

## Η εικόνα της ναυτιλίας το 2023 και οι προκλήσεις του 2024

# Η Ερυθρά ορίζει τη ρότα



Μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εκτρέψει τα πλοία τους μακριά από την Ερυθρά Θάλασσα και τη Διώρυγα του Σουέζ, στέλνοντάς τα ακόμα και να πραγματοποιήσουν τον περίπλου της Αφρικής στην πορεία προς την Ευρώπη

ΣΕΛ. 14-15



### ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ:

Mega-deal ύψους 1 δις μεταξύ Attica Group και ONEX που σηματοδοτεί την εκκίνηση του εκσυγχρονισμού του στόλου της ελληνικής ακτοπλοΐας - Τι προβλέπει η συμφωνία  
ΣΕΛ. 26

### Ο «ΑΝΕΜΟΣ» ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ:

Ο επιβλητικός «ΑΝΕΜΟΣ» άλλαξε τα δεδομένα στη γραμμή των Κυκλάδων. Η επιτομή της ασφάλειας, της άνεσης και της πολυτέλειας για τους επιβάτες  
ΣΕΛ. 27



### ΝΑΥΤΙΛΙΑ:

Τον κομβικό ρόλο που κατέχει η ναυτιλία στη διαδικασία της πράσινης μετάβασης ανέδειξε η πρόεδρος της ΕΕΕ, Μελίνα Τραυλού, στην COP 28 στο Ντουμπάι  
ΣΕΛ.16-17



## [ Τεύχος 82 ]

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2023

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

• <b>Διεθνή</b> Ο Τράμπ και ένα σύστημα που παίζει με τη φωτιά.....	4
• <b>Οικονομία</b> Η χρονιά ρεκόρ και τα 3 δις.....	6-7
• <b>Market News</b> .....	8-9
• <b>ΝΑΥΤΙΛΙΑ</b> Η Ελλάδα εξελέγη στην πρώτη θέση του Συμβουλίου του IMO.....	10
Στόχοι και όραμα της Κυπριακής Ναυτιλίας για το 2024.....	12
Η Ερυθρά Θάλασσα ορίζει το παγκόσμιο εμπόριο.....	14-15
Σειρά δράσεων προσφοράς και αγάπης από την ΟΛΠ Α.Ε. ....	15
ΜΕΛΙΝΑ ΤΡΑΥΛΟΥ: Καταλύτης η ναυτιλία για την πράσινη μετάβαση.....	16-17
Το μεγάλο στοίχημα της πράσινης μετάβασης της Ακτοπλοΐας.....	18-19
Η απανθρακοποίηση και η πράσινη ναυτιλία είναι το μέλλον.....	20
Ηλεκτροδότηση πλοίων στο λιμάνι του Πειραιά.....	21
ΕΕΕ: 50 εκατ. από τους εφοπλιστές για αποκατάσταση 33 σχολείων.....	22
LLOYD'S LIST GREEK SHIPPING AWARDS 2023: Τιμήθηκαν κορυφαίες εταιρείες και προσωπικότητες της ναυτιλίας.....	23
Μεγάλη επένδυση 3,1 δις. δολαρίων από την Capital Product Partners ..	25
Deal 1 δις ευρώ μεταξύ Attica Group και Onex .....	26
Ο «ΑΝΕΜΟΣ» του Αιγαίου.....	27
• <b>Κρουαζιέρα</b> CELESTYAL: Τρεις νέες χώρες και 6 νέα λιμάνια για το 2024 και 2025.....	28
• <b>Άρθρο</b> ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΟΡΚΙΔΗΣ: Το μέλλον της ναυπηγικής βιομηχανίας .....	30
• <b>Ενέργεια</b> HELLENIC ENERGY: Ένα «Κύμα Ζεστασιάς» αγκαλιάζει τα μεγαλύτερα δημόσια παιδιατρικά νοσοκομεία της Αττικής.....	31
Τα νέα τιμολόγια ρεύματος. Τι αλλάζει από 1η Ιανουαρίου.....	32-33
• <b>Επικοινωνίες</b> Αφήνει το τιμόνι του ΟΤΕ ο Μιχάλης Τσαμάζ.....	34-35
• <b>Ερευνα διαNEOsis</b> Μια μεταρρύθμιση για τη διακυβέρνηση του ΕΣΥ .....	36-37
• <b>Ελλάδα</b> Ψηφιακή πλατφόρμα κώδικα δεοντολογίας τραπεζών .....	38
• <b>Αερομεταφορές</b> .....	39



## EDITORIAL

"ΕΡΥΘΡΕΣ"  
ΑΝΗΣΥΧΙΕΣ

Με την σύγχρονη πειρατεία δεν ξεμπλέκει κάποιος εύκολα. Τα καμικάζι drones είναι το βασικό όπλο. Το παρελθόν δεν αφήνει πολλά περιθώρια αισιοδοξίας, πόσο μάλλον το παρόν. Η «ΑΚΤΗ» επέλεξε για το τελευταίο πρωτοσέλιδο της χρονιάς το θέμα αυτό, που ταλανίζει την ναυτιλιακή κοινότητα και δημιουργεί έντονες ανησυχίες.

Το θέατρο των "επιχειρήσεων" επικεντρώνεται στην Ερυθρά Θάλασσα. Η κίνηση της διεθνούς ναυτικής δύναμης, περιλαμβανομένης της Ελλάδας, να περιπολεί την Ερυθρά, φαίνεται ότι θα χρειαστεί κάποιο διάστημα ώστε να επανέλθει η ασφαλής ρότα. Οι υποστηριζόμενοι από το Ιράν Χούτι (προερχόμενοι από την Υεμένη), επιτίθενται στοχευμένα σε πλοία, τα οποία πιστεύεται ότι συνδέονται με το Ισραήλ ή οι επιτιθέμενοι προσδιορίζουν κάποια σχέση. Μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες ξηρού, υγρού και συσκευασμένου φορτίου ακολουθούν πλέον άλλες διαδρομές με αποτέλεσμα το κόστος των προϊόντων να εκτοξεύεται. Τα μεγάλα κοντέινερς που είχαν εγκλωβιστεί μεταξύ των Χούτι στο νότιο και των υπέρογκων τελών διέλευσης από το Σουέζ, από τη Μεσόγειο κάνουν τον περίπλοκο της Αφρικής για να φτάσουν στην Ασία.

Με βάση τους Clarksons, ετησίως το 15% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου διαπλέει την Ερυθρά και περνάει από το Σουέζ. Κατά το διάστημα 2020-2023 πραγματοποιήθηκαν πάνω από 24 χιλιάδες διελεύσεις μέσω της Διώρυγας του Σουέζ. Το 24% ήταν πετρελαιοφόρα, το 28% πλοία ξηρού φορτίου και το 23% πλοία κοντέινερς. Σύμφωνα πάντα με τους Clarksons, το ταξίδι από την Ασία προς τη Βόρειο Ευρώπη, μέσω του ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, αντί του Σουέζ, προσθέτει επιπλέον 3.200 μίλια στο ταξίδι (30%), επιμηκύνοντας τον χρόνο του ταξιδιού από 31 ημέρες σε 40 με κανονικές ταχύτητες. Πέρα από τα αυξημένα κόστη μεταφοράς, η καθυστέρηση παράδοσης των προϊόντων επιφέρει αυξήσεις και πλήττει κυρίως τις ασταθείς οικονομίες. Επίσης επιβαρύνεται το περιβαλλοντικό αποτύπωμα, γεγονός που θέτει σε αμφισβήτηση τα χρονοδιαγράμματα περί πράσινης ναυτιλίας.

Συνεπώς είναι αδήριτη ανάγκη, η διεθνής ναυτική δύναμη, υπό την εποπτεία των Ηνωμένων Πολιτειών, να δράσει άμεσα, ώστε να επιτευχθεί η ασφαλής διέλευση των πλοίων το ταχύτερο δυνατόν.

Συντακτική ομάδα της «Α.Μ.»

TEN@30  
NYSE - TNP

TEN LTD  
TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD  
EST 1993



TNP  
LISTED  
NYSE

ακτή  
Μιαούλη  
akti Miaouli

• Μηνιαία Ναυτιλιακή-Οικονομική-Πολιτική Εφημερίδα • Ιδιοκτησία ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ PUBLICATIONS I.K.E. • Γραφεία: Ακτή Μιαούλη 35-39 - Μέγαρο Λεμού - ΤΚ 18535, Τηλέφωνο: 210 4293101, 6988708605, e-mail: akmiaouli@gmail.com, https://twitter.com/AktiMiaouli, https://www.facebook.com/Akti-Miaouli-403209740135851/ • Εκδότης: ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ PUBLICATIONS I.K.E. • Ανταποκριτές: ΛΟΝΔΙΝΟ - Λάμπης Τσιριγωτάκης,

• ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: 80€ • ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ - ΔΙΑΝΟΜΗ : 210 4293101 6988708605, e-mail: akmiaouli@gmail.com

Η ΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ «ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ» ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΤΗΡΙΖΕΤΑΙ ΚΥΡΙΩΣ ΣΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ «SHIPPING HERALD» ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ η αναδημοσίευση, η αναπαραγωγή, ολική, μερική, περιληπτική ή κατά παράφραση ή διασκευή του περιεχομένου της παρούσας έκδοσης με οποιοδήποτε τρόπο, ηλεκτρονικό, μηχανικό, φωτοτυπικό, ηχογράφησης ή και κάθε άλλον τρόπο χωρίς προηγούμενη γραπτή άδεια του εκδότη (Ν.2121/1993) και ΚΑΝΟΝΕΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ Η ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΟΠΩΣ ΙΣΧΥΟΥΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.



# Ο Τράμπ και ένα σύστημα που παίζει με τη φωτιά



Γράφει ο  
Δημήτρης  
Γ. Αποκίς

Διεθνολόγος και Δημοσιογράφος, Απόφοιτος του The Paul H. Nitze, School of Advanced International Studies, The Johns Hopkins University, μέλος του The International Institute of Strategic Studies, και διετέλεσε επί σειρά ετών διαπιστευμένος ανταποκριτής στο Λευκό Οίκο, το Σιέιτ Ντιπάρτμεντ, και το Πεντάγωνο, στην Ουάσινγκτον

Ο πρώην πρόεδρος Ντόναλντ Τραμπ είναι πλέον, πιο πιθανό να νικήσει τον νυν Πρόεδρο, Τζο Μπάινιεν, μετά την απόφαση του Ανώτατου Δικαστηρίου της Πολιτείας, του Κολοράντο να τον αποκλείσει, από την προκριματική εκλογική ψηφοφορία της πολιτείας.

Είναι σχεδόν βέβαιο ότι αυτή η απόφαση, θα έχει τον ίδιο αντίκτυπο με τα 91 κατηγορητήρια, που του έχει απαγγείλει το σύστημα, το οποίο δυστυχώς έχει ρίξει στη μάχη της πολιτικής αντιπαράθεσης, τους θεσμούς των Ηνωμένων Πολιτειών. Την ακόμα μεγαλύτερη άνοδο του στις δημοσκοπήσεις. Πρόκειται για κάτι πρωτόγνωρο στα χρονικά της Αμερικής και πραγματικά πρόκειται για ένα παιχνίδι το οποίο απειλεί, μέσα στο 2024, να βάλει φωτιά στο εσωτερικό της υπερδύναμης και να οδηγήσει σε βαθιά κρίση το σύνολο του δυτικού κόσμου.

Η απόφαση τεσσάρων, διορισμένων από τους Δημοκρατικούς, δικαστών του Κολοράντο να αποκλείσουν τον Τραμπ, από τις προεδρικές εκλογές της πολιτείας είναι μια αψυχολόγητη και άκρως επικίνδυνη ενέργεια, που δεν προμηνύει τίποτα άλλο παρά προβλήματα για το νομικό σύστημα της Αμερικής και τη δημοκρατία. Ακόμη και αν το Ανώτατο Δικαστήριο των ΗΠΑ ανατρέψει την απόφαση, όπως πιθανότατα θα συμβεί, η απόφαση του Κολοράντο θα επιβεβαιώσει για εκατομμύρια Αμερικανούς, ότι οι αντίπαλοι του Τραμπ θα κάνουν ότι είναι δυνατόν για να τους αρνηθούν τη δημοκρατική επιλογή τους.

Οι 4 δικαστές ισχυρίζονται ότι η 14η Τροπολογία είναι "αυτοεκτελούμενη", πράγμα που σημαίνει ότι ο αποκλεισμός από την ψηφοφορία δεν απαιτεί καταδίκη στο δικαστήριο. Ωστόσο, η Γερουσία αθώωσε τον Τραμπ από την κατηγορία της παραπομπής του για εξέγερση.



Ο Πρόεδρος του δικαστηρίου του Κολοράντο, επικαλέστηκε την έλλειψη καταδίκης για εξέγερση στη διαφωνία του με την πλειοψηφία των τεσσάρων δικαστών. Και σε μια ξεχωριστή διαφωνία, ένας άλλος δικαστής που μειοψήφησε, ανέφερε ότι ο Τραμπ στερήθηκε τη "διαδικαστική δέουσα διαδικασία" που απαιτείται πριν δικαιολογηθεί ο αποκλεισμός. Η 14η τροπολογία γράφτηκε για να εγγυηθεί τη δέουσα διαδικασία σε όλους τους Αμερικανούς, όχι για να την αρνηθεί, όπως επεσήμανε.

Το να σέρνεται το Ανώτατο Δικαστήριο στην προεδρική κούρσα είναι από μόνο του επιζήμιο για τη δημοκρατία. Ότι κι αν αποφασίσει το Δικαστήριο και ειδικά αν οι δικαστές είναι διασπασμένοι σε οποιοδήποτε

ποτε από τα δύο ζητήματα, η μισή χώρα θα είναι έξαλλη. Η ακραία πλευρά των Δημοκρατικών, ηγείται μιας εκστρατείας για την απονομιμοποίηση του Ανώτατου Δικαστηρίου και αυτή η υπόθεση, θα ρίξει περισσότερο λάδι στη φωτιά.

Η απόφαση του Δικαστηρίου στο Κολοράντο, δείχνει πώς οι Δημοκρατικοί είναι αποφασισμένοι να κάνουν το 2024 εκλογές που θα κριθούν από δικηγόρους και δικαστήρια, όχι από ψηφοφόρους.

Ο Ντόναλντ Τραμπ ευδοκιμεί στην αρνητικότητα, ευδοκιμεί απέναντι στο σύστημα που προσπαθεί να τον καταστήσει υπόλογο και είναι σχεδόν βέβαιο ότι τα ποσοστά του στις δημοσκοπήσεις θα αυξηθούν.

Μια πρόσφατη δημοσκόπηση που δείχνει ότι ο πρώην πρόεδρος κερδίζει σε επτά κρίσιμες πολιτείες, επισημαίνει, ότι όσο περισσότερο διώκεται, όσο περισσότερο καταδικάζεται, τόσο υψηλότερα είναι τα ποσοστά του καθώς οι ψηφοφόροι συσπειρώνονται γύρω του.

Οι Δημοκρατικοί και το σύστημα που τους στηρίζει, πιστεύουν ότι ο κ. Τραμπ αποτελεί απειλή για τους δημοκρατικούς θεσμούς της Αμερικής, που δικαιολογεί να κάνουν κατάχρηση αυτών των θεσμών οι ίδιοι. Εκείνο που δεν αντιλαμβάνονται είναι, ότι με αυτό τον τρόπο βλέπουν τη δημοκρατία στο όνομα της προσπάθειας να τη σώσουν. Ταυτόχρονα, δημιουργούν τις προϋποθέσεις να πάρει φωτιά η Αμερική στο εσωτερικό της, να εισέλθει σε βαθιά κρίση η ήδη προβληματική Δύση, και να αποσταθεροποιηθεί ο πλανήτης.

Η απόφαση του δικαστηρίου στο Κολοράντο, δείχνει πώς οι Δημοκρατικοί είναι αποφασισμένοι να κάνουν το 2024 εκλογές που θα κριθούν από δικηγόρους και δικαστήρια, όχι από ψηφοφόρους



Γράφει από  
το Λονδίνο ο  
Λάμπης  
Τσιργιωτάκης

## Σούνακ: Οι λαθρομετανάστες θα «καταστρέψουν» τη δημοκρατία μας

Ο Βρετανός πρωθυπουργός Ρίσι Σούνακ κατά τη διάρκεια ομιλίας του σε συνέδριο στην Ιταλία επεσήμανε πως οι λαθρομετανάστες απειλούν να «καταστρέψουν» τη δημοκρατία της χώρας του, τονίζοντας παράλληλα πως αν δεν προχωρήσουν σε δραστικά μέτρα, θα κατακλύσουν την Μεγάλη Βρετανία. Παράλληλα, ανέφερε πως θα ζητήσει να γίνουν αλλαγές στην διεθνή νομοθεσία για τα ανθρώπινα δικαιώματα, αφού όπως ισχυρίζεται, την εκμεταλλεύονται οι παράνομοι μετανάστες, ώστε να «βρίσκουν δρόμους» για να εγκατασταθούν στις ευρωπαϊκές χώρες.

Ο Ρίσι Σούνακ τόνισε στην ομιλία του: «Εάν δεν αντιμετωπίσουμε άμεσα το θέμα των λαθρομεταναστών, οι αριθμοί τους θα αυξάνονται συνεχώς. Οι λαθρομετανάστες θα κατακλύσουν τις χώρες μας και θα μας εμποδίσουν να βοηθήσουμε αυτούς που πραγματικά έχουν ανάγκη βοήθειας. Το κόστος της εγκατάστασης των λαθρομεταναστών θα εξοργίσει τους πολίτες και δικαιολογημένα. Γιατί να

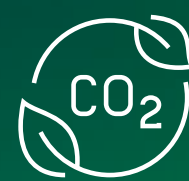
πληρώνουν για το παράνομο και απάνθρωπο εμπόριο των λαθρομεταναστών; Εάν αφήσουμε στην τύχη του το εν λόγω ζήτημα, οι πολίτες θα χάσουν την εμπιστοσύνη τους τόσο στους πολιτικούς, όσο και στο ίδιο το σύστημα διακυβέρνησης. Οι εχθροί μας σίγουρα θα χρησιμοποιήσουν τους μετανάστες ως όπλο για να αποσταθεροποιήσουν τις κοινωνίες μας».

Σημειώνεται πως ο Βρετανός πρωθυπουργός έχει δημιουργήσει μια στενή πολιτική σχέση με την πρωθυπουργό της Ιταλίας, Τζόρτζια Μελόνι. Μάλιστα, σε κοινή τους διακήρυξη τονίζουν ότι θα ακολουθήσουν «θατοσερικές πολιτικές» για να αντιμετωπίσουν το μεταναστευτικό πρόβλημα.

Τις προηγούμενες ημέρες ο Σούνακ πέρασε από την βρετανική Βουλή νόμο με σκοπό να στέλνει τους παράνομους μετανάστες στην Ρουάντα, ενώ η Μελόνι έχει έρθει με τη σειρά της σε συμφωνία με τον Έντι Ράμα για να τους στέλνει στην Αλβανία.

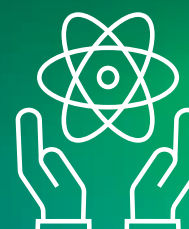
## ΔΕΠΑ ΕΜΠΟΡΙΑΣ

# ΕΙΜΑΣΤΕ ΠΙΣΩ ΑΠΟ ΟΣΑ ΠΑΝΕ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΜΠΡΟΣΤΑ



### Βιωσιμότητα

Μείωση των εκπομπών ρύπων άνω του 26% σε έναν χρόνο, εφαρμογή κριτηρίων ESG



### Ενεργειακή Ασφάλεια

Επαναδιαπραγμάτευση μακροχρόνιων συμβολαίων προμήθειας, που μας επιτρέπουν να εγγυηθούμε την ενεργειακή ασφάλεια της χώρας



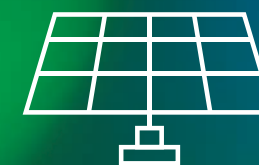
### Στήριξη

Στήριξη 1 εκατομμυρίου νοικοκυριών & επιχειρήσεων με πάνω από 180 εκατ. ευρώ και μέρισμα στην κοινωνία πάνω από 120 εκατ. ευρώ



### Αγωγός IGB

Δυναμικότητα 3 δισ. m<sup>3</sup> φυσικού αερίου ετησίως



### ΑΠΕ

Ισχύς άνω των 700 MW σε όλη τη χώρα, με στόχο το 1 GW Ανάπτυξη έργων υδρογόνου και πράσινων καυσίμων



### Τερματικός LNG Αλεξανδρούπολης

Χωρητικότητα 153.500 m<sup>3</sup> LNG



### Μονάδα Ηλεκτροπαραγωγής στην Αλεξανδρούπολη με φυσικό αέριο

Ισχύς 840 MW, ισοδύναμη με 3 ρυπογόνες λιγνιτικές μονάδες



### FISON

Πανελλαδικό δίκτυο 28 πρατηρίων με CNG/FISON και προώθηση της αεροκίνησης

Είμαστε πίσω από τη δυναμική μεταμόρφωση της ΔΕΠΑ Εμπορίας σε μια σύγχρονη καθιερωμένη εταιρία ενέργειας. Χάρη στον μακρόπνοο σχεδιασμό, τις επενδύσεις και τις στρατηγικές συνεργασίες, αντιμετωπίσαμε με επιτυχία τις προκλήσεις της ενεργειακής κρίσης και θωρακίσαμε την ενεργειακή ασφάλεια της χώρας. Παράλληλα, συγκρατήσαμε το ενεργειακό κόστος για τα νοικοκυριά και τις επιχειρήσεις, απορροφώντας ένα σημαντικό μέρος των αυξήσεων στη διεθνή τιμή του φυσικού αερίου. Στηρίζουμε την ελληνική οικονομία, εξασφαλίζοντας ενεργειακή επάρκεια και προσιτές τιμές για τις επιχειρήσεις και τις βιομηχανίες της χώρας. Είμαστε πίσω από το πράσινο σχέδιο που μας πάει στο μέλλον με επενδύσεις σε ηλεκτροπαραγωγή από φυσικό αέριο, αεροκίνηση, ΑΠΕ και πράσινα καύσιμα.

ΟΜΙΛΟΣ



ΔΕΠΑ Εμπορίας Α.Ε



Κ Ρ Α Τ Α Μ Ε Τ Η Ζ Ω Η Ε Ν Ε Ρ Γ Η





Σε χρηματικές διανομές που θα ξεπεράσουν τα 3 δις. ευρώ προχωρούν οι διοικήσεις των εισηγμένων στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Θα πρόκειται για χρονιά-ρεκόρ 15ετίας, έμπρακτη επιβεβαίωση της ανθεκτικότητας του μεγαλύτερου μέρους της εγχώριας επιχειρηματικότητας που έχει επενδυτική/χρηματιστηριακή παρουσία.

Του Μιχαήλ Γελαντάλι

Πιο συγκεκριμένα, η επίδοση ρεκόρ των €2,4 δις. του 2022 θα καταρριφθεί το 2023, και το συνολικό ποσό στο τέλος του έτους εκτιμάται ότι θα ξεπεράσει τα €3 δις. Στο εννεάμηνο Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου 2023 οι χρηματικές διανομές ανήλθαν σε €2,8 δις. αυξημένες κατά 17,5%. Η απόδοση των χρηματικών διανομών για το σύνολο της αγοράς το 2022 διαμορφώθηκε στο 3,6%, ενώ η απόδοση στο 9μηνο Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου 2023 διαμορφώνεται στο 3,4%, σύμφωνα με τα στοιχεία του Χρηματιστηρίου Αθηνών.

Ιστορικά, το 2008 είχε επιτευχθεί η καλύτερη μερισματική απόδοση της ελληνικής αγοράς με 6,6%, αλλά τότε οι χρηματικές διανομές είχαν φτάσει τα €4,5 δις. καθώς οι εισηγμένες ήταν πολύ περισσότερες απ' ό,τι σήμερα και μέρισμα μοίραζαν και οι τράπεζες.

Το 2009 οι εισηγμένες διέμεναν το ποσό των €2,96 δις., ενώ κατά την τελευταία 15ετία το μεγαλύτερο ποσό καταγράφηκε το 2007 στα €5,42 δις.

Η μέση μερισματική απόδοση των μετοχών στο ΧΑ διαμορφώνεται στο 3,5%, ενώ αν εξαιρεθούν οι τράπεζες, η μέση μερισματική απόδοση της αγοράς αυξάνει στο 4,5%, στα επίπεδα δηλαδή που κυμαίνεται σήμερα η μέση μερισματική απόδοση των μετοχών μεγάλης κεφαλαιοποίησης.

Το συγκριτικό πλεονέκτημα για έναν επενδυτή ή ακόμη και απλό ιδιώτη ο οποίος αναζητεί εναλλακτικές πέραν του χρηματοπιστωτικού συστήματος, είναι η τεράστια διαφορά απόδοσης. Πράγματι, σε πολλές περιπτώσεις ξεπερνά ακόμη και το 10%, την ώρα που οι λογαριασμοί ταμειευτηρίου (αν εξαιρεθεί και ο πληθωρισμός) αφαιρούν ουσιαστικά εισόδημα από τους καταθέτες. Έτσι, ορισμένοι στην αγορά θυμήθηκαν πως παλαιότερα αρκετοί μικροεπενδυτές του ΧΑ επανεπένδυναν

Η επίδοση ρεκόρ των €2,4 δις. του 2022 θα καταρριφθεί το 2023, και το συνολικό ποσό στο τέλος του έτους εκτιμάται ότι θα ξεπεράσει τα €3 δις.

Πάνω από το 80% των μερισμάτων (2,27 δις. ευρώ) που διανέμονται το 2023 οι εισηγμένες περιορίζεται σε μόλις 7 εταιρείες

μεγάλο μέρος από τα μερίσματά τους μεγιστοποιώντας αφενός την απόδοσή τους σε ανοδικές αγορές, αφεντέρου στην επόμενη χρήση εισέπρατταν μεγαλύτερα.

Κατά τη 10ετία της κρίσης, εξάλλου, η ύπαρξη υπολογίσιμου ταμείου στο τέλος κάθε περιόδου ήταν σημαντικότερη ακόμα και από την κερδοφορία της επιχείρησης, καθώς οι συνθήκες ρευστότητας ήταν ιδιαίτερα απαιτητικές, παρατηρούσαν αναλυτές της αγοράς, ενώ οι επενδύσεις και διαπραγματευτική ικανότητα είχαν ως σημείο αναφοράς τη δύναμη των μετρητών στο ταμείο των επιχειρήσεων.

Μετά το 2019 η πολιτική των διοικήσεων έδειξε να αλλάζει και να γίνεται πιο ανοικτή στην αύξηση του ύψους του μερίσματος επί των καθαρών κερδών. Τότε για 42 εισηγμένες οι διανομές σε μερίσματα έφτασαν τα 2,3 δις. ευρώ. Ενισχυτικά λειτούργησαν αφ' ενός η χαμηλότερη φορολογία, αφεντέρου η εξάρτηση από την εισφορά αλληλεγγύης, σε μία συγκυρία που τα μηδενικά επιτόκια ταμειευτηρίου και η σημαντικά αυξημένη κερδοφορία πολλών επιχειρήσεων ενίσχυσαν τα κίνητρα των διοικήσεων των εισηγμένων. Αποτέλεσμα οι μερισματικές αποδόσεις να αποκτιούνται νόημα και να δαμάσουν πολλούς επενδυτές που έλκονται από τα διανεμόμενα κέρδη.

Όστόσο, πάνω από το 80% των μερισμάτων (2,27 δις. ευρώ) που διανέμονται το 2023 οι εισηγμένες περιορίζεται σε μόλις 7 εταιρείες: ΟΠΑΠ (781,18 εκατ. ευρώ), Jumbo (400,96 εκατ. ευρώ), Coca-Cola HBC (290,59 εκατ. ευρώ), OTE (255,33 εκατ. ευρώ), Helleniq Energy (229,22 εκατ. ευρώ), Μυτιληναίος (177,18 εκατ. ευρώ) και Motor Oil (135,60 εκατ. ευρώ). Ποσοστό, που μεγεθύνεται (πάνω από το 90% από την στιγμή που θα συνηγορηθούν οι διανομές των TITAN Cement (46,99 εκατ. ευρώ), ΤΕΡΝΑ Ενεργ-

Ακτή Μιαούλη  
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2023

γιατική (44,85 εκατ. ευρώ), Prodea (37,04 εκατ. ευρώ), ΚΑΡΕΛΙΑ (32,56 εκατ. ευρώ), Autohellas (31,60 εκατ. ευρώ), Viohalco (31,10 εκατ. ευρώ), ΟΛΠ (26 εκατ. ευρώ) και ElvalHalcor (22,51 εκατ. ευρώ), που απαρτίζουν την ομάδα των TOP 15 με τις μεγαλύτερες διανομές μερισμάτων σε αξία εφέτος (2,54 δις. ευρώ). Προφανώς πρόκειται για την "δύναμη πυρός" της εγχώριας (εισηγμένης στο ΧΑ) επιχειρηματικότητα που ακριβώς λόγω της ανθεκτικότητας της μπορεί και σε νέες επενδύσεις να προχωρήσει-δημιουργώντας νέες θέσεις εργασίας- και σε διεύρυνση της εξωστρέφειας να συμβάλει.

Τα στοιχεία (της ΕΥ) ενδεικτικά: σ' ένα περιβάλλον παγκόσμιων οικονομικών προκλήσεων, η ελκυστικότητα της Ελλάδας ως επενδυτικού προορισμού εξακολουθεί να ενισχύεται. Το 40% των επιχειρήσεων που συμμετείχαν σε έρευνα της ΕΥ Ελλάδος σχεδιάζουν να επενδύσουν ή να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους στη χώρα μας, στη διάρκεια του επόμενου χρόνου, ενώ 67% εκτιμούν ότι η ελκυστικότητα της Ελλάδας θα βελτιωθεί περαιτέρω στα επόμενα τρία χρόνια -το υψηλότερο ποσοστό μεταξύ των υπό σύγκριση ευρωπαϊκών χωρών, όπου πραγματοποιήθηκε η έρευνα φέτος.

Αυτά είναι μερικά από τα ευρήματα της μεγάλης έρευνας ΕΥ Attractiveness Survey Ελλάδα 2023, της πέμπτης έκδοσής με θέμα την ελκυστικότητα της χώρας ως επενδυτικού προορισμού, η οποία διενεργήθηκε από την FT Longitude για λογαριασμό της ΕΥ Ελλάδος, μεταξύ 3 και 26 Ιουλίου 2023.

Ευρήματα που παρουσίασε ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΥ Ελλάδος, Γιώργος Παπαδημητρίου, στο πλαίσιο του 6th InvestGR Forum 2023: Staying the Course, (αρχές Οκτωβρίου).

Ενισχυτικά και η Τράπεζα της Ελλάδος, το μερίδιο καθαρού κέρδους (που ορίζεται ως ο λόγος του καθαρού λειτουργικού πλεονάσματος προς την καθαρή προστιθέμενη αξία και εκφράζει την απόδοση του επιχειρηματικού τομέα σε όρους λειτουργικών κερδών) υπερκέρασε τα προ πανδημίας επίπεδα το 2022 (33,2%), έναντι 24,8% το 2019, αλλά και τα επίπεδα του 2021 (32,5%). Υπολογίζεται πως, το 2023 η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας ήταν διψήφια σε ποσοστό, το μεγαλύτερο από το 2009 μέχρι και το 2022.

Το σύνολο των οικονομικών μεγεθών και αριθμοδεικτών παρουσιάζει ισχυρή βελτίωση, αποτυπώνοντας τη συνεχή προσπάθεια των εισηγμένων για προσαρμογή στις απαιτήσεις της οικονομίας και παραγωγή προϊόντων και υπηρεσιών υψηλής προστιθέμενης αξίας. Τα δεδομένα συνηγορούν και στην εκτίμηση ότι ένας σκληρός πυρήνας που δοκιμάστηκε και ανταπεξήλθε δια "πυρός και σιδήρου" επ'άλλων κρίσεων, πλέον διαθέτει ισχυρά αντισώματα συνακόλουθα θα είναι σε θέση να ανταμείψει τους μετόχους τις επόμενες χρήσεις.

Ακτή Μιαούλη  
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2023

## Και ο τραπεζικός κλάδος στις διανομές

Χρονιά μετάβασης από την επενδυτική... ανομβρία στην χρηματιστηριακή ανταμοιβή των μετόχων/επενδυτών θα είναι το 2023 και για τον επιπλέον λόγο πως θα αποτελέσει την βάση για τον τραπεζικό κλάδο.

Την ευνοϊκή συγκυρία μετά την επιστροφή της χώρας στην επενδυτική κατηγορία σπεύδουν να εκμεταλλευτούν οι ελληνικές τράπεζες για να χτίσουν πρόσθετα κεφαλαιακά μαξιλάρια, ενόψει της έναρξης των συζητήσεων με τον οπίσθιο για τη διανομή μερίσματος από τα κέρδη του 2023.

Game changer, κατά γενική εκτίμηση το θεματικό placement για το 22% του μ.κ της Εθνικής, διαδικασία που ξεπέρασε τις προσδοκίες ακόμη και των υπεραϊσθόδων της κοινότητας. Ακολούθησαν οι "έξοδοι" Eurobank και Πειραιώς με εκδόσεις senior preferred (αντλώντας από 500 εκατ. η κάθε μία, με σχετικά ικανοποιητικούς όρους). Ειδικότερα για την Eurobank, το ετήσιο τοκομερίδιο διαμορφώθηκε στο 5,85%, αισθητά χαμηλότερα από το 7% που είχε "τιμολογηθεί" τον Ιανουάριο σε αντιστοιχία έκδοσης. Σημειωτέον πως τότε τα επιτόκια στην ευρωζώνη ήταν 2% (200 μονάδες βάσης) χαμηλότερα. Ακολούθησε η Πειραιώς με αναλυτές να αποδίδουν την υποχώρηση των αποδόσεων τόσο με την ισχυρή ζήτηση που εκδηλώθηκε, όσο και τη μείωση του ρίσκου χώρας μετά την απόδοση της επενδυτικής βαθμίδας και από την Fitch.

Μάλιστα στις 6/12 η απόδοση του



Την ευνοϊκή συγκυρία μετά την επιστροφή της χώρας στην επενδυτική κατηγορία σπεύδουν να εκμεταλλευτούν οι ελληνικές τράπεζες για να χτίσουν πρόσθετα κεφαλαιακά μαξιλάρια, ενόψει της έναρξης των συζητήσεων με τον οπίσθιο

GR10Y διόρθωσε θεαματικά στο 3,345% πλησιάζοντας σε απόσταση βολής το αντίστοιχο της Ισπανίας, καθιστώντας εφικτό τον στόχο του ΟΔΔΧ για σύγκλιση ακόμη και το χρέος της Γαλλίας.

Για το συστημικό εγχώριο banking "κρησάρα" αποτέλεσαν τα stress tests που Eurobank, Εθνική, Alpha Bank, Πειραιώς ξεπέρασαν (με διαφορετικό rating η κάθε μία) με χαρακτηριστική ευκολία και αρκετά πάνω από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Σύμφωνα με το Ταμείο Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας, με όσα αναφέρονται στο τρίτο "HFSF Bulletin" (με θέμα

τα αποτελέσματα της Πανευρωπαϊκής Άσκησης Προσομοίωσης Ακραίων Συνθηκών των Ελληνικών Ουστημικών Τραπεζών για το 2023) το εγχώριο τραπεζικό σύστημα είναι-ήδη- στον...προθάλαμο της σχετικής διαδικασίας για την απόδοση εσόδων (από κέρδη χρήσης 2023) σε μετόχους/επενδυτές την άνοιξη του 2024.

Σύμφωνα με το ΤΧΣ, οι συστημικές τράπεζες βγήκαν ισχυρότερες από την πιο αυστηρή, μέχρι στιγμής, άσκηση ανθεκτικότητας καταγράφοντας θεαματικά καλύτερες επιδόσεις σε σύγκριση με τις αντίστοιχες ασκήσεις του 2021 και του 2018. Αποτέλεσμα της δραστηρικής μείωσης των μη εξυπηρετούμενων δανείων/ανοιγμάτων (NPLs/NPEs) συνδυαστικά με την αύξηση της κερδοφορίας τους από το 2021 και μετά.

Ενδεικτικό το γεγονός πως το εγχώριο συστημικό banking (Eurobank, Εθνική, Alpha Bank και Πειραιώς) κατέλαβε την 4η θέση μεταξύ 16 χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έναντι της 11ης (2021) και 15ης θέσης (2022). Παράλληλα βρέθηκε στην 1η θέση μεταξύ των τραπεζικών συστημάτων των χωρών του Νότου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Για αυτό και όπως εκτιμά το ΤΧΣ, η απόδοση των τραπεζών δημιουργεί εύλογες προσδοκίες για μείωση των εποπτικών κεφαλαιακών απαιτήσεων (P2G και P2R), ανοίγοντας τη δυνατότητα για την ανταμοιβή των μετόχων τους με τη μορφή μερισμάτων σε μετρητά ή/και επαγωγές μετοχών στο άμεσο μέλλον.

Το εγχώριο συστημικό banking κατέλαβε την 4η θέση μεταξύ 16 χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έναντι της 11ης το 2021 και 15ης θέσης το 2022

finupnews.gr







## Ολοκληρώθηκε η συγχώνευση N Logistics Holdings, Navios Maritime Holdings

Η Navios Maritime Holdings Inc. και η N Logistics Holdings Corporation, γνωστοποίησαν την ολοκλήρωση της συναλλαγής που προβλέπεται από την προαναφερθείσα Συμφωνία και Σχέδιο Συγχώνευσης, με ημερομηνία 22 Οκτωβρίου 2023, σύμφωνα με την οποία η NLHC απέκτησε όλες τις υφιστάμενες μετοχές κοινών μετοχών, ονομαστικής αξίας 0,0001 δολαρίων, της εταιρείας που δεν ανήκει ήδη στην NLHC έναντι 2,28 δολαρίων ανά μετοχή σε μετρητά.

Η ολοκλήρωση της συγχώνευσης ακολούθησε ειδική συνεδρίαση των μετόχων της εταιρείας που πραγματοποιήθηκε στις 13 Δεκεμβρίου 2023, κατά την οποία οι μέτοχοι της εταιρείας ψήφισαν υπέρ της πρότασης έγκρισης και έγκρισης της Συμφωνίας Συγχώνευσης και των συναλλαγών που προβλέπονται από αυτήν, συμπεριλαμβανομένης της Συγχώνευσης.

Σε σχέση με την ολοκλήρωση της Συγχώνευσης, οι Κοινές Μετοχές θα παύσουν να διαπραγματεύονται στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης και θα διαγραφούν.

## Seenergy: Νέο πρόγραμμα ενίσχυσης μετοχικού κεφαλαίου

Η Seenergy ανακοίνωσε την έγκριση από το ΔΣ της εταιρείας ενός προγράμματος επαναγοράς μετοχών ύψους 25 εκατ. δολαρίων, το οποίο μπορεί, μεταξύ άλλων, να χρησιμοποιηθεί για την επαναγορά κοινών μετοχών και άλλων τίτλων της εταιρείας.

Η εταιρεία θα εξοφλήσει επίσης το εναπομείναν μετατρέψιμο ομόλογο, το οποίο φέρει κουπόνι 5,5%. Αποτελεί το τελευταίο από μια σειρά μετατρέψιμων ομολόγων, με συνολική αρχική ονομαστική αξία ύψους 38,7 εκατ. δολαρίων και εναπομείνασα αξία ύψους 3,2 εκατ. δολαρίων.

Τα τελευταία δύο έτη, η εταιρεία έχει εκτελέσει επιτυχώς τρία προγράμματα επαναγοράς τίτλων, συνολικού ύψους 32 εκατ. δολαρίων.

## Πώληση ενός tanker από την Performance Shipping

Η Performance Shipping ολοκλήρωσε, μέσω θυγατρικής εταιρείας, την πώληση του δεξαμενόπλοιου Aframax M/T P. Kikumata, κατασκευής 2007 για 39,3 εκατομμύρια δολάρια.

Σχολίζοντας σχετικά ο CEO της εταιρείας, Ανδρέας Μικαλόπουλος, δήλωσε: «Όπως ανακοινώθηκε προηγουμένως, η ολοκλήρωση της πώλησης του παλαιότερου δεξαμενόπλοιου Aframax μας οδήγησε σε ένα ακόμα πιο ελκυστικό προφίλ στόλου που αποτελείται από νεότερα πλοία. Αυτή η στρατηγική αλλαγή τοποθετεί την εταιρεία μας ευνοϊκά για να κεφαλαιοποιήσει τη θετική δυναμική του περιβάλλοντος ναύλωσης δεξαμενόπλοιων. Η ακαθάριστη τιμή πώλησης των 39,3 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ όχι μόνο αποφέρει κέρδος περίπου 17,3 εκατομμυρίων δολαρίων από την πώληση του πλοίου κατά το τέταρτο τρίμηνο του 2023, αλλά διευκολύνει επίσης την προπληρωμή των 13,9 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ για το ανεξόφλητο χρέος μας με την Τράπεζα Πειραιώς Α.Ε., για την εξασφάλιση των πλοίων M/T P. Kikumata και M/T P. Monterey.

## Η Neptune Leasing χρηματοδοτεί πέντε πλοία της Lomar Shipping

Σε χρηματοδότηση της Lomar Shipping για απόκτηση πλοίων προχώρησε η Neptune Maritime Leasing, συμφερόντων οικογένειας Λάτση και Κωστή Κωνσταντακόπουλου.

Σύμφωνα με πηγές της αγοράς, η Neptune Maritime Leasing χρηματοδότησε την βρετανική ναυτιλιακή θυγατρική του ομίλου Libra Group, Lomar της οικογένειας Λογοθέτη για την απόκτηση πέντε πλοίων, με τις οικονομικές λεπτομέρειες να μην έχουν αποκαλυφθεί.

Η Lomar Shipping αξιοποίησε τη Neptune Maritime Leasing για να συγχρηματοδοτήσει την πρόσφατη στρατηγική στροφή της προς τα bulkers. Γενικότερα, η Lomar υπό την ηγεσία του Νικολάου Γεωργίου επεκτείνει το αποτύπωμά της στα τμήματα των bulkers και των tankers, καθώς συνεχίζει να "απομακρύνεται" από τα containerships.

## Επιστροφή στα ναυπηγεία για την Sea Pioneer Shipping

Στην ενίσχυση του στόλου της προχωρά η Sea Pioneer Shipping, συμφερόντων Βασίλη Μπακολιτσα.

Σύμφωνα με πηγές της αγοράς, η ναυτιλιακή ήρθε σε συμφωνία με το νοτιοκορεατικό ναυπηγείο K Shipbuilding για την κατασκευή δύο MR tankers και με οπτίον για δύο ακόμη. Τα νέα πλοία θα είναι χωρητικότητας 50,000 dwt, θα κινούνται με συμβατικά καύσιμα και σύμφωνα με τις ίδιες πηγές, το κόστος ανέρχεται στα 45 εκατ. δολάρια το καθένα. Η εταιρεία εξασφάλισε τιμή ελαφρώς χαμηλότερη σε σχέση με τα τρέχοντα επίπεδα της αγοράς, καθώς προχώρησε στην καταβολή μεγαλύτερης προκαταβολής.

## Παραγγελία για 2+2 νεότευκτα πλοία από την Arcadia

Η Arcadia Shipmanagement, των αδερφών Γιώργου και Παναγιώτη Αγγελόπουλων συνδέεται από ναυλομεσίτες με την παραγγελία δύο suezmax newbuilds στη Νότια Κορέα. Όπως σημειώνεται, η ναυτιλιακή έχει συνάψει συμβόλαιο με την Dalian Shipbuilding στην Κίνα για την κατασκευή δύο aframax με 63 εκατομμύρια δολάρια. Η συμφωνία περιλαμβάνει δύο πλοία, χωρητικότητας 115.000 dwt που πρόκειται να παραδοθούν το δεύτερο εξάμηνο του 2026 και συνοδεύεται από επιλογές για δύο επιπλέον μονάδες.



## Συμφωνία Aegean Shipping Management – Cosco για τη ναυπήγηση δύο τάνκερ

Σε συμφωνία για τη ναυπήγηση δύο ακόμα δεξαμενόπλοιων, τύπου LR2 ice class, μεταφορικής ικανότητας 114.000 dwt το καθένα, κατέληξαν η Aegean Shipping Management και η COSCO SHIPPING Heavy Industry Yangzhou.

Με την τελευταία προσθήκη, η Aegean θα έχει κατασκευάσει 14 πλοία σε κλίνας της COSCO. Όπως μάλιστα τόνισε ο κ. Swem Sun, Managing Director of Commercial Headquarters της COSCO, η τελευταία αυτή παραγγελία φέρνει την Aegean Shipping Management του Γιώργου Μελισσιάνη, στην πρώτη θέση της λίστας με τους top πελάτες του κινεζικού ομίλου στην Ευρώπη, όσον αφορά τον αριθμό πλοίων.

Μετά τη νέα συμφωνία που υπεγράφη ανάμεσα στα δύο μέρη, κατά τη διάρκεια διαδικτυακής σύσκεψης, ο κ. Sun υπογράμμισε μεταξύ άλλων χαρακτηριστικά ότι: «Η υπογραφή του συμφωνητικού ναυπήγησης δύο δεξαμενόπλοιων τύπου LR2, ανάμεσα στον όμιλο COSCO SHIPPING Heavy Industry και τον όμιλο της Aegean Shipping Management αποτελεί ημερομηνία ορόσημο για την συνεργασία των δύο μερών. Ο ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακός όμιλος είναι πλέον ο μεγαλύτερος πελάτης του ναυπηγικού τομέα της COSCO, σε αριθμό πλοίων στην Ευρώπη».

Συμπεριλαμβανομένων των δύο LR ice class, που πρώτη φορά κατασκευάζει η Aegean, θα έχει κατασκευάσει στις γιάρδες της COSCO οκτώ δεξαμενόπλοια και έξι bulk carriers.

Ο κ. Μελισσιάνης υπογράμμισε τις πολύ στενές, φιλικές σχέσεις που έχει η Aegean Shipping με τον όμιλο της COSCO. Στάθηκε στην άψογη συνεργασία που έχουν οι δύο πλευρές τα τελευταία χρόνια και στα πλοία τελευταίας τεχνολογίας που έχει κατασκευάσει για λογαριασμό της Aegean Shipping Management, ο κινεζικός όμιλος. Πρόκειται για πλοία τα οποία διαβέβαινε ότι πιο σύγχρονα και παράλληλα ποιοτικά και βιώσιμα έχει να προσφέρει ο ναυπηγικός τομέας στην ναυτιλία.

## Safe Bulkers: Πούλησε Kamsarmax έναντι 26,6 εκατ. δολαρίων

Στην πώληση ενός Kamsarmax του στόλου της προχωρά η Safe Bulkers, συμφερόντων Πόλυ Β. Χατζηγιάννου.

Ειδικότερα, η ναυτιλιακή ήρθε σε συμφωνία για την πώληση του MV "Pedhoulas Cherry", ενός κινεζικής κατασκευής πλοίου ξηρού φορτίου κλάσης Kamsarmax του 2015. Η τιμή πώλησης ανέρχεται στα 26,6 εκατ. δολάρια, με το πλοίο να αναμένεται να παραδοθεί από τον Ιανουάριο έως τον Φεβρουάριο του 2024.

Ο Δρ Λουκάς Μπαρμπαρής, πρόεδρος της εταιρείας σχολίασε: "Καθώς παραλαμβάνουμε τα νεότευκτα πλοία της Φάσης III, αποφασίσαμε να προχωρήσουμε σε επιλεκτική πώληση του MV Pedhoulas Cherry σε τιμή που θεωρούμε ελκυστική. Το υπόλοιπο βιβλίο παραγγελιών της εταιρείας περιλαμβάνει άλλα επτά νεότευκτα της Φάσης III, δύο εκ των οποίων είναι διπλού καυσίμου μεθανόλης, με ημερομηνίες παράδοσης τρία το 2024, δύο το 2025, ένα το 2026 και ένα το 2027, στοχεύοντας σε έναν από τους πιο περιβαλλοντικά αποδοτικούς στόλους ξηρού κύδην φορτίου στην αγορά".



## Στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης η Okeanis Eco Tankers

Ξεκίνησε πριν λίγες ημέρες η διαπραγμάτευση των μετοχών της Okeanis Eco Tankers Corp, συμφερόντων της οικογένειας Αλαφούζου, στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

Σημειώνεται πως αρχές Νοεμβρίου κατά την αίτηση της στην αμερικανική Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς (SEC) η ναυτιλιακή έκανε λόγο για απευθείας εισαγωγή των μετοχών της στη Νέα Υόρκη, η οποία θα πραγματοποιηθεί χωρίς την έκδοση νέων μετοχών.

«Αυτή η κίνηση αποτελεί ένα σημαντικό ορόσημο του ταξιδιού της Okeanis Eco Tankers. Πιστεύουμε ότι μια εισαγωγή στο NYSE θα διευρύνει την επενδυτική μας εμβέλεια και θα διευκολύνει το μακροπρόθεσμο όραμά μας να γίνουμε η εισηγμένη πλατφόρμα δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου που μπορούν να επιλέξουν οι επενδυτές παγκοσμίως», ανέφερε ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας, Αριστειδής Αλαφούζος.

«Θέλουμε να παρέχουμε στους Αμερικανούς επενδυτές πρόσβαση στον στόλο μας, τις εμπορικές επιδόσεις μας και το ιστορικό της επιστροφής αξίας στους μετόχους μας, καθώς και να ξεκλειδώσουμε αυξημένη ρευστότητα συναλλαγών για τους υφιστάμενους επενδυτές. Στόχος μας είναι να καλλιεργήσουμε το ίδιο επίπεδο εμπιστοσύνης και αξιοπιστίας με την αγορά των ΗΠΑ όπως έχουμε επιτύχει στην αγορά του Όσλο. Η διπλή εισαγωγή ενισχύει περαιτέρω την πρόβασή μας στις κεφαλαιαγορές, εδραιώνει τη θέση μας στον κλάδο και προσφέρει πιθανές ευκαιρίες για αυξημένες συναλλαγές στο μέλλον. Η ομάδα μας παραμένει προσηλωμένη στο να συνεχίσει να οδηγεί την εταιρεία στον δρόμο που έχουμε χαράξει από την IPO μας το 2018 και τη στρατηγική μας να δημιουργήσουμε αξία για τους μετόχους μας», πρόσθεσε.

Σημειώνεται πως η ναυτιλιακή είναι ήδη εισηγμένη στο Χρηματιστήριο του Όσλο και διαθέτει στόλο με 14 μοντέρνα δεξαμενόπλοια VLCC και suezmax. Η εισαγωγή του NYSE της Okeanis Eco Tankers αλλάζει την κατάσταση της στο Όσλο σε δευτερεύουσα.

## Επιστροφή στα ναυπηγεία για την EastMed

Στην ενίσχυση του στόλου της προχωρά η Eastern Mediterranean Maritime Limited (EastMed), συμφερόντων Θανάση Μαρτίνου, πραγματοποιώντας την πρώτη παραγγελία πλοίου ύστερα από δέκα χρόνια και συγκεκριμένα από το 2014. Όπως αναφέρει το tradewinds, η ναυτιλιακή ήρθε σε συμφωνία με το ναυπηγείο Nantong Xiangyu Shipbuilding & Offshore Engineering για την κατασκευή τεσσάρων ultramax bulkers, χωρητικότητας 63,500 dwt έκαστο, τα οποία αναμένεται να παραλάβει μεταξύ Μαρτίου και Σεπτεμβρίου 2026. Σύμφωνα με τις ίδιες πληροφορίες το κόστος για κάθε πλοίο υπολογίζεται γύρω στα 34 εκατ. δολάρια.

## Dorian LPG: Παραγγελία αξίας 125 εκατ. δολαρίων για πλοίο μεταφοράς αμμωνίας

Σε παραγγελία για τη ναυπήγηση ενός πλοίου προχώρησε η Dorian LPG, συμφερόντων Τζον Χατζηπατέρα. Σύμφωνα με την Allied, η ναυτιλιακή προχώρησε σε παραγγελία στο νοτιοκορεατικό ναυπηγείο Hanwha Ocean (πρώην DSME) για την κατασκευή ενός πλοίου μεταφοράς αμμωνίας το οποίο θα διαθέτει μεταφορική ικανότητα 93.000 κ.μ.

Σύμφωνα με τις ίδιες πληροφορίες, το κόστος ανέρχεται στα 125 εκατ. δολάρια, με την παράδοσή του να εκτιμάται θα γίνει το 2026. Σημειώνεται ότι το πλοίο θα είναι εξοπλισμένο με μηχανή διπλού καυσίμου, κατανάλωσης και αμμωνίας.

## Πώληση ενός cape από την Castor Maritime

Σύμφωνα με πηγές της αγοράς, η Castor Maritime, συμφερόντων Πέτρου Παναγιωτίδη, φέρεται να προχώρησε στην πώληση του φορτηγού πλοίου Magic Orion (180,200 dwt / 2006), στην τιμή των 17,8 εκατ. δολαρίων, με κέρδος 300.000 δολαρίων. Το πλοίο είναι το μοναδικό capesize του στόλου της Castor, το οποίο είχε εξαγοράσει το Μάρτιο του 2021 έναντι 17,5 εκατ. δολαρίων.

## Στον Γιώργο Οικονόμου το 5.7% της Seenergy

Το επενδυτικό όχημα Sphinx του εφοπλιστή Γιώργου Οικονόμου προχώρησε πρόσφατα στην αγορά του 5,7% της Seenergy Maritime. Πιο συγκεκριμένα, η Sphinx, θυγατρική της Maryport Navigation, έχει συγκεντρώσει 1,12 εκατ. μετοχές στην Seenergy.

## Ζημιές στο Q3 για την OceanPal

Η OceanPal, συμφερόντων Σεμίραμης Παλπού, κατέγραψε καθαρή ζημία 3,4 εκατομμυρίων δολαρίων, δεδομένου ότι ο μέσος ναύλος των πλοίων της στο τρίτο τρίμηνο του τρέχοντος έτους ήταν 9.622 δολάρια, έναντι 18.233 δολαρίων στο αντίστοιχο περσινο τρίμηνο.

Τα έσοδα από τις ναυλώσεις πλοίων για την ίδια περίοδο ανήλθαν σε 3,9 εκατ. δολάρια, με καθαρά έσοδα στα 1,1 εκατ. δολάρια και έσοδα από ναυλώσεις στο περσινο 9μηνο στα 5,1 εκατομμύρια δολάρια. Η καθαρή ζημία για το εννεάμηνο που έληξε στις 30 Σεπτεμβρίου 2023 ανήλθε σε 2 εκατομμύρια δολάρια. Τα έσοδα από τις ναυλώσεις για την ίδια περίοδο ήταν 13,1 εκατομμύρια δολάρια.

## Νέα παραγγελία από την Atlas Maritime

Η ναυτιλιακή ήρθε σε συμφωνία με το νοτιοκορεατικό ναυπηγείο Daehan για την κατασκευή δύο suezmaxes, χωρητικότητας περίπου 157.000 dwt έκαστο. Το κόστος της παραγγελίας δεν έχει γίνει γνωστό, ενώ η παράδοσή της αναμένεται μέχρι το 2026. Τα δύο πλοία αναμένεται να ονομαστούν Tromso Star και Arctic Star, κατά την παράδοσή τους.



# SHIPPING HERALD

THE MARITIME PORTAL

[www.shippingherald.com](http://www.shippingherald.com)





# Η Ελλάδα εξελέγη στην πρώτη θέση του Συμβουλίου του ΙΜΟ

Παγκόσμια αναγνώριση της αξιοπιστίας της Ελλάδας, ως παρόχου ποιοτικών ναυτιλιακών υπηρεσιών αποτελεί η επανεκλογή της στην πρώτη θέση για δεύτερη συνεχόμενη φορά, μετά τις εκλογές του 2021, με 146 ψήφους έναντι 162 εγκύρων, στην Κατηγορία «Α» του Συμβουλίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Στην Κατηγορία «Α» εκλέγονται οι χώρες με το μεγαλύτερο ενδιαφέρον στην παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών. Το επιτυχές αποτέλεσμα της ψηφοφορίας, που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της 33ης Συνέλευσης του Οργανισμού οφείλεται στις συντονισμένες ενέργειες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και του Υπουργείου Εξωτερικών.

Με αφορμή την επανεκλογή της Ελλάδας στην Κατηγορία «Α» του Συμβουλίου του ΙΜΟ, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Χρήστος Στυλιανίδης δήλωσε:

«Η επανεκλογή της Ελλάδας στην πρώτη θέση στην Κατηγορία 'Α' του ΙΜΟ για δεύτερη συνεχόμενη φορά είναι μια εξαιρετικά σημαντική επιτυχία της χώρας μας σε μια κρίσιμη και δύσκολη συγκυρία για τη διεθνή ναυτιλία. Επιβεβαιώνει με τον πιο εμφατικό τρόπο την εμπιστοσύνη αλλά και την αξιοπιστία της Ελλάδας καθώς και την άριστη συνεργασία της χώρας μας με τον Οργανισμό και τα Κράτη-Μέλη του. Παράλληλα επισφραγίζει τον δυναμικό και πρωταγωνιστικό ρόλο της Ελλάδας στην παγκόσμια ναυτιλία καθώς και τη μακρόχρονη και καθοριστική συμβολή της στη διαμόρφωση της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής και νομοθεσίας, μέσω της κατάθεσης συγκεκριμένων και ρεαλιστικών προτάσεων καθώς και της συνεχούς και ενεργού παρουσίας μας στις εργασίες των Επιτροπών - Υποεπιτροπών του Οργανισμού.

Εκφράζω τις θερμές μου ευχαριστίες στα Κράτη - Μέλη του ΙΜΟ που μας τίμησαν με την εμπιστοσύνη και την ψήφο



## Χρήστος Στυλιανίδης :

“ Η επανεκλογή της Ελλάδας στην πρώτη θέση για δεύτερη συνεχόμενη φορά, είναι μια εξαιρετικά σημαντική επιτυχία που επιβεβαιώνει την αξιοπιστία της και τον πρωταγωνιστικό της ρόλο στη διεθνή ναυτιλία

τους. Η Ελλάδα, με υψηλό αίσθημα ευθύνης, θα συνεχίσει να πρωταγωνιστεί και να υποστηρίζει δυναμικά και εποικοδομητικά την υλοποίηση των στόχων του ΙΜΟ για ασφαλή, ενεργειακά αποδοτικά, «πράσινη» και βιώσιμη διεθνή ναυτιλία. Προς αυτή την κατεύθυνση προοβλέ-

πουμε στη γόνιμη συνεργασία με το νέο Γενικό Γραμματέα του ΙΜΟ κo Arsenio Dominguez, με τον οποίο ήδη είχα μια πρώτη συνάντηση στο Λονδίνο, καθώς και με τα υπόλοιπα Μέλη του Συμβουλίου του ΙΜΟ, με στόχο την υλοποίηση των δεσμεύσεών μας για αποτελεσματική αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής με τρόπο που θα επιτρέψει τη δίκαιη και ισορροπημένη μετάβαση που θα διασφαλίζει την ομαλή διεξαγωγή του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου.

Τέλος, εκφράζω θερμές ευχαριστίες σε όλο το εμπλεκόμενο προσωπικό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και του Υπουργείου Εξωτερικών για τις συντονισμένες προσπάθειες που κατέβαλαν για την προώθηση της ελληνικής υποψηφιότητας και που οδήγησαν στη σημερινή μεγάλη επιτυχία».

Η εκλογική διαδικασία για την ανάδειξη των 40 μελών του Συμβουλίου του ΙΜΟ για τη περίοδο 2024 πραγματοποιήθηκε την Παρασκευή 01 Δεκεμβρίου 2023.

Στην Κατηγορία «Α» εκλέχθηκαν, κατά σειρά εκλογής οι: Ελλάδα, Ιταλία, Ιαπωνία, Κίνα, Νορβηγία, Παναμάς, Δημ. της Κορέας, Ηνωμένο Βασίλειο, Η.Π.Α., Λιβερία.

Η Συνέλευση του ΙΜΟ πραγματοποιείται ανά διετία και αποτελεί το ανώτατο όργανο του Οργανισμού. Η 33η σύνοδος της Συνέλευσης (Assembly), πραγματοποιήθηκε στην έδρα του ΙΜΟ στο Λονδίνο, από 27 Νοεμβρίου μέχρι 6 Δεκεμβρίου 2023 με τη συμμετοχή υψηλόβαθμων αντιπροσωπειών από το σύνολο των Κρατών Μελών του Οργανισμού.

Η Ελλάδα με 146 ψήφους επί 162 εγκύρων, στην Κατηγορία «Α» του Συμβουλίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού

## Επανεκλογή Κύπρου στο Συμβούλιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού

Το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο, συχαίρει την Κυπριακή Ναυτιλιακή Διοίκηση και συγκεκριμένα το Υπουργείο Ναυτιλίας της χώρας, για την επίτευξη αυτής της πολύ σημαντικής, για την Κυπριακή Ναυτιλία, επανεκλογής της Κύπρου ως μέλος του Συμβουλίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για τα επόμενα δύο χρόνια, κατά τη Γενική Συνέλευση του Οργανισμού την Παρασκευή, 1 Δεκεμβρίου 2023.

Όπως σημειώνει το ΚΝΕ, η Κύπρος είναι Μέλος του ΙΜΟ από το 1978 και μέλος του Συμβουλίου του από το 1987 και η επανεκλογή της έκτοτε είναι ένα σημαντικό επίτευγμα που αντανάκλα τη συνεχή εμπιστοσύνη της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας προς την Κύπρο

και την αναγνώριση της χώρας μας ως κορυφαίο ναυτιλιακό κέντρο διεθνούς κλάσης.

Ταυτόχρονα, η επανεκλογή της Κύπρου στο Συμβούλιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, που είναι το αρμόδιο σώμα για τον καθορισμό της παγκόσμιας ναυτιλιακής πολιτικής και νομοθεσίας, θεωρείται πολύ σημαντική για το λόγο ότι η Κύπρος θα συνεχίσει να έχει τη δυνατότητα να συμβάλλει ενεργά στην χάραξη πολιτικής για τη Διεθνή Ναυτιλία, προς αντιμετώπιση των κοινών προκλήσεων και την διασφάλιση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης στους ναυτιλιακούς κανονισμούς ενώ παράλληλα προωθεί τα συμφέροντα της Κυπριακής Ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο.



Η ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΗ ΤΙΜΗ ΣΤΟ ΡΕΥΜΑ ΤΟΝ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ ΚΑΙ ΓΙΑ ΟΛΟ ΤΟ 2023!

ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ



Κάλεσε τώρα  
181133

fysikoerioellados.gr

ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΔΕΠΑ  
ΔΕΠΑ Εμπορίας Α.Ε.



# Στόχοι και όραμα της Κυπριακής Ναυτιλίας για το 2024

«Το Υφυπουργείο Ναυτιλίας είναι το πρώτο από τα Υπουργεία που θα ψηφιοποιηθεί πλήρως μέχρι το 2024», ανέφερε η Υφυπουργός Ναυτιλίας της Κύπρου, Μαρίνα Χατζημανώλη, μιλώντας στην Επιτροπή Οικονομικών, στο πλαίσιο της παρουσίασης του προϋπολογισμού του Υφυπουργείου.

Παρουσιάζοντας τον προϋπολογισμό για το 2024, η κ. Χατζημανώλη ανέφερε ότι τα έσοδα ανέρχονται σε €15.955.040 και οι δαπάνες σε €19.005.110. Το μεγαλύτερο έξοδο του Υφυπουργείου είναι η ακτοπλοϊκή επιβατική σύνδεση Κύπρου-Ελλάδας, με προϋπολογισμό €5.475.000 ετησίως, καθώς για τα τρία πρώτα χρόνια λειτουργίας της επιδοτείται από το κράτος, με πρόνοια για ανανέωση για ακόμα τρία.

Σύμφωνα με το ΚΥΠΕ, οι στρατηγικοί στόχοι περιλαμβάνουν την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, τη βελτίωση της ποιότητας, την εξέλιξη και ανάπτυξη του κυπριακού νηολογίου, την ανάπτυξη του ναυτιλιακού οικοσυστήματος στην Κύπρο και την αποδοτική και αποτελεσματική λειτουργία του Υφυπουργείου.

Στις προτεραιότητες του Υφυπουργείου είναι η ολοκλήρωση του προγράμματος ψηφιοποίησης όλων των υπηρεσιών του Υφυπουργείου Ναυτιλίας, με ορίζοντα το 2024. «Το Υφυπουργείο Ναυτιλίας θα είναι το πρώτο Υπουργείο/Υφυπουργείο το οποίο θα έχει ψηφιοποιηθεί», ανέφερε.

Επιπλέον, είπε λειτουργήσει το One-Stop-Shipping-Centre, το μονοθυριδικό ναυτιλιακό κέντρο εξυπηρέτησης. «Άμεσα και χωρίς χρονοτριβή θα διεκπεραιώνει τις υποθέσεις των ναυτιλιακών εταιρειών», σημείωσε.

Η κ. Χατζημανώλη είπε ακόμα ότι στις προτεραιότητες του Υφυπουργείου περιλαμβάνονται η ενίσχυση ασφάλειας των



Μαρίνα Χατζημανώλη :

«Όραμά μας είναι να καταστεί η Κύπρος ένας σημαντικός, ισχυρός πρωταγωνιστής στη διαμόρφωση ναυτιλιακής πολιτικής και ένα ελκυστικό ναυτιλιακό κέντρο

πλοίων και η πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, η προώθηση σπουδών και επαγγελματιών της γαλάζιας οικονομίας στην Κύπρο, με έμφαση στις ναυτιλιακές σπουδές και στην ενίσχυση της συνεργασίας με εκπαιδευτικά και ερευνητικά ιδρύματα με το Υπουργείο Παιδείας, η ολοκλήρωση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου και

η έναρξη της εφαρμογής υλοποίησης του καθώς και η ανέγερση και μεταστέγαση του Υφυπουργείου Ναυτιλίας σε νέο κτίριο.

Αναφορικά με τις προκλήσεις τις οποίες αντιμετωπίζει σήμερα η κυπριακή ναυτιλία, η Υφυπουργός αναφέρθηκε στο τουρκικό εμπόριο που τέθηκε σε εφαρμογή από το 1987, στην πρωτοβουλία για τα σιτηρά της Μαύρης Θάλασσας, στις κυρώσεις κατά της Ρωσίας, και στον πόλεμο στο Ισραήλ, σημειώνοντας, ωστόσο, ότι το κυπριακό νηολόγιο δεν έχει επηρεαστεί σημαντικά από αυτόν.

Ερωτηθείσα αναφορικά με τις συνέπειες των κυρώσεων της ΕΕ προς τη Ρωσία για την κυπριακή ναυτιλία, η Υφυπουργός είπε ότι ο Πρόεδρος της Κυπριακής Δημοκρατίας έχει στείλει σχετική επιστολή στην ΕΕ, ζητώντας αντισταθμιστικά μέτρα, ενώ είναι ένα ζήτημα το οποίο συζητήθηκε και στην τριμερή Κύπρου-Ελλάδας-Μάλτας. «Συμφωνούμε ότι είναι κάτι που θα πρέπει να στοχεύσουμε και να διεκδικήσουμε πιο πολύ», ανέφερε.

«Η κυπριακή ναυτιλία επέδειξε αξιοσημείωτη ανθεκτικότητα στις προκλήσεις που παρουσιάστηκαν και συνέχισε να προσφέρει με επιτυχία τις πολύτιμες υπηρεσίες της στον κόσμο της ναυτιλίας. Κλείνουν φέτος 60 χρόνια από την ίδρυση του κυπριακού νηολογίου, το οποίο μετά την τουρκική εισβολή το 1974 ανασυγκροτήθηκε στη Λεμεσό, η οποία καθορίζεται πλέον ως το λιμάνι νηολόγησης των πλοίων υπό κυπριακή σημαία», ανέφερε.

Οι στρατηγικοί στόχοι περιλαμβάνουν την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, τη βελτίωση της ποιότητας, την εξέλιξη και ανάπτυξη του κυπριακού νηολογίου

## Επιτυχής Συμπλήρωση Θητείας Κύπριου Προέδρου Ένωσης Ευρωπαϊών Πλοιοκτητών



Ο Πρόεδρος και ο Γενικός Διευθυντής του Επιμελητηρίου, κκ. Θέμης Παπαδόπουλος και Θωμάς Καζάκος, συμμετείχαν σαν μέλος της Κυπριακής αντιπροσωπίας, στην Ετήσια Γενική Συνέλευση και Συνάντηση Διοικητικού Συμβουλίου της Ένωσης Ευρωπαϊών Πλοιοκτητών (European Shipowners' Community Associations - ECSA), η οποία πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες, στις 14 Δεκεμβρίου 2023, κάτω από την προεδρία του Κύπριου πλοιοκτήτη, κ. Φίλιππου Φιλί, συζητώντας τρέχοντα θέματα που απασχολούν την Ευρωπαϊκή Ναυτιλία. Ανάμεσα στα κύρια θέματα που συζητήθηκαν κατά τη διάρκεια της συνάντησης του Διοικητικού Συμβουλίου, ήταν οι στρατηγικές προτεραιότητες πολιτικής της Ένωσης για το 2024-2029 προς αντιμετώπιση των προκλήσεων και διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας σε σχέση με το διεθνή ανταγωνισμό, ενόψει των επερχόμε-

νων εκλογών στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το διορισμό της νέας Ευρωπαϊκής Επιτροπής το 2024.

Κατά τη Γενική Συνέλευση, ο κ. Φιλίππος τιμήθηκε από το Διοικητικό της Συμβούλιο, για την πολύ επιτυχημένη θητεία του ως Πρόεδρος της Ένωσης τα τελευταία δύο χρόνια, κατά τη διάρκεια της οποίας, συνείσφερε σημαντικά με προσωπική εμπλοκή, αφοσίωση και υποδειγματική ηγεσία, στην επίτευξη σημαντικών στόχων, ενισχύοντας την πρόοδο και περαιτέρω ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας.

Επίσης, ο Γενικός Διευθυντής του Επιμελητηρίου, κ. Θωμάς Καζάκος, επανεκλέγηκε ομόφωνα για τέταρτη κατά σειρά φορά, ως Πρόεδρος της Επιτροπής Κρατικών Ενισχύσεων της Ένωσης, συνεχίζοντας έτσι την έμπρακτη συμμετοχή της Κύπρου και του Επιμελητηρίου στη χάραξη της Ευρωπαϊκής Πλοιοκτητικής φορολογικής πολιτικής.



Let  
Excellence  
Navigate you

Cyprus, an attractive maritime centre striving for sustainable growth and excellence. A significant and influential actor leading positive change in global shipping.

SEA CHANGE  
2030

REPUBLIC OF CYPRUS  
SHIPPING DEPUTY MINISTRY

Cy MARITIME  
CYPRUS  
Shipping Deputy Ministry



# Η Ερυθρά Θάλασσα ορίζει το παγκόσμιο εμπόριο

Η αντίστροφη μέτρηση για την αλλαγή του έτους έχει ξεκινήσει και αν μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε τη ναυλαγορά του ξηρού φορτίου για το 2023, αυτό θα γινόταν μόνο με μια λέξη που μαρτυρά όλη την χρονιά, «αστάθεια».



Του Ζήση Στυλιανού

Η αγορά ξηρού φορτίου βίωσε μια αστάθεια κατά τη διάρκεια του 2023. Μετά από ένα δίμηνο με μεγάλες πιέσεις και πτώσεις, το κλίμα βελτιώθηκε καθώς κατά τη διάρκεια της άνοιξης υπήρξε μια συνεχής αύξηση στους γενικούς δείκτες όλων των μεγεθών. Στη συνέχεια υπήρξε μια πτώση κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου, ενώ κατά τους τελευταίους τρεις μήνες του έτους παρουσιάστηκε ανάκαμψη, με τα Capesizes να βρίσκονται στο επίκεντρο.

Το πιο σημαντικό γεγονός στο κλείσιμο τους έτους αφορά τον πόλεμο στο Ισραήλ και τις επιπτώσεις που φέρει στη ναυτιλία. Λόγω των επιθέσεων των ανταρτών Χούτι της Υεμένης μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες παγκοσμίως βελνκεούς έχουν εκτρέψει τα πλοία τους μακριά από την Ερυθρά Θάλασσα και τη Διώρυγα του Σουέζ, στέλνοντάς τα ακόμα και να πραγματοποιήσουν τον περίπλοκο της Αφρικής στην πορεία προς την Ευρώπη. Οι επιθέσεις έχουν επίσης επιβαρύνει περισσότερο τις εταιρείες που εξακολουθούν να παρέχουν θαλάσσιες μεταφορές στο Ισραήλ.

Οι τιμές των θαλάσσιων ναύλων προς το Ισραήλ από διάφορα κινεζικά λιμάνια αυξήθηκαν σε πάνω από 2.300 δολάρια για ένα εμπορευματοκιβώτιο 40 ποδιών μέχρι τις 12 Δεκεμβρίου, από περίπου 1.975 δολάρια στα τέλη Νοεμβρίου, σύμφωνα με ανάλυση της παγκόσμιας πλατφόρμας εμπορευματικών μεταφορών Freightos.

Σαν να μην έφτανε ο πόλεμος, μέσα στην χρονιά υπήρξαν και διάφοροι άλλοι



παράγοντες που ήρθαν να προστεθούν στα ήδη υπάρχοντα ζητήματα της ναυτιλίας.

## Η κλιματική αλλαγή

Παράγοντες που οφείλονται και στην κλιματική αλλαγή, όπως οι πυρκαγιές σε σημαντικά λιμάνια, αλλά και η αύξηση της συμφόρησης όπου καταγράφουν τα λιμάνια της Βραζιλίας εντός του 2023, απόρροια των υψηλών συγκομιδών σιτηρών και της χαμηλής στάθμης των υδάτων στον Αμαζόνιο, διαμορφώνουν νέα κατάσταση στην παγκόσμια ναυτιλία. Για παράδειγμα, σύμφωνα με ανάλυση της BIMCO, μεταξύ Ιανουαρίου και Νοεμβρίου, ο μέσος χρόνος αναμονής φορτοεκφόρτωσης σιτηρών στα λιμάνια της Βραζιλίας διαμορφώθηκε σε 15 ημέρες. Ο αντίστοιχος αριθμός μεταξύ 2018 και 2022 ήταν 9 ημέρες.

Επιπλέον, στο φαινόμενο El Niño και στην κλιματική αλλαγή παραδόθηκε και η διώρυγα του Παναμά, επηρεάζοντας τον αριθμό των πλοίων που διέρχονται και κατά συνέπεια διακυβεύοντας την ομαλή ροή του διεθνούς εμπορίου. Πιο συγκεκριμένα, οι περιορισμοί που έχουν θέσει σε εφαρμογή οι αρμόδιες αρχές έχουν υποχρεώσει όσους εμπλέκονται στο εισαγωγικό-εξαγωγικό εμπόριο, αλλά και τους

Πρόσφατα θύμα πειρατείας το φορτηγό πλοίο Galaxy Leader υπό σημαία Μπαχαμών, στην Ερυθρά Θάλασσα από αντάρτες Χαούθι, γεγονός που αναμένεται να αυξήσει τις παγκόσμιες ανησυχίες για την ασφάλεια του εμπορίου στην περιοχή

ναυλωτές και τους πλοιοκτίτες να «καταργήσουν» τις διευθεσίες από τον Παναμά, προκειμένου να αποφύγουν πολυήμερες καθυστερήσεις.

Με δεδομένο ότι οι αναλυτές προβλέπουν «διατάραξη» του εμπορίου σιτηρών, τουλάχιστον έως τα μέσα του επόμενου έτους, ήδη έχουν εκτραπεί τα ταξίδια ακολουθώντας εναλλακτικές διαδρομές. Μία εξ αυτών είναι η πλεύση προς τα νότια, κάνοντας τον διάπλοο της Νότιας Αμερικής ή της Αφρικής, ώστε να φτάσει το πλοίο στις αγορές της Ασίας. Ασφαλώς, οι εν λόγω διαδρομές αυξάνουν τον χρόνο του ταξιδιού έως και δύο εβδομάδες, αυξάνοντας τα λειτουργικά έξοδα σε καύσιμα, πληρώματα κτλ., κάτι που έχει ήδη αρχίσει να αποτυπώνεται και στην ναυλαγορά ξηρού φορτίου, που ενισχύθηκε σημαντικά τις προηγούμενες εβδομάδες, φτάνοντας σε υψηλό 18 μηνών στις αρχές Δεκεμβρίου.

Όσον αφορά το εμπόριο άνθρακα, τόσο η Κίνα όσο και η Ινδία είδαν αύξηση στις εισαγωγές, με την Κίνα να σημειώνει ιστορικό υψηλό λόγω ζητημάτων που σχετίζονται με την παραγωγή ανανεώσιμης ενέργειας που επηρεάζουν την ανάγκη για περισσότερη καύση άνθρακα. Επίσης, το εμπόριο σιδήρου ήταν επίσης σε θετική τροχιά κατά τη διάρκεια αυτού του



έτους, με την παραγωγή ατσάλιου της Κίνας να αναμένεται να αυξηθεί για πρώτη φορά μετά από τρία χρόνια.

Τέλος, οι εξαγωγές βωξίτη από τη Γουινέα προς την Κίνα αυξήθηκαν επίσης, ακολουθώντας το απαγορευτικό εξαγωγής από την Ινδονησία, με την Γουινέα να αυξάνει το μερίδιό της. Σημειωτέον πως η Ινδονησία έχει τεράστια φυσικά αποθέματα κασίτερου, νικελίου, κοβαλτίου και βωξίτη, ορισμένα από τα οποία αποτελούν ορυκτά αναγκαία για την ενεργειακή μετάβαση και την κατασκευή ηλεκτρικών οχημάτων.

## Οι προκλήσεις του 2024

Όσον αφορά το 2024, αναλυτές, αλλά και πλοιοκτίτες-ναυλωτές εκτιμούν πως θα συνεχιστεί η αστάθεια. «Γεωπολιτικοί λόγοι, νέοι κανονισμοί για πιο καθαρά καύσιμα, συμμόρφωση και καθυστερήσεις σε λιμάνια, οικονομικοί παράγοντες (πχ Κίνα), αλλά και οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής αναμένεται να έχουν τον δικό τους ρόλο ενόψει του νέου έτους», εκτιμούν οι αναλυτές.

Ιδιαίτερα ευνοϊκές για την επόμενη διετία βλέπει για τη ναυλαγορά ξηρού κύβου φορτηγών πλοίων η BIMCO, καθώς όπως σημειώνει, το ισοζύγιο προσφοράς και ζήτησης, θα συνεχίσει να παραμένει υπέρ των πλοιοκτιτών. Κατά την BIMCO, ειδικά τα μικρότερα πλοία (supramax, handysize) αναμένεται να επωφεληθούν από την ισχυρή ζήτηση σιτηρών και άλλων κύβου φορτίων, ωστόσο δεν «βλέπει» το ίδιο και για τα capesize. Καθώς οι μεταφορές άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος αποτελούσαν πρωταρχικό παράγοντα της ζήτησης capesize, η πιθανή μείωση του εμπορίου τους μπορεί να επηρεάσει τους ναύλους στο μέλλον.

Οι ανησυχίες των πλοιοκτιτών για τη μελλοντική ζήτηση των Capesize, μπορεί ήδη να αντικατοπτρίζονται στο βιβλίο παραγγελιών κύβου ξηρού φορτίου, καθώς η αναλογία του βιβλίου παραγγελιών προς τον στόλο των Capesize/ Newcastlemaxes είναι μόλις 6%.

Τέλος, όπως σημειώθηκε, η κατάσταση στην Ερυθρά Θάλασσα αναμένεται να επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς αν συνεχιστούν οι επιθέσεις στα πλοία στην συγκεκριμένη περιοχή, θα επηρεαστεί η αγορά του ξηρού φορτίου.

Όπως τονίζουν ναυτιλιακοί αναλυτές, οι αλλαγές των δρομολογίων θα αυξήσουν το μεταφορικό κόστος, εξαιτίας του μεγαλύτερου χρόνου και άρα και δαπανών που θα απαιτεί το κάθε δρομολόγιο. Αξίζει να σημειωθεί ότι αυξήσεις έχουν επιβληθεί ήδη από τις φορτωτικές εταιρείες. Για παράδειγμα, ένα εμπορευματοκιβώτιο που κατευθύνεται προς την Μέση Ανατολή, συνοδεύεται πλέον από επίναυλο 100 δολαρίων/TEU. Το μέγεθος της διατάραξης του εμπορίου και συνάμα της αύξησης των ναύλων, θα εξαρτηθεί από το πόσο διάστημα θα διαρκέσει η κρίση αυτή.

# Σειρά δράσεων προσφοράς και αγάπης από την ΟΛΠ Α.Ε.

Σε απόλυτη συμφωνία με το πνεύμα των γιορτών ο ετήσιος κύκλος της κοινωνικής συνεισφοράς της ΟΛΠ Α.Ε. κορυφώνεται και εφέτος, όπως κάθε χρόνο, με σειρά από ποικίλες δράσεις και πράξεις γενναιοδωρίας, προσφοράς και αγάπης που στρέφονται ιδιαιτέρως στην τοπική κοινωνία, τα παιδιά αλλά και τους ίδιους τους ανθρώπους της εταιρείας και τις οικογένειές τους.

Αρχικά έλαβε χώρα η εθιμοτυπική παράδοση δωροεπιταγών σε παιδιά των παραλιμένων Δήμων. Πιο συγκεκριμένα, η διοίκηση της ΟΛΠ Α.Ε. παρέδωσε 3.000 δωροεπιταγές στους Δημάρχους Πειραιά, Σαλαμίνας και Περάματος.

Ακόμη, με δωρεά της ΟΛΠ Α.Ε. προς τα παιδιά των μελών του Συνδικάτου Εργατοϋπαλλήλων Μετάλλου Ν. Αττικής & Εργαζομένων Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας Ελλάδος, προσφέρθηκαν 1.000 δωροεπιταγές και πραγματοποιήθηκε η Χριστουγεννιάτικη γιορτή για τις οικογένειες του Συνδικάτου.

Εμπράκτως στηρίζει για άλλη μια χρονιά η εταιρεία τα τοπικά Κοινωνικά Παντοπωλεία μέσα από την αγορά σε μνηνία βάση απαραίτητων προϊόντων και τροφίμων για τη λειτουργία τους. Επιπρόσθετα, η ΟΛΠ Α.Ε. σε συνεργασία με την Ιερά Μητρόπολη Πειραιώς, και με στόχο τη στήριξη του φιλανθρωπικού έργου της Μητρόπολης, ενίσχυσε τα συστήματα αγάπης. Δωροεπιταγές δόθηκαν επίσης και σε άλλες κοινωνικές δομές της ευρύτερης περιοχής.

Τέλος, οι εγκαταστάσεις της εταιρείας στο Β' σταθμό κρουαζιέρας (Θεμιστοκλή) μετατράπηκαν σε ένα γιορτινό σκηνικό για να φιλοξενήσουν τη χριστουγεννιάτικη γιορτή της ΟΛΠ Α.Ε. που πραγματοποιήθηκε την Κυριακή 17 Δεκεμβρίου και ήταν αφιερωμένη στους εργαζόμενους της εταιρείας και τις οικογένειές τους, που όπως αξίζει να σημειωθεί προέρχονται σε μεγάλο ποσοστό που ξεπερνά το 40% από την τοπική κοινωνία. Έτσι, όλοι και κυρίως τα παιδιά των εργαζομένων έζησαν το πνεύμα των γιορτών, με μουσική, χορευτικά δρώμενα, εκπλήξεις και συναρπαστικά παιχνίδια. Επιπλέον, η Διοίκηση της ΟΛΠ Α.Ε. προσέφερε δώρα στους εργαζόμενους και τις οικογένειές τους και



δωροεπιταγές για χρήση σε σούπερ μάρκετ και καταστήματα παιχνιδιών. Ιδιαίτερα, όπως κάθε χρονιά έτσι και φέτος επιβράβευσε με σημαντικό χρηματικό έπαθλο, 24 παιδιά εργαζομένων που είναι μαθητές ή φοιτητές και άριστευσαν ακαδημαϊκά.

Ο Πρόεδρος της ΟΛΠ Α.Ε. κ. Yu Zenggang, κατά τον χαιρετισμό του, αφού ευχαρίστησε τους εργαζόμενους και τις οικογένειές τους για την παρουσία τους, θύμισε σε όλους πως το πραγματικό νόημα των ημερών είναι η προσφορά προς τον συνάνθρωπό μας και σε όσους το έχουν πραγματικά ανάγκη, στράφηκε στη συνέχεια στα παιδιά, λέγοντας χαρακτηριστικά πως «η παρουσία σας εδώ σήμερα μας θυμίζει τη σημασία της οικογένειας και το λόγο για τον οποίο εργαζόμαστε αδιάκοπα και καθημερινά, που δεν είναι άλλος από το να δημιουργήσουμε ένα καλύτερο αύριο για εσάς.»



Στο φαινόμενο El Niño και στην κλιματική αλλαγή παραδόθηκε και η διώρυγα του Παναμά, επηρεάζοντας τον αριθμό των πλοίων που διέρχονται







ΜΕΛΙΝΑ ΤΡΑΥΛΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΕΕΕ:

## Καταλύτης η ναυτιλία για την πράσινη μετάβαση

Τον κομβικό ρόλο που κατέχει η ναυτιλία στη διαδικασία της πράσινης μετάβασης ανέδειξε η πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνα Τραυλού, σε εκδήλωση που διοργάνωσε το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS) στην COP 28 στο Ντουμπάι, με θέμα «Shaping the Future of Shipping: Delivering a Net Zero World».

«Μπορούμε καν να συζητήσουμε, πόσο μάλλον να πετύχουμε, μια παγκόσμια ενεργειακή μετάβαση χωρίς τη ναυτιλία και το ρόλο της ως καταλύτη σε κάθε πτυχή της κοινωνικοοικονομικής αλλαγής και προόδου», τόνισε με έμφαση η κ. Τραυλού δίνοντας το στίγμα, καλώντας σε μια διευρυμένη συνεργασία. «Μας καλώ όλους να συνεργαστούμε όσο ποτέ άλλοτε, για να πετύχουμε αυτό το μέλλον. Το μέλλον της ναυτιλίας. Το μέλλον του κόσμου μας», είπε.

Η πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. υπογράμμισε, παράλληλα, ότι «η ναυτιλία πάντα καθοδηγούσε την παγκόσμια αλλαγή μέσω κινήτρων, αποφασιστικότητας και οράματος, και τώρα πρέπει να εμπνεύσει και να ηγηθεί, για άλλη μια φορά. Η ναυτιλία πάντα έχτιζε γέφυρες για την ανάπτυξη και την ευημερία. Αυτός είναι ο σκοπός μας, το καθήκον μας και η δέσμευσή μας απέναντι στον κόσμο», τόνισε.

«Έχουμε ένα κοινό όραμα και στόχο – έναν κόσμο με μηδενικές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα το συντομότερο δυνατό», ανέφερε και χαρακτήρισε τη σύνοδο κορυφής ως «μοναδική ευκαιρία» όχι μόνο «για να διαμορφώσουμε ένα βιώσιμο μέλλον για τη ναυτιλία, αλλά και να διαδραματίσουμε καθοριστικό ρόλο στο να βοηθήσουμε ολόκληρη την παγκό-

σμια οικονομία να επιταχυνθεί προς το net zero».

Επιπλέον, η πρόεδρος της ΕΕΕ, δίνοντας τον τόνο του κλάδου, έχουσα το τιμητικό προνόμιο να απευθύνεται στην COP 28, τόνισε ότι η προσήλωση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, είναι δεδομένη στην προσπάθεια για προστασία του περιβάλλοντος και ανάσχεσης της κλιματικής κρίσης. «Δεν πρέπει να αμφισβητείται η βούληση της βιομηχανίας μας να ωθήσει προς το καθαρό μηδέν» και διεμήνυσε ότι «αγκαλιάζουμε τους πιο φιλόδοξους στόχους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, όπως αυτοί συμφωνήθηκαν στη στρατηγική ορόσημο του 2023 για τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου».

### Φιλικό μέσο μεταφοράς

Παράλληλα, υπογράμμισε τον ρόλο της ναυτιλίας ως του πιο φιλικού προς το περιβάλλον κλάδου μεταφοράς σημειώνοντας ότι «η ναυτιλία έχει ξεπεράσει τους περισσότερους άλλους βιομηχανικούς κλάδους όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, λαμβάνοντας υπόψη ότι είναι μια βιομηχανία δέσμια των ορυκτών καυσίμων».

Μην ξεχνάτε πρόσθεσε «ότι η ναυτιλία μεταφέρει περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου και εκπέμπει λιγότερο από το 1/15 των εκπομπών της χώρας με τις μεγαλύτερες εκπομπές. Κατά τη διάρ-

κεια των τελευταίων 20 περίπου ετών, η ναυτιλιακή δραστηριότητα έχει σχεδόν διπλασιαστεί- ωστόσο οι εκπομπές από τη ναυτιλία σε όρους παγκόσμιας παραγωγής CO2 έχουν μειωθεί από περίπου 2,9% σε 2,2%».

Όμως η ναυτιλία δεν αρκείται σε αυτό σύμφωνα με την πρόεδρο της ΕΕΕ. «Πρέπει να κάνουμε περισσότερα. Δεν πρέπει να αμφισβητείται η βούληση της βιομηχανίας μας να ωθήσει προς το καθαρό μηδέν. Ως εκ τούτου, αγκαλιάζουμε τους πιο φιλόδοξους στόχους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, όπως αυτοί συμφωνήθηκαν στη στρατηγική ορόσημο του 2023 για τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου».

### Οι προκλήσεις

Επιπλέον, η πρόεδρος της ΕΕ περιέγραψε τις προκλήσεις, που αντιμετωπίζει η ναυτιλία προς την πράσινη μετάβαση: «Είναι όμοια γεγονότα ότι το κλειδί της μελλοντικής μας επιτυχίας εξαρτάται σημαντικά από τους εξωτομεακούς ενδιαφερόμενους φορείς. Δεν παράγουμε ενέργεια, δεν εμπορευόμαστε ενέργεια. Αλλά χρησιμοποιούμε και μεταφέρουμε ενέργεια. Δεν σχεδιάζουμε ή κατασκευάζουμε μηχανές ή πλοία, αλλά κάνουμε τις επενδύσεις που το καθιστούν εφικτό. Είναι επομένως σαφές ότι βρισκόμαστε στην πλευρά της ζήτησης του «κεφαλαίου της

πράσινης ενέργειας. Εξαρτόμαστε από τις εξελίξεις στην πλευρά της προσφοράς για την πλήρη απαλλαγή της βιομηχανίας μας από τον άνθρακα».

Όμως σύμφωνα με την ίδια «η ναυτιλία θα συνεχίσει να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια στον τομέα του άμεσου ελέγχου της».

Στη συνέχεια ανέδειξε μια ακόμη πτυχή τον ρόλο άλλων εμπλεκόμενων εκτός ναυτιλίας: «Ωστόσο, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ο ΙΜΟ ρυθμίζει μόνο τα πλοία. Δεν μπορεί να ρυθμίσει άμεσα τους παραγωγούς καυσίμων, τους προμηθευτές, τα λιμάνια, τους ναυλωτές ή ακόμη και τους ναυπηγούς, η συμβολή όλων των οποίων στην απαλλαγή από τον άνθρακα είναι απαραίτητη».

### Ανταγωνιστικότητα

Η πρόεδρος της ΕΕΕ, παράλληλα, έθεσε και τα ζητήματα ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας: «Ένα άλλο σημαντικό γεγονός είναι ότι η ναυτιλία είναι η πιο οικονομικά αποδοτική και ενεργειακά αποδοτική μορφή μεταφοράς. Η ναυτιλία έχει καταφέρει να εκμεταλλευτεί τις οικονομίες κλίμακας στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, με άμεσα οικονομικά οφέλη για τον παγκόσμιο καταναλωτή. Η αποδοτικότητα του κόστους της βιομηχανίας μας πρέπει, με κάθε τρόπο, να διαφυλαχθεί. Αυτό σημαίνει ότι η αλλαγή πρέπει να γίνει με τρόπο που να προστατεύει τη βιωσιμότητα του κλάδου μας, χωρίς αρνητικές επιπτώσεις στην ευημερία των πολιτών του κόσμου. Ως εκ τούτου, είναι επίσης ζωτικής σημασίας τα προτεινόμενα μέτρα μείωσης των αερίων του θερμοκηπίου να λαμβάνουν υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των διαφόρων τομέων της ναυτιλίας, προστατεύοντας τη βιωσιμότητά τους».

### Τα ειδικά χαρακτηριστικά

Η Μελίνα Τραυλού εστίασε, δε, και στα διακριτά στοιχεία επιμέρους κλάδων της ναυτιλίας που χρήζουν ανάδειξης, ώστε να καταγραφούν σε πραγματική βάση οι προκλήσεις της πράσινης μετάβασης. «Ιδιαίτερη προσοχή, είπε, θα πρέπει να δοθεί στον τομέα των κύδην φορτίων/tramp, ο οποίος μεταφέρει πάνω από το 85% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου. Λόγω της φύσης και των λειτουργικών χαρακτηριστικών του, είναι ο πιο δύσκολος τομέας της ναυτιλίας για μείωση των ρύπων, καθώς απαιτεί εναλλακτικά καύσιμα και υποδομές που πρέπει να είναι διαθέσιμες στα περισσότερα λιμάνια σε όλο τον κόσμο. Απαιτεί επίσης τη συνεργασία και τη δέσμευση των εμπορικών διαχειριστών των πλοίων, οι οποίοι κατά κανόνα απασχολούν τα πλοία».

Η πρόεδρος της ΕΕΕ έδωσε στη συνέχεια ένα περίγραμμα του πως πρέπει να κινηθεί η ναυτιλία: «Η δραστηριότητα και οι επενδύσεις που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων της στρατηγικής του ΙΜΟ είναι έντονες, ευρείας κλίμακας και πρέπει να εκτελεστούν σε δύο μέτωπα:



Από αριστερά, ο Emanuele Grimaldi- πρόεδρος ICS, η Μελίνα Τραυλού- πρόεδρος Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, ο Dr. Gaby Bornheim- πρόεδρος Ένωσης Γερμανών Εφοπλιστών, η Karin Orsel- πρόεδρος Ένωσης Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων και ο Arsenio D. Velasco -Γ.Γ. ΙΜΟ

-Αναβάθμιση της βιώσιμης μετάβασης του υπάρχοντος στόλου,

-και οι επενδύσεις σε νέα πλοία.

Η αναθεωρημένη στρατηγική του ΙΜΟ, με τις πιο κοντινές προθεσμίες, θέτει πρόσθετες προκλήσεις για τον υπάρχοντα στόλο, η συντριπτική πλειοψηφία του οποίου θα λειτουργεί κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου έως το 2050. Αυτή τη στιγμή που μιλάμε, 4.800 πλοία βρίσκονται σε παραγγελία, με ημερομηνίες παράδοσης έως το 2030.

Ως πρώτο βήμα, η ανάπτυξη παγκοσμίως διαθέσιμων εναλλακτικών καυσίμων drop-in για τη ναυτιλιακή βιομηχανία πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα. Ομοίως, η δέσμευση άνθρακα μπορεί να συμβάλει στην περαιτέρω μείωση των εκπομπών των υφιστάμενων πλοίων και να αντισταθμίσει την πιθανή μη διαθεσιμότητα καθαρών καυσίμων».

Για τη ναυτιλία υπάρχει και η πρόκληση του ανταγωνισμού από την στεριά σύμφωνα με την κ. Τραυλού: «Είναι πράγματι γεγονός ότι η ναυτιλία θα ανταγωνιστεί με όλους τους άλλους τομείς για νέα καύσιμα. Και η ναυτιλία θα είναι ένας δευτερευόντων παίκτης στη ζήτησή τους, δεδομένης της τεράστιας ζήτησης για ενέργεια στην Ξηρά. Αλλά τελικά, η μόνιμη απεξάρτηση από τον άνθρακα συνεπάγεται αναγκαστικά μια νέα γενιά ασφαλών τεχνολογιών πρόωσης, μείωσης των εκπομπών και καυσίμων. Όπως αναφέρθηκε, η προσπάθεια αυτή απαιτεί τη συμβολή και το συντονισμό ενός σημαντικού φάσματος εξωτομεακών φορέων. Η συνεργασία, η αποφασιστικότητα και η δέσμευση όλων μας είναι το κλειδί για να φέρουμε με επιτυχία την αποτελεσματική απαλλαγή από τον άνθρακα στα χέρια μας».

### Το άλυτο πρόβλημα

«Είναι σαφές ότι πρέπει να γίνουν πάρα πολλά, κυρίες και κύριοι, και όμως

το πρώτο σημείο ελέγχου της στρατηγικής του ΙΜΟ απέχει μόλις 7 χρόνια», συνέχισε η κ. Τραυλού και πρόσθεσε: «Ο χρόνος για να δράσουμε είναι τώρα. Και σαν να μην ήταν αρκετά δύσκολα τα πράγματα, υπάρχει ένα ακόμη άλυτο πρόβλημα. Η ναυτιλία είναι ιδιαίτερα εντάσεως κεφαλαίου και απρόβλεπτη. Η απουσία κοινής προσέγγισης και ξεκάθαρης κατεύθυνσης από τις κυβερνήσεις, τις ρυθμιστικές αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη προσθέτει μια ακόμη διάσταση σε αυτή την απρόβλεπτη κατάσταση».

«Έχουμε όλοι ένα κοινό όραμα. Αλλά συχνά χάνεται στη μετάφραση», είπε χαρακτηριστικά η κ. Τραυλού. Και συμπλήρωσε: «Αυτό οδηγεί σε σύγχυση, αβεβαιότητα και μερικές φορές και σε περιφερειακές αποφάσεις, όπως το επικείμενο ΣΕΔΕ της ΕΕ στη ναυτιλία.

Δεν μπορούμε να έχουμε περιφερειακές λύσεις για μια παγκόσμια βιομηχανία και για περιουσιακά στοιχεία που μετακινούνται παγκοσμίως. Αυτό υπονομεύει τις προσπάθειες του ΙΜΟ να εισαγάγει παγκόσμιες λύσεις που εξασφαλίζουν ισότιμους όρους ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο».

### Η ασφάλεια πάνω από όλα

Η πρόεδρος της ΕΕΕ δεν παρέλειψε να αναφερθεί και στον ναυτικό. «Η παγκόσμια στροφή προς το καθαρό μηδενικό επίπεδο θα πρέπει να γίνει με έναν κοινό παρονομαστή: την ασφάλεια των ανθρώπων, των πλοίων και του περιβάλλοντος. Εξάλλου, οι άνθρωποι είναι η κινητήρια δύναμη της βιομηχανίας μας. Οι άνθρωποι θα πρέπει να συνεχίσουν να αποτελούν την πρωταρχική μας εστίαση, την πυξίδα μας σε αυτή την ενεργειακή μετάβαση. Γι' αυτό είναι τόσο σημαντικό οι άνθρωποι μας, επί των πλοίων και στη στεριά, να είναι καλά εξοπλισμένοι για να προσαρμοστούν στη νέα εποχή».

Η μόνιμη απεξάρτηση από τον άνθρακα συνεπάγεται αναγκαστικά μια νέα γενιά ασφαλών τεχνολογιών πρόωσης, μείωσης των εκπομπών και καυσίμων

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων 20 περίπου ετών, η ναυτιλιακή δραστηριότητα έχει σχεδόν διπλασιαστεί- ωστόσο οι εκπομπές από τη ναυτιλία σε όρους παγκόσμιας παραγωγής CO2 έχουν μειωθεί από περίπου 2.9% σε 2.2%



# Το μεγάλο στοίχημα της πράσινης μετάβασης της Ακτοπλοΐας

Του  
**Απόστολου**  
**Σκουμπούρη**

Ένα από τα μεγαλύτερα στοιχεία για την επιτυχή «στροφή» προς βιώσιμες και πράσινες λύσεις που θα αλλάξουν συνολικά το αποτύπωμα των μεταφορών, είναι ο μετασχηματισμός και η προσαρμογή της επιβατηγούς ναυτιλίας στα νέα δεδομένα που επιβάλει η αλλαγή προς καθαρότερες μορφές ενέργειας.

Όλες αυτές οι αλλαγές περνούν από ένα σύνθετο πλέγμα δραστηριοτήτων και διαδικασιών που θα απαιτήσουν επιπρόσθετη χρηματοδότηση, αλλά και μεγαλύτερο χρόνο προσαρμογής. Σύνθετες προκλήσεις όπως ο απαραίτητος εκσυγχρονισμός όλων των λιμανιών, όχι μόνο των μεγάλων, η διαμόρφωση των τιμών ρεύματος, αλλά και το πως θα χρηματοδοτηθεί όλο το πρόγραμμα μετασχηματισμού, καθώς το κόστος μετατροπής για ένα πλοίο από ορυκτά σε εναλλακτικά καύσιμα, ανέρχεται από 300 χιλ. έως 1 εκατ. ευρώ.

Συνολικά, για την εφαρμογή του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων ρύπων (ETS) της Ε.Ε., το επιπλέον κόστος για την εγχώρια ακτοπλοϊκή αγορά εκτιμάται σε περίπου 169 εκατ. ευρώ.

Το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων θα ξεκινήσει στη ναυτιλία από την 1η Ιανουαρίου 2024, ενώ το μέτρο, ειδικά για την ακτοπλοΐα αφορά μόνο την κατηγορία Α, χωρητικότητας 5.000 κόνων και άνω, που δραστηριοποιούνται στις διεθνείς γραμμές αλλά και σε νησιά. Για την Ελλάδα έχει εξασφαλιστεί εξαίρεση από τον κανονισμό έως 31 Δεκεμβρίου 2029 για τα ακτοπλοϊκά πλοία που δρομολογούνται σε λιμένες περιοχές με λιγότερους από 200.000 κατοίκους. Διπλάδι για όλα τα νησιά, πλην της Κρήτης.

Αυτό σημαίνει πως για τη χώρα μας, η εφαρμογή του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων ρύπων (ETS) της Ε.Ε., θα ξεκινήσει από τη νέα χρονιά στις γραμμές της Αδριατικής και της Κρήτης. Ζητούμενο παραμένει το πως θα χρηματοδοτηθούν οι απαραίτητες επενδύσεις, ώστε το κόστος να μην περάσει στα εισιτήρια και το καταναλωτικό κοινό.

Όπως τόνισε ο πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ), Διονύσης Θεοδωράτος κατά τη διάρκεια της ημερίδας στον ΟΛΠ, επικαλούμενος στοιχεία έρευνας του IOBE, η εφαρμογή της δέσμης «Fit for 55» της Ένωσης θα επιφέρει σημαντική αύξηση των λειτουργικών εξόδων της επιβατηγού ναυτιλίας, σε περίπτωση που δεν γίνουν οι κατάλληλες προσαρμογές στον στόλο και στις υποστηρικτικές υποδομές των λιμένων.

Στο πλαίσιο αυτό, τόνισε ο πρόεδρος του ΣΕΕΝ, η ηλεκτροδότηση των ακτο-



πλοϊκών πλοίων στα λιμάνια με χρέωση οικονομικών θα χρησιμοποιήσει μέρος του αυξημένου λειτουργικού κόστους. Ωστόσο, απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις καθώς για τη μετασκευή και τη χρήση της ηλεκτρικής ενέργειας διασύνδεσης ενός ακτοπλοϊκού πλοίου, με απαίτηση ισχύος 2 MVA, η δαπάνη ξεπερνά κατά μέσο όρο τις 300 χιλ. ευρώ, ενώ για τα μεγαλύτερα πλοία μπορεί να φτάσει και το 1 εκατ. ευρώ.

Μάλιστα, όπως υπογράμμισε ο κ. Θεοδωράτος, οι επενδύσεις αυτές μέχρι στιγμής δεν συνοδεύονται με προγράμματα συγχρηματοδότησης ή επιχορήγησης, όπως συμβαίνει σε άλλους κλάδους.

Επίσης, σε ό,τι αφορά την ηλεκτροδότηση «υπάρχουν ανησυχίες εκ μέρους των μελών του Συνδέσμου μας ως προς την τιμολογιακή πολιτική και τους τρόπους χρέωσης από τους λιμένες», συμπλήρωσε ο πρόεδρος του ΣΕΕΝ. Σύμφωνα με το σχέδιο Οδηγίας για τη Φορολόγηση Ενέργειας (Οδηγία για τη Φορολόγηση Ενέργειας), προκρίνονται διάφορα μέτρα

**Για την εφαρμογή του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων ρύπων (ETS) της Ε.Ε., το επιπλέον κόστος για την εγχώρια ακτοπλοϊκή αγορά εκτιμάται σε περίπου 169 εκατ. ευρώ**

ελάφρυνσης των επιβαλλόμενων φόρων για τα εναλλακτικά καύσιμα και ειδικότερα για το ναυτιλιακό ηλεκτρικό ρεύμα για το οποίο θα υπάρξει περίοδος πλήρους φοροαπαλλαγής.

## Προετοιμασία για τη νέα εποχή

Η ηλεκτρική διασύνδεση πλοίων με τα λιμάνια θεωρείται κομβικές σημασίας για την πράσινη μετάβαση, καθώς έτσι τα πλοία θα μπορούν όσο μένουν στα λιμάνια να σβήνουν τις μηχανές και να μην καταναλώνουν καύσιμα, αξιοποιώντας ενέργεια από Ανανεώσιμες Πηγές. Μάλιστα στο πλαίσιο της εφαρμογής της δέσμης μέτρων «Fit for 55» μέχρι το 2030 η ηλεκτρική διασύνδεση θα είναι υποχρεωτική για το 90% των πλοίων που δένουν στα ευρωπαϊκά λιμάνια.

Ενόψει των σημαντικών αλλαγών, ο ΣΕΕΝ έχει υπογράψει μνημόνιο συνεργασίας με το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο με στόχο τη δημιουργία ενός «οδικού χάρτη» για τη μετάβαση στην εποχή της ηλεκτροδότησης και όπως σημείωσε

## Διονύσης Θεοδωράτος :

**“ Η εφαρμογή της δέσμης «Fit for 55» της Ένωσης θα επιφέρει σημαντική αύξηση των λειτουργικών εξόδων της επιβατηγού ναυτιλίας, σε περίπτωση που δεν γίνουν οι κατάλληλες προσαρμογές στον στόλο και στις υποστηρικτικές υποδομές των λιμένων**



**Η εφαρμογή του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων ρύπων (ETS) της Ε.Ε., θα ξεκινήσει από τη νέα χρονιά στις γραμμές της Αδριατικής και της Κρήτης**

## Attica Group: Ο στόλος, η παρουσία σε 6 χώρες και οι επενδύσεις



Τη δημιουργία ενός από τους πιο ισχυρούς ακτοπλοϊκούς ομίλους διεθνώς σε επίπεδο αριθμού διακίνησης επιβατών σηματοδεί η ολοκλήρωση της απορρόφησης της ακτοπλοϊκής εταιρείας ANEK από την Attica Group.

Το εν λόγω deal, το οποίο επικυρώθηκε στο πλαίσιο των γενικών συνελεύσεων των μετόχων των δύο εταιρειών, τοποθετεί την ενισχυμένη πλέον Attica Group στη δεύτερη θέση πανευρωπαϊκά, με κριτήριο τη χωρητικότητα επιβατών και στην πέμπτη θέση, με κριτήριο τη χωρητικότητα σε γραμμικά μέτρα γκαράζ.

Ο όμιλος θα διαχειρίζεται συνολικά 45 πλοία και θα διαθέτει πέντε διαφορετικά brands τα: Superfast Ferries, Blue Star Ferries, Hellenic Seaways, Africa Morocco Links (AML) και την ANEK με παρουσία σε έξι χώρες: Ελλάδα, Ιταλία, Μαρόκο, Ισπανία, Πουέρτο Ρίκο, Δομινικανή Δημοκρατία.

Τα πλοία που θα φέρουν τα χρώματα της ANEK στις γραμμές της Κρήτης θα είναι τέσσερα: Το «Ελυρος» και «Ελευθέριος Βενιζέλος», το «Blue Galaxy» που θα μετονομαστεί σε «Κίσαμος» και το «Blue Horizon» θα μετονομαστεί σε «Λευκά Όρη».

Η Attica Group θα επενδύσει άμεσα στην ANEK κεφάλαια ύψους 31 εκατ. ευρώ για τον εκσυγχρονισμό μέρους του στόλου της. Ειδικότερα η Attica σκοπεύει να επενδύσει 20 εκατομμύρια ευρώ περίπου για την



εγκατάσταση συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων (scrubbers) σε δυο πλοία της ANEK. Επίσης θα επενδύσει άλλα 11,3 εκατ. ευρώ σε συντήρηση (one-off catch-up fleet maintenance costs) των πλοίων της.

Τα οφέλη που θα προκύψουν από την επένδυση σε scrubbers θα προέλθουν από τη χρήση οικονομικότερου τύπου καυσίμου «3,5% HSF0», σε σχέση με το ακριβότερο καύσιμο «0,5% VLSFO» που χρησιμοποιείται σήμερα, και θα είναι περίπου 9,5 εκατ. ευρώ, με τις σημερινές τιμές καυσίμων, ενώ θα καταστήσουν τα πλοία της ANEK ανταγωνιστικά στις γραμμές όπου δραστηριοποιούνται.

## Οι 14 Έλληνες πλοιοκτήτες στο top 100 της Lloyds List

Τη λίστα με τους 100 επιδραστικότερους ανθρώπους στη Ναυτιλία για το 2023 δημοσίευσε η Lloyd's. Όπως κάθε χρόνο, έτσι και φέτος, στη Lloyd's List υπάρχει δυναμική ελληνική συμμετοχή με 14 θέσεις να καταλαμβάνει η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα.

Οι κορυφαίοι Έλληνες-Ελληνίδες: Η Μαρία Αγγελικούση (Angelicoussis Shipping Group), καταλαμβάνει τη 12η θέση, αποτελώντας την κορυφαία Ελληνίδα πλοιοκτήτρια στη λίστα της Lloyd's.

Στη 19η θέση της λίστας βρίσκεται ο Γεώργιος Προκοπίου (Dynacom/Dynagas/Seatraders) και στη 21η θέση η Αγγελική Φράγκου (όμιλος Navios).

Στην 22η θέση συναντάται ο Βαγγέλης Μαρινάκης (όμιλος Capital) και η Μελίνα Τραυλού (Πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών) βρίσκεται στην 25η θέση.

Την 33η θέση καταλαμβάνει ο Γιώργος Οικονόμου (όμιλος TMS) ενώ η 37η θέση ανήκει στον Κώστα Κωστανακάπουλο (Costamare).

Στις θέσεις 41 και 42 βρίσκονται αντίστοιχα οι Πίτερ Λιβανός (GasLog/DryLog) και Πέτρος Παππάς (Star Bulk). Ακόμη, στην 62η θέση είναι ο Γιώργος Λογοθέτης (Libra Group) και ο δρ. Νίκος Τσάκος καταλαμβάνει την 73η θέση στη σχετική λίστα της Lloyd's List.

Στην 75η θέση βρίσκεται η Σεμίραμις Παλουά (Diana Shipping & Helmsra), στην 77η θέση η Έλιν Πετρόκη (WISTA International) και στην 91η θέση η Ελληνοαμερικανίδα Δωροθέα Ιωάννου (The American P&I Club).

Την έτσια λίστα επιμελούνται δημοσιογράφοι και ανταποκριτές της Lloyd's List από όλο τον κόσμο.

## Η Star Bulk Carriers του Πέτρου Παππά εξαγόρασε την Eagle Bulk

Συμφωνία για την συγχώνευσή τους υπέγραψαν η Star Bulk Carriers, συμπεριλαμβανομένου Πέτρου Παππά και η Eagle Bulk Shipping με έδρα τις ΗΠΑ, δημιουργώντας έναν παγκόσμιο ηγέτη στη ναυτιλία χύδην ξηρού.

Η συναλλαγή εγκρίθηκε ομόφωνα από τα διοικητικά συμβούλια και των δύο εταιρειών και είναι δομημένη ως συγχώνευση εξ ολοκλήρου που δίνει στη συγχωνευμένη εταιρεία μια pro-forma κεφαλαιοποίηση αγοράς 2,1 δισ. δολαρίων.

Σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας, οι μέτοχοι της Eagle θα λάβουν 2.621 μετοχές της Star Bulk για κάθε μετοχή της Eagle που κατέχουν. Αυτό αντιπροσωπεύει ένα συνολικό αντίτιμο περίπου 52,60 δολάρια ανά μετοχή, ένα premium 17% με βάση την τιμή κλεισίματος της μετοχής της Eagle

στα 44,85 δολάρια στις 8 Δεκεμβρίου 2023. Μετά την ολοκλήρωση της συναλλαγής, οι μέτοχοι της Star Bulk και της Eagle θα κατέχουν περίπου το 71% και το 29% αντίστοιχα της νέας εταιρείας.

Σχολιάζοντας τη συγχώνευση, ο Πέτρος Παππάς, Διευθύνων Σύμβουλος της Star Bulk, δήλωσε: «Η συγχώνευση της Star Bulk και της Eagle θα δημιουργήσει έναν παγκόσμιο ηγέτη στη ναυτιλία χηρού χύδην φορτίου με έναν μεγάλο, διαφοροποιημένο στόλο εξοπλισμένο με scrubber. Θα αξιοποιήσουμε τις τεχνικές και εμπορικές δυνατότητες διαχείρισης του στόλου των εταιρειών για να βελτιστοποιήσουμε την απόδοση, να επιτύχουμε τους στόχους μας για την ασφάλεια και το περιβάλλον και να μεγιστοποιήσουμε τις δυνατότητες κερδών. Με έναν καλά κεφαλαιοποιημένο ισολογι-

σμό, στοχεύουμε να συνεχίσουμε να παρέχουμε ισχυρές αποδόσεις μετρητών στους μετόχους, ενώ επενδύουμε σε τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών, καθώς συνεχίζουμε να επιδιώκουμε την ανάπτυξη μακροπρόθεσμα».

Ο Gary Vogel, διευθύνων σύμβουλος της Eagle, πρόσθεσε: «Συγκεντρώνουμε δύο εξαιρετικά οργανισμούς και είμαστε βέβαιοι ότι αυτή η δυναμική συγχώνευση με την Star Bulk θα ξεκλειδώσει σημαντική αξία για τους μετόχους της Eagle, συμπεριλαμβανομένης της ευκαιρίας να συμμετάσχουν στη μακροπρόθεσμη ανοδική πορεία της εταιρείας».

Η Star Bulk Carriers αναμένεται να έχει συνδυασμένη ρευστότητα σχεδόν 420 εκατ. δολάρια.



ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ, ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ.

# Η απανθρακοποίηση και η πράσινη ναυτιλία είναι το μέλλον

Την ανάγκη για προσέλκυση και ενθάρρυνση κάθε «πράσινης» επενδυτικής πρωτοβουλίας στα λιμάνια μας και την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στα πλοία από ξηράς, ανέδειξε ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Χρήστος Στυλιανίδης, ως βασική προτεραιότητα του Υπουργείου, μιλώντας σε ημερίδα του ΟΛΠ. Θέμα της ημερίδας ήταν «Ηλεκτροδότηση Πλοίων στο Λιμάνι του Πειραιά – Προοπτικές και Προκλήσεις».

**Η ανάπτυξη της ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά, το λεγόμενο Shore Side Electricity, δηλαδή ο εφοδιασμός και η τροφοδοσία ελλιμενιζόμενων πλοίων, αποτελεί βασικό μέτρο του "Fit for 55"**



Κατά την ομιλία του ο κ. Στυλιανίδης επισήμανε ότι «η απανθρακοποίηση και η πράσινη ναυτιλία είναι το μέλλον» και σημείωσε ότι «όσο πιο γρήγορα προσαρμοστούμε, τόσο πιο καθοριστικό και πρωταγωνιστικό ρόλο θα έχουμε». Τόνισε επίσης ότι η πράσινη μετάβαση στη ναυτιλία και οι μεγάλες προκλήσεις που δημιουργεί ήταν το πρώτο θέμα που απασχόλησε την πρόσφατη Σύνοδο του IMO. Παράλληλα συζητήθηκαν το μεγάλο θέμα του ETS αλλά και το πώς θα διαχειριστούμε τα ανταγωνιστικά λιμάνια που είναι δίπλα μας. Και πρόσθεσε:

«Η ανάπτυξη της ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά, το λεγόμενο SSE (Shore Side Electricity), δηλαδή ο εφοδιασμός και η τροφοδοσία ελλιμενιζόμενων πλοίων, αποτελεί βασικό μέτρο του "Fit for 55". Στο πλαίσιο αυτό, έχει εκδοθεί ήδη ο σχετικός Κανονισμός για να μπορούν τα πλοία να χρησιμοποιούν, εντός λιμανιού, ηλεκτρική ενέργεια από την ξηρά. Είναι ένα μέσο περιορισμού των «emissions».

Ο κ. Στυλιανίδης ανακοίνωσε στη συνέχεια ότι από την 1η Ιανουαρίου 2030 ο στόχος είναι να υπάρχει υποχρεωτική ηλεκτροδότηση των επιβατηγών πλοίων,

των κρουαζιερόπλοιων και των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, για όσο χρόνο βρίσκονται στο λιμάνι. Επομένως, όπως είπε, «προϋπόθεση είναι, λιμάνια όπως το μεγαλύτερο της χώρας, ο Πειραιάς, να διαθέτουν υποδομή OPS (Onshore Power Supply), κάτι που μας φέρνει όλους ενώπιον των ευθυνών μας».

Και ο κ. Υπουργός κατέληξε: «Το λιμάνι του Πειραιά με την πράσινη μετάβαση και τις υπόλοιπες πρωτοβουλίες, θα μπορέσει να καταστεί μια επιπλέον δύναμη για ανάπτυξη στη χώρα. Θεωρώ ότι ο Πειραιάς πλέον έχει γίνει ένα ευρωπαϊκό λιμάνι δυναμικής και καίριας σημασίας για όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση».

Στις εργασίες του IMO, ο σ' αυτή τη μεγάλη Συνέλευση όλων των Κρατών - Μελών, είδα τον ανταγωνισμό που δημιουργείται πλέον στα θέματα της πράσινης μετάβασης. Επομένως, όσο καλύτερα και πιο μεθοδικά προχωρούμε, τόσο περισσότερο κερδίζουμε έδαφος για να κρατήσουμε τον πρωταγωνιστικό μας ρόλο. Η ελληνική ναυτιλία είναι πρωταγωνίστρια, πρέπει να παραμείνει πρωταγωνίστρια και συνεχώς να ανεβαίνει βαθμίδες και να επηρεάζει όλο το παγκόσμιο σκηνικό ο' αυτά τα κρίσιμα θέματα».



*Ο Πειραιάς πλέον έχει γίνει ένα ευρωπαϊκό λιμάνι δυναμικής και καίριας σημασίας για όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, που έχει σχέση και με την βιώσιμη ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, τόνισε κατά την ομιλία του ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής*

## Η ομιλία του Υπουργού:

«Θέλω αρχικά να συγχαρώ τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιά για αυτή την σημαντική πρωτοβουλία και την διοργάνωση αυτής της ημερίδας.

Οι ημερίδες, όταν έχουν συγκεκριμένο στόχο, παράγουν και αποτέλεσμα. Κι αυτή έχει και στόχο και είμαι σίγουρος ότι θα παράξει και αποτέλεσμα. Είναι μια ημερίδα που μας δίνει την ευκαιρία να ανταλλάξουμε απόψεις και ιδέες για ένα θέμα που αποτελεί ένα από τα πιο κρίσιμα θέματα και τις κρίσιμες προκλήσεις της εποχής, την πράσινη μετάβαση στο σύνολό της και ειδικότερα την πράσινη μετάβαση στη ναυτιλία. Και είναι ένα θέμα που μας απασχολεί, τουλάχιστον τις τελευταίες ημέρες, αφού η Ελλάδα έχει κατακτήσει και πάλι την πρώτη θέση στα πλαίσια του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας. Θέλω να ευχαριστήσω όλους όσοι βοήθησαν στην επίτευξη αυτού του στόχου, τον Ναύαρχο που εκπροσωπεί το Λιμενικό Σώμα και την ομάδα του, η οποία επειδή δούλεψε σωστά, φτάσαμε ο' αυτόν τον εξαιρετικά μεγάλο στόχο, κάτω από πολύ δύσκολες συνθήκες.

Το πρώτο θέμα, που μας απασχόλησε στη Σύνοδο του IMO, όπως σας είπα, ήταν η πράσινη μετάβαση στη ναυτιλία και οι μεγάλες προκλήσεις. Αντιλαμβάνεστε ότι υπάρχουν σκληρά και διαφορετικά συμφέροντα μεταξύ των κρατών, ακόμα και εσωτερικά των κρατών, συμφέροντα μεταξύ μεγάλων πρωταγωνιστών της διεθνούς ναυτιλίας και χρειάζεται να περάσει κανείς μέσα από τη Σκόλα και τη Χάρυβδη για να μπορέσει να καταλήξει σε συγκεκριμένες θέσεις. Ένα άλλο μεγάλο στοιχείο, είναι το πώς θα πείσουμε τις Βρυξέλλες για τις μεγάλες δυσκολίες αυτής της πράσινης μετάβασης και πώς η ελληνική ναυτιλία και τα λιμάνια μας θα έχουν πρωταγωνιστικό ρόλο.

Συζητήθηκαν επίσης το μεγάλο θέμα του ETS αλλά και το πώς θα διαχειρι-

στούμε και τα ανταγωνιστικά λιμάνια που είναι δίπλα μας. Είναι θέματα που ουσιαστικά έχουν σχέση και με τη σημερινή ημερίδα. Γιατί η ανάπτυξη της ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά, το λεγόμενο SSE (Shore Side Electricity), δηλαδή ο εφοδιασμός και η τροφοδοσία ελλιμενιζόμενων πλοίων, αποτελεί βασικό μέτρο του "Fit for 55".

Στο πλαίσιο αυτό, έχει εκδοθεί ήδη ο σχετικός Κανονισμός για να μπορούν τα πλοία να χρησιμοποιούν, εντός λιμανιού, ηλεκτρική ενέργεια από την ξηρά. Είναι ένα μέσο περιορισμού των «emissions».

Ειδικότερα, από την 1η Ιανουαρίου 2030 ο στόχος είναι να υπάρχει υποχρεωτική ηλεκτροδότηση των επιβατηγών πλοίων, των κρουαζιερόπλοιων και πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, για όσο χρόνο βρίσκονται στο λιμάνι.

Επομένως, προϋπόθεση είναι, λιμένες όπως το μεγαλύτερο της χώρας, ο Πειραιάς μας, να διαθέτουν υποδομή OPS (Onshore Power Supply). Κάτι που μας φέρνει όλους ενώπιον των ευθυνών μας.

Αυτά που άκουσα από τον εκπρόσωπο του ΟΛΠ και τον Γενικό Διευθυντή είναι ενθαρρυντικά, γιατί φαίνεται ότι Οργανισμός Λιμένα Πειραιά έχει αντιληφθεί ποια είναι η προτεραιότητα και ποια η πίεση του χρόνου.

Γιατί ο χρόνος προσαρμογής, εκ πρώτης όψεως, μπορεί να μοιάζει αρκετός, αλλά, πιστέψτε με από την εμπειρία μου ως Επίτροπος, δεν είναι αρκετός. Είναι έξι-επτά χρόνια. Μόνο αν κινηθούμε γρήγορα, μεθοδικά και είμαστε όλοι μαζί στην ίδια βάρκα, θα μπορέσουμε να είμαστε συνεπείς σε αυτές τις δεσμεύσεις, οι οποίες θα μας δώσουν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα. Την ίδια στιγμή, θα μας δώσουν τη δυνατότητα να παραμείνουμε πρωταγωνιστές στη ναυτιλία και στα λιμάνια μας.

Στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έχουμε ως βασική μας προτεραιότητα την προσέλκυση και άμεση εν-

θάρρυνση κάθε «πράσινης» επενδυτικής πρωτοβουλίας στα λιμάνια μας και η παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στα πλοία από ξηράς θεωρούμε ότι θα έχει θετικότατη επίδραση.

Στις εργασίες του IMO, άλλωστε κάποιος από εσάς ήταν παρώντες ο' αυτή τη μεγάλη Συνέλευση όλων των Κρατών - Μελών, είδα τον ανταγωνισμό που δημιουργείται πλέον στα θέματα της πράσινης μετάβασης. Όσο καλύτερα και πιο μεθοδικά προχωρούμε, τόσο περισσότερο κερδίζουμε έδαφος για να κρατήσουμε τον πρωταγωνιστικό μας ρόλο. Η ελληνική ναυτιλία είναι πρωταγωνίστρια, πρέπει να παραμείνει πρωταγωνίστρια και συνεχώς να ανεβαίνει βαθμίδες και να επηρεάζει όλο το παγκόσμιο σκηνικό ο' αυτά τα κρίσιμα θέματα.

Κλείνοντας, θέλω και πάλι να χαιρετίσω το λιμάνι του Πειραιά που με όλο αυτό το ναυτιλιακό πλέγμα που δημιουργεί η πράσινη μετάβαση και οι υπόλοιπες πρωτοβουλίες, θα μπορέσει να καταστεί μια επιπλέον δύναμη για ανάπτυξη στη χώρα. Θεωρώ ότι ο Πειραιάς πλέον έχει γίνει ένα ευρωπαϊκό λιμάνι δυναμικής και καίριας σημασίας για όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, που έχει σχέση και με την βιώσιμη ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Και ένα από τα μεγάλα μας επιχειρήματα, προχθές στο Συμβούλιο, ήταν κι αυτό, ότι δηλαδή, η ευρωπαϊκή ναυτιλία αντιμετωπίζει μεγάλες προκλήσεις ανταγωνιστικότητας. Εάν δεν της δώσουμε όσα χρειάζεται και από ευρωπαϊκά κονδύλια, δεν θα μπορέσει να σταθεί και να πρωταγωνιστήσει, όπως θέλουμε όλοι μας, μέσα ο' αυτόν τον δύσκολο και πολύ ανταγωνιστικό κόσμο.

Και για αυτόν τον λόγο, το έργο είναι συγχρηματοδοτούμενο. Η απανθρακοποίηση και η πράσινη ναυτιλία είναι το μέλλον. Όσο πιο γρήγορα προσαρμοστούμε, τόσο πιο καθοριστικό και πρωταγωνιστικό ρόλο θα έχουμε. Το μεγάλο στοιχείο της πράσινης μετάβασης θα το κερδίσουμε όλοι μαζί. Δεν μπορεί να κάνεις πίσω. Και λόγω της επίσκεψής μου στο Dubai που είναι το Cop28, η Παγκόσμια Συνέλευση για το κλίμα, σας λέω ότι όσα ακούγονται για την εφαρμογή της πυρηνικής ενέργειας σε θέματα που δεν αφορούν βέβαια τα πλοία, αλλά την τοπική παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, είναι ενδεχομένως ζητήματα προκλητικά. Η όμως σύμπτωση δεν είναι κάτι που θα έρθει αύριο.

Είναι του 2050. Μέχρι τότε, αυτή η μεταβατική περίοδος θα πρέπει να έχει άλλα καύσιμα ό,τι και σημερινά αλλά κάτι διαφορετικό ή ένας συνδυασμός. Οι στόχοι λοιπόν που τέθηκαν και από τις συμφωνίες του IMO αλλά και την Συμφωνία των Παρισίων, είναι στόχοι σκληροί αλλά πρέπει να τους πετύχουμε, να τους προσεγγίσουμε, γιατί θα επαναλάβω για μια ακόμη φορά, μόνο τότε η ελληνική ναυτιλία και τα ελληνικά λιμάνια θα κρατήσουν τον πρωταγωνιστικό ρόλο που τους αξίζει».

ΟΛΠ:

# Ηλεκτροδότηση πλοίων στο λιμάνι του Πειραιά



*Τις εργασίες της ημερίδας άνοιξε ο αναπληρωτής διευθύνων σύμβουλος της ΟΛΠ Α.Ε., κ. Παναγιώτης Τσώνης*

Με μεγάλη επιτυχία και σημαντική προσέλευση πραγματοποιήθηκε στην αίθουσα εκδηλώσεων του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς ημερίδα με θέμα «Ηλεκτροδότηση Πλοίων στο Λιμάνι του Πειραιά - Προοπτικές και Προκλήσεις».

Η Ημερίδα πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της προσπάθειας ενεργειακής μετάβασης των υποδομών του λιμένα Πειραιά και προσαρμογής των λιμενικών λειτουργιών του στις επιταγές της Πράσινης Συμφωνίας και της Δέσμης Μέτρων της Ε.Ε. «Fit for 55». Η Ο.Λ.Π. Α.Ε., μέσω δυο συγχρηματοδοτούμενων από την Ε.Ε. έργων, CIPORT και EALING, έχει ήδη προχωρήσει σε σχετικές δράσεις, έχοντας ολοκληρώσει το σύνολο των τεχνικών μελετών για 5 θέσεις ηλεκτροδότησης πλοίων στην ακτοπλοία και 4 θέσεις ηλεκτροδότησης πλοίων στην κρουαζιέρα, και δρομολογεί την κατασκευή των εν λόγω έργων.

Τις εργασίες της ημερίδας άνοιξε ο αναπληρωτής διευθύνων σύμβουλος της ΟΛΠ Α.Ε., κ. Παναγιώτης Τσώνης, ο οποίος αναφέρθηκε στην ολοκλήρωση από την ΟΛΠ Α.Ε., μέσα στο 2023, του έργου EALING που αφορά στη την εκπόνηση των οριστικών τεχνικών, περιβαλλοντικών και χρηματοοικονομικών μελετών για 5 θέσεις ηλεκτροδότησης πλοίων ακτοπλοίας στις Ακτές Ποσειδώνος, Αγίου Διονυσίου, Ηετώνειας, Περικλέους, συνολικής ισχύος 13.5 MVA, καθώς και στο έργο CIPORT που επικεντρώνεται στην εκπόνηση των απαιτούμενων μελετών για 4 θέσεις ηλεκτροδότησης πλοίων κρουαζιέρας στην Ακτή Θεμιστοκλέους.

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, απόλυτα ευθυγραμμισμένος με τους στόχους της Πράσινης Συμφωνίας της ΕΕ και το πακέτο Fit-for-55, έχει καταρτίσει τον οδικό χάρτη για τη μείωση εκπομπών άνθρακα έως το 2030. «Η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον

55% έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 είναι ένας φιλόδοξος στόχος για την ΕΕ και χρειάζεται όλοι να ενώσουμε τις δυνάμεις μας για να τον πετύχουμε. Δεσμευόμαστε να βελτιστοποιήσουμε στο μέγιστο βαθμό τις δικές μας δραστηριότητες στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων μας και να αναζητούμε διαρκώς τρόπους για τη μείωση των εκπομπών άνθρακα που προκύπτουν από τις δικές μας δραστηριότητες, ενώ την ίδια στιγμή υποστηρίζουμε τα πλοία στις προσπάθειές τους για μείωση εκπομπών άνθρακα», όπως σημειώνει ο ΟΛΠ.

Στη συνέχεια το λόγο έλαβε ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Χρήστος Στυλιανίδης, ο οποίος σημείωσε ότι η Ελλάδα επανέκτισε την πρώτη θέση παγκοσμίως στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας και στάθηκε στις συγκεκριμένες και αυστηρές υποχρεώσεις ηλεκτροδότησης για τα λιμάνια που δημιουργούνται από το 2030 γεγονός που, όπως είπε, μας επιβάλλει να «τρέξουμε» για τις σχετικές υποδομές. Σημείωσε ακόμα ότι η ηλεκτροδότηση που παίζει σημαντικό λόγο τόσο για την «πράσινη» μετάβαση, όσο και για την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών λιμανιών σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο.

Τον πρώτο κύκλο ομιλητών έκλεισε η Γενική Γραμματέας Ιδιωτικών Επενδύσεων του Υπουργείου Ανάπτυξης, κα Βασιλική (Βίκυ) Λοϊζου, η οποία ανέφερε ότι ο ρόλος του λιμανιού του Πειραιά είναι σημαντικός σε πολλούς τομείς όπως ο τουρισμός, το εμπόριο και οι ξένες επενδύσεις, και πρόσθεσε ότι το λιμάνι του Πειραιά συγκαταλέγεται ανάμεσα στα καλύτερα της Ευρώπης και συνεχώς αναβαθμίζεται στη σχετική κατάσταση. Σημείωσε ακόμα ότι το ΥΠΑΝ θα στηρίξει κάθε προσπάθεια αναβάθμισης του λιμανιού του Πειραιά, αλλά και κάθε άλλου λιμανιού της χώρας.



ΠΛΗΜΜΥΡΕΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ - ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.

# 50 εκατ. από τους εφοπλιστές για αποκατάσταση 33 σχολείων



Μνημόνιο Συνεργασίας για την αποκατάσταση όλων των σχολικών μονάδων στη Θεσσαλία και τη Στερεά Ελλάδα, που επλήγησαν από τις πρόσφατες καταστροφικές πλημμύρες, υπεγράφη από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστο Σταϊκούρα, την Πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) Μελίνα Τραυλού και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της Εταιρείας «Κτιριακές Υποδομές Α.Ε.» Αθανάσιο Γιάνναρη.

Όπως δήλωσε ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστος Σταϊκούρας: «Υπογράψαμε το Μνημόνιο Συνεργασίας μεταξύ της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, της Εταιρείας του Δημοσίου "Κτιριακές Υποδομές Α.Ε." και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, για τη χρηματοδότηση έργων αποκατάστασης σχολικών μονάδων στη Θεσσαλία και τη Στερεά Ελλάδα, περιοχές που επλήγησαν από τις πρόσφατες, πρωτόγνωρες πλημμύρες. Πρόκειται για μία ακόμη, σημαντική πρωτοβουλία κοινωνικής ευθύνης, πράξη προσφοράς και αλληλεγγύης της ΕΕΕ.

Θέλω να ευχαριστήσω την Πρόεδρο της Ένωσης κα. Μελίνα Τραυλού, και στο πρόσωπό της όλα τα μέλη του Ελληνικού Εφοπλισμού, που διαθέτουν 50 εκατ. ευρώ στις πληγείσες - από πρωτοφανείς καταστροφές - περιοχές. Αρχικά, σημαντικό μέρος αυτού του ποσού θα διατεθεί στις Κτιριακές Υποδομές, για σχολικές μονάδες που χρήζουν εκτεταμένων εργασιών αποκατάστασης, βελτίωση των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων, ενεργειακή αναβάθμιση και ανακατασκευή του περιβάλλοντα χώρου, ώστε να καταστούν λειτουργικές, σύγχρονες και αναβαθμισμένες.

Τα έργα θα εκτελεστούν με βάση το Άρθρο 25 του Νόμου 5049/2023, που αφορά τις διαδικασίες κατεπείγουσας εκτέλεσης έργων από το Υπουργείο Υποδομών και



Η Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Μελίνα Τραυλού με τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστο Σταϊκούρα

Μεταφορών και τους εποπτευόμενους φορείς του, σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης πολιτικής προστασίας. Ο κατάλογος των σχολικών μονάδων, στις οποίες η ΚΤΥΠ θα εκτελέσει τα έργα, και ήδη υπάρχει μία πρώτη αναλυτική καταγραφή, θα περιλαμβάνεται σε σχετική Υπουργική Απόφαση.

Το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει, κατόπιν συνεννόησης με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, τη δημοσιοποίηση της χρηματοδότησης των έργων που θα αναλάβει η Ένωση. Θέλω, και πάλι, να ευχαριστήσω την Ένωση για την προσφορά της και την εμπιστοσύνη της. Εμπιστοσύνη προς τις Κτιριακές Υποδομές, εποπτευόμενου φορέα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ο οποίος έχει αποδείξει ότι μπορεί, έγκαιρα, να υλοποιήσει σημαντικά έργα, με όρους οικονομικής αποτελεσματικότητας και κοινωνικής ανταποδοτικότητας. Από κοινού, θα φανούμε αντάξιοι των προσδοκιών της κοινωνίας».

Όπως δήλωσε ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, αρμόδιος για τις Υποδομές, Νίκος Ταχιάος:

«Η λέξη κλειδί στη σημερινή υπογραφή είναι η "εμπιστοσύνη". Η ελληνική κοινωνία πρέπει να δείξει εμπιστοσύνη στον ελληνικό εφοπλισμό, ο οποίος πρώτος σπεύδει να συνδράμει σε μια πάρα πολύ δύσκολη περίσταση, ειδικά για τους κατοίκους της Θεσσαλίας. Και εμπιστοσύνη του ελληνικού εφοπλισμού προς την ελληνική πολιτεία, η οποία μέσω της ΚΤΥΠ μπορεί να προσφέρει ένα έργο πολύ υψη-

λής ποιότητας και με διασφάλιση της ακεραιότητας στη διαχείριση των χρημάτων. Πρόκειται για ένα πολύ καλό ξεκίνημα, σε ένα μεγάλο εγχείρημα, το οποίο αποβλέπει όχι μόνο στο να αποκαταστήσουμε τις ζημιές στη Θεσσαλία, αλλά να τα κάνουμε καλύτερα, απ' ό,τι προηγούμενως».

Η Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Μελίνα Τραυλού ανέφερε χαρακτηριστικά: «Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ανταποκρίθηκε άμεσα στο κάλεσμα του Πρωθυπουργού, πριν δύο μήνες περίπου, για την συμβολή μας στην αποκατάσταση των ζημιών στις πληγείσες περιοχές της Θεσσαλίας και στις γύρω περιοχές.

Εμείς, ως ελληνικός εφοπλισμός, ανταποκριθήκαμε άμεσα και σε διάστημα λιγότερο των 10 ημερών συγκεντρώσαμε στο ειδικό μας ταμείο πάνω από 50 εκατομμύρια, όπως μας ζητήθηκε από την πατρίδα.

Θέλω να ευχαριστήσω, καταρχάς, εσάς κύριε Υπουργέ, καθώς και τα συναρμόδια Υπουργεία και τις υπηρεσίες των Κτιριακών Υποδομών για την άψογη συνεργασία, ώστε να φτάσουμε σήμερα να υπογράψουμε το Μνημόνιο συνεργασίας.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και ο ελληνικός εφοπλισμός διαχρονικά στηρίζει την παιδεία και είμαστε υπερήφανοι που θα αναλάβουμε τα 33 σχολεία, που είναι και το σύνολο των σχολικών μονάδων που έχουν πληγεί. Είμαστε δίπλα σας, δίπλα στη πατρίδα, όπως πάντα.

Θέλω να τονίσω ότι είναι το πρώτο έργο που αναλαμβάνουμε και είμαστε σε συνεχή συνεργασία μαζί σας, για να δούμε και περαιτέρω πως θα αξιοποιήσουμε το υπόλοιπο της δωρεάς μας».

Απ' την πλευρά του ο Διευθύνων Σύμβουλος της εταιρείας «Κτιριακές Υποδομές Α.Ε.» Αθανάσιος Γιάνναρης τόνισε: «Η ποντοπόρος ναυτιλία πλέει σταθερά δίπλα στην πατρίδα όποτε χρειαστεί. Θεωρούμε χρέος μας να αξιοποιήσουμε αυτήν τη δωρεά με τον καλύτερο τρόπο. Τα σχολεία όχι μόνο να αποκατασταθούν, αλλά να γίνουν σύγχρονα και καλύτερα από ότι ήταν πριν, ώστε να γεμίσουν χαρούμενα παιδιά. Η «Κτιριακές Υποδομές Α.Ε.» είναι αφοσιωμένη στην αποστολή της και θα την ολοκληρώσουμε με συνέπεια και αποτελεσματικότητα».

Μνημόνιο Συνεργασίας για τη χρηματοδότηση έργων αποκατάστασης σχολικών μονάδων στη Θεσσαλία και τη Στερεά Ελλάδα, περιοχές που επλήγησαν από τις πρόσφατες, πρωτόγνωρες πλημμύρες



LLOYD'S LIST GREEK SHIPPING AWARDS 2023

# Τιμήθηκαν κορυφαίες εταιρείες και προσωπικότητες της ναυτιλίας

Δυναμικό παρών έδωσαν οι Έλληνες εφοπλιστές και τα στελέχη των ναυτιλιακών εταιρειών στα 20a Lloyd's List-Greek Shipping Awards 2023, στέλνοντας το μήνυμα ότι η ελληνική ναυτιλία θα πρωταγωνιστήσει και στο μέλλον στις θάλασσες του κόσμου.

Η 20η εκδήλωση για τα Ελληνικά Ναυτιλιακά Βραβεία πραγματοποιήθηκε σε κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας. Το βραβείο «The 20 Years Achievement Award» με χορηγό την LPC απονεμήθηκε στους επικεφαλής των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών με πλοία μεταφοράς υδρογονοποιημένου φυσικού αερίου. Τιμήθηκε έτσι η ελληνική ναυτιλία, η οποία μέσα σε 20 χρόνια, από σχεδόν μηδενική παρουσία στον συγκεκριμένο κλάδο κατάφερε να κατακτήσει παγκόσμια ηγετική παρουσία στη μεταφορά LNG.

Τα βραβεία απονεμήθηκαν σε εταιρείες που εκπροσωπούν το 90% του ελληνόκτητου στόλου μεταφοράς LNG και συγκεκριμένα στις TEN, TMS Cardiff Gas, Alpha Gas, Dynagas, GasLog, Maran Gas και στην Capital Gas.

Το άλλο ειδικό επετειακό βραβείο της βραδιάς απονεμήθηκε στον Ευάγγελο Μ. Μαρινάκη και την Capital Product Partners για το Deal της Δεκαετίας, για τη συμφωνία τους το 2018 για το spin-off του στόλου δεξαμενόπλοιων της CPLP σε μια συγχώνευση 1,65 δισ. δολαρίων με την Diamond S Shipping.

Ο εφοπλιστής Γιώργος Προκοπίου ανακηρύχθηκε για δεύτερη φορά Ελληνική Ναυτιλιακή Προσωπικότητα της Χρονιάς, ενώ ο πρόεδρος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου Emanuele Grimaldi ανακηρύχθηκε Διεθνής Προσωπικότητα της Χρονιάς για δεύτερη φορά.



## Οι νικητές με μία ματιά

- **Εταιρία Ξηρού Φορτίου της Χρονιάς**  
Diana Shipping
- **Εταιρία Δεξαμενόπλοιων της Χρονιάς**  
Tsakos Energy Navigation
- **Επιβατηγός Εταιρία της Χρονιάς**  
Celestyal Cruises
- **Ναυλομεσίτης της Χρονιάς**  
Cass Technava Maritime
- **Ναυτιλιακός Χρηματοδότης της Χρονιάς**  
Alpha Bank
- **Βραβείο Τεχνολογικού Επιτεύγματος**  
Erma First
- **Βραβείο Ασφάλειας**  
Black Rope
- **Βραβείο Επιτεύγματος στην Εκπαίδευση - Κατάρτιση**  
Helmepa Academy
- **Βραβείο 'Πειρατές: Διεθνές Κέντρο'**  
VShips Greece
- **Βραβείο Lloyd's List Intelligence Big Data**  
Procureship

- **Διεθνής Προσωπικότητα της Χρονιάς**  
Emanuele Grimaldi
- **Ναυτικός της Χρονιάς**  
Καπετάνιος Κυριάκος Μουζάκης
- **Πλοίο της Χρονιάς**  
"Antonios I. Angelicoussis"
- **Βραβείο Βιωσιμότητας**  
Star Bulk Carriers
- **Deal της Δεκαετίας 2014-2023**  
Ευάγγελος Μ. Μαρινάκης and Capital Product Partners
- **Βραβείο Επόμηνης Γενιάς στη Ναυτιλία**  
Πέτρος Παναγιωτίδης
- **Βραβείο Επιτεύγματος Ζωής Lloyd's List/Propeller Club**  
Νικόλαος Γ. Μουνδρέας
- **Newsmaker της Χρονιάς**  
Κρίτων Λεντούδης
- **Προσωπικότητα της Χρονιάς**  
Γεώργιος Προκοπίου
- **Βραβείο Επιτεύγματος Εικοσαετίας (2004-2023)**  
Ο Ελληνικός Ναυτιλιακός Κλάδος LNG

## Στην Alpha Bank το βραβείο Shipping Financier of the Year 2023

Για τη στήριξη της στη ναυτιλία και την ποιοτική και γρήγορη εξυπηρέτηση που προσφέρει στους ναυτιλιακούς Πελάτες βραβεύτηκε η Alpha Bank στα Lloyd's List Greek Shipping Awards, αποσπώντας το βραβείο Shipping Financier of the Year 2023.

Διαθέτοντας ένα από τα μεγαλύτερα χαρτοφυλάκια της αγοράς, ύψους USD 3.5 δισ., η Alpha Bank έχει αναδειχθεί σε βασικό χρηματοδότη της ελληνόκτητης ναυτιλίας, χρηματοδοτώντας από το 1997 μοντέρνα και νεότευκτα πλοία που δραστηριοποιούνται σε διάφορους τομείς της ναυτιλίας. Πέραν των χρηματοδοτήσεων, η κατανόηση των αναγκών των

ναυτιλιακών εταιριών, δίνει στην Τράπεζα τη δυνατότητα να παρέχει, μέσω του εξειδικευμένου προσωπικού της, ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών και προϊόντων (εμβάσματα, μετατροπές συναλλάγματος, εγγυητικές επιστολές κ.ά.).

Σημειώνεται ότι τα τελευταία 4 χρόνια (2019-2022) η Alpha Bank κατέυθνε περισσότερο από το 30% της καθαρής πιστωτικής της επέκτασης, η οποία ανήλθε περίπου στα Ευρώ 6 δισ., σε κλάδους-κλειδιά για την ελληνική οικονομία όπως είναι η ναυτιλία και ο τουρισμός.

Παράλληλα, όπως ανακοινώθηκε στο νέο Στρατηγικό της Σχέδιο 2023-2025, η Τράπεζα αναμένει ισχυρή ανάπτυξη στις

χρηματοδοτήσεις προς την ελληνόκτητη Ναυτιλία, ως αποτέλεσμα των επενδύσεων που χρειάζονται για την πράσινη μετάβαση του στόλου και την υλοποίηση του νέου οδικού χάρτη που έθεσε ο IMO για μηδενικές εκπομπές αερίων έως ή γύρω στο 2050. Παραλαμβάνοντας το βραβείο, για λογαριασμό της Alpha Bank ο επικεφαλής της Διεύθυνσης Ναυτιλιακών Εργασιών της Τράπεζας, Κωνσταντίνος Σωτηρίου δήλωσε:

«Στην Alpha Bank, για περισσότερα από 25 χρόνια στηρίζουμε την ελληνική ναυτιλία τόσο στις καλές όσο και στις δύσκολες εποχές, έχοντας χτίσει με τους Πελάτες μας μακροχρόνιες σχέσεις εμπιστοσύνης».







# Deal 1 δις ευρώ μεταξύ Attica Group και Onex

Μνημόνιο συνεργασίας υπέγραψαν στο υπουργείο Ανάπτυξης, παρουσία κορυφαίων στελεχών της κυβέρνησης, ο πρόεδρος και CEO της ONEX, Πάνος Ξενοκώστας και ο πρόεδρος της Attica Group, Κυριάκος Μάγειρας.

Το μνημόνιο αφορά την εκτέλεση από τα Ναυπηγεία Ελευσίνος και Νεώριο Σύρου, του ναυπηγικού προγράμματος εκσυγχρονισμού του στόλου του ομίλου Attica, που υπό την "ομπρέλα" της έχει ένα στόλο από 45 πλοία. Έχει πέντε θυγατρικές εταιρείες, την Superfast Ferries, την Blue Star Ferries, την Hellenic Seaways, την Africa Morocco Links (AML) και βέβαια την ANEK.

Το πλαίσιο συνεργασίας των δύο ομίλων θα έχει διάρκεια 10 ετών και θα αφορά το σύνολο του επενδυτικού προγράμματος που έχει βάλει μπροστά η Attica Group, συνολικού ύψους 1 δις. ευρώ για την αναβάθμιση του στόλου της. Θα περιλαμβάνει, δηλαδή, τόσο τις επενδυτικές εργασίες των πλοίων και τις εργασίες ενεργειακής αναβάθμισης τους, αλλά και -το πιο σημαντικό- τη ναυπήγηση νέων πλοίων.

Υπενθυμίζεται ότι η Attica Group έχει ανακοινώσει ένα επενδυτικό πρόγραμμα ύψους 1 δις. ευρώ μέχρι το 2030, ενώ μέχρι το 2026 προγραμματίζει επενδύσεις 150 εκατ. ευρώ για την αναβάθμιση των πλοίων της. Από αυτά πάνω από 30 εκατ. ευρώ θα επενδυθούν στα πλοία της ANEK. Μεταξύ άλλων προγραμματίζεται η εγκατάσταση συστημάτων πλυντρίδων καυσαερίων (scrubbers) που μειώνουν τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τις μηχανές των πλοίων αλλά και συστημάτων για την ηλεκτρική σύνδεση των πλοίων στα λιμάνια (cold ironing). Σε δεύτερη φάση, θα προχωρήσει και η εγκατάσταση μηχανών διπλής καύσης σε επιλεγμένα πλοία αλλά και η ναυπήγηση καινούργιων πλοίων που θα καλύπτουν στο σύνολό τους τα νέα περιβαλλοντικά στάνταρ.

Για «μέρα δικαίωσης για εμάς και τους εργαζομένους των ναυπηγείων» έκανε λόγο ο κ. Ξενοκώστας τονίζοντας πως θα έρθουν και άλλες αντίστοιχες συμφωνίες. «Δουλεύουμε σκληρά για να είναι μια από τις πολλές ημέρες δικαίωσης που θα έρθουν», ανέφερε χαρακτηριστικά. Μιλώντας για τις εργασίες που ήδη έχουν γίνει, ο επικεφαλής της ONEX σημείωσε πως ήδη έχει δημιουργηθεί ένα καλό όνομα στη διεθνή αγορά. «Φέρνουμε τα πλοία, τα παραδίδουμε στην ώρα τους και με ανταγωνιστικές τιμές. Τα Ναυπηγεία Ελευσίνος και Σύρου έχουν γίνει συνώνυμο της έγκαιρης παράδοσης», σημείωσε.



Ο πρόεδρος της Attica Group, Κυριάκος Μάγειρας, σημείωσε πως ο όμιλος αποφάσισε να συμμετάσχει στον «αγώνα για την αναβίωση» της ναυπηγικής βιομηχανίας στη χώρα μας. «Έχουμε το καθήκον να δώσουμε ότι μπορούμε στην ελληνική οικονομία. Σκοπός μας είναι να έχουμε μια συμφωνία win-win για τις δύο πλευρές», τόνισε ο κ. Μάγειρας σημειώνοντας παράλληλα πως απαιτείται η δημιουργία ενός Ταμείου Επενδύσεων για την ακτοπλοία που θα αξιοποιεί και κοινοτικά κονδύλια, όπως κάνουν και άλλες ευρωπαϊκές χώρες. «Έχουμε προτείνει τη δημιουργία μιας ομάδας εργασίας για τον σκοπό αυτό. Ο χρόνος πιέζει», τόνισε.

## «Ιστορική Συμφωνία»

Η υπογραφή του Μνημονίου πραγματοποιήθηκε στο υπουργείο Ανάπτυξης παρουσία του υπουργού Κώστα Σκρέκα, ενώ παρόντες ήταν οι υπουργοί Εργασίας, Ναυτιλίας, καθώς και ο αναπληρωτής υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Νίκος Παπαθανάσης. Στην εκδήλωση παρευρέθηκε και ο πρέσβης των ΗΠΑ, Τζορτζ Τσοούνις.

Για μια σημαντική συμφωνία ύψους 1 δις. ευρώ έκανε λόγο ο υπουργός Ανάπτυξης, Κώστας Σκρέκας. «Είναι το ξεκίνημα μιας φωτεινής οδού για τα ναυπηγεία και την οικονομική ανάπτυξη της χώρας μας. Η υπογραφή του Μνημονίου Συνεργασίας δίνει σάρκα και οστά στο όραμά μας να καταστεί η Ελλάδα ναυπηγικό κόμβος στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου», τόνισε ο κ. Σκρέκας. Όπως σημείωσε ο κ. Σκρέκας, η ONEX αναλαμβάνει να εκτελέσει το ναυπηγικό πρόγραμμα της Attica Group, ύψους 1 δις.

Η υπογραφή του Μνημονίου πραγματοποιήθηκε στο υπουργείο Ανάπτυξης παρουσία του υπουργού Κώστα Σκρέκα, ενώ παρόντες ήταν οι υπουργοί Εργασίας, Ναυτιλίας, καθώς και ο αναπληρωτής υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών. Στην εκδήλωση παρευρέθηκε και ο πρέσβης των ΗΠΑ

για τα επόμενα 10 χρόνια στα Ναυπηγεία Ελευσίνος και Σύρου. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει και τη ναυπήγηση νέων πλοίων στα ναυπηγεία της ONEX.

Για μια μεγάλη εθνική επιτυχία έκανε λόγο ο υπουργός Άδωνις Γεωργιάδης. «Το γεγονός ότι ένας όμιλος όπως η Attica Group υπογράφει συμφωνία που θα δώσει δουλειά για πολλά χρόνια στα ναυπηγεία με γεμίζει υπερηφάνεια», σημείωσε ο υπουργός Εργασίας και εξέφρασε την βεβαιότητά του ότι θα έρθουν και άλλες συμφωνίες.

Ο υπουργός Ναυτιλίας, Χρήστος Στυλιανίδης, σημείωσε πως η συμφωνία αποτελεί παράδειγμα προς μίμηση. «Η σημερινή υπογραφή δεν είναι απλά μια σημαντική εξέλιξη αλλά και παράδειγμα προς μίμηση που θα παρουσιάσουμε σε διεθνή φόρα για συνεργασίες που οδηγούν στην πράσινη μετάβαση», ανέφερε χαρακτηριστικά και πρόσθεσε πως η εν λόγω συμφωνία ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας.

Για μια ιστορική συμφωνία που «είναι στην ουσία η έναρξη της βιώσιμης και σταθερής ανάπτυξης της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας της Ελλάδας. Ανοίγει ένας άλλος ορίζοντας που όχι μόνο δημιουργεί θέσεις εργασίας αλλά και ένα οικοσύστημα άλλων δραστηριοτήτων που θα ενισχύσουν τη βιομηχανία και την ελληνική οικονομία», έκανε λόγο ο αναπληρωτής υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Νίκος Παπαθανάσης.

Τα συχαρητήρια του για τη συμφωνία αλλά και για την αναγνώριση της ναυπηγικής βιομηχανίας στους υπουργούς της κυβέρνησης έδωσε ο πρέσβης των ΗΠΑ.

# Ο «ΑΝΕΜΟΣ» του Αιγαίου

## Δημιουργώντας ταξιδιωτικές αναμνήσεις στην καρδιά των Κυκλάδων

Από την πρώτη μέρα της παρουσίας του στη γραμμή των Κυκλάδων ο επιβλητικός «ΑΝΕΜΟΣ» κέρδισε τις εντυπώσεις χάρη στη δυναμότητά του να προσφέρει στους επιβάτες μια μοναδική εμπειρία ταξιδιού με κύρια χαρακτηριστικά την εξαιρετική άνεση και το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών.



Ο «ΑΝΕΜΟΣ» είναι ολικής χωρητικότητας 13.047 τόνων, έχει μήκος 136 μέτρα, πλάτος 24 και αναπτύσσει μέγιστη ταχύτητα 21,5 ναυτικών μιλίων την ώρα, ενώ μπορεί να μεταφέρει 1.700 επιβάτες και 350 ΙΧ ή 55 φορτηγά οχήματα.

Σύμφωνα με το νηογνώμόνα του, ο οποίος είναι από τους κορυφαίους στον κόσμο, το πλοίο ανήκει στην Α' κατηγορία σε όλες τις παραμέτρους λειτουργίας του, τηρεί τα υψηλότερα στάνταρ ασφαλείας ενώ είναι εξοπλισμένο με τα πιο σύγχρονα συστήματα ναυσιπλοΐας.

Στο ξενοδοχειακό του κομμάτι ο «ΑΝΕΜΟΣ» διαθέτει ευρύχωρους εσωτερικούς και εξωτερικούς κοινόχρηστους χώρους οι οποίοι εκτείνονται στα τέσσερα κύρια καταστρώματά του. Οι επιβάτες μπορούν να επιλέξουν να ταξιδέψουν στο κατάστρωμα της οικονομικής θέσης (με πρόσβαση τόσο σε εσωτερικούς όσο και εξωτερικούς χώρους), στις αριθμημένες θέσεις αεροπορικού τύπου με δυνατότητα ανάκλισης και στο ακόμα πιο πολυτελές σαλόνι της πρώτης θέσης. Ειδικά για τους επιβάτες που ταξιδεύουν με τα κατοικίδια τους παρέχεται χωρίς καμία επιπλέον χρέωση, πρόσβαση σε ειδικά διαμορφωμένο εσωτερικό σαλόνι, όπου μπορούν να καθίσουν έχοντας μαζί τους το αγαπημένο τους τετράποδο, καθιστώντας έτσι τον «ΑΝΕΜΟΣ» το πλέον «pet friendly» πλοίο των ελληνικών θαλασσών. Παράλληλα ο ΑΝΕΜΟΣ διαθέτει μεγάλο

**Η ΑΕΓΕΑΝ SEA LINES, εταιρεία μέλος του Ομίλου Ευγενίδη, δημιουργήθηκε στα τέλη του 2022 και δραστηριοποιείται στη γραμμή των Δυτικών Κυκλάδων με το Ε/Γ-0/Γ ΑΝΕΜΟΣ**



αριθμό από εσωτερικές και εξωτερικές καμπίνες (μονόκλινες, δίκλινες, τρίκλινες, τετράκλινες), καμπίνες με προδιαγραφές για άτομα με ειδικές ανάγκες καθώς και μεγάλο αριθμό καμπίνων κατάλληλων να φιλοξενήσουν άτομα ή οικογένειες που ταξιδεύουν με τα κατοικίδια τους. Αξίζει δε να σημειωθεί ότι το πλοίο είναι πλήρως προσβάσιμο σε άτομα με δυσκολίες κινητικότητας.

Στις λοιπές παροχές συγκαταλέγονται τα τέσσερα μπαρ του πλοίου, τα καταστήματα, η πλήρως εξοπλισμένη αίθουσα πρώτων βοηθειών, οι ανδρικοί και γυναικείοι χώροι φροντίδας βρεφών, ενώ σύντομα θα αξιοποιηθούν από την εταιρεία και τα επιπλέον διαμερίσματα που διαθέτει το πλοίο όπως το εστιατόριο, self-service, τα εξωτερικά μπαρ, ο παιδότοπος, ο συνεδριακός χώρος και η μεγάλη αίθουσα ψυχαγωγίας.

Για την ΑΕΓΕΑΝ SEA LINES και τους ανθρώπους της η εμπειρία του ταξιδιού δεν ξεκινά τη στιγμή της επιβίβασης αλλά τη στιγμή της κράτησης, γι' αυτό δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην ποιοτική εξυπηρέτηση από την πρώτη στιγμή της επαφής του πελάτη με την εταιρεία. Παράλληλα τα πληρώματά της διακρίνονται όχι μόνο για

ΑΝΕΜΟΣ, το νέο πολυτελές Cruise Ferry της ΑΕΓΕΑΝ SEA LINES, αλλάζει τα δεδομένα στην ακτοπλοϊκή σύνδεση των Δυτικών Κυκλάδων

την υψηλή τους ναυτοσύνη, αλλά συνάμα για την ευγένεια και την αφοσίωση τους στον επιβάτη.

Η ΑΕΓΕΑΝ SEA LINES προσβλέπει στο να αποτελέσει μια σταθερή γέφυρα επικοινωνίας ανάμεσα στα νησιά που υπηρετεί και στην πειροτική χώρα, εξασφαλίζοντας ότι οι ταξιδιώτες είτε αυτοί είναι νησιώτες, τουρίστες ή επαγγελματίες, θα μπορούν να απολαμβάνουν ένα άνετο, ασφαλές και ποιοτικό ταξίδι.

Ο ΑΝΕΜΟΣ μετά από ένα μικρό χρονικό διάστημα ακινησίας για την πραγματοποίηση των προγραμματισμένων επίσημων συντηρήσεων του ξεκίνησε και πάλι τα δρομολόγια του στις 21 Δεκεμβρίου 2023 από ΠΕΙΡΑΙΑ (Πύλη Ε2) με προορισμούς τη ΣΕΡΦΟ, τη ΣΙΦΝΟ και τη ΜΗΛΟ. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να κλείσουν τα εισιτήριά τους εκμεταλλευόμενοι τις εκπτώσεις και προσφορές που παρέχει η εταιρεία μέσα από την εντελέδα της [www.aegean-sealines.gr](http://www.aegean-sealines.gr) ή μέσα από το μεγάλο δίκτυο συνεργαζόμενων ταξιδιωτικών γραφείων σε όλη την Ελλάδα και το εξωτερικό.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να καλέσετε το 210.96.90.950.

**Το πλαίσιο συνεργασίας των δύο ομίλων θα έχει διάρκεια 10 ετών και θα αφορά το σύνολο του επενδυτικού προγράμματος που έχει βάλει μπροστά η Attica Group, συνολικού ύψους 1 δις**



CELESTYAL CRUISES:

# Τρεις νέες χώρες και 6 νέα λιμάνια για το 2024 και 2025



Η Celestyal είναι στην ευχάριστη θέση να «συστήσει» στους επιβάτες της τρεις νέες χώρες (Κροατία, Μαυροβούνιο και Ιταλία), προσθέτοντας έξι νέα λιμάνια (Κεφαλονιά, Ντουμπρόβνικ, Κότορ, Μπάρι, Κέρκυρα και Κατάκολο) στις κρουαζιέρες της για το 2024 και 2025.

Το Celestyal Journey, θα ξεκινήσει στις 02 Μαρτίου 2024 με μια ολοκαίνουργια κρουαζιέρα για όσους επιθυμούν να εξερευνηθούν νέους ορίζοντες με πλούσια ιστορία, ομορφιά και πολιτισμό.

Η νέα κρουαζιέρα επτά διανυκτερεύσεων «Ονειρεμένη Αδριατική» με το Celestyal Journey θα περιλαμβάνει προσεγγίσεις με ολοήμερη παραμονή στην Κεφαλονιά, το Κότορ, το Μπάρι και την Κέρκυρα, καθώς και με παραμονή μέχρι αργά το βράδυ στο Ντουμπρόβνικ και μισή ημέρα στο Κατάκολο. Η ανακοίνωση αυτή σηματοδοτεί την συνεχιζόμενη αφοσίωση της Celestyal στη δέσμευσή της για σημαντικές επενδύσεις με στόχο την βελτίωση της εμπειρίας των επιβατών. Και η νέα αυτή κρουαζιέρα για το 2024 ήταν διαθέσιμη για κρατήσεις, στο πλαίσιο των προσφορών Black Friday, με προνομιακές τιμές από €499 ανά άτομο, ενώ όλες οι κρουαζιέρες για το 2025 θα είναι διαθέσιμες προς κράτηση τις επόμενες εβδομάδες.

Εκτός από τη νέα κρουαζιέρα «Ονειρεμένη Αδριατική», η Celestyal θα ανανώσει δύο ακόμη κρουαζιέρες το 2024, αντικαθιστώντας την κρουαζιέρα «Τρεις Ήπειροι» στις 09 και 16 Μαρτίου, με την αγαπημένη κρουαζιέρα «Ειδυλλιακό Αιγαίο», που ξεκινάει από την Αθήνα και επισκέπτεται την Θεσσαλονίκη, το Κουσάντασι, το Ηράκλειο, τη Μύκονο, τη Σαντορίνη και τη Μήλο πριν επιστρέψει στην Αθήνα. Αυτές οι ανανεωμένες κρουαζιέρες του 2024 περιλαμβάνονταν, επίσης, στις προσφορές Black Friday με προνομιακές τιμές από €599 ανά άτομο.

Ως ένδειξη αναγνώρισης προς τους πιαστούς της επιβάτες, η Celestyal ανταμείβει όσους έχουν ήδη κάνει κράτηση με το Celestyal Journey για κρουαζιέρες που αναχωρούν από την Αθήνα στις 02, 09, 16, Μαρτίου του 2024, όχι μόνο με τις χαμηλότερες τιμές της προσφοράς, αλλά και με μια δωρεάν κρουαζιέρα «Τρεις Ήπειροι», μέσα από το δίκτυο συνεργατών της Celestyal. Οι επιβάτες αυτοί θα ενημερωθούν από την εταιρεία ή τον πράκτορα που έκανε την κράτηση του ταξιδιού τους, σχετικά με τις ανανεωμένες κρουαζιέρες, τον χαμηλότερο ναύλο (όπου ισχύει) και την αποκλειστική προσφορά για τη δω-



Η νέα κρουαζιέρα «Ονειρεμένη Αδριατική» με το Celestyal Journey θα περιλαμβάνει προσεγγίσεις με ολοήμερη παραμονή στην Κεφαλονιά, το Κότορ, το Μπάρι και την Κέρκυρα, καθώς και με παραμονή μέχρι αργά το βράδυ στο Ντουμπρόβνικ και μισή ημέρα στο Κατάκολο

ρεάν κρουαζιέρα «Τρεις Ήπειροι», την οποία μπορούν να εξαργυρώσουν οι επιβάτες μέσα στα επόμενα τρία χρόνια.

«Λιγότερο από μια εβδομάδα αφότου ανακοινώσαμε την απόκτηση του νέου μας πλοίου και την πλήρη ανανέωση του στόλου μας, δεν θα μπορούσαμε παρά μόνο να κάνουμε ακόμα περισσότερα για τους επιβάτες μας. Ως επιχείρηση, αφιερώνουμε πραγματικά χρόνο για να ακούσουμε τις προτάσεις των επιβατών και του δικτύου των πρακτόρων μας – όπου ανέδειξαν την Ιταλία, την Κροατία και το Μαυροβούνιο στην κορυφή!» δήλωσε ο κος Lee Haslett, Γενικός Εμπορικός Διευθυντής (CCO) της Celestyal.

«Πραγματικά ακούμε τους επιβάτες μας και φροντίζουμε να είμαστε διαρκώς ένα βήμα μπροστά, ως προς την κάλυψη των αναγκών τους. Γι' αυτό θέλουμε να ανταμείψουμε τους πιστούς μας πελάτες, εφαρμόζοντας τις προνομιακές μας τιμές σε αυτές τις νέες κρουαζιέρες και προσφέροντας ένα μοναδικό κουπόνι δωρεάν κρουαζιέρας με τη Celestyal ως αναγνώριση και ευγνωμοσύνη για την αμέριστη υποστήριξή τους. Δεσμευόμαστε όχι μόνο απέναντι στους επιβάτες μας αλλά και στους ταξιδιωτικούς μας πράκτορες, και όπως είναι φυσικό θα διατηρήσουμε την προμήθεια των πρακτόρων μας σε όλες

τις νέες κρατήσεις κρουαζιέρας.»

«Έχουμε υπερβεί ήδη τη φάση της προσαρμογής στην παγκόσμια σκηνή της κρουαζιέρας και γρήγορα καθιερωνόμαστε ως ένα brand που τολμά να αμφισβητεί τα δεδομένα. Η ομάδα μας είναι έτοιμη να κάνει αισθητή την παρουσία της στον κλάδο την επόμενη τουριστική περίοδο, με νέους προορισμούς, έναν πλήρως ανανεωμένο στόλο, με ανανεωμένη εταιρική ταυτότητα και ανανεωμένο προσανατολισμό.»

Οι επιβάτες και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες που έχουν πραγματοποιήσει κρατήσεις για τις νέες κρουαζιέρες του Μαρτίου 2024 θα ενημερωθούν από τη Celestyal, ώστε να επανατοποθετηθούν στις καινούργιες κρουαζιέρες στο πρόγραμμα ανακαινισμένο Celestyal Journey ή για να τους δοθεί άλλη πιο κατάλληλη εναλλακτική. Όσοι διατηρήσουν τις ημερομηνίες κράτησής τους στις καινούργιες κρουαζιέρες του Μαρτίου θα επωφεληθούν από την προσφορά δωρεάν κρουαζιέρας, για κρατήσεις σε σχετικές κρουαζιέρες κατά τα επόμενα τρία χρόνια. Όλες οι προμήθειες των πρακτόρων θα ισχύουν και για αυτές τις κρατήσεις που διατηρούνται, καθώς και για εκείνες που θα αφορούν επανατοποθέτηση σε άλλη κρουαζιέρα.

Η Celestyal ανταμείβει όσους έχουν ήδη κάνει κράτηση με το Celestyal Journey για κρουαζιέρες που αναχωρούν από την Αθήνα στις 02, 09, 16, Μαρτίου του 2024 με μια δωρεάν κρουαζιέρα «Τρεις Ήπειροι»

# ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ

Προσφέρουμε κρουαζιέρες με ζεστή ελληνική φιλοξενία, υψηλή γαστρονομία και ψυχαγωγία εν πλω που συνεχίζει την ιστορία που αφηγείται ο κάθε προορισμός, καθώς πλέουμε προς τον επόμενο. Γιατί το Αιγαίο είναι το «σπίτι» μας.

Στηρίζουμε έμπρακτα και πολυδιάστατα την εθνική οικονομία και τις τοπικές κοινότητες. Διατηρούμε και αναπτύσσουμε την τεχνογνωσία της ελληνικής κρουαζιέρας μέσω της εκπαίδευσης ανθρωπίνου δυναμικού και της αξιοποίησης των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων της χώρας μας.

Είμαστε περήφανοι που δημιουργούμε προστιθέμενη αξία για την πατρίδα μας, πάντα σεβόμενοι το φυσικό περιβάλλον με γνώμονα τη βιώσιμη ανάπτυξη.

[celestyal.com](http://celestyal.com)

Τηλέφωνο επικοινωνίας: +30 211 1995176



# Το μέλλον της ναυπηγικής βιομηχανίας

Άρθρο  
του  
Βασίλη  
Κορκίδη

Προέδρου ΕΒΕΠ

Θέλω να πιστεύω ότι στην Ελλάδα ετοιμαζόμαστε να βιώσουμε μία ευχάριστη περίοδο που βρίσκεται ενώπιον μας. Δεν θα κρύψω την χαρά μου για το γεγονός ότι βρισκόμαστε στην αρχή αυτής της περιόδου. Ο ναυπηγοεπισκευαστικός τομέας της χώρας ευτυχώς αφυπνίστηκε μετά από έναν κύκλο 25 ετών συνεχούς απώλειας της ανταγωνιστικότητάς του, μέχρι την ολική παρακμή που τον έριξε σε «κωματώδη» κατάσταση.

Σήμερα το στοίχημα είναι ο τομέας να περάσει δυναμικά στην ενεργό δράση. Με την επιτυχημένη επανεκκίνηση του Νεωρίου και της Ελευσίνας αλλά προσεχώς και του Σκαραμαγκά, η Ελλάδα, μπορεί να επαναποθετηθεί ανταγωνιστικά στη διεθνή αγορά μέσω των ναυπηγείων της, μέσα από ένα μοντέλο λειτουργίας και υπό μια σειρά προϋποθέσεων που συνιστούν επί της ουσίας ένα νέο στοίχημα που πρέπει να κερδηθεί.

Θα ήθελα λοιπόν να επισημάνω ότι το βασικό στοίχημα, για την επίτευξη του οποίου απαιτείται η αρωγή της πολιτείας, είναι να απαλλάξουμε τον άρτι αφυπνισθέντα Γίγαντα από τον «πονοκέφαλο» του ζυγνύματος που μπορεί να προκληθεί από στρεβλώσεις και άστοχες πολιτικές του παρελθόντος τα αποτελέσματα των οποίων «πλήρωσε» η ελληνική οικονομία, «βίωσαν» οι επιχειρήσεις του cluster της ναυπηγοεπισκευής και δημιουργήθηκε ο κίνδυνος απώλειας μίας τεχνογνωσίας με ιστορία στην διαδρομή των αιώνων.

**Ουσιαστικά** η πρόκληση στην παρούσα φάση είναι, η από το μηδέν θα τολμούσα να πω, σχηματοποίηση ενός θεσμικού πλαισίου, από τα συναρμόδια υπουργεία Ανάπτυξης, Ναυτιλίας και Άμυνας οι σημερινές ηγεσίες των οποίων ήδη έχουν δώσει τα πρώτα δείγματα γραφής. Μιας και μιλάμε μάλιστα για βαπόρια, «έχουν δώσει το στίγμα τους» ώστε τα ναυπηγεία να γίνουν στην πράξη βιομηχανική υποδομή της ναυτιλίας της χώρας, οι αρετές της οποίας, με το επιχειρηματικό μοντέλο, την τεχνογνωσία και την αξιοποίηση του έμφυτου δυναμικού, την έχουν καταστήσει ηγέτιδα δύναμη στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα.

**Ενδεικτικά έχει εκτιμηθεί ότι η συνολική επίδραση στην ελληνική οικονομία από την επαναλειτουργία μόνο των Ναυπηγείων Ελευσίνας αναμένεται να φτάσει στο 1% του ΑΕΠ**

**Στην Ελλάδα** ο Γουλανδρίης, ο Νιάρκος και ο Ανδρεάδης έκτιζαν καράβια. Δεν πρέπει να το ξεχάσουμε αλλά να ελπίζουμε ότι ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ομίλου ONEX, Πάνος Ξενοκώστας και ο εφοπλιστής Γιώργος Προκόπιου θα συνεχίσουν το «όραμα» αυτών των ιστορικών μορφών της ναυτιλίας της χώρας που με τους συναδέλφους τους την εδραίωσαν ως ηγέτιδα δύναμη στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα και παγκόσμιο παίκτη στο παγκόσμιο δια θαλάσσης εμπόριο. Ίσως δεν είναι η ώρα να αναλωθούμε στην προσπάθεια να απεικονίσουμε τώρα τα οικονομικά στοιχεία από την μελλοντική δράση των ναυπηγικών μονάδων στην οικονομία. Άλλωστε ενδει-



Βασίλης Κορκίδης :

“ **Τα ναυπηγεία είναι η αρχή και το τέλος κάθε ονείρου στη ναυτιλιακή ζωή. Έχουμε όνειρο, έχουμε δυναμική, ατενίζουμε το μέλλον με αισιοδοξία**

κτικά έχει εκτιμηθεί ότι η συνολική επίδραση στην ελληνική οικονομία από την επαναλειτουργία μόνο των Ναυπηγείων Ελευσίνας αναμένεται να φτάσει στο 1% του ΑΕΠ.

**Πρέπει να σταθούμε** στις εμβληματικές επενδύσεις στον τομέα. Το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς αισθάνεται δικαιωμένο καθώς μιλούσε, κατά την περίοδο που κατέβαλε την προσπάθεια αφύπνισης του ναυπηγικού τομέα, για προσέλκυση επενδύσεων από το εσωτερικό και το εξωτερικό. Και δικαιώθηκε όταν υπογράφηκε η συμφωνία χρηματοδότησης ανάμεσα στον αμερικανικό αναπτυξιακό οργανισμό DFC και τον όμιλο της ONEX για την παροχή 125 εκατ. δολ. στα Ναυπηγεία Ελευσίνας, μέσω ομολογιακού δανείου αλλά και με την ανακινωθείσα συνεργασία της ONEX Shipyards με τον Ιταλικό ναυπηγικό όμιλο Fincantieri, η οποία μεταξύ των άλλων περιλαμβάνει μια νέα γραμμή παραγωγής πλοίων υπό την σκέπη της αμυντικής ναυπηγικής εταιρείας του Ομίλου, την ONEX Elefsis Naval & Maritime. Και ήταν Μάρτιος πέρσι όταν ο γαλλικός όμιλος Naval, ο οποίος έχει αναλάβει την κατασκευή των φρεγατών Belharra για λογαριασμό του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού και η NAFS, διαχειρίστρια εταιρεία των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά,

ανακοίνωσαν σύμπραξη με στόχο τη ναυπήγηση των κορβετών Gowind στην Ελλάδα στο πλαίσιο του προγράμματος του Πολεμικού Ναυτικού. Αυτές ήταν και οι πρώτες «χειροπιαστές» επενδυτικές συμφωνίες, που όλοι ευχόμαστε, να ακολουθήσουν και άλλες. Γιατί οι επενδύσεις θα ανοίξουν τους κύκλους εργασιών, θα ανοίξουν νέες θέσεις εργασίας, θα ανοίξουν τις πόρτες σε εκατοντάδες ελληνικές επιχειρήσεις που παράγουν υλικά κάθε τύπου για πλοία και προσφέρουν συναφείς υπηρεσίες.

**Ανταγωνιστικότητα** και εξωστρέφεια, είναι επίσης οι δύο «πτυχές» της ατζέντας που προωθεί το Ε.Β.Ε.Π. όχι μόνο για τον ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο, αλλά για το σύνολο των δραστηριοτήτων επιχειρήσεων που βρίσκονται υπό την «ομπρέλα του». Σε αυτή ακριβώς την κρίσιμη χρονική συγκυρία, όπου οι ασιατικές μονάδες δεν διαθέτουν δυναμικό εξ αιτίας του όγκου των παραγγελιών για νεότευκτες μονάδες η επανεμφάνιση στη «διεθνή σκακιέρα» των ελληνικών ναυπηγικών μονάδων πρέπει να είναι μια «κίνηση ματ». Για το σύνολο των επιχειρήσεων αυτού του cluster που θα μπορέσει, όπως χαρακτηριστικά έχω πει και όλοι καταλαβαίνουμε τη σημασία, να κάνει «εξαγωγές στην αυλή μας». Ήδη σε πρόσφατη συνάντηση της CLIA, του φορέα που καλύπτει τις επιχειρήσεις του τομέα της κρουαζιέρας, με το Ε.Β.Ε.Π, διαπιστώθηκε ενδιαφέρον για εργασίες dry dock αλλά και για επισκευές κρουαζιερόπλοιων που έχουν ελληνικά λιμάνια home port, και όχι μόνο. Και αυτά είναι μια θετική ένδειξη. Έχουμε ακόμη έξι χρόνια μέχρι το 2030 που η ακτοπλοία μας μπαίνει στην υποχρέωση του EU ETS να τρέξουμε φιλόδοξους σχεδιασμούς για την κατασκευή νεότευκτων μονάδων στις ελληνικές γαράδες αλλά και για τις μετασκευές που θα χρειαστούν ώστε να πληρούν τις προδιαγραφές του IMO.

«Η θάλασσα θα φέρει νέα ελπίδα σε όλους τους ανθρώπους όπως ο ύπνος φέρνει τα όνειρα» κατά τον Χριστόφορο Κολόμβο. Και σε αυτή τη χώρα η θάλασσα φέρνει την ελπίδα και γεννά όνειρα. Στα ναυπηγεία δημιουργούνται τα «μέσα» που φέρνουν αυτά την νέα ελπίδα. Εκεί γεννιούνται τα πλοία, εκεί συντηρούνται και εκεί πεθαίνουν. Τα ναυπηγεία είναι η αρχή και το τέλος κάθε ονείρου στη ναυτιλιακή ζωή. Έχουμε όνειρο, έχουμε δυναμική, ατενίζουμε το μέλλον με αισιοδοξία.

HELLENiQ ENERGY:

# Ένα «Κύμα ζεστασιάς» αγκαλιάζει τα μεγαλύτερα δημόσια παιδιατρικά νοσοκομεία της Αττικής



Για μία ακόμα χρονιά, η HELLENiQ ENERGY στηρίζει τη λειτουργία των παιδιατρικών νοσοκομείων «Η Αγία Σοφία», «Παναγιώτης και Αγλαΐα Κυριακού» και «Παιδών Πεντέλης», προσφέροντας μέσω της θυγατρικής της εταιρείας ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ, πετρέλαιο θέρμανσης ΕΚΟ για την κάλυψη των αναγκών τους για τη χειμερινή περίοδο.

Μετρώντας ήδη 70 χρόνια λειτουργίας, η HELLENiQ ENERGY αφίνει, με σταθερότητα και συνέπεια, ισχυρό αποτύπωμα στη χώρα μας, δημιουργώντας προστιθέμενη αξία τόσο για την οικονομία όσο και την κοινωνία. Η Δημόσια Υγεία ήταν και συνεχίζει να είναι ένας από τους πλέον σημαντικούς πυλώνες της στρατηγικής εταιρικής ευθύνης της.

Σε μία τελετή που έλαβε χώρα την Τετάρτη, 23 Νοεμβρίου στο Υπουργείο Υγείας, παρουσία της ηγεσίας του Υπουργείου -του Υπουργού Υγείας Μιχάλη Χρυσόχοιδη όσο και της Γενικής γραμματέως Υπηρεσιών Υγείας Λίλιαν Βιλδιρίδη, η Διοίκηση του Ομίλου ανακοίνωσε επίσημα το Πρόγραμμα «Κύμα ζεστασιάς» για το 2023. Συγκεκριμένα, στη συγκινητική τελετή έδωσαν το παρόν ο Πρόεδρος του ΔΣ της HELLENiQ ENERGY ο κ. Γιάννης Παπαθανασίου και ο Διευθύνων Σύμβουλος κ. Ανδρέας Σιάμισις. Επίσης, στην ανακοίνωση παραβρέθηκαν και ο Διοικητής της 1ης ΥΠΕ Παναγιώτης Στάθης, ο Διοικητής των Νοσοκομείων Παιδών «Αγία Σοφία» και «Παναγιώτης και Αγλαΐα Κυριακού» Μανώλης Παπασάββας και η Αναπληρώτρια διοικήτρια του Παιδών Πεντέλης Ευσταθία Κατοίκου.

**Ο Υπουργός Υγείας** κ. Μιχάλης Χρυσόχοιδης ευχαρίστησε την HELLENiQ ENERGY και σημείωσε: «Η σημερινή σημαντική πρωτοβουλία της HELLENiQ ENERGY, στο πλαίσιο της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης, έρχεται να δείξει για άλλη μια φορά την ευαισθησία και το υψηλό αίσθημα προσφοράς που διακατέχει τα στελέχη της.

Η εταιρεία έχει και στο παρελθόν στηρίξει με κοινωνικές δράσεις της το ΕΣΥ, αποδεικνύοντας πως έχει στο επίκεντρο της δραστηριότητάς της τον άνθρωπο και κυρίως τον πάσχοντα, τον πιο αδύναμο. Και ιδίως σε αυτήν την περίπτωση που αποδέκτες της προσφοράς τους θα είναι τα παιδιατρικά νοσοκομεία της Αττικής, από όπου θα ωφεληθούν μικρά παιδιά που την περίοδο αυτή των εορτών θα βρί-



σκονται στα Νοσοκομεία και θα πρέπει να νιώσουν μεγαλύτερη θαλπωρή και ζεστασιά. Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Πρόεδρο, τον Διευθύνοντα Σύμβουλο και όλα τα στελέχη της εταιρείας για την έμπρακτη στήριξη τους στο ΕΣΥ».



Από αριστερά, ο Διοικητής της 1ης ΥΠΕ κ. Παναγιώτης Στάθης, η Γενική Γραμματέως Υπηρεσιών Υγείας κα Λίλιαν Βιλδιρίδη, ο Πρόεδρος του ΔΣ της HELLENiQ ENERGY κ. Γιάννης Παπαθανασίου, ο Υπουργός Υγείας κ. Μιχάλης Χρυσόχοιδης, ο Διευθύνων Σύμβουλος της HELLENiQ ENERGY κ. Ανδρέας Σιάμισις, ο κοινός Διοικητής των Διασυνδεδεμένων Γενικών Νοσοκομείων Παιδών «Η Αγία Σοφία» και «Παναγιώτης και Αγλαΐας Κυριακού» κ. Μανώλης Παπασάββας και, δίπλα του, η Αναπληρώτρια Διοικήτρια του Γενικού Νοσοκομείου «Παιδών Πεντέλης», κα Ευσταθία Κατοίκου.

**Κατά τη διάρκεια** της ομιλίας του, ο Πρόεδρος του του Διοικητικού Συμβουλίου της HELLENiQ ENERGY κ. Γιάννης Παπαθανασίου επισήμανε: «Πιστοί στη δέσμευσή μας να υποστηρίζουμε το Εθνικό Σύστημα Υγείας, ανακοινώσαμε σήμερα μία ουσιαστική συνεισφορά στη δημόσια υγεία – την προσφορά πετρελαίου θέρμανσης στα παιδιατρικά νοσοκομεία στην Αττική, τα οποία εξυπηρετούν παιδιά από όλη την Ελλάδα. Το θεωρούμε ηθική ευθύνη και καθήκον μας να στηρίξουμε όσους το έχουν ανάγκη και, παράλληλα, να πούμε ένα μεγάλο ευχαριστώ στο ιατρονοσηλευτικό προσωπικό, που καθημερινά δίνει τον καλύτερό του εαυτό».

**Επιστρατεύοντας** τις θυγατρικές της, ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ και ΕΚΟ, η HELLENiQ ENERGY φροντίζει για μία ακόμα χρονιά να καλύψει τις ανάγκες τριών μεγάλων παιδιατρικών νοσοκομείων της Αττικής που μέσα στις χειμερινές ημέρες θα μπορέσουν να προσφέρουν λίγη ακόμα θαλπωρή στους μικρούς ασθενείς που νοσηλεύονται. Κατ' αυτόν τον τρόπο τιμούν, όχι μονάχα τη δική τους προσπάθεια να ξεπεράσουν κάθε δοκιμασία, αλλά και τους αγώνες των οικογενειών τους και του ιατρονοσηλευτικού προσωπικού που στέκονται δίπλα τους κάθε στιγμή.

**Η Δημόσια Υγεία ήταν και συνεχίζει να είναι ένας από τους πλέον σημαντικούς πυλώνες της στρατηγικής εταιρικής ευθύνης της HELLENiQ ENERGY**



# Τα νέα τιμολόγια ρεύματος Τι αλλάζει από 1η Ιανουαρίου

Τα νέα τιμολόγια ρεύματος, που θα ισχύουν από 1.1.2024 «προάγουν τη διαφανή και απλοποιημένη πληροφόρηση για τις τιμές των παρόχων, προς όφελος των καταναλωτών», σύμφωνα με το υπουργείο Ενέργειας και Περιβάλλοντος.



Για πρώτη φορά, κάθε καταναλωτής θα ξέρει με ακρίβεια τί πληρώνει στον πάροχο ηλεκτρικής ενέργειας και σε ποιο είδος τιμολογίου βρίσκεται, καθώς εισάγεται χρωματική σήμανση, για κάθε τύπο τιμολογίου (μπλε τα σταθερά, πράσινο το ειδικό τιμολόγιο, κίτρινο τα κυμαινόμενα και πορτοκαλί τα δυναμικά).

Με το νόμο 5066/2023, θεσπίστηκε το ειδικό τιμολόγιο (με πράσινη σήμανση), το οποίο έχει κοινά χαρακτηριστικά για όλους τους παρόχους. Βασικά του πλεονεκτήματα είναι πως η τελική τιμή θα είναι γνώστη την 1η ημέρα κάθε μήνα καταναλωσης, καθώς και ότι θα διευκολύνει τους καταναλωτές να συγκρίνουν τις τιμές μεταξύ των παρόχων, δίνοντας κατ' αυτό τον τρόπο τη δυνατότητα στον καταναλωτή να κάνει την πιο συμφέρουσα επιλογή.

Παράλληλα με το ειδικό, πράσινο, τιμολόγιο, το 2024 θα συνεχιστούν οι στοχευμένες επιδοτήσεις στους λογαριασμούς ηλεκτρικής ενέργειας των Κοινωνικά Ευάλωτων καταναλωτών, δηλαδή των δικαιούχων του Κοινωνικού Οικιακού Τιμολογίου (ΚΟΤ), με σκοπό οι συμπολίτες μας, που έχουν τη μεγαλύτερη ανάγκη, να απολαμβάνουν προσιτές τιμές ηλεκτρικής ενέργειας, σε επίπεδα προ ενεργειακής κρίσης. Επίσης, το πρώτο τρίμηνο του 2024 θα υπάρξει, για πρώτη φορά, έκτακτη ενίσχυση ύψους 45-480 ευρώ στους λογαριασμούς ηλεκτρικής ενέργειας για τους ενεργειακά ευάλωτους συμπολίτες μας (περίπου 1,2 εκατ. νοικοκυριά) που θερμαίνονται με ηλεκτρισμό, με αποτέλεσμα και για αυτή την ευρεία κατηγορία καταναλωτών οι τελικές χρεώσεις να «κατεβαίνουν» στο επίπεδο που βρίσκονταν πριν την ενεργειακή κρίση.

## Το μήνυμα Σκυλακάκη

Να περιμένουν μέχρι την 1η.1.2024 οι καταναλωτές, πριν αποφασίσουν ποιο τιμολόγιο θα επιλέξουν, συνέστησε ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Θόδωρος Σκυλακάκης, υπογραμμίζοντας πως τότε μόνο θα μπορούν να ξέρουν ποιες θα είναι οι τελικές τιμές των τιμολογίων που προσφέρουν οι πάροχοι.

Ειδικότερα, ο υπουργός εξήγησε τί ακριβώς αλλάζει στα τιμολόγια ρεύματος. «Θα σας έλεγα να κάνετε λίγο υπομονή, να δείτε τα τιμολόγια την 1η.1.2024. Σας πληροφορώ ότι αν η τιμή της χονδρικής είναι καλή τον Δεκέμβριο, τα τιμολόγια θα είναι πολύ καλά από 1.1.2024», δήλωσε ο κ. Σκυλακάκης.

«Όσοι έχουν κοινωνικό τιμολόγιο, θα έχουν τις τιμές που 1.1.2024 θα είναι ίδιες με τις τιμές με επιδοτήσεις. Αν για παράδειγμα είναι 120 ευρώ η τιμή χονδρικής τον Δεκέμβριο, θα έχουν στο μεγαλύτερο κομμάτι των παρόχων, περίπου 15,5-16 σεντς την κιλοβατώρα, και ταυτόχρονα θα έχουν και επιδότηση» επισήμανε χαρακτηριστικά ο Υπουργός, θα προσθέσει πως για άλλα: «...1,2 εκατομμύρια νοικοκυριά, που είναι πιο ενεργειακά ευάλωτα, γιατί θερμαίνονταν με ηλεκτρικό και δεν έπαιρναν επίδομα θέρμανσης, θα έχουν από 45 μέχρι 480 ευρώ πρόσθετη βοήθεια αυτό το χειμώνα, που θα το δουν στους λογαριασμούς τους, οι οποίοι θα είναι κατά συνέπεια τον Ιανουάριο χαμηλότεροι από αυτούς που έχουν σήμερα».

Επιπρόσθετα, ο κ. Σκυλακάκης τόνισε: «Το πιο σημαντικό που θέλω να καταλάβει ο κόσμος είναι να μην πέφτει στην παγίδα της σύγχυσης».

## Αναλυτικός οδηγός για τα νέα τιμολόγια

### Γιατί έχουμε τόσα πολλά τιμολόγια ηλεκτρικού ρεύματος;

Γιατί οι πάροχοι έχουν το δικαίωμα να έχουν όσα τιμολόγια θέλουν. Επίσης, γιατί η φύση του συστήματος αγορών ηλεκτρικής ενέργειας που εφαρμόζει η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι σύνθετη. Υπάρχει μία αγορά χονδρικής που η τιμή είναι κυμαινόμενη (αλλάζει διαρκώς, ανά ημέρα και

ώρα). Υπάρχουν οι πάροχοι λιανικής, που αγοράζουν στη χονδρική και πωλούν στη λιανική, με πολλές διαφορετικές, εμπορικές πολιτικές. Επιπλέον, γιατί οι ανάγκες και οι επιθυμίες των καταναλωτών είναι πολύ διαφορετικές, ανάλογα με το προφίλ κάθε καταναλωτή (νοικοκυριό, επιχείρηση, ενεργόβιοι καταναλωτές κ.λπ.).

### Τί είδους τιμολόγια υπάρχουν;

Καταρχάς, υπάρχουν τριών ειδών τιμολόγια (σταθερά, κυμαινόμενα και δυναμικά) και ο καταναλωτής (είτε πρόκειται για νοικοκυριό είτε για επιχείρηση) επιλέγει αυτό που κρίνει ότι είναι το πιο συμφέρον για εκείνον. Πιο συγκεκριμένα:

**Σταθερά** είναι τα τιμολόγια ορισμένου χρόνου, με σταθερή τιμή χρέωσης για όλη την περίοδο της σύμβασης.

**Κυμαινόμενα**, είναι τα τιμολόγια, τα οποία είναι συνδεδεμένα με την τιμή της χονδρεμπορικής στο Χρηματιστήριο ενέργειας. Αυτά, διακρίνονται σε δύο βασικές κατηγορίες: i. με καθορισμό τιμής εκ των προτέρων της περιόδου καταναλωσης και ii. με καθορισμό τιμής εκ των υστέρων.

**Δυναμικά**, τα οποία αφορούν στη δυνατότητα δυναμικής τιμολόγησης, με διαφορετικές τιμές -ακόμα και μέσα στη διάρκεια της ημέρας- με βάση τις τιμές της αγοράς. Προϋπόθεση για την επιλογή αυτών των τιμολογίων συνιστά η λειτουργία έξυπνου τηλεμετρούμενου μετρητή στην παροχή των καταναλωτών.

Για τη διευκόλυνση του καταναλωτή, τα τιμολόγια συνδέθηκαν με ένα χρώμα. Με το μπλε τα σταθερά, με το κίτρινο τα κυμαινόμενα και με το πορτοκαλί τα δυναμικά.

Σε αυτά τα τιμολόγια προσθέτουμε ειδικό τιμολόγιο, πράσινο χρώματος, που το ειδικό χαρακτηριστικό του είναι πως η δομή του θα είναι απλή και κοινή, επιτρέποντας τη συγκρισιμότητα, για όλους τους παρόχους. Σε αυτό θα μεταπέσουν όλοι οι καταναλωτές, την 1η Ιανουαρίου του 2024, οι οποίοι δεν θα έχουν επιλέξει -μέσα στο 2023- κάποιο συγκεκριμένο είδος τιμολογίου για τη μεταβατική τους την 1.1.2024. Ωστόσο, με μία απλή δίλωση στον πάροκό τους έως 31/01/2024, μπορούν να παραμείνουν στο προηγούμενο τιμολόγιο. Επίσης, για όποιες αλλαγές τιμολογίων γίνουν στη συνέχεια ακολουθείται η συνήθης διαδικασία. Σημειώνεται πως το ειδικό, πράσινο τιμολόγιο, που θα διατίθεται από κάθε πάροχο, θα είναι μοιόμορφο για όλους τους παρόχους.

**Για ποιο λόγο εισάγεται αυτό το ειδικό, πράσινο τιμολόγιο;**

Το βασικό πλεονέκτημα του πράσινου τιμολογίου είναι πως διευκολύνει, για πρώτη φορά, τη σύγκριση των τιμών μεταξύ παρόχων και τη διαφανή και απλοποιημένη πληροφόρηση των καταναλωτών για τις τιμές των παρόχων. Την 1η ημέρα κάθε μήνα, η τιμή χρέωσης θα ανακοινώνεται στην ιστοσελίδα του εκάστοτε παρόχου και θα κοινοποιείται στην ΡΑΑΕΥ.

**Μπορεί ο καταναλωτής να επιλέξει κάποιο άλλο τιμολόγιο από αυτό που έχει;**

Ναι, ο καταναλωτής έχει τη δυνατότητα οποτεδήποτε να επιστρέψει να επιλέξει οποιοδήποτε προσφερόμενο τιμολόγιο, υπογράφοντας νέα σύμβαση με τον πάροχο της επιλογής του. Μόνη εξαίρεση αποτελούν τα σταθερά τιμολόγια, που από τη φύση τους έχουν μακροχρόνιες συμβάσεις. Η αλλαγή παρόχου ή τιμολογίου προμήθειας, δηλαδή, γίνεται οποτεδήποτε και δεν συνεπάγεται δικαίωμα αποζημίωσης του παρόχου λόγω της πρόωρης αποχώρησης του πελάτη, εκτός των περιπτώσεων διακοπής σύμβασης τιμολογίου σταθερής τιμής.

Τιμολόγια με χρωματική διάκριση (Σήμανση Διαφάνειας)			
Μπλε	Πράσινα	Κίτρινα	Πορτοκαλί
Σταθερά Τιμολόγια	Ειδικό Τιμολόγιο	Κυμαινόμενα Τιμολόγια	Δυναμικά Τιμολόγια
Τιμολόγια ορισμένου χρόνου με σταθερή τιμή χρέωσης προμήθειας για όλη την περίοδο της σύμβασης.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Την 1.1.2024 όλοι οι καταναλωτές που δεν επιλέξουν διαφορετικό τιμολόγιο θα μεταπέσουν στο ειδικό του εκάστοτε προμηθευτή που θα είναι μοιόμορφο για όλους τους προμηθευτές</li> <li>Την 1<sup>η</sup> κάθε μήνα, η τιμή χρέωσης θα ανακοινώνεται στην ιστοσελίδα του εκάστοτε προμηθευτή και θα κοινοποιείται στην ΡΑΑΕΥ</li> </ul>	Συνδεδεμένα με την τιμή της χονδρεμπορικής στο Χρηματιστήριο ενέργειας <ul style="list-style-type: none"> <li>Διακρίνονται σε δύο βασικές κατηγορίες:               <ol style="list-style-type: none"> <li>Με τιμή χρέωσης ex ante (εκ των προτέρων)</li> <li>Με τιμή χρέωσης ex post (εκ των υστέρων)</li> </ol> </li> </ul>	Δυνατότητα δυναμικής τιμολόγησης με βάση τις τιμές της αγοράς.  Προϋπόθεση η λειτουργία έξυπνου τηλεμετρούμενου μετρητή στην παροχή του καταναλωτή.

*Ο καταναλωτής έχει τη δυνατότητα οποτεδήποτε να επιστρέψει να επιλέξει οποιοδήποτε προσφερόμενο τιμολόγιο, υπογράφοντας νέα σύμβαση με τον πάροχο της επιλογής του. Μόνη εξαίρεση αποτελούν τα σταθερά τιμολόγια, που από τη φύση τους έχουν μακροχρόνιες συμβάσεις.*

### Θα πρέπει να αλλάξω κάθε μήνα πάροχο για να βρω τον φθηνότερο;

Έχετε το δικαίωμα να το κάνετε. Στο πράσινο τιμολόγιο, παρακολουθείτε ποιος πάροχος είναι ο φθηνότερος κάθε μήνα και αν δεν είστε ευχαριστημένοι κάποιον μήνα ή μετά από κάποιους μήνες με τις τιμές που δίνουν οι πάροχοι, μπορείτε πάντα να αλλάξετε. Είναι λογικό ο καταναλωτής να μην μπαίνει στη διαδικασία, διότι είναι ταιριασμένη, να αλλάξει πάροχο για μία διαφορά της τάξεως του 1-2 ευρώ το μήνα. Είναι, επίσης, λογικό ότι αν βλέπει πως κάποιος είναι συστηματικά ακριβός, τον αφήνει και πάει σε κάποιον που είναι συστηματικά πιο φθηνός.

### Γιατί εγώ που έχω σταθερό μπλε τιμολόγιο σε συγκεκριμένο πάροχο, δεν μπορώ να κάνω σύγκριση τιμών με τους υπόλοιπους παρόχους;

Σε αντίθεση με το ένα ειδικό (πράσινο) τιμολόγιο ανά πάροχο, στις υπόλοιπες κατηγορίες τιμολογίων, οι πάροχοι μπορούν να παρέχουν περισσότερα του ενός τιμολόγια σε κάθε κατηγορία, συνδεδεμένα, πολλές φορές, είτε με υπηρεσίες είτε και με άλλα προϊόντα είτε με συνδυασμό αυτών. Επιπλέον, το ύψος του παγίου μπορεί να διαφέρει, σημαντικά, ανά πάροχο, γεγονός που μειώνει το βαθμό συγκρισιμότητας των προσφερόμενων τιμών ενέργειας. Για τους λόγους αυτούς, η καθιέρωση του πράσινου τιμολογίου, καθιστά πιο άμεση, εύκολη και διαφανή τη σύγκριση των τιμολογίων των διαφορετικών παρόχων.

### Θα είναι διαθέσιμο κάποιο εργαλείο επαλήθευσης και σύγκρισης τιμών;

Στους λογαριασμούς ρεύματος (ηλεκτρονικούς και έντυπους) και στα άλλα μηνύματα και e-mails που θα παραπέμπουν οι πάροχοι στους καταναλωτές, θα υπάρχει πλέον και ο κωδικός QR (θα σκανάρεται και θα διαβάζεται μέσω έξυπνου κινητού) και link, τα οποία θα παραπέμπουν στον ιστότοπο δημοσίευσης του εργαλείου σύγκρισης τιμών της Ρυθμιστικής Αρχής Αποβλήτων, Ενέργειας και Υδάτων (ΡΑΑΕΥ). Εκεί, οι καταναλωτές θα μπορούν να ενημερώνονται, κάθε μήνα για την τιμή του ειδικού, κοινού τιμολογίου του παρόχου τους και να τη συγκρίνουν με το σύνολο των προσφερόμενων τιμολογίων.

### Ο ΔΕΔΔΗΕ θα μετράει κάθε μήνα την κατανάλωση

Την καταμέτρηση της κατανάλωσης ηλεκτρικού ρεύματος, κάθε μήνα, για όλες τις κατηγορίες ρολογιών θα αναλάβει ο Διαχειριστής Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΔΕΔΔΗΕ), σύμφωνα με τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Θόδωρο Σκυλακάκη.

Ειδικότερα, ο υπουργός εξήγησε πως αυτή η πρακτική θα εφαρμοστεί από τους πρώτους μήνες του 2024. «Ο ΔΕΔΔΗΕ έχει το προσωπικό για καταμέτρηση της κατανάλωσης ηλεκτρικού ρεύματος κάθε μήνα και υπάρχει λόγος που το κάνουμε. Κατά αυτό τον τρόπο, θα μειώσουμε τις ρευματοκλοπές», δήλωσε χαρακτηριστικά ο κ. Σκυλακάκης, υπογραμμίζοντας πως έχει τη διαβεβαίωση του ΔΕΔΔΗΕ για την υλοποίηση αυτής της πρωτοβουλίας.

### Τα τιμολόγια που προσφέρουν οι πάροχοι υπερβαίνουν τα 130

Σύμφωνα με τον κ. Σκυλακάκη, με το παρόν σύστημα, τα συνολικά διαθέσιμα τιμολόγια που προσφέρουν οι πάροχοι υπερβαίνουν τα 130. «Με βάση την Ευρωπαϊκή οδηγία είμαστε υποχρεωμένοι να αφήνουμε τους παρόχους ελεύθερους να κάνουν εμπορική πολιτική. Δηλαδή, να έχουν αυτά τα 130 και πλέον διαφορετικά τιμολόγια. Και η ΡΑΑΕΥ μας πρότεινε να τα εντάξουμε σε τρεις κατηγορίες», επισήμανε ο κ. Σκυλακάκης.

Όπως τόνισε ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας: «Το μεγάλο πρόβλημα για τους καταναλωτές είναι ότι με βάση αυτά τα 130 τιμολόγια δεν ήξεραν την πραγματική τιμή του ρεύματος. Εδώ, λοιπόν, είπαμε ότι ένα τιμολόγιο το καθιερώνουμε εμείς, είναι το πράσινο και σε αυτό η τιμή θα είναι μία. Για να μπορούν να βλέπουν οι καταναλωτές ποιος είναι ο φθηνότερος πάροχος».

Και παρότι θα υπάρχει η δυνατότητα να αλλάζουν οι καταναλωτές πάροχο κάθε μήνα, χωρίς καμία κύρωση, εκτίμησε πως αυτή η αλλαγή δεν θα γίνεται στην πράξη, εξηγώντας το λόγο. «Οι αποκλίσεις θα είναι μικρές στις τιμές των παρόχων (π.χ 1-2 ευρώ, διότι θα λειτουργήσει ο ανταγωνισμός). Όσο, λοιπόν, οι αποκλίσεις είναι μικρές, δεν χρειάζεται να αλλάξει ο καταναλωτής πάροχο».

### Κοινωνικά ευάλωτα νοικοκυριά

Επιπρόσθετα, ο κ. Σκυλακάκης σημείωσε για τα κοινωνικά ή ενεργειακά ευάλωτα νοικοκυριά: «Ταυτόχρονα παρεμβαίνουμε και στο 43% περίπου των καταναλωτών και δίνουμε έκτακτη βοήθεια, έτσι ώστε το κοινωνικό τιμολόγιο (Α' και Β') να διαμορφωθεί σε πάρα πολύ χαμηλές τιμές, ενώ καθιερώνουμε και την ενίσχυση ηλεκτρικής θέρμανσης», παραπέμποντας σε σχετικές ανακοινώσεις, μέχρι το τέλος του έτους.

Τέλος, σε σχέση γενικότερα με τη λειτουργία της αγοράς του ηλεκτρικού ρεύματος εξήγησε: «Όταν αγοράζεις κάτι στο μέλλον, ποιο είναι το πρόβλημα της αγοράς της ηλεκτρικής ενέργειας -για να καταλάβει ο κόσμος: Αγοράζουμε κάτι, του οποίου δεν ξέρουμε την τιμή. Γιατί η τιμή διαμορφώνεται ώρα την ώρα, στη διάρκεια του μήνα... Για να αντιμετωπίσεις αυτό το πρόβλημα έχεις τρεις τρόπους: Είτε δεν ξέρω την τιμή, αλλά κάποιος μου προσφέρει μία υπηρεσία που την "κλειδώνει" για ένα χρόνο και παίρνει το ρίσκο αυτός είτε την "κλειδώνει" για ένα μήνα και παίρνει το ρίσκο αυτός είτε δεν την "κλειδώνει" καθόλου και το ρίσκο το αναλαμβάνει ο καταναλωτής».



**Ο καταναλωτής θα ξέρει με ακρίβεια τί πληρώνει στον πάροχο ηλεκτρικής ενέργειας και σε ποιο είδος τιμολογίου βρίσκεται, καθώς εισάγεται χρωματική σήμανση, για κάθε τύπο τιμολογίου**



# Αφήνει το τιμόνι του ΟΤΕ ο Μιχάλης Τσαμάζ, νέος CEO ο Κώστας Νεμπής

Κλείνοντας ένα σημαντικό κεφάλαιο στην ιστορία του Ομίλου ΟΤΕ, ο μακροβιότερος Πρόεδρος Δ.Σ. και Διευθύνων Σύμβουλος στην ιστορία του ΟΤΕ, Μιχάλης Τσαμάζ, αποχωρεί με τη λήξη της θητείας του, τον Ιούνιο του 2024. Τη θέση αναλαμβάνει ο Κώστας Νεμπής, Διευθύνων Σύμβουλος και Πρόεδρος Δ.Σ. της Hrvatski Telekom, θυγατρικής της Deutsche Telekom στην Κροατία.

Ο Μιχάλης Τσαμάζ είναι ο μακροβιότερος Πρόεδρος Δ.Σ. και Διευθύνων Σύμβουλος στην ιστορία του ΟΤΕ, έχοντας αναλάβει καθήκοντα από το Νοέμβριο του 2010. Θέτοντας την εμπειρία του πελάτη ως πρώτη προτεραιότητα, ηγήθηκε του επιτυχημένου μετασχηματισμού του ΟΤΕ σε μια σύγχρονη εταιρεία τεχνολογίας υψηλής απόδοσης, με ισχυρές χρηματοοικονομικές επιδόσεις.

Κατά τη διάρκεια της θητείας του, ο ΟΤΕ έγινε ο μεγαλύτερος επενδυτής σε δίκτυα νέας γενιάς και τεχνολογικές υποδομές στην Ελλάδα, συμβάλλοντας καθοριστικά στον ψηφιακό μετασχηματισμό της χώρας, της κοινωνίας και των επιχειρήσεων, ενώ κατέκτησε ηγετική θέση σε όλους τους βασικούς τομείς τηλεπικοινωνιών: σταθερή, κινητή, συνδρομητική τηλεόραση και ICT.

Επιπλέον, ίδρυσε start-ups σε νέες αγορές όπως fintech, παραγωγή φαγητού και σύγκριση & αγορά ασφαλίσεων.

Το όραμα που έχει θέσει για την εταιρεία για το 2030, είναι να εξελιχθεί σε κορυφαίο πάροχο ψηφιακών υπηρεσιών, με επίκεντρο τη βιώσιμη ανάπτυξη, στοχεύοντας στη συνεχή βελτίωση της αξίας για τους μετόχους.

Ο Μιχάλης Τσαμάζ, ο μακροβιότερος Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος στην ιστορία του ΟΤΕ αποχωρεί με τη λήξη της θητείας του



ΜΙΧΑΛΗΣ ΤΣΑΜΑΖ

Μεταμόρφωσε τον ΟΤΕ σε «case study» στο Harvard

Ο Μιχάλης Τσαμάζ είναι Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του Ομίλου ΟΤΕ από το Νοέμβριο του 2010. Θέτοντας ως πρώτη προτεραιότητα την εμπειρία του πελάτη, ηγήθηκε του επιτυχούς μετασχηματισμού του Ομίλου ΟΤΕ σε μια σύγχρονη εταιρεία τεχνολογίας. Η επιτυχία αυτή εν μέσω της οικονομικής κρίσης, έγινε case study από το Harvard Business School και διδάσκεται διεθνώς σε κορυφαία πανεπιστημιακά ιδρύματα. Υπό τη διοίκησή του, ο Όμιλος ΟΤΕ υλοποιεί σταθερά το 60% των επενδύσεων του κλάδου, γεγονός που τον καθιστά τον μεγαλύτερο επενδυτή στην Ελλάδα σε δίκτυα νέας γενιάς και τεχνολογικές υποδομές. Ως κορυφαίος πάροχος ψηφιακών υπηρεσιών, συμβάλλει καθοριστικά στην ψηφιακή ανάπτυξη της χώρας, της κοινωνίας και των επιχειρήσεων.

Ο Μιχάλης Τσαμάζ έχει ενσωματώσει εδώ και χρόνια τις Αρχές της Βιώσιμης Ανάπτυξης στην επιχειρηματική στρατηγική και λειτουργία του Ομίλου ΟΤΕ, θέτοντας ως προτεραιότητες τη βελτίωση του περιβαλλοντικού και κοινωνικού του αποτυπώματος, καθώς και την ισότιμη πρόσβαση όλων των πολιτών στον ψηφιακό κόσμο.

Από το 2001, ο κ. Τσαμάζ κατείχε σειρά θέσεων ευθύνης στον ΟΤΕ, επιβλέποντας την πορεία των θυγατρικών του Ομίλου εκτός Ελλάδος και συνεισφέροντας στην εξυγίανση των διεθνών δραστηριοτήτων. Έχει διατελέσει μέλος Διοικητικών Συμβουλίων θυγατρικών του ΟΤΕ, της COSMOTE και της Deutsche Telekom. Πριν την ένταξή του στον ΟΤΕ, είχε αναλάβει διαδοχικά υψηλόβαθμες διοικητικές θέσεις στους τομείς του Marketing και των Πωλήσεων, αλλά και Γενικής Διεύθυνσης, σε πολυεθνικές εταιρείες. Είναι μέλος του Δ.Σ. του ΣΕΒ (Σύνδεσμος Ελληνικών Βιομηχανιών) από τον Ιούλιο του 2016, ενώ από το Νοέμβριο του 2016 έχει οριστεί επικεφαλής της Επιτροπής Ψηφιακής Οικονομίας του ΣΕΒ. Το 2023 αναγορεύτηκε Επίτιμος Διδάκτορας του Τμήματος Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Ο κ. Τσαμάζ έχει πτυχίο Διοίκησης Επιχειρήσεων από το Πανεπιστήμιο του New Brunswick του Καναδά.

Ποιος είναι ο Κώστας Νεμπής



τομέα των τηλεπικοινωνιών. Πριν την Hrvatski Telekom, κατείχε τη θέση του Chief Commercial Officer Consumer Segment στον Όμιλο ΟΤΕ και τη θέση του Marketing Director στην COSMOTE A.E.

## Η πορεία του στον Όμιλο ΟΤΕ

- Ο Μιχάλης Τσαμάζ εντάσσεται στον Όμιλο ΟΤΕ τον Οκτώβριο του 2001 ως Εκτελεστικός Αντιπρόεδρος της ΟΤΕ International.

- Το 2004 αναλαμβάνει CEO της ΟΤΕ Investments με στόχο να εξυγιάσει, να αναδιοργανώσει και να μετασχηματίσει τις θυγατρικές του Ομίλου ΟΤΕ στο εξωτερικό. Με την αμέριστη στήριξη του τότε Προέδρου του ΟΤΕ, κ. Παναγή Βουρλούμη, ολοκληρώνει το δύσκολο αυτό έργο με επιτυχία.

- Το 2006 ορίζεται CEO της ΟΤΕ Globe, όχημα του Ομίλου ΟΤΕ για την παροχή διεθνών τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών. Ως επικεφαλής της εταιρείας, πετυχαίνει την εξυγίανση και ανασύστασή της, αποκαθιστώντας την ανταγωνιστικότητά της και το διεθνές της κύρος.

- Το 2007 αναλαμβάνει επικεφαλής της COSMOTE, της μεγαλύτερης θυγατρικής του Ομίλου ΟΤΕ και Νο1 στην αγορά κινητής τηλεφωνίας. Ενισχύει την πελατοκεντρική φιλοσοφία της εταιρείας και με μια σειρά στρατηγικών κινήσεων καταφέρνει να αυξήσει εντυπωσιακά την ψαλίδα σε σχέση με τον δεύτερο πάροχο.

- Το Νοέμβριο του 2010 ορίζεται Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος του Ομίλου ΟΤΕ. Υπό τη διοίκησή του, ο Όμιλος ΟΤΕ εξυγιάσε οικονομικά, δημιούργησε νέες πηγές εσόδων, και μετασχηματίστηκε σε μια σύγχρονη εταιρεία τεχνολογίας με τον πελάτη στο επίκεντρο και την COSMOTE ως ενιαία εμπορική μάρκα για τα προϊόντα του Ομίλου σε σταθερή, κινητή, internet και τηλεόραση. Η υγιής χρηματοοικονομική του θέση, επιτρέπει στον Όμιλο ΟΤΕ να εφαρμόζει ένα εκτεταμένο, πολυετές σχέδιο επενδύσεων σε δίκτυα οπτικών ινών, κινητής νέας γενιάς, υπηρεσιών πληροφορικής και συνδρομητικής τηλεόρασης εκσυγχρονίζοντας τις υποδομές της χώρας και συμβάλλοντας στη βιώσιμη ανάπτυξη της οικονομίας, της κοινωνίας και του περιβάλλοντος.

- Το 2016 θέτει ως όραμα για τον Όμιλο ΟΤΕ να γίνει παράδειγμα ψηφιακού μετασχηματισμού στην Ελλάδα, αλλά και την Ευρώπη. Ως εκ τούτου, σχεδιάζεται ένα στρατηγικό πρόγραμμα 360°, το οποίο δρα ως επιταχυντής πολλών αλλαγών στο εσωτερικό

## Personal highlights

Ήταν ο πρώτος στην αγορά των τηλεπικοινωνιών που αναγνώρισε την τάση και δρομολόγησε τη σύγκλιση των υπηρεσιών σταθερής και κινητής και εν συνεχεία και τηλεόρασης.

Ήταν ο πρώτος στον κλάδο που μίλησε για την εμπειρία του πελάτη και όχι του συνδρομητή, αλλάζοντας τα δεδομένα τόσο στον σχεδιασμό των προϊόντων και υπηρεσιών, όσο και στην Εξυπηρέτηση.

Πολύ πριν ο ψηφιακός μετασχηματισμός αναδειχθεί σε αναγκαιότητα, τον έθεσε ως πρώτη προτεραιότητα για την εταιρεία, καθιστώντας τον ΟΤΕ παράδειγμα στην Ελλάδα.

Ήταν από τους πρώτους που προέβλεψαν την αξία του ICT για τον μετασχηματισμό της χώρας, της κοινωνίας και των επιχειρήσεων και ετοίμασε από νωρίς τον ΟΤΕ για να γίνει συνεργάτης επιλογής για τον Δημόσιο και Ιδιωτικό τομέα.

Διέγινωσε ότι η επιτυχία κρύβεται στη συνεχή αλλαγή και εφάρμοσε πολυεπίπεδα στρατηγικά πλάνα συνεχούς μετασχηματισμού.

Εν μέσω οικονομικής κρίσης, κατάφερε να έρθει σε



της εταιρείας και κινείται σε τρεις κατευθύνσεις: την εμπειρία του πελάτη, τα δίκτυα και την ίδια την εταιρεία.

- Το 2021, θέτει ένα νέο όραμα για την επόμενη δεκαετία: να γίνει ο ΟΤΕ ο κορυφαίος πάροχος ψηφιακών υπηρεσιών, με επίκεντρο τη βιώσιμη ανάπτυξη. Στο πλαίσιο αυτό, υλοποιείται ένα επενδυτικό πλάνο άνω των 3 δισ. ευρώ μέχρι το 2027, για να επεκταθεί η υποδομή Fiber to the Home σε 3 εκατ. νοικοκυριά και επιχειρήσεις και το 5G σε όλη τη χώρα.

- Αξιοποιώντας την τεχνογνωσία και τις υποδομές του ΟΤΕ, λανσάρε συμπληρωματικές ψηφιακές υπηρεσίες: τις υπηρεσίες online παραγγελίας φαγητού BOX, την πλατφόρμα αγοράς ασφαλιών COSMOTE Insurance και το Payzy by COSMOTE, την εφαρμογή πληρωμών μέσω κινητού για καθημερινές συναλλαγές που λάνσαρε η εταιρεία στα τέλη του 2022 και έχει ήδη ξεπεράσει τους 180 χιλιάδες πελάτες. Σύνομα το payzy θα εφαρμοστεί πιλοτικά και στην Γερμανία από την Deutsche Telekom, ενώ πρόσφατα ο ΟΤΕ πρόσθεσε στο portfolio του και το payzy pro, ένα mobile app για μικρομεσαίες επιχειρήσεις, με πολλαπλά οφέλη και για τους καταναλωτές.



συμφωνία με τα σωματεία για την υπογραφή πρωτοποριακών ΣΣΕ, που προέβλεπαν μείωση μισθών με διασφάλιση θέσεων εργασίας.

Εισήγαγε diverse portfolio υπηρεσιών εκτός telecoms. Είναι γνωστός για την ικανότητα διαχείρισης των αναγκών και προσδοκιών των διαφορετικών stakeholders, βρίσκοντας τη χρυσή τομή.

Εμπνεύστηκε τη δημιουργία του COSMOTE HISTORY, του πρώτου καναλιού ντοκιμαντέρ αφιερωμένο αποκλειστικά στην ελληνική ιστορία και πολιτισμό «για να μας θυμίζει από πού ερχόμαστε και μέχρι πού μπορούμε να φτάσουμε». Από το 2016 που δημιουργήθηκε, μετρά περισσότερες από 150 παραγωγές.

## Η επιτυχημένη ομάδα, το μυστικό της επιτυχίας Τσαμάζ

«Ο ηγέτης πρέπει να εμπνέει εμπιστοσύνη. Η εμπιστοσύνη χτίζεται μέσω της ειλικρίνειας και της ακεραιότητας. Πρέπει να συμπεριφερόμαστε στους ανθρώπους μας όπως θα θέλαμε να μας συμπεριφερθούν. Πρέπει να μας εμπιστευούνται αλλά και να τους εμπιστευόμαστε. Μην παρεξηγηθώ, ο στόχος δεν είναι η συμπάθεια, αλλά ο σεβασμός. Και ο σεβασμός δεν επιβάλλεται. Κερδίζεται.»

Πέρα από τις ηγετικές του ικανότητες, ο Μιχάλης Τσαμάζ φημίζεται και για τη δημιουργία επιτυχημένων ομάδων, αλλά και την ανάπτυξη στελεχών. Έχοντας ως χρυσό κανόνα το «να διοικείς τον κόσμο με τον τρόπο που θα ήθελες να σε διοικήσουν», είναι απαιτητικός, αλλά δίκαιος, αναγνωρίζοντας πάντα τη συνεισφορά των συνεργατών του. Δεν είναι τυχαίο που όλα αυτά τα χρόνια, στελέχη που έχουν ηθεύσει κοντά του «τροφοδοτούν» τόσο την αγορά, όσο και την Deutsche Telekom.

Το βασικότερο κριτήριο επιλογής συνεργατών για τον Μιχάλη Τσαμάζ είναι η στάση. Δηλαδή ο χαρακτήρας που έχει ο καθένας και η αντιμετώπισή του απέναντι στη ζωή. Μάλιστα αυτό το αποτυπώνει με μια εξίσωση: (Ταλέντο + Εξάσκηση) \* Στάση = Πρωταθλητής. Δίνει τόση σημασία στην προσωπικότητα, που όπως λέει:

«Κάνω την τελική συνέντευξη ανεξαρτήτως της ιεραρχίας για όλες τις σημαντικές θέσεις. Θέλω να έχω άποψη για τους ανθρώπους που φέρνουμε στην εταιρεία. Δεν θα τον ελέγξω ως προς τα τυπικά προσόντα, αλλά αν έχω βασική αντίρρηση ως προς την προσωπικότητα, τότε θα βάλω βέτο». Μάλιστα, δεν διστάζει να κάνει κάτι που ελάχιστοι θα είχαν το θάρρος να τολμήσουν. Επιλέγει ανθρώπους που πιστεύει ότι έχουν τη δυνατότητα να εξελιχθούν και να γίνουν καλύτεροι από εκείνον: «λέω στους νέους managers και τους συνεργάτες μου να μη φοβούνται να προσλαμβάνουν ανθρώπους καλύτερους από αυτούς. Εάν δεν έχεις πραγματικά αυτό το κόμπλεξ, τότε λες: Αυτός είναι καλύτερος από μένα; Θα μπορούσε να μου πάρει τη θέση; Θα μπορούσε να πάει και πιο ψηλά από μένα; Ναι, θα μπορούσε. Τότε πρόσλαβε τον».

Για τον Μιχάλη Τσαμάζ, δύο είναι οι βασικοί παράγοντες που κάνουν μια ομάδα να λειτουργεί σωστά και να είναι επιτυχημένη. Ο πρώτος έχει να κάνει με την ισορροπία μέσα από τη διαφορετικότητα κάθε μέλους της και ο δεύτερος με τη συνεργασία, αφού το καλύτερο αποτέλεσμα δεν έρχεται όταν κάθε μέλος της ομάδας κάνει το καλύτερο για τον εαυτό του, αλλά όταν ο καθένας στην ομάδα κάνει το καλύτερο για τον εαυτό του ΚΑΙ την ομάδα.



# Μια μεταρρύθμιση για τη διακυβέρνηση του ΕΣΥ



Πώς μπορεί το Εθνικό Σύστημα Υγείας της χώρας μας να μετατραπεί σε έναν σύγχρονο δημόσιο οργανισμό που θα καλύπτει με επάρκεια τις ανάγκες των πολιτών και ταυτόχρονα θα αποφεύγει τη σπατάλη υλικών και ανθρώπινων πόρων;

Το νέο κείμενο πολιτικής που δημοσιεύει η διαNEOSIS, στο πλαίσιο της πρότασής της για ένα "Νέο ΕΣΥ", περιγράφει τον μέχρι σήμερα τρόπο λειτουργίας του ΕΣΥ και καταλήγει στη διατύπωση μιας πολύ συγκεκριμένης πρότασης για την αποτελεσματική διοικητική αναδιοργάνωσή του. Το κείμενο υπογράφεται από ομάδα τεσσάρων καθηγητών ελληνικών πανεπιστημίων με συντονιστή τον Ομότιμο Καθηγητή Κοινωνικής και Προληπτικής Ιατρικής στο ΕΚΠΑ και Διευθυντή του Ινστιτούτου Κοινωνικής και Προληπτικής Ιατρικής (ΙΚΠΙ) Γιάννη Τούντα, και μέλη τους καθηγητές Βασίλη Κέρη του Πάντειου Πανεπιστημίου, Νίκο Πολύζο του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου και Κυριάκο Σουλιώτη του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου.

## Τι μπορεί να αλλάξει

Πώς μπορεί το Εθνικό Σύστημα Υγείας της χώρας μας να μετατραπεί σε έναν σύγχρονο δημόσιο οργανισμό που θα καλύπτει με επάρκεια τις ανάγκες των πολιτών και ταυτόχρονα θα αποφεύγει τη σπατάλη υλικών και ανθρώπινων πόρων;

Το ΕΣΥ σήμερα χωρίζεται σε 7 Υγειονομικές Περιφέρειες (ΥΠε) στις οποίες υπάρχουν τα νοσοκομεία του ΕΣΥ (κεντρικά και διασυνδεδεμένα) και του ΙΚΑ, και τα Κέντρα Υγείας.

Τα τμήματα επειγόντων περιστατικών και τα εξωτερικά ιατρεία των νοσοκομείων πολύ συχνά εξυπηρετούν περιστατικά τα οποία θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν σε πρωτοβάθμιο επίπεδο.

Σε πολλά, επαρχιακά κυρίως, νοσοκομεία υπάρχουν ελλείψεις σε σημαντικές ειδικότητες γιατρών.

Το Υπουργείο Υγείας βρίσκεται στην κορυφή της διοικητικής πυραμίδας του ΕΣΥ. Κατανέμει τους πόρους, εισπράττει αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο, έχει την ευθύνη για τους επαγγελματίες υγείας και για τη ρύθμιση του ιδιωτικού τομέα.

Το προσωπικό, οι κλίνες, οι κλινικές και τα εργαστήρια είναι άνωσα κατανομημένα: η κατανομή τους δεν ακολουθεί τη δημογραφία και τις ανάγκες υγείας του τοπικού πληθυσμού.

Η Πρωτοβάθμια Φροντίδα Υγείας δεν είναι σημαντικά ανεπτυγμένη. Σήμερα



λειτουργούν 314 Κέντρα Υγείας, στα οποία υπάρχουν 1.438 Περιφερειακά Ιατρεία, 93 Πολυδύναμα Περιφερειακά Ιατρεία, 45 Ειδικά Περιφερειακά Ιατρεία, 220 Τοπικά Ιατρεία και 10 δομές που αφορούν διαγνωστική ιατρική, ειδική οδοντιατρική φροντίδα και παιδοψυχιατρική.

Το σύστημα είναι "νοσοκομειοκεντρικό". Σήμερα ανήκουν στο ΕΣΥ 128 γενικά νοσοκομεία καθώς και 10 ειδικά νοσοκομεία - ψυχιατρικά, γυναικολογικά - μαιευτικά, παιδιατρικά και ογκολογικά.

Τα νοσοκομεία του ΕΣΥ λειτουργούν ως Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου (ΝΠΙΔΔ), με εξαίρεση το "Παπαγεωργίου" και το "Ονάσειο", τα οποία λειτουργούν ως Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου (ΝΠΙΔ) μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα.

## Η πρόταση για τη διακυβέρνηση του ΕΣΥ

Το κείμενο πολιτικής της διαNEOSIS καταθέτει τη δική του πρόταση που κωδικοποιείται σε 12 σημεία:

**1** Το ΕΣΥ επανιδρύεται ως ΝΠΙΔΔ (Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου), προκειμένου να λειτουργήσει ως ανεξάρτητος δημόσιος οργανισμός.



**2** Το ΕΣΥ διοικείται από ΔΣ με πρόεδρο/γενικό εκτελεστικό διευθυντή, που επιλέγεται από ειδική επιτροπή κατόπιν ανοικτού διαγωνισμού, και μέλη τους διοικητές των ΥΠε (Υγειονομικών Περιφερειών), που και αυτοί επιλέγονται με ανάλογη διαδικασία.

**3** Αναβαθμίζεται ο στρατηγικός ρόλος του Υπουργείου Υγείας με ενίσχυση του επιτελικού και εποπτικού ρόλου του. Το Υπουργείο Υγείας χαράσσει τις στρατηγικές, επιλέγει τις πολιτικές και θέτει τις προτεραιότητες στην οργάνωση και λειτουργία του ΕΣΥ, χωρίς να ασκεί τη διοίκηση-διαχείρισή του.

**4** Δημιουργείται Κέντρο Στρατηγικού Σχεδιασμού και Αξιολόγησης ως ΝΠΙΔ (Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου), το οποίο εντάσσεται στη διοικητική δομή του ΕΣΥ μαζί με τον ΟΔΙΠΥ (Οργανισμός Διαχείρισης Ποιότητας Υγείας) και το ΚΕΤΕΚΝΥ (Κέντρο Τεκμηρίωσης και Κωστολόγησης Νοσοκομειακών Υπηρεσιών), που ήδη λειτουργούν ως ΝΠΙΔ.

**5** Οι ΥΠε (ΝΠΙΔΔ) αυξάνονται από 7 σε 8 με βάση λειτουργικά κριτήρια, για την καλύτερη πρόσβαση του τοπικού πληθυσμού στις μονάδες του ΕΣΥ, ή σε 13, για να υπάρξει αντιστοιχία με τις Διοικητικές Περιφέρειες της χώρας και μεγαλύτερη συμμετοχή τους στον σχεδιασμό αλλά και στην παροχή των αναγκαίων υπηρεσιών υγείας. Ταυτόχρονα, ενισχύεται ο ρόλος τους με τη μεταφορά αρμοδιοτήτων διοίκησης από τις κεντρικές υπηρεσίες του Υπουργείου Υγείας.

**6** Τα νοσοκομεία του ΕΣΥ μετατρέπονται σε ΝΠΙΔ μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα και λειτουργούν ως θυγατρικές εταιρείες των ΥΠε (ΝΠΙΔΔ), διατηρώντας τον δημόσιο χαρακτήρα τους, αλλά αποκτώντας έτσι μεγαλύτερη διαχειριστική ευχέρεια για την αύξηση της κλινικής αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας. Η μετατροπή τους σε ΝΠΙΔ προτείνεται να πραγματοποιηθεί μετά τη συγκρότηση του ΕΣΥ (ΝΠΙΔΔ), των προτεινόμενων ΥΠε και των νοσοκομειακών δικτύων.

**7** Σε κάθε ΥΠε δημιουργούνται ένα ή περισσότερα δίκτυα νοσοκομείων

(σύνολο 20), με ένα περιφερειακό ή πανεπιστημιακό νοσοκομείο ως νοσοκομείο κόμβο του δικτύου, και διασυνδεδεμένα με αυτό, ως ακτίνες του δικτύου, γενικά νομαρχιακά νοσοκομεία ή συμπλέγματα νομαρχιακών νοσοκομείων. Στο νοσοκομείο-κόμβο παραπέμπονται τα περιστατικά που χρήζουν τριτοβάθμιας νοσοκομειακής περίθαλψης.

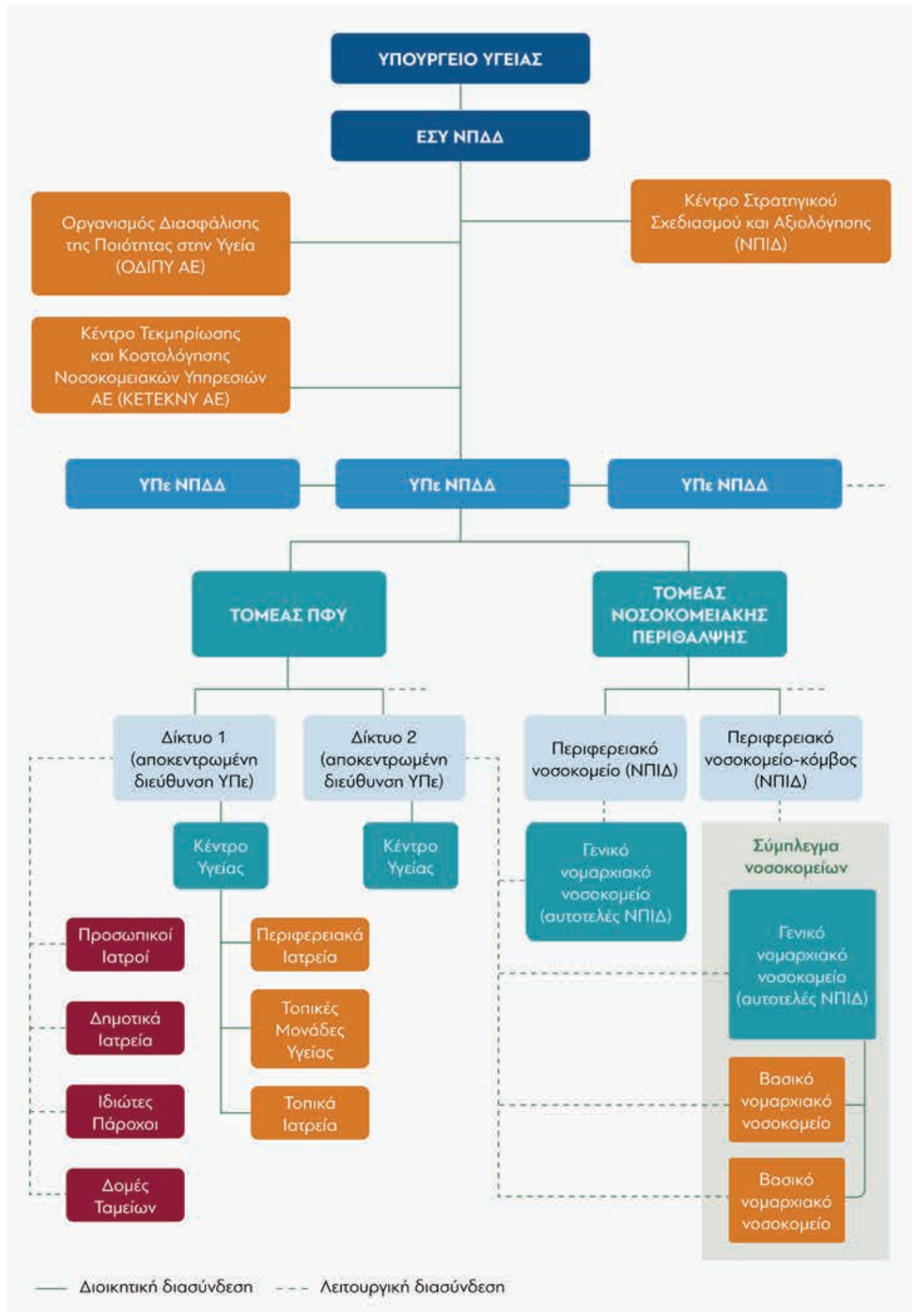
**8** Η ΠΦΥ (Πρωτοβάθμια Φροντίδα Υγείας) οργανώνεται με βάση τα δίκτυα ΠΦΥ (τουλάχιστον ένα ανά Δήμο ή ένα ανά διαμέρισμα στους μεγάλους Δήμους), τα οποία υπάρχουν διοικητικά στον τομέα διεύθυνση ΠΦΥ των ΥΠε. Κάθε δίκτυο διασυνδέεται λειτουργικά με το πλησιέστερο νοσοκομείο (βασικό ή και γενικό), διατηρώντας όμως την οργανωτική και διοικητική του αυτοτέλεια.

**9** Σε κάθε δίκτυο ΠΦΥ συμμετέχει ένα Κέντρο Υγείας - το οποίο προτίθεται να λειτουργήσει ως το κέντρο του δικτύου - και οι λοιπές πρωτοβάθμιες μονάδες του ΕΣΥ του γεωγραφικού/πληθυσμιακού τομέα ευθύνης του δικτύου (ΤοΜΥ, Περιφερειακά Ιατρεία, Τοπικά Ιατρεία, κ.ά.).

**10** Σε κάθε δίκτυο ΠΦΥ διασυνδέονται λειτουργικά οι ιδιώτες προσωπικοί ιατροί, τα Δημοτικά Ιατρεία και ο συμβεβλημένος με τον ΕΟΠΥΥ ιδιωτικός τομέας. Για την κάλυψη της ανάγκης και την επίτευξη καθολικής κάλυψης, αλλά και καλύτερη και αποδοτικότερη χρηματοδότηση των υπηρεσιών, προτείνεται επέκταση του θεσμού του προσωπικού ιατρού στον παιδιατρικό πληθυσμό με την ένταξη των παιδίατρων και διεύθυνση του θεσμού σε άλλες συναφείς ειδικότητες, ιδιαίτερα για πολίτες με χρόνια νοσήματα.

**11** Το δίκτυο ΠΦΥ διοικείται από τον διευθυντή ιατρό του Κέντρου Υγείας αναφοράς και από 5μελή διοικούσα επιτροπή, στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι: α) της ΥΠε (ΝΠΙΔΔ), β) της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, γ) των εργαζομένων στις δομές του δικτύου και δ) της Κοινωνίας των Πολιτών (π.χ. σύλλογοι ασθενών).

**12** Κάθε δίκτυο ΠΦΥ αναπτύσσει ολοκληρωμένη δέσμη υπηρεσιών οικογενειακής ιατρικής, η οποία περι-



λαμβάνει δράσεις πρόληψης της νόσου και προαγωγής της υγείας, περίθαλψης οξέων και χρόνιων νοσημάτων και καταστημάτων υγείας, αποκατάστασης και παραγωγικής και υποστηρικτικής φροντίδας που προσφέρονται στο ιατρείο, στο σπίτι ή σε ειδικές δομές υγείας και φροντίδας στην κοινότητα. Ολοκληρώνοντας, η έρευνα της διαNEOSIS καταλήγει πως για την υλοποίηση

του προτεινόμενου μοντέλου διακυβέρνησης του ΕΣΥ συστήνεται η συγκρότηση ειδικής επιτροπής με τη συμμετοχή ειδικών επιστημόνων και εμπειρών στελεχών διοίκησης υπηρεσιών υγείας, η διαμόρφωση του τελικού μοντέλου διακυβέρνησης του ΕΣΥ, η δημόσια διαβούλευσή του, η ψήφιση της σχετικής νομοθεσίας και η εκπόνηση επιχειρησιακού σχεδίου με επιμέρους στόχους και χρονοδιαγράμματα.

Το νέο κείμενο πολιτικής της διαNEOSIS προτείνει μια νέα δομή για ένα σύγχρονο και πιο αποτελεσματικό σύστημα υγείας



# Ψηφιακή πλατφόρμα κώδικα δεοντολογίας τραπεζών



Γράφει η  
Σοφία Τσιπέτσι

Δικηγόρος  
παρ' Αρείω Πάγω  
Διαπιστ. Διαμεσολα-  
βήτρια ΥΔΑΔΔ  
(αστική, εμπορική,  
ηλεκτρονική, τραπε-  
ζική Διαμεσολάβηση)  
Υπεύθυνη Προστασίας  
Δεδομένων /  
D.P.O. exec.

Ο νόμος 4224/2013 καθορίζει το θεσμικό πλαίσιο του Κώδικα Δεοντολογίας με στόχο την προσπάθεια της εξωδικαστικής επίλυσης όλων όσων ενέχονται σε δανειακές συμβάσεις και επιθυμούν να αιτηθούν την ένταξή τους, ήτοι πρωτοφειλέτες, εγγυητές, συνοφειλέτες από πάσης φύσεως δανειακά προϊόντα, ήτοι καταναλωτικά, στεγαστικά, πιστωτικές κάρτες, δάνεια ατομικών επιχειρήσεων και λευθθερων επαγγελματιών.

Μετά από την δημοσίευση της ΚΥΑ 145947/2023 (ΦΕΚ 5909/Β' /10-10-2023) των Υπουργείων Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Ψηφιακής Διακυβέρνησης και του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδας τέθηκε σε εφαρμογή η λειτουργία του αναθεωρημένου Κώδικα Δεοντολογίας (του Ν. 4224/2013), μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας gov/irpriesies/periouisia-kai-phorologia/kodikas-deontologias, η οποία υποστηρίζεται από την Ειδική Γραμματεία Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους (ΕΓΔΙΚ).

Από την δημοσίευση λοιπόν της ως άνω ΚΥΑ τον Οκτώβριο του τρέχοντος έτους ο δανειολήπτης ή ο εγγυητής οφειλών, δύναται να υποβάλει ηλεκτρονική αίτηση για τη ρύθμιση των οφειλών του, με βάση τη διαδικασία επίλυσης καθυστερήσεων (ΔΕΚ) του Κώδικα Δεοντολογίας Δανειοληπτών, μέσω της ως άνω πλατφόρμας.

Οι διαφορές με το έτερο «ψηφιακό εργαλείο» ρυθμίσεων είναι πολλές. Η πιο σημαντική είναι ότι στην ψηφιακή πλατφόρμα του Κώδικα Δεοντολογίας υποβάλει ο αιτών διακριτή αίτηση ανά χαρτοφυλάκιο, όπερ σημαίνει ότι ο αιτών δύναται να επιλέξει ποια δανειακή σύμβαση θέλει να ρυθμίσει. Στον «εξωδικαστικό» ο αιτών στην αίτηση του δεν δύναται να επιλέξει με ποιον φορέα θα ρυθμίσει, αλλά αυτόμάτως αντλούνται όλες οι δανειακές οφειλές από όλους τους φορείς του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα προκειμένου να ρυθμίσει συνολικά.

Η είσοδος στην ηλεκτρονική υπηρεσία γίνεται με τους κωδικούς taxis του ενδιφερομένου. Στη συνέχεια πραγματοποιείται άρση τραπεζικού απορρήτου. Ακολούθως ο αιτών οφείλει να συμπληρώσει όλα τα απαιτούμενα στοιχεία της αίτησης, ώστε αυτή να είναι συγκεκριμένη (έσοδα, έξοδα, συνολικά έξοδα διαβίωσης των μελών της οικογένειας- λαμβάνονται υπόψη οι βασικές ανάγκες διαβίωσης βάσει της ΕΛΣΤΑΤ) ώστε να αξιολογηθεί η «οικονομική δύναμη» του αιτούντα ως προς τη δυνατότητα αποπληρωμής της εν δυνάμει ρύθμισης που ενδεχομένως να υπάρξει. Αντίστοιχα δε σε περίπτωση που ο αιτών είναι επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο



θα πρέπει να παρουσιάσει στην αίτηση του τα οικονομικά στοιχεία της επιχείρησής του και ένα business plan για την μελλοντική πορεία αυτής. Η συγκεκριμένη παρουσίαση των εν λόγω οικονομικών στοιχείων των φυσικών προσώπων ή των επιχειρήσεων, είναι σημαντική και καταλυτική ώστε να αποδειχθεί ο δανειολήπτης ως συνεργάσιμος και να συνεχίζει η αίτηση του να εξετάζεται.

Μετά την οριστικοποίηση της αίτησης, αυτή αξιολογείται από τον αρμόδιο χρηματοπιστωτικό φορέα, στον οποίο απευθύνεται και ακολούθως προτείνεται μία ή περισσότερες ρυθμίσεις προς τον αιτούντα. Η πρόταση αυτή αξιολογείται στην πορεία από τον αιτούντα να επιλέξει, ο οποίος μέσα στην προθεσμία δεκαπέντε εργοασίμων ημερών θα πρέπει να αποφασίσει αν θα την αποδεχτεί, αν θα την απορρίψει ή αν θα αντιπροτείνει. Στην περίπτωση της αντιπρότασης το πιστωτικό ίδρυμα οφείλει να την αξιολογήσει εντός μηνός. Εφόσον ο αιτών έχει επιλέξει να κάνει αντιπρόταση, ο φορέας οφείλει:

- είτε να συναινέσει με την αντιπρόταση
- είτε να απαντήσει με «γραπτή επικοινωνία» ότι απορρίπτει αιτιολογημένα και ότι παραμένει στον αρχική του πρόταση,
- είτε να υποβάλει νέα πρόταση, η οποία είναι θα είναι και η τελική, πάνω στην οποία θα πρέπει να αποφασίσει ο δανειολήπτης αιτών αν την δέχεται ή όχι.

Ο Κώδικας Δεοντολογίας του Ν. 4224/2013 σε θεωρητικό τουλάχιστον επίπεδο και σύμφωνα με όσα ορίζονται στις διατάξεις του θα μπορούσε να είναι – εδώ και πολλά χρόνια– ένα εργαλείο χρή-

σιμο για τους δανειολήπτες, προκειμένου να ρυθμίσουν. Στην πράξη όλα αυτά τα χρόνια δεν το είδαμε σε ουσιαστική και λειτουργική εφαρμογή. Λέγοντας ουσιαστική και λειτουργική εφαρμογή εννοείται η έμπρακτη εφαρμογή των διαδικασιών που τον διέπουν, ήτοι η παροχή προτάσεων από τα πιστωτικά ιδρύματα ή από τους φορείς που στα χαρτοφυλάκια τους διαχειρίζονται τις δανειακές οφειλές. Η πρόσφατη ηλεκτρονική εφαρμογή της εν λόγω διαδικασίας, που μέχρι πρόσφατα δεν γινόταν ηλεκτρονικά, ίσως να προάγει την ουσιαστική εφαρμογή των ευεργετικών διατάξεων του Κώδικα Δεοντολογίας προς όφελος των δανειοληπτών που επιθυμούν να ρυθμίσουν τις οφειλές τους.

Σημαντικό βέβαια και άξιο λόγου είναι το ζήτημα των ρεαλιστικών προτάσεων, ώστε οι ρυθμίσεις που προτείνονται από τους φορείς να απευθύνονται πάνω στις πραγματικές δυνατότητες των οφειλετών, οι οποίοι θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις ρυθμίσεις αυτές, αλλά και να «δύνανται» να ανταποκριθούν. Το σχόλιο αυτό πηγάζει από τη μέχρι σήμερα εμπειρία, όπου δυστυχώς οι προτάσεις ρυθμίσεων από τράπεζες, funds και εταιρίες διαχείρισης δεν έχουν καμία σχέση με την πραγματικότητα και τα οικονομικά δεδομένα των Ελλήνων υπερχρεωμένων πολιτών.

Εν κατακλείδι να σημειωθεί ότι οι δανειακές συμβάσεις που έχουν καταγγελθεί πριν τη 01-01-2015 δεν δύναται να ενταχθούν στο πλαίσιο αίτησης του Κώδικα. Επίσης η απαίτηση πρέπει να είναι τουλάχιστον ύψους 1.000 ευρώ για τα φυσικά πρόσωπα και 5.000 ευρώ για τα νομικά πρόσωπα και τις επιχειρήσεις. Ακόμα μία προϋπόθεση για την παραδεκτή ένταξη της αίτησης του δανειολήπτη στις θεσμικές διατάξεις του Κώδικα είναι να μην υπάρχει εκκρεμής αίτηση στον εξωδικαστικό, στο Ν. 3869/2010 ή να μην τελεί σε καθεστώς πτώχευσης ή να μην έχει αιτηθεί την ένταξη του σε καθεστώς πτώχευσης.

Καθώς στο ζήτημα του ιδιωτικού χρέους οι αριθμοί είναι αυτοί που μιλούν και κρίνουν ένα εργαλείο αποτελεσματικό ή όχι, αναμένεται στο προσεχές διάστημα να αποδειχθεί το αν τελικά η ψηφιακή αυτή εφαρμογή ωφέλησε, έστω και ένα κομμάτι ρύθμισης του ιδιωτικού χρέους.

## Η Star Alliance κορυφαία αεροπορική συμμαχία στα World Travel Awards

Η Star Alliance, για 4η συνεχόμενη χρονιά, αναδείχθηκε κορυφαία αεροπορική συμμαχία στον κόσμο στα World Travel Awards 2023. Η ανακοίνωση των αποτελεσμάτων έγινε σε μια εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στο εμβληματικό Burj Al Arab, στο Ντουμπάι, την 1η Δεκεμβρίου 2023.

Τον Αύγουστο του 2023, το Lounge της Star Alliance στο Λος Άντζελες απέσπασε τον τίτλο του «κορυφαίου Lounge» της Βόρειας Αμερικής, για τέταρτη συνεχόμενη χρονιά, στο πλαίσιο βραβείων της ίδιας διοργάνωσης, ενισχύοντας περαιτέρω τη θέση της Star Alliance ως ηγέτιδα στη φιλοξενία στα Lounges αεροδρομίων.

Εκφράζοντας την ευγνωμοσύνη του για αυτές τις διακρίσεις, ο κ. Θεόδωρος Παναγιωτούλιας, Διευθύνων Σύμβουλος της Star Alliance, δήλωσε: «Είναι πραγματικά τιμή μας που λαμβάνουμε στα World Travel Awards, για τέταρτη συνεχόμενη χρονιά, το βραβείο της καλύτερης αεροπορικής συμμαχίας στον κόσμο που παρέχει υψηλού επιπέδου ταξιδιωτικές εμπειρίες.»

Ο κ. Παναγιωτούλιας συνέχισε: «Η επιτυχία μας γίνεται εφικτή, όχι μόνο από τη σκληρή δουλειά των εργαζομένων μας σε όλο το δίκτυο, αλλά και από την ακλόνητη εμπιστοσύνη και υποστήριξη που μας δείχνουν οι επιβάτες μας. Είμαστε ευγνώμονες για την εμπιστοσύνη

που δείχνουν τόσο σε εμάς, όσο και στις αεροπορικές εταιρείες-μέλη μας.»

Τα 30α World Travel Awards στοχεύουν στην αναγνώριση, την επιβράβευση και τον εορτασμό της αριστείας στον τομέα της τουριστικής βιομηχανίας, του τουρισμού και της φιλοξενίας. Οι νικητές καθορίζονται από μια παγκόσμια ψηφοφορία, στην οποία συμμετέχουν όχι μόνο στελέχη του τουριστικού τομέα, αλλά και το ίδιο το επιβατικό κοινό.

Ο Ιδρυτής των World Travel Awards, Graham E Cooke, δήλωσε: «Συγχαρητήρια στην Star Alliance για τη διάκρισή της ως η καλύτερη αεροπορική συμμαχία παγκοσμίως για το 2023. Πρόκειται για ένα αξιοσημείωτο επίτευγμα που αποδεικνύει ότι, η Star Alliance συνεχίζει να είναι το σημείο αναφοράς στον αεροπορικό κλάδο. Η δέσμευση της Star Alliance αποτελεί πηγή έμπνευσης για όλους μας.»

Εκτός από το βραβείο που απέσπασε η Star Alliance σε επίπεδο αεροπορικής συμμαχίας, αρκετές αεροπορικές εταιρείες-μέλη της, έλαβαν μεμονωμένες διακρίσεις που αναδεικνύουν περαιτέρω τη δύναμη και την υπεροχή της συμμαχίας και των αεροπορικών εταιρειών-μελών της στην παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στου επιβάτες.



## Cyprus Airways: Το πρόγραμμα πτήσεων για το καλοκαίρι

Η Cyprus Airways ανακοίνωσε την έναρξη του προγράμματος πτήσεων για το καλοκαίρι του 2024. Το επτάμηνο πρόγραμμα, που διαρκεί από τα τέλη Μαρτίου μέχρι τον Οκτώβριο είναι σημαντικό πιο εκτεταμένο από αυτό του περασμένου καλοκαιριού και περιλαμβάνει 19 δημοφιλή αεροδρόμια, σε 19 προορισμούς.

Το πρόγραμμα 58 εβδομαδιαίων πτήσεων, προσφέρει πάνω από 342454 θέσεις σε ελκυστικούς προορισμούς, περιλαμβανομένων των Αθηνών, Παρισιού, Ντουμπάι, Τελ Αβίβ και Βηρυτού καθώς επίσης και τρεις νέους προορισμούς όπως οι Βρυξέλλες (που ξεκινούν τον Φεβρουάριο) η Βαρκελώνη και η Γενεύη. Περισσότεροι νέοι προορισμοί θα ανακοινωθούν σύντομα.

«Είμαστε στην ευχάριστη θέση να ανακοινώσουμε το καλοκαιρινό μας πρόγραμμα για το 2024 με πάνω από 40% περισσότερες θέσεις από ότι το 2023. Το πρόγραμμα εστιάζει σε βασικές αγορές της Κύπρου και είναι ευθυγραμμισμένο με τη στρατηγική ως μια εταιρεία που συνδέει την Κύπρο με σημαντικά αεροδρόμια όπου εξασφαλίζουμε διασυνδέσεις μέσω συμφωνιών με άλλες εταιρείες και ιδιαίτερα με συμφωνίες κοινού κωδικού» δήλωσε ο κ. Χρίστος Λιμαντίτης, Εμπορικός Διευθυντής της Cyprus Airways.

«Την επόμενη χρονιά θα διπλασιάσουμε τον στόλο των Airbus A220 με την άφιξη δύο νέων αεροσκαφών. Αυτό το αεροσκάφος προσφέρει στους πελάτες μας μια ασύγκριτη εμπειρία με τις ανώτερες εγκαταστάσεις της στους επιβάτες της Οικονομικής και Διακεκριμένης Θέσης.», πρόσθεσε ο κ. Λιμαντίτης.

- Τρεις νέοι προορισμοί: Βαρκελώνη, Γενεύη, Βρυξέλλες.
- Πάνω από 2807 πτήσεις με 342454 θέσεις προς πώληση
  - 40% περισσότερες θέσεις από το καλοκαίρι του 2023
  - Οι πτήσεις είναι διαθέσιμες προς πώληση από αυτή την εβδομάδα

## IATA: Ιστορικό ρεκόρ με 4,7 δισ. επιβάτες αναμένουν οι αεροπορικές το 2024

Οι αεροπορικές μεταφορές αναμένεται τον επόμενο χρόνο να σπάσουν το ρεκόρ του 2019, με 4,7 δισεκατομμύρια επιβάτες, σύμφωνα με προβλέψεις της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών (IATA).

Το 2023 αναμένεται να κλείσει με 4,29 δισεκατομμύρια επιβάτες στις παγκόσμιες αεροπορικές μεταφορές -λιγότερο από 6% κάτω από τα 4,54 δισεκατομμύρια ταξιδιώτες το 2019. Η τάση είναι σαφώς προς την κάλυψη της διαφοράς, καθώς τον Οκτώβριο οι επιβάτες είχαν φτάσει το 98,4% του επιπέδου του 2019.



## United: Πυκνώνουν οι συνδέσεις με Αθήνα από Νιούαρκ-Ουάσιγκτον

Διευρύνονται οι συνδέσεις της United από το Νιούαρκ και την Ουάσιγκτον προς την Αθήνα το καλοκαίρι του 2024.

Ειδικότερα, το δρομολόγιο Νιούαρκ – Αθήνα θα ξεκινήσει στις 30 Μαρτίου, έναντι 4 Απριλίου 2024 που προέβλεπε ο αρχικός σχεδιασμός, ενώ η συχνότητα των πτήσεων θα είναι καθημερινή, έναντι 5 εβδομαδιαίων που προβλεπόταν αρχικά μέχρι και τις αρχές Μαΐου και 7 την εβδομάδα από τις 6 Μαΐου και έπειτα. Οι πτήσεις θα πραγματοποιούνται με αεροσκάφος 787-10.

Παρόλληλα, το δρομολόγιο από τη Ουάσιγκτον θα ξεκινήσει στις 14 Απριλίου του 2024 και θα πραγματοποιείται καθημερινά, έναντι του αρχικού σχεδιασμού που προέβλεπε καθημερινές πτήσεις από τις 3 Μαΐου 2024. Οι πτήσεις θα πραγματοποιούνται με αεροσκάφος 787-8.

## Volotea: Νέο δρομολόγιο Αθήνα-Ανκόνα

Η Volotea ανακοίνωσε ένα νέο δρομολόγιο από την Αθήνα στην Ανκόνα, που θα ξεκινήσει στις 2 Ιουνίου 2024, με δύο εβδομαδιαίες πτήσεις κάθε Τετάρτη και Σάββατο, προσφέροντας προς πώληση 13.000 θέσεις. Έτσι, ο αριθμός των προσφερόμενων δρομολογίων το 2024 από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών διαμορφώνεται σε 21 συνολικά, σε συνέχεια και της πρόσφατης ανακοίνωσης της εταιρείας σχετικά με την έναρξη των νέων συνδέσεων από την Αθήνα προς τη Νάπολη, το Σπλιτ και τη Βρέστη.

Η Volotea παρουσίασε τα στοιχεία της δυναμικής ανάπτυξης της στην περιοχή για το 2024, με πρόβλεψη για αύξηση χωρητικότητας κατά 23% σε σύγκριση με το 2023 και κατά 142% σε σύγκριση με το άνοιγμα της Βάσης το 2018, ξεπερνώντας τις 835.000 διαθέσιμες θέσεις. Η εταιρεία επίσης επιβεβαίωσε ότι θα διατηρήσει τα δύο αεροσκάφη της στη βάση της Αθήνας, διασφαλίζοντας σταθερή επαγγελματική απασχόληση σε τοπικό επίπεδο, με προσωπικό 80 άμεσων υπαλλήλων και 450 εργαζομένων σε έμμεσες θέσεις εργασίας για τον επόμενο χρόνο.

Από το 2012, η Volotea έχει εδραιωθεί σταθερά στην Ελλάδα, πραγματοποιώντας πτήσεις σε ένα εκτεταμένο δίκτυο 13 ελληνικών αεροδρομίων (Αθήνα, Κεφαλονιά, Κέρκυρα, Ηράκλειο/Κρήτη, Καλαμάτα, Κάρπαθος, Μύκονος, Πρέβεζα/Λευκάδα, Ρόδος, Σαντορίνη, Σκιάθος, Θεσσαλονίκη και Ζάκυνθος). Κατά τη διάρκεια του 2023, η εταιρεία κατέγραψε σημαντική ανάπτυξη με την έναρξη 8 νέων δρομολογίων που συνδέουν βασικά ελληνικά αεροδρόμια με εσωτερικούς και διεθνείς προορισμούς, όπως Αθήνα προς Τουλούζη και Κάλιαρι, Σαντορίνη προς Μπιλμπάο και Παλέρμο, Ηράκλειο προς Μπορντό, Ρόδο προς Νάντη, Καλαμάτα προς Νάντη και Κάρπαθος προς τη Νάπολη. Από τον Ιανουάριο έως τον Οκτώβριο του 2023, η αεροπορική εταιρεία προσέφερε ταξίδια για περισσότερους από 1,2 εκατομμύρια επιβάτες από και προς τη χώρα, με το 47% του επιβατικού όγκου να διακινείται μέσω του αεροδρομίου της Αθήνας.

Το 2024, η εταιρεία σχεδιάζει να προσφέρει πάνω από 1,6 εκατομμύρια θέσεις στην Ελλάδα, μια αύξηση 13% σε σύγκριση με το 2023, και να εισάγει, εκτός από τα νέα δρομολόγια της Αθήνας, πέντε νέα δρομολόγια από ελληνικούς προορισμούς, που θα συνδέουν την Κέρκυρα, την Καλαμάτα και τη Ρόδο με Λιλ, καθώς και τις Καλαμάτα και Ρόδο με τη Λυών.





Large enough to handle - Small enough to care

3, Drosini str. 16673 Voula, Athens - Greece  
+30 210 8955650 - [itcm@itcm.gr](mailto:itcm@itcm.gr)  
[www.itcm.gr](http://www.itcm.gr)