

ΕΝΩΣΙΣ
ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ



UNION
OF GREEK
SHIPOWNERS



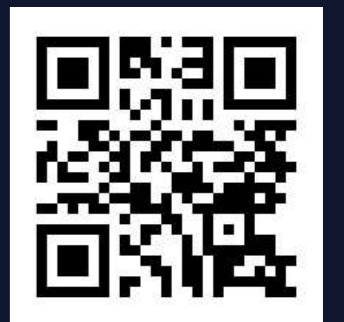
ΕΕΕ



ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ - ANNUAL REPORT
2023 - 2024

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ - ANNUAL REPORT

2023 - 2024



Δείτε εδώ την Ετήσια Έκθεση
Download the Annual Report

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ CONTENTS

05 - 08

**ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΥ
PRESIDENT'S ADDRESS**

35 - 46

**Η ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΕΝΑ
ΒΙΩΣΙΜΟ ΜΕΛΛΟΝ**

**THE PATHWAY TO
A SUSTAINABLE FUTURE**

09 - 24

**Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ
ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΣΤΑΣΗ**

**THE STRATEGIC
IMPORTANCE OF
SHIPPING**

**THE INTERNATIONAL
PERSPECTIVE**

25 - 30

**Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ
THE EU PERSPECTIVE**

47 - 48

**ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΕΕΕ
ABOUT THE UGS**

31 - 34

**Η ΕΘΝΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ
THE NATIONAL PERSPECTIVE**

49 - 50

**ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΕΕ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ
THE UGS FOR SOCIETY**

Το 2023 υπήρξε ακόμα μια χρονιά με σημαντικές εξελίξεις και ισχυρές γεωπολιτικές εντάσεις. Νέες εστίες συγκρούσεων αναδύθηκαν. Οικονομικοί ανταγωνισμοί και πολιτικές προστατευτισμού διαταράσσουν τις σταθερές, πάνω στις οποίες η ναυτιλία αναπτύχθηκε και λειτουργεί προς όφελος της ευημερίας του παγκόσμιου πληθυσμού.

Απαιτήθηκε και απαιτείται συνεχής εγρήγορση, στρατηγική σκέψη, αποφασιστικότητα από όλο τον κλάδο μας, ώστε να προστατευτεί η βιωσιμότητά του. Καταφέραμε μέχρι σήμερα να διαχειριστούμε, επιτυχώς, εξωγενείς παράγοντες, λαμβάνοντας πάντα υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της βιομηχανίας.

Είναι, πια, περισσότερο από ποτέ, αντιληπτό ότι η ναυτιλία είναι ο ακρογωνιαίος λίθος του διεθνούς εμπορίου, που εγγυάται την ομαλή λειτουργία και ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας και την ενεργειακή αυτονομία. Συνδέει και ενώνει ζωτικά τους λαούς και τις οικονομίες, κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες.

Σε αυτό το πλαίσιο, η ναυτιλία υποδέχτηκε έναν επικαιροποιημένο, ξεκάθαρο στόχο για την ενεργειακή της μετάβαση. Τα κράτη που συμμετέχουν στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) έφτασαν σε συμφωνία για καθαρές μηδενικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τη ναυτιλία κοντά στα μέσα του αιώνα. Τόσο η ελληνική, όσο και η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα, υποστηρίζουν έμπρακτα τη στρατηγική του IMO, που αποτελεί ένα ουσιαστικό βήμα στην αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης.

2023 was yet another year of important developments and severe geopolitical tensions. New conflicts have emerged. Economic rivalries and policies of protectionism threaten the fundamental principles upon which shipping has thrived and operates for the benefit of global prosperity and peoples' general well-being. Awareness, strategic thinking and determination are essential to ensure the sustainability of our sector. Up to this day, we have successfully dealt with external disruptions, always taking into account the unique characteristics of our industry.

It is now more evident than ever that shipping is the cornerstone of world trade, ensuring the smooth operation and security of supply chains and energy autonomy. It connects and vitally unites people and economies, under any circumstance.

In this context, the shipping sector has welcomed an updated and explicit goal regarding its energy transition. Member States participating in the International Maritime Organization (IMO) have agreed on achieving net-zero Greenhouse Gas emissions from shipping by or close to the middle of this century. Both the Greek and international shipping communities firmly and actively support IMO's strategy, as a decisive step to climate crisis resolution.

Πρωταρχικό ρόλο σε αυτόν τον κοινό στόχο έχουν η έρευνα και η καινοτομία, ώστε τα καθ' ύλην εμπλεκόμενα μέρη και ιδίως οι παραγωγοί και προμηθευτές καυσίμων, τα ναυπηγεία και οι κατασκευαστές μηχανών και γενικά ναυτιλιακού εξοπλισμού, να προχωρήσουν στην εξεύρεση των κατάλληλων καυσίμων και τεχνολογιών χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών. Σε κάθε περίπτωση, απαραίτητη προϋπόθεση για τη χρήση νέων καυσίμων και τεχνολογιών, όπως και ψηφιακών εργαλείων, καθώς και της τεχνητής νοημοσύνης, οφείλει να είναι η ασφάλεια, πρωτίστως, των ανθρώπων μας στη θάλασσα αλλά και των πλοίων μας, όπως και του περιβάλλοντος.

Πιστεύουμε ακράδαντα ότι βιώσιμη ανάπτυξη μπορεί να υπάρξει μόνο έχοντας ως επίκεντρό της τον άνθρωπο.

[...]
Η ναυτιλία
είναι ο ακρογωνιαίος λίθος
του διεθνούς
εμπορίου [...]

Είναι γεγονός ότι η ναυτιλία ελαχιστοποιεί δραστικά τις εκπομπές ρύπων, ενώ παράλληλα επενδύει, συνεχώς, σε νέες τεχνολογίες, περιβαλλοντικά εξελιγμένες αλλά και πιστοποιημένες. Η ελληνόκτητη ναυτιλία ηγείται με τις επιχειρηματικές της επιλογές στην πράσινη μετάβαση και πρωταγωνιστεί με περιβαλλοντικά φιλικά νέα πλοία, με τη βιωσιμότητα να αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της εξέλιξής της, ανταποκρινόμενη και στα κριτήρια που υιοθετούνται στο πλαίσιο ESG.

Είναι σαφές ότι βρισκόμαστε σε μια μεταβατική εποχή, που καλούμαστε να αναμετρηθούμε με νέες προκλήσεις και να τις διαχειριστούμε ως ευκαιρίες προόδου. Η ελληνική ναυτιλία προχωρά σε αυτή τη νέα εποχή, έχοντας μια πολυεπίπεδη παρακαταθήκη επιτυχιών και επιτευγμάτων σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.

Research and innovation are crucially important for achieving this common goal, enabling the development of suitable, low- or zero- emissions fuels and technologies by the stakeholders under whose remit this task falls, such as fuel producers and suppliers, shipyards, engine and marine equipment manufacturers. In any case, the prerequisite for using new fuels and technologies, as well as digital tools, including AI (Artificial Intelligence), must be safety: the safety of, above all, our people at sea, our vessels and the environment.

We firmly believe that sustainable development can only exist with people at its center.

[...]
Shipping
is the cornerstone
of world trade [...]

Shipping has drastically reduced Greenhouse Gas emissions, while constantly investing in new, environmentally advanced, and certified technologies. The Greek-owned fleet leads the way to green transition, with eco-friendly and new-built vessels, as well as insightful entrepreneurial decisions made by Greek shipowners. Sustainability is an integral part of Greek shipping's core resilience and evolution, while fully incorporating ESG criteria.

Undoubtedly, we are going through a transitional period marked by new challenges. We must turn these challenges into opportunities for growth and expansion, drawing from our multi-faceted legacy of successes and achievements at a national, European and international level.

Είμαστε υπερήφανοι που έχουμε καταφέρει η πατρίδα μας να αποτελεί την ηγέτιδα ναυτιλιακή δύναμη. Συνεχίζουμε να ελέγχουμε πάνω από το 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας, με ισχυρή παρουσία σε όλους τους ναυτιλιακούς τομείς. Συμβάλλουμε, έτσι, καθοριστικά στην καθημερινή διαβίωση δισεκατομμυρίων ανθρώπων σε όλο τον πλανήτη.

Η Ναυτιλία των Ελλήνων λειτουργεί ως φάρος σταθερότητας και εξέλιξης, με κυρίαρχη την ικανότητά της να ανταπεξέρχεται αποτελεσματικά σε κάθε πρόκληση. Αυτό αποδείχτηκε και πρόσφατα όπου, με απόλυτη επιτυχία και παρά τις γεωπολιτικές εξελίξεις, συνέβαλε στην ασφάλεια της ενεργειακής και επισιτιστικής αλυσίδας εφοδιασμού της Ευρώπης. Κατέχοντας πάνω από το 60% της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, είμαστε η ραχοκοκαλιά ενός κλάδου στρατηγικής σημασίας για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ). Μέσω της ναυτιλίας μεταφέρονται τα τρία τέταρτα του ευρωπαϊκού εμπορίου με τρίτες χώρες. Με έναν εμπορικό στόλο που δραστηριοποιείται σε κάθε γωνία του πλανήτη, η ΕΕ διαθέτει ένα στρατηγικό πλεονέκτημα στις σχέσεις της με τις υπόλοιπες οικονομίες. Η ναυτιλία διαδραματίζει, επίσης, καταλυτικό ρόλο στην πράσινη μετάβαση της ΕΕ, καθώς, μέσω αυτής θα μεταφερθούν τα νέα προϊόντα χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών ρύπων, όπως και οι πρώτες ύλες για την παραγωγή τους, από και προς την Ευρώπη.

Σε αυτό το πλαίσιο, στόχος μας, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, είναι η περαιτέρω αναγνώριση του αναγκαίου ρόλου της ναυτιλίας. Η αναγνώριση αυτή συνδέεται με την αναβάθμιση της θέσης της ναυτιλίας, τόσο θεσμικά, όσο και στην οριζόντια στρατηγική της Ένωσης για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των κλάδων της.

Η φωνή μας είναι παρούσα με συγκεκριμένες, τεκμηριωμένες πρωτοβουλίες, τοποθετήσεις και προτάσεις. Συνενώνοντας δυνάμεις, εργαζόμαστε και συνεργαζόμαστε, ώστε η ναυτιλία να εξελίσσεται, αντιμετωπίζοντας αποτελεσματικά τις απαιτητικές προκλήσεις του αύριο.

We take pride in Greece being the world's leading shipping nation. We continue to control more than 20% of global tonnage, with a strong presence in all shipping segments. Thus, our contribution to the livelihoods of billions of people around the globe on a daily basis is decisive.

Greek shipping remains a beacon of stability and progress thanks to its ability to adapt and effectively respond to any challenge, a fact that was recently proven once again. Despite geopolitical tensions, shipping has efficiently contributed to the security of Europe's food and energy supply chains. Accounting for more than 60% of EU shipping, we are the backbone of a key sector for the European Union (EU). Three quarters of the EU trade with third countries is carried by ships. Controlling a merchant fleet that operates in every part of the world, the EU has a strategic advantage regarding its relations with other economies.

Shipping is also a catalyst for the green transition as it will transport the new low-or zero- emissions fuels as well as the raw materials required for their production to and from Europe.

Consequently, we strive for further recognition of the indispensable role of our industry at European level. This recognition entails the upgrade of shipping's status in an EU institutional context but also in the Union's broader strategy to enhance the competitiveness of its industries.

We are always stoutly present, with clear positions, realistic suggestions and well-documented proposals. Joining forces, we work in a methodical and thorough way, closely co-operating in order for shipping to expand and evolve while dealing with a demanding future.

Στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών συμπλέουμε, τιμώντας τη δύναμη της συλλογικότητας για το κοινό καλό. Η Ναυτιλία των Ελλήνων συνεχίζει να αποτελεί υπερήφανο οικονομικό και κοινωνικό εταίρο της πατρίδας μας.

Το 2023, θεσπίσαμε και καθιερώσαμε το μεγαλύτερο Πρόγραμμα Υποτροφιών στην ιστορία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών με 100 υποτροφίες, καθώς και την υποτροφία «Αριστεία» για τον/την άριστο/άριστη των αρίστων.

Με ιδιαίτερη υπερηφάνεια αναφέρομαι στην αμεσότατη ανταπόκριση της Ένωσής μας στο εθνικό κάλεσμα της πατρίδας για την αποκατάσταση των ζημιών της θεομηνίας στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας. Είμαστε ο κλάδος που, πρώτος από όλους, συγκεντρώσαμε περισσότερα από 50 εκατομμύρια ευρώ για τους πληγέντες συνανθρώπους μας.

Η Ναυτιλία των Ελλήνων συνεχίζει να δημιουργεί, να εξελίσσεται, να επενδύει, να ηγείται, με πίστη και τιμή στη ναυτοσύνη μας και τη ναυτιλιακή μας παράδοση.

Πάντα ποντοπόρος. Πάντα πρωτοπόρος.

[...]

**Πάντα Ποντοπόρος.
Πάντα Πρωτοπόρος.**

Μελίνα Τραυλού
Πρόεδρος
Melina Travlos
President



In the Union of Greek Shipowners, we uphold the power of togetherness and collectivity for the common good. Greek shipping continues to constitute a proud economic and social partner of our country.

In 2023, we initiated and established the largest scholarship programme in the history of our Union, granting 100 scholarships as well as the "Excellence" Scholarship for the top student.

It is with great pride that I refer to the immediate response of the Union of Greek Shipowners to the national call for the restoration of the damages caused by the 2023 floods in Thessaly, Central Greece. Our sector was the first to raise more than 50 million euros to relieve our fellow citizens affected.

Greek shipping continues to create, to evolve, to invest and to lead with deep faith in its seamanship, honoring its long maritime tradition. Always a pioneer at sea.



Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ
ΣΗΜΑΣΙΑ
ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ



THE STRATEGIC
IMPORTANCE
OF SHIPPING

Η Διεθνής Διάσταση

The International Perspective

Προσφέροντας μια αναντικατάστατη υπηρεσία

Η ναυτιλία προσφέρει μια αναντικατάστατη υπηρεσία για την παγκόσμια οικονομία. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν προϋπόθεση για την ευημερία δισεκατομμυρίων ανθρώπων παγκοσμίως, καθώς το 90% σχεδόν των εμπορευμάτων μεταφέρονται με πλοία. Το παγκόσμιο εμπόριο μέσω θαλάσσης αυξήθηκε κατά 2,4%¹ το 2023, φθάνοντας τους 12,3 δισεκατομμύρια τόνους, με το μεγαλύτερο μέρος αυτών να αφορά τους τομείς χύδην ξηρού φορτίου (44,2%) και δεξαμενόπλοιων (25,2%)².

Αν επιπλέον ληφθεί υπόψη και η απόσταση που διανύεται, ο τομέας της bulk/tramp ναυτιλίας αποτελεί όχι μόνο τον μεγαλύτερο κλάδο της ναυτιλίας (καθώς αντιπροσωπεύει το 85% σχεδόν των συνολικών τονο-μιλίων³), αλλά είναι και ο βασικός παράγοντας για τη ραγδαία αύξηση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου κατά τις τελευταίες δύο δεκαετίες.

Η ναυτιλία είναι η ζωογόνο δύναμη της παγκόσμιας οικονομίας, μεταφέροντας απαραίτητα αγαθά για την ευημερία των ανθρώπων σε όλο τον κόσμο.

Shipping is the lifeblood of the global economy, transporting essential cargoes for the welfare of people around the world.

Η ναυτιλία ως κλάδος χαρακτηρίζεται από ανθεκτικότητα και προσαρμοστικότητα, ιδιαίτερα σε έκτακτες καταστάσεις και κρίσεις όπως η πανδημία COVID-19, οι γεωπολιτικές εντάσεις και οι ένοπλες συγκρούσεις. Παρέχει έτσι τις ανεκτίμητες υπηρεσίες της κάτω από οποιοσδήποτε συνθήκες.

Delivering an irreplaceable service

Shipping provides an irreplaceable service to the global economy. Maritime transport is a prerequisite for the well-being of billions of people worldwide, as it carries almost 90% of traded goods. In 2023, global seaborne trade increased by 2.4%¹, reaching 12.3 billion tonnes with the largest part of the quantities transported relating to the dry bulk (44.2%) and the tanker (25.2%) sectors².

When the distance travelled is also taken into account, the bulk/tramp sector is not only the largest segment of the shipping industry (representing almost 85% of total tonne-miles³), but it is also the main driver behind the sharp increase in global seaborne trade over the past two decades.

Shipping has traditionally shown resilience and adaptability, especially in response to emergencies and crises such as the COVID-19 pandemic, geopolitical tensions and armed conflicts, providing its invaluable services under any circumstance.

1. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport 2023

2. Clarksons Research, Seaborne Trade Monitor, February 2024

3. Clarksons Research, Shipping Intelligence Network, February 2024

Ο καθοριστικός ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας: ένας διεθνής στόλος που διακινεί το εμπόριο μεταξύ τρίτων χωρών

Οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν πάνω από το 20% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου σε όρους χωρητικότητας - dwt (Figure 1), καθιστώντας την Ελλάδα τη μεγαλύτερη σε όρους πλοιοκτησίας χώρα στον κόσμο. Ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο, παρουσιάζοντας σταθερή ανάπτυξη. Την τελευταία μάλιστα δεκαετία η συνολική χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου, που αποτελείται από 5.543 πλοία, έχει αυξηθεί κατά 53,5% (Figure 2).

Ο ελληνόκτητος στόλος είναι επίσης ο μεγαλύτερος cross-trader στον κόσμο, καθώς διακινεί φορτία μεταξύ τρίτων χωρών σε ποσοστό πάνω από 98% της χωρητικότητάς του. Αυτό το χαρακτηριστικό της ελληνικής ναυτιλίας, μαζί φυσικά με τη συνολική μεταφορική ικανότητα που διαθέτει, την καθιστούν απόλυτα απαραίτητη για το παγκόσμιο εμπόριο.

Figure 1
Number of vessels and world share (in dwt) of the Greek-owned fleet, 2024 (ships > 1,000 gt)

Ship type	No of ships	% of global capacity (dwt)
Bulk carriers	2,602	25.2%
Oil tankers	910	30.2%
Chemical & product tankers	507	14.9%
LNG carriers	147	23.1%
LPG carriers	163	13.2%
Containerships	504	8.6%
Vehicles carriers	71	8.6%

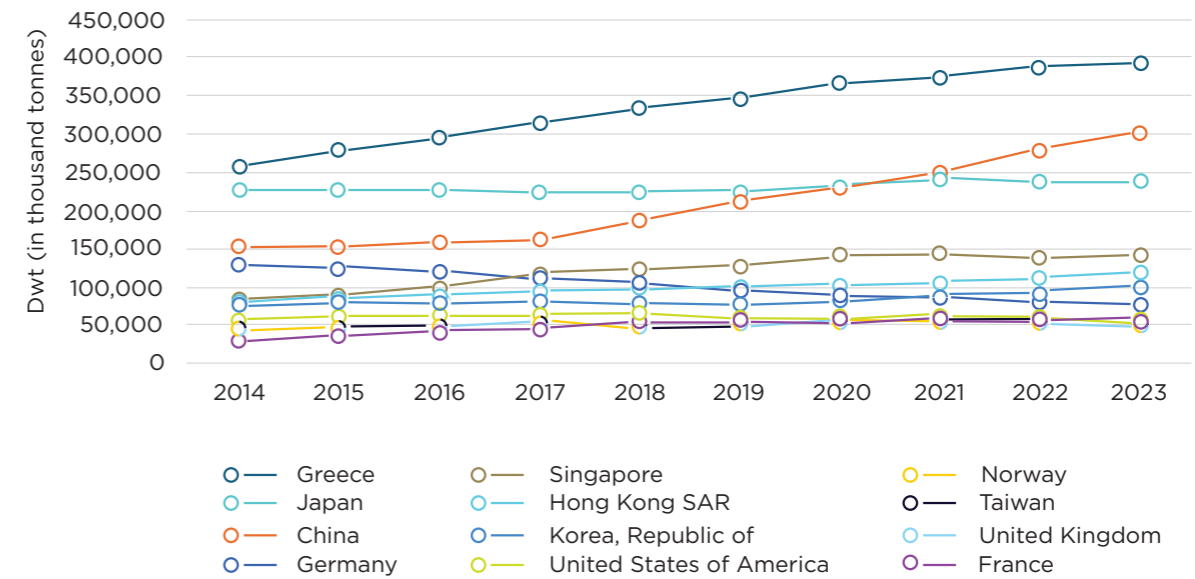
Source: UGS calculations, based on data from S&P Global Market Intelligence, February 2024

The indispensability of the Greek-owned fleet: international and cross-trading

Greek shipowners control more than 20% of the global merchant fleet, in terms of deadweight tonnes - dwt (Figure 1), making Greece the world's largest shipowning nation. The Greek-controlled merchant fleet is not only the largest in the world, but it is also dynamic, exhibiting steady growth. Over the past decade, the total capacity of the Greek merchant fleet, comprising of 5,543 ships, has seen a 53.5% increase (Figure 2).

In fact, the Greek-owned fleet is the largest cross-trader in the world, moving cargoes between third countries with over 98% of its capacity. The international, cross-trading character of Greek shipping, together with its size, render it indispensable for global trade.

Figure 2
Ownership of the World Fleet, 2014-2023 (in dwt, ships > 1,000 gt)



Source: UNCTAD database, Maritime Transport, Merchant fleet by country of beneficial ownership, 2023 (based on data from Clarksons Research)

Η ελληνική ναυτιλία δραστηριοποιείται κυρίως στον τομέα της bulk/tramp ναυτιλίας (Figure 3) που εξειδικεύεται στη μεταφορά προϊόντων, όπως σιτηρά και γεωργικά προϊόντα, πετρέλαιο και φυσικό αέριο, σίδηρος, βωξίτης, αλουμίνιο και άλλα μεταλλεύματα, άνθρακας, λιπάσματα, κάλυβας, χημικά και δασικά προϊόντα. Ως εκ τούτου, μεταφέρει βασικά αγαθά που είναι αναγκαία για την επιβίωση και την ευημερία των πληθυσμών σε όλο τον πλανήτη. Καθώς ο τομέας της bulk/tramp ναυτιλίας χαρακτηρίζεται από ευελιξία, ο ελληνόκτητος στόλος έχει την ικανότητα να προσαρμόζεται άμεσα σε μεταβαλλόμενες ή νέες εμπορικές ροές και πρότυπα.

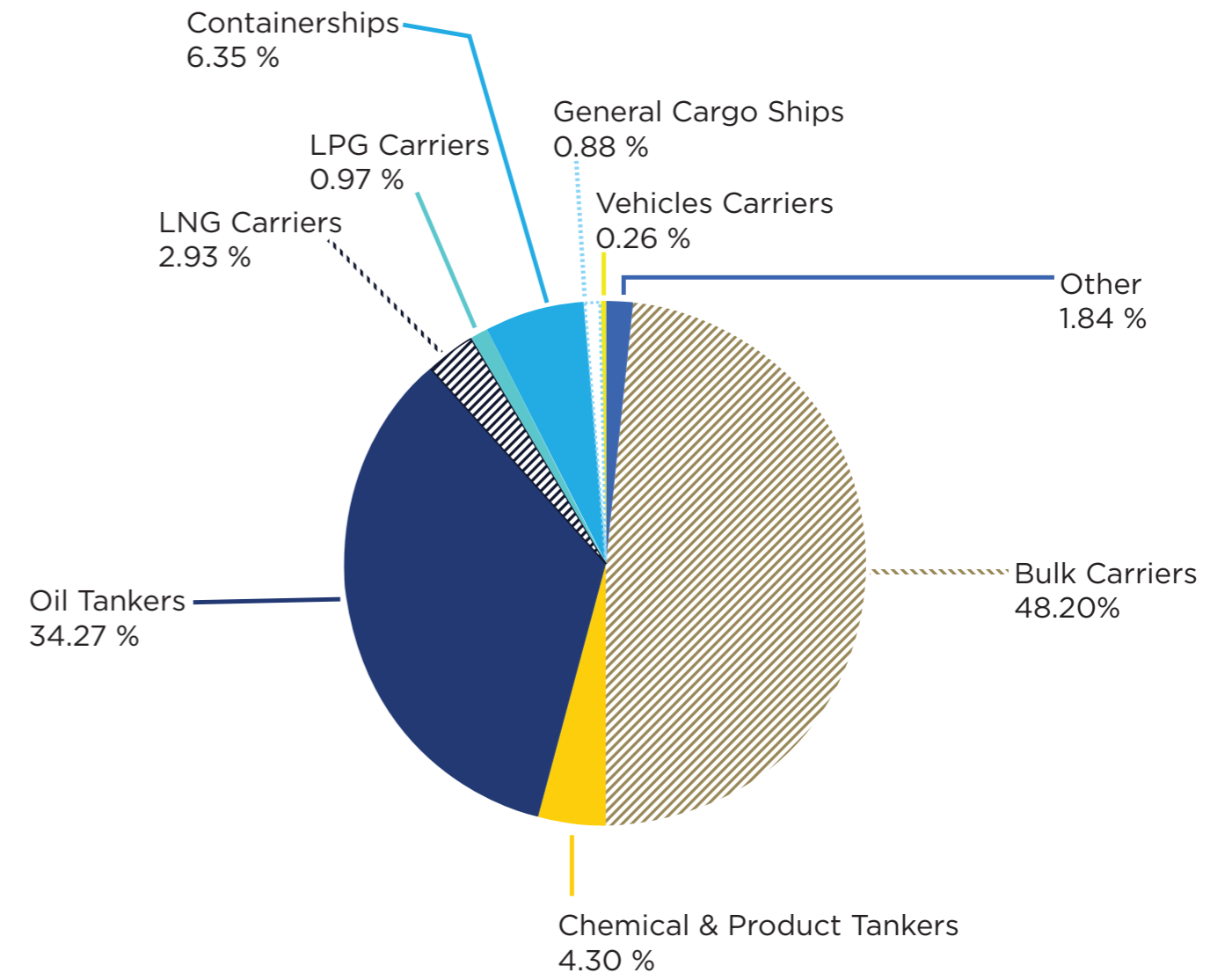
Greek shipping is predominantly engaged in the bulk/tramp sector (Figure 3). This specialises in transporting staples such as grains and agricultural products, oil and gas, iron, bauxite, alumina and other ores, coal, fertilisers, steel, chemical and forest products. It, therefore, transports essential goods which are necessary for the survival and well-being of the populations around the world. With the bulk/tramp sector being inherently itinerant and flexible in nature, the Greek-controlled fleet is highly responsive to changing or new trading areas and patterns.

Η ελληνική ναυτιλία κατέχει την πρώτη θέση στον κόσμο και δραστηριοποιείται κυρίως στην *bulk/tramp* ναυτιλία, με σημαντική παρουσία σε όλους τους ναυτιλιακούς τομείς.



Greek shipping ranks first in the world and is mainly active in the *bulk/tramp* sector with significant presence in all segments of the industry.

Figure 3
Ship Type Analysis of the Greek-owned Fleet
(in dwt, ships > 1,000 gt)



Source: UGS calculations, based on data from S&P Global Market Intelligence, February 2024

Πρόσβαση σε αγαθά με χαμηλό μεταφορικό κόστος

Ο τομέας της bulk/tramp ναυτιλίας αποτελείται από χιλιάδες Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις (ΜΜΕ), γεγονός που εξασφαλίζει μια αγορά σχεδόν απόλυτα ανταγωνιστική, καθώς οι πλοιοκτήτες δεν είναι σε θέση να καθορίσουν τις τιμές της ναυλαγοράς. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία⁴, υπάρχουν περίπου 4.700 εταιρείες στον τομέα των δεξαμενόπλοιων που κατέχουν 3,6 πλοία κατά μέσο όρο και σχεδόν 2.500 ιδιοκτήτες πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου με 5 πλοία κατά μέσο όρο υπό τον έλεγχό τους.

Αυτό το επιχειρηματικό μοντέλο, μαζί με τις τεχνολογικές καινοτομίες και την εφαρμογή μέτρων ενεργειακής αποδοτικότητας, συνέβαλε στη συγκράτηση του κόστους μεταφοράς προϊόντων προς όφελος των τελικών καταναλωτών σε παγκόσμιο επίπεδο. Η ναυτιλία είναι ο πιο οικονομικά προσιτός τρόπος μεταφοράς εμπορευμάτων (Figure 4), με το πραγματικό κόστος της μεταφοράς φορτίου δια θαλάσσης να έχει μειωθεί σημαντικά κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών.

Access to affordable goods

The bulk/tramp sector comprises thousands of Small and Medium-sized Enterprises (SMEs). It also still operates in an almost perfectly competitive market, with shipowners being price-takers with regard to the price of each individual transportation contract. This is because of the large number of shipping companies participating in the bulk cargo trades. According to recent data⁴ there are about 4,700 companies in the tanker sector owning 3.6 vessels on average and almost 2,500 bulk carrier owners holding 5 vessels on average.

This business model, together with technological innovations and the implementation of energy efficiency measures, has helped contain transport costs to the benefit of end-consumers worldwide. This can be illustrated by the fact that shipping is the most affordable mode of transport (Figure 4), with the real cost of moving cargo by sea falling significantly over the decades.

Figure 4
Global transport costs by mode

Mode of Transport	Transport cost to FOB value per km (% per 10,000 km)
Air	7.1
Sea	5.4
Railway	6.3
Road	9.5

Source: UNCTAD Research Paper No. 85, Developing a global transport costs dataset for international trade, 2022

4. Clarksons Research, Shipping Review & Outlook, September 2023

Η ναυτιλία έχει εξασφαλίσει διαχρονικά πολύ χαμηλό κόστος μεταφοράς.

Αναμένεται ωστόσο ότι η διατήρηση ενός τόσο χαμηλού κόστους μεταφοράς θα είναι ολοένα και πιο δύσκολη στο μέλλον. Ο λόγος είναι ότι η ναυτιλία θα πρέπει να κινηθεί προς τη χρήση εναλλακτικών ναυτιλιακών καυσίμων με χαμηλές ή μηδενικές εκπομπές άνθρακα που παρουσιάζουν μεγάλη διαφορά στην τιμή από τα παραδοσιακά ορυκτά καύσιμα. Σχετικά πρόσφατα δεδομένα δείχνουν ότι τα συμβατικά ορυκτά καύσιμα για τη ναυτιλία μπορεί να είναι έως και 5-6 φορές φθηνότερα από τα βιοκαύσιμα και 10-12 φορές φθηνότερα από τα συνθετικά καύσιμα⁵.

It is expected, however, that in the future it will become increasingly difficult to attain such low transport costs, as shipping will need to move towards the use of alternative low- or zero- carbon marine fuels with a high price differential from traditional fossil fuels. Recent data show that conventional fossil fuels for marine use can be up to 5-6 times cheaper than biofuels and 10-12 times cheaper than synthetic fuels⁵.

Shipping
has ensured very low transportation costs over the past decades.

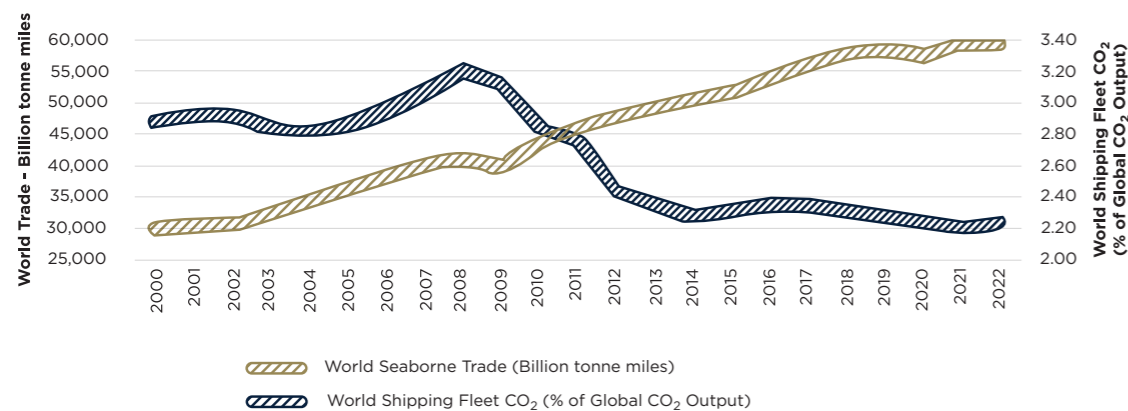
5. International Energy Agency, Indicative shipping fuel cost ranges, 2020

Ένας ενεργειακά αποδοτικός τρόπος μεταφοράς αγαθών για ένα βιώσιμο μέλλον

Η στρατηγική σημασία της ναυτιλίας και, κατ' επέκταση της ελληνικής ναυτιλίας, για το μέλλον του πλανήτη αναδεικνύεται επίσης μέσα από την ενεργειακή αποδοτικότητα του κλάδου. Η ναυτιλία διαδραματίζει κυρίαρχο ρόλο στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, επιδεικνύοντας αξιοσημείωτη πρόοδο στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (Greenhouse Gas - GHG).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ότι ενώ το παγκόσμιο εμπόριο δια θαλάσσης έχει αυξηθεί ραγδαία, έχοντας σχεδόν διπλασιαστεί σε λιγότερο από 25 χρόνια, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) που αποδίδονται στη ναυτιλία δεν παρουσιάζουν ανάλογη αύξηση. Αντίθετα, το ποσοστό των παγκόσμιων εκπομπών CO₂ από τη ναυτιλία έχει μειωθεί (Figure 5), γεγονός που επιβεβαιώνει ότι η ναυτιλία αποτελεί το πιο ενεργειακά αποδοτικό μέσο μεταφοράς εμπορευμάτων. Συνεπώς, η ναυτιλία δε μεταφέρει μόνο το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου εμπορίου αλλά βελτιώνει σταθερά και σημαντικά το περιβαλλοντικό της αποτύπωμα.

Figure 5
World Seaborne Trade (in tonne miles)
and shipping CO₂ emissions (% of total), 2000 - 2022



Source: Clarksons Research, Shipping Intelligence Network

An energy-efficient mode of transport for a sustainable future

The strategic importance of shipping and, by extension of Greek shipping, for the world's future is also depicted by the energy-efficiency profile of the industry. Shipping is a key vehicle for the fight against climate change, exhibiting exceptional achievements in the reduction of Greenhouse Gas (GHG) emissions.

It is characteristic that the sharp increase in global seaborne trade, which has almost doubled in less than a quarter of a century, has not been met by a similar rise in CO₂ emissions from shipping. On the contrary, as a percentage of global CO₂ output, shipping has seen its share fall (Figure 5). This is especially illustrative of the fact that shipping is the most energy efficient mode of transport; it not only transports the overwhelming share of global trade but it improves its environmental record at the same time.

Αναφορικά με τις συνολικές εκπομπές GHG το 2022, η διεθνής ναυτιλία αντιπροσώπευε μόλις το 1,4% των παγκόσμιων εκπομπών, πετυχαίνοντας μείωση του ποσοστού της από το 1,8% το προηγούμενο έτος. Παρά το τεράστιο μεταφορικό έργο που επιτελεί, οι παγκόσμιες εκπομπές GHG από τη ναυτιλία αντιστοιχούν σε ένα μικρό μόλις κλάσμα των εκπομπών πολλών εθνικών οικονομιών, ακολουθώντας μάλιστα πτωτική τάση (Figure 6).

Σε σύγκριση με άλλους κλάδους μεταφορών, η ναυτιλία είναι 4 φορές πιο ενεργειακά αποδοτική από τις οδικές μεταφορές και 116 φορές πιο ενεργειακά αποδοτική από τις αεροπορικές μεταφορές (Figure 7).

In terms of GHG emissions, international shipping accounted for 1.4% of total global emissions in 2022, down from 1.8% the year before. Despite its vast transport work, shipping's emissions globally are only a small fraction of the emissions of many national economies, with a declining trend (Figure 6).

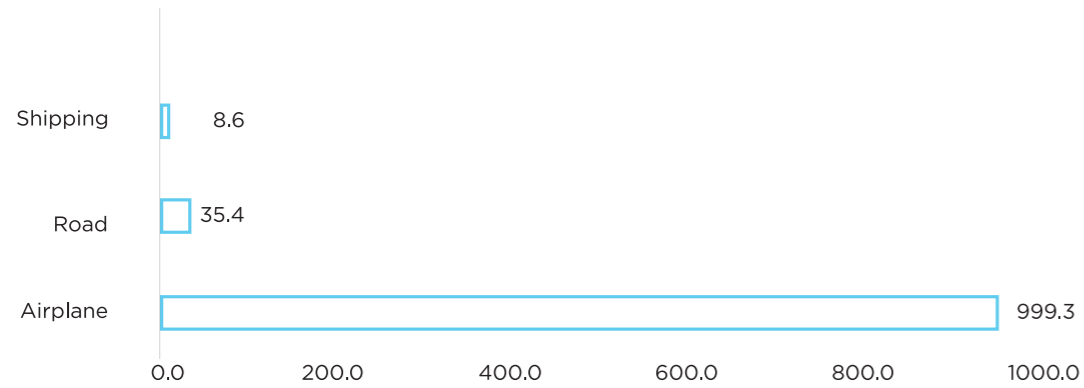
Compared to other modes of transport, shipping is 4 times more energy efficient than road transport and 116 times more energy efficient than air transport (Figure 7).

Figure 6
Share of GHG emissions (% of total), 2021- 2022

Country	Share of GHG emissions 2022	Share of GHG emissions 2021
China	29.2	32.9
USA	11.2	12.6
India	7.3	7.0
EU27	6.7	7.3
Russia	4.8	5.1
Brazil	2.4	1.3
Indonesia	2.3	1.6
Japan	2.2	2.9
Iran	1.8	1.9
Mexico	1.5	1.1
Saudi Arabia	1.5	1.5
Canada	1.4	1.5
International Shipping	1.4	1.8

Source: European Commission, Joint Research Centre, GHG emissions of all world countries, 2022 and 2023

Figure 7
Comparison of CO₂ emissions by mode of transport, 2022
(in grams CO₂ per tonne-kilometer)



Source: OECDstat, Transport Outlook, Non-urban international freight model - Demand and emissions, 2023

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι μια βασική κινητήριος δύναμη πίσω από αυτή την τάση, καθώς επενδύουν συνεχώς σε νέα, μεγαλύτερα και πιο αποδοτικά πλοία. Σήμερα, τα ελληνικά πλοία υπό παραγγελία ανέρχονται σε 384, με συνολική χωρητικότητα 34 εκατομμυρίων dwt, σημειώνοντας μάλιστα σημαντική άνοδο σε σύγκριση με τα προηγούμενα χρόνια. Σε σχέση με το 2023, τα πλοία υπό παραγγελία είναι περισσότερα κατά 60% ως προς τον αριθμό και κατά 79% ως προς τη χωρητικότητα, ενώ σε σύγκριση με το 2021 είναι σχεδόν 4 φορές περισσότερα ως προς τον αριθμό και πάνω από 2 φορές σε όρους χωρητικότητας⁶.

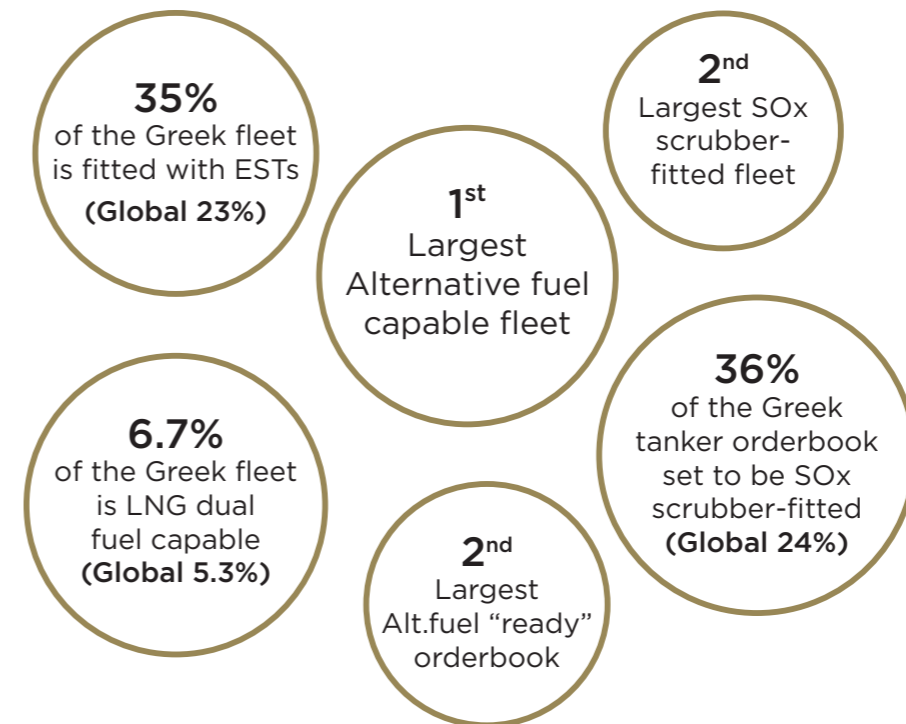
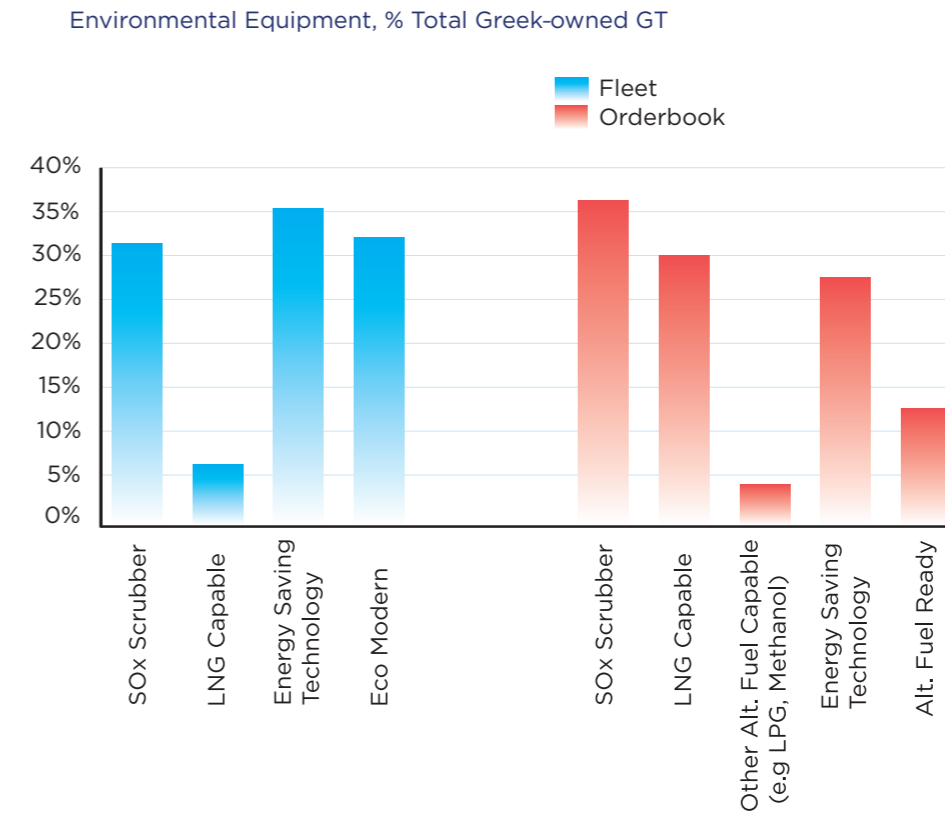
Greek shipowners have been a major force behind this trend, as they have been constantly investing in new, larger and more efficient vessels. Currently, the Greek orderbook stands at 384 vessels with a total capacity of 34 million dwt, recording a substantial rise compared to previous years. In relation to 2023, the orderbook is higher by 60% in terms of vessels' number and by 79% in terms of deadweight capacity, while compared to 2021 it is almost four times higher in terms of vessels' number and more than two times in terms of deadweight capacity⁶.

Η μέση χωρητικότητα ενός ελληνόκτητου υπό ναυπήγηση πλοίου σήμερα είναι 88.748 dwt σε σύγκριση με 62.237 dwt για τον παγκόσμιο στόλο⁷. Τα υπό παραγγελία πλοία των Ελλήνων εφοπλιστών δεν είναι όμως μόνο μεγαλύτερα, αλλά είναι επίσης εξοπλισμένα με τελευταίας τεχνολογίας περιβαλλοντικά συστήματα (Figure 8). Οι Έλληνες πλοιοκτήτες συνεχίζουν να επενδύουν σε έναν ολοένα και πιο σύγχρονο και περιβαλλοντικά φιλικό στόλο.

Apart from ordering larger vessels - the average capacity of a Greek-owned vessel currently on order is 88,748 dwt compared to 62,237 dwt for the world fleet⁷ - these vessels are also fitted with state-of-the-art environmental equipment (Figure 8). Greek shipowners continue to invest in an increasingly modern and environmentally friendly fleet.

6. UGS calculations, based on data from S&P Global Market Intelligence, February 2024 and UGS Annual Reports, 2021- 2023
7. UGS calculations, based on data from S&P Global Market Intelligence, February 2024

Figure 8
Greek-owned Fleet: Environmental Equipment Summary
Higher Shares of Scrubber-Fitted, LNG Fuelled & EST-Fitted Vessels



Source: Clarksons Research. Data As of 1st January 2024, basis vessels 1,000+ GT. *Includes vessels pending retrofit



Shipping is by far the most efficient mode of transport. Greek shipowners are at the forefront of developments to reduce the GHG emissions from shipping while maintaining energy efficiency.



Η ναυτιλία είναι ο πιο αποδοτικός τρόπος μεταφοράς. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες βρίσκονται στην πρώτη γραμμή των εξελίξεων για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη ναυτιλία, διατηρώντας την υψηλή ενεργειακή αποδοτικότητα των πλοίων τους.

Η Ευρωπαϊκή Διάσταση

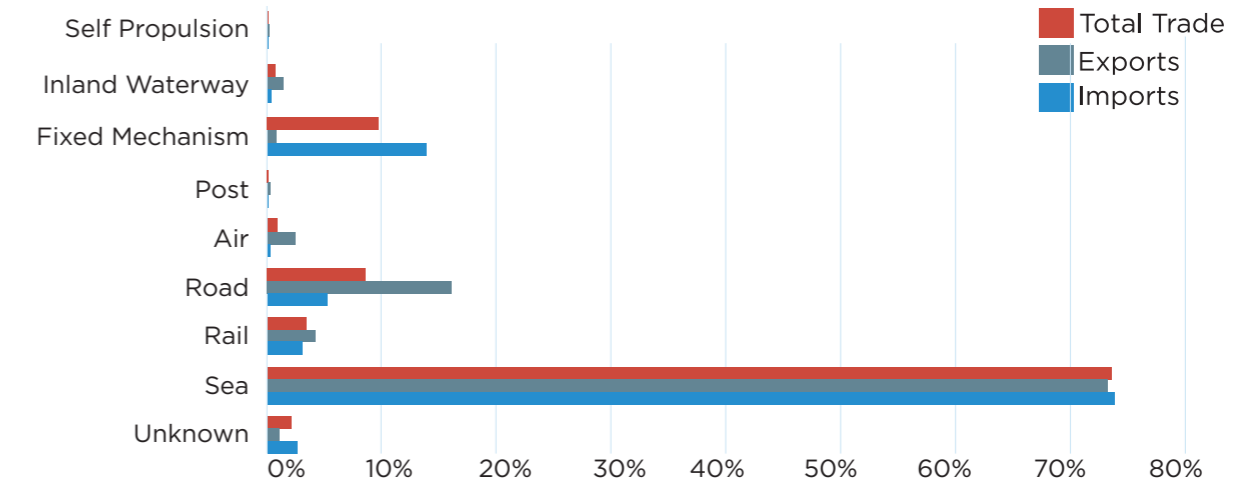
The EU Perspective

Η ευρωπαϊκή ναυτιλία έχει διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας της ΕΕ για πολλές δεκαετίες, καθώς σχεδόν το 74% του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ διεξάγεται μέσω θαλάσσης (Figure 9).

EU shipping has played a vital role in ensuring the competitiveness of the EU economy throughout the decades, as almost 74% of the EU's external trade is transported by sea (Figure 9).

Figure 9

Extra EU Trade by mode of transport (in % of volume), 2023



Source: Eurostat database, International Trade in Goods, February 2024

Αυτό έχει επιτευχθεί κυρίως με τη μεταφορά τεράστιων ποσοτήτων βασικών αγαθών, όπως τρόφιμα, πρώτες ύλες και ενεργειακά προϊόντα από, προς και μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών με σχετικά χαμηλό κόστος και με αξιόπιστο τρόπο.

This has been achieved mainly by transporting vast quantities of staples such as food, raw materials and energy products to and from and also between European countries at a relatively low cost and with a reliable service.

Το 2023, το 76% του εξωτερικού εμπορίου αγροτικών προϊόντων της ΕΕ μεταφέρθηκε με πλοία, ενώ για ορισμένα προϊόντα, σχεδόν όλες οι ποσότητες εισαγωγών ή εξαγωγών διακινήθηκαν μέσω θαλάσσης, π.χ. κριθάρι (95%), σιτάρι (94%), σπόροι σόγιας (93%), ελαιόλαδο (93%), ρύζι (88%), τσάι (87%) και καφές (82%). Οι θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσωπεύουν επίσης το μεγαλύτερο μέρος του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ σε άλλες σημαντικές πρώτες ύλες, όπως χημικά (80%), λιπάσματα (86%), σίδηρος και χάλυβας (83%) και κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα (77%)⁸.

In 2023, 76% of the total extra-EU trade in agricultural products was transferred by ships, while for some products almost all quantities were imported or exported by sea, e.g. barley (95%), wheat (94%), soya beans (93%), olive oil (93%), rice (88%), tea (87%) and coffee (82%). Sea transport also accounted for the largest part of the extra-EU trade in other important raw materials such as chemicals (80%), fertilisers (86%), iron and steel (83%) and textiles (77%)⁸.

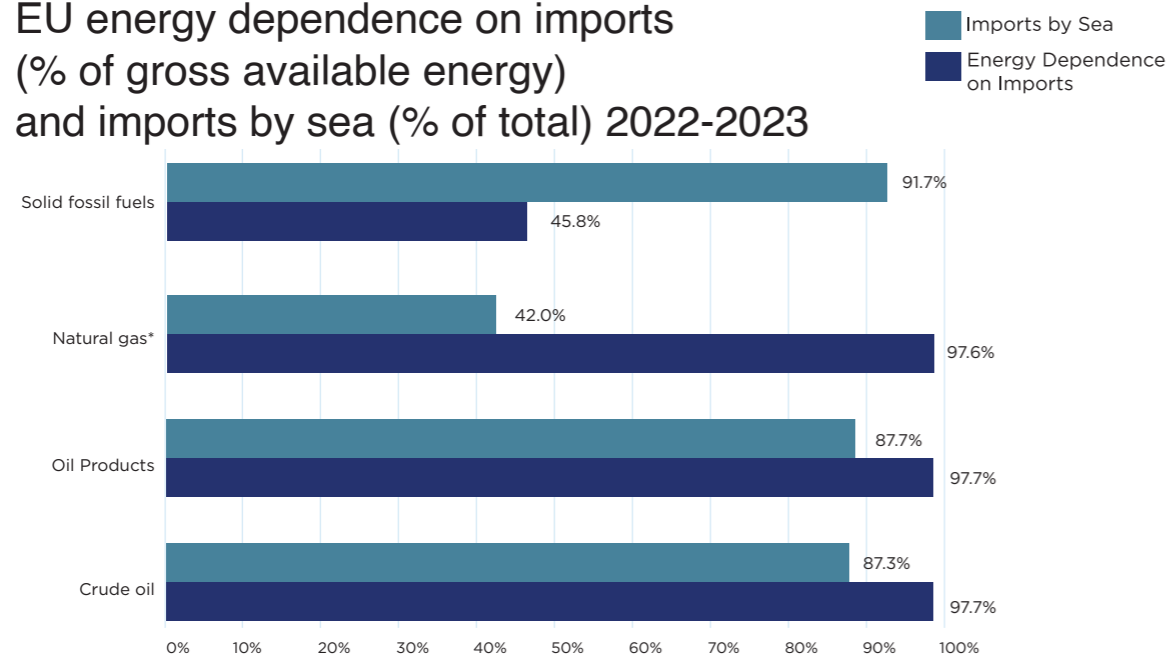
8. Eurostat database, International Trade in Goods, February 2024

Επιπρόσθετα, η ναυτιλία αποτελεί καταλυτικό παράγοντα για την ενεργειακή ασφάλεια της ΕΕ, ιδιαίτερα λαμβάνοντας υπόψη τις πρόσφατες γεωπολιτικές εντάσεις και τις πολιτικές αποφάσεις για διαφοροποίηση των πηγών προμήθειας ενέργειας. Με δεδομένο ότι τα Κράτη Μέλη της ΕΕ βασίζονται σε πολύ μεγάλο βαθμό στην εισαγόμενη ενέργεια, είναι προφανές ότι χωρίς τη ναυτιλία η οικονομία της Ευρώπης θα κινδύνευε (Figure 10).

Shipping is also a vital enabler for the energy security of the EU, especially in light of recent geopolitical tensions and the subsequent policy decision to diversify energy sources. Given that EU Member States rely heavily on imported energy, it is evident that without shipping the continent's economy would in effect come to a halt (Figure 10).

Figure 10

EU energy dependence on imports (% of gross available energy) and imports by sea (% of total) 2022-2023



*LNG imports

Source: Eurostat database, Energy Balances (2022), International Trade in Goods (Jan-Nov 2023)

Η ΕΕ δίνει έμφαση στην ενίσχυση της οικονομικής ασφάλειας και της ανταγωνιστικότητας των βιομηχανιών της έναντι άλλων χωρών και περιοχών του κόσμου. Η επιτυχία του Green Deal Industrial Plan που αποσκοπεί στην υποστήριξη της ανταγωνιστικότητας της πράσινης βιομηχανίας της ΕΕ και σε μια ταχεία μετάβαση στην κλιματική ουδετερότητα, καθώς και άλλων σχετικών νομοθετικών πρωτοβουλιών, βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στη ναυτιλία. Για παράδειγμα, μέσω θαλάσσης μεταφέρονται ήδη οι μεγαλύτερες ποσότητες προϊόντων καθαρής ενέργειας προς/από την ΕΕ - 71,9% για τα υγρά βιοκαύσιμα, 92,3% για τις ανεμογεννήτριες και 81,9% για τα φωτοβολταϊκά πάνελ⁹.

The EU is focused on enhancing the economic security and competitiveness of its industries against other countries / regions of the world. The success of its Green Deal Industrial Plan in supporting the competitiveness of a net-zero industry and for a fast transition to climate neutrality as well as the achievement of various other EU relevant legislative initiatives, relies substantially on the shipping sector. For example, ships are already the main mode of transport for clean energy products to/from the EU with shares rising to 71.9% for liquid biofuels, 92.3% for wind turbines and 81.9% of solar panels⁹.

Αντιπροσωπεύοντας πάνω από το 60% της χωρητικότητας της ΕΕ, η ελληνική ναυτιλία συμβάλλει στην επισιτιστική και ενεργειακή ασφάλεια, καθώς και στην ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας της Ευρώπης.

Επιπλέον, η καθοριστική συμβολή της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στην οικονομία της ΕΕ αντανακλάται και στο ότι καταγράφεται σταθερά θετικό ισοζύγιο από τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. Αυτό μεταφράζεται σε δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως που εισπράττουν τα Κράτη Μέλη της ΕΕ, με το συνολικό ποσό σωρευτικά από το 2010 να υπερβαίνει τα 340 δισεκατομμύρια ευρώ, ακολουθώντας ανοδική πορεία τα τελευταία χρόνια¹⁰. Προκειμένου να διατηρηθεί αυτή η τάση, η ΕΕ θα πρέπει να συνεχίσει να προωθεί ενεργά τη σύναψη Συμφωνιών Ελεύθερων Συναλλαγών με τρίτες χώρες, συμπεριλαμβανομένης της απελευθέρωσης των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, με σκοπό τη διευκόλυνση των δραστηριοτήτων παγκοσμίως του στόλου που ελέγχεται από την ΕΕ.

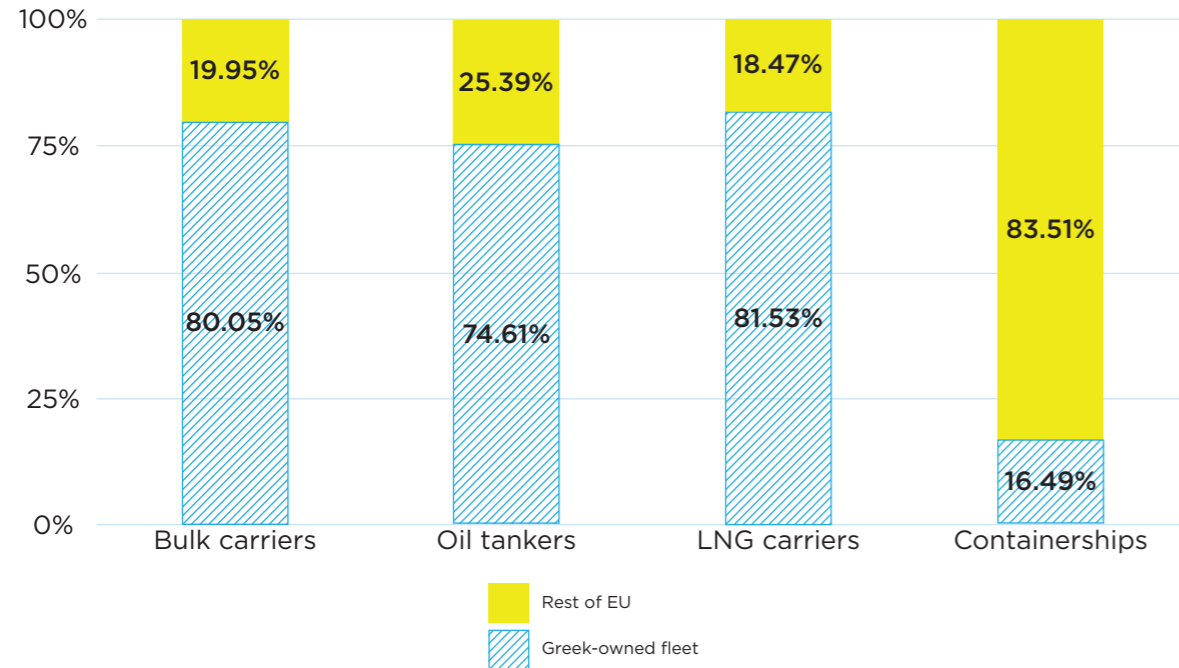
The EU shipping industry also contributes significantly to the EU's economy, consistently recording a positive balance in sea transport services. This translates into billions of euros annually. Since 2010 the amount cumulatively exceeds 340 billion euros with increasing growth in recent years¹⁰. In order to maintain this trend, the EU should actively continue to promote the conclusion of free trade agreements with third countries, including the liberalisation of maritime transport services to facilitate the global activities of the EU-controlled fleet.

Accounting for more than 60% of the EU capacity, Greek shipping contributes to Europe's food, energy and supply chain security.

9. Eurostat database, International Trade in Goods, February 2024

10. Eurostat database, International Trade in Services, February 2024

Figure 11
Share of Greek-controlled fleet in EU-controlled fleet
by main ship type (in dwt, ships>1,000 gt)



Source: Clarksons Research, February 2024

Η σημασία της ναυτιλίας της ΕΕ για την οικονομία και την αυτονομία της Ευρώπης είναι αδιαμφισβήτητη, υπερβαίνοντας κατά πολύ τον ρόλο της ως μέσου μεταφοράς. Η ελληνική ναυτιλία είναι ο βασικός πυλώνας αυτού του ζωτικού κλάδου, καθώς αντιπροσωπεύει πάνω από το 60% του εμπορικού στόλου που ελέγχεται από την ΕΕ¹¹. Το μερίδιο αυτό είναι ακόμα υψηλότερο για τους τύπους πλοίων στρατηγικής σημασίας που μεταφέρουν κρίσιμες προμήθειες στα Κράτη Μέλη της ΕΕ (Figure 11).

The importance of EU shipping for the continent's economy and autonomy is indisputable, far exceeding its role as a mode of transport. Greek shipping is the fundamental pillar of this key sector, as it accounts for more than 60% of the EU-controlled fleet¹¹. The share of the Greek-controlled fleet is higher for the strategic ship types that carry critical supplies to EU Member States (Figure 11).

Η ναυτιλία της ΕΕ είναι πολύ σημαντική όχι μόνο για την Ευρώπη, αλλά και για τον υπόλοιπο κόσμο. Η ύπαρξη ενός ισχυρού εξαγωγικού κλάδου, ενός διεθνούς εμπορικού στόλου που δραστηριοποιείται μεταξύ τρίτων χωρών (cross-trader), ενισχύει τη διαπραγματευτική θέση της ΕΕ στις συζητήσεις της με τρίτες χώρες για το εμπόριο και για την επίλυση άλλων θεμάτων. Ωστόσο, το ποσοστό της ΕΕ στην παγκόσμια χωρητικότητα εμφανίζει πτωτική τάση με τις χώρες της Ανατολικής Ασίας να αποκτούν ολοένα και μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς. Επομένως, η πολιτική της ΕΕ θα πρέπει να θέσει ως προτεραιότητα την αναστροφή αυτής της τάσης και να βοηθήσει τη ναυτιλία της να παραμείνει ανταγωνιστική σε παγκόσμιο επίπεδο, διατηρώντας έτσι αυτό το στρατηγικό πλεονέκτημά της.

EU shipping is not only important for Europe, but also for the rest of the world. With an international and cross-trading fleet, it constitutes a major export industry and a considerable political asset in the EU's discussions with third countries on trade or other issues. However, the EU's share of owned world tonnage is exhibiting a diminishing trend, with East Asian countries gaining increasingly greater market share. EU policy must, therefore, prioritise efforts to reverse this trend and help the industry maintain its global competitiveness and strategic advantage.

Η ναυτιλία της ΕΕ είναι κλάδος στρατηγικής σημασίας για την ασφάλεια και την αυτονομία της ΕΕ και έχει καταλυτικό ρόλο για την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων και τις ευρωπαϊκές εξαγωγές.

EU shipping is a strategic sector for the EU's security and autonomy and a catalyst for EU enterprises' competitiveness and its exports.

11. European Commission, EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2023

Η Εθνική Διάσταση

The National Perspective

Η ναυτιλία, μια αμιγώς διεθνής δραστηριότητα, είναι ένας από τους βασικότερους παραγωγικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Η άμεση και έμμεση συνεισφορά της στην ελληνική οικονομία εκτιμάται ότι κυμαίνεται μεταξύ 6,5% έως 8% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ). Οί Έλληνες πλοιοκτήτες επενδύουν επίσης σε κλάδους της εθνικής οικονομίας εκτός ναυτιλίας, όπως οι νέες τεχνολογίες, οι υπηρεσίες, τα ακίνητα και ο τουρισμός. Επιπλέον, σημαντική είναι η κοινωνική προσφορά τους διαχρονικά στην Ελλάδα τόσο σε ατομικό όσο και σε συλλογικό επίπεδο.

Εκτός από τη δημιουργία εκατοντάδων χιλιάδων θέσεων εργασίας άμεσα και έμμεσα, οι θαλάσσιες μεταφορές συνεισφέρουν σταθερά δισεκατομμύρια ευρώ κάθε χρόνο στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της χώρας. Τα τελευταία 20 χρόνια, οι εισπράξεις από τη ναυτιλία ξεπέρασαν τα 263 δισεκατομμύρια ευρώ, μετριάζοντας το εμπορικό έλλειμμα της χώρας¹². Επιπλέον, η ελληνική ναυτιλία αποτελεί το θεμέλιο για έναν συνεχώς αναπτυσσόμενο τομέα ναυτιλιακών υπηρεσιών στην χώρα, προσελκύοντας επενδύσεις, εξειδικευμένο προσωπικό και ενισχύοντας την καινοτομία. Όντας ο μεγαλύτερος cross-trader στον κόσμο (Figure 12), η ελληνική ναυτιλία αποτελεί στρατηγικό πλεονέκτημα για τη χώρα.

Shipping is the most international sector and a core pillar of the Greek economy. Its direct and indirect impact on the Greek economy is estimated to be between 6.5% to 8% of Gross Domestic Product (GDP). Greek shipowners also make investments in the Greek economy beyond shipping in various sectors such as technology, services, real estate and tourism. In addition, Greek shipowners have through the years been making significant social welfare donations.

Apart from generating hundreds of thousands of jobs directly and indirectly, sea transport consistently contributes billions of euros annually to the country's current account balance. During the last 20 years currency inflows from shipping have surpassed 263 billion euros, mitigating the country's trade deficit¹². Furthermore, Greek shipping serves as the foundation for a flourishing maritime services sector in Greece, attracting investments, talent and fostering innovation. Being the world's largest cross trader (Figure 12), Greek shipping is a strategic asset for the country.

Figure 12

Greece: Sea freight transport inflows by region, 2022

Region	Million Euros
Europe	4,409.8
Africa	2,861.0
America	4,452.7
Asia	7,243.8
Oceania	940.2

Source: Eurostat database, International Trade in Services, February 2024

12. Bank of Greece, Services Balance, quarterly data, 2024

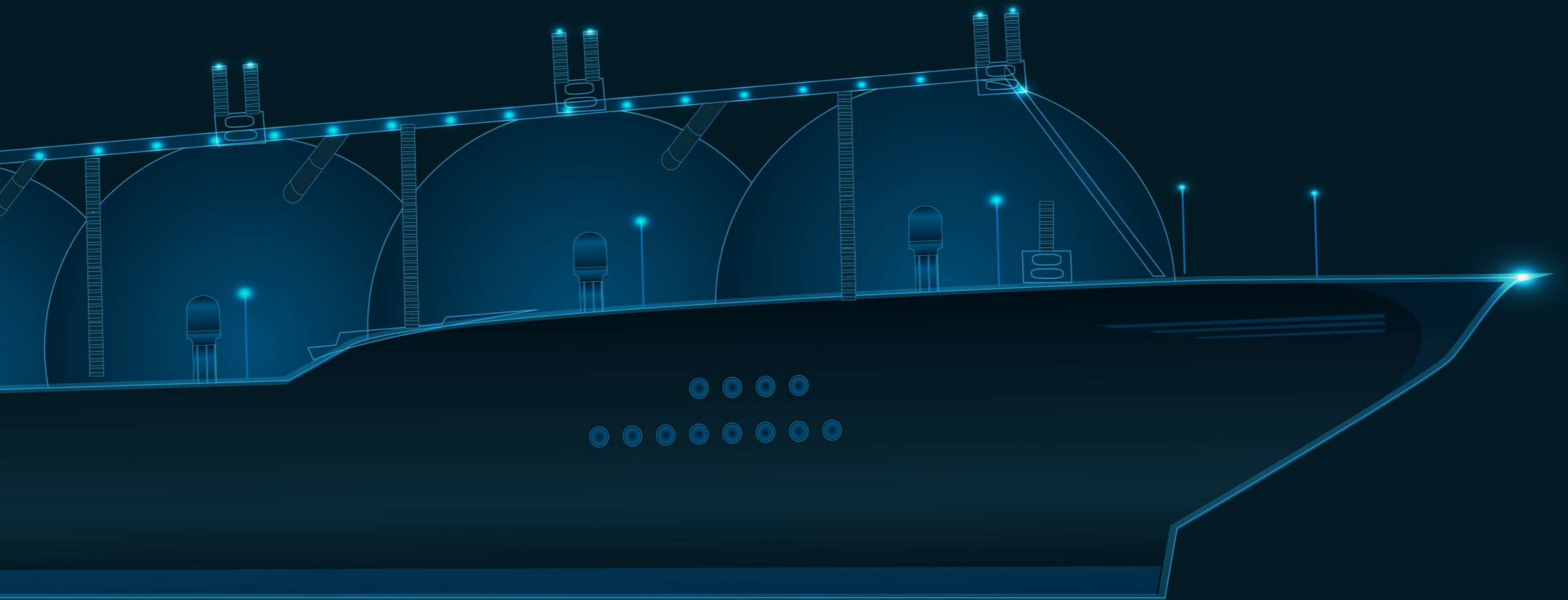
Η ναυτιλία αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της ελληνικής οικονομίας, ένας κλάδος που συμβάλει τα μέγιστα στην ανάπτυξη της χώρας και στην ενίσχυση της διεθνούς παρουσίας της.



***Shipping** is integral to the Greek economy, supporting in various ways the country's growth and enhancing its international presence.*

Η ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ
ΕΝΑ ΒΙΩΣΙΜΟ
ΜΕΛΛΟΝ

THE PATHWAY TO
A SUSTAINABLE
FUTURE



Ένα Παγκόσμιο και Κατάλληλο Θεσμικό Πλαίσιο για έναν Παγκόσμιο Κλάδο

Ένα παγκόσμιο ρυθμιστικό πλαίσιο με διεθνείς κανονισμούς και πρότυπα είναι απαραίτητο για την ομαλή λειτουργία της ναυτιλίας, η οποία έχει διεθνή χαρακτηριστικά και καλύπτει τις ανάγκες δισεκατομμυρίων ανθρώπων σε όλο τον κόσμο. Ένα πλαίσιο διεθνών κανόνων είναι επίσης απαραίτητο, προκειμένου οι θαλάσσιες μεταφορές να παραμείνουν αξιόπιστες και ασφαλείς τόσο για τους ανθρώπους όσο και για το περιβάλλον, καθώς πραγματοποιούνται σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές και κάτω από διαφορετικά κανονιστικά πλαίσια. Η ναυτιλία συνδέει ανθρώπους, συνδέει αγορές και οικονομίες σε όλο τον κόσμο. Οι παγκόσμιοι κανονισμοί βοηθούν στην αποφυγή διαφοροποιήσεων μεταξύ εθνικών νομοθεσιών και περιφερειακών μέτρων και είναι πιο αποτελεσματικοί στην αντιμετώπιση παγκόσμιων προβλημάτων. Ταυτόχρονα, διασφαλίζουν ισότιμους όρους ανταγωνισμού που αποτελούν προϋπόθεση για τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του κλάδου. Για όλους τους παραπάνω λόγους, έχει καθιερωθεί ο ηγετικός ρόλος του IMO ως παγκόσμιου νομοθέτη της ναυτιλίας.

A Global, Fit-for-Purpose Regulatory Framework for a Global Industry

The international character of shipping can be served effectively only by global rules and standards. These are essential for the smooth operation of the industry, which attends to the needs of billions of people around the world. They are necessary in order to keep the maritime transport reliable and safe for both people and the environment, as it operates across different regions and different regulatory regimes. Shipping connects people, connects markets and economies around the world. Global rules avoid conflicts between national laws and regional measures and are more effective in addressing global problems. At the same time, a level playing field is ensured, which is a precondition for the long-term sustainability of the maritime sector. This is why the IMO has an established and leading role as shipping's global regulator.

Η αναθεωρημένη Στρατηγική του IMO για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου

Η αναθεωρημένη Στρατηγική του IMO (2023 IMO GHG Strategy) περιλαμβάνει πιο φιλόδοξους στόχους για τη μείωση των εκπομπών GHG, αποτελώντας ορόσημο για τις παγκόσμιες προσπάθειες μείωσης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος της ναυτιλίας. Επί του παρόντος, πραγματοποιούνται συζητήσεις στον IMO για μεσοπρόθεσμα μέτρα, με τεχνικές και οικονομικές παραμέτρους που απαιτούνται για να δώσουν κίνητρα για τη μείωση των εκπομπών και να χρηματοδοτήσουν τη μετάβαση σε καθαρότερα καύσιμα και εναλλακτικές τεχνολογίες.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) συμμετέχει ενεργά στις διεργασίες του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ICS) με στόχο την προώθηση ρεαλιστικών και άρα εφαρμόσιμων για την ναυτιλία προτάσεων διεθνώς.

The revised 2023 IMO GHG Strategy

A major milestone for global efforts to minimize shipping's environmental footprint is the IMO's 2023 GHG Strategy, which contains more ambitious GHG emissions reduction targets. The IMO currently examines medium-term measures with technical and economic elements which have the potential to incentivise emissions reduction and fund the transition to cleaner fuels and technologies.

The Union of Greek Shipowners (UGS) actively participates in the International Chamber of Shipping's deliberations with the aim of promoting realistic and, thus, implementable proposals for the international shipping industry.

Τα μέτρα που θα υιοθετηθούν στον IMO θα πρέπει να επιτρέπουν στη διεθνή ναυτιλία να επιτύχει τους στόχους για την απανθρακοποίησή της, χωρίς να υπονομεύεται ο ζωτικός της ρόλος ως του κύριου μεταφορέα του παγκόσμιου εμπορίου.

The measures to be adopted by the IMO should allow international shipping to achieve its decarbonisation objectives without undermining its vital role as the main transporter of global trade.

Η ΕΕΕ στηρίζει σθεναρά την υιοθέτηση παγκόσμιων μέτρων που θα εξυπηρετούν όλους τους ναυτιλιακούς κλάδους και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της bulk/tramp ναυτιλίας που αποτελεί τον μεγαλύτερο τομέα της βιομηχανίας σε όρους τόνου-μιλίων. Λαμβάνοντας υπόψη τα εγγενή χαρακτηριστικά της ναυτιλίας, την πολυπλοκότητα του κλάδου, καθώς και την εξάρτηση της ναυτιλίας από άλλα εμπλεκόμενα μέρη για την απανθρακοποίησή της, κυρίως από παραγωγούς και προμηθευτές ασφαλών καυσίμων, η ΕΕΕ υποστηρίζει την παροχή κινήτρων για την παραγωγή εναλλακτικών, ασφαλών καυσίμων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών άνθρακα. Τα καύσιμα αυτά θα πρέπει να είναι διαθέσιμα σε επαρκείς ποσότητες παγκοσμίως.

Ο κανονισμός για τον δείκτη CII σε καθεστώς αναθεώρησης

Οι ανησυχίες της ναυτιλιακής κοινότητας σχετικά με τις σοβαρές ατέλειες του μέτρου του Δείκτη Έντασης Άνθρακα (Carbon Intensity Index - CII) είναι ο λόγος για τον οποίο το μέτρο παραμένει υπό αναθεώρηση μέχρι το 2026 κατόπιν συμφωνίας που επιτεύχθηκε στον IMO.

Η ΕΕΕ υποστηρίζει πλήρως τον στόχο της αναθεώρησης που είναι να διασφαλιστεί ότι το CII αντανακλά με ακρίβεια την λειτουργική ενεργειακή αποδοτικότητα των πλοίων, παρέχει αποτελεσματικά κίνητρα για την υιοθέτηση μέτρων και στρατηγικών ενεργειακής βελτίωσης των πλοίων και εξασφαλίζει ίσους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των διαφορετικών τομέων της ναυτιλίας.

The UGS firmly supports the adoption of global measures that can serve all shipping segments and the special features of bulk/tramp shipping, which constitutes the largest part of the industry in tonne-miles. Recognising the inherent characteristics of shipping, the complexities of shipping operations and the industry's reliance on out-of-sector stakeholders, in particular on fuel producers and suppliers, for its decarbonisation, the UGS supports incentivising the production of safe, alternative low- and zero- carbon fuels. These fuels must be available globally in adequate quantities.

The CII under review

The industry's concerns on the serious imperfections of the Carbon Intensity Index (CII) measure are the reason why an agreement to keep the measure under review until 2026 was reached at the IMO.

The UGS fully supports the goal of the review which is to ensure that CII accurately reflects the operational energy efficiency of ships, effectively incentivises the adoption of energy efficiency measures and strategies in shipping operations and ensures that a level playing field is provided across the different segments. Seafarers are the driving force of maritime transport.

Το αναθεωρημένο πλαίσιο CII θα πρέπει να αντανακλά με ακρίβεια την λειτουργική ενεργειακή αποδοτικότητα των πλοίων.



The revised CII framework will need to accurately reflect the operational energy efficiency of ships.

Ο ανθρώπινος παράγοντας

Οι ναυτικοί αποτελούν την κινητήρια δύναμη της ναυτιλίας. Χωρίς τον απαραίτητο αριθμό καταρτισμένων ναυτικών, ο κλάδος δε μπορεί να προσφέρει τις στρατηγικές του υπηρεσίες. Είναι επομένως αναγκαίο να υπάρξουν συντονισμένες προσπάθειες για τη βελτίωση της εικόνας του ναυτικού επαγγέλματος με στόχο την προσέλκυση νέων στον κλάδο.

Επιπλέον, η ενεργειακή μετάβαση της ναυτιλίας, με σημαντικές αλλαγές στα συστήματα, τον εξοπλισμό και τις λειτουργίες των πλοίων που επιφέρουν τα εναλλακτικά καύσιμα και οι νέες τεχνολογίες, δε μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς επαρκώς εκπαιδευμένο προσωπικό, τόσο στα πλοία όσο και στην ξηρά. Βασική προϋπόθεση και αρχή θα πρέπει πάντα να είναι η ασφάλεια των ναυτικών, η ασφάλεια στη θάλασσα, κάτω από οποιοσδήποτε συνθήκες.

Η εν εξελίξει αναθεώρηση της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW) στον IMO λαμβάνει υπόψη όχι μόνο τις τεχνικές δεξιότητες και ικανότητες των ναυτικών, αλλά και κοινωνικές δεξιότητες και θέματα ευημερίας. Περισσότερες από 100 χώρες έχουν επικυρώσει μέχρι σήμερα τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, η οποία ρυθμίζει τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας στα πλοία, δείχνοντας ότι η σταθερή αυτή επιδίωξη του κλάδου έχει αποδώσει καρπούς. Και τα δύο αυτά διεθνή εργαλεία υποστηρίζουν ζωτικής σημασίας πρότυπα εργασίας και κατάρτισης.

The human element

Without the necessary numbers of qualified seafarers, the industry cannot deliver its strategic services. In addition, more coordinated work is needed to enhance the image of maritime careers in order to attract young talent to the industry.

The industry's energy transition, with major changes in ship systems and equipment, new fuels and emerging technologies, cannot take place without adequately trained personnel, both on board ships and ashore. A prerequisite and overarching principle must always be the safety of seafarers, the safety of life at sea, under any circumstances.

The ongoing revision of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) at the IMO takes into account not only the technical skills and competencies of seafarers, but also soft skills and well-being aspects. The industry solidly supports the ratification of the Maritime Labour Convention, which regulates living and working conditions on board with more than 100 countries having ratified it to date. Both these global instruments uphold critical labour and training standards.

Η συντονισμένη δράση για την προσέλκυση νέων στον κλάδο και η επικαιροποίηση του υφιστάμενου παγκόσμιου πλαισίου για την εκπαίδευση των ναυτικών είναι πρωταρχικής σημασίας για τη συνεχή ανάπτυξη της ναυτιλίας, ιδίως κατά την ενεργειακή μετάβασή της.



Coordinated action to attract young talent to the industry and the update of the global framework for seafarers' training are essential for the shipping industry's continued growth, in the era of energy transition.

Εκκρεμή ζητήματα του πακέτου «Fit-for-55» της ΕΕ

Η ναυτιλία της ΕΕ θα διαδραματίσει κρίσιμο ρόλο για την επίτευξη των στόχων του πακέτου «Fit-for-55», καθώς θα διευκολύνει την πράσινη μετάβαση μέσω της μεταφοράς καθαρότερων καυσίμων. Ταυτόχρονα, καλείται να διασφαλίσει τον συνεχή ενεργειακό και επισιτιστικό εφοδιασμό της ΕΕ.

Ωστόσο, υπάρχει ο κίνδυνος τα περιφερειακά μέτρα να υπονομεύσουν τη βιωσιμότητα της ναυτιλίας της ΕΕ και τον στρατηγικό της ρόλο, απειλώντας συγχρόνως την ανταγωνιστικότητά της. Αυτοί οι κίνδυνοι προκύπτουν επειδή το πακέτο «Fit-for-55» δεν λαμβάνει κατάλληλα υπόψη τον διεθνή χαρακτήρα και την ποικιλομορφία της ναυτιλίας.

Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών της ΕΕ (EU ETS)

Η ένταξη της ναυτιλίας στο EU ETS θα οδηγήσει σε δυσανάλογη, τόσο διοικητική όσο και κυρίως οικονομική, επιβάρυνση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που προσεγγίζουν συχνά λιμάνια στην ΕΕ, αυξάνοντας τελικά το κόστος για τους καταναλωτές. Η επιβάρυνση αυτή είναι ιδιαίτερα υψηλή για τις Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις που αποτελούν την ραχοκοκαλιά της ευρωπαϊκής και διεθνούς ναυτιλίας. Επιπλέον, η επέκταση του EU ETS στη ναυτιλία μπορεί να δημιουργήσει εμπορικό πλεονέκτημα για ναυτιλιακές εταιρείες εκτός ΕΕ, προκαλώντας έτσι στρέβλωση του ανταγωνισμού. Σημαντική θα είναι και η επίπτωσή της στην ανταγωνιστικότητα των λιμανιών της ΕΕ, καθώς μπορεί να οδηγήσει σε απομάκρυνση της παγκόσμιας ναυτιλίας από

On-going issues of the EU “Fit-for-55” Package

EU shipping has a strategic role to play in achieving the objectives of the “Fit-for-55” package and enabling the green transition through the transportation of cleaner fuels. At the same time, it is called to ensure EU’s continuous energy supply and food security.

Nevertheless, regional measures not only risk undermining the sustainability of EU shipping and its strategic role, but also threaten its competitiveness. These risks arise because the “Fit-for-55” package does not properly consider the international character and diversity of shipping operations.

EU Emissions Trading System (ETS)

Integrating the shipping industry into the EU ETS will result in shipping companies which have regular EU port of calls being disproportionately burdened, both administratively and especially financially, ultimately increasing the cost to consumers. This burden is especially heavy for the Small and Medium-sized Enterprises which constitute the largest part of both EU and international shipping. Moreover, the extension of the EU ETS to shipping may create a commercial advantage for non-EU shipping companies, there by, causing distortion of competition, while its impact on the competitiveness of EU ports could lead to rerouting of global shipping away from them.

αυτά. Η δημιουργία πολλών αντίστοιχων με το EU ETS περιφερειακών ή εθνικών συστημάτων ανά τον κόσμο, λόγω του προηγούμενου που έχει δημιουργήσει η ΕΕ, αποτελεί βασικό λόγο ανησυχίας για τον κλάδο.

A proliferation of such regional or national schemes around the world, on account of the precedent set by the EU with its ETS, is a major concern for the industry.

Η ΕΕ θα πρέπει να εκπληρώσει τη δέσμευσή της για πλήρη ευθυγράμμιση με τα μέτρα που θα συμφωνηθούν στον ΙΜΟ.

The EU should fulfill its intention to fully align its measures with the international agreement at the IMO.

Κανονισμός FuelEU Maritime

Η ναυτιλιακή κοινότητα υποστηρίζει ότι ένα παγκόσμιο πρότυπο για τα καύσιμα και όχι ένα περιφερειακό μέτρο όπως είναι ο Κανονισμός FuelEU Maritime, αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη των στόχων απανθρακοποίησης της ναυτιλίας. Ένα παγκόσμιο goal-based πρότυπο ναυτιλιακών καυσίμων (GFS), είναι η κατάλληλη προσέγγιση για να αποτραπεί ένα συνονθύλευμα περιφερειακών μέτρων. Οι προσπάθειες της ΕΕ επομένως θα πρέπει να κατευθύνονται προς την πλήρη ευθυγράμμιση του Κανονισμού FuelEU Maritime με το GFS του ΙΜΟ.

FuelEU Maritime

The maritime industry supports a global fuel standard rather than a regional EU regime (namely the FuelEU Maritime regulation) as a necessary measure for meeting its decarbonisation objectives. A global goal-based marine fuel standard (GFS), is the appropriate approach to prevent the adoption of a patchwork of regional measures. EU efforts should be directed towards the full alignment of the FuelEU Maritime Regulation with the IMO GFS.

Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση: ένα απαραίτητο εργαλείο για τη βιωσιμότητα της ναυτιλίας της ΕΕ

Η ανταγωνιστικότητα, η οικονομική ασφάλεια και η αυτονομία της ΕΕ έχουν ως προϋπόθεση μια βιώσιμη και ανταγωνιστική σε παγκόσμιο επίπεδο ευρωπαϊκή ναυτιλία. Η πρόσβαση σε επαρκή και οικονομικά προσιτή ναυτιλιακή χρηματοδότηση αποτελεί προϋπόθεση για αυτό. Με δεδομένη τη μεγάλη μείωση της ναυτιλιακής χρηματοδότησης από τις εμπορικές τράπεζες στην ΕΕ, ιδίως μετά το 2008, οι ευρωπαϊκοί θεσμοί θα πρέπει να επιδιώξουν τη δημιουργία ενός βιώσιμου συνολικά χρηματοοικονομικού θεσμικού πλαισίου. Απώτερος στόχος θα πρέπει να είναι η αύξηση της χρηματοδότησης από εμπορικές τράπεζες στις ναυτιλιακές εταιρείες που στηρίζονται σε αυτή τη μορφή δανεισμού, καθώς και η εισαγωγή συμπληρωματικών χρηματοδοτικών εργαλείων μέσω των κεφαλαιαγορών και εναλλακτικών, κατάλληλων για τη ναυτιλία χρηματοοικονομικών μέσων. Η απαλλαγή του κλάδου από τον άνθρακα συνεπάγεται υψηλό κόστος μετάβασης και αβεβαιότητα σχετικά με τη διαθεσιμότητα εναλλακτικών καυσίμων. Οι υφιστάμενες εκτιμήσεις δείχνουν ότι θα απαιτούνται επιπλέον 8-28 δισεκατομμύρια δολάρια κάθε χρόνο για την απανθρακοποίηση των πλοίων έως το 2050. Επίσης, περισσότερες επενδύσεις, με το ύψος τους να κυμαίνεται από 28 έως 90 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως, θα χρειαστούν για την ανάπτυξη υποδομών για καύσιμα πλήρως μηδενικών εκπομπών έως το 2050¹³.

Ship Finance: an essential tool for the sustainability of EU shipping

EU's industrial competitiveness, economic security and autonomy requires the sustainability and global competitiveness of the European shipping sector. Sufficient and affordable access to ship finance is a major factor and an important prerequisite for this. Against the substantial decrease in commercial bank ship financing in the EU, especially since 2008, EU legislators should seek to introduce a sustainable overall financial framework. The ultimate objective should be to increase commercial bank lending to the shipping companies that rely on this form of financing as well as to introduce complementary funding instruments via the capital markets and alternative fit-for-purpose financial tools. The sector's decarbonisation entails high transition costs and uncertainty about the availability of alternative fuels. Existing estimates show that an additional \$8 billion-\$28 billion will be required annually to decarbonise vessels by 2050. More investments, ranging from \$28 billion to \$90 billion annually, will be needed to develop infrastructure for 100 per cent carbon-neutral fuels by 2050¹³.

Η πρόσβαση σε ανταγωνιστική ναυτιλιακή χρηματοδότηση αλλά και σε δημόσιους πόρους θα είναι ζωτικής σημασίας για την ενεργειακή μετάβαση του ναυτιλιακού τομέα. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η δέσμευση 20 εκατομμυρίων δικαιωμάτων εκπομπών στην ΕΕ για έργα που υποστηρίζουν την απανθρακοποίηση της ναυτιλίας είναι ένα μικρό, αλλά θετικό βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση. Το Ταμείο Καινοτομίας της ΕΕ, το οποίο θα διαχειρίζεται αυτά τα κονδύλια, πρέπει να δώσει προτεραιότητα σε κατάλληλα έργα που θα διασφαλίζουν κατά κύριο λόγο την παραγωγή και την ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων σε ανταγωνιστικές τιμές για όλα τα πλοία και θα μειώνουν τη διαφορά της τιμής τους με τα συμβατικά καύσιμα πλοίων.

Access to competitive ship finance and public funding for the energy transition of the shipping sector will be crucial. At EU level, the earmarking of 20 million emission allowances for projects supporting the decarbonisation of shipping is a small but positive step forward. Nevertheless, the EU Innovation Fund which will manage these funds, needs to prioritise fit-for-purpose projects that primarily ensure the production and deployment of alternative fuels at competitive prices for all ships and bridge their price gap with conventional marine fuels.

Η πρόσβαση σε οικονομικά προσιτή και επαρκή χρηματοδότηση αποτελεί το κλειδί για τη βιωσιμότητα και την ισχυρή διεθνή παρουσία της ναυτιλίας της ΕΕ.

Access to affordable and sufficient ship finance is key to the sustainability and continued international prominence of EU shipping.

13. UNCTAD, Policy Brief No. 112, November 2023

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΕΕΕ

ABOUT THE UGS

Από το 1916, η ΕΕΕ εκπροσωπεί τα ελληνόκτητα και διαχειριζόμενα από την Ελλάδα εμπορικά πλοία άνω των 3.000 gt υπό ελληνική και άλλες σημαίες.

Η ΕΕΕ υποστηρίζει πολιτικές που προάγουν και εξασφαλίζουν ένα πραγματικά ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον, το ελεύθερο εμπόριο, κανόνες και κανονισμούς παγκόσμιας εφαρμογής και πρωτίστως την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα. Με έδρα της τον Πειραιά και μόνιμους εκπροσώπους στις Βρυξέλλες και την Ουάσιγκτον, η ΕΕΕ παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), στη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO), στον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), στο Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC) και άλλους παγκόσμιους οργανισμούς. Η ΕΕΕ είναι μέλος του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ICS) και της Ένωσης Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (ECSA), ενώ συμμετέχει στην Ευρωπαϊκή Οικονομική & Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) και στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ελλάδος (ΟΚΕ). Επίσης, η ΕΕΕ είναι μέλος του Αρκτικού Οικονομικού Συμβουλίου (ΑΕΚ).

Η ΕΕΕ διατηρεί διαχρονικές σχέσεις συνεργασίας με διεθνή και ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, καθώς και με διεθνείς ναυτιλιακούς φορείς, όπως η INTERTANKO, η INTERCARGO και η BIMCO, καθώς και με άλλες εθνικές εφοπλιστικές ενώσεις. Η ΕΕΕ έχει επίσης τακτικές συναντήσεις με τη Διεθνή Ένωση Νηογνώμωνων (IACS) και μεμονωμένους νηογνώμονες. Επιπλέον, επισκέπτεται τακτικά τις ΗΠΑ και έχει συναντήσεις με τη Διοίκηση και το Κογκρέσο για την προώθηση κοινών στρατηγικών συμφερόντων και την καλύτερη κατανόηση των ναυτιλιακών ζητημάτων αμοιβαίου ενδιαφέροντος. Η ΕΕΕ διατηρεί επίσης μακροχρόνιες στενές σχέσεις με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΝΕΕ), την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (GSCC) με έδρα το Λονδίνο, καθώς και την Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (HELMΕΡΑ) με στόχο την περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση σχετικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

First established in 1916, the UGS represents Greek-owned and managed from Greece vessels over 3,000 gt under Greek and other European and third country flags.

The UGS has traditionally supported and fostered policies ensuring a truly competitive business environment, free trade, global rules and regulations and first and foremost safety of life at sea and a sustainable environment. With headquarters in Piraeus and permanent representatives in Brussels and Washington D.C., the UGS closely follows developments in the United Nations International Maritime Organization (IMO), the International Labour Organization (ILO), the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), the International Chamber of Commerce (ICC) and other global bodies. The UGS is a member of the International Chamber of Shipping (ICS) and the European Community Shipowners' Associations (ECSA) and participates in the European Economic and Social Committee (EESC) and the Economic and Social Council of Greece (ESC). The UGS is also a member of the Arctic Economic Council (AEC).

The UGS is active in engaging with international and EU institutions and stakeholders. It maintains a close working relationship with sector-specific industry organisations, such as INTERTANKO, INTERCARGO and with BIMCO, as well as with other national shipowners' associations. The UGS also regularly has meetings with the International Association of Classification Societies (IACS) and individual classification societies. In addition, the UGS regularly visits the U.S. and meets with the Administration and Congress in order to promote common strategic interests and better understanding of maritime issues of mutual concern. The UGS also maintains long-standing close relations with the Hellenic Chamber of Shipping, the London-based Greek Shipping Co-operation Committee (GSCC) and the Hellenic Marine Environment Protection Association (HELMΕΡΑ), raising environmental awareness regarding the protection of the marine environment in Greece and abroad.

ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΕΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

THE UGS FOR SOCIETY

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες, τόσο ατομικά όσο και συλλογικά, έχουν διαχρονικά υποστηρίξει και έχουν συμβάλει με πολλαπλούς τρόπους στην ευημερία της κοινωνίας. Για να αναληφθούν πρωτοβουλίες με πιο συστηματικό και οργανωμένο τρόπο η ΕΕΕ ίδρυσε το 2016 τη «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ», την Αστική Μη Κερδοσκοπική Εταιρεία Κοινωνικής Προσφοράς Ελληνικού Εφοπλισμού.

Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, μέσω της ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ, στηρίζει ευάλωτες ομάδες και βασικούς τομείς της χώρας μας, χρηματοδοτώντας έργα δημοσίου συμφέροντος, καθώς και έργα κοινωνικής πρόνοιας. Κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους, οι δράσεις της ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ συνέχισαν να υποστηρίζουν το Εθνικό Σύστημα Υγείας μέσω της ανακαίνισης εγκαταστάσεων και της αναβάθμισης υποδομών των δημόσιων νοσοκομείων, της προμήθειας ιατρικού εξοπλισμού, καθώς και με την παροχή πρόσθετων ασθενοφόρων και άλλων οχημάτων. Οι Υπηρεσίες Πολιτικής Προστασίας ενισχύθηκαν επίσης με δωρεές πυροσβεστικών οχημάτων και εξοπλισμού στο Πυροσβεστικό Σώμα. Πραγματοποιήθηκε επίσης σημαντική δωρεά οχημάτων στο Λιμενικό Σώμα-Ελληνική Ακτοφυλακή.

Επιπρόσθετα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ανταποκρίθηκαν άμεσα και συγκέντρωσαν πάνω από 50 εκατομμύρια ευρώ σε λιγότερο από 10 ημέρες, προκειμένου να συμβάλουν στην αποκατάσταση των πρωτοφανών ζημιών από πλημμύρες στη Θεσσαλία. Σε αυτό το πλαίσιο, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν ήδη αναλάβει την αποκατάσταση σχολείων της Θεσσαλίας και της Κεντρικής Ελλάδας που υπέστησαν ζημιές από τις πλημμύρες του 2023 και επίκειται η ανάληψη πρόσθετων έργων στον τομέα του πολιτισμού και της υγείας στην περιοχή. Προσφέρθηκαν άμεσα πολλά αναλώσιμα υλικά, στρώματα και ιατρικός εξοπλισμός σε πληγέντες από τις καλοκαιρινές πυρκαγιές στη Ρόδο, καθώς και στο Πυροσβεστικό Σώμα.

Τέλος, μεγάλος αριθμός ελληνικών οικογενειών με πολύ περιορισμένες οικονομικές δυνατότητες συνεχίζουν να λαμβάνουν επισιτιστική βοήθεια και είδη πρώτης ανάγκης σε μηνιαία βάση. Δίνοντας ιδιαίτερη σημασία στους νέους και την εκπαίδευσή τους, η ΕΕΕ, για δεύτερη συνεχή χρονιά, προσφέρει 100 + 1 υποτροφίες για μεταπτυχιακές σπουδές στην Ελλάδα και στο εξωτερικό για το ακαδημαϊκό έτος 2024-2025. Συνεχίζεται, έτσι, το μεγαλύτερο πρόγραμμα υποτροφιών για μεταπτυχιακές σπουδές στην ιστορία της ΕΕΕ.

Over the years Greek shipowners have individually and collectively supported and have contributed in multiple ways to the welfare of society. To undertake systematic and organised initiatives, the UGS in 2016 established SYN-ENOSIS, a non-profit Greek Shipowners' Social Welfare Company.

The Greek shipping community, through SYN-ENOSIS, supports vulnerable groups and pivotal structures of our nation, undertaking Projects of Public Interest, as well as social welfare projects. During the previous year, the National Health Care System continued being benefited by the renovation of facilities in public hospitals, the upgrade of hospital infrastructure, the supply of medical equipment, as well as the provision of additional ambulances and other vehicles. Civil Protection services were also greatly reinforced by donations of firefighting vehicles and equipment to the Fire Brigade. Donation of a significant number of vehicles to the Hellenic Coast Guard also took place.

In addition, Greek shipowners responded immediately and raised over 50 million euros in less than 10 days, to contribute to the restoration of the unprecedented flooding damages in the affected areas of Thessaly. They have already undertaken the restoration of schools in Thessaly and central Greece damaged by the 2023 floods. They will also undertake additional projects in Thessaly in the area of culture and health. Much needed consumables, mattresses and medical equipment were rapidly offered to people affected by the summer fires in Rhodes and to the Fire Brigade.

Lastly, a large number of Greek families of poor economic means continue to receive support with food and essentials on a monthly basis. Placing particular attention to the young people and their education, the UGS is, for the second consecutive year, providing 100 + 1 scholarships for postgraduate studies in Greece and abroad for the academic year 2024-2025. This continues the largest ever scholarship programme for postgraduate studies in the history of the UGS.

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Μελίνα Ν. Τραυλού

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΙ

Μιχαήλ Δ. Χανδρός
Αντώνιος Θ. Ν. Λαϊμός

ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

Δημήτριος Ι. Φαφαλιός
Νικόλαος Θ. Βενιάμης

ΤΑΜΙΑΣ

Γιάννης Α. Ξυλάς

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΤΑΜΙΑΣ

Κωνσταντίνος Ι. Καρούσης

ΜΕΛΗ

Μαρία Ι. Αγγελικούση
Γεώργιος Κ. Αγγελόπουλος
Γεώργιος Δ. Γιουρούκος
Ιωάννης Π. Δράγνης
Φίλιππος Α. Ευσταθίου
Φραγκίσκος Χ. Κανελλάκης
Γεώργιος Κ. Καραγεωργίου
Ιωάννης Γ. Κουμάνταρος
Δρ. Ιωάννης Δ. Κούστας
Κωνσταντίνος Β. Κωνσταντακόπουλος
Στέφανος Δ. Λεκανίδης
Γεώργιος Σ. Λιβανός
Ιωάννης Κ. Λύρας
Ευάγγελος Μ. Μαρινάκης
Νικόλαος Κ. Μαρτίνος
Μάρκος Α. Νομικός
Γεώργιος Χ. Οικονόμου
Σεμίραμις Σ. Παλιού
Βασίλειος Α. Παπαγιαννόπουλος
Αλέξανδρος Π. Παππάς
Ιωάννα Γ. Προκοπίου
Δημήτριος Φραγκίσκος Δ. Σαρακάκης
Μαρία Α. Φραγκίστα

BOARD OF DIRECTORS

PRESIDENT

Melina N. Travlos

VICE PRESIDENTS

Michael D. Chandris
Andonis T. N. Lemos

SECRETARIES

Dimitrios J. Fafalios
Nikolaos Th. Veniamis

TREASURER

John A. Xylas

DEPUTY TREASURER

Constandinos I. Caroussis

MEMBERS

Maria I. Angelicoussis
George C. Angelopoulos
Constantinos V. Constantacopoulos
John G. Coumantaros
Dr. John D. Coustas
John P. Dragnis
George Ch. Economidou
Filippos A. Efstathiou
Maria A. Frangkista
Frangiskos Ch. Kanellakis
George K. Karageorgiou
Stephanos D. Lecanides
George S. Livanos
John C. Lyras
Evangelos M. Marinakis
Nikolaos C. Martinos
Markos A. Nomikos
Semiramis S. Paliou
Vasileios A. Papagiannopoulos
Alexandros P. Pappas
Johanna G. Procopiou
Dimitri Frank D. Saracakis
Georgios D. Youroukos

ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Ιωάννης Κ. Λύρας

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Νικόλαος Θ. Βενιάμης

ΥΠΟΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Γιάννης Α. Ξυλάς

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Μελίνα Ν. Τραυλού

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Γιάννης Α. Ξυλάς

ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Δημήτριος Ι. Φαφαλιός

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Δρ. Ιωάννης Δ. Κούστας

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗΣ

ΝΕΩΝ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Αντώνιος Θ. Ν. Λαϊμός

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ιωάννης Ε. Πλατσιδάκης

ΔΙΕΥΘΥΝΤΡΙΑ ΕΕΕ

Αικατερίνη Α. Πέππα

COMMITTEES

FOREIGN AFFAIRS

CHAIRPERSON
John C. Lyras

DEPUTY CHAIRPERSON

Nikolaos Th. Veniamis

SUB-COMMITTEE

SHORT SEA SHIPPING

CHAIRPERSON

John A. Xylas

LABOUR ISSUES

CHAIRPERSON
Melina N. Travlos

DEPUTY CHAIRPERSON

John A. Xylas

MARITIME SAFETY &

MARINE ENVIRONMENT

PROTECTION

CHAIRPERSON

Dimitrios J. Fafalios

DEPUTY CHAIRPERSON

Dr. John D. Coustas

MARITIME EDUCATION

CHAIRPERSON

Andonis T. N. Lemos

DEPUTY CHAIRPERSON

John E. Platsidakis

UGS DIRECTOR GENERAL

Katerina A. Peppas



Ακτή Μιαούλη 85, 185 38 Πειραιάς
85, Akti Miaouli, 185 38 Piraeus, Greece

tel: +30 210 42 91 159 - 65

email: ugs@ugs.gr

site: www.ugs.gr



ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
UNION OF GREEK SHIPOWNERS