήτηση τον Οκτώβριο, η συζήτηση στην MEPC 84 ήταν πολιτισμένη, ευγενική και φαινομενικά συναινετική. Όλοι διακήρυξαν την επιθυμία τους για σύγκλιση, συναίνεση, συντονισμό και τελική συμφωνία. Αλλά ένα ωραίο περιτύλιγμα δεν μπορεί να κρύψει τι περιέχει το πακέτο. Περιέχει κατ' αρχάς το προς υιοθέτηση NZF. Αλλά περιέχει και έναν αριθμό από νέες εναλλακτικές προτάσεις που υποβλήθηκαν από διάφορες χώρες στο διάστημα που μεσολάβησε, πολλές από αυτές εντελώς αντίθετες με το NZF. Η MEPC 84 άφησε την πόρτα ανοιχτή και για ακόμη περισσότερες προτάσεις, μέχρι να παρθεί η τελική απόφαση.

Κατωτέρω σχολιάζω μερικές υποβολές στην MEPC 84 για την περαιτέρω πορεία του NZF.

Κατ' αρχάς, η Ευρωπαϊκή Ένωση των 27 και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν υπέβαλαν κανένα έγγραφο στην MEPC 84. Αυτό ίσως αντικατοπτρίζει την έλλειψη ομοφωνίας στο εσωτερικό της ΕΕ για το ποια πρέπει να είναι η ακολουθητέα πορεία στο θέμα του NZF. Η έλλειψη ομοφωνίας εκδηλώθηκε για πρώτη φορά τον περασμένο Οκτώβριο, όταν η Ελλάδα και η Κύπρος απείχαν της ψηφοφορίας, ενώ οι υπόλοιπες χώρες της ΕΕ (πλην Αυστρίας, Ουγγαρίας και Σλοβακίας, που δεν ήταν παρούσες) ψήφισαν κατά της αναβολής. Σημειώνω ότι η Ελλάδα και η Κύπρος δεν ήταν οι μόνες χώρες που απείχαν τον Οκτώβριο, ενώ ήταν υπέρ του NZF στην MEPC 83. Ενδεικτικά αναφέρω την Ιαπωνία, την Ινδονησία και τη Νότια Κορέα.

Δύο υποβολές των Φίτζι και άλλων νησιών του Ειρηνικού (με απουσία των Νήσων Μάρσαλ) υποστήριξαν ότι το NZF που αποφασίστηκε από την MEPC 83 αποτελεί ήδη έναν εύθραυστο συμβιβασμό και πρότειναν την υιοθέτησή του, σε συνδυασμό με την ενίσχυση του βραχυπρόθεσμου μέτρου CII, καθώς και προσαρμογές επί το αυστηρότερο εάν το NZF δεν υιοθετηθεί «ως έχει». Υπενθυμίζω ότι τα νησιά του Ειρηνικού ήταν ένθερμοι υποστηρικτές ενός φόρου άνθρακα πριν από την MEPC 83 και απείχαν από την ψηφοφορία της MEPC 83 όταν ο εν λόγω φόρος αφαιρέθηκε την τελευταία στιγμή από το τραπέζι.

Η υποβολή της Αλγερίας και άλλων πετρελαιοπαραγωγών χωρών, συμπε-



Credit: Marine Environment Protection Committee (MEPC 84) by International Maritime Organization, CC BY 4.0

Σε αντίθεση με την τεταμένη και ορισμένες φορές σκληρή συζήτηση τον Οκτώβριο, η συζήτηση στην MEPC 84 ήταν πολιτισμένη, ευγενική και φαινομενικά συναινετική. Όλοι διακήρυξαν την επιθυμία τους για σύγκλιση, συναίνεση, συντονισμό και τελική συμφωνία.

ριλαμβανομένων πολλών που ψήφισαν κατά του NZF και υπέρ της αναβολής, περιέγραψε ένα σύνολο αρχών που στοχεύουν στη διασφάλιση του διεθνούς εμπορίου, της επισιτιστικής και ενεργειακής ασφάλειας και της σταθερότητας των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών, επιτρέποντας παράλληλα στον ναυτιλιακό τομέα να συμβάλει αποτελεσματικά στην επίτευξη μηδενικών καθαρών εκπομπών μέχρι περίπου το 2050. Η υποβολή, ουσιαστικά, επανέλαβε τη θέση αυτών των χωρών κατά του NZF.

Η υποβολή της Αργεντινής, της Λιβερίας και του Παναμά πρότεινε την αφαίρεση οποιουδήποτε οικονομικού στοιχείου και οποιουδήποτε Ταμείου (Net Zero Fund) από το NZF. Πρότεινε ένα σύνολο κριτηρίων κατά τα οποία τα καύσιμα είναι επιλέξιμα με βάση την προσιτή τιμή, τη διαθεσιμότητα και την επεκτασιμότητα. Το κριτήριο της προσιτής τιμής θεωρεί μη επιλέξιμα καύσιμα εκείνα των οποίων η τιμή είναι πάνω από το 115% του τρέχοντος μέσου όρου της τιμής καυσίμων στην αγορά, όπως του πετρελαίου πολύ χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο (VLSFO). Το κριτήριο διαθεσιμότητας περιλαμβάνει αυστηρά υπο-κριτήρια για το μερίδιο αγοράς, τη γεωγραφική κατανομή και τη μέγιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών λιμένων ανεφοδιασμού καυσίμων. Το κριτήριο επεκτασιμότητας ορίζει ότι μόνο τα καύσιμα με αξιόπιστες οδούς προς ευρεία υιοθέτηση ενσωματώνονται στον κανονιστικό σχεδιασμό. Δεν υπάρχει κανένα κριτήριο για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.

Υπό τις τρέχουσες τεχνικές και οικονομικές συνθήκες, τα κριτήρια επιλεξιμότητας που ορίζονται στην πρόταση αυτή είναι πολύ δύσκολο ή αδύνατο να ικανοποιηθούν από οποιοδήποτε καύσιμο μηδενικών ή σχεδόν μηδενικών εκπομπών άνθρακα μεταξύ εκείνων που θεωρούνται γνωστά στην αγορά (όπως πράσινο υδρογόνο, πράσινη αμμωνία, πράσινη μεθανόλη, βιοκαύσιμα, ηλεκτρική ενέργεια, κ.λπ.), τουλάχιστον χωρίς ένα ισχυρό οικονομικό στοιχείο, το οποίο απουσιάζει εκ κατασκευής. Αντίθετα, η πρόταση φαίνεται φιλική σε όλα τα συμβατικά ορυκτά καύσιμα, συμπεριλαμβανομένου του LNG (του οποίου οι συνολικές εκπομπές –Well to Wake– δεν το χαρακτηρίζουν ως καύσιμο μηδενικών ή σχεδόν μηδενικών εκπομπών άνθρακα).

Η υποβολή των ΗΠΑ πρότεινε να μην υπάρχει κανένα οικονομικό στοιχείο και κανένα Ταμείο, όπως και διαδικασία «ρητής αποδοχής» (explicit acceptance) για οποιαδήποτε συμφωνία. Επίσης, υποστήριξε τη μη ύπαρξη περιορισμών στο ντίζελ, στο LNG, στην πυρηνική ενέργεια, στα βιοκαύσιμα ή σε οποιαδήποτε άλλη τεχνολογία. Επιπλέον, ζήτησε τον τερματισμό ή τη σταδιακή κατάργηση οποιουδήποτε περιφερειακού σχήματος για τη μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένου του EU ETS, αν και το τελευταίο βρίσκεται εκτός της δικαιοδοσίας της συζήτησης του IMO. Τέλος, οι ΗΠΑ πρότειναν να τερματιστεί η συζήτηση για το NZF και να αποφασιστεί η μη επανέναρξη της αναβληθείσας MEPC/ES2.

Τέλος, η υποβολή της Ιαπωνίας πρότεινε την απόσυρση του οικονομικού στοιχείου από το NZF. Πρότεινε την κατάργηση της υποχρεωτικής πληρωμής στο Net Zero Fund, καθώς επίσης λιγότερο αυστηρούς στόχους ενόψει του 2050. Τα πλοία επιτρέπεται να ανταλλάσσουν μονάδες GFI μεταξύ τους, ώστε να επιτυγχάνεται συμμόρφωση. Μεταξύ των πιθανών εναλλακτικών λύσεων για τον τρόπο εξισορρόπησης τυχόν ελλείμματος συμμόρφωσης, η Ιαπωνία πρότεινε βελτιώσεις στην ενεργειακή απόδοση, στη δέσμευση και στην αποθήκευση άνθρακα, όπως και δωρεές σε προγράμματα που υποστηρίζουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Δεδομένης της αδυναμίας της MEPC 84 να καταλήξει σε κάποια σύγκλιση γι' αυτές τις προτάσεις, αποφασίστηκε να γίνουν δύο ενδιάμεσες συναντήσεις πριν από την MEPC 85, όπως και να επαναληφθεί η διακοπείσα MEPC/ES2 μέσα στο 2026. Εκτός από τις ήδη υπάρχουσες, και νέες προτάσεις επιτρέπεται να κατατεθούν, και μάλιστα ο Γενικός Γραμματέας του IMO προέτρεψε παρόμοιες υποβολές. Προφανώς, βέβαια, το πρόβλημα με ποιον τρόπο θα μπορέσει να υπάρξει σύγκλιση στις συναντήσεις αυτές είναι μέχρι στιγμής ένας άλυτος γρίφος.

Με αυτό το τοπίο, και με την προοπτική ότι και άλλες προτάσεις μπορεί να προστεθούν στο πακέτο μέχρι το φθινόπωρο, η τύχη των μεσοπρόθεσμων μέτρων που καλείται να υιοθετήσει ο IMO για τα αέρια του θερμοκηπίου είναι εντελώς στον αέρα. Ασαφές είναι εάν οι νέες προτάσεις θα αξιολογηθούν με την ίδια μεθοδολογία (Comprehensive Impact Assessment) με την οποία αξιολογήθηκαν το 2024 οι διάφορες εκδοχές του NZF. Εάν συμβεί αυτό, θα πάρει χρόνο. Το μόνο μέτρο που θα μπορούσε να υιοθετηθεί το 2026 χωρίς επιπλέον αξιολόγηση είναι το ίδιο το NZF.

Όποια και να είναι η περαιτέρω πορεία, ένα είναι σαφές: Παρά τον τεράστιο αριθμό συναντήσεων και συζητήσεων για τα αέρια του θερμοκηπίου της ναυτιλίας επί πολλά χρόνια και παρά τη σημαντική πρόοδο σε επιμέρους τεχνικά θέματα, ο IMO δεν έχει ακόμη κατορθώσει να λάβει κάποια απόφαση για ουσιαστική μείωση των σχετικών εκπομπών, οι οποίες διαχρονικά μεγαλώνουν. Υπάρχουν βέβαια το EEDI και τα βραχυπρόθεσμα μέτρα (EEXI/SEEMP/CII), αλλά αυτά είναι μέτρα ενεργειακής αποδοτικότητας και δεν έχουν μέχρι στιγμής οδηγήσει σε μείωση του απόλυτου μεγέθους των εκπομπών. Υπάρχουν και τα μέτρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EU ETS και FuelEU Maritime), αλλά αυτά είναι περιφερειακής εμβέλειας και ο ρόλος τους σε παγκόσμια κλίμακα είναι ακόμη ασαφής.


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
Meet ABS at Posidonia
Booth 3.101

Soft skills στη ναυτιλία: Το missing link που διαμορφώνει την απόδοση των πληρωμάτων





των **Άγγελου Παντουβάκη**, Καθηγητή και Κοσμήτορα της Σχολής Ναυτιλίας και Βιομηχανίας, Πανεπιστήμιο Πειραιώς

& **Ελβίρας Κουτσούκη**, Research fellow, Mintelsoft

Η ναυτιλιακή βιομηχανία λειτουργεί σε ένα περιβάλλον αυξανόμενης πολυπλοκότητας, όπου η ασφάλεια, η αποδοτικότητα και η επιχειρησιακή συνέχεια εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τον ανθρώπινο παράγοντα. Παρά την πρόοδο στην τεχνολογία και στην αυτοματοποίηση, η αποτελεσματική συνεργασία, η επικοινωνία και η λήψη αποφάσεων υπό πίεση παραμένουν κρίσιμοι παράγοντες για την εύρυθμη λειτουργία ενός πλοίου.

Οι ήπιες δεξιότητες (soft skills), όπως ορίζονται από οργανισμούς όπως ο OCIMF και η INTERTANKO, σχετίζονται με την ικανότητα αποτελεσματικής αλληλεπίδρασης με ανθρώπους και διαδικασίες. Στη ναυτιλία, η σημασία τους υπερβαίνει το επίπεδο της ατομικής απόδοσης, καθώς επηρεάζουν άμεσα την ασφάλεια και τη λειτουργία των πλοίων. Παρά τη σαφή αναγνώριση, η αξιολόγησή τους παραμένει σε μεγάλο βαθμό υποκειμενική, χωρίς να υπάρχουν τα κατάλληλα εργαλεία για την αποδοτική μέτρηση και αξιολόγησή τους.

Θεσμική αναγνώριση και πρακτικές της αγοράς

Στη ναυτιλιακή κοινότητα, οργανισμοί όπως ο OCIMF και η INTERTANKO έχουν ενσωματώσει αξιολογήσεις soft skills σε εργαλεία όπως το SIRE 2.0 και το TMSA, ενώ και η STCW περιλαμβάνει σχετικές αναφορές. Παρά τη σαφή αναγνώριση, η αξιολόγησή τους παραμένει σε μεγάλο βαθμό υποκειμενική, ενώ διεθνείς οργανισμοί και η ναυτιλιακή αγορά επισημαίνουν την ανάγκη ανάπτυξης αξιόπιστων εργαλείων μέτρησης.

Το βασικό πρόβλημα: Έλλειψη συστηματικής μέτρησης

Η αξιολόγηση των soft skills στη ναυτιλία παραμένει σε μεγάλο βαθμό εμπειρική, βασισμένη σε μη τεκμηριωμένα εργαλεία και υποκειμενικές κρίσεις, γεγονός που περιορίζει τη συγκρισιμότητα και την αξιοπιστία των αποτελεσμάτων. Παράλληλα, οι δεξιότητες που αξιολογούνται δεν στηρίζονται σε σαφές θεωρητικό πλαίσιο, ενώ η επιλογή τους έναντι άλλων κρίσιμων διαστάσεων δεν τεκμηριώνεται επαρκώς. Η διαδικασία αξιολόγησης επηρεάζεται επιπλέον από παράγοντες όπως το υπόβαθρο των αξιολογητών και των αξιολογούμενων, ενισχύοντας την υποκειμενικότητα, ενώ η πολυπολιτισμικότητα των πληρωμάτων δεν λαμβάνεται συστηματικά υπόψη. Τα soft skills αντιμετωπίζονται συχνά ως ανεξάρτητες μεταβλητές, χωρίς να εξετάζονται οι μεταξύ τους αλληλεπιδράσεις, παρότι στην πράξη λειτουργούν

Για τη ναυτιλία, όπου τα πληρώματα είναι πολυεθνικά, η διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού δεν μπορεί να βασίζεται μόνο σε τεχνικά κριτήρια. Η σύνθεση των ομάδων, ο σχεδιασμός εκπαιδευτικών προγραμμάτων και η ανάπτυξη δεξιοτήτων απαιτούν μια πιο σύνθετη προσέγγιση, η οποία λαμβάνει υπόψη όχι μόνο προφανείς παράγοντες, αλλά και τις πολιτισμικές ιδιαιτερότητες.

ως ένα δυναμικό και αλληλοεξαρτώμενο σύστημα. Τέλος, απουσιάζουν εργαλεία που να επιτρέπουν αφενός την προτεραιοποίησή τους, αφετέρου τη στοχευμένη ανάπτυξή τους, καθιστώντας δύσκολη τη σύνδεσή τους με συγκεκριμένες παρεμβάσεις και επιχειρησιακά αποτελέσματα.

Ανάπτυξη εργαλείου και ερευνητικό κενό

Για την κάλυψη αυτού του κενού, τέσσερις φορείς –το MASTILab του Πανεπιστημίου Πειραιώς, η Deloitte, η Σχολή Ναυπηγών του ΕΜΠ και η Hydrus– ανέπτυξαν ένα πρότυπο εργαλείο αξιολόγησης των ήπιων χαρακτηριστικών των ναυτικών: το PERMISS, βασισμένο σε εύρωστη θεωρητική και εννοιολογική ανάλυση.

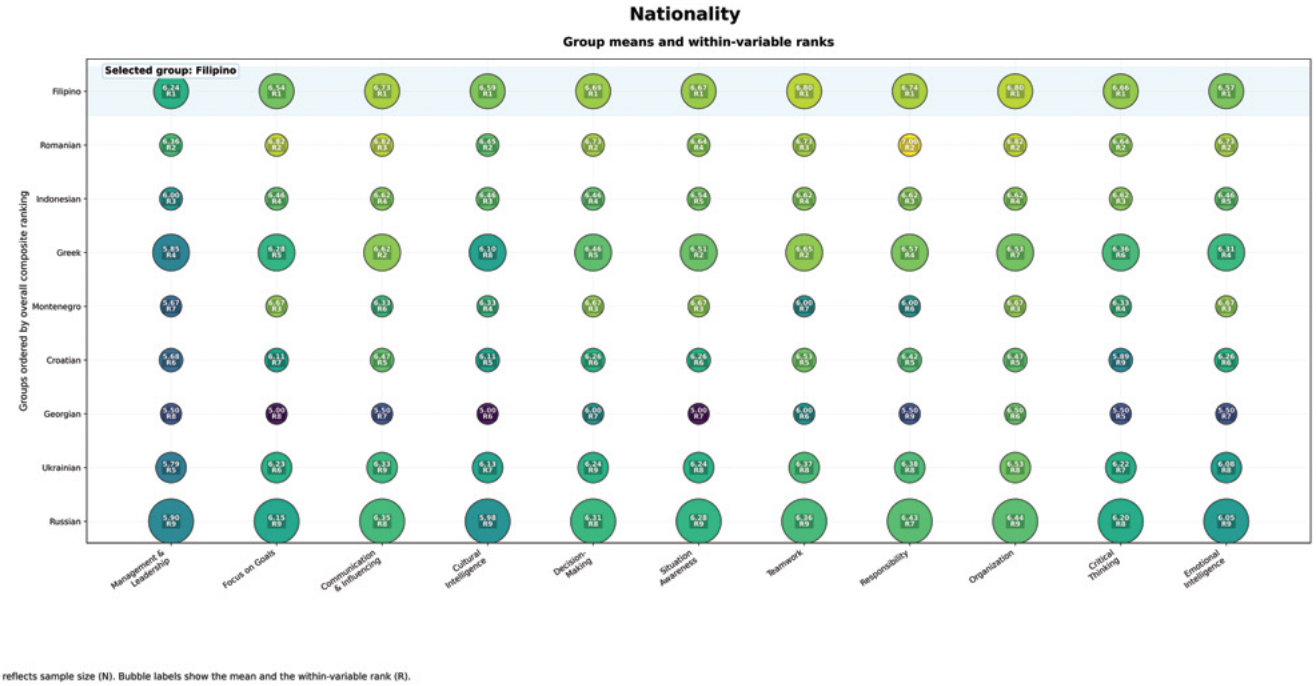
Το εργαλείο συνδυάζει το πλαίσιο του OCIMF (SIRE 2.0), τη διεθνή βιβλιογραφία, βέλτιστες πρακτικές άλλων κλάδων και ευρήματα από focus groups με υψηλόβαθμα στελέχη της ναυτιλιακής αγοράς. Επιπλέον, δοκιμάστηκε σε ναυτιλιακές εταιρείες και σε μεγάλο δείγμα ναυτικών, προσφέροντας μια πιο αντικειμενική και συγκρίσιμη προσέγγιση αξιολόγησης.

Μέσα από αυτή τη διαδικασία αναδείχθηκε ένα ολοκληρωμένο σύνολο δεξιοτήτων, το οποίο αντανακλά τόσο τις θεσμικές απαιτήσεις όσο και τις πραγματικές ανάγκες της αγοράς. Παράλληλα, το PERMISS παρέχει τη δυνατότητα παρακολούθησης των δεξιοτήτων μέσω dashboard, υποστηρίζοντας τη λήψη στοχευμένων παρεμβάσεων με την αξιοποίηση μαθηματικών μοντέλων και αλγορίθμων τεχνητής νοημοσύνης.

Τα 11 soft skills που αξιολογούνται στο πλαίσιο της παρούσας προσέγγισης είναι τα εξής:

- Διοίκηση & Ηγεσία (Management & Leadership)
- Εστίαση στους στόχους (Focus on goals)
- Επικοινωνία & Επιρροή (Communication & Influencing)

Διάγραμμα 1: Soft skills ανά εθνικότητα (Top Ranks – Officers)



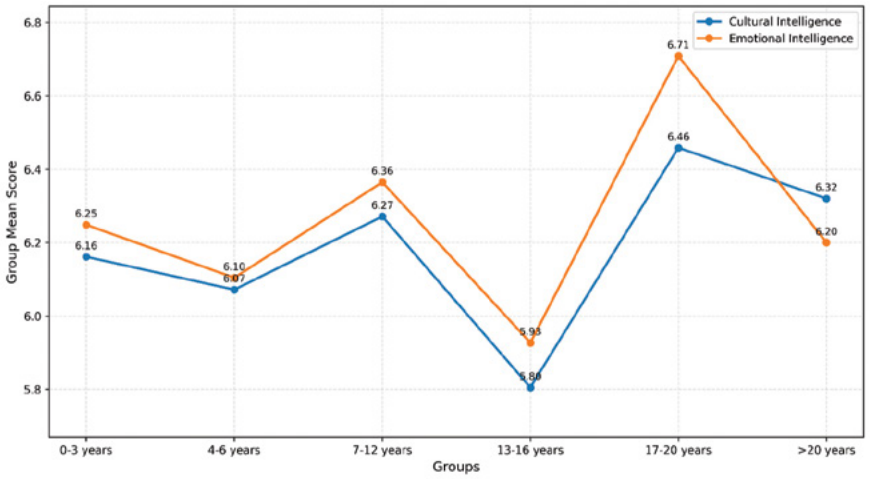
- Πολιτισμική νοημοσύνη (Cultural intelligence)
- Λήψη αποφάσεων (Decision making)
- Επίγνωση κατάστασης (Situational awareness)
- Ομαδικότητα (Teamwork)
- Υπευθυνότητα (Responsibility)
- Οργάνωση (Organization)
- Κριτική σκέψη (Critical thinking)
- Συναισθηματική νοημοσύνη (Emotional intelligence)

Παράγοντες διαφοροποίησης και επιλογή της εθνικότητας

Η ανάπτυξη ενός τέτοιου εργαλείου επιτρέπει τη συστηματική διερεύνηση παραγόντων όπως η εμπειρία, η ηλικία, η βαθμίδα (rank) και ο χρόνος παραμονής επί του πλοίου (onboard). Στο πλαίσιο αυτό, η εθνικότητα αναδείχθηκε ως βασικός άξονας ανάλυσης, καθώς συμπυκνώνει κρίσιμες πολιτισμικές και κοινωνικές επιρροές, που επηρεάζουν ουσιαστικά την ανάπτυξη και την εφαρμογή των soft skills.

Η ανάλυση σε δείγμα άνω των 2.000 ναυτικών έδειξε ότι η εθνικότητα δεν αποτελεί απλώς δημογραφικό χαρακτηριστικό, συνδέεται άμεσα με διαφορές στο επίπεδο αλλά και στη σύνθεση των soft skills (π.χ. υψηλότερη απόδοση σε οργάνωση ή επικοινωνία). Συγκεκριμένες ομάδες παρουσίασαν συστηματικά υψηλότερες επιδόσεις στον γενικό δείκτη, ενώ άλλες χαμηλότερες, χωρίς αυτό να υποδηλώνει υστέρηση, αλλά διαφορετική κατανομή δεξιοτήτων.

Η ανάλυση ανά ομάδες εθνικοτήτων ανέδειξε σαφείς διαφοροποιήσεις στο επίπεδο των εξεταζόμενων soft skills. Στο διάγραμμα 1 (βλ. σελ. 83) παρατηρούμε ότι η ομάδα των Φιλιππινέζων κατέγραψε την υψηλότερη απόδοση στα περισσότερα soft skills, ακολουθούμενη από τους Έλληνες, ενώ οι ομάδες Ρώσων και Ουκρανών εμφανίζουν συνολικά χαμηλότερες επιδόσεις. Το εύρημα αυτό ενισχύεται από το γεγονός ότι η ομάδα των Φιλιππινέζων σημείωσε υψηλότερες τιμές στη συντριπτική πλειονότητα των επιμέρους δεξιοτήτων, ιδίως σε εκείνες με τη μεγαλύτερη βαρύτητα, όπως η Οργάνωση, η Κριτική Σκέψη και η Πολιτισμική Νοημοσύνη. Αντίθετα, η ομάδα των Ελλήνων παρουσίασε ανταγωνιστικές επιδόσεις σε επιμέρους διαστάσεις, με υψηλότερη επίδοση στην Υπευθυνότητα.

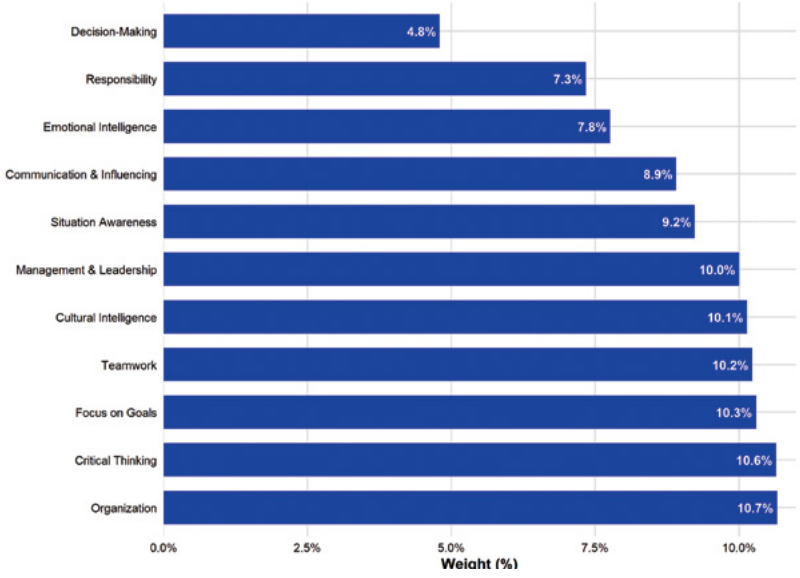


Διάγραμμα 2: Soft skills & Rank experience

Συνολικά, τα αποτελέσματα υποδηλώνουν ότι οι διαφοροποιήσεις μεταξύ ομάδων δεν αφορούν μόνο το συνολικό επίπεδο των soft skills, αλλά και τη σύνθεση ενός ενιαίου προφίλ δεξιοτήτων.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι, από το σύνολο των εξεταζόμενων παραγόντων, η εθνικότητα αναδεικνύεται ο σημαντικότερος παράγοντας διαφοροποίησης, καθώς συγκεκριμένες ομάδες εθνικοτήτων εμφανίζουν σαφή και στατιστικά σημαντική επίδραση στο επίπεδο των soft skills. Συγκεκριμένα, η ομάδα των Φιλιππινέζων παρουσιάζει ισχυρή θετική συσχέτιση, ενώ και άλλες ομάδες εμφανίζουν θετική επίδραση, σε αντίθεση με παράγοντες όπως η εμπειρία, τα χρόνια στη βαθμίδα ή η ηλικία, οι οποίοι δεν αποδεικνύονται στατιστικά σημαντικοί. Το εύρημα αυτό ενισχύει την

Διάγραμμα 3: Συμβολή των επιμέρους ήπιων δεξιοτήτων στον συνολικό δείκτη (%)




ARCADIA
SHIPMANAGEMENT CO. LTD
M/T AEGEAN WINNER, DWT 157.000 MT, BUILT 2026 at HHI, GREEK FLAG
www.arcadiasm.gr
EXCELLENCE
IN OIL TRANSPORTATION

άποψη ότι τα soft skills δεν διαμορφώνονται αποκλειστικά μέσω της επαγγελματικής πορείας, αλλά επηρεάζονται ουσιαστικά από πολιτισμικούς και κοινωνικούς παράγοντες.

Ενδεικτικά, με βάση τα δεδομένα του διαγράμματος 2 (βλ. σελ. 84), παρατηρείται ότι τόσο η Πολιτισμική Νοημοσύνη όσο και η Συναισθηματική Νοημοσύνη δεν παρουσιάζουν σαφή βελτίωση με την πάροδο των ετών, γεγονός που υποδηλώνει ότι η ανάπτυξη αυτών των δεξιοτήτων δεν συνδέεται γραμμικά με την εμπειρία, αλλά επηρεάζεται περισσότερο από ευρύτερους πολιτισμικούς και περιβαλλοντικούς παράγοντες. Αξίζει να αναφερθεί σε αυτό το σημείο ότι στο θεσμοθετημένο πλαίσιο του OCIMF για την αξιολόγηση των ήπιων δεξιοτήτων δεν περιλαμβάνεται διακριτή κατηγορία για την Πολιτισμική Νοημοσύνη (Cultural Intelligence), η οποία ενσωματώθηκε στο παρόν μοντέλο ως κρίσιμη διάσταση για τη λειτουργία των πολυεθνικών πληρωμάτων. Παράλληλα, η ανάλυση ανέδειξε ότι τα soft skills δεν αποτελούν ένα ομοιογενές σύνολο. Ορισμένες διαστάσεις εμφανίζονται πιο καθοριστικές για τη συνολική εικόνα, όπως η κριτική σκέψη, η οργάνωση, η εστίαση στους στόχους και η ομαδικότητα, ενώ άλλες, όπως η λήψη αποφάσεων, φαίνεται να εξαρτώνται περισσότερο από το εκάστοτε επιχειρησιακό πλαίσιο.

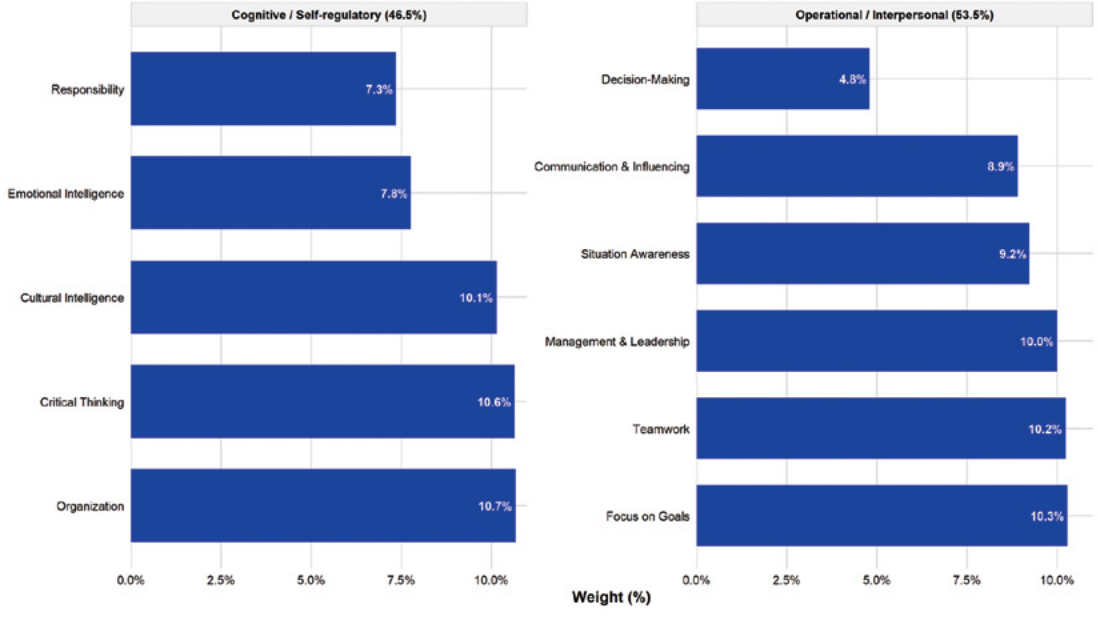
Συμπεράσματα

Τα ευρήματα αυτά θα πρέπει να ερμηνευτούν με προσοχή. Οι παρατηρούμενες διαφορές δεν υποδηλώνουν ανωτερότητα ή υστέρηση, αλλά αντανακλούν διαφορετικά πολιτισμικά και εκπαιδευτικά υπόβαθρα και προσεγγίσεις στην επικοινωνία, στη συνεργασία και στη λήψη αποφάσεων. Τα soft skills, επομένως, δεν αποτελούν αποκλειστικά ατομικά χαρακτηριστικά, αλλά διαμορφώνονται σε σημαντικό βαθμό από το εξωτερικό περιβάλλον.

Για τη ναυτιλία, όπου τα πληρώματα είναι πολυεθνικά, η διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού δεν μπορεί να βασίζεται μόνο σε τεχνικά κριτήρια. Η σύνθεση των ομάδων, ο σχεδιασμός εκπαιδευτικών προγραμμάτων και η ανάπτυξη δεξιοτήτων απαιτούν μια πιο σύνθετη προσέγγιση, η οποία λαμβάνει υπόψη όχι μόνο προφανείς παράγοντες, αλλά και τις πολιτισμικές ιδιαιτερότητες.

Σε αυτό το πλαίσιο, η αξιοποίηση σύγχρονων εργαλείων, όπως το PERMISS, τα οποία ενσωματώνουν μαθηματικά μοντέλα και αλγορίθμους τεχνητής νοημοσύνης για την προσαρμογή της αξιολόγησης στα χαρακτηριστικά των ναυτικών και των οργανισμών, καθίσταται πλέον καθοριστική. Μέσα από τέτοιες προσεγγίσεις, οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να βελτιώσουν την ακρίβεια των αξιολογήσεων, να σχεδιάσουν στοχευμένες παρεμβάσεις και, τελικά, να ενισχύσουν την ασφάλεια και την επιχειρησιακή αριστεία.

Διάγραμμα 4: Συμβολή (%) των διαστάσεων των ήπιων δεξιοτήτων ανά εννοιολογική ομάδα



Wilhelmsen Ships Service

UNITOR by Wilhelmsen

Synergistic welding built for sea



The Unitor™ UWI-Maximus 503 brings adaptive welding technology onboard, reacting in real time as you weld, so crews get consistent performance when conditions change.

Built with microprocessor control, line voltage compensation, and Total Protection, it's designed for demanding maintenance at sea.

Key features

- Voltage reduction device
- Multi-process, fit for MMA / TIG / wire (with UWF-513) / ACA Gouging
- Max 1000A in parallel

Explore the UWI-Maximus 503 today

Leading with Quality, delivering with efficiency

Your fleet's strategic partner

Panama's Commitment

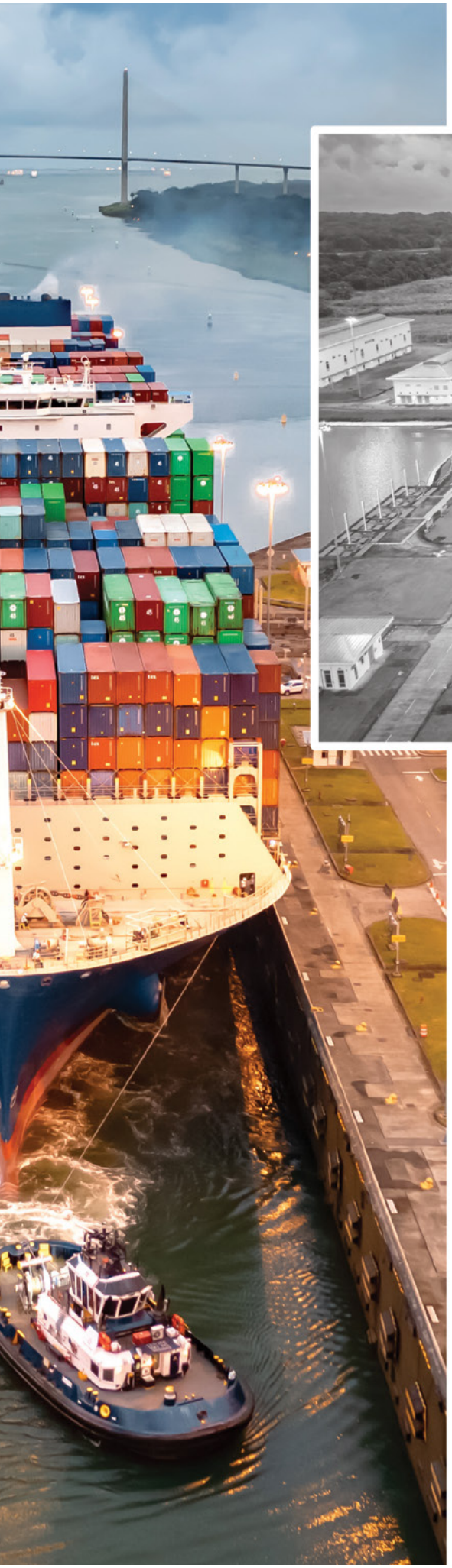
- Significant reduction in casualties across the fleet
- 100% digital and agile processes
- A long-term partnership with Japanese shipowners
- Active policy to remove high-risk vessels from the registry
- Enhanced Pre-Check process ensures only compliant ships fly the Panamanian flag
- Leading initiative to block "shadow fleets" with stricter STS controls



Meet us at Posidonia 2026

Panama Pavillion - Hall B - Stand 2.110







Strategic actions, Ethics and Transparency

EMBASSY AND GENERAL CONSULATE OF PANAMA IN GREECE

1-3 Filellinon & Akti Miaouli 185 36 Piraeus Greece

+30 210 4286 441 info@panamaconsulate.gr

www.panamaconsulate.gr

PANAMA
MARITIME AUTHORITY



Διεθνή

Ναυτιλιακή Επιχειρηματικότητα

Επιμέλεια: Σπήλιος Βαρελάς

Από μεθανόλη σε συμβατικό καύσιμο: Αλλαγή πλάνων για την Pacific Basin

Η Pacific Basin Shipping Limited ανακοίνωσε στις 16 Απριλίου τρεις συναλλαγές που αναπροσαρμόζουν και επεκτείνουν το ναυπηγικό της πρόγραμμα. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει στην ανακοίνωσή της η εταιρεία, λόγω της ανανεούμενης αβεβαιότητας σχετικά με το χρονοδιάγραμμα και την τελική μορφή ενός παγκόσμιου ρυθμιστικού πλαισίου που θα προωθήσει τη μετάβαση σε πράσινα καύσιμα στη ναυτιλία, ήλθε σε συμφωνία με τη Nihon Shipyard Co. και τη Mitsui & Co. για τον τερματισμό των συμφωνιών που είχαν συναφθεί τον Νοέμβριο του 2024 αναφορικά με την κατασκευή τεσσάρων πλοίων Ultramax διπλού καυσίμου και χωρητικότητας 64.000 dwt.

Αντ' αυτού, η Pacific Basin συνήψε ταυτόχρονα νέες συμφωνίες με τη Nihon Shipyard Co. και τη Mitsui & Co. για την



Credit: Pasific Basin

Ειδήσεις από τις θάλασσες του κόσμου

ύδατα

αγορά τεσσάρων νεότευκτων Ultramax 64.000 dwt με συμβατικό καύσιμο, τελευταίας τεχνολογίας και ενεργειακά αποδοτικού σχεδιασμού, έναντι συνολικού τιμήματος $156,8 εκατ., με αναμενόμενη παράδοση μεταξύ του 2028 και των μέσων του 2029.

Επιπλέον, η συμφωνία με τη Mitsui & Co. περιλαμβάνει δικαίωμα προαίρεσης για την αγορά δύο νεότευκτων πλοίων τύπου Ultramax, χωρητικότητας 64.000 dwt, με σύστημα διπλού καυσίμου (μεθανόλη/μαζούτ), το οποίο μπορεί να ασκηθεί έως τα τέλη Φεβρουαρίου του 2027, έναντι συνολικού τιμήματος $91 εκατ., με αναμενόμενη παράδοση μεταξύ Απριλίου 2030 και Μαρτίου 2031.

Πέραν των ανωτέρω συναλλαγών, η Pacific Basin έχει επίσης συνάψει συμβάσεις ναυπήγησης με την Jiangmen Nanyang Ship Engineering Co. Ltd. για την παραγγελία δύο νεότευκτων πλοίων τύπου Handysize, χωρητικότητας 40.000 dwt, έναντι συνολικού τιμήματος $59,6 εκατ., με αναμενόμενη παράδοση το δεύτερο εξάμηνο του 2028.

Λιμάνια CK Hutchison: Νέος «μνηστήρας» στις διαπραγματεύσεις εξαγοράς

Σε συζητήσεις για την ένταξή της σε επενδυτική κοινοπραξία, με στόχο την εξαγορά δεκάδων λιμενικών υποδομών της CK Hutchison Holdings, βρίσκεται η China Merchants Group. Σύμφωνα με το Reuters, αυτή η κίνηση εκτιμάται ότι θα ενισχύσει χρηματοδοτικά την κρατική China Cosco Shipping, η οποία συμμετέχει στην κοινοπραξία μαζί με το fund GIP της αμερικανικής BlackRock και την Terminal Investment του Ομίλου Aponte.

Οι διαπραγματεύσεις για την πώληση του χαρτοφυλακίου της CK Hutshcison, ιδιοκτησίας του Li Ka-shing, πραγματοποιούνται στη σκιά μιας παρατεταμένης γεωπολιτικής διελκυστίνδας. Οι εντάσεις κορυφώθηκαν με τις συνεχιζόμενες αντιδράσεις της Ουάσιγκτον απέναντι στην κινεζική επιρροή σε στρατηγικές υποδομές, όπως οι τερματικοί σταθμοί Balboa και Cristobal κοντά στη Διώρυγα του Παναμά.

Υπενθυμίζεται ότι η συγκεκριμένη θαλάσσια αρτηρία εξυπηρετεί το 5% του παγκόσμιου εμπορίου, με τις αμερικανικές πιέσεις να έχουν ήδη προκαλέσει έντονες νομικές αναταράξεις και ακυρώσεις παραχωρήσεων στον Παναμά. Πλέον, η πιθανή μεταβίβαση των λιμένων της CK Hutchison σε ένα σχήμα με ισχυρή κρατική κινεζική παρουσία αναμένεται να δοκιμάσει εκ νέου τις λεπτές ισορροπίες στην παγκόσμια γεωπολιτική σκηνή.

Οι διαπραγματεύσεις για την πώληση του χαρτοφυλακίου της CK Hutshcison, ιδιοκτησίας του Li Ka-shing, πραγματοποιούνται στη σκιά μιας παρατεταμένης γεωπολιτικής διελκυστίνδας. Οι εντάσεις κορυφώθηκαν με τις συνεχιζόμενες αντιδράσεις της Ουάσιγκτον απέναντι στην κινεζική επιρροή σε στρατηγικές υποδομές, όπως οι τερματικοί σταθμοί Balboa και Cristobal κοντά στη Διώρυγα του Παναμά.

M/Maritime: Δυναμική είσοδος στα feeder containerships

Την είσοδό της στην αγορά των feeder containerships μέσω νέας παραγγελίας ανακοίνωσε η M/Maritime. Η εταιρεία, συμφερόντων του κ. Γιάννη Μυτιληναίου, προέβη σε συμφωνία ναυπήγησης δύο feeder containerships, μεταφορικής ικανότητας 2.800 TEUs, με τη HD Hyundai Heavy Industries (HHI).

Τα πλοία θα κατασκευαστούν με βάση τον αποδοτικό σχεδιασμό CON-GREEN της HHI και σύμφωνα με τα πρότυπα Tier III του IMO, ενώ θα ενσωματώνουν προηγμένα συστήματα ενεργειακής απόδοσης και υψηλή χωρητικότητα reefer containers, ενισχύοντας τόσο την επιχειρησιακή ευελιξία όσο και την εμπορική ανταγωνιστικότητα. Οι παραδόσεις αναμένεται να ξεκινήσουν από τις αρχές του 2028.

Παράλληλα, η M/Maritime συνεχίζει να ενισχύει την παρουσία της στην αγορά των bulk carriers μέσω τριών μακροπρόθεσμων συμβάσεων ναύλωσης νεότευκτων πλοίων σε αναγνωρισμένα ιαπωνικά ναυπηγεία, όπως τα Oshima Shipbuilding, Onomichi Dockyard και Imabari Shipbuilding. Οι συμβάσεις ναύλωσης έχουν διάρκεια από πέντε έως δέκα έτη και περιλαμβάνουν δικαιώματα προαίρεσης στο τέλος κάθε περιόδου, με τις παραδόσεις να έχουν προγραμματιστεί μεταξύ 2029 και 2030.

Νέα επένδυση της CMA CGM στα logistics

Σε συμφωνία για την απόκτηση του 100% του Ομίλου Fattal προχώρησε η CMA CGM. Η ολοκλήρωση της συναλλαγής εκκρεμεί ρυθμιστικών εγκρίσεων και αναμένεται να λάβει χώρα το τρίτο τρίμηνο του έτους.

Κατά τον Rodolphe Saadé, Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο του Ομίλου CMA CGM, η εξαγορά συνιστά ένα ορόσημο για τη στρατηγική του γαλλικού κολοσσού να καταστεί πάροχος end-to-end λύσεων logistics.

Με έδρα στη Βηρυτό, ο Όμιλος Fattal παρέχει ολοκληρωμένες λύσεις διανομής που υποστηρίζονται από μια σταθερή υποδομή. Με δραστηριότητα στον Λίβανο, στο Ιράκ, στην Ιορδανία, στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, στην Αλγερία και στην Αίγυπτο, καθώς και στη Γαλλία και στην Κύπρο, ο όμιλος αποτελεί την πύλη πρόσβασης σε εκατομμύρια καταναλωτές στην περιοχή της Μέσης Ανατολής και της Βόρειας Αφρικής.

Στον μεγαλύτερο λιμένα της Μαύρης Θάλασσας το «μάτι» της AD Ports Group

Η AD Ports Group διευρύνει τη δραστηριότητά της στην Ευρώπη, και συγκεκριμένα στη Μαύρη Θάλασσα, έπειτα από σύναψη συμφωνίας-πλαίσιο μεταξύ της ίδιας και του National Company Maritime Ports Administration SA, διαχειριστή του λιμένα της Constanța στη Ρουμανία.

Με την εν λόγω συμφωνία, η AD Ports στοχεύει να διερευνήσει επενδυτικές ευκαιρίες στρατηγικής σημασίας στο μεγαλύτερο λιμάνι της Μαύρης Θάλασσας. Σημειώνεται ότι από το λιμάνι, κατά το έτος 2025, διακινήθηκαν συνολικά 88 εκατ. τόνοι υγρού, ξηρού και γενικού φορτίου, καθώς και περίπου 1 εκατ. TEUs.

Σαφώς, η συμφωνία επεκτείνεται σε τομείς αμοιβαίου ενδιαφέροντος με τον διαχειριστή του λιμένα για την ανάπτυξη υποδομών, ενώ προβλέπει και την εφαρμογή προηγμένων ψηφιακών λύσεων, με πυξίδα τη βιωσιμότητα και την υιοθέτηση εναλλακτικών πηγών ενέργειας. Κατευθυντήριο ρόλο στις επενδύσεις θα διαδραματίσει η μείωση των εκπομπών και η αποδοτική διαχείριση των λυμάτων.

REMONTOWA SHIPREPAIR YARD

MEMBER OF REMONTOWA HOLDING S.A.

Where Technology Meets Tradition.

www.remontowa.com.pl






MEET US AT

Posidonia Ποσειδώνια
The International Shipping Exhibition
1-5 June 2026

STAND 1.327

Γεωπολιτική

Credit: EPA/DANIEL IRUNGU



Εικοστό πακέτο κυρώσεων της ΕΕ εναντίον της Ρωσίας: 46 πλοία στο στόχαστρο

Η Ευρωπαϊκή Ένωση ενέκρινε το 20ό πακέτο κυρώσεων εναντίον της Ρωσίας, προσθέτοντας 46 πλοία στη μαύρη λίστα της και απαγορεύοντας τις συναλλαγές με τα ρωσικά λιμάνια του Μούρμανσκ και του Τουάπσε, όπως επίσης και με τον τερματικό σταθμό πετρελαίου του λιμανιού Καριμούν στην Ινδονησία, σύμφωνα με το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με αυτή την κίνηση, ο συνολικός αριθμός των πλοίων που είναι στη μαύρη λίστα της ΕΕ ανέρχεται σε 632. Τα εν λόγω πλοία υπόκεινται σε απαγόρευση πρόσβασης στα λιμάνια της ΕΕ και σε περιορισμούς σε ένα ευρύ φάσμα ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Στο στόχαστρο του 20ού πακέτου κυρώσεων βρέθηκαν δεξαμενόπλοια διαχείρισης εκτός ΕΕ που εμπλέκονται στην παράκαμψη του ανώτατου ορίου τιμών πετρελαίου, καθώς και πλοία που συνδέονται με τη μεταφορά στρατιωτικού εξοπλισμού για τη Ρωσία.

Το πακέτο εισάγει επίσης υποχρεωτικούς ελέγχους δέουσας επιμέλειας για τις πωλήσεις δεξαμενόπλοιων, ενισχύοντας τους ελέγχους σε συναλλαγές που θα μπορούσαν να συμβάλουν στην επέκταση του σκιώδους στόλου.

Επιπλέον, η ΕΕ απαγορεύει τη συντήρηση και άλλες υπηρεσίες για ρωσικά LNG carriers και παγοθραυστικά.

Έκκληση Γκουτέρες για άμεση αποκατάσταση της ναυσιπλοΐας στα Στενά του Ορμούζ

Ο Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ, Αντόνιο Γκουτέρες, προειδοποίησε στα τέλη Απριλίου ότι η κρίση στη Μέση Ανατολή, η οποία εισήλθε στον τρίτο μήνα της, έχει ήδη αρχίσει να παράγει σοβαρές παγκόσμιες οικονομικές συνέπειες, τονίζοντας ότι, παρά την εύθραυστη εκεχειρία, παραμένει βαθιά ανήσυχος για τον περιορισμό των δικαιωμάτων και των ελευθεριών ναυσιπλοΐας στην περιοχή των Στενών του Ορμούζ. Διότι, όπως ανέφερε, οι περιορισμοί στη διέλευση εμποδίζουν τη μεταφορά πετρελαίου, φυσικού αερίου, λιπασμάτων και άλλων κρίσιμων εμπορευμάτων, με αποτέλεσμα να διαταράσσονται οι αγορές ενέργειας, μεταφορών, βιομηχανικής παραγωγής και τροφίμων.

Όπως τόνισε, ακόμα και στο ευνοϊκότερο σενάριο, εάν οι περιορισμοί αρθούν άμεσα, οι εφοδιαστικές αλυσίδες θα χρειαστούν μήνες για να επανέλθουν, γεγονός που θα παρατείνει τη χαμηλότερη οικονομική απόδοση και τις αυξημένες τιμές.

Σε αυτή την περίπτωση, η παγκόσμια ανάπτυξη θα υποχωρήσει από 3,4% σε 3,1%, ο παγκόσμιος πληθωρισμός θα αυξηθεί από 3,8% σε 4,4%, ενώ η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου



IYKYK

$2,88 τρισ. δαπάνησαν το 2025 οι κυβερνήσεις για πλοία, αεροσκάφη, πυραύλους και άλλα οπλικά συστήματα.

αγαθών θα περιοριστεί περίπου στο 2%, έναντι 4,7% πέρυσι, με αισθητές διαταραχές στις εφοδιαστικές αλυσίδες. Ο κ. Γκουτέρες υπογράμμισε ότι αυτό αποτελεί «το καλύτερο δυνατό σενάριο».

Στο δεύτερο σενάριο, εάν η διαταραχή συνεχιστεί έως τα μέσα του έτους, η παγκόσμια ανάπτυξη θα μειωθεί στο 2,5%, ο πληθωρισμός θα ανέλθει στο 5,4%, 32 εκατομμύρια άνθρωποι θα οδηγηθούν στη φτώχεια, θα καταγραφούν ελλείψεις σε λιπάσματα και μειωμένες γεωργικές αποδόσεις, ενώ άλλα 45 εκατομμύρια άνθρωποι θα βρεθούν αντιμέτωποι με την ακραία πείνα, ανατρέποντας αναπτυξιακά κεκτημένα ετών εν μια νυκτί.

Στο δυσμενέστερο ενδεχόμενο, εάν οι σοβαρές διαταραχές διατηρηθούν έως το τέλος του έτους, ο πληθωρισμός θα ξεπερνά το 6%, η ανάπτυξη θα υποχωρήσει στο 2% και, όπως προειδοποίησε, ενώ θα διαγράφεται το φάσμα μιας παγκόσμιας ύφεσης, με δραματικές συνέπειες για τους ανθρώπους, την οικονομία, αλλά και την πολιτική και κοινωνική σταθερότητα, ιδίως στις πλέον ευάλωτες κοινωνίες.

Ο Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ επισήμανε ακόμη ότι αυτές οι συνέπειες δεν είναι αθροιστικές αλλά εκθετικές, σημειώνοντας ότι όσο περισσότερο παραμένει αποκλεισμένη αυτή η κρίσιμη αρτηρία, τόσο δυσκολότερο θα είναι να αναστραφεί η ζημία και τόσο υψηλότερο θα είναι το κόστος για την ανθρωπότητα.

Ιδιαίτερα οι αναπτυσσόμενες χώρες, όπως ανέφερε, θα πληγούν δυσανάλογα, καθώς το ασφυκτικό χρέος περιορίζει την ικανότητά τους να ανταποκριθούν στις επιπτώσεις, με απώλεια θέσεων εργασίας, βαθύτερη φτώχεια και μεγαλύτερη πείνα.

Ο Αντόνιο Γκουτέρες απηύθυνε σαφές μήνυμα προς όλες τις πλευρές, τονίζοντας ότι τα δικαιώματα και οι ελευθερίες ναυσιπλοΐας πρέπει να αποκατασταθούν αμέσως, σύμφωνα με την Απόφαση 2817 του Συμβουλίου Ασφαλείας, καλώντας ουσιαστικά να ανοίξουν τα Στενά, να επιτραπεί η διέλευση όλων των πλοίων και η παγκόσμια οικονομία να αναπνεύσει ξανά.

Υπογράμμισε επίσης ότι η επαναλειτουργία δεν αρκεί να είναι μόνο φυσική, αλλά απαιτεί συνθήκες ασφάλειας, προβλεψιμότητας και ασφαλιστικής κάλυψης για τη ναυτιλία, ενώ ταυτόχρονα κάλεσε όλα τα μέρη να αποφύγουν ενέργειες που θα μπορούσαν να υπονομεύσουν την εκεχειρία.

Μάλιστα, ανέφερε ότι παραμένει σε στενή επαφή με σειρά εμπλεκομένων πλευρών, όπως και ο προσωπικός του απεσταλμένος Ζαν Αρνό, σημειώνοντας ότι όλοι οι συνομιλητές, ανεξαρτήτως διαφορετικών προσεγγίσεων, αναγνωρίζουν την ανάγκη για ειρηνική, συνολική και διαρκή επίλυση της σύγκρουσης.

Σε επίπεδο επιχειρησιακής προετοιμασίας, ο Γενικός Γραμματέας του ΙΜΟ, Αρσένιο Ντομίνγκεζ, επεξεργάζεται πλαίσιο για την ασφαλή απομάκρυνση πλοίων και ναυτικών από τη ζώνη σύγκρουσης, εφόσον αυτό καταστεί ασφαλές, ενώ ο επικεφαλής της United Nations Office for Project Services, Χόρχε Μορέιρα Ντε Σίλβα, μεταβαίνει στην περιοχή για τη συνέχιση των διαβουλεύσεων σχετικά με πιθανό ανθρωπιστικό διάδρομο, εάν υλοποιηθούν τα χειρότερα σενάρια.

Κλείνοντας, υπογράμμισε ότι τώρα είναι η ώρα του διαλόγου, των λύσεων που θα απομακρύνουν την περιοχή από το χείλος της κρίσης και των μέτρων που μπορούν να ανοίξουν δρόμο προς την ειρήνη, σημειώνοντας ότι ολόκληρος ο κόσμος αναμένει αποτέλεσμα.

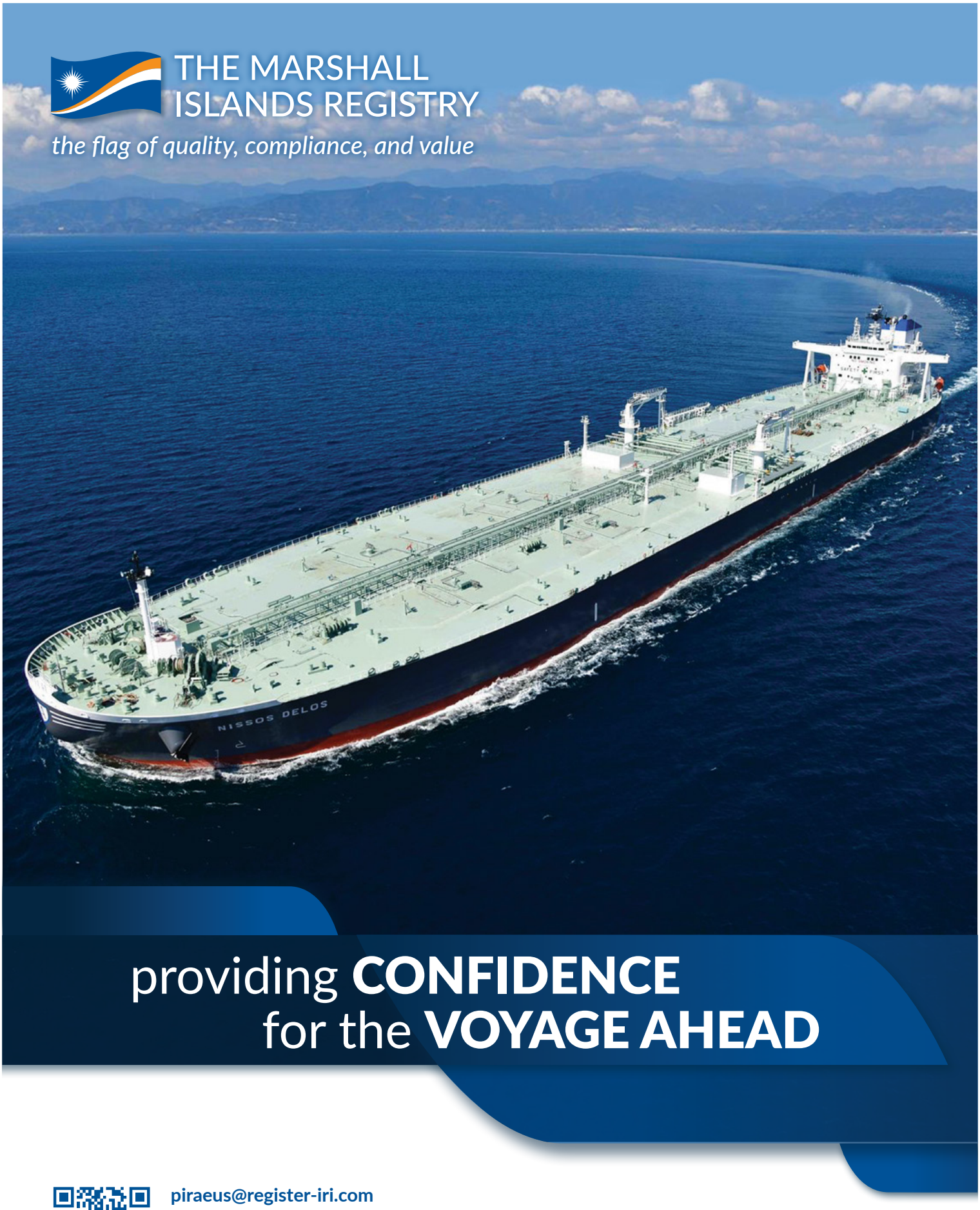
Ρεκόρ για τις παγκόσμιες στρατιωτικές δαπάνες το 2025

Για ενδέκατη συνεχή χρονιά, οι παγκόσμιες στρατιωτικές δαπάνες κατέγραψαν άνοδο το 2025, όπως αναφέρει δημοσίευμα της Deutsche Welle. Σύμφωνα με τα νέα δεδομένα του Διεθνούς Ινστιτούτου Ερευνών για την Ειρήνη της Στοκχόλμης (SIPRI), οι κυβερνήσεις δαπάνησαν συνολικά $2,88 τρισ. για πλοία, αεροσκάφη, πυραύλους και λοιπά οπλικά συστήματα. Το νούμερο αυτό αποτελεί το υψηλότερο επίπεδο στρατιωτικών δαπανών που έχει καταγραφεί ποτέ. Ο ερευνητής του SIPRI Xiao Liang απέδωσε την εξέλιξη στις συνεχιζόμενες συγκρούσεις σε Ουκρανία, Γάζα και Σουδάν, εκτιμώντας πως η ανοδική τάση θα διατηρηθεί και τα επόμενα χρόνια.

Βασικός μοχλός της παγκόσμιας αύξησης αναδείχθηκε η Ευρώπη, με τις δαπάνες να σημειώνουν άλμα 14%, στα $864 δισ. Η ρωσική εισβολή στην Ουκρανία το 2022 έχει μεταβάλει ριζικά το δόγμα ασφαλείας των ευρωπαϊκών κρατών, τα οποία ενισχύουν την αποτρεπτική τους ισχύ υπό τον φόβο μιας ευρύτερης απειλής. Ενδεικτικά, ο αμυντικός προϋπολογισμός της Ισπανίας αυξήθηκε κατά 50%, της Πολωνίας κατά 23% και της Ιταλίας κατά 20%.

Την πρώτη θέση μεταξύ των ευρωπαϊκών κρατών κατέλαβε η Γερμανία. Ο αμυντικός της προϋπολογισμός ενισχύθηκε κατά 24%, αγγίζοντας τα $114 δισ., καθιστώντας την την τέταρτη μεγαλύτερη δύναμη παγκοσμίως σε επίπεδο αμυντικών δαπανών.

Στην κορυφή της παγκόσμιας λίστας παρέμειναν οι ΗΠΑ, αντιπροσωπεύοντας περίπου το ένα τρίτο των διεθνών αμυντικών δαπανών. Στη δεύτερη θέση διατηρήθηκε η Κίνα, αυξάνοντας τον προϋπολογισμό της για 31η συνεχή χρονιά, ένα σερί ρεκόρ στα δεδομένα του SIPRI. Με άνοδο 7,4%, το Πεκίνο προωθεί τον εκσυγχρονισμό των ενόπλων δυνάμεών του έως το 2035, έχοντας ήδη προχωρήσει σε δοκιμές πρωτοτύπων μαχητικών έκτης γενιάς.



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**

Γαλάζια Οικονομία

Ο πρώτος ανεφοδιασμός πλοίου με LNG από την ξηρά στο λιμάνι Everglades

Η υποδομή ανεφοδιασμού πλοίων με LNG από την ξηρά προς το πλοίο ενισχύει τη διαθεσιμότητα εφοδιασμού και υποστηρίζει την πρακτική ανάπτυξη τοπικών αλυσίδων ανεφοδιασμού. Σε αυτή την κατεύθυνση, η Sawgrass LNG & Power ανακοίνωσε την επιτυχή ολοκλήρωση της πρώτης επιχείρησης ανεφοδιασμού πλοίου με LNG από χερσαία εγκατάσταση στο Port Everglades, στο Fort Lauderdale. Ο ανεφοδιασμός αφορούσε το πλοίο «Ilma» της Ritz-Carlton Yacht Collection.

Ιδιαίτερη σημασία έχει το γεγονός ότι πρόκειται για την πρώτη επιχείρηση shore-to-ship LNG bunkering στο Port Everglades, η οποία υλοποιήθηκε με τη συνεργασία της Ritz-Carlton Yacht Collection, του Port Everglades, του U.S. Coast Guard Sector Miami, του Broward Sheriff's Office και της REV. Η επιχείρηση ανέδειξε τον υψηλό βαθμό σχεδιασμού, εποπτείας ασφάλειας και διαλειτουργικού συντονισμού που απαιτείται για την ανάπτυξη αξιόπιστων υποδομών ανεφοδιασμού LNG.

Καθώς η χρήση του LNG επεκτείνεται σταδιακά στον ναυτιλιακό τομέα, η Sawgrass LNG & Power επιδιώκει να τοποθετηθεί ως προμηθευτής αξιόπιστου καυσίμου εγχώριας προέλευσης, υποστηριζόμενου από ολοκληρωμένη εφοδιαστική αλυσίδα και επιχειρησιακή τεχνογνωσία. Η συγκεκριμένη επιχείρηση καταδεικνύει ότι η περαιτέρω διείσδυση του LNG δεν εξαρτάται μόνο από τη διαθεσιμότητα πλοίων διπλού καυσίμου ή LNG, αλλά και από την ανάπτυξη ασφαλών, επαναλήψιμων και τοπικά προσβάσιμων μοντέλων ανεφοδιασμού.

Η επιχείρηση αυτή αποτελεί σημαντικό ορόσημο για την ανάπτυξη του LNG ως ναυτιλιακού καυσίμου στη Νότια Φλόριντα και ενισχύει τη θέση του Port Everglades ως λιμένα που υποστηρίζει καύσιμα νέας γενιάς για πελάτες από την κρουαζιέρα και τη φορτηγό ναυτιλία. Παράλληλα, αναδεικνύει τη σημασία της χερσαίας και θαλάσσιας εφοδιαστικής υποδομής για τη διάθεση καυσίμων χαμηλότερου ανθρακικού αποτυπώματος σε όλο το λιμενικό οικοσύστημα.

Είσοδος της Νότιας Κορέας σε κλειστό ναυπηγικό club

Ορόσημο για τη ναυπηγική βιομηχανία της Νότιας Κορέας αποτελεί η πρόσφατη παραγγελία που εξασφάλισε η HD Hyundai Heavy Industries από τη Σουηδική Ναυτιλιακή Αρχή.

Συγκεκριμένα, η HD Hyundai Heavy Industries υπέγραψε συμφωνία ύψους $348,9 εκατ. για τη ναυπήγηση ενός ειδικού παγοθραυστικού, γεγονός που σηματοδοτεί την πρώτη φορά που ένα κορεατικό ναυπηγείο κατοχυρώνει σύμβαση στην παγκόσμια αγορά παγοθραυστικών.

Μόλις τεθεί σε λειτουργία, το παγοθραυστικό θα δραστηριοποιείται στη Βαλτική Θάλασσα, αναλαμβάνοντας καθήκοντα παγοθραύσης, υποστήριξης πλοήγησης πλοίων, ρυμούλκησης και διαχείρισης πάγου.

Η HD Hyundai Heavy Industries θα στοχεύσει να διεκδικήσει ενεργά μερίδιο στην παγκόσμια αγορά πολεμικών πλοίων και πλοίων ειδικής χρήσης που απαιτούν επιχειρήσεις σε παγωμένες συνθήκες. Ο θαλάσσιος χώρος της Αρκτικής και της υποαρκτικής περιοχής αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη στρατηγική σημασία, με τη Νότια Κορέα να επιχειρεί να αφήσει το αποτύπωμά της.

Η Λιβύη προς την αξιοποίηση του θαλάσσιου δυναμικού της

Σε ένα καθοριστικό βήμα για τη διαφοροποίηση της οικονομίας της και την προστασία του φυσικού της πλούτου προχώρησε η Λιβύη, με την υπογραφή μνημονίου συνεργασίας (MoU) μεταξύ του Υπουργείου Θαλάσσιων Πόρων και του Προγράμματος Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών (UNDP).

Η συμφωνία αυτή αποσκοπεί στην προώθηση της Γαλάζιας Οικονομίας στη χώρα, εστιάζοντας στην ενίσχυση της διακυβέρνησης, στη δημιουργία βιώσιμων μέσων διαβίωσης και στην ορθολογική διαχείριση των θαλάσσιων πόρων κατά μήκος της εκτενούς ακτογραμμής της Λιβύης στη Μεσόγειο. Το πλαίσιο της συμφωνίας καλύπτει κρίσιμους τομείς για την εθνική ανάπτυξη, όπως:

- Εθνική στρατηγική: Σχεδιασμός της πρώτης Εθνικής Στρατηγικής για τη Γαλάζια Οικονομία.
- Ενίσχυση υποδομών: Αναβάθμιση των θεσμικών ικανοτήτων και των συστημάτων δεδομένων για τη λήψη αποφάσεων βάσει επιστημονικών στοιχείων.
- Βιώσιμη ανάπτυξη: Προώθηση των υδατοκαλλιεργειών και προστασία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων.
- Καινοτομία & Έρευνα: Ενίσχυση της θαλάσσιας έρευνας και προώθηση λύσεων που βασίζονται στη φύση (nature-based solutions).

Η αξιοποίηση του θαλάσσιου δυναμικού της Λιβύης θεωρείται «κλειδί» για τη μείωση της εξάρτησης από τους παραδοσιακούς τομείς (όπως το πετρέλαιο), τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και τη διασφάλιση της επισιτιστικής ασφάλειας για τις παράκτιες κοινότητες. Με αυτή τη συνεργασία, η Λιβύη επιταχύνει τη μετάβασή της προς ένα πιο ανθεκτικό και βιώσιμο οικονομικό μοντέλο, αναδεικνύοντας τη θάλασσα ως κεντρικό πυλώνα της μελλοντικής της ανάπτυξης.

Ανοίγει ο δρόμος για το Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Ν. Αιγαίου 1 – Ν. Κυκλάδες

Την Τρίτη 21 Απριλίου εγκρίθηκαν οι Ειδικές Περιβαλλοντικές Μελέτες (ΕΠΜ) 8Α και 8Β για τις περιοχές του Δικτύου Natura 2000 του Νοτίου Αιγαίου, ανοίγοντας τον δρόμο για την ολοκλήρωση της θεσμοθέτησης του Εθνικού Θαλάσσιου Πάρκου Νοτίου Αιγαίου 1 – Νότιες Κυκλάδες.

Με τις νέες αυτές μελέτες, ολοκληρώνονται οι ΕΠΜ που απαιτούνται για τη σύνταξη του σχεδίου Προεδρικού Διατάγματος, ενώ καλύπτουν και τις χερσαίες εκτάσεις των μεγαλύτερων νησιών του Πάρκου που είναι ενταγμένες στο Δίκτυο Natura 2000 και εκκρεμούσαν, σε συνέχεια της έγκρισης, στο τέλος του 2025, της ΕΠΜ για το θαλάσσιο τμήμα του πάρκου. Η έγκρισή τους συμβάλλει στην ουσιαστική θωράκιση των Κυκλάδων και μέρους των Δωδεκανήσων και στην ολοκληρωμένη προστασία του μοναδικού φυσικού πλούτου τους.

Σύμφωνα με το ΥΠΕΝ, διαμορφώνεται, έτσι, για πρώτη φορά ένα σαφές, συνεκτικό και σύγχρονο πλαίσιο κανόνων για τις προστατευόμενες περιοχές στο σύνολο των Κυκλάδων, σε τμήμα των Δωδεκανήσων καθώς και στις νησίδες Φαλκονέρα και Βελοπούλα στο Μυρτώο Πέλαγος. Παράλληλα, ενισχύεται ο συνολικός σχεδιασμός προστασίας του θαλάσσιου και νησιωτικού χώρου του Νοτίου Αιγαίου.

Μέσω των ΕΠΜ καθορίζονται:

- Ζώνες προστασίας.
- Επιτρεπόμενες χρήσεις γης και δραστηριότητες.
- Μέτρα διαχείρισης και προστασίας, με στόχο τη διατήρηση των οικοσυστημάτων και τη συμβατότητα με ήπιες ανθρώπινες δραστηριότητες.

Οι επιμέρους στόχοι προστασίας περιλαμβάνουν:

- Τη διατήρηση στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος που είναι μοναδικά σε διεθνές, εθνικό και τοπικό επίπεδο.
- Τη διατήρηση στοιχείων του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος που προσδιορίζουν την ιστορική ταυτότητα της περιοχής.
- Την υποστήριξη της ανάπτυξης ήπιων ανθρώπινων δραστηριοτήτων, συμβατών με την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού αποθέματος.
- Την ανταπόκριση της χώρας στις ενωσιακές της δεσμεύσεις για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.

Ιδιαίτερη σημασία, όπως υπογράμμισε το ΥΠΕΝ, έχει το γεγονός ότι αναγνωρίζεται και προστατεύεται ο αγροτικός χαρακτήρας των νησιών και του παραδοσιακού νησιωτικού τοπίου. Επιτρέπεται η συντήρηση, η αποκατάσταση και η επανακαλλιέργεια των παραδοσιακών αναβαθμίδων και άλλων αγροτικών κτισμάτων και στοιχείων του αγροτικού τοπίου, με χρήση τοπικών υλικών και με σεβασμό στην αρχιτεκτονική φυσιογνωμία κάθε περιοχής.





Credit: Royal Caribbean

Επιβατηγός Ναυτιλία

Royal Caribbean: Νέες παραγγελίες για εμβληματική σειρά κρουαζιερόπλοιων

Ο Όμιλος Royal Caribbean επιβεβαίωσε με τη Meyer Turku την παραγγελία του έκτου και έβδομου πλοίου της κατηγορίας Icon, τα οποία θα παραδοθούν το 2029 και το 2030 αντίστοιχα.

Η παραγγελία αποτελεί μέρος της μακροπρόθεσμης συμφωνίας-πλαισίου της εταιρείας με το φινλανδικό ναυπηγείο Meyer Turku, η οποία εξασφαλίζει την πρόσβαση του ομίλου σε capacity έως το 2036 και περιλαμβάνει την προηγουμένως ανακοινωθείσα παραγγελία του Icon 5, το οποίο θα παραδοθεί το 2028.

«Η κατηγορία Icon αντανακλά την τολμηρή δημιουργικότητα και την τεχνική μας υπεροχή, που συνεχίζουν να καθορίζουν το τι μπορεί να είναι οι διακοπές», δήλωσε ο Jason Liberty, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του Ομίλου Royal Caribbean. «Μέσω της μακροχρόνιας συνεργασίας μας με τη Meyer Turku, τη φινλανδική κυβέρνηση και τον ισχυρό φινλανδικό ναυτιλιακό κλάδο, επαναπροσδιορίζουμε τον κλάδο για τις επόμενες δεκαετίες».

«Η παραγγελία του έκτου και του έβδομου πλοίου της σειράς Icon Class αποτελεί σημαντική αναγνώριση του ταλέντου και της τεχνογνωσίας της Meyer Turku και της φινλανδικής ναυτιλιακής βιομηχανίας. Αυτό το ορόσημο αντιπροσωπεύει ένα σημαντικό βήμα προόδου στη συνεργασία μας με τον Όμιλο Royal Caribbean για την ανάπτυξη του ναυπηγικού τομέα κατά την επόμενη δεκαετία και πέραν αυτής», δήλωσε ο Casimir Lindholm, Διευθύνων Σύμβουλος της Meyer Turku.

Νέα συμφωνία δισεκατομμυρίων μεταξύ Princess Cruises και Fincantieri

Η Fincantieri ανακοίνωσε την υπογραφή συμφωνίας με την Princess Cruises για τη ναυπήγηση τριών νέων κρουαζιερόπλοιων κατηγορίας Voyager, τα οποία θα χρησιμοποιούν ως κύριο καύσιμο το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG). Αξίζει να σημειωθεί ότι τα εν λόγω πλοία θα είναι το 19ο, το 20ό και το 21ο του Ομίλου Carnival που θα αξιοποιούν το συγκεκριμένο καύσιμο.

Τα πλοία, ολικής χωρητικότητας 183.000 gt και ικανότητας φιλοξενίας 4.700 επιβατών έκαστο, θα κατασκευαστούν στο ιταλικό ναυπηγείο του Μονφαλκόνε, με τις παραδόσεις να προγραμματίζονται για τα έτη 2035, 2038 και 2039.

Ο Pierroberto Folgiero, Διευθύνων Σύμβουλος της Fincantieri, επισήμανε ότι η νέα παραγγελία εξασφαλίζει ισχυρό φόρτο εργασίας στα ναυπηγεία έως το 2039, επιβεβαιώνοντας την τεχνογνωσία του ομίλου στη βιώσιμη ναυπήγηση. Από την πλευρά του, ο Πρόεδρος της Princess Cruises, Gus Antorcha, τόνισε πως η νέα κλάση έχει σχεδιαστεί ώστε να προσελκύσει τη νέα γενιά επιβατών, εξελίσσοντας συνολικά την εμπειρία της κρουαζιέρας.

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι η παραγγελία υπογραμμίζει την εμπιστοσύνη των επενδυτών στις μακροπρόθεσμες προοπτικές του κλάδου, καθώς, σύμφωνα με πρόσφατα δεδομένα της Seatrade Cruise, το orderbook για κρουαζιερόπλοια έχει ήδη ανέλθει στο ποσό-ρεκόρ των $86 δισ. (με 76 επιβεβαιωμένες συμβάσεις), με ισχυρή προοπτική να ξεπεράσει σύντομα το φράγμα των $100 δισ. Παράλληλα, η Διεθνής Ένωση Εταιρειών Κρουαζιέρας (CLIA) προβλέπει ότι η παγκόσμια επιβατική κίνηση θα αγγίξει τα 40 εκατομμύρια άτομα ετησίως έως το τέλος της τρέχουσας δεκαετίας.

Ψήφος εμπιστοσύνης στο Σουέζ από τα «μεγαθήρια» της κρουαζιέρας

Η Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ ανακοίνωσε τη διέλευση του «MSC Euribia» στις 26 Απριλίου, ενός εκ των μεγαλύτερων κρουαζιερόπλοιων παγκοσμίως.



CONTROLS & AUTOMATION
STAVROS KASSIDIARIS S.A.

CONTROLS & AUTOMATION





SELECTRON S.A.

RESEARCH & DEVELOPMENT IN ELECTROMECHANICAL SYSTEMS

MANTANCO S.A.

INDUSTRIAL & SHIPPING AUTOMATION

CONSTRUCTION & ARCHITECTURE

BUILDING SOLUTIONS

COOL & ACTIVE M.C.P.Y.

LUXURY YACHT CHARTERS



Innovating the Seas and Industry

GROUP

STAVROS KASSIDIARIS GROUP

www.kassidiaris.gr



Credit: Suez Canal Authority

Το πλοίο εντάχθηκε στη νότια νηοπομπή, προερχόμενο από ΗΑΕ με τελικό προορισμό τη Μάλτα, έχοντας προηγουμένως διαπλεύσει το Στενό του Μπαμπ ελ Μαντέμπ. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, το εν λόγω πλοίο παρέμεινε εγκλωβισμένο στο Στενό του Ορμούζ για αρκετές εβδομάδες. Μετά την επιτυχή αποχώρησή του, επέλεξε τη διαδρομή μέσω της Ερυθράς Θάλασσας και της Διώρυγας του Σουέζ, αποφεύγοντας τον περίπλου του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας.

Το πλοίο τροφοδοτείται με υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) και ανήκει στον στόλο της MSC. Διαθέτει μήκος 331 μ., πλάτος 51,9 μ. και βύθισμα 8,2 μ. Κατά την παρθενική του διέλευση από το κανάλι, το πλοίο έφερε πλήρωμα 192 ατόμων, ενώ, ακολουθώντας το πρωτόκολλο, αντιπροσωπεία της Αρχής επιβιβάστηκε σε αυτό για την επίσημη υποδοχή.

Την ίδια ημέρα καταγράφηκε και η διέλευση του ελληνικών συμφερόντων κρουαζιερόπλοιου «Celestyal Journey», το οποίο εκτελούσε το δρομολόγιο από τα ΗΑΕ προς την Τουρκία. Το συγκεκριμένο πλοίο διαθέτει μήκος 219 μ., πλάτος 30 μ. και βύθισμα 9,1 μ. Συνολικά, τη συγκεκριμένη ημέρα, η κίνηση στη Διώρυγα του Σουέζ και στις δύο κατευθύνσεις ανήλθε σε 45 πλοία, με τη συνολική χωρητικότητα να αγγίζει τους 1,7 εκατ. τόνους.

Με αφορμή τις παραπάνω διελεύσεις, η διοίκηση της Διώρυγας υπογράμμισε τη συνεχή προσπάθεια αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ειδική αναφορά έγινε στο έργο ανάπτυξης του Νότιου Τομέα, το οποίο αύξησε την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας μέσω της διαπλάτυνσης του καναλιού κατά 40 μ. προς τα ανατολικά, καθώς και της επέκτασης των διπλών τμημάτων κατά 10 χλμ. στην περιοχή Small Bitter Lakes.

Είσοδος στην αγορά της Αλάσκας από την MSC Cruises

Την είσοδο στην αγορά της Αλάσκας πραγματοποίησε η MSC Cruises, με το κρουαζιερόπλοιο «MSC Poesia» να αναχωρεί από το Σιάτλ στις 11 Μαΐου. Η καλοκαιρινή σεζόν, η οποία θα διαρκέσει έως τον Σεπτέμβριο, σηματοδοτεί την έναρξη των δραστηριοτήτων της εταιρείας στη συγκεκριμένη περιοχή.

Το πρόσφατα ανακαινισμένο σκάφος ενσωματώνει πλέον το πολυτελές concept «MSC Yacht Club», το οποίο λειτουργεί στη λογική «πλοίο μέσα στο πλοίο» (ship-within-a-ship), ενώ διαθέτει νέους χώρους εστίασης και ενισχυμένες εγκαταστάσεις ευεξίας.

Με λιμένα βάσης το Σιάτλ, το πρόγραμμα περιλαμβάνει εβδομαδιαίες κρουαζιέρες με προσεγγίσεις στο Ketchikan, στο Icy Strait Point και στο Juneau της Αλάσκας, καθώς και στη Βικτώρια του Καναδά. Παράλληλα, τα δρομολόγια περιλαμβάνουν πλου στο φιόρδ Endicott Arm, για θέαση του παγετώνα Dawes. Μετά την ολοκλήρωση της σεζόν, το σκάφος θα επανατοποθετηθεί στην Καραϊβική για κυκλικά δρομολόγια τον χειμώνα 2026/2027. Το ενδιάμεσο ταξίδι (Grand Voyage) από το Σιάτλ στο Μαϊάμι θα πραγματοποιηθεί μέσω της Διώρυγας του Παναμά, ενώ η επιστροφή του πλοίου στην Αλάσκα έχει ήδη προγραμματιστεί για τον Απρίλιο του 2027.

Σε επίπεδο περιβαλλοντικής πολιτικής, η ναυτιλιακή εταιρεία συμπράττει με την οργάνωση ORCA για την υποστήριξη της θαλάσσιας έρευνας. Κατά την περίοδο αιχμής της εμφάνισης φαλαινών, ειδικό επιστημονικό προσωπικό θα βρίσκεται στο πλοίο, αναλαμβάνοντας την εκπαίδευση του πληρώματος και την ενημέρωση των επιβατών για την τοπική θαλάσσια πανίδα.

Head Office
273 Jangsaengpogorae-ro, Nam-gu, Ulsan, S. Korea, 44780
Tel : +82 52 226 0700
Email : europe@oceanma.com

Greece Branch Office
16 Kifissias, Athens, 11526, Greece
Mob : +30 69 81 980 425
Email : jaykim@oceanma.com

Brochure Hompage

NO.1 Total Marine Provider

OCEAN MARINE SERVICES

Since 1986, Ocean Marine Services has grown to become a trusted aftermarket service provider in the marine industries. As an authorized distributor of HD Hyundai Marine Solution, we are committed to provide genuine spare parts for all products manufactured by HD Hyundai Group. Over the past 40 years, we have established strong partnerships and agency agreements with a various original marine equipment makers. As a total marine provider, we also supply bonded stores & provisions, chemicals, etc.

Engine Parts

Authorized Distributor of HD HYUNDAI MARINE SOLUTION

Spare parts for all products manufactured by Hyundai including ***Engines (HiMSEN, MAN, WinGD)***, ***BWTS***, ***COP***, ***SWBD***, **etc**.



2-STROKE ENGINES		HYUNDAI-HIMSEN ENGINE	
HYUNDAI MAN-B&W	HYUNDAI WIN-GD	DIESEL ENGINE	DUAL FUEL ENGINE
S46MC-C L/S/K/G50MC(ME) L/S/K/G60MC-C(ME-C, ME-GI) L/S/K/G70MC-C(ME-C, ME-GI) L/S/K/G80MC-C(ME-C, ME-GI) L/S/K/G90MC-C(ME-C, ME-GI) L/S/K/G98MC-C(ME-C, ME-GI)	RTA/RTF48, RTA/RTF50 RTA/RTF58, RTF60C-B RTA62, RTA/RTF68 RTA72, RTA/RTF84 RTA/RTF96 X52/62/72/82/92DF X62/72/82/92(B)	H17/28, H21/32, H21C, H21MH25/33, H32/40, H32C, H32CV H21/32P, H21CP, H25/33P, H32/40PH32CP, H32CVP, H46/60P, H46/60VP	H22CDF, H22CFD-LM, H27DFH32DF-LM, H35DF, H35DFVH54DF, H54DFV H22CDFP, H22CDFP- LMH27DFP, H32DFP- LMH35DFP, H35DFVP, H54DFP

Marine Equipments

Spare parts and services for ***all Korean machineries including pumps, purifiers, compressors, boilers, valves, lightings, etc***.

AURA MARINE · C-M-R CMR KOREA · DAEYANG · evac · GRS · 지씨테크(주) GREEN & CLEAN TECHNOLOGY · HANMI HYDRAULIC MACHINERY CO.,LTD. · HANYOUNG HANYOUNG ENG. CO., LTD. · HERIANA · HI AIR KOREA · SEHONG · KC · KWANG SUNG · MRC MARINE RADIO CO.,LTD. KOREA · MST SOLUTION · Mt.H · MSL · SHIN MYUNG TECH · SAMKUN SAMKUN CENTURY CO., LTD · soteco international · TKT TANKTECH · WKV WONKWANG VALVE · **etc.**

Marine Stores & Provisions

A wide range of supplies including ***Provisions & Bonded Stores***, ***Safety Equipments***, ***Pipe & Fittings***, ***Deck & Engine Stores***, etc.



Marine Rubber Mat



- ***Anti-fire & Ozone Resistance***
- ***Electric Insulation (35,000 volts)***
- ***Anti-fatigue***
- ***Anti-vibration***

Chemicals

Marine Lubricants

Authorized Agent of TotalEnergies · Shell · HD HYUNDAI OILBANK



- ***Total Energies***
- ***Shell***
- ***HD Hyundai Oilbank***

Marine Coatings

Authorized Agent of KCC



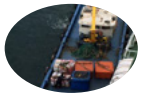
Heavy Duty Protective Coatings
- Anti-Corrosive
- Anti-Fouling
- Cargo Tank Coatings
- Topcoat

Onboard Delivery in S. Korea

Delivery to vessels in all ports and shipyards in Korea.









Contact

Engine & Machinery : ***europe@oceanma.com*** Stores & Provisions : ***store@oceanma.com*** Chemicals : ***lubeoil@oceanma.com***

Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τα Λιμάνια – Προτεραιότητες και άξονες εφαρμογής για την Ελλάδα





των **Δρος Μαρίας Μποϊλέ**,
Συντονίστριας της Waterborne TP
και Καθηγήτριας Ναυτιλιακών Σπουδών
στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς

& **Δρος Σωτήρη Θεοφάνη**,
Εκτελεστικού Διευθυντή, MARLOGMIND PC,
Ιδρυτικού Μέλους & Εταίρου, KOMVOS – Node,
Networks of Global Hellenism

Η αναγνώριση του σύνθετου ρόλου των λιμένων και η διατύπωση των προτεραιοτήτων είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Ωστόσο, η επιτυχία της Στρατηγικής θα κριθεί από την εφαρμογή της και από το κατά πόσο οι ευρωπαϊκές κατευθύνσεις μπορούν να μετατραπούν σε συγκεκριμένες ευρωπαϊκές και εθνικές πολιτικές, ώριμα έργα, λειτουργικά χρηματοδοτικά εργαλεία και εφαρμόσιμες δράσεις.

Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τα Λιμάνια έρχεται σε μια περίοδο κατά την οποία το παγκόσμιο εμπόριο αναδιατάσσεται, η ενεργειακή ασφάλεια αποκτά νέα βαρύτητα και οι εφοδιαστικές αλυσίδες δοκιμάζονται από γεωπολιτικές κρίσεις. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει τα λιμάνια ως κρίσιμους κόμβους εμπορίου, ενέργειας, ασφάλειας, άμυνας, καινοτομίας και εδαφικής συνοχής. Η Στρατηγική διαρθρώνεται γύρω από πέντε βασικές ευρωπαϊκές προτεραιότητες: α) την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, της καινοτομίας και της ψηφιοποίησης, β) την προώθηση της ενεργειακής μετάβασης, της βιωσιμότητας και των καθαρών βιομηχανιών, γ) την προστασία και την ασφάλεια των λιμένων, δ) την πρόσβαση σε χρηματοδότηση και επενδύσεις, και ε) την κοινωνική συνοχή, τις δεξιότητες και τις ποιοτικές θέσεις εργασίας.

Η αναγνώριση του σύνθετου ρόλου των λιμένων και η διατύπωση των προτεραιοτήτων είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Ωστόσο, η επιτυχία της Στρατηγικής θα κριθεί από την εφαρμογή της και από το κατά πόσο οι ευρωπαϊκές κατευθύνσεις μπορούν να μετατραπούν σε συγκεκριμένες ευρωπαϊκές και εθνικές πολιτικές, ώριμα έργα, λειτουργικά χρηματοδοτικά εργαλεία και εφαρμόσιμες δράσεις. Η εφαρμογή της ευρωπαϊκής στρατηγικής δεν μπορεί να βασιστεί σε μια ενιαία προσέγγιση για όλα τα λιμάνια. Χρειάζεται διαφοροποίηση, ιεράρχηση και προσαρμογή, σε τελευταία ανάλυση ένα modus vivendi της ευρωπαϊκής με την εθνική προσέγγιση για όλα τα κράτη-μέλη.

Για την Ελλάδα, αυτό σημαίνει ότι η ευρωπαϊκή στρατηγική πρέπει να εξειδικευτεί με βάση τη δομή, τις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες του ελληνικού λιμενικού συστήματος, το οποίο είναι εξαιρετικά πολυμορφικό και έχει ακολουθήσει μια ιδιότυπη πορεία στο πλαίσιο της «μετάφρασης» των μνημονιακών υποχρεώσεων. Περιλαμβάνει μεγάλους διεθνείς εμπορικούς κόμβους, λιμένες ακτοπλοΐας, τουριστικές και αλιευτικές υποδομές, περιφερειακά λιμάνια, νησιωτικές εγκαταστάσεις και μικρότερους

τοπικούς λιμένες με κρίσιμο κοινωνικό ρόλο. Η πολυμορφία αυτή αποτελεί στρατηγικό πλεονέκτημα, αλλά ταυτόχρονα δημιουργεί σύνθετες διοικητικές, χρηματοδοτικές, τεχνικές και επιχειρησιακές προκλήσεις.

Η ελληνική ιδιαιτερότητα συνδέεται άμεσα με τη νησιωτικότητα και την ακτοπλοΐα. Στα νησιά, το λιμάνι –στην πλειονότητα των περιπτώσεων μικρή λιμενική υποδομή με βάση τα διεθνή ανάλογα– πέρα από οικονομική υποδομή, είναι προϋπόθεση καθημερινής λειτουργίας της τοπικής κοινωνίας. Συνδέεται με την τροφοδοσία, τη μετακίνηση κατοίκων και επισκεπτών, την πρόσβαση σε υπηρεσίες, την τουριστική δραστηριότητα, την πολιτική συνοχής και το κόστος ζωής. Επομένως, η νησιωτικότητα θα πρέπει να αποτελεί βασική παράμετρο σχεδιασμού της λιμενικής πολιτικής.

Η ανάγκη αυτή έχει ήδη αναδειχθεί μέσα από τη Μελέτη Αναμόρφωσης του Συστήματος Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, που εκπόνησε το Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης για το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Η μελέτη υπογραμμίζει, με συγκεκριμένη προσέγγιση, τη στενή σχέση μεταξύ ακτοπλοΐας, λιμενικών υποδομών, ποιότητας υπηρεσιών, δημόσιας εξυπηρέτησης και νησιωτικής συνοχής. Αντίστοιχα, η ευρωπαϊκή μελέτη *Greening of European Seaports*, την οποία συντόνισε το Εργαστήριο Ποσοτικής Ανάλυσης στη Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιώς, ανέδειξε ότι η πράσινη μετάβαση των λιμένων πρέπει να συνδεθεί με τη λειτουργική ανθεκτικότητα, την ενεργειακή επάρκεια, τη χρηματοδοτική δυνατότητα και τις διαφορετικές ανάγκες και τα αντίστοιχα χαρακτηριστικά των λιμένων.

Παράλληλα, η ομάδα εργασίας για τα λιμάνια της ευρωπαϊκής Τεχνολογικής Πλατφόρμας Waterborne TP, η οποία συντάσσει σχετικό οδικό χάρτη, αλλά και η συζήτηση στην εκδήλωση που διοργάνωσε η Τεχνολογική Πλατφόρμα, σε συνεργασία με το Ίδρυμα Ευγενίδου και υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για την εφαρμογή της ευρωπαϊκής στρατηγικής με έμφαση στον ελληνικό χώρο, αναδεικνύουν την πραγματικότητα σύμφωνα με την οποία τα λιμάνια του μέλλοντος θα απαιτήσουν ολοκληρωμένα ενεργειακά συστήματα, ψηφιακές λύσεις, αυτοματοποίηση, κυβερνοασφάλεια, προηγμένα συστήματα παρακολούθησης υποδομών, κυκλική οικονομία και νέες δεξιότητες.

Στο πλαίσιο αυτό, οι πέντε ευρωπαϊκές προτεραιότητες χρειάζεται να μεταφραστούν σε συγκεκριμένους και κατάλληλα προσαρμοσμένους άξονες εφαρμογής για την Ελλάδα, οι οποίοι να λαμβάνουν υπόψη την πολυμορφία και την κλίμακα του λιμενικού συστήματος, τη νησιωτικότητα, την ακτοπλοΐα, τις διαφορετικές δυνατότητες των λιμενικών φορέων και την ανάγκη συντονισμού με την ενεργειακή, ψηφιακή και αναπτυξιακή πολιτική.



Πρώτος άξονας εφαρμογής είναι η σαφής κατηγοριοποίηση και ιεράρχηση του ελληνικού λιμενικού συστήματος. Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, όπως τίθεται στην ευρωπαϊκή στρατηγική, προϋποθέτει για την Ελλάδα να προσδιοριστεί ποια λιμάνια λειτουργούν ή μπορούν να λειτουργήσουν ως διεθνείς εμπορικές πύλες, με βάση μια ρεαλιστική προσέγγιση και όχι την έκφραση αδόκιμων και μη ρεαλιστικών επιθυμιών, ποια ως ενεργειακοί κόμβοι, ποια ως λιμένες ακτοπλοϊκής σύνδεσης, ποια ως τουριστικές πύλες, ποια ως αλιευτικές υποδομές και ποια ως μικροί νησιωτικοί λιμένες κρίσιμης κοινωνικής σημασίας. Η ιεράρχηση αυτή δεν σημαίνει υποβάθμιση των μικρότερων λιμένων. Αντίθετα, επιτρέπει να αναγνωριστεί ο πραγματικός τους ρόλος και να σχεδιαστούν κατάλληλα εργαλεία για την προτεραιοποίηση αναπτυξιακής στόχευσης, επενδύσεων, έργων και δράσεων.

Δεύτερος άξονας είναι η σύνδεση της λιμενικής πολιτικής με την ακτοπλοΐα και τη νησιωτικότητα. Η ευρωπαϊκή στρατηγική αναγνωρίζει τον ρόλο των λιμένων στην εδαφική και κοινωνική συνοχή, ιδίως για νησιωτικές, παράκτιες και απομακρυσμένες περιοχές. Για την Ελλάδα, αυτή η διάσταση έχει κομβικό ρόλο. Η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, οι απαιτήσεις αποανθρακοποίησης, η ανάγκη διατήρησης αξιόπιστων γραμμών δημόσιας υπηρεσίας και η εξυπηρέτηση των νησιωτικών κοινωνιών συνδέονται άμεσα με την κατάσταση και τις δυνατότητες των λιμένων. Δεν αρκεί να σχεδιάζονται πράσινα ή υβριδικά πλοία, εάν τα λιμάνια δεν διαθέτουν κατάλληλες υποδομές ηλεκτροδότησης, φόρτισης, ασφάλειας και λειτουργικής υποστήριξης. Ούτε αρκεί να προωθείται η περιβαλλοντική μετάβαση εάν το κόστος μεταφέρεται μονομερώς στον επιβάτη, στον νησιώτη ή στη μικρή επιχείρηση.

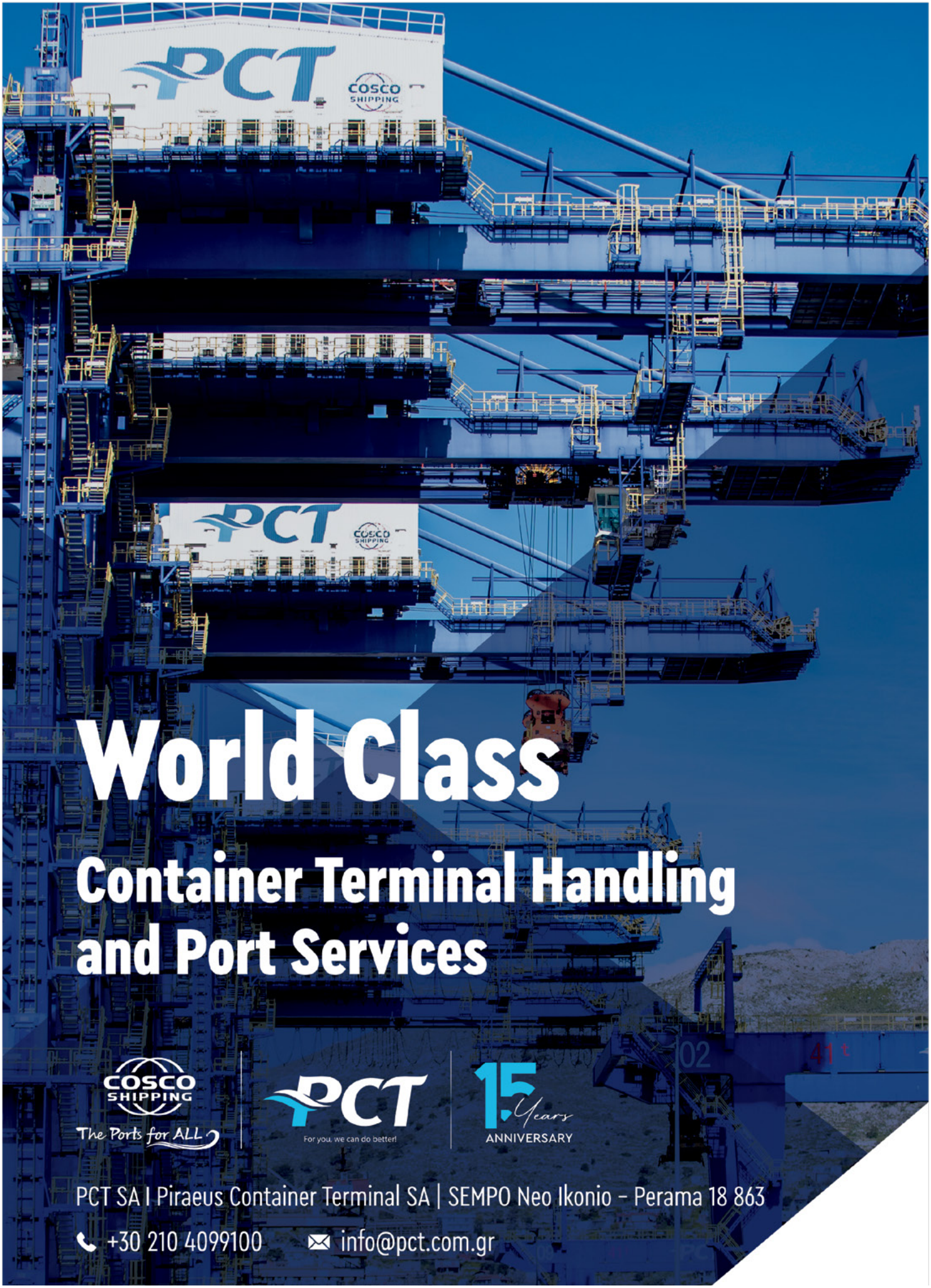
Τρίτος άξονας είναι η πράσινη μετάβαση και η αντιμετώπιση του λιμανιού ως ενεργειακού οικοσυστήματος. Η ηλεκτροδότηση από ξηράς, η φόρτιση ηλεκτρικών και υβριδικών πλοίων, στην κλίμακα που επιτρέπουν οι υφιστάμενες και μελλοντικές τεχνολογίες, η αποθήκευση και η διάθεση εναλλακτικών καυσίμων, η σύνδεση με ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και η διαχείριση της ζήτησης ηλεκτρικής ισχύος απαιτούν συντονισμό μεταξύ διαχειριστών δικτύων, παρόχων ενέργειας, ναυτιλιακών και ακτοπλοϊκών εταιρειών, λιμενικών φορέων, κατασκευαστών εξοπλισμού και τοπικών κοινωνιών. Ιδίως στα νησιά το ζήτημα, πέρα από περιβαλλοντικό, είναι και ζήτημα ενεργειακής επάρκειας, λειτουργικής ανθεκτικότητας και κόστους.

Η αναγνώριση του σύνθετου ρόλου των λιμένων και η διατύπωση των προτεραιοτήτων είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Ωστόσο, η επιτυχία της Στρατηγικής θα κριθεί από την εφαρμογή της και από το κατά πόσο οι ευρωπαϊκές κατευθύνσεις μπορούν να μετατραπούν σε συγκεκριμένες ευρωπαϊκές και εθνικές πολιτικές, ώριμα έργα, λειτουργικά χρηματοδοτικά εργαλεία και εφαρμόσιμες δράσεις.

Τέταρτος άξονας είναι η ψηφιακή μετάβαση. Η ψηφιοποίηση συνδέεται με την ανταγωνιστικότητα, την αποδοτικότητα, τη διαφάνεια, τη σύνδεση με την ενδοχώρα και τη μείωση των εκπομπών. Για την Ελλάδα, η ψηφιακή μετάβαση, πέρα από τους μεγάλους λιμένες, θα πρέπει να περιλαμβάνει και τους μικρότερους, περιφερειακούς και νησιωτικούς. Ασφαλείς πλατφόρμες ανταλλαγής δεδομένων, προηγμένα συστήματα παρακολούθησης υποδομών και ψηφιακά δίδυμα μπορούν να ενισχύσουν την αποδοτικότητα του συστήματος. Όμως απαιτούνται διαλειτουργικότητα, κοινά πρότυπα, κυβερνοασφάλεια και λύσεις κλιμακούμενες, οικονομικά προσιτές και λειτουργικές για διαφορετικές κατηγορίες λιμένων. Η ύπαρξη μιας πλατφόρμας συλλογής, ανταλλαγής και αξιοποίησης δεδομένων δείχνει να είναι ζωτική για το νησιωτικό λιμενικό σύστημα και όχι μόνον.

Πέμπτος άξονας είναι η προστασία, η ασφάλεια και η ανθεκτικότητα. Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική αναφέρεται σε αναδυόμενες απειλές, κυβερνοκινδύνους, οργανωμένο έγκλημα, ελέγχους ασφάλειας, τελωνειακές διαδικασίες και ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών. Για την Ελλάδα, αυτή η διάσταση έχει ιδιαίτερη σημασία λόγω της γεωγραφίας και της νησιωτικότητας. Η διακοπή λειτουργίας ενός νησιωτικού λιμένα μπορεί να επηρεάσει άμεσα την τροφοδοσία, την υγεία, τον τουρισμό, την τοπική οικονομία και την κοινωνική συνοχή, «διαχέοντας» τις επιπτώσεις στο σύνολο του νησιωτικού συμπλέγματος. Συνεπώς, απαιτούνται αξιολογήσεις κινδύνου, σχέδια επιχειρησιακής συνέχειας, επενδύσεις σε φυσική και ψηφιακή ασφάλεια και σαφείς μηχανισμοί συνεργασίας μεταξύ λιμενικών αρχών, κρατικών υπηρεσιών, ιδιωτικών φορέων και ευρωπαϊκών θεσμών.

Έκτος άξονας είναι η χρηματοδότηση και η τεχνική ωρίμανση έργων. Η Ευρω-


PCT
COSCO SHIPPING
PCT
COSCO SHIPPING
World Class
Container Terminal Handling
and Port Services
COSCO SHIPPING
The Ports for ALL
PCT
For you, we can do better!
15 Years
ANNIVERSARY
PCT SA I Piraeus Container Terminal SA | SEMPO Neo Ikonio – Perama 18 863
+30 210 4099100
info@pct.com.gr



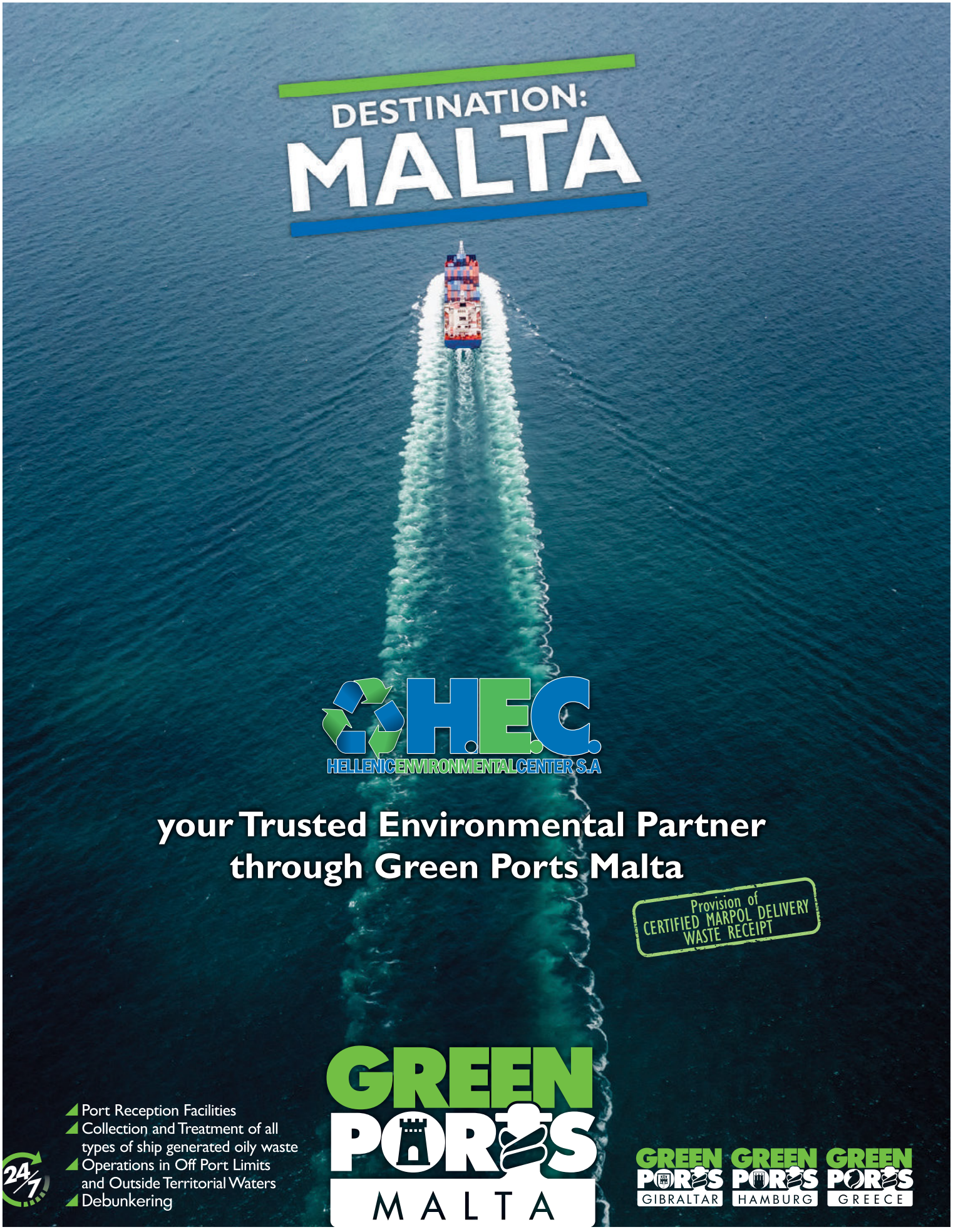
παϊκή Στρατηγική αναγνωρίζει ότι η μετάβαση των λιμένων απαιτεί σημαντικές επενδύσεις και αναγνωρίζει την ανάγκη για καλύτερο συντονισμό των ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών εργαλείων, πρόσβαση σε συμβουλευτικές υπηρεσίες και μηχανισμούς απομείωσης κινδύνου, με ειδική προσοχή στις ανάγκες μικρών και μεσαίων λιμένων. Για την Ελλάδα, αυτό είναι κρίσιμο. Τα έργα ηλεκτροδότησης, αναβάθμισης δικτύων, προστασίας υποδομών, ψηφιακής ασφάλειας, εναλλακτικών καυσίμων και κατάρτισης προσωπικού έχουν υψηλό κόστος και συχνά παράγουν δημόσιο όφελος που δεν αποτυπώνεται άμεσα στα έσοδα ενός λιμενικού οργανισμού. Για μικρούς, περιφερειακούς και νησιωτικούς λιμένες, η απλούστευση των χρηματοδοτικών μηχανισμών είναι προϋπόθεση συμμετοχής. Απαιτείται τεχνική υποστήριξη για την ωρίμανση έργων, σαφές πλαίσιο κρατικών ενισχύσεων και εργαλεία που ανταποκρίνονται στις πραγματικές δυνατότητες των λιμενικών φορέων.

Έβδομος άξονας είναι το ανθρώπινο δυναμικό, οι δεξιότητες και οι ποιοτικές θέσεις εργασίας. Η πράσινη και ψηφιακή μετάβαση των λιμένων δεν θα επιτευχθεί μόνο με υποδομές και τεχνολογίες. Θα απαιτήσει ανθρώπινο δυναμικό με νέες δεξιότητες σε ενεργειακά συστήματα, ψηφιακές πλατφόρμες, κυβερνοασφάλεια, περιβαλλοντική διαχείριση, διαχείριση κρίσεων, ασφάλεια εργασίας και λειτουργία νέων τεχνολογιών. Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι κρίσιμος, ιδιαίτερα για τους μικρούς και νησιωτικούς λιμένες, όπου η έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού έχει αποτελέσει στο παρελθόν και μπορεί να αποτελέσει και στο μέλλον σοβαρό εμπόδιο στην εφαρμογή ακόμα και ώριμων έργων.

Οριζόντια προϋπόθεση για όλα τα παραπάνω είναι ο ουσιαστικός διάλογος και η από κοινού διαμόρφωση της εθνικής ατζέντας εφαρμογής, ατζέντας που θα συνδέεται με συνεκτικό Εθνικό Λιμενικό Σχεδιασμό. Η μετάβαση των λιμένων αφορά πολλούς φορείς ταυτόχρονα. Χρειάζονται σταθεροί μηχανισμοί συνεργασίας και σαφείς προτεραιότητες, ώστε οι ανάγκες των λιμένων, της ακτοπλοΐας, της ενέργειας, της βιομηχανίας και των νησιωτικών κοινωνιών να μεταφράζονται σε κοινές προτεραιότητες, ώριμα έργα και ρεαλιστικά χρονοδιαγράμματα.

Συνεπώς, η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τα Λιμάνια προσφέρει ένα σημαντικό πλαίσιο και, εν πολλοίς, ευκαιρία, αλλά η αξία της για την Ελλάδα θα κριθεί από την ποιότητα της εξειδίκευσής της. Οι ευρωπαϊκές προτεραιότητες πρέπει να μεταφραστούν σε εθνικό σχέδιο λιμενικού μετασχηματισμού, που θα ξεκινά από την πραγματική εικόνα του ελληνικού λιμενικού συστήματος, θα ενσωματώνει τη νησιωτικότητα και την ακτοπλοΐα, θα συνδέει τις υποδομές με την ενέργεια και την τεχνολογία, θα προστατεύει την ανταγωνιστικότητα και θα στηρίζεται σε ρεαλιστικούς μηχανισμούς χρηματοδότησης και εφαρμογής.

Το ζητούμενο δεν είναι απλώς η ευθυγράμμιση με την ευρωπαϊκή στρατηγική, αλλά η αξιοποίησή της ως ευκαιρίας για ουσιαστικό ανασχεδιασμό. Με ρεαλισμό, ιεράρχηση, χρηματοδότηση, επένδυση στο ανθρώπινο δυναμικό και συστηματικό διάλογο, τα ελληνικά λιμάνια μπορούν να μετατραπούν σε κόμβους μιας νέας αναπτυξιακής, ενεργειακής, νησιωτικής και γεωστρατηγικής πολιτικής με απτά αποτελέσματα.


DESTINATION:
MALTA
H.E.C.
HELLENIC ENVIRONMENTAL CENTER S.A
your Trusted Environmental Partner
through Green Ports Malta
Provision of
CERTIFIED MARPOL DELIVERY
WASTE RECEIPT
GREEN PORTS MALTA
Port Reception Facilities
Collection and Treatment of all types of ship generated oily waste
Operations in Off Port Limits and Outside Territorial Waters
Debunkering
24/7
GREEN PORTS GIBRALTAR
GREEN PORTS HAMBURG
GREEN PORTS GREECE
info@gp-malta.com
+30 214 4167618
www.hec.gr



For any trouble at sea, call: **VERNICOS +30 210 429 2201**

We manage the biggest and most powerful

fleet of 47 tugs in the Mediterranean

VERNICOS SCAFI GROUP

Tugs & Salvage

Group of companies

Your Greek ***partners***
for ***safety*** *& pollution* ***fighting***

35-39, Akti Miaouli Str., 185 35 Piraeus, Greece
Tel.: +30 210 4292201 (24hours), Fax: +30 210 4292200
www.vernicostugs.gr, e-mail: tugs@vernicostugs.gr



VERNICOS SCAFI GROUP
Tugs & Salvage
Group of companies



ANCORA INVESTMENT TRUST INC.

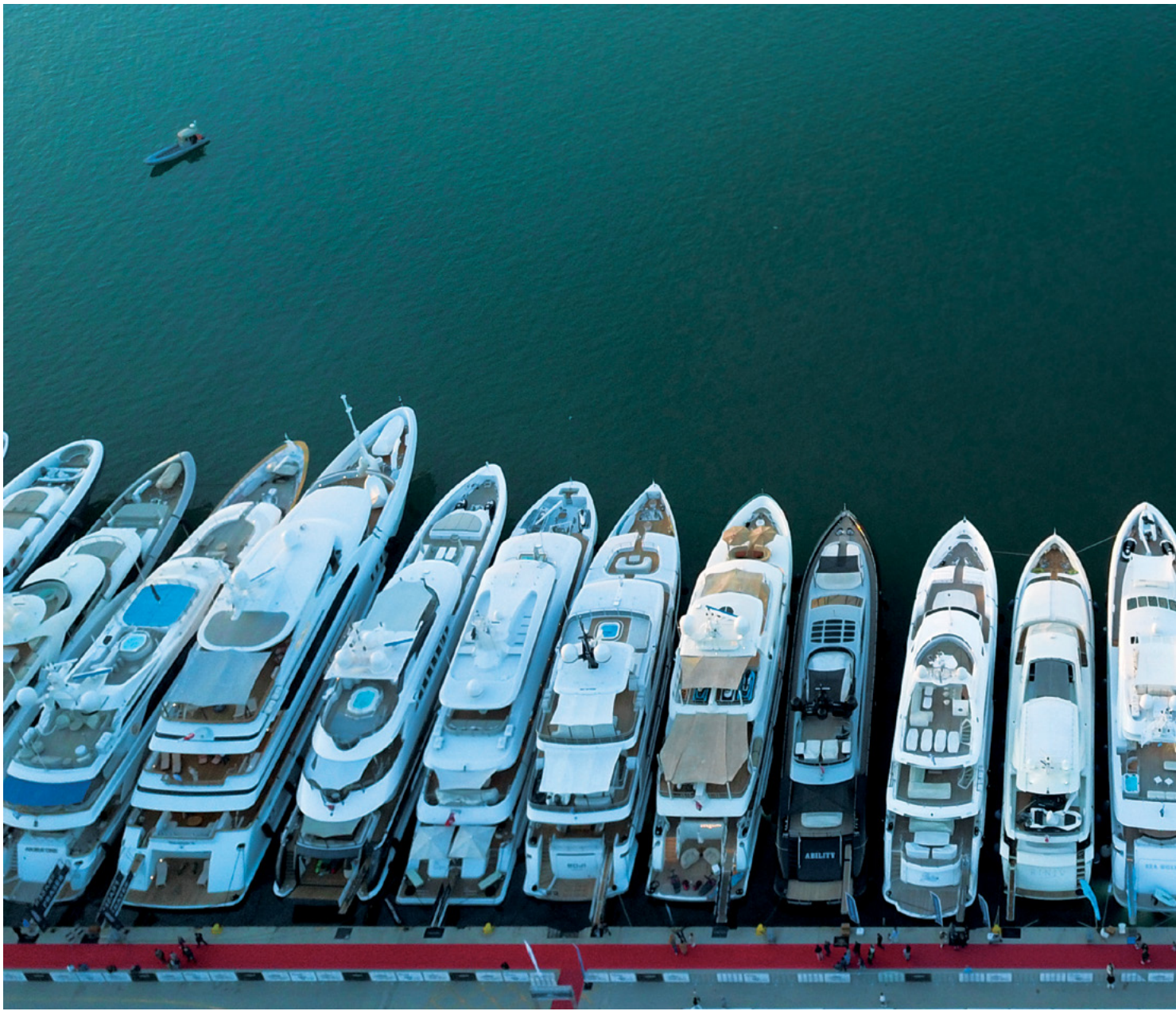


MEDTUGS
TOWAGE & SALVAGE



NAUTILUS MANAGEMENT S.A.

Το ελληνικό yachting



σε ρότα αναβάθμισης

Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΜΠΟΥΓΙΩΤΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ



Ο θαλάσσιος τουρισμός υψηλών προδιαγραφών συνιστά έναν από τους ταχέως αναπτυσσόμενους πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Η χώρα μας, διαθέτοντας ένα μοναδικό φυσικό κεφάλαιο, ηγείται της προσπάθειας για τον επαναπροσδιορισμό του yachting και της πολυτελούς φιλοξενίας στην Ανατολική Μεσόγειο.

Στις επόμενες σελίδες εξετάζουμε σε βάθος τη στρατηγική θέση της χώρας μας ως παγκόσμιου προορισμού yachting, αναλύοντας ταυτόχρονα τις κρίσιμες παραμέτρους που θα καθορίσουν το μέλλον του κλάδου. Στο μικροσκόπιο βρίσκονται ζητήματα ανταγωνιστικότητας και εκσυγχρονισμού του θεσμικού πλαισίου, όπως επίσης και επενδυτικές ευκαιρίες που αναδύονται μέσα από την αναβάθμιση των υποδομών μας.

Με γνώμονα τη βιωσιμότητα αλλά και την ποιότητα, οι αρθρογράφοι του αφιερώματος αναλύουν τις προοπτικές εκείνες που θα επιτρέψουν στην Ελλάδα να κεφαλαιοποιήσει τα ανταγωνιστικά της πλεονεκτήματα. Στόχος μας είναι να αναδειχθεί το πώς οι προκλήσεις μπορούν να μετατραπούν σε εφαλτήριο για μια διαρκή και ποιοτική τουριστική ανάπτυξη.

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Το ελληνικό yachting ως στρατηγικός πυλώνας: Από την προοπτική στην εθνική πραγματικότητα

Η Ελλάδα δεν είναι απλώς ένας προορισμός στον χάρτη του παγκόσμιου yachting· είναι η ίδια η φυσική και ιστορική έδρα του θαλάσσιου τουρισμού. Με μια ακτογραμμή που αγγίζει τα 16.000 χλμ. και ένα μωσαϊκό 5.000 νησιών και βραχονησίδων, η χώρα μας διαθέτει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα που κανένας ανταγωνιστής στη Μεσόγειο δεν μπορεί να προσεγγίσει, όσο και αν επενδύσει σε τεχνητές υποδομές. Το ελληνικό yachting προσφέρει κάτι βαθύτερο: την απόλυτη ελευθερία επιλογών ανάμεσα σε χιλιάδες χρόνια πολιτισμού και σε τοπία που εναλλάσσονται από τον άγριο βράχο των Κυκλάδων στο καταπράσινο των Επτανήσων.
Ωστόσο, ως θεσμικοί εκπρόσωποι του κλάδου, οφείλουμε να κοιτάμε πέρα από την ειδυλλιακή εικόνα του ηλιοβασιλέματος. Το yachting σήμερα είναι μια βαριά βιομηχανία, που απαιτεί επαγγελματισμό, στρατηγική και κυρίως μια Πολιτεία που θα αντιληφθεί ότι η θάλασσα δεν είναι απλώς ένα «κάδρο», αλλά ένας ζωτικός οικονομικός πνεύμονας.



του **Φίλιππου Βενετόπουλου**,
Προέδρου Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ),
CEO Variety Cruises

Η ακτινογραφία της προσφοράς: πέρα από τα προφανή νούμερα

Είναι συχνά παρεξηγημένη η συνεισφορά του θαλάσσιου τουρισμού στο εθνικό προϊόν. Ενώ ο τουρισμός συνολικά αποτελεί το 20% του ΑΕΠ της χώρας, το yachting καλύπτει περίπου το 1,48% αυτού του ποσοστού. Αν και το νούμερο μοιάζει αριθμητικά μικρό, η ποιοτική του βαρύτητα είναι δυσανάλογα μεγάλη. Ο επισκέπτης που επιλέγει το σκάφος για τις διακοπές του παρουσιάζει την υψηλότερη κατά κεφαλήν δαπάνη από οποιαδήποτε άλλη κατηγορία τουρίστα.
Η δαπάνη αυτή δεν εγκλωβίζεται σε ένα «all-inclusive» ξενοδοχείο. Αντιθέτως, διαχέεται οριζόντια στις τοπικές κοινωνίες. Από τον ανεφοδιασμό τροφίμων και καυσίμων μέχρι την εστίαση, τα τοπικά καταστήματα και τις υπηρεσίες στους μικρούς λιμένες, το yachting στηρίζει την οικονομική επιβίωση νησιών, που χωρίς αυτό θα μαράζωναν μετά την υψηλή περίοδο. Είναι ο κατεξοχήν μοχλός επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου, καθώς η δραστηριότητα ξεκινά από νωρίς την άνοιξη και εκτείνεται μέχρι το βαθύ φθινόπωρο.

Η βιομηχανική διάσταση: η «άγνωστη» Ζώνη του Περάματος

Πολλοί ταυτίζουν το yachting αποκλειστικά με τις διακοπές, ξεχνώντας τη βιομηχανική του βάση. Η καρδιά του κλάδου χτυπά στη ναυπηγοεπισκευ-



αστική ζώνη. Η Ζώνη του Περάματος και τα περιφερειακά ναυπηγεία ζουν κυριολεκτικά από το επαγγελματικό τουριστικό σκάφος. Κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου, χιλιάδες εργαζόμενοι –μηχανικοί, ηλεκτρολόγοι, ξυλουργοί, φανοποιοί και εξειδικευμένοι τεχνίτες– απασχολούνται στις συντηρήσεις, στις ανακατασκευές και στους δεξαμενισμούς των σκαφών.

Αυτή η εγχώρια αξιακή αλυσίδα είναι που πρέπει να διαφυλάξουμε. Κάθε ευρώ που επενδύεται σε ένα σκάφος με ελληνική σημαία και ελληνική διαχείριση επιστρέφει πολλαπλάσια στην ελληνική οικονομία. Δεν είμαστε απλώς ένας «τόπος διέλευσης» για διεθνή σκάφη· είμαστε ένα οικοσύστημα που παράγει τεχνογνωσία και θέσεις εργασίας υψηλής εξειδίκευσης.

Το ανθρώπινο δυναμικό: το πρόσωπο της φιλοξενίας

Κανένα σκάφος, όσο πολυτελές κι αν είναι, δεν μπορεί να προσφέρει την «εμπειρία Ελλάδα» χωρίς το πλήρωμά του. Σήμερα, περίπου 5.000 Έλληνες ναυτικοί είναι ναυτολογημένοι στο ΝΑΤ και εργάζονται στα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη, αποτελώντας την ελίτ του παγκόσμιου yachting. Τους καλοκαιρινούς μήνες, ο αριθμός των εργαζομένων εκτοξεύεται με επιπλέον 10.000 θέσεις εργασίας, σε ειδικότητες όπως μάγειρες, καμαρότοι και προσωπικό εξυπηρέτησης.

Η λέξη «φιλοξενία» για εμάς δεν είναι τουριστικό σλόγκαν· είναι το συγκριτικό μας πλεονέκτημα. Ωστόσο, η προσέλκυση νέων ανθρώπων στον κλάδο αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις μας. Οφείλουμε να αναδείξουμε το yachting ως μια σύγχρονη, δυναμική και επαγγελματικά σταθερή επιλογή, επενδύοντας στη ναυτική εκπαίδευση και εξασφαλίζοντας ένα πλαίσιο που θα σέβεται τον εργαζόμενο και θα του δίνει προοπτικές εξέλιξης.

Υποδομές: η αχίλλειος πτέρνα και η ανάγκη για μεταρρύθμιση

Δεν μπορούμε να εθελοτυφλούμε: Η εικόνα των υποδομών μας συχνά δεν συνάδει με το επίπεδο των υπηρεσιών που θέλουμε να προσφέρουμε. Οι μαρίνες αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του

Δεν μπορούμε να εθελοτυφλούμε: Η εικόνα των υποδομών μας συχνά δεν συνάδει με το επίπεδο των υπηρεσιών που θέλουμε να προσφέρουμε. Οι μαρίνες αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του θαλάσσιου τουρισμού και, δυστυχώς, σε μεγάλο μέρος της χώρας είναι από ελλιπείς έως ανύπαρκτες.

θαλάσσιου τουρισμού και, δυστυχώς, σε μεγάλο μέρος της χώρας είναι από ελλιπείς έως ανύπαρκτες.

Είναι αποκαρδιωτικό να βλέπουμε εμβληματικούς χώρους, όπως η Μαρίνα Ζέας, να παρουσιάζουν εικόνες εγκατάλειψης, με βυθισμένα σκάφη και παρωχημένες εγκαταστάσεις. Τέτοιες καταστάσεις λειτουργούν ως «αντιδιαφήμιση» για τη χώρα. Ο ανταγωνισμός στη Μεσόγειο είναι αμείλικτος. Χώρες όπως η Κροατία, η Τουρκία και η Ιταλία έχουν αντιληφθεί προ πολλού τη σημασία των σύγχρονων μαρινών και επενδύουν δισεκατομμύρια σε δίκτυα υποδοχής που προσφέρουν ασφάλεια και υψηλού επιπέδου παροχές.

Για να παραμείνουμε στην κορυφή, η Πολιτεία πρέπει να δείξει τη δέουσα «συμπάθεια» στον κλάδο, η οποία μεταφράζεται σε τρία ξεκάθαρα αιτήματα:

- Σύγχρονες μαρίνες: Απλοποίηση των διαδικασιών για επενδύσεις σε λιμενικές υποδομές και δημιουργία νέων θέσεων ελλιμενισμού.
- Νομοθετική σταθερότητα: Ένα σαφές και δίκαιο θεσμικό πλαίσιο που δεν θα αλλάζει «εν πλω», προκαλώντας ανασφάλεια σε πλοιοκτήτες και ναυλωτές.
- Φορολογική ανταγωνιστικότητα: Ένα σταθερό φορολογικό περιβάλλον, που θα επιτρέψει στις ελληνικές επιχειρήσεις να ανταγωνιστούν επί ίσοις όροις τα σκάφη ξένων σημαιών που δραστηριοποιούνται στη Μεσόγειο.

Γεωπολιτική και μελλοντικές προοπτικές

Η θέση της Ελλάδας στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων είναι ευλογία και κατάρα ταυτόχρονα. Το εύθραυστο γεωπολιτικό περιβάλλον της Ανατολικής Μεσογείου δημιουργεί προκλήσεις, αλλά ταυτόχρονα αναδεικνύει την Ελλάδα ως τον «ασφαλή λιμένα» της περιοχής. Η εμπιστοσύνη που δείχνουν οι μεγάλες αγορές, με κυρίαρχη αυτή των Ηνωμένων Πολιτειών, δεν είναι τυχαία. Η χώρα μας εκλαμβάνεται ως ένας αξιόπιστος, δυτικός και ασφαλής προορισμός υψηλής αισθητικής.

Αυτή τη συγκυρία πρέπει να την κεφαλαιοποιήσουμε τώρα. Δεν επιτρέπεται να επαναπαυόμαστε στις «δάφνες» του παρελθόντος. Το μέλλον του ελληνικού yachting βρίσκεται στην ποιοτική αναβάθμιση και στη βιωσιμότητα. Πρέπει να ηγηθούμε στο μοντέλο του «Boutique Yachting», που δίνει έμφαση στην αυθεντικότητα, στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και στη βαθιά σύνδεση με την τοπική παράδοση.

Το όραμα για την επόμενη ημέρα

Το ελληνικό yachting βρίσκεται σε κρίσιμο σημείο καμπής. Έχουμε στα χέρια μας ένα «προϊόν» ανεκτίμητης αξίας, έναν στόλο που πρωταγωνιστεί και ένα ανθρώπινο δυναμικό που δεν έχει ταίρι στον κόσμο. Αυτό που λείπει είναι η συντονισμένη εθνική στρατηγική, που θα λύσει τα δεσμά των υποδομών και της γραφειοκρατίας.

Με συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, μπορούμε να διασφαλίσουμε ότι το yachting δεν θα είναι απλώς ένας «τουριστικός κλάδος», αλλά ο μόνιμος και σταθερός πυλώνας μιας βιώσιμης, περήφανης και θαλασσινής Ελλάδας. Η θάλασσα ήταν πάντα η τύχη μας. Είναι ώρα να την αντιμετωπίσουμε με τον σεβασμό και το όραμα που της αναλογεί.

eltrak

MaK CAT PALFINGER









ELTRAK Group is delighted to welcome you to Posidonia 2026.

HALL 2 (2.525) | **METROPOLITAN EXPO** | **1-5 June 2026**

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

Το μέλλον του ελληνικού yachting: Στρατηγικές προοπτικές και νέες επενδύσεις

Ο θαλάσσιος τουρισμός και ειδικότερα ο κλάδος του yachting αποτελούν σήμερα έναν από τους πιο δυναμικούς και ταχέως εξελισσόμενους τομείς της διεθνούς τουριστικής οικονομίας. Η Ελλάδα, με τη μοναδική γεωμορφολογία της, τη μακρά ναυτική παράδοση και τη στρατηγική της θέση στη Μεσόγειο, έχει εδραιωθεί ως κορυφαίος προορισμός για το διεθνές κοινό υψηλού εισοδήματος, που επιλέγει τη θάλασσα ως τρόπο ζωής και εμπειρίας.



του **Γιώργου Ρηγινού**,
CEO της Riginos Yachts

Ως εταιρεία που δραστηριοποιείται ενεργά σε όλο το φάσμα του yachting, βλέπουμε καθημερινά πώς η Ελλάδα μετασχηματίζεται σε έναν ανταγωνιστικό προορισμό παγκοσμίως. Η διεθνής αναγνωρισιμότητα της χώρας ως premium yachting destination δεν είναι συγκυριακή. Αντίθετα, βασίζεται σε σταθερά χαρακτηριστικά: το πλούσιο φυσικό περιβάλλον, τη μοναδική ποικιλία νησιωτικών και παράκτιων προορισμών, καθώς και την αυθεντικότητα των εμπειριών που προσφέρει το ελληνικό αρχιπέλαγος. Η δυνατότητα συνεχούς εναλλαγής τοπίων μέσα σε μικρές αποστάσεις καθιστά την Ελλάδα αδιαμφισβήτητο ηγέτη στο island hopping, ένα πλεονέκτημα που δύσκολα μπορούν να ανταγωνιστούν προορισμοί όπως η Γαλλική Ριβιέρα ή η Ιταλία.

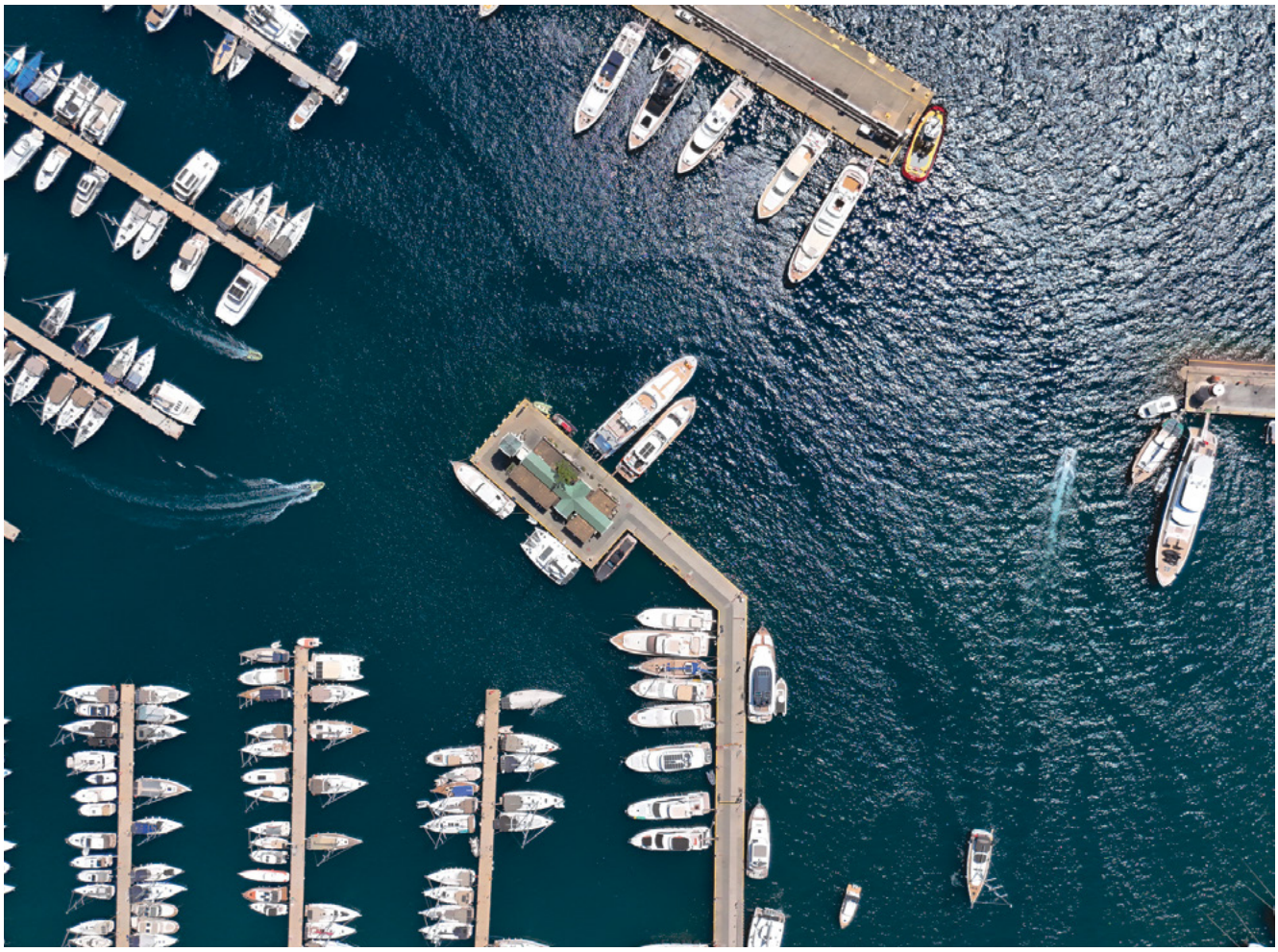
Ανταγωνιστικότητα στο ελληνικό yachting: από το φυσικό πλεονέκτημα στην εμπειρία

Η ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας στον παγκόσμιο χάρτη του yachting έχει εισέλθει σε μια νέα φάση. Το συγκριτικό πλεονέκτημα δεν περιορίζεται πλέον στο φυσικό κάλλος, αλλά επεκτείνεται στην εξειδίκευση και στην ποιότητα των υπηρεσιών. Η χώρα μας προσφέρει ένα από τα πιο εκτεταμένα δίκτυα νησιών και ακτογραμμών στη Μεσόγειο, επιτρέποντας μοναδικές διαδρομές και εμπειρίες πολυτελούς φιλοξενίας πάνω στη θάλασσα.

Παρά τις διεθνείς πληθωριστικές πιέσεις, η Ελλάδα εξακολουθεί να προσφέρει ανταγωνιστικό κόστος ελλιμενισμού και τροφοδοσίας σε σύγκριση με παραδοσιακούς προορισμούς, όπως το Μονακό, χωρίς να υστερεί σε επίπεδο υπηρεσιών. Αυτό αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για την προσέλκυση υψηλού επιπέδου στόλου και πελατείας.

Θεσμικό πλαίσιο και φορολογικό περιβάλλον

Η περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου συνδέεται άμεσα με τη σταθερότητα, τη σαφήνεια και την προβλεψιμότητα



του θεσμικού πλαισίου. Ειδικότερα, το φορολογικό καθεστώς που διέπει τις ναυλώσεις συνιστά έναν από τους πλέον καθοριστικούς παράγοντες διαμόρφωσης της διεθνούς ανταγωνιστικότητας του ελληνικού yachting.

Το υφιστάμενο πλαίσιο ΦΠΑ λειτουργεί πολυδιάστατα. Οι ισχύοντες μειωμένοι συντελεστές, οι οποίοι εκκινούν από το 13% και δύνανται να διαμορφωθούν σε χαμηλότερα επίπεδα (6,5% ή 5,2%), ενισχύουν τη συγκριτική θέση της ελληνικής αγοράς έναντι άλλων μεσογειακών προορισμών. Την ίδια στιγμή, η διαφοροποίηση των συντελεστών συνεπάγεται απόκλιση ως προς το ύψος των δυνητικών δημοσίων εσόδων σε σύγκριση με χώρες όπως η Γαλλία, η Ιταλία, η Ισπανία και η Κροατία, όπου οι αντίστοιχοι συντελεστές ΦΠΑ κυμαίνονται στο εύρος του 19-20%.

Ωστόσο, η φορολογική ανταγωνιστικότητα από μόνη της δεν επαρκεί για τη διασφάλιση βιώσιμης ανάπτυξης του κλάδου. Η περιορισμένη διαθεσιμότητα οργανωμένων μαρινών και θέσεων ελλιμενισμού, σε σύγκριση με άλλες ώριμες αγορές της Μεσογείου, συνιστά διαχρονικό διαρθρωτικό περιορισμό, ο οποίος επηρεάζει τη λειτουργική ευελιξία και την περαιτέρω προσέλκυση στόλου υψηλών προδιαγραφών.

Στο πλαίσιο αυτό, καθίσταται αναγκαία η πλήρης αποσαφήνιση και η σταθεροποίηση του θεσμικού πλαισίου, σε συνδυασμό με την ενίσχυση των υποδομών. Η ύπαρξη ενός σταθερού και λειτουργικά υποστηρικτικού κανονιστικού περιβάλλοντος αποτελεί κρίσιμη προϋπόθεση για την ενίσχυση της εμπιστοσύνης των διεθνών operators και τη μακροπρόθεσμη διατήρηση της ανταγωνιστικής θέσης της χώρας μας στον τομέα του yachting.

Επενδύσεις και πράσινη μετάβαση

Ο κλάδος του yachting βρίσκεται στο επίκεντρο της ευρωπαϊκής στρατηγικής για τη βιώσιμη ναυτιλία και τις «έξυπνες» θαλάσσιες μεταφορές. Η ένταξή

του στο «Σχέδιο Επενδύσεων Βιώσιμων Μεταφορών» της ΕΕ δημιουργεί σημαντικές προοπτικές χρηματοδότησης, με διαθέσιμα κεφάλαια ύψους περίπου 2,9 δισ. ευρώ έως το 2027 και στόχο τη μόχλευση συνολικών επενδύσεων που μπορούν να φτάσουν τα 100 δισ. ευρώ έως το 2035.

Η σχετική στρατηγική εστιάζει στον εκσυγχρονισμό του υφιστάμενου στόλου μέσω της υιοθέτησης τεχνολογικών λύσεων χαμηλότερου περιβαλλοντικού αποτυπώματος, καθώς και στην ανάπτυξη «έξυπνων μαρινών» με σύγχρονες, ψηφιακές και ενεργειακά αποδοτικές υποδομές.

Οι μαρίνες πλέον δεν αποτελούν απλώς σημεία ελλιμενισμού· εξελίσσονται σε κόμβους αξίας για το σύνολο του οικοσυστήματος του yachting – από τη συντήρηση μέχρι την τεχνολογία και την εμπειρία του επισκέπτη.

Αγορά, στόλος και προοπτικές ανάπτυξης

Η Ελλάδα διαθέτει σήμερα περισσότερα από 3.000 σκάφη προς ναύλωση, γεγονός που την κατατάσσει στις κορυφαίες αγορές θαλάσσιου τουρισμού στη Μεσόγειο. Την τελευταία δεκαετία, ο στόλος έχει ενισχυθεί σημαντικά, με περίπου 2.000 νέα σκάφη, εξέλιξη στην οποία συνέβαλαν και χρηματοδοτικά εργαλεία, όπως τα προγράμματα ΕΣΠΑ. Το ευνοϊκό κλίμα της χώρας μας επιτρέπει δραστηριότητα πέρα από τους θερινούς μήνες, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου. Σε ένα περιβάλλον γεωπολιτικών μεταβολών, η Ελλάδα παραμένει ένας ασφαλής και αξιόπιστος προορισμός – στοιχείο που εκτιμάται ιδιαίτερα από το διεθνές κοινό υψηλού εισοδήματος.

Προκλήσεις του κλάδου

Παρά τη δυναμική πορεία, ο κλάδος αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις. Η περιορισμένη διαθεσιμότητα θέσεων ελλιμενισμού και το αυξανόμενο κόστος στις μαρίνες αποτελούν ανασταλτικούς παράγοντες για την περαιτέρω ανάπτυξη.

Επιπλέον, η έλλειψη επαρκών υποδομών συντήρησης, όπως καρνάγια και χερσαίες εγκαταστάσεις, επηρεάζει τη λειτουργικότητα του κλάδου, ιδιαίτερα στην περιοχή της Αττικής. Το ζήτημα των υποδομών παραμένει κομβικό για τη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα της χώρας.

Τέλος, το ασταθές διεθνές γεωπολιτικό περιβάλλον δημιουργεί συνθήκες αναμονής στην αγορά, επηρεάζοντας τόσο τη ζήτηση όσο και τον προγραμματισμό των ναυλώσεων.

> Η ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας στον παγκόσμιο χάρτη του yachting έχει εισέλθει σε μια νέα φάση. Το συγκριτικό πλεονέκτημα δεν περιορίζεται πλέον στο φυσικό κάλλος, αλλά επεκτείνεται στην εξειδίκευση και στην ποιότητα των υπηρεσιών.

Η Riginos Yachts και το νέο τοπίο του ελληνικού yachting

Η Riginos Yachts, με ιστορία που ξεκινά το 1983, αποτελεί μία από τις κορυφαίες εταιρείες yachting στην Ελλάδα. Η δραστηριότητα της εταιρείας μας καλύπτει το σύνολο του κλάδου – ναυλώσεις, πωλήσεις σκαφών, διαχείριση στόλου και εκπροσώπηση σημαντικών διεθνών ναυπηγείων, όπως Nimbus, Jeanneau, Fjord και Sealine.

Στο πλαίσιο της στρατηγικής μας ανάπτυξης, επενδύουμε στη δημιουργία ναυπηγείου στις νέες εγκαταστάσεις μας, καθώς και στη λειτουργία εσωτερικού τμήματος χρηματοδότησης (Riginos Financing), ενισχύοντας την ποιότητα και το εύρος των υπηρεσιών που προσφέρουμε. Με αυτόν τον τρόπο ανταποκρινόμαστε στις απαιτήσεις ενός κλάδου που εξελίσσεται ταχύτατα και απαιτεί υψηλό επίπεδο τεχνογνωσίας, ευελιξίας και αξιοπιστίας.

Ο θαλάσσιος τουρισμός ως στρατηγικός πυλώνας ανάπτυξης

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί για την Ελλάδα όχι μόνο έναν ισχυρό οικονομικό πυλώνα, αλλά και μια στρατηγική επιλογή για το μέλλον. Η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας, η ενίσχυση των υποδομών και η σταθερότητα του θεσμικού πλαισίου είναι οι βασικές προϋποθέσεις για να παραμείνει η χώρα στην κορυφή της παγκόσμιας αγοράς yachting.

Η Ελλάδα έχει όλα τα εχέγγυα να συνεχίσει να πρωταγωνιστεί. Το ζητούμενο πλέον είναι η συνέπεια στη στρατηγική και η αξιοποίηση των ευκαιριών που δημιουργούνται σε ένα διεθνές περιβάλλον που μεταβάλλεται διαρκώς.

Στη Riginos Yachts εργαζόμαστε με σαφή προσανατολισμό στη διαμόρφωση του μέλλοντος του ελληνικού yachting, μέσα από επενδύσεις, τεχνογνωσία και υπηρεσίες που αναβαθμίζουν συνολικά τον κλάδο.

LET'S GO



TO PORT

It's amazing at Katakolo

Discover it

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ
Πλατεία Σάκη Καράγιωργα
Λάτσειο Δημοτικό Μέγαρο
Πύργος - Τ.Κ :27131
Τηλ.: 2621 3 62412 - 425
Email: infokatakolport@gmail.com

INFORMATION
Sakis Karagiorgas Square
Latsio Municipal Hall
Pyrgos - Postal Code: 27131
Tel.: 2621 3 62412 – 425
Email: infokatakolport@gmail.com

ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΥΡΓΟΥ

Προκλήσεις και προοπτικές της πλοιαρχίας σε ένα πολυτελές yacht

Το ελληνικό yachting, ένας τομέας με καθοριστική σημασία τα τελευταία χρόνια στον ελληνικό τουρισμό και με αλματώδη ανάπτυξη της τάξεως του 24% μόνο για το 2025 αλλά και 20% κατά μέσο όρο την τελευταία τριετία, αποδεικνύει περίτρανα ότι η Ελλάδα συνεχίζει να αναπτύσσεται μέσα από τη θάλασσα, που απλόχερα προσφέρει ευκαιρίες σε όποιον είναι αρκετά τολμηρός να την εξερευνήσει.



του καπτ. **Γιώργου Χειμαριού**,
Πλοιάρχου ΕΝ

Καταλαμβάνοντας το 30% στην παγκόσμια αγορά ναυλώσεων και έως ακόμα και το 69% στην αγορά της Ανατολικής Μεσογείου ανά περιόδους, αντιλαμβάνεται κανείς εύκολα το μέγεθος αυτής της βιομηχανίας.

Ασφαλώς η διαδρομή μέχρι την πλοιαρχία μιας πολυτελούς θαλαμηγού δεν είναι ούτε εύκολη ούτε μικρή, όμως αξίζει κανείς να προσπαθήσει και να την απολαύσει σε όλα της τα σκέλη.

Η πλοιαρχία μιας πολυτελούς θαλαμηγού είναι ένα συνεχόμενο συναρπαστικό ταξίδι, που σε αναγκάζει να εξελίσσεσαι διαρκώς σε επαγγελματικό αλλά και σε προσωπικό επίπεδο. Η συνεχής και άμεση επαφή με τον πλοιοκτήτη και τους ναυλωτές δεν αφήνει περιθώρια αντιεπαγγελματισμού απέναντι σε ένα κοινό που αρκετές φορές είναι υψηλών απαιτήσεων.

Η πρόκληση της δημιουργίας μιας καλής ομάδας πληρώματος που θα βοηθήσει και πολλές φορές θα γίνει ο καταλυτικός παράγοντας ώστε ο πλοιοκτήτης/ναυλωτής να αποκομίσει την καλύτερη δυνατή εμπειρία θεωρώ πως είναι η μεγαλύτερη της δουλειάς μας. Ένα ικανό πλήρωμα αναδεικνύει ακόμα περισσότερο έναν καλό πλοίαρχο.

Ακόμα μία σημαντική πρόκληση είναι οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν τους καλοκαιρινούς μήνες, με τους πολύ ισχυρούς ανέμους, που βάζουν δύσκολα ακόμα και στα πιο εκπαιδευμένα πληρώματα. Ο σχεδιασμός της κάθε κρουαζιέρας και ο χρόνος εκτέλεσης του κάθε σκέλους της είναι μια ικανότητα που έρχεται με την εμπειρία, που μπορεί όμως να καθορίσει σε μεγάλο βαθμό την έκβασή της από τη μεριά του πλοιοκτήτη/ναυλωτή.

Καθώς λοιπόν χρειάζεται μεγάλη προσπάθεια και αφοσίωση για μια επιτυχημένη κρουαζιέρα, το ίδιο μεγάλη είναι και η χαρά που νιώθεις με την ολοκλήρωση μια τέτοιας.

Μεγάλη ευθύνη, επομένως, αλλά και μεγάλη η ανταμοιβή που εισπράττεις στο τέλος κάθε όμορφου ταξιδιού, αλλά

κυρίως στο τέλος κάθε όμορφης και επιτυχημένης σεζόν, όταν ξέρεις πως εσύ και η ομάδα σου δώσατε τον καλύτερό σας εαυτό και όλοι αποκόμισαν την καλύτερη δυνατή εμπειρία.

Μια άλλη μεγάλη πρόκληση που αντιμετωπίζουν οι πλοίαρχοι πολυτελών θαλαμηγών αυτή την εποχή είναι η εύρεση αξιόλογων πληρωμάτων όλων των ειδικοτήτων. Παρόλο που το επίπεδο του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού έχει ανεβεί πολύ τα τελευταία χρόνια, δεν φαίνεται να ισχύει το ίδιο και για τα πληρώματά μας, που μένουν πίσω σε εκπαίδευση. Πολλά πληρώματα αντιμετωπίζουν τον χώρο ως μια λύση γρήγορου κέρδους και κατά συνέπεια δεν επιδεικνύουν τον ζητούμενο ζήλο και επαγγελματισμό, με αποτέλεσμα πολλές φορές να στρεφόμαστε στο εξωτερικό για την αναζήτηση και την κάλυψη διαφόρων θέσεων. Το ελληνικό yachting δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται πια ως μια ευκαιριακή εργασία για σεζόν, αλλά ως μια πραγματική ευκαιρία για μόνιμη εργασία και καριέρα που έχει δυναμική φύση και συνεχόμενο ενδιαφέρον.

Προκλήσεις, λοιπόν, αλλά και προοπτικές, όπως αυτή της διεθνούς καριέρας που μπορεί να ακολουθήσει κάποιος μέσω του yachting, το οποίο –όπως και η θάλασσα– δεν γνωρίζει σύνορα. Τα τελευταία χρόνια, μέσα από την ίδια του αλματώδη ανέλιξη στον παγκόσμιο θαλάσσιο τουρισμό αλλά και μέσω της επικοινωνίας του και της διαφήμισης από τα boat shows που γίνονται στη Ελλάδα με ναυλομεσίτες και εταιρείες από όλο τον κόσμο, ένας πλοίαρχος αλλά και οποιοδήποτε άλλο μέλος πληρώματος πολυτελούς θαλαμηγού μπορεί πλέον να συνάψει επαγγελματικές σχέσεις και με εταιρείες εκτός Ελλάδος, δίνοντας στην καριέρα του πραγματικά ατελείωτες προοπτικές εξέλιξης.

Αν βάζαμε λοιπόν σε μια ζυγαριά τις προοπτικές και τις προκλήσεις της πλοιαρχίας σε αυτή τη φινετσάτη εκδοχή της ναυτιλίας που λέγεται yachting, εύκολα θα βλέπαμε ότι θα έγερνε στη μεριά των προοπτικών, που είναι συναρπαστικά πολλές.

Δεν πρέπει να επαναπαυτούμε σε ένα αυτόματα εξελισσόμενο ελληνικό yachting, αλλά αντίθετα να προσπαθούμε συνεχώς για κάτι καλύτερο και να βρισκόμαστε μπροστά από τις εξελίξεις, αν θέλουμε το ελληνικό yachting να συνεχίσει να πρωταγωνιστεί και να κατέχει ένα μεγάλο κομμάτι του παγκόσμιου θαλάσσιου τουρισμού.

Τα περιθώρια περαιτέρω εξέλιξης του ελληνικού yachting είναι μεγάλα και νομίζω πως όλοι οι αρμόδιοι φορείς βρίσκονται στον ίδιο παρονομαστή και εργάζονται για το καλό αυτής της τόσο σημαντικής βιομηχανίας.

Ο ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός αναπτύσσεται συνεχώς και μαζί του παίρνει και όποιον τον ακολουθήσει, είτε ως πλήρωμα είτε ως εξωτερικός παράγοντας. Για τον λόγο αυτόν, έστω και καθυστερημένα, γνωρίζουμε και αυτή την ανάπτυξη στις υποδομές μας, όπως μαρίνες, ναυπηγεία και άλλες εγκαταστάσεις, χωρίς τις οποίες θα βάζαμε ένα όριο στην ανάπτυξη ενός κλάδου που πραγματικά δεν φαίνεται να έχει κανένα.

Με μια ακτογραμμή 13.676 χλμ. και ένα σύνολο από 6.000 νησιά και βραχονησίδες, η Ελλάδα δεν μπορεί παρά να συνεχίσει να επενδύει σε υποδομές που θα στηρίξουν και θα εκσυγχρονίσουν τον κλάδο. Η Ελλάδα ποτέ δεν ζημιώθηκε όταν επένδυσε στη θάλασσα.



Varko Bay

του Γιάννη Θεοδωρόπουλου

Ένα φιλόδοξο ultra-luxury project στη Δυτική Ελλάδα



Ένα από τα πλέον εμβληματικά τουριστικά projects υψηλών προδιαγραφών στην Ελλάδα, το Varko Bay, εισέρχεται στην τελική ευθεία αδειοδότησης, με νέο ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2030. Παρά τις χρονικές μετατοπίσεις σε σχέση με τις αρχικές εκτιμήσεις, οι επενδυτές επιμένουν ότι το όραμα, η ποιότητα και η διεθνής δυναμική του έργου παραμένουν αμετάβλητα.

Το project αναπτύσσεται στη Χερσόνησο Βαρκό στην Πογωνιά της Πάλαιρου, σε μια στρατηγική θέση στο Ιόνιο, απέναντι από τα νησιά Λευκάδα, Μεγανήσι και Σκορπιό, όπου θα συνδυάζει άμεση πρόσβαση σε δημοφιλείς θαλάσσιες διαδρομές και υψηλής αισθητικής φυσικό περιβάλλον. Φημίζεται για το παρθένο τοπίο και τις απομονωμένες παραλίες του και απέχει μόλις 25 λεπτά από το Διεθνές Αεροδρόμιο του Ακτίου.

Το Προεδρικό Διάταγμα για την έγκριση του Ειδικού Σχεδίου Χωρικής Ανάπτυξης της τουριστικής επένδυσης (ΕΣΧΑΣΕ) δημοσιεύτηκε το 2023. Το Varko Bay από την αρχή τοποθετήθηκε ως ένα ολοκληρωμένο resort ultra-luxury φιλοξενίας, με έντονη αρχιτεκτονική ταυτότητα και διεθνή προσανατολισμό. Το project προσελκύει ήδη έντονο διεθνές επενδυτικό ενδιαφέρον, με σημαντικούς παίκτες του luxury hospitality να εξετάζουν τη συμμετοχή τους ως operators, γεγονός που αναδεικνύει τη θέση του έργου στην παγκόσμια αγορά. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Discover Collection, ένα διεθνές high-end luxury brand. Το αυξημένο αυτό ενδιαφέρον δεν ενισχύει μόνο την αξιοπιστία του project, αλλά προσθέτει και σημαντική υπεραξία στη συνολική επένδυση.

Το έργο, που σχεδιάστηκε από το αρχι-

τεκτονικό γραφείο Elastic Architects, δεν ακολούθησε μια γραμμική πορεία υλοποίησης. Οι απαιτητικές διαδικασίες αδειοδότησης, σε συνδυασμό με στρατηγικές αναθεωρήσεις, οδήγησαν σε μετατόπιση του αρχικού χρονοδιαγράμματος, με αποτέλεσμα σήμερα να θεωρείται εκτός των πρώτων προβλέψεων.

Σε επικοινωνία με τα *Ναυτικά Χρονικά*, ο κ. Leon van der Heiden, Partner της RND Investment –ιδιοκτήτριας εταιρείας του έργου–, θέλησε να ξεκαθαρίσει το πού βρίσκεται σήμερα η επένδυση: «Το έργο Varko Bay έχει διασφαλιστεί με Προεδρικό Διάταγμα και εισέρχεται πλέον στην τελική φάση αδειοδότησης, σηματοδοτώντας ένα σημαντικό ορόσημο προς την υλοποίησή του. Το συνολικό χρονοδιάγραμμα έχει αναθεωρηθεί στο πλαίσιο ευρύτερων στρατηγικών παραμέτρων, ενώ η εγγενής ποιότητα του έργου, το μακροπρόθεσμο όραμα και οι επενδυτικές του προοπτικές παραμένουν αμετάβλητες».

Σύμφωνα με τον κ. Leon van der Heiden, η έναρξη των κατασκευαστικών εργασιών τοποθετείται εντός του επόμενου έτους, με στόχο τη λειτουργία του έργου το δεύτερο τρίμηνο του 2030.

Credits for renders:
Elastic / Hayes & Davidson Architecture & Interior Desing credits :
Elastic Architects



Το αποτύπωμα στην τοπική οικονομία

Πέρα από τη σημασία του ως επένδυσης υψηλού προφίλ, το Varko Bay εκτιμάται ότι θα λειτουργήσει ως μοχλός ανάπτυξης για την ευρύτερη περιοχή της Αιτωλοακαρνανίας. Το project, μεταξύ άλλων, θα περιλαμβάνει ακόμη κέντρο σπα και ευεξίας, καθώς και ιδιωτική μαρίνα.

Η υλοποίησή του αναμένεται να δημιουργήσει εκατοντάδες νέες θέσεις εργασίας τόσο κατά την κατασκευαστική περίοδο όσο και κατά τη λειτουργία του, σε τομείς όπως η φιλοξενία, η εστίαση, οι υπηρεσίες συντήρησης και ο θαλάσσιος τουρισμός. Παράλληλα, θα ενισχύσει τη ζήτηση για τοπικά προϊόντα και υπηρεσίες, δημιουργώντας ένα ευρύτερο οικονομικό οικοσύστημα γύρω από την επένδυση.

Ιδιαίτερη σημασία έχει και η αναβάθμιση της περιοχής ως προορισμού. Η παρουσία ενός resort διεθνών προδιαγραφών αναμένεται να λειτουργήσει ως «άγκυρα» (anchor investment), προσελκύοντας επιπλέον επενδύσεις, αναβαθμίζοντας τις υποδομές και ενισχύοντας τη διεθνή προβολή της περιοχής.

Ταυτόχρονα, η ανάπτυξη του yachting στην ευρύτερη ζώνη του Ιονίου δημιουργεί προοπτικές για συνέργειες με τοπικές επιχειρήσεις και λιμενικές δραστηριότητες, ενισχύοντας περαιτέρω την τοπική οικονομία.





Το Varko Bay αναπτύσσεται στη Χερσόνησο Βαρκό στην Πογωνιά της Πάλαιρου, σε μια στρατηγική θέση στο Ιόνιο, απέναντι από τα νησιά Λευκάδα, Μεγανήσι και Σκορπιό.

Το Ιόνιο ως ανερχόμενος κόμβος yachting

Όπως αναφέρθηκε, ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη δυναμική του yachting στο Ιόνιο. Άλλωστε, η ευρύτερη περιοχή τα τελευταία χρόνια αναδεικνύεται σταδιακά ως ανερχόμενος προορισμός για yachting και ποιοτικό τουρισμό. Ο κ. Leon van der Heiden σημειώνει χαρακτηριστικά: «Είναι απίστευτο αυτό που συντελείται, ειδικά σε σχέση με δέκα χρόνια πριν. Είναι μια τελείως διαφορετική εμπειρία σε σχέση με το Αιγαίο». Όπως εξηγεί, η περιοχή προσελκύει πλέον ολοένα και περισσότερα πολυτελή yachts, λόγω του φυσικού κάλλους και των ευνοϊκών συνθηκών πλεύσης. Η αυξημένη ζήτηση αποτυπώνεται και σε νέες επενδύσεις, όπως η ανάπτυξη μαρίνας πολυτελών σκαφών στο Νυδρί, που στοχεύει στην κάλυψη της ανάγκης για περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού. Σε αυτό το πλαίσιο, το Varko Bay φιλοδοξεί να διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο. Όπως επισημαίνουν και από την Elastic Architects, το έργο αναμένεται να αποτελέσει «game changer» για το yachting στην περιοχή, ενισχύοντας τη συνολική εμπειρία και υποδομή φιλοξενίας υψηλού επιπέδου.

Αρχιτεκτονική ως προέκταση του τοπίου

Πέρα από τα επενδυτικά και χρονικά δεδομένα, το Varko Bay ξεχωρίζει για τη σαφή αρχιτεκτονική του ταυτότητα. Σχεδιάστηκε ως ένας προορισμός που δεν επιβάλλεται στο τοπίο, αλλά συνομιλεί με αυτό. Εκπρόσωποι του βραβευμένου αρχιτεκτονικού γραφείου Elastic μάς ανέφεραν χαρακτηριστικά ότι «η τοπική κοινωνία εκτιμά ιδιαίτερα το γεγονός ότι, κατά τον σχεδιασμό του έργου, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στη διατήρηση της πλούσιας ιστορίας και στην προστασία του φυσικού τοπίου της περιοχής». Παράλληλα, τονίζουν ότι η επένδυση συνιστά έναν εξαιρετικό συνδυασμό πολυτελούς προϊόντος σε μια μοναδική τοποθεσία, που από την αρχή σχεδιάστηκε με στόχο να επαναπροσδιορίσει ευρύτερα το τουριστικό προϊόν της Ελλάδας.

Η βασική σχεδιαστική ιδέα γεννήθηκε μέσα από την ίδια τη γεωμορφολογία της περιοχής, αλλά και από μια πιο αφηγηματική προσέγγιση του τόπου. Σύμφωνα με τη μυθολογία, η λευκή πέτρα της ευρύτερης περιοχής συνδέεται με την κάθαρση και την αναγέννηση, με αναφορές στην ιστορία της Αφροδίτης που, μετά την πτώση της από τα βράχια της Λευκάδας, αναδύεται από τη θάλασσα ανανεωμένη. Αυτή η έννοια της «βουτιάς» –της μετάβασης από το φως στη γη και ξανά πίσω στο φως– αποτέλεσε έναν από τους βασικούς άξονες του concept.

Οι αρχιτεκτονικοί όγκοι δεν τοποθετούνται απλώς πάνω στο έδαφος, αλλά μοιάζουν να αναδύονται από αυτό, σαν φυσική προέκταση των λευκών πετρωμάτων της χερσονήσου. Παράλληλα, σε επιλεγμένα σημεία, σημειώνουν από την Elastic Architects, η αρχιτεκτονική «εισχωρεί» στο τοπίο, δημιουργώντας

citrus

άρωμα μνήμης



Αυτό το καλοκαίρι
ανοίξτε πανιά για το επόμενο ταξίδι σας
και συνοδεύστε το με γευστικά και
ποιοτικά ελληνικά προϊόντα!

www.citrus-chios.gr

εμπειρίες που θυμίζουν αυτή τη μυθική κατάδυση στη γη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο χώρος του spa, ο οποίος διαμορφώνεται ως μια εσωστρεφής, σχεδόν υπόγεια διαδρομή, οδηγώντας τον επισκέπτη σε έναν κόσμο ηρεμίας και επανασύνδεσης.

Σε επίπεδο masterplan, η διάταξη όλων των χρήσεων και των κτιρίων διαμορφώθηκε με βασικό γνώμονα τη μέγιστη δυνατή ενσωμάτωση στο τοπίο. Η αρχή αυτή εκφράζεται με μεγαλύτερη ένταση στα κοινόχρηστα κτίρια, όπου η αρχιτεκτονική επιδιώκει να «χαθεί» μέσα στο φυσικό περιβάλλον, λειτουργώντας σχεδόν ως συνέχεια του εδάφους. Αντίστοιχα, οι ιδιωτικές βίλες οργανώνονται σε ογκοπλασίες που προσαρμόζονται στη μορφολογία του τοπίου, αξιοποιώντας τη συμμετρία ως βασικό στοιχείο σύνθεσης και ισορροπίας.

Καθοριστικό ρόλο σε αυτή την εμπειρία παίζει η σχέση ανάμεσα στο χτισμένο και το φυσικό περιβάλλον. Σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που μοιράστηκε μαζί μας το γραφείο Elastic Architects, φυτεμένες στέγες, εσωτερικές αυλές, ημιυπαίθριοι χώροι και προσεκτικά διαμορφωμένα ανοίγματα επιτρέπουν στο φως, στον αέρα και στη βλάστηση να εισχωρούν στον πυρήνα της σύνθεσης. Το αποτέλεσμα είναι μια αίσθηση συνεχούς ροής, όπου τα όρια ανάμεσα σε εσωτερικό και εξωτερικό παραμένουν σκόπιμα ρευστά.

Υλικότητα, εμπειρία και βιωσιμότητα

Η υλικότητα του έργου βασίζεται σε μια προσεκτική επανερμηνεία στοιχείων που ανήκουν στην παράδοση της περιοχής. Η τοπική λευκή πέτρα, βασικό χαρακτηριστικό του τόπου, χρησιμοποιείται ως κύριο υλικό και αποκτά νέα έκφραση μέσα από σύγχρονες χαράξεις, μοτίβα και λεπτομέρειες. Το ξύλο, μέσα από πέργκολες και σκιάσεις, προσθέτει θερμότητα και ενισχύει το παιχνίδι του φωτός πάνω στις επιφάνειες, δημιουργώντας εκείνη τη χαρακτηριστική ατμόσφαιρα του ελληνικού καλοκαιριού.

Όπως υποστηρίζουν οι εκπρόσωποι του Elastic Architects, η βιωσιμότητα αποτέλεσε βασικό άξονα αλλά και πρόκληση κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού. Η ενσωμάτωση του έργου στο τοπίο έπρεπε να συμβαδίσει με τις απαιτήσεις της πιστοποίησης LEED, οδηγώντας σε μια προσέγγιση όπου ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός δεν λειτουργεί συμπληρωματικά, αλλά ενσωματώνεται εξαρχής στη σύνθεση. Η χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, η διαχείριση υδάτινων πόρων και η επιλογή υλικών χαμηλού αποτυπώματος αποτελούν βασικά στοιχεία αυτής της στρατηγικής.

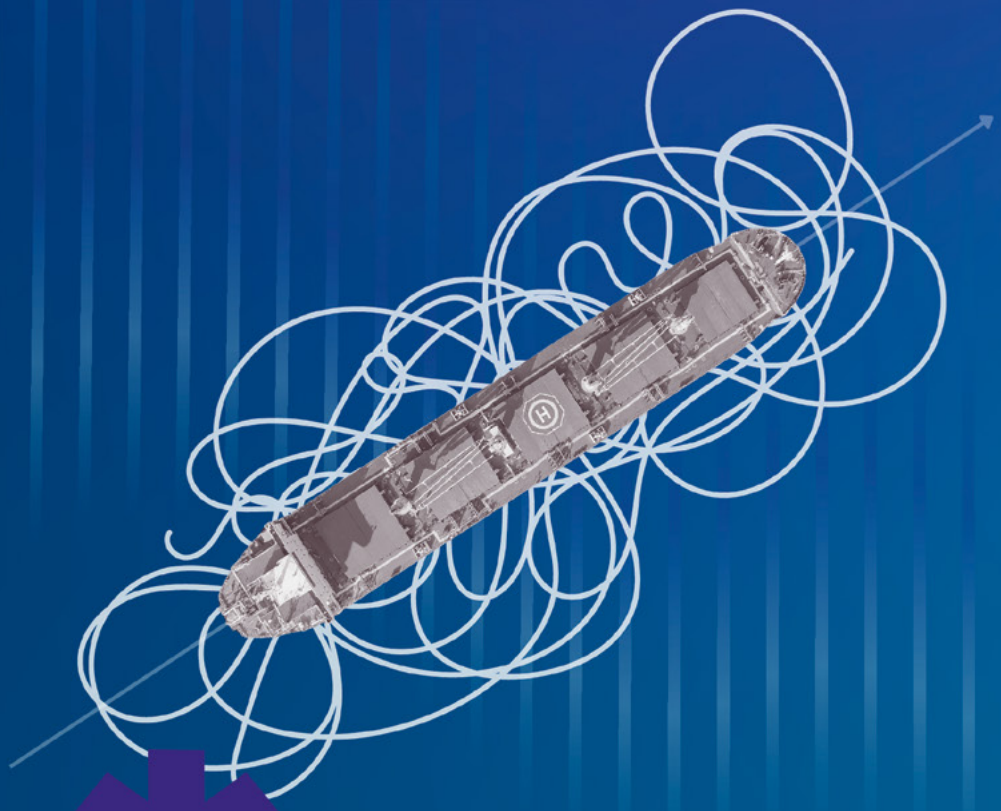
«Το Varko Bay δεν αντιμετωπίζεται απλώς ως μια τουριστική ανάπτυξη, αλλά ως μια ολιστική αρχιτεκτονική πρόταση, όπου το τοπίο, η αφήγηση και η εμπειρία συνυπάρχουν με τρόπο αυθεντικό και ουσιαστικό, δημιουργώντας έναν τόπο σχεδιασμένο για επανασύνδεση με τη φύση, το σώμα και τον χρόνο», καταλήγουν οι εκπρόσωποι του Elastic Architects.

Ένα project που παραμένει στρατηγικό

Παρά τις χρονικές μεταθέσεις για την ολοκλήρωση του έργου, το Varko Bay εξακολουθεί να τοποθετείται ως ένα έργο-ορόσημο για την ελληνική τουριστική αγορά υψηλών προδιαγραφών. Η είσοδός του στην τελική φάση αδειοδότησης και το αυξανόμενο ενδιαφέρον από διεθνή luxury brands επιβεβαιώνουν ότι πρόκειται για μια επένδυση με μακροπρόθεσμο ορίζοντα και ισχυρό διεθνές αποτύπωμα. Ο κ. Leon van der Heiden ελπίζει ότι θα ακολουθήσουν παρόμοιες επενδύσεις, που στο μέλλον θα καθορίσουν το τουριστικό προϊόν στην Ελλάδα, πάντα με σεβασμό στην ιστορία και στο περιβάλλον.



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

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

50 NEVER LOOKED *so good*



Poseidon

HALF CENTURY · MARINE SUPPLIES · WORLDWIDE FRS

50th ANNIVERSARY

www.poseidonms.com

Καπετάν Παναγιώτης Τσάκος



Ο χαρισματικός ηγέτης της ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας και της φιλαλληλίας

του Ηλία Μπίσια

Όταν, πριν από λίγες εβδομάδες, η Υφυπουργός Ναυτιλίας της Κύπρου κ. Χατζημανώλη με προσκάλεσε να μιλήσω για την τιμώμενη προσωπικότητα –έναν Ναυτέλληνα, έναν σύγχρονο θρύλο–, τα συναισθήματά μου ήταν ανάμεικτα. Πώς θα μπορούσα να μιλήσω μπροστά σε ένα τόσο εκλεκτό κοινό για έναν άνθρωπο που άλλαξε τη ρότα της σύγχρονης ελληνικής ναυτιλίας και σημάδεψε και τη δική μου επαγγελματική ζωή με τόσο ανεξίτηλο τρόπο;

Πρόσφατα τιμήσαμε έναν άνθρωπο που ξεκίνησε από τη Χίο για να κατακτήσει τον κόσμο. Που, όμως, δεν λησμόνησε ποτέ ούτε την καταγωγή του ούτε τις ρίζες του, αλλά κυρίως τις παραδόσεις και τις αξίες της πατρίδας του.

Θα προσπαθήσω να συνδυάσω τις γνώσεις μου σε ένα θέμα πολύ προσφιλές σε όλους μας –το γνωστικό αντικείμενο της ηγεσίας– με την προσωπική μου συναναστροφή με το τιμώμενο πρόσωπο.

Η ελληνική ναυτιλία χαρακτηρίζεται από την εξάρτηση από το παρελθόν. Έχει παρατηρηθεί, δηλαδή, ότι history does matter: οι θεσμοί παραμένουν σταθεροί –χωρίς αλλαγές στη στρατηγική ή και στην εσωτερική τους οργάνωση– έως ότου αντιμετωπίσουν ένα σημαντικό εξωγενές σοκ. Οι στρατηγικές των προηγούμενων γενιών, ακόμα και οι αρχές και οι παραδόσεις, ακολουθούνται σχεδόν πιστά και από τους συνεχιστές. Η δύναμη του παρελθόντος είναι καθοριστικής σημασίας.

Μερίδα σύγχρονων ερευνητών, όμως, υποστηρίζει ότι η προσήλωση στην «εξάρτηση από το παρελθόν» δεν αποδίδει στους συμμετέχοντες το μερίδιο ευθύνης που τους αναλογεί. Και εδώ αναδεικνύεται η δύναμη του ηγέτη. Του ηγέτη που ακολουθεί μεν παραδόσεις, αλλά στα εξωγενή σοκ αντιδρά και καινοτομεί.

Ο ηγέτης είναι το άτομο που καταφέρνει να επιδρά και να κινητοποιεί άλλους ανθρώπους, με σκοπό την επιτυχία του οργανισμού στον οποίο συμμετέχει. Δεν είναι απλώς το άτομο που κατέχει την «εξουσία» λόγω θέσης ή παράδοσης· είναι αυτός ή αυτή που πείθει μέσω των πράξεων, των στόχων και, κυρίως, της προσωπικότητάς του.

Τι καθιστά, όμως, έναν ηγέτη; Οι «πραγματικοί» ηγέτες αναδεικνύονται σε περιόδους κρίσεων. Οι κρίσεις –εθνικές, διεθνείς, οικονομικές, κοινωνικές– πολλές φορές φέρνουν στο προσκήνιο «χαρισματικούς» ηγέτες. Ηγέτες που δεν οδηγούν μόνο σε καινοτόμες κατευθύνσεις, αλλά επηρεάζουν βαθιά την κοινωνία ή τη βιομηχανία στην οποία δραστηριοποιούνται. Ο χαρισματικός ηγέτης διαθέτει στοιχεία προσωπικότητας που ασκούν σαγήνη, ιδίως στα μέλη της ομάδας του. Το χάρισμα, ίσως το πιο υποκειμενικό γνώρισμα της ηγεσίας, δύσκολα ορίζεται, αλλά εύκολα αναγνωρίζεται. Και αναγνωρίζεται από τους ανθρώπους που βρίσκονται κοντά του.

Ο ηγέτης είναι το άτομο που καταφέρνει να επιδρά και να κινητοποιεί άλλους ανθρώπους, με σκοπό την επιτυχία του οργανισμού στον οποίο συμμετέχει. Δεν είναι απλώς το άτομο που κατέχει την «εξουσία» λόγω θέσης ή παράδοσης· είναι αυτός ή αυτή που πείθει μέσω των πράξεων, των στόχων και, κυρίως, της προσωπικότητάς του.

Οι ηγέτες αυτοί διακατέχονται από ένα σαφές όραμα. Ένα όραμα που ενώνει. Ένα όραμα που κινητοποιεί. Ένα όραμα που προτρέπει σε συνεργασία. Υποστηρίζουν τη διαφάνεια, την εξωστρέφεια, την επικοινωνία. Μιλούν συχνά – και, κυρίως, μιλούν καθαρά. Η χαρισματική ηγεσία εμπεριέχει, τέλος, και την καινοτομία. Αλλά και την αμφισβήτηση του status quo. Την τόλμη να σκεφτείς διαφορετικά. Την τόλμη να πράξεις διαφορετικά.

Πόσα από αυτά τα χαρακτηριστικά δεν αναγνωρίζουμε σήμερα στο πρόσωπο του καπετάν Παναγιώτη Τσάκου; Ο καπτάν Παναγιώτης Τσάκος έχει όλα αυτά τα εγγενή χαρακτηριστικά του χαρισματικού ηγέτη, όπως μας περιγράφονται από την ακαδημαϊκή κοινότητα. Η προσωπικότητά του σμιλεύτηκε από τα χρόνια της Κατοχής, στη ναυτομάνα Χίο. Εκεί όπου, με τη μητέρα του, ταξίδευαν από χωριό σε χωριό, στη Βόρεια Χίο, για να πουλήσουν την πραμάτεια τους: ξύλα και παιχνίδια που τους έστελνε ο ναυτικός πατέρας από τα προηγούμενα ταξίδια του στο εξωτερικό.

Σμιλεύτηκε, όμως, και από τα ταξίδια του στα πρώτα Liberties της οικογένειας Λιβανού. Γνώρισε από μικρός την αξία της ναυτοσύνης. Την ανάγκη για καλά εκπαιδευμένους και έμπιστους ναυτικούς. Ταξίδεψε από νωρίς. Σε δύσκολες θάλασσες. Σε επικίνδυνα λιμάνια. Σε κοπιαστικά μπάρκα. Συνομιλούσε με ναυτικούς, με αρχές, με πλοιοκτήτες – από νέος. Τίποτα δεν του χαρίστηκε. Κοπίασε. Δοκιμάστηκε.

Και μέσα σε αυτό το πλαίσιο σμιλεύτηκε η δύναμη της πειθούς του: η ικανότητα –με τεκμηριωμένες θέσεις– να πείθει, χωρίς να προστάζει.

Η προσωπικότητά του γοήτευσε επενδυτές ήδη από τη δεκαετία του 1960. Και έτσι αγόρασε το πρώτο του bulk carrier. Ένα μικρό, αλλά τελικά καλότυχο σκαρί. Ένα σκαρί που του επέτρεψε να δοκιμάσει τις ικανότητές του στον εφοπλισμό. Και, παρά τις δύσκολες μεταπτώσεις των αγορών για τις επόμενες δύο δεκαετίες, να εδραιωθεί ως ένας σημαντικός πλοιοκτήτης με διεθνές εκτόπισμα. Διότι, όπως προαναφέρθηκε, οι χαρισματικοί ηγέτες δημιουργούνται σε συνθήκες κρίσεων.

Η γοητεία της προσωπικότητας –η δεύ-



Ο Καπετάν Παναγιώτης Τσάκος παραλαμβάνει το βραβείο αναγνώρισης από την Υφυπουργό Ναυτιλίας της Κύπρου, κ. Μαρίνα Χατζημανώλη. Στην εκδήλωση, το «παρών» έδωσαν, μεταξύ άλλων, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Βασίλης Κικίλιας, ο Επίτροπος αρμόδιος για τις Βιώσιμες Μεταφορές και τον Τουρισμό Απόστολος Τζιτζικώστας και η Πρόεδρος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου Ελίζα Βόζεμπεργκ.

τερη σημαντική ποιότητα ενός χαρισματικού ηγέτη– προέρχεται, αναμφίβολα, από τη φιλομάθεια του καπετάν Παναγιώτη. Εξαιρετικός μαθητής. Φιλότιμος ναυτικός. Υπερβατικός επιχειρηματίας. Κατάλαβε, όμως, από νωρίς το σκέπτεσθαι των επιτυχημένων Χιωτών πλοιοκτητών: καινοτομία και πρωτοπορία, οι δύο συγγενείς λέξεις της επιτυχίας. Και, μαζί με αυτές, η αγάπη για την Ελλάδα και τον ελληνισμό. Οι σημαίες της Ελλάδας και της Κύπρου κυματίζουν υπερήφανα στα γραφεία του, στο Μέγαρο Μακεδονία, αλλά και στα πλοία του. Το ελληνικό πνεύμα και οι παραδόσεις ταξιδεύουν σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της υφηλίου.

Στάθηκε από νωρίς πλάι σε δύο μεγάλους δασκάλους: τον Μιχάλη Περατικό και τον Ανδρέα Λαιμό. Από αυτούς, ίσως, διδάχτηκε τη σημασία του να εμπνέεις σεβασμό. Και δίπλα στην ακαδημαϊκό ιατρό και αείμνηστη σύζυγό του, Δρα Ειρήνη Τσάκου, κατανόησε ότι ο σεβασμός πηγάζει από τη δύναμη του πνεύματος και της ψυχής, όχι της μάταιης ύλης.

Και πράγματι, σήμερα, ο καπετάνιος –γνωρίζοντας τον πλούτο της ανθρώπινης ψυχής– συνομιλεί και μαθαίνει από όλους. Μιλά καθημερινά με τα στελέχη στο γραφείο. Γνωρίζει όλους τους αξιωματικούς του με το μικρό τους όνομα. Κάποτε κάλεσε δημοσιογράφους στο γραφείο του, απλώς για να τους ακούσει. Χωρίς ατζέντα. Για να αφουγκραστεί τι συμβαίνει εκεί έξω. Για να ακούσει τη φωνή τους πίσω από τα κείμενά τους.

«Θέλω να μάθω από εσάς», λέει ακόμα και σήμερα. Στα στελέχη του. Στους ναυτικούς του. Στους συνομιλητές του. Δεν είχε –και δεν έχει– απωθημένα. Δεν έχει φοβίες. Βασικές ποιότητες του χαρισματικού ηγέτη. Και δεν φοβήθηκε την εξωστρέφεια. Πάντα ήταν ορατός. Πάντα διαλεκτικός. Πάντα μεστός στον δημόσιο λόγο του. Το «λάθε βιώσας» δεν τον αφορούσε.

Συγκλονιστικός αρθρογράφος. Εμπνευσμένος ομιλητής. Σαγηνεύει το ακροατήριό του με τον στοχαστικό και πηγαίο λόγο του.

Τέλος, η πιο ανθρώπινη ποιότητα ενός ηγέτη είναι η υψηλή ενσυναίσθηση. Ο χαρισματικός ηγέτης ξέρει να ενώνει. Και ένας ικανός ηγέτης ξέρει να αξιο-

ποιεί τις ικανότητες των μελών του προς το συλλογικό όφελος. Να διαβάζει τον χαρακτήρα σου. Να εξελίσσει τα χαρίσματά σου.

Η αγάπη του για τα παιδιά και τους νέους ανθρώπους αποτελεί έκφανση αυτής της μοναδικής ποιότητας. Τα Ιδρύματα «Μαρία Τσάκος» στο Μοντεβιδέο και στη Χίο –που τιμούν τη μνήμη της μητέρας του– αλλά και το «Σπίτι της Μαρίας», μετά τον άδικο χαμό της κόρης του, αποτελούν τις παρακαταθήκες του για το μέλλον.

Πιο πρόσφατα, το Ναυτικό Λύκειο TEENS και η Ναυτική Ακαδημία στον γενέθλιο τόπο του, τη Χίο, άνοιξαν νέους δρόμους για τη ναυτική εκπαίδευση. Υπήρξε ο πρώτος στις μέρες μας που τόλμησε –και τα κατάφερε– να φέρει την πρότυπη, ιδιωτική, μη κερδοσκοπική ναυτική εκπαίδευση στο νησί της ναυτοσύνης, τη Χίο. Δημιουργώντας καλύτερες συνθήκες για τους νέους μας. Και συνομιλώντας μαζί τους. Διαβάζοντας τον χαρακτήρα τους. Αναδεικνύοντας τα χαρίσματά τους. Καταγράφοντας τις δυσκολίες τους. Η συνέχεια του ναυτικού επαγγέλματος είναι το παν. Και η αγάπη του για τη νέα γενιά, επίσης.

Ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος, ο χαρισματικός ηγέτης της ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας και της φιλαλληλίας, πρεσβεύει τη δύναμη της συνέχειας. Διότι κάθε ηγέτης βλέπει στο μέλλον. Αφουγκράζεται τη συνέχεια.

Και είναι άξιος που οι ποιότητές του σμίλευσαν και τον Δρα Νίκο Τσάκο, που εδώ και δεκαετίες ξεχωρίζει με τις δικές του καινοτομίες στον επιχειρηματικό στίβο. Και, πλέον, ο σπόρος της συνέχειας φυτρώνει στα εγγόνια του.

Η οικογενειακή παράδοση που μας δίδαξαν οι ναυτικοί πρόγονοί μας συνεχίζεται στα πρόσωπά τους.

Ιδιαίτερα συγκινητική και βαθιά ανθρώπινη ήταν η τοποθέτηση της κ. Χατζημανώλη, κατά τη Διάσκεψη Υψηλού Επιπέδου για τους Ναυτικούς, στο πλαίσιο της Κυπριακής Προεδρίας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), στην οποία τιμήθηκε ο σημαντικός Ναυτέλληνας.

Απευθυνόμενη στον Καπετάν Παναγιώτη Τσάκο, η ίδια τόνισε: «Κανένας λόγος και καμία παρουσίαση δεν μπορεί να εκφράσει πλήρως τη σημασία του έργου της ζωής σας. Η συμβολή σας ξεπερνά κατά



πολύ τον ναυτιλιακό κόσμο. Ζει στις καρδιές των ναυτικών που καθοδηγήσατε, στις αίθουσες διδασκαλίας που υποστηρίξατε και στους νέους των οποίων τη ζωή αλλάξατε, συχνά χωρίς να ζητήσετε ποτέ αναγνώριση σε αντάλλαγμα.

»Μέσα από το όραμά σας, την ταπεινοφροσύνη σας και την αληθινή αγάπη σας για το ναυτικό επάγγελμα, δεν δημιουργήσατε απλώς μια κληρονομιά· δημιουργήσατε ελπίδα.

»Δώσατε αυτοπεποίθηση σε γενιές νέων ανδρών και γυναικών, ώστε να πιστεύουν στον εαυτό τους, να ακολουθήσουν το δικό τους μονοπάτι και να συμπεριφέρονται με υπερηφάνεια στη θάλασσα και πέρα από αυτήν.

»Σήμερα, η Κυπριακή Δημοκρατία τιμά όχι μόνο τα επιτεύγματά σας, αλλά και τις αξίες που εκπροσωπείτε: την αφοσίωση, την ανθρωπιά, την ταπεινοφροσύνη και την υπηρεσία.

»Είμαστε εξαιρετικά περήφανοι που η καρδιά της Κύπρου χτυπά τόσο δυνατά στη Χίο, μέσα από το έργο της ζωής σας και μέσα από τη διαχρονική κληρονομιά του Ιδρύματος "Μαρία Τσάκος", το οποίο συνεχίζει να εμπνέει και να ενθαρρύνει τις μελλοντικές γενιές».

Η τιμητική διάκριση έλαβε χώρα παρουσία του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Βασίλη Κικίλια, του Επιτρόπου αρμόδιου για τις Βιώσιμες Μεταφορές και τον Τουρισμό Απόστολου Τζιτζικώστα και της Προέδρου της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου Ελίζας Βόζεμπεργκ.

Ναυτιλία

Οι δράσεις της ναυτιλιακής οικογένειας προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας

Ο Καβάφης επιστρέφει στην Αθήνα: Ένα γλυπτό για την πόλη, δωρεά του Ιδρύματος Ωνάση σε συνεργασία με τον Δήμο Αθηναίων

Το Ίδρυμα Ωνάση, σε συνεργασία με τον Δήμο Αθηναίων, τοποθέτησε πρόσφατα γλυπτό του Κ. Π. Καβάφη στον πεζόδρομο της Διονυσίου Αρεοπαγίτου, μπροστά από την Ωνάσειο Βιβλιοθήκη και την Onassis Mandra, δημιουργώντας ένα νέο τοπόσημο.

«*Αγαπώ τόσῳ πολύ τας Αθήνας*» έγραφε ο Καβάφης το 1903. Μια πόλη που πάντα τον γοήτευε. Εδώ αναζητούσε την αναγνώριση. Εδώ δοκιμαζόταν η γραφή του και εδώ ήθελε να ακουστεί. Το γλυπτό του Καβάφη, το οποίο αποτελεί δωρεά του Ιδρύματος Ωνάση στον Δήμο Αθηναίων, φιλοδοξεί να εντάξει τον ποιητή οργανικά στον αστικό ιστό, όχι ως μνημείο από απόσταση, αλλά ως μια ζωντανή παρουσία μέσα στην καθημερινότητα της πόλης.

Προσκαλεί κατοίκους, επισκέπτες και περαστικούς να καθίσουν δίπλα του και να «συνομιλήσουν», έστω για λίγο, στρέφοντας το βλέμμα προς την πόλη και τον ζωντανό αστικό ιστό της, όπως ακριβώς έκανε και ο ίδιος ο ποιητής πριν από σχεδόν 125 χρόνια, το πρωινό της 26ης Ιουνίου 1901, σημειώνοντας στο ημερολόγιό του: «Μόλις γύρισα από την επίσκεψή μου στο Μνημείο του Λυσικράτους. Φρικτός ο ήλιος στο σημείο μεταξύ Ζαππείου και οδού Λυσικράτους. Ξαναείδα προσεκτικά την Πύλη του Αδριανού».

Η πρόταση του γλύπτη Πραξιτέλη Τζανουλίνου αποτυπώνει τον Καβάφη καθιστό, σε μια οικεία και προσβάσιμη στάση. Πρόκειται για ένα γλυπτό σε φυσικό μέγεθος, από χαλκό με πατίνα υψηλής αντοχής για εξωτερικό χώρο, που επιτρέπει στον επισκέπτη να καθίσει δίπλα στον ποιητή. Το γλυπτό φωτίζεται από τη διακεκριμένη Ελληνίδα σχεδιάστρια φωτισμών Ελευθερία Ντεκώ, σε μια μελέτη φωτισμού που βρίσκεται σε διαρκή διάλογο με το περιβάλλον στο οποίο εντάσσεται. Η μορφή του Καβάφη αντλεί έμπνευση από μια φωτογραφία του αρχείου Καβάφη, που τον απεικονίζει καθιστό σε ανάκλιντρο στο διαμέρισμά του στην οδό Λέψιους 10, στην Αλεξάνδρεια, γύρω στο 1930, ενώ στοιχεία όπως τα γυαλιά του ενσωματώθηκαν χάρη σε σύγχρονες τεχνολογίες τρισδιάστατης σάρωσης και εκτύπωσης, με βάση αυθεντικά αντικείμενα.

Στο ίδιο πλαίσιο εντάσσεται και η δημιουργία ενός αναβαθμισμένου δημόσιου χώρου στάσης στον πεζόδρομο της Διονυσίου Αρεοπαγίτου, με κεντρικό στοιχείο το γλυπτό του Κ. Π. Καβάφη, σε αρχιτεκτονικό σχεδιασμό του Γιώργου Παρμενίδη. Η παρέμβαση οργανώνει εκ νέου τον περιβάλλοντα χώρο, με την αναδιαμόρφωση των δύο παρακείμενων παρτεριών πρασίνου, τη βελτίωση των δαπέδων και την ένταξη στοιχείων αστικού εξοπλισμού, όπως τα καθιστικά από σκυρόδεμα, διαμορφώνοντας έναν ενιαίο, λειτουργικό και προσβάσιμο χώρο, που ενθαρρύνει τη στάση, την παρατήρηση και τον στοχασμό. Παράλληλα, αναβαθμίζεται και το υφιστάμενο γλυπτό της Μελίνας Μερκούρη, ενισχύοντας τη συνολική εικόνα του σημείου.

Πράξη ευποιίας από τον εφοπλιστή Φώτη Μανούση

Την Τετάρτη 15 Απριλίου 2026, ο Αρχηγός του ΓΕΕΘΑ, Στρατηγός Δημήτριος Χούπης, υποδέχτηκε τον κ. Φώτη Μανούση, ο οποίος εξέφρασε την πρόθεσή του να δωρίσει πλοίο της οικογένειάς του στις Ένοπλες Δυνάμεις.



& Ευπολία

Επιμέλεια: Παναγιώτης Κόρακας

Credit: Stelios Tzetzias





Credit: ΓΕΝ

Σε ανάρτησή του επί του θέματος, ο κ. Μανούσης δήλωσε τα εξής: «Είχα την τιμή να βρεθώ στο Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας και να παραδώσω στον Αρχηγό ΓΕΕΘΑ, Στρατηγό Δημήτριο Χούπη, την επιστολή με την οποία εκφράζω την πρόθεση της οικογένειάς μας να δωρίσει το πλοίο "Νήσος" (πρώην "Alcantara Dos") στις Ένοπλες Δυνάμεις της πατρίδας μας.

»Μια σκέψη που γεννήθηκε απλά, όταν μας ζητήθηκε η δυνατότητα πώλησης του πλοίου, προκειμένου να αξιοποιηθεί για τις ανάγκες των Ενόπλων Δυνάμεων.

»Και τότε αποφασίσαμε πως, αν το πλοίο είναι κατάλληλο, για εμάς θα ήταν μεγαλύτερη τιμή να το προσφέρουμε ως δωρεά. Μετά από μια ζωή συνεχούς εργασίας και προσπάθειας, αισθάνομαι ότι ο Θεός με αξίωσε να κάνω, έστω και σε μικρό βαθμό, αυτό που από μικρός ονειρευόμουν: να είμαι χρήσιμος στην πατρίδα μου.

»Κατά τη διάρκεια της συνάντησης είχα την ευκαιρία να γνωρίσω έναν άξιο Αρχηγό και έναν άνθρωπο με ήθος, σεβασμό και ανθρωπιά, τον οποίο ευχαριστώ θερμά. Εύχομαι το πλοίο αυτό να φανεί χρήσιμο στην αποστολή των Ενόπλων Δυνάμεων και να συνεχίσει την πορεία του υπηρετώντας την Ελλάδα.

»Στο τέλος της ζωής μας, αυτό που μένει δεν είναι όσα αποκτήσαμε, αλλά όσα μπορέσαμε να προσφέρουμε».

Ίδρυμα Αθηνάς Ι. Μαρτίνου: Η δωρεά προς το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού

Την Τετάρτη 13 Μαΐου 2026 πραγματοποιήθηκε η τελετή εγκαινίων της ανακαινισμένης Λέσχης του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού (ΓΕΝ), που αποτελεί δωρεά του Ιδρύματος «Αθηνάς Ι. Μαρτίνου».

Η Λέσχη ΓΕΝ ανακατασκευάστηκε πλήρως, τόσο ως προς τους χώρους της όσο και ως προς τον εξοπλισμό της, αποκτώντας πλέον μια σύγχρονη, λειτουργική και υψηλής αισθητικής μορφή.

Στην τελετή παρέστησαν ο Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Θανάσης Δαβάκης, μέλη του Κοινοβουλίου, ο Αρχηγός ΓΕΕΘΑ, Στρατηγός Δημήτριος Χούπης, ο Αρχηγός ΓΕΝ, Αντιναύαρχος Δημήτριος-Ελευθέριος Κατάρας ΠΝ, εκπρόσωποι των Αρχηγών των Γενικών Επιτελείων, ο Υποναύαρχος ε.τ. κ. Πάνος Λασκαρίδης, η Πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του Ιδρύματος «Αθηνάς Ι. Μαρτίνου», Αρχιπλοίαρχος ε.τ. κ. Ιωάννα Μαρτίνου, Επίτιμοι Αρχηγοί ΓΕΝ, μέλη του Ανώτατου Ναυτικού Συμβουλίου, καθώς επίσης μέλη της οικογένειας της κ. Ιωάννας Μαρτίνου και λοιποί προσκεκλημένοι.

Νέα Μονάδα Φροντίδας για την Ασφάλεια των Παιδιών στην Πάτρα με την υποστήριξη του Ιδρύματος Λάτση

Στην Πάτρα εγκαινιάστηκε η νέα Μονάδα Φροντίδας για την Ασφάλεια των Παιδιών «ΕΛΙΖΑ», μια εξειδικευμένη δομή για την έγκαιρη ανίχνευση και αντιμετώπιση περιστατικών κακοποίησης και παραμέλησης. Η Μονάδα, που δημιουργήθηκε με πρωτοβουλία του Eliza Society for the Prevention of Cruelty to Children και την υποστήριξη, μεταξύ άλλων, και του Κοινωφελούς Ιδρύματος Ιωάννη Σ. Λάτση, λειτουργεί στην Παιδιατρική Κλινική του Πανεπιστημιακού Γενικού Νοσοκομείου Πατρών «Παναγία η Βοήθεια» και έρχεται να καλύψει τις ανάγκες ενός πληθυσμού άνω των 2,2 εκατ. πολιτών στη Δυτική Ελλάδα.

Σκοπός της Μονάδας, που αποτελεί το μοναδικό νοσοκομειακό κέντρο διαχείρισης περιστατικών παιδικής κακοποίησης στη Δυτική Ελλάδα, είναι η παροχή εξειδικευμένης φροντίδας σε βρέφη και παιδιά με υποψία κακοποίησης ή παραμέλησης, η έγκαιρη ανίχνευση περιστατικών και η άμεση παρέμβαση διεπιστημονικής ομάδας για την αντιμετώπισή τους.

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

Το Ίδρυμα Ευγενίδου δεν περιορίζεται στη χρηματοδότηση σπουδών. Δημιουργεί ένα οικοσύστημα γνώσης – ένα περιβάλλον όπου η εκπαίδευση δεν είναι μόνο θεωρία, αλλά εργαλείο. Όπου η κατάρτιση συνδέεται με την πραγματική οικονομία. Όπου η καινοτομία δεν είναι απλώς έννοια, αλλά καθημερινή πρακτική.

Ίδρυμα Ευγενίδου: Προκήρυξη υποτροφιών σε αποφοίτους του ΕΜΠ

Σύμφωνα με πρόσφατη ανακοίνωση, το Ίδρυμα Ευγενίδου προκηρύσσει για το ακαδημαϊκό έτος 2026-2027 υποτροφίες για αποφοίτους του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

Από το 1956 έως σήμερα, συνεχίζοντας το όραμα του ιδρυτή του, Ευγένιου Ευγενίδη, το Ίδρυμα στηρίζει σταθερά νέους ανθρώπους. Σε αυτό το πλαίσιο, περισσότερες από 980 υποτροφίες έχουν δοθεί μέχρι σήμερα, και πίσω από αυτόν τον αριθμό δεν βρίσκονται στατιστικά, αλλά διαδρομές: νέοι επιστήμονες και τεχνίτες, ιδέες που εξελίχθηκαν σε έρευνα, γνώσεις που έγιναν πράξη.

Οι υποτροφίες του Ιδρύματος Ευγενίδου συνδυάζουν την ακαδημαϊκή επίδοση με την κοινωνική διάσταση, δίνοντας χώρο σε ανθρώπους που διαφορετικά ίσως να μην είχαν την ίδια ευκαιρία.

Το Ίδρυμα Ευγενίδου προκηρύσσει για το ακαδημαϊκό έτος 2026-2027 τις κάτωθι υποτροφίες:

- Μία υποτροφία σε διπλωματούχο της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών του ΕΜΠ για μεταπτυχιακές σπουδές προδιδακτορικού επιπέδου, στα γνωστικά αντικείμενα του μηχανικού (στοχευμένα στο πεδίο των επιστημών μηχανικού) σε πανεπιστήμιο εξωτερικού, πλήρους φοίτησης (full-time) και παρακολούθησης με φυσική παρουσία.
- Μία υποτροφία σε διπλωματούχο της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του ΕΜΠ για μεταπτυχιακές σπουδές προδιδακτορικού επιπέδου, στα γνωστικά αντικείμενα του μηχανικού (στοχευμένα στο πεδίο των επιστημών μηχανικού) σε πανεπιστήμιο εξωτερικού, πλήρους φοίτησης (full-time) και παρακολούθησης με φυσική παρουσία.
- Μία υποτροφία σε διπλωματούχο της Σχολής Χημικών Μηχανικών του ΕΜΠ για μεταπτυχιακές σπουδές προδιδακτορικού επιπέδου στα γνωστικά αντικείμενα του μηχανικού (στοχευμένα στο πεδίο των επιστημών μηχανικού) σε πανεπιστήμιο εξωτερικού, πλήρους φοίτησης (full-time) και παρακολούθησης με φυσική παρουσία.
- Μία υποτροφία σε διπλωματούχο της Σχολής Εφαρμοσμένων Μαθηματικών και Φυσικών Επιστημών του ΕΜΠ για μεταπτυχιακές σπουδές προδιδακτορικού επιπέδου στα γνωστικά αντικείμενα του μηχανικού (στοχευμένα στο πεδίο των επιστημών μηχανικού) σε πανεπιστήμιο εξωτερικού, πλήρους φοίτησης (full-time) και παρακολούθησης με φυσική παρουσία.

Η διάρκεια της κάθε υποτροφίας αρχίζει με την έναρξη των σπουδών για την οποία αποδίδεται η υποτροφία και λήγει με την ολοκλήρωση του συγκεκριμένου προγράμματος σπουδών. Το συνολικό ποσό της κάθε υποτροφίας, για όλη την προαναφερόμενη διάρκεια των συγκεκριμένων σπουδών, ανέρχεται στο ποσό των δεκαπέντε χιλιάδων ευρώ (15.000,00€).

Οι υποψήφιοι θα πρέπει:

- Να είναι διπλωματούχοι του ΕΜΠ.
- Να έχουν γεννηθεί μετά τις 31.12.1996.
- Να έχουν γίνει δεκτοί για παρακολούθηση μεταπτυχιακών σπουδών προδιδακτορικού επιπέδου σε πανεπιστήμιο του εξωτερικού στα γνωστικά αντικείμενα του μηχανικού (στοχευμένα στο πεδίο των επιστημών μηχανικού), για πρόγραμμα πλήρους φοίτησης (full-time) και παρακολούθησης με φυσική παρουσία, το οποίο θα αρχίσει και θα διεξαχθεί το ακαδημαϊκό έτος 2026-2027. Δεν συμπεριλαμβάνονται στην παρούσα προκήρυξη οι σπουδές για διδακτορική διατριβή.
- Τα εισοδήματα (ατομικά και οικογενειακά) και εν γένει η περιουσιακή κατάσταση του υποψηφίου να μην επιτρέπει την, με ίδια μέσα, οικονομική κάλυψη των σπουδών στο αντικείμενο της υποτροφίας.
- Να μη λαμβάνουν ή λάβουν στο μέλλον, για τις ίδιες σπουδές, άλλη υποτροφία ή δωρεά ή βοήθημα ή οιασδήποτε μορφής άλλη οικονομική ενίσχυση από το Ίδρυμα Ευγενίδου ή άλλη κοινωφελή περιουσία, κληρονομιά, κληροδοσία και εν γένει από άλλο φορέα.
- Να έχουν ελληνική υπηκοότητα.
- Να γνωρίζουν άριστα τουλάχιστον μία ξένη γλώσσα.

Το Ίδρυμα Ευγενίδου δεν περιορίζεται στη χρηματοδότηση σπουδών. Δημιουργεί ένα οικοσύστημα γνώσης – ένα περιβάλλον όπου η εκπαίδευση δεν είναι μόνο θεωρία, αλλά εργαλείο. Όπου η κατάρτιση συνδέεται με την πραγματική

οικονομία. Όπου η καινοτομία δεν είναι απλώς έννοια, αλλά καθημερινή πρακτική. Μέσα από αυτή τη διαδρομή, οι υποτροφίες αποτελούν έναν καθοριστικό μηχανισμό. Γιατί, τελικά, η μεγαλύτερη αξία μιας υποτροφίας είναι το μέλλον που διαμορφώνει και το αποτύπωμά της στην κοινωνία.

Οι αιτήσεις και τα λοιπά δικαιολογητικά των υποψηφίων πρέπει να κατατεθούν ή να αποσταλούν με ταχυδρομείο ή ταχυμεταφορική στο Ίδρυμα Ευγενίδου, Λεωφ. Συγγρού 387, Παλαιό Φάληρο 175 64, τηλ. 210-9469600, απαραιτήτως έως τις 26 Ιουνίου 2026. Αιτήσεις που θα αποσταλούν στο Ίδρυμα με email ή αιτήσεις που θα αποσταλούν μετά την 26η Ιουνίου 2026 δεν γίνονται αποδεκτές.

Σημειώνεται ότι τα αποτελέσματα θα γνωστοποιηθούν ατομικά σε κάθε επιτυχόντα και κάθε επιλαχόντα υποψήφιο με email ή/και τηλεφωνικά, θα αναρτηθούν στον ιστότοπο του Ιδρύματος Ευγενίδου (www.eef.edu.gr) με τον αριθμό κατάθεσης της αίτησης και χωρίς προσωπικά στοιχεία, το αργότερο έως τη 17η Ιουλίου 2026 και ότι για τη λήψη της υποτροφίας οι επιτυχόντες θα υπογράψουν σύμβαση.

Η δεύτερη ελληνική επιστημονική αποστολή ερευνητριών στον Νότιο Πόλο με την υποστήριξη της Laskaridis Shipping

Σε συνέχεια της πρώτης ελληνικής αποστολής στην Ανταρκτική, η εταιρεία Laskaridis Shipping Co. Ltd. συνεχίζει να στηρίζει αυτό το έργο, με μια δεύτερη αποστολή δύο νέων επιστημόνων. Η ελληνική σημαία κυματίζει και πάλι στην Ανταρκτική!

Η δεύτερη ελληνική επιστημονική αποστολή στην Ανταρκτική είναι γεγονός. Δύο ερευνήτριες, η Ελένη Κυτίνου, Θαλάσσια Βιολόγος από το Ελληνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών (ΕΛΚΕΘΕ), και η Διονυσία Ρηγάτου, Ωκεανογράφος από το Εθνικό Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών (ΕΚΠΑ – Τμήμα Βιολογίας), ταξίδεψαν στην Ανταρκτική, με στόχο την καταγραφή της δομής και της λειτουργίας του παράκτιου τροφικού πλέγματος από τους πρωτογενείς παραγωγούς (π.χ. φυτοπλαγκτόν, μακροφύκη) μέχρι τους ανώτερους θηρευτές (π.χ. φώκιες). Η αποστολή πραγματοποιήθηκε στη βουλγαρική βάση στο νησί Λίβινγκστον της Ανταρκτικής, στο πλαίσιο της συνεργασίας της Ελληνικής Εταιρείας Πολικών Ζωνών με διεθνείς επιστημονικούς φορείς, και με τη δυνατότητα που παρείχε το Βουλγαρικό Ινστιτούτο Ανταρκτικής.

Για δεκαεπτά ημέρες, οι δύο ερευνήτριες κινήθηκαν ανάμεσα στο βουλγαρικό πλοίο και τη βάση στο νησί Λίβινγκστον, καλύπτοντας μεγάλες αποστάσεις και δουλεύοντας σε ένα περιβάλλον όπου κάθε δραστηριότητα απαιτεί ακρίβεια και αντοχή. Διήνυσαν μεγάλες αποστάσεις και είχαν την ευκαιρία να μελετήσουν το υποθαλάσσιο οικοσύστημα διαφορετικών νησιών του συμπλέγματος South Shetland, αλλά και περιοχή της ηπειρωτικής ακτογραμμής κοντά στην ερευνητική βάση Esperanza.

Για δεύτερη φορά, η αποστολή αυτή –ορόσημο για την επιστημονική κοινότητα διεθνώς– κατέστη δυνατή χάρη στη γενναιόδωρη οικονομική στήριξη της χορηγού ναυτιλιακής εταιρείας Laskaridis Shipping Co. Ltd., η οποία κάλυψε τα έξοδα μετακίνησης των δύο ερευνητριών, την προμήθεια κατάλληλου ρουχισμού και εξοπλισμού, καθώς και την ασφάλειά τους.





ROYAL BLUE & TECHNIQUE, an integrated growth

του **Αντώνη Μαστροθανάση**, CEO της Royal Blue Trading & Services

Βρισκόμαστε σε μια εποχή όπου η συλλογή της πληροφορίας, η διατήρηση και η αξιολόγησή της σε δυναμικές βάσεις ποιοτικών και τεχνικών δεδομένων, σε συνδυασμό με την εξειδίκευση στον τομέα των ανταλλακτικών και της τεχνικής υποστήριξης, αποτελούν βασικές απαιτήσεις ως προς τη βελτιστοποίηση των OPEX του πλοίου.

Αυτήν ακριβώς τη φιλοσοφία ενσωματώνει ο όμιλος Royal Blue & Technique, προσφέροντας στην αγορά μια ολοκληρωμένη υπηρεσία, end-to-end service, που καλύπτει πλήρως τόσο τις ανάγκες της εφοδιαστικής αλυσίδας του ανταλλακτικού όσο και το τεχνικό σκέλος (MRO – Maintenance, Repair & Operations).

Πιο συγκεκριμένα, η Royal Blue αναλαμβάνει την προμήθεια και τη μεταφορά του ανταλλακτικού με γνώμονα την αξιοπιστία και την ποιότητα από πλευράς τεχνικών προδιαγραφών, ενώ ταυτόχρονα η Technique λειτουργεί ως τεχνική προέκταση για τον πελάτη, όπου αυτή απαιτηθεί, διαχειριζομένη εξειδικευμένους συνεργάτες (specialists service engineers) ανά region και speciality.

Η πραγματική μας υπεροχή σε σχέση με τον ανταγωνισμό, όμως, δεν βρίσκεται απλώς στη συνύπαρξη αυτών των δύο εταιρειών, αλλά στην απόλυτη ενοποίηση των υπηρεσιών τους σε μια ενιαία και ομογενοποιημένη παροχή για τον πελάτη (tailor made service).

Στις εταιρείες μας διατηρούμε ένα σύστημα αξιολόγησης για κάθε προμηθευτή μας και κάθε αντιπρόσωπό μας, παίρνοντας ως δεδομένα την αξιοπιστία του και την εξειδίκευσή του στον τομέα του. Αυτό το αξιολογούμε με audit procedures (certificates, licensees, historical and technical background) καθώς και με προσωπικές επισκέψεις, θέλοντας να διαπιστώσουμε κάθε στοιχείο πριν δρομολογήσουμε μια προώθησή του στην αγορά.

Όλα συντελούν και ολοκληρώνονται σε μια προσέγγιση one-to-one service, μια εξατομικευμένη υπηρεσία που διασφαλίζει ότι κάθε πελάτης διαθέτει αποκλειστικό συνεργάτη εντός του ομίλου, ο οποίος χαρτογραφεί το ιστορικό, την πολιτική αγορών και το area of trade του πλοίου. Πρόκειται για μια σχέση εμπιστοσύνης, όπου ο πελάτης δεν αντιμετωπίζει απρόσωπες διαδικασίες ή έναν άγνωστο πίσω από το τηλέφωνο, αλλά έχει πάντα έναν σταθερό συνεργάτη, που γνωρίζει και κατανοεί τις ανάγκες του. Αυτή η εξατομικευμένη σχέση εξασφαλίζει αξιοπιστία στην ανταπόκριση, ευελιξία στις λύσεις και απόλυτη συνέπεια στην υλοποίηση, καλύπτοντας την ανάγκη για ένα ενιαίο σημείο επαφής.

Η θέση μας στην αγορά δεν είναι τυχαία. Πίσω από την επιτυχία μας βρίσκεται μια ομάδα ανθρώπων σε Ελλάδα, Κύπρο και Κίνα, με έναν μοναδικό συνδυασμό γνώσεων και εμπειρίας. Το προσωπικό της Technique αποτελείται από μηχανολόγους μηχανικούς και ναυπηγούς, οι οποίοι λειτουργούν παράλληλα και ως τεχνικοί σύμβουλοι με σημαντική εμπειρία στον κλάδο. Αυτή η σύνθεση επιτρέπει στην εταιρεία να προσεγγίζει κάθε τεχνική πρόκληση τόσο από τεχνική όσο και από λειτουργική (operational) σκοπιά.

Η ανάπτυξή μας βασίζεται σε μια ξεκάθαρη αρχή: δεν πουλάμε υπηρεσίες ή προϊόντα μόνο, χτίζουμε συνεργασίες ουσίας. Προσφέρουμε ολοκληρωμένες λύσεις που απαλλάσσουν τον πελάτη από την ανάγκη διαχείρισης πολλαπλών παροχών και εξοικονομούν πολύτιμο χρόνο και πόρους. Ειδικά για τα τμήματα τεχνικής υποστήριξης και προμηθειών, αυτό μεταφράζεται σε μεγαλύτερη αποδοτικότητα, λιγότερη πολυπλοκότητα και καλύτερα ποιοτικά αποτελέσματα (optimization of OPEX).

RoyalBlue
TRADING & SERVICES

GENUINE & OEM
SPARE PARTS

Technique
TECHNICAL SERVICES

REPAIRS FROM DECK
TO TAIL SHAFT

Our distinguished partners

MARINE TURBO
The Genuine Alternative

AURA MARINE

SCL
CARGO HANDLING SOLUTIONS

海隆賽能
HILONG SHINE

SINUS GmbH

OMEC MOTORS

Vanguard

CTS OFFSHORE & MARINE

ENBL

PB ASHER
DIESEL ENGINE SERVICES

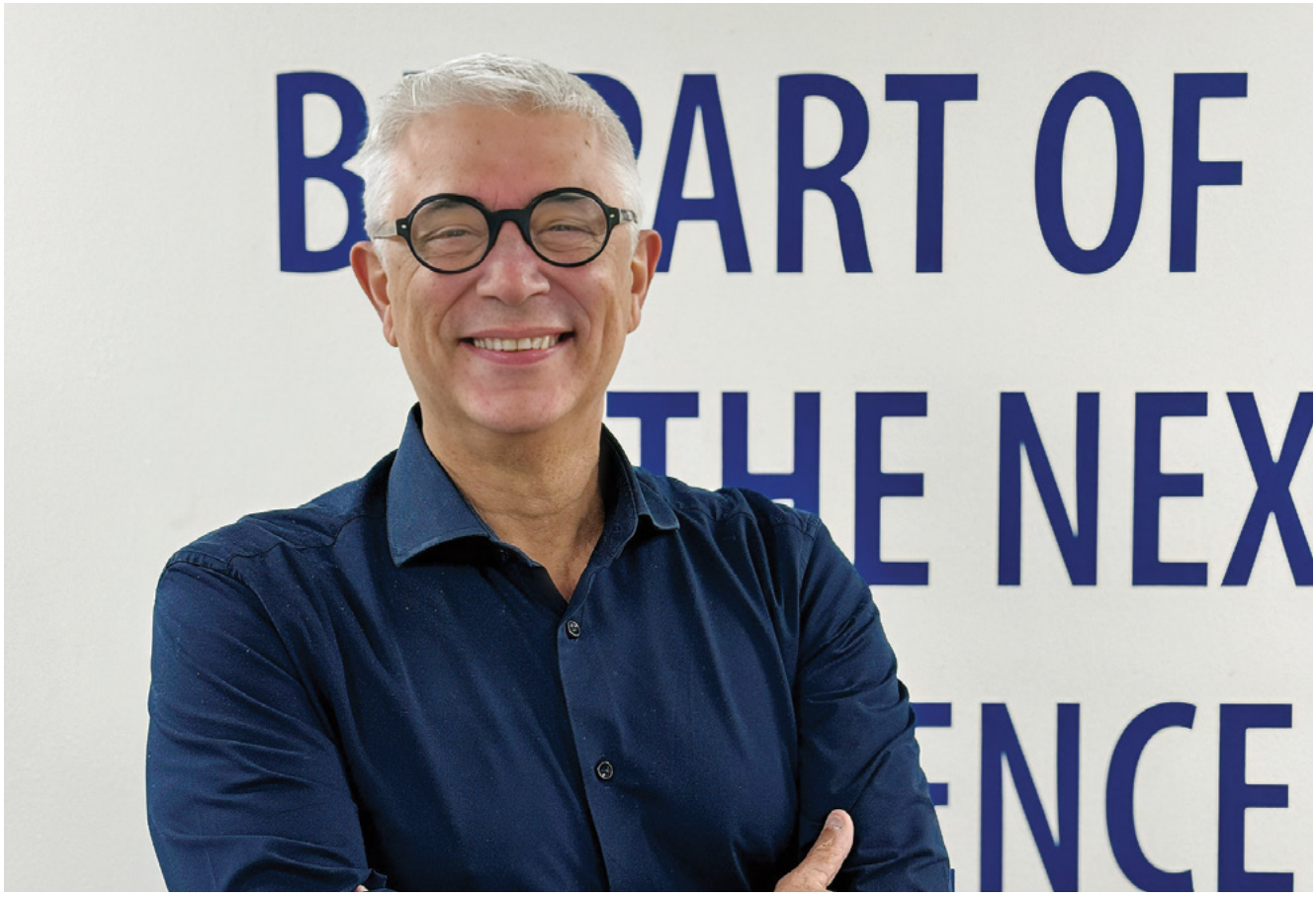
ARK
ARK MARINE SERVICE INC.

CARETTA ERP
SHIP MANAGEMENT SYSTEM

info@royalblueltd.com
www.royalblueltd.com

technique@royalblueltd.com
www.techniqueltd.com

HALL 2 | STAND 2.217



Η Ελλάδα μπορεί να εξελιχθεί σταδιακά σε αξιόπιστο εξαγωγέα εξειδικευμένων τεχνολογιών

Η Ελλάδα επαναπροσδιορίζει τη στρατηγική της στην άμυνα και στην τεχνολογία σε μια περίοδο έντονων γεωπολιτικών αναταράξεων. Η ίδρυση του Ελληνικού Κέντρου Αμυντικής Καινοτομίας (ΕΛΚΑΚ) αποτελεί κεντρικό πυλώνα αυτής της προσπάθειας, με στόχο τη μετατροπή των επιχειρησιακών αναγκών των Ενόπλων Δυνάμεων σε εγχώριες τεχνολογικές λύσεις.

Στη συνέντευξη που ακολουθεί, ο κ. Μάρκος Βασιλικός αναλύει το όραμα για μια Ελλάδα που εξελίσσεται από εισαγωγέα σε αξιόπιστο εξαγωγέα εξειδικευμένων τεχνολογιών. Με την πολυετή εμπειρία του ως στέλεχος του Πολεμικού Ναυτικού, αλλά και από θέσεις ευθύνης στον ιδιωτικό ναυτιλιακό τομέα, αναφέρεται στην αποστολή του Κέντρου, στον ρόλο των ναυπηγείων για τη στρατηγική αυτονομία της χώρας αλλά και στη διαχρονική ικανότητα της ελληνόκτητης ναυτιλίας να προσαρμόζεται σε περιβάλλοντα υψηλής αβεβαιότητας.

Συνέντευξη του **Μάρκου Βασιλικού**,
Εντεταλμένου Συμβούλου και
Εκτελεστικού Μέλους του ΔΣ του ΕΛΚΑΚ,

στον Σπήλιο Βαρελά

Η έξαρση των γεωπολιτικών εντάσεων τα τελευταία χρόνια έχει οδηγήσει την ελληνική Πολιτεία να αναλάβει σημαντικές πρωτοβουλίες για την ενίσχυση της εγχώριας αμυντικής βιομηχανίας. Σε αυτό το πλαίσιο εντάσσεται και η ίδρυση του ΕΛΚΑΚ. Ως εντεταλμένος σύμβουλος, γνωρίζετε όσο λίγοι τη δράση του Κέντρου. Θα επιθυμούσαμε να αναφερθείτε στις κύριες δράσεις αλλά και στους στόχους του.

Η ίδρυση του Ελληνικού Κέντρου Αμυντικής Καινοτομίας δεν αποτέλεσε μια αποσπασματική επιλογή· αντίθετα, εντάσσεται σε μια συνειδητή στρατηγική απόφαση της Πολιτείας, σε μια περίοδο όπου η άμυνα, η τεχνολογία και η οικονομία συνδέονται στενά και αλληλοεπηρεάζονται. Στόχος της ήταν να καλύψει ένα διαχρονικό έλλειμμα: τη μετατροπή των πραγματικών επιχειρησιακών αναγκών των Ενόπλων Δυνάμεων σε ώριμες και εφαρμόσιμες τεχνολογικές λύσεις, με εγχώριο αποτύπωμα.

Στο πλαίσιο αυτό, αποστολή του ΕΛΚΑΚ είναι η ανάπτυξη και η ενίσχυση του εθνικού δυναμικού αμυντικής καινοτομίας, λαμβάνοντας υπόψη τις διεθνείς εξελίξεις και αξιοποιώντας τις δυνατότητες που διαμορφώνονται στον ευρωπαϊκό και συμμαχικό χώρο. Κεντρικό ζητούμενο αποτελεί η μετουσίωση αυτού του δυναμικού σε χειροπιαστές επιχειρησιακές ικανότητες, οι οποίες ανταποκρίνονται σε συγκεκριμένες εθνικές ανάγκες. Το Κέντρο λειτουργεί ως ενεργός μηχανισμός στοχευμένης έρευνας και ανάπτυξης, οργάνωσης του οικοσυστήματος και διασύνδεσης της ελληνικής τεχνογνωσίας με διεθνή προγράμματα.

Στον πυρήνα της λειτουργίας του βρίσκεται η ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ ερευνητικών ιδρυμάτων, εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, βιομηχανίας και Ενόπλων Δυνάμεων, καθώς και η αξιοποίηση του επιστημονικού και επιχειρηματικού δυναμικού της χώρας και των Ελλήνων της διασποράς. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην ανάπτυξη τεχνολογιών διττής χρήσης, οι οποίες βρίσκουν εφαρμογή όχι μόνο στην άμυνα, αλλά και στην πολιτική προστασία και στον ιδιωτικό τομέα.

Οι βασικοί τομείς ενδιαφέροντος εκτείνονται σε αισθητήρες και συστήματα επιτήρησης και ελέγχου, μη επανδρωμένα συστήματα και τεχνολογίες αντιμετώπισής τους, επικοινωνίες, διαστημικές εφαρμογές, ενέργεια και πρόωση, οπλικά συστήματα και πυρομαχικά, καθώς και σε ολοκληρωμένες πλατφόρμες. Παράλληλα, περιλαμβάνουν την υποστήριξη επιχειρήσεων και τη διοικητική μέριμνα, την προστασία κρίσιμων υποδομών, αλλά και τεχνολογίες που ενισχύουν την ανθεκτικότητα και το ανθρώπινο δυναμικό, όπως η βιοτεχνολογία, η προσομοίωση, η εικονική και η επαυξημένη πραγματικότητα, οι οποίες συμβάλλουν καθοριστικά στην εκπαίδευση, στον σχεδιασμό και στην επιχειρησιακή ετοιμότητα.

Η ανάπτυξη καινοτόμων λύσεων σε αυτούς τους τομείς συμβάλλει ουσιαστικά όχι μόνο στην τεχνολογική πρόοδο, αλλά και στη διαμόρφωση σύγχρονων δογμάτων και επιχειρησιακών πρακτικών. Επιπλέον, η εξέλιξη όλων των παραπάνω πεδίων συνδέεται άρρηκτα με την κυβερνοασφάλεια, η οποία αποτελεί μία από τις σημαντικότερες και πλέον σύνθετες υβριδικές απειλές της εποχής μας.

Η Ελλάδα διεκδικεί και επιδιώκει σταθερά τον ρόλο του παρόχου ασφάλειας στην Ανατολική Μεσόγειο και στα Βαλκάνια. Όμως, ηγεμονία χωρίς ισχυρή εγχώρια αμυντική βιομηχανία δεν υφίσταται. Είναι στους στόχους του ΕΛΚΑΚ να μετατραπεί η χώρα από εισαγωγέα σε εξαγωγέα αμυντικής τεχνολογίας, ενισχύοντας παράλληλα και τη διπλωματική της ισχύ;

Η διεκδίκηση ενός τέτοιου ρόλου προϋποθέτει, αναμφίβολα, ισχυρή εγχώρια αμυντική και τεχνολογική βάση. Το ΕΛΚΑΚ ξεκίνησε με έναν ουσιαστικό και ρεαλιστικό στόχο: την κάλυψη των εθνικών αναγκών μέσα από λύσεις που σχεδιάζονται, δοκιμάζονται και ωριμάζουν στην Ελλάδα.

Μια τεχνολογία αποκτά πραγματική εξαγώγιμη αξία μόνο όταν έχει αποδείξει την επιχειρησιακή της αξιοπιστία και έχει ήδη ενταχθεί στη χρήση των Ενόπλων Δυνάμεων. Αυτή ακριβώς είναι η πορεία που ακολουθούν τα περισσότερα κράτη με ισχυρή αμυντική βιομηχανία.

Ακολουθώντας αυτή τη λογική, η Ελλάδα μπορεί να εξελιχθεί σταδιακά από καθαρό εισαγωγέα σε αξιόπιστο εξαγωγέα εξειδικευμένων τεχνολογιών. Σε αυτό το πλαίσιο, η τεχνολογική αυτάρκεια δεν αποτελεί μόνο οικονομικό πλεονέκτημα,

αλλά και βασικό εργαλείο ενίσχυσης της διπλωματικής επιρροής, της εθνικής ισχύος και της στρατηγικής αυτονομίας.

Υπήρξατε ο program manager εκσυγχρονισμού του υποβρυχίου «Γλαύκος», στον Ναύσταθμο Σαλαμίνος, με πρωτοφανή για την εποχή αποτελέσματα. Σήμερα, παρατηρούμε ότι η εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία δείχνει σημάδια ανάκαμψης. Ωστόσο, το ερώτημα παραμένει: Μπορούν τα ελληνικά ναυπηγεία να διαδραματίσουν κεντρικό ρόλο στο επίκεντρο του σχεδιασμού για την ανάταση της εγχώριας αμυντικής βιομηχανίας;

Τα επιτεύγματα του εκσυγχρονισμού των τεσσάρων υποβρυχίων τύπου «Γλαύκος» ανήκουν πρωτίστως στο Πολεμικό Ναυτικό, το οποίο υλοποίησε με ίδια μέσα ένα μοναδικό για την ιστορία του κατασκευαστικό πρόγραμμα την περίοδο 1990-2000. Στο υποβρύχιο «Γλαύκος», μάλιστα, εφαρμόστηκε πλήθος αρχιτεκτονικών για την εποχή καινοτομιών, με αποτέλεσμα τη μείωση του χρόνου εκτέλεσης του προγράμματος κατά 40% και του λειτουργικού προϋπολογισμού κατά 15%, σε σύγκριση με το έργο στο προηγούμενο υποβρύχιο. Η επιτυχία αυτή ανέδειξε τις δυνατότητες της χώρας να κατασκευάζει υποβρύχια και συνέβαλε στη μετέπειτα απόφαση για την υλοποίηση του προγράμματος υποβρυχίων τύπου «Παπανικολής», στην Ελλάδα, με μεταφορά τεχνογνωσίας από τη Γερμανία.

Η επιτυχία, πέραν των αρχιτεκτονικών καινοτομιών, στηρίχτηκε σε κρίσιμους παράγοντες, όπως η σαφής προτεραιοποίηση του έργου από την ηγεσία του ΠΝ, η επαρκής και ποιοτική στελέχωση, η προσήλωση των συντελεστών υλοποίησης στη μη απόκλιση από το χρονοδιάγραμμα, την ποιότητα και το κόστος, η συνεργασία όλων των εμπλεκομένων με τρόπο και βαθμό απόδοσης που μόνο όσοι έχουν υπηρετήσει σε πολεμικά πλοία μπορούν να καταλάβουν, η συστηματική μεταφορά τεχνογνωσίας, η ανάπτυξη υποδομών και η αξιοποίηση εργαλείων διοίκησης και ελέγχου του προγράμματος. Καθοριστικό ρόλο διαδραμάτισαν, επίσης, η αυστηρή επιλογή συνεργατών ιδιωτικών φορέων, η στενή συνεργασία με τα στελέχη του κατασκευαστή των υποβρυχίων, του ναυπηγείου HDW, η καθημερινή παρακολούθηση και η λήψη μέτρων για τη μη απόκλιση από τους δείκτες, που έκριναν την επιτυχία του έργου, και η τοποθέτηση ικανών στελεχών σε θέσεις ευθύνης, ανεξαρτήτως στρατιωτικού βαθμού.

Την προηγούμενη τριακονταετία, η ελληνική αμυντική ναυπηγική βιομηχανία δεν υποστηρίχθηκε διαχρονικά με συνέπεια, από την Πολιτεία, την ιδιοκτησία και τους συνδικαλιστικούς φορείς, ενώ συχνά λειτούργησε χωρίς ενιαίο σχεδιασμό. Σήμερα σαφώς διαφαίνεται προοπτική ανάκαμψης, όμως για να αποκτήσουν τα ναυπηγεία κεντρικό ρόλο απαιτείται συνεκτική στρατηγική, πολιτική συνέχεια και ουσιαστική σύνδεση με την έρευνα και την καινοτομία.

Σε αυτή την κατεύθυνση, το ΕΛΚΑΚ μπορεί να λειτουργήσει ως καταλύτης, ενισχύοντας την εγχώρια σχεδίαση και ανάπτυξη πλοίων, πέραν της απλής κατασκευής βάσει ξένων σχεδίων.

Επίσης, η Πολιτεία οφείλει πλέον να απαντήσει σε κρίσιμα στρατηγικά ερωτήματα για το μέλλον της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας, η οποία μπορεί να λειτουργήσει ως μοχλός που θα συμπαρασύρει προς την προκοπή και άλλους βιομηχανικούς και τεχνολογικούς τομείς της χώρας.

Ποια είναι αυτά τα ερωτήματα;

Το κρίσιμο στρατηγικό ερώτημα αφορά στο αν η χώρα επιθυμεί να αποκτήσει εθνική ικανότητα σχεδίασης και την εξ αυτής κατασκευή πολεμικών πλοίων, καθοριστικών παραγόντων για την ανάπτυξη καινοτομίας, μειώνοντας τη δομική εξάρτηση από το εξωτερικό. Το ζήτημα αυτό υπερβαίνει τη βιομηχανική διάσταση και αγγίζει την εθνική αυτονομία και την αμυντική επάρκεια.

Κεντρική επιλογή αποτελεί η διατήρηση υπό εθνικό έλεγχο της σχεδίασης και της ολοκλήρωσης συστημάτων, καθώς και η δυνατότητα προσαρμογής της σχεδίασης των πλοίων στις επιχειρησιακές ιδιαιτερότητες του Αιγαίου και της Ανατολικής Μεσογείου, με ταυτόχρονη ικανότητα αναβάθμισης των πλοίων σε όλο τον κύκλο ζωής τους.

Παράλληλα, τίθεται το ζήτημα ανάπτυξης μιας βιώσιμης ναυπηγικής και τεχνολογικής βάσης, με μόνιμες δομές σχεδίασης και μακροχρόνια στρατηγική που υπερβαίνει τα αποσπασματικά εξοπλιστικά προγράμματα. Η εγχώρια κάλυψη μέρους των αναγκών του Πολεμικού Ναυτικού και του Λιμενικού Σώματος, μέσω οικογενειών συγγενών πλοίων, θα μπορούσε να δημιουργήσει οικονομίες κλίμακος και να ενισχύσει την επιχειρησιακή συνοχή.

Απαραίτητη είναι επίσης η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου οικοσυστήματος, που συνδέει ναυπηγεία, εταιρείες τεχνολογίας, ερευνητικά κέντρα, πανεπιστήμια και νεοφυείς επιχειρήσεις, ενισχύοντας την καινοτομία και τη δημιουργία εξειδικευμένων θέσεων εργασίας. Το ΕΛΚΑΚ εργάζεται με συνέπεια προς αυτή την κατεύθυνση.



Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/Αλέξανδρος Μπελτές


LAVINIA
CORPORATION
A Globally Integrated Shipping Group
Transportation (dry bulk, wet, reefer)
Ship Agency
Logistics
Terminal Operations
Fuel Supplies at High Seas
Pelagic Fish Trading
LASKARIDIS
SHIPPING CO LTD
Performance
Precision
Purpose
HEAD OFFICE
5 Xenias & Ch. Trikoupi , 14562 Kifissia, Athens, Greece
+30 210 62 84 200
athens@laskaridis.com
laskaridisshipping.com

Την προηγούμενη τριακονταετία, η ελληνική αμυντική ναυπηγική βιομηχανία δεν υποστηρίχθηκε διαχρονικά με συνέπεια από την Πολιτεία, την ιδιοκτησία και τους συνδικαλιστικούς φορείς, ενώ συχνά λειτούργησε χωρίς ενιαίο σχεδιασμό. Σήμερα σαφώς διαφαίνεται προοπτική ανάκαμψης, όμως για να αποκτήσουν τα ναυπηγεία κεντρικό ρόλο απαιτείται συνεκτική στρατηγική, πολιτική συνέχεια και ουσιαστική σύνδεση με την έρευνα και την καινοτομία.

Η οικονομική διάσταση περιλαμβάνει τη μείωση εκροών κεφαλαίων, την ενίσχυση της εγχώριας παραγωγής και την ανάπτυξη ανταγωνιστικότητας. Ταυτόχρονα, η γεωπολιτική διάσταση συνδέεται με την αύξηση της διαπραγματευτικής ισχύος, της στρατηγικής αυτονομίας και της εξαγωγικής δυναμικής.

Η υλοποίηση μιας τέτοιας στρατηγικής απαιτεί μακροχρόνια δέσμευση, σταθερό θεσμικό πλαίσιο, συνεπή προγραμματισμό και οικονομική βιωσιμότητα.

Πρόσφατα, ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας, κ. Νίκος Δένδιας, ανέφερε σε δημόσια τοποθέτησή του ότι «πολλοί εκ των Ελλήνων εφοπλιστών βοηθούν τις Ένοπλες Δυνάμεις, αρκετοί όμως δεν το πράττουν. Αναμένουμε, εντίμως, και από αυτούς». Πώς κρίνετε τη δράση του ελληνικού εφοπλισμού ως προς την υποστήριξη των Ενόπλων Δυνάμεων; Πέραν των δωρεών για ανακαινίσεις κτιρίων ή πτερύγων νοσοκομείων, θα μπορούσαμε να δούμε ένα μοντέλο όπου ο εφοπλισμός χρηματοδοτεί απευθείας την έρευνα για αμυντικά συστήματα;

Η συμβολή συγκεκριμένων εφοπλιστών στις Ένοπλες Δυνάμεις υπήρξε διαχρονική και αφορούσε ακόμη και σε επιχειρησιακές πλατφόρμες. Ωστόσο, η έννοια της εθνικής ασφάλειας και της τελικής υπεροχής στο πεδίο έχει πλέον μεταβληθεί ουσιαστικά. Σήμερα, η ισχύς εκτείνεται στην πληροφοριακή υπεροχή, στην κυβερνοασφάλεια, στα σύγχρονα μέσα επιτήρησης και λήψης αποφάσεων, καθώς και στην ανθεκτικότητα και επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα που μπορούν να προκύψουν από τη χρήση των συστημάτων που ανέφερα στην αρχική σας ερώτηση, εφόσον αυτά εξελιχθούν σε επίπεδο τεχνολογικής αιχμής.

Σε αυτό το πλαίσιο, είναι ρεαλιστική η διερεύνηση ενός μοντέλου κατά το οποίο μέρος των διαθέσιμων προς τούτο πόρων του εφοπλισμού θα κατευθύνεται σε εφαρμοσμένη έρευνα και ανάπτυξη τεχνολογιών διττής χρήσης, μέσω διαφανών και θεσμικά κατοχυρωμένων μηχανισμών, όπως αυτών που προσφέρει το ΕΛΚΑΚ. Μια τέτοια προσέγγιση, που υφίσταται και μέσα στα πλαίσια πράξης ευεργετισμού, θα αποτελέσει επένδυση στη συλλογική ασφάλεια και στην τεχνολογική θωράκιση της χώρας. Επιτρέψτε μου, δε, να αναφέρω ότι θα οδηγήσει σε επιχειρηματικά και οικονομικά οφέλη εκείνους που θα κινηθούν εγκαίρως και με σύνεση προς αυτή την κατεύθυνση.

Πέραν της σταδιοδρομίας στο ΠΝ, υπήρξατε μεταξύ άλλων Εκτελεστικός Διευθυντής/Γενικός Διευθυντής ναυτιλιακών εταιρειών αλλά και Πρόεδρος της ECSA – Eurocag. Με βάση την εμπειρία σας, οι (γεωπολιτικές) αναταράξεις ευνοούν εν τέλει τη ναυτιλιακή βιομηχανία; Ή μήπως η πρόσφατη έξαρση των εντάσεων δημιουργεί μη διαχειρίσιμη αβεβαιότητα στη βιομηχανία;

Από παιδί, ακούγοντας τις διηγήσεις του καπτά Νίκου, του πατέρα μου, τις συζητήσεις με τη μητέρα μου, με συγγενείς και φίλους ναυτικούς, που μεγάλωναν τις οικογένειές τους παλεύοντας και απολαμβάνοντας τα αγαθά που μόνο η θάλασσα προσφέρει, είχα την αίσθηση ότι η ναυτιλία ανέκαθεν λειτουργούσε μέσα σε περιβάλλον αβεβαιότητας. Και ότι η ελληνόκτητη ναυτιλία πάντοτε κατάφερνε να προσαρμόζεται και να προκόβει. Αργότερα, μέσα από τη δική μου πορεία και μελετώντας, διαπίστωσα ότι αυτό συμβαίνει αδιάκοπα από τους ομηρικούς χρόνους.

Ωστόσο, αυτό που διαφοροποιεί τη σημερινή εποχή είναι η ένταση, η πολυπλοκότητα και η ταχύτητα με την οποία εξελίσσονται τα γεωπολιτικά δεδομένα, με πολλές υβριδικές απειλές να συμβαίνουν ταυτόχρονα. Οι κρίσεις, οι εμπορικές αντιπαραθέσεις και οι ανακατατάξεις στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες έχουν δημιουργήσει μεν αυξημένη ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες και πλοία, ταυτόχρονα όμως εντείνουν τους επιχειρηματικούς κινδύνους και την αβεβαιότητα.

Η ναυτιλία καλείται πλέον να διαχειριστεί ένα ιδιαίτερα σύνθετο περιβάλλον, στο οποίο συνυπάρχουν γεωπολιτικές εντάσεις, κρίσεις σε κρίσιμες θαλάσσιες οδούς, αυστηρότερα περιβαλλοντικά πλαίσια, το αυξημένο κόστος της ενεργειακής μετάβασης, αλλά και νέου τύπου απειλές, όπως οι κυβερνοκίνδυνοι, καθώς και η έλλειψη εξειδικευμένων ναυτικών.

Την ίδια στιγμή, διαπιστώνεται ότι οι αρχές του ελεύθερου εμπορίου δεν θεωρούνται πλέον αυτονόητες, ενώ η ναυτιλία χρησιμοποιείται ολοένα και περισσότερο ως εργαλείο οικονομικής και γεωπολιτικής πίεσης.

Σε αυτό το περιβάλλον, οι εταιρείες που επενδύουν με διορατικότητα και σε βάθος στον σχεδιασμό της ανθεκτικότητάς τους, στην τεχνολογική εξέλιξη, στην ποιότητα του στόλου τους και σε σύγχρονες πρακτικές διοίκησης και αξιοποίησης της τεχνητής νοημοσύνης –χωρίς να αποκόπτονται από τη ναυτική τους ταυτότητα και την ελληνική ναυτική παράδοση– είναι εκείνες που αποκτούν ουσιαστικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και αυξημένη ικανότητα προσαρμογής στον κόσμο μας των διαρκών μεταβολών.

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



Κυρώσεις της ΕΕ



του **Δημητρίου Α. Κυριαζή**,
Επίκουρου Καθηγητή Νομικής Σχολής ΑΠΘ,
Διδάκτορος Νομικής Πανεπιστημίου Οξφόρδης,
Δικηγόρου Αθηνών παρ' Αρείω Πάγω

Η αγορά των δεξαμενόπλοιων ήταν ανέκαθεν ευαίσθητος «αισθητήρας» των διεθνών ισορροπιών: αποτυπώνει άμεσα την ασφάλεια των θαλάσσιων οδών, τις διαταραχές στην παραγωγή αγαθών και τη μετατόπιση της ζήτησης ενέργειας. Ωστόσο, την τελευταία τριετία, το αποτύπωμα της γεωπολιτικής δεν είναι απλώς εντονότερο, αντιθέτως είναι πλέον δομικό. Οι κυρώσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η αναδιάταξη των εμπορικών ροών και η εμφάνιση «παράλληλων» δικτύων μεταφοράς πετρελαίου έχουν μετατρέψει τα δεξαμενόπλοια σε πεδίο όπου η γεωπολιτική αντιπαράθεση συναντά την κανονιστική πολυπλοκότητα.

Στο νέο αυτό περιβάλλον, ο πλοιοκτήτης, ο ναυλωτής, ο χρηματοδότης/πιστωτής αλλά και ο ασφαλιστής δεν αρκεί να διαβάζουν απλώς την αγορά: πρέπει να διαβάζουν τις τροποποιήσεις των κυρώσεων, τους ορισμούς και τις εξαιρέσεις, και να λαμβάνουν αποφάσεις με επισφαλή πολλές φορές πληροφόρηση, άρα με υψηλό ρίσκο (νομικό, εμπορικό και ρίσκο φήμης).

Το παρόν άρθρο υποστηρίζει ότι η ναυλαγορά λειτουργεί ως «καθρέφτης» της εξωτερικής πολιτικής και ως πολλαπλασιαστής του κανονιστικού μηνύματος (compliance message). Εξηγούνται οι κύριοι σχετικοί μηχανισμοί και τονίζεται ότι όσοι δύνανται να κάνουν navigate και τα νομικά κείμενα (πέρα από τα ταραχώδη νερά) διαθέτουν σαφές προβάδισμα έναντι των ανταγωνιστών τους.

Από τη «γεωγραφία» του πετρελαίου στη «γεωμετρία» των διαδρομών

Η πρώτη και πιο εμφανής επίπτωση των κυρώσεων της ΕΕ και των ευρύτερων περιορισμών στο ρωσικό πετρέλαιο ήταν η αναδιάταξη των εμπορικών ροών.



Η αγορά των δεξαμενόπλοιων ως πεδίο γεωπολιτικής αντιπαράθεσης και ρυθμιστικής πρόκλησης

Όταν η Ευρώπη περιόρισε δραστικά τις εισαγωγές, το ρωσικό αργό και τα προϊόντα διύλισης αναζήτησαν νέους προορισμούς, ενώ η Ευρώπη στράφηκε σε εναλλακτικές πηγές. Το αποτέλεσμα δεν είναι απλώς αλλαγή προμηθευτών: είναι μια οιονεί μόνιμη αλλαγή «γεωμετρίας» στο θαλάσσιο εμπόριο.

Οι νέες διαδρομές είναι, συνήθως, μακρύτερες. Αυτό αυξάνει τα ton-miles, δηλαδή τον πραγματικό «όγκο» μεταφορικής ζήτησης που απορροφά ο στόλος, ακόμα και αν οι παγκόσμιες ποσότητες πετρελαίου δεν μεταβάλλονται αντίστοιχα. Όταν η αγορά μετράει αποστάσεις, ο χρόνος γίνεται σπάνιος πόρος, καθώς περισσότερες ημέρες ταξιδιού σημαίνουν μικρότερη διαθέσιμη χωρητικότητα, και άρα αυξημένη πίεση στους ναύλους σε συγκεκριμένες κατηγορίες. Ταυτόχρονα, αυτές οι διαδρομές αυξάνουν την έκθεση σε choke points σε γεωπολιτικά ευάλωτες περιοχές όπως τα Στενά του Ορμούζ. Συνεπώς, τα κόστη ασφάλισης μεταβάλλονται όχι βάσει «συνηθισμένων» κύκλων ναυλαγοράς, αλλά βάσει σημαντικών γεγονότων, όπως μια επίθεση, μια κλιμάκωση ή μια αναγγελία εμπλοκής νέου κράτους. Κάθε τέτοια εξέλιξη αρκεί για να αλλάξει το risk premium.

Οι κυρώσεις ως de facto μηχανισμός «ανακατανομής» ρίσκου στην αλυσίδα

Οι κυρώσεις της ΕΕ δεν λειτουργούν μόνο ως απαγορεύσεις. Λειτουργούν και ως μηχανισμοί μεταφοράς ρίσκου: από το κράτος προς την αγορά και, μέσα στην αγορά, από τον έναν κρίκο της αλυσίδας στον άλλον.

Στις ναυλώσεις, αυτή η μεταφορά αποτυπώνεται σε ρήτρες: sanctions clauses, warranties, covenants, termination rights, indemnities, υποχρεώσεις παροχής πληροφοριών και δικαιώματα ελέγχου. Η τεχνική «νομική» γλώσσα έχει γίνει η καθημερινή γλώσσα και των μη νομικών του θαλάσσιου εμπορίου. Κρίσιμα είναι η προέλευση, η διαδρομή, ο τελικός παραλήπτης, ο intermediate trader, ακόμα και το πώς θα πληρωθεί το φορτίο και από ποια τράπεζα. Κρίσιμη απόφαση επίσης είναι το πώς θα επιλύονται οι διαφορές: Σε ποιο forum οδηγεί η ρήτρα διαιτησίας; Θα είναι εκτελεστές παγκοσμίως (και ιδίως εντός της ΕΕ) οι αποφάσεις του διαιτητικού δικαστηρίου; Εδώ, λοιπόν, εμφανίζεται μια νέα δυναμική. Ο πλοιοκτήτης καλείται να ελέγξει πράγματα που στο παραδοσιακό μοντέλο δεν ήταν πάντα δική του «αρμοδιότητα», ενώ ο ναυλωτής απαιτεί από τον πλοιοκτήτη να διαβεβαιώσει ότι δεν θα δημιουργήσει ασφαλιστικό ή τραπεζικό μπλοκάρισμα λόγω σημαίας, ιστορικού ή προηγούμενων συναλλα-

Οι κυρώσεις αναδεικνύουν ένα θεμελιώδες στοιχείο. Η πρόσβαση στη χρηματοδότηση και στην ασφάλιση δεν είναι απλώς λειτουργικό εργαλείο, αλλά τελικά μετατρέπεται σε θέμα επιβίωσης. Αποτελούν πρακτικά το «δικαίωμα συμμετοχής» μιας εταιρείας στην αγορά.

γών. Σε πολλές περιπτώσεις, η διαπραγμάτευση είναι πλέον διαπραγμάτευση νομικού κινδύνου, όχι απλώς εμπορικών όρων.

Η γέννηση «παράλληλων» αγορών και ο ρόλος των δεξαμενόπλοιων

Ένα από τα πλέον συζητημένα φαινόμενα είναι η ανάπτυξη παράλληλων δικτύων μεταφοράς, με χρήση στόλων που κινούνται στο όριο της κανονιστικής ορατότητας. Εδώ απαντούν οι συχνές αλλαγές σημαίας, οι περίπλοκες εταιρικές δομές, μεταφορτώσεις ship-to-ship σε διεθνή ύδατα, πρακτικές που αυξάνουν την αβεβαιότητα ως προς το cargo provenance. Το φαινόμενο αυτό δεν είναι μόνο θέμα νομιμότητας ή φήμης. Είναι πρωτίστως ζήτημα αγοράς, καθώς δημιουργεί δύο επίπεδα risk pricing.

Για τον «mainstream» στόλο με πρόσβαση σε κορυφαίους ασφαλιστές και δυτικούς χρηματοδότες, το compliance αποτελεί προϋπόθεση επιβίωσης. Για έναν στόλο που λειτουργεί εκτός αυτής της σφαίρας, ο περιορισμός πρόσβασης σε υπηρεσίες (ασφάλιση, αντασφάλιση, χρηματοδότηση, λιμάνια) γίνεται μέρος της επιχειρηματικής εξίσωσης. Η αγορά, έτσι, δεν είναι ενιαία, αλλά διασπάται σε τμήματα με διαφορετική πρόσβαση σε κεφάλαιο, διαφορετικά κόστη, διαφορετική έκθεση σε enforcement. Αυτό σε έναν βαθμό πάντα συνέβαινε, πλέον όμως έχει αυξηθεί εντόνως.

Τοιουτοτρόπως επηρεάζονται και οι ναύλοι, αλλά και οι αξίες των πλοίων. Η αξία ενός δεξαμενόπλοιου δεν είναι μόνο συνάρτηση ηλικίας και εσόδων. Είναι συνάρτηση συμβατότητας με το θεσμικό οικοσύστημα, ήτοι ποιοι το ναυλώνουν, ποιοι το ασφαλίζουν, ποιοι το χρηματοδοτούν. Η ικανότητα ενός asset να λειτουργεί «καθαρά» σε περιβάλλον κυρώσεων γίνεται premium χαρακτηριστικό. «Qui venit in aequitatem, debeat esse purus in manibus» έλεγαν οι Ρωμαίοι...

Ρυθμιστική πρόκληση: από τον κανόνα στο enforcement

Η κανονιστική πρόκληση δεν βρίσκεται μόνο στη θέσπιση κυρώσεων, αλλά και στην εφαρμογή τους. Στη ναυτιλία, η εφαρμογή είναι περίπλοκη, γιατί το αντικείμενο είναι διεθνές, πολυεπίπεδο και πολυδικαιοδοτικό. Πλοίο, σημαία, διαχειρίστρια εταιρεία, πλοιοκτήτρια εταιρεία, ναυλωτής, φορτίο, λιμένας φόρτωσης/εκφόρτωσης, ασφαλιστής και τράπεζες μπορεί να υπάγονται σε διαφορετικές έννομες τάξεις.

Σε αυτό το πλαίσιο, το enforcement τείνει να «περνά» μέσα από ιδιώτες. Οι τράπεζες μπλοκάρουν πληρωμές όταν δεν πείθονται για τη συμμόρφωση, οι ασφαλιστές απαιτούν πρόσθετες δηλώσεις και έγγραφα, τα classification και οι νηογνώμονες γίνονται πιο προσεκτικοί αναφορικά με τη φήμη ενός στόλου, ενώ οι ναυλομεσίτες ζητούν μεγαλύτερη διαφάνεια. Με άλλα λόγια, η αγορά συχνά λειτουργεί ως πολλαπλασιαστής του κανονιστικού μηνύματος.

Το τίμημα είναι ο αυξημένος διοικητικός και νομικός φόρτος, ήτοι η αυξημένη τεκμηρίωση, due diligence, screening, monitoring, διαχείριση συμβατικών συμβάντων (events of default) όταν αλλάξει αιφνίδια το κανονιστικό πλαίσιο, καθώς και διαρκής επικαιροποίηση εσωτερικών διαδικασιών. Για μικρότερες εταιρείες, αυτό το κόστος μπορεί να είναι δυσανάλογο. Για μεγαλύτερες εταιρείες, γίνεται πεδίο ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, καθώς μπορούν να απορροφήσουν το compliance overhead και να προσφέρουν ασφάλεια στους αντισυμβαλλόμενούς τους.

Ασφάλεια, χρηματοδότηση και «δικαίωμα στην αγορά»

Οι κυρώσεις αναδεικνύουν επίσης ένα θεμελιώδες στοιχείο. Η πρόσβαση στη χρηματοδότηση και στην ασφάλιση δεν είναι απλώς λειτουργικό εργαλείο, αλλά τελικά μετατρέπεται σε θέμα επιβίωσης. Αποτελούν πρακτικά το «δικαίωμα συμμετοχής» μιας εταιρείας στην αγορά. Χωρίς αξιόπιστο P&I club, χωρίς τραπεζικά κανάλια πληρωμών και χωρίς αποδοχή από ναυλωτές που έχουν δικό τους τμήμα compliance, ένα δεξαμενόπλοιο μπορεί να βρεθεί de facto αποκλεισμένο από μεγάλα τμήματα της ναυλαγοράς, ακόμα και αν τυπικά δεν παραβιάζει άμεσα κάποια απαγόρευση.

Παράλληλα, η χρηματοδότηση (ιδίως μέσω δυτικών τραπεζών) απαιτεί αυστηρότερες προϋποθέσεις και συμβατικές δεσμεύσεις. Τα loan agreements ενσωματώνουν covenants που σχετίζονται με κυρώσεις, καθώς και δικαιώματα επιτάχυνσης (acceleration) σε περίπτωση


LIBEROGROUP
libero-group.org
Ship Classification
& Statutory Services
EU MRV & IMO DCS
Verifications
CE for Small Craft
ISO Certifications
E-Learning
ISO & Marine Courses
Scan
for more
Focus on Safety
Aim for Compliance



Credit: EPA/OLIVIER MATTHYS

παραβίασης. Η διαχείριση τέτοιων όρων γίνεται κρίσιμη, γιατί ένα περιστατικό συμμόρφωσης μπορεί να εξελιχθεί σε οικονομικό γεγονός αθέτησης, ανεξάρτητα από τη ναυλαγορά.

Με αυτόν τον τρόπο, η γεωπολιτική εισέρχεται στον ισολογισμό όχι μόνο ως μεταβλητότητα ναύλων, αλλά ως κίνδυνος που επηρεάζει τη ρευστότητα, το refinancing και την πρόσβαση σε κεφάλαια. Τα δεξαμενόπλοια, ειδικά εκείνα που λειτουργούν σε γκρίζες περιοχές, δεν αντιμετωπίζουν μόνο market risk αλλά και legal-financial gating.

Τι σημαίνει αυτό για την ελληνική ναυτιλία δεξαμενόπλοιων

Η ελληνική ναυτιλία παραδοσιακά διαθέτει ισχυρή σχέση με κορυφαίους ναυλωτές, ασφαλιστές, χρηματοδότες και brokers. Αυτό δημιουργεί πλεονέκτημα σε περιόδους όπου η «καθαρότητα» συναλλαγής γίνεται ανταγωνιστικό κριτήριο. Όμως δημιουργεί και αυξημένη ευθύνη: οι απαιτήσεις συμμόρφωσης είναι υψηλότερες, οι ανοχές μικρότερες και το reputational risk πιο απαιτητικό.

Για τους Έλληνες πλοιοκτήτες δεξαμενόπλοιων, το στοίχημα είναι διπλό. Πρώτον, να αξιοποιήσουν την αυξημένη ζήτηση που προκύπτει από τα μεγαλύτερα ton-miles και τις νέες ροές. Δεύτερον, να αποφύγουν την παγίδα των «γκρίζων» συναλλαγών που μπορεί να αποφέρουν πρόσκαιρο premium αλλά να οδηγήσουν σε μακροπρόθεσμο αποκλεισμό από κορυφαίους ναυλωτές/ασφαλιστές ή και σε νομικές περιπέτειες.

Η διαφορά μεταξύ «επιθετικής εμπορικής στρατηγικής» και «ανεπίτρεπτου νομικού ρίσκου» είναι πλέον λεπτή. Το όριο δεν καθορίζεται μόνο από το διεθνές, ενωσιακό και εθνικό δίκαιο, αλλά κυρίως από το πόσο αυστηρά το εν λόγω δίκαιο κυρώσεων εφαρμόζεται στην πράξη από τους ιδιώτες gatekeepers της αγοράς.

Συμπέρασμα: η αγορά ως αντανάκλαση της εξωτερικής πολιτικής

Σήμερα, τα δεξαμενόπλοια δεν μεταφέρουν μόνο πετρέλαιο. Μεταφέρουν και την ένταση των διεθνών σχέσεων, το κόστος των κυρώσεων, τη δυναμική των συμμαχιών και τη στρατηγική της ενεργειακής ασφάλειας. Η ναυλαγορά λειτουργεί ως «καθρέφτης» της εξωτερικής πολιτικής, αλλά και ως πεδίο όπου αυτή η πολιτική δοκιμάζει τα όρια της εφαρμογής της.

Η αμέσως επόμενη περίοδος θα κριθεί κυρίως σε δύο μέτωπα. Αφενός, στο αν η κανονιστική αρχιτεκτονική (κυρώσεις, εξαιρέσεις, μηχανισμοί ελέγχου) θα συνεχίσει να πυκνώνει και, αφετέρου, στο αν η αγορά θα καταφέρει να διατηρήσει μια ισορροπία ανάμεσα στη λειτουργικότητα του παγκόσμιου εμπορίου και στην απαιτητικότητα της συμμόρφωσης. Για τους παίκτες στην αγορά δεξαμενόπλοιων, η πρόκληση είναι ξεκάθαρη: πρέπει να μετατρέψουν το compliance burden από βάρος σε εργαλείο στρατηγικής και να πλοηγηθούν σε μια ναυλαγορά της οποίας ο ρυθμός καθορίζεται από τη γεωπολιτική. Ο Κικέρων έλεγε: «Inter arma silent leges» («ανάμεσα στα όπλα οι νόμοι σιγούν»). Στην παγκόσμια ναυτιλία όμως σήμερα συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο, καθώς εντός των πολέμων οι διεθνείς κανονισμοί πληθαίνουν και το δίκαιο των κυρώσεων καθορίζει την πορεία των αγορών.

EUROBANK


ΔΥΝΑΜΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ ΠΟΡΕΙΑ
ΚΥΡΟΣ ΕΛΛΑΔΑ ΥΠΕΡΗΦΑΝΕΙΑ
ΘΑΛΑΣΣΑ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΠΛΟΥΣ ΚΥΡΟΣ
ΤΑΞΙΔΙ ΦΡΟΝΗΣΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑ ΥΠΕΡΗΦΑΝΕΙΑ
ΔΥΝΑΜΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ ΟΡΑΜΑ ΦΡΟΝΗ
ΕΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΓΝΩΣΗ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΔΙΑΚΡΙΣΗ
ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙ
ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ ΠΟΡΕΙΑ ΟΡΑΜΑ ΘΑΛΑΣΣ
ΔΥΝΑΜΗ ΥΠΕΡΗΦΑΝΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑ ΦΡΟΝΗΣΕΙΣ ΠΟΡΕΙΑ ΔΙΑ
ΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ ΤΑΞΙΔΙ ΚΥΡΟΣ ΠΛΟΥΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΘΑΛΑΣΣ
ΦΡΟΝΗΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΓΝΩΣΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΔΙΑΚΡΙΣΗ Δ
ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΓΝΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΠΟΡΕΙΑ ΟΡΑΜΑ ΑΞΙΟΠΙΣΤ
ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΓΝΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΠΟΡΕΙΑ ΟΡΑΜΑ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ ΔΥΝΑΜΗ ΥΠΕΡΗΦΑΝΕΙΑ ΦΡΟΝΗΣ
ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ ΔΥΝΑΜΗ ΥΠΕΡΗΦΑΝΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑ ΦΡΟΝΗΣΕΙΣ ΤΑΞΙΔΙ ΚΥΡΟΣ ΠΛΟΥΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΓΝΩΣΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΔΙΑΚΡΙΣΗ
ΦΡΟΝΗΣΕΙΣ ΤΑΞΙΔΙ ΚΥΡΟΣ ΠΛΟΥΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΓΝΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΠΟΡΕΙΑ ΟΡΑΜΑ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ ΔΥΝΑΜΗ ΥΠΕΡΗΦΑΝΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑ ΦΡΟΝΗΣΕΙΣ ΤΑΞΙΔΙ ΚΥΡΟΣ ΠΛΟΥΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΓΝΩΣΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΔΙΑΚΡΙΣΗ

TURBOTECHNIKI

TURBOCHARGER REPAIR SHOP AND SPARE PARTS SUPPLY

AUTHORIZED REPAIR AGENT

MET turbo

MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES
MARINE MACHINERY & EQUIPMENT CO., LTD

NAPIER

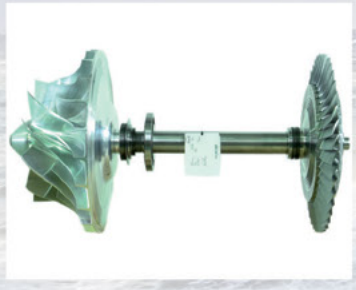
ABB





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

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

Πλοιοδιαχείριση στην Αττική

2026

Δεδομένα για τον υπό διαχείριση στόλο σε αριθμούς
Άξονες ανάλυσης: Τύπος πλοίου, Ηλικιακή ομάδα, Χώρα ναυπήγησης

Επιστημονικός Σύμβουλος:
Καθ. Γιάννης Θεοτοκάς,
Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς

Ερευνητική Ομάδα:
Μάνος Χαρίτος
Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Μια αποκλειστική καταγραφή και ανάλυση δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications.

Με την ευγενική χορηγία:

Contships Management Inc.

SEABRIGHT
MARINE BRIGHT SOLUTIONS

Βασικά συμπεράσματα

Σε Πειραιά και Αθήνα βρίσκονται εγκατεστημένες 586 εταιρείες διαχείρισης εμπορικών πλοίων, οι οποίες αθροιστικά διαχειρίζονται 5.471 πλοία, με συνολική χωρητικότητα που υπερβαίνει τα 450 εκατ. dwt. Από τις 586 εταιρείες, οι 287 (49%) διαχειρίζονται αποκλειστικά bulk carriers και οι 124 (21,2%) αποκλειστικά δεξαμενόπλοια. Συνεπώς, επτά στις δέκα εταιρείες διαχειρίζονται αποκλειστικά χύδην φορτηγά πλοία.

Για ακόμα ένα έτος, καταγράφεται σημαντική μεταβολή του αριθμού εταιρειών διαχείρισης διαφοροποιημένων στόλων, καθώς υπάρχουν 117 εταιρείες που εμπίπτουν στη συγκεκριμένη κατηγορία.

Από την ανάλυση με βάση το μέγεθος του στόλου που διαχειρίζονται, προκύπτει ότι, από τις 586 ναυτιλιακές επιχειρήσεις, το 52,4% (307) είναι μικρού μεγέθους (στόλος έως 5 πλοία), το 31,4% (184) είναι μεσαίου μεγέθους (στόλος από 6 έως 15 πλοία) και το 16,2% (95) είναι μεγάλου μεγέθους (στόλος τουλάχιστον 16 πλοίων).

Η συντριπτική πλειοψηφία των πλοίων που βρίσκονται υπό τη διαχείριση εταιρειών εγκατεστημένων στον Πειραιά και στην Αθήνα είναι πλοία της χύδην φορτηγού ναυτιλίας. Το 50,2% (2.747) των πλοίων είναι bulk carriers και το 29,7% (1.625) είναι δεξαμενόπλοια. Επιπλέον, το 9,5% (519) των πλοίων είναι containerships, το 3,4% (189) είναι LNG carriers, το 2,8% (152) είναι LPG carriers, ενώ το 4,4% (239) είναι άλλου τύπου.

Η μέση ηλικία του στόλου των 5.471 πλοίων ανέρχεται στα 13,4 έτη. Από αυτά τα πλοία, τα 790 (14,4%) είναι ηλικίας έως 5 ετών, τα 858 (15,7%) πλοία ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 6 έως 10 ετών, τα 1.745 (31,9%) ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 11 έως 15 ετών, τα 1.525 (27,9%) ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 16 έως 20 ετών, τα 362 (6,6%) έχουν ηλικία 21 έως 25 ετών, ενώ 191 (3,5%) έχουν ηλικία τουλάχιστον 26 ετών.

Η ανάλυση με βάση τη χώρα ναυπήγησης των πλοίων δείχνει ότι η μεγάλη πλειοψηφία των 5.471 πλοίων έχει κατασκευαστεί κατά κύριο λόγο στη Νότια Κορέα, στην Κίνα και στην Ιαπωνία. Οι τρεις αυτές χώρες έχουν κατασκευάσει αθροιστικά το 92% του στόλου που διαχειρίζονται εταιρείες εγκατεστημένες στον Πειραιά και στην Αθήνα: Κίνα – 35%, Νότια Κορέα – 31%, Ιαπωνία – 26%.

Εισαγωγή και δομή έρευνας

Η ναυτιλία των Ελλήνων συνεχίζει να αποτελεί θεμέλιο των παγκόσμιων εφοδιαστικών αλυσίδων και να αντιμετωπίζει με επιτυχία αλλεπάλληλες και συχνά αντικρουόμενες προκλήσεις. Το περιβάλλον γεωπολιτικής αστάθειας που επικρατεί τα τελευταία έτη έχει αναδείξει την κρισιμότητα της απρόσκοπτης «λειτουργίας» της ναυτιλίας με φόντο την ενεργειακή ασφάλεια και την επισιτιστική επάρκεια του πλανήτη.

Ο στόλος των εταιρειών ελληνικών συμφερόντων συμμετέχει με ανταγωνιστικούς όρους στις παγκόσμιες ναυλαγορές, υποστηρίζει το διαμετακομιστικό εμπόριο και διασφαλίζει την εύρυθμη λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών.

Όπως αναδεικνύουν τα δεδομένα της έρευνας της UNCTAD *Review of Maritime Transport 2025*, ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε, στις αρχές του 2025, 5.124 πλοία, χωρητικότητας 397,6 εκατ. dwt (16,4% του παγκόσμιου στόλου). Στη δεύτερη θέση βρισκόταν η Κίνα με 10.440 πλοία (πρώτη παγκοσμίως σε αριθμό πλοίων), χωρητικότητας 347,2 εκατ. dwt.

Η στενή σύνδεση της κινεζικής ναυτιλίας με την οικονομία της Κίνας αλλά και η σταθερή και συνεχής υποστήριξη που λαμβάνει από το κινεζικό κράτος είναι στοιχεία που ερμηνεύουν τη συνεχή ανάπτυξή της τα τελευταία χρόνια. Αυτά τα στοιχεία αποτελούν και παράγοντα διαφοροποίησης μεταξύ της ναυτιλίας κινεζικών συμφερόντων και της ναυτιλίας ελληνικών συμφερόντων, αφού, όπως αναφέρθηκε ήδη, η τελευταία συμμετέχει με ανταγωνιστικούς όρους στις παγκόσμιες ναυλαγορές, μεταφέροντας φορτία τρίτων. Το γεγονός αυτό έχει υπογραμμιστεί και από τον συλλογικό φορέα εκπροσώπησης του ελληνικού εφοπλισμού, την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, η οποία επισημαίνει ότι η αλματώδης ανάπτυξη της κινεζικής ναυτιλίας αναδεικνύει τη σημασία της σταθερής πολιτικής και του ολιστικού σχεδιασμού για την επίτευξη στόχων. Στο παραπάνω ανταγωνιστικό πλαίσιο, η ναυτιλία των Ελλήνων συσπειρώνεται και αντιμετωπίζει προκλήσεις του κλάδου σε γεωπολιτικό, περιβαλλοντικό, οικονομικό αλλά και πολιτικό επίπεδο.

Αξίζει να δοθεί έμφαση στο γεγονός ότι η ναυτιλία των Ελλήνων συνεχίζει να αναπτύσσεται ταχύτατα, με πληθώρα νέων παραγγελιών να τοποθετούνται κάθε έτος. Ενδεικτικά, μεταξύ Οκτωβρίου 2025 και Μαρτίου 2026, οι Έλληνες πλοιοκτήτες προχώρησαν σε παραγγελία 107 δεξαμενόπλοιων, αθροιστικής αξίας $10 δισ.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν μεγάλο μέρος του στόλου δεξαμενόπλοιων, καθώς, όπως υπογραμμίζεται στην πρόσφατη έρευνα του Greek Shipping Co-operation Committee, ο στόλος πετρελαιοφόρων των Ελλήνων αποτελεί το 22% του παγκόσμιου. Ο ελληνόκτητος στόλος ore & bulk carriers αγγίζει το 16% του παγκόσμιου και αυξήθηκε κατά 94 πλοία 6,2 εκατ. dwt σε σύγκριση με την αντίστοιχη έρευνα του 2025. Επιπλέον, το περασμένο έτος, ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε κατά 167 πλοία και έφτασε τα 4.388, με την αντίστοιχη άνοδο σε χωρητικότητα να αγγίζει τα 6,5 εκατ. dwt.

Η διαχρονική ερευνητική πρωτοβουλία των *Ναυτικών Χρονικών* έρχεται να επιβεβαιώσει τα παραπάνω και να παρουσιάσει την εκτενή ακτινογραφία των εταιρειών ελληνικής διαχείρισης που δραστηριοποιούνται στο λεκανοπέδιο Αττικής, αλλά και του στόλου που διαχειρίζονται.

Ο Πειραιάς και η Αθήνα συνιστούν ένα ισχυρότατο κέντρο πλοιοδιαχείρισης, με τον αριθμό των εταιρειών και των πλοίων να αυξάνεται από έτος σε έτος. Η ισχύς της ναυτιλίας των Ελλήνων εδραιώνεται στα ποντοπόρα πλοία, με σημαντικότερη εστίαση στα bulk carriers και στα δεξαμενόπλοια.

Την ίδια ώρα, οι Έλληνες υιοθετούν στρατηγικές διαφοροποίησης, με ολοένα εντονότερους ρυθμούς. Η παρούσα έρευνα καταδεικνύει πως οι εταιρείες διαχείρισης διαφοροποιημένων στόλων έχουν αυξηθεί σημαντικά.

Η ανάλυση δομείται σε τρία επίπεδα:

- Εταιρείες διαχείρισης πλοίων: Η κατανομή ειδίκευσης και μεγέθους.
- Στόλος των εταιρειών: Κατανομή ανά τύπο, ηλικιακή ομάδα και χώρα ναυπήγησης.
- Ανάλυση αξόνων: Αναλυτική καταγραφή στοιχείων για τον τύπο πλοίου, την ηλικιακή ομάδα και τη χώρα ναυπήγησης.

Στις σελίδες που ακολουθούν, η φετινή έρευνα θα αναφέρεται ως «έρευνα Ιουνίου 2026» ή ως «έρευνα 2026», προκειμένου να καταστεί εφικτή η σύγκριση των ευρημάτων της με τα αντίστοιχα προηγούμενων ερευνών, όπως του 2025 και του 2024.

Τα δεδομένα που αξιοποιούνται στην έρευνα προέρχονται από το Greek Shipping Publications και αφορούν την εικόνα των πλοίων που βρίσκονταν υπό τη διαχείριση εταιρειών σε Πειραιά και Αθήνα τον Μάρτιο του 2026.

Οποιεσδήποτε αλλαγές έχουν καταγραφεί σε επίπεδο εταιρειών και πλοίων από τη στιγμή συγκέντρωσης των δεδομένων έως και τη δημοσίευση της παρούσας έρευνας θεωρούνται κατά γενικές γραμμές αμελητέες και μη στατιστικά σημαντικές, καθώς η επίδρασή τους στα δομικά χαρακτηριστικά των εταιρειών και του υπό διαχείριση στόλου τους είναι μηδαμινή.

Δεν λαμβάνονται υπόψη ναυτιλιακοί όμιλοι

Στο σημείο αυτό διευκρινίζεται ότι η ανάλυση αφορά αριθμό εταιρειών και όχι ναυτιλιακών ομίλων, στους οποίους μπορεί να περιλαμβάνονται περισσότερες από μία εταιρείες. Προφανώς, ένας περιορισμένος αριθμός αυτών των εταιρειών ανήκει σε ευρύτερους ομίλους διαχείρισης πλοίων. Παραμένει ωστόσο γεγονός ότι, ακόμα και στην περίπτωση αυτή, δηλαδή των εταιρειών που ανήκουν σε ομίλους, η κάθε εταιρεία διατηρεί την ευθύνη διαχείρισης των πλοίων της, εστιάζοντας στην ανάπτυξη τεχνογνωσίας που ανταποκρίνεται στις ανάγκες του συγκεκριμένου τύπου πλοίων που διαχειρίζεται. Υπάρχουν, δηλαδή, στον όμιλο κοινές εταιρικές λειτουργίες, τις οποίες μοιράζονται όλες οι εταιρείες του ομίλου και είναι υποστηρικτικές στη διαχείριση πλοίων, όμως η βασική λειτουργία που αναφέρεται στη διαχείριση αυτή καθαυτή των πλοίων οργανώνεται, κατά κανόνα, αυτόνομα σε κάθε εταιρεία του ομίλου, με βάση την ειδίκευση των πλοίων που διαχειρίζεται.

Τα κριτήρια μεγέθους που ακολουθούνται στην έρευνα

Με κριτήριο το μέγεθος, οι εταιρείες κατηγοριοποιούνται ως εξής:

Εταιρείες μικρού μεγέθους:
Στόλος έως 5 πλοία

Εταιρείες μεσαίου μεγέθους:
Στόλος από 6 έως 15 πλοία

Εταιρείες μεγάλου μεγέθους:
Στόλος τουλάχιστον 16 πλοίων

Με κριτήρια τη χωρητικότητά τους σε dwt, τα bulk carriers και τα tankers κατηγοριοποιούνται βάσει της έκθεσης *Review of Maritime Transport* της UNCTAD:

BULK CARRIERS

Handysize	10.000-39.999 dwt
Handymax	40.000-64.999 dwt
Panamax	65.000-99.999 dwt
Capesize	100.000 dwt και άνω

TANKERS

Small Tankers	Έως 25.000 dwt
Handy	25.000-39.999 dwt
MR	40.000-54.999 dwt
Panamax/LR1	55.000-84.999 dwt
Aframax/LR2	85.000-124.999 dwt
Suezmax	125.000-199.999 dwt
VLCC	200.000-319.999 dwt

5.471

πλοία

586

εταιρείες

Μεθοδολογία επεξεργασίας δεδομένων

Τα δεδομένα της έρευνας ελήφθησαν από το Greek Shipping Publications τον Μάρτιο του 2026 και βάσει αυτών ο στόλος ελληνικής διαχείρισης αριθμεί συνολικά 6.769 πλοία. Τα εν λόγω πλοία διαχειρίζονται 763 εταιρείες.

Όπως κάθε έτος, από αυτά εξαιρέθηκαν 338 πλοία, που δεν ήταν συνδεδεμένα με κάποια εταιρεία ελληνικής διαχείρισης, και συνεπώς ο στόλος μειώθηκε στα 6.431 πλοία, όλα εκ των οποίων βρίσκονται υπό τη διαχείριση κάποιας εταιρείας που διαθέτει γραφείο στην Ελλάδα.

Η εστίαση της έρευνας παραμένει στην ποντοπόρο εμπορική ναυτιλία και συνεπώς αφαιρέθηκαν όσες εταιρείες δεν διαθέτουν στους στόλους τους πλοία που εμπίπτουν στην εν λόγω κατηγορία. Συγκεκριμένα, αφαιρέθηκαν 143 εταιρείες, οι οποίες διαχειρίζονται αποκλειστικά επιβατηγά πλοία ή πλοία υποστηρικτικών δραστηριοτήτων, στο σύνολό τους 799. Έτσι, ο αριθμός των πλοίων μειώθηκε σε 5.632 και ο αριθμός των εταιρειών σε 620.

Καθώς το ενδιαφέρον εστιάζεται στη δυναμική του Πειραιά και της ευρύτερης περιοχής του λεκανοπεδίου Αττικής ως διεθνούς κέντρου διαχείρισης πλοίων, η έρευνα επικεντρώνεται στις εταιρείες των οποίων τα γραφεία βρίσκονται στην Αττική. Το κριτήριο αυτό οδήγησε στην αφαίρεση 21 εταιρειών και στη συνεπακόλουθη αφαίρεση 50 πλοίων.

Στις 599 εταιρείες συγκαταλέγονται και οι εταιρείες ξένων συμφερόντων και οι ανεξάρτητες εταιρείες διαχείρισης πλοίων (third-party management εταιρείες) που έχουν επιλέξει τον Πειραιά/Αθήνα ως κέντρο διαχείρισης του στόλου τους ή ως τόπο λειτουργίας αντιπροσωπευτικού γραφείου.

Στη συνέχεια, από τα 5.582 πλοία αφαιρέθηκαν 83 πλοία των οποίων η παράδοση δεν έχει πραγματοποιηθεί και 32 πλοία τα οποία διέθεταν χωρητικότητα μικρότερη των 1.000 gt, με τον αριθμό των εταιρειών να μειώνεται επίσης κατά δεκατρείς. Συνεπώς, τα τελικά δεδομένα διαμορφώθηκαν σε 5.471 πλοία, η εμπορική ή/και λειτουργική διαχείριση των οποίων πραγματοποιείται από 586 εταιρείες σε Πειραιά και Αθήνα.

		Αριθμός πλοίων	Αριθμός εταιρειών
1	Σύνολο καταγεγραμμένων πλοίων	6.769	763
2	Πλοία που διαχειρίζονται εταιρείες που έχουν γραφεία στην Ελλάδα	6.431	763
3	Ποντοπόρα πλοία που διαχειρίζονται εταιρείες που έχουν γραφεία στην Ελλάδα	5.632	620
4	Ποντοπόρα πλοία που διαχειρίζονται εταιρείες που έχουν γραφεία σε Αττική	5.582	599
5	Ποντοπόρα εμπορικά πλοία που διαχειρίζονται εταιρείες που έχουν γραφεία σε Πειραιά/Αθήνα, εξαιρουμένων των υπό παραγγελία πλοίων	5.503	599
6	Ποντοπόρα εμπορικά πλοία, που διαθέτουν αριθμό IMO και χωρητικότητα μεγαλύτερη των 1.000 gt, που διαχειρίζονται εταιρείες που έχουν γραφεία σε Πειραιά/Αθήνα	5.471	586

TSAKOS GROUP
OF COMPANIES

Tradition

that defines us



Excellence

that propels us

Future

we shape

tsakoshellas.gr

Ειδίκευση και μέγεθος ναυτιλιακών επιχειρήσεων

	2026	2025	2024
Εταιρείες	586 (2,4%)	572 (-0,3%)	574 (2,5%)
Στόλος	5.471 (2,5%)	5.340 (2,3%)	5.222 (0,7%)

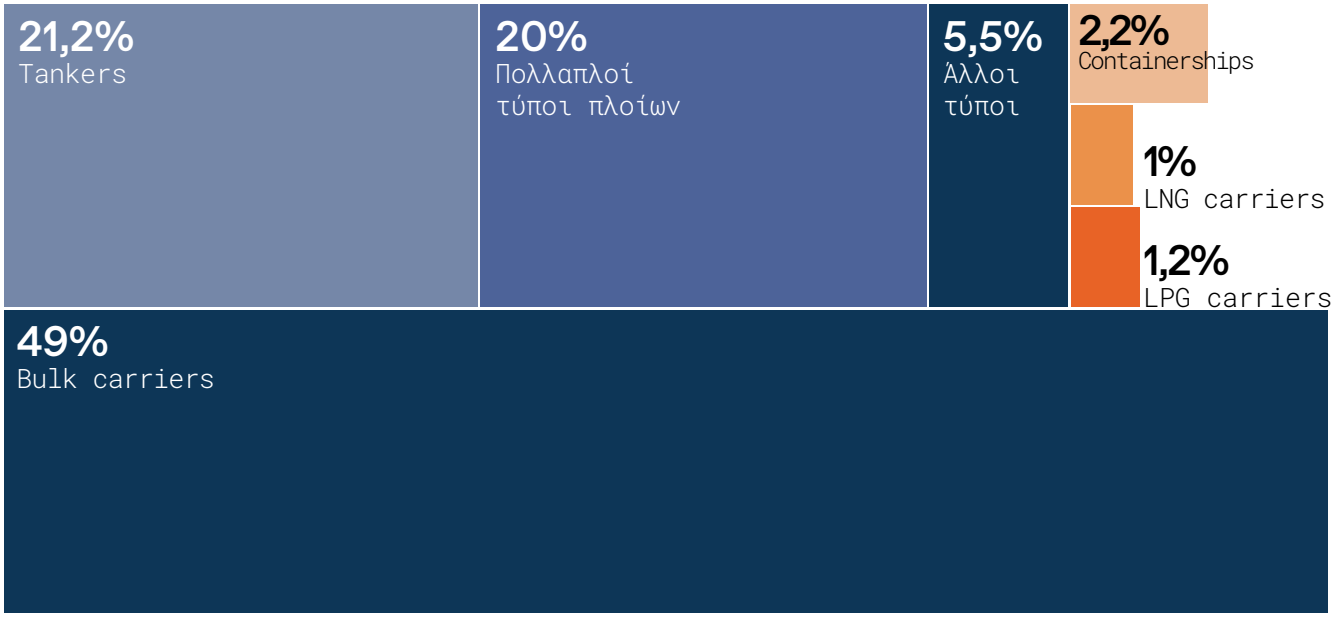
Πίνακας 1 Εταιρείες ελληνικής διαχείρισης και ο στόλος τους (2024-2026)
Τα ποσοστά στις παρενθέσεις αποτελούν τις ετήσιες ποσοστιαίες μεταβολές.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

Στο λεκανοπέδιο της Αττικής βρίσκονται εγκατεστημένες 586 ναυτιλιακές επιχειρήσεις που διαχειρίζονται εμπορικά πλοία, εξαιρουμένων εκείνων της επιβατηγού ή πλοίων υποστηρικτικών δραστηριοτήτων. Καθένα από αυτά τα πλοία διαθέτει χωρητικότητα τουλάχιστον 1.000 gt, ενώ στο σύνολό τους είναι 5.471.
Σε σύγκριση με την αντίστοιχη έρευνα του 2025, ο αριθμός των πλοίων έχει καταγράψει άνοδο της τάξεως του 2,5% (131 πλοία), ενώ ο αριθμός των εταιρειών άνοδο της τάξεως του 2,4% (14 εταιρείες).

Η ειδίκευση των εταιρειών

Ο καθοριστικός ρόλος της χύδην φορτηγού ναυτιλίας για τη ναυτιλία των Ελλήνων παραμένει εμφανής για ακόμα ένα έτος, καθώς το 49% των εταιρειών (287) διαχειρίζονται αποκλειστικά bulk carriers, ενώ το 21,2% των εταιρειών (124) αποκλειστικά δεξαμενόπλοια.
Σε Πειραιά και Αθήνα βρίσκονται επιπλέον 13 (2,2%) εταιρείες που διαχειρίζονται αποκλειστικά containerships, έξι (1%) εταιρείες που διαχειρίζονται αποκλειστικά LNG carriers, επτά (1,2%) εταιρείες που διαχειρίζονται αποκλειστικά LPG carriers, καθώς και 32 (5,5%) εταιρείες που διαχειρίζονται αποκλειστικά άλλους τύπους πλοίων πέραν των πέντε προαναφερθέντων. Τα πλοία αυτά, στην πλειονότητά τους, είναι μεταφοράς ασβεστόλιθου (τσιμεντάδικα), γενικού φορτίου, πλοία-ψυγεία, καθώς και πλοία μεταφοράς οχημάτων.

Γράφημα 1 Ποσοστιαία κατανομή των διαχειριστριών εταιρειών σε Πειραιά/Αθήνα βάσει των τύπων πλοίου που διαχειρίζονται
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications



Αξιοσημείωτη παραμένει η άνοδος του αριθμού εταιρειών που διαχειρίζονται πολλαπλούς τύπους πλοίων. Το 2026, ο αριθμός τους ανέρχεται σε 117 και συνιστούν το 20% των διαχειριστριών εταιρειών. Σε σύγκριση με το 2025, ο αριθμός τους έχει αυξηθεί κατά 24,5% (από τις 94 στις 117).
Αντιθέτως, ο αριθμός των εταιρειών που διαχειρίζονται αποκλειστικά bulk carriers μειώθηκε από 308 το 2025 σε 287 σήμερα (πτώση 6,8%). Μάλιστα, αυτά τα επίπεδα είναι τα χαμηλότερα των τελευταίων τεσσάρων ετών, δεδομένου ότι ο αντίστοιχος αριθμός το 2023 ήταν 288.
Ο αριθμός των εταιρειών αποκλειστικής διαχείρισης tankers δεν έχει μεταβληθεί σημαντικά τα τελευταία έτη. Σε σύγκριση με το 2025, φέτος καταγράφονται πέντε περισσότερες εταιρείες της συγκεκριμένης ειδίκευσης (άνοδος 4,2%), όμως πρέπει να υπογραμμιστεί ότι τα φετινά επίπεδα είναι ίδια με εκείνα του 2023.
Οι εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης δεξαμενόπλοιων διαθέτουν αθροιστικό στόλο 1.170 πλοίων (πτώση 16 πλοίων σε σύγκριση με το 2025) και συνεπώς διαχειρίζονται το 21,4% του στόλου ελληνικής διαχείρισης, με καθεμία από αυτές να διαθέτει στόλο 9,4 πλοίων κατά μέσο όρο.

	2026	**2025**	**2024**
Bulk Carriers	287 (-6,8%)	308 (5,8%)	291 (1%)
Tankers	124 (4,2%)	119 (-2,5%)	122 (-1,6%)
Πολλαπλών τύπων	117 (24,5%)	94 (-10,5%)	105 (10,5%)

Πίνακας 2 Μεταβολές στον αριθμό εταιρειών αποκλειστικής διαχείρισης bulk carriers, tankers, αλλά και στον αριθμό εταιρειών διαχείρισης πολλαπλών τύπων πλοίων (2024-2026)
Τα ποσοστά στις παρενθέσεις αποτελούν τις ετήσιες ποσοστιαίες μεταβολές.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

Πίνακας 3 Χαρακτηριστικά εταιρειών και στόλου ανά κατηγορία ειδίκευσης ναυτιλιακής επιχείρησης
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

	Αριθμός εταιρειών	**Ποσοστό εταιρειών**	**Αριθμός πλοίων**	**Ποσοστό πλοίων**	**Μέσος όρος πλοίων ανά εταιρεία**
Bulk carriers	287	49%	1.976	36,1%	6,9
Tankers	124	21,2%	1.170	21,4%	9,4
Containerships	13	2,2%	139	2,5%	10,7
LNG carriers	6	1%	126	2,3%	21
LPG carriers	7	1,2%	36	0,7%	5,1
Άλλοι τύποι	32	5,5%	155	2,8%	4,8
Πολλαπλοί τύποι	117	20%	1.869	34,2%	16
Σύνολο	**586**		**5.471**		**9,3**

Ο στόλος των εταιρειών διαχείρισης πολλαπλών τύπων πλοίων αγγίζει τα 1.869 πλοία (239 περισσότερα σε σύγκριση με την έρευνα του 2025), με κάθε εταιρεία να διαχειρίζεται κατά μέσο όρο 16 πλοία. Συνολικά ο στόλος των διαφοροποιημένων εταιρειών αποτελεί το 34,2% του συνόλου του στόλου ελληνικής διαχείρισης.
Ο μοναδικός εκ των επιμέρους στόλων που είναι μεγαλύτερος είναι εκείνος των εταιρειών που διαχειρίζονται αποκλειστικά bulk carriers, ο οποίος φτάνει τα 1.976 πλοία (103 λιγότερα σε σύγκριση με το 2025), με καθεμία εκ των εταιρειών να διαχειρίζεται κατά μέσο όρο 6,9 πλοία.
Οι εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης LNG carriers διαθέτουν αθροιστικό στόλο 126 πλοίων (2,3% του συνόλου), με καθεμία από αυτές να διαχειρίζεται κατά μέσο όρο 21 πλοία. Ακόμα, οι εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης LPG carriers διαθέτουν αθροιστικό στόλο 36 πλοίων (0,7% του συνόλου), με καθεμία από αυτές να διαχειρίζεται κατά μέσο όρο 5,1 πλοία.
Όσο για τις εταιρείες διαχείρισης λοιπών τύπων εμπορικών πλοίων, εκείνες διαχειρίζονται αθροιστικά 155 πλοία (2,8% του συνόλου) και κατά μέσο όρο 4,8 πλοία. Σε ευρύτερο πλαίσιο, καθεμία εκ των 586 εταιρειών που βρίσκονται στο λεκανοπέδιο Αττικής διαχειρίζεται κατά μέσο όρο 9,3 πλοία.

	2026	2025	2024
Εταιρείες μικρού μεγέθους	307 (0%)	307 (-4,4%)	321 (0,6%)
Εταιρείες μεσαίου μεγέθους	184 (5,1%)	175 (4,2%)	168 (10,5%)
Εταιρείες μεγάλου μεγέθους	95 (5,6%)	90 (5,9%)	85 (-4,5%)
Σύνολο	586 (2,4%)	572 (-0,3%)	574 (2,5%)

Πίνακας 4 Μεταβολές στον αριθμό εταιρειών μικρού, μεσαίου και μεγάλου μεγέθους (2024-2026)
Τα ποσοστά στις παρενθέσεις αποτελούν τις ετήσιες ποσοστιαίες μεταβολές.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

Το μέγεθος των εταιρειών

Μεταξύ του 2025 και του 2026 σημειώθηκε άνοδος της τάξεως του 2,4% στον αριθμό των εταιρειών (από τις 572 στις 586). Η άνοδος αυτή οφείλεται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις μεσαίου (στόλος 6 έως 15 πλοία) και μεγάλου μεγέθους (στόλος τουλάχιστον 16 πλοίων), οι οποίες αυξήθηκαν κατά 5,1% (από 175 στις 184) και κατά 5,6% (από 90 στις 95) σε ετήσια βάση αντίστοιχα. Αντιθέτως, ο αριθμός των ναυτιλιακών επιχειρήσεων μικρού μεγέθους (στόλος έως 5 πλοία) έμεινε ίδιος (307).

Σε κάθε περίπτωση, η κατανομή των εταιρειών βάσει του μεγέθους τους δεν μεταβλήθηκε σημαντικά σε σχέση με το 2025, καθώς το 52,4% των εταιρειών είναι μικρού μεγέθους (53,7% το 2025), το 31,4% είναι μεσαίου (30,6% το 2025) και το 16,2% είναι μεγάλου μεγέθους (15,7% το 2025).

Ωστόσο, εάν συγκρίνουμε με τα αντίστοιχα ποσοστά του 2024, η σταδιακή τάση μεταπήδησης των εταιρειών μικρού μεγέθους σε εκείνες με μεσαίο μέγεθος στόλου είναι εμφανής, τάση που επιβεβαιώνει τη σημασία του μεγέθους για την ανταγωνιστική λειτουργία μιας επιχείρησης. Το 2024, το 55,9% των εταιρειών ήταν μικρού μεγέθους, ενώ το 29,3% των εταιρειών ήταν μεσαίου μεγέθους.

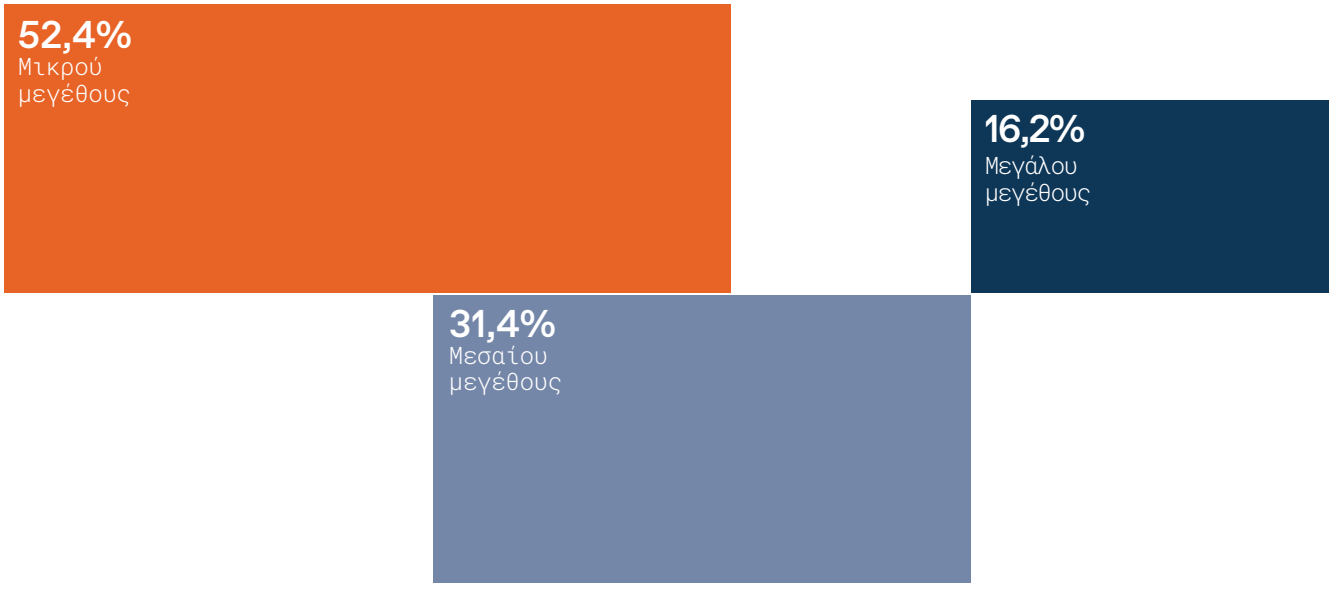
Εταιρείες μικρού μεγέθους

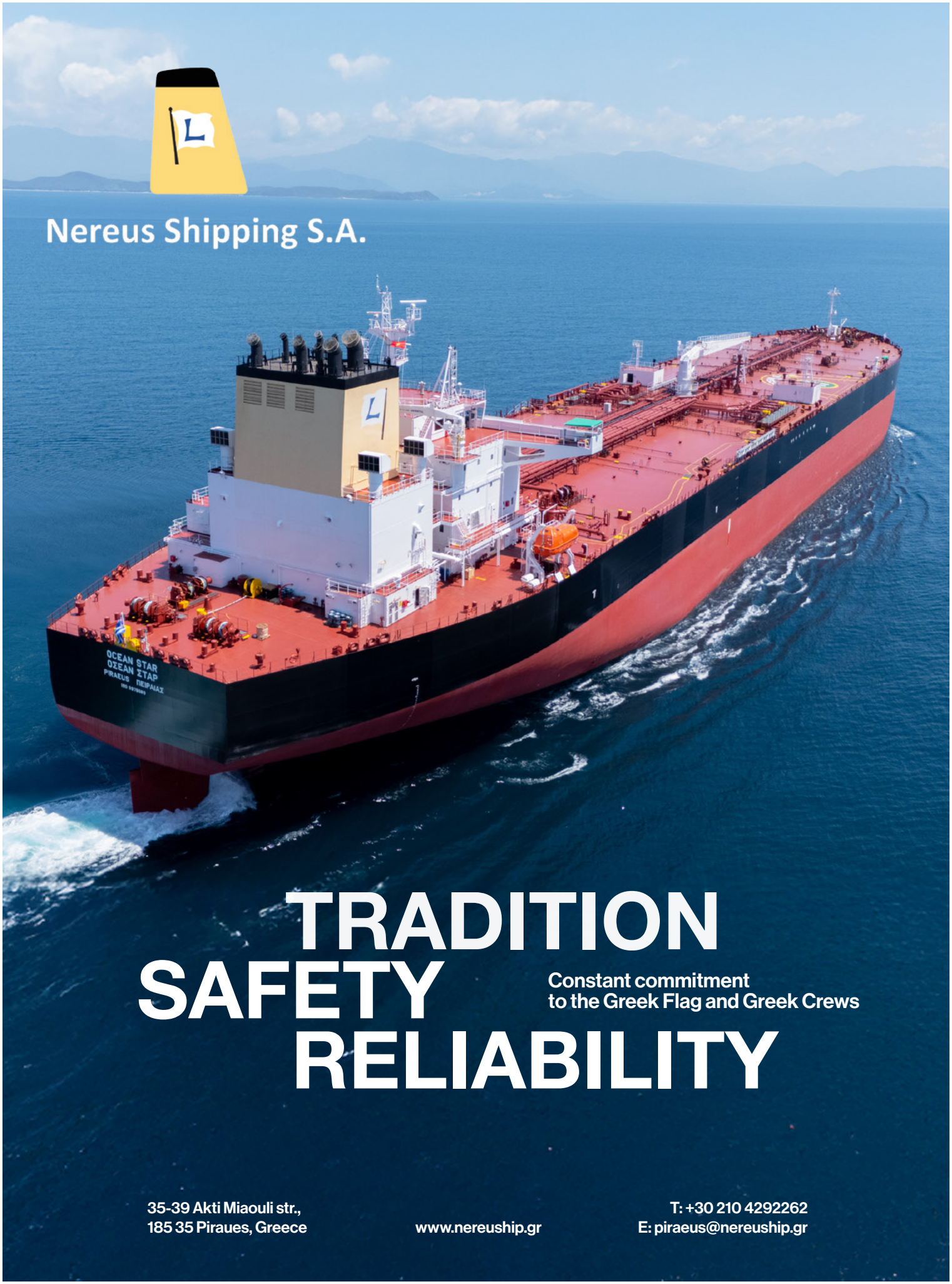
Οι 307 εταιρείες που εμπίπτουν στην κατηγορία των επιχειρήσεων μικρού μεγέθους (στόλος έως 5 πλοία) διαχειρίζονται αθροιστικά στόλο 785 πλοίων (14,3% του συνόλου του στόλου). Παρότι ο αριθμός τους δεν μεταβλήθηκε σε σχέση με το 2025, ο στόλος τους έχει μειωθεί κατά 30 πλοία, με κάθε εταιρεία να διαχειρίζεται κατά μέσο όρο 2,6 πλοία.

Η επιμέρους κατανομή των εταιρειών μικρού μεγέθους έχει ως εξής:

- 88 (28,7% των εταιρειών μικρού μεγέθους) διαχειρίζονται ένα πλοίο.
- 69 (22,5% των εταιρειών μικρού μεγέθους) διαχειρίζονται δύο πλοία.
- 75 (24,4% των εταιρειών μικρού μεγέθους) διαχειρίζονται τρία πλοία.
- 41 (13,4% των εταιρειών μικρού μεγέθους) διαχειρίζονται τέσσερα πλοία.
- 34 (11% των εταιρειών μικρού μεγέθους) διαχειρίζονται πέντε πλοία.

Γράφημα 2 Ποσοστιαία κατανομή των διαχειριστριών εταιρειών σε Πειραιά/Αθήνα βάσει του μεγέθους τους
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications




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

	Αριθμός εταιρειών	Ποσοστό εταιρειών	Αριθμός πλοίων	Ποσοστό πλοίων	Μέσος αριθμός πλοίων
Μικρού μεγέθους	307	52,4%	785	14,3%	2,6
Μεσαίου μεγέθους	184	31,4%	1.715	31,3%	9,3
Μεγάλου μεγέθους	95	16,2%	2.971	54,3%	31,3
Σύνολο	**586**		**5.471**		**9,3**

Πίνακας 5 Χαρακτηριστικά εταιρειών και στόλου ανά κατηγορία μεγέθους ναυτιλιακής επιχείρησης
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications.
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης

Εταιρείες μεσαίου μεγέθους
Σε Πειραιά και Αθήνα βρίσκονται εγκατεστημένες 184 εταιρείες μεσαίου μεγέθους (στόλος από 6 έως 15 πλοία). Αθροιστικά διαχειρίζονται 1.715 πλοία (31,3% του συνόλου του στόλου), δηλαδή κατά μέσο όρο κάθε εταιρεία διαχειρίζεται 9,3 πλοία. Σε σύγκριση με την περσινή έρευνα, ο στόλος τους έχει αυξηθεί κατά 69 πλοία.
Η επιμέρους κατανομή των εταιρειών μεσαίου μεγέθους έχει ως εξής:

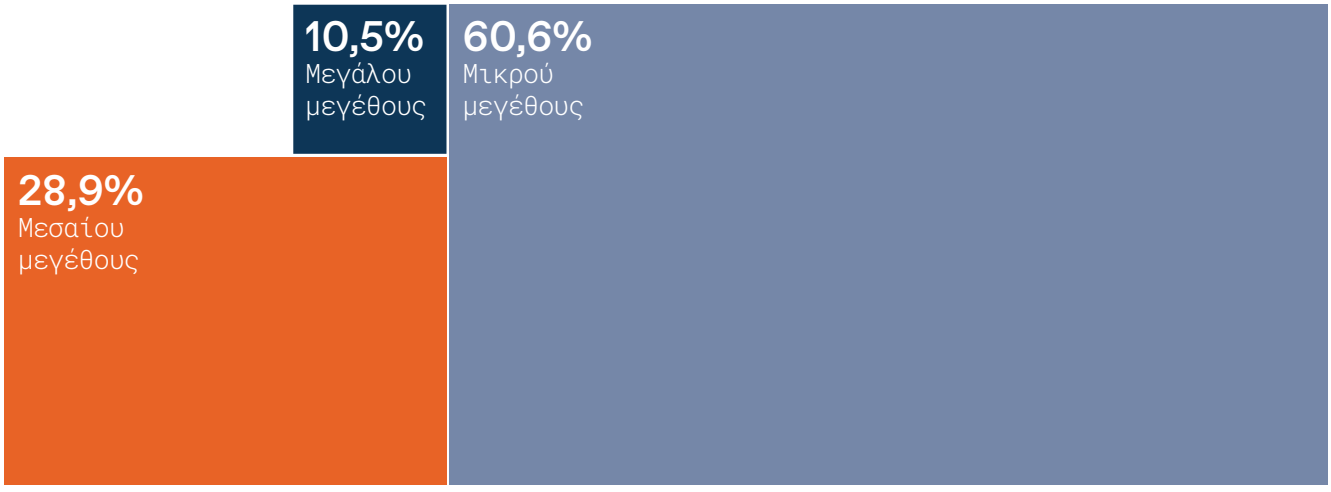
- 119 (64,7% των εταιρειών μεσαίου μεγέθους) διαχειρίζονται από 6 έως 10 πλοία.
- 65 (35,3% των εταιρειών μεσαίου μεγέθους) διαχειρίζονται από 11 έως 15 πλοία.

Εταιρείες μεγάλου μεγέθους
Στην κατηγορία των εταιρειών μεγάλου μεγέθους με στόλο μεγαλύτερο των 16 πλοίων καταγράφονται 95 ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες διαχειρίζονται αθροιστικά 2.971 πλοία (δηλαδή 54,3% του στόλου), με κάθε εταιρεία κατά μέσο όρο να διαχειρίζεται στόλο 31,3 πλοίων.
Σε σχέση με το 2025, ο στόλος των μεγάλων εταιρειών έχει αυξηθεί κατά 92 πλοία.
Όπως και στις προηγούμενες έρευνες, η κατανομή του στόλου των εταιρειών αναδεικνύει πως, παρότι οι εταιρείες μεγάλου μεγέθους είναι σημαντικά λιγότερες από εκείνες μικρού μεγέθους, διαχειρίζονται την πλειοψηφία του στόλου ελληνικής διαχείρισης.
Η επιμέρους κατανομή των εταιρειών μεγάλου μεγέθους έχει ως εξής:

- 55 (57,9% των εταιρειών μεγάλου μεγέθους) διαχειρίζονται από 16 έως 29 πλοία.
- 27 (28,4% των εταιρειών μεγάλου μεγέθους) διαχειρίζονται από 30 έως 49 πλοία.
- 13 (13,7% των εταιρειών μεγάλου μεγέθους) διαχειρίζονται από 50 πλοία και άνω.

Εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης bulk carriers
Οι Έλληνες πλοιοκτήτες εξακολουθούν να έχουν ισχυρή παρουσία στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου. Στην Αθήνα και στον Πειραιά δραστηριοποιούνται 287 εταιρείες που διαχειρίζονται αποκλειστικά bulk carriers, αριθμός που αντιστοιχεί στο 49% του συνόλου. Σε σχέση με το 2025, παρατηρείται πτώση, καθώς τότε οι εταιρείες αυτές ήταν 307. Ο συνολικός στόλος που διαχειρίζονται φτάνει τα 1.976 πλοία, δηλαδή το 36,1% του συνολικού στόλου.

Γράφημα 3 Κατανομή των εταιρειών αποκλειστικής διαχείρισης bulk carriers βάσει του μεγέθους του στόλου που διαχειρίζονται
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications




YOUR GUIDING STAR IN SHIPPING
Our Mission is
To deliver safe, reliable, and responsible shipping services to our customers with a passionate team of professionals committed to putting people and planet first, striving for excellence, and doing the right thing; always.
ASTRA
SHIPMANAGEMENT INC
info@astraship.com
TANKERS MANAGEMENT INC
crew@astratank.com
www.astraship.com
+30 213 0175 100
6 Vouliagmenis Av & 12 Nirvana St.
Voula 16673
Athens, Greece
LESS PLASTIC
MORE OCEAN

Εταιρείες διαχείρισης bulk carriers	2026	2025	2024
Μικρού μεγέθους	174 (60,6%)	188 (61%)	185 (63,6%)
Μεσαίου μεγέθους	83 (28,9%)	94 (30,5%)	83 (28,5%)
Μεγάλου μεγέθους	30 (10,5%)	26 (8,4%)	23 (7,9%)
Σύνολο	287	308	291

Πίνακας 6 Κατανομή των εταιρειών διαχείρισης bulk carriers βάσει του μεγέθους τους (2024-2026)
Τα ποσοστά στις παρενθέσεις αποτελούν ποσοστιαία κατανομή του εκάστοτε έτους και ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

Από αυτές τις 308 εταιρείες, οι 174 (60,6%) είναι μικρού μεγέθους, οι 83 (28,9%) μεσαίου και οι 30 (10,5%) μεγάλου. Σε σύγκριση με το 2025, έχει μειωθεί ο αριθμός εταιρειών μικρού μεγέθους κατά 14 και ο αριθμός εταιρειών μεσαίου μεγέθους κατά 11, ενώ έχει αυξηθεί κατά τέσσερις ο αριθμός εταιρειών μεγάλου μεγέθους.

Σε κάθε περίπτωση, η πλειοψηφία των εταιρειών διαχείρισης bulk carriers, ως είθισται, είναι μικρού μεγέθους. Για πληθώρα εταιρειών, η πρωταρχική εστίαση σε bulk carriers συνιστά αφετηρία της επαγγελματικής ενασχόλησης στον ναυτιλιακό κλάδο, καθώς, παρότι παραμένει αγορά υψηλού ανταγωνισμού, συνήθως υπάρχουν περισσότερες ευκαιρίες σε niche αγορές αλλά και προορισμούς, καθώς και χαμηλότερα εμπόδια εισόδου. Το γεγονός αυτό αντανακλάται και στο ότι το ποσοστό των εταιρειών μικρού μεγέθους bulk carriers είναι 60,6%, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό επί του συνόλου των εταιρειών είναι 52,4%.

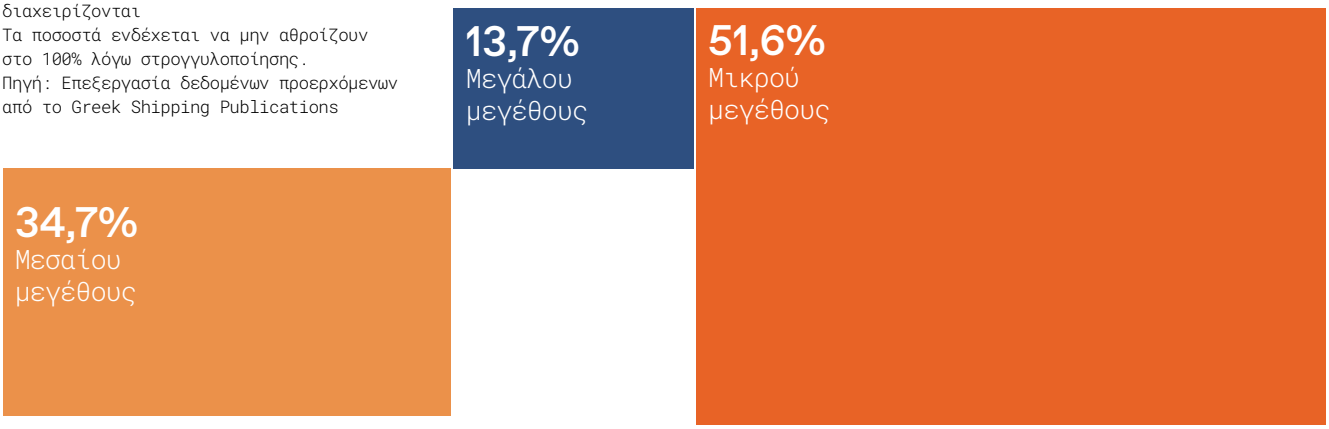
Αν εξετάσουμε πιο αναλυτικά τις 174 μικρές εταιρείες, βλέπουμε ότι 40 διαχειρίζονται ένα μόνο πλοίο, 40 δύο πλοία, 47 τρία, 28 τέσσερα και 19 πέντε.

Εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης δεξαμενόπλοιων

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατέχουν επίσης πρωτεύουσα θέση στην παγκόσμια αγορά των δεξαμενόπλοιων, γεγονός που αντικατοπτρίζεται και στον αριθμό των σχετικών εταιρειών στην Αθήνα και στον Πειραιά. Συγκεκριμένα, 124 εταιρείες δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στη διαχείριση δεξαμενόπλοιων. Από αυτές, οι 64 (51,6%) είναι μικρού μεγέθους, οι 43 (34,7%) μεσαίου και οι 17 (13,7%) μεγάλου.

Ο αριθμός τους είναι ελαφρώς αυξημένος σε σχέση με το 2025 (119 εταιρείες), ενώ ο συνολικός στόλος τους φτάνει τα 1.170 πλοία (16 λιγότερα από πέρυσι). Αυτό σημαίνει ότι κάθε εταιρεία διαχειρίζεται κατά μέσο όρο περίπου 9,4 πλοία.

Γράφημα 4 Κατανομή των εταιρειών αποκλειστικής διαχείρισης δεξαμενόπλοιων βάσει του μεγέθους του στόλου που διαχειρίζονται
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications



Πίνακας 7 Κατανομή των εταιρειών διαχείρισης δεξαμενόπλοιων βάσει του μεγέθους τους (2024-2026)
Τα ποσοστά στις παρενθέσεις αποτελούν ποσοστιαία κατανομή του εκάστοτε έτους και ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

Εταιρείες διαχείρισης δεξαμενόπλοιων	2026	2025	2024
Μικρού μεγέθους	64 (51,6%)	60 (50,4%)	63 (51,6%)
Μεσαίου μεγέθους	43 (34,7%)	38 (31,9%)	37 (30,3%)
Μεγάλου μεγέθους	17 (13,7%)	21 (17,6%)	22 (18%)
Σύνολο	124	119	122

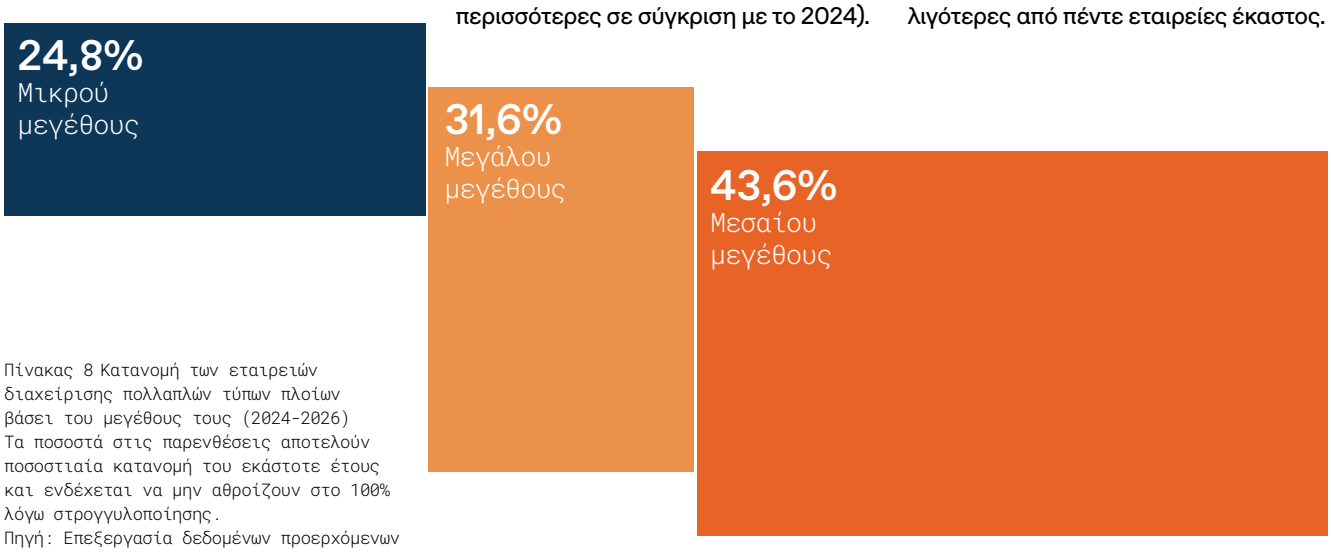
Σε επίπεδο μεγέθους, οι αλλαγές είναι μικρές: οι μικρές εταιρείες αυξήθηκαν οριακά από 50,4% σε 51,6%, ενώ οι μεσαίες αυξήθηκαν από 31,9% σε 34,7%. Πτώση σημείωσαν οι εταιρείες μεγάλου μεγέθους, από το 17,6% στο 13,7%.
Από τις 64 μικρές εταιρείες, οι 25 διαχειρίζονται ένα πλοίο, οι 16 δύο, οι 10 τρία, οι έξι τέσσερα και οι επτά πέντε.

Εταιρείες διαχείρισης πολλαπλών τύπων πλοίων

Η υιοθέτηση στρατηγικών διαφοροποίησης στόλου παραμένει κυρίαρχη επιλογή για τις εταιρείες που στοχεύουν στον περιορισμό του κινδύνου που ενέχει η αποκλειστική δραστηριοποίηση σε μόνο μία αγορά. Το 2026, σε Πειραιά και Αθήνα βρίσκονται εγκατεστημένες 117 εταιρείες που διαχειρίζονται πολλαπλούς τύπους πλοίων (έναντι 94 το 2025 και 105 το 2024).
Από αυτές τις εταιρείες, το 24,8% (29) είναι μικρού μεγέθους (δύο περισσότερες εταιρείες σε σύγκριση με το 2025, αλλά πέντε λιγότερες σε σύγκριση με το 2024). Το 43,6% (51) είναι μεσαίου μεγέθους (δεκαεπτά περισσότερες σε σύγκριση με το 2025 και δέκα περισσότερες σε σύγκριση με το 2024), ενώ το 31,6% (37) είναι μεγάλου μεγέθους (τέσσερις περισσότερες σε σύγκριση με το 2025 και επτά περισσότερες σε σύγκριση με το 2024).

Όσον αφορά την ποσοστιαία κατανομή μεγέθους, σημαντική άνοδος σημειώθηκε στο ποσοστό που καταλαμβάνουν οι εταιρείες μεσαίου μεγέθους, το οποίο πλέον αγγίζει το 43,6% έναντι 36,2% το 2025. Σε αντίθεση με τις υπόλοιπες ειδικεύσεις, από τις εταιρείες που διαχειρίζονται πολλαπλούς τύπους πλοίων, εκείνες που είναι μικρού μεγέθους είναι συγκριτικά αρκετά λιγότερες.
Αυτό υπογραμμίζει πως οι στρατηγικές διαφοροποίησης είναι πιο εύκολα «προσβάσιμες» από εταιρείες μεγαλύτερου μεγέθους που έχουν και την αντίστοιχη κλίμακα σε εμπειρία, εργατικό δυναμικό και κεφάλαιο ώστε να τις υποστηρίξουν. Συγκεκριμένα για τις εταιρείες μικρού μεγέθους που διαχειρίζονται πολλαπλούς τύπους πλοίων, οι έξι διαχειρίζονται δύο πλοία, οι έντεκα τρία πλοία, τέσσερις τέσσερα πλοία και οκτώ πέντε πλοία.
Επί του συνόλου των διαφοροποιημένων εταιρειών, οι περισσότερες (104) δραστηριοποιούνται σε δύο τύπους πλοίων, οκτώ σε τρεις, τρεις σε τέσσερις, ενώ δύο εταιρείες πέντε διαφορετικούς τύπους.
Οι πιο συνηθισμένοι συνδυασμοί είναι bulk carriers με άλλους τύπους (35 εταιρείες), bulk carriers με tankers (34 εταιρείες), containerships (14) και δεξαμενόπλοια με LPG carriers (10). Όλοι οι υπόλοιποι συνδυασμοί εμφανίζονται σε λιγότερες από πέντε εταιρείες έκαστος.

Γράφημα 5 Κατανομή των εταιρειών διαχείρισης πολλαπλών τύπων πλοίων βάσει του μεγέθους του στόλου που διαχειρίζονται Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications



Πίνακας 8 Κατανομή των εταιρειών διαχείρισης πολλαπλών τύπων πλοίων βάσει του μεγέθους τους (2024-2026)
Τα ποσοστά στις παρενθέσεις αποτελούν ποσοστιαία κατανομή του εκάστοτε έτους και ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

Εταιρείες διαχείρισης πολλαπλών τύπων πλοίων	2026	2025	2024
Μικρού μεγέθους	29 (24,8%)	27 (28,7%)	34 (32,4%)
Μεσαίου μεγέθους	51 (43,6%)	34 (36,2%)	41 (39%)
Μεγάλου μεγέθους	37 (31,6%)	33 (35,1%)	30 (28,6%)
Σύνολο	117	94	105

Πίνακας 9 Κατανομή των εταιρειών διαχείρισης πολλαπλών τύπων πλοίων βάσει του αριθμού διαφορετικών πλοίων που διαχειρίζονται και των τύπων αυτών καθαυτών
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

	BULK CARRIERS	TANKERS	CONTAINERSHIPS	LNG CARRIERS	LPG CARRIERS	ΑΛΛΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ
2 ΤΥΠΟΙ	●	●					34
	●		●				14
	●				●		1
	●					●	35
		●	●				2
		●		●			2
		●			●		10
		●				●	1
			●			●	2
				●	●		3
3 ΤΥΠΟΙ	●	●	●				4
	●	●				●	1
	●		●			●	3
4 ΤΥΠΟΙ	●	●	●		●		1
	●	●	●			●	1
	●		●		●	●	1
5 ΤΥΠΟΙ	●	●	●	●	●		1
	●	●		●	●	●	1

Πίνακας 10 Κατανομή των διαχειριστριών εταιρειών βάσει του αριθμού πλοίων που διαχειρίζονται (2024-2025-2026)
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης. Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

	2026	2025	2024
1 πλοίο	88 (15%)	86 (15%)	91 (15,9%)
2 πλοία	69 (11,8%)	68 (11,9%)	79 (13,8%)
3 πλοία	75 (12,8%)	62 (10,8%)	55 (9,6%)
4 πλοία	41 (7%)	48 (8,4%)	51 (8,9%)
5 πλοία	34 (5,8%)	43 (7,5%)	45 (7,8%)
6-10 πλοία	119 (20,3%)	116 (20,3%)	110 (19,2%)
11-15 πλοία	65 (11,1%)	59 (10,3%)	58 (10,1%)
16-29 πλοία	55 (9,4%)	52 (9,1%)	52 (9,1%)
30-49 πλοία	27 (4,6%)	25 (4,4%)	17 (3%)
50 πλοία και άνω	13 (2,2%)	13 (2,3%)	16 (2,8%)
Σύνολο	**586**	**572**	**574**

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

Ο στόλος του Πειραιά/Αθήνας

Ο εμπορικός στόλος –εκτός των πλοίων της επιβατηγού ναυτιλίας– ο οποίος βρίσκεται υπό τη διαχείριση των εταιρειών που είναι εγκατεστημένες στον Πειραιά και στην Αθήνα απαρτίζεται από 5.471 πλοία (ετήσια άνοδος 2,5%). Η αθροιστική χωρητικότητα των συγκεκριμένων πλοίων ανέρχεται σε 450.068.757 dwt (ετήσια άνοδος 0,7%), η μέση χωρητικότητα σε 82.264 dwt και η μέση ηλικία σε 13,4 έτη. Τα συγκεκριμένα πλοία είναι bulk carriers, δεξαμενόπλοια, containerships, υγραεριοφόρα και πλοία άλλων τύπων, όπως μεταφοράς οχημάτων, γενικού φορτίου, μεταφοράς ασβεστόλιθου κ.ά.

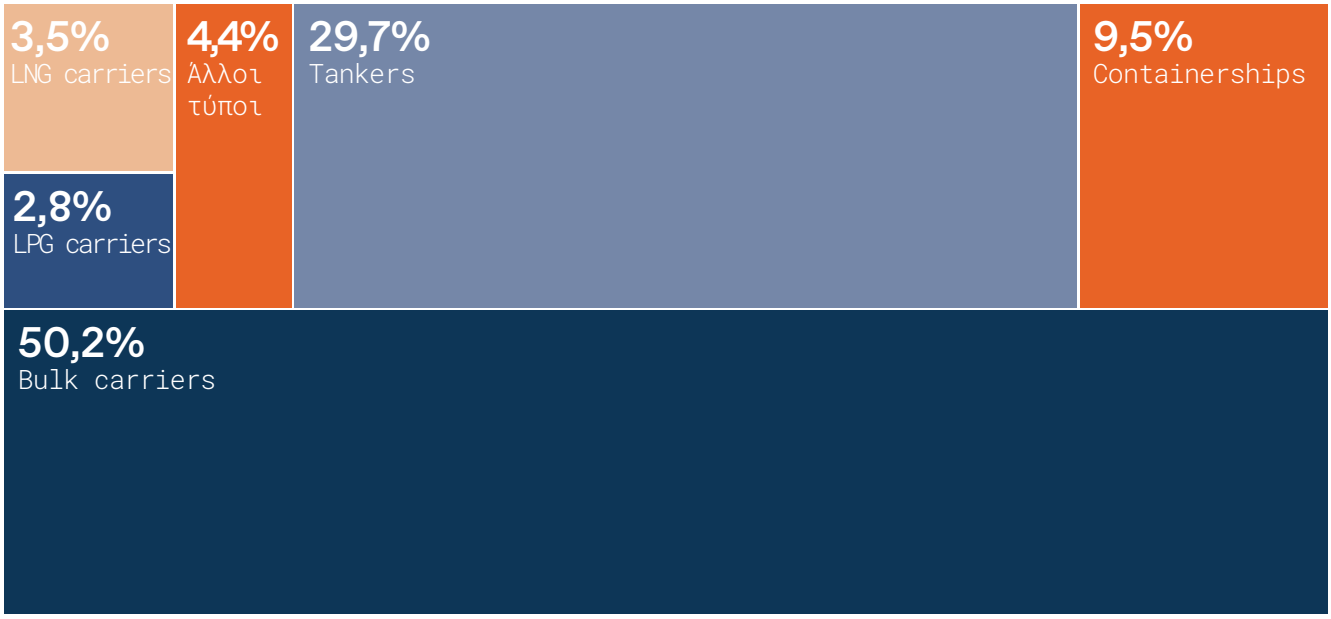
Συνολικά, τα συγκεκριμένα πλοία είναι νηολογημένα σε 43 διαφορετικά νηολόγια και έχουν κατασκευαστεί σε τουλάχιστον 28 διαφορετικές χώρες.

Τύπος πλοίου

Η κατανομή του στόλου ανά τύπο πλοίου αντανακλά την εστίαση του διαχειριστικού προφίλ της ναυτιλίας ελληνικής διαχείρισης στα πλοία της χύδην φορτηγού ναυτιλίας: το 50,2% (2.747 πλοία) του στόλου αποτελείται από bulk carriers και το 29,7% (1.625 πλοία) από δεξαμενόπλοια, συνεπώς οκτώ στα δέκα πλοία του στόλου ανήκουν στην εν λόγω ευρύτερη κατηγορία.

Το 9,5% του στόλου (519 πλοία) είναι containerships ενώ τα LNG carriers και τα LPG carriers, καταλαμβάνουν ποσοστό 3,5% (189 πλοία) και 2,8% (152 πλοία) αντίστοιχα. Όσον αφορά τα πλοία άλλων τύπων, εκείνα καταλαμβάνουν ποσοστό 4,4% (239 πλοία) επί του συνόλου του στόλου. Οι διαφορές που καταγράφονται στην κατανομή σε ετήσια βάση δεν είναι αξιοσημείωτες. Η ποσοστιαία κατανομή του στόλου υπό τον άξονα της χωρητικότητας παρουσιάζει ορισμένες μεταβολές. Σημαντικότερη από αυτές είναι η άνοδος στο ποσοστό που καταλαμβάνουν τα δεξαμενόπλοια, από το 29,7% σε αριθμό πλοίων στο 38% σε όρους χωρητικότητας. Η μεταβολή αυτή οφείλεται στο ότι κατά μέσο όρο τα δεξαμενόπλοια είναι τα μεγαλύτερα πλοία του στόλου, με τη μέση χωρητικότητά τους να αγγίζει τα 105.370 dwt.

Γράφημα 6 Κατανομή του στόλου ανά κατηγορία πλοίου
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications



	Αριθμός πλοίων	Ποσοστό επί του στόλου	Αθροιστική χωρητικότητα (dwt)	Ποσοστό επί της χωρητικότητας	Μέση χωρητικότητα (dwt)	Μέση ηλικία
Bulk carriers	2.747	50,2%	223.196.713	49,6%	81.281	13,1
Tankers	1.625	29,7%	171.015.949	38%	105.370	12,6
Containerships	519	9,5%	30.769.137	6,8%	59.285	15,9
LNG carriers	189	3,5%	17.017.544	3,8%	90.040	7,6
LPG carriers	152	2,8%	4.173.718	0,9%	27.459	11
Άλλου τύπου	239	4,4%	3.895.696	0,9%	16.300	22,7
Σύνολο	**5.471**		**450.068.757**		**82.264**	**13,4**

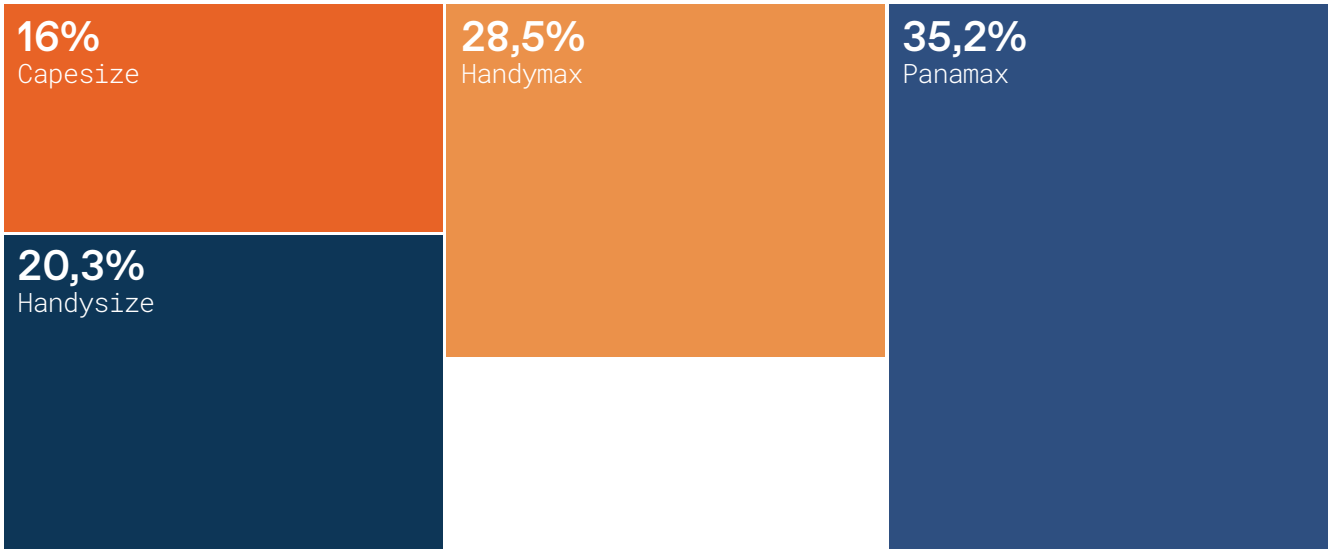
Πίνακας 11 Χαρακτηριστικά του στόλου ανά κατηγορία πλοίου
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

Από την άλλη, το ποσοστό των bulk carriers μειώνεται από 50,2% σε 49,6%, ενώ εκείνο των containerships από το 9,5% στο 6,8%. Οριακή άνοδο καταγράφουν τα LNG carriers σε όρους χωρητικότητας, στο 3,8% από 3,5%, ενώ LPG carriers και πλοία άλλων τύπων σημειώνουν πτώση από το 2,8% στο 0,9% και από το 4,4% στο 0,9% αντίστοιχα.
Δεδομένου του καθοριστικού ρόλου που διαδραματίζουν τα χύδην φορτηγά πλοία στον στόλο ελληνικής διαχείρισης, ακολουθεί αναλυτική κατανομή των επιμέρους μεγεθών καθώς και των χαρακτηριστικών τους.

Bulk carriers

Από τα 2.747 bulk carriers του στόλου, τα 558 (20,3% του στόλου bulk carriers) είναι μεγέθους Handysize και διαθέτουν αθροιστική χωρητικότητα 18.286.762 dwt (8,2% του στόλου bulk carriers). Η μέση χωρητικότητά τους φτάνει τα 32.772 dwt, ενώ η μέση ηλικία τους τα 15,1 έτη. Η μέση ηλικία των Handysize είναι αρκετά μεγαλύτερη από εκείνη όλων των bulk carriers (13,1), γεγονός που αντανακλά τους βραδύτερους ρυθμούς ανανέωσης που χαρακτηρίζουν αυτό το μέγεθος.

Γράφημα 7 Κατανομή του στόλου bulk carriers βάσει της χωρητικότητας των πλοίων
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications



	Αριθμός πλοίων	Ποσοστό επί του στόλου	Αθροιστική χωρητικότητα (dwt)	Μέση χωρητικότητα (dwt)	Μέση ηλικία
Handysize	558	20,3%	18.286.762	32.772	15,1
Handymax	784	28,5%	46.086.482	58.784	11,6
Panamax	966	35,2%	78.734.658	81.506	12,9
Capesize	439	16%	80.088.811	182.435	13,8
Σύνολο	**2.747**		**223.196.713**	**81.251**	**13,1**

Πίνακας 12 Κατανομή στόλου bulk carriers ανά μέγεθος πλοίου και χαρακτηριστικά στόλου ανά κατηγορία μεγέθους
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

Ο στόλος των Handymax bulk carriers αριθμεί 784 πλοία (28,5% του στόλου), χωρητικότητας 46.086.482 dwt (20,6% του στόλου), με μέση χωρητικότητα 58.784 dwt και μέση ηλικία 11,6 έτη. Άξιο αναφοράς είναι ότι ο στόλος των Handymax είναι ο νεότερος μεταξύ των επιμέρους στόλων bulk carriers, γεγονός που αντανακλά τη σημαντική εστίαση που έχουν επιδείξει στο συγκεκριμένο μέγεθος οι εταιρείες ελληνικής διαχείρισης στις παραγγελίες των τελευταίων ετών.

Περισσότερα από ένα στα τρία bulk carriers του στόλου είναι Panamax. Τα 966 (35,2% του στόλου) Panamax διαθέτουν αθροιστική χωρητικότητα 78.734.658 dwt, με μέση χωρητικότητα 81.506 dwt και μέση ηλικία 12,9 έτη. Τα Panamax δίνουν τον «ρυθμό» στα ευρύτερα χαρακτηριστικά του στόλου των bulk carriers, καθώς σε μέση χωρητικότητα και ηλικία καταγράφουν τις μικρότερες αποκλίσεις σε σχέση με τον μέσο όρο του στόλου. Υπενθυμίζεται ότι η μέση χωρητικότητα των bulk carriers ανέρχεται σε 81.251 dwt, ενώ η μέση ηλικία σε 13,1 έτη.

Μεταξύ των επιμέρους στόλων bulk carriers, εκείνος των Capesize είναι ο μικρότερος αριθμητικά, καθώς απαρτίζεται από 439 (16% του στόλου) πλοία. Πάντως, είναι ο μεγαλύτερος σε όρους χωρητικότητας, καθώς συγκεντρώνει 80.088.811 dwt (35,9% του στόλου). Η μέση χωρητικότητα των Capesize bulk carriers φτάνει τα 182.435 dwt, ενώ η μέση ηλικία τα 13,8 έτη.

Η ποσοστιαία κατανομή των επιμέρους στόλων bulk carriers δεν παρουσιάζει σημαντικές διαφορές μεταξύ των ετών 2024, 2025 και 2026. Μια ευρύτερη τάση που καταγράφεται είναι η άνοδος του ποσοστού των Handymax και Panamax πλοίων. Τα πλοία αυτά αθροίζουν στο 63,8% του στόλου, αναδεικνύοντας την εστίαση των εταιρειών ελληνικής διαχείρισης σε αυτά.

Πίνακας 13 Κατανομή στόλου bulk carriers ανά μέγεθος πλοίου (2024-2025-2026)
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

	2026	2025	2024
Handysize	20,3% (556)	21,6% (588)	20,1% (525)
Handymax	28,5% (784)	27,4% (744)	27,8% (726)
Panamax	35,2% (966)	34,8% (946)	35,4% (924)
Capesize	16% (439)	16,2% (441)	16,6% (432)

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

Tankers

Συνολικά, τα δεξαμενόπλοια αποτελούν το 29,7% του στόλου (1.625 πλοία), με συνολική χωρητικότητα 171.015.949 dwt, μέση χωρητικότητα 105.241 dwt και μέση ηλικία 12,6 έτη.

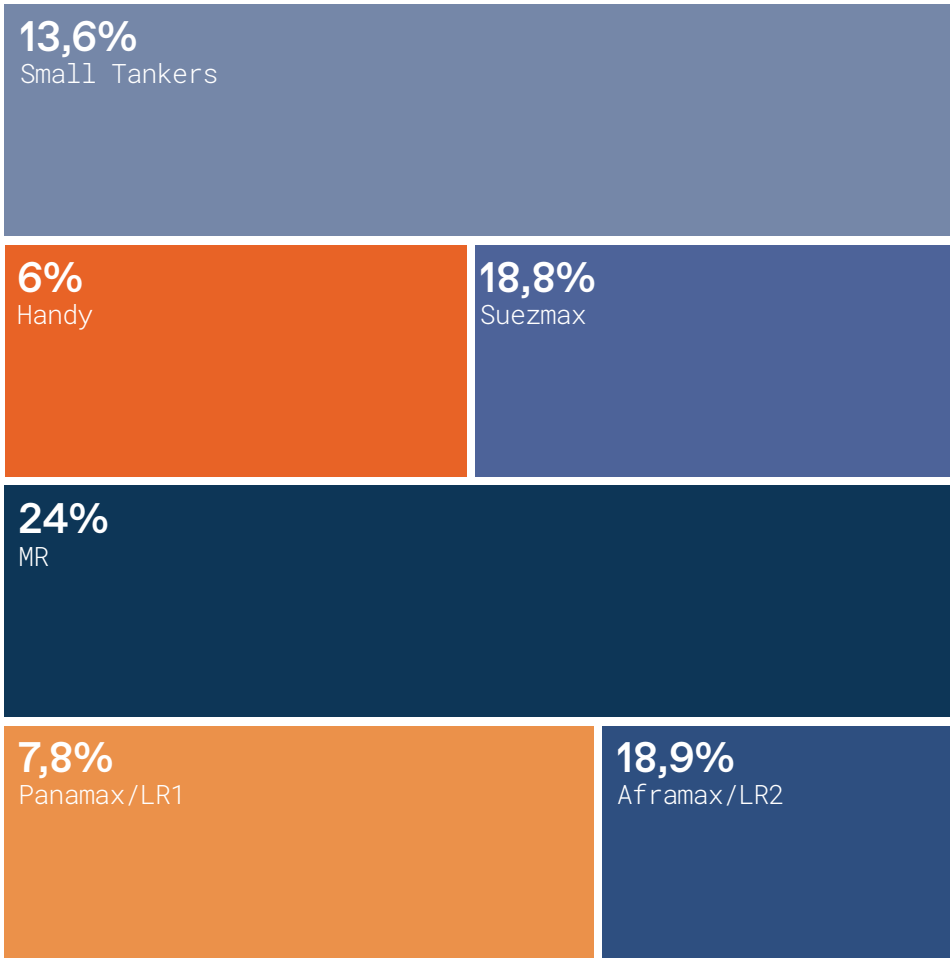
Συγκεκριμένα, τα Small Tankers αντιπροσωπεύουν το 13,7% του στόλου tankers σε αριθμό (223 πλοία) και το 1,3% σε χωρητικότητα (2.255.392 dwt), με τη μέση χωρητικότητά τους να φτάνει τα 10.205 dwt και τη μέση ηλικία τους τα 17,7 έτη.

Η αμέσως επόμενη κατηγορία μεγέθους είναι τα Handy tankers, τα οποία αποτελούν το 6% του στόλου tankers σε αριθμό (97 πλοία) και το 2,1% σε χωρητικότητα (3.619.712 dwt). Η μέση ηλικία τους είναι 16,8 έτη, ενώ η μέση χωρητικότητά τους 37.317 dwt.

Ακολουθούν τα MR tankers, τα οποία είναι η πολυπληθέστερη κατηγορία, καθώς αθροίζουν στο 24% του στόλου σε αριθμό (390 πλοία). Σε όρους χωρητικότητας, αποτελούν το 11,1% του στόλου (19.019.027 dwt), με τη μέση χωρητικότητά τους να φτάνει τα 48.767 dwt και τη μέση ηλικία τους τα 12,9 έτη.

Τα Panamax/LR1 tankers είναι συνολικά 127 (7,8% του στόλου) και διαθέτουν χωρητικότητα 9.334.653 dwt (5,5% του στόλου). Η μέση χωρητικότητά τους φτάνει τα 73.501 dwt και η μέση ηλικία τους τα 15,7 έτη.

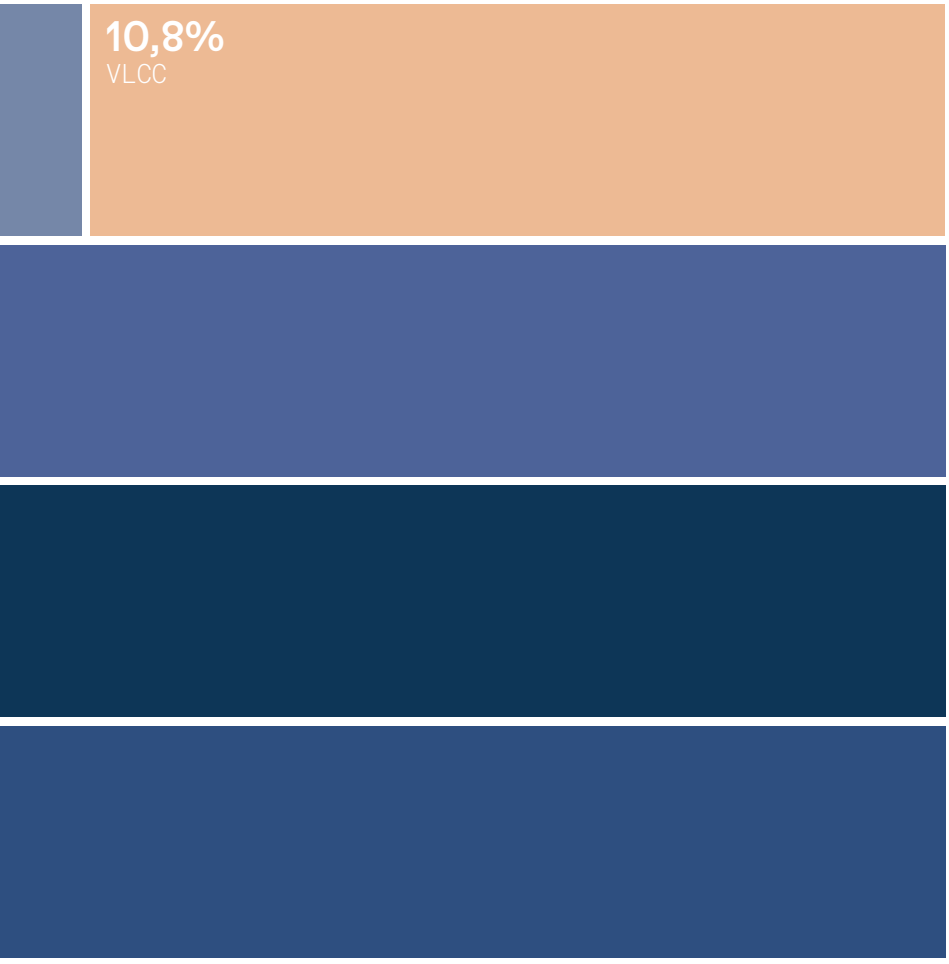
Η νεότερη ηλικιακή κατηγορία tankers,



Γράφημα 8 Κατανομή του στόλου tankers βάσει της χωρητικότητας των πλοίων
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

Πίνακας 14 Κατανομή στόλου δεξαμενόπλοιων ανά μέγεθος πλοίου και χαρακτηριστικά στόλου ανά κατηγορία μεγέθους
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

	Αριθμός πλοίων	Ποσοστό	Αθροιστική χωρητικότητα (dwt)	Μέση χωρητικότητα (dwt)	Μέση ηλικία
Small Tankers	223	13,7%	2.255.392	10.205	17,7
Handy	97	6%	3.619.712	37.317	16,8
MR	390	24%	19.019.027	48.767	12,9
Panamax/LR1	127	7,8%	9.334.653	73.501	15,7
Aframax/LR2	307	18,9%	34.380.901	111.990	9,8
Suezmax	305	18,8%	47.990.893	157.347	10,3
VLCC	176	10,8%	54.415.371	309.178	9,9
Σύνολο	**1.625**		**171.015.949**	**105.241**	**12,6**



με βάση τη μέση ηλικία τους, είναι εκείνη των Aframax/LR2, με τα πλοία που την απαρτίζουν να έχουν μέση ηλικία τα 9,8 έτη και μέση χωρητικότητα τα 111.990 dwt. Συνολικά αποτελούν το 18,9% του στόλου σε αριθμό πλοίων (307) και το 20,1% του στόλου σε χωρητικότητα (34.380.901 dwt).

Τα Suezmax tankers είναι συνολικά 305 (18,8% του στόλου) και διαθέτουν χωρητικότητα 47.990.893 dwt (28,1% του στόλου). Η μέση χωρητικότητά τους φτάνει τα 157.347 dwt και η μέση ηλικία τους τα 10,3 έτη, γεγονός που τα τοποθετεί στην τρίτη θεση με βάση τη μέση ηλικία τους.

Very Large Crude Carriers είναι 176 δεξαμενόπλοια (10,8% του στόλου) ελληνικής διαχείρισης, των οποίων η αθροιστική χωρητικότητα φτάνει τα 54.415.371 dwt (31,8% του στόλου). Η μέση χωρητικότητα των VLCCs είναι 309.178 dwt, ενώ η μέση ηλικία τους τα 9,9 έτη, γεγονός που τα καθιστά οριακά ηλικιακά μεγαλύτερα από τα Aframax/LR2s.

Σε ετήσια βάση, η σημαντικότερη διαφορά που καταγράφεται είναι η μείωση του ποσοστού των VLCCs στην ποσοστιαία κατανομή του στόλου των δεξαμενόπλοιων από 13,5% το 2025 σε 10,8% του 2026. Από το 2024 έως το 2026, το ποσοστό των VLCCs στην κατανομή έχει μειωθεί κατά 3,4 μονάδες, ενώ εκείνο των MR tankers έχει αυξηθεί κατά 3,1 μονάδες.

Ηλικιακή ομάδα

Η μέση ηλικία των 5.471 πλοίων που βρίσκονται υπό τη διαχείριση εταιρειών εγκατεστημένων στο λεκανοπέδιο Αττικής είναι ίση με 13,4 έτη. Η μέση ηλικία του στόλου αυξήθηκε οριακά σε σχέση με το 2025, οπότε και ήταν ίση με 13,3 έτη. Το

Πίνακας 15 Κατανομή στόλου δεξαμενόπλοιων ανά μέγεθος πλοίου (2024-2025-2026)
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

	2026	2025	2024
Small Tankers	13,6% (221)	13,9% (220)	13,8% (221)
Handy	6% (97)	5,8% (92)	6,7% (107)
MR	24% (390)	22,2% (351)	20,9% (334)
Panamax/LR1	7,8% (127)	7,9% (125)	8,1% (130)
Aframax/LR2	18,9% (307)	18,8% (297)	19% (303)
Suezmax	18,8% (305)	18% (284)	17,2% (275)
VLCC	10,8% (176)	13,5% (213)	14,2% (227)

	2026	2025	2024
0-5 ετών	14,4% (790)	12,2% (650)	12,3% (644)
6-10 ετών	15,7% (858)	18,4% (981)	19,4% (1.011)
11-15 ετών	31,9% (1745)	36% (1.921)	39,1% (2.042)
16-20 ετών	27,9% (1.525)	24,2% (1.293)	21,1% (1.100)
21-25 ετών	6,6% (362)	5,9% (315)	5,2% (270)
Τουλάχιστον 26 ετών	3,5% (191)	3,4% (180)	3% (155)

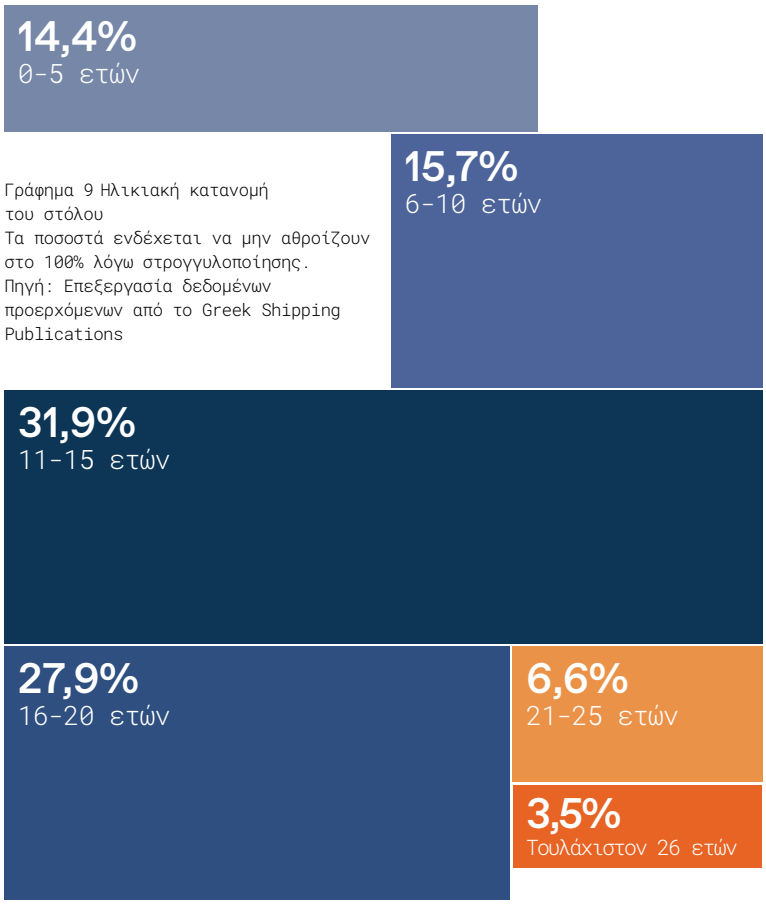
14,4% του στόλου (790 πλοία) ανήκει στην ηλικιακή ομάδα των πλοίων έως 5 ετών. Είναι άξιο αναφοράς ότι το αντίστοιχο ποσοστό στην περσινή έρευνα ήταν 12,2%, καθώς στη συγκεκριμένη ηλικιακή ομάδα ανήκαν τότε 650 πλοία. Συνεπώς, σε σύγκριση με το 2025, έχει λάβει χώρα η εισαγωγή ενός σημαντικού αριθμού νεότευκτων ή νέων σε ηλικία πλοίων στον στόλο ελληνικής διαχείρισης.

Το 15,7% του στόλου (858 πλοία) έχει ηλικία μεταξύ 6 και 10 ετών, ενώ το 31,9% του στόλου (1.745 πλοία) ηλικία μεταξύ 11 και 15 ετών. Τα αντίστοιχα ποσοστά στην περσινή έρευνα ήταν 18,4% (981 πλοία) και 36% (1.921 πλοία) και επομένως έχει καταγραφεί μεταπήδηση πλοίων που ανήκαν στην ηλικιακή ομάδα 6-10 ετών σε εκείνη των 11-15 ετών, αλλά και πλοίων που ανήκαν στην ηλικιακή ομάδα 11-15 ετών σε εκείνη των 16-20 ετών.

Στη φετινή έρευνα, το 27,9% του στόλου (1.525 πλοία) ανήκουν στην εν λόγω ηλικιακή ομάδα, έναντι 24,2% (1.293 πλοία) πέρυσι. Στην ηλικιακή ομάδα πλοίων 21-25 ετών ανήκει το 6,6% του στόλου (362 πλοία), ενώ τουλάχιστον 26 ετών είναι το 3,5% του στόλου (191 πλοία).

Σε ευρύτερο πλαίσιο, τα τελευταία έτη καταγράφεται πτώση του ποσοστού του στόλου που έχει ηλικία 6 έως 15 έτη και άνοδος του ποσοστού του στόλου που έχει ηλικία είτε έως 5 ετών είτε μεταξύ 16 και 20 ετών. Αυτό αντικατοπτρίζει τις κινήσεις των εταιρειών ελληνικής διαχείρισης στην πρωτογενή και στη δευτερογενή αγορά. Τα πλοία που σήμερα μεταπηδούν στην ηλικιακή ομάδα των πλοίων 16 έως 20 ετών είχαν πιθανότατα παραγγελθεί τα έτη 2007-2008, οπότε και ο μεγάλος όγκος παραγγελιών είχε μεταθέσει τις παραδόσεις πλοίων δύο έως τρία έτη από την ημερομηνία παραγγελίας.

Πίνακας 16 Κατανομή στόλου ανά ηλικιακή ομάδα (2024-2025-2026)
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications



Γράφημα 9 Ηλικιακή κατανομή του στόλου
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

Πίνακας 17 Κατανομή στόλου ανά ηλικιακή ομάδα και χαρακτηριστικά των επιμέρους στόλων
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

	Αριθμός	Ποσοστό	Αθροιστική χωρητικότητα (dwt)	Μέση χωρητικότητα (dwt)	Μέση ηλικία
0-5 ετών	790	14,4%	77.218.003	98.117	2,4
6-10 ετών	858	15,7%	90.150.392	105.070	8,3
11-15 ετών	1.745	31,9%	142.439.751	81.627	13,3
16-20 ετών	1.525	27,9%	112.329.673	73.659	17,5
21-25 ετών	362	6,6%	23.902.794	66.030	22,4
Τουλάχιστον 26 ετών	191	3,5%	4.028.144	21.090	32,2
Σύνολο	**5.471**		**450.068.757**		**13,4**

ABB Ability™ OneBox Marine Signals Monitoring

ABB's new digital solution to gather and record signals to improve efficiency onboard



ABB Ability™ OneBox-Marine Signals Monitoring offers shipowners a new point of entry to digitalization, providing data about ship performance to improve efficiency, reduce fuel consumption and cut emissions. It is a simple, cost-effective solution to gather and record signals onboard a vessel with the ability of accessing and analyzing them from your office or mobile phone.

- Easy installation by ship crew.
- Minimized need for commissioning*.
- Remote commissioning available.
- Very fast implementation both on ship & on shore.
- Future proof - Easy expansion of the system.
- Connectivity to 3rd party systems.

Increased insight and continuous learning about the ship performance enable smarter decision making to improve operational efficiency and reduce fuel consumption.

Based on the information, shipowners can calculate fuel consumption and evaluate the possible need for further action to ensure compliance with the International Maritime Organization EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index) and CII (Carbon Intensity Indicator) targets.

Simple – Cost Effective – Future Proof



Contact us:
Tel.: 2102891637
E-mail: Services.marine@gr.abb.com

*Providing that installation and all information received are correct.

	Αριθμός πλοίων	Ποσοστό	Αθροιστική χωρητικότητα (dwt)	Μέση χωρητικότητα (dwt)	Μέση ηλικία
Κίνα	1.926	35,2%	154.967.698	80.545	11,9
Νότια Κορέα	1.689	30,9%	170.870.922	101.167	12,7
Ιαπωνία	1.420	26%	100.718.805	70.979	15
Άλλη	436	8%	23.511.332	53.925	17,6
Σύνολο	**5.471**		**450.068.757**		**13,4**

Πίνακας 18 Κατανομή του στόλου ανά χώρα ναυπήγησης και χαρακτηριστικά των επιμέρους στόλων
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

Χώρα ναυπήγησης

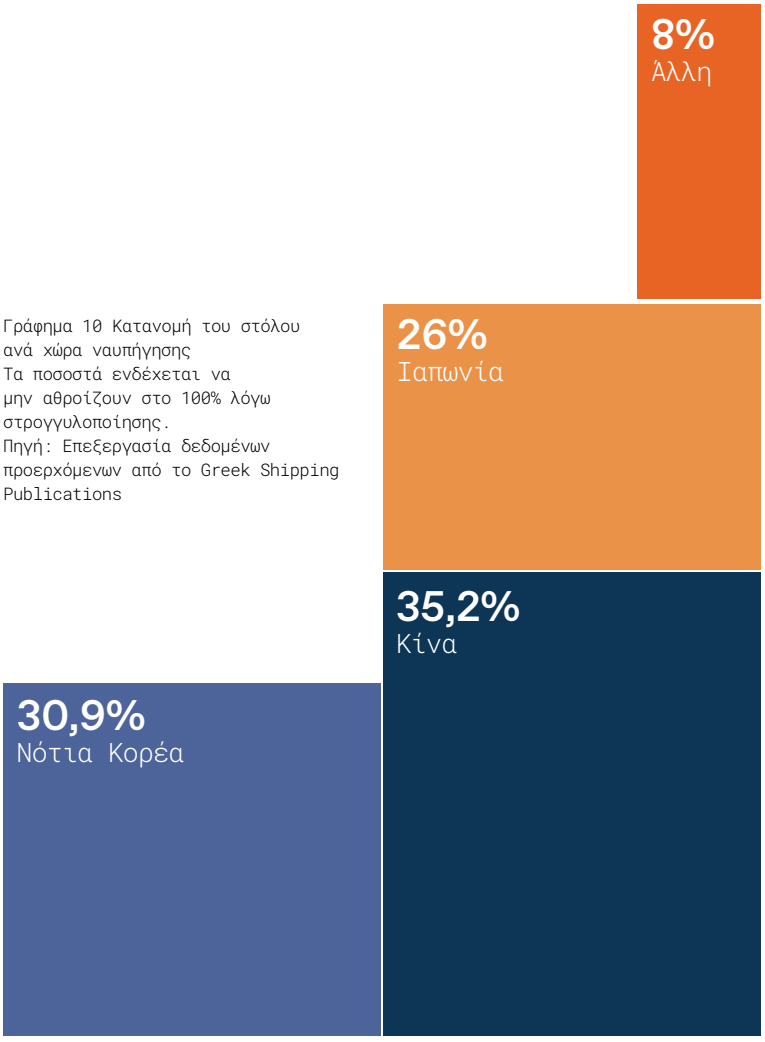
Οι τρεις κορυφαίες ναυπηγικές χώρες παγκοσμίως έχουν κατασκευάσει περισσότερα από εννέα στα δέκα πλοία του στόλου ελληνικής διαχείρισης.

Σε κινεζικά ναυπηγεία έχουν κατασκευαστεί 1.926 πλοία του στόλου (35,2%), ενώ σε νοτιοκορεατικά ναυπηγεία 1.689 πλοία (30,9%) και σε ιαπωνικά ναυπηγεία 1.420 πλοία (26%). Το υπόλοιπο 8% του στόλου (426 πλοία) έχει κατασκευαστεί σε ναυπηγεία που δεν βρίσκονται σε Κίνα, Νότια Κορέα ή Ιαπωνία. Τα πλοία που είναι ναυπηγημένα στην Κίνα έχουν μέση χωρητικότητα 80.545 dwt και μέση ηλικία 11,9 έτη. Εκείνα που είναι ναυπηγημένα στη Νότια Κορέα έχουν μέση χωρητικότητα 101.167 dwt και μέση ηλικία 12,7 έτη, ενώ εκείνα που είναι ναυπηγημένα στην Ιαπωνία μέση χωρητικότητα 70.979 dwt και μέση ηλικία 15 έτη. Οι αριθμοί αυτοί αναδεικνύουν τις διαχρονικές τάσεις που επικρατούν στο προφίλ των εταιρειών ελληνικής διαχείρισης, αλλά και περισσότερο την ίδια την ειδίκευση των ναυπηγείων της εκάστοτε χώρας.

Τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας ειδικεύονται περισσότερο στα δεξαμενόπλοια και στα LNG carriers, που είναι πλοία κατά μέσο όρο μεγαλύτερης χωρητικότητας. Από την άλλη, η Κίνα και η Ιαπωνία εμφανίζουν μεγαλύτερο ποσοστό στα bulk carriers, με τη μεταξύ τους διαφορά στη μέση χωρητικότητα να οφείλεται στην ηλικία των πλοίων αλλά και στο γεγονός ότι οι ναυπηγικές κλίνες των κινεζικών ναυπηγείων είναι μεγαλύτερες από εκείνες των ιαπωνικών, γεγονός που τα καθιστά κορυφαία επιλογή για bulk carriers μεγαλύτερου μεγέθους.

Η ποσοστιαία κατανομή του στόλου ανά χώρα ναυπήγησης δεν έχει μεταβληθεί σημαντικά τα τελευταία έτη. Ωστόσο, παρότι οι μεταβολές είναι μικρές, η Κίνα συνεχίζει να αυξάνει το ποσοστό της, ενώ τα ποσοστά της Νότιας Κορέας και της Ιαπωνίας μειώνονται μερικώς.

Γράφημα 10 Κατανομή του στόλου ανά χώρα ναυπήγησης
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications



Πίνακας 19 Κατανομή στόλου ανά χώρα ναυπήγησης (2024-2025-2026)
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

	2026	2025	2024
Κίνα	35,2% (1.926)	33% (1.760)	33% (1.721)
Νότια Κορέα	30,9% (1.689)	32,2% (1.722)	31,4% (1.642)
Ιαπωνία	26% (1.420)	26,7% (1.427)	27,1% (1.417)
Άλλη	8% (436)	8,1% (431)	8,5% (442)

NAVIGATING THE PULSE OF GLOBAL TRADE



W MARINE INC

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

Βασικό κριτήριο: Τύπος πλοίου

Στην παρούσα ενότητα αναλύουμε τα πλοία του στόλου έχοντας ως κύριο άξονα τον τύπο πλοίου και εστιάζοντας αφενός στην ηλικία και αφετέρου στη χώρα ναυπήγησης. Η αναλυτικότερη περιγραφή του τύπου πλοίου υπό το πρίσμα αυτών των δύο παραγόντων επιτρέπει την εξαγωγή ενδιαφερόντων συμπερασμάτων, όπως τα παρακάτω:

- Το 45% των bulk carriers έχουν ηλικία 11 έως 15 ετών, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό επί του συνόλου του στόλου είναι 32%.
- Το 45% των LNG carriers είναι έως 5 ετών, έναντι 14% επί του συνόλου του στόλου.
- Το 51% των δεξαμενόπλοιων έχουν κατασκευαστεί στη Νότια Κορέα.

Τύπος πλοίου – Ηλικιακή ομάδα

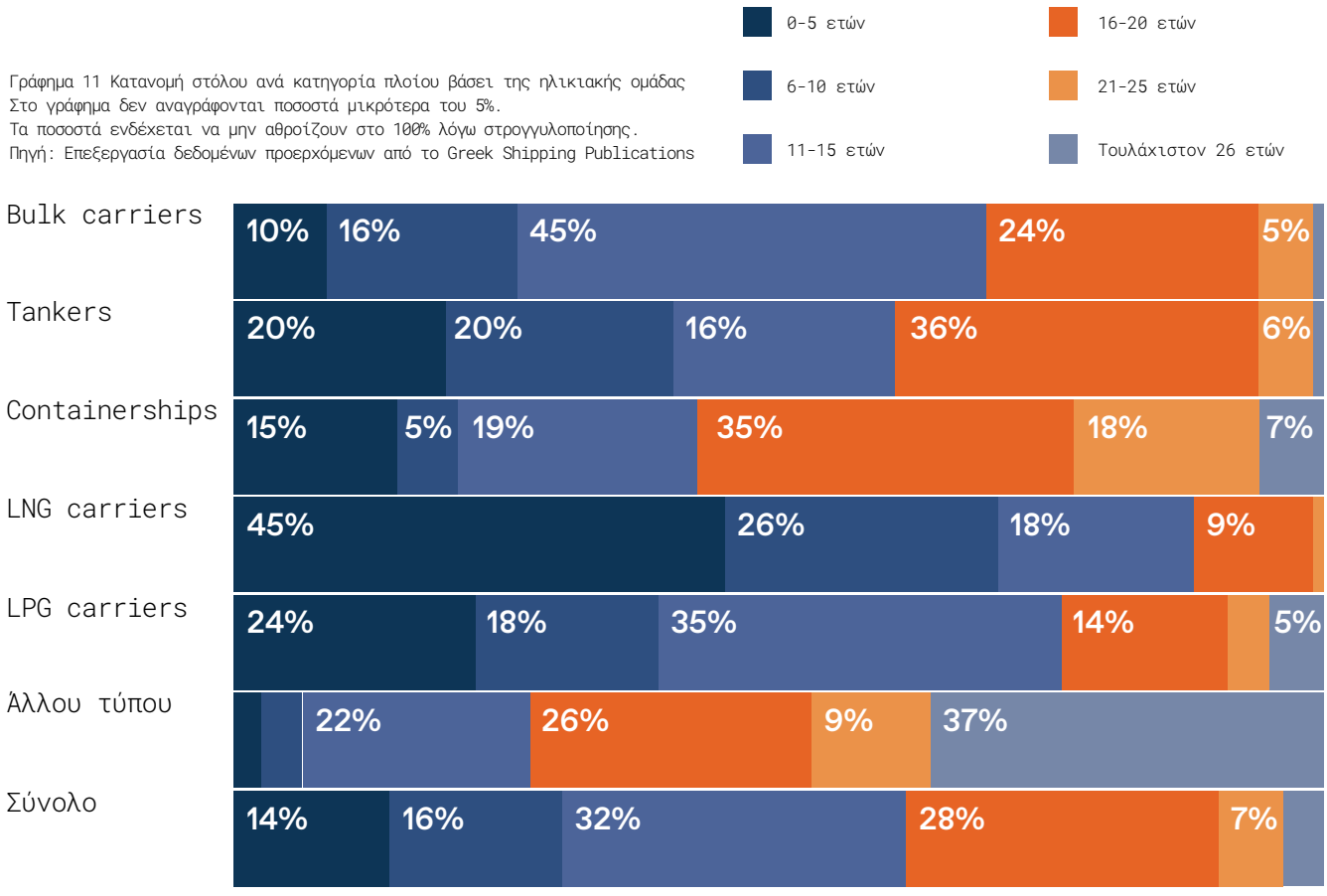
Από τα bulk carriers του στόλου, το 10% έχουν ηλικία έως 5 ετών, το 16% ηλικία μεταξύ 6 και 10 ετών, το 45% μεταξύ 11 και 15 ετών, το 24% μεταξύ 16 και 20 ετών, το 5% μεταξύ 21 και 25 ετών και το 1% τουλάχιστον 26 ετών. Σε σύγκριση με το σύνολο του στόλου, η μοναδική διαφορά που είναι πραγματικά αξιοσημείωτη αφορά την ηλικιακή ομάδα 11 έως 15 ετών, στην οποία ανήκει το 45% των bulk carriers, αλλά το 32% του συνόλου του στόλου.

Όπως έχει υπογραμμιστεί και στην περσινή έρευνα, πρόκειται για πλοία που παραδόθηκαν λίγα χρόνια μετά την οικονομική κρίση του 2007-2008. Την περίοδο εκείνη είχε λάβει χώρα σημαντικός αριθμός παραγγελιών bulk carriers, γεγονός που εξηγεί τον μεγάλο αριθμό τους στην ηλικιακή ομάδα των πλοίων 11 έως 15 ετών σήμερα. Σε σύγκριση με την περσινή έρευνα, η ποσοστιαία κατανομή των bulk carriers ανά ηλικιακή ομάδα δεν παρουσιάζει αξιοσημείωτες μεταβολές, με εξαίρεση το γεγονός ότι το ποσοστό των bulk carriers ηλικίας 16 έως 20 ετών έχει αυξηθεί από 19% σε 24%.

Το 20% των δεξαμενόπλοιων του στόλου έχει ηλικία έως 5 έτη (έναντι 14% για το σύνολο του στόλου), το 20% ηλικία 6 έως 10 έτη, το 16% ηλικία 11 έως 15 έτη (έναντι 32% για το σύνολο του στόλου), το 36% ηλικία 16 έως 20 ετών (έναντι 28% για το σύνολο του στόλου), το 6% ηλικία 21 έως 25 ετών και το 1% ηλικία τουλάχιστον 16 ετών.

Ένα σημαντικό μέρος του στόλου, συνεπώς, είναι νεότερης ηλικίας από ό,τι ισχύει σε ευρύτερο πλαίσιο για το

Γράφημα 11 Κατανομή στόλου ανά κατηγορία πλοίου βάσει της ηλικιακής ομάδας
Στο γράφημα δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%.
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications



Δεξαμενόπλοια ηλικίας 11 έως 15 ετών

2024 33%

2025 24%

2026 16%

σύνολο του στόλου, γεγονός που αντανακλά τους ταχύτερους ρυθμούς ανανέωσης του στόλου tankers ελληνικής διαχείρισης. Όσον αφορά συγκρίσεις με την περσινή κατανομή, το ποσοστό των δεξαμενόπλοιων ηλικίας 11 έως 15 ετών έχει μειωθεί από 24% σε 16%, εξέλιξη που εν μέρει οφείλεται στη μετατόπιση ενός μέρους του στόλου στην ηλικιακή ομάδα 16 έως 20 ετών (2025: 33%, 2026: 36%).

Η ηλικιακή κατανομή των containerships αντανακλά πλήρως το ράλι παραγγελιών που έλαβε χώρα μερικά έτη πριν, αλλά και τη νωχελικότητα που είχε προηγηθεί: το 15% των containerships είναι ηλικίας έως 5 ετών, ενώ το 5% έχει ηλικία μεταξύ 6 και 10 ετών (αντίστοιχο ποσοστό για το σύνολο του στόλου: 16%). Το 19% του στόλου έχει ηλικία 11 έως 15 ετών (έναντι 32% για το σύνολο του στόλου), ενώ το 35% έχει ηλικία 16 έως 20 ετών (έναντι 28% για το σύνολο του στόλου). Ακόμα, το 18% των containerships έχουν ηλικία 21 έως 25 ετών (έναντι 7% για το σύνολο του στόλου) και το 7% έχουν ηλικία τουλάχιστον 26 ετών.

Συνεπώς, ένα στα τέσσερα containerships του στόλου ελληνικής διαχείρισης έχει ηλικία που ξεπερνά τα 20 έτη. Σε σχέση με την κατανομή του 2025, δεν καταγράφονται σημαντικές μεταβολές.

Ο στόλος των LNG carriers παραμένει ιδιαίτερα νέος σε ηλικία, με το 71% του στόλου να έχει ηλικία έως 10 έτη (έναντι 30% για το σύνολο του στόλου). Μόλις τρία LNG carriers έχουν ηλικία 21 έως 25 ετών, ενώ κανένα δεν έχει μεγαλύτερη ηλικία. Σε σχέση με την περσινή κατανομή, δεν υπάρχουν αξιοσημείωτες μεταβολές.

Αρκετά σύγχρονος είναι και ο στόλος των LPG carriers, το 24% του οποίου έχει ηλικία έως 5 έτη (14% για το σύνολο του στόλου). Το 18% του στόλου έχει ηλικία από 6 έως 10 έτη, το 35% από 11 έως 15 έτη και το 14% από 16 έως 20 έτη (έναντι 28% για το σύνολο του στόλου). Το 8% των LPG carriers έχουν ηλικία μεγαλύτερη από 20 έτη.

Σε σχέση με την έρευνα του 2025, η ηλικιακή κατανομή των LPG carriers σημειώνει αρκετές διαφορές. Το 24% του στόλου έχει ηλικία έως 5 έτη, με το αντίστοιχο ποσοστό του 2025 να ανέρχεται σε 19%. Την ίδια ώρα, το 18% του στόλου έχει ηλικία 6 έως 10 έτη, έναντι 38% το 2025, γεγονός που αντανακλά σημαντική μετατόπιση μέρους του στόλου στο ηλικιακό γκρουπ των πλοίων 11 έως 15 ετών, που φέτος καταλαμβάνει ποσοστό 35% έναντι 24% το 2025.

Από τα πλοία άλλου τύπου, μόλις το 5% έχει ηλικία έως 10 έτη (έναντι 30% για το σύνολο του στόλου), ενώ το 37% έχει ηλικία άνω των 25 ετών (έναντι 4% για το σύνολο του στόλου). Τα πλοία άλλου τύπου δραστηριοποιούνται σε niche εμπορεύματα και αγορές, στις οποίες τα επίπεδα ανταγωνισμού δεν είναι εξίσου υψηλά όπως στους κύριους εμπορικούς τύπους. Το γεγονός αυτό επιμηκύνει την οικονομική τους ζωή. Σε κάθε περίπτωση, σε σύγκριση με την έρευνα του 2025, το ποσοστό πλοίων άλλου τύπου που ανήκει στην εν λόγω ηλικιακή ομάδα έχει μειωθεί από 45% σε 37%.

Τύπος πλοίου – Χώρα ναυπήγησης

Από τα bulk carriers του στόλου (2.747), το 45% (1.243) έχει κατασκευαστεί στην Κίνα, το 38% (1.046) στην Ιαπωνία, το 12% (333) στη Νότια Κορέα και το 5% (125) σε κάποια άλλη χώρα. Είναι εμφανές πως, στα bulk carriers, η Κίνα και η Ιαπωνία διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο, έχοντας ναυπηγήσει αθροιστικά περισσότερα από οκτώ στα δέκα bulk carriers ελληνικής διαχείρισης.

Οι διαφορές στην κατανομή είναι εμφανείς και για τις τρεις χώρες, καθώς το ποσοστό της Κίνας αυξάνεται από 35% επί του συνόλου του στόλου σε 45% για τα bulk carriers, της Ιαπωνίας αυξάνεται από 26% επί του συνόλου του στόλου σε 38% για τα bulk carriers, ενώ της Νότιας Κορέας μειώνεται από 31% επί του συνόλου του στόλου σε 12% για τα bulk carriers. Οι ετήσιες μεταβολές στην κατανομή των bulk carriers ανά χώρα ναυπήγησης δεν είναι σημαντικές.

Όπως έχει τονιστεί ήδη, η Νότια Κορέα πρωταγωνιστεί στις ναυπηγήσεις δεξαμενόπλοιων, με το 51% (824) των δεξαμενόπλοιων του στόλου να έχουν ναυπηγηθεί εκεί. Στην Κίνα έχει κατασκευαστεί το 29% (465) των tankers, ενώ στην Ιαπωνία το 13% (218). Σε σύγκριση με την ευρύτερη κατανομή, το ποσοστό της Κίνας είναι μειωμένο από το 35% στο 29%, της Νότιας Κορέας ιδιαίτερα αυξημένο από το 31% στο 51%, ενώ της Ιαπωνίας αρκετά μειωμένο από το 26% στο 13%.

Τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας αποτελούν πρώτιστη επιλογή για τεχνολογικά προηγμένα πλοία. Σε κάθε περίπτωση, με την πάροδο των ετών, φαίνεται πως τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία βρίσκουν ανταγωνισμό στην Κίνα και για τα δεξαμενόπλοια, δεδομένου ότι το ποσοστό τους έχει μειωθεί από 57% το 2025 σε 51% το 2026, ενώ αντίστοιχα το ποσοστό των κινεζικών ναυπηγείων έχει αυξηθεί από 21% το 2025 σε 29% το 2026.

Τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία διατηρούν τα ηνία και στα containerships, με το 45% (233) των containerships του στόλου να έχουν ναυπηγηθεί σε αυτά. Τα κινεζικά ναυπηγεία ακολουθούν με ποσοστό 34% (176), ενώ τα ιαπωνικά με μόλις 4% (19). Σημειώνεται ότι το 18% (91) των containerships έχουν κατασκευαστεί σε κάποια άλλη εκ των τριών κύριων ναυπηγικών χωρών.

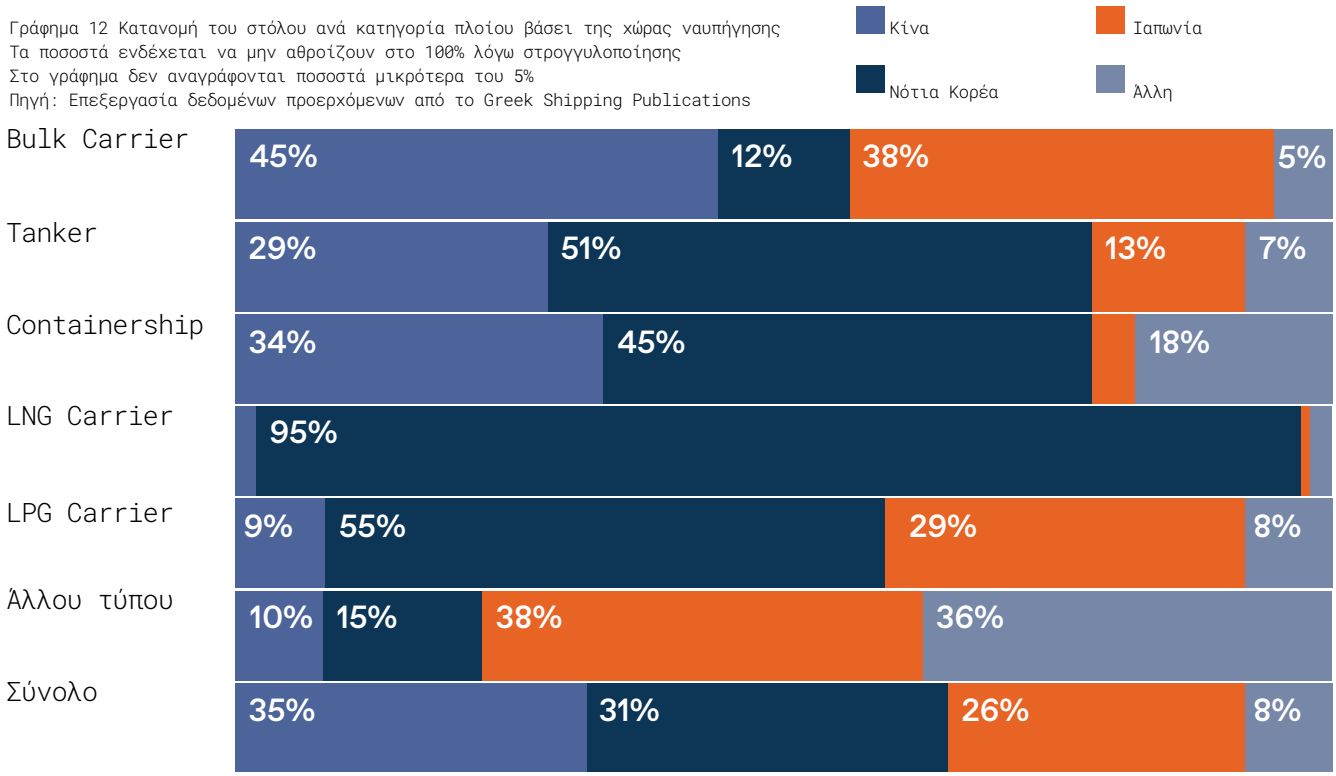
Όπως έχει σημειωθεί τόσο στα bulk carriers όσο και στα tankers, έτσι και στα containerships η κατανομή του επιμέρους στόλου διαφέρει σημαντικά έναντι εκείνης επί του συνόλου του στόλου ελληνικής διαχείρισης. Το ποσοστό της Νότιας Κορέας έχει αυξηθεί στο 45% έναντι 31%, ενώ της Ιαπωνίας έχει μειωθεί στο 4% από 26%.

Στα LNG carriers, η Νότια Κορέα δεν αποτελεί απλώς την πρώτη, αλλά τη μοναδική επιλογή για τις εταιρείες ελληνικής διαχείρισης. Στα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία έχει κατασκευαστεί το 95% (179) των LNG carriers του στόλου. Στην Κίνα έχουν ναυπηγηθεί έξι, στην Ιαπωνία ένα και σε κάποια άλλη χώρα τρία. Οι διαφορές έναντι της κατανομής ανά ναυπηγική χώρα για το σύνολο του στόλου είναι εμφανείς, ενώ η κατανομή σε σύγκριση με εκείνη του 2025 δεν έχει μεταβληθεί σημαντικά.

Τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία παραμένουν στην κορυφή και για τα LPG carriers του στόλου, με ποσοστό 55% (83). Στη δεύτερη θέση βρίσκονται τα ιαπωνικά ναυπηγεία με 29% (44) και στην τρίτη τα κινεζικά με 9% (13). Το ποσοστό της Κίνας είναι αρκετά μειωμένο έναντι εκείνου επί του συνόλου του στόλου (9% αντί 35%), ενώ της Νότιας Κορέας αρκετά αυξημένο (55% αντί 31%).

Στην περίπτωση των πλοίων άλλων τύπων, το 38% (92) έχουν κατασκευαστεί στην Ιαπωνία, το 15% στη Νότια Κορέα (37) και το 10% στην Κίνα (23). Σημειώνεται ότι το 36% (87) δεν έχει κατασκευαστεί σε καμία από τις τρεις προαναφερθείσες ναυπηγικές χώρες.

Γράφημα 12 Κατανομή του στόλου ανά κατηγορία πλοίου βάσει της χώρας ναυπήγησης
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης
Στο γράφημα δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications





Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.

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

Βασικό κριτήριο: Ηλικιακή ομάδα

Στην παρούσα ενότητα αναλύουμε τα πλοία του στόλου έχοντας ως κύριο άξονα την ηλικιακή ομάδα, εστιάζοντας αφενός στον τύπο πλοίου και αφετέρου στη χώρα ναυπήγησης. Η αναλυτικότερη περιγραφή της ηλικιακής ομάδας αναδεικνύει ευρύτερες τάσεις που επικρατούν τα τελευταία έτη στις κινήσεις ανανέωσης στόλου των εταιρειών ελληνικής διαχείρισης. Κάποια εκ των σημαντικότερων ευρημάτων είναι τα εξής:

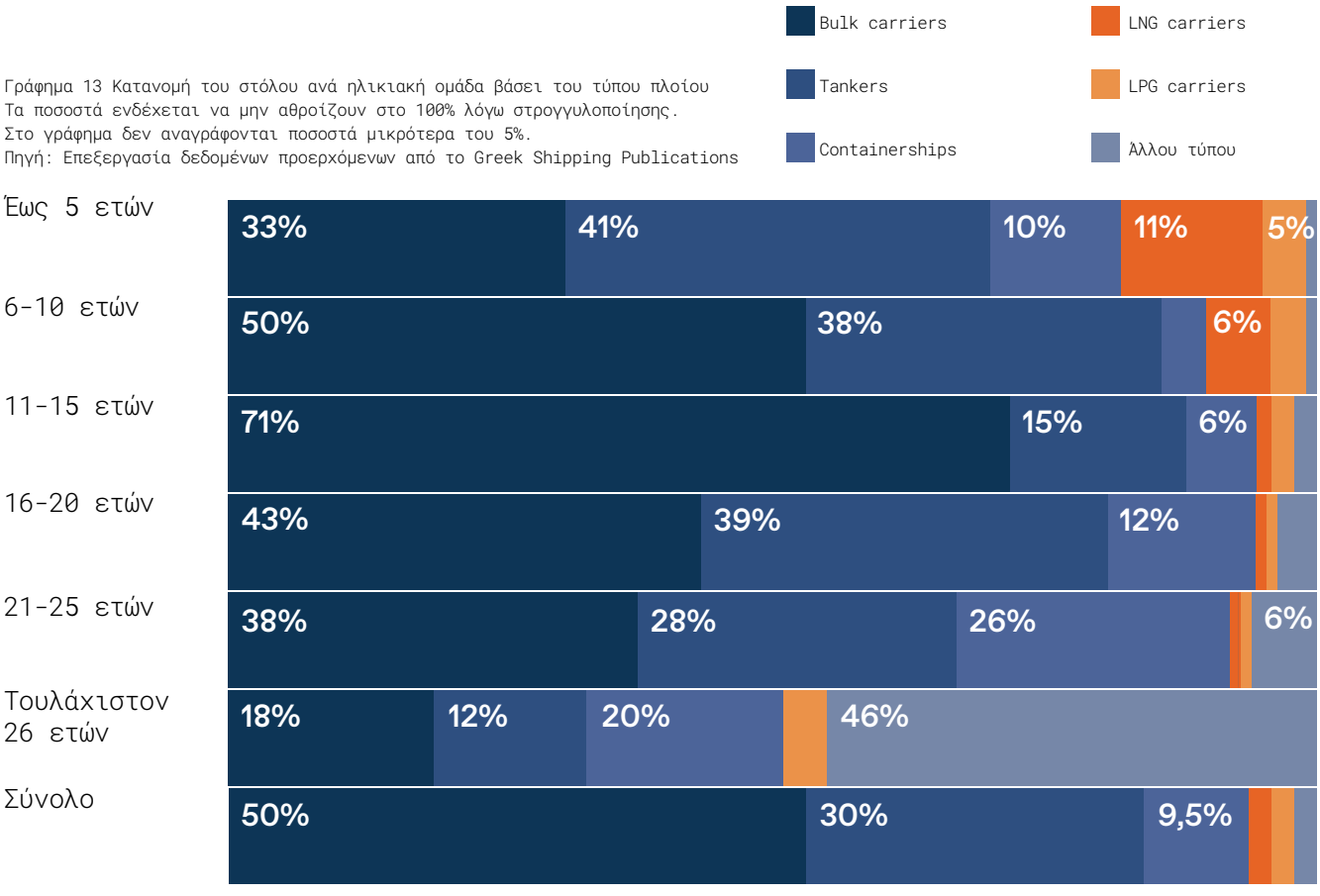
- Το 41% των πλοίων ηλικίας έως 5 ετών είναι δεξαμενόπλοια, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό επί του συνόλου του στόλου είναι 30%.
- Το 44% των πλοίων ηλικίας έως 5 ετών είναι ναυπηγημένο στην Κίνα, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό επί του συνόλου του στόλου είναι 35%.
- Το 43% των πλοίων ηλικίας 21 έως 25 ετών έχει κατασκευαστεί στην Ιαπωνία, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό επί του συνόλου του στόλου είναι 26%.

Ηλικιακή ομάδα – Τύπος πλοίου

Ο στόλος του Πειραιά/Αθήνας διαθέτει 790 πλοία (14,4% του στόλου) ηλικίας έως 5 ετών. Από αυτά τα πλοία, το 41% (321) είναι δεξαμενόπλοια, το 33% (261) είναι bulk carriers, το 11% (85) είναι LNG carriers, το 10% (79) είναι containerships, το 5% (37) είναι LPG carriers, ενώ το 1% (7) είναι άλλου τύπου. Η κατανομή των πλοίων ηλικίας έως 5 ετών ανά τύπο πλοίου διαφέρει αρκετά από την ευρύτερη κατανομή του στόλου ανά τύπο. Το ποσοστό των bulk carriers στον επιμέρους στόλο πλοίων ηλικίας έως 5 ετών μειώνεται στο 33% από 50% στο σύνολο του στόλου, ενώ το ποσοστό των δεξαμενόπλοιων και των LNG carriers αυξάνεται από 30% σε 41% και από 3% σε 11% αντίστοιχα. Σε σχέση με την έρευνα του 2025, δεν υπάρχουν αξιοσημείωτες μεταβολές.

Από τα πλοία ηλικίας 6 έως 10 ετών, το 50% (426) είναι bulk carriers, το 38%

Γράφημα 13 Κατανομή του στόλου ανά ηλικιακή ομάδα βάσει του τύπου πλοίου
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Στο γράφημα δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications



Πλοία ηλικίας 16-20 ετών που είναι bulk carriers

2024 **38%**

2025 **39%**

2026 **43%**

(322) είναι tankers, το 6% (50) είναι LNG carriers, το 3% (24) είναι containerships, το 3% (28) LPG carriers ενώ 1% (8) είναι άλλου τύπου. Όπως και στην προηγούμενη ηλικιακή ομάδα, το ποσοστό των δεξαμενόπλοιων είναι υψηλότερο έναντι εκείνου επί του συνόλου του στόλου (38% έναντι 30%), γεγονός που αντανακλά την εστίαση των εταιρειών ελληνικής διαχείρισης στα νεότερα δεξαμενόπλοια ηλικίας έως 10 ετών τα τελευταία έτη. Σε σύγκριση με την περσινή έρευνα, το ποσοστό των tankers στην ηλικιακή ομάδα 6 έως 10 ετών έχει αυξηθεί από το 33% στο 38%.

Το 71% (1.238) των πλοίων ηλικίας 11 έως 15 ετών είναι bulk carriers (έναντι 50% επί του συνόλου του στόλου), γεγονός που αντανακλά τις τάσεις στην αγορά ναυπηγήσεων μεταξύ του 2007 και του 2011, οπότε και είχε λάβει χώρα η παραγγελία μεγάλου αριθμού πλοίων. Το ποσοστό των δεξαμενόπλοιων στο συγκεκριμένο ηλικιακό γκρουπ είναι 15% (266) έναντι 30% επί του συνόλου του στόλου.

Από τα πλοία ηλικίας 16 έως 20 ετών, το 43% (651) είναι bulk carriers (έναντι 50% στο σύνολο του στόλου) και το 39% (590) είναι tankers (έναντι 30% στο σύνολο του στόλου). Πρόκειται για το μοναδικό ηλικιακό γκρουπ όπου τα ποσοστά bulk carriers και δεξαμενόπλοιων είναι τόσο κοντά μεταξύ τους.

Το 38% (137) των πλοίων ηλικίας 21 έως 25 ετών είναι bulk carriers, με το ποσοστό να διαφαίνεται αρκετά μειωμένο έναντι εκείνου επί του συνόλου του στόλου (50%). Το ποσοστό των δεξαμενόπλοιων ανέρχεται σε 28% (103), ενώ εκείνο των containerships στο 26% (93), το οποίο είναι αρκετά αυξημένο σε σύγκριση με εκείνο που καταλαμβάνουν τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων επί του συνόλου του στόλου (9,5%). Ακόμα, μόλις τρία LNG carriers και τέσσερα LPG carriers ανήκουν στην εν λόγω ηλικιακή ομάδα. Η μοναδική αξιοσημείωτη ετήσια μεταβολή είναι η άνοδος του ποσοστού των δεξαμενόπλοιων από το 23% στο 28%.

Από τα πλοία ηλικίας τουλάχιστον 26 ετών, το 46% (88) είναι άλλου τύπου, ενώ κανένα LNG carrier δεν εμπίπτει στο συγκεκριμένο γκρουπ. Το 20% (38) είναι containerships, ποσοστό αυξημένο σημαντικά έναντι του 9,5% που καταλαμβάνουν αυτά τα πλοία στο σύνολο του στόλου. Το γεγονός αυτό αντανακλά ότι ένα μεγάλο μέρος του στόλου των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ανήκει στα γηραιότερα ηλικιακά γκρουπ, εξέλιξη ωστόσο που σταδιακά θα αλλάξει, δεδομένου του μπαράζ παραδόσεων νεότευκτων που λαμβάνει χώρα τα τελευταία έτη. Τα ποσοστά των bulk carriers και των δεξαμενόπλοιων στο συγκεκριμένο ηλικιακό γκρουπ είναι αρκετά μειωμένα, από 50% επί του συνόλου του στόλου στο 18% και από 30% επί του συνόλου του στόλου στο 12% αντίστοιχα.

Ηλικιακή ομάδα – Χώρα ναυπήγησης

Η ηλικιακή κατανομή των νεότερων σε ηλικία πλοίων αναδεικνύει τις μεταβαλλόμενες δυναμικές στις κύριες ναυπηγικές χώρες. Από τα πλοία ηλικίας έως 5 ετών, το 44% (344) είναι ναυπηγημένο στην Κίνα και το 37% (289) στη Νότια Κορέα, ποσοστά υψηλότερα έναντι εκείνων που κατέχουν επί του συνόλου του στόλου (35% και 31% αντίστοιχα). Αντιθέτως, το ποσοστό των ιαπωνικών ναυπηγείων μειώνεται από 26% σε 13% (106).

Στην ηλικιακή ομάδα πλοίων 6 έως 10 ετών, η κατανομή του επιμέρους στόλου δεν παρουσιάζει σημαντικές μεταβολές έναντι εκείνης επί του συνόλου του στόλου, ενώ το ίδιο ισχύει και στην ηλικιακή ομάδα πλοίων 16 έως 20 ετών. Μείζονες μεταβολές καταγράφονται στο ηλικιακό γκρουπ πλοίων από 11 έως 15 έτη, με το ποσοστό της Κίνας να αυξάνεται από 35% επί του συνόλου του στόλου σε 41% (710).

Στην ηλικιακή ομάδα πλοίων 21 έως 25 ετών, η Ιαπωνία διατηρεί τα ηνία, με ποσοστό 43% (155) έναντι 26% που κατέχει επί του συνόλου του στόλου, εξέλιξη που οφείλεται κυρίως σε τρεις παράγοντες. Κατ' αρχάς, πρόκειται για πλοία ναυπηγημένα στις αρχές της δεκαετίας, οπότε και τα ιαπωνικά ναυπηγεία αποτελούσαν την κύρια επιλογή για νεοναυπηγήσεις. Επιπλέον, η υψηλή ποιότητα κατασκευής που διέπει τα ιαπωνικά ναυπηγεία επιμηκύνει την οικονομική τους ζωή και καθιστά τα ναυπηγημένα στην Ιαπωνία πλοία κορυφαία επιλογή στη second-hand αγορά για συμφωνίες που αφορούν πλοία μεγαλύτερης ηλικίας. Ακόμα, το γεγονός ότι τα ναυπηγημένα στην Ιαπωνία πλοία είναι κατά μέσο όρο μικρότερα τους παρέχει μεγαλύτερη εμπορική ευελιξία, μέσω της οποίας επιμηκύνουν περαιτέρω την οικονομική τους ζωή.

Ο τρίτος παράγοντας είναι και εκείνος που συντελεί στην άνοδο του ποσοστού των πλοίων ναυπηγημένων σε κάποια άλλη χώρα στο 17% (63), από το 8% επί του συνόλου του στόλου. Μάλιστα, τα περισσότερα πλοία που δεν έχουν ναυπηγηθεί σε Κίνα, Νότια Κορέα και Ιαπωνία είναι άλλου τύπου και συνεπώς δεν αντιμετωπίζουν τα ίδια επίπεδα ανταγωνισμού, γεγονός που επιτρέπει βραδύτερους ρυθμούς ανανέωσης στόλου.

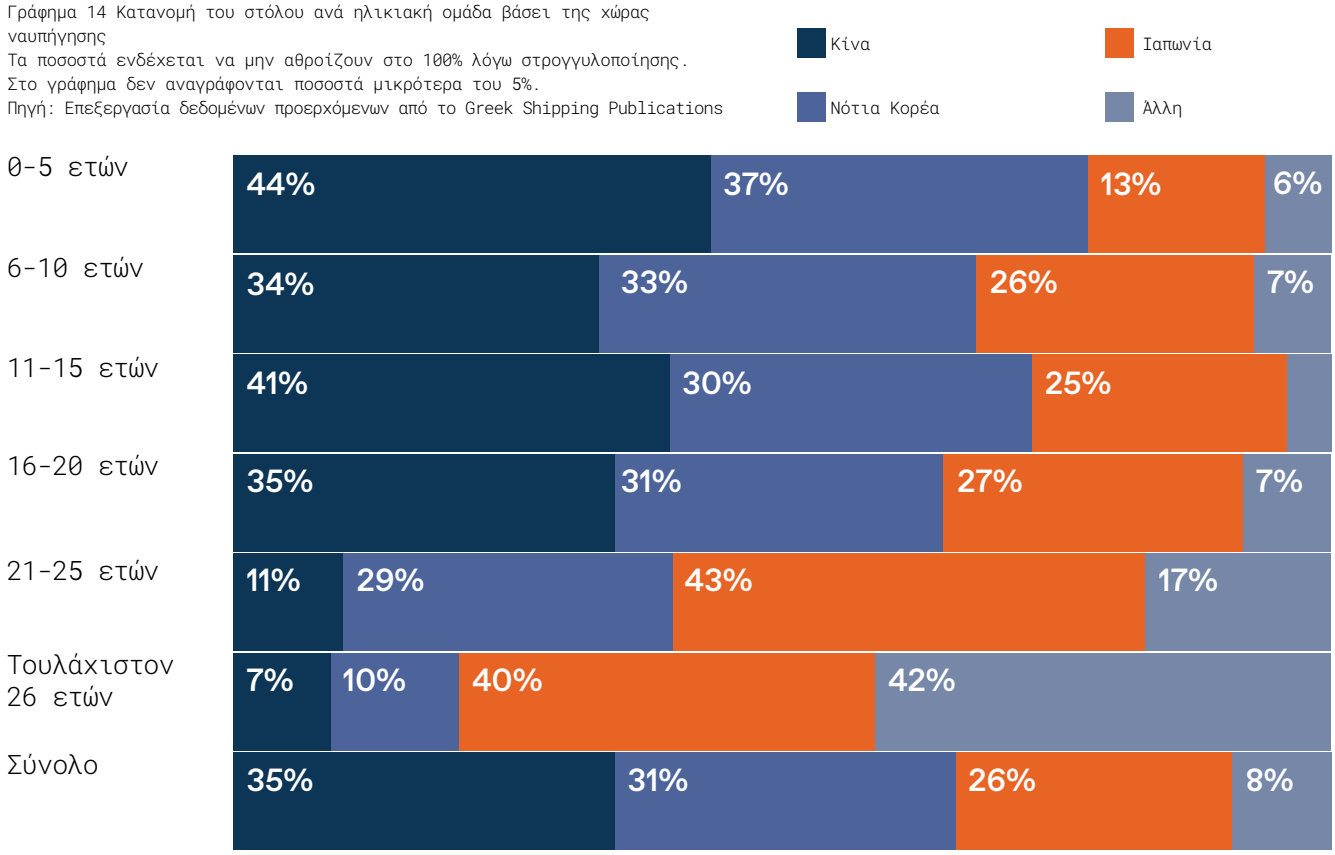
Οι παράγοντες που έχουν ήδη αναφερθεί συντελούν στο γεγονός ότι το 42% (81) των πλοίων ηλικίας τουλάχιστον 26 ετών έχουν κατασκευαστεί σε κάποια άλλη χώρα και στο ότι το 40% (76) έχουν κατασκευαστεί στην Ιαπωνία. Αντιθέτως, μόλις το 10% (20) έχουν κατασκευαστεί στη Νότια Κορέα και το 7% (14) στην Κίνα.

Όσον αφορά αξιοσημείωτες ετήσιες μεταβολές, καταγράφεται σχεδόν αντιστροφή των ποσοστών που καταλαμβάνουν Κίνα και Νότια Κορέα στην ηλικιακή ομάδα έως 5 ετών: το ποσοστό της Κίνας ανέρχεται σε 44% έναντι 34% στην περσινή έρευνα και της Νότιας Κορέας σε 37% έναντι 43% στην περσινή έρευνα.

Η Κίνα έχει αυξήσει σημαντικά το ποσοστό της και στην ηλικιακή ομάδα 16 έως 20 ετών, από 27% στην έρευνα του 2025 σε 35% στην έρευνα του 2026.

Όσο για την Ιαπωνία, το ποσοστό της έχει μειωθεί στο γκρουπ των πλοίων ηλικίας τουλάχιστον 26 ετών, από 46% πέρυσι σε 40% σήμερα.

Γράφημα 14 Κατανομή του στόλου ανά ηλικιακή ομάδα βάσει της χώρας ναυπήγησης
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Στο γράφημα δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications



COLUMBIA GROUP



Integrated Maritime, Logistics, Leisure, Energy
& Off-Shore Services Platform

WHERE *everything* IS POSSIBLE

columbiagroup.org

Βασικό κριτήριο: Χώρα ναυπήγησης

Στη συγκεκριμένη ενότητα, στο επίκεντρο βρίσκεται η χώρα ναυπήγησης, την οποία και εξετάζουμε βάσει του τύπου πλοίου και βάσει της ηλικιακής ομάδας. Τα συμπεράσματα αναδεικνύουν την ειδίκευση της εκάστοτε ναυπηγικής χώρας, καθώς και το πώς οι ισορροπίες έχουν μεταβληθεί με την πάροδο των ετών. Παρακάτω παρουσιάζονται λίγα εκ των κύριων συμπερασμάτων:

- Το 65% των ναυπηγημένων στην Κίνα πλοίων είναι bulk carriers, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό επί του συνόλου του στόλου είναι 50%.
- Το 11% των ναυπηγημένων στη Νότια Κορέα πλοίων είναι LNG carriers, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό επί του συνόλου του στόλου είναι 3%.
- Το 7% των ναυπηγημένων στην Ιαπωνία πλοίων είναι ηλικίας έως 5 ετών, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό επί του συνόλου του στόλου είναι 14%.

Χώρα ναυπήγησης – Τύπος πλοίου

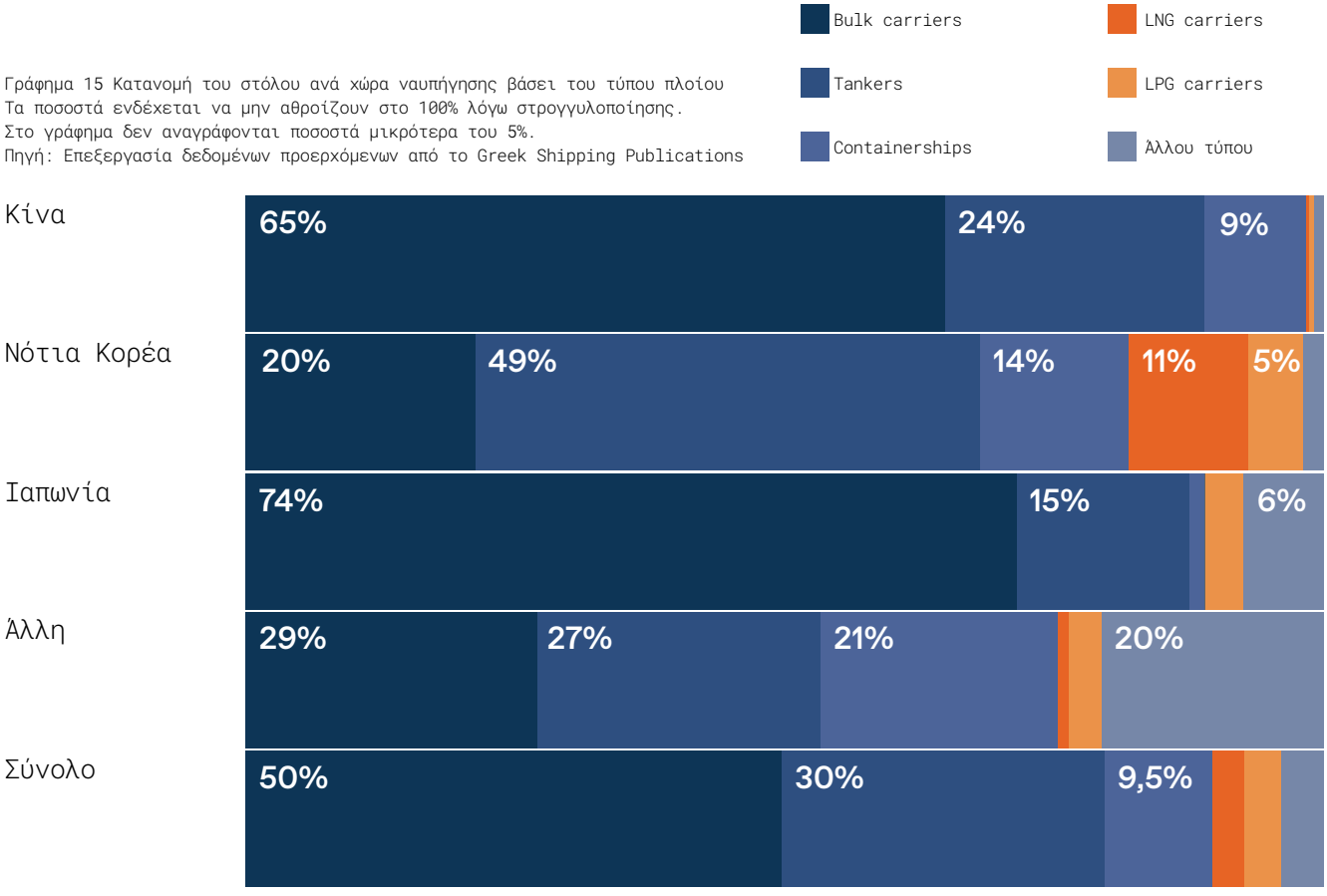
Από τα πλοία που είναι ναυπηγημένα στην Κίνα (1.926), το 65% (1.243) είναι bulk carriers, ποσοστό αυξημένο έναντι εκείνου που καταλαμβάνουν τα bulk carriers επί του συνόλου του στόλου (50%). Αντιθέτως, το ποσοστό των tankers είναι μειωμένο στο 24% (465), έναντι 30% επί του συνόλου του στόλου.

Παρόμοια είναι και η καταγραφείσα εικόνα για την κατανομή του στόλου των ιαπωνικών ναυπηγείων, όπου το 74% (1.046) των πλοίων είναι bulk carriers, αλλά το 15% (218) είναι δεξαμενόπλοια. Το γεγονός αυτό αντανακλά ότι τόσο η Κίνα όσο και η Ιαπωνία ειδικεύονται κυρίως στα bulk carriers, τα οποία και στις δύο χώρες αποτελούν την πλειοψηφία των ναυπηγηθέντων πλοίων. Από την άλλη, το 49% (824) των πλοίων που έχουν κατασκευαστεί στη Νότια Κορέα είναι tankers (30% επί του συνόλου του στόλου), το 14% (233) containerships (9,5% επί του συνόλου του στόλου) και το 11% (179) LNG carriers (3% επί του συνόλου του στόλου), ενώ το 20% (333) bulk carriers. Τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία ειδικεύονται αφενός σε δεξαμενόπλοια και LNG carriers και αφετέρου και σε containerships, τρεις τύπους που θεωρούνται υψηλότερης τεχνολογικής πολυπλοκότητας σε σύγκριση με τα bulk carriers.

Όσον αφορά τα πλοία που έχουν κατασκευαστεί σε κάποια άλλη χώρα εκτός των τριών κύριων ναυπηγικών χωρών, το 21% (91) είναι containerships (9,5% επί του συνόλου του στόλου) και το 20% (87) άλλου τύπου (4% επί του συνόλου του στόλου), ενώ μόλις το 29% (125) είναι bulk carriers (έναντι 50% επί του συνόλου του στόλου).

Σε καμία από τις επιμέρους κατανομές ανά ναυπηγική χώρα δεν σημειώνεται κάποια αξιοσημείωτη ετήσια μεταβολή.

Γράφημα 15 Κατανομή του στόλου ανά χώρα ναυπήγησης βάσει του τύπου πλοίου
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Στο γράφημα δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications



Carras (Hellas) S.A.



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

Χώρα ναυπήγησης – Ηλικιακή ομάδα

Από τα πλοία που έχουν κατασκευαστεί στην Κίνα (1.926), το 18% (344) και το 15% (290) έχουν ηλικία έως 5 ετών και από 6 έως 10 ετών αντίστοιχα, ποσοστά που δεν διαφέρουν σημαντικά έναντι της ηλικιακής κατανομής όλου του στόλου. Το 37% (710) έχουν ηλικία 11 έως 15 ετών, ποσοστό ελαφρά αυξημένο έναντι του αντίστοιχου 32% επί του συνόλου του στόλου. Αντιθέτως, το 2% των πλοίων ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα πλοίων 21 έως 25 ετών, έναντι 7% επί του συνόλου του στόλου.

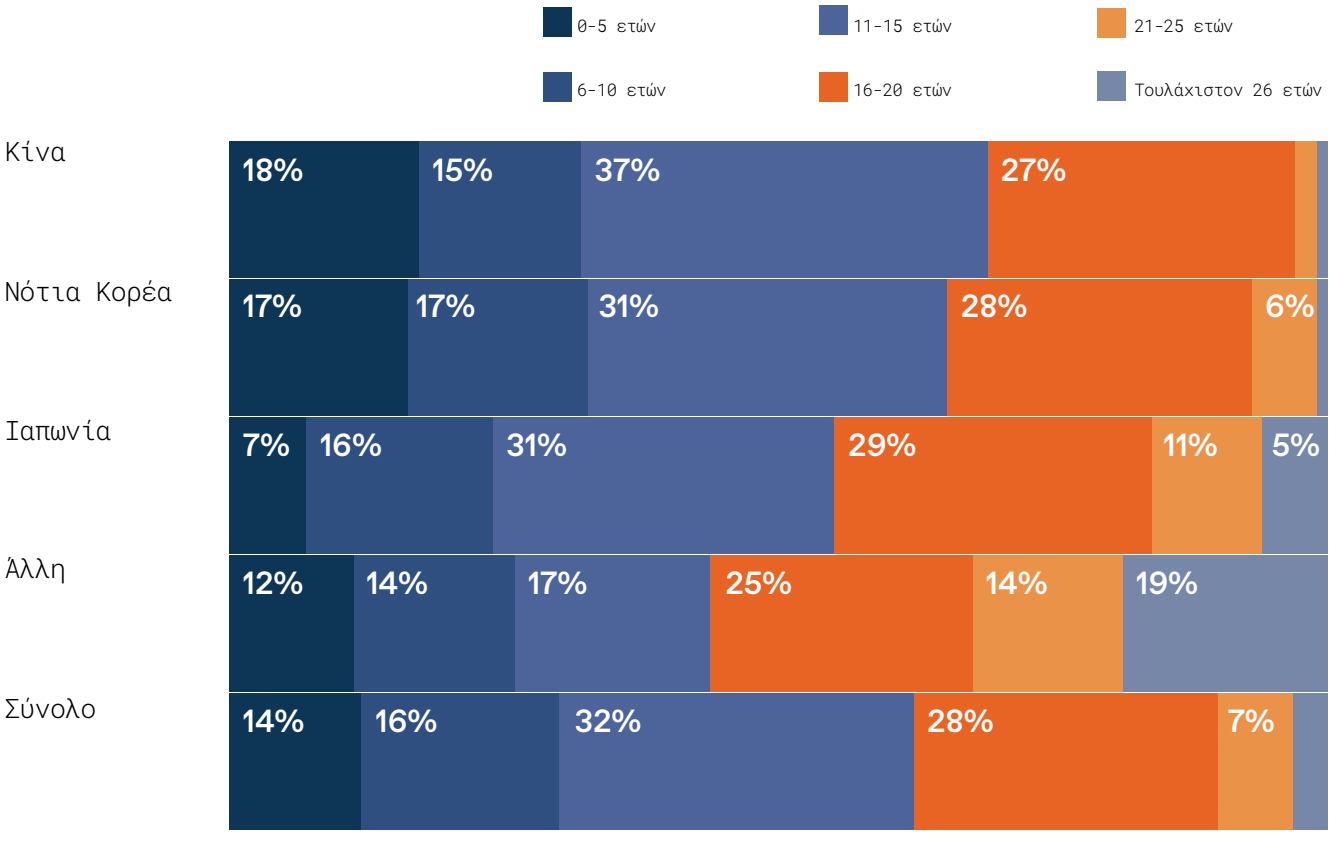
Όσον αφορά τα ναυπηγημένα στη Νότια Κορέα πλοία, η ηλικιακή κατανομή δεν παρουσιάζει καμία ουσιαστική μεταβολή έναντι εκείνης επί του συνόλου του στόλου, γεγονός που αναδεικνύει την ισχυρή θέση των νοτιοκορεατικών πλοίων ανεξαρτήτως του πότε έχουν ναυπηγηθεί.

Από τα πλοία που έχουν ναυπηγηθεί στην Ιαπωνία, το 7% (106) έχει ηλικία έως 5 ετών, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό επί του συνόλου του στόλου ελληνικής διαχείρισης είναι 14%. Η μεταβολή αυτή αντανακλά την πτώση της ανταγωνιστικότητας των ιαπωνικών ναυπηγείων τα τελευταία έτη. Ωστόσο, η υπόλοιπη ηλικιακή κατανομή των κατασκευασμένων από ιαπωνικά ναυπηγεία πλοίων παρουσιάζει οριακές μεταβολές έναντι εκείνης για το σύνολο του στόλου.

Όπως είναι επόμενο, βάσει των μέχρι στιγμής ευρημάτων, τα πλοία που είναι κατασκευασμένα σε κάποια άλλη ναυπηγική χώρα είναι κατά μέσο όρο μεγαλύτερα: το 14% (63) και το 19% (81) έχουν ηλικία 21 έως 25 έτη και ηλικία τουλάχιστον 26 ετών αντίστοιχα, έναντι 7% και 3% για το σύνολο του στόλου.

Όσον αφορά ετήσιες μεταβολές, άξιο αναφοράς είναι ότι, στην έρευνα του 2025, το ποσοστό των ναυπηγημένων στην Κίνα πλοίων ηλικίας έως 5 ετών ήταν 13%, ενώ φέτος είναι 18%. Ακόμα, το ποσοστό της ηλικιακής ομάδας 11 έως 15 ετών στον συγκεκριμένο στόλο είναι φέτος 37%, ενώ πέρυσι ήταν 46% και το ποσοστό της ηλικιακής ομάδας 16 έως 20 ετών ήταν πέρυσι 20% αλλά φέτος 28%. Συνεπώς, καταγράφηκε μετατόπιση των ναυπηγημένων στην Κίνα πλοίων που είχαν ηλικία 15 ετών το 2025 στο ηλικιακό γκρουπ των πλοίων ηλικίας 16 έως 20 ετών.

Γράφημα 16 Κατανομή του στόλου ανά χώρα ναυπήγησης βάσει της ηλικιακής ομάδας
Τα ποσοστά ενδέχεται να μην αθροίζουν στο 100% λόγω στρογγυλοποίησης.
Στο γράφημα δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications



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

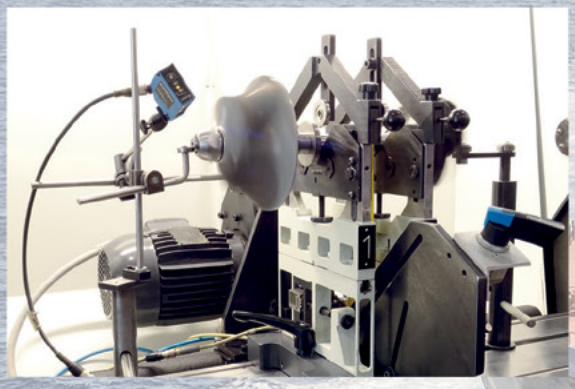
Tel: 2106152300

www.andriaki.gr

TURBOMARE

SPECIALIZED CARE FOR YOUR TURBOCHARGER





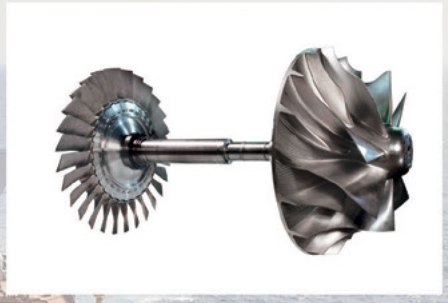
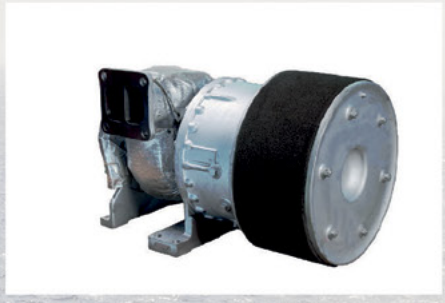
COMPLETE SERVICE SOLUTIONS

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

SUPPLY OF SPARES FOR ALL TURBOCHARGER TYPES

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

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





TURBOMARE

KOSTAS PARASKEVOPOULOS

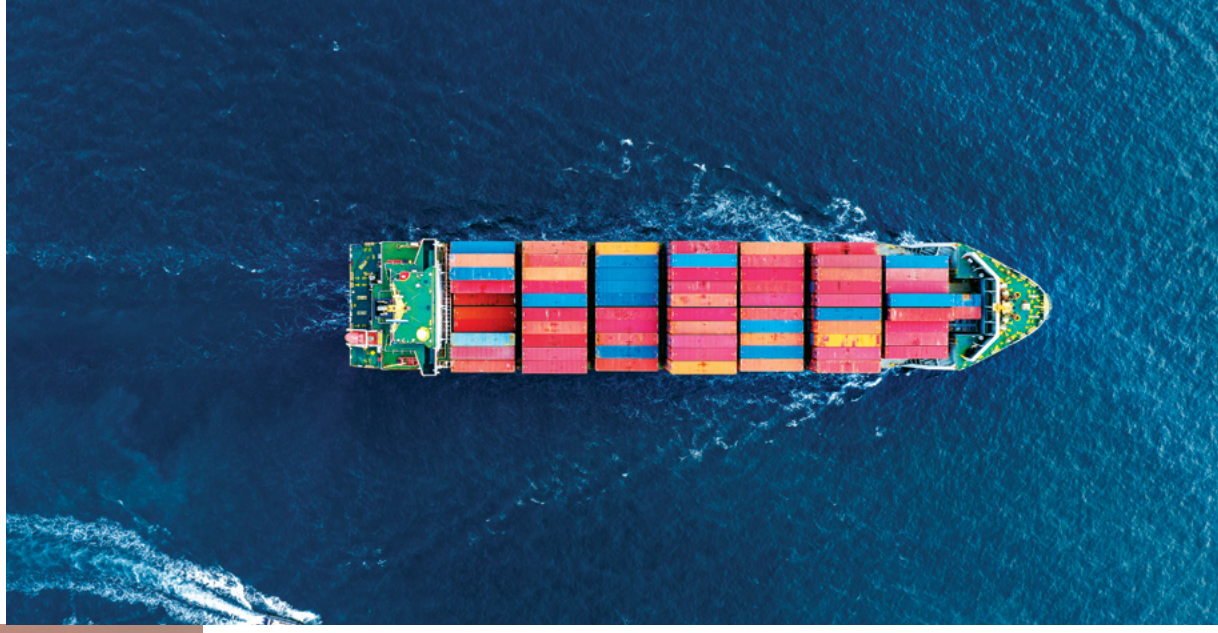
2, ILIAS & TRIPOLEOS STR.,PERAMA • +30 210 40.82.680
info@turbomare.gr • www.turbomare.gr

Ναυλαγορές



Σε μια περίοδο όπου οι γεωπολιτικές ισορροπίες αλλάζουν μέρα με τη μέρα, οι ναυλαγορές εξελίσσονται στον πιο «ευάλωτο» δείκτη των διεθνών αλλαγών. Στο παρόν αφιέρωμα, αναλυτές των ναυλαγορών χαρτογραφούν την πορεία των bulk carriers, των tankers και των containerships, επιχειρώντας να αποκρυπτογραφήσουν τις δυνάμεις που αναδιαμορφώνουν το παγκόσμιο εμπόριο. Οι περιφερειακές συγκρούσεις, οι νέες εμπορικές συμμαχίες και η αναγκαστική αναδρομολόγηση των πλοίων δεν αλλάζουν απλώς τις αποστάσεις, αλλά και τη θεμελιώδη δομή της προσφοράς και της ζήτησης.
Μέσα από την ακόλουθη αρθρογραφία, αναδεικνύεται η εικόνα μιας αγοράς που καλείται να ισορροπήσει ανάμεσα στην αβεβαιότητα και τις ευκαιρίες, σε έναν κόσμο όπου οι θαλάσσιοι δρόμοι παραμένουν η κρίσιμη αρτηρία της παγκόσμιας οικονομίας.

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος





σε τροχιά



ανακατατάξεων

Δεξαμενόπλοια: Στην αυγή μιας εξαιρετικά απρόβλεπτης εποχής



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

Η εκπληκτική πορεία που σημείωσε η ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων μετά την εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία το 2022 –καθώς οι κυρώσεις οδήγησαν σε αλλαγές δρομολογίων και διαδρομές μεγαλύτερης απόστασης, ενώ ένα σημαντικό μέρος του στόλου καταχωρίστηκε στη λίστα κυρώσεων– συχνά περιγραφόταν ως η «τέλεια καταιγίδα» για τον κλάδο, η κερδοφορία του οποίου παρέμεινε υψηλή μέχρι τα τέλη του 2025.

Παρ' όλα αυτά, με την έναρξη του 2026, οι απόψεις στην αγορά ήταν διχασμένες. Ορισμένοι πλοιοκτήτες δεξαμενόπλοιων ανέμεναν ότι ο Πρόεδρος Τραμπ θα προωθούσε την ειρήνη και τη χαλάρωση των ρωσικών κυρώσεων, γεγονός που, σε συνδυασμό με τις επικείμενες παραδόσεις πλοίων, θα ασκούσε τελικά πίεση στα κέρδη. Όσοι ήταν πιο αισιόδοξοι ήταν πεπεισμένοι ότι οι πιθανότητες ειρήνης μεταξύ Ουκρανίας και Ρωσίας (και, κατά συνέπεια, η άρση των κυρώσεων) παρέμεναν αβέβαιες, δημιουργώντας τις προϋποθέσεις ότι η υγιής κερδοφορία θα συνεχιζόταν και καθ' όλη τη διάρκεια του 2026. Αυτό που κανείς δεν περίμενε, ωστόσο, ήταν ότι το επικρατούν επίπεδο αναταραχής στις εμπορικές ροές θα επιδεινωνόταν σημαντικά. Ούτε φυσικά ότι αυτό θα ήταν επακόλουθο της χειρότερης ενεργειακής κρίσης που έχει καταγραφεί ποτέ, η οποία πυροδοτήθηκε από τις επιθέσεις των ΗΠΑ και του Ισραήλ κατά του Ιράν στις 28 Φεβρουαρίου και το επακόλουθο κλείσιμο των Στενών του Ορμούζ.

Ο αποκλεισμός μιας εκ των σημαντικότερων θαλάσσιων αρτηριών όχι μόνο ανέκοψε ένα σημαντικό μέρος των ενεργειακών ροών που προέρχονταν από τον Περσικό Κόλπο και εκτίναξε τις τιμές του πετρελαίου στα ύψη, αλλά επίσης άφησε πολλά πλοία εγκλωβισμένα στην περιοχή, με ελάχιστα μόνο να έχουν καταφέρει να περάσουν τα Στενά μέχρι τις αρχές Μαΐου.

Οι αγοραστές από την Ασία, που παραδοσιακά είναι και οι κύριοι παραλήπτες του πετρελαίου του Περσικού Κόλπου, και των οποίων οι εισαγωγές αργού και προϊόντων καλύπτονταν μέχρι πρόσφατα σε επίπεδα ανώτερα του 85% από τις ροές που διέρχονταν από το Ορμούζ, αναγκάστηκαν να στραφούν προς το πετρέλαιο του Ατλαντικού για να καλύψουν το χαμένο μερίδιο. Αυτό επιμήκυνε σημαντικά τους χρόνους ταξιδιού και οδήγησε τους ναύλους των δεξαμενόπλοιων σε διάφορες διαδρομές σε ιστορικά υψηλά επίπεδα, εν μέσω της ήδη περιορισμένης προσφοράς τονάζ λόγω τόσο των κυρώσεων όσο και των πλοίων που είχαν εγκλωβιστεί στον Κόλπο.

Ακόμα και όταν η έντονη μεταβλητότητα του Μαρτίου άρχισε να μετριάζε-

*Πηγή: The Baltic Exchange

Ημερήσιοι ναύλοι (σε $)	Μέσος όρος 2024	Μέσος όρος 2025	Μέσος όρος Ιαν.-Απρ. 2026
VLCC avg	37.750	55.500	166.750
Suezmax avg	38.250	51.900	141.500
Aframax avg	39.700	37.750	109.000
LR2 MEG/JAPAN	40.500	30.200	81.000
LR1 MEG/JAPAN	30.900	22.600	60.500
MR (avg of Atlantic and Pacific basket routes)	30.300	24.800	45.900

*Πηγή: Cass Technava Maritime

Οι αξίες πλοίων 10 ετών (σε εκατ. δολάρια)	Ιανουάριος 2025	Δεκέμβριος 2025	Απρίλιος 2026
VLCC	83,0	89,5	115,0
Suezmax	60,0	65,0	77,5
Aframax	53,0	56,0	66,0
LR1	41,0	35,0	45,5
MR	32,0	33,5	38,0

ται στα τέλη Απριλίου, αναγκάζοντας σε αρκετές περιπτώσεις τους ναύλους να αναπροσαρμοστούν προς τα κάτω, καθώς η ισορροπία προσφοράς και ζήτησης άρχισε να προσαρμόζεται στην αυξημένη κίνηση στον Ατλαντικό και στις νέες εμπορικές ροές, η κερδοφορία παρέμεινε σε πολύ υψηλά επίπεδα. Ως αποτέλεσμα, ενισχύθηκε περαιτέρω η αυτοπεποίθηση των πλοιοκτητών δεξαμενόπλοιων, οι οποίοι άρχισαν να στρέφονται κυρίως στην αγορά παλαιότερων πλοίων, η αρχική επένδυση για τα οποία, σε αρκετές περιπτώσεις, μπορούσε να αποσβεστεί μετά από λίγα μόνο ταξίδια με τους ναύλους στα ισχύοντα υψηλά επίπεδα.

Οι σταθερά υψηλές αποδόσεις πυροδότησαν μια νέα άνοδο στις τιμές των πλοίων, με αυτές των μεταχειρισμένων δεξαμενόπλοιων να έχουν αυξηθεί κατά μέσο όρο άνω του 21% τους πρώτους τέσσερις μήνες του έτους. Το προφανές διπλωματικό αδιέξοδο στη Μέση Ανατολή, το οποίο παρέμενε αμετάβλητο έως τις αρχές Μαΐου, ενίσχυσε ακόμα περισσότερο την εξαιρετικά θετική ψυχολογία στον κλάδο, αυξάνοντας τις προσδοκίες ότι οι διαταραχές θα μπορούσαν να παραταθούν πολύ πέρα από τους καλοκαιρινούς μήνες και πυροδοτώντας ως αποτέλεσμα έναν νέο κύκλο επενδύσεων, που πλέον εστίαζε σε πολύ μεγαλύτερα, πολύ νεότερα και ολοένα και πιο ακριβά πλοία.

*Πηγή: Cass Technava Maritime

Percentage over tanker fleet (30 Apr 2026)	sanctioned	in the PG
VLCC	17,9%	8,4%
Suezmax	17,8%	2,3%
Aframax	26,7%	2,6%
LR1	14,5%	4,3%
MR	9,9%	2,9%

Ωστόσο, οι επενδύσεις που προέκυψαν από την κρίση στο Ορμούζ δεν περιορίστηκαν μόνο σε μεταχειρισμένα πλοία, καθώς αρκετοί κορυφαίοι πλοιοκτήτες ενίσχυσαν σημαντικά τα αντίστοιχα προγράμματα νεότευκτων, με δεδομένο ότι οι εκπληκτικές αποδόσεις των τελευταίων μηνών επέτρεπαν τη χρηματοδότηση παραγγελιών υψηλής έντασης κεφαλαίου. Με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να αντιπροσωπεύουν το 38% της συνολικής δραστηριότητας νεότευκτων δεξαμενόπλοιων κατά τους πρώτους τέσσερις μήνες του 2026, το χαρτοφυλάκιο παραγγελιών του κλάδου αυξήθηκε από 15% σε 21% σε λιγότερο από έξι μήνες, φτάνοντας στις αρχές Μαΐου στο υψηλότερο επίπεδο των τελευταίων 15 ετών.

Η στρατηγική των ΗΠΑ για τη μείωση των τιμών του πετρελαίου μέσω της παράτασης των εξαιρέσεων από τις κυρώσεις για το ρωσικό πετρέλαιο, έχει την ίδια στιγμή ουσιαστικά νομιμοποιήσει τον στόλο της Μόσχας που εξυπηρετεί αυτές τις εξαγωγές, επιτρέποντάς του να παραμείνει σε λειτουργία χωρίς περαιτέρω περιορισμούς. Με τις εξαγωγές από τη Ρωσία να καταφθάνουν αδιάκοπα στις αγορές και τις ΗΠΑ να αποφεύγουν να προσθέσουν περισσότερα πλοία στη λίστα κυρώσεων, ο ρωσικός στόλος δεν έχει κανένα λόγο να τραβήξει πλοία από τον συμμορφούμενο στόλο. Ταυτόχρονα, οι ιδιοκτήτες πλοίων που δεν υπόκεινται σε κυρώσεις δεν έχουν κανένα λόγο να πουλήσουν σε ρωσικά συμφέροντα έναντι υψηλότερης τιμής, καθώς η συμβατική αγορά δεξαμενόπλοιων είναι ούτως ή άλλως εξαιρετικά κερδοφόρα αυτή τη στιγμή. Δεδομένου ότι μόνο η άρση των κυρώσεων –που θα επέτρεπε τα έσοδα από τη διάλυση (scrapping/demolition) των πλοίων να καταλήγουν στους ιδιοκτήτες τους– θα μπορούσε να επαναφέρει αυτού του είδους τη δραστηριότητα, αυτό σημαίνει ότι ο στόλος που βρίσκεται υπό κυρώσεις θα συνεχίσει να γερνά, αφού ουσιαστικά οι διαλύσεις πλοίων είναι ελάχιστες. Επιπλέον, καθώς οι επικείμενες παραδόσεις νεότευκτων πλοίων αφορούν τονάζ που δεν υπόκειται σε κυρώσεις, ο στόλος των συμμορφούμενων δεξαμενόπλοιων θα συνεχίσει να αυξάνεται δυσανάλογα,



καθιστώντας την επίδραση του υπάρχοντος χαρτοφυλακίου παραγγελιών πιο έντονη, ειδικά αν η διαταραχή που προκαλείται από το Ορμούζ παραταθεί.

Αν και κανείς δεν μπορεί να προβλέψει πότε θα επιτευχθεί ειρήνη στην περιοχή ώστε να ξαναρχίσει το εμπόριο πετρελαίου, αλλά και χωρίς καμία εγγύηση ότι η όποια ειρήνη επιτευχθεί θα είναι ούτως ή άλλως μόνιμη, δεδομένου του χάους που έχει προκαλέσει η στρατηγική υπερέκταση των ΗΠΑ, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η παράταση αυτής της περιόδου υψηλών τιμών ενέργειας θα είναι εξαιρετικά επιζήμια για τη ζήτηση πετρελαίου και, κατά συνέπεια, για τα κέρδη των δεξαμενόπλοιων.

Με τον ανταγωνισμό μεταξύ ευρωπαϊκών και ασιατικών διυλιστηρίων να εντείνεται, σε ένα περιβάλλον όπου οι τιμές αναφοράς διατηρούνται πάνω από τα $100 το βαρέλι για αρκετό καιρό, και το κόστος μεταφοράς του αργού στον Ατλαντικό να παραμένει υψηλό, δεν αποτέλεσε έκπληξη το γεγονός ότι τα περιθώρια κέρδους συμπιέστηκαν, και μάλιστα έγιναν αρνητικά στην Ευρώπη μέχρι τα μέσα Απριλίου, αναγκάζοντας τα διυλιστήρια να περιορίσουν τη λειτουργία τους. Ως αποτέλεσμα, καταγράφηκαν ελλείψεις στα αποθέματα ντίζελ και καυσίμων αεροσκαφών και στις δύο περιοχές, με τα ευρωπαϊκά αποθέματα πετρελαϊκών προϊόντων να καταγράφουν το χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων δώδεκα ετών στις αρχές Μαΐου, μια εξέλιξη που σημαίνει περιορισμό της ζήτησης για δεξαμενόπλοια εάν συνεχιστεί. Και ενώ η αυξανόμενη έλλειψη φορτίων αναμένεται να είναι αρχικά αυτή που θα περιορίσει τη ζήτηση για δεξαμενόπλοια, η αρνητική αναπροσαρμογή της κατανάλωσης πετρελαίου από καταναλωτές και επιχειρήσεις παγκοσμίως –λόγω του υψηλού πληθωρισμού– θα εντατικοποιήσει το φαινόμενο αν τα Στενά του Ορμούζ δεν ανοίξουν έως τα μέσα του καλοκαιριού, περίοδο κατά την οποία αναμενόταν, ίσως υπερβολικά αισιόδοξα, ότι θα έληγε η κρίση.

Αν το πρώτο μισό της δεκαετίας θεωρήθηκε μια περίοδος κατά την οποία η ναυτιλία επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό από τη γεωπολιτική, η αρχή του δεύτερου μισού δείχνει αναμφισβήτητα ότι η γεωπολιτική θα συνεχίσει να καθορίζει την τύχη του κλάδου. Η εντατικοποίηση της διπλωματικής σύμπλευσης μεταξύ του Ιράν και της Ρωσίας, η αποχώρηση των ΗΑΕ από τον OPEC, η ταχύτερη ευθυγράμμιση της στρατηγικής των BRICS και η ραγδαία αύξηση της ζήτησης για διακανονισμούς σε γουάν, που καταγράφουν νέα υψηλά επίπεδα συναλλαγών –ιδίως στο εμπόριο πετρελαίου–, δείχνουν ότι ο ενεργειακός τομέας και ο κλάδος των δεξαμενόπλοιων τελικά, μάλλον, βρίσκονται ακόμη στο πρωταρχικό στάδιο μιας εξαιρετικά απρόβλεπτης εποχής.

*Πηγή: Cass Technava Maritime

Παραγγελίες δεξαμενόπλοιων	Συνολικά	Το μερίδιο των Ελλήνων
2021	351	29%
2022	252	33%
2023	624	30%
2024	826	17%
2025	522	17%
Ιαν.-Απρ. 2026	231	37%



Alberta

ALBERTA SHIPMANAGEMENT LTD
26A Ioannou Apostolopoulou
Chalandri, 152 31, Greece
Tel: (+30) 211 10 47 400
Email: info@albertashipmanagement.com

Η ναυλαγορά του dry bulk αλλάζει, και δεν πρόκειται για έναν ακόμα κύκλο

Η αγορά του dry bulk shipping εισέρχεται σε μια νέα φάση, όπου η γεωπολιτική, η ενέργεια και τα τονομίλια διαμορφώνουν τη δυναμική των ναύλων περισσότερο από τους παραδοσιακούς κύκλους προσφοράς και ζήτησης.





των **Γιάννη Κάρτσωνα**,
Διευθύνοντος Συμβούλου,
Breakwave Advisors
& **Θάνου Σοφιού**, Διευθύνοντος Συμβούλου,
Novisea, Partner της Breakwave Advisors

Ένα ισχυρό ξεκίνημα που δεν είναι τυχαίο

Το ξηρό φορτίο δεν βρίσκεται απλώς σε φάση ανόδου. Βρίσκεται σε φάση μετάβασης. Το 2026 ξεκίνησε με μια εξέλιξη που δεν πέρασε απαρατήρητη: τα Capesize κινήθηκαν ανοδικά σε μια περίοδο που παραδοσιακά χαρακτηρίζεται από αδυναμία. Η κινεζική Πρωτοχρονιά δεν επιβράδυνε την αγορά όπως συνήθως.

Ιστορικά, όταν η αγορά ξεπερνά αυτή την αναμενόμενη εποχικότητα στην αρχή του έτους, δεν πρόκειται απλώς για μια καλή περίοδο. Είναι ένδειξη ότι οι δυνάμεις που τη διαμορφώνουν έχουν αλλάξει.

Η συμπεριφορά αυτή υποδηλώνει ότι η αγορά δεν αντιδρά πλέον γραμμικά σε εποχικούς παράγοντες, αλλά επηρεάζεται από ένα ευρύτερο σύνολο δυνάμεων, που διαμορφώνουν τη ζήτηση και τη διαθέσιμη χωρητικότητα.

Οι ναύλοι δεν λένε όλη την ιστορία

Το πιο σημαντικό στοιχείο δεν είναι το επίπεδο των ναύλων· είναι ο τρόπος με τον οποίο αυτοί διαμορφώνονται. Σε ένα περιβάλλον γεωπολιτικής έντασης και ενεργειακής αβεβαιότητας, θα περίμενε κανείς έντονες διακυμάνσεις. Αντίθετα, η αγορά εμφανίζει σχετική ανθεκτικότητα. Αυτό δεν είναι σταθερότητα. Είναι προσαρμογή.

Η ναυλαγορά δεν λειτουργεί πλέον αποκλειστικά με όρους προσφοράς και ζήτησης. Οι προσδοκίες, η διαχείριση κινδύνου και η αυξανόμενη χρήση χρηματοοικονομικών εργαλείων επηρεάζουν ολοένα και περισσότερο τη διαμόρφωση των ναύλων.

Παράλληλα, η αυξημένη συμμετοχή της αγοράς παραγώγων (FFAs – Freight futures) επιτρέπει τη μεταφορά προσδοκιών στο σήμερα, δημιουργώντας ένα περιβάλλον όπου η τιμολόγηση δεν αντικατοπτρίζει μόνο τις τρέχουσες συνθήκες, αλλά και την αντίληψη για το μέλλον.

Η σημασία των αποστάσεων και των τονομιλίων

Η αγορά δεν καθορίζεται μόνο από τον όγκο του φορτίου που μεταφέρεται, αλλά και από την απόσταση που χρειάζεται να καλυφθεί.

Η μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος από τη Βραζιλία προς την Κίνα παραμένει ο βασικός πυλώνας για τα Capesize. Όχι επειδή αυξάνεται δραστικά ο όγκος, αλλά επειδή αυξάνεται ο χρόνος απασχόλησης των πλοίων.

Όταν ένα πλοίο ταξιδεύει περισσότερο:

- Αυξάνεται η ζήτηση σε τονομίλια.
- Μειώνεται η διαθέσιμη χωρητικότητα.
- Ενισχύεται η ναυλαγορά.

Η διαφοροποίηση μεταξύ Ατλαντικού και Ειρηνικού ενισχύει αυτή τη δυναμική. Στον Ατλαντικό, οι μεγαλύτερες αποστάσεις και η έντονη δραστηριότητα δημιουργούν μια πιο «σφιχτή» αγορά. Στον Ειρηνικό, τα ταχύτερα ταξίδια αυξάνουν την ταχύτητα επανατοποθέτησης των πλοίων, ενισχύοντας τη ρευστότητα της προσφοράς.
Η ανισορροπία μεταξύ των δύο λεκανών δεν εξομαλύνεται άμεσα, καθώς η μετακίνηση πλοίων απαιτεί χρόνο και κόστος, με αποτέλεσμα οι αποκλίσεις να διατηρούνται.

Η γεωπολιτική αλλάζει τη γεωμετρία της αγοράς

Οι γεωπολιτικές εξελίξεις επηρεάζουν πλέον άμεσα τη δομή των θαλάσσιων μεταφορών. Η αποφυγή της Διώρυγας του Σουέζ και η επιλογή διαδρομών μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας έχουν αλλάξει τη γεωμετρία της αγοράς.
Τι συμβαίνει όμως στην πράξη:

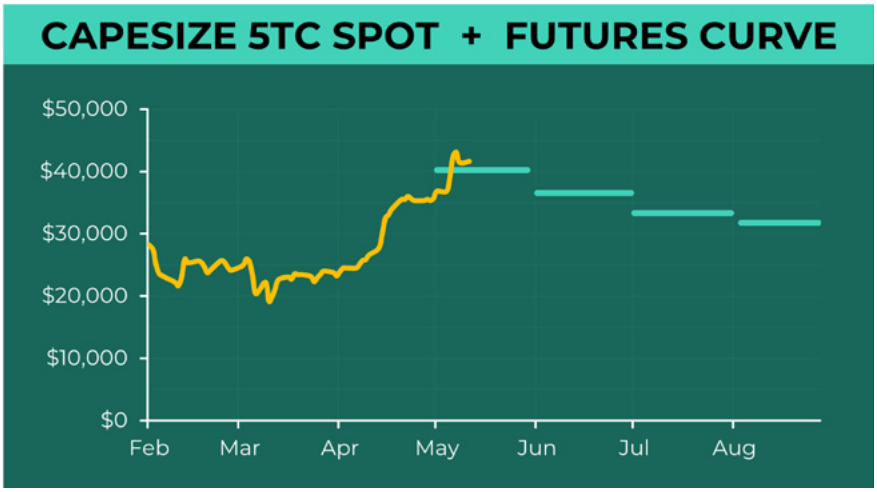
- Τα ίδια φορτία απαιτούν περισσότερο χρόνο.
- Περισσότερα πλοία δεσμεύονται για μεγαλύτερο διάστημα.
- Η διαθέσιμη χωρητικότητα μειώνεται.

Η γεωπολιτική δεν επηρεάζει μόνο τη ροή των εμπορευμάτων. Επηρεάζει τη δομή της αγοράς.
Η αύξηση των αποστάσεων λειτουργεί ως μηχανισμός απορρόφησης χωρητικότητας, ενισχύοντας τους ναύλους χωρίς να απαιτείται αύξηση της ζήτησης σε όρους όγκου.

Ενέργεια και άνθρακας: ένας νέος κύκλος ζήτησης

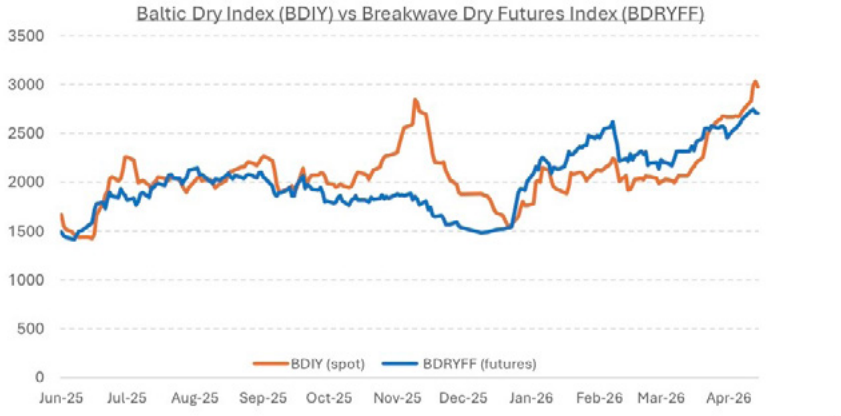
Η ενεργειακή αγορά λειτουργεί ως δεύτερος βασικός άξονας. Η άνοδος των τιμών πετρελαίου και η περιορισμένη διαθεσιμότητα LNG δημιουργούν ένα περιβάλλον αυξημένης αβεβαιότητας. Αυτό επηρεάζει τις ενεργειακές στρατηγικές των χωρών και οδηγεί σε επαναξιολόγηση των πηγών ενέργειας.
Σε αυτό το πλαίσιο, η υποκατάσταση του φυσικού αερίου από άνθρακα αποκτά ιδιαίτερη σημασία. Ένα εκτιμώμενο έλλειμμα της τάξεως των 80 εκατ. τόνων LNG ετησίως αντιστοιχεί περίπου σε 160 εκατ. τόνους άνθρακα, με βάση την ενεργειακή ισοδυναμία.

BREAKWAVE



Ωστόσο, λόγω της χαμηλότερης αποδοτικότητας των μονάδων άνθρακα, η πραγματική ζήτηση μπορεί να φτάσει έως και τους 250 εκατ. τόνους. Σε ένα διεθνές εμπόριο άνθρακα περίπου 1,3 δισ. τόνων, μια τέτοια αύξηση θα μπορούσε να αντιστοιχεί σε σχεδόν 19%.
Αν και ένα τέτοιο σενάριο ενδέχεται να αποδειχθεί αισιόδοξο, καταδεικνύει τη δυναμική ενός εμπορεύματος που συνεχίζει να αποτελεί βασικό πυλώνα της αγοράς του dry bulk.
Η Ινδία αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα, όπου η αυξανόμενη ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας οδηγεί σε ενίσχυση της χρήσης άνθρακα, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες. Παράλληλα, χώρες όπως η Ιαπωνία και η Νότια Κορέα εξετάζουν την επαναφορά ή την ενίσχυση μονάδων άνθρακα, υπό το πρίσμα της ενεργειακής ασφάλειας.

BREAKWAVE ADVISORS



The Baltic Dry Index (BDI) measures the average spot rates for dry bulk freight with a sector weighting of 40% Capesize, 30% Panamax and 30% Supramax. The Breakwave Dry Futures Index (BDRYFF) is designed to track freight futures contracts with a sector weighting of 50% Capesize, 40% Panamax and 10% Supramax and a weighted average maturity of approximately 50-70 days.

Η αγορά βρίσκεται σε ένα σημείο καμπής. Το βασικό ερώτημα δεν είναι αν πρόκειται για έναν ακόμα κύκλο. Είναι αν η αγορά έχει ήδη περάσει σε μια νέα δομή.

Ο άνθρακας δεν επιστρέφει απλώς. Επανατοποθετείται. Οι ροές από απομακρυσμένες περιοχές, όπως η Ινδονησία και η Νότια Αφρική, αυξάνουν σημαντικά τα τονομίλια, δημιουργώντας πρόσθετη ζήτηση για πλοία και ενισχύοντας τη ναυλαγορά με δομικό τρόπο.

Η προσφορά: ένας σιωπηλός αλλά κρίσιμος παράγοντας

Η πλευρά της προσφοράς παραμένει εξίσου σημαντική. Ο παγκόσμιος στόλος αυξάνεται με περιορισμένο ρυθμό, ενώ το orderbook, αν και ενισχυμένο, δεν δημιουργεί άμεση πίεση στην αγορά. Παράλληλα, η αβεβαιότητα γύρω από τα καύσιμα του μέλλοντος και οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί περιορίζουν την όρεξη για νέες επενδύσεις.

Αυτό σημαίνει ότι η προσφορά δεν προσαρμόζεται άμεσα στις αυξήσεις της ζήτησης, ενισχύοντας τη δυναμική των ναύλων.

Η Κίνα και η νέα φύση της ζήτησης

Η Κίνα παραμένει ο βασικός παράγοντας ισορροπίας, αλλά η φύση της ζήτησης μεταβάλλεται.

Οι εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος παραμένουν ισχυρές, παρά τις πιέσεις στον κατασκευαστικό τομέα, υποδηλώνοντας την αυξημένη σημασία της αποθεματοποίησης.

Η εικόνα αυτή αποτυπώνεται σε πρόσφατα στοιχεία. Οι εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος της Κίνας ανήλθαν σε 104,7 εκατ. τόνους τον Μάρτιο, σημειώνοντας αύξηση τόσο σε μηνιαία όσο και σε ετήσια βάση, με αποτέλεσμα οι εισαγωγές από την αρχή του έτους να ανέρχονται σε 314,8 εκατ. τόνους.

Όταν η ζήτηση καθοδηγείται από στρατηγικές επιλογές και όχι μόνο από κατανάλωση, η αγορά γίνεται λιγότερο προβλέψιμη αλλά όχι απαραίτητα πιο αδύναμη.

Κύκλος ή νέα δομή; Το κρίσιμο ερώτημα

Η αγορά βρίσκεται σε ένα σημείο καμπής. Το βασικό ερώτημα δεν είναι αν πρόκειται για έναν ακόμα κύκλο. Είναι αν η αγορά έχει ήδη περάσει σε μια νέα δομή.

Τα δεδομένα δείχνουν το δεύτερο. Η ναυλαγορά δεν αποτελεί πλέον δείκτη της παγκόσμιας οικονομίας. Αποτελεί αντανάκλαση των δυνάμεων που τη διαμορφώνουν.

Συμπέρασμα

Η αγορά του dry bulk μεταβαίνει σε ένα πιο σύνθετο σύστημα. Η κατανόησή της δεν μπορεί να περιορίζεται σε όρους προσφοράς και ζήτησης. Γιατί η πραγματική αλλαγή δεν είναι στους ναύλους. Είναι στις δυνάμεις που τους διαμορφώνουν.

Dry Bulk Fundamentals

Demand	YTD	YOY
China Steel Production	248mt	-4.5%
China Steel Inventories	5.2mt	7.0%
China Iron Ore Inventories	161mt	18.1%
China Iron Ore Imports	1575mt	3.4%
China Coal Imports	607mt	-7.7%
China Soybean Imports	128mt	5.1%
Brazil Iron Ore Exports	501mt	5.9%
Australia Iron Ore Exports	1149mt	2.6%
Supply		
Dry Bulk Fleet	1073 mdwt	3.0%
Freight Rates		
Baltic Dry Index, Average	2,121	78.3%
Capesize Spot Rates, Average	25,843	86.3%
Panamax Spot rates, Average	16,020	55.8%

Note: All numbers as of latest available; Imports/Exports/Production are YTD sums as of latest reported; Inventories/Fleet are weekly totals
Sources: Bloomberg, IEA, Clarksons and Breakwave Advisors
Disclaimer: This research report has been prepared by Breakwave Advisors LLC solely for general information purposes and for the recipient's internal use only. ***This report does not constitute and will not form part of and should not be construed as a solicitation of any offer or advice to buy or sell any security, commodity or instrument or related derivative or to participate in any trading or investment strategy.*** *The opinions and estimates included herein reflect views and available information as of the dates specified and may have been and may be subject to change without notice. An investment in BDRY and/or BWET ("the Funds") involves significant risks. You could lose all or part of your investment in the Funds, and each of the Fund's performance could trail that of other investments. The value of the Shares of the Funds relates directly to the value of, and realized profit or loss from, the Freight Futures and other assets held by the Fund, and fluctuations in price could materially affect the Funds' shares. Investments in freight futures typically fluctuate in value with changes in spot charter rates. Charter rates for dry bulk and tanker vessels are volatile and have declined significantly since their historic highs and may remain at low levels or decrease further in the future. The Funds will not take defensive positions to protect against declining freight rates, which could cause a decline in the value of the Funds' shares.* ***The Funds are not a mutual funds or any other type of investment company within the meaning of the Investment Company Act of 1940, as amended, and are not subject to regulation thereunder.***
Please visit www.breakwaveadvisors.com/disclosures

Breakwave Advisors LLC | 17 State Street | New York, NY | breakwaveadvisors.com

SAFEBULKERS



SB
LISTED
NYSE

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

Ξηρό φορτίο: Στηρίγματα στη ναυλαγορά με ανοιχτό το μέτωπο της προσφοράς

Η ναυλαγορά ξηρού φορτίου δεν άφησε πίσω της ένα ενιαίο μήνυμα κατά τους πρώτους μήνες του έτους. Τα βασικά μεγέθη κινήθηκαν διαφορετικά, ενώ ναύλοι, αξίες μεταχειρισμένων και νεότευκτων, όπως και η δραστηριότητα των παραγγελιών, δεν έδωσαν ομοιόμορφη εικόνα. Στη συνέχεια, εξετάζονται οι βασικές διαφοροποιήσεις ανά μέγεθος πλοίου, η πορεία των αξιών και ο ρόλος της προσφοράς στη διαμόρφωση της αγοράς.



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

Capesize: Η στήριξη των μεγάλων ροών με το βλέμμα στην προσφορά

Στα Capesize, η ναυλαγορά διατήρησε τον πιο σταθερό τόνο από όλα τα βασικά μεγέθη. Η κύρια στήριξη ήρθε από τον Ατλαντικό, με τη Βραζιλία και τη Δυτική Αφρική προς την Κίνα να κρατούν ενεργό τον βασικό άξονα της αγοράς, ενώ και ο Βόρειος Ατλαντικός εμφάνισε καλύτερη εικόνα χάρη στη χαμηλότερη διαθεσιμότητα πλοίων και στη βελτιωμένη διαθεσιμότητα φορτίων. Στον Ειρηνικό υπήρξε στήριξη, αλλά με πιο συγκρατημένο ρυθμό. Η εικόνα αυτή άφησε τον Ατλαντικό ως το βασικότερο στήριγμα του μεγέθους μέσα στην περίοδο.

Η καλύτερη εικόνα των Capesize δεν σημαίνει, ωστόσο, ότι έλειψαν οι επιφυλάξεις. Η αυξημένη εισροή σιδηρομεταλλεύματος προς την Κίνα συνδυάστηκε με υψηλά αποθέματα, κάτι που δείχνει ότι η ενίσχυση των ροών δεν σήμαινε απαραίτητα και αντίστοιχα ισχυρότερη ζήτηση. Από την άλλη πλευρά, ο ενεργός στόλος διαμορφώθηκε στα 1.929 πλοία, με μόλις επτά παραδόσεις και δύο διαλύσεις, γεγονός που διατήρησε την καθαρή αύξηση σε περιορισμένα επίπεδα. Παράλληλα, το βιβλίο παραγγελιών ανήλθε στα 273 πλοία, περίπου στο 14,2% του στόλου, ενώ καταγράφηκαν και 19 νέες παραγγελίες.

Σε αυτό το πλαίσιο, τα Capesize κινήθηκαν με έναν τόνο σταθερής και ενισχυμένης απόδοσης ναύλων κατά τους πρώτους μήνες του έτους, με τις προσδοκίες να παραμένουν θετικές ως προς τη βραχυπρόθεσμη πορεία τους.

Ωστόσο, το αυξημένο βιβλίο παραγγελιών συνιστά παράγοντα που χρήζει παρακολούθησης ως προς τη μελλοντική εξέλιξη της προσφοράς, χωρίς προς το παρόν να διαφαίνεται σαφής πίεση.

Kamsarmax/Panamax: Αντοχές χωρίς καθαρή ώθηση

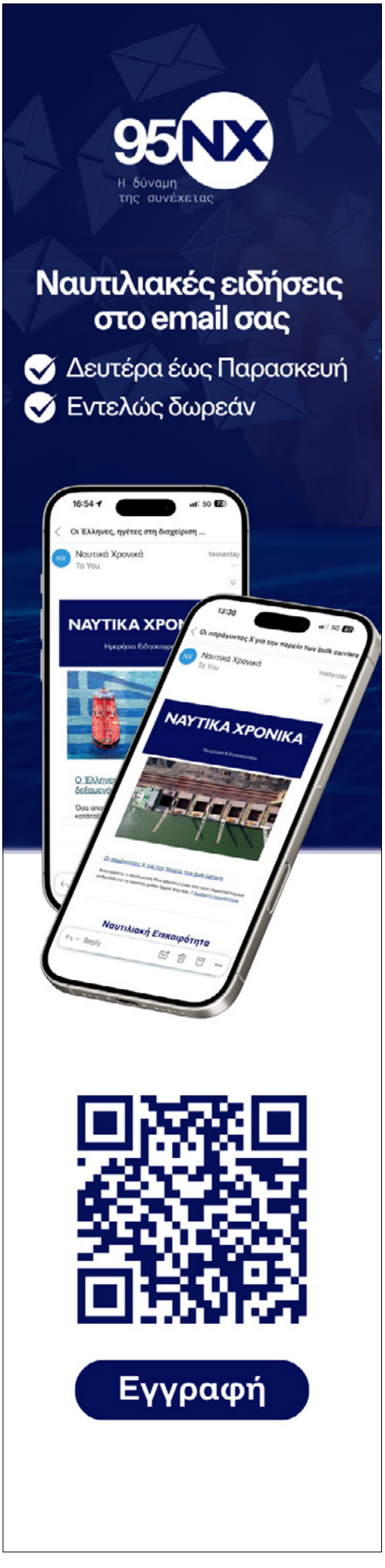
Στα Kamsarmax, συμπεριλαμβανομένων και των Panamax, η ναυλαγορά διατηρήθηκε σε ικανοποιητικά επίπεδα, χωρίς όμως να αποκτήσει καθαρά ανοδική τάση. Η πίεση από τον Ατλαντικό περιόρισε το περιθώριο για πιο ισχυρή άνοδο, ενώ η δραστηριότητα προς την Άπω Ανατολή δεν έδωσε αρκετή ώθηση ώστε να αλλάξει ουσιαστικά το συνολικό κλίμα. Στον Ειρηνικό υπήρξε καλύτερη στήριξη, κυρίως από την Αυστραλία, την Ινδία και τις βόρειες ροές του Ειρηνικού, ενώ η εικόνα εκεί παρέμεινε πιο υποστηρικτική από ό,τι στον Ατλαντικό.

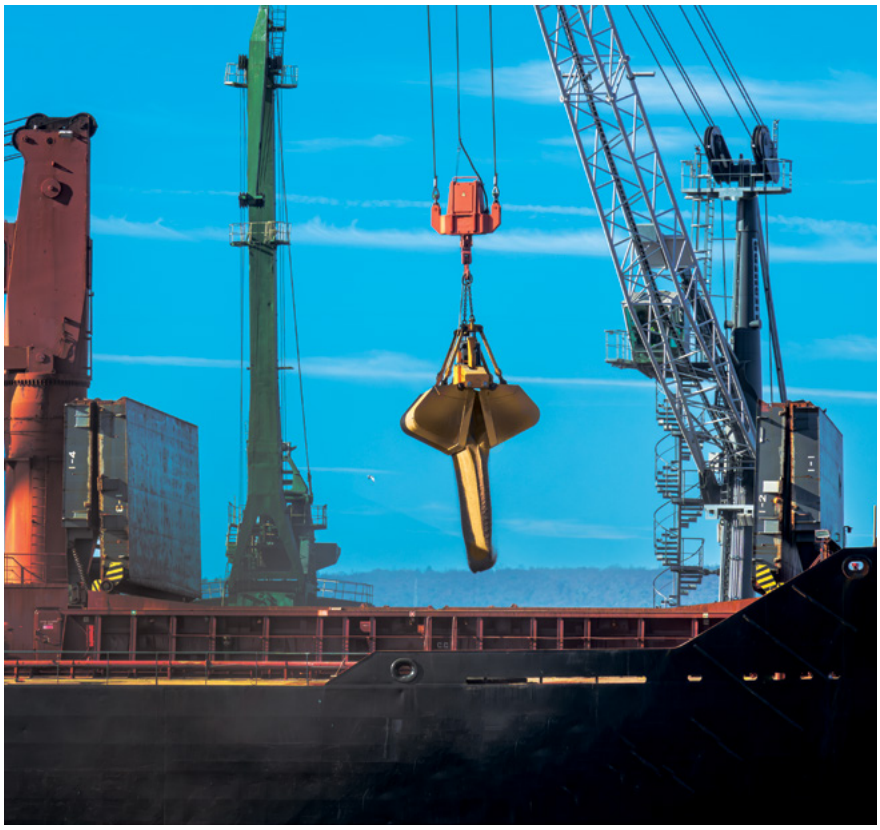
Η σχετική αντοχή του μεγέθους συνδέεται και με το πιο διαφοροποιημένο μείγμα φορτίων του. Οι ροές σιτηρών συνέχισαν να προσφέρουν στήριξη, αλλά υπό πιο απαιτητικούς όρους, ιδίως γύρω από τη Μαύρη Θάλασσα, όπου το περιβάλλον ασφαλείας και το υψηλότερο ασφαλιστικό κόστος συνέχισαν να δυσκολεύουν την ομαλή εκτέλεση των φορτώσεων. Την ίδια στιγμή, ο στόλος ανήλθε στα 2.987 πλοία, με 46 παραδόσεις και μόλις δύο διαλύσεις, οδηγώντας σε καθαρή αύξηση 44 πλοίων και ενίσχυση της χωρητικότητας κατά περίπου 1,5%. Το βιβλίο παραγγελιών έφτασε τα 409 πλοία, περίπου στο 13,7% του στόλου, ενώ μέσα στην περίοδο καταγράφηκαν 44 νέες παραγγελίες. Η αγορά, επομένως, διατήρησε τα επίπεδα των ναύλων μέσα σε ένα περιβάλλον όπου η νέα προσφορά αυξάνεται αισθητά και οι διαλύσεις παραμένουν εξαιρετικά χαμηλές.

Ultramax/Supramax: Βελτίωση πάνω σε εύθραυστη βάση

Στα Ultramax, μαζί με τα Supramax, η ναυλαγορά παρέμεινε για σημαντικό μέρος της περιόδου πιο ευάλωτη. Στον Ατλαντικό, και κυρίως στον Κόλπο των ΗΠΑ, η περιορισμένη ζήτηση και η επαρκής προσφορά πλοίων κράτησαν την εικόνα συγκρατημένη, ενώ και στη

Οι αναταράξεις στην αλυσίδα του αλουμινίου και η αβεβαιότητα γύρω από τις ροές λιπασμάτων δεν αναδιαμόρφωσαν την αγορά ξηρού φορτίου, πρόσθεσαν όμως έναν ακόμα παράγοντα αβεβαιότητας ακριβώς στα μεγέθη που εξαρτώνται περισσότερο από περιφερειακές ροές και λιγότερο από λίγες μεγάλες βασικές ροές φορτίων.





Νότια Αμερική τα σημάδια σταθεροποίησης ήταν περιορισμένα. Στον Ειρηνικό, η αγορά ήταν ηπιότερη, χωρίς να διαμορφώνεται μια ευρύτερη ανοδική τάση. Η πιο πρόσφατη εικόνα της ναυλαγοράς έδειξε βελτίωση, κυρίως από την Ασία, με καλύτερη ροή φορτίων και χαμηλότερη άμεση διαθεσιμότητα. Αυτό επιβεβαιώνει ότι τα Ultramax/Supramax μπορούν να αντιδράσουν γρήγορα όταν βελτιώνεται η ροή φορτίων, χωρίς να έχουν αφήσει οριστικά πίσω τους την ευαισθησία τους στις μεταβολές της αγοράς.

Στο ίδιο πλαίσιο λειτούργησαν και οι εξελίξεις στη Μέση Ανατολή. Οι αναταράξεις στην αλυσίδα του αλουμινίου και η αβεβαιότητα γύρω από τις ροές λιπασμάτων δεν αναδιαμόρφωσαν την αγορά ξηρού φορτίου, πρόσθεσαν όμως έναν ακόμα παράγοντα αβεβαιότητας ακριβώς στα μεγέθη που εξαρτώνται περισσότερο από περιφερειακές ροές και λιγότερο από λίγες μεγάλες βασικές ροές φορτίων. Από την πλευρά της προσφοράς, ο στόλος διαμορφώθηκε στα 4.518 πλοία, με 55 παραδόσεις, οκτώ διαλύσεις και δύο πρόσθετες αποχωρήσεις, άρα η καθαρή αύξηση περιορίστηκε στα 45 πλοία. Το βιβλίο παραγγελιών ανήλθε στα 420 πλοία, περίπου στο 9,3% του στόλου, ενώ οι νέες παραγγελίες ήταν είκοσι δύο.

Handysize: Ασθενέστερη ναυλαγορά με πιο ελεγχόμενη προσφορά

Στα Handysize, η εικόνα παρέμεινε η πιο αδύναμη από τα βασικά μεγέθη. Οι αγορές του Ατλαντικού κινήθηκαν υπό πίεση, από τον Νότιο Ατλαντικό και τον Κόλπο των ΗΠΑ έως τη Βόρεια Ευρώπη και τη Μεσόγειο, ενώ και στον Ειρηνικό οι περιορισμένες βελτιώσεις δεν διατηρήθηκαν. Η συνολική εικόνα παρέμεινε εκείνη μιας ναυλαγοράς με μειωμένη ένταση.

Η πρόσφατη εικόνα έδειξε ενδείξεις βελτίωσης τόσο στον Ατλαντικό όσο και στον Ειρηνικό. Αυτό δείχνει ότι η αγορά ανταποκρίνεται θετικά όταν περιορίζεται το άμεσο τονάζ. Και εδώ οι εξελίξεις στη Μέση Ανατολή είχαν μεγαλύτερη επίδραση από όση αρχικά εκτιμήθηκε. Οι αναταράξεις στο αλουμίνιο, η αβεβαιότητα γύρω από τα λιπάσματα και το αυξημένο κόστος διέλευσης επιβάρυναν δυσανάλογα τα μικρότερα φορτηγά μεγέθη, ακριβώς επειδή εκεί η ομαλή λειτουργία πιο περιφερειακών αλυσίδων έχει μεγαλύτερη σημασία.

Το πιο ουσιαστικό στοιχείο ωστόσο βρίσκεται στην προσφορά. Ο στόλος διαμορφώθηκε στα 3.262 πλοία, με 39 παραδόσεις και οκτώ διαλύσεις, ενώ το βιβλίο παραγγελιών περιορίστηκε στα 233 πλοία, περίπου στο 7,1% του στόλου. Οι νέες παραγγελίες ήταν μόλις έξι. Επομένως, παρότι στα Handysize η ναυλαγορά ήταν πιο αδύναμη, η πλευρά της προσφοράς ήταν πιο συγκρατημένη, κάτι που δίνει στο μέγεθος πιο ελεγχόμενη πορεία.

Μεταχειρισμένα και νεότευκτα: Ανθεκτικές αξίες και πιο επιλεκτικές επενδύσεις υπό το βάρος του βιβλίου παραγγελιών

Από τα πιο ουσιαστικά στοιχεία της περιόδου ήταν ότι οι αξίες δεν ακολούθησαν τη μεικτή εικόνα της ναυλαγοράς. Η απόκλιση αυτή ενισχύθηκε ιδιαίτερα μετά την κρίση στα Στενά, αναδεικνύοντας τη σημασία της άμεσης διαθεσιμότητας πλοίων.

Τα τελευταία στοιχεία δείχνουν ότι τα Capesize πέντε ετών διαμορφώθηκαν χαμηλότερα από τα νεότευκτα. Τα Kamsarmax/Panamax πενταετίας αποτιμήθηκαν σε μεγάλο βαθμό σε ισοτιμία με τα νεότευκτα, αποτελώντας τη βασική κατηγορία όπου καταγράφεται σύγκλιση των αξιών.

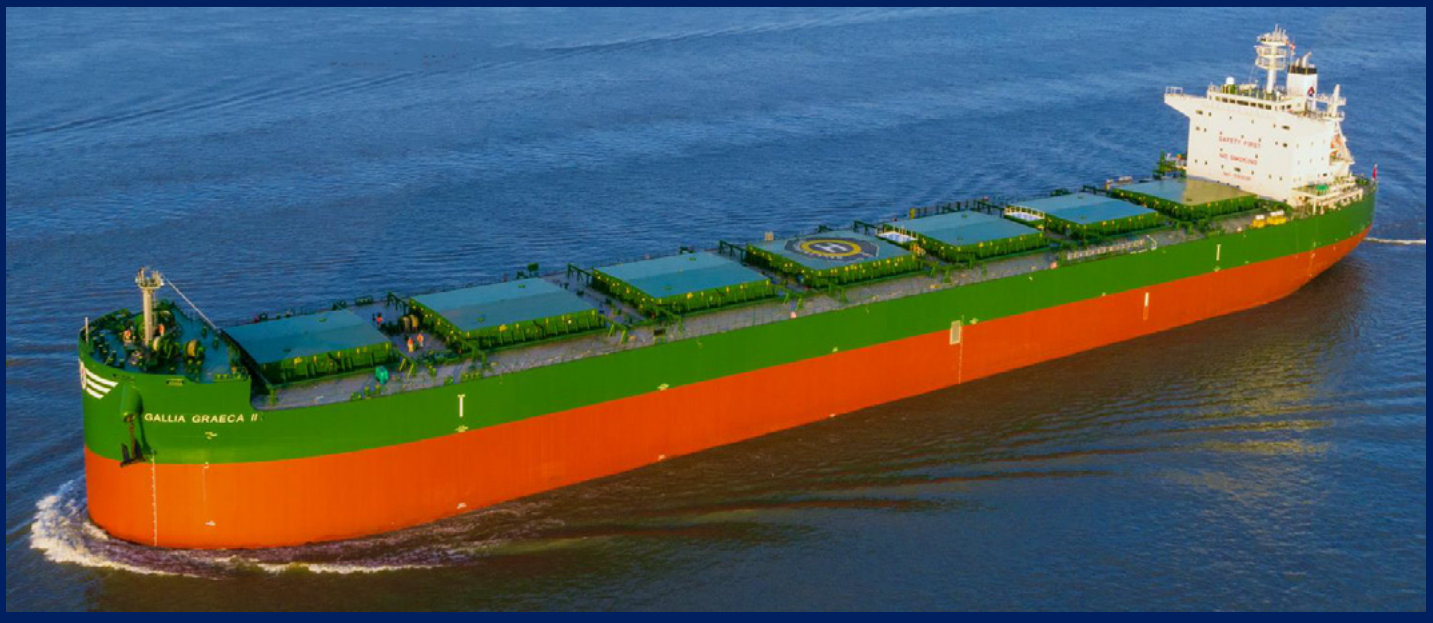
Αντίθετα, στα Ultramax/Supramax η υπεροχή των μεταχειρισμένων έναντι των νεότευκτων είναι πιο έντονη, ενώ στα Handysize το πλεονέκτημα των μεταχειρισμένων παραμένει εμφανές, αλλά σε πιο ήπιο βαθμό.

Η διαφοροποίηση αυτή δείχνει σαφή προτίμηση της αγοράς προς τα άμεσα διαθέσιμα πλοία, κυρίως στις μικρότερες κατηγορίες.

Την ίδια στιγμή, όμως, η ανάγνωση της ναυλαγοράς δεν μπορεί να αποκοπεί από την προσφορά. Στα Capesize και στα Kamsarmax/Panamax, το βιβλίο παραγγελιών παραμένει αισθητά βαρύτερο και οι διαλύσεις εξαιρετικά χαμηλές, στοιχείο που κρατά ανοιχτό το ζήτημα της απορρόφησης της νέας χωρητικότητας. Στα Ultramax/Supramax και ακόμα περισσότερο στα Handysize, η εικόνα είναι πιο ελεγχόμενη, γεγονός που περιορίζει την πίεση από την προσφορά, χωρίς όμως να είναι ικανή συνθήκη για να αλλάξει τον χαρακτήρα της ναυλαγοράς.

ANGELAKOS (HELLAS) S.A.

Come aboard
and set your course to success!



Our fleet

m/v Magna Graecia	m/v Sinica Graeca	m/v America Graeca	m/v Europa Graeca
m/v Oceania Graeca	m/v Graecia Aeterna	m/v Graecia Nautica	m/v Aeschylus Graecia
m/v Sophocles Graecia	m/v Euripides Graecia	m/v Socrates Graecia	m/v Aristoteles Graecia
m/v Gallia Graeca II	m/v Hispania Graeca II	m/v Scythia Graeca II	m/v Africa Graeca II
m/v Adriatica Graeca II	m/v Asia Graeca II	hull no. ne 517	hull no. ne 518

Η σημερινή πορεία της ναυλαγοράς των containerships απαιτεί καθαρή ανάγνωση

Η ναυλαγορά των containerships κινείται σε καλύτερα επίπεδα μέσα στο 2026. Τα freight rates έχουν ενισχυθεί, με τη διαθεσιμότητα prompt tonnage να είναι περιορισμένη. Η βελτίωση αυτή συνδέεται κυρίως με το disruption στη Μέση Ανατολή και λιγότερο με ουσιαστική αλλαγή στα fundamentals της αγοράς.



του **Γιάννη Παργανά**,
Director της Intermodal Shipbrokers

Η ένταση στην περιοχή έχει επηρεάσει άμεσα τη λειτουργία των liner services. Η κίνηση μέσω των Στενών του Ορμούζ έχει υποχωρήσει έντονα, ενώ και η εικόνα στην περιοχή του Red Sea και του Gulf of Aden παραμένει προβληματική. Πριν από την κλιμάκωση, περίπου 6 εκατ. TEU, ή περίπου το 3% του ετήσιου seaborne container trade, περνούσαν από το Strait of Hormuz. Στην αρχή της κρίσης, περίπου 500 containerships, συνολικής χωρητικότητας 3,3 εκατ. TEU, ήταν deployed σε περίπου 120 services, με προγραμματισμένες κλήσεις στον Middle East Gulf, δηλαδή περίπου το 10% της παγκόσμιας boxship fleet capacity.

Στην πράξη, το δίκτυο χάνει efficiency. Για να μεταφερθεί το ίδιο φορτίο, χρειάζεται περισσότερος χρόνος, περισσότερος συντονισμός και, σε αρκετές περιπτώσεις, διαφορετική αλυσίδα μεταφοράς. Το cargo για τον Περσικό Κόλπο δεν εξυπηρετείται πλέον με την ίδια ευκολία. Έχουν αυξηθεί οι λύσεις μέσω alternative hubs και οι συνδυασμένες μεταφορές με πρόσθετα land legs. Το αποτέλεσμα είναι υψηλότερο κόστος και μεγαλύτερη αβεβαιότητα.

Αυτό αποτυπώθηκε γρήγορα στη ναυλαγορά. Οι γραμμές προς τον Περσικό Κόλπο δέχτηκαν την πιο άμεση πίεση, με έντονη άνοδο στις τιμές και σημαντικές επιπλέον επιβαρύνσεις. Παράλληλα, η άνοδος στα bunker costs και στα emergency surcharges πέρασε και σε άλλες βασικές διαδρομές. Ακόμα και εκεί όπου η αρχική επίδραση ήταν πιο ελεγχόμενη, τα spot rates αντέδρασαν ανοδικά. Η αγορά του Shanghai-Persian



Gulf είδε τις αποτιμήσεις να κινούνται περίπου δυόμισι φορές πάνω από τα επίπεδα του τέλους Φεβρουαρίου, ενώ το Far East-North Europe spot freight rate ενισχύθηκε περίπου 20% από τα τέλη Φεβρουαρίου. Παράλληλα, η χωρητικότητα «at port» στην Indian Subcontinent ανέβηκε στα 0,6 εκατ. TEU στα τέλη Μαρτίου, από 0,4 εκατ. TEU στο τέλος Φεβρουαρίου, δείχνοντας πόσο γρήγορα η πίεση μεταφέρθηκε σε εναλλακτικούς κόμβους.

Η ίδια εικόνα φαίνεται και στο timecharter market. Τα timecharter rates παραμένουν σε πολύ υψηλά επίπεδα και η αγορά δείχνει αντοχές. Ο βασικός λόγος είναι η ανάγκη των liner operators να εξασφαλίσουν άμεσα διαθέσιμο capacity. Σε περιόδους disruption, το prompt tonnage αποκτά μεγαλύτερη αξία. Δεν μετράει μόνο το πλοίο ως asset. Μετράει αν μπορεί να μπει γρήγορα σε service και να καλύψει επιχειρησιακή ανάγκη χωρίς καθυστέρηση. Οι τελευταίες αποτιμήσεις δείχνουν το 6-12 month rates στα $72.000/day για 6.500 teu, στα $60.000/day για 4.250 teu, ενώ το benchmark για 2.750 teu eco κλείνει στα $45.000/day και για 1.700 teu geared στα $28.500/day. Η πίεση αυτή φαίνεται περισσότερο στα feeder και στα μεσαία μεγέθη. Τα πλοία αυτών των κατηγοριών είναι πιο χρήσιμα όταν οι carriers χρειάζονται γρήγορες προσαρμογές στα δίκτυα, ανακατανομή φορτίων και στήριξη σε hub-and-spoke λειτουργία. Σε τέτοιες συνθήκες, η εμπορική αξία του feeder ανεβαίνει. Αυτό βοηθά ώστε οι ναύλοι και οι ναυλώσεις στα μικρότερα sizes να κρατιούνται σε καλά επίπεδα.

Η σημερινή εικόνα δεν σημαίνει ότι η αγορά έχει λύσει τα βασικά της θέματα. Αντίθετα, η πιο προσεκτική ανάγνωση δείχνει ότι η στήριξη έρχεται κυρίως από το disruption. Τα fundamentals παραμένουν πιο αδύναμα από όσο δείχνει η επιφάνεια της αγοράς. Η αύξηση του παγκόσμιου container trade συνεχίζεται, αλλά με πιο ήπιο ρυθμό σε σχέση με το 2025. Την ίδια στιγμή, η αύξηση της προσφοράς παραμένει ουσιαστική. Πιο συγκεκριμένα, η αύξηση του seaborne container trade προβλέπεται κατά 2,5% το 2026, μετά από 4,6% το 2025. Σε όρους TEU-miles, η αύξηση

Η σημερινή εικόνα δεν σημαίνει ότι η αγορά έχει λύσει τα βασικά της θέματα. Αντίθετα, η πιο προσεκτική ανάγνωση δείχνει ότι η στήριξη έρχεται κυρίως από το disruption. Τα fundamentals παραμένουν πιο αδύναμα από όσο δείχνει η επιφάνεια της αγοράς.

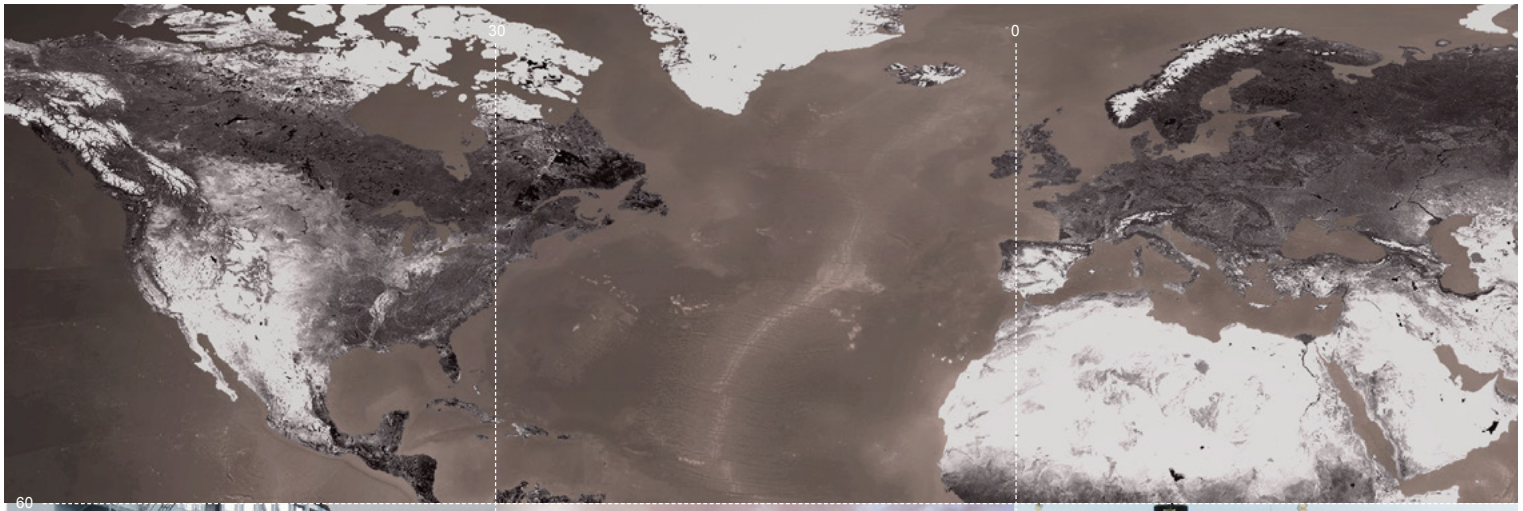
για το 2026 υπολογίζεται μόλις στο 0,8%, έναντι 4,9% το 2025.

Εδώ βρίσκεται το βασικό θέμα για τη συνέχεια. Όσο η αγορά λειτουργεί με longer routings, καθυστερήσεις και re-routing, απορροφάται capacity και η ισορροπία δείχνει καλύτερη. Αν αργότερα μέρος αυτής της αναστάτωσης υποχωρήσει, θα φανεί πιο καθαρά η πίεση από το orderbook και από την είσοδο νέων πλοίων στην αγορά. Σήμερα, το disruption στηρίζει τους ναύλους. Σε πιο ομαλές συνθήκες, η υπερπροσφορά μπορεί να φανεί πιο έντονα.

Η αύξηση του στόλου είναι στοιχείο που δεν μπορεί να αγνοηθεί. Η νέα χωρητικότητα που έρχεται στην αγορά παραμένει μεγάλη, και αυτό βάζει όριο στο πόσο εύκολα μπορούν να διατηρηθούν τα σημερινά επίπεδα, αν δεν υπάρχει συνεχής στήριξη από την επιχειρησιακή αναστάτωση. Το 2026 δείχνει ήδη πιο βαρύ από πλευράς supply, ενώ το 2027 η εικόνα γίνεται ακόμα πιο απαιτητική. Οι carriers έχουν βέβαια εργαλεία για να διαχειριστούν την πίεση. Blank sailings, slow steaming, cascading και γενικά πιο πειθαρχημένη διαχείριση δικτύου (το average speed του containership fleet παραμένει κοντά στα 13,9 knots, ενώ η συνέχιση των reroutings μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας κρατά ενεργή μια τεχνητή απορρόφηση χωρητικότητας) μπορούν να απορροφήσουν μέρος της προσφοράς. Αυτό έχει φανεί και σε προηγούμενες περιόδους. Δεν αλλάζει όμως τη βασική εικόνα. Όταν η προσφορά αυξάνεται πιο γρήγορα από τη ζήτηση, η αγορά χρειάζεται διαρκή παρέμβαση για να κρατηθεί. Πίεση μπορεί να έρθει και από τη μακροοικονομική πλευρά. Το εμπόριο επηρεάζεται από το ενεργειακό κόστος, από τη γεωπολιτική αβεβαιότητα και από τις εμπορικές πολιτικές που παραμένουν ρευστές. Αν αυτά επηρεάσουν αρνητικά τη ζήτηση, η αγορά των containerships θα βρεθεί με περισσότερο διαθέσιμο capacity σε ένα πιο αδύναμο περιβάλλον.

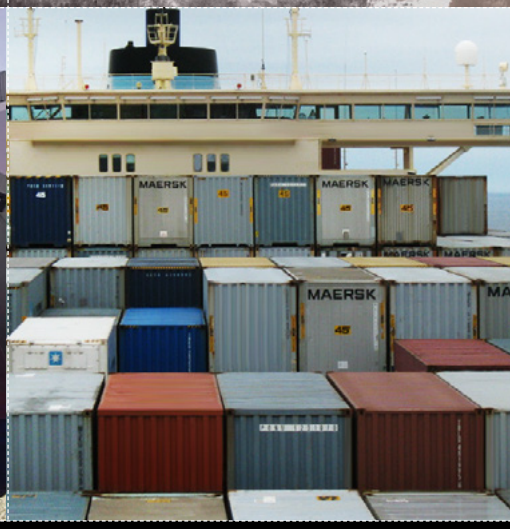
Η σημερινή πορεία της ναυλαγοράς χρειάζεται καθαρή ανάγνωση. Βραχυπρόθεσμα, η αγορά παραμένει ισχυρή. Το freight market έχει ενισχυθεί, το charter market παραμένει δυνατό και οι operators συνεχίζουν να αναζητούν χωρητικότητα για να στηρίξουν τα δίκτυά τους. Αυτό δίνει στήριξη και στα asset values, ιδιαίτερα στα sizes που έχουν άμεση επιχειρησιακή χρησιμότητα. Ωστόσο, η μεσοπρόθεσμη εικόνα είναι πιο σύνθετη. Η αγορά δεν στηρίζεται σε καθαρά ισχυρή ζήτηση. Στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό σε μια περίοδο παρατεταμένου disruption, που αυξάνει την πραγματική απορρόφηση του στόλου. Αν αυτή η συνθήκη αλλάξει, οι ισορροπίες μπορούν να μετακινηθούν αρκετά γρήγορα. Πράγματι, το container trade θα φτάσει τα 229,0 εκατ. TEU το 2026, από 223,7 εκατ. TEU το 2025, αλλά αυτή η άνοδος παραμένει σαφώς χαμηλότερη από την αύξηση της διαθέσιμης χωρητικότητας (+4,7% το 2026 και +7,5% το 2027). Αυτό σημαίνει ότι η τρέχουσα αντοχή της αγοράς δεν πρέπει να διαβαστεί ως μόνιμη αλλαγή κύκλου. Είναι περισσότερο μια φάση στήριξης μέσα σε ένα περιβάλλον αβεβαιότητας.

Για το άμεσο διάστημα, οι συνθήκες παραμένουν υποστηρικτικές. Για τη συνέχεια, το βασικό ερώτημα είναι αν το trade θα μπορέσει να απορροφήσει την επιπλέον προσφορά χωρίς τη βοήθεια των σημερινών καθυστερήσεων και των longer routings.







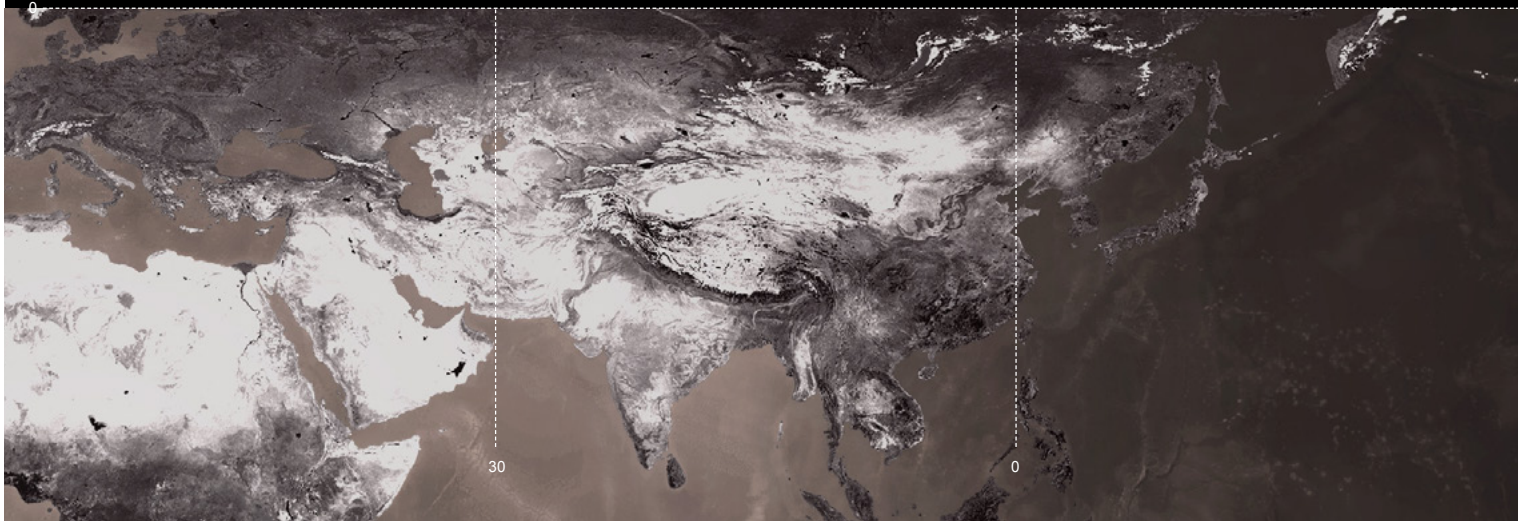


30

COSTAMARE INC.

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

CMRE
LISTED
NYSE





Οι ελληνικές εταιρείες έχουν τα θεμέλια για να πρωταγωνιστήσουν διεθνώς

Οι κ. Παναγιώτης και Ηλίας Μάλλιος αναλύουν τη φιλοσοφία της Seabright να εστιάζει στην ποιότητα και στην καινοτομία, αντιμετωπίζοντας τον φωτισμό ναυτιλιακού τύπου ως κρίσιμο παράγοντα για την ασφάλεια και την αποδοτικότητα πάνω στο πλοίο. Αναφέρονται εκτενώς στη στρατηγική εξωστρέφειας της εταιρείας και παρουσιάζουν το φιλόδοξο στοίχημα η Seabright να αναδειχθεί στο μεγαλύτερο εργοστάσιο παραγωγής marine lighting στην Ευρώπη.



Συνέντευξη
των **Παναγιώτη Μάλλιου**,
Managing Director, Seabright S.A.,
και **Ηλία Μάλλιου**,
Export Director, Seabright S.A.

Ποια είναι η βασική φιλοσοφία της εταιρείας σας και πώς αυτή αποτυπώνεται στα προϊόντα σας;

Η φιλοσοφία της εταιρείας μας βασίζεται σε τρεις πυλώνες: ποιότητα, αξιοπιστία και καινοτομία. Για εμάς, ο φωτισμός ναυτιλιακού τύπου δεν είναι απλώς εξοπλισμός, αλλά κρίσιμος παράγοντας για την ασφάλεια, την αποδοτικότητα και την καθημερινότητα των ανθρώπων πάνω στο πλοίο. Αυτό αποτυπώνεται στα προϊόντα μας μέσα από υψηλές προδιαγραφές κατασκευής, ενεργειακή αποδοτικότητα και σχεδιασμό που αντέχει στις απαιτητικές συνθήκες της ναυτιλίας.

Πόσο δύσκολο είναι σήμερα για μια ελληνική εταιρεία να έχει διεθνή παρουσία στον ναυτιλιακό κλάδο;

Είναι σίγουρα απαιτητικό, αλλά σε καμία περίπτωση απαγορευτικό. Η ναυτιλία είναι από τους πιο παγκοσμιοποιημένους κλάδους, με πολύ υψηλά standards και έντονο ανταγωνισμό, όπου τελικά δεν κρίνεσαι από τη χώρα προέλευσης αλλά από την αξιοπιστία, τη συνέπεια και την ικανότητά σου να παραδίδεις λύσεις που δουλεύουν στην πράξη, σε βάθος χρόνου.

Για μια ελληνική εταιρεία υπάρχει ένα σημαντικό πλεονέκτημα: η άμεση σύνδεση με έναν από τους μεγαλύτερους ναυτιλιακούς στόλους στον κόσμο. Αυτό δημιουργεί ένα ισχυρό «testing ground», όπου μπορείς να εξελίξεις τα προϊόντα και τις υπηρεσίες σου σε πραγματικές συνθήκες και με απαιτητικούς πελάτες. Αν καταφέρεις να κερδίσεις την εμπιστοσύνη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, έχεις ήδη κάνει ένα πολύ σημαντικό βήμα για τη διεθνή πορεία σου.

Από την άλλη πλευρά, οι προκλήσεις είναι πολλές. Απαιτείται συνεχής επένδυση σε ποιότητα, σε διεθνείς πιστοποιήσεις και σε συμμόρφωση με κανονισμούς που διαφέρουν από αγορά σε αγορά. Παράλληλα, η δημιουργία ενός αξιόπιστου διεθνούς δικτύου συνεργατών –είτε μιλάμε για ναυπηγεία είτε για agents και distributors– είναι κρίσιμη για να μπορείς να υποστηρίξεις έργα σε παγκόσμιο επίπεδο.

Επιπλέον, σημαντικό ρόλο παίζει και η ταχύτητα ανταπόκρισης και το after-sales support. Στη ναυτιλία, ο χρόνος είναι κρίσιμος· ένα πρόβλημα πρέπει να λυθεί άμεσα, οπουδήποτε στον κόσμο. Άρα, η διεθνής παρουσία δεν είναι μόνο θέμα πωλήσεων, αλλά και ικανότητας υποστήριξης.

Συνολικά, θα λέγαμε ότι το «κλειδί» είναι ο συνδυασμός τεχνογνωσίας, αξιοπιστίας και εξωστρέφειας. Οι ελληνικές εταιρείες έχουν τα θεμέλια· αυτό που χρειάζεται είναι στρατηγική, συνέπεια και μακροπρόθεσμη επένδυση.

Οι γεωπολιτικές αναταράξεις πώς επηρεάζουν τον κλάδο αλλά και την εταιρεία σας;

Οι γεωπολιτικές εξελίξεις επηρεάζουν άμεσα τη ναυτιλία, είτε μέσω των θαλάσσιων διαδρομών είτε μέσω της αβεβαιότητας στην εφοδιαστική αλυσίδα. Για την εταιρεία μας, αυτό μεταφράζεται σε ανάγκη για ευελιξία, σωστό planning και διαφοροποίηση προμηθευτών.

Ταυτόχρονα, σε περιόδους αστάθειας, η αξιοπιστία των συνεργατών γίνεται ακόμα πιο σημαντική, κάτι που αποτελεί βασικό μας πλεονέκτημα.

> Ο στόχος μας είναι φιλόδοξος, αλλά απολύτως ρεαλιστικός: να εξελιχθούμε στο μεγαλύτερο εργοστάσιο παραγωγής marine lighting στην Ευρώπη.

Μάλιστα, στη διαδικασία σωστής οργάνωσης και ανάπτυξης της εταιρείας μας, δημιουργήσαμε ξεχωριστό τμήμα όσον αφορά το procurement.

Ποιος είναι ο ρόλος του marine lighting στην επίτευξη των βιώσιμων στόχων της ναυτιλίας;

Ο ρόλος των προϊόντων μας για την επίτευξη των βιώσιμων στόχων της ναυτιλίας είναι πολύ πιο ουσιαστικός απ' όσο συχνά θεωρείται, ιδιαίτερα όταν μιλάμε για αναβαθμίσεις υφιστάμενων πλοίων.

Εστιάζουμε στρατηγικά σε LED upgrade solutions, δηλαδή στην αντικατάσταση του συμβατικού φωτισμού με σύγχρονες, ενεργειακά αποδοτικές λύσεις, χωρίς να απαιτούνται εκτεταμένες παρεμβάσεις στο πλοίο.

Το όφελος είναι άμεσο και μετρήσιμο: μπορούμε να περιορίσουμε στο ένα τρίτο τις ανάγκες ηλεκτρικού φορτίου που σχετίζονται με τον φωτισμό. Αυτό μεταφράζεται σε χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμου, μειωμένες εκπομπές και συνολικά μικρότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα – στοιχεία που είναι πλέον κρίσιμα για τη συμμόρφωση με τους διεθνείς κανονισμούς και τους στόχους βιωσιμότητας.

Παράλληλα, αυτές οι λύσεις έχουν και επιχειρησιακά πλεονεκτήματα: μεγαλύτερη διάρκεια ζωής, λιγότερες ανάγκες συντήρησης και βελτιωμένες συνθήκες φωτισμού για το πλήρωμα. Είναι δηλαδή μια επένδυση που συνδυάζει sustainability με άμεσο λειτουργικό όφελος.

Δεν είναι τυχαίο ότι η Seabright θεωρείται σήμερα από τις πιο εξειδικευμένες εταιρείες παγκοσμίως στον τομέα των LED upgrades, έχοντας ολοκληρώσει πάνω από 1.200 έργα σε ένα ευρύ φάσμα τύπων πλοίων. Αυτό μας δίνει την εμπειρία να προσεγγίζουμε κάθε project με πρακτική γνώση και αποδεδειγμένα αποτελέσματα.

Η Seabright συμμετέχει σε έργα που καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα τύπων πλοίων – από cargo και tankers μέχρι cruise και offshore. Πόσο διαφορετικές είναι οι απαιτήσεις από κατηγορία σε κατηγορία και πώς προσαρμόζετε τις λύσεις σας;

Οι απαιτήσεις διαφέρουν σημαντικά. Ένα tanker ή ένα cargo πλοίο δίνει έμφαση στην αντοχή, στην ασφάλεια και στη συμμόρφωση με αυστηρούς κανονισμούς, ενώ ένα κρουαζιερόπλοιο απαιτεί υψηλό επίπεδο αισθητικής και άνεσης.

Στα offshore projects, οι συνθήκες είναι ακόμα πιο απαιτητικές. Η προσέγγισή μας είναι να σχεδιάζουμε λύσεις προσαρμοσμένες σε κάθε εφαρμογή, συνδυάζοντας τεχνική εξειδίκευση με ευελιξία. Αυτή τη στιγμή, οι λύσεις που μπορούμε να παρέχουμε καλύπτουν όλο το φάσμα των πλοίων.

Ποιο είναι το επόμενο μεγάλο «στοίχημα» για τη Seabright;

Το επόμενο μεγάλο στοίχημα για τη Seabright είναι ξεκάθαρα η κλιμάκωση, τόσο σε επίπεδο παραγωγής όσο και σε επίπεδο διεθνούς παρουσίας.

Αυτή τη στιγμή ολοκληρώνουμε μια σημαντική επένδυση ύψους 2,5 εκατ. ευρώ σε νέες κτιριακές εγκαταστάσεις, η οποία έρχεται να συμπληρώσει την πρόσφατη επένδυσή μας ύψους 1 εκατ. ευρώ σε μηχανολογικό εξοπλισμό τελευταίας τεχνολογίας. Το αποτέλεσμα είναι ότι πλέον έχουμε τη δυνατότητα να ελέγχουμε και να υλοποιούμε in-house πάνω από το 95% της παραγωγικής διαδικασίας. Αυτό μας δίνει τεράστιο πλεονέκτημα σε ποιότητα, ταχύτητα παράδοσης και ευελιξία, στοιχεία κρίσιμα για τη ναυτιλία.

Παράλληλα, επενδύουμε συστηματικά στη συμμετοχή μας στα μεγαλύτερα ναυπηγικά projects παγκοσμίως. Έχουμε ήδη αναπτύξει και ενισχύουμε συνεχώς συνεργασίες με κορυφαία ναυπηγεία στην Κίνα, στην Ιαπωνία, στη Φινλανδία και στη Γαλλία, ώστε να είμαστε παρόντες από τα αρχικά στάδια σχεδιασμού των πλοίων.

Στρατηγικά, ο στόχος μας είναι φιλόδοξος, αλλά απολύτως ρεαλιστικός: να εξελιχθούμε στο μεγαλύτερο εργοστάσιο παραγωγής marine lighting στην Ευρώπη. Σε μια περίοδο όπου μεγάλο μέρος του ανταγωνισμού έχει μεταφέρει την παραγωγή εκτός Ευρώπης, εμείς επενδύουμε συνειδητά στην εγχώρια και ευρωπαϊκή παραγωγή, πιστεύοντας ότι η ποιότητα, ο έλεγχος και η τεχνογνωσία είναι τα στοιχεία που θα κάνουν τη διαφορά τα επόμενα χρόνια, καθώς πλέον έχουν εκλείψει.

POLEMBROS SHIPPING

In Pursuit of Excellence



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



general group
of companies

TURBO GENERAL

Worldwide Service • Spares • Repairs

- Worldwide Network
- Flying Team Engineers
- Complete Turbochargers Solutions
- Extensive Stock of Genuine, Reconditioned Spare Parts

www.turbogeneral.com

GET

Workshop • Spares • Repairs
Flying Teams • Representations

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

GREEN MARINE

NAVIGATING A GREENER FUTURE

- New innovative technologies dedicated to green shipping & ESG solutions
- Representations

www.green-marine.gr

THOE MARINE

Civil & Marine Representations & Services

- 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

VSLJOIN

1ST SEAMEN COMMUNITY

- Connect with Shipping Companies
- Connect with Seafares
- Create your online CV

www.vesseljoin.com

ageneralgroup.com | info@**ageneralgroup**.com

23, Voriou Ellados Str. & 5-7, Ifestou Str., Skaramangas
Chaidari - Athens - Greece - T.: (+30) 210 55 75 051

Investing in **people**!

TURBO GENERAL

Worldwide Service · Spares · Repairs

Member of:
www.ageneralgroup.com

www.**turbogeneral**.com

LRQA CERTIFIED ISO 45001 | LRQA CERTIFIED ISO 9001 | LRQA CERTIFIED ISO 14001



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

Reasons to choose us

- Quality
- Saftety
- Liability
- Experience
- Knowledge
- Consistency
- Worldwide Service
- Technical Equipment
- Training Seminars

Our workshops:

Piraeus | Shanghai | Lima
Singapore | Tuzla | Dhaka | Bangkok

Global partner network presence in major ports worldwide.
Portable Balancing Machine


• Spare Parts •



• Repairs •


• Machining •

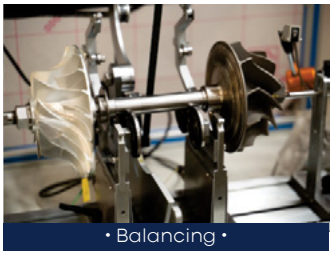

• Balancing •

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

Associate Member of INTERCARGO | SAP | impa International Marine Purchasing Association | Cosmos Nautical Training Centre | MEMBER OF W.I.M.A. | NATO OTAN | PRODIGY MARINE SOLUTIONS | Vsltec | JiBe | MESPAS MESPAS ID: 411-CW9 | ProcureShip PS ID: 2460 | ShipServ TradeNet ID: 69906

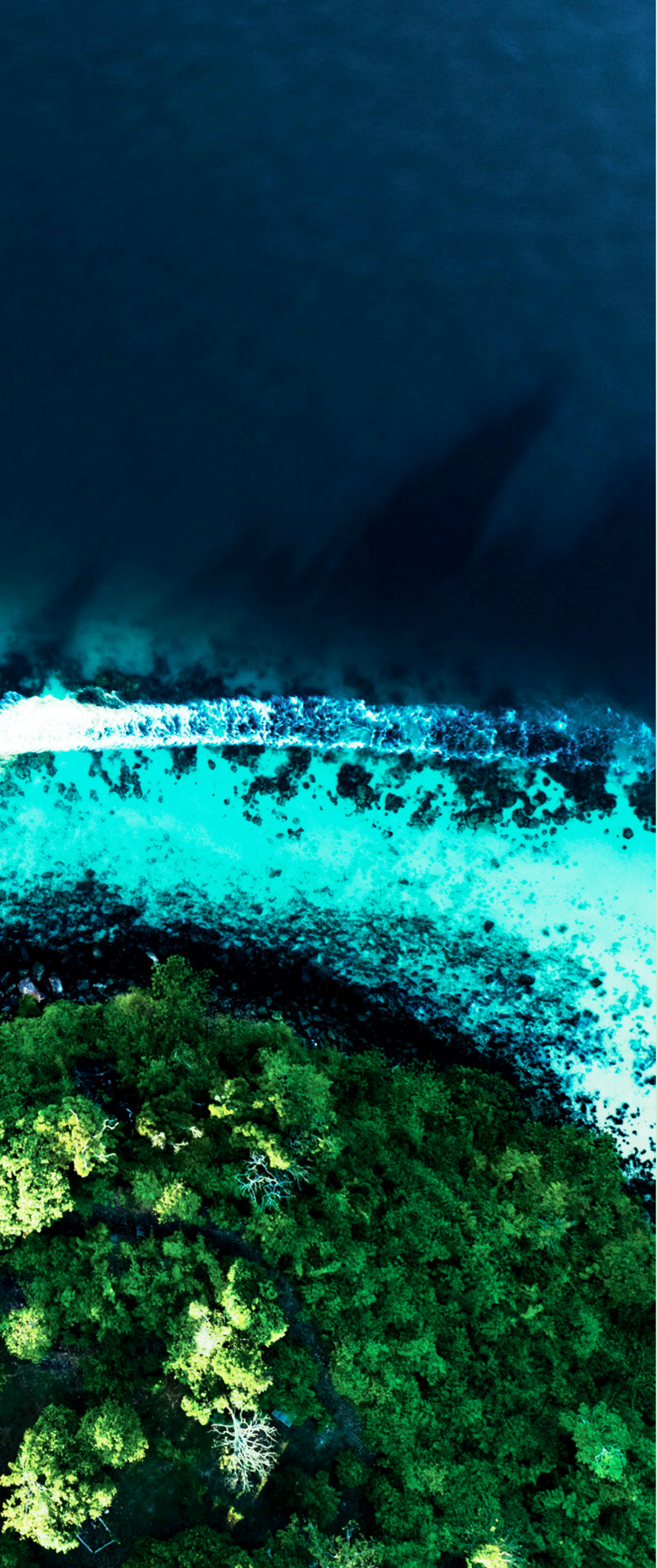
23, Voriou Ellados Str. & 5-7, Ifestou Str., Skaramangas Chaidari, Athens, 124 62 ◦ Greece/Hellas, E.U.
T.: (+30) **210 400 27 25**
Fax: (+30) 210 400 57 09
technical@turbogeneral.com
sales@turbogeneral.com

E



Η παγκόσμια ναυτιλία βρίσκεται σε ένα σημείο καμπής, όπου η βιωσιμότητα δεν αποτελεί πλέον μια αφηρημένη έννοια, αλλά τον βασικό άξονα γύρω από τον οποίο επανασχεδιάζεται η στρατηγική των εταιρειών. Τα κριτήρια ESG (Environment, Social, Governance) αναδεικνύονται σε καταλυτικό παράγοντα για το μέλλον του κλάδου, επηρεάζοντας οριζόντια κάθε πτυχή της δραστηριότητάς του: από την πράσινη μετάβαση και τη χρηματοδότηση μέχρι το απαιτητικό reporting, τη διακυβέρνηση και, φυσικά, την ευημερία των ναυτικών.

Στο παρόν αφιέρωμα, κορυφαία στελέχη από την ευρύτερη ναυτιλιακή κοινότητα μοιράζονται τις σκέψεις τους και χαρτογραφούν τη νέα πραγματικότητα. Είναι, τελικά, η υιοθέτηση του ESG ζήτημα αυστηρής κανονιστικής συμμόρφωσης ή μια συνειδητή στρατηγική επιλογή, που προσφέρει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα; Ποιες προκλήσεις κρύβει η συλλογή δεδομένων για τη σύνταξη των εκθέσεων βιωσιμότητας και πώς διαμορφώνονται πλέον οι σχέσεις με τράπεζες, ναυλωτές και επενδυτές; Παράλληλα, φωτίζεται ο καθοριστικός ρόλος του ESG στη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού και των πληρωμάτων. Μέσα από τις απόψεις τους, αναδεικνύεται το μοντέλο βιωσιμότητας που καλείται να υιοθετήσει η σύγχρονη ποντοπόρος ναυτιλία.



SG

Η βιώσιμη ποιοτική λειτουργία, όταν τεκμηριώνεται σωστά, ανοίγει πόρτες

Η συζήτηση γύρω από το ESG στη ναυτιλία έχει ωριμάσει σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Από τις πρώτες αναφορές σε περιβαλλοντικές πολιτικές μέχρι τη σημερινή πραγματικότητα, με το EU ETS, τους δείκτες CII, το FuelEU Maritime και τις Poseidon Principles, το τοπίο έχει αλλάξει ριζικά. Η Alassia NewShips Management Inc., ως εταιρεία διαχείρισης πλοίων ξηρού χύδην φορτίου, με στόλο 12 πλοίων, βιώνει αυτή τη μετάβαση καθημερινά και καταθέτει εδώ τις θέσεις της πάνω σε ερωτήματα που απασχολούν ολόκληρο τον κλάδο.



της **Μαρίας Χατζηωάννου**,
ESG Executive
της Alassia NewShips Management Inc.

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

Η απάντηση απαιτεί μια ουσιαστική διευκρίνιση. Η Alassia, πολύ πριν το ESG γίνει όρος ευρείας χρήσης, ακολουθούσε αυθόρμητα τις περισσότερες από τις αρχές που σήμερα συνθέτουν αυτό το ακρωνύμιο. Η περιβαλλοντική ευαισθησία, η φροντίδα για τους ανθρώπους της εταιρείας και του κοινωνικού συνόλου, η συνεχής επένδυση στην εκπαίδευση και στην εξέλιξη των εργαζομένων ήταν κομμάτι της κουλτούρας της από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας. Αυτές οι πρακτικές δεν υιοθετήθηκαν επειδή τις υπαγόρευε κάποιος κανονισμός ή επειδή έπρεπε να αναφερθούν σε μια έκθεση. Υιοθετήθηκαν γιατί αποτυπώνουν την πεποίθηση της εταιρείας ότι έτσι λειτουργεί μια σωστά οργανωμένη επιχείρηση, με σεβασμό στο περιβάλλον και στον άνθρωπο.

Όταν λοιπόν προέκυψε το ESG reporting ως καλή πρακτική, η Alassia το υποδέχτηκε σχεδόν σαν δώρο. Της έδωσε το πλαίσιο και τη γλώσσα να δομήσει καλύτερα ό,τι ήδη έκανε, να το μετρήσει με συστηματικό τρόπο, να το εξελίξει και να το επικοινωνήσει με αξιοπιστία. Οι δε κανονιστικές απαιτήσεις, όπως η ένταξη της ναυτιλίας στο EU ETS και οι νέοι κανονισμοί ενεργειακής απόδοσης, λειτούργησαν ως επιπλέον καταλύτης. Ώθησαν την εταιρεία να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους και να αποτυπώσει μεθοδικά μετρήσεις που πριν αντιμετωπίζονταν διαισθητικά.

Στην πράξη, όσον αφορά το περιβάλλον, αυτή η νοοτροπία μεταφράζεται σε ένα πρόγραμμα ανανέωσης και αναβάθμισης του στόλου με: 1) retrofit energy saving devices στα υπάρχοντα πλοία (με συνολική 10%+ μείωση των εκπομπών CO_2) και 2) νεότευκτα κυρίως ιαπωνικής ναυπήγησης, που είναι κατά τουλάχιστον 20% πιο αποδοτικά ενεργειακά από τα υφιστάμενα. Η απόφαση δεν ήταν μόνο περιβαλλοντική, αλλά και επιχειρηματική. Ένα πιο αποδοτικό πλοίο σημαίνει χαμηλότερο κόστος καυσίμου, καλύτερη βαθμολογία CII, μεγαλύτερη ελκυστικότητα στην αγορά ναυλώσεων. Για την



Alassia, επομένως, το ESG δεν υπήρξε ποτέ ζήτημα καθαρής συμμόρφωσης. Ήταν η επισημοποίηση μιας στάσης που προϋπήρχε, η οποία στη συνέχεια εξελίχθηκε σε συνειδητή στρατηγική επιλογή.

Ποιες είναι οι μεγαλύτερες δυσκολίες στο ESG reporting;

Η μεγαλύτερη πρόκληση στο ESG reporting είναι σχεδόν πάντα η ίδια: τα δεδομένα. Η συλλογή αξιόπιστων και συγκρίσιμων στοιχείων από τα πλοία δεν είναι εύκολη. Οι μετρήσεις εκπομπών, η κατανάλωση καυσίμων, η διαχείριση αποβλήτων απαιτούν συστηματική καταγραφή, ενώ η ποιότητα των δεδομένων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τα πληρώματα επί του πλοίου.

Μια δεύτερη δυσκολία είναι η πολυπλοκότητα των πλαισίων αναφοράς. GRI, SASB, Poseidon Principles, CSRD, ESRS: το καθένα ζητά κάτι λίγο διαφορετικό. Η Alassia αναφέρεται σύμφωνα με τα πρότυπα GRI και ευθυγραμμίζεται παράλληλα με τα SASB και τις Poseidon Principles, ενώ προετοιμάζεται ήδη για τις απαιτήσεις του CSRD.

Υπάρχει, τέλος, και το ζήτημα της μεταφοράς σε αριθμούς και δείκτες πραγμάτων που από τη φύση τους είναι ποιοτικά. Η κουλτούρα ασφάλειας, η ευημερία των ναυτικών, η δέσμευση με τοπικές κοινότητες δεν χωρούν εύκολα σε ένα spreadsheet, είναι όμως εξίσου σημαντικά.

Πώς το ESG επηρεάζει τη διαχείριση πληρωμάτων και ανθρώπινου δυναμικού;

Στη ναυτιλία, η διαχείριση πληρωμάτων ήταν ανέκαθεν κρίσιμη, αλλά το ESG της έδωσε μια νέα διάσταση. Η συζήτηση πλέον δεν περιορίζεται στη συμμόρφωση με τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC). Αφορά την ψυχική υγεία στη θάλασσα, τις δίκαιες πρακτικές πρόσληψης, την ουσιαστική εκπαίδευση. Στην Alassia, οι άνθρωποι βρίσκονταν πάντα στο επίκεντρο. Η εταιρεία είναι μέλος του ISWAN, επενδύει στη συνεχή κατάρτιση και διατηρεί ανοικτή επικοινωνία με τα πληρώματά της. Αυτό δεν ξεκίνησε με το ESG, αλλά το ESG βοήθησε την εταιρεία να το δομήσει καλύ-

Η μεγαλύτερη πρόκληση στο ESG reporting είναι σχεδόν πάντα η ίδια: τα δεδομένα. Η συλλογή αξιόπιστων και συγκρίσιμων στοιχείων από τα πλοία δεν είναι εύκολη. Οι μετρήσεις εκπομπών, η κατανάλωση καυσίμων, η διαχείριση αποβλήτων απαιτούν συστηματική καταγραφή, ενώ η ποιότητα των δεδομένων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τα πληρώματα επί του πλοίου.

τερα, να το μετρήσει, να το αναφέρει. Η παρακολούθηση δεικτών όπως ο ρυθμός παραμονής πληρωμάτων, τα ποσοστά εκπαίδευσης ή οι αναφορές near miss, επιτρέπει τον εντοπισμό προτύπων και πιο στοχευμένη παρέμβαση. Σε μια εποχή που η ναυτιλία αντιμετωπίζει πρόβλημα στελέχωσης παγκοσμίως, η φροντίδα του ανθρώπινου δυναμικού δεν αποτελεί πολυτέλεια, αλλά προϋπόθεση επιβίωσης.

Το ESG δημιουργεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για μια ναυτιλιακή εταιρεία ή αυξάνει τα κόστη και τον διοικητικό φόρτο;

Κατά την άποψή μας, ισχύουν και τα δύο. Ο διοικητικός φόρτος είναι πραγματικός. Μια εταιρεία του μεγέθους της Alassia, με περίπου σαράντα εργαζομένους στα γραφεία, νιώθει το βάρος της τεκμηρίωσης, της συλλογής δεδομένων και της σύνταξης εκθέσεων.

Ωστόσο, το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα είναι εξίσου πραγματικό. Οι ναυλωτές πρώτης γραμμής ζητούν ολοένα και περισσότερα δεδομένα ESG πριν κάνουν ναύλωση. Οι τράπεζες χρησιμοποιούν τους δείκτες των Poseidon Principles για την αξιολόγηση των χαρτοφυλακίων τους. Η ικανότητα μιας εταιρείας να παρουσιάσει μια ολοκληρωμένη έκθεση ESG δεν αποτελεί πλέον nice-to-have. Είναι εισιτήριο εισόδου σε ορισμένες αγορές. Η εμπειρία της Alassia δείχνει ότι η βιώσιμη ποιοτική λειτουργία, όταν τεκμηριώνεται σωστά, ανοίγει πόρτες. Τα νέα πλοία της εταιρείας, με την αυξημένη ενεργειακή απόδοσή τους, είναι πιο ελκυστικά για ναυλωτές που έχουν δικούς τους στόχους μείωσης εκπομπών, κάτι που μεταφράζεται σε πρόσβαση σε καλύτερα ναύλα.

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

Εδώ εντοπίζεται η μεγαλύτερη αλλαγή σε σχέση με πέντε χρόνια πριν. Οι τράπεζες πλέον ρωτούν ρητά για στρατηγική αποανθρακοποίησης πριν εγκρίνουν χρηματοδότηση. Οι ναυλωτές ζητούν στοιχεία CII, εκθέσεις εκπομπών, σχέδια μετάβασης σε εναλλακτικά καύσιμα. Ακόμα και τα P&I Clubs ενσωματώνουν σταδιακά κριτήρια ESG στην αξιολόγηση κινδύνου.

Ένα συγκεκριμένο παράδειγμα από την εμπειρία της Alassia: Η εταιρεία έχει ήδη συνάψει sustainability linked loans με συνεργαζόμενες τράπεζες. Πρόκειται για δάνεια στα οποία οι όροι χρηματοδότησης συνδέονται απευθείας με την επίτευξη συγκεκριμένων ESG στόχων, κυρίως δεικτών μείωσης εκπομπών. Η περιβαλλοντική επίδοση δεν είναι πλέον παράπλευρο θέμα στις συζητήσεις με τους χρηματοδότες. Αποτελεί κεντρικό συστατικό της σχέσης και έχει άμεσο οικονομικό αντίκτυπο.

Υπό αυτές τις συνθήκες, η ετήσια έκθεση ESG έχει μετατραπεί, εκτός από έγγραφο εταιρικής επικοινωνίας, και σε εργαλείο διαπραγμάτευσης. Η δυνατότητα τεκμηριωμένης παρουσίασης συγκεκριμένων πρακτικών, από τις δοκιμές βιοκαυσίμων μέχρι τα συστήματα βελτιστοποίησης δρομολογίων, αλλάζει τον χαρακτήρα της συζήτησης. Οι συνεργάτες δεν αντιμετωπίζουν πλέον την εταιρεία μόνο ως πάροχο υπηρεσίας, αλλά ως εταίρο που μοιράζεται τους ίδιους στόχους. Αυτό απαιτεί συστηματική δουλειά και, πάνω απ' όλα, αυθεντικότητα.

Κλείνοντας, η θέση της Alassia είναι απλή αλλά ουσιαστική: το ESG δεν αποτελεί ξεχωριστό project. Είναι ο τρόπος με τον οποίο γίνεται η δουλειά. Όταν αντιμετωπίζεται έτσι, παύει να είναι φόρτος και γίνεται μέρος της εταιρικής ταυτότητας.

KATRADIS

EST. 1936

GROUP OF COMPANIES

90 Years

TOGETHER FOR A SUSTAINABLE FUTURE

Building a better tomorrow through ESG leadership

ESG

SOCIAL GOVERNANCE ENVIRONMENT

100%
Waste Managed

1,5
Million kWh
Renewable Energy Produced

5,3%
Decrease in Overall Emissions



Posidonia
1-5 JUNE 2026 | ATHENS-GREECE

Visit us at Stand 3.110 Hall 3

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

Όταν η βιωσιμότητα γίνεται προϋπόθεση χρηματοδότησης

Υπάρχει μια λέξη που ακούγεται όλο και πιο συχνά στις συζητήσεις τραπεζών, επενδυτών, θεσμικών και ιδιωτών, αλλά και στα φόρα της ναυτιλιακής χρηματοδότησης: materiality – σημαντικότητα. Ο όρος αναφέρεται στο αν και πώς η βιωσιμότητα –το περιβάλλον, η διακυβέρνηση, η κοινωνική ευθύνη, δηλαδή το ESG συνολικά– επηρεάζει πραγματικά την οικονομική αξία μιας εταιρείας ή απλώς τη φήμη της. Η απάντηση, τουλάχιστον για τη ναυτιλία, αρχίζει πλέον να διαμορφώνεται.



του **Ορέστη Σχινά**,
Αν. Καθηγητή, Πανεπιστήμιο Αιγαίου
& Partner HHX.blue

Κανόνες που δεν είναι πια προαιρετικοί

Δεν είναι τυχαίο ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει επενδύσει τα τελευταία χρόνια σημαντικό πολιτικό κεφάλαιο για να διαμορφώσει ένα ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο γύρω από τη βιώσιμη χρηματοδότηση. Η Ταξινόμηση (EU Taxonomy) καθώς και οι κανονισμοί και οι οδηγίες ενημέρωσης επενδυτών και εταιρικής επικοινωνίας (SFDR και CSRD) αποτελούν πυλώνες αυτού του πλαισίου. Δημιουργούν ένα πλέγμα υποχρεώσεων, που μετατρέπει το ESG από ένα απλό checkbox στην ετήσια έκθεση σε προϋπόθεση πρόσβασης στο κεφάλαιο.

Στη ναυτιλία, αυτή η λογική έχει λάβει ακόμα πιο συγκεκριμένη μορφή δέσμευσης, αφού οι Αρχές του Ποσειδώνα (Poseidon Principles) θέτουν το πλαίσιο μέσα στο οποίο οι τράπεζες αξιολογούν αν το χαρτοφυλάκιο δανείων τους είναι ευθυγραμμισμένο με τους κλιματικούς στόχους του IMO. Δεν πρόκειται για μια απλή διακήρυξη αρχών, αλλά για ένα ακόμα εργαλείο διαχείρισης κινδύνου.

Αποτίμηση και αγορά: Τι δείχνουν τα στοιχεία

Το κρίσιμο ερώτημα δεν είναι πλέον αν το ESG έχει γίνει υποχρεωτικό – αυτό είναι δεδομένο. Το ζητούμενο είναι πώς το αποτιμούν οι αγορές.

Στοιχεία από δείγμα 25 εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών, που δραστηριοποιούνται σε βασικούς κλάδους (containers, bulkers, tankers και LNG), δείχνουν ότι υψηλότερη ESG επίδοση συνδέεται με υψηλότερη χρηματιστηριακή αξία. Η κατεύθυνση είναι σταθερή. Η κατεύθυνση είναι σταθερή, ακόμα και αν η ένταση της σχέσης παραμένει μέτρια. Αυτό από μόνο του είναι ενδεικτικό: η ναυτιλία παραμένει ένας κλάδος όπου οι ναύλοι και η κυκλικότητά τους, καθώς και οι γεωπολιτικές αναταράξεις, εξακολουθούν να καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό τις αποτιμήσεις. Το ESG δεν υποκαθιστά τα θεμελιώδη μεγέθη, αλλά εμπλουτίζει την εικόνα που σχηματίζουν οι επενδυτές και οι δανειστές, προσθέτοντας στοιχεία για το όραμα, τις προθέσεις και τη στρατηγική των πλοιοκτητών και των διαχειριστών.

Αυτό σημαίνει ότι μια εταιρεία με ισχυρό ESG προφίλ δεν θα προστατευτεί απαραίτητα σε μια περίοδο πτώσης της αγοράς (bear market). Ωστόσο, ελλείψει άλλων παραγόντων, θα αποτιμηθεί υψηλότερα από έναν ανταγωνιστή που αγνοεί αυτά τα ζητήματα και κατά συνέπεια θα έχει καλύτερη πρόσβαση σε κεφάλαια.

Η διακυβέρνηση ως κρίσιμος παράγοντας

Από τους τρεις πυλώνες του ESG –Περιβάλλον, Κοινωνία, Διακυβέρνηση– η διακυβέρνηση αναδεικνύεται ως ο πιο άμεσος και κρίσιμος παράγοντας στη ναυτιλία. Αυτό δεν προξενεί έκπληξη. Σε έναν κλάδο με περίπλοκες ιδιοκτησιακές δομές, υψηλή ρυθμιστική έκθεση και εξάρτηση από εξωτερική χρηματοδότηση, η ποιότητα της εταιρικής διακυβέρνησης –η διαφάνεια, η αξιοπιστία, τα συστήματα ελέγχου– αποτελεί ισχυρό σήμα προς την αγορά.

Η περιβαλλοντική παράμετρος ακολουθεί, αλλά η επίδρασή της εκδηλώνεται κυρίως σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Ο κίνδυνος απαξίωσης μέρους του παγκόσμιου στόλου λόγω πολιτικών άνθρακα, το κόστος αναβάθμισης και μετασκευών, καθώς και η συνολική στρατηγική αποανθρακοποίησης, επηρεάζουν τις αποφάσεις με χρονική υστέρηση. Ήδη, ωστόσο, υπάρχουν ενδείξεις ότι οι δανειστές αρχίζουν να ενσωματώνουν τις κλιματικές επιδόσεις των πλοίων στις αξιολογήσεις τους.

Το πρακτικό συμπέρασμα

Για τις ναυτιλιακές εταιρείες, το μήνυμα είναι απλό: το ESG δεν αποτελεί πλέον επικοινωνιακή άσκηση ή συμπλήρωμα της ετήσιας έκθεσης. Εταιρείες που επενδύουν στη διαφάνεια, στη βελτίωση των συστημάτων διακυβέρνησης και σε στρατηγικές που υπερβαίνουν την ελάχιστη συμμόρφωση αξιολογούνται καλύτερα από τους χρηματοδότες. Για τους επενδυτές, το ESG λειτουργεί περισσότερο ως φακός παρά ως φίλτρο. Δεν αντικαθιστά την ανάλυση των θεμελιωδών μεγεθών, αλλά προσθέτει μια κρίσιμη διάσταση: την ποιότητα της διοίκησης, την ανθεκτικότητα του επιχειρηματικού μοντέλου σε ρυθμιστικές αλλαγές και την αξιοπιστία της εταιρείας απέναντι στα όποια ενδιαφερόμενα μέρη. Η ναυτιλία, με την έντονη κυκλικότητά της, αποτελεί ιδανικό πεδίο δοκιμής. Αν το ESG έχει χρηματοοικονομική σημασία σε έναν τόσο απαιτητικό κλάδο, τότε πιθανότατα έχει σε όλους!



Το ESG είναι μια «κοινή γλώσσα επικοινωνίας» των ναυτιλιακών εταιρειών με βασικούς stakeholders

Ο κ. Αληφραγκής υποστηρίζει ότι το ESG, αν ενσωματωθεί στρατηγικά, τότε γίνεται εργαλείο ανάπτυξης, δημιουργεί διαφοροποίηση και ενισχύει τη βιωσιμότητα της εταιρείας.



του **Αρτέμη Αληφραγκή**,
Head of ESG,
Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.

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

Η υιοθέτηση πρακτικών ESG (Environmental, Social, Governance) μπορεί να ερμηνευτεί και ως ζήτημα κανονιστικής συμμόρφωσης και ως στρατηγική επιλογή, ανάλογα με το στάδιο ωριμότητας της επιχείρησης και το περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιείται. Ωστόσο, η τάση διεθνώς είναι να μετατρέπεται όλο και περισσότερο σε στρατηγική επιλογή με ουσιαστικό επιχειρηματικό αντίκτυπο.

Πιο συγκεκριμένα, αν το εξετάσουμε από την πλευρά της κανονιστικής συμμόρφωσης, τότε παρατηρούμε ότι οι ρυθμιστικές αρχές (όπως η ΕΕ με την Οδηγία CSRD και το SFDR) επιβάλλουν πλέον διαφάνεια και δημόσια αναφορά σε δείκτες ESG. Οι πολύ μεγάλες και εισηγμένες εταιρείες οφείλουν να συμμορφώνονται για να αποφύγουν τυχόν νομικές, χρηματοοικονομικές συνέπειες ή ακόμα και συνέπειες φήμης και πελατείας. Οπότε, υπό αυτό το πρίσμα, οι πρακτικές ESG αντιμετωπίζονται ως «υποχρέωση» και ένα είδος διαχείρισης κινδύνου.

Η πιο ελκυστική –και συνάμα ρεαλιστική– πλευρά όμως είναι αυτή της χρήσης του ESG ως μιας στρατηγικής επιλογής, η οποία και θα δημιουργήσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τον ίδιο τον οργανισμό και τους επιμέρους εμπλεκόμενους φορείς.

Η πρόσβαση σε «πράσινη χρηματοδότηση», η διατήρηση ταλέντων και η καλύτερη εταιρική φήμη καθιστούν το ESG ένα σύγχρονο εργαλείο καινοτομίας και ανθεκτικότητας, παραπάνω από κανονιστικές συμπεριφορές συμμόρφωσης, μετατοπίζοντας το κέντρο βάρους στον πυρήνα της στρατηγικής της σύγχρονης επιχείρησης. Εταιρείες οι οποίες το αντιλήφθηκαν νωρίς, ειδικά οι μη έχουσες νομική υποχρέωση να το υιοθετήσουν (μη εισηγμένες), είδαν το ESG περισσότερο σαν ευκαιρία με μακροχρόνια οφέλη παρά σαν βάρος.

Ποιες είναι οι μεγαλύτερες δυσκολίες στο ESG reporting;

Οι μεγαλύτερες δυσκολίες στο ESG reporting είναι αρκετές και συχνά αλληλένδετες. Δεν πρόκειται απλώς για μια «λογιστική άσκηση», αλλά για μια σύνθετη διαδικασία, που απαιτεί αλλαγές σε ολόκληρο τον οργανισμό. Οι βασικότερες προκλήσεις είναι σε όλους τους άξονες του ESG και όχι σε έναν από τους τρεις.

Ενδεικτικά, το νούμερο ένα είναι η έλλειψη τυποποίησης και τα πολλαπλά πρότυπα που υπάρχουν στην αγορά. Υπάρχουν πάρα πολλά frameworks όπως τα GRI, SASB, TCDF, τα οποία και έχουν διαφορετικές απαιτήσεις. Οπότε δεν έχουμε

ένα sector specific για την περίπτωση της ναυτιλίας, μιας και η ίδια η ναυτιλία είναι μια κατηγορία από μόνη της, αν λάβουμε υπόψη την πολυπλοκότητα των επιμέρους ενοτήτων που τη διέπουν. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία σύγχυσης στην εταιρεία, για το ποιο framework ταιριάζει καλύτερα στο σχήμα διαχείρισης που έχει.

Μια εξίσου σημαντική δυσκολία είναι η διαδικασία συλλογής και ποιότητας των δεδομένων. Λαμβάνοντας υπόψη ότι τα δεδομένα συλλέγονται από πολλά τμήματα για μια συγκεκριμένη περίοδο αναφοράς, αυτό προϋποθέτει ενδελεχή έλεγχο προτού αυτά δημοσιοποιηθούν, μιας και απευθύνονται πλέον στους ίδιους τους stakeholders της εταιρείας, και όχι μόνο. Τα δεδομένα αυτά είναι «υπόλογα» για το αν μια εταιρεία προσπαθεί να παρουσιάσει μια εικόνα καλύτερη από την πραγματικότητα, και επομένως υπόκειται σε χαρακτηρισμό greenwashing, με ό,τι αυτό συνεπάγεται από πλευράς νομικών κυρώσεων καθώς επίσης και κίνδυνο απώλειας αξιοπιστίας.

Σε αντίθεση με τα οικονομικά στοιχεία (δηλαδή τη μέτρηση χρηματοοικονομικών δεικτών), πολλά από τα ESG metrics είναι δύσκολο να ποσοτικοποιηθούν, όπως ο κοινωνικός αντίκτυπος, diversity and governance practices, καθιστώντας πλέον δύσκολη τη σύγκριση μεταξύ εταιρειών (benchmarking).

Ένα άλλο σημείο δυσκολίας είναι η κανονιστική πολυπλοκότητα και οι συνεχείς αλλαγές που διέπουν το ESG. Νέοι κανονισμοί, όπως η οδηγία CSRD στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αυξάνουν τις απαιτήσεις των επιχειρήσεων να προσαρμόζονται συνεχώς σε νέα standards και διαδικασίες ελέγχου.

Αν στραφούμε στις «εσωτερικές δυσκολίες», δηλαδή από την πλευρά της ίδιας της επιχείρησης, παρατηρούμε ότι η δυσκολία μετάβασης από το reporting στο action είναι η πιο συνήθης, με συχνότερη την έλλειψη ρεαλιστικής στοχοθεσίας. Ενότητες όπως η διαφάνεια στην εφοδιαστική αλυσίδα αποτελούν σημαντική δυσκολία στο ESG reporting, καθώς μια ναυτιλιακή εταιρεία δραστηριοποιείται σε όλα τα μήκη και πλάτη του κόσμου, με πάρα πολλούς προμηθευτές, όπου ο έλεγχός τους είναι περιορισμένος αναφορικά με τη διαφάνεια των δεδομένων που προσκομίζουν.

Τέλος, δεν θα πρέπει να παραλείψουμε από την εξίσωση δυσκολίας το πραγματικό κόστος και τη διαθεσιμότητα πόρων από τον ίδιο τον οργανισμό. Η ανάγκη στελέχωσης από εξειδικευμένο προσωπικό καθώς και μια χρηματοοικονομική επένδυση σε εργαλεία και συστήματα είναι ανασταλτικός παράγοντας κυρίως για μικρότερες εταιρείες να μπουν στη διαδικασία εκπόνησης μιας αναφοράς βιώσιμης ανάπτυξης.

Πώς το ESG επηρεάζει τη διαχείριση πληρωμάτων και ανθρώπινου δυναμικού;

Πολύ πριν από την υιοθέτηση του ESG στη στρατηγική λειτουργία της επιχείρησης, η ίδια η εταιρεία θα πρέπει να είναι πλήρως συμμορφωμένη τόσο με τις ελάχιστες απαιτήσεις του IMO, MLC 2006 και της ILO όσο και με ένα κλίμα και μια κουλτούρα επένδυσης στην ποιότητα εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών της.

Αν δούμε το ESG και τη διαχείριση των πληρωμάτων μιας ναυτιλιακής εταιρείας από την πρακτική πλευρά, τότε η ευημερία των ναυτικών της (crew welfare) θα πρέπει να περάσει από τη θεωρία στην πράξη με



πρακτικά μέτρα, όπως ενδεικτικά η εγκατάσταση Wi-Fi onboard για επικοινωνία με τις οικογένειές τους, η αναβάθμιση των καμπινών και των κοινόχρηστων χώρων, εφαρμογή fatigue management systems (παρακολούθηση πραγματικών ωρών ανάπαυσης), πρόσβαση σε mental health support 24/7/365, μικρότεροι χρόνοι συμβάσεων εργασίας επί του πλοίου, κ.ο.κ.

Επίσης, η επί του πλοίου εκπαίδευση έχει έναν διττό χαρακτήρα. Αυτόν της συμμόρφωσης με νέα συστήματα και κανονισμούς που αφορούν άμεσα (κυρίως) ή έμμεσα την ομαλή λειτουργία εργασιών κάθε ναυτικού, αλλά κυρίως της μείωσης χρόνου εκπαίδευσης όσο ο ναυτικός θα είναι ashore (στη «στεριά», εκτός πλοίου) για να περνάει περισσότερο ποιοτικό χρόνο με την οικογένειά του και τον κοινωνικό του κύκλο. Η εκπαίδευση των ναυτικών δεν σταμάτησε και δεν θα σταματήσει ποτέ. Έχει μεγάλη σημασία το break-even point όπου ναυτικοί και εταιρείες μπορούν να βγαίνουν κερδισμένοι.

Δεν μπορούμε να παραλείψουμε όμως και την ενότητα της ασφάλειας (safety) ως ενός σημαντικού δείκτη ποιότητας του ESG. Στις ημέρες μας, με ένα διαρκώς αυξανόμενο πλαίσιο λειτουργίας των πλοίων, οι ναυτιλιακές δεν βλέπουν την ασφάλεια μόνο ως συμμόρφωση. Για τον λόγο αυτόν, η εφαρμογή πρακτικών όπως zero incident culture, ψηφιακή καταγραφή near-misses & incidents, safety drills, καθώς επίσης και αξιολόγηση των πληρωμάτων για ασφαλή συμπεριφορά επί του πλοίου, είναι ένδειξη καλής κουλτούρας, που μπορεί να υποδεχτεί και όχι να υποδαυλίσει το ESG.

Η ναυτιλία είναι παγκόσμια. Πάντα ήταν και πάντα θα είναι. Δεν είναι τυχαίο που καλωσορίζει και δεν περιορίζει την είσοδο πληρωμάτων τόσο διαφορετικής εθνικότητας όσο και φύλου, πλέον, εδώ και αρκετές δεκαετίες. Παρότι ανδροκρατούμενος χώρος, τα τελευταία χρόνια υπάρχει μια σταθερά αυξητική τάση εισαγωγής γυναικών σε Ναυτικές Ακαδημίες ανά τον κόσμο, αποδεικνύοντας έμπρακτα τις ίσες ευκαιρίες φοίτησης και εξέλιξης στον κλάδο αυτόν. Εδώ, η πρόκληση σε μια εταιρεία είναι το σενάριο της ποσοτικοποίησης (λ.χ. 10%, 20%, 30%, κ.ο.κ.) του φύλου των ναυτικών της επί του συνόλου του στόλου της, όπου και θα πρέπει να αξιολογήσει πολλαπλούς παράγοντες

Στις ημέρες μας, με ένα διαρκώς αυξανόμενο πλαίσιο λειτουργίας των πλοίων, οι ναυτιλιακές δεν βλέπουν την ασφάλεια μόνο ως συμμόρφωση. Για τον λόγο αυτόν, η εφαρμογή πρακτικών όπως zero incident culture, ψηφιακή καταγραφή near-misses & incidents, safety drills, καθώς επίσης και αξιολόγηση των πληρωμάτων για ασφαλή συμπεριφορά επί του πλοίου, είναι μια ένδειξη καλής κουλτούρας, που μπορεί να υποδεχτεί και όχι να υποδαυλίσει το ESG.

και συνθήκες, με βάση το πλάνο και τη στρατηγική που έχει χαράξει.

Οι εταιρείες που έχουν μεικτά πληρώματα, δηλαδή πληρώματα δύο ή και περισσοτέρων εθνικοτήτων, θα πρέπει να διασφαλίζουν τις ιδανικότερες συνθήκες απασχόλησης μέσω μιας σειράς ελέγχων (audits) στους manning agents, στις συμβάσεις και στους όρους εργασίας, την προετοιμασία, την επιλογή και την αξιολόγηση, καθώς και την ενημέρωση των ναυτικών τους, για τη διασφάλιση δίκαιων αμοιβών και την αποφυγή οποιασδήποτε περιοριστικής συνθήκης σχετικά με το rotation schedule, και το progression path οποιουδήποτε ναυτικού. Όλα αυτά είναι συνδεδεμένα με τον πυλώνα της διακυβέρνησης (Governance) του ESG, όπου οι πρακτικές του whistleblowing, anti-corruption policies, anti-bribery policies, διαφάνεια στις διαδικασίες αξιολόγησης κ.ο.κ., παίζουν καθοριστικό ρόλο, διασφαλίζοντας ένα υγιές περιβάλλον εργασίας και διαβίωσης για όλους τους ναυτικούς, με ίσες ευκαιρίες πρόσβασης και εξέλιξης.

Το ESG δημιουργεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για μια ναυτιλιακή εταιρεία ή αυξάνει τα κόστη και τον διοικητικό φόρτο;

Η σωστή απάντηση δεν είναι «ή το ένα ή το άλλο» – το ESG στη ναυτιλία και αυξάνει κόστη/πολυπλοκότητα βραχυπρόθεσμα, αλλά ταυτόχρονα δημιουργεί σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μεσο-μακροπρόθεσμα. Το ποιο υπερισχύει εξαρτάται από το πώς το εφαρμόζει η εταιρεία. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι, κατά έναν «περίεργο» τρόπο, συνυπάρχουν, σαν ένα νόμισμα με δύο όψεις.

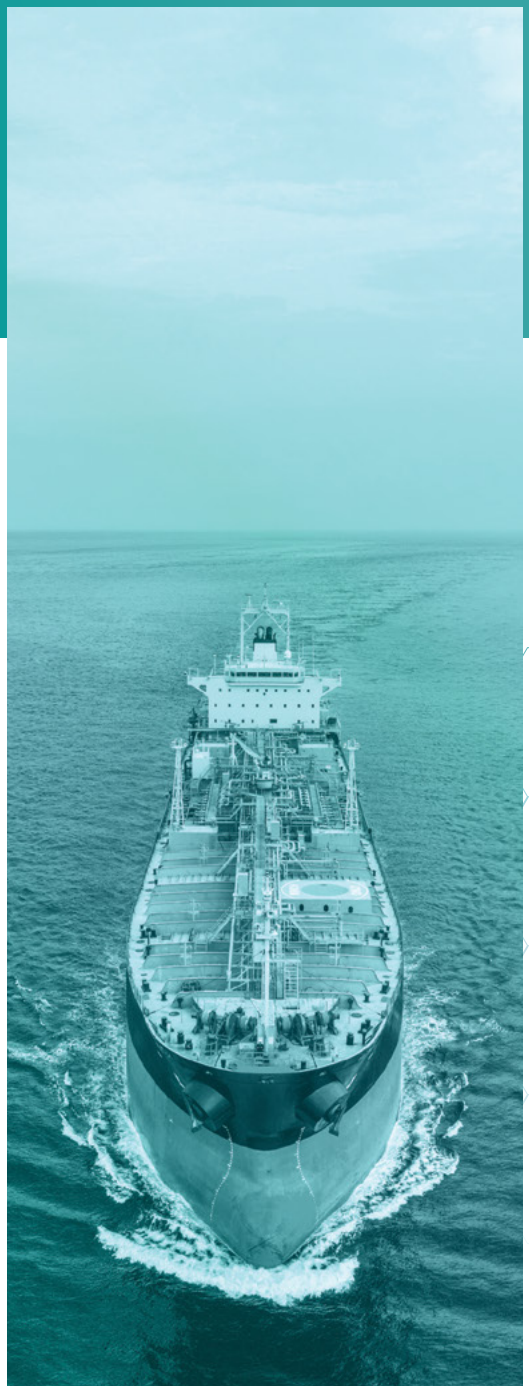
Βραχυπρόθεσμα, έχουμε αύξηση του κόστους και του διοικητικού φόρτου εργασίας. Η υιοθέτηση του ESG συνεπάγεται μια σειρά από σημαντικές επενδύσεις και οργανωτικές αλλαγές, όπως επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες (π.χ. cleaner fuels, energy efficiency), συστήματα ESG reporting, εκπαίδευσης πληρωμάτων, συλλογής και επαλήθευσης δεδομένων, συμμόρφωσης σε κανονισμούς (λ.χ. CSRD), όπως επίσης σύσταση και λειτουργία εξειδικευμένης ομάδας.

Οπότε, αρχικά θα λέγαμε ότι οι πιο πάνω διαδικασίες, από μόνες τους, αυξάνουν το κόστος. Εξετάζοντάς το όμως μεσο-μακροπρόθεσμα, αυτό το οποίο ισχύει είναι η δημιουργία ανταγωνιστικού πλεονεκτή-

ORIANI
Maritime Digital Transformation

Navigating Complexity, Anchored in Expertise.

Oriani streamlines maritime operations, through digital innovation.



Co-Exhibitors:

CFARER

OceanScore

TECNOVERITAS
Dedicated to innovation

Posidonia Ποσειδώνια
The International Shipping Exhibition
1-5 June 2026

Find Us
Hall 1 | #1519

www.oriani.eu

ματος για την ίδια την επιχείρηση. Παρά το αρχικό κόστος λειτουργίας, το ESG λειτουργεί και ως στρατηγική επένδυση, με πρώτη και καλύτερη τη δυνατότητα πρόσβασης σε χρηματοδότηση, μιας και οι τράπεζες και οι επενδυτές ενσωματώνουν πλέον ESG κριτήρια. Ας μην ξεχνάμε ότι τα Poseidon Principles συνδέουν τη χρηματοδότηση με τις εκπομπές CO_2. Έτσι, εταιρείες οι οποίες έχουν καλό ESG εξασφαλίζουν καλύτερους όρους δανεισμού και ευκολότερη πρόσβαση σε κεφάλαια. Παράλληλα, οι μεγάλοι ναυλωτές επιλέγουν συνεργάτες που έχουν ένα πολύ καλό ESG profile, ζητώντας διαφάνεια και πραγματικά emissions data. Έχει αποδειχθεί πλέον στην πράξη ότι καλύτερη ενεργειακή αποδοτικότητα συνεπάγεται μικρότερο κόστος καυσίμων και άρα μικρότερα λειτουργικά έξοδα (running expenses) του πλοίου. Οπότε και καλύτερο operational efficiency, που ελέγχουν οι ναυλωτές σε μια εταιρεία. Ομοίως, καλύτερη διαχείριση των πληρωμάτων σημαίνει μεγαλύτερη προτίμησή της από τους ναυτικούς, υψηλότερο retention rate, μείωση του turnover, μικρότερο κόστος στελέχωσης-εκπαίδευσης-εξέλιξης.

Σε γενικές γραμμές, το ESG είναι ένα εργαλείο μείωσης κινδύνου (risk management), μιας και βοηθά στον περιορισμό των νομικών κινδύνων, των περιβαλλοντικών προστίμων και στη μείωση φθοράς της φήμης και της πελατείας (reputational damage) μιας εταιρείας.

Εδώ, η εταιρεία καλείται να αποφασίσει αν το ESG είναι για εκείνη ένα «tick the box» procedure ή μια στρατηγική πλήρως εναρμονισμένη με το όραμα της εταιρείας και της γραμμής που έχει χαράξει στρατηγικά. Επιδερμικά (tick the box procedure) αυξάνει το κόστος, μιας και δημιουργεί μεγάλη γραφειοκρατεία και δεν αποδίδει αξία.

Όμως, αν ενσωματωθεί στρατηγικά, τότε γίνεται εργαλείο ανάπτυξης, δημιουργεί διαφοροποίηση και ενισχύει τη βιωσιμότητα της εταιρείας, προς όλες τις κατευθύνσεις, οπότε και δημιουργεί ένα ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

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

Η υιοθέτηση των αρχών ESG (Environmental, Social, Governance) έχει αλλάξει ριζικά τον τρόπο με τον οποίο οι ναυτιλιακές εταιρείες αλληλεπιδρούν με βασικούς stakeholders, όπως οι επενδυτές, οι τράπεζες και οι ναυλωτές. Το ESG δεν αποτελεί πλέον προαιρετικό στοιχείο, αλλά κρίσιμο παράγοντα αξιολόγησης και συνεργασίας. Οι ναυλωτές είναι από τους πολύ σημαντικούς stakeholders που μπορεί να έχει μια εταιρεία, προσδιορίζοντας έτσι την «επαγγελματική ταυτότητά» της. Οι επενδυτές, πλέον, ενσωματώνουν όλο και περισσότερα ESG κριτήρια στις αποφάσεις τους, αξιολογώντας κατ' αυτόν τον τρόπο εταιρείες βάσει ESG performance (όχι μόνο οικονομικών στοιχείων). Επίσης, υπάρχει η προτίμηση σε εταιρείες με χαμηλό περιβαλλοντικό αποτύπωμα και ισχυρή εταιρική διακυβέρνηση, καθώς επίσης και πίεση για μεγαλύτερη διαφάνεια και δημοσιοποίηση στοιχείων. Τα αποτελέσματα είναι άμεσα συνδεδεμένα με την προσέλκυση περισσοτέρων κεφαλαίων και ενίσχυση εμπιστοσύνης και μακροχρόνιας σχέσης με τους επενδυτές. Από την άλλη πλευρά, ο τραπεζικός τομέας έχει ενσωματώσει το ESG στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, έχοντας ως χαρακτηριστικό παράδειγμα τα Poseidon Principles, που συνδέουν τη χρηματοδότηση πλοίων με τις εκπομπές CO_2. Οπότε και η δανειοδότηση είναι άμεσα συνυφασμένη με τις ESG επιδόσεις, προσφέροντας ευνοϊκότερη χρηματοδότηση για «πράσινα» πλοία, ωθώντας τες σε βιώσιμες επενδύσεις.

Οι ναυλωτές έχουν απαιτήσεις στα στοιχεία εκπομπών (emissions data), ενώ ταυτόχρονα έχουν θεσπίσει ESG clauses σε συμβάσεις ναύλωσης, επιλέγοντας πλοία με υψηλή ενεργειακή απόδοση και όσο το δυνατόν μικρότερο αποτύπωμα στο περιβάλλον. Έτσι, εταιρείες με ισχυρό και δυνατό ESG αποκτούν άμεσα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, με το ESG να επηρεάζει άμεσα την εμπορική δραστηριότητα της επιχείρησης.

Η ενίσχυση της διαφάνειας των στοιχείων μιας εταιρείας είναι πλέον μια ένδειξη εμπιστοσύνης και καλής θέλησης συνεργασίας παρά ένα κανονιστικό πλαίσιο λειτουργίας, όπως πιθανόν να συνέβαινε πριν από αρκετά χρόνια.

Πλέον, το ESG είναι συνδεδεμένο με το συστηματικό reporting και τη διαφάνεια. Ο συνδυασμός των παραπάνω οδηγεί σε καλύτερη επικοινωνία με τους stakeholders της εταιρείας, με παράλληλη ενίσχυση της αξιοπιστίας της.

Επίσης, ας μην ξεχνάμε ότι μια καλή επίδοση στο ESG μιας εταιρείας μπορεί να μειώσει τόσο τυχόν νομικούς κινδύνους και περιβαλλοντικά πρόστιμα (tangible issues) όσο και κινδύνους φήμης και πελατείας (reputational risks).

Επομένως, το ESG είναι θα λέγαμε μια «γέφυρα», μια «κοινή γλώσσα επικοινωνίας» ανάμεσα σε ναυτιλιακές εταιρείες, επενδυτές, τράπεζες και ναυλωτές. Κατ' αυτόν τον τρόπο, το ESG αποτελεί τον καταλυτικό παράγοντα στις επιχειρηματικές σχέσεις και στη θέση της ναυτιλιακής εταιρείας στην αγορά όπου δραστηριοποιείται.



CrediaBank
Your Bank

Sailing Forward.
Fast. **With Trust.**

Your trusted partner in Shipping Finance.



Lloyd's List
2025
GREEK SHIPPING AWARDS
SHIPPING FINANCIER of the Year

crediabank.com

Το ESG δεν είναι πλέον απλώς κανονιστική απαίτηση, αλλά βασικό στοιχείο στρατηγικής τοποθέτησης

Η κ. Παπαδοπούλου τονίζει ότι η μεγαλύτερη πρόκληση στο ESG reporting έγκειται στο γεγονός ότι καλείται να γεφυρώσει το χάσμα μεταξύ της πραγματικής λειτουργίας μιας ναυτιλιακής εταιρείας και της συστηματικής, αξιόπιστης και συγκρίσιμης απεικόνισής της.



της **Λιάνας Παπαδοπούλου**,
HSSQE Manager του Ομίλου
Seaven Tanker & Dry Management Inc.

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

Το ESG στη ναυτιλία ξεκίνησε σε μεγάλο βαθμό ως αποτέλεσμα κανονιστικών απαιτήσεων και πίεσης από τη διεθνή αγορά. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια σαφής μετατόπιση, καθώς όλο και περισσότερες εταιρείες το αντιμετωπίζουν ως μέρος της στρατηγικής τους και όχι απλώς ως υποχρέωση.

Από τη δική μου εμπειρία στον Όμιλο Seaven Tanker & Dry Management Inc., ο οποίος είναι μη εισηγμένος, η υιοθέτηση πρακτικών ESG δεν προκύπτει από κανονιστική απαίτηση, αλλά από συνειδητή επιλογή. Η διάκριση του ομίλου με το Bronze Award στην κατηγορία ESG Leader στα ESG Shipping Awards 2025 επιβεβαιώνει αυτή την προσέγγιση. Για μένα, αυτό δείχνει ξεκάθαρα ότι, όταν το ESG εφαρμόζεται χωρίς να επιβάλλεται, παύει να είναι απλώς ένα σύνολο κανονιστικών δεσμεύσεων και γίνεται ουσιαστικό εργαλείο στρατηγικής κατεύθυνσης.

Ειδικά στη ναυτιλία, όπου πολλές εταιρείες –και κυρίως μικρότερες ή μη εισηγμένες– δεν υπόκεινται ακόμη σε πλήρως υποχρεωτικά πλαίσια αναφοράς, η ενσωμάτωση ESG πρακτικών λειτουργεί ως ένδειξη ωριμότητας και προσανατολισμού προς τη βιώσιμη ανάπτυξη. Παράλληλα, αντανακλά την ανάγκη προσαρμογής σε ένα επιχειρηματικό περιβάλλον όπου οι προσδοκίες από επενδυτές, τράπεζες και ναυλωτές αυξάνονται διαρκώς.

Συνολικά, θα έλεγα ότι το ESG δεν είναι πλέον απλώς κανονιστική απαίτηση, αλλά βασικό στοιχείο στρατηγικής τοποθέτησης για όποια εταιρεία θέλει να παραμείνει ανταγωνιστική.

Ποιες είναι οι μεγαλύτερες δυσκολίες στο ESG reporting;

Η μεγαλύτερη δυσκολία στο ESG reporting, ιδιαίτερα στη ναυτιλία, είναι ότι καλείσαι να καταγράψεις με δομημένο και συγκρίσιμο τρόπο μια δραστηριότητα που από τη φύση της είναι πολυσύνθετη και διεσπαρμένη. Τα πλοία λειτουργούν σε διαφορετικά περιβάλλοντα, με διαφορετικά πληρώματα και επιχειρησιακές συνθήκες, γεγονός που δυσκολεύει τη συλλογή ομοιογενών και αξιόπιστων δεδομένων. Παράλληλα, η ύπαρξη πολλαπλών προτύπων αναφοράς αυξάνει την πολυπλοκότητα και τον διοικητικό φόρτο, καθώς οι εταιρείες καλούνται να ανταποκριθούν σε διαφορετικές απαιτήσεις από ρυθμιστικές αρχές, επενδυτές και ναυλωτές, χωρίς πλήρη εναρμόνιση μεταξύ των διαφορετικών προτύπων και κριτηρίων.



Credit: Γιώργος Γιαννακής

Από την εμπειρία μου, ειδικά στις μη εισηγμένες ή μικρότερες ναυτιλιακές εταιρείες, μία ακόμα πρόκληση είναι ότι το ESG reporting δεν συνοδεύεται πάντα από αντίστοιχες οργανωτικές δομές ή επαρκείς πόρους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα πολλές φορές να υπάρχει ουσιαστική εφαρμογή πρακτικών ESG στην καθημερινή δραστηριότητα, χωρίς όμως αυτό να αντικατοπτρίζεται με την ίδια σαφήνεια στα δημοσιοποιημένα στοιχεία ESG.

Τέλος, ιδιαίτερη δυσκολία παρουσιάζει η αξιολόγηση του κοινωνικού και διοικητικού πυλώνα, όπου τα δεδομένα δεν είναι πάντα ποσοτικά και απαιτούν πιο ποιοτική ανάλυση. Σε αυτό το σημείο, η πρόκληση δεν είναι μόνο η συλλογή στοιχείων, αλλά και η ουσιαστική ανάδειξη της πραγματικής εικόνας του οργανισμού.

Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται και από την πρόσφατη ακαδημαϊκή μου έρευνα, όπου διαπιστώθηκε σημαντική απόκλιση στον τρόπο παρουσίασης των κοινωνικών δεδομένων, κάτι που δυσκολεύει και τη συγκρισιμότητα μεταξύ εταιρειών.

Συνολικά, η μεγαλύτερη πρόκληση στο ESG reporting δεν είναι μόνο τεχνική, αλλά και ουσιαστική, καθώς καλείται να γεφυρώσει το χάσμα μεταξύ της πραγματικής λειτουργίας μιας ναυτιλιακής εταιρείας και της συστηματικής, αξιόπιστης και συγκρίσιμης απεικόνισής της, αναδεικνύοντας το reporting σε εργαλείο ουσιαστικής κατανόησης της ευρύτερης εικόνας της.

Πώς το ESG επηρεάζει τη διαχείριση πληρωμάτων και ανθρώπινου δυναμικού;

Ο κοινωνικός πυλώνας του ESG επηρεάζει συνολικά τον τρόπο με τον οποίο μια ναυτιλιακή εταιρεία διαχειρίζεται το ανθρώπινο δυναμικό της, σε επίπεδο τόσο πληρωμάτων όσο και προσωπικού ξηράς. Δεν αφορά μόνο διαδικασίες HR, αλλά το σύνολο των συνθηκών εργασίας, της κουλτούρας και της καθημερινής λειτουργίας.

Στη ναυτιλία, πολλά από αυτά τα στοιχεία υπήρχαν ήδη μέσω διεθνών κανονισμών, όπως η Maritime Labour Convention και η STCW. Αυτό που αλλάζει σήμερα είναι η συστηματική τους καταγραφή και, κυρίως, η στρατηγική τους αξιοποίηση, ώστε να αποτελούν μέρος της εταιρικής κουλτούρας και όχι απλώς κανονιστική υποχρέωση.

Σε επίπεδο πληρωμάτων, παρατηρείται αυξημένη έμφαση στην ασφάλεια, στην εκπαίδευση, στην ποιότητα ζωής εν πλω και στην ψυχική υγεία. Οι απαιτητικές συνθήκες της ναυτικής εργασίας καθιστούν αναγκαία την επένδυση σε προγράμματα υποστήριξης, ανάπτυξης δεξιοτήτων και ενίσχυσης της ανθεκτικότητας των ναυτικών.

Παράλληλα, το ESG επηρεάζει σημαντικά και το προσωπικό γραφείου, με μεγαλύτερη έμφαση στη δημιουργία ενός σύγχρονου και υποστηρικτικού εργασιακού περιβάλλοντος, που προάγει τη διαφορετικότητα, την ισότητα ευκαιριών και τη συνεχή εξέλιξη των εργαζομένων. Επιπλέον, ενισχύεται ουσιαστικά και η σύνδεση μεταξύ πλοίου και γραφείου, μέσω δράσεων που εστιάζουν στην εκπαίδευση, στις συνθήκες εργασίας και στη συνεχή επικοινωνία, καλλιεργώντας έναν κοινό τρόπο αντίληψης και συνεργασίας.

Την ίδια στιγμή, το ESG συνδέεται άμεσα με τη διατήρηση και την προσέλκυση ανθρώπινου δυναμικού. Σε έναν κλάδο που αντιμετωπίζει διαχρονικές προκλήσεις στελέχωσης, η δημιουργία ενός κλίματος εμπιστοσύνης, διαφάνειας και σεβασμού αποτελεί βασικό παράγοντα επιλογής για τα νέα στελέχη.

Από τη δική μου εμπειρία, διαπιστώνω ότι αυτή η προσέγγιση δεν παραμένει σε θεωρητικό επίπεδο, αλλά εφαρμόζεται στην πράξη μέσα από συγκεκριμένες δράσεις και καθημερινές πρακτικές. Και αυτό, στην ουσία, μετατοπίζει τη διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού από μια καθαρά λειτουργική προσέγγιση σε μια πιο ολιστική και ανθρωποκεντρική, όπου η υποστήριξη των ανθρώπων, η ανάπτυξη και η διατήρησή τους αποτελούν βασικούς πυλώνες βιωσιμότητας.

Ο κοινωνικός πυλώνας του ESG επηρεάζει συνολικά τον τρόπο με τον οποίο μια ναυτιλιακή εταιρεία διαχειρίζεται το ανθρώπινο δυναμικό της, σε επίπεδο τόσο πληρωμάτων όσο και προσωπικού ξηράς. Δεν αφορά μόνο διαδικασίες HR, αλλά το σύνολο των συνθηκών εργασίας, της κουλτούρας και της καθημερινής λειτουργίας.

Το ESG δημιουργεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για μια ναυτιλιακή εταιρεία ή αυξάνει τα κόστη και τον διοικητικό φόρτο;

Η εφαρμογή του ESG συνεπάγεται αναμφίβολα αυξημένα κόστη και διοικητικό φόρτο, ιδιαίτερα στο αρχικό στάδιο, καθώς απαιτεί επενδύσεις σε διαδικασίες, συστήματα παρακολούθησης και την ανάπτυξη κατάλληλων εσωτερικών δομών. Αυτό είναι πιο έντονο για μικρότερες ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες δεν διαθέτουν την ίδια οργανωτική υποδομή με μεγαλύτερους οργανισμούς.

Ωστόσο, σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο επίπεδο, το ESG λειτουργεί ως ουσιαστικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Οι εταιρείες που το ενσωματώνουν ουσιαστικά στη στρατηγική τους αποκτούν καλύτερη πρόσβαση σε χρηματοδοτικές δυνατότητες, ευνοϊκότερους όρους συνεργασίας με τράπεζες και ναυλωτές, ενισχύουν τη φήμη τους και ανταποκρίνονται πιο αποτελεσματικά στις απαιτήσεις της διεθνούς ναυτιλιακής αγοράς. Στην πράξη, επομένως, δεν το αντιλαμβάνομαι ως κόστος, αλλά ως επένδυση με ξεκάθαρη απόδοση σε βάθος χρόνου.

Πλέον, η μη υιοθέτηση ESG πρακτικών μπορεί να επιβαρύνει τη θέση ενός οργανισμού στο ευρύτερο επιχειρησιακό περιβάλλον, καθώς περιορίζει τη δυνατότητα συμμετοχής σε συνεργασίες και τη συνολική εμπορική του δραστηριότητα. Δεν πρόκειται απλώς για κόστος, αλλά για επένδυση που συνδέεται άμεσα με τη βιωσιμότητα και τη μελλοντική του πορεία.

Στο πλαίσιο αυτό, το ESG δεν αποτελεί πλέον επιλογή μεταξύ κόστους και οφέλους, αλλά αναγκαία προσαρμογή σε ένα περιβάλλον όπου η μακροπρόθεσμη αξία συνδέεται ολοένα και περισσότερο με την επιχειρηματική απόδοση.



Credit: Γιώργος Γιαννακής

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

Το ESG έχει ήδη αναδιαμορφώσει τις σχέσεις της ναυτιλίας με τους βασικούς της stakeholders. Οι επενδυτές και τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα ενσωματώνουν όλο και περισσότερο ESG κριτήρια στις αποφάσεις τους, επηρεάζοντας καθοριστικά την πρόσβαση σε κεφάλαια και στους όρους δανεισμού και χρηματοδότησης.

Πρωτοβουλίες όπως τα Poseidon Principles και το πλαίσιο της EU Taxonomy ενισχύουν τη σύνδεση μεταξύ ESG επιδόσεων και χρηματοδότησης. Στην πράξη, ακόμα και μη εισηγμένες εταιρείες επηρεάζονται άμεσα, καθώς οι τράπεζες και οι ναυλωτές λειτουργούν ως φορείς μετάδοσης αυτών των απαιτήσεων, μεταφέροντας τα σχετικά κριτήρια σε όλο τον κλάδο, γεγονός που οδηγεί σε πιο αυστηρούς όρους κατά την αξιολόγηση για χρηματοδότηση και επιλογή συνεργασιών, ακόμα και για οργανισμούς που δεν υπόκεινται σε υποχρεωτική δημοσιοποίηση ESG στοιχείων.

Οι ναυλωτές, ιδιαίτερα οι μεγάλοι διεθνείς οργανισμοί, θέτουν πλέον συγκεκριμένα πρότυπα ως βάση συνεργασίας, ενσωματώνοντας κριτήρια ESG στη διαδικασία επιλογής των συνεργατών τους. Αυτό σημαίνει ότι η συμμόρφωση δεν επηρεάζει μόνο την πρόσβαση σε κεφάλαια, αλλά και την ίδια την εμπορική δραστηριότητα των εταιρειών.

Υπό αυτό το πρίσμα, το ESG λειτουργεί πλέον ως κοινό πλαίσιο αναφοράς για συνεργασία και σύγκριση, ενισχύοντας τη διαφάνεια και την εμπιστοσύνη μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. Με απλά λόγια, έχει εξελιχθεί σε μια κοινή «γλώσσα» αξιολόγησης μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών. Η ενσωμάτωσή του δεν αποτελεί απλώς προϋπόθεση συμμόρφωσης, αλλά βασικό παράγοντα διαμόρφωσης μακροχρόνιων και βιώσιμων επαγγελματικών σχέσεων στον κλάδο.

Where shipping grows responsibly, through expertise and integrated solutions for your fleet.

Meet us at
Posidonia 2026
booth n. 3.211 - Hall 3

RINA

Our experience. Your growth.

rina.org



ESG στην εφοδιαστική αλυσίδα: Ευκαιρίες και προκλήσεις για την επόμενη ημέρα

PCT: Η οπτική ενός σύγχρονου Container Terminal στο σταυροδρόμι της μετάβασης

Η εφοδιαστική αλυσίδα βρίσκεται σήμερα σε ένα σημείο καμπής. Όχι μόνο λόγω των γεωπολιτικών αναταράξεων, της ενεργειακής αβεβαιότητας και της αυξανόμενης πολυπλοκότητας των ροών, αλλά κυρίως λόγω της βαθιάς μετάβασης που επιβάλλει το ESG. Αυτό που μέχρι πρότινος αντιμετωπιζόταν ως υποχρέωση συμμόρφωσης μετασχηματίζεται σε βασικό παράγοντα ανταγωνιστικότητας, ανθεκτικότητας και –τελικά– βιωσιμότητας του ίδιου του συστήματος.



της **Νίνας Αργυρουπούλου**,
Deputy Manager PR & Sustainability,
Piraeus Container Terminal
(COSCO SHIPPING Ports)

Σε αυτό το περιβάλλον, ένα container terminal όπως η PCT δεν λειτουργεί απλώς ως κόμβος διακίνησης φορτίων. Λειτουργεί ως κρίσιμος κρίκος σε μια αλυσίδα αξίας, όπου η ευθύνη είναι συλλογική, αλλά η επίδραση κάθε επιμέρους κρίκου καθοριστική.

Η συζήτηση για το ESG στην εφοδιαστική αλυσίδα δεν μπορεί να είναι αποσπασματική. Δεν αφορά μόνο τα πλοία, ούτε μόνο τα λιμάνια. Αφορά ένα σύστημα αλληλεξαρτήσεων: ναυτιλία, λιμένες, logistics providers, ενέργεια, καύσιμα, τεχνολογία, αλλά και κοινωνίες και οικοσυστήματα. Και σε αυτή την εξίσωση, η πρόκληση είναι διττή: να επιτευχθούν ταυτόχρονα η αποανθρακοποίηση και η διατήρηση της λειτουργικής αποδοτικότητας.

Συστημικός συγχρονισμός της αλυσίδας

Τα container terminals βρίσκονται στο επίκεντρο αυτής της μετάβασης. Όχι μόνο ως φυσικές υποδομές, αλλά και ως ενεργοί καταλύτες αλλαγής. Παραδοσιακά, ο ρόλος ενός terminal ήταν λειτουργικός: ταχύτητα, αποδοτικότητα, ασφάλεια, αξιοπιστία. Σήμερα, σε αυτά προστίθεται μια νέα διάσταση: η περιβαλλοντική και κοινωνική επίδραση. Η μετάβαση αυτή δεν είναι θεωρητική. Εκφράζεται ήδη μέσα από:

- Την ηλεκτροδότηση εξοπλισμού και τη σταδιακή απεξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα.
- Τη βελτιστοποίηση των λειτουργιών μέσω ψηφιοποίησης, που μειώνει τον χρόνο παραμονής πλοίων και άρα τις εκπομπές.
- Την ενίσχυση πρακτικών κυκλικής οικονομίας και διαχείρισης αποβλήτων.
- Την επένδυση στο ανθρώπινο δυναμικό και στις δεξιότητες του μέλλοντος.

Και όμως, η πραγματικότητα παραμένει σύνθετη. Η ηλεκτροδότηση πλοίων από ξηρά (shore power), για παράδειγμα, αποτελεί κρίσιμο βήμα, αλλά δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί στο σύνολο του λιμενικού οικοσυστήματος. Αυτό αναδεικνύει μια βασική αλήθεια: καμία μεμονωμένη παρέμβαση δεν αρκεί. Η πρόοδος είναι αποτέλεσμα συνδυαστικών δράσεων.

Η αποανθρακοποίηση της εφοδιαστι-

κής αλυσίδας εξαρτάται από πολλούς παράγοντες: πλοία, καύσιμα, λιμάνια, υποδομές. Και ακριβώς εκεί εντοπίζεται και το μεγαλύτερο bottleneck: στον συγχρονισμό.

Η ναυτιλία μπορεί να επενδύει σε νέα καύσιμα. Τα λιμάνια σε υποδομές. Οι πάροχοι logistics σε ψηφιακές λύσεις. Όμως, αν αυτά δεν εξελίσσονται με τον ίδιο ρυθμό, δημιουργούνται ασυμμετρίες.

- Πλοία έτοιμα για εναλλακτικά καύσιμα χωρίς διαθέσιμες υποδομές ανεφοδιασμού.
- Λιμάνια με δυνατότητες που δεν αξιοποιούνται λόγω περιορισμών στη ναυτιλία.
- Εφοδιαστικές αλυσίδες που δεν μπορούν να απορροφήσουν την πολυπλοκότητα της μετάβασης.

Η πρόκληση, επομένως, δεν είναι μόνο τεχνολογική. Είναι συστημική. Αφορά στην ικανότητα των εμπλεκόμενων μερών να ευθυγραμμιστούν. Σε αυτό το σημείο, λοιπόν, δημιουργείται ανάγκη για θεσμική παρέμβαση, ώστε να καλυφθεί το κενό συντονισμού. Σε εθνικό επίπεδο, χρειάζεται ένας πιο σαφής σχεδιασμός για τον ρόλο των λιμένων στο ενεργειακό σύστημα, ειδικά σε θέματα όπως το electrification, το shore power και η πρόσβαση σε ΑΠΕ. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, χρειάζεται μεγαλύτερη εναρμόνιση πολιτικών ώστε να μη μεταφέρεται το κόστος μεταξύ κρίκων της αλυσίδας και να δημιουργηθούν κοινά frameworks συνεργασίας, όχι μόνο υποχρεώσεων.

Συνεργασία ως προϋπόθεση

Σε αυτό το πλαίσιο, η συνεργασία δεν αποτελεί απλώς μια «καλή πρακτική». Αποτελεί βασική προϋπόθεση.

Τα λεγόμενα green corridors αναδεικνύουν ακριβώς αυτή τη λογική: διαδρομές όπου όλα τα εμπλεκόμενα μέρη –λιμάνια, ναυτιλιακές εταιρείες, πάροχοι ενέργειας– συνεργάζονται για τη μείωση των εκπομπών.

Η αξία αυτών των πρωτοβουλιών δεν βρίσκεται μόνο στο αποτέλεσμα. Βρίσκεται στη διαδικασία:

- Ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών.
- Κοινός σχεδιασμός επενδύσεων.
- Ευθυγράμμιση στόχων και χρονοδιαγραμμάτων.

Για ένα container terminal, αυτό σημαίνει μετάβαση από έναν ρόλο «εκτελεστικό» σε έναν ρόλο «συνδιαμορφωτή».

Η διάσταση του ανθρώπου: Η επένδυση σε εκπαίδευση οδηγεί σε στρατηγικό πλεονέκτημα

Η εφοδιαστική αλυσίδα βασίζεται στους ανθρώπους της. Και όμως, για χρόνια, αυτή η διάσταση υποτιμήθηκε. Σήμερα, η πραγματικότητα έχει αλλάξει. Τα πληρώματα λειτουργούν σε ένα increasingly complex περιβάλλον. Οι εργαζόμενοι στα λιμάνια καλούνται να προσαρμοστούν σε νέες τεχνολογίες. Τα στελέχη καλούνται να λαμβάνουν αποφάσεις σε συνθήκες αβεβαιότητας.

Σε αυτό το πλαίσιο, το crew wellbeing και η ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού παύουν να είναι «soft issues». Γίνονται στρατηγικά ζητήματα ESG. Για οργανισμούς όπως η PCT, αυτό μεταφράζεται σε:

- Επενδύσεις στην εκπαίδευση και στην αναβάθμιση δεξιοτήτων.
- Δημιουργία ασφαλούς και υποστηρικτικού εργασιακού περιβάλλοντος.



- Ενίσχυση της σύνδεσης με τις τοπικές κοινωνίες.

Η επένδυση στον άνθρωπο δεν είναι μόνο ηθική επιλογή. Είναι επιχειρησιακή αναγκαιότητα.

Βιοποικιλότητα: Η σιωπηλή διάσταση του ESG

Συχνά, η συζήτηση για το ESG επικεντρώνεται στις εκπομπές. Όμως, υπάρχει μια λιγότερο ορατή αλλά εξίσου κρίσιμη διάσταση: η βιοποικιλότητα. Τα λιμάνια και οι παράκτιες υποδομές βρίσκονται σε άμεση αλληλεπίδραση με ευαίσθητα οικοσυστήματα. Η ανάπτυξη, η επέκταση και η λειτουργία τους επηρεάζουν τη θαλάσσια ζωή, τα παράκτια οικοσυστήματα και την ισορροπία της φύσης.

Η πρόκληση εδώ είναι βαθύτερη:

- Πώς ενσωματώνεται η προστασία της βιοποικιλότητας στον σχεδιασμό των έργων;
- Πώς αξιολογείται η επίδραση πέρα από τις εκπομπές;
- Πώς μετατρέπεται η περιβαλλοντική ευθύνη σε ενεργή διαχείριση οικοσυστημάτων;

Η απάντηση δεν είναι απλή. Απαιτεί νέα εργαλεία, νέες μεθοδολογίες και –κυρίως– μια αλλαγή νοοτροπίας: από τη λογική της ελαχιστοποίησης της ζημιάς στη λογική της θετικής συνεισφοράς και την ενσωμάτωση του οικοσυστήματος ακόμα ως και μια νέα υποδομή για περιβαλλοντολογική υπεύθυνη συνεισφορά.



Από τη συμμόρφωση στην ανθεκτικότητα

Το ESG δεν είναι πλέον θέμα reporting. Είναι θέμα ανθεκτικότητας. Είτε κάποιος το συνειδητοποιεί είτε όχι, το μεγαλύτερο μέρος των αποφάσεων που λαμβάνονται σήμερα αφορά το ESG.

Είναι καθαρά θέμα οπτικής και ωριμότητας οργανισμού πώς διαχειρίζεται αυτή την πραγματικότητα και πόσο αξιοποιεί τα εργαλεία που έχει στη διάθεσή του. Γιατί οι δείκτες ESG αποτελούν εργαλεία στην πραγματικότητα, που προσφέρουν σε κάθε οργανισμό ένα διευρυμένο φάσμα για το τι αποτελεί ρίσκο για τον ίδιο και την επιχειρησιακή του λειτουργία: κλιματικό, ρυθμιστικό, επενδυτικό, επιχειρησιακό, λειτουργικό κ.ο.κ.

Σε έναν κόσμο όπου οι κρίσεις είναι πιο συχνές και πιο σύνθετες, οι οργανισμοί που θα επιβιώσουν δεν θα είναι απαραίτητα οι μεγαλύτεροι. Θα είναι οι πιο προσαρμοστικοί.

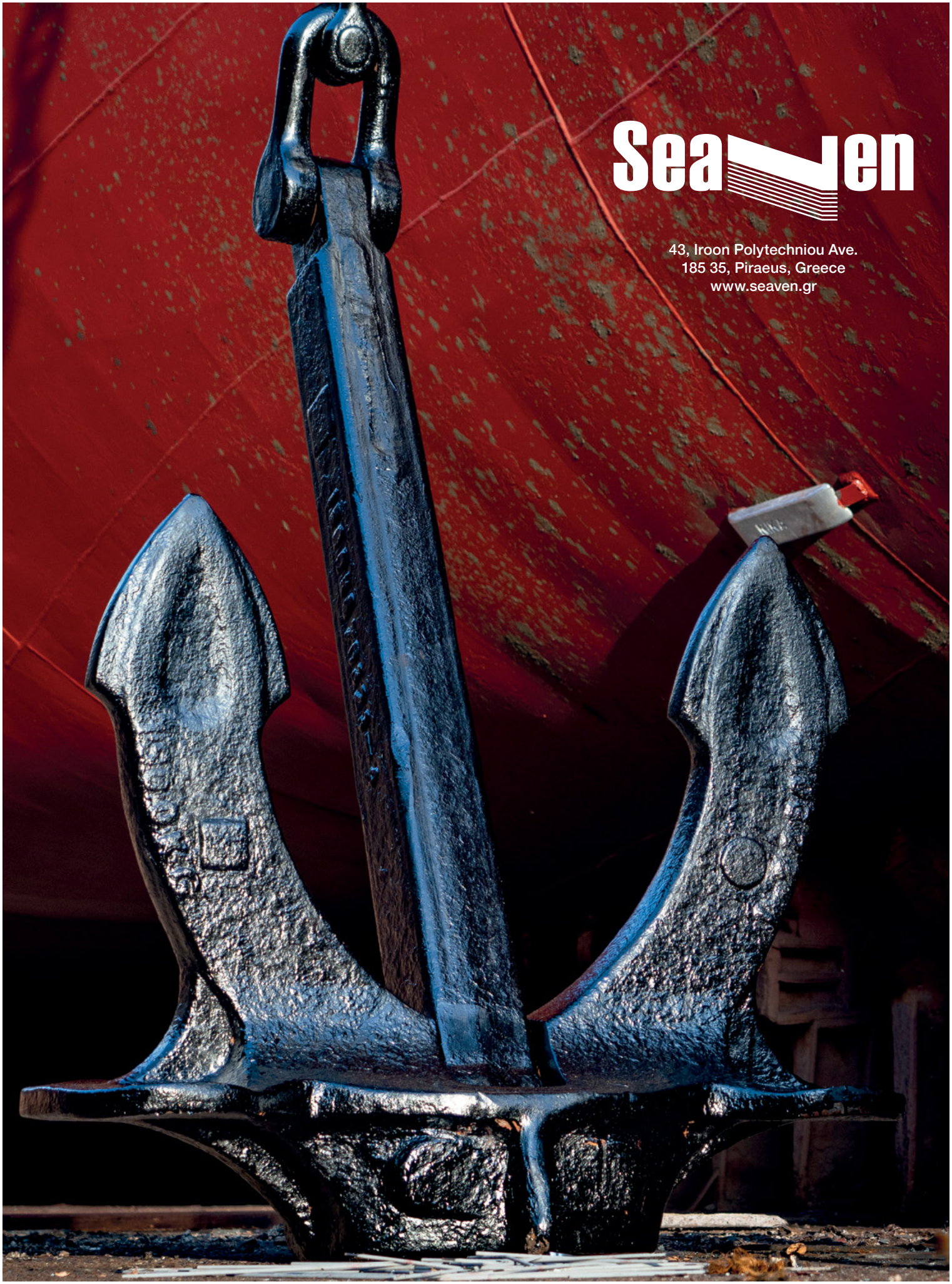
Για την εφοδιαστική αλυσίδα, αυτό σημαίνει:

- Ευελιξία στις λειτουργίες.
- Διαφοροποίηση ρίσκου.
- Ενσωμάτωση της βιωσιμότητας στον πυρήνα της στρατηγικής.

Για ένα container terminal, σημαίνει να μπορεί να λειτουργεί όχι μόνο αποτελεσματικά, αλλά και υπεύθυνα. Όχι μόνο σήμερα, αλλά και σε ένα αβέβαιο αύριο.

Η επόμενη ημέρα: Προκλήσεις που καθορίζουν το μέλλον

Οι προκλήσεις που διαμορφώνουν την επόμενη ημέρα δεν είναι απλώς λειτουργικές. Είναι βαθιά στρατηγικές. Πρώτον, η ενεργειακή αβεβαιότητα. Δεν υπάρχει ακόμη ένας ξεκάθαρος «νικητής» στα καύσιμα του μέλλοντος. Οι οργανισμοί καλούνται να επενδύσουν σε ένα περιβάλλον όπου η τεχνολογική κατεύθυνση παραμένει ρευστή.



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

Η συζήτηση για το ESG στην εφοδιαστική αλυσίδα δεν μπορεί να είναι αποσπασματική. Δεν αφορά μόνο τα πλοία, ούτε μόνο τα λιμάνια. Αφορά ένα σύστημα αλληλεξαρτήσεων: ναυτιλία, λιμένες, logistics providers, ενέργεια, καύσιμα, τεχνολογία, αλλά και κοινωνίες και οικοσυστήματα. Και σε αυτή την εξίσωση, η πρόκληση είναι διττή: να επιτευχθούν ταυτόχρονα η αποανθρακοποίηση και η διατήρηση της λειτουργικής αποδοτικότητας.

Αυτό μετατρέπει κάθε απόφαση σε επιλογή με υψηλό κεφαλαιακό ρίσκο και χρονική αβεβαιότητα – ιδιαίτερα για τα λιμάνια και τα terminals, που οφείλουν να αναπτύξουν υποδομές με ορίζοντα δεκαετιών.

Δεύτερον, το επενδυτικό κόστος. Η μετάβαση στο ESG απαιτεί σημαντικά κεφάλαια, σε μια περίοδο όπου οι πιέσεις για αποδοτικότητα παραμένουν έντονες. Το κρίσιμο ζήτημα δεν είναι μόνο το ύψος των επενδύσεων, αλλά και η χρονική ασυμμετρία μεταξύ κόστους και απόδοσης. Οι οργανισμοί καλούνται να απορροφήσουν το κόστος σήμερα, χωρίς πάντα να μπορούν να μετακυλίσουν άμεσα την αξία στην αγορά.

Τρίτον, η ρυθμιστική πολυπλοκότητα. Το κανονιστικό πλαίσιο εξελίσσεται ταχύτατα, συχνά χωρίς πλήρη ευθυγράμμιση μεταξύ γεωγραφικών περιοχών ή κρίκων της αλυσίδας. Αυτό δημιουργεί ένα περιβάλλον όπου η συμμόρφωση δεν είναι σταθερός στόχος, αλλά κινούμενο σημείο. Για τα container terminals, αυτό σημαίνει διαρκή προσαρμογή – όχι μόνο σε επίπεδο λειτουργίας, αλλά και σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού.

Τέταρτον, η ανάγκη για συγχρονισμό της αλυσίδας. Η μεγαλύτερη πρόκληση παραμένει συστημική. Χωρίς ευθυγράμμιση μεταξύ ναυτιλίας, λιμένων, ενεργειακών παρόχων και logistics providers, η πρόοδος θα παραμένει αποσπασματική. Ο κίνδυνος δεν είναι η αδράνεια, αλλά η ασυμμετρία: επενδύσεις που δεν αξιοποιούνται, υποδομές που προηγούνται ή υστερούν και μια αλυσίδα που δυσκολεύεται να λειτουργήσει ως ενιαίο σύστημα.

Οι ευκαιρίες

Και όμως, μέσα σε αυτό το περιβάλλον πολυπλοκότητας, αναδύονται ευκαιρίες που μπορούν να επανακαθορίσουν τον ρόλο των λιμένων και των container terminals.

Τα λιμάνια που θα κινηθούν έγκαιρα έχουν τη δυνατότητα να εξελιχθούν σε ενεργειακούς κόμβους – όχι απλώς σημεία διακίνησης φορτίων, αλλά κρίσιμες υποδομές της ενεργειακής μετάβασης. Αυτό σημαίνει έναν ουσιαστικό επαναπροσδιορισμό της θέσης τους στην αλυσίδα αξίας: από υποστηρικτικό κρίκο σε στρατηγικό πυλώνα.

Για τα container terminals, η ενσωμάτωση του ESG μπορεί να μετατραπεί σε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Η βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας, η ψηφιοποίηση και η διαφάνεια δεν ενισχύουν μόνο τη βιωσιμότητα, αλλά και την αξιοπιστία – ένα από τα πιο κρίσιμα στοιχεία στον κλάδο των logistics. Σε ένα περιβάλλον όπου η προβλεψιμότητα είναι ζητούμενο, οι οργανισμοί που μπορούν να τη διασφαλίσουν αποκτούν σαφές προβάδισμα.

Παράλληλα, η ενσωμάτωση των ESG κριτηρίων διευρύνει τον τρόπο με τον οποίο οι οργανισμοί αντιλαμβάνονται τον κίνδυνο. Από «αχαρτογράφητους» κινδύνους –όπως η κλιματική αστάθεια ή οι κοινωνικές πιέσεις– σε διαχειρίσιμες παραμέτρους στρατηγικού σχεδιασμού. Αυτό ενισχύει την ανθεκτικότητα και επιτρέπει καλύτερη προετοιμασία για ένα αβέβαιο μέλλον.

Συνολικά, η μετάβαση στο ESG δεν αποτελεί μόνο πρόκληση κόστους ή συμμόρφωσης. Αποτελεί ευκαιρία επανατοποθέτησης. Οι οργανισμοί που θα κινηθούν πρώτοι –με σαφή στρατηγική και ικανότητα συνεργασίας– δεν θα προσαρμοστούν απλώς στη νέα πραγματικότητα. Θα συμβάλουν στη διαμόρφωσή της.

Ένα σύστημα σε μετάβαση

Η εφοδιαστική αλυσίδα δεν αλλάζει γραμμικά. Αλλάζει μέσα από εντάσεις, ασυμμετρίες και αντιφάσεις.

- Όχι μόνο τεχνολογία, αλλά και συνεργασία.
- Όχι μόνο υποδομές, αλλά και άνθρωποι.
- Όχι μόνο συμμόρφωση, αλλά και στρατηγική.

Αυτό είναι το πραγματικό διακύβευμα. Γιατί στο τέλος, το ESG δεν είναι ένας ακόμα δείκτης. Είναι το πλαίσιο μέσα στο οποίο θα κριθεί η ικανότητά μας να διαχειριστούμε την πολυπλοκότητα, να ισορροπήσουμε αντικρουόμενες απαιτήσεις και να διαμορφώσουμε ένα σύστημα που δεν θα είναι μόνο αποδοτικό, αλλά και βιώσιμο.

Και αυτή δεν είναι απλώς μια πρόκληση. Είναι η ευθύνη της επόμενης ημέρας.


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

ESG στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας: Απόσυρση ή εξέλιξη;

Πώς η βιώσιμη χρηματοδότηση αλλάζει, και αναδιαμορφώνει, τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση

Τους τελευταίους μήνες, η συζήτηση γύρω από τις αρχές Περιβάλλοντος, Κοινωνικής Ευθύνης και Διακυβέρνησης (ESG) στη ναυτιλία έχει αλλάξει. Πολιτικές αντιδράσεις, γεωπολιτικές εντάσεις και η επιβράδυνση ορισμένων κανονιστικών πρωτοβουλιών έχουν τροφοδοτήσει την άποψη ότι το ESG υποχωρεί. Η εικόνα ωστόσο είναι πιο σύνθετη· το ESG δεν αποσύρεται, αλλά εξελίσσεται με διαφορετικούς τρόπους. Από τη μία, εξελίσσεται μια αγορά που ωριμάζει, όπου η βιωσιμότητα ενσωματώνεται ουσιαστικά στη χρηματοδότηση. Από την άλλη, φαινόμενα αποσιώπησης πολιτικών ESG, αποδυνάμωσης ή επιφανειακής συμμόρφωσης πολιτικών ESG απειλούν να απαξιώσουν τις αρχές του ESG. Το ερώτημα δεν είναι αν το ESG θα συνεχίσει να επηρεάζει τη ναυτιλία, αλλά πώς.



της **Νίκης Αλεξάνδρου**,
Counsel, Norton Rose Fulbright Greece |
Ανεξάρτητου Μη Εκτελεστικού Μέλους ΔΣ,
National Bank of Greece Cyprus Ltd |
Co-founder & Co-leader,
Lean In Network Greece Athens

Οι βασικές ESG πρωτοβουλίες και η ναυτιλία ως δείκτης μακροπρόθεσμης διακυβέρνησης

Η ναυτιλία βρέθηκε νωρίς στο επίκεντρο χρηματοδοτικών πρωτοβουλιών που συνδέουν το κεφάλαιο με περιβαλλοντικά και κοινωνικά κριτήρια. Η υιοθέτηση των Poseidon Principles από μεγάλες διεθνείς τράπεζες αποτέλεσε σταθμό. Για πρώτη φορά, η χρηματοδότηση συνδέθηκε δομικά με τη συμμόρφωση στόλων με τους στόχους απεξάρτησης από τον άνθρακα (decarbonisation) του IMO. Σήμερα, σύμφωνα με τον Poseidon Principles Association, πάνω από 30 τράπεζες, με χαρτοφυλάκιο άνω των $300 δισ., αξιολογούν τα δάνειά τους βάσει κλιματικών δεικτών. Παράλληλα, η ένταξη της ναυτιλίας στο EU ETS και οι δεσμεύσεις του IMO για μείωση εκπομπών άνθρακα διαμόρφωσαν ένα πλαίσιο κινήτρων με πραγματικό οικονομικό αντίκτυπο.

Στην πράξη, η συμμόρφωση δεν οδηγείται μόνο από κανονισμούς. Ο πλοιοκτήτης σήμερα ζυγίζει τον κίνδυνο να χάσει πρόσβαση σε κεφάλαια, να αποκλειστεί από ναυλωτές που απαιτούν πράσινες μεταφορές ή να δει την αξία του στόλου του να απομειώνεται από κανονιστικές εξελίξεις. Ένα πλοίο που δεν ανταποκρίνεται στα μελλοντικά πρότυπα εκπομπών άνθρακα δεν είναι μόνο περιβαλλοντικό πρόβλημα, είναι επίσης χρηματοδοτικό. Το ESG, υπό αυτό το πρίσμα, λειτουργεί ως δείκτης μακροπρόθεσμης διακυβέρνησης· εταιρείες που επενδύουν σε καθαρότερες τεχνολογίες και διαφανείς δομές αντιμετωπίζονται ως λιγότερο εκτεθειμένες σε ρυθμιστικό και λειτουργικό κίνδυνο.

Sustainability-linked loans: όταν η βιωσιμότητα επηρεάζει το επιτόκιο

Τα sustainability-linked loans (SLLs) έχουν αναδειχθεί σε ένα από τα πιο ουσιαστικά εργαλεία σύνδεσης ESG και χρηματοδότησης. Δεν δεσμεύουν



τα κεφάλαια σε συγκεκριμένα έργα, αλλά συνδέουν το κόστος δανεισμού με την επίτευξη προκαθορισμένων δεικτών βιωσιμότητας ESG. Ο δανειολήπτης που επιτυγχάνει τους στόχους του επωφελείται από χαμηλότερο επιτόκιο, εκείνος που δεν τους επιτυγχάνει επιβαρύνεται. Πρόκειται για έναν απλό αλλά ισχυρό μηχανισμό αλλαγής συμπεριφοράς.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η χρηματοδότηση ύψους $2,8 δισ. για την GasLog, στην οποία συνέβαλε η Norton Rose Fulbright. Με συντονιστές τις Citibank N.A. και BNP Paribas, το δάνειο, η μεγαλύτερη εμπορική ναυτιλιακή χρηματοδότηση που έχει καταγραφεί παγκοσμίως, συνδέει τους όρους δανεισμού τόσο με δείκτες μείωσης εκπομπών άνθρακα όσο και με δείκτες εκπροσώπησης γυναικών στο πρόγραμμα εκπαίδευσης ναυτικών δοκίμων της εταιρείας. Η συμφωνία αυτή είναι ενδεικτική μιας νέας λογικής· το ESG δεν αντιμετωπίζεται ως κανονιστική εκκρεμότητα, αλλά ως μηχανισμός δημιουργίας αξίας, που αγκαλιάζει και τους τρεις άξονες του ESG ταυτόχρονα.

Ωστόσο, το εργαλείο δεν είναι αλάνθαστο. Σε απουσία ρυθμιστικής εποπτείας, υπάρχει πραγματικός κίνδυνος να φέρει ένα δάνειο την ετικέτα «SLL» χωρίς να πληροί ουσιαστικές απαιτήσεις, το λεγόμενο «greenwashing». Έρευνα της *Journal of Financial Economics* (2025) διαπίστωσε ότι δανειολήπτες χαμηλής διαφάνειας παρουσιάζουν επιδείνωση όσον αφορά τη συμμόρφωση με τις αρχές ESG μετά την έκδοση SLL, υποδηλώνοντας ότι ο χαρακτηρισμός του δανείου ως SLL χρησιμοποιείται ορισμένες φορές ως μάρκετινγκ παρά ως ουσιαστική δέσμευση. Η ανάγκη για μετρήσιμους, επαληθεύσιμους στόχους δεν είναι τυπική απαίτηση, είναι θεμέλιο αξιοπιστίας.

Οι αναταράξεις: γεωπολιτική, greenwashing και αποσιώπηση του ESG

Το 2025-2026 δοκίμασε τις αντοχές του ESG πλαισίου. Στο επίπεδο του IMO, το Net Zero Framework δεν υιοθετήθηκε τον Οκτώβριο του 2025, καθώς ΗΠΑ, Σαουδική Αραβία και Ρωσία άσκησαν αποφασιστική αντίσταση. Η ψηφοφορία αναβλήθηκε έως τον Οκτώβριο του 2026, με πιθανή έναρξη ισχύος το νωρίτερο τον Μάρτιο του 2028. Στην Ευρώπη, το Omnibus I Package απάλλαξε εταιρείες κάτω των 1.000 υπαλλήλων από υποχρεώσεις ESG αναφοράς, παρατείνοντας τις υπόλοιπες προθεσμίες έως το 2028.

Στο γεωπολιτικό μέτωπο, η συνεχιζόμενη σύγκρουση στη Μέση Ανατολή επηρεάζει άμεσα τη ναυτιλία και κατ' επέκταση τη βιώσιμη χρηματοδότηση. Πλοιοκτήτες με δρομολόγια στην περιοχή βλέπουν τον ESG σχεδιασμό τους να δοκιμάζεται από μακρύτερες διαδρομές, αυξημένη κατανάλωση

Τα sustainability-linked loans (SLLs) έχουν αναδειχθεί σε ένα από τα πιο ουσιαστικά εργαλεία σύνδεσης ESG και χρηματοδότησης. Δεν δεσμεύουν τα κεφάλαια σε συγκεκριμένα έργα, αλλά συνδέουν το κόστος δανεισμού με την επίτευξη προκαθορισμένων δεικτών βιωσιμότητας ESG. Ο δανειολήπτης που επιτυγχάνει τους στόχους του επωφελείται από χαμηλότερο επιτόκιο, εκείνος που δεν τους επιτυγχάνει επιβαρύνεται. Πρόκειται για έναν απλό αλλά ισχυρό μηχανισμό αλλαγής συμπεριφοράς.

καυσίμων και υψηλότερες εκπομπές. Παράλληλα, η έμφαση στην ενεργειακή ασφάλεια έχει επαναφέρει στο προσκήνιο συμβατικά καύσιμα, επιβραδύνοντας την υιοθέτηση εναλλακτικών λύσεων.

Ταυτόχρονα, αναδύεται το φαινόμενο του «greenhushing», της αποσιώπησης του ESG. Εταιρείες αποφεύγουν να χρησιμοποιούν τον όρο «ESG» δημοσίως, για να μην εκτεθούν πολιτικά. Έρευνα του The Conference Board έδειξε ότι, ενώ το 87% των εταιρειών του S&P 500 γνωστοποιεί κλιματικούς στόχους, μόνο το 25% τους αποκαλεί «ESG», ποσοστό που το 2024 ανερχόταν σε 40%. Η σιωπή αυτή δεν είναι ακίνδυνη, αλλά δημιουργεί αδιαφάνεια, αφαιρώντας από τους δανειστές και τους επενδυτές τα εργαλεία που χρειάζονται για να λάβουν ορθές αποφάσεις.

Γιατί το ESG επιμένει: πέρα από υποχρέωση, στρατηγική επιλογή

Παρά τις αναταράξεις, οι δομικοί παράγοντες που τροφοδοτούν το ESG παραμένουν ισχυροί και στους τρεις άξονες. Στον περιβαλλοντικό άξονα, το EU ETS Maritime δεν υποχωρεί· υποχρεώσεις παράδοσης δικαιωμάτων εκπομπών φτάνουν στο 70% για το 2025 και στο 100% από το 2026 και εξής. Μεγάλοι ναυλωτές εξακολουθούν να απαιτούν αποδεδειγμένα χαμηλό αποτύπωμα άνθρακα, ανεξάρτητα από ό,τι συμβαίνει στις Βρυξέλλες ή στο Λονδίνο. Στον κοινωνικό άξονα, η ένταση στον Περσικό Κόλπο υπενθύμισε ότι η ασφάλεια πληρωμάτων και η ευημερία των ναυτικών δεν είναι νομικές λεπτομέρειες. Εταιρείες με εδραιωμένες πολιτικές κοινωνικής ευθύνης αναδεικνύονται ως αξιόπιστοι εταίροι των χρηματοδοτών και των προμηθευτών τους ακριβώς στις πιο δύσκολες συνθήκες. Στον άξονα διακυβέρνησης, η κρίση ανέδειξε την έκθεση σε κυρώσεις, AML/KYC και πολιτικό κίνδυνο. Μια ισχυρή δομή διακυβέρνησης δεν είναι τυπική απαίτηση, αλλά ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

Τα χρηματοδοτικά στοιχεία ενισχύουν αυτή την εικόνα. Τα παγκόσμια sustainability funds διαχειρίζονταν $3,9 τρισ. το τελευταίο τρίμηνο του 2025 (+4%), ενώ η συνολική αγορά βιώσιμης χρηματοδότησης παρέμεινε ανθεκτική στα $1,6 τρισ., μείωση μόλις 7% παρά τους αντίξοους ανέμους. Ακαδημαϊκή έρευνα (Maritime Economics & Logistics, Μάρτιος 2026) κατέδειξε ότι ESG-linked ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις συνδέονται με χαμηλότερα επιτόκια για δανειολήπτες που αποδεικνύουν ουσιαστική δέσμευση. Η αγορά, με άλλα λόγια, διακρίνει ήδη αυτούς που εφαρμόζουν από εκείνους που απλώς διακηρύσσουν. Παράλληλα, το κόστος μη συμμόρφωσης στις αρχές ESG οδηγεί σε υψηλότερα λειτουργικά έξοδα, περιορισμένη πρόσβαση σε χρηματοδότηση και σε κίνδυνο απομείωσης της αξίας του στόλου.

Η πρόσφατη επιβράδυνση δεν σηματοδοτεί υποχώρηση, αλλά ωρίμανση. Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση βρίσκεται σε ένα μεταβατικό στάδιο, όπου οι γενικές διακηρύξεις υποχωρούν μπροστά σε μετρήσιμους δείκτες και πραγματικές επενδύσεις. Χρηματοδότες και ναυλωτές έχουν ήδη αποδείξει τη βούλησή τους να διαδραματίσουν ουσιαστικό ρόλο στη μετάβαση. Η ουσιαστική ESG συμμόρφωση δεν είναι πλέον μόνο ηθική επιλογή, αλλά στρατηγική επένδυση για το μέλλον της ναυτιλίας και της χρηματοδότησής της.

Lloyd's List
2021
GREEK SHIPPING AWARDS
DRY CARGO COMPANY of the Year

Best Workplaces™
Great Place To Work.
HELLAS 2026

seanergy

A prominent **pure-play**
independent **Capesize** shipping company



www.seanergymaritime.com

- Nasdaq-listed since 2008
- Modern Capesize & Newcastlemax Fleet and Newbuildings in the Orderbook
- Trusted by the World's Top Charterers
- Award-winning Dry Bulk Owner & Operator

Από εργαλείο συμμόρφωσης σε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα: Το ESG ως μοχλός ανάπτυξης στη ναυτιλία

Η συζήτηση γύρω από το ESG στη ναυτιλία έχει αλλάξει αισθητά τα τελευταία χρόνια. Ενώ μέχρι πρότινος κυριαρχούσε η πίεση από τους κανονιστικούς φορείς, με κεντρικό τον International Maritime Organization (IMO), και η ανάγκη συμμόρφωσης με απαιτητικά πλαίσια όπως το Net Zero, σήμερα διαμορφώνεται ένα διαφορετικό τοπίο, στο οποίο η πρωτοβουλία μεταφέρεται ολοένα και περισσότερο στις ίδιες τις εταιρείες.



της **Πηνελόπης Κασανή**,
Partner – Governance, Risk and Compliance, Moore Greece

Καθώς η ένταση της ρυθμιστικής πίεσης μειώνεται, με τη μετάθεση επί παραδείγματι της ψήφισης του Net Zero Framework του IMO, το ESG μετατρέπεται σε ζήτημα στρατηγικής επιλογής. Το κρίσιμο ερώτημα πλέον δεν είναι «τι απαιτούν οι κανονισμοί», αλλά «τι είδους εταιρεία θέλουν να χτίσουν οι πλοιοκτήτες».

Αυτή η μετατόπιση είναι ουσιαστική, καθότι αναγκάζει τη διοίκηση να τοποθετηθεί ενεργά: Επιθυμεί μια εταιρεία που λειτουργεί οριακά εντός των κανονιστικών πλαισίων ή μια εταιρεία που αξιοποιεί τη βιωσιμότητα ως στοιχείο διαφοροποίησης και μακροπρόθεσμης αξίας, για την ίδια την εταιρεία, τους ιδιοκτήτες και τους συνεργάτες της; Η απάντηση σε αυτό το ερώτημα καθορίζει τις επενδυτικές αποφάσεις, τη διαχείριση του προσωπικού και του στόλου, τις συνεργασίες και, τελικά, τη θέση αλλά και την εικόνα της εταιρείας στην αγορά. Το ESG, υπό αυτό το πρίσμα, δεν είναι ένα «πρέπει» που έρχεται να επικαθίσει πάνω από το λοιπό κανονιστικό πλαίσιο, αλλά το ήθος που διατρέχει τον οργανισμό, ένα βασικό στοιχείο, άρρηκτα συνυφασμένο με την ταυτότητά του.

Σε αυτό το πλαίσιο, η κατανόηση των αναγκών των βασικών ενδιαφερόμενων μερών καθίσταται καθοριστική, μιας και οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν λειτουργούν σε κενό, αλλά αλληλεπιδρούν και εξαρτώνται από ένα οικοσύστημα που περιλαμβάνει τράπεζες, ναυλωτές, ασφαλιστές, επενδυτές και πλήθος άλλων μερών. Ιδιαίτερα οι τράπεζες και οι ναυλωτές έχουν αναδειχθεί σε βασικούς μοχλούς πίεσης, αλλά και ευκαιρίας. Τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα ενσωματώνουν ολοένα και περισσότερο ESG κριτήρια στις αποφάσεις τους, επηρεάζοντας το κόστος και τη διαθεσιμότητα κεφαλαίων. Αντίστοιχα, οι ναυλωτές επιδιώκουν να μειώσουν το δικό τους περιβαλλοντικό αποτύπωμα, ικανοποιώντας και εκείνοι τις απαιτήσεις των δικών τους ενδιαφερόμενων μερών, και έτσι στρέφονται προς συνεργάτες που μπορούν να τεκμηριώσουν αντίστοιχες επιδόσεις.

Η δυνατότητα μιας ναυτιλιακής εταιρείας να αφουγκράζεται και να ανταποκρίνεται στις ανάγκες αυτές δεν είναι απλώς θέμα διατήρησης καλών σχέσεων, αλλά είναι άμεσα συνδεδεμένη με συγκεκριμένα επιχειρηματικά οφέλη. Εταιρείες που ευθυγραμμίζονται με τις προσδοκίες των stakeholders αποκτούν ευκολότερη πρόσβαση σε χρηματοδότηση, συχνά με ευνοϊκότερους όρους, ενισχύουν τις σχέσεις τους με τους ποιοτικούς ναυλωτές και βελτιώνουν τη διαπραγματευτική τους θέση, αφού καθιστούν τον εαυτό τους απαραίτητο στην επίτευξη των στόχων των συνεργατών τους και, έτσι, προτιμώμενο συνεργάτη. Αντίθετα,

η αδράνεια μπορεί να οδηγήσει σε αποκλεισμό από συγκεκριμένες αγορές ή σε αυξημένο κόστος κεφαλαίου.

Συχνά, ωστόσο, η συζήτηση γύρω από το ESG –και ειδικά την περιβαλλοντική του διάσταση– παρερμηνεύεται. Υπάρχει η αντίληψη ότι «πράσινη» ναυτιλία σημαίνει δραστικές και άμεσες αλλαγές, όπως η πλήρης εγκατάλειψη των συμβατικών καυσίμων. Στην πράξη, η μετάβαση είναι πολύ πιο σύνθετη και σταδιακή. Το «E» δεν συνεπάγεται απαραίτητα ριζικές κινήσεις από τη μία μέρα στην άλλη, αλλά ξεκινά από πιο απλές και άμεσα εφαρμόσιμες βελτιώσεις. Η μείωση της κατανάλωσης καυσίμου, για παράδειγμα, αποτελεί έναν από τους πιο προφανείς και αποδοτικούς τρόπους βελτίωσης της περιβαλλοντικής επίδοσης. Όπου και όταν είναι εφικτό, μέσα από βελτιστοποίηση ταχυτήτων, καλύτερο σχεδιασμό δρομολογίων, χρήση ψηφιακών εργαλείων και τεχνικές παρεμβάσεις στα πλοία, οι εταιρείες μπορούν να επιτύχουν σημαντικές εξοικονομήσεις. Το όφελος είναι διπλό και αυτονόητο: μειώνονται οι εκπομπές, αλλά ταυτόχρονα περιορίζεται και το κόστος της κατανάλωσης. Έτσι, η περιβαλλοντική υπευθυνότητα ευθυγραμμίζεται με την οικονομική αποδοτικότητα. Άλλωστε, είναι αδύνατον να μιλάμε για επενδύσεις στη βιωσιμότητα εάν οι ίδιες οι επενδύσεις είναι οικονομικά μη βιώσιμες.

Παράλληλα, σε μια εποχή κατά την οποία το ταλέντο γίνεται ολοένα και πιο δυσεύρετο, η κοινωνική διάσταση του ESG αποκτά ιδιαίτερη βαρύτητα. Η ναυτιλία αντιμετωπίζει διαχρονικά προκλήσεις στην προσέλκυση και στη διατήρηση ικανών στελεχών και πληρωμάτων. Οι νέες γενιές εργαζομένων, τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά, αξιολογούν πλέον τους εργοδότες τους όχι μόνο με βάση τις αποδοχές, αλλά και με κριτήρια που σχετίζονται με την ποιότητα ζωής, την ασφάλεια, την εκπαίδευση και το ευρύτερο αποτύπωμα της εταιρείας. Η επένδυση στο «S» δεν είναι απλώς μια ηθική επιλογή, αλλά μια στρατηγική αναγκαιότητα. Εταιρείες που διασφαλίζουν υψηλά επίπεδα ασφάλειας, φροντίζουν για την ευημερία των πληρωμάτων, επενδύουν στην εκπαίδευση και καλλιεργούν μια κουλτούρα σεβασμού και συμπερίληψης ενισχύουν τη φήμη τους και καθίστανται πιο ελκυστικές ως εργοδότες. Η φήμη αυτή λειτουργεί πολλαπλασιαστικά: βοηθά στην προσέλκυση ταλέντου και ενισχύει την αφοσίωση των εργαζομένων. Σε έναν κλάδο όπου το ανθρώπινο στοιχείο παραμένει κρίσιμο για την ασφαλή και αποδοτική λειτουργία, αυτό μεταφράζεται άμεσα σε επιχειρησιακό πλεονέκτημα.

Διαβάζοντας τα παραπάνω, διαπιστώνει κανείς ότι τίποτε από αυτά δεν είναι καινούργιο, και μάλιστα ότι η ελληνική ναυτιλία, στη μεγάλη της πλειοψηφία, τα θεωρεί αυτονόητα και τα εφαρμόζει εδώ και γενεές πλοιοκτητών: είναι η συνετή και υπεύθυνη διαχείριση, ο σεβασμός στο περιβάλλον και στον άνθρωπο, η λογοδοσία και η διαφάνεια στους χρηματοδότες.

Στον πυρήνα του ESG όμως βρίσκεται και μια απλή αλλά ισχυρή ιδέα: η επιμέτρηση και η καταγραφή. Δεν μπορεί να υπάρξει ουσιαστική βελτίωση χωρίς κατανόηση της υφιστάμενης κατάστασης. Το λεγόμενο «ESG Reporting» εισάγει ένα πλαίσιο μέσα από το οποίο οι εταιρείες μπορούν: (α) να μετρήσουν συστηματικά και (β) να επικοινωνήσουν την απόδοσή τους σε περιβαλλοντικά θέματα, θέματα διαχείρισης ανθρώπινου δυναμικού, όπως και σε διοικητικά ζητήματα. Οι δείκτες, τα δεδομένα και οι αναφορές, ωστόσο, δεν είναι αυτοσκοπός· αποτελούν εργαλεία που επιτρέπουν τη λήψη καλύτερων αποφάσεων. Η διαδικασία αυτή, αν και συχνά αντιμετωπίζεται ως γραφειοκρατική επιβάρυνση, είναι στην πραγματικότητα το πρώτο και πιο κρίσιμο βήμα προς τη βελτίωση, αλλά και ως προς την επικοινωνία αυτών των θεμάτων με τον έξω κόσμο, με έναν αξιόπιστο και κατανοητό τρόπο. Όταν μια εταιρεία γνωρίζει με ακρίβεια και παρακολουθεί διαχρονικά την κατανάλωση του στόλου της, τα επίπεδα εκπομπών, τα ποσοστά ατυχημάτων ή την ικανοποίηση των εργαζομένων της, μπορεί να θέσει ρεαλιστικούς στόχους και να αποδεικνύει την πρόοδό της. Όταν επικοινωνεί αυτές τις πληροφορίες μέσω του ESG Report της, ενισχύεται η αξιοπιστία της και ενδυναμώνονται η φήμη και η θέση της στην αγορά.

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, το ESG δεν έρχεται να ξαναγράψει από το μηδέν πώς «θα πρέπει να συμπεριφέρεται η ναυτιλία για να είναι βιώσιμη»· έρχεται να δώσει επίσημη γλώσσα, δομή και κανόνες επιμέτρησης σε αρχές που οι ισχυρότερες εταιρείες του κλάδου ήδη εφαρμόζουν στην πράξη. Η διαφορά βρίσκεται στο πόσο συνειδητά και στρατηγικά θα αξιοποιηθούν αυτές οι αρχές στο νέο περιβάλλον. Όσοι το αντιμετωπίσουν ως μία ακόμα υποχρέωση θα περιοριστούν στα ελάχιστα. Όσοι όμως το δουν ως εργαλείο κατεύθυνσης και λήψης αποφάσεων, θα μπορέσουν να το μετατρέψουν σε πραγματικό πλεονέκτημα που θα τους βοηθήσει να εξελίσσονται με συνέπεια, να ενισχύουν τις σχέσεις εμπιστοσύνης και να δημιουργούν αξία με διάρκεια.



antaeus TRAVEL GROUP

Ψηφιακά ταξίδια και ανθρώπινη εξειδίκευση: Η νέα πραγματικότητα στα ναυτικά ταξίδια



Συνέντευξη με τον **Γιώργο Χατζαντώνη**, Managing Director του Ομίλου Antaeus Travel

Πώς διαμορφώνονται σήμερα τα ναυτικά ταξίδια;

Τα ναυτικά ταξίδια αποτελούσαν πάντα μια απαιτητική διαδικασία, με έντονη πίεση χρόνου, σύνθετα δρομολόγια και την ανάγκη άμεσης μετακίνησης ανθρώπων σε παγκόσμιο επίπεδο. Σήμερα, όμως, το πλαίσιο μέσα στο οποίο εξελίσσονται έχει αλλάξει ουσιαστικά.

Η μετακίνηση πληρωμάτων δεν περιορίζεται πλέον στον σωστό συντονισμό. Επηρεάζεται άμεσα από ένα ασταθές και συχνά απρόβλεπτο διεθνές περιβάλλον. Γεωπολιτικές εξελίξεις, περιορισμοί στον εναέριο χώρο και συνεχείς αλλαγές στους κανονισμούς επηρεάζουν τη διαθεσιμότητα και τη διάρκεια των ταξιδιών. Διαδρομές που μέχρι χθες ήταν δεδομένες πλέον δεν είναι εφικτές.

Το αποτέλεσμα; Μεγαλύτεροι χρόνοι μετακίνησης, αυξημένη μεταβλητότητα στο κόστος και λιγότερες διαθέσιμες επιλογές. Για τους crew managers, έχει εξελιχθεί σε μια συνεχή διαδικασία διαχείρισης ρίσκου, που απαιτεί προσαρμοστικότητα και άμεση λήψη αποφάσεων. Την ίδια στιγμή, οι απαιτήσεις παραμένουν υψηλές: τα πληρώματα πρέπει να φτάνουν εγκαίρως στα πλοία τους, ανεξάρτητα από τις συνθήκες. Έτσι, η ταχύτητα, η ευελιξία και η πλήρης εικόνα της κατάστασης αποτελούν πλέον βασικές προϋποθέσεις.

Ποιος είναι ο ρόλος της τεχνολογίας και της τεχνητής νοημοσύνης;

Σε αυτό το σύνθετο περιβάλλον, η τεχνολογία λειτουργεί ως βασικός καταλύτης. Σύγχρονες πλατφόρμες και εργαλεία τεχνητής νοημοσύνης επιτρέπουν την άμεση επεξεργασία μεγάλου όγκου δεδομένων, διευκολύνοντας τη σύγκριση πολλαπλών επιλογών σε ελάχιστο χρόνο.

Διαδικασίες που παλαιότερα απαιτούσαν ώρες, πλέον ολοκληρώνονται άμεσα. Για τις ναυτιλιακές εταιρείες που διαχειρίζονται αλλαγές πληρωμάτων σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές, αυτό μεταφράζεται σε ταχύτερες αποφάσεις, καλύτερο έλεγχο κόστους και συνολικά πιο αποδοτική λειτουργία.

Πέρα όμως από την ταχύτητα, η τεχνολογία προσφέρει κάτι εξίσου σημαντικό: διαφάνεια. Σε ένα περιβάλλον όπου η αβεβαιότητα αυξάνεται, η δυνατότητα άμεσης πρόσβασης σε αξιόπιστη πληροφορία κάνει τη διαφορά.

Ωστόσο, η αυξημένη ροή δεδομένων δεν σημαίνει απαραίτητα και απλοποίηση. Αντίθετα, συχνά αναδεικνύει την πολυπλοκότητα. Όσο περισσότερες επιλογές υπάρχουν, τόσο μεγαλύτερη είναι η ανάγκη για σωστή αξιολόγηση. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι αλλαγές στον τρόπο διάθεσης των αεροπορικών ναύλων, που επηρεάζουν άμεσα τον σχεδιασμό των ταξιδιών.



Πώς το NDC αλλάζει τον τρόπο κράτησης των ταξιδιών πληρωμάτων;

Το New Distribution Capability (NDC) αλλάζει τα δεδομένα στον χώρο των αερομεταφορών. Μέχρι πρόσφατα, οι διαθέσιμοι ναύλοι παρέχονταν ισάξια σε όλους τους παρόχους μέσω ενιαίων συστημάτων. Σήμερα, αυτό το μοντέλο μεταβάλλεται.

Πλέον, οι αεροπορικές εταιρείες προσφέρουν εξατομικευμένο περιεχόμενο, από ειδικές τιμές έως συνδυαστικά πακέτα υπηρεσιών, μέσω επιλεγμένων καναλιών διανομής. Αυτό σημαίνει ότι δεν έχουν όλοι οι συνεργάτες πρόσβαση στις ίδιες επιλογές.

Για τις ναυτιλιακές εταιρείες, όπου το κόστος μετακίνησης αποτελεί κρίσιμο παράγοντα, αυτή η διαφοροποίηση μπορεί να επηρεάσει άμεσα τον προϋπολογισμό. Παράλληλα, το NDC αυξάνει την πολυπλοκότητα, καθώς κάθε αεροπορική εταιρεία το εφαρμόζει διαφορετικά, ενώ το πλαίσιο εξελίσσεται διαρκώς.

Επομένως, η πρόσβαση σε δεδομένα δεν είναι αρκετή. Η ουσία βρίσκεται στην ικανότητα σωστής αξιολόγησης και αξιοποίησής τους, ώστε να λαμβάνονται οι βέλτιστες αποφάσεις.

Γιατί ο ανθρώπινος παράγοντας παραμένει καθοριστικός;

Σε μια εποχή όπου η αβεβαιότητα αποτελεί τον κανόνα, ο ανθρώπινος παράγοντας δεν μπορεί να αντικατασταθεί. Η τεχνολογία μπορεί να προσφέρει ταχύτητα και επιλογές, όμως δεν μπορεί να αντικαταστήσει την ανθρώπινη κρίση και εμπειρία. Όταν προκύπτουν απρόοπτα, όπως ακυρώσεις πτήσεων, αλλαγές διαδρομών ή επείγουσες μετακινήσεις, απαιτείται ευελιξία και σωστή κρίση. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η ανθρώπινη παρέμβαση είναι καθοριστική για την αποτελεσματική διαχείριση της κατάστασης.

Στον χώρο της ναυτιλίας, δεν υπάρχει περιθώριο λάθους. Μια καθυστέρηση ή αστοχία σε μια αλλαγή πληρώματος μπορεί να επηρεάσει το πρόγραμμα ενός πλοίου και να δημιουργήσει σημαντικές επιχειρησιακές και οικονομικές συνέπειες. Επομένως, πέρα από την πληροφορία, καθοριστικό ρόλο παίζει η ύπαρξη ενεργής και αξιόπιστης ανθρώπινης διαχείρισης.

Πώς πρέπει να κινηθούν οι ναυτιλιακές εταιρείες στο μέλλον και πώς συμβάλλει το νέο σας εργαλείο;

Το μέλλον του κλάδου βασίζεται στην ισορροπία μεταξύ τεχνολογίας και ανθρώπινης εξειδίκευσης. Η τεχνολογία προσφέρει ταχύτητα, διαφάνεια και καλύτερο έλεγχο, ενώ ο ανθρώπινος παράγοντας διασφαλίζει την ορθή αξιοποίηση αυτών των δυνατοτήτων.

Στον Όμιλο Antaeus Travel, αυτή η φιλοσοφία αποτελεί τη βάση της δραστηριότητάς μας εδώ και 38 χρόνια. Ως οικογενειακή επιχείρηση, επενδύουμε διαχρονικά στην εμπιστοσύνη, τη συνέπεια και την προσωπική εξυπηρέτηση, ενώ παράλληλα εξελίσσουμε τις τεχνολογικές μας δυνατότητες.

Σε αυτό το πλαίσιο δημιουργήσαμε τη πλατφόρμα Synopsis, για να αντιμετωπίσουμε ένα βασικό πρόβλημα: τον κατακερματισμό της πληροφορίας. Όταν τα δεδομένα είναι διάσπαρτα και οι διαδικασίες καθυστερούν, η αποτελεσματικότητα μειώνεται. Το **Synopsis** ενοποιεί όλες τις λειτουργίες, από τα αιτήματα και τις κρατήσεις έως τις εγκρίσεις και την παρακολούθηση κόστους, σε ένα ενιαίο περιβάλλον, προσφέροντας καλύτερη ορατότητα και έλεγχο μεταξύ των τμημάτων και διευκολύνοντας ουσιαστικά τη λήψη αποφάσεων.

Παράλληλα, αναγνωρίζουμε ότι η τεχνολογία από μόνη της δεν επαρκεί. Η συνεχής υποστήριξη από εξειδικευμένους επαγγελματίες είναι απαραίτητη, ιδιαίτερα σε έναν κλάδο που λειτουργεί αδιάκοπα. Η επιτυχία θα εξαρτηθεί από τη σωστή ισορροπία μεταξύ τεχνολογίας και ανθρώπινης εξειδίκευσης, όπου το ένα θα ενισχύει το άλλο.



Προκλήσεις κατά την εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας

(ILO MLC 2006)



Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (ευρέως γνωστή στη ναυτιλιακή κοινότητα ως MLC ή, άλλως, στους ακαδημαϊκούς κύκλους, ως Χάρτα των δικαιωμάτων των ναυτικών) υιοθετήθηκε το 2006 σε κλίμα ομοφωνίας, και σε αντίθεση με αρκετές διεθνείς συμβάσεις, οι οποίες είχαν αργό ρυθμό αποδοχής, η MLC κυρώθηκε σε σύντομο σχετικά χρονικό διάστημα από κράτη με ισχυρή παρουσία στη ναυτιλία, συνιστώντας τον πυλώνα αναφοράς για την προστασία των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στο πλοίο.



της Δρος **Ηλιάνας Χριστοδούλου Βαρότση**,
Senior Legal Consultant
& Lead Industry Trainer

Η MLC αποτελεί το σύγχρονο πρόσωπο της ναυτιλίας. Σε αντίθεση με το παρελθόν, οπότε οι κρατήσεις πλοίων γίνονταν μόνο στη βάση τεχνικών ελλείψεων (deficiencies), η προστασία του ανθρώπινου παράγοντα δεν θεωρείται πλέον δευτερεύουσας σημασίας, αλλά επιφέρει συγκεκριμένες υποχρεώσεις και συνέπειες. Επιπλέον, η MLC συνάδει με τις σύγχρονες τάσεις για την κοινωνική παράμετρο της αειφορίας στη ναυτιλία, η οποία κρίνεται τόσο από τον νομοθέτη όσο και από την αγορά, η οποία στερεί από τις εταιρείες ορισμένα πλεονεκτήματα (π.χ. δανεισμό) όταν η κοινωνική τους δέσμευση είναι αδύναμη. Στην παρούσα φάση, η MLC συγκεντρώνει 112 κυρώσεις, αντιπροσωπεύοντας το 96,6% της διεθνούς χωρητικότητας με βάση τις εν λόγω κυρώσεις.

Δεκαέξι χρόνια μετά τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης διεθνώς, διακρίνονται ευκρινώς τα πεδία όπου υπάρχουν προκλήσεις, χωρίς αυτό να αναιρεί φυσικά τη θετική της συμβολή, ιδιαίτερα στις έννομες τάξεις, όπου η προ-



στασία των ναυτικών ήταν ανεπαρκής. Ορισμένα από τα κρίσιμα ζητήματα κατά την εφαρμογή της Σύμβασης παρουσιάζονται ακροθιγώς πιο κάτω, τα οποία αντλούμε μέσα από νομοτεχνική εμπειρία και μέσω της ανατροφοδότησης που λαμβάνεται από τους εκπαιδευόμενους που προέρχονται από τις ναυτιλιακές εταιρείες κατά την επιμόρφωσή τους γύρω από την MLC.

Συμμόρφωση

Η συμμόρφωση είναι πολυδιάστατη και θίγει διάφορα ζητήματα, όπως αυτό της ποιότητας του νομοτεχνικού έργου για την κύρωση της Σύμβασης, αλλά και πτυχές της ιδιωτικής σφαίρας. Είναι σαφές ότι η υιοθέτηση ενός κυρωτικού νόμου ή η ικανοποίηση αντίστοιχων διαδικασιών, οι οποίες λειτουργούν ως κύρωση σε ορισμένα κράτη, δεν αρκεί για να ικανοποιήσει επί της ουσίας τις απαιτήσεις της Σύμβασης. Τόσο η υιοθέτηση δευτερογενούς νομοθεσίας (π.χ. εθνικών κανονισμών) όσο και η συνεχής ενημέρωση μέσω εγκυκλίων ή άλλων μέσων, ειδικότερα κάθε φορά που τροποποιείται η Σύμβαση ή διαφαίνονται τάσεις προβληματικής συμμόρφωσης, συμβάλλουν στην καλύτερη εφαρμογή (implementation). Επιπλέον, μέσω των μηχανισμών επιβολής (enforcement), όπως οι επιθεωρήσεις, οι πιστοποιήσεις και η διαχείριση παραπόνων των ναυτικών, το κράτος της σημαίας, ως υπεύθυνη οντότητα βάσει του Τίτλου 5 της Σύμβασης, μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στη συμμόρφωση και να αντιμετωπίσει τα ζητήματα που προκύπτουν.

Είναι σαφές ότι η ποιότητα της συμμόρφωσης, από την άποψη των κρατών που έχουν κυρώσει τη Σύμβαση, δεν είναι ομοιογενής και υπάρχει περιθώριο βελτίωσης και σύγκλισης. Αυτό διαφαίνεται, μεταξύ άλλων, κάθε φορά που υπάρχει εγκατάλειψη πλοίου το οποίο φέρει τη σημαία κράτους που έχει κυρώσει – φαινόμενο το οποίο δεν αντιπροσωπεύει φυσικά την ποιοτική ναυτιλία, αλλά είναι υπαρκτό στις μέρες μας.

Από την άποψη της ιδιωτικής σφαίρας, η MLC επιτάσσει τη συνεχή παρακολούθηση της εφαρμογής των απαιτήσεών της, τόσο στο πλαίσιο του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης του πλοίου όσο και βάσει της σχετικής πιστοποίησης (Πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και

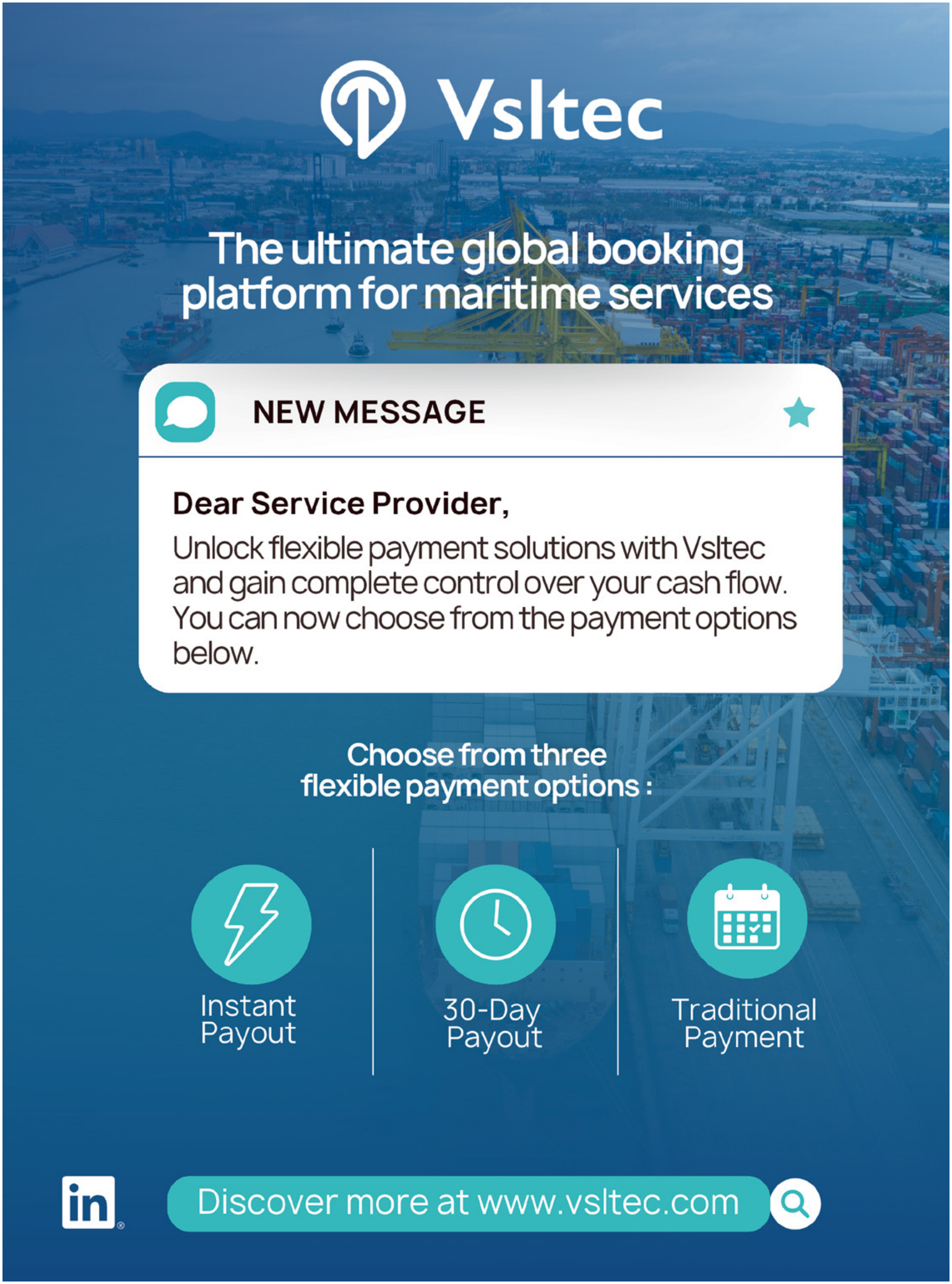


Credit: Crozet / ILO

Δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας). Η συμβολή του ελέγχου του κράτους του λιμένα (Port State Control, PSC) ως δικλίδας ασφαλείας του έργου του κράτους της σημαίας είναι κρίσιμη, στοχεύοντας στην ανάδειξη αδυναμιών και στη βελτίωση της συμμόρφωσης. Στο σημείο αυτό διαφαίνεται η λειτουργία της Σύμβασης ως εργαλείου κατά της υποβαθμισμένης ναυτιλίας (substandard shipping).
Επιπλέον, η συμμόρφωση επιφέρει κόστη στα οποία ο πλοιοκτήτης, όπως αυτός ορίζεται από τη Σύμβαση, πρέπει να είναι σε θέση να ανταποκριθεί. Η ποιότητα της ζωής στο πλοίο, τόσο από υλική άποψη (προδιαγραφές κοιτώνων, χώροι εστίασης, διατροφή, εγκαταστάσεις αναψυχής, εξοπλισμός άσκησης, κ.λπ.) όσο και από άποψη κλίματος σεβασμού και ευεξίας μέσω της αποτελεσματικής αντιμετώπισης των ζητημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο της MLC, υποστηρίζει το έργο το οποίο καλούνται να υλοποιήσουν οι ναυτικοί, δηλαδή την ασφαλή και με σεβασμό προς το περιβάλλον θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων. Σύμφωνα με τα ευρήματα του ελέγχου του κράτους του λιμένα στο πλαίσιο του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων (Paris MOU), κατά το έτος 2024, το πεδίο του Τίτλου 4 της Σύμβασης σχετικά με την προστασία της υγείας, την ιατρική περίθαλψη, την ευημερία και την προστασία κοινωνικής ασφάλισης αντιπροσώπευε πάνω από 10% των συνολικών ελλείψεων και ήταν μεταξύ των πέντε πιο προβληματικών πεδίων («κατηγορίες») βάσει του αριθμού ελλείψεων.

Ώρες εργασίας και ανάπαυσης

Οι ώρες εργασίας και ανάπαυσης ρυθμίζονται στον Κανονισμό 2.3 της Σύμβασης, ο οποίος προβλέπει ένα σχήμα μέγιστων ωρών εργασίας και εναλλακτικά ελάχιστων ωρών ανάπαυσης, με σημείο αναφοράς καθορισμένες χρονικές περιόδους («οποιαδήποτε περίοδο 24 ωρών» και «οποιαδήποτε περίοδο επτά ημερών») και όχι ημερολογιακές ημέρες ή εβδομάδες. Επιπλέον, η Σύμβαση αναγνωρίζει την εργάσιμη ημέρα οκτώ ωρών με μία ημέρα ανάπαυσης την εβδομάδα, όπως και την ανάπαυση στις δημόσιες αργίες. Ευνοϊκότερες ρυθμίσεις μπορούν να προβλέπονται από συλλογικές συμβάσεις εργασίας.
Ενώ στα ευρήματα (annual reports) των ελέγχων του κράτους του λιμένα οι ώρες εργασίας και ανάπαυσης είτε δεν εξετάζονται ειδικά είτε δεν εντάσσονται στις προβληματικές κατηγορίες, η κοινή αντίληψη στη ναυτιλία είναι ότι οι ώρες εργασίας και ανάπαυσης βάσει της MLC δημιουργούν δυσκολίες κατά την εφαρμογή, με συνέπεια να δυσχεραίνεται τόσο το ουσιαστικό ζητούμενο, δηλαδή η αποφυγή της κόπωσης (fatigue) των ναυτικών, όσο και η τυπική τήρηση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη Σύμβαση. Η αντίληψη αυτή ενισχύεται από μελέτη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου (WMU), σύμφωνα με την οποία το 28% των ναυτικών που συμμετείχαν στην έρευνα δεν αναπαύονται επαρκώς.
Στο σημείο αυτό θα πρέπει να θυμηθούμε ότι η MLC δεν ασχολήθηκε παρά τυπικά (Κανονισμός 2.7) με τα επίπεδα στελέχωσης (manning), πεδίο το οποίο ρυθμίζει η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS). Πίεση στις ώρες εργασίας και ανάπαυσης των ναυτικών υπάρχει ιδιαίτερα όταν το πλοίο έχει καταπλεύσει σε λιμένα, όπου τα συμβατικά χρονοδιαγράμματα φόρτωσης-εκφόρ-


Vsltec
The ultimate global booking platform for maritime services
NEW MESSAGE
Dear Service Provider,
Unlock flexible payment solutions with Vsltec and gain complete control over your cash flow. You can now choose from the payment options below.
Choose from three flexible payment options :
Instant Payout
30-Day Payout
Traditional Payment
Discover more at www.vsltec.com

Η εξέταση των ωρών εργασίας και ανάπαυσης των ναυτικών από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας είναι απολύτως αναγκαία, ώστε το νομοθετικό πλαίσιο και οι καλές πρακτικές να συνάδουν με το πραγματικό πρόσωπο της ναυτιλίας.

τωσης, συνδυαστικά με τυχόν έκτακτα ζητήματα, μπορούν να συμβάλουν στη υπέρβαση των ορίων.

Στο πλαίσιο αυτό, η εξέταση των ωρών εργασίας και ανάπαυσης των ναυτικών από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας είναι απολύτως αναγκαία, ώστε το νομοθετικό πλαίσιο και οι καλές πρακτικές να συνάδουν με το πραγματικό πρόσωπο της ναυτιλίας. Σημειώνεται ότι οι πιο πρόσφατες τροποποιήσεις της MLC (τροποποιήσεις του 2025 με αναμενόμενη θέση σε ισχύ τον Δεκέμβριο του 2027) δεν περιέλαβαν αλλαγές των ωρών εργασίας και ανάπαυσης, αλλά η εξέταση του ζητήματος από κοινή ομάδα εργασίας της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού το 2025 και η προσοχή που λαμβάνει το θέμα από τους παγκόσμιους φορείς της ναυτιλίας καταδεικνύουν το πρόβλημα.

Δικαίωμα αδείας εξόδου στην ξηρά

Ο Κανονισμός 2.4 της MLC προβλέπει την ετήσια άδεια μετ' αποδοχών (κατ' ελάχιστον, 2,5 ημερολογιακές ημέρες ανά μήνα απασχόλησης) και την άδεια εξόδου στην ξηρά με σκοπό την ασφάλεια της υγείας και της ευημερίας των ναυτικών, σύμφωνα με τις λειτουργικές απαιτήσεις των θέσεών τους.

Η γενικότερη αντίληψη, η οποία επιβεβαιώνεται σε σχετικές μελέτες, είναι ότι η άδεια εξόδου στην ξηρά συναντά δυσκολίες στην πράξη. Ως γνωστόν, το πλοίο παραμένει για πολύ σύντομα χρονικά διαστήματα στους λιμένες, τα δε αστικά σημεία ενδιαφέροντος για τις εξόδους των ναυτικών τείνουν να βρίσκονται σε υπολογίσιμη απόσταση από το πλοίο και ο χρόνος είναι περιορισμένος. Επιπλέον, συχνά υπάρχουν γραφειοκρατικά εμπόδια και περιορισμοί από το κράτος του λιμένα λόγω ασφάλειας (security). Η MLC διάρθρωσε την άδεια εξόδου στην ξηρά με βάση τις λειτουργικές απαιτήσεις των θέσεων των ναυτικών [Κανονισμός 2.4 (σκοπός), παράγραφος 2] χωρίς να προβεί σε λεπτομέρειες στο Πρότυπο Α2.4, το οποίο είναι αφιερωμένο ουσιαστικά στην ετήσια άδεια μετ' αποδοχών των ναυτικών.

Το αποτέλεσμα αυτής της προσέγγισης είναι ότι στην πράξη η άδεια εξόδου στην ξηρά τυγχάνει ανομοιογενούς εφαρμογής και δέχεται πίεση. Αυτό αντανακλάται και στις πρόσφατες τροποποιήσεις του Κανονισμού 2.4 (αναμενόμενη θέση σε ισχύ τον Δεκέμβριο του 2027), ο οποίος προβλέπει την κατάργηση των διακρίσεων κατά την άσκηση του σχετικού δικαιώματος. Επίσης, καλούνται οι πλοιοκτήτες να διευκολύνουν την άδεια εξόδου στην ξηρά, χωρίς να παραγνωρίζουν τις λειτουργικές ανάγκες αλλά και την ευελιξία των ναυτικών.

Εν κατακλείδι, ας αναλογιστούμε πώς θα ήταν η παγκόσμια ναυτιλία χωρίς την MLC και ιδιαίτερα οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία με σημαίες χαμηλής εποπτικής αυστηρότητας στην προστασία και στους ελέγχους. Αλλά και τα πλοία που υπόκεινται σε δυνατό ρυθμιστικό πλαίσιο και σύγχρονες πρακτικές μπορούν να συμβάλουν στο κοινωνικό πρόσωπο της ναυτιλίας μέσω της MLC, δημιουργώντας σχέσεις εργασίας με τους ναυτικούς τους που αντέχουν στον χρόνο και τη δυναμική για την προσέλκυση των νέων, συμπεριλαμβανομένων των γυναικών ως υπο-εκπροσωπούμενου φύλου, σε έναν σύγχρονο, δυναμικό και ανθρωποκεντρικό κλάδο.

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



Νέα έδρα, σύγχρονη αντίληψη, αλλά ίδιο όραμα για ασφάλεια στη θάλασσα

Συνέντευξη του **Ιάσονα Λάλιζα**,
Marketing & Communications Director της LALIZAS,

στον Σπήλιο Βαρελά

Η LALIZAS συνεχίζει να ενισχύει τη διεθνή της παρουσία, επενδύοντας στην καινοτομία, στην ποιότητα και στην ανάπτυξη σύγχρονων υποδομών. Στη συνέντευξη που ακολουθεί, ο κ. Ιάσονας Λάλιζας μιλά για τη στρατηγική της LALIZAS, τις αξίες που τη διαμορφώνουν και το όραμά της για το μέλλον της ναυτιλιακής ασφάλειας.

Τι σηματοδοτεί για τη LALIZAS η μετακόμιση σε νέο, ιδιόκτητο κτίριο στον Πειραιά; Πώς συνδέεται αυτή η κίνηση με το μακροπρόθεσμο όραμα της LALIZAS;

Η μετακόμιση της LALIZAS σε ένα νέο, μεγαλύτερο και σύγχρονο ιδιόκτητο κτίριο στον Πειραιά αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό στρατηγικό βήμα, που αντανακλά τη μακροπρόθεσμη δέσμευσή μας για ανάπτυξη, καινοτομία και ενίσχυση της εταιρικής μας ταυτότητας. Σημαντικό για εμάς είναι ότι, μετά από 26 χρόνια, επιστρέφουμε ακριβώς απέναντι από το παλιό μας εργοστάσιο – τις εγκαταστάσεις που είχαν καταστραφεί από τη φωτιά του 2000, γεγονός που καθόρισε την πορεία της εταιρείας και ενέπνευσε την κουλτούρα μας, βασισμένη στην ανθεκτικότητα, στη δημιουργικότητα και στη συνεχή βελτίωση.

Το νέο κτίριο διαθέτει υπερσύγχρονες υποδομές και προσφέρει διπλάσιο χώρο για τους εργαζομένους, ενισχύοντας την άνεση και τη λειτουργικότητα της καθημερινής εργασίας. Παράλληλα, θα φιλοξενεί το μουσείο της LALIZAS, αναδεικνύοντας την ιστορία και την εξέλιξη της εταιρείας, καθώς και ειδικά διαμορφωμένη αίθουσα εκδηλώσεων, ιδανική για τα εταιρικά events μας. Επιπλέον, θα υπάρχει γυμναστήριο για τους εργαζομένους, υποστηρίζοντας την ευεξία και την ισορροπία στην καθημερινότητά τους. Η επένδυση αυτή συνδέεται άμεσα με το όραμά μας να συνεχίσουμε να αναπτύσσουμε καινοτόμα προϊόντα και να διατηρούμε ηγετική θέση στον τομέα της ναυτιλιακής ασφάλειας, προσφέροντας ταυτόχρονα ολοκληρωμένες υπηρεσίες στους συνεργάτες και στους πελάτες μας.

Η φωτιά που ξέσπασε στις εγκαταστάσεις της εταιρείας το 2000 πώς επηρέασε την κουλτούρα και τις αξίες της εταιρείας σήμερα; Με αφορμή το βιβλίο που εκδώσατε, ποια είναι τα βασικά μηνύματα που θέλετε να περάσετε μέσα από τις προσωπικές σας αφηγήσεις; Ποια διδάγματα από εκείνη την εμπειρία θεωρείτε ότι είναι πιο επίκαιρα για τη σύγχρονη επιχειρηματικότητα;

Η φωτιά του 2000 αποτέλεσε ένα σημείο καμπής για τη LALIZAS. Μέσα σε λίγα λεπτά χάθηκαν κόποι δεκαετιών, όμως αυτή η κρίση διαμόρφωσε την κουλ-

τούρα μας με καθοριστικό τρόπο. Μας δίδαξε την αξία της ανθεκτικότητας, της ψυχραιμίας και της αποφασιστικότητας. Μας έβγαλε από τη ζώνη άνεσής μας και μας έμαθε ότι, ακόμα και στις πιο δύσκολες συνθήκες, υπάρχουν ευκαιρίες για ανάκαμψη και εξέλιξη.

Το βιβλίο *Από τις στάχτες στην αναγέννηση* αποτυπώνει ακριβώς αυτή τη διαδρομή, μέσα από τις αφηγήσεις του Σταύρου Λάλιζα, ιδρυτή και CEO της εταιρείας, και εκδόθηκε με αφορμή την 25η επέτειο από την καταστροφική φωτιά. Δεν αποτελεί μόνο μια προσωπική αφήγηση, αλλά και έναν οδηγό για το πώς μπορεί κανείς να μετατρέψει μια κρίση σε ευκαιρία. Τα βασικά μηνύματα είναι η δύναμη της επιμονής, η σημασία της ηγεσίας σε περιόδους κρίσης, αλλά και η αξία της ταπεινότητας και της συνεχούς μάθησης.

Σε ένα σύγχρονο επιχειρηματικό περιβάλλον, που χαρακτηρίζεται από αβεβαιότητα, αυτά τα διδάγματα είναι πιο επίκαιρα από ποτέ.

Σημαντικό μέρος των επιχειρηματικών σας δραστηριοτήτων αποτελεί και η ξενοδοχειακή μονάδα LaLiBay Resort & Spa στην Αίγινα. Πώς συμβάλλει το LaLiBay στην ενίσχυση του brand και της εταιρικής ταυτότητας της LALIZAS;

Το LaLiBay Resort & Spa αποτελεί έναν στρατηγικό πυλώνα ενίσχυσης του brand της LALIZAS, όχι μόνο ως ξενοδοχειακή μονάδα, αλλά και ως σημείο αναφοράς για τη δημιουργία εμπειριών και την ανάπτυξη ουσιαστικών σχέσεων.

Τα τελευταία χρόνια διοργανώνουμε εκεί επιλεγμένα εταιρικά μας events, φέρνοντας κοντά πελάτες και συνεργάτες από όλο τον κόσμο. Μέσα από δράσεις όπως summits, παρουσιάσεις και θεματικά sessions, δημιουργείται ένα περιβάλλον ουσιαστικής ανταλλαγής γνώσεων, ιδεών και εμπειριών.

Το LaLiBay Resort & Spa λειτουργεί ως σημείο συνάντησης της διεθνούς κοινότητας της LALIZAS, ενισχύοντας τη σχέση εμπιστοσύνης με τους συνεργάτες μας και αναδεικνύοντας την εταιρική μας κουλτούρα στην πράξη.

Μιλήστε μας για τα νέα προϊόντα και υπηρεσίες της LALIZAS. Πώς ανταποκρίνονται αυτά τα προϊόντα στις σύγχρονες ανάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας; Ποιος είναι ο ρόλος της καινοτομίας στην ανάπτυξη νέων λύσεων για τη LALIZAS;



Η LALIZAS συνεχίζει να επενδύει συστηματικά στην ανάπτυξη προϊόντων που ανταποκρίνονται στις εξελισσόμενες ανάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας, με την ασφάλεια στη θάλασσα να παραμένει στον πυρήνα των δραστηριοτήτων μας. Μάλιστα, σήμερα η αγορά δίνει ολοένα και μεγαλύτερη έμφαση στην ποιότητα, στις πιστοποιήσεις, στη συμμόρφωση με διεθνή πρότυπα, αλλά και στην ευκολία χρήσης των προϊόντων.

Μέσω των δραστηριοτήτων του Ομίλου, η LALIZAS μπορεί να προσφέρει ολοκληρωμένες λύσεις σωστικού και ναυτιλιακού εξοπλισμού τόσο για την εμπορική ναυτιλία όσο και για την αγορά σκαφών αναψυχής.

Η καινοτομία διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη του Ομίλου και των παραγωγικών του δυνατοτήτων, καθώς επιτρέπει τη συνεχή βελτίωση των υφιστάμενων προϊόντων, αλλά και την ανάπτυξη νέων λύσεων που ανταποκρίνονται στις πραγματικές ανάγκες των επαγγελματιών της θάλασσας και ενισχύουν συνολικά την ασφάλεια και την αποδοτικότητα στη ναυτιλία. Πριν από δύο χρόνια, ξεκινήσαμε την παραγωγή των pilot και embarkation ladders LALIZAS, που συμμορφώνονται με διεθνή πρότυπα και έχουν ως κύριο γνώμονα την ασφάλεια στη θάλασσα. Η συνεχής συνεργασία μας με επαγγελματίες marine pilots παρέχει πολύτιμα σχόλια για την αντοχή, την εργονομία και τη σωστή χρήση τους, ενισχύοντας τη λειτουργικότητα και την αξιοπιστία τους σε πραγματικές συνθήκες.

Ποιες στρατηγικές ανάπτυξης θα ακολουθήσει η LALIZAS τα επόμενα χρόνια; Πώς βλέπετε να εξελίσσεται ο ρόλος της εταιρείας στη διεθνή αγορά;

Η στρατηγική μας για τα επόμενα χρόνια επικεντρώνεται στη διεθνή ανάπτυξη και στην περαιτέρω ενίσχυση της παρουσίας μας σε στρατηγικές αγορές. Προτεραιότητά μας είναι η δημιουργία νέων branches, όπως η πρόσφατη ίδρυση της LALIZAS Pilipinas στη Μανίλα, καθώς και η ενσωμάτωση εταιρειών που ενισχύουν το οικοσύστημα της LALIZAS, όπως η εξαγορά της ATIVA Náutica στη Βραζιλία το 2025.

Παράλληλα, επενδύουμε στους ανθρώπους μας, ενισχύοντας τη γνώση και την εξέλιξή τους, με στόχο να προσφέρουμε αξιόπιστες και ουσιαστικές λύσεις ναυτιλιακού εξοπλισμού.

Το όραμά μας παραμένει ξεκάθαρο: να παράγουμε προϊόντα υψηλής ποιότητας που διασφαλίζουν την ασφάλεια στη θάλασσα και να τα διαθέτουμε διεθνώς μέσω ενός ισχυρού δικτύου συνεργατών. Η εμπιστοσύνη που έχουμε χτίσει διαχρονικά αποτελεί τη βάση πάνω στην οποία συνεχίζουμε να αναπτυσσόμαστε.

Με το βλέμμα του ναυτικού

Ο ορίζοντας



Η Ενοποιημένη Απαίτηση UR E27 του IACS: Κυβερνοανθεκτικότητα συστημάτων και εξοπλισμού επί πλοίου

Η ραγδαία ψηφιοποίηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας έχει επιφέρει σημαντικά λειτουργικά οφέλη, αλλά και νέους κινδύνους. Τα σύγχρονα πλοία βασίζονται σε μεγάλο βαθμό σε διασυνδεδεμένα υπολογιστικά συστήματα για την πλοήγηση, την πρόωση, τη διαχείριση φορτίου και τις λειτουργίες ασφαλείας. Αναγνωρίζοντας τους αυξανόμενους κυβερνοκινδύνους, ο International Association of Classification Societies εισήγαγε την Ενοποιημένη Απαίτηση (UR) E27, ένα κανονιστικό πλαίσιο που στοχεύει στη διασφάλιση της κυβερνοανθεκτικότητας (cyber resilience) των συστημάτων και του εξοπλισμού επί του πλοίου.

Η UR E27 αναπτύχθηκε παράλληλα με την UR E26 («Cyber Resilience of Ships»), ώστε να δημιουργηθεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση στην κυβερνοασφάλεια στη ναυτιλία. Ενώ η UR E26 αφορά το πλοίο ως σύνολο, η UR E27 επικεντρώνεται στα επιμέρους συστήματα και στον εξοπλισμό. Ο βασικός στόχος της UR E27 είναι να διασφαλίσει ότι τα συστήματα επί του πλοίου σχεδιάζονται, αναπτύσσονται και συντηρούνται με ενσωματωμένες δυνατότητες κυβερνοασφάλειας. Επιδιώκει την προστασία της ακεραιότητας, της διαθεσιμότητας και της αξιοπιστίας των συστημάτων έναντι κυβερνοαπειλών καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους.

Η UR E27 εφαρμόζεται σε υπολογιστικά συστήματα (Computer-Based Systems – CBS) που εγκαθίστανται σε πλοία, συμπεριλαμβανομένων συστημάτων λειτουργικής τεχνολογίας (OT), όπως συστήματα ελέγχου, αυτοματισμού και παρακολούθησης.

Οι απαιτήσεις έγιναν υποχρεωτικές για νέα πλοία με σύμβαση ναυπήγησης από την 1η Ιουλίου 2024.

Οι βασικές αρχές της UR E27 στηρίζονται στην παραδοχή ότι η κυβερνοασφάλεια πρέπει να ενσωματώνεται ήδη από το στάδιο του σχεδιασμού των συστημάτων. Το πλαίσιο καθορίζει συγκεκριμένες δυνατότητες ασφαλείας που οφείλουν να διαθέτουν τα υπολογιστικά συστήματα επί του πλοίου, όπως η ταυτοποίηση και η αυθεντικοποίηση χρηστών, ο έλεγχος πρόσβασης και η διαχείριση δικαιωμάτων, η προστασία από κακόβουλο λογισμικό και μη εξουσιοδοτημένες παρεμβάσεις, η ασφαλής επικοινωνία μεταξύ συστημάτων, η καταγραφή και η παρακολούθηση συμβάντων, καθώς και η δυνατότητα δημιουργίας αντιγράφων ασφαλείας και ανάκτησης δεδομένων.

Παράλληλα, η UR E27 υιοθετεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση βασισμένη στον κύκλο ζωής των συστημάτων. Η κυβερ-



νοανθεκτικότητα αντιμετωπίζεται ως μια συνεχής διαδικασία που ξεκινά από τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη με ασφαλείς πρακτικές προγραμματισμού και ανάλυση κινδύνων, συνεχίζεται με δοκιμές και επαλήθευση των απαιτήσεων ασφαλείας, επεκτείνεται στην ασφαλή εγκατάσταση και ενσωμάτωση στο πλοίο και καταλήγει στη φάση λειτουργίας και συντήρησης, όπου περιλαμβάνονται η διαχείριση ενημερώσεων, η παρακολούθηση συστημάτων και η αντιμετώπιση περιστατικών κυβερνοασφάλειας.

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται επίσης στην τεκμηρίωση και στη διαδικασία συμμόρφωσης. Οι προμηθευτές και οι κατασκευαστές καλούνται να παρέχουν πλήρη και αναλυτικά στοιχεία, όπως καταλόγους υλικού και λογισμικού, διαγράμματα δικτύων, περιγραφές των εφαρμοζόμενων μέτρων ασφαλείας, αποτελέσματα δοκιμών, καθώς και σχέδια συντήρησης και αποκατάστασης. Η τεκμηρίωση αυτή επιτρέπει στους νηογνώμονες να επαληθεύουν ότι τα συστήματα πληρούν τις απαιτήσεις και μπορούν να λειτουργούν με ασφάλεια σε πραγματικές συνθήκες.

Η UR E27 λειτουργεί συμπληρωματικά με την UR E26, δημιουργώντας ένα διπλό και αλληλοσυμπληρούμενο πλαίσιο κυβερνοασφάλειας. Ενώ η UR E26 εστιάζει στη διαχείριση κυβερνοκινδύνων σε επίπεδο πλοίου, η UR E27 επικεντρώνεται στις τεχνικές απαιτήσεις των επιμέρους συστημάτων και του εξοπλισμού. Ο συνδυασμός των δύο εξασφαλίζει μια ολιστική προσέγγιση που καλύπτει τόσο την οργανωτική όσο και την τεχνική διάσταση της ασφάλειας.

Τέλος, η εφαρμογή της UR E27 έχει σημαντικές επιπτώσεις για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς καθιστά την κυβερνοασφάλεια υποχρεωτική προϋπόθεση για την ταξινόμηση νέων πλοίων. Οι κατασκευαστές και οι προμηθευτές καλούνται πλέον να ενσωματώνουν απαιτήσεις ασφαλείας στα προϊόντα τους, γεγονός που επηρεάζει ολόκληρη την εφοδιαστική αλυσίδα και οδηγεί σε αυξημένη τυποποίηση. Παράλληλα, ανακύπτουν προκλήσεις, όπως η ενσωμάτωση των νέων απαιτήσεων σε υφιστάμενα συστήματα και η ανάγκη εξειδικευμένου προσωπικού, υπογραμμίζοντας ότι η κυβερνοανθεκτικότητα αποτελεί πλέον κρίσιμο παράγοντα για την ασφαλή και αξιόπιστη λειτουργία των σύγχρονων πλοίων.

Η UR E27 αποτελεί ένα σημαντικό βήμα για την ενίσχυση της κυβερνοασφάλειας στη ναυτιλία. Με την εισαγωγή ελάχιστων τεχνικών απαιτήσεων και την έμφαση στον κύκλο ζωής των συστημάτων, συμβάλλει ουσιαστικά στην προστασία των πλοίων από κυβερνοαπειλές.

Σε συνδυασμό με την UR E26, διαμορφώ-

του καπτ. Γ. Γεωργούλη

από τη γέφυρα



Credit: EPA/BIENVENIDO VELASCO

νει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο που καλύπτει τόσο το επίπεδο του πλοίου όσο και των επιμέρους συστημάτων, διασφαλίζοντας ασφαλείς και αξιόπιστες ναυτιλιακές λειτουργίες σε ένα όλο και πιο ψηφιοποιημένο περιβάλλον.

Επιχειρήσεις ρυμούλκησης εκτός λιμένων (ανοιχτή θάλασσα)

Στη ναυτιλιακή πρακτική, ο όρος «ρυμούλκηση εκτός λιμένα» μπορεί να αναφέρεται σε περιπτώσεις όπου η ρυμούλκηση πραγματοποιείται εκτός των ορίων των λιμανιών, δηλαδή στην ανοιχτή θάλασσα, και όχι μέσα σε προστατευμένα ύδατα. Αυτό το είδος επιχείρησης λαμβάνει χώρα συνήθως όταν ένα πλοίο ακινητοποιείται λόγω βλάβης στην πρόωση, δυσλειτουργίας του συστήματος διεύθυνσης ή άλλου σοβαρού μηχανικού προβλήματος που το καθιστά ανίκανο να πλεύσει με ασφάλεια. Σε αντίθεση με το ελεγχόμενο περιβάλλον ενός λιμένα, η ρυμούλκηση στην ανοιχτή θάλασσα είναι πολύ πιο απαιτητική και πολύπλοκη, απαιτώντας εξειδικευμένα πλοία, έμπειρα πληρώματα και προσεκτικό συντονισμό υπό συχνά απρόβλεπτες συνθήκες.

Όταν ένα πλοίο χάνει την πρόωσή του στη θάλασσα, ουσιαστικά μετατρέπεται σε ένα ακυβέρνητο σώμα που παρασύρεται από τον άνεμο, τα κύματα και τα θαλάσσια ρεύματα. Αυτό μπορεί να δημιουργήσει άμεσους κινδύνους όχι μόνο για το ίδιο το πλοίο, αλλά και για τη γύρω ναυσιπλοΐα, τις υπεράκτιες εγκαταστάσεις και το θαλάσσιο περιβάλλον. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η βοήθεια παρέχεται συνήθως από ρυμουλκά ανοικτής θαλάσσης, τα οποία είναι ειδικά σχεδιασμένα για ρυμουλκήσεις μεγάλων αποστάσεων και μπορούν να επιχειρούν σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Τα ρυμουλκά αυτά πρέπει να εντοπίσουν το ακυβέρνητο πλοίο, να ενώσουν τα συστήματα ρυμούλκησης του πλοίου με αυτά του ρυμουλκού και να το οδηγήσουν με ασφάλεια σε ένα λιμάνι ή ασφαλές αγκυροβόλιο, συχνά σε αποστάσεις εκατοντάδων ναυτικών μιλίων.

Ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά της ρυμούλκησης στην ανοιχτή θάλασσα είναι η απουσία των ελεγχόμενων συνθηκών που συναντώνται στους λιμένες. Δεν υπάρχουν κυματοθραύστες για τη μείωση του κυματισμού, ούτε προστατευμένες λεκάνες ή άμεση υποστηρικτική υποδομή. Ως αποτέλεσμα, η επιχείρηση επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από τις περιβαλλοντικές δυνάμεις. Ισχυροί άνεμοι, μεγάλος κυματισμός και θαλάσσια διόγκωση (swell) μπορούν να δυσκολέψουν σημαντικά τη διαδικασία σύνδεσης και τη διατήρηση σταθερής ρυμούλκησης. Το ρυμουλκό πρέπει συνεχώς να προσαρμόζει την ταχύτητα και την πορεία του ώστε να διατηρεί την τάση του συρματόσχοινου σε ασφαλή επίπεδα, αποφεύγοντας απότομες εντάσεις (υπερβολικό τέντωμα) που θα μπορούσαν να προκαλέσουν θραύση ή ζημιές στον εξοπλισμό.

Η διαδικασία σύνδεσης ρυμουλκού πλοίου σε ανοιχτή θάλασσα αποτελεί από μόνη της μια κρίσιμη και δυνητικά επικίνδυνη διαδικασία. Το πλοίο απελευθερώνει τον μηχανισμό ρυμούλκησης (στην πρύμνη) και το ρυμουλκό συνδέει τον εξοπλισμό του στον εξοπλισμό του πλοίου. Αν δεν πρόκειται για μεγάλο πλοίο, τότε η σύνδεση γίνεται αρχικά με τη μεταφορά ενός λεπτού σχοινιού (heaving line ή messenger line) από το ρυμουλκό στο ακυβέρνητο πλοίο, το οποίο στη συνέχεια χρησιμοποιείται για την έλξη του κύριου συρματόσχοινου ρυμούλκησης. Τα πληρώματα και των δύο πλοίων πρέπει να συνεργάζονται στενά ενώ βρίσκονται σε εκτεθειμένα καταστρώματα και υπό δύσκολες καιρικές συνθήκες.

Αφού ολοκληρωθεί η σύνδεση, η επιχείρηση εισέρχεται σε μια πιο σταθερή φάση, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι μειώνεται η ανάγκη για συνεχή επαγρύπνηση. Η ταχύτητα ρυμούλκησης είναι συνήθως χαμηλότερη από την κανονική ταχύτητα πλεύσης και ο σχηματισμός πρέπει να παρακολου-

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.

θείται συνεχώς για αλλαγές στις καιρικές συνθήκες, στην τάση του συρματόσχοινου και στην κατάσταση του ρυμουλκούμενου πλοίου. Η επικοινωνία μεταξύ ρυμουλκού και ρυμουλκούμενου παραμένει κρίσιμη καθ' όλη τη διάρκεια της επιχείρησης, ιδιαίτερα εάν το δεύτερο διαθέτει περιορισμένη ισχύ ή δυνατότητα ελέγχου.

Η διαχείριση κινδύνου αποτελεί βασικό στοιχείο της ρυμούλκησης στην ανοιχτή θάλασσα. Πριν από την έναρξη της επιχείρησης, πραγματοποιείται εκτενής αξιολόγηση, που λαμβάνει υπόψη την κατάσταση του πλοίου, τις καιρικές προβλέψεις, την απόσταση από το πλησιέστερο ασφαλές καταφύγιο και τα διαθέσιμα μέσα ρυμούλκησης. Σε πολλές περιπτώσεις ενεργοποιούνται διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και υπάρχει συντονισμός με τις ναυτιλιακές αρχές για την ασφάλεια της επιχείρησης. Σε περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές λαμβάνονται επιπλέον μέτρα για την αποτροπή ρύπανσης σε περίπτωση ζημιών στο κύτος ή στο φορτίο.

Παρά τη βελτίωση της αξιοπιστίας των σύγχρονων πλοίων, οι βλάβες πρόωσης εξακολουθούν να συμβαίνουν, καθιστώντας τη ρυμούλκηση στην ανοιχτή θάλασσα απαραίτητη υπηρεσία για τη διεθνή ναυτιλία. Το συνεχώς αυξανόμενο μέγεθος των πλοίων προσθέτει επιπλέον δυσκολίες, καθώς απαιτείται μεγαλύτερη ισχύς, πιο ανθεκτικός εξοπλισμός και πιο λεπτομερής σχεδιασμός. Σε ορισμένες περιπτώσεις, χρησιμοποιούνται περισσότερα από ένα ρυμουλκά για την κατανομή του φορτίου και την καλύτερη διαχείριση της επιχείρησης.

Συνοψίζοντας, οι επιχειρήσεις ρυμούλκησης στην ανοιχτή θάλασσα αποτελούν κρίσιμο παράγοντα ασφάλειας στη ναυτιλία, διασφαλίζοντας ότι πλοία που έχουν ακινητοποιηθεί μπορούν να μεταφερθούν με ασφάλεια σε προστατευμένες περιοχές. Σε αντίθεση με τη ρυμούλκηση εντός λιμένα, οι επιχειρήσεις αυτές πραγματοποιούνται σε μη ελεγχόμενο περιβάλλον, όπου οι καιρικές και θαλάσσιες συνθήκες διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο. Η επιτυχία τους εξαρτάται από την ικανότητα του ρυμουλκού, την εμπειρία του πληρώματος και τον σωστό σχεδιασμό και συντονισμό. Παρότι δεν είναι πάντα ορατές στο ευρύ κοινό, αποτελούν βασικό μηχανισμό αντιμετώπισης κινδύνων που σχετίζονται με την απώλεια πρόωσης και τον έλεγχο πλοίων στην ανοιχτή θάλασσα.

Συστήματα λίπανσης με αέρα και απόδοση καυσίμου

Ο ναυτιλιακός τομέας βρίσκεται υπό αυξανόμενη πίεση για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης. Μεταξύ των αναδυόμενων τεχνολογιών που υποστηρίζουν αυτή τη μετάβαση είναι τα συστήματα λίπανσης με αέρα (Air Lubrication Systems – ALS), τα οποία στοχεύουν στη μείωση της τριβής μεταξύ του κύτους του πλοίου και του θαλάσσιου νερού. Πρόσφατη έκθεση της European Maritime Safety Agency (EMSA) παρέχει μια ολοκληρωμένη αξιολόγηση αυτής της τεχνολογίας, εξετάζοντας την απόδοση, τα οφέλη και τις πρακτικές προκλήσεις.

Τα συστήματα λίπανσης με αέρα λειτουργούν δημιουργώντας ένα στρώμα φυσαλίδων αέρα κατά μήκος του επίπεδου πυθμένα του πλοίου. Αυτό το στρώμα μειώνει την άμεση επαφή μεταξύ του κύτους και του νερού, περιορίζοντας έτσι την υδρο-



δυναμική αντίσταση. Δεδομένου ότι η τριβή αποτελεί σημαντικό μέρος της συνολικής αντίστασης –ιδιαίτερα σε πλοία χαμηλότερων ταχυτήτων– η μείωσή της μπορεί να οδηγήσει σε εξοικονόμηση καυσίμου.

Ένα από τα βασικά συμπεράσματα της έκθεσης είναι ότι τα ALS μπορούν να συμβάλουν ουσιαστικά στη βελτίωση της απόδοσης καυσίμου, αν και τα αποτελέσματα εξαρτώνται από τον τύπο του πλοίου και τις συνθήκες λειτουργίας.

Τυπικά οφέλη περιλαμβάνουν:

- Εξοικονόμηση καυσίμου της τάξεως του 5% έως 10% υπό βέλτιστες συνθήκες.
- Αντίστοιχη μείωση εκπομπών CO_2.
- Μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα σε δεξαμενόπλοια και φορτηγά πλοία χύδην φορτίου.

Ωστόσο, τα οφέλη δεν είναι πάντα εγγυημένα, καθώς επηρεάζονται από παράγοντες όπως η ταχύτητα, το βύθισμα, η κατάσταση της θάλασσας και η κατάσταση των υφάλων.

Ένα σημαντικό ζήτημα που επισημαίνει η EMSA είναι η ενέργεια που απαιτείται για τη λειτουργία των συστημάτων. Οι συμπιεστές (κομπρεσέρ) που παράγουν τις φυσαλίδες καταναλώνουν ηλεκτρική ισχύ, η οποία παράγεται από τις μηχανές του πλοίου.

Η έκθεση αναφέρει ότι το καθαρό όφελος εξαρτάται από την ισορροπία μεταξύ μείωσης αντίστασης και κατανάλωσης ενέργειας, ενώ η κακή σχεδίαση μπορεί να οδηγήσει σε περιορισμένα ή μηδενικά οφέλη.

Λειτουργικές και τεχνικές προκλήσεις

Η έκθεση εντοπίζει επίσης πρακτικές δυσκολίες:

- Ανάγκες συντήρησης (π.χ. επικαθίσεις και φραγή οπών αέρα), η οποία απαιτεί δεξαμενισμό.
- Κόστος εγκατάστασης και μετασκευής.

Τα ALS θεωρούνται μεταβατική τεχνολογία που υποστηρίζει τη συμμόρφωση με κανονισμούς του International Maritime Organization (IMO), όπως:

- EEXI (Δείκτης Ενεργειακής Απόδοσης Υφιστάμενων Πλοίων).
- CII (Δείκτης Έντασης Άνθρακα).

Η EMSA καταλήγει ότι τα ALS αποτελούν μια πολλά υποσχόμενη αλλά εξαρτώμενη από τις συνθήκες τεχνολογία. Η αποτελεσματικότητά τους μεγιστοποιείται όταν:

- Σχεδιάζονται ειδικά για κάθε τύπο πλοίου.
- Ενσωματώνονται σε συνολική στρατηγική ενεργειακής απόδοσης.
- Λειτουργούν υπό κατάλληλες συνθήκες.

Τα συστήματα λίπανσης με αέρα αποτελούν μια καινοτόμο λύση για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων μέσω της μείωσης της τριβής του κύτους. Σύμφωνα με την EMSA, μπορούν να προσφέρουν σημαντικά οφέλη, αλλά η επιτυχία τους εξαρτάται από τον σωστό σχεδιασμό και τη λειτουργία.

Καθώς η ναυτιλία προχωρά προς πιο βιώσιμες πρακτικές, τα ALS αποτελούν ένα σημαντικό εργαλείο στην προσπάθεια μείωσης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των πλοίων.



Κίνδυνοι από παρεμβολές (jamming) και παραπλάνηση (spoofing) GNSS, καθώς και μέτρα για διατήρηση επίγνωσης της κατάστασης

Τα Παγκόσμια Δορυφορικά Συστήματα Πλοήγησης (GNSS), όπως το GPS, το GLONASS, το Galileo και το BeiDou, αποτελούν βασικό πυλώνα της σύγχρονης ναυσιπλοΐας. Στη ναυτιλία υποστηρίζουν τον προσδιορισμό θέσης, τον συγχρονισμό, τον σχεδιασμό πορείας και τη λειτουργία συστημάτων όπως το ECDIS και το AIS. Ωστόσο, λόγω της εξάρτησής τους από ασθενή δορυφορικά σήματα, είναι ευάλωτα σε σκόπιμες παρεμβολές, κυρίως jamming και spoofing, που ενέχουν σοβαρούς κινδύνους για την ασφάλεια.

Το GNSS jamming είναι η εκπομπή ραδιοσημάτων που «πνίγουν» τα νόμιμα δορυφορικά σήματα, με αποτέλεσμα την απώλεια της θέσης (στίγματος).

Το GNSS spoofing είναι πιο εξελιγμένο και σαφώς πιο επικίνδυνο: μεταδίδονται ψευδή σήματα που παραπλανούν τον δέκτη ώστε να υπολογίζει λανθασμένη θέση ή χρόνο χωρίς εμφανή ένδειξη σφάλματος.

Και οι δύο μορφές έχουν παρατηρηθεί σε πραγματικές συνθήκες, ιδιαίτερα σε περιοχές αυξημένης γεωπολιτικής έντασης, όπως ο Περσικός Κόλπος, τα Στενά του Ορμούζ, ο Κόλπος του Ομάν, τα Στενά Μπαμπ ελ Μαντέμπ, η Ερυθρά Θάλασσα, η Νοτιοανατολική Μεσόγειος κ.ά.

Οι παρεμβολές GNSS, με τη μορφή είτε jamming είτε spoofing, δημιουργούν σημαντικούς κινδύνους για τη ναυσιπλοΐα, οι οποίοι δεν περιορίζονται απλώς σε απώλεια σήματος. Η ακρίβεια της πλοήγησης μπορεί να μειωθεί σημαντικά, οδηγώντας το πλοίο σε απόκλιση από την προγραμματισμένη πορεία χωρίς αυτό να γίνεται άμεσα αντιληπτό. Ιδιαίτερα στην περίπτωση του spoofing, η κατάσταση γίνεται πιο επικίνδυνη, καθώς το σύστημα μπορεί να εμφανίζει φαινομενικά αξιόπιστα αλλά λανθασμένα δεδομένα θέσης στο ECDIS, παραπλανώντας το πλήρωμα. Επιπλέον, επειδή πολλά ναυτιλιακά συστήματα, όπως το AIS και τα radar overlays, βασίζονται σε δεδομένα GNSS, οι επιπτώσεις μπορούν να είναι εκτεταμένες και να επηρεάζουν συνολικά την εικόνα της κυκλοφορίας και της κατάστασης γύρω από το πλοίο. Αυτό αυξάνει τον κίνδυνο ατυχημάτων και εντείνει τον φόρτο εργασίας στη γέφυρα, ιδιαίτερα σε απαιτητικές συνθήκες ή περιοχές με αυξημένη γεωπολιτική ένταση.

Οι παρεμβολές GNSS, με τη μορφή είτε jamming είτε spoofing, δημιουργούν σημαντικούς κινδύνους για τη ναυσιπλοΐα, οι οποίοι δεν περιορίζονται απλώς σε απώλεια σήματος. Η ακρίβεια της πλοήγησης μπορεί να μειωθεί σημαντικά, οδηγώντας το πλοίο σε απόκλιση από την προγραμματισμένη πορεία χωρίς αυτό να γίνεται άμεσα αντιληπτό.

Η έγκαιρη αναγνώριση τέτοιων παρεμβολών είναι κρίσιμη για την ασφάλεια. Ενδείξεις όπως η ξαφνική απώλεια σήματος GNSS, οι απότομες ή ανεξήγητες μεταβολές στη θέση του πλοίου, οι ασυμφωνίες μεταξύ GNSS και radar ή οπτικής παρατήρησης, καθώς και ασυνήθιστες ενδείξεις ταχύτητας ή πορείας αποτελούν προειδοποιητικά σημάδια. Επίσης, η εμφάνιση μετατοπισμένων θέσεων άλλων πλοίων στο AIS μπορεί να υποδηλώνει ευρύτερη διαταραχή του σήματος. Η ικανότητα του πληρώματος να εντοπίζει τέτοιες ανωμαλίες βασίζεται σε συνεχή επαγρύπνηση και καλή κατανόηση της λειτουργίας των συστημάτων.

Για τη διατήρηση της επίγνωσης της κατάστασης, απαιτείται μια πολυεπίπεδη προσέγγιση που συνδυάζει τεχνικά και επιχειρησιακά μέτρα. Κατ' αρχάς, είναι απαραίτητη η χρήση εναλλακτικών μέσων πλοήγησης, όπως το radar, η γυροπυξίδα και η μαγνητική πυξίδα, το βυθόμετρο και οι παραδοσιακές μέθοδοι υπολογισμού στίγματος, ώστε να αποφεύγεται η αποκλειστική εξάρτηση από το GNSS. Παράλληλα, η συνεχής διασταύρωση πληροφοριών από διαφορετικές πηγές –όπως η σύγκριση της θέσης GNSS με δεδομένα radar ή η αντιπαραβολή της πορείας με τις ενδείξεις της πυξίδας– είναι καθοριστικής σημασίας για την έγκαιρη ανίχνευση σφαλμάτων. Η εκπαίδευση του πληρώματος διαδραματίζει επίσης κρίσιμο ρόλο, καθώς οι αξιωματικοί πρέπει να είναι σε θέση να αναγνωρίζουν τα συμπτώματα παρεμβολής και να αντιδρούν άμεσα και αποτελεσματικά. Τέλος, η ύπαρξη σαφών διαδικασιών για την αντιμετώπιση περιστατικών, όπως η άμεση επαλήθευση των δεδομένων, η μετάβαση σε εναλλακτικές μεθόδους πλοήγησης και η αναφορά του συμβάντος, ενισχύουν σημαντικά την ασφάλεια και διασφαλίζουν ότι το πλοίο μπορεί να συνεχίσει την πορεία του με αξιόπιστη εικόνα της κατάστασης ακόμα και σε περιοχές όπου υπάρχουν πολλές παρεμβολές GNSS.

Οι παρεμβολές GNSS αποτελούν μια αυξανόμενη απειλή για τη ναυσιπλοΐα. Παρά τα πλεονεκτήματα της τεχνολογίας, η υπερβολική εξάρτηση μπορεί να οδηγήσει σε επικίνδυνες καταστάσεις.

Η διατήρηση της επίγνωσης της κατάστασης απαιτεί συνδυασμό παραδοσιακών δεξιοτήτων, σύγχρονης τεχνολογίας, εκπαίδευσης και διαδικασιών. Με σωστή προετοιμασία, τα πλοία μπορούν να επιχειρούν με ασφάλεια ακόμα και σε περιβάλλοντα με παρεμβολές GNSS.

Meet us at Posidonia
Hall 1 - 1.505

Seascape



HiZAS

by Hitachi Zosen Marine Engine Co.,Ltd.

Engine analysis including **AI function**

Main Engine FOC performance estimation
Save cost & Reduce CO2

AI-driven cylinder condition analysis validated by Hitachi Zosen engineering & Recommended actions

Actionable alerts to prevent costly engine failures
User friendly troubleshooting through the platform

Integrated spare-parts & service support by Hitachi through Seascape

www.seascape.cy
info@seascape.gr

Η ναυτιλία στις συμπληγάδες του γεωπολιτικού κυβερνοπολέμου

Αυτό που ζούμε τον τελευταίο καιρό στις θάλασσες δεν είναι απλώς μια αναταραχή – είναι η «τέλεια καταιγίδα»! Ας ξεχάσουμε τον παλιό καλό καιρό, όταν οι κίνδυνοι ήταν μόνο τα μποφόρ ή κάποιοι πειρατές με φουσκωτά. Ο πόλεμος στη Μέση Ανατολή έβγαλε στην επιφάνεια κάτι πολύ πιο ύπουλο: την ψηφιακή πλευρά των γεωπολιτικών εντάσεων. Στην Ερυθρά Θάλασσα και στον Κόλπο του Άντεν, τα πλοία δεν είναι πια μόνο στόχοι για πυραύλους, αλλά και πιόνια σε μια παγκόσμια σκακιέρα όπου η κυβερνοασφάλεια είναι το πιο ισχυρό εργαλείο.



της **Κατερίνας Ραπτάκη***,
Digital Transformation,
Cyber Security and e-Governance specialist

Το νέο δόγμα: πώς να «κλειδώσεις» ψηφιακά μια θάλασσα

Οι Χούθι δεν έφεραν μόνο drones και σκάφη-ρομπότ (USVs) στο παιχνίδι. Έδειξαν ότι, αν «πειράξεις» τα υποβρύχια καλώδια ή αν παίξεις με το σήμα του GPS, μπορείς να τυφλώσεις ολόκληρο τον πλανήτη. Δεν μιλάμε μόνο για εκρήξεις, αλλά για ψηφιακό αποκλεισμό (digital blockade).

Με τεχνικές όπως το GPS spoofing (να δείχνεις στον καπετάνιο αλλά και στον υπόλοιπο κόσμο ότι το πλοίο βρίσκεται κάπου αλλού απ' όπου πραγματικά είναι) και τις ηλεκτρονικές παρεμβολές, ένοπλες ομάδες (με πλάτες από μεγάλους παίκτες) προκαλούν ζημιές δισεκατομμυρίων με το πάτημα ενός κουμπιού. Το ερώτημα πλέον δεν είναι «θα μας επιτεθούν;», αλλά «είναι τα όργανα του πλοίου αρκετά έξυπνα ώστε να μην τα κοροϊδέψει ένας hacker;». Ας φανταστούμε τον τρόμο του να πλέουμε νομίζοντας ότι είμαστε σε ασφαλή νερά, ενώ ο hacker μας οδηγεί «συστημένους» σε εχθρικές παγίδες.

Τα δεδομένα μας: η «αχίλλειος πτέρνα»

Τα ναυτιλιακά δεδομένα, που κάποτε ήταν το καμάρι κάθε εταιρείας, τώρα είναι ο στόχος. Με μια ματιά στα συστήματα AIS ή στα logistics, οι επιτιθέμενοι ξέρουν ακριβώς ποιος μεταφέρει τι και ποιον συμφέρει να χτυπήσουν.

Την ίδια ώρα, ο σκιώδης στόλος (τα πλοία-φαντάσματα που σπάνε τις κυρώσεις) δημιουργεί ένα επικίνδυνο ψηφιακό σκοτάδι. Πλοία που κλείνουν τα συστήματά τους ή εκπέμπουν ψεύτικες τοποθεσίες είναι κινητές περιβαλλοντικές αλλά και γεωπολιτικές βόμβες. Αν γίνει ένα ατύχημα με ένα τέτοιο πλοίο, ποιος θα τρέξει να βοηθήσει κάτι που επίσημα... δεν υπάρχει;

Όταν η εφοδιαστική αλυσίδα γίνεται όπλο

Σήμερα, η διαδρομή ενός κοντέινερ από την Κίνα στον Πειραιά είναι πεδίο μάχης. Μια επίθεση σε ένα λιμάνι δεν γίνεται πια μόνο για τα λύτρα. Στόχος μπορεί να είναι και η παράλυση. Αν σταματήσει ο γερανός στο λιμάνι, αδειάζουν τα ράφια στο σούπερ μάρ-

κετ, αδειάζουν και τα ψυγεία στα σπίτια. Είναι μια σύγχρονη πολιορκία, χωρίς να υπάρχουν καν στρατιώτες στο έδαφος! Ακόμα και οι καθημερινές ευκολίες στο πλοίο, όπως το γρήγορο ίντερνετ από εταιρείες τύπου Starlink, είναι δίκοπο μαχαίρι. Οι ναυτικοί μας έχουν πλέον Netflix και Instagram εν πλω, αλλά οι hackers απέκτησαν μια νέα «κερκόπορτα» για να μπουν στα συστήματα του πλοίου. Πλέον, όποιος ελέγχει τους δορυφόρους κρατάει και τα κλειδιά της παγκόσμιας ναυσιπλοΐας.

Το «όχι» των ασφαλιστικών και η σκληρή πραγματικότητα

Εδώ τα πράγματα σοβαρεύουν: Οι ασφαλιστικές είναι επιχειρήσεις με σκοπό την κερδοφορία. Όταν βλέπουν επιθέσεις με «κρατική σφραγίδα», σηκώνουν τα χέρια ψηλά. Εδώ δεν μιλάμε για ένα απλό ψηφιακό έγκλημα με στόχο κάποια λύτρα. Είμαστε αντιμέτωποι με έναν ακήρυχτο πόλεμο, και αν η ασφαλιστική δεν μας καλύπτει γιατί το ρίσκο είναι ανυπολόγιστο, τότε μια εταιρεία (ή και μια ολόκληρη οικονομία) μπορεί να βουλιάξει σε μια νύχτα.

Ψηφιακή ανθεκτικότητα: πώς να παραμείνουμε όρθιοι στην κυβερνο-καταιγίδα

Στη σύγχρονη ναυτιλία, η απάντηση δεν βρίσκεται μόνο στα ακριβά συστήματα και στις πολύπλοκες τεχνολογικές λύσεις. Η πραγματική άμυνα ονομάζεται ψηφιακή ανθεκτικότητα (cyber resilience), δηλαδή η ικανότητα του πλοίου και της εταιρείας όχι απλώς να εμποδίζουν τις επιθέσεις, αλλά να «τρώνε την μπουνιά», να αντέχουν το πλήγμα και να συνεχίζουν όρθιοι.

Οι βασικοί πυλώνες για να «αντέξουμε» είναι οι παρακάτω:

1. Zero trust: η αρχή της απόλυτης αμφιβολίας
   Στον ψηφιακό κόσμο, η στρατηγική Zero trust (μηδενική εμπιστοσύνη) υπαγορεύει ότι δεν εμπιστευόμαστε κανέναν και τίποτα μέσα ή έξω από το δίκτυό μας. Ακόμα και ένα «αθώο» USB ή ένα email από έναν γνωστό μας πρέπει να αντιμετωπίζονται ως πιθανές απειλές. Κάθε χρήστης και κάθε συσκευή, ακόμα και γνωστή, πρέπει να περνά κάθε φορά από ταυτοποίηση πριν αποκτήσει πρόσβαση σε δεδομένα.
2. Απομόνωση συστημάτων (Network segmentation)
   Το δίκτυο του πλοίου πρέπει να λειτουργεί με «στεγανά», όπως ακριβώς και το κύτος του. Το δίκτυο Wi-Fi που χρησιμοποιεί το πλήρωμα για τις προσωπικές του επικοινωνίες και διασκέδαση πρέπει να είναι τελείως ξεχωριστό από το δίκτυο με τα κρίσιμα συστήματα της πλοήγησης, της γέφυρας και της μηχανής. Αν το προσωπικό laptop ενός ναυτικού προσβληθεί από κακόβουλο λογισμικό, η ζημιά πρέπει να περιοριστεί εκεί και να μην υπάρχει καμία δίοδος επικοινωνίας προς το λειτουργικό δίκτυο του πλοίου.
3. Threat intelligence: η γεωπολιτική της οθόνης
   Οι κυβερνοεπιθέσεις δεν γίνονται στο κενό! Συχνά είναι το αποτέλεσμα διεθνών εντάσεων. Οι υπεύθυνοι κυβερνοασφάλειας δεν αρκεί να είναι καλοί τεχνικοί. Πρέπει να παρακολουθούν τη διεθνή ειδησεογραφία όσο προσεκτικά ελέγχουν





Τα ναυτιλιακά δεδομένα, που κάποτε ήταν το καμάρι κάθε εταιρείας, τώρα είναι ο στόχος. Με μια ματιά στα συστήματα AIS ή στα logistics, οι επιτιθέμενοι ξέρουν ακριβώς ποιος μεταφέρει τι και ποιον συμφέρει να χτυπήσουν.

και τα συστήματα της εταιρείας. Αν ξεσπάσει σύγκρουση σε μια περιοχή όπου πλέουν τα πλοία μας, πρέπει να αναμένουμε αύξηση των επιθέσεων (π.χ. παρεμβολές στο GPS, spoofing ή phishing emails). Η γνώση του ποιος μπορεί να μας επιτεθεί και γιατί μάς επιτρέπει να προετοιμάσουμε τα κατάλληλα αναχώματα πριν από την εκδήλωση της απειλής.

4. «Ανθρώπινο» Firewall & Social engineering
   Η μεγαλύτερη «κερκόπορτα» δεν είναι τόσο μια τρύπα στο λογισμικό, όσο η ανθρώπινη ευπιστία. Το Social engineering (Κοινωνική μηχανική) είναι η τέχνη της εξαπάτησης ενός ατόμου από την επιχείρηση, με σκοπό την απόσπαση πληροφοριών που θα διευκολύνουν μια επίθεση: ένας επιτήδειος μπορεί να καλέσει στο τηλέφωνο και, παριστάνοντας κάποιο στέλεχος της επιχείρησης (π.χ. τον DPA από το γραφείο ή έναν επιθεωρητή), να ζητήσει κρίσιμες πληροφορίες ή και πρόσβαση («είμαι ο τάδε από το γραφείο – κάνε μου, σε παρακαλώ, γρήγορα reset το password γιατί με έχει κλειδώσει το σύστημα και έχω εδώ τον επιθεωρητή»).

Η απάντηση σε κάθε «επείγον» αίτημα για κωδικούς ή τεχνικές λεπτομέρειες πρέπει να είναι: «Θα σας καλέσω εγώ πίσω (στον επίσημο, καταχωρημένο αριθμό σας)». Η επαλήθευση της ταυτότητας είναι το ισχυρότερο όπλο απέναντι σε όσους προσπαθούν να «μπουν» στο πλοίο από το ακουστικό του τηλεφώνου.

5. Κουλτούρα κυβερνοασφάλειας: το παράδειγμα από την κορυφή
   Η ασφάλεια είναι ζήτημα νοοτροπίας, όχι μόνο ρυθμίσεων. Αν ο καπετάνιος στη γέφυρα ή ο CEO στο γραφείο πατήσει ένα ύποπτο link επειδή «βιαζόταν», καμία τεχνολογία δεν μπορεί να σταματήσει την καταστροφή. Η ηγεσία είναι αυτή που δίνει το παράδειγμα, μετατρέποντας την κυβερνοασφάλεια σε αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας. Το ζητούμενο είναι να δημιουργηθεί ένα περιβάλλον εμπιστοσύνης, όπου ακόμα και ο πιο χαμηλόβαθμος ναυτικός θα αισθάνεται άνετα να προειδοποιήσει τον ανώτερό του για έναν ψηφιακό κίνδυνο που εντόπισε, χωρίς τον παραμικρό δισταγμό.

Σε έναν κόσμο όπου ο πόλεμος μεταφέρθηκε από τα χαρακώματα στις οθόνες, η ναυτιλία οφείλει να προσαρμοστεί. Το πλοίο δεν είναι πια μόνο σίδερα και καύσιμα, αλλά και ένας κρίσιμος κόμβος στο παγκόσμιο δίκτυο δεδομένων. Στην εποχή μας, το πιο γερό σκαρί δεν είναι απαραίτητα το πιο μεγάλο, αλλά αυτό που διαθέτει την καλύτερη ψηφιακή θωράκιση.

*Η Κατερίνα Ραπτάκη έχει σπουδάσει Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός στο ΕΜΠ και κατά τη διάρκεια της 38ετούς επαγγελματικής διαδρομής της στον χώρο των ΤΠΕ έχει ηγηθεί τμημάτων πληροφορικής μεγάλων κατασκευαστικών και ναυτιλιακών εταιρειών, υλοποιώντας έργα ψηφιακού μετασχηματισμού, κυβερνοασφάλειας και καινοτόμων ναυτιλιακών λύσεων, με εμπειρία που καλύπτει IT υποδομές, συστήματα ERP και δορυφορικές επικοινωνίες. Είναι ιδρυτικό μέλος, πρώην Πρόεδρος και νυν μέλος της AMMITEC και προωθεί την τεχνολογική καινοτομία και την κυβερνοασφάλεια στον ναυτιλιακό κλάδο.


MARILOT
ELECTRONICS
Join us in Posidonia 2026
at Hall 1 Stand 110
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

Μήπως ο κατακερματισμός της ζήτησης καυσίμων επιβραδύνει την ενεργειακή μετάβαση της ναυτιλίας;

Από τη δημοσιογραφική ομάδα της Accelleron

Οι πλοιοκτήτες κάποτε απολάμβαναν αποκλειστική, ευρέως διαθέσιμη και χαμηλού κόστους προμήθεια καυσίμων. Ωστόσο, η αποανθρακοποίηση της ναυτιλίας βασίζεται σε e-fuels με υψηλές κεφαλαιακές απαιτήσεις, τα οποία εξακολουθούν να έχουν απαγορευτικό κόστος. Παράλληλα, η ζήτηση για καύσιμα μηδενικών εκπομπών δεν συγκεντρώνεται σε μία επιλογή, εμποδίζοντας το οποιοδήποτε καύσιμο να αποκτήσει τον όγκο ζήτησης που απαιτείται ώστε αυτό να αναπτυχθεί σε παγκόσμια κλίμακα.

Η σημερινή πρόκληση δεν αφορά τη διαθεσιμότητα καυσίμων, αλλά την κινητοποίηση επαρκούς ζήτησης που θα δικαιολογεί τις αναγκαίες επενδύσεις. Ο Bo Cerup-Simonsen, Διευθύνων Σύμβουλος του Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping, υπογραμμίζει αυτή τη μετατόπιση, σημειώνοντας ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες «έχουν συνηθίσει να λειτουργούν σε έναν κόσμο όπου η ενέργεια είναι άφθονη και δεν τη θέλει κανείς άλλος. Αυτό πλέον δεν ισχύει».

Η έκθεση της Accelleron, *Deadlock: What's stopping shipping's carbon-neutral fuel transition*, εντοπίζει εμπόδια στην ανάπτυξη των ανθρακικά ουδέτερων καυσίμων σε παγκόσμια κλίμακα. Το πρώτο «αδιέξοδο» που εξετάζεται στο πλαίσιο της προσπάθειας για αποανθρακοποίηση είναι η απόκλιση στις επιλογές καυσίμων.

Με περισσότερα από δώδεκα καύσιμα υπό εξέταση, η ποικιλομορφία μετατρέπεται σε κατακερματισμό. Τα διαθέσιμα κεφάλαια κατανέμονται σε πολλές κατευθύνσεις, περιορίζοντας τη δυνατότητα οποιουδήποτε μεμονωμένου ανθρακικά ουδέτερου καυσίμου να κλιμακωθεί σε παγκόσμιο επίπεδο.

Σύμφωνα με την έκθεση της Accelleron, η αντικατάσταση συμβατικών καυσίμων (heavy fuel oil – HFO) θα απαιτούσε εκατοντάδες εκατομμύρια τόνους ανθρακικά ουδέτερου καυσίμου ετησίως έως το 2050. Όλα τα σενάρια που εξετάζονται καταλήγουν σε όγκους που ξεπερνούν κατά πολύ τα σημερινά επίπεδα παραγωγής – θέτοντας έτσι στο τραπέζι καίρια ερωτήματα για το κόστος και τη δυνατότητα κλιμάκωσης.

Κοινή αφετηρία

Τα καύσιμα αυτά μοιράζονται μια κοινή αφετηρία: το πράσινο υδρογόνο. Οι απόψεις της βιομηχανίας συγκλίνουν ολοένα και περισσότερο στα e-fuels με βάση το πράσινο υδρογόνο ως τα πιο βιώσιμα ανθρακικά ουδέτερα καύσιμα για τη ναυτιλία. Ωστόσο, η αποκλειστική τροφοδοσία της ναυτιλίας θα απαιτούσε περίπου 100-150 εκατ. τόνους πράσινου υδρογόνου ετησίως έως το 2050, με εκτιμώμενο κόστος 2 έως 3 τρισ. δολάρια.

Δεν αρκεί το μέγεθος

Ακόμα και οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες σήμερα δαπανούν περίπου 4-6 δισ. δολάρια ετησίως για καύσιμα – ποσά που απέχουν σημαντικά από όσα απαιτούνται για τη δημιουργία μιας παγκόσμιας αλυσίδας εφοδιασμού e-fuels.

Τι θα συνέβαινε, όμως, αν ολόκληρος ο κλάδος ενοποιούσε τη ζήτησή του για

πράσινα καύσιμα; Με δεδομένο ότι η παγκόσμια αγορά bunkering εκτιμάται σήμερα στα 125 δισ. δολάρια, η συνδυασμένη ισχύς ολόκληρης της ναυτιλιακής βιομηχανίας θα υπολειπόταν και πάλι κατά έναν παράγοντα περίπου 16 έως 24, ακόμα και μόνο για την εξασφάλιση της πρώτης ύλης πράσινου υδρογόνου – χωρίς να συνυπολογίζεται η υπόλοιπη αλυσίδα ανάπτυξης των e-fuels.

Και άλλοι κλάδοι με υψηλές εκπομπές χρειάζονται επίσης e-fuels για να πετύχουν πλήρη αποανθρακοποίηση. Αυτό έχει οδηγήσει ορισμένους ηγέτες της βιομηχανίας στο συμπέρασμα ότι ο πρώιμος ανταγωνισμός για τα e-fuels είναι υπερβολικά έντονος για τη ναυτιλία. Σύμφωνα με αυτή την άποψη, αντί να προσπαθήσει να ενεργοποιήσει άμεσα την παραγωγή, η ναυτιλία θα έπρεπε να επικεντρωθεί σε φθηνότερα μεταβατικά καύσιμα και να επιτρέψει σε κλάδους με μεγαλύτερη οικονομική επιφάνεια και πιο άμεση ανάγκη –όπως η αεροπορία– να ηγηθούν της πρώιμης ανάπτυξης της αγοράς. Η ναυτιλία θα μπορούσε τότε να εισέλθει αργότερα, αγοράζοντας καύσιμα σε μια πιο ώριμη και διαδεδομένη αγορά.

Η Accelleron έθεσε αυτή την υπόθεση μέσα από εκτεταμένη έρευνα και συνεντεύξεις για την έκθεσή της. Το συμπέρασμα ήταν σαφές: κανένας μεμονωμένος κλάδος δεν διαθέτει από μόνος του αρκετά κεφάλαια και αρκετή ζήτηση για να χρηματοδοτήσει και να αναπτύξει μια ολοκληρωμένη παγκόσμια αγορά e-fuels. Το πρόβλημα δεν είναι ο ανταγωνισμός, αλλά η έλλειψη ενοποίησης της ζήτησης και συντονισμού των επενδύσεων — όχι μόνο εντός κάθε κλάδου, αλλά και μεταξύ των διαφορετικών τομέων.

Από τον ανταγωνισμό στη συνεργασία

Ο Dominik Schneiter, Διευθύνων Σύμβουλος της WinGD, επισημαίνει ότι «αν η ναυτιλία και η αεροπορία μπορούσαν να συνεργαστούν... αυτό θα άλλαζε τα δεδομένα. Νομίζω ότι η ναυτιλία από μόνη της είναι πολύ μικρή».

Η αεροπορία, όπως και η ναυτιλία, βρίσκεται ακόμη σε διερευνητικό στάδιο στην πορεία της προς το net zero. Παράλληλα, οι κλάδοι του χάλυβα και των χημικών αναπτύσσουν δικά τους



εναλλακτικά καύσιμα και πρώτες ύλες, κατακερματίζοντας περαιτέρω την πρώιμη ζήτηση.

Σύμφωνα με την *Global Hydrogen Review 2025* του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας (IEA), η παγκόσμια ζήτηση υδρογόνου έφτασε σχεδόν τους 100 εκατ. τόνους το 2024, ωστόσο το υδρογόνο χαμηλών εκπομπών άνθρακα αντιστοιχεί σε λιγότερο από 1% της συνολικής παραγωγής, αντανακλώντας αδύναμα σήματα ζήτησης και υψηλό κόστος παραγωγής.

Ο συντονισμός είναι καθοριστικός

Η Accelleron καταλήγει στο συμπέρασμα ότι χωρίς διατομεακό συντονισμό η ναυτιλία δεν μπορεί να εξασφαλίσει επαρκή τροφοδοσία πράσινου υδρογόνου, ενώ η ενοποίηση της ζήτησης μεταξύ κλάδων, σε συνδυασμό με ευθυγραμμισμένη πολιτική, είναι αυτή που μπορεί να ξεκλειδώσει τις αναγκαίες επενδύσεις.

Ο Dr. Carsten Rolle, Γενικός Γραμματέας του World Energy Council στη Γερμανία και Συν-Διευθυντής Ενέργειας, Μεταφορών και Περιβάλλοντος στην Ομοσπονδία Γερμανικής Βιομηχανίας, σημειώνει: «Αυτή η ενεργειακή μετάβαση αφορά τη μείωση του ρίσκου σε πάρα πολλά στοιχεία ταυτόχρονα, και μάλιστα με κάποιον συντονισμό. Υπάρχει η τάση όλοι να περιμένουν τον άλλον. Χρειάζεται λοιπόν λίγη τόλμη –όχι να κινηθούμε πολύ νωρίς, αλλά ούτε και πολύ αργά– για να ξεκινήσει όλο αυτό».

Οι ίδιες δυναμικές που σήμερα αποτελούν τροχοπέδη θα μπορούσαν να γίνουν η μεγαλύτερη ευκαιρία – αρκεί να αλλάξει η οπτική. Αν ο φαινομενικός ανταγωνισμός για τα καύσιμα μετατραπεί σε συνεργασία μεταξύ κλάδων, τα κατακερματισμένα μονοπάτια μπορούν να συγκλίνουν. Και αυτό που σήμερα μοιάζει με αδιέξοδο, αύριο θα μπορούσε να αποτελέσει την αφετηρία για μια κοινή πορεία προς ένα μέλλον μηδενικών εκπομπών.

Για να εξερευνήσετε πώς τα κατακερματισμένα μονοπάτια και άλλα αδιέξοδα μπορούν να επιλυθούν μέσω διατομεακού συντονισμού και ενοποίησης της ζήτησης, κατεβάστε την πλήρη έκθεση της Accelleron σκανάροντας το QR code.

Scan Me

Επιτυχής δοκιμή της μηχανής αμμωνίας ME-LGIA της Everllence

Η ανάπτυξη δίχρονων μηχανών αμμωνίας με έγχυση καυσίμου υπό πίεση αποτελεί ένα από τα πιο κρίσιμα τεχνολογικά βήματα για τη μετάβαση της ναυτιλίας σε λύσεις πρόωσης μηδενικού ανθρακικού περιεχομένου. Στο πλαίσιο αυτό, η Everllence ανακοίνωσε την επιτυχή ολοκλήρωση της πρώτης δοκιμής εργοστασιακής αποδοχής (FAT) για μηχανή καύσης αμμωνίας που κατασκευάστηκε από την Engine & Machinery Division της Hyundai Heavy Industries (HHI-EMD) στη Νότια Κορέα. Πρόκειται για την τύπου B&W 6G60ME-LGIA (Liquid Gas Injection Ammonia) διπλού καυσίμου, η οποία προορίζεται για πλοίο της Eastern Pacific Shipping (EPS), υπό ναυπήγηση στην HD Hyundai Heavy Industries, και είναι επίσης εξοπλισμένη με σύστημα HPSCR (High Pressure Selective Catalytic Reduction).

Το συγκεκριμένο ορόσημο αποτελεί σημαντική εξέλιξη και για το πρόγραμμα αμμωνίας της EPS. Τα πλοία μεταφοράς αμμωνίας πολύ μεγάλης χωρητικότητας (VLACs) ναυπηγούνται στην HHI. Στην περίπτωση της ME-LGIA, η Everllence ανέφερε ότι η μηχανή ολοκλήρωσε επιτυχώς το FAT σε όλα τα καθεστώτα λειτουργίας, επιδεικνύοντας σταθερή και ομαλή απόδοση. Σύμφωνα με την εταιρεία, η επιτυχής δοκιμή φέρνει τη μηχανή αμμωνίας στο κατώφλι της εμπορικής της εισόδου. Η ME-LGIA βασίζεται στην αρχή λειτουργίας του diesel και στην ήδη γνωστή αρχιτεκτονική έγχυσης υγρού αερίου καυσίμου, αξιοποιώντας τεχνολογική βάση συγγενή με εκείνη των μηχανών ME-LGIM και ME-LGIP, οι οποίες λειτουργούν αντίστοιχα με μεθανόλη και LPG.

Ιδιαίτερη σημασία έχει και το σκέλος της ασφάλειας, δεδομένων των ιδιαιτεροτήτων της αμμωνίας ως ναυτιλιακού καυσίμου. Για τον λόγο αυτόν, η ME-LGIA ενσωματώνει πρόσθετα χαρακτηριστικά ασφαλείας, όπως συστήματα περιορισμού διαρροών, αισθητήρες, εξαερισμό συστημάτων και σωληνώσεις διπλού τοιχώματος, ειδικά σχεδιασμένα για τις φυσικοχημικές ιδιότητες της αμμωνίας. Με πρώτη παράδοση προγραμματισμένη για τον Οκτώβριο του 2026, τα πλοία αυτά θα είναι τα πρώτα παγκοσμίως που θα εξοπλιστούν με τις μηχανές αμμωνίας Everllence 6G60ME-LGIA.



Credit: Everllence

Οι πρόσφατες τάσεις στη ναυπηγική τεχνολογία και καινοτομία

Επιμέλεια: Θεανώ Κρασσά

Τεχνολογία

Η Vale επενδύει σε πλοία τριπλού καυσίμου

Η χρήση αιθανόλης ως κύριου ναυτιλιακού καυσίμου σε ποντοπόρα πλοία ανοίγει ένα νέο τεχνολογικό πεδίο στην αποανθρακοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, η Vale ανακοίνωσε συμφωνία με τη Shandong Shipping Corporation για τη ναυπήγηση νέων Guaibamax πλοίων με κύριο καύσιμο την αιθανόλη. Η συμφωνία αφορά συμβάσεις 25ετούς διάρκειας για την κατασκευή δύο πλοίων, με πρόβλεψη και για επιπλέον μονάδες στο μέλλον.

Τα νέα πλοία ανήκουν στη δεύτερη γενιά Guaibamax, έχουν μήκος 340 μ. και μεταφορική ικανότητα 325.000 τόνων. Εντάσσονται στη στρατηγική πολλαπλών καυσίμων της Vale, καθώς έχουν σχεδιαστεί ως πλοία τριπλού καυσίμου, με δυνατότητα χρήσης αιθανόλης, μεθανόλης και συμβατικού ναυτιλιακού καυσίμου. Επίσης, ο σχεδιασμός τους επιτρέπει και μελλοντική μετασκευή για κατανάλωση υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) ή αμμωνίας.

Σε επίπεδο κύκλου ζωής καυσίμου, η Vale επισημαίνει ότι η αιθανόλη μπορεί να μειώσει τις εκπομπές έως και κατά 90% σε προσέγγιση well-to-wake, εφόσον χρησιμοποιείται αιθανόλη δεύτερης γενιάς. Η διαφοροποίηση αυτή έχει σημασία, καθώς το πραγματικό περιβαλλοντικό όφελος εξαρτάται από την προέλευση και τη διαδρομή παραγωγής του καυσίμου. Η εταιρεία υπογραμμίζει επίσης ότι η χρήση αιθανόλης δεν περιορίζεται στη θαλάσσια μεταφορά, αλλά δοκιμάζεται ήδη και σε φορτηγά οχήματα, καθώς και σε μηχανές έλξης στη σιδηροδρομική γραμμή Vitória a Minas Railway.

Τα νέα πλοία θα είναι τεχνολογικά συγγενή με άλλα δέκα πλοία διπλού καυσίμου, με καύσιμα μεθανόλη και βαρύ πετρέλαιο, τα οποία η Shandong αναμένεται να παραδώσει στη Vale από το 2027 και μετά. Η δεύτερη γενιά των Guaibamax θα εξοπλιστεί με πέντε Rotor Sails, αποδοτικότερους κινητήρες, υδροδυναμικές διατάξεις, γεννήτρια άξονα, μετατροπείς συχνότητας και σιλικονούχο επίστρωμα γάστρας, μεταξύ άλλων παρεμβάσεων ενεργειακής απόδοσης. Το σύνολο αυτών των τεχνολογιών αναμένεται να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά περίπου 15% σε σχέση με την υφιστάμενη γενιά Guaibamax.

Το πρώτο LCO_2 carrier παγκοσμίως, εξοπλισμένο με την τεχνολογία Wind Challenger

Η ενσωμάτωση συστημάτων αιολικής υποβοήθησης πρόωσης σε πλοία μεταφοράς υγροποιημένου διοξειδίου του άνθρακα (CO_2) αναδεικνύεται σημαντική τεχνολογική κατεύθυνση σε εξειδικευμένα πλοία της ενεργειακής μετάβασης. Σε αυτή την κατεύθυνση, ο νηογνώμονας ClassNK χορήγησε Έγκριση επί της Αρχής (AiP) για πλοίο μεταφοράς υγροποιημένου διοξειδίου του άνθρακα, εξοπλισμένο με το σύστημα αιολικής πρόωσης τύπου άκαμπτου ιστίου Wind Challenger, το οποίο αναπτύχθηκε από κοινού από τη Mitsui O.S.K. Lines (MOL) και τη Samsung Heavy Industries (SHI).

Σύμφωνα με την MOL, πρόκειται για το πρώτο παγκοσμίως LCO_2 carrier που εξοπλίζεται με την εν λόγω τεχνολογία.

Η απονομή του σχετικού πιστοποιητικού πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της έκθεσης Sea Japan 2026. Για την ασφαλή εφαρμογή τέτοιων τεχνολογιών, ο ClassNK έχει εκδώσει τις «Guidelines for Wind-Assisted Propulsion Systems for Ships», οι οποίες λειτουργούν ως πλαίσιο τεχνικών και κανονιστικών απαιτήσεων για τα συστήματα αιολικής υποβοήθησης πρόωσης και τα πλοία που τα ενσωματώνουν. Στο συγκεκριμένο έργο, ο νηογνώμονας αξιολόγησε τον εννοιολογικό σχεδιασμό του πλοίου με βάση τους κανονισμούς του για την επιθεώρηση και την κατασκευή χαλύβδινων πλοίων, καθώς και την έκδοση 2.2 των σχετικών κατευθυντήριων οδηγιών για τα WAPS.

Παράλληλα, ο ClassNK συμμετείχε και στη διαδικασία αναγνώρισης κινδύνων μέσω HAZID, εξετάζοντας από κανονιστική και τεχνική σκοπιά τους συνδυαστικούς κινδύνους που προκύπτουν από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του σχεδιασμού. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται η πρωραία διάταξη του χώρου ενδιαίτησης, το φορτίο υγροποιημένου CO_2 και η εγκατάσταση πολλαπλών μονάδων Wind Challenger.

Η πρωτοποριακή ναυπηγική πρωτοβουλία της HD Hyundai Heavy Industries

Η τεχνολογία τμηματικής ναυπήγησης και τελικής ενοποίησης μεγάλων ενοτήτων κύτους αναδεικνύεται σε κρίσιμο εργαλείο για τη βελτιστοποίηση της χωρητικότητας στα σύγχρονα ναυπηγεία.

Σε αυτό το πλαίσιο, η HD Hyundai Heavy Industries προχώρησε σε μια πρωτοποριακή εφαρμογή του μοντέλου «half-ship construction». Σύμφωνα με το εν λόγω μοντέλο, δύο μεγάλα τμήματα κύτους, κατασκευασμένα σε διαφορετικά ναυπηγεία, μεταφέρονται και ενώνονται σε τελικό στάδιο εντός δεξαμενής. Η προσέγγιση αυτή αναπτύχθηκε ως απάντηση στην αυξανόμενη πίεση που προκαλεί στα μεγάλα κορεατικά ναυπηγεία η εκρηκτική άνοδος του ανεκτέλεστου βιβλίου παραγγελιών.

Στις 6 Απριλίου, στις εγκαταστάσεις της εταιρείας στο Ulsan, πραγματοποιήθηκε επιχείρηση τελικής συναρμολόγησης για δεξαμενόπλοιο 157.000 dwt, στο πλαίσιο της οποίας ενώθηκαν δύο κύρια τμήματα του κύτους, μήκους άνω των 100 μ. το καθένα. Το πρωραίο τμήμα, μήκους 168 μ., κατασκευάστηκε από την HSG Sungdong Shipbuilding στην Tongyeong και μεταφέρθηκε διά

θαλάσσης στο Ulsan, όπου ενώθηκε με το πρυμναίο τμήμα μήκους 102 μ. που είχε ναυπηγηθεί από την HD Hyundai Heavy Industries. Η μεταφορά του πρωραίου τμήματος, βάρους δεκάδων χιλιάδων τόνων, πραγματοποιήθηκε με ρυμούλκηση από τρία ρυμουλκά, σε διαδρομή περίπου 120 χλμ. και διάρκειας 17 ωρών.

Κατά τη διαδικασία ένωσης, τα δύο τμήματα τοποθετήθηκαν με ακρίβεια εντός της δεξαμενής και ευθυγραμμίστηκαν στα σημεία σύνδεσης με τη συνδρομή βαρέων ανυψωτικών μέσων. Ακολούθησε η προσωρινή και στη συνέχεια η μόνιμη σύνδεσή τους, με την τοποθέτηση εξωτερικών χαλύβδινων ελασμάτων και την ολοκλήρωση των εσωτερικών δομικών ενισχύσεων μετά την απάντληση των υδάτων. Στη συνέχεια, θα ακολουθήσουν οι εργασίες σωληνώσεων, ηλεκτρολογικών διασυνδέσεων και λοιπού εξοπλισμού, με στόχο την παράδοση του πλοίου τον Ιούλιο.

Το μοντέλο «half-ship» αποτελεί μια εξελιγμένη μορφή κατανεμημένης ναυπήγησης, κατά την οποία η κατασκευή του πλοίου επιμερίζεται μεταξύ διαφορετικών μονάδων και η τελική ολοκλήρωση γίνεται σε κεντρικό ναυπηγείο. Η βασική λογική είναι ότι, όταν δεν υπάρχει διαθέσιμη χωρητικότητα για την πλήρη ναυπήγηση ενός πλοίου περίπου 300 μ., η παραγωγή μπορεί να αναδιαρθρωθεί σε επιμέρους τμήματα, που κατασκευάζονται παράλληλα και ενώνονται σε μεταγενέστερο στάδιο.

Η πρακτική αυτή εντάσσεται σε μια ευρύτερη τάση ανακατανομής ναυπηγικού έργου στη Νότια Κορέα. Οι τρεις μεγάλοι όμιλοι, HD Korea Shipbuilding & Offshore Engineering, Hanwha Ocean και Samsung Heavy Industries, είδαν το συνολικό ανεκτέλεστο υπόλοιπο παραγγελιών τους να αυξάνεται από $86,46 δισ. το 2021 σε $139,16 δισ. στο τέλος του 2025. Σε αυτό το περιβάλλον, οι συνεργασίες με εξωτερικά ναυπηγεία και τα μοντέλα επιμερισμού της παραγωγής ενισχύονται ολοένα περισσότερο.

Το μοντέλο «half-ship» αποτελεί μια εξελιγμένη μορφή κατανεμημένης ναυπήγησης, κατά την οποία η κατασκευή του πλοίου επιμερίζεται μεταξύ διαφορετικών μονάδων και η τελική ολοκλήρωση γίνεται σε κεντρικό ναυπηγείο. Η βασική λογική είναι ότι, όταν δεν υπάρχει διαθέσιμη χωρητικότητα για την πλήρη ναυπήγηση ενός πλοίου περίπου 300 μ., η παραγωγή μπορεί να αναδιαρθρωθεί σε επιμέρους τμήματα, που κατασκευάζονται παράλληλα και ενώνονται σε μεταγενέστερο στάδιο.

Πράσινη συμμαχία από PIL και PSA στη Σιγκαπούρη

Την πρώτη κοινή υπηρεσία προστιθέμενης αξίας για την οικολογική μεταφορά φορτίων μέσω ξηράς και θάλασσας στο λιμάνι της Σιγκαπούρης εγκαινίασαν οι Pacific International Lines και PSA International, με την υποστήριξη του νηογνώμονα DNV. Στόχος της πρωτοβουλίας είναι να προσφέρει σε φορτωτές και ιδιοκτήτες φορτίων μια πρακτική λύση για τη δραστική μείωση των εκπομπών Scope 3.

Η νέα υπηρεσία επιτρέπει στις συμμετέχουσες εταιρείες να επιτύχουν επαληθεύσιμες μειώσεις ρύπων, πιστώνοντας την εξοικονόμηση που προκύπτει από τη χρήση καυσίμων χαμηλότερου ανθρακικού αποτυπώματος σε πολλαπλά στάδια της εφοδιαστικής αλυσίδας. Οι σχετικές δοκιμές αναμένεται να ξεκινήσουν στα τέλη Μαΐου και αποτελούν ορόσημο στο μνημόνιο συνεργασίας που υπέγραψαν τα τρία μέρη τον Μάρτιο του 2025.

Στο πλαίσιο της σύμπραξης, η PIL εισφέρει την τεχνογνωσία της ως τακτικός μεταφορέας, βελτιστοποιώντας τα δρομολόγια και την επιλογή καυσίμων. Από την πλευρά της, η PSA συμβάλλει με τις λιμενικές της υποδομές, δημιουργώντας ένα πράσινο δίκτυο χερσαίων επιχειρήσεων. Παράλληλα, ο DNV αναλαμβάνει την ψηφιακή διευκόλυνση και την ανεξάρτητη επαλήθευση των δεδομένων, εξασφαλίζοντας την αξιοπιστία του συστήματος.

Πιστοποίηση του ABS στην FPSO ONE GUYANA

Η απονομή πιστοποιήσεων βιωσιμότητας σε μονάδες FPSO αποκτά ολοένα μεγαλύτερη σημασία, καθώς η υπεράκτια παραγωγή υδρογονανθράκων καλείται να ενσωματώσει μετρήσιμα περιβαλλοντικά και κοινωνικά κριτήρια στον σχεδιασμό και στη λειτουργία της.

Υπό αυτές τις συνθήκες, ο ABS απένειμε τη σημείωση SUSTAIN-1 στη μονάδα ONE GUYANA, μια πλωτή μονάδα παραγωγής, αποθήκευσης και εκφόρτωσης (Floating Production Storage and Offloading – FPSO) που σχεδιάστηκε, κατασκευάστηκε και λειτουργεί από την SBM Offshore.

Η ONE GUYANA εντάσσεται πλέον στις υπόλοιπες μονάδες FPSO του στόλου της ExxonMobil στη Γουιάνα που επιδιώκουν να ανταποκριθούν στους SDGs μέσω του σχεδιασμού και της επιχειρησιακής τους λειτουργίας. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνεται και η Liza Unity, η οποία αποτέλεσε την πρώτη μονάδα FPSO που έλαβε τις σημειώσεις ABS SUSTAIN-1 και SUSTAIN-2.

Posidonia Ποσειδώνια
The International Shipping Exhibition



NEW LEADER OF MARINE SOLUTIONS

Stand 2.256 Hall 2







MEET US AT POSIDONIA 2026

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

Rotterdam Office

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

Greece Office

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

stx Service Europe B.V.



Credit: Accelleron

Η μονάδα ONE GUYANA ανήκει στην ExxonMobil Guyana Limited και λειτουργεί από την SBM Offshore. Έχει αναπτυχθεί για τις ανάγκες του έργου Stabroek Block στη Γουιάνα, το οποίο αποτελεί μία από τις σημαντικότερες υπεράκτιες ενεργειακές αναπτύξεις των τελευταίων ετών. Ιδιαίτερη σημασία έχει και το γεγονός ότι η επικαιροποιημένη έκδοση του ABS *Guide for Sustainability Notations* περιλαμβάνει πλέον και λειτουργίες του topside εξοπλισμού σε υπεράκτιες μονάδες, όπως ζητήματα εκπομπών και απορρίψεων. Αυτό σημαίνει ότι η απονομή της πιστοποίησης δεν περιορίζεται σε γενικές αρχές βιωσιμότητας, αλλά συνδέεται και με πιο συγκεκριμένες τεχνικές και λειτουργικές παραμέτρους που αφορούν την πραγματική περιβαλλοντική επίδοση μιας μονάδας FPSO.

Συνολικά, η πιστοποίηση της ONE GUYANA αναδεικνύει τη σταδιακή ενσωμάτωση των κριτηρίων βιωσιμότητας στον πυρήνα των υπεράκτιων ενεργειακών υποδομών.

Η νέα γενιά υπερπληρωτών χαμηλών στροφών για δίχρονες μηχανές της Accelleron

Η νέα γενιά υπερπληρωτών χαμηλών στροφών για δίχρονες ναυτικές μηχανές αποκτά ολοένα μεγαλύτερη σημασία, καθώς οι πλοιοκτήτες καλούνται να προσαρμοστούν σε μεταβαλλόμενα προφίλ λειτουργίας, εναλλακτικές διαδρομές καυσίμων και αυστηρότερες απαιτήσεις εκπομπών.

Προς αυτή την κατεύθυνση, η Accelleron ανακοίνωσε την εμπορική διάθεση του ACCX300-L, της νέας πλατφόρμας στροβιλοϋπερπληρωτή χαμηλών στροφών για δίχρονες ναυτικές μηχανές. Το νέο σύστημα συνδυάζει απλοποιημένη αρχιτεκτονική πλατφόρμας και ενσωματωμένες ψηφιακές δυνατότητες.

Κεντρικό στοιχείο του νέου συστήματος είναι η ανασχεδιασμένη cartridge concept, δηλαδή η αρχιτεκτονική κασέτας που επιτρέπει την αντικατάσταση ολόκληρου του περιστρεφόμενου υποσυστήματος κατά τη διάρκεια παραμονής του πλοίου στο λιμάνι. Με αυτόν τον τρόπο, τα κύρια συμβάντα συντήρησης παύουν να εξαρτώνται από τον προγραμματισμό του δεξαμενισμού. Η αποσύνδεση της συντήρησης από τους προγραμματισμένους δεξαμενισμούς επιτρέπει καλύτερη προσαρμογή στις πραγματικές συνθήκες λειτουργίας, περιορίζει την εξάρτηση από περιόδους off-hire και δίνει στους διαχειριστές μεγαλύτερο έλεγχο στον προγραμματισμό, στο κόστος και στη διαθεσιμότητα του πλοίου.

Σύμφωνα με την εταιρεία, σε κύκλο ζωής 25 ετών η λύση αυτή μειώνει τις προγραμματισμένες παρεμβάσεις συντήρησης από τέσσερις σε τρεις, αξιοποιώντας πληρέστερα τη διάρκεια ζωής των εξαρτημάτων. Το αποτέλεσμα είναι πιο προβλέψιμος σχεδιασμός συντήρησης και χαμηλότερο κόστος κύκλου ζωής.

Στρατηγική συνεργασία DYNAMARINe και Signal Ocean

Σε μια σημαντική πρωτοβουλία για τη βελτίωση της διαφάνειας, καθώς και για την αξιοποίηση δεδομένων με στόχο την ενίσχυση της ασφάλειας και της αποδοτικότητας των θαλάσσιων μεταφορών, η DYNAMARINe ανακοινώνει τη στρατηγική διασύνδεση των υπηρεσιών της με την πλατφόρμα της Signal Ocean.

Μέσω αυτής της ενσωμάτωσης, οι χρήστες της πλατφόρμας Signal Ocean έχουν πλέον τη δυνατότητα να αναγνωρίζουν άμεσα ποια πλοία συμμετέχουν στο STS Risk Service της DYNAMARINe, ενισχύοντας ουσιαστικά τη λήψη αποφάσεων που σχετίζονται με τη μεταφορά φορτίων από πλοίο σε πλοίο (STS transfer) με βάση αξιόπιστα και επαληθευμένα δεδομένα.

Η πρωτοβουλία βασίζεται στη συμπερίληψη σχετικής ένδειξης, εντός της πλατφόρμας Signal Ocean, που αφορά στην αποδεδειγμένη απόδοση των πλοίων που συμμετέχουν στο πρόγραμμα STS Risk Service της DYNAMARINe, τα οποία εμφανίζουν διαχρονικά χαμηλό προφίλ κινδύνου κατά την εκτέλεση STS επιχειρήσεων. Η δυνατότητα άμεσης πρόσβασης σε αυτή την πληροφορία μέσω μιας ευρέως χρησιμοποιούμενης πλατφόρμας, όπως η Signal Ocean, δημιουργεί νέες προοπτικές για την αγορά.

Το μοντέλο διαχείρισης κινδύνου της DYNAMARINe στηρίζεται σε δομημένες και διαφανείς διαδικασίες, ενώ συνοδεύεται από πλήρη επιχειρησιακή υποστήριξη σε 24ωρη βάση. Η εν λόγω συνεργασία αναμένεται να συμβάλει ουσιαστικά στην ενίσχυση της εμπιστοσύνης μεταξύ των συμμετεχόντων της αγοράς και στη βελτιστοποίηση των διαδικασιών επιλογής πλοίων για STS επιχειρήσεις.

Αυτή η διασύνδεση εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο της ψηφιοποίησης της ναυτιλιακής βιομηχανίας και της αυξανόμενης αξιοποίησης δεδομένων για την ενίσχυση της ασφάλειας και της αποδοτικότητας των θαλάσσιων μεταφορών.

Where EXPERIENCE Meets INNOVATION



Since 1969, Gemak Group has been providing comprehensive repair and conversion services **for more than 3,000 projects worldwide.**

GEMAK
Group of Companies

SHIP REPAIR & CONVERSION

SHIP BUILDING

INDUSTRIAL PROJECTS

WIND, OIL & GAS PROJECTS

gemak.com

/gemakgroup

SCAN FOR OUR PRESENTATION

SCAN FOR OUR PROMOTION VIDEO

MORE THAN 55 YEARS OF EXPERIENCE

Πώς οι καλύτερες αποφάσεις συντήρησης αλλάζουν την εξίσωση κόστους για τους Έλληνες πλοιοκτήτες

Για τους Έλληνες εφοπλιστές που διαχειρίζονται σύνθετους στόλους από δεξαμενόπλοια και φορτηγά πλοία, οι αποφάσεις συντήρησης έχουν μακροπρόθεσμες συνέπειες. Τα πλοία αυτά αποτελούν περιουσιακά στοιχεία που αναμένεται να λειτουργούν για δεκαετίες. Σε αυτό το περιβάλλον, το πραγματικό κόστος της συντήρησης δεν είναι απλώς τα ανταλλακτικά ή η εργασία. Είναι ο επιχειρησιακός αντίκτυπος της πρόωρης παρέμβασης μέσω περιττών εργασιών ή της καθυστερημένης αντίδρασης όταν αναδυόμενα προβλήματα στη μηχανή κλιμακώνονται σε ακινησία του πλοίου.

Οι σύγχρονοι δίχρονοι κινητήρες, που λειτουργούν υπό υψηλότερες πιέσεις και σε διαμορφώσεις διπλού καυσίμου, παράγουν περισσότερα δεδομένα από ποτέ. Ωστόσο, τα δεδομένα από μόνα τους δεν μειώνουν τον κίνδυνο. Αυτό που έχει σημασία είναι η εξειδίκευση που απαιτείται για την ορθή ερμηνεία των τάσεων, την ευθυγράμμιση των ενεργειών με τις οδηγίες του κατασκευαστή και την έγκαιρη σύσταση αποτελεσματικής παρέμβασης.

Ο Azmat Jafri, Γενικός Διευθυντής Λιπαντικών Ναυτιλίας της Shell Marine, εξηγεί πώς μεταβάλλεται το τοπίο της συντήρησης, γιατί η αύξηση των δεδομένων δεν οδηγεί αυτόματα σε καλύτερες αποφάσεις και με ποιον τρόπο οι εφοπλιστές μπορούν να αξιοποιήσουν την εξειδίκευση για να υποστηρίξουν τη μακροπρόθεσμη απόδοση του στόλου τους.



Azmat Jafri,
Γενικός Διευθυντής Λιπαντικών Ναυτιλίας της Shell Marine

Για τους Έλληνες εφοπλιστές που διαχειρίζονται περιουσιακά στοιχεία μακράς διάρκειας ζωής, πώς έχει αλλάξει η έννοια του «κόστους συντήρησης»;

Για πλοία που αναμένεται να λειτουργούν για είκοσι χρόνια ή περισσότερο, η συντήρηση υπήρξε ανέκαθεν κρίσιμης σημασίας. Ωστόσο, οι Έλληνες εφοπλιστές αντιμετωπίζουν μια θεμελιώδη μεταστροφή στον τρόπο με τον οποίο ορίζουν το κόστος αυτής της συντήρησης.

Η καθυστερημένη αντίδραση μπορεί να οδηγήσει σε απρογραμμάτιστη ακινησία, καθυστερήσεις πλοίων και απώλεια εσόδων λόγω διαταραχής των δρομολογίων. Η πρόωρη παρέμβαση, όμως, δημιουργεί τις δικές της ανεπάρκειες μέσω περιττών επιθεωρήσεων, πρόωρης αντικατάστασης εξαρτημάτων και πρόσθετης επιβάρυνσης για τα πληρώματα.

Κατά συνέπεια, η πρόκληση για τους εφοπλιστές δεν είναι απλώς η μείωση των δαπανών συντήρησης. Είναι η παρέμβαση την κατάλληλη στιγμή, βάσει της πραγματικής κατάστασης της μηχανής, ώστε να διαφυλαχθούν τόσο η επιχειρησιακή απόδοση του πλοίου όσο και τα εμπορικά αποτελέσματα.

Γιατί ο σωστός χρονισμός της συντήρησης καθίσταται τεχνικά πιο δύσκολος;

Ο σωστός χρονισμός της συντήρησης έχει καταστεί δυσκολότερος, διότι οι σύγχρονοι ναυτιλιακοί δίχρονοι κινητήρες λειτουργούν υπό υψηλότερες πιέσεις και στενότερες αντοχές, προκειμένου να βελτιωθεί η απόδοση καύσης. Αυτό αυξάνει την ευαισθησία σε φθορά και συνθήκες λειτουργίας, αφήνοντας μικρότερα περιθώρια σφάλματος.



Ταυτόχρονα, τα πλοία λειτουργούν με ευρύτερο φάσμα καυσίμων, συμπεριλαμβανομένου του LNG και άλλων διαμορφώσεων διπλού καυσίμου. Αυτές οι μεταβαλλόμενες συνθήκες επηρεάζουν τη συμπεριφορά καύσης και τον σχηματισμό επικαθίσεων. Το κρίσιμο σημείο είναι ότι η φθορά δεν εκδηλώνεται πλέον ως σαφές ή άμεσο πρόβλημα. Αναπτύσσεται σταδιακά, με πρώιμους δείκτες που μπορεί να είναι λεπτά σήματα και εύκολα να παρερμηνευτούν χωρίς το κατάλληλο πλαίσιο αξιολόγησης.

Η μεταβλητή συμπεριφορά ανά τύπο καυσίμου και συνθήκες λειτουργίας καθιστά τις παραδοσιακές, χρονικά καθορισμένες προσεγγίσεις λιγότερο αξιόπιστες. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο οι κατασκευαστές υιοθετούν ολοένα και περισσότερο δομημένη παρακολούθηση της κατάστασης των κυλίνδρων, ώστε να υποστηρίζονται πιο ακριβείς αποφάσεις βάσει της πραγματικής κατάστασης του εξοπλισμού.

Γιατί η τεχνική ερμηνεία, και όχι απλώς η παρακολούθηση, είναι το πραγματικό διαφοροποιητικό στοιχείο;

Η παρακολούθηση παρέχει ορατότητα, αλλά τα δεδομένα από μόνα τους δεν μειώνουν τον κίνδυνο. Χωρίς το κατάλληλο πλαίσιο αξιολόγησης, μεμονωμένα αποτελέσματα μπορεί να είναι παραπλανητικά – και σε ορισμένες περιπτώσεις να οδηγήσουν σε περιττή παρέμβαση.

Η αποτελεσματική ερμηνεία απαιτεί εις βάθος κατανόηση του τρόπου με τον οποίο συγκεκριμένες μηχανές συμπεριφέρονται στο πέρασμα του χρόνου. Οι δείκτες κατάστασης λαδιού, φθοράς εξαρτημάτων και απόδοσης λίπανσης αποκτούν νόημα μόνο όταν αξιολογούνται σε σχέση με τις βασικές τιμές αναφοράς της εκάστοτε μηχανής, τις συνθήκες λειτουργίας και τον τύπο καυσίμου. Εξίσου απαραίτητο είναι να παρακολουθείται η εξέλιξη αυτών των δεικτών στον χρόνο, αντί να βασίζεται κανείς σε μεμονωμένα δεδομένα.

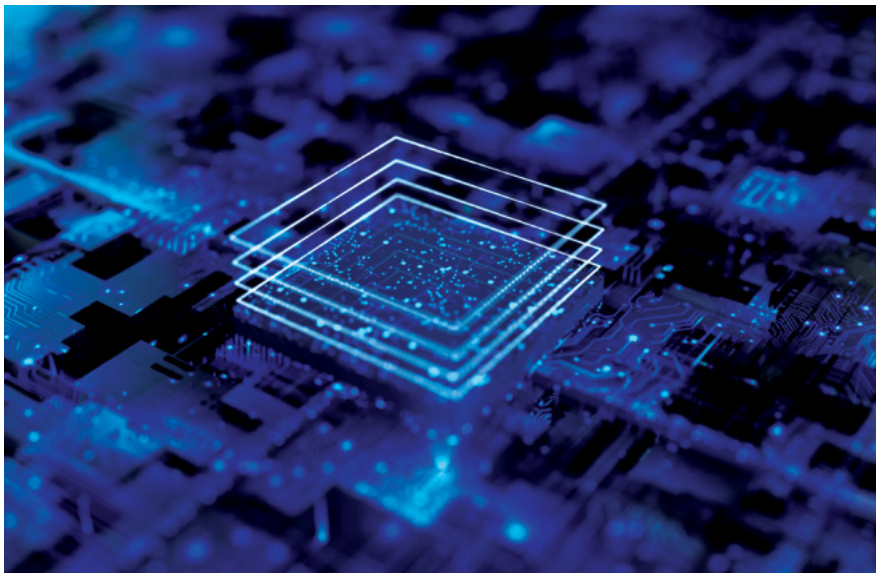
Εδώ ακριβώς η τεχνική εξειδίκευση καθίσταται κρίσιμη. Λύσεις όπως το Shell LubeAnalyst εφαρμόζουν πλαίσια ευθυγραμμισμένα με τις οδηγίες των κατασκευαστών (OEM) και συγκριτική αξιολόγηση στόλου, ώστε κάθε αποτέλεσμα να εντάσσεται στο σωστό πλαίσιο, επιτρέποντας στα πληρώματα να διακρίνουν την κανονική διακύμανση από τα πρώιμα σημάδια φθοράς ή σχηματισμού αποθέσεων.

Οι εμπειρογνώμονες της Shell επιβλέπουν αυτή τη διαδικασία και διασφαλίζουν ότι οι παράμετροι δοκιμών είναι ευθυγραμμισμένες με τις συστάσεις των κατασκευαστών (OEM). Εξειδικευμένοι σύμβουλοι παρέχουν επίσης συστάσεις λιπαντικών προσαρμοσμένες στο προφίλ κάθε πλοίου και λειτουργίας.

Η εξειδικευμένη τεχνική υποστήριξη σημαίνει μετατροπή της ανάλυσης λαδιού σε σαφείς και αναλογικές αποφάσεις συντήρησης. Αυτό προϋποθέτει έμπειρους μηχανικούς, που ασκούν την εξειδικευμένη κρίση τους, για να προσδιορίσουν πότε πρέπει να δράσουν και –εξίσου σημαντικό– πότε δεν πρέπει.

Σε τι πρέπει να δώσουν προτεραιότητα οι Έλληνες εφοπλιστές, για να διασφαλίσουν ότι η συντήρηση υποστηρίζει τη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα;

Για να παραμείνουν ανταγωνιστικοί, οι Έλληνες εφοπλιστές πρέπει να ευθυγραμμίσουν τη στρατηγική συντήρησής τους με τη μακροπρόθεσμη αξία των πλοίων τους. Αυτό σημαίνει επένδυση στην τεχνογνωσία και στην παρακολούθηση που απαιτείται



για την υποστήριξη πιο τεκμηριωμένων αποφάσεων.

Μια τέτοια μετάβαση απαιτεί πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση. Η απόδοση του προϊόντος, η διαγνωστική ανάλυση και η τεχνική υποστήριξη πρέπει να λειτουργούν από κοινού σε ενιαίο πλαίσιο αντί να τυγχάνουν μεμονωμένης διαχείρισης. Αυτή η ολοκλήρωση επιτρέπει στα πληρώματα των πλοίων να διαμορφώσουν μια συνεκτική κατανόηση της κατάστασης του κινητήρα και να προσαρμόζονται αποτελεσματικά καθώς εξελίσσονται οι συνθήκες λειτουργίας.

Η τεχνική εξειδίκευση διαδραματίζει κεντρικό ρόλο σε αυτή τη διαδικασία, ιδιαίτερα καθώς οι κινητήρες λειτουργούν με ένα ευρύτερο φάσμα καυσίμων. Είναι αυτή η εξειδίκευση που επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να επιλέγουν και να εφαρμόζουν τη σωστή στρατηγική λίπανσης για κάθε κινητήρα και προφίλ λειτουργίας.

Τα λιπαντικά κυλίνδρων υψηλών επιδόσεων, όπως το Shell Alexia 40 XC, αποτελούν μέρος αυτής της προσέγγισης. Σχεδιασμένα για συμβατότητα με διαφορετικούς τύπους καυσίμων, παρέχουν μια πιο σταθερή βάση καθαριότητας. Αυτό συμβάλλει στη μείωση της επιχειρησιακής πολυπλοκότητας, υποστηρίζοντας παράλληλα τη σταθερή απόδοση του κινητήρα.

Με τη σωστή εξειδικευμένη υποστήριξη, αυτά τα προϊόντα μπορούν να αποδώσουν μετρήσιμα αποτελέσματα. Για παράδειγμα, στην Kiran Holding A.S. στην Τουρκία, η μετάβαση στο Shell Alexia 40 XC εξάλειψε την εναλλαγή λιπαντικών, βελτίωσε την καθαριότητα κατά 30-40% και μείωσε τον χρόνο συντήρησης κατά δέκα ώρες ανά πλοίο τον μήνα.

Σε ένα ολοένα πιο σύνθετο περιβάλλον λειτουργίας με διπλά καύσιμα, η τεχνική εξειδίκευση είναι αυτή που επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να λαμβάνουν πιο τεκμηριωμένες αποφάσεις, να διατηρούν τη μακροπρόθεσμη απόδοση και να αναδιαμορφώνουν την εξίσωση κόστους για την ελληνική ναυτιλία.

Πώς υποστηρίζουν οι ολοκληρωμένες τεχνικές υπηρεσίες τις αποφάσεις συντήρησης;

Μια βασική πρόκληση για τους εφοπλιστές δεν είναι απλώς η συλλογή δεδομένων, αλλά η συγκέντρωσή τους με τρόπο που υποστηρίζει τη λήψη σαφών αποφάσεων. Οι επιθεωρήσεις στο πλοίο, η ανάλυση και τα λειτουργικά δεδομένα εξετάζονται συχνά ξεχωριστά. Τέτοια σενάρια καθιστούν δύσκολη τη διαμόρφωση μιας συνεκτικής εικόνας της κατάστασης του κινητήρα.

Οι ολοκληρωμένες τεχνικές υπηρεσίες αντιμετωπίζουν αυτό το πρόβλημα φέρνοντας αυτές τις πληροφορίες σε ένα ενιαίο, συνεκτικό πλαίσιο. Λύσεις όπως το Shell LubeMonitor συνδυάζουν δεδομένα επιθεώρησης από το πλοίο, αποτελέσματα εργαστηριακών δοκιμών και εξειδικευμένες συμβουλές για να παρέχουν μια ενοποιημένη εικόνα της κατάστασης των κυλίνδρων.

Αυτό μειώνει τα αντικρουόμενα σήματα και βοηθά τους εφοπλιστές να ιεραρχούν τις ενέργειες πιο αποτελεσματικά. Επίσης, επιτρέπει πιο σίγουρες αποφάσεις σχετικά με τον χρονισμό της συντήρησης. Οι χειριστές μπορούν να παρατείνουν τα διαστήματα συντήρησης όπου κρίνεται σκόπιμο, βελτιστοποιώντας παράλληλα τους ρυθμούς τροφοδοσίας και την κατανάλωση λαδιού χωρίς να διακυβεύεται η προστασία.

Το έχουμε δει αυτό στη συνεργασία μας με την Thenamaris LNG Inc. Μέσω της συνεχούς παρακολούθησης με το Shell LubeMonitor, αποκτούν τις πληροφορίες που χρειάζονται για να παρεμβαίνουν έγκαιρα. Τους έχει βοηθήσει να αποφύγουν προβλήματα καθαριότητας του κινητήρα, να παρατείνουν τη διάρκεια ζωής του εξοπλισμού και να μειώσουν το κόστος συντήρησης.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

NAFTIKA CHRONIKA

Ναυτιλιακές ειδήσεις 24/7



www.naftikachronika.gr

@naftikachronika

95NX
Η δύναμη της συνέχειας

Ενέργεια &

Οι τελευταίες εξελίξεις στο ενεργειακό μέτωπο

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Credit: EPA/JIM LO SCALZO



Σε ορίζοντα διετίας η ανάκαμψη της ενεργειακής παραγωγής στη Μέση Ανατολή

Θα χρειαστούν περίπου δύο χρόνια για την πλήρη ανάκαμψη της ενεργειακής παραγωγής στη Μέση Ανατολή στα προπολεμικά επίπεδα, εκτίμησε ο επικεφαλής του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας (ΙΕΑ), Φατίχ Μπιρόλ. Σε συνέντευξή του στην ελβετική *Neue Zürcher Zeitung*, προειδοποίησε μεταξύ άλλων ότι η αγορά υποτιμά τις δραματικές συνέπειες από τον παρατεταμένο αποκλεισμό των Στενών του Ορμούζ.

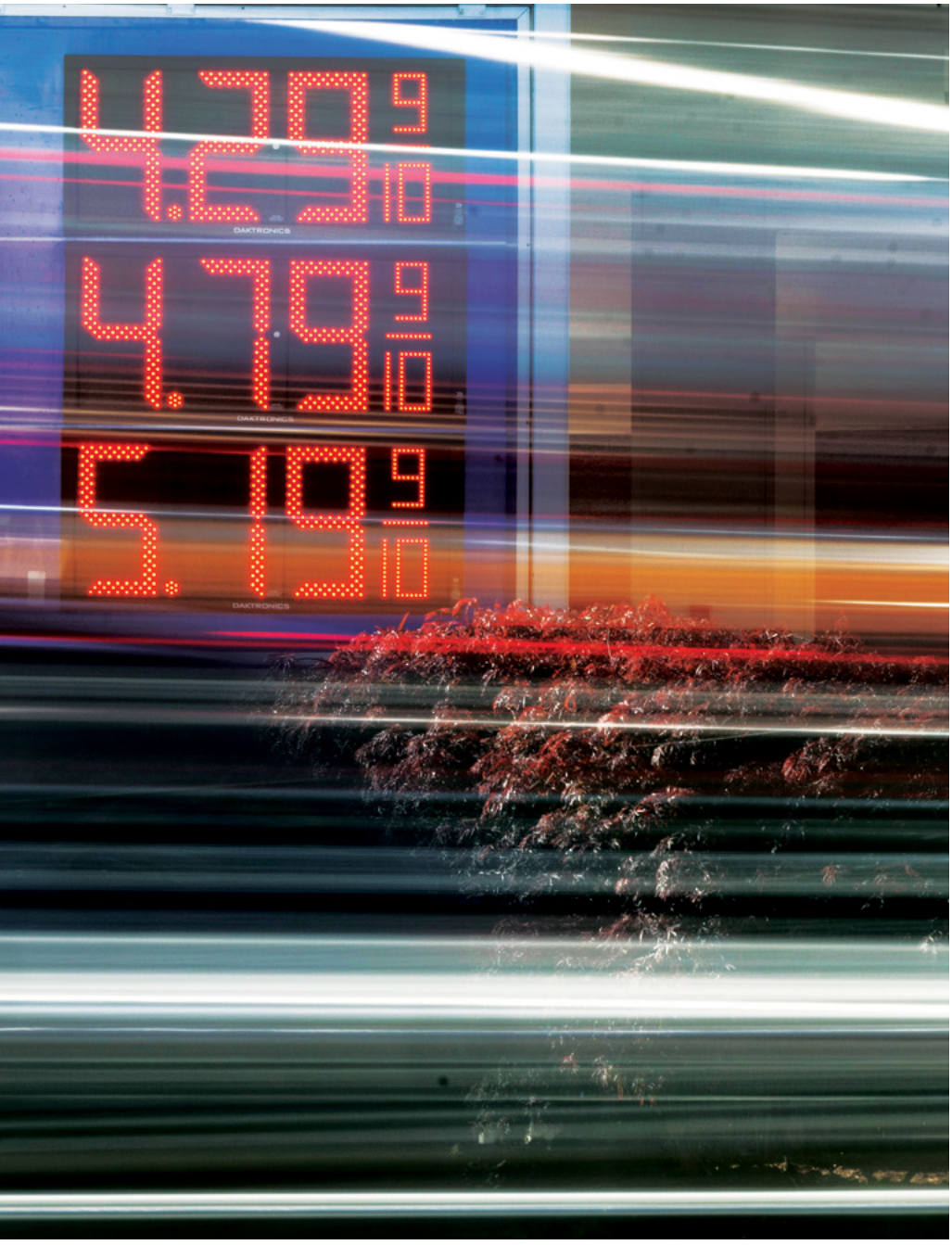
Αν και τα φορτία που βρίσκονταν ήδη εν πλω άμβλυναν αρχικά τις ελλείψεις, το κενό τροφοδοσίας γίνεται πλέον εμφανές, καθώς τον Μάρτιο δεν φορτώθηκαν νέα δεξαμενόπλοια με πετρέλαιο και φυσικό αέριο προς τις ασιατικές αγορές. «Εάν τα Στενά δεν ανοίξουν, πρέπει να προετοιμαστούμε για σημαντικά υψηλότερες τιμές ενέργειας», τόνισε χαρακτηριστικά.

Τέλος, ερωτηθείς για το ενδεχόμενο νέας αποδέσμευσης πετρελαίου από τα στρατηγικά αποθέματα έκτακτης ανάγκης, μετά την αντίστοιχη κίνηση του Μαρτίου, ο κ. Μπιρόλ ξεκαθάρισε πως το μέτρο εξετάζεται σοβαρά και ότι ο ΙΕΑ είναι έτοιμος να δράσει άμεσα και αποφασιστικά.

Η Ελλάδα στην πρώτη δεκάδα των ΑΠΕ παγκοσμίως

Στην πρώτη δεκάδα παγκοσμίως ως προς τη συμμετοχή των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στην ηλεκτροπαραγωγή βρίσκεται η Ελλάδα, με ποσοστά διπλάσια από τον ευρωπαϊκό και σχεδόν τριπλάσια από τον παγκόσμιο μέσο όρο, σύμφωνα με την ετήσια Παγκόσμια Επι-

φυσικοί πόροι



σκόπηση Ηλεκτρικής Ενέργειας του think tank Ember.

Η έκθεση αναλύει τα δεδομένα της ηλεκτροπαραγωγής από 215 χώρες του κόσμου για το 2025. Ειδικότερα, σύμφωνα με τα στοιχεία που περιλαμβάνονται σε αυτήν:

– Η Ελλάδα είναι στην τρίτη θέση ως προς το ποσοστό ηλιακής ενέργειας στο μείγμα ηλεκτροπαραγωγής, με 22% από 20% το 2024. Στην πρώτη θέση είναι η Ουγγαρία με 27% και στη δεύτερη θέση η Χιλή με 25%. Ο μέσος όρος παγκοσμίως είναι στο 8,7% και στην ΕΕ είναι στο 13,1%. Σε ό,τι αφορά την παραγωγή από ηλιακή ενέργεια κατά κεφαλήν, η χώρα μας καταλαμβάνει στην έκτη θέση, με 1.300 κιλοβατώρες ετησίως.

– Όσον αφορά την αιολική ενέργεια και το ποσοστό της επί του συνόλου της ηλεκτροπαραγωγής, η Ελλάδα βρίσκεται στην ένατη θέση με ποσοστό 20%. Ο μέσος όρος παγκοσμίως είναι στο 8,5% και στην ΕΕ διαμορφώνεται στο 17,1%.

Όπως σημειώνεται, διεθνώς οι καθαρές πηγές ενέργειας αναπτύχθηκαν αρκετά γρήγορα ώστε να καλύψουν όλη τη νέα ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας το 2025, αποτρέποντας έτσι την αύξηση της παραγωγής ορυκτών καυσίμων. Το 2025 ήταν η πρώτη χρονιά από το 2020 χωρίς αύξηση της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από ορυκτά καύσιμα και μόνο η πέμπτη χρονιά χωρίς αύξηση αυτόν τον αιώνα. Η Κίνα και η Ινδία, ιστορικά οι χώρες που συνέβαλαν περισσότερο στην παγκόσμια αύξηση της παραγωγής ενέργειας από ορυκτά καύσιμα, κατέγραψαν πτώση στην παραγωγή ενέργειας από ορυκτά καύσιμα το 2025. Και στις δύο χώρες, τα ρεκόρ προσθηκών καθαρής ενέργειας ξεπέρασαν την αύξηση της ζήτησης.

Η ηλιακή ενέργεια κάλυψε τα τρία τέταρτα της καθαρής αύξησης της ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας το 2025, ενώ η άνοδος που κατέγραψε ήταν 18 φορές μεγαλύτερη από αυτήν του φυσικού αερίου, του μόνου ορυκτού καυσίμου που αυξήθηκε το 2025. Η παγκόσμια παραγωγή ηλιακής ενέργειας είναι πλέον στο ίδιο μέγεθος με τη συνολική ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας της ΕΕ.

Η πυρηνική ενέργεια εκ νέου στο κάδρο

Οι συγκρούσεις στη Μέση Ανατολή και η αδυναμία εξαγωγής πετρελαίου και φυσι-

Η Ελλάδα βρέθηκε στην τρίτη θέση παγκοσμίως ως προς το ποσοστό ηλιακής ενέργειας στο μείγμα ηλεκτροπαραγωγής, με 22% το 2025 από 20% το 2024.

κού αερίου στις διεθνείς αγορές θέτουν στο προσκήνιο άλλες πηγές ενέργειας. Σε αυτό το πλαίσιο, η πυρηνική ενέργεια, που θεωρείται από πολλές χώρες εναλλακτική πηγή ενέργειας λιγότερο ευάλωτη σε εξωτερικούς κλυδωνισμούς, βρίσκει νέα υποστήριξη ακόμα και σε ορισμένες από τις ιστορικά αντιπυρηνικές περιοχές.

Στην Ταϊβάν, όπου το κυβερνών κόμμα αντιτίθεται στην πυρηνική ενέργεια εδώ και δεκαετίες, ο Πρόεδρος Lai Ching-te δήλωσε, τον περασμένο μήνα, ότι το νησί θα πρέπει να είναι ανοιχτό στην πυρηνική ενέργεια ως τρόπο κάλυψης των αυξανόμενων ενεργειακών αναγκών του. Η κίνηση αυτή αποτέλεσε απότομη στροφή από την προηγούμενη ενεργειακή στρατηγική της Ταϊβάν. Μετά την καταστροφή του 2011 –όταν ένας σεισμός και ένα τσουνάμι προκάλεσαν τριπλή τήξη στον πυρηνικό αντιδραστήρα στην ιαπωνική επαρχία Φουκουσίμα–, η Ταϊπέι δεσμεύτηκε σε μια πολιτική «πατρίδας χωρίς πυρηνική ενέργεια». Το νησί έκλεισε τον τελευταίο του αντιδραστήρα τον περασμένο Μάιο.

Λίγες ημέρες μετά τις δηλώσεις του Προέδρου Lai, η κρατική εταιρεία ηλεκτρικής ενέργειας της Ταϊβάν, Taipower, υπέβαλε σχέδιο για την επανεκκίνηση ενός από τα πυρηνικά εργοστάσια του νησιού.

Η απόφαση του Προέδρου «εξέπληξε πολλούς, συμπεριλαμβανομένων μελών του ίδιου του κόμματός του», δήλωσε ο Titus Chen, Αναπληρωτής Διευθυντής ενός ερευνητικού ινστιτούτου στο Εθνικό Πανεπιστήμιο Τσενγκτσί της Ταϊπέι. Λαμβάνοντας υπόψη τις δεκαετίες ανησυχίας σχετικά με την κατασκευή πυρηνικών σταθμών και την αποθήκευση καυσίμων και αποβλήτων σε ένα νησί επιρρεπές σε σεισμούς, είπε, η αντίθεση του κυβερνώντος κόμματος στην πυρηνική ενέργεια «είχε καταστεί σχεδόν αδιαπραγμάτευτη».

Παρόμοιες αλλαγές παρατηρούνται σε ολόκληρη την Ασία, η οποία αγοράζει περίπου το 90% του υγροποιημένου φυσικού αερίου που παράγει η Μέση Ανατολή. Στην Ιαπωνία, η οποία έθεσε εκτός λειτουργίας το σύνολο του πυρηνικού της στόλου μετά την καταστροφή του 2011, οι ρυθμιστικές αρχές αποφάσισαν πρόσφατα να τροποποιήσουν ισχύοντα πλαίσια προκειμένου να αποτρέψουν αποτελεσματικά το κλείσιμο ορισμένων λειτουργούντων αντιδραστήρων και να διευκολύνουν την επανεκκίνηση και άλλων. Στη Νότια Κορέα, η κυβέρνηση ανακοίνωσε τον περασμένο μήνα ότι θα επιταχύνει τις εργασίες σε πέντε από τα δέκα πυρηνικά εργοστάσια που βρίσκονται υπό συντήρηση, με στόχο την επανεκκίνησή τους νωρίτερα.

Παρ' όλα αυτά, η ανάδυση της πυρηνικής ενέργειας ως απάντηση στον πόλεμο συνεπάγεται και προκλήσεις, που σχετίζονται με το κόστος αλλά και με τις αλυσίδες εφοδιασμού. Πολέμιοι της πυρηνικής ενέργειας σημειώνουν ότι, σε κάθε ενεργειακή κρίση, η πυρηνική ενέργεια τίθεται επί τάπητος ως πυλώνας ενεργειακής ασφάλειας, ωστόσο το υψηλό κόστος και ο χρόνος που απαιτείται για τη λειτουργία των εν λόγω μονάδων την καθιστούν μη άμεση λύση. Αντ' αυτού, υποστηρίζουν ότι θα ήταν πιο συνετές οι επενδύσεις στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

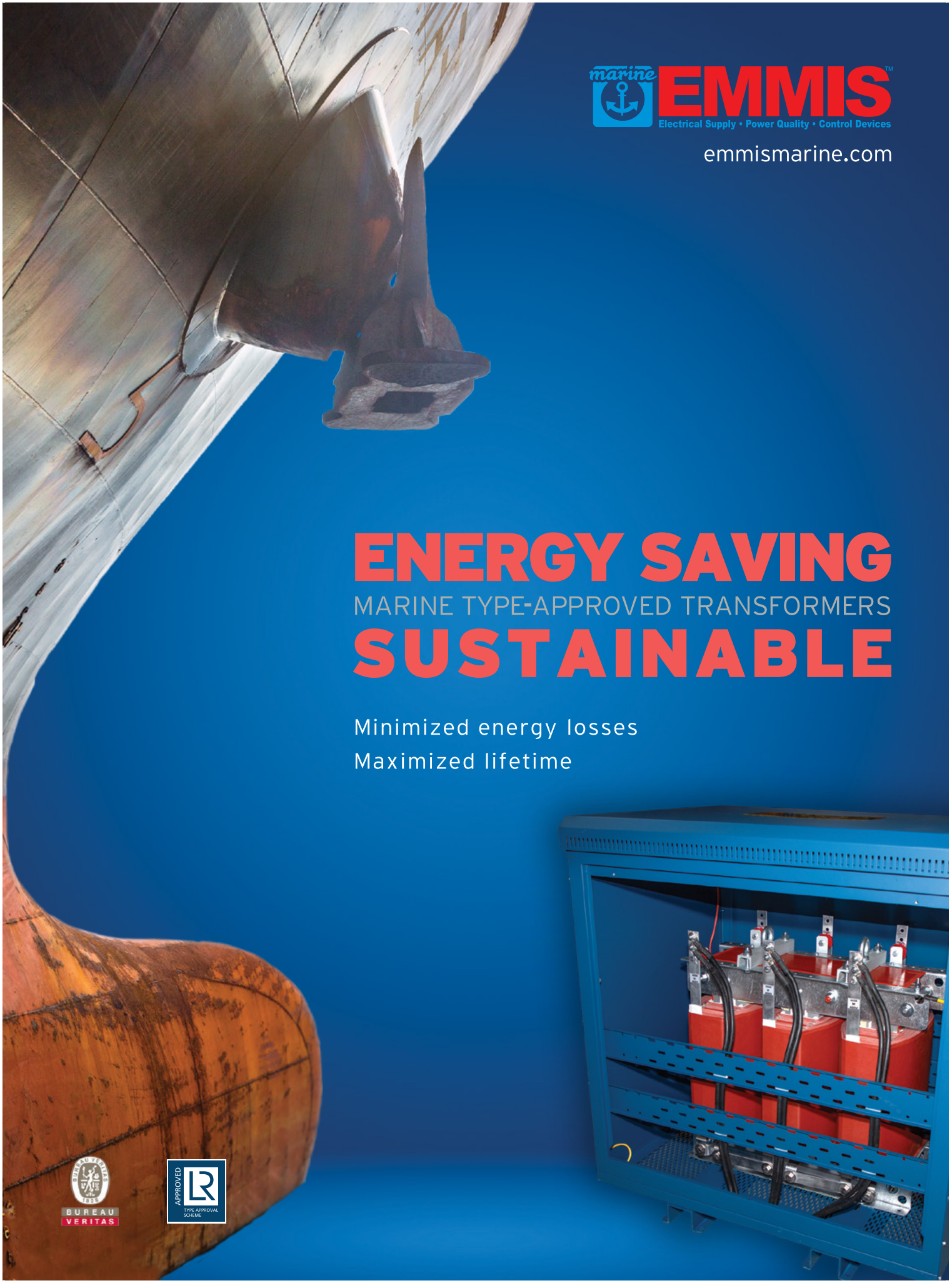
Credit: EPA/SERGEY DOLZHENKO



Η αγορά ενέργειας «γλυκοκοιτάζει» τα βιοκαύσιμα

Ελέω των εντάσεων ανάμεσα σε ΗΠΑ και Ιράν, οι οποίες έχουν προκαλέσει έντονες αναταράξεις στην αγορά πετρελαίου, η βιομηχανία ενέργειας στρέφει το βλέμμα της σε εναλλακτικές λύσεις, προκειμένου να ορθοποδήσει.

Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με δημοσίευμα


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



Credit: EPA/OLIVIER HOSLET

του Reuters, η ζήτηση για βιοκαύσιμα διαφαίνεται ενισχυμένη κατά το τελευταίο διάστημα. Μάλιστα, ενώ η τιμή του πετρελαίου έχει καταγράψει σημαντική άνοδο, της τάξεως του 30%, η τιμή του καλαμποκιού –συστατικού στοιχείου στην παραγωγή βιοκαυσίμων– έχει αυξηθεί κατά μόλις 5%, σύμφωνα με το ίδιο δημοσίευμα.

Σημειώνεται ότι τα βιοκαύσιμα μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως υποκατάστατο του diesel και συνήθως είναι πιο οικονομικά όταν η τιμή των συμβατικών, ορυκτών καυσίμων παίρνει την ανιούσα.

Καθώς οι χώρες της Ασίας έχουν επιβαρυνθεί σε σημαντικό βαθμό από το «κλείσιμο» των Στενών του Ορμούζ, για τις ίδιες αποτελεί προτεραιότητα η εξεύρεση εναλλακτικών πηγών ενέργειας. Μάλιστα, αναλυτής της Kpler δήλωσε επί του θέματος ότι, για τις οικονομίες της Ασίας, η εγχώρια παραγωγή καυσίμων διαδραματίζει διττό ρόλο: αφενός η χώρα-παραγωγός θωρακίζεται ενεργειακά από μόνη της, περιορίζοντας τις εισαγωγές ενεργειακών προϊόντων, και αφετέρου ενισχύει τον αγροτικό τομέα της.

ΔΟΕ: Η μάχη κατά του μεθανίου, πιθανή λύση στην ενεργειακή κρίση

Οι εκπομπές μεθανίου που συνδέονται με τα ορυκτά καύσιμα παραμένουν «σε πολύ υψηλά επίπεδα», προειδοποιεί ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας (ΔΟΕ), ο οποίος υπογραμμίζει ότι η ανάκτηση αυτών των εκπομπών θα μπορούσε να παράσχει τεράστιες ποσότητες αερίου στις αγορές, οι οποίες αντιμετωπίζουν ελλείψεις εξαιτίας του πολέμου στη Μέση Ανατολή.

Το 2025, η παραγωγή-ρεκόρ ορυκτών καυσίμων (πετρέλαιο, άνθρακας, αέριο) ήταν υπεύθυνη για το 35% των εκπομπών μεθανίου που οφείλονται στον άνθρωπο – συνολικά κατ' εκτίμηση 124 εκατ. τόνοι, σύμφωνα με ανακοίνωση του ΔΟΕ.

Ο ΔΟΕ παρουσίασε στις 4 Μαΐου την ετήσια έκθεσή του με τίτλο *Global Methane Tracker* για το μεθάνιο στον κόσμο με την ευκαιρία μιας διεθνούς συνόδου στο Παρίσι, στο πλαίσιο της γαλλικής προεδρίας της Ομάδας των Επτά (G7) περισσότερο ανεπτυγμένων βιομηχανικών χωρών.

Άοσμο και αόρατο, το μεθάνιο είναι το κύριο συστατικό του φυσικού αερίου που διαφεύγει κυρίως από αγωγούς αερίου, αγελάδες και χωματερές. Περίπου 580 εκατ. τόνοι (Mt) εκπομπών εκλύονται κάθε χρόνο στον κόσμο, το 60% των οποίων οφείλεται στην ανθρώπινη δραστηριότητα, με πρώτη τη γεωργία και ακολουθεί η ενέργεια.

Σε ελαφρά άνοδο (121 Mt το 2024), οι εκπομπές που συνδέονται με τον τομέα των ορυκτών καυσίμων παραμένουν κοντά στο ρεκόρ του 2019, με πρώτο το πετρέλαιο (45 Mt), ενώ ακολουθούν ο άνθρακας (43 Mt) και το αέριο (36 Mt).

Δεν υπάρχει «καμία ένδειξη ότι οι παγκόσμιες εκπομπές μεθανίου που συνδέονται με την ενέργεια μειώθηκαν το 2025», υπογραμμίζει ο ΔΟΕ, παρά τη δέσμευση που υπογράφηκε το 2021 από περίπου 100 χώρες, μεταξύ των οποίων αυτές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι Ηνωμένες Πολιτείες, για τη μείωση του μεθανίου.

Ο ΔΟΕ υπογραμμίζει πως οι περισσότερες χώρες που υπογράφουν την Παγκόσμια Δέσμευση για το Μεθάνιο (Global Methane Pledge) δεν έχουν ακόμη λάβει συγκεκριμένα μέτρα: οι σημερινές πολιτικές θα μείωναν μέχρι το 2030 κατά 20% τις εκπομπές που συνδέονται με το πετρέλαιο και το αέριο, κάτω από τον στόχο του -30% που έχει τεθεί σε σχέση με το 2020.

Περίπου 70% των εκπομπών μεθανίου από τον τομέα των ορυκτών καυσίμων προέρχεται από τις δέκα χώρες με τις περισσότερες εκπομπές, με πρώτη την Κίνα, ενώ ακολουθούν οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Ρωσία.

Υπάρχει εντούτοις πρόοδος, υπογραμμίζει ο ΔΟΕ, ο οποίος χαιρετίζει τη συνεχή βελτίωση της δορυφορικής παρακολούθησης, που επιτρέπει να εντοπίζονται ακριβέστερα τα επεισόδια «υπερεκπομπών» και να λαμβάνονται διορθωτικά μέτρα.



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

Ξηρά Φορτία

ΑΝΘΡΑΚΑΣ

Η Γερμανία ακάθεκτη στον δρόμο χωρίς άνθρακα

Πέντε χρόνια μετά τη θέσπιση σχετικής νομοθεσίας περί σταδιακής κατάργησης της ηλεκτροπαραγωγής από άνθρακα (με τελικό ορίζοντα το 2038), η Γερμανία συνεχίζει ακάθεκτη την πορεία της. Παρά τις πρωτοφανείς προκλήσεις των τελευταίων ετών, όπως η ενεργειακή κρίση μετά τη ρωσική εισβολή στην Ουκρανία και οι πρόσφατες εντάσεις στη Μέση Ανατολή, η μετάβαση παραμένει εντός χρονοδιαγράμματος.

Η πρόοδος είναι αδιαμφισβήτητη: Το μερίδιο του άνθρακα στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας μειώθηκε από 23,3% το 2020 σε 20,4% το 2025. Στον αντίποδα, οι Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ) εκτινάχθηκαν από 44% σε πάνω από 57% το ίδιο διάστημα. Είναι χαρακτηριστικό πως το κενό που άφησε το οριστικό κλείσιμο των τελευταίων πυρηνικών εργοστασίων καλύφθηκε πλήρως από νέες εγκαταστάσεις ΑΠΕ, οδηγώντας στην απόσυρση πάνω από 14 GW παλαιών εργοστασίων άνθρακα έως το τέλος του 2025.

Ο πραγματικός καταλύτης ωστόσο είναι η ίδια η αγορά. Η παραγωγή από ΑΠΕ είναι πλέον ασύγκριτα φθηνότερη σε κόστος ανά κιλοβατώρα, ενώ το ευρωπαϊκό σύστημα εμπορίας ρύπων (ETS) καθιστά την καύση λιγνίτη και λιθάνθρακα οικονομικά ασύμφορη. Σύμφωνα με αναλυτές, οι συνθήκες της αγοράς κινούνται ταχύτερα από την πολιτική και ενδέχεται να επιφέρουν το οριστικό τέλος του άνθρακα στη Γερμανία ακόμα και το 2031 ή το 2032.

Φυσικά, υπάρχουν εμπόδια. Οι αναταράξεις στις τιμές του φυσικού αερίου ώθησαν ορισμένους βιομηχανικούς φορείς και πολιτικούς (όπως τον Καγκελάριο Φρίντριχ Μερτς) να αφήσουν ανοιχτό το ενδεχόμενο επιβράδυνσης της απόσυρσης μονάδων σε περίπτωση ελλείψεων. Ωστόσο, ενεργειακοί κολοσσοί όπως η RWE και η Uniper απορρίπτουν αποφασιστικά αυτό το πισωγύρισμα. Διατηρούν τον στόχο απολιγνιτοποίησης μέχρι το 2030 σε βιομηχανικά κρατίδια, όπως η Βόρεια Ρηνανία-Βεστφαλία, αρκεί να προχωρήσουν εγκαίρως οι κατασκευές νέων εφεδρικών μονάδων φυσικού αερίου.

Η ρωσική βιομηχανία άνθρακα σε ελεύθερη πτώση

Ενώ η κρίση στη Μέση Ανατολή θα μπορούσε θεωρητικά να ευνοήσει τους παραγωγούς ενέργειας λόγω της αστάθειας στις τιμές του πετρελαίου και του αερίου, η ρωσική βιομηχανία άνθρακα βρίσκεται αντιμέτωπη με μια κρίση που καμία γεωπολιτική ένταση δεν φαίνεται ικανή να αναχαιτίσει. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία, ο τομέας καταγράφει τη μεγαλύτερη πτώση κερδοφορίας των τελευταίων δεκαετιών, με τις



Από την παραγωγή στη διακίνηση και στην κατανάλωση

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Commodities



συσσωρευμένες ζημίες να αυξάνονται επικίνδυνα.

Ο συνδυασμός των δυτικών κυρώσεων, της μείωσης της παγκόσμιας ζήτησης και των τεράστιων εσωτερικών προβλημάτων έχει δημιουργήσει ένα «τοξικό» μείγμα για τα ρωσικά ορυχεία. Οι κυρώσεις έχουν αποκλείσει τη Ρωσία από τις παραδοσιακές ευρωπαϊκές αγορές, αναγκάζοντάς τη να στραφεί προς την Ασία (κυρίως Κίνα και Ινδία). Ωστόσο, αυτή η στροφή συνοδεύεται από υπέρογκα κόστη μεταφοράς μέσω του υπερφορτωμένου σιδηροδρομικού δικτύου στα ανατολικά και την αναγκαιότητα πώλησης του προϊόντος με τεράστιες εκπτώσεις προκειμένου να παραμείνει ανταγωνιστικό.

Παράλληλα, η Κίνα, ο μεγαλύτερος αγοραστής, αυξάνει τη δική της εγχώρια παραγωγή και επιβάλλει εκ νέου εισαγωγικούς δασμούς, πιέζοντας ακόμα περισσότερο τα περιθώρια κέρδους των ρωσικών εταιρειών. Στο εσωτερικό της Ρωσίας, το κόστος παραγωγής εκτινάσσεται λόγω του πληθωρισμού, της έλλειψης εργατικού δυναμικού και της δυσκολίας συντήρησης του εξοπλισμού που προέρχεται από τη Δύση.

Σε αντίθεση με μερικά χρόνια πριν, ο άνθρακας δεν αποτελεί πλέον την «ασφαλή εναλλακτική» για το Κρεμλίνο. Αναλυτές και κύκλοι της αγοράς προειδοποιούν ότι πολλές περιοχές με σημαντική παραγωγή άνθρακα, όπως το Κουζμπάς, κινδυνεύουν με οικονομική κατάρρευση και κοινωνική αναταραχή, καθώς τα ορυχεία αρχίζουν να κλείνουν ή να αναστέλλουν τις πληρωμές. Η κάποτε ισχυρή ρωσική βιομηχανία άνθρακα φαίνεται να έχει εγκλωβιστεί σε μια φθίνουσα πορεία, όπου ακόμα και μια πιθανή άνοδος των διεθνών τιμών ενέργειας δεν αρκεί για να καλύψει τις δομικές αδυναμίες και τα εμπόδια που έχουν δημιουργήσει οι κυρώσεις και η γεωπολιτική απομόνωση.

ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ-ΧΑΛΥΒΑΣ

Στα ύψη οι κινεζικές εξαγωγές χάλυβα

Σε ιστορικά υψηλά επίπεδα ανήλθαν οι θαλάσσιες εξαγωγές χάλυβα της Κίνας το πρώτο τρίμηνο του 2026. Σύμφωνα με τα δεδομένα της AXSMarine, οι φορτώσεις χάλυβα σε bulk carriers με προο-

25,8 εκατ. τόνοι χάλυβα εξήχθησαν από την Κίνα το πρώτο τρίμηνο του 2026.

ρισμό τις διεθνείς αγορές προσέγγισαν, το πρώτο τρίμηνο του έτους, τους 25,8 εκατ. τόνους. Ο συγκεκριμένος όγκος μεταφράζεται σε αύξηση 5% ή 1,3 εκατ. τόνους, σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα του 2025, σηματοδοτώντας νέο ρεκόρ για τους πρώτους τρεις μήνες του έτους.

Παρά τη δυναμική αυτή, σε ετήσια βάση καταγράφηκε πτώση 9% σε σχέση με το τέταρτο τρίμηνο του 2025, εξαιτίας της παραδοσιακής εμπορικής επιβράδυνσης κατά την περίοδο της κινεζικής Πρωτοχρονιάς τον Φεβρουάριο. Σε μηνιαίο επίπεδο, ωστόσο, οι φορτώσεις χάλυβα παρουσιάζουν ετήσια άνοδο για πέντε συνεχόμενους μήνες, ξεκινώντας από τον Νοέμβριο του 2025.

Η ισχυρή εξαγωγική δραστηριότητα σημειώθηκε παρά τη μείωση της εγχώριας παραγωγής ακατέργαστου χάλυβα, η οποία, σύμφωνα με την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Κίνας, υποχώρησε κατά 4,6%, στους 247,55 εκατ. τόνους. Η εξέλιξη αυτή συνδέεται άμεσα με τη συνεχιζόμενη αποδυνάμωση του κινεζικού τομέα ακινήτων, ο οποίος παραδοσιακά απορροφά τον κύριο όγκο της εγχώριας παραγωγής. Τα νεότερα στοιχεία αναδεικνύουν την κρίση στον κλάδο, με πτώση 11,7% στα ενεργά εργοτάξια, 20,3% στις υπό εξέλιξη κατασκευές και 25% στις ολοκληρωμένες.

Υπό αυτές τις συνθήκες, οι Κινέζοι παραγωγοί στρέφονται ολοένα και περισσότερο στις αγορές του εξωτερικού για την απορρόφηση της πλεονάζουσας παραγωγής τους. Η τάση αυτή καθιστά αναγκαία την περαιτέρω αύξηση των διεθνών πωλήσεων, συντηρώντας τη ζήτηση και τον όγκο μεταφορών στην παγκόσμια ναυλαγορά ξηρού φορτίου.

Πράσινο φως της Κίνας στα φορτία σιδηρομεταλλεύματος της BHP

Η BHP Group, ο τρίτος μεγαλύτερος προμηθευτής σιδηρομεταλλεύματος στον κόσμο, και η κρατική China Mineral Resources Group (CMRG) ολοκλήρωσαν τις διαπραγματεύσεις για τη σύναψη σύμβασης, θέτοντας τέλος στην απαγόρευση αγοράς σιδηρομεταλλεύματος της εταιρείας, που διήρκεσε μήνες, όπως ανακοίνωσε η BHP πρόσφατα. Η απαγόρευση άρθηκε κυρίως για τα προϊόντα που μεταφέρονται διά θαλάσσης και ακολούθησε επίσκεψη στελεχών της BHP στην Κίνα. Οι χαλυβουργίες μπορούν πλέον να αγοράζουν και να παραλαμβάνουν από λιμάνια προϊόντα της BHP που είχαν προηγουμένως παγώσει, αφού υποβάλουν σχετική αναφορά στην CMRG, αναφέρει δημοσίευμα του Reuters.

ΣΙΤΗΡΑ

Σκεπτικισμός για τις παγκόσμιες προμήθειες σιτηρών

Ο αγροτικός κλάδος σε παγκόσμιο επίπεδο βρίσκεται αντιμέτωπος με μια πρωτοφανή «διπλή απειλή», καθώς οι δυσοίωνες προβλέψεις για ένα πανίσχυρο φαινόμενο El Niño συμπίπτουν με τις σοβαρές διαταραχές που προκαλεί ο πόλεμος στο Ιράν. Σύμφωνα με πρόσφατες αναλύσεις, το επερχόμενο φαινόμενο αναμένεται να είναι το ισχυρότερο της τελευταίας δεκαετίας, απειλώντας με ακραία ζέστη και παρατεταμένη ξηρασία κρίσιμες παραγωγικές ζώνες της Ασίας και της Αυστραλίας κατά το δεύτερο μισό του 2026. Η Ινδία ήδη προετοιμάζεται για εξασθενημένους μουσώνες που θα πλήξουν τις καλλιέργειες ρυζιού και σόγιας, ενώ στη Νοτιοανατολική Ασία η παραγωγή φοινικέλαιου αναμένεται να σημειώσει κατακόρυφη πτώση. Την ίδια στιγμή, οι πλημμύρες στα νότια της Κίνας απειλούν την εγχώρια παραγωγή λαχανικών, επιτείνοντας την αβεβαιότητα στις διεθνείς αγορές.

Η κατάσταση επιδεινώνεται δραματικά από τις γεωπολιτικές εξελίξεις στη Μέση Ανατολή. Ο πόλεμος στο Ιράν έχει προκαλέσει σοβαρούς κλυδωνισμούς στην εφοδιαστική αλυσίδα ουρίας. Η έλλειψη αυτή, σε συνδυασμό με την εκτόξευση των τιμών των καυσίμων, έχει οδηγήσει το κόστος των λιπασμάτων σε δυσθεώρητα ύψη, με αποτέλεσμα χαμηλότερες αποδόσεις και υποβάθμιση της ποιότητας των συγκομιδών.

Αυτός ο συνδυασμός κλιματικής αστάθειας και γεωπολιτικής κρίσης δημιουργεί ένα εκρηκτικό μείγμα για την παγκόσμια επισιτιστική ασφάλεια. Με τα αποθέματα βασικών αγαθών όπως το σιτάρι, το ρύζι και η ελαιοκράμβη να βρίσκονται υπό πίεση, οι αναλυτές προειδοποιούν ότι οι τιμές των τροφίμων θα παραμείνουν σε υψηλά επίπεδα, πλήττοντας κυρίως τις πιο ευάλωτες οικονομίες.

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

ΣΟΓΙΑ

Οι εκτιμήσεις για τις κινεζικές εισαγωγές σόγιας το 2026

Η Κίνα αναμένεται να εισαγάγει λιγότερη σόγια, με τους όγκους να προβλέπεται ότι θα μειωθούν κατά 6,1% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, σύμφωνα με εκτιμήσεις του Υπουργείου Γεωργίας.

«Οι τιμές των γεωργικών προϊόντων συνολικά αναμένεται να παραμείνουν σταθερές, με τα περισσότερα εμπορεύματα να διατηρούνται σταθερά αρχικά πριν αυξηθούν αργότερα μέσα στο έτος», αναφέρεται στην έκθεση *China Agricultural Outlook 2026-2035*.

Η παραγωγή σιτηρών προβλέπεται να φτάσει τους 733 εκατ. μετρικούς τόνους έως το 2030 και να αυξηθεί περαιτέρω στους 753 εκατ. τόνους έως το 2035, σύμφωνα με την έκθεση, σημειώνοντας αύξηση 2,5% και 5,3% σε σχέση με τη συγκομιδή-ρεκόρ των 715 εκατ. τόνων το 2025.

Οι εισαγωγές σιτηρών εκτιμάται πως θα μειωθούν σε 115 εκατ. τόνους έως το 2035 από 140,56 εκατ. τόνους το 2025.

Οι εισαγωγές σόγιας προβλέπεται ότι θα μειωθούν σε 82,55 εκατ. τόνους, σημειώνοντας πτώση 26,2% από το ρεκόρ των 111,83 εκατ. τόνων το 2025.



Σε ρυθμιστικό κλοιό, αλλά με όγκους-ρεκόρ, οι εξαγωγές βραζιλιάνικης σόγιας

Η Βραζιλία διατηρεί αδιαμφισβήτητα τα σκήπτρα του μεγαλύτερου προμηθευτή σόγιας παγκοσμίως, ελέγχοντας σχεδόν το 60% του διεθνούς εμπορίου. Στο πλαίσιο αυτό, ο θαλάσσιος διάδρομος προς την Κίνα κυριαρχεί στις παγκόσμιες εμπορευματικές ροές, με το Πεκίνο να αποτελεί τον πλέον στρατηγικό αγοραστή της νοτιοαμερικανικής χώρας.

Αν και οι βραζιλιάνικες εξαγωγές το 2025 άγγιξαν το επίπεδο-ρεκόρ των 108 εκατ. τόνων, η εφοδιαστική αλυσίδα αντιμετώπισε σοβαρές αναταράξεις στα τέλη του έτους. Αιτία στάθηκαν οι σαρωτικοί έλεγχοι ποιότητας στα κινεζικά τελωνεία. Ο εντοπισμός χημικών καταλοίπων και ξένων σωμάτων στα φορτία οδήγησε στην προσωρινή αναστολή αδειών για αρκετές εγκαταστάσεις, προκαλώντας τεράστια συμφόρηση στα λιμάνια και «εγκλωβίζοντας» δεκάδες πλοία.

Η συγκεκριμένη κρίση άρχισε να αποκλιμακώνεται τον περασμένο Μάρτιο, όταν η Βραζιλία εφάρμοσε ένα αναθεωρημένο πλαίσιο επιθεωρήσεων. Παράλληλα, έπειτα από διμερείς διαπραγματεύσεις, οι κινεζικές αρχές χαλάρωσαν τους περιορισμούς για τα φορτία που προορίζονται για βιομηχανική χρήση. Παρά τη σταθεροποίηση της αγοράς, ο ρυθμιστικός κλοιός παραμένει σφιχτός, γεγονός που αποκτά ιδιαίτερη βαρύτητα αν συνυπολογιστεί ότι οι εκτιμήσεις για τη σεζόν 2025-2026 προβλέπουν νέο ιστορικό υψηλό εξαγωγών, προσεγγίζοντας τους 114 εκατ. τόνους.

Η παρατεταμένη παραμονή των πλοίων στα αγκυροβόλια, ωστόσο, δημιουργεί ένα ντόμινο κινδύνων για την ποιότητα των φορτίων. Ο χρόνος παραμονής στα αμπάρια, σε συνδυασμό με τις υψηλές θερμοκρασίες και την υγρασία κατά τη φόρτωση, αυξάνει κατακόρυφα την πιθανότητα αλλοίωσης της σόγιας. Δεδομένου ότι τα κινεζικά δικαστήρια αντιμετωπίζουν με εξαιρετική αυστηρότητα τις σχετικές προσφυγές, ο Όμιλος Gard κρούει τον κώδωνα του κινδύνου στις ναυτιλιακές εταιρείες. Ειδικότερα, συστήνει τον σχολαστικό καθαρισμό των αμπαριών, τη διαρκή παρακολούθηση της φόρτωσης και την αξιοποίηση έμπειρων επιθεωρητών, προκειμένου τα πλοία να θωρακιστούν απέναντι σε νομικές αξιώσεις.

PROMINENCE MARITIME



Navigating Excellence

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

Υγρά Φορτία

ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

OPEC: Η αντίδραση της Ρωσίας στην αποχώρηση-έκπληξη των ΗΑΕ

Ο Ρώσος Υπουργός Οικονομικών Άντον Σιλουάνοφ δήλωσε πως η απόφαση των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων να αποχωρήσουν από τον OPEC σημαίνει ότι οι πετρελαιοπαραγωγοί χώρες θα αυξήσουν την παραγωγή, με αποτέλεσμα να μειωθούν οι παγκόσμιες τιμές του πετρελαίου στο μέλλον.

Η Ρωσία είναι μέλος της ομάδας χωρών OPEC+ και συντονίζει τις πολιτικές της με τα μέλη του OPEC. Η Ρωσία θεωρείται ο κύριος ωφελούμενος από την εκτόξευση των παγκόσμιων τιμών του πετρελαίου λόγω του πολέμου στη Μέση Ανατολή.

«Σήμερα ακούμε ότι μία από τις χώρες, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, φεύγουν από τον OPEC. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει πως η χώρα μπορεί να παραγάγει τόσο πετρέλαιο όσο επιτρέπουν οι ικανότητες παραγωγής της και να το διοχετεύσει στην αγορά», είπε ο Σιλουάνοφ.

Τα σχόλια του Σιλουάνοφ είναι η πρώτη αντίδραση της Ρωσίας στην αιφνιδιαστική αποχώρηση των ΗΑΕ. Η Ρωσία έχει ισχυρούς δεσμούς τόσο με τα ΗΑΕ όσο και με την ηγέτιδα δύναμη του OPEC, τη Σαουδική Αραβία.

«Αν οι χώρες του OPEC ασκήσουν την πολιτική τους με συντονισμένο τρόπο (μετά την αποχώρηση των ΗΑΕ) και παραγάγουν όσο πετρέλαιο επιτρέπουν οι παραγωγικές τους δυνατότητες και όσο θέλουν, οι τιμές θα πέσουν αναλόγως», πρόσθεσε.

Ο Ρώσος Υπουργός Οικονομικών τόνισε ότι προς το παρόν η αύξηση των τιμών του πετρελαίου υποστηρίζεται από τον αποκλεισμό των Στενών του Ορμούζ και ότι οι προβλέψεις του για υπερπροσφορά αναφέρονταν στην περίπτωση που ανοίξει η διέλευση κάποια στιγμή στο μέλλον.

Από την πλευρά του, ο εκπρόσωπος του Κρεμλίνου Ντμίτρι Πεσκόφ ανέφερε ότι η απόφαση των ΗΑΕ να αποχωρήσουν από τον OPEC δεν σημαίνει, καλώς εχόντων των πραγμάτων, το τέλος του σχήματος OPEC+ των χωρών που έχουν ηγετικό ρόλο στην παραγωγή πετρελαίου



και πρόσθεσε ότι η Ρωσία θα παραμείνει στην ομάδα.

Στο μεταξύ, το Υπουργείο Ενέργειας του Καζακστάν δήλωσε ότι η χώρα της Κεντρικής Ασίας δεν σκέφτεται να φύγει από τον OPEC+, μία ημέρα μετά την ανακοίνωση των ΗΑΕ ότι θα αποχωρήσουν από την ομάδα πετρελαιοπαραγωγών χωρών εν μέσω ενεργειακής κρίσης η οποία προκλήθηκε από τον πόλεμο στο Ιράν.

Μόνιμες αναταράξεις στην αγορά πετρελαίου, παρά την προοπτική αποκλιμάκωσης

Οι διαταραχές στην αγορά πετρελαίου από την κρίση στο Ιράν αναμένεται να διατηρηθούν πολύ μετά από οποιαδήποτε βραχυπρόθεσμη επίλυση της σύγκρουσης, καθώς η αγορά εξακολουθεί να υποτιμά την κλίμακα της αναταραχής. Είναι άξιο αναφοράς ότι οι υπολογισμοί, σύμφωνα με την MB Shipbrokers, κάνουν λόγο για απώλεια ενός δισεκατομμυρίου βαρελιών. Ακόμα και σε περίπτωση επιστροφής στην κανονικότητα στο Ορμούζ, η εκτιμώμενη απελευθέρωση 100-150 εκατ. εγκλωβισμένων βαρελιών θα ρίξει τις τιμές μόνο προσωρινά, καθώς τα αποθέματα είναι ήδη εξαντλημένα.

Σε ό,τι αφορά τη ναυτιλία, η εξομάλυνση φαντάζει εξίσου μακρινή. Οι στόλοι των δεξαμενόπλοιων έχουν ήδη μετατοπιστεί προς τη λεκάνη του Ατλαντικού, ενώ η έλλειψη των πλοίων και το ρίσκο διέλευσης από τον Κόλπο κρατούν τους ναύλους στα ύψη. Σε συνδυασμό με την ανάγκη αναπλήρωσης των αποθεμάτων, η αγορά εισέρχεται σε μια φάση παρατεταμένης μεταβλητότητας, με τους κινδύνους για τις τιμές να παραμένουν αυξημένοι.

Στο Ορμούζ οι διελεύσεις περιορίζονται πλέον σε μόλις 4,5 ημερησίως. Συνέπεια αυτής της ασφυξίας είναι η πρωτοφανής εξάντληση των παγκόσμιων αποθεμάτων. Μόνο αυτόν τον μήνα καταγράφηκε πτώση 10,9 mbpd, η μεγαλύτερη από το 2017, με τις συνολικές απώλειες από την αρχή του πολέμου να αγγίζουν τα 474 εκατ. βαρέλια.

Τη χαριστική βολή στην ενεργειακή ασφάλεια έρχεται να δώσει η Ρωσία, μπλοκάροντας τη διέλευση καζακικού αργού μέσω του δικτύου Druzhba. Αν και ο όγκος αντιπροσωπεύει μόλις το 17% της τροφοδοσίας του διυλιστηρίου PCK Schwedt, ο κρίσιμος ρόλος του συγκεκριμένου εργοστασίου στον εφοδιασμό του Βερολίνου πολλαπλασιάζει τον αντίκτυπο. Η εξέλιξη αυτή αναμένεται να μειώσει την παραγωγή και να αυξήσει την εξάρτηση από τις θαλάσσιες εισαγωγές, ασκώντας πρόσθετη πίεση στα ήδη επιβαρυμένα ευρωπαϊκά καύσιμα.

Οι διαταραχές στην αγορά πετρελαίου από την κρίση στο Ιράν αναμένεται να διατηρηθούν πολύ μετά από οποιαδήποτε βραχυπρόθεσμη επίλυση της σύγκρουσης, καθώς η αγορά εξακολουθεί να υποτιμά την κλίμακα της αναταραχής.

Ένα νέο πετρελαϊκό μπλοκ στον ορίζοντα

Καθώς οι συγκρούσεις στο Ιράν συνεχίζουν να αναδιαμορφώνουν τις ισορροπίες ισχύος, ένας νέος παγκόσμιος ενεργειακός χάρτης αρχίζει να διαγράφεται στον ορίζοντα. Με τη Μέση Ανατολή να βρίσκεται σε φάση ανασυγκρότησης και τις υποδομές της να έχουν υποστεί πλήγματα που θα απαιτήσουν χρόνια για να αποκατασταθούν, οι ΗΠΑ κινούνται με ταχύτητα για να εδραιώσουν ένα νέο «ενεργειακό μπλοκ», μετατοπίζοντας το κέντρο βάρους της παγκόσμιας τροφοδοσίας.

Η στρατηγική αυτή στροφή εστιάζει πλέον στη Λατινική Αμερική, η οποία μετατρέπεται στον νέο πυλώνα της ενεργειακής ασφάλειας υπό την καθοδήγηση της Ουάσιγκτον. Στο επίκεντρο βρίσκεται η εντυπωσιακή επιστροφή της Βενεζουέλας στις διεθνείς αγορές. Μετά τις πρόσφατες πολιτικές αλλαγές και την ανάληψη της εξουσίας από την Ντέλσι Ροντρίγκες, η χώρα μεταμορφώνεται σε στρατηγικό εταίρο των ΗΠΑ. Αμερικανικοί πετρελαϊκοί κολοσσοί, με επικεφαλής τη Chevron, ηγούνται ήδη της προσπάθειας αναβίωσης των τεράστιων αποθεμάτων της χώρας, προσφέροντας μια αξιόπιστη εναλλακτική λύση απέναντι στις αβέβαιες προοπτικές για την τροφοδοσία από τον Περσικό Κόλπο.

Ωστόσο, η Βενεζουέλα δεν είναι ο μόνος παίκτης σε αυτό το νέο σκηνικό. Οι ΗΠΑ ενισχύουν τους δεσμούς τους με την Αργεντινή του Χαβιέρ Μιλέι, στηρίζοντας την οικονομία της με αντάλλαγμα την πρόσβαση στους ενεργειακούς της πόρους, ενώ παράλληλα ενσωματώνουν τη Βραζιλία σε αυτό το κοινό μέτωπο. Η δημιουργία αυτού του αμερικανικού άξονα δεν αποσκοπεί μόνο στη σταθερότητα των τιμών, αλλά αποτελεί και μια ευθεία γεωπολιτική κίνηση για τον περιορισμό της κινεζικής επιρροής στην περιοχή.



Credit: EPA/NEIL HALL

Το αποτέλεσμα είναι μια ιστορική αναδιάταξη: η Ουάσιγκτον χρησιμοποιεί το ενεργειακό πλεονέκτημα του δυτικού ημισφαιρίου για να προσελκύσει μεγάλους καταναλωτές, όπως η Ινδία, προσφέροντάς τους ασφαλείς ροές πετρελαίου μακριά από τη φλεγόμενη Μέση Ανατολή. Σε έναν κόσμο που συγκλονίζεται από συγκρούσεις, η ανάδυση αυτού του νέου ενεργειακού μπλοκ σηματοδοτεί την αρχή μιας εποχής όπου η γεωγραφία της ενέργειας ταυτίζεται πλέον απόλυτα με τις στρατηγικές προτεραιότητες της Δύσης.

ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ (LNG)

«Σφιχτή» έως το 2027 η διεθνής αγορά LNG

Οι συνέπειες του πολέμου στη Μέση Ανατολή στην παραγωγή υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) θα είναι αισθητές για τουλάχιστον δύο χρόνια, και η αγορά θα παραμείνει «σφιχτή» το 2026 και το 2027, προειδοποίησε πρόσφατα ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας (ΔΟΕ).

Οι ζημιές στις υποδομές υγροποίησης αερίου, κυρίως στο Κατάρ, αναμένεται να καθυστερήσουν τον αντίκτυπο μιας διεύρυνσης της παγκόσμιας παραγωγής LNG για τουλάχιστον δύο χρόνια, εκτίμησε η υπηρεσία σε έκθεση που δημοσιοποιήθηκε σήμερα. Και αν και τα νέα σχέδια αναμένεται να αντισταθμίσουν αυτή την εξέλιξη με την πάροδο του χρόνου, η ΔΟΕ προβλέπει πως η αγορά θα παραμείνει «σφιχτή το 2026 και το 2027».

«Το συνδυαστικό αποτέλεσμα των απωλειών εφοδιασμού βραχυπρόθεσμα και της επιβράδυνσης της αύξησης των ικανοτήτων [παραγωγής/εφοδιασμού] μπορεί να οδηγήσει σε σωρευτική απώλεια περίπου 120 δισ. κ.μ. LNG μεταξύ 2026 και 2030», αναφέρει ακόμη ο Οργανισμός, που ιδρύθηκε το 1974 μετά το πετρελαϊκό σοκ, με αποστολή να διασφαλίσει την ενεργειακή ασφάλεια.

Ο ΔΟΕ κάνει έκκληση «να ενισχυθεί η ασφάλεια του παγκόσμιου εφοδιασμού σε LNG», με επενδύσεις στο σύνολο της αλυσίδας αξίας και «με ενίσχυση της διεθνούς συνεργασίας μεταξύ παραγωγών και καταναλωτών». Καλεί εξάλλου τους εισαγωγείς να διαφοροποιήσουν τα μακροπρόθεσμα συμβόλαιά τους προκειμένου να μειώσουν τον κίνδυνο από τη μεταβλητότητα των τιμών.

Ο πόλεμος στη Μέση Ανατολή οδήγησε σε αιφνίδια αναταραχή της αγοράς με το de facto κλείσιμο των Στενών του Ορμούζ σε πλοία μεταφοράς LNG.

«Η παγκόσμια παραγωγή μειώθηκε 8% σε ετήσια βάση, με ισχυρή μείωση των εξαγωγών από το Κατάρ και τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα», η οποία αντισταθμίστηκε μόνο εν μέρει από την αύξηση της παραγωγής σε άλλες περιοχές του κόσμου.

Η διαταραχή «άρχισε να επεκτείνεται μέσω των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού», και οι παραδόσεις LNG άρχισαν να μειώνονται, «με μια πιο έντονη μείωση να παρατηρείται τον Απρίλιο».

Προτού ξεσπάσει ο πόλεμος, η αγορά «ηρέμησε», με την ανάπτυξη νέων ικανοτήτων υγροποίησης, κυρίως στη Βόρεια Αμερική, «βοηθώντας να μειωθούν οι τιμές».

Ο πόλεμος, που στέρησε από την αγορά περίπου το 20% των αποθεμάτων LNG που διέρχονταν προηγουμένως από τα Στενά του Ορμούζ, προκάλεσε εκτόξευση των τιμών στο πιο υψηλό επίπεδο από τον Ιανουάριο του 2023, συμβάλλοντας σε μείωση της ζήτησης, παρατήρησε επίσης ο ΔΟΕ. Ορισμένες χώρες που καταναλώνουν πολύ αέριο έλαβαν ως εκ τούτου μέτρα προκειμένου να μειώσουν την κατανάλωσή τους.

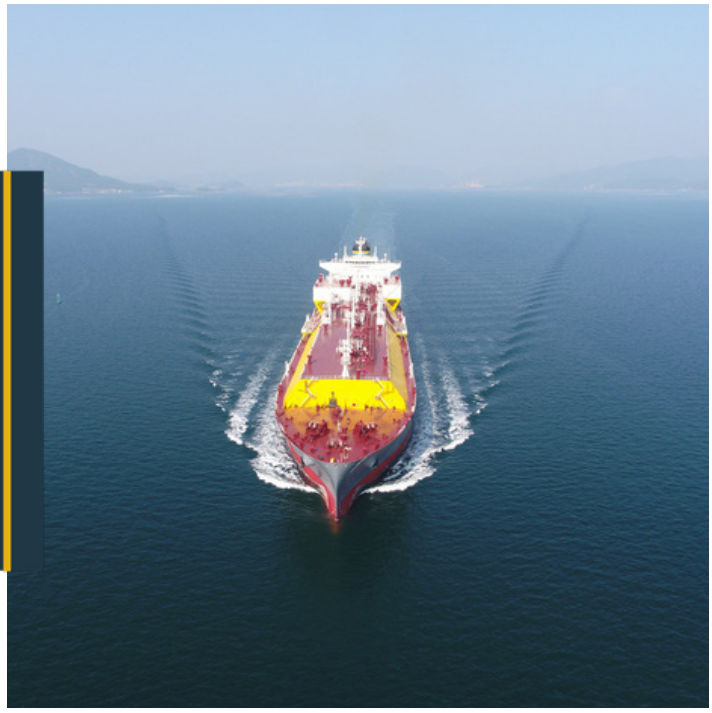
Ιστορικό ορόσημο με το παρθενικό φορτίο LNG από το Golden Pass

Την πρώτη της εξαγωγή φορτίου LNG από τον τερματικό Golden Pass LNG στο Τέξας γιόρτασε η QatarEnergy. Η ιστορική αυτή φόρτωση ολοκληρώθηκε με απόλυτη επιτυχία στο νεότευκτο LNG carrier «Al-Qaiyyah», χωρητικότητας 174.000 κ.μ., το οποίο ναυπηγήθηκε πρόσφατα στη Νότια Κορέα.

Ο Διευθύνων Σύμβουλος και Πρόεδρος της QatarEnergy, Saad Sherida Al-Kaabi, χαρακτήρισε το γεγονός ως ένα κρίσιμο βιομηχανικό ορόσημο, που έρχεται να καλύψει την αυξανόμενη παγκόσμια ζήτηση και να εξασφαλίσει αξιόπιστες προμήθειες στις διεθνείς αγορές. Παράλληλα, τόνισε πως «το Golden Pass LNG αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες μεμονωμένες επενδυτικές αποφάσεις στην ιστορία του τομέα LNG στις ΗΠΑ».

Σημειώνεται ότι η εν λόγω υποδομή αποτελεί κοινοπραξία μεταξύ της QatarEnergy, που ελέγχει το 70%, και της ExxonMobil που κατέχει το υπόλοιπο 30%. Η συνολική επένδυση για την ανάπτυξη της εγκατάστασης ξεπέρασε τα $10 δισ. και η παραγωγή από την πρώτη εκ των τριών γραμμών υγροποίησης ξεκίνησε στις 30 Μαρτίου του 2026. Με τη λειτουργία του τερματικού να μπαί-

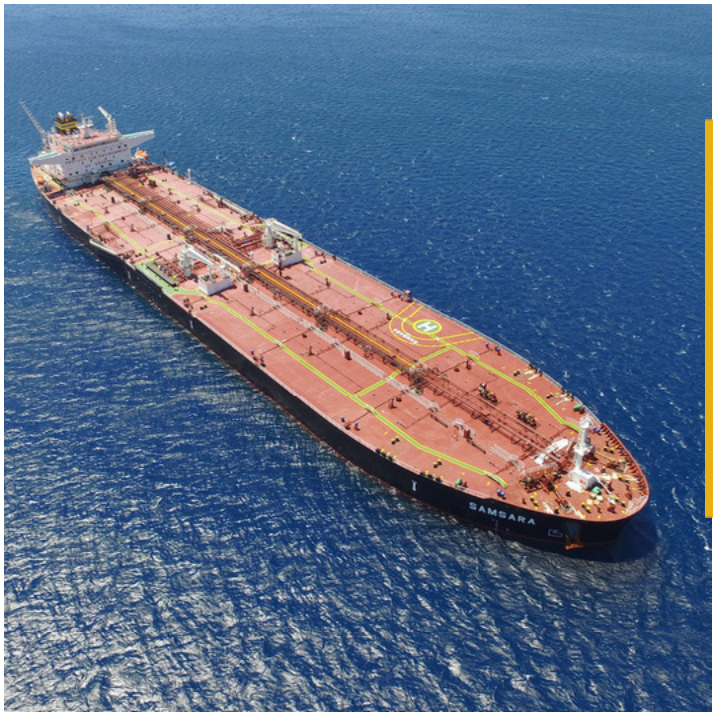
TMS CARDIFF GAS LTD
TMS TANKERS LTD



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

νει πλέον σε πλήρη εμπορική τροχιά, η θυγατρική QatarEnergy Trading θα απορροφήσει το 70% της ετήσιας παραγωγικής ικανότητας των 18 εκατ. τόνων, ενισχύοντας στρατηγικά το παγκόσμιο χαρτοφυλάκιό της.

AKTOR-ALBGAZ: «Χρυσό» deal για την πώληση αμερικανικού LNG

Η AKTOR LNG USA, θυγατρική του Ομίλου AKTOR, και η ALBGAZ, κρατική εταιρεία φυσικού αερίου της Αλβανίας, υπέγραψαν μακροπρόθεσμη εμπορική συμφωνία για την πώληση και την αγορά LNG από τις ΗΠΑ. Η εικοσαετής συμφωνία προβλέπει ότι η AKTOR LNG USA θα προμηθεύσει την ALBGAZ 1 δισ. κ.μ. ετησίως, ξεκινώντας από το 2030. Τα εκτιμώμενα έσοδα για το σύνολο της διάρκειας της συμφωνίας αγγίζουν τα 6 δισ. ευρώ.

Επιπλέον, η AKTOR ENERGY USA, επίσης θυγατρική εταιρεία του Ομίλου AKTOR, υπέγραψε μνημόνιο συνεργασίας (MoU) με το Υπουργείο Υποδομών και Ενέργειας της Αλβανίας, με σκοπό την εκπόνηση μελετών σχετικά με την ανάπτυξη, την κατασκευή και τη λειτουργία ενός ολοκληρωμένου ενεργειακού κόμβου, που θα συμπεριλαμβάνει Μονάδα Παραγωγής Ηλεκτρικής Ενέργειας με Φυσικό Αέριο στην Αλβανία, ισχύος περίπου 380 MW. Το έργο υποστηρίζεται από την αμερικανική κυβέρνηση.

Η εμπορική συμφωνία και το μνημόνιο συνεργασίας υπεγράφησαν στα Τίρανα αφενός από τον Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο του Ομίλου AKTOR, κ. Αλέξανδρο Εξάρχου, και αφετέρου από τον Υπουργό Υποδομών και Ενέργειας της Αλβανίας, κ. Enea Karakaçi, και από τη Διευθύνουσα Σύμβουλο της ALBGAZ, κ. Amarda Kapaj, αντίστοιχα, παρουσία του Πρωθυπουργού της Αλβανίας, κ. Έντι Ράμα, και της Πρέσβη των ΗΠΑ στην Αθήνα, κ. Κίμπερλι Γκίλφοϊλ.

Ο κ. Αλέξανδρος Εξάρχου, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του Ομίλου AKTOR, δήλωσε: «Σήμερα κάναμε ένα πολύ σημαντικό βήμα προς την υλοποίηση του Κάθετου Διαδρόμου, μιας στρατηγικής πρωτοβουλίας που σχεδιάστηκε από την κυβέρνηση των ΗΠΑ και φιλοδοξεί να προσφέρει στην Ευρώπη ενεργειακή ασφάλεια μέσω του αμερικανικού LNG. Οι συμφωνίες μας, που έχουν υποστηριχτεί ένθερμα από το Εθνικό Συμβούλιο Ενεργειακής Κυριαρχίας (NEDC) του Λευκού Οίκου και το Υπουργείο Εξωτερικών των ΗΠΑ, μπορούν να απελευθερώσουν τις τεράστιες δυνατότητες του Κάθετου Διαδρόμου προς όφελος της Ευρώπης. Είμαστε ενθουσιασμένοι που συμμετέχουμε σε αυτή τη διατλαντική συνεργασία μεταξύ των κυβερνήσεων των Ηνωμένων Πολιτειών και της Αλβανίας, αξιοποιώντας τις θυγατρικές μας εταιρείες στις Ηνωμένες Πολιτείες για την υλοποίησή της».

Αλέξανδρος Εξάρχου: «Οι συμφωνίες μας, που έχουν υποστηριχθεί ένθερμα από το Εθνικό Συμβούλιο Ενεργειακής Κυριαρχίας (NEDC) του Λευκού Οίκου και το Υπουργείο Εξωτερικών των ΗΠΑ, μπορούν να απελευθερώσουν τις τεράστιες δυνατότητες του Κάθετου Διαδρόμου προς όφελος της Ευρώπης».

Αντίστροφη μέτρηση για την επέκταση του Nigeria LNG

Το έργο επέκτασης Train 7 του Nigeria LNG έχει ολοκληρωθεί κατά 88%, με το πρώτο φορτίο να αναμένεται σε έξι έως δώδεκα εβδομάδες. Με την ολοκλήρωση της μηχανικής μελέτης και της προμήθειας εξοπλισμού, η έναρξη λειτουργίας τον Ιούνιο του 2026 θεωρείται πλέον η επικρατέστερη εξέλιξη. Η εν λόγω ενίσχυση προσθέτει 8 εκατ. τόνους ετησίως (mtpa) σε μια εγκατάσταση που ήδη παράγει 22 mtpa. Αυτή η αύξηση, της τάξεως του 35%, αποτελεί τη μεγαλύτερη μεμονωμένη προσθήκη δυναμικότητας στη λεκάνη του Ατλαντικού για το τρέχον έτος.

Η περίοδος ολοκλήρωσης του έργου είναι κρίσιμη για τον ευρωπαϊκό σχεδιασμό. Στα μέσα Απριλίου, τα ευρωπαϊκά αποθέματα φυσικού αερίου βρίσκονταν στο 29,56%, δηλαδή έξι ποσοστιαίες μονάδες κάτω από τα περσινά επίπεδα και 30% κάτω από τον εποχικό μέσο όρο της πενταετίας. Ο στόχος πλήρωσης στο 96% για την 1η Νοεμβρίου απαιτεί περίπου 469 TWh, ποσότητα αυξημένη κατά 10% σε σχέση με το προηγούμενο καλοκαίρι. Παράλληλα, καταγράφονται προβλήματα εφοδιασμού στο Ras Laffan του Κατάρ και καθυστερήσεις στο Sabine Pass των ΗΠΑ. Κατά συνέπεια, κάθε φορτίο από το Train 7 που θα αναχωρεί το καλοκαίρι θα κατευθύνεται σε μια αγορά με άμεσες και πιεστικές ανάγκες αποθήκευσης.

Ωστόσο, η υφιστάμενη υποδομή του τερματικού σταθμού δημιουργεί προκλήσεις. Οι έξι διαθέσιμες θέσεις ελλιμενισμού λειτουργούν ήδη με πολύ υψηλή αξιοποίηση για την εξυπηρέτηση των 22 mtpa. Η προσθήκη επιπλέον 8 mtpa μεταφράζεται σε περίπου 107 επιπλέον φορτώσεις ετησίως μέσω των ίδιων λιμενικών εγκαταστάσεων. Οι τέσσερις εταιρείες που απορροφούν τους όγκους, δηλαδή οι Shell, TotalEnergies, ENI και Clearplex, θα εξασφαλίσουν τα συμβατικά τους μερίδια. Σε επίπεδο εφοδιαστικής αλυσίδας, οι διαχειριστές των πλοίων που θα αναλάβουν τη μεταφορά δεν επιλέγονται την τελευταία στιγμή, καθώς οι σχετικές συμφωνίες έχουν ήδη δρομολογηθεί τους προηγούμενους 12 με 18 μήνες.





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



Ένα μουσείο οφείλει να λειτουργεί ως ζωντανός οργανισμός μνήμης, παιδείας και πολιτισμού

Εν μέσω καταιγιστικών κοινωνικών μεταβολών, η διατήρηση της ναυτικής μνήμης συνιστά μια ζωντανή πρόκληση, που συνδέει το ένδοξο παρελθόν με το δυναμικό παρόν της ελληνικής ναυτιλίας. Υπό αυτό το πρίσμα, το Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος αναλαμβάνει τον κρίσιμο ρόλο της ενεργού μεταβίβασης αυτής της κληρονομιάς στις επόμενες γενιές.

Στη συνέντευξη που ακολουθεί, η Πρόεδρος του ΝΜΕ, κ. Αναστασία Αναγνωστοπούλου-Παλούμπη, συζητά για την αποστολή του μουσείου ως «κιβωτού» της εθνικής μας ταυτότητας. Μέσα από τη συζήτηση αναδεικνύεται ο ρόλος της εξωστρέφειας και των διεθνών συνεργειών για την ανταλλαγή τεχνογνωσίας και τον εκσυγχρονισμό των μουσειακών πρακτικών, όπως και η λεπτή ισορροπία μεταξύ των σύγχρονων τεχνολογικών επιταγών και της συγκινησιακής δύναμης των αυθεντικών κειμηλίων.

Η κ. Αναγνωστοπούλου-Παλούμπη υπογραμμίζει ακόμα την ανθρωποκεντρική διάσταση της ναυτοσύνης, υπενθυμίζοντας ότι η σχέση του ελληνισμού με τη θάλασσα παραμένει μια βαθιά υπαρξιακή σταθερά.

Συνέντευξη της
Αναστασίας Αναγνωστοπούλου-Παλούμπη,
Προέδρου του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος (NME),

στον Σπήλιο Βαρελά

Το Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος δεν είναι απλώς ένας χώρος φύλαξης κειμηλίων, αλλά αποτελεί εκ των «κιβωτών» της εθνικής μας ταυτότητας. Πόσο δύσκολο είναι να διατηρεί κανείς ζωντανή τη ναυτική μνήμη σε μια εποχή ραγδαίων τεχνολογικών και κοινωνικών αλλαγών;

Η διατήρηση της ναυτικής μνήμης στη σημερινή εποχή αποτελεί μια σύνθετη και απαιτητική πρόκληση, ακριβώς επειδή οι τεχνολογικές και κοινωνικές αλλαγές μεταβάλλουν συνεχώς τον τρόπο με τον οποίο οι άνθρωποι αντιλαμβάνονται το παρελθόν και συνδέονται με αυτό.

Η ναυτική κληρονομιά δεν περιορίζεται στα ιστορικά τεκμήρια που εκτίθενται σε ένα μουσείο. Περιλαμβάνει βιώματα, αφηγήσεις, αξίες, τρόπους ζωής και μια ολόκληρη πολιτισμική συνέχεια, που διαμόρφωσε την ταυτότητα του ελληνισμού. Η ουσιαστική πρόκληση έγκειται ακριβώς στο να μετατραπεί αυτή η ιστορική γνώση από ένα στατικό παρελθόν σε μια ζωντανή εμπειρία για τον σύγχρονο επισκέπτη.

Καθοριστικό στοιχείο σε αυτή τη διαδικασία είναι η ανθρώπινη διάσταση. Γι' αυτό, θα πρέπει να εστιάσουμε στην ανάδειξη των προσωπικών ιστοριών πίσω από τα μεγάλα ιστορικά γεγονότα.



Η μνήμη διατηρείται ουσιαστικά όταν αποκτά συναισθηματικό βάθος, όταν ο επισκέπτης δεν βλέπει απλώς ένα αντικείμενο, αλλά αναγνωρίζει μέσα από αυτό μια ανθρώπινη ιστορία.

Παράλληλα, το μουσείο οφείλει να συνδέει το παρελθόν με το παρόν και να αναδεικνύει τη διαχρονική σχέση του ανθρώπου με τη θάλασσα. Η ναυτική ιστορία δεν είναι κάτι αποκομμένο ή μακρινό, συνεχίζει να επηρεάζει την οικονομία, την κοινωνία, την καθημερινότητα και την εθνική μας ταυτότητα. Από τη ναυτοσύνη και το εμπόριο έως τη σύγχρονη ναυτιλία, την αλιεία και τη ζωή στα νησιά, η θάλασσα εξακολουθεί να αποτελεί καθοριστικό στοιχείο της ελληνικής πραγματικότητας.

Το ζητούμενο, επομένως, δεν είναι απλώς η διαφύλαξη του παρελθόντος, αλλά η ενεργή μεταβίβασή του στο μέλλον. Ένα μουσείο οφείλει να λειτουργεί ως ζωντανός οργανισμός μνήμης, παιδείας και πολιτισμού, ως ένας φάρος που φωτίζει τη συνέχεια της ναυτικής μας ταυτότητας και υπενθυμίζει ότι η σχέση του ελληνισμού με τη θάλασσα είναι βαθιά υπαρξιακή.

Η παρουσία των διευθυντών των Μουσείων του Greenwich και της Μαδρίτης στον Πειραιά είναι ένα ισχυρό μήνυμα εξωστρέφειας. Πώς τοποθετείται το Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος στον παγκόσμιο χάρτη των ναυτικών μουσείων και ποιες συνέργειες μπορούμε να περιμένουμε στο μέλλον με αυτούς τους διεθνείς οργανισμούς;

Η παρουσία εκπροσώπων από κορυφαίους θεσμούς, όπως το Royal Museums Greenwich και το Museo Naval de Madrid, στο ΙΔ΄ Πανελλήνιο Συνέδριο Ναυτικών Μουσείων αποτελεί πράγματι ένα ιδιαίτερα ισχυρό μήνυμα εξωστρέφειας. Δεν πρόκειται μόνο για μια τιμητική συμμετοχή, αλλά για ουσιαστική επιβεβαίωση ότι το Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος συνομιλεί με σημαντικούς ευρωπαϊκούς φορείς ναυτικής πολιτιστικής κληρονομιάς.

Η ανάπτυξη ουσιαστικών σχέσεων με οργανισμούς αυτού του κύρους είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθώς δημιουργεί τις προϋποθέσεις για τη μεταφορά πολύτιμης τεχνογνωσίας και καλών πρακτι-



κών σε ζητήματα διαχείρισης συλλογών, σύγχρονων εκθεσιακών προσεγγίσεων, εκπαιδευτικών προγραμμάτων, ψηφιακής τεκμηρίωσης, προσβασιμότητας και στρατηγικού σχεδιασμού. Η εμπειρία μουσείων που έχουν διαμορφώσει διεθνή πρότυπα στον χώρο μπορεί να λειτουργήσει καταλυτικά για την περαιτέρω εξέλιξη και τον εκσυγχρονισμό του δικού μας φορέα.

Παράλληλα, τέτοιες συνεργασίες ενισχύουν τις προοπτικές για ευρύτερες πολιτιστικές συνέργειες και διεθνείς συνεργασίες, τοποθετώντας το Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος δυναμικά στον σύγχρονο μουσειακό χάρτη και ενισχύοντας τον ρόλο του ως σημείου αναφοράς για τη ναυτική πολιτιστική κληρονομιά στην Ελλάδα και στην ευρύτερη περιοχή.



Η θεματική του πανελλήνιου συνεδρίου για τις «Σύγχρονες Μουσειακές Πρακτικές» μαρτυρά μια διάθεση ανανέωσης. Πόσο μεγάλη πρόκληση είναι για ένα ιστορικό μουσείο να εντάξει την ψηφιακή καινοτομία, διατηρώντας όμως ανέπαφη εκείνη την ιδιαίτερη αύρα και τη συγκίνηση που εκπέμπουν τα φυσικά κειμήλια;

Το αυθεντικό αντικείμενο έχει μια μοναδική δύναμη, που καμία τεχνολογία δεν μπορεί να υποκαταστήσει. Η επαναστατική σημαία του Λάζαρου Μουσιού ή η προθήκη με τα προσωπικά αντικείμενα και το ματωμένο μαντίλι του ανθυποπλοιάρχου Ρίτσου, ο οποίος έπεσε κατά τις επιχειρήσεις απελευθέρωσης της Χίου, αποπνέουν μια σιωπηλή αλλά βαθιά συγκινησιακή φόρτιση.

Η φυσική παρουσία του τεκμηρίου δημιουργεί μια άμεση σχέση με το παρελθόν, που δεν αναπαράγεται ψηφιακά. Η ψηφιακή καινοτομία, επομένως, δεν πρέπει να λειτουργεί ανταγωνιστικά προς το αυθεντικό έκθεμα, αλλά υποστηρικτικά. Σκοπός της δεν είναι να αντικαταστήσει το αντικείμενο, αλλά να το ερμηνεύσει, να το φωτίσει και να το καταστήσει πιο προσιτό.

Μέσα από διαδραστικές εφαρμογές, οπτικοακουστικό υλικό, ψηφιακές αναπαραστάσεις, ο επισκέπτης μπορεί να κατανοήσει βαθύτερα το ιστορικό πλαίσιο και τη σημασία όσων βλέπει. Με τη χρήση της τεχνολογίας, ο επισκέπτης μπορεί να μεταφερθεί εικονικά στο κατάστρωμα ενός πλοίου, σε μια ναυμαχία ή σε ένα παραδοσιακό καρνάγιο, χωρίς να αφαιρεί τίποτα από την αξία του πρωτότυπου τεκμηρίου.

Η τεχνολογία, λοιπόν, δεν πρέπει να αποτελεί αυτοσκοπό, ούτε να λειτουργεί ως μέσο εντυπωσιασμού χωρίς ουσιαστικό περιεχόμενο. Όταν υπηρετεί την αφήγηση και ενισχύει τη γνώση και τη συγκίνηση, τότε γίνεται πραγματικό εργαλείο.

Είναι αλήθεια ότι ο επισκέπτης βλέπει κυρίως το τελικό αποτέλεσμα: μια έκθεση άρτια στημένη ή μια εκδήλωση που εξελίσσεται ομαλά. Πίσω όμως από αυτή την εικόνα υπάρχει μια αθόρυβη και ιδιαίτερα απαιτητική εργασία.

Κάθε περιοδική έκθεση απαιτεί μήνες προετοιμασίας. Επιλογή και τεκμηρίωση



Tradition of Excellence

Fafalios Shipping SA

Akti Miaouli 35- 39, Piraeus 185 35, Greece
T: +30 210 4292268
F: +30 210 4292271
E: info@fafalios.gr

www.fafalios.com

Η ναυτική κληρονομιά δεν περιορίζεται στα ιστορικά τεκμήρια που εκτίθενται σε ένα μουσείο. Περιλαμβάνει βιώματα, αφηγήσεις, αξίες, τρόπους ζωής και μια ολόκληρη πολιτισμική συνέχεια, που διαμόρφωσε την ταυτότητα του ελληνισμού. Η ουσιαστική πρόκληση έγκειται ακριβώς στο να μετατραπεί αυτή η ιστορική γνώση από ένα στατικό παρελθόν σε μια ζωντανή εμπειρία για τον σύγχρονο επισκέπτη.

εκθεμάτων, έρευνα αρχειακού υλικού, συντήρηση αντικειμένων, συνεργασία με συλλέκτες, ιδρύματα και άλλους φορείς, σχεδιασμός της εκθεσιακής αφήγησης, έκδοση καταλόγου και εκπαιδευτικού υλικού, καθώς και η συνολική τεχνική και οργανωτική υποστήριξη της έκθεσης. Όλα αυτά, όπως καταλαβαίνετε, είναι μια σύνθετη και πολύπλοκη διαδικασία, που συχνά παραμένει αθέατη για τον επισκέπτη, αλλά καθορίζει απόλυτα την εμπειρία του.

Το ίδιο ισχύει και για τις εκδηλώσεις και τα συνέδρια. Μια επιστημονική συνάντηση, όπως το ΙΔ΄ Πανελλήνιο Συνέδριο Ναυτικών Μουσείων, χρειάστηκε μήνες συντονισμού, επικοινωνίας με φορείς από την Ελλάδα και το εξωτερικό, προετοιμασίας των χώρων, φιλοξενίας, τεχνικής υποστήριξης και διαρκούς επίλυσης μικρών και μεγάλων ζητημάτων.



Παράλληλα, υπάρχει και ένας συνεχής, λιγότερο ορατός αγώνας, που αφορά τη διαχείριση των ίδιων των συλλογών μας: την ασφαλή φύλαξη, τη συντήρηση, την επιστημονική τεκμηρίωση και την προστασία των κειμηλίων, ώστε να διατηρηθούν ακέραια για τις επόμενες γενιές. Εξίσου σημαντική είναι και η προσπάθεια εκσυγχρονισμού των λειτουργιών του μουσείου, από τη βελτίωση των αποθηκών και των συνθηκών διατήρησης έως την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών προς το κοινό.

Αν έπρεπε να ξεχωρίσετε ένα και μόνο κειμήλιο μέσα από το μουσείο, ένα αντικείμενο που, όταν το κοιτάζετε, συμπυκνώνει για εσάς την έννοια της ελληνικής ναυτοσύνης, ποιο θα ήταν αυτό και γιατί;

Αν έπρεπε να ξεχωρίσω ένα και μόνο κειμήλιο, θα στεκόμουν μπροστά στην επαναστατική σημαία του Σπετσιώτη πυρπολητή Λάζαρου Μουσιού, ένα αντικείμενο που δεν είναι απλώς ιστορικό τεκμήριο, αλλά σύμβολο τόλμης, αυτοθυσίας και εθνικής συνείδησης.

Σε αυτή τη σημαία συμπυκνώνεται κάτι βαθύτερο από ένα πολεμικό γεγονός. Εκφράζεται η σχέση του Έλληνα με τη θάλασσα ως πεδίο αγώνα, ελευθερίας και ευθύνης. Οι πυρπολητές του 1821 δεν διέθεταν υπεροχή μέσων, διέθεταν γνώση της θάλασσας, ναυτική εμπειρία, αποφασιστικότητα και, κυρίως, πίστη σε έναν σκοπό μεγαλύτερο από τους ίδιους. Η ελληνική ναυτοσύνη ορίζεται ακριβώς από αυτή τη διαχρονική ικανότητα να μετατρέπεται η θάλασσα σε χώρο επιβίωσης, δημιουργίας και ιστορικής υπέρβασης. Από την αρχαιότητα έως τη σύγχρονη ναυτιλία, η θάλασσα υπήρξε για τους Έλληνες τρόπος σκέψης και στάση ζωής.

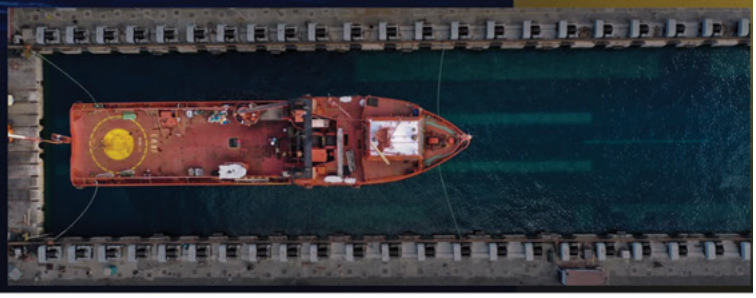
Η σημαία αυτή φέρει τη σιωπή των ανθρώπων που ταξίδεψαν, πολέμησαν και χάθηκαν, αλλά και τη συνέχεια όσων ακολούθησαν. Είναι ένα κειμήλιο που δεν αφηγείται μόνο το παρελθόν, αλλά υπενθυμίζει διαρκώς ποιοι είμαστε.

LASKARIDIS
MARITIME

www.laskmar.com

a diversified
shipping group





www.alimiagroup.com

ALIMIA
GROUP

Επιμέλεια: Παναγιώτης Κόρακας

Άνθρωποι Πλοία Ιστορία

Ιούνιος 2026



Τον Φεβρουάριο του 1976, η Ένωση Ξένων Ανταποκριτών στην Αθήνα προσκάλεσε τον τότε Πρόεδρο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών Αντώνη Χανδρή σε «γεύμα ενημερώσεως» στο Ξενοδοχείο «Μεγάλη Βρεταννία». Ο Πρόεδρος της ΕΕΕ, αποδεχόμενος την πρόσκληση, παρέθεσε στους ξένους δημοσιογράφους τις θέσεις και τα πεπραγμένα της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας κατά το απελθόν έτος (φωτ. Σ. Βαλάκης).

Με την ευγενική χορηγία
JOTUN



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ 25

ΜΕ ΕΥΡΥΤΑΤΗΝ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΝ ΕΚ 34 ΧΩΡΩΝ

ΤΑ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '78

Μέ τήν ἐντυπωσιακήν συμμετοχήν 600 ἑταιρειῶν ἀπό 34 χώρας, ἐκ τῶν ὁποίων αἱ 12 διαθέτουν ἐθνικά περίπτερα, θά πραγματοποιηθοῦν εἰς τόν Πειραιά, μεταξύ 3ης καί 10ης Ἰουνίου, τά «Ποσειδώνια '78», μία ἀπό τάς μεγαλυτέρας εἰς τόν κόσμον Ναυτιλιακάς Ἐκθέσεις, κατά τήν διάρκειαν τῆς ὁποίας ἡ παγκόσμιος ναυτιλιακή διαμόρφωσις ἔχει τήν εὐκαιρίαν νά παρουσιάσῃ εἰς τήν ἑλληνικήν ἐφοπλιστικήν κοινότητα τά προϊόντα της.

Τά «Ποσειδώνια», συνιστοῦν, πράγματι, μοναδικήν εὐκαιρίαν διά τάς διαφημιστικάς του πλοιοκτήτου τῶν ελλάδων τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἐάν λαβῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆται διατηροῦν διαπαστρώρια δολλαρίων ἐτησίως διά τήν συντήρησιν καί τήν ἀνανέωσιν τοῦ τεραστίου ἑλληνοκτήτου ἐμπορικοῦ στόλου.

Ἡ Ἔκθεσις, ἥτις πραγματοποιεῖται εἰς τόν ἐπιθαλάσσιον σταθμόν Ἁγίου Νικολάου, τελεῖ ὑπό τήν αἰγίδα τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, κ. Ἔμμ. Κεφαλογιάννη, τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος, τῆς Ἑνώσεως Ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Πλοίων καί τῆς Ἑλληνικῆς Ἑνώσεως Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου.

Ἡ συμμετοχή εἰς τά «Ποσειδώνια '78» εἶναι μεγαλυτέρα ἀπό κάθε προηγουμένην ἐκθεσιν. Ἐφέτος μετέχουν, διά πρώτην φοράν, ἐξ χῶραι : ἡ Γιουγκοσλαυία, ἡ Πορτογαλία, ἡ Φορμόζα, τό Χόνγκ Κόνγκ καί τό Κουβέϊτ.

Ἡ τελετή τῶν ἐγκαινίων τῆς Ἐκθέσεως θά λάβῃ χώραν τό ἀπόγευμα τῆς Δευτέρας, 5ης Ἰουνίου καί ἡ Ἔκθεσις θά παραμείνῃ ἀνοικτή καθ' ὅλην τήν ἑβδομάδα.

ΤΟ «ΦΟΡΟΥΜ»

Συγχρόνως μέ τά «Ποσειδώνια» θά πραγματοποιηθῇ τήν 9ην Ἰουνίου, εἰς τό Εὐγενίδειον Ἵδρυμα, τό καθιερωμένον Συνέδριον, ὅπου θά ἀναπτυχθοῦν ὡρισμένα ἐνδιαφέροντα θέματα, τά ὁποῖα ἀπασχολοῦν σήμερον τόν παγκόσμιον Ἐμπορικήν Ναυτιλίαν.

Μεταξύ τῶν εἰσηγητῶν (ἐντός παρενθέσεως τό θέμα τό ὁποῖον θά ἀναπτύξουν) θά εἶναι οἱ κ.κ.:

Ἀντώνιος Χανδρής, Πρόεδρος τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν (Ναυτιλία - Γενική Ἀνασκόπησις).

Τζών Μ. Μάγρο, Πρόεδρος τῆς Ἑνώσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καί Ἀλιείας τῆς Βουλῆς τῶν Ἀντιπροσώπων τῶν Η.Π.Α.

Χένρυ Τσίστερ, ἀσφαλιστής τῶν Λόϋδ's τοῦ Λονδίνου ('Η ναυτασφάλισις καί ὁ ἑλληνόκτητος στόλος).

Γιάνς Ἔδεσναν, Νορβηγός Ὑπουργός ἐπί τοῦ Δικαίου τῆς Θαλάσσης (Τά Νέα Δίκαιον τῆς Θαλάσσης — Αἱ ἐπιπτώσεις ἐπί τῆς Διεθνοῦς Ναυτιλίας ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς του).

Πήτερ Σ. Ντάγκλας, ἀναπτερος ὁλοκληρωλόγος τῆς «Τάξεως Μαγνήτου Μπάκυ» ('Η Ναυτιλιακή Ἀγορά — Πραγματικότης καί Πλάνη).

Τήν ἔναρξιν τῶν ἐργασιῶν τοῦ μονοημέρου αὐτοῦ ναυτιλιακοῦ συνεδρίου θά κηρύξῃ ὁ Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, κ. Ἔμμ. Κεφαλογιάννης, ἐνῶ ὁ κ. Ἀντ. Χανδρής θά κλείσῃ τό Φόρουμ συναφῶς τά συμπεράσματα τῶν συζητήσεων.

ΟΙ ΕΚΘΕΤΑΙ

Ἐπιπλέον διάφορα παρουσιάζουν τά ἐθνικά περίπτερα ὅπου ἐμφανίζονται συγκεντρωμένοι οἱ ἐκθέται ὡρισμένων χωρῶν :

ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Ἡ Βραζιλιανή συμμετοχή (Περίπτερον Α13), ἀναφέρεται σχεδόν ἀποκλειστικῶς εἰς ἐκπροσώπους τῶν ναυπηγείων της. Περιλαμβάνονται, ἐπίσης, ἡ ἐθνική ἑταιρία τουριστικῶν γραφείων τῆς χώρας καί ὀργανισμός κατασκευῆς ναυτικῶν μηχανῶν.

ΓΑΛΛΙΑ

Εἰς τά ἐθνικά περίπτερον τῆς Γαλλίας (Α20), ἐμφανίζονται 11 ἑταιρίαι, μεταξύ τῶν ὁποίων τό μεγαλύτερον ναυπηγικόν συγκρότημα τῆς χώρας ('Ἀλσθόμ - Ἀτλαντίκ), τό Συμβούλιον Ναυτιλιακοῦ Ἐξοπλισμοῦ (COFRENA) καί ἄλλαι γνωσταί παραναυτιλιακαί ἐπιχειρήσεις τῆς χώρας.

ΔΑΝΙΑ

Εὐρύτερα πως ἡ συμμετοχή τῆς Δανίας, εἰς τό ἐθνικόν περίπτερον τῆς ὁποίας (Β88) ἐμφανίζονται 14 ἑταιρίαι, ἐκ τῶν ὁποίων αἱ πλέον γνωσταί εἰς τόν Ἑλληνικόν ναυτιλιακόν κόσμον εἶναι : αἱ κατασκευάσασαι ναυτικῶν μηχανῶν καί ναυπηγοί Β & W, ἡ ἑταιρία ναυτιλιακῶν χρωμάτων «Χέμπελ» καί ἡ «Ντάνφος». Μετέχουν, ἐπίσης : Ἡ Ἕνωσις Δανῶν Ἐξαγγελέων, ἡ Ἕνωσις Δανῶν Ναυπηγῶν, ἡ ἑταιρία «Σκανδιναβική Ἐκτίμησις» κ.ἄ.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Μέ ὀκτώ μόλις ἐκθέτας τό ἐθνικόν περίπτερον τῆς Δυτικῆς Γερμανίας (Α18):

1 Ausstellungs - Messe - Kongress GMBH.
2 Eisenwerke Reintjes GMBH.
3 Howaldswerke - Deutsche Werft.
4 Krupp Atlas Elektronic.
5 C. Ploth.
6 F. Tacke KG, Getriebe - Kupplungen.
7 Verband der Deutschen Schiffbauindustrie e.V.
8 Werft Nobiskrug GMBH.

Εἰς ἱκαίτερα περίπτερα ἐμφανίζονται, ἐπίσης, οἱ γνωσταί γερμανικαί ἑταιρίαι MAN (ναυτικαί μηχαναί προώσεως), Λίμπερρ (γερανοί καί ἀνυψωτικά μηχανήματα), Ἀλκάλ-Χερ Μαρίν (ἁντλίαι), M.W.M. (ναυτικαί μηχαναί), ὁ Γερμανικός Νηογνώμων, ἡ ἑταιρία «Σαφοράλαν» (Ἔνωκες) κ.ἄ.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Ἐκ τῶν 20 ἐκθετῶν τοῦ Ἰαπωνικοῦ ἐθνικοῦ περιπτέρου (No. A6 καί A14) διακρίνονται : Ὁ Ἰαπωνικός Νηογνώμων, ἡ Ἕνωσις Ἰαπώνων Ἐξαγγελέων Πλοίων, ἡ Ἕνωσις Ἰαπώνων Ἐξαγγελέων Ναυτικῶν Μηχανημάτων, ἡ Ἕνωσις Ἰαπωνικῶν Ναυτιλιακῶν Σπάνταρντς καί ἡ Ἰαπωνική Ἕνωσις Ἀναπτύξεως Μηχανημάτων Πλοίων. Ἄλλαι γνωσταί ἐκθέτριαι εἶναι αἱ : Ἑταιρία Ἠλεκτρονικῶν Ὀργάνων «Ἀγρίτσου», «Κοκοδέσης καί «Τερασάκι», οἱ κατασκευάσασαι ναυτικῶν μηχανῶν «Ἐλαχίστου, «Κασσίου καί «Γιαμάρα, τό μεγαλύτερον διαμηχανικόν συγκρότημα τῆς χώρας «Μιτσουμίσεια» καί ἄλλαι γνωσταί διαμηχανικαί ἐπιχειρήσεις, ἔχουσαι σχέσεις μέ τήν Ναυτιλίαν.

ΚΑΝΑΔΑΣ

Εἰς τό ἐθνικόν περίπτερον τοῦ Καναδᾶ (Β90) ἐκθέτουν :

—Τό Ὑπουργεῖον Βιομηχανίας, Ἐμπορίου καί Μεταφορῶν.

—Ἡ Καναδική Ἕνωσις Ναυπηγῶν καί Ἐπισκευαστῶν Πλοίων, ἥτις καλύπτει συνολικῶς 66 καναδικάς ἑταιρίας, καθώς καί τρεῖς ἀπό τήν Βρετανικήν Κολομβίαν, δύο ἀπό τό Κεμπέκ, δύο ἀπό τό Ὀντάριο καί μία ἀπό τήν Μανιτόμπα.

—Bennett Pollution Controls Ltd. (συστήματα διά τόν ἐντοπισμόν, τόν ἔλεγχον καί τήν περισυλλογήν πετρελαίου εἰς περίπτωσιν θαλασσίας ρυπάνσεως).

—Galt Equipment Ltd. (φακτικά καί κλιματιστικά μηχανήματα πλοίων).

—J. Kobelt Manufacturing Co. Ltd. (χειραντήρια σκαφῶν λειτουργούντα μέ μηχανισμόν περιεκμένου ἀέρος, διανόιξεως μηχανῶν προώσεως καί ἐξοπλισμός καταστρώματος).

—Port Weller Dry Docks. Κατασκευάζουν παγοθραυστικά πλοῖα καί σκάφη μέ ἴδιά των, αὐτόματα μέσα φορτοεκφορτώσεως.

—Wagner Engineering Ltd. (ὑδραυλικά συστήματα πηδαλιουχίας πλοίων — 5 διαφορετικοί τύποι εἰς 60 μεγέθη — διά σκάφη παντός τύπου).

—Tamra Division of Budd Automotive of Canada Ltd. (αγναστῆρες ἐξατμίσεως ὑφηλῆς τεχνικῆς, θερμαντῆρες καί ἐξαρτήματα τά ὁποῖα θέτουν εἰς κίνησιν μηχανάς ὅταν ὁ καιρός εἶναι φυχρός).

—Gorman & Milne (σχεδιασταί πλοίων καί σύμβουλοι διαχειρίσεων μεταφορῶν).

—Τελευταῖος ἐκθέτης τοῦ καναδικοῦ περιπτέρου εἶναι ἡ Bank of Nova Scotia, μέ 958 ὑποκαταστήματα εἰς τόν Καναδᾶ καί 169

SHIPREPAIRS AT DAKAR
acrn
GENERAL SHIPREPAIRERS SINCE 1934
DRY DOCK 190 X 23 X 8
SYNCHROLIFT (LIFTING CAPACITY 1200 TONS)
Represented by:
KARAISCOS MARITIME CO. LTD
P.O. Box 118, Piraeus Greece
Phones : 413.7022 - 413.6665
Telex : 21 2498
SOCOMAR LTD
6, Lloyd's Avenue LONDON EC3N 3BB
Phones : 01—481 2223/4
Telex : 88 5289
ACRN SHIPYARD, P.O.Box 170, DAKAR, SENEGAL
Phone : 50558
Telex : 420

«Με ευρύτατην συμμετοχήν εκ 34 χωρών»: Τα *Ναυτικά Χρονικά* της 1ης Ιουνίου 1978 προχωρούν σε παρουσίαση των επερχόμενων Ποσειδωνίων 1978. Σύμφωνα με το ρεπορτάζ του περιοδικού, στη διεθνή ναυτιλιακή έκθεση εκείνης της χρονιάς θα συμμετείχαν 600 εταιρείες.



Στιγμιότυπο από την καθέλκυση του ρυμουλκού «Υβ Υβ», η οποία πραγματοποιήθηκε στα ναυπηγεία «Νεώριον Ναυπηγεία Σύρου» του Οίκου των Υιών Ν. Ι. Γουλανδρή το 1972. Το σκάφος έλαβε το όνομά του από τον Ελληνογάλλο ποδοσφαιριστή του Ολυμπιακού Πειραιώς Υβ Τριαντάφυλλου (φωτ. Δ. Α. Χαρισιάδης).


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ 27

ΕΚ ΤΩΝ ΠΟΛΥΤΕΛΕΣΤΕΡΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΜΑΣ ΣΤΟΛΟΥ

ΤΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟΝ "ΙΑΣΩΝ,, ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ

ΠΡΟΕΛΘΟΥΣΑ ΕΚ ΤΗΣ ΜΕΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΥ "ΕΡΩΣ,, Η ΝΕΑ ΜΟΝΑΣ ΕΚΤΕΛΕΙ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.— ΤΟΝ ΧΕΙΜΩΝΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΑΡΑΪΒΙΚΗΝ.— Η ΔΑΠΑΝΗ ΜΕΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΝΗΛΘΕΝ ΕΙΣ 2.000.000 ΔΟΛΛ.— ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΗ Η ΔΙΑΡΡΥΘΜΙΣΙΣ ΤΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΚΑΙ Η ΔΙΑΚΟΣΜΗΣΙΣ

ΤΑΧΥΤΗΣ, ΑΝΕΣΙΣ, ΠΕΡΙΠΟΙΗΣΙΣ, ΑΣΦΑΛΕΙΑ


1

«Εκ των πολυτελέστερων μονάδων του τουριστικού μας στόλου»: Τα *Ναυτικά Χρονικά* της 15ης Μαΐου 1967 παρουσιάζουν στο ελληνικό αναγνωστικό κοινό το κρουαζιερόπλοιο «Ιάσων» της Ηπειρωτικής Ατμοπλοΐας.

1. Άποψη της κεντρικής τραπεζαρίας του «Ιάσων», όπως παρουσιάστηκε στο τεύχος της 15ης Μαΐου 1967 των *Ναυτικών Χρονικών* (φωτ. Αρ. Χατζηαριστείδης).
2. Η βιβλιοθήκη-αναγνωστήριο του κρουαζιερόπλοιου «Ιάσων» της Ηπειρωτικής (φωτ. Αρ. Χατζηαριστείδης).
3. «Διακόσμησις, ραδιόφωνον, τηλέφωνα και σύστημα ατομικού κλιματισμού»: Φωτογραφική άποψη ενός από τα διαμερίσματα του «Ιάσων» (φωτ. Αρ. Χατζηαριστείδης).


2


3

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



Η Ελλάδα στις τρεις κορυφαίες αγορές μας παγκοσμίως, με οδηγό τη ναυτιλία

Ο κ. Πανταζόπουλος, στη συνέντευξη που ακολουθεί, συζητά για την παρουσία της KLM στην Ελλάδα, για τη στρατηγική διαχείρισης κινδύνου της εταιρείας εν μέσω γεωπολιτικών «αναταράξεων» αλλά και για τον καθοριστικό ρόλο της ναυτιλίας σε περιόδους κρίσεων.

Συνέντευξη του **Γιάννη Πανταζόπουλου**, Regional Manager, Air France-KLM για Ελλάδα, Τουρκία και Κύπρο,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Το 2025, η KLM γιόρτασε τα 95 χρόνια παρουσίας στην ελληνική αγορά. Πώς έχει εξελιχθεί η σχέση της εταιρείας με το ελληνικό επιβατικό κοινό μέσα σε σχεδόν έναν αιώνα; Τι ρόλο παίζει σήμερα η Ελλάδα στο συνολικό δίκτυο της KLM;

Η παρουσία της KLM Royal Dutch Airlines στην Ελλάδα αποτελεί μία από τις μακροβιότερες και πιο σταθερές σχέσεις της εταιρείας διεθνώς. Από τις πρώτες πτήσεις που συνέδεσαν την Αθήνα με το Άμστερνταμ τη δεκαετία του 1930 έως σήμερα, η σχέση μας με το ελληνικό επιβατικό κοινό έχει εξελιχθεί από μια καθαρά μεταφορική σύνδεση σε μια πολυδιάστατη σχέση που βασίζεται στην εμπιστοσύνη, στη συνέπεια και στην ποιότητα υπηρεσιών.

Η Ελλάδα αποτελεί αγορά στρατηγικής σημασίας για την KLM, τόσο λόγω της ισχυρής τουριστικής ροής από και προς τη χώρα μας όσο και λόγω της επιχειρηματικής και ναυτιλιακής δραστηριότητας. Μέσω του κόμβου μας στο Schiphol, προσφέρουμε στους Έλληνες επιβάτες πρόσβαση σε ένα παγκόσμιο δίκτυο με 164 προορισμούς, ενώ παράλληλα υποστηρίζουμε την εισερχόμενη τουριστική κίνηση προς την Ελλάδα. Στο πλαίσιο του Ομίλου Air France-KLM Group, η χώρα διατηρεί έναν ιδιαίτερα δυναμικό ρόλο στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, με σταθερή ανάπτυξη τόσο σε επιβατική όσο και σε cargo δραστηριότητα. Ιδιαίτερη μνεία αξίζει να γίνει στη σχέση μας με τον κλάδο της Ναυτιλίας. Μάλιστα, η Ελλάδα βρίσκεται μεταξύ των τριών κορυφαίων αγορών της εταιρείας σε παγκόσμιο επίπεδο στον τομέα αυτόν. Η εξέλιξη αυτή μας γεμίζει ικανοποίηση και επιβεβαιώνει τη διαχρονική μας δέσμευση σε έναν τομέα στρατηγικής σημασίας, στον οποίο επενδύουμε και προσφέρουμε με συνέπεια επί σειρά ετών.

Credit: EPA/RAMON VAN FLYMEN



Υπάρχει σήμερα ανησυχία για ανεπάρκεια στην αγορά αεροπορικών καυσίμων λόγω του πολέμου στη Μέση Ανατολή; Πώς διαχειρίζεται η KLM τις έντονες διακυμάνσεις στο κόστος των καυσίμων;

Η αεροπορική βιομηχανία λειτουργεί διαχρονικά σε ένα περιβάλλον έντονης μεταβλητότητας όσον αφορά το κόστος των καυσίμων, και οι γεωπολιτικές εξελίξεις στη Μέση Ανατολή αποτελούν έναν από τους παράγοντες που εντείνουν αυτή την αβεβαιότητα. Παρότι μέχρι στιγμής δεν έχει παρατηρηθεί συστηματική ανεπάρκεια καυσίμων στην ευρωπαϊκή αγορά, η διακύμανση των τιμών παραμένει σημαντική πρόκληση.

Η KLM, στο πλαίσιο του Ομίλου Air France-KLM, εφαρμόζει μια πολυεπίπεδη στρατηγική διαχείρισης κινδύνου, που περιλαμβάνει πολιτικές για την αντιστάθμιση των τιμών των καυσίμων, επενδύσεις σε αποδοτικότερο στόλο νέας γενιάς και βελτιστοποίηση των επιχειρησιακών διαδικασιών για μείωση της κατανάλωσης. Παράλληλα, επενδύουμε ενεργά σε εναλλακτικά καύσιμα (SAF), τα οποία, αν και σήμερα έχουν υψηλότερο κόστος, αποτελούν κρίσιμο πυλώνα για τη μελλοντική σταθερότητα και βιωσιμότητα του κλάδου.

Πρόσφατα, η IATA απηύθυνε έκκληση στην ΕΕ να επανεξετάσει το EU ETS, επισημαίνοντας ότι το αυξημένο κόστος πιέζει την ανταγωνιστικότητα των αεροπορικών εταιρειών. Πώς αξιολογείτε αυτή την έκκληση και τι σημαίνει πρακτικά για μια εταιρεία όπως η KLM η εφαρμογή του EU ETS σε ό,τι αφορά το κόστος, τις επενδύσεις σε βιώσιμα καύσιμα και τη μετάβαση στις πράσινες αερομεταφορές;

Η παρέμβαση της IATA αντικατοπτρίζει μια πραγματική πρόκληση για τον

Η αεροπορική βιομηχανία λειτουργεί διαχρονικά σε ένα περιβάλλον έντονης μεταβλητότητας όσον αφορά το κόστος των καυσίμων, και οι γεωπολιτικές εξελίξεις στη Μέση Ανατολή αποτελούν έναν από τους παράγοντες που εντείνουν αυτή την αβεβαιότητα.

κλάδο: την εξισορρόπηση μεταξύ περιβαλλοντικής ευθύνης και οικονομικής βιωσιμότητας. Το European Union Emissions Trading System αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο για τη μείωση των εκπομπών, ωστόσο η ταχεία αύξηση του κόστους των δικαιωμάτων εκπομπών δημιουργεί πρόσθετη πίεση στις ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες σε σχέση με ανταγωνιστές εκτός ΕΕ.

Η KLM στηρίζει πλήρως την αναγκαία μετάβαση προς μια πιο βιώσιμη αεροπορία και επενδύει σημαντικά προς αυτή την κατεύθυνση. Ωστόσο, ο σημερινός σχεδιασμός του EU ETS δημιουργεί άνισους όρους ανταγωνισμού, γεγονός που δυσχεραίνει την υλοποίηση αυτής της μετάβασης για τις ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες.

Για την KLM, η συμμόρφωση με το EU ETS σημαίνει αυξημένο λειτουργικό κόστος, το οποίο επηρεάζει άμεσα τις τιμές και τα περιθώρια κέρδους. Ταυτόχρονα, όμως, λειτουργεί ως επιταχυντής για επενδύσεις σε βιώσιμες λύσεις, όπως τα SAF, ο εκσυγχρονισμός του στόλου και η καινοτομία στις επιχειρησιακές διαδικασίες. Η πρόκληση είναι να διασφαλιστεί ότι αυτή η μετάβαση θα γίνει με τρόπο που δεν θα υπονομεύει την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών σε παγκόσμιο επίπεδο, ώστε να επιτευχθούν ουσιαστικά οι φιλόδοξοι μακροπρόθεσμοι στόχοι βιωσιμότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Credit: EPA/KOEN VAN WEEL



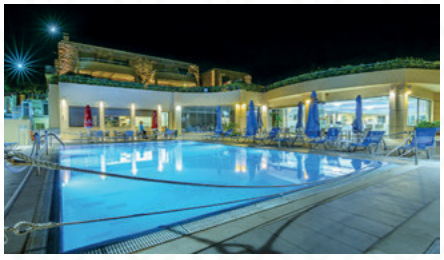
Η ναυτιλία αποτέλεσε εκ των στυλοβατών για τις δραστηριότητες της εταιρείας κατά την περίοδο της COVID. Βλέπετε να ισχύει αυτό και στη σημερινή κρίση;

Η ναυτιλία υπήρξε πράγματι ένας από τους πιο ανθεκτικούς και κρίσιμους τομείς κατά τη διάρκεια της πανδημίας, κυρίως λόγω των μετακινήσεων πληρωμάτων και της διατήρησης κρίσιμων αεροπορικών συνδέσεων όταν η επιβατική κίνηση είχε σχεδόν μηδενιστεί. Σήμερα, η ζήτηση από τον ναυτιλιακό κλάδο παραμένει σταθερή και ουσιαστική –ιδίως στην Ελλάδα, που αποτελεί παγκόσμιο σημείο αναφοράς–, ωστόσο η αγορά έχει επιστρέψει σε πιο κανονικούς ρυθμούς, με τον τουρισμό και τα επαγγελματικά ταξίδια να έχουν ανακτήσει τη δυναμική τους, έχοντας τη δική τους βαρύτητα στο συνολικό μείγμα εσόδων μαζί με τη ναυτιλία.

Στη σημερινή συγκυρία, η εικόνα είναι πιο σύνθετη. Η ζήτηση από τον ναυτιλιακό κλάδο παραμένει σταθερή και ουσιαστική. Παράλληλα, η έντονη και διαχρονική προσήλωση της εταιρείας στον ναυτιλιακό κλάδο αναδεικνύει το στρατηγικό βάρος που αποδίδουμε στη συγκεκριμένη βιομηχανία. Η ναυτιλία έχει αποδείξει επανειλημμένα την ανθεκτικότητά της απέναντι σε οικονομικές και γεωπολιτικές προκλήσεις, γεγονός που ενισχύει την πεποίθησή μας ότι θα συνεχίσει να διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο και στο μέλλον. Ως εκ τούτου, παραμένουμε σταθερά προσανατολισμένοι στην περαιτέρω ενίσχυση της παρουσίας και της συνεισφοράς μας σε αυτόν τον τομέα.



GOLDEN SAND HOTEL
T: 22710 32080 - ΚΑΡΦΑΣ



AEGEAN DREAM HOTEL
T: 22710 33471 - ΚΑΡΦΑΣ



SEA VIEW RESORTS & SPA HOTEL
T: 22710 33354 - ΚΑΡΦΑΣ



KYVELI APARTMENTS HOTEL
T: 22710 94300 - ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ



GRECIAN CASTLE HOTEL
T: 22710 44740 - ΧΙΟΣ



GRECIAN CASTLE STUDIOS
T: 22710 44740 - ΧΙΟΣ



ΕΛΑΙΩΝΑΣ ΕΜΠΟΡΕΙΟΥ
CATERING - T: 22710 32080



www.fegoudakis.com
info@fegoudakis.com

TEL.: +30 22710 32080

FEGOUDAKIS
HOTELS & RESORTS

Εν πτήσει

Επιμέλεια: Σπήλιος Βαρελάς

Μαζικό «μπλόκο» της Lufthansa σε 20.000 πτήσεις

Η Lufthansa καταργεί περισσότερες από 20.000 πτήσεις μικρών αποστάσεων έως τον Οκτώβριο, επιδιώκοντας μεταξύ άλλων την εξοικονόμηση κηροζίνης. Η προσαρμογή του πτητικού προγράμματος της εταιρείας άρχισε μετά και την ανακοίνωση για το κλείσιμο της θυγατρικής της, CityLine.

Σύμφωνα με ανακοίνωση της εταιρείας, ο όμιλος Lufthansa αφαιρεί 20.000 μη κερδοφόρες πτήσεις μικρών αποστάσεων από το πρόγραμμά του έως τον Οκτώβριο, εξοικονομώντας περίπου 40.000 τόνους κηροζίνης, της οποίας η τιμή έχει διπλασιαστεί μετά την έναρξη της κρίσης στη Μέση Ανατολή. Το πρόγραμμα πτήσεων θα βελτιστοποιηθεί κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου μέσω των έξι κόμβων του ομίλου στη Φρανκφούρτη, στο Μόναχο, στη Ζυρίχη, στη Βιέννη, στις Βρυξέλλες και στη Ρώμη, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι επιβάτες των εταιρειών της Lufthansa θα συνεχίσουν να έχουν πρόσβαση στο διεθνές δίκτυο δρομολογίων της.

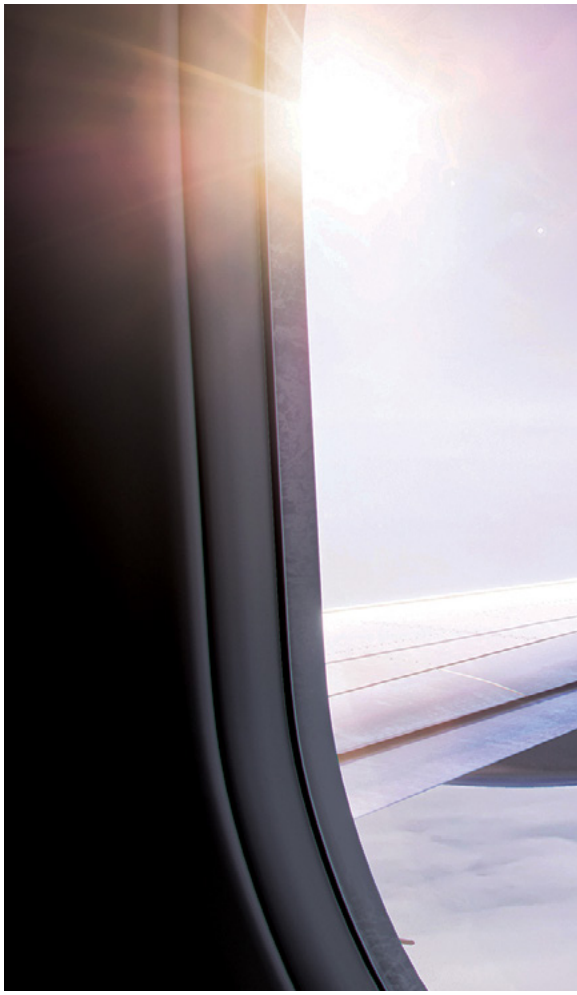
Οι πρώτες 120 καθημερινές ακυρώσεις πτήσεων, οι οποίες ισχύουν έως το τέλος Μαΐου, εφαρμόστηκαν από τη Δευτέρα 20 Απριλίου, ενώ κάποια δρομολόγια έχουν προσωρινά ανασταλεί. Η εταιρεία διαβεβαίωσε ότι αναμένει «σε μεγάλο βαθμό σταθερή προμήθεια καυσίμων» για τις ήδη προγραμματισμένες πτήσεις του θερινού προγράμματός της.

Η Aegean Airlines φέρνει την Κίνα πιο κοντά στην Ελλάδα

Συμφωνία για πτήσεις κοινού κωδικού (codeshare) υπέγραψαν η Aegean Airlines και η Air China, ενισχύοντας τη συνδεσιμότητα μεταξύ Ελλάδας και Κίνας και προσφέροντας στους επιβάτες περισσότερες επιλογές και απρόσκοπτη ταξιδιωτική εμπειρία.

Στο πλαίσιο της συνεργασίας, οι δύο εταιρείες θα εφαρμόσουν πτήσεις κοινού κωδικού, δίνοντας τη δυνατότητα στους επιβάτες να ταξιδεύουν με απευθείας πτήσεις από την Αθήνα προς το Πεκίνο, καθώς και την Γκουανγκζού, με ανταπόκριση μέσω του δικτύου της Air China, και να συνεχίζουν το ταξίδι τους με την Aegean Airlines προς δημοφιλείς ελληνικούς προορισμούς, όπως το Ηράκλειο, η Σαντορίνη, η Ρόδος και η Θεσσαλονίκη.

Αντίστοιχα, οι επιβάτες από την Ελλάδα επωφελούνται από τη συνεργασία της Aegean Airlines, αποκτώντας ευκολότερη πρόσβαση σε προορισμούς της Κίνας, μέσω του εκτεταμένου δικτύου της Air China, με ενιαία κράτηση και αναβαθμισμένη ταξιδιωτική εμπειρία. Η συγκεκριμένη συνεργασία μεταφράζεται σε περισσότερες διαθέσιμες επιλογές δρομολογίων, βελτιωμένες ανταποκρίσεις και μια πιο απλή και ομαλή διαδικασία ταξιδιού.



Η συνεργασία, όπως αναφέρεται σε ανακοίνωση της Aegean Airlines, αναμένεται να ξεκινήσει τον Μάιο του 2026. Το δρομολόγιο Πεκίνο-Αθήνα που εκτελεί η Air China σήμερα πραγματοποιείται τρεις φορές την εβδομάδα, ενώ πρόκειται να αυξηθεί σε πέντε εβδομαδιαίες πτήσεις κατά τη θερινή περίοδο, ενισχύοντας περαιτέρω τη συνδεσιμότητα μεταξύ των δύο χωρών.

Η συμφωνία υπεγράφη στα γραφεία της Air China στη Ρώμη, παρουσία του Roland Jaggi, Chief Commercial Officer της Aegean Airlines, και στελεχών της Air China.

Απ. Τζιτζικώστας για αεροπορικά καύσιμα: «Υπάρχει επάρκεια στην αγορά για το επόμενο διάστημα»

Ο κ. Απόστολος Τζιτζικώστας, Επίτροπος Βιώσιμων Μεταφορών και Τουρισμού, συμμετείχε στο 11ο Οικονομικό Φόρουμ των Δελφών. Ο κ. Τζιτζικώστας αναφέρθηκε στο ζήτημα της επάρκειας των αεροπορικών καυσίμων, αλλά και γενικότερα στην ενεργειακή ασφάλεια της Ευρώπης.

Για τα αεροπορικά καύσιμα τόνισε πως «υπάρχει επάρκεια στην αγορά για το επόμενο διάστημα και, στην περίπτωση που απαιτηθεί, είναι δυνατόν να αποδεσμευτούν τα αποθέματα έκτακτης ανάγκης, τα οποία επαρκούν για περίπου τρεις μήνες. Εάν παραταθούν πέραν των αρχών Ιουνίου η κρίση στη Μέση Ανατολή και ο αποκλεισμός των Στενών του Ορμούζ, ενδέχεται να προκύψουν σοβαρά προβλήματα στην αγορά καυσίμων και ίσως χρειαστεί να χρησιμοποιηθούν αποθέματα έκτακτης ανάγκης».

American Airlines: «Φρένο» στα σενάρια συγχώνευσης με τη United Airlines

Η American Airlines διαψεύδει κατηγορηματικά κάθε σενάριο συγχώνευσης με τη United Airlines, καθώς σε επίσημη ανακοίνωσή της η εταιρεία ξεκαθαρίζει ότι δεν συμμετέχει, ούτε ενδιαφέρεται για σχετικές συζητήσεις.

Όπως τονίζει ο αερομεταφορέας, μια τέτοια συμφωνία θα ήταν άκρως επιζήμια για τον υγιή ανταγωνισμό και τους καταναλωτές. Παράλληλα, υπογραμμίζει ότι ενδεχόμενη συγχώνευση έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τις αρχές της νομοθεσίας κατά του μονοπωλίου, αλλά και με τη φιλοσοφία της κυβέρνησης Τραμπ για τον κλάδο.

Μάλιστα, η εταιρεία εξέφρασε την εκτίμησή της προς την κυβέρνηση Τραμπ για τη διαρκή στήριξή της, δηλώνοντας έτοιμη να συνεχίσει τη συνεργασία τους για την περαιτέρω ενίσχυση της αεροπορικής βιομηχανίας.

Το «μειδίαμα» στις τάξεις της Boeing

Μικρότερες του αναμενομένου απώλειες για το πρώτο τρίμηνο κατέγραψε η Boeing, με βελτιώσεις σε όλους τους τομείς δραστηριότητάς της, συμπεριλαμβανομένου του βασικού τμήματος εμπορικών αεροσκαφών, καθώς ο κατασκευαστής προσπαθεί να περιορίσει τις πολυετείς ζημίες.

Οι πωλήσεις αυξήθηκαν κατά 14%, στα $22,22 δισ., κατά τους πρώτους τρεις μήνες του έτους. Η εταιρεία μείωσε τις καθαρές ζημίες της κατά το πρώτο τρίμηνο στα $7 εκατ., ή 20 σεντς ανά μετοχή, από ζημίες $31 εκατ. ή 16 σεντς ανά μετοχή έναν χρόνο νωρίτερα.

Η Boeing ενημέρωσε ακόμη ότι εξακολουθεί να αναμένει την πιστοποίηση των 737 Max 7 και Max 10, τα οποία έχουν καθυστερήσει σημαντικά και αποτελούν το μικρότερο και το μεγαλύτερο μοντέλο της οικογένειας αεροσκαφών Max με τις μεγαλύτερες πωλήσεις, αργότερα μέσα στο έτος, με τις παραδόσεις να ξεκινούν το 2027.

Η μονάδα εμπορικών αεροσκαφών της Boeing παρέδωσε 143 αεροσκάφη το πρώτο τρίμηνο, σημειώνοντας αύξηση 10% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Η μονάδα, η μεγαλύτερη της Boeing, κατέγραψε έσοδα $9,2 δισ., σημειώνοντας αύξηση 13%, αν και εξακολουθεί να καταγράφει ζημίες από τις λειτουργικές της δραστηριότητες.



Credit: Aegean Airlines

Οι αριθμοί της ναυτιλίας

27%

άνοδο σημείωσαν οι εισαγωγές άνθρακα της Ιαπωνίας, της Νότιας Κορέας και της ΕΕ τον περασμένο Απρίλιο.

$59,68 δισ.

το χαρτοφυλάκιο δανεισμού της ελληνικής ναυτιλίας το 2025 (πηγή: Petrofin Research).

35.546

επιθεωρήσεις πλοίων έλαβαν χώρα πέρυσι στην περιοχή της Ασίας και του Ειρηνικού υπό το Tokyo MoU.

$10,1 δισ.

δαπάνησαν για παραγγελίες νεότευκτων οι Έλληνες πλοιοκτήτες το α΄ τρίμηνο.

94%

των παραγγελθέντων vehicle carriers είναι διπλού καυσίμου.

39

πλοία κατά μέσο όρο διήλθαν ημερησίως από τη Διώρυγα του Παναμά τον περασμένο Απρίλιο.

15%

των εισαγωγών σόγιας της Κίνας προέρχεται από τις ΗΠΑ.

29

ναυτικά μίλια το πλάτος των Στενών του Ορμούζ στο στενότερο σημείο τους.

222

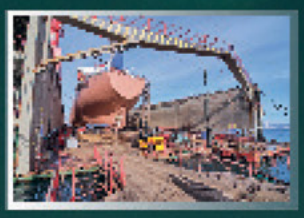
λιμάνια παγκοσμίως διαθέτουν υποδομές τροφοδοσίας πλοίων με LNG.

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