

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ:

Αδιαπραγμάτευτη η ασφάλεια των πλοίων

Ο Υπουργός μιλά αποκλειστικά στην «ΑΚΤΗ» για:

- τις τιμές των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων
- τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών
- τη χρηματοδότηση προς μία «πράσινη» ναυτιλία
- το ψηφιακό νηολόγιο και τη ναυτική εκπαίδευση

ΣΕΛ.20



ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ:

Η Fed που αλλάζει γραμμή λόγω των τελευταίων ραγδαίων εξελίξεων, οι απότομες ανατροπές στην ΕΚΤ και η περίπτωση CrowdStrike

ΣΕΛ. 6



ΝΑΥΤΙΛΙΑ:

Ο ελληνόκτητος στόλος πρωταγωνιστεί στις εξελίξεις της αγοράς, με τους Έλληνες εφοπλιστές να επιχειρούν την ενίσχυση, αλλά και την μεγάλη ανανέωση των στόλων τους

ΣΕΛ. 10



ΑΤΤΙΚΑ GROUP:

Με ενεργές και μεγάλες προκλήσεις για τον κλάδο της ακτοπλοΐας, δρομολογεί ένα επενδυτικό σχέδιο "μαμούθ" της τάξεως του 1,2 δισ. ευρώ μέχρι το 2030

ΣΕΛ.12



[Τεύχος 87]

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2024

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- **Διεθνή**
Ο Τραμπ, ο Βάνς και ο μύθος του απομονωτισμού 4
- **Οικονομία**
Η Fed αλλάζει γραμμή, η ΕΚΤ και η περίπτωση CrowdStrike 6
- **Market News** 8-9
- **ΝΑΥΤΙΛΙΑ**
Οι Έλληνες εφοπλιστές πρωταγωνιστές στις ναυπηγήσεις 10-11
ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΟΝΕΧ:
Ξεκινά η γραμμή παραγωγής ελληνικών ρυμουλκών 11
ΑΤΤΙΚΑ GROUP:
Επενδύσεις 1,2 δισεκ. για την πράσινη ανανέωση του στόλου 12-13
Συνεργασία του Ινστιτούτου Ηλεκτρολόγων και Ηλεκτρονικών Μηχανικών με το Ίδρυμα Ευγενίδου 14-15
Ενδυνάμωση της θεσμικής συνεργασίας Υπ. Ναυτιλίας-ΚΕΔΕ 15
ΕΕΕ:
110+1 υποτροφίες ύψους €1.500.000 16-18
Μόνο το 13% γνωρίζει την παγκόσμια πρωτιά της ελληνικής ναυτιλίας 19
- **Συνέντευξη**
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ:
Τα μέτρα για την μείωση των ναύλων 20
Θεσπίζεται το "e - Ναυλοσύμφωνο" 24
- **Λιμάνια**
ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ:
Κυρώθηκε η σύμβαση παραχώρησης στον όμιλο Grimaldi 26-27
ΤΑΙΠΕΔ: Χρηματοδότηση 10 εκατ. ευρώ από το CEF για 4 λιμένες 27
ΟΛΠ: Μέρισμα - ρεκόρ στα 1.336 ευρώ μεικτά ανά μετοχή 28
- **Ιστορία**
Τα διάσημότερα ιστοιόφορα της ιστορίας 29-32
- **Διακοπές**
Η Λευκάδα του Ονείρου 34-35
- **Έρευνα της διαΝΕοσις**
Βιώσιμος Τουρισμός στις Περιοχές Natura 2000 36-37
- **Ελλάδα**
Το φαινόμενο του «υπερτουρισμού» 38
- **Αερομεταφορές** 39



EDITORIAL

Οι παραδόσεις νεότευκτων μέχρι το 2030

Ισχυρή εξακολουθεί να παραμένει η ναυπηγική δραστηριότητα. Οι παραδόσεις, σύμφωνα με την Xclusiv Shipbrokers, εκτείνονται έως το 2028 για τα bulkers, τα containers και τα tankers και μέχρι το 2030 για τα βαπόρια μεταφοράς φυσικού αερίου. Αρκετά ναυπηγεία που είχαν πέσει σε αδράνεια, επανέρχονται στη δουλειά. Στην Κίνα η ναυπηγική δραστηριότητα έχει αυξηθεί, αλλά εκεί παραμένει το πρόβλημα της έλλειψης εργατικού δυναμικού, γεγονός που επηρεάζει αρνητικά τον ρυθμό ανάπτυξης της χώρας. Σύμφωνα με τα υπάρχοντα στοιχεία, η έλλειψη αυτή είναι δυνατόν να περιοριστεί. Αντιθέτως, δεν ισχύει το ίδιο στην Ιαπωνία και τη Νότιο Κορέα, καθώς εκεί τα ποσοστά ανεργίας είναι εξαιρετικά χαμηλά.

Με βάση το βιβλίο παραγγελιών για τα BC, τα δεξαμενόπλοια, τα εμπορευματοκιβώτια και το φυσικό αέριο, φαίνεται ότι τα κινεζικά ναυπηγεία διαδραματίζουν κυρίαρχο ρόλο στη δραστηριότητα των νεότευκτων πλοίων, καλύπτοντας το 60% του συνολικού βιβλίου παραγγελιών. Αναφορικά με τους τέσσερις κύριους τομείς, το 67% του βιβλίου παραγγελιών BC κατασκευάζεται στην Κίνα, ενώ τα βιβλία παραγγελιών δεξαμενόπλοιων και εμπορευματοκιβωτίων έχουν παρόμοια ποσοστά, 65% και 64% αντίστοιχα. Τα κινεζικά ναυπηγεία κατέχουν μερίδιο αγοράς 33% στο βιβλίο παραγγελιών για το φυσικό αέριο, καταλαμβάνοντας τη δεύτερη θέση. Από τα σχεδόν 2.000 πλοία που έχουν παραγγελθεί στην Κίνα, το 41,5% είναι BCs, ενώ τα Tankers, Containers και Gas αντιστοιχούν στο 27,5%, 21,1% και 9,6% αντίστοιχα. Τα Ultramaxs και τα Kamsarmaxs κυριαρχούν στο βιβλίο παραγγελιών των κινεζικών bulkers, αντιπροσωπεύοντας το 36% και 31% αντίστοιχα. Στο βιβλίο παραγγελιών των κινεζικών δεξαμενόπλοιων, τα Aframaxs/LR2, τα MR2 και τα μικρά δεξαμενόπλοια (10.000-25.000 dwt) κατέχουν το καθένα περίπου το 24% του μεριδίου αγοράς. Τα feeders κυριαρχούν στο βιβλίο παραγγελιών εμπορευματοκιβωτίων σε ποσοστό 37%, ενώ τα πλοία μεταφοράς LNG και τα VLGC αποτελούν μαζί το 60%.

Στη δεύτερη θέση είναι τα Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία, παρότι δεν έχουν μεγάλες παραγγελίες φορτηγών χύδην. Εκεί κυριαρχούν οι παραγγελίες για δεξαμενόπλοια, μεταφοράς φυσικού αερίου και containers. Τα υπό ναυπήγηση πλοία πλησιάζουν τα 600. Στην τρίτη θέση είναι τα Ιαπωνικά ναυπηγεία, με ποσοστό 16% που αντιστοιχεί σε περίπου 520 πλοία. Στα Ιαπωνικά ναυπηγεία οι περισσότερες παραγγελίες αφορούν σε Handysize και Ultramax.

Συντακτική ομάδα της «Α.Μ.»

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΩ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

elpedison

Στην ELPEDISON, **εγκαινιάσαμε το Innovation Hub.** Έναν θεσμό γεμάτο καινοτομία, φοιτητικούς διαγωνισμούς, υποτροφίες, προγράμματα πρακτικής εξάσκησης και νεανικής επιχειρηματικότητας. Γιατί στηρίζουμε τη νέα γενιά και της παρέχουμε όλα τα εφόδια που χρειάζεται για να κατακτήσει το μέλλον.

Ενεργοποιούμε το καλό για όλους!

Στην ELPEDISON
δημιουργούμε
ΚΑΙ μια ενέργεια

ΠΟΥ ΚΙΝΕΙ
όνειρα!



ακτι
Μιαούλι
akti Miaouli

• Μηνιαία Ναυτιλιακή-Οικονομική-Πολιτική Εφημερίδα • Ιδιοκτησία ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ PUBLICATIONS I.K.E. • Γραφεία: Ακτι Μιαούλι 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 και απόδοση του περιεχομένου της παρούσας έκδοσης με οποιοδήποτε τρόπο, ηλεκτρονικό, μηχανικό, φωτοτυπικό, ηχογράφησης ή και κάθε άλλον τρόπο χωρίς προηγούμενη γραπτή άδεια του εκδότη (N.2121/1993) και ΚΑΝΟΝΕΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ Η ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΟΠΩΣ ΙΣΧΥΟΥΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

Ο Τραμπ, ο Βάνς και ο μύθος του απομονωτισμού



Γράφει ο
Δημήτρης
Γ. Απόκης

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 διέτελε επί σειρά ετών διαπιστευμένος ανταποκριτής στο Λευκό Οίκο, το Στέιτ Ντιπάρτμεντ, και το Πεντάγωνο, στην Ουάσινγκτον

Δικαίως ο πρώην πρόεδρος, επικαλείται ότι η κυβέρνηση Μπάιντεν, κληρονόμισε από αυτόν έναν πολύ πιο ειρηνικό κόσμο. Και τρανταχτή απόδειξη αποτελούν οι πόλεμοι σε Ουκρανία και Μέση Ανατολή

Καθώς εισερχόμαστε στην τελευταία και πλέον κρίσιμη φάση των προεδρικών εκλογών στην Αμερική, ένα από τα πιο κρίσιμα θέματα που απασχολεί το σύνολο του πλανήτη, είναι το ποια θα είναι η εξωτερική πολιτική μιας κυβέρνησης υπό τον πρώην πρόεδρο, Ντόναλντ Τραμπ, στην περίπτωση που επανεκλεγεί στην προεδρία.

Εάν πιστέψει κανείς τα συστημικά μέσα μαζικής ενημέρωσης σε όλο το δυτικό κόσμο και δώσει βάση, στις αιτιάσεις των περισσότερων δυτικών κυβερνήσεων, θα καταλήξει στο συμπέρασμα ότι θα πρόκειται για μια εξωτερική πολιτική απομονωτισμού, που θα βασίζεται στο «America First» και στις προνομιακές σχέσεις με απολυταρχικούς ηγέτες ανά τον κόσμο. Είναι όμως αυτή η πραγματικότητα ή θα πρόκειται για μια επιστροφή στο ρεαλισμό;

Ένα από τα θέματα που κυριαρχεί στη πραγματικά μεγάλη συζήτηση που έχει ξεκινήσει, με αφορμή τις αμερικανικές προεδρικές εκλογές, για θέματα εξωτερικής πολιτικής, έχει να κάνει με την αντιμετώπιση μιας κυβέρνησης Τραμπ, απέναντι στον πόλεμο στην Ουκρανία.

Ακούγοντας και διαβάζοντας κανείς την επικρατούσα άποψη στα μέσα μαζικής ενημέρωσης της Ευρώπης, θα πιστέψει ότι η ουκρανική κυβέρνηση του Βολοντιμίρ Ζελένσκι θα είναι μεταξύ των μεγαλύτερων χαμένων, εάν ο Ντόναλντ Τραμπ επανεκλεγεί πρόεδρος στις 5 Νοεμβρίου.

Για τους περισσότερους ηγέτες της Δυτικής Ευρώπης, με την αξιοσημείωτη εξαίρεση του Ούγγρου πρωθυπουργού Βίκτορ Ορμπαν, η επιλογή του γερουσιαστή Τζέι Ντι Βανς, ως υποψηφίου Αντιπροέδρου από τον Ντόναλντ Τραμπ, ήρθε να επιτείνει αυτήν την ανησυχία και χαρακτηρίζεται καταστροφική.

Όπως είναι φυσικό κατά τη διάρκεια της προεκλογικής εκστρατείας των προεδρικών εκλογών στην Αμερική, τα μέσα ενημέρωσης και τα κόμματα ανασύρουν παλαιές δηλώσεις των υποψηφίων και τις προσαρμόζουν στην άποψη, την οποία θέλουν να περάσουν στους ψηφοφόρους.

Στο παρελθόν, ως γερουσιαστής, ο κ. Βανς, σύμφωνα με τα μέσα ενημέρωσης είχε δηλώσει ότι δεν τον νοιάζει τι συμβαίνει στην Ουκρανία και ότι δεν υπηρέτησε στους Πεζοναύτες, για να πάει να πολεμήσει τον Πούτιν, επειδή δεν πίστευε στα δικαιώματα των τρανσέξουαλ, κάτι που το Στέιτ Ντιπάρτμεντ λέει ότι είναι ένα σημαντικό πρόβλημα με τη Ρωσία. Ο γερουσιαστής και υποψήφιος αντιπρόεδρος, έχει δηλώσει ότι ο Πούτιν είναι κακός άνθρωπος, αλλά άσκησε έντονη κριτική στο κατεστημένο της εξωτερικής πολιτικής που οδήγησε την Ουκρανία



απευθείας στο σφαγείο. Ταυτόχρονα, ενστερνίζεται την άποψη, ότι η εισβολή του Πούτιν, κατά κάποιο τρόπο αποτελεί αντίποινα στην επέκταση του ΝΑΤΟ.

Παρόλα αυτά, θα ήταν λάθος να υποθέσουμε ότι η επιλογή του Βανς από τον Τραμπ αντιπροσωπεύει μια νίκη για τους απομονωτιστές και τους απολογητές του Πούτιν.

Ταυτόχρονα, με τις παραπάνω απόψεις ο κ. Βανς, έχει αναφέρει πρόσφατα ότι τα όπλα που αποστέλλονται στην Ουκρανία ήταν απαραίτητα για να αποτρέψουν την Κίνα από την εισβολή ή τον αποκλεισμό της Ταϊβάν. Αυτό δεν είναι ένα επιχείρημα απομονωτισμού. Είχε δηλώσει σκεπτικός για τη βιωσιμότητα της αντιμετώπισης της Ουκρανίας πέρυσι, την οποία υποστήριξε η κυβέρνηση Μπάιντεν. Και το κυριότερο έχει παρουσιάσει ένα σχέδιο τριών σημείων για τον τερματισμό του πολέμου υπό αμερικανική ηγεσία, το οποίο περιλαμβάνει τρεις άξονες.

• Πρώτον, πάγωμα στις εδαφικές γραμμές κάπου κοντά στο σημείο που βρίσκονται τώρα.

• Δεύτερον, εγγύηση της ανεξαρτησίας και της ουδετερότητας της Ουκρανίας. Και εδώ να μην ξεχνάμε, ότι είναι το θεμελιώδες πράγμα που ζήτησαν οι Ρώσοι από την αρχή.

Ο Τζέι Ντι Βανς, έχει δηλώσει ότι ο Πούτιν είναι κακός άνθρωπος, αλλά άσκησε έντονη κριτική στο κατεστημένο της εξωτερικής πολιτικής που οδήγησε την Ουκρανία απευθείας στο σφαγείο

• Και τρίτον, ότι θα πρέπει να υπάρξει κάποια αμερικανική βοήθεια ασφαλείας μακροπρόθεσμα. Και βέβαια, έχει ξεκαθαρίσει ότι δεν είναι προς το συμφέρον της Αμερικής, η Ρωσία να καταλάβει ολόκληρη την Ουκρανία.

Όλα αυτά δεν είναι σε καμία περίπτωση θέσεις απομονωτισμού, αλλά ξεκάθαρα ρεαλιστικές θέσεις εξωτερικής πολιτικής και θέσεις που είχε εκφράσει ο Χένρι Κίσινγκερ.

Οι θέσεις μιας νέας κυβέρνησης Τραμπ, στην εξωτερική πολιτική, αρέσει δεν αρέσει στα συστημικά μέσα ενημέρωσης και στις ευρωπαϊκές ελίτ και επιστροφή του ρεαλισμού στο Ρεπουμπλικανικό Κόμμα, με ταυτόχρονη απεμπλοκή από τη στρατηγική υπέρβαση, που προώθησαν και προωθούν για χρόνια οι νεοσυντηρητικοί του κόμματος και οι never trumpers, σήμερα. Μια εξωτερική πολιτική, που όλοι πλέον γνωρίζουμε ότι οδήγησε σε μακροχρόνιους αιματηρούς πολέμους και περιπέτειες.

Το κεντρικό επιχείρημα στην εξωτερική πολιτική του δίδυμου Τραμπ - Βανς, είναι ότι η Αμερική αντιμετωπίζει, έναν νέο Άξονα που ενώνει τη Ρωσία με την Κίνα, το Ιράν και τη Βόρεια Κορέα. Πρόσφατα ο κ. Τραμπ, σε συνέντευξη του στο Bloomberg, δήλωσε ότι, «αυτός είναι

έναν διαφορετικός κόσμος από ότι ήταν πριν από τριεσήμισι χρόνια», σημειώνοντας ότι, «το χειρότερο πράγμα που συνέβη είναι ότι επιτρέψαμε [...] τη Ρωσία και την Κίνα να παντρευτούν. Είναι παντρεμένοι. Στη συνέχεια πήραν τον μικρό ξάδερφό τους, το Ιράν και στη συνέχεια πήραν τη Βόρεια Κορέα. Δεν χρειάζονται κανέναν άλλο». Συνεχίζοντας, τόνισε, «είναι ένας πολύ, πολύ επικίνδυνος κόσμος. Και πραγματικά ανησυχώ για τους επόμενες μήνες που μας απομένουν (μέχρι τις εκλογές). Νομίζω ότι θα μπορούσαμε να καταλήξουμε σε έναν Τρίτο Παγκόσμιο Πόλεμο».

Ο κεντρικός ισχυρισμός του Τραμπ για την εξωτερική πολιτική είναι ότι ήταν σε θέση να αποτρέψει τον Άξονα της Κακής Θέλησης και ο Μπάιντεν απέτυχε εντελώς να το κάνει.

Δικαίως ο πρώην πρόεδρος, επικαλείται ότι η κυβέρνηση Μπάιντεν, κληρονόμισε από αυτόν έναν πολύ πιο ειρηνικό κόσμο. Και τρανταχτή απόδειξη αποτελούν οι πόλεμοι σε Ουκρανία και Μέση Ανατολή.

Μπορεί επίσης κάποιοι, να διαφωνούν, αλλά ο ισχυρισμός του ότι όλα άρχισαν, με την ατιμωτική και καταστροφική αποχώρηση της Αμερικής από το Αφγανιστάν, έχει βάση.

Και για να έρθουμε πιο κοντά στα δικά μας. Είναι πραγματικά τραγικό κάποιοι να έχουν, εσκεμμένα, κοντή μνήμη και να μην κάνουν τίμημα σύγκριση της αντιμετώπισης του πειρατή του διεθνούς δικαίου και της Ανατολικής Μεσογείου, που σταθερά απειλεί την εθνική κυριαρχία και την εδαφική ακεραιότητα της Ελλάδας. Ταγίπ



Το κεντρικό επιχείρημα στην εξωτερική πολιτική του δίδυμου Τραμπ - Βανς, είναι ότι η Αμερική αντιμετωπίζει, έναν νέο Άξονα που ενώνει τη Ρωσία με την Κίνα, το Ιράν και τη Βόρεια Κορέα

Ερντογάν, από την κυβέρνηση Τράμπ και την κυβέρνηση Μπάιντεν. Ειδικά μετά τα τελευταία ταπεινωτικά για τη χώρα μας γεγονότα.

Είναι ξεκάθαρο, ότι οι θέσεις Τραμπ - Βανς, αποτελούν ρεαλισμό και όχι απομονωτισμό. Δίνουν έμφαση στην αποτροπή και όσο στην αποκλιμάκωση, που είναι το λειτουργικό αντίθετο. Είναι θέσεις οι οποίες αναγνωρίζουν ότι, υπάρχουν όρια στους στρατιωτικούς και οικονομικούς πόρους μιας Αμερικής που σήμερα, ξεδεύει περισσότερο για την εξυπηρέτηση του ομοσπονδιακού χρέους παρά για την εθνική ασφάλεια.

Ποιος λογικός και ρεαλιστής διαφωνεί, ότι ο στόχος της πολιτικής της Αμερικής, θα πρέπει να είναι ο τερματισμός του πολέμου, καθώς και ο τερματισμός της σύγκρουσης στη Μέση Ανατολή και η αποτροπή της Κίνας από το να διακινδυνεύσει έναν πόλεμο για την Ταϊβάν.

Καθώς ο κόσμος προσπαθεί να αξιολογήσει τη στρατηγική κατεύθυνση μιας κυβέρνησης Τραμπ, θα πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στις επιλογές του για υπουργό Άμυνας, υπουργό Εξωτερικών και σύμβουλο εθνικής ασφάλειας. Όταν ακούγονται ονόματα, όπως ο Ρόμπερτ Ο' Μπράιαν, που υπηρέτησε στη NASA, στην προεδρία Τραμπ, αυτό δεν δείχνει απομονωτισμό.

Μπορεί κάποιοι να δυσκολεύονται να το καταπιούν ή να τους εξυπηρετεί να μην το παραδεχτούν, αλλά η προεδρία Μπάιντεν και μια προεδρία Χάρρις, αποτελεί τελευταία ανάσα μιας δημοκρατικής παράδοσης ιδεαλισμού στην εξωτερική πολιτική που έχει οδηγήσει την Αμερική σε πόλεμο μετά τον πόλεμο, και αναφέρεται στον Ρόμπερτ Ο' Μπράιαν, το 1917.

Μια δεύτερη κυβέρνηση Τραμπ, δεν θα αντιπροσωπεύει μια αναβίωση του απομονωτισμού που απέτυχε στη δεκαετία του 1910 και απέτυχε ξανά στη δεκαετία του 1930, αλλά μια πολυπόθητη επιστροφή στον ρεαλισμό της εξωτερικής πολιτικής. Αυτό, δυστυχώς, δεν αρέσει στις σημερινές ελίτ και στους υποστηρικτές τους στα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Προτιμούν, τη συνέχιση μιας κατάστασης που είναι ξεκάθαρο ότι αργά ή γρήγορα θα οδηγήσει σε γενική ανάφλεξη του πλανήτη.

Ο στόχος της πολιτικής της Αμερικής, θα πρέπει να είναι ο τερματισμός του πολέμου, καθώς και ο τερματισμός της σύγκρουσης στη Μέση Ανατολή και η αποτροπή της Κίνας από το να διακινδυνεύσει έναν πόλεμο για την Ταϊβάν

finupnews.gr



Η Fed αλλάζει γραμμή, η ΕΚΤ και η περίπτωση CrowdStrike

Του
Μιχαήλ
Γελαντάλι

Αίφνης, οι αναλυτές "ανακαλύπτουν" τώρα το ενδεχόμενο η Fed να προχωρήσει σε δύο μειώσεις επιτοκίων μέσα στο 2024- μάλιστα ορισμένοι εξ' αυτών ένα μήνα πριν αναφέρονταν ακόμη και σε μία αύξηση "δείχνοντας" την συνεδρίαση του Νοεμβρίου. Στις 6 και 7 η FOMC, αμέσως μετά τις προεδρικές της 5ης Νοεμβρίου. Είναι δυνατόν να πέφτουν τόσο έξω έγκριτοι οικονομολόγοι, αναλυτές σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα; τι έχει αλλάξει;

Ας επιχειρήσουμε να δούμε λίγο ευρύτερα τη μεγάλη εικόνα, που συμπεριλαμβάνει τα καθ' ημάς, δηλαδή την ΕΚΤ και την κατάσταση στην ευρωπαϊκή οικονομία/επιχειρηματικότητα. Η συνεδρίαση της ΕΚΤ πραγματοποιήθηκε πριν την απόσυρση Biden, η ρητορική της επικεφαλής ήταν βασισμένη σε άλλες υποθέσεις εργασίας/εναλλακτικές που πρακτικά σημαίνει ότι και η Lagarde θα πρέπει να αναθεωρήσει την τακτική της.

Πρόσφατα το Bloomberg δημοσιοποίησε πληροφορίες που φέρουν την ΕΚΤ να αναβάλλει την δημοσίευση των αποτελεσμάτων για την -αρνητική- κατάσταση που έχει δημιουργηθεί σε ένα μεγάλο μέρος των μοχλευμένων δανείων του ευρωπαϊκού τραπεζικού συστήματος. Τι αποκάλυψε το έγκριτο Μέσο; τα αποτελέσματα έρευνας που αναδεικνύει πως οι τράπεζες έχουν ένα ανσυχνικά μεγάλο κομμάτι του χαρτοφυλακίου δανείων τους που κινείται ή είναι ήδη σε «κίτρινο - κόκκινο» κατάσταση. Πρόκειται για την κατηγορία μοχλευμένων δανείων που καταλήγουν στα μη εξυπηρετούμενα δάνεια (NPLs) και ανοίγματα (NPEs).

Η πληροφορία του Bloomberg δεν διαψεύσθηκε, ούτε επιβεβαιώθηκε, από την ΕΚΤ, αλλά υπήρξαν διευκρινίσεις πως οι τράπεζες αντέδρασαν στην επικείμενη δημοσίευση υποστηρίζοντας ότι η έρευνα έχει γίνει με όρους που δεν συνάδουν με το αντικείμενό της. Αυτά στην Φρανκφούρτη, καθώς στις Βρυξέλλες κύριο μέλημα των αρμοδίων ήταν το πως θα επανεκλεγεί η Leyen (sic) ενισχύοντας τις αιτιάσεις νουνεχών οικονομολόγων πως στην Κομισιόν ή δεν γνωρίζουν τι έρχεται ή δεν θέλουν να δουν...

Όμως, το πρόβλημα είναι ότι οι απότομες ανατροπές στην νομισματική πολιτική της ΕΚΤ από το παρατεταμένο μηδενικό ή και αρνητικό ονομαστικό (επιτοκιακό) κόστος του χρήματος, στην απότομη αύξησή του και την παραμονή του μέχρι σήμερα εκεί, σε συνθήκες, που συρρικνώνεται δραστικά η διαθέσιμη ρευστότητα μέσω της απόσυρσης των προγραμμάτων APP, PEPP και TLTROs, έχει μειώσει δραστικά -σε συνδυασμό με τον πληθωρισμό- την ικανότητα της οικονομικής δραστηριότητας επιχειρήσεων και νοικοκυριών να ανταποκρίνεται στην δανειακή στήριξη που είχε την περίοδο της πανδημίας και πριν από αυτή.

Η πρόσφατη μείωση των επιτοκίων κατά 25 μβ πέραν του ότι είχε ήδη προ εξοφληθεί, δεν άλλαξε στο παραμικρό την κατάσταση. Και είναι αμφίβολο αν άλλες δύο ισοπίσες (δηλαδή αθροιστικά 50 μβ) θα έχουν ουσιαστικό αποτέλεσμα,



από την στιγμή που ο δανεισμός που είχε γίνει με μηδενικά ή αρνητικά επιτόκια χρειάζεται σήμερα πάνω από 4 επιτοκιακές μονάδες για να αναχρηματοδοτηθεί στην αγορά χρήματος.

Η σιωπηρή αναβολή της ανακοίνωσης των αποτελεσμάτων δεν λύνει βέβαια το πρόβλημα των τραπεζών. Απλώς αναβάλλει την ανάδειξή του, που κάθε περίπτωση δεν μπορεί να γίνει διαχειρίσιμη παρά μόνο με την εκτόνωση της έντασης στην πηγή της, ήτοι στην διαθεσιμότητα και το κόστος της ρευστότητας στο σύστημα.

Το πρόβλημα για την ΕΚΤ θα μπορούσε να λάβει εκρηκτική διάσταση, στην περίπτωση που εκλεγεί ο Trump. Το γιατί δεν χρειάζεται ιδιαίτερη ανάλυση: ένα «φθηνότερο» δολάριο μοιάζει δύσκολο να επιτευχθεί μόνο με αμερικανική δράση, καθώς όλα τα υπόλοιπα μέτρα που ετοιμάζει ο Trump οδηγούν, όπως εξηγούν οι αναλυτές του Bloomberg, σε ισχυρότερο και όχι φθηνότερο δολάριο. Σε κάθε περίπτωση όμως φθηνότερο δολάριο σημαίνει ακριβότερο ευρώ, σε σχέση με το σήμερα. Και εδώ κολλάει το "όλα είναι ανοικτά" για τον Σεπτέμβριο, που είπε η επικεφαλής της ΕΚΤ

Πρακτικά στην Φρανκφούρτη δεν είναι σε θέση σε τόσο κρίσιμες συνθήκες, να σχεδιάσουν την αναγκαία για την ευρωπαϊκή οικονομία νομισματική πολιτική, ούτε μέχρι τον Σεπτέμβριο. Οπότε, σχεδόν τα πάντα εξαρτώνται από τις εξελίξεις στις ΗΠΑ και στο διακρατικό-πλέον- ενδεχόμενο οι της Fed να αλλάξουν ρότα κατά 180ο.

Και η περίπτωση CrowdStrike

Μία λανθασμένη ενημέρωση λογισμικού από την CrowdStrike ήταν αρκετή για να προκληθεί το μέτριας έκτασης blackout, παραλύοντας διεθνείς μεταφορές και συστήματα επικοινωνίας. Το πρόβλημα έμεινε στα "πρωτοσέλιδα" για λιγότερο από 24ώρες, καθώς επισκιάστηκε από την ανακοίνωση απόσυρσης Biden, πλην όμως το ερώτημα είχε τεθεί μόλις μία ημέρα πριν από τους Bofinger και Nagel. Συνεργάτης της ΕΚΤ για τα "ψηφιακά νομίσματα" ο πρώτος, επικεφαλής της Bundesbank ο δεύτερος, αμφότεροι εξέταζαν τις δυνατότητες και τους κινδύνους εισαγωγής του "ψηφιακού ευρώ" στο χρηματοπιστωτικό/νομισματικό σύστημα.

Τι ανέδειξε ο επικεφαλής της Bundesbank (και επικρατέστερος να διαδεχθεί την Lagarde στην περίπτωση που η Γαλλίδα "υποχρεωθεί" να αναλάβει ρόλο αλά Draghi στο Παρίσι...), το πόσο σημαντική είναι η προστασία των υποδομών ζωτικής σημασίας και την ευρωπαϊκή κυριαρχία...». Και εξήγησε ότι αυτό αφορά ειδικά «την ειδική προστασία των πολιτών στις ψηφιακές πληρωμές που θα παρέχει το ψηφιακό ευρώ και τις πολύ υψηλές απαιτήσεις προστασίας δεδομένων...». Η ουσία, που τίθεται από τον Γερμανό; ποιες θα μπορούσε να είναι οι συνέπειες από ένα μέτριας έντασης blackout στο νομισματικό/χρηματοπιστωτικό σύστημα, συνδυαστικά με την..θηριώδη ανάπτυξη AI εφαρμογών.



REPUBLIC OF CYPRUS
SHIPPING DEPUTY MINISTRY

LEADING THE WAY...
TOWARDS A NEW ERA

Οι Έλληνες εφοπλιστές πρωταγωνιστές στις ναυπηγήσεις

Με περισσότερα από 5.500 πλοία που αντιπροσωπεύουν το 20,2% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας, ο ελληνόκτητος στόλος εκτός του ότι διατηρεί την ηγετική του θέση, πρωταγωνιστεί και στις εξελίξεις της αγοράς, με τους Έλληνες εφοπλιστές να έχουν «σπάσει» ρεκόρ τόσο σε ναυπηγήσεις νέων πλοίων, όσο και σε αγορές μεταχειρισμένων, καθώς επιχειρούν την ενίσχυση, αλλά και μεγάλη ανανέωση των στόλων τους.

Του Βενέδικτου Κοντομίχη

Σύμφωνα με το ναυλομεσιτικό οίκο, Xclusiv Shipbrokers, στο πρώτο εξάμηνο του 2024, 72 ελληνικές εταιρείες έχουν θέσει την δική τους παραγγελία νεότευκτων πλοίων σε ναυπηγείο. Οι 20 από τις 72 ελληνικές εταιρείες (28%) έχουν τοποθετήσει 384 από τις συνολικά 531 παραγγελίες. Ειδικότερα, στις αρχές Ιουνίου 2024, η αναλογία βιβλίου παραγγελιών προς στόλο (σε όρους DWT/TEU/CBM) για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, τα δεξαμενόπλοια, τα εμπορευματοκιβώτια και τα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου ήταν 9,3%, 10%, 20,3% και 47,7%, αντίστοιχα.

Αξιοσημείωτο είναι πως ακόμα και στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων, η πρόσφατη άνοδος των ναύλων οδήγησε πολλές εταιρείες και πλοιοκτήτες να επανεκινήσουν τα προγράμματα ανανέωσης των στόλων τους προχωρώντας σε νέες παραγγελίες πλοίων.

«Είναι αξιοσημείωτο ότι ορισμένες από τις νέες παραγγελίες περίπου 3% έχουν προγραμματιστεί για παράδοση μέχρι το 2028 ή ακόμη και τους πρώτους μήνες του 2030 (gas orderbook). Αυτό αποτελεί σημαντική αύξηση σε σύγκριση με δύο χρόνια πριν, όταν μόνο 17 πλοία (ή 0,7%) στο βιβλίο παραγγελιών είχαν ημερομηνίες παράδοσης πέραν των τεσσάρων ετών από τότε», επισημαίνουν οι αναλυτές του ναυλομεσιτικού οίκου.

Οι ελληνικές παραγγελίες

Στην ενίσχυση του στόλου της Capital Maritime & Trading προχωρά ο εφοπλι-



στής Βαγγέλης Μαρινάκης. Σύμφωνα με πηγές της αγοράς, η ναυτιλιακή προχώρησε σε παραγγελία νεότευκτων κινεζικών containerships, συνολικής αξίας 1.25 δισεκατομμυρίων δολαρίων.

Στην ενίσχυση του στόλου της μέσω νέας παραγγελίας tankers προχωρά η Brave Maritime, συμφερώντων οικογένειας Βαφειά. Πηγές της αγοράς, αναφέρουν πως η ναυτιλιακή έδωσε παραγγελία για την κατασκευή δύο MR tankers στο νοτιοκορεατικό ναυπηγείο Hyundai Mipo Dockyard (HMD), έναντι συνολικά 108 εκατ. δολαρίων.

Στην ενίσχυση, αλλά και στην ανανέωση του στόλου της προχωρά η Danaos Corporation, συμφερώντων Γιάννη Κούστα, ανεβάζοντας το ναυπηγικό της πρόγραμμα σε 19 πλοία. Ειδικότερα, η ναυτιλιακή ήρθε σε συμφωνία με την κινεζική Dalian Shipbuilding Industry Co (DSIC) για την κατασκευή πέντε containerships, μεταφορικής ικανότητας 9.000 teu. Η συνολική επένδυση εταιρείας ξεπερνά τα 400 εκατ. δολάρια και η παράδοση τους θα ξεκινήσει το 2027 και θα ολοκληρωθεί στις αρχές του 2028. Σημειώνεται πως

Στο πρώτο εξάμηνο του 2024, 72 ελληνικές εταιρείες έχουν θέσει την δική τους παραγγελία νεότευκτων πλοίων σε ναυπηγείο

τον Φεβρουάριο και τον Μάρτιο του 2024, η Danaos πρόσθεσε στο βιβλίο παραγγελιών της τέσσερα νεότευκτα πλοία 8.258 teu, με αναμενόμενες παραδόσεις το 2026 και το 2027.

Ακόμα, η Sea Traders, συμφερώντων Προκοπίου ήρθε σε συμφωνία με το ναυπηγείο Saintry Shipbuilding για την κατασκευή έξι bulkers χωρητικότητας 63.500 dwt. Η παράδοση τους θα ξεκινήσει τον Ιούνιο του 2026 και θα ολοκληρωθεί το πρώτο τρίμηνο του 2027.

Σε παραγγελία για δεξαμενόπλοια προχώρησε και η Athenian Sea Carriers, συμφερώντων οικογένειας Κυριακού. Ειδικότερα, η ναυτιλιακή έδωσε παραγγελία στο κινεζικό ναυπηγείο Wuchang Shipbuilding Industry για την κατασκευή δύο chemical tankers, αυξάνοντας το orderbook της στο συγκεκριμένο ναυπηγείο στα 10 δεξαμενόπλοια.

Παραγγελίες έδωσαν και η DryDel Shipping, συμφερώντων Κώστα Δελαπόρτα και η Envalend Shipping, συμφερώντων Κρίτωνα Λεντούδη. Η πρώτη έδωσε παραγγελία για ένα πλοίο στο ιαπωνικό ναυπηγείο Tsuneishi Shipbuilding, ενώ

η δεύτερη ήρθε σε συμφωνία με το ναυπηγείο της Hyundai Mipo Dockyard στο Ulsan για την κατασκευή τεσσάρων MR1 tankers. Οι μονάδες είναι χωρητικότητας 37.000 dwt, αξίας άνω των 190 εκατομμυρίων δολαρίων.

Τέλος, συνεχίζει να επενδύει στα δεξαμενόπλοια ο εφοπλιστής Αθανάσιος Κ. Λασκαρίδης, προχωρώντας σε νέα παραγγελία πλοίων. Πηγές της αγοράς αναφέρουν πως η Alimnia Group έδωσε παραγγελία στο κινεζικό Penglai Zhongbai Jinglu Shipbuilding (Jinglu Shipyard) για την κατασκευή πέντε MR2 tankers.

Παγκόσμια πρωτιά για την Κίνα

Αξιοσημείωτο είναι πως η κινεζική ναυπηγική βιομηχανία κατέγραψε σημαντική ανάπτυξη στο πρώτο εξάμηνο του έτους, ενισχύοντας την ηγετική θέση της, παγκοσμίως, σύμφωνα με τα στοιχεία του υποργείου Βιομηχανίας και Τεχνολογίας της Πληροφορικής (MIIT).

Από τον Ιανουάριο μέχρι τον Ιούνιο, η Κίνα ολοκλήρωσε προγράμματα ναυπήγησης με συνολική χωρητικότητα εκτοπίσματος 25,02 εκατομμυρίων τόνων (deadweight-DWT), με ετήσια αύξηση 18,4%. Οι νέες παραγγελίες αυξήθηκαν στα 54,22 εκατομμύρια DWT, με ετήσια αύξηση 43,9%. Μέχρι τα τέλη Ιουνίου, το βιβλίο παραγγελιών είχε καταγράψει παραγγελίες, 171,55 εκατομμυρίων DWT, με ετήσια αύξηση 38,6%. Παράλληλα, τα κινεζικά ναυπηγεία είδαν τις νέες παραγγελίες να αυξάνονται κατά 43,9% σε ετήσια βάση και να ανέρχονται σε 54,22 εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους το πρώτο εξάμηνο του έτους, αντιπροσωπεύοντας το 74,7% του παγκόσμιου συνόλου, σύμφωνα με στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα το κινεζικό υπουργείο Βιομηχανίας και Πληροφορικής.

Η ναυπηγική παραγωγή της χώρας έφτασε τα 25,02 εκατομμύρια dwt, αυξημένη κατά 18,4% σε ετήσια βάση, αποτελώντας το 55% της παγκόσμιας παραγωγής.



ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ONEX:

Ξεκινά η γραμμή παραγωγής ελληνικών ρυμουλκών

Τα Ναυπηγεία ONEX στην Ελευσίνα υποδέχθηκαν τον κ. Mike Fitzpatrick, CEO της Καναδικής εταιρείας σχεδίασης ρυμουλκών, Robert Allan, συνοδευόμενο από υψηλόβαθμα στελέχη αυτής.

Η επίσκεψη σηματοδοτεί την έναρξη παραγωγής συγκεκριμένης σειράς ρυμουλκών, της οποίας τα αποκλειστικά δικαιώματα κατασκευής ανήκουν στον Όμιλο ONEX, μετά τη Συμφωνία που υπογράφηκε ανάμεσα στις δύο εταιρείες σε ειδική εκδήλωση κατά τη διάρκεια της διεθνούς ναυτιλιακής έκθεσης «Ποσειδώνια 2024». Η Robert Allan είναι η μεγαλύτερη εταιρεία σχεδίασης ρυμουλκών παγκοσμίως και η παλαιότερη ιδιωτική εταιρεία συμβούλων ναυτικής αρχιτεκτονικής του Καναδά, ενώ προσφέρει υπηρεσίες συμβουλευτικές και σχεδιασμού έχοντας διεθνές πελατολόγιο.

Η στρατηγικής σημασίας συμφωνία που αλλάζει τα δεδομένα της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στη χώρα, σηματοδοτεί επένδυση αξίας 280 εκ. ευρώ με έναρξη γραμμής παραγωγής 30 ρυμουλκών, δίνοντας σαφές προβάδισμα στην εταιρεία του Πάνου Ξενοκώστα. Όπως ο ίδιος ο Πρόεδρος της ONEX είχε τονίσει κατά την Επίσημη Τελετή Υπογραφής της Συμφωνίας, ο Όμιλος δεσμεύεται τουλάχιστον 20 από 30 σκάφη ρυμουλκούς να

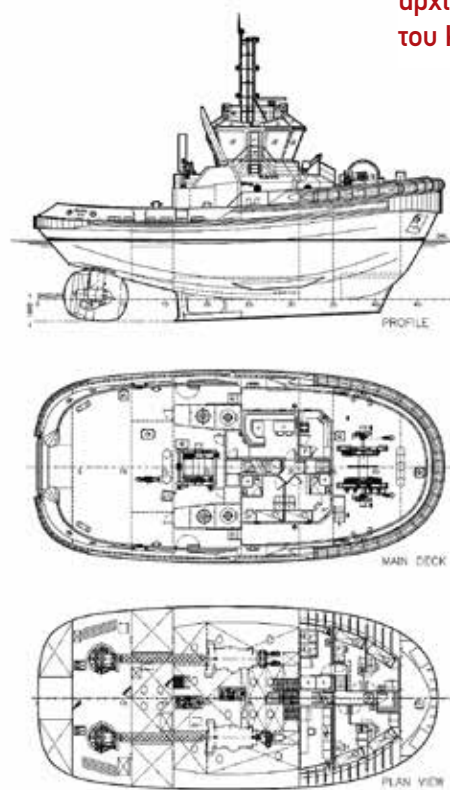


Η Robert Allan είναι η μεγαλύτερη εταιρεία σχεδίασης ρυμουλκών παγκοσμίως και η παλαιότερη ιδιωτική εταιρεία συμβούλων ναυτικής αρχιτεκτονικής του Καναδά

έχουν παραδοθεί μέχρι τον Ιούνιο του 2026.

Ήδη άλλωστε στον τομέα του New Building η ONEX Shipyards έχει να επιδείξει ένα μεγάλο track record και μια σειρά πετυχημένων κατασκευών νέων πλοίων κατηγορίας Ferry boats, Ro-Ro, Rorax, Mega yachts και Ρυμουλκά. Στο προσεχές μέλλον η εταιρεία έχει επικεντρωθεί στην κατασκευή πλοίων τύπου ferry με μήκος από 90 έως 200 μέτρα, ρυμουλκά και offshore vessels, ενώ οι σχεδιαστικές και κατασκευαστικές λύσεις που παρέχει, επικεντρώνονται στην πράσινη μετάβαση των στόλων, τη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα μέσω υβριδικών τεχνολογιών και την εφαρμογή νέων υλικών.

Η έναρξη υλοποίησης της συμφωνίας ONEX-ROBERT ALLAN, θα πραγματοποιηθεί με την κατασκευή διαφόρων διαμορφώσεων ρυμουλκών της σειράς RA2800.



«Έφυγε» από τη ζωή ο εφοπλιστής Σπύρος Πολέμης

Ο Σπύρος Μ. Πολέμης, επικεφαλής της Seacrest Shipping με έδρα το Λονδίνο, απεβίωσε στις 21 Ιουλίου, σύμφωνα με ανακοίνωση του Ναυτικού Ομίλου Άνδρου (NOA), του οποίου ήταν ιδρυτικό μέλος και επίτιμος πρόεδρος.

Στην ανακοίνωση του NOA αναφέρεται μεταξύ άλλων πως «τον αποχαιρετούν η Καμάρα που λάτρευε, η Άνδρος που υπεραγαπούσε, η διεθνής εφοπλιστική οικογένεια που κάνει ένα ενεργό μέλος της καθώς ο εκλιπών ήταν ένας ισχυρός εκπρόσωπος της ναυτιλιακής κοινότητας του Λονδίνου, της Αθήνας, της Νέας Υόρκης. Μεγάλη είναι η απώλεια πρωτίστως για την οικογένεια του Σπύρου Πολέμη, αλλά και για όσους συνεργάστηκαν και πορεύτηκαν μαζί του στη ζωή και στην επαγγελματική δημιουργία».

Ο ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ ξεχώριζε για το ήθος, την σοβαρότητα, την ευγένεια και τον ακεραίο χαρακτήρα του. Άνθρωπος συνεργάσιμος, μεστός στα λόγια και ενεργός στις πράξεις, με πνευματικές ανησυχίες κι αναζητήσεις, δεν λύγισε στις φουρτούνες της ζωής και αγωνίστηκε μέχρι τέλους».



Παρά την αύξηση του κόστους ναυπήγησης πλοίων, το βιβλίο παραγγελιών συνεχίζει να αυξάνεται, κυρίως λόγω των ισχυρών ταμειακών ροών των πλοιοκτητών και της ανάγκης ανανέωσης του στόλου

Συνεργασία του Ινστιτούτου Ηλεκτρολόγων και Ηλεκτρονικών Μηχανικών με το Ίδρυμα Ευγενίδου

Γεύμα εργασίας προς τιμήν του Dr. Thomas Coughlin, Προέδρου του Ινστιτούτου Ηλεκτρολόγων και Ηλεκτρονικών Μηχανικών (IEEE) του μεγαλύτερου τεχνικού επαγγελματικού οργανισμού στον κόσμο, διοργανώθηκε στο Ίδρυμα Ευγενίδου σε συνεργασία με τον IEEE Standards Association.

Ο Tom Coughlin, είναι ένας ευρέως αναγνωρισμένος αναλυτής ψηφιακής αποθήκευσης καθώς και σύμβουλος επιχειρήσεων και τεχνολογίας. Διαθέτει πάνω από 40 χρόνια στον κλάδο της αποθήκευσης δεδομένων με θέσεις μηχανικού και διευθυντή σε διάφορες εταιρείες, καθώς έχει εμπειρία 20 ετών ως σύμβουλος.

Η στενή συνεργασία με το Ινστιτούτο Ηλεκτρολόγων και Ηλεκτρονικών Μηχανικών είναι αποτέλεσμα της στρατηγικής επιλογής του Ιδρύματος Ευγενίδου να φέρει σε επαφή τους κορυφαίους ενδιαφερόμενους φορείς για ζητήματα που αφορούν την Γαλάζια Οικονομία, δημιουργώντας έναν ανοικτό διάλογο επικοινωνίας μεταξύ της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, της ακαδημίας, των τεχνολογικών φορέων και της Πολιτείας για τις προκλήσεις στην ναυτιλία και την πράσινη μετάβαση.

Κατά τη διάρκεια του γεύματος, εταίροι από όλο το φάσμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, της ακτοπλοΐας, των λιμανιών, της ενέργειας, τόσο εκ μέρους της πολιτείας όσο και των ρυθμιστικών φορέων έθεσαν ο καθένας από την δική του πλευρά τις δυσκολίες που ακόμα καταγράφονται στην εφαρμογή του ηλεκτρισμού της ναυτιλίας στα λιμάνια, αλλά εξέφρασαν όλοι την βούλησή τους να προχωρήσει άμεσα η υλοποίηση και η εφαρμογή του με τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα για τη ναυτιλία και το περιβάλλον.

Ο Διοικητής του Ιδρύματος, κ. Ιωάννης Γκόλιας τόνισε εισαγωγικά πως ο εξηλεκτρισμός μπορεί να διαδραματίσει κρίσιμο ρόλο σε αυτή τη μετάβαση. «Ο εξηλεκτρισμός των λιμένων στο πλαίσιο του cold ironing παρουσιάζει προκλήσεις. Απαιτεί σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές στα λιμάνια και στην συμβατότητα των συστημάτων των πλοίων. Τα λιμάνια πρέπει να εξασφαλίσουν την απαιτούμενη παροχή ενέργειας, ενώ η μετατροπή παλαιότερων πλοίων σε συμβατά με την ηλεκτρική υποδομή των λιμανιών είναι δαπανηρή και πολύπλοκη. Η τυποποίηση των ηλεκτρικών συστημάτων σε διαφορετικά λιμάνια και πλοία είναι ένα άλλο εμπόδιο» είπε.



Ο πρόεδρος του Ιδρύματος Ευγενίδου, Λεωνίδας Δημητριάδης Ευγενίδης, επισήμανε την ανάγκη της περαιτέρω συγκροτημένης προσέγγισης όλων των εμπλεκόμενων φορέων σε ενιαίες έρευνες και τελικά εφαρμογές. Τέλος, δήλωσε ότι το Ίδρυμα Ευγενίδου είναι παρόν σε όλη αυτήν την διαδικασία με κύρια συνεισφορά την προσφορά γνώσεων στην τεχνική και επαγγελματική εκπαίδευση.

Την ανάγκη για συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων τόνισε σε παρέμβασή της, η κα Δέσποινα Τραυλού, Δι-

ευθύνουσα Σύμβουλος της Slide2Open και Πρόεδρος του IEEE Standards Association για την Ναυτιλία.

Ο κ. Coughlin ανέφερε ότι μεταξύ των άλλων, το Ινστιτούτο Ηλεκτρολόγων και Ηλεκτρονικών Μηχανικών είναι αφιερωμένο στην προώθηση της τεχνολογίας προς όφελος της ανθρωπότητας. «Το Ινστιτούτο ασχολείται με ναυτιλιακά θέματα μέσω διαφόρων επιτροπών και προγραμμάτων και συνεργάζεται με τους ενδιαφερόμενους φορείς του κλάδου για την ανάπτυξη προτύπων και εκθέσεων που

Στο στιγμιότυπο διακρίνονται από τα αριστερά, Χ. Ψαραύτης, Δ. Φουρλάρης, Ι. Προυσαλίδης, Δέσποινα Τραυλού, Τ. Coughlin, Α. Δημητριάδης-Ευγενίδης



Η συνεργασία με το Ινστιτούτο Ηλεκτρολόγων & Ηλεκτρονικών Μηχανικών είναι αποτέλεσμα της στρατηγικής επιλογής του Ιδρύματος Ευγενίδου να φέρει σε επαφή τους κορυφαίους ενδιαφερόμενους φορείς για ζητήματα που αφορούν την Γαλάζια Οικονομία

υποστηρίζουν τους στόχους βιωσιμότητας της ναυτιλιακής βιομηχανίας.»

Ο κ. Δημήτρης Παπαστεργίου, Υπουργός Ψηφιακής Διακυβέρνησης τόνισε τη δέσμευση του Υπουργείου στην υλοποίηση σύγχρονων τεχνολογιών, συμπεριλαμβανομένων πρόσφατων έργων δορυφορικών επικοινωνιών, και εξέφρασε την προθυμία του να υποστηρίξει έργα ηλεκτροδότησης λιμένων. Ο κ. Στέφανος Γκίκας, Υφυπουργός Ναυτιλίας, εξέφρασε τη δέσμευσή του για υποστήριξη της ηλεκτροδότησης λιμένων και των προσπαθειών απαθροποίησης στον ναυτιλιακό τομέα.

Ο καθηγητής Ιωάννης Προυσαλίδης, επικεφαλής Sustainable Maritime του IEEE και καθηγητής Ναυτικής Ηλεκτρολογίας στο ΕΜΠ πρόσθεσε ότι «στα αξιολογούμενα πρότυπα περιλαμβάνονται η σειρά IEEE 45 για τα ηλεκτρικά συστήματα πλοίων και η σειρά IEC/ISO/IEEE 80005 για τις διατάξεις cold ironing λιμάνια, τα οποία αναπτύσσονται από διεθνή ομάδα επιστημόνων με σκοπό να συμβάλουν στην αειφορία και συμμόρφωση με τους κανονισμούς της ναυτιλίας.»

Το παρόν στο γεύμα έδωσαν ο κ. Δημήτρης Παπαστεργίου Υπουργός Ψηφιακής Διακυβέρνησης, ο κ. Στέφανος Γκίκας Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η κα Maria Olson, Αναπληρώτρια Προϊσταμένη της Πρεσβείας και του Προξενείου των ΗΠΑ στην Ελλάδα, ο κ. Χάρης Γ. Φαφαλιός, Πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας, ο κ. Αθανάσιος Λιάγκος, Πρόεδρος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ) και εκτελεστικός πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού Λιμένων Θεσσαλονίκης Α.Ε., ο κ. Δημήτρης Φούρλαρης, Αντιπρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής για τα απόβλητα, την ενέργεια και το νερό και Πρόεδρος ΔΣ τομέα ενέργειας, ο κ. Δημήτριος Ι. Πατάλης, επικεφαλής Στρατηγικής και Μετασχηματισμού του Διαχειριστή Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας Α.Ε. (ΔΕΔΔΗΕ) ο κ. Κωνσταντίνος Γκώνιας, Γενικός Διευθυντής του Συνδέσμου Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλίας Εταιρειών Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ), ο καθηγητής Δρ. Κωνσταντίνος Καραχάλιος, Ειδικός Σύμβουλος του Διευθύνοντος Συμβούλου της IEEE Standards Association, ο καθηγητής Ιωάννης Προυσαλίδης, επικεφαλής Sustainable Maritime της IEEE και καθηγητής Ναυτικής Ηλεκτρολογίας στο ΕΜΠ, ο καθηγητής Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης, ομότιμος καθηγητής στο Τεχνικό Πανεπιστήμιο της Δανίας (DTU) και του ΕΜΠ, ο Δρ Άλεξ Παπαλεξόπουλος, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ECCO International, Inc. και Διευθύνων Σύμβουλος και Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της ZOME Energy Networks, Inc, ο κ. Άγγελος Ρούπας Πανταλέων, μέλος του συμβουλευτικού συμβουλίου της Δραστηριότητας Βιομηχανικής Σύνδεσης Sustainable Maritime του IEEE.



Ενδυνάμωση της θεσμικής συνεργασίας Υπ. Ναυτιλίας-ΚΕΔΕ

Στην 1η Συνεδρίαση της Επιτροπής Νήσων και Κοινωνικής Συνοχής της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδος, συμμετείχε ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Στέφανος Γκίκας, συνοδευόμενος από τον Γενικό Γραμματέα Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Μανώλη Κουτουλάκη, παρούσα των Δημάρχων των νησιωτικών περιοχών της χώρας. Προήδρευσε ο Πρόεδρος της Επιτροπής, Δήμαρχος Κυθήρων, Ευστράτιος Χαρχαλάκης, ενώ την ΚΕΔΕ εκπροσώπησε ο Γενικός Γραμματέας της, Δημήτρης Καρανάντης.

Ο Υφυπουργός, απευθυνόμενος στους Δημάρχους, υπογράμμισε πως «η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σε συνεργασία με τους ΟΤΑ θα είναι εκτός από συνομιλητές και συνδιαμορφωτές της νησιωτικής στρατηγικής, με πολιτικές που θα απαντούν στα προβλήματα και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο νησιωτικός χώρος.»

Ο κ. Γκίκας αναφέρθηκε στις ενέργειες που κάνει το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και ειδικότερα η Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και στις συνεργασίες που έχει αναπτύξει με τα συναρμόδια Υπουργεία, καθώς και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή αλλά και φορείς όπως η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και τον Ο.Ο.Σ.Α για την διαμόρφωση κατάλληλων χρηματοδοτικών εργαλείων και ειδικών πολιτικών προκειμένου να υλοποιηθούν σημαντικές παρεμβάσεις στα νησιά.»

Όπως είπε ο Υφυπουργός, «ήδη στο Υπουργείο υλοποιούνται και δρομολογούνται σειρά έργων στον τομέα των νησιωτικών λιμένων, της ολοκληρωμένης διαχείρισης του νερού που θα απαντούν στα προβλήματα και τις προκλήσεις που έχουν αναληφθεί το τελευταίο διάστημα, τονίζοντας παράλληλα την σημασία της εξειδίκευσης των χρηματοδοτικών εργαλείων για την Γαλάζια Οικονομία στο νησιωτικό χώρο και την ανάγκη ενίσχυσης της ευρωπαϊκής διάστασης της νησιωτικότητας.

για τα όλα τα νησιά με έμφαση στα μικρότερα.»

Ο κ. Γκίκας πρόσθεσε πως, «βελτιώνοντας τις υποδομές των μικρότερων νησιών και δίνοντας κίνητρα στους κατοίκους τους για να παραμείνουν στον τόπο τους και να αναπτύξουν τις δραστηριότητές τους, είναι δυνατόν να αντιστραφεί η συρρίκνωση των πληθυσμών των μικρότερων νησιών.»

«Σε αυτό το πλαίσιο», συνέχισε ο Υφυπουργός, «η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής βρίσκεται σε συνεχείς επαφές με την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας, για τη στήριξη των οικογενειών στα μικρά νησιά μέσω προγραμμάτων, αλλά και την επιδότηση στέγης για τους Δημοσίου Υπαλλήλους που πηγαίνουν να εργαστούν στα νησιά.» Ο κ. Γκίκας ζήτησε τη συνδρομή των Δημάρχων, προκειμένου να γίνει ολοκληρωμένη χαρτογράφηση χωρών και προτάσεων στον τομέα της στέγασης δημοσίων υπαλλήλων.

Κλείνοντας, ο Υφυπουργός είπε πως «στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής υπάρχουν τα εργαλεία, οι γνώσεις και το ανθρώπινο δυναμικό για να υλοποιηθούν συγκεκριμένες δέσμες πολιτικών που θα αλλάξουν την κατάσταση στα νησιά μας επί τα βελτίω.»

Από την πλευρά του, ο Γενικός Γραμματέας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής Μανώλης Κουτουλάκης, παρουσίασε τις δράσεις της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής που έχουν αναληφθεί το τελευταίο διάστημα, τονίζοντας παράλληλα την σημασία της εξειδίκευσης των χρηματοδοτικών εργαλείων για την Γαλάζια Οικονομία στο νησιωτικό χώρο και την ανάγκη ενίσχυσης της ευρωπαϊκής διάστασης της νησιωτικότητας.

Υλοποιούνται και δρομολογούνται σειρά έργων στον τομέα των νησιωτικών λιμένων, της ολοκληρωμένης διαχείρισης του νερού που θα απαντούν στα προβλήματα και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο νησιωτικός χώρος

ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ:

110+1 υποτροφίες ύψους €1.500.000



Με ιδιαίτερη επιτυχία πραγματοποιήθηκε η εκδήλωση απονομής Υποτροφιών Μεταπτυχιακών Σπουδών της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, για το ακαδημαϊκό έτος 2024-2025, στον αρχαιολογικό χώρο Ολυμπίου. Την εκδήλωση χαιρέτισε η Υπουργός Πολιτισμού, Λίνα Μενδώνη.



Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών θέτει, διαχρονικά στο επίκεντρο του κοινωνικού της έργου τον τομέα της Παιδείας και την κορήγηση υποτροφιών, υποστηρίζοντας έμπρακτα τη νέα γενιά της χώρας.

Ακολουθώντας τη δέσμευσή της «Κοινωνία και Ναυτιλία Πάντα Μαζί», η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών θέσπισε πέρσει το ιδιαίτερα διευρυμένο πρόγραμμα «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΙΔΕΙΑ +100 ΥΠΟΤΡΟΦΙΕΣ», καθώς και την υποτροφία με τη συμβολική ονομασία «Αριστεία», για την/τον άριστο των αρίστων. Οι υποτροφίες αφορούν σε σπουδές στην Ελλάδα και στο Εξωτερικό, σε μεταπτυχιακά προγράμματα προδιδακτορικού επιπέδου, πλήρους μονοτεύς ή διετούς φοίτησης.

Το φετινό πρόγραμμα ενισχύθηκε αριθμητικά και ανέρχεται στις 110 συν την υποτροφία «Αριστεία», με το ύψος του να ξεπερνά το 1.500.000€!

Συγκεκριμένα, χορηγήθηκαν υποτροφίες σε 46 νέες και 65 νέους αριστούχους, από 20 περιοχές της πατρίδας μας, ώστε να ακολουθήσουν τις μεταπτυχιακές τους σπουδές σε 10 επιστημονικά πεδία, σε 14 χώρες, σε 52 Πανεπιστήμια στην Ελλάδα και στο εξωτερικό!

Στην εκδήλωση οι απόλυτοι πρωταγωνιστές ήταν οι υπότροφοι, οι οποίοι πήραν τον λόγο από την Πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνα Τραυλού, συστήθηκαν και τοποθετήθηκαν για τα όνειρά τους και για την αξία της υποτροφίας και της αριστείας τους, στέλνοντας το δικό τους ηχηρό μήνυμα στη νέα γενιά, σε ένα ιδιαίτερα συγκινητικό κλίμα, στον εμβληματικό χώρο που δεσπόζουν οι Στύλοι Ολυμπίου Διός.

Όλες και όλοι, οι 111 υπότροφοι πληρούν τα αυστηρά κριτήρια της προκήρυξης και έχουν επιτύχει ιδιαίτερα υψηλές ακαδημαϊκές επιδόσεις. Αξίζει να σημειωθεί ότι επιλέχθηκαν μεταξύ συνολικά 650 υποψηφίων από την επιτροπή αξιολόγησης υποτροφιών, η οποία απαρτίζεται

από Μέλη των Διοικητικών Συμβουλίων της ΕΕΕ και της ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ, με Πρόεδρο τον κύριο Γιάννη Ξυλά, καθώς και τους κύριο Νικόλα Βενιάμη, κύριο Ντίνο Καρούση, κύριο Αλέξανδρο Παππά και κυρία Έφη Στρατάκη. Επιπροσθέτως και τους καθηγητές, κύριο Ανδρέα Παπανδρέου, Καθηγητή Περιβαλλοντικών Οικονομικών στο Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών και κύριο Ηλία Παπαϊωάννου, Καθηγητή Οικονομικών στο London Business School, καθώς και τον καλλιτεχνικό διευθυντή του Μεγάλου Μουσικού Αθηνών, κύριο Γιάννη Βακαρέλη.

Τέλος, το ανθρωπιστικό αποτύπωμα της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών είναι ισχυρό και συνεπές, έχοντας προσφέρει, τα τελευταία χρόνια, πάνω από 130.000.000 ευρώ στους τομείς υγείας, παιδείας, κοινωνικής πρόνοιας, επιστημονικής βοήθειας, έργων δημοσίου ενδιαφέροντος καθώς και στην αντιμετώπιση κρίσεων.

Στον χαιρετισμό της η Λίνα Μενδώνη, Υπουργός Πολιτισμού, ανέφερε μεταξύ άλλων τα εξής:

«Η πρωτοβουλία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών να στηρίζει τα Ελληνόπουλα, σε ένα από τα πιο αποφασιστικά βήματα της ζωής τους, αποτελεί μία μόνον πτυχή του τεράστιου κοινωνικού έργου που επιτελεί, αθόρυβα και ουσιαστικά, ο κορυφαίος θεσμικός φορέας της ναυτιλίας μας. Αποτελεί, όμως, και μια δράση που δεν έχει χαρακτήρα κοινωνικής ανταπόδοσης, αλλά χαρακτήρα αναντίρρητα πολλαπλασιαστικό, και μάλιστα μακροπρόθεσμα, καθώς επενδύει στο μέλλον της νέας γενιάς, στο μέλλον της ίδιας της πατρίδας. Ένας συμβολισμός που ενδυναμώνεται, ασφαλώς, από τη φιλοξενία της εκδήλωσης στο Ολυμπείο, αυτό το μεγάλο τοπίο της κλασικής Αθήνας, η οποία εναρμονίζει το ιδεώδες της αριστείας. Το πρόγραμμα υποτροφιών της Ένωσης εγγράφεται στην πολύπλευρη κοινωνική προσφορά του ελληνικού εφοπλισμού,

που τα τελευταία χρόνια έχει διοχετεύσει πάνω από 130 εκατομμύρια ευρώ σε δράσεις κοινωνικής ευθύνης, στηρίζοντας την παιδεία, τον πολιτισμό, την υγεία, τις κοινωνικές δομές, αλλά και ευάλωτες ή πληγείσες ομάδες του πληθυσμού.

Μια συνεισφορά πολύτιμη και αναντικατάστατη, με πραγματικά μακραινώνες ρίζες, καθώς από την εποχή των караβοκύρηδων, η ναυτιλία και οι άνθρωποί της βρίσκονται στην πρώτη γραμμή της προσφοράς στον πνευματικό και κοινωνικό βίο, πλάι στην καθοριστική συμβολή τους στην μεγέθυνση του εθνικού πλούτου. Ο ελληνικός εφοπλισμός για πολλοστή φορά αποδεικνύεται όχι μόνο κοινωνικά ευαίσθητος, αλλά και πιστός στις ίδιες του τις αξίες. Γιατί εδώ και δύο αιώνες, επένδυσε και ο ίδιος στην αριστεία, στην αξιοποίηση της καινοτομίας και την αφομοίωση κάθε νέας γνώσης, για να κυριαρχήσει στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές και να αναρριχηθεί στην πρώτη θέση. Τα συγχρηματικά ανήκουν δικαιωματικά στους υποτρόφους. Είμαι βέβαιη ότι θα αξιοποιήσετε στο έπακρο τις νέες ευκαιρίες που σας προσφέρονται και εύχομαι να δείτε να πραγματοποιούνται όλα τα σχέδιά σας, όσο σκληρή δουλειά και αν απαιτηθεί».

Οι δηλώσεις της κ. Τραυλού

Η Μελίνα Τραυλού, Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, δήλωσε:

«Πριν ξεκινήσω για ήθελα να ευχαριστήσω το Λιμενικό Σώμα που είναι πάντα κοντά μας και ιδιαίτερα την Πλωτάρχη Χριστίνα Καρλαύτη.

Αγαπότες και αγαπητοί υπότροφοι, Αγαπότες και αγαπητοί συνάδελφοι, Κυρίες και Κύριοι, Κυρία Μπαλόγλου, Σας ευχαριστώ για τα καλά σας λόγια και το Υπουργείο για τη φιλοξενία στο ιστορικό μας αυτό μνημείο.

Σήμερα εδώ, στο Ολυμπείο, τιμούμε

Οι υπότροφοι της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών στο Ολυμπείο, μαζί με την Πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνα Τραυλού και μέλη του Δ.Σ.



Οι 110 +1 υποτροφίες και υπότροφοι:

- | | |
|--|--------------------------------|
| 1. ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ «ΑΡΙΣΤΕΙΑ» | ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΖΗΚΟΠΟΥΛΟΣ |
| 2. AEGEAN SHIPPING MANAGEMENT SA | ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΟΥΤΖΟΥΛΙΑΣ |
| 3. ALBERTA SHIPMANAGEMENT LTD | ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΕΛΑΝΔΙΝΟΣ |
| 4. ALBERTA SHIPMANAGEMENT LTD | ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΜΕΓΑΡΙΤΗ |
| 5. AM NOMIKOS TRANSWORLD MARITIME AGENCIES SA | ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΘΕΙΤΗΣ |
| 6. AM NOMIKOS TRANSWORLD MARITIME AGENCIES SA | ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΧΟΡΤΗΣ |
| 7. AM NOMIKOS TRANSWORLD MARITIME AGENCIES SA | ΓΛΥΚΕΡΙΑ ΣΤΕΦΑΝΟΥ |
| 8. AM NOMIKOS TRANSWORLD MARITIME AGENCIES SA | ΜΑΡΙΑ ΙΩΑΝΝΑ ΣΤΕΦΑΝΑΚΗ |
| 9. ARCADIA SHIPMANAGEMENT CO LTD | ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΧΑΤΖΑΚΟΥ |
| 10. ARCADIA SHIPMANAGEMENT CO LTD | ΦΟΙΒΗ ΧΡΥΣΑ ΡΟΥΣΟΧΑΤΖΑΚΗ |
| 11. ATLANTIC BULK CARRIERS MANAGEMENT LTD | ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΝΔΟΥΡΟΣ |
| 12. AVIN INTERNATIONAL LTD | ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ |
| 13. CARRAS (HELLAS) SA | ΜΑΡΙΑ ΠΑΠΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ |
| 14. CASTOR MARITIME INC | ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΚΑΜΑΛΙΑΣ |
| 15. CHANDRIS (HELLAS) INC | ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΑΡΡΑΣ |
| 16. CHANDRIS (HELLAS) INC | ΣΥΡΜΑΤΕΝΙΑ ΛΑΜΠΑΚΗ |
| 17. CHIOS NAVIGATION HELLAS LTD | ΜΑΡΙΑ ΑΒΡΑΜΙΔΟΥ |
| 18. DANAOS CORPORATION | ΧΑΡΙΔΗΜΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ |
| 19. DANAOS CORPORATION | ΝΑΤΑΛΙΑ ΤΣΙΡΩΝΗ |
| 20. DIANA SHIPPING SERVICES SA | ΑΡΓΥΡΙΟΣ ΓΚΙΩΝΗΣ |
| 21. DORIAN (HELLAS) SA | ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΥΒΑΣ-ΚΑΣΟΠΑΤΙΔΗΣ |
| 22. DORIAN LPG MANAGEMENT CORP | ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ ΝΑΣΙΑΚΟΥ |
| 23. DORIAN LPG MANAGEMENT CORP | ΝΑΤΑΛΙΑ-ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ |
| 24. DORIAN LPG MANAGEMENT CORP | ΧΡΗΣΤΟΔΟΥΛΟΣ ΚΑΤΣΑΪΤΗΣ |
| 25. DRYLOG LTD | ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΚΑΒΑΣ |
| 26. EFNAV COMPANY LTD | ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΕΛΙΣΣΑΙΟΣ |
| 27. EFSHIPPING CO SA | ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ |
| 28. ELEMENT SHIPMANAGEMENT SA | ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΗΧΟΣ |
| 29. ENESEL GROUP | ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΡΑ |
| 30. ENESEL GROUP | ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΛΗΜΕΝΤΙΔΗΣ |
| 31. EUROBULK LTD | ΗΛΕΚΤΡΑ ΓΕΩΡΓΙΑ ΔΕΛΑΒΟΓΙΑ |
| 32. FAFALIOS SHIPPING SA | ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΚΑΦΑΝΕΛΗΣ |
| 33. FRANCO COMPANIA NAVIERA SA | ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΚΑΤΣΑΝΤΩΝΗΣ |
| 34. GASLOG LNG SERVICES LTD | ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΚΑΤΣΙΜΑΛΗΣ |
| 35. GOLDEN UNION SHIPPING COMPANY SA | ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΘΕΟΦΙΛΑΚΟΣ |
| 36. GOLDEN UNION SHIPPING COMPANY SA | ΔΙΔΩ ΠΑΠΙΚΙΝΟΥ |
| 37. GOLDEN UNION SHIPPING COMPANY SA | ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΕΚΕΖΕΣ |
| 38. GOLDENPORT SHIPMANAGEMENT LTD | ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΝΤΕΛΙΔΗΣ |
| 39. IASON HELLENIC SHIPPING CO LTD ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΠΕΤΡΑΚΗ | ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ |
| 40. IONIC | ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΪΣΤΡΟΣ |
| 41. KASSIAN MARITIME LTD | ΜΑΡΙΑ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΑ ΚΟΥΣΗ |
| 42. KONDINAVE SA | ΕΛΕΝΗ ΣΙΝΟΥ |
| 43. LASKARIDIS MARITIME | ΑΡΓΥΡΙΟΣ ΜΕΛΛΙΟΣ |
| 44. LASKARIDIS MARITIME | ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΟΥ |
| 45. LATSCO MARINE MANAGEMENT INC | ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΕΛΗΣ |
| 46. M/MARITIME | ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΓΙΑΝΤΣΗ |
| 47. MINOA MARINE | ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ ΜΕΓΑΛΙΟΣ |
| 48. NARVAL SHIPPING CORPORATION | ΕΛΙΣΑΒΕΤ ΓΚΛΑΒΙΝΗ |
| 49. NEPTUNE GROUP OF COMPANIES | ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΑΠΡΑΝΤΖΗΣ |
| 50. NEPTUNE GROUP OF COMPANIES | ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΜΑΡΑΖΙΑΡΗΣ |
| 51. NEPTUNE GROUP OF COMPANIES | ΗΛΙΑΝΑ ΓΡΙΒΑ |

Ισχυρή στήριξη της νέας γενιάς από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, το ύψος του προγράμματος υποτροφιών ξεπερνά το 1.500.000€



Η κυρία Μελίνα Τραυλού - Πρόεδρος Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, κατά την ομιλία της στην εκδήλωση της απονομής υποτροφιών, στο Ολυμπείο



Συνέχεια στην επόμενη σελίδα

Συνέχεια από την προηγούμενη

τη νέα γενιά αριστείας και στέλνουμε ένα πικρό και ουσιαστικό μήνυμα θετικού προσήμου.

Στον σύγχρονο κόσμο που οι παραδόσεις κλονίζονται και οι αξίες αμφισβητούνται συνεχώς, εμείς, με οδηγό τις νέες και τους νέους μας, ενισχύουμε, προστατεύουμε και θωρακίζουμε τις σταθερές μας.

Η πίστη της Ναυτιλίας των Ελλήνων στο κοινό καλό συνδέεται με την αριστεία, την Παιδεία, τον πολιτισμό μας, το υγιές, θετικό μας μέλλον.

Θέλω σε αυτό το σημείο να ευχαριστήσω τους 65 συναδέλφους μου, που συνενωμένοι πραγματοποιήσαμε το μεγαλύτερο αριθμητικά πρόγραμμα υποτροφιών μεταπτυχιακών σπουδών, όχι μόνο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, αλλά και της χώρας μας. Το συνολικό ποσό του προγράμματος ξεπερνά το 1.500.000 ευρώ.

Η σημερινή εκδήλωση αποτελεί αναγνώριση και επιβράβευση για 46 νέες και 65 νέους αριστούχους από 20 περιοχές της πατρίδας μας, που ακολούθησαν τις μεταπτυχιακές τους σπουδές σε 10 επιστημονικά πεδία, σε 14 χώρες, σε 52 Πανεπιστήμια στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Οι 111 υποτρόφοι μας θα ανοίξουν τα φτερά τους και θα μας εκπροσωπήσουν επάξια στα Πανεπιστημιακά Ιδρύματα του κόσμου όλου, όπως και τα τμήματά μας, μας εκπροσωπούν στις θάλασσες του κόσμου, τιμώντας και αναδεικνύοντας την ποιότητα της ηγέτιδας ναυτιλίας, της Ναυτιλίας των Ελλήνων.

Η σημερινή εκδήλωση αποτελεί και ύψιστη υπερηφάνεια για όλους μας, αλλά κυρίως για τις οικογένειες των υποτρόφων μας, που αγκάλιασαν με σεβασμό τα παιδιά τους και συνέβαλλαν στην ενδυνάμωση των δεξιοτήτων τους και στην διεκδίκηση των ονείρων τους. Παρακάτω, να δεχθείτε τα συγχαρητήριά μας.

Κυρίες και κύριοι, και τώρα ο λόγος στους πρωταγωνιστές μας, στους άξιους πρεσβευτές της ελληνικής ακαδημαϊκής αριστείας στα πέρατα του κόσμου».

Μετά τις ομιλίες των υποτρόφων, στη δευτερολογία της, η Πρόεδρος της ΕΕΕ, Μελίνα Τραυλού, απευθυνόμενη προς αυτούς, τόνησε:

«Είναι συγκινητικό... Παιδιά, ένα μεγάλο «μπράβο» σε εσάς, στους γονείς σας, αλλά και στους εκπαιδευτικούς σας, αυτούς που σας βοήθησαν να φτάσετε εδώ.

Είμαι πάρα πολύ συγκινημένη και πάρα πολύ υπερήφανη για αυτή τη νέα γενιά της χώρας μας, της πατρίδας μας.

Με την ευχή να γυρίσετε όλοι πίσω και να βρείτε ευκαιρίες, να προοδεύσετε εδώ, στον τόπο μας!»

Την εκδήλωση συντόνισε η κυρία Χριστίνα Καραλάττη, Πλωτάρχης Λιμενικού Σώματος και Τημηματάρχης Πραφείου Επικοινωνίας και Ενημέρωσης του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής,



Στιγμιότυπο από την εκδήλωση της απονομής υποτροφιών της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, για το ακαδημαϊκό έτος 2024-2025, στο πλαίσιο του προγράμματός της «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΙΔΕΙΑ +100 ΥΠΟΤΡΟΦΙΕΣ».

52.	ΝΙΟVIS SHIPPING CO SA	ΑΜΑΛΙΑ ΠΑΠΑΔΟΜΑΡΚΑΚΗ
53.	OCEAN FREIGHTERS LIMITED	ΜΑΡΙΑ ΕΛΕΝΗ ΓΕΩΡΓΟΥΛΕΑ
54.	OIL MARKETING & TRADING INTERNATIONAL FZC	ΟΛΓΑ (ΟΛΙΑ) ΠΑΝΙΔΟΥ
55.	OIL MARKETING & TRADING INTERNATIONAL FZC	ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΓΛΥΚΟΣ
56.	OIL MARKETING & TRADING INTERNATIONAL FZC	ΔΗΜΗΤΡΑ ΦΥΛΑΚΤΟΠΟΥΛΟΥ
57.	OIL MARKETING & TRADING INTERNATIONAL FZC	ΔΑΝΑΗ ΚΥΡΙΑΚΑΝΤΩΝΑΚΗ
58.	OIL MARKETING & TRADING INTERNATIONAL FZC	ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΓΑΛΛΑΝΗΣ
59.	OIL MARKETING & TRADING INTERNATIONAL FZC	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΜΠΑΜΠΟΥΡΑ
60.	OIL MARKETING & TRADING INTERNATIONAL FZC	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ
61.	PANTHEON TANKERS MANAGEMENT LTD	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΕΝΙΚΑΚΗΣ
62.	PANTHEON TANKERS MANAGEMENT LTD	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΠΟΦΙΛΑΚΗΣ
63.	PLEIADES SHIPPING AGENTS SA	ΕΥΘΥΜΙΑ ΠΡΑΓΙΑΝΝΗ
64.	PLEIADES SHIPPING AGENTS SA	ΙΩΑΝΝΗΣ-ΑΝΔΡΟΝΙΚΟΣ ΡΑΧΜΑΝΗΣ
65.	PRIME TANKER MANAGEMENT INC	ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΑΓΓΕΛ
66.	RIAD ZEIN	ΔΟΜΝΙΚΗ ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ
67.	ROKS MARITIME	ΓΙΑΝΗ ΣΤΕΦΑΝΙ
68.	ROSWELL TANKERS CORP	ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ ΝΑΛΜΠΑΝΤΗ
69.	SEANERGY MARITIME HOLDINGS CORP	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΥΝΤΡΑΣ
70.	STARBULK SA	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΖΙΩΓΚΑΣ
71.	STARBULK SA.....	ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΡΗΣΤΟΥ
72.	SUN ENTERPRISES LTD	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΡΤΖΗΣ
73.	SUN ENTERPRISES LTD	ΠΟΥΛΞΕΝΗ ΜΠΙΜΠΟ
74.	TECHNOMAR SHIPPING INC.....	ΝΙΚΟΛΕΤΑ ΚΑΠΛΑΤΖΗ
75.	TECHNOMAR SHIPPING INC	ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΑ ΛΑΚΗ
76.	THENAMARIS (SHIPS MANAGEMENT) INC	ΑΓΓΕΛΙΚΗ-ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΣΚΙΑΔΑ
77.	THENAMARIS (SHIPS MANAGEMENT) INC.....	ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΠΑΥΛΟΥ
78.	THENAMARIS (SHIPS MANAGEMENT) INC.....	ΜΑΡΙΑ ΤΑΣΙΟΠΟΥΛΟΥ
79.	TMS TANKERS	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΛΑΪΤΗΣ
80.	TMS TANKERS	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΜΠΕΘΕΡΟΣ
81.	ΑΙΓΕΑΣ ΑΜΚΕ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ
82.	ΑΙΓΕΑΣ ΑΜΚΕ	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΧΟΥΣΑΚΟΣ
83.	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΩΝΑΣΗΣ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΟΣ ΓΚΟΛΕΜΗΣ
84.	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΩΝΑΣΗΣ	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΑΒΒΑΡΗΣ
85.	ΕΙΡΗΝΗ – ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΜΕΡΙΜΝΑΣ	ΓΙΟΛΑΝΤΑ ΜΠΟΥΤΣΗ
86.	ΕΙΡΗΝΗ – ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΜΕΡΙΜΝΑΣ	ΠΑΥΛΟΣ ΤΖΕΛΕΠΗΣ
87.	ΕΙΡΗΝΗ – ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΜΕΡΙΜΝΑΣ	ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΛΥΤΡΑΣ
88.	ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΑΝΤΩΝΙΟΥ Ι. ΞΥΛΑ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΜΠΑΝΙΟΣ
89.	ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΠΑΤΕΡΑ.....	ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΑΛΗΣ
90.	ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΚΑΠΕΤΑΝ ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ Ν. ΜΑΔΙΑ	ΙΩΑΝΝΑ ΚΙΟΥΡΑ
91.	ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΚΛΕΩΝΟΣ ΚΕΔΡΟΥ & ΤΡΥΦΩΝΟΣ ΚΕΔΡΟΥ	ΑΝΔΡΕΑΣ ΑΣΗΚΗΣ
92.	ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΒΕΡΝΙΚΟΥ-ΕΥΓΕΝΙΔΗ	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΓΟΒΑΝΑΚΗΣ
93.	ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΣΤΑΥΡΟΥ Α. ΝΤΑΪΦΑ	ΙΩΑΝΝ ΠΑΝΤΕΛΗΜΩΝ ΚΑΛΙΦΑΤΙΔΗΣ
94.	ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ Α.Ε	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΚΑΚΑΤΣΙΟΣ
95.	ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ	ΙΣΙΔΩΡΑ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΥ
96.	ΙΔΡΥΜΑ ΑΝΤΩΝΙΟΣ & ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ.....	ΔΑΦΝΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ ΚΑΛΛΙΝΤΕΡΗ
97.	ΙΔΡΥΜΑ ΑΝΤΩΝΙΟΣ & ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ.....	ΕΜΜΑΝΟΥΕΛΑ ΜΥΡΤΑΚΗ
98.	ΙΔΡΥΜΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ Ε. ΚΟΜΝΗΝΟΥ	ΜΑΡΙΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΣΑΜΟΥΡΗΣ
99.	ΙΔΡΥΜΑ ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗ ΚΑΙ ΚΑΡΜΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	ΜΑΡΙΑ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ
100.	ΙΔΡΥΜΑ ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗ ΚΑΙ ΚΑΡΜΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΡΑΦΑΗΛ ΚΑΚΚΑΡΟΣ
101.	ΙΔΡΥΜΑ ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗ ΚΑΙ ΚΑΡΜΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	ΑΡΓΥΡΙΟΣ ΚΕΡΕΖΗΣ
102.	ΙΔΡΥΜΑ ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗ ΚΑΙ ΚΑΡΜΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	ΜΑΡΙΑ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ
103.	ΙΩΑΝΝΑ ΠΡΟΚΟΠΙΟΥ	ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΣΙΡΙΔΑΚΗΣ
104.	ΝΙΚΟΛΑΣ ΛΑΪΜΟΣ	ΣΟΦΙΑ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
105.	ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Ι. ΣΟΥΡΑΒΛΑ	ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΝΑ ΓΚΟΤΣΗ
106.	ΟΡΕΣΤΗΣ ΓΚΙΟΚΑΣ	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ
107.	ΟΡΕΣΤΗΣ ΓΚΙΟΚΑΣ	ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΕΡΓΑΝΤΗΣ
108.	ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΧΑΝΔΡΗ	ΜΙΧΑΕΛΑ ΑΘΗΝΙΩΤΗ
109.	ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΧΑΝΔΡΗ	ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΥΡΙΝΟΣ
110.	ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΙΩΑΝΝΗ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ.....	ΜΑΡΙΑ ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΥ
111.	ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΙΩΑΝΝΗ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ.....	ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΝΤΕΛΛΑ



EPEYNA FOCUS BARI:

Μόνο το 13% γνωρίζει την παγκόσμια πρωτιά της ελληνικής ναυτιλίας

Τεράστιο έλλειμα ενημέρωσης για τη μεγαλύτερη ναυτιλία του κόσμου, την ελληνόκτητη, έχει η ελληνική κοινωνία. Αυτό τουλάχιστον συμπεραίνεται από έρευνα που διεξήγαγε η Focus Bari, με θέμα: «Οι αντιλήψεις των Ελλήνων και οι προκλήσεις στη Ναυτιλία».

Παρά το γεγονός ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες:

- Διαχειρίζονται από τα γραφεία τους στην Ελλάδα τον μεγαλύτερο ποntonόδρο στόλο στον κόσμο.
- Δίνουν κατά γενική ομολογία πολύ καλές απολαβές για τα στοιχεία τους στα γραφεία, καθώς και στους αξιωματικούς στα πλοία.
- Επενδύουν διαρκώς σε στεριανές επιχειρήσεις στην Ελλάδα.
- Πραγματοποιούν ένα τεράστιο κοινωνικό έργο, είτε μέσω της ΣΥΝΕΝΩΣΗΣ, υπό την αιγίδα της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, είτε προσωπικά ο καθένας.

Μόνο το 13% των Ελλήνων γνωρίζει την παγκόσμια πρωτιά της ελληνικής ναυτιλίας, ενώ οι νέοι αγνοούν εντελώς το γεγονός (1%).

Σύμφωνα με νέα πανελλαδική έρευνα της Focus Bari, σχετικά με τις αντιλήψεις των Ελλήνων για την εμπορική ναυτιλία και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος, διαπιστώνεται ότι:

Το αίσθημα της ναυτοσύνης δεν είναι αναπτυγμένο στα Ελληνόπουλα, με δύο στους τρεις Έλληνες να δηλώνουν ότι δεν καλλιεργείται καθόλου.

Αν και το 45% των ερωτηθέντων θεωρεί την ελληνική εμπορική ναυτιλία ως πολύ αναπτυγμένη, οι νέοι έχουν αντίθετη άποψη. Το 53% των Ελλήνων δε θα επέλεγε ή δε θα πρότεινε σε κάποιον δικό του την ενασχόληση με τη ναυτιλία.

Παρόλο που το 64% των πολιτών αξιολογεί

η ελληνική εμπορική ναυτιλία θα αναπτυχθεί στο μέλλον, μόνο το 26% τη θεωρεί σημαντική πηγή εσόδων για την εθνική οικονομία.

Τέλος, εμφανίζεται έκδηλη η ανάγκη για δράσεις όσον αφορά στην ενδυνάμωση της σχέσης των νέων με τη ναυτιλία.

Τα αποτελέσματα της έρευνας

Η έρευνα της Focus Bari δείχνει τα εξής:

- Η ποντοπόρος Ναυτιλία στο μυσλό των Ελλήνων: Σχεδόν 9 στους 10 την ταυτίζουν με τη Ναυτιλία.
- Η ποντοπόρος Ναυτιλία είναι η κυρίαρχη σκέψη για έναν στους δύο Έλληνες στο άκουσμα της λέξης ναυτιλία, με εστίαση των νέων στους ναυτικούς και στις επαγγελματικές Υπηρεσίες.
- Σχεδόν ένας στους δύο Έλληνες αξιολογούν την ελληνική εμπορική ναυτιλία «πολύ αναπτυγμένη».
- Η άποψη ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι πολύ αναπτυγμένη εκφράζεται κυρίως από άνδρες, άτομα μεγαλύτερης ηλικίας και κατοίκους κυρίως Αθήνας, αλλά και Θεσσαλονίκης, ενώ οι ηλικίες 18 -24 δεν την θεωρούν τόσο ανεπτυγμένη.
- Αναγνωρίζεται η πρώτη θέση της Ελλάδας στην παγκόσμια ναυτιλία: Μόνο το 13% των πολιτών γνωρίζει τη διεθνή ηγετική της θέση, με τους νέους να αγνοούν εντελώς το γεγονός (1%).
- Το 64% των Ελλήνων προβλέπει ανάπτυξη στην ελληνική εμπορική ναυτιλία για το μέλλον, τσπη που παρατηρείται πιο έντονη μεταξύ ανδρών και μεγαλύτερων ηλικιών.
- Οι Έλληνες αναγνωρίζουν τη σημασία της ναυτιλίας για την εθνική οικονομία, αλλά μόνο το 26% τη θεωρεί ιδιαίτερη σημαντική πηγή εσόδων για την οικονομία της χώρας.
- Παρόλη την αναγνώριση της συμβολής

της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία, περίπου ένας στους δύο Έλληνες των κεντρικών ηλικιών δηλώνουν ότι δε συνεισφέρει καθόλου!

- Μόνο ένας στους τέσσερις πολίτες πιστεύουν ότι η ναυτιλία προσφέρει πολύ σημαντικές προοπτικές καριέρας και συμβάλει στην απασχόληση στην Ελλάδα.
- Σχετικά με τις προοπτικές καριέρας που προσφέρει η ναυτιλία, και πάλι πιο θετικές είναι οι μεγάλες ηλικίες.
- Το αίσθημα ναυτοσύνης φαίνεται περιορισμένο στα Ελληνόπουλα: Δύο στους τρεις Έλληνες υποστηρίζουν ότι δεν καλλιεργείται καθόλου! Και είναι κοινή πεποίθηση σε όλες τις υπο-ομάδες κοινού, με ιδιαίτερη ένταση στη Θεσσαλονίκη.
- Όσον αφορά στην προοπτική επαγγελματικής ενασχόλησης, μόνο ένας στους έξι θα επέλεγε ή θα πρότεινε θερμά σε κάποιον να κάνει καριέρα στη ναυτιλία
- Ιδιαίτερα αρνητικοί είναι οι νέοι και ειδικά οι Θεσσαλονικείς στην πρόταση καριέρας στη ναυτιλία: Δύο στους τρεις νέους δε θα το επέλεγαν ή θα το πρότειναν καθόλου!

Οι οικονομικές απολαβές και η αγάπη για τη θάλασσα είναι οι κύριοι λόγοι για «καριέρα στη ναυτιλία»: Σχεδόν 9 στους 10 (86%) Έλληνες επικεντρώνονται στις οικονομικές ανταμοιβές, ενώ το 58% τονίζει και την αγάπη για τη θάλασσα που προσφέρει η καριέρα στη ναυτιλία.

- Παρότι οι οικονομικές απολαβές είναι ο κύριος λόγος για να επιλέξει κάποιος καριέρα στη ναυτιλία, οι νέοι αναγνωρίζουν και το ενδιαφέρον για το αντικείμενο, τις ευκαιρίες γρήγορης εξέλιξης, αλλά και τα ταξίδια ως δυνατά κίνητρα.
- Από την άλλη, τα μεγάλα ταξίδια στη θάλασσα και η εργασιακή πίεση αποτελούν τα βασικά αντικίνητρα για μια καριέρα στην ναυτιλία.

Το αίσθημα της ναυτοσύνης δεν είναι αναπτυγμένο στα Ελληνόπουλα, με δύο στους τρεις Έλληνες να δηλώνουν ότι δεν καλλιεργείται καθόλου

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ, ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Τα μέτρα για την μείωση των ναύλων

Συνέντευξη
στον Αντώνη
Αλαφογιώργο

«Το ζήτημα των υψηλών τιμών στα ακτοποϊκά εισιτήρια είναι ζήτημα που απασχολεί συνολικά την κυβέρνηση. Η ακρίβεια και ο πληθωρισμός έχουν πολλές αιτίες, οι περισσότερες έχουν διεθνή χαρακτήρα. Χρησιμοποιούμε κάθε μέσο που έχουμε στη διάθεσή μας για την ανακούφιση της ελληνικής κοινωνίας».

Αυτό τονίζει σε αποκλειστική συνέντευξη που παραχώρησε στην «ΑΚΤΗ» ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Χρήστος Στυλιανίδης, ο οποίος εξηγεί πως προκύπτουν αυτές οι τιμές και ποιες είναι οι δυνατότητες του κράτους να παρέμβει, υπογραμμίζοντας πως «η Ελλάδα πλέον έχει ένα σύγχρονο εργαλείο καταγραφής των τιμών».

Ο κ. Στυλιανίδης μιλά, επίσης, για την πρόκληση της «πράσινης» ναυτιλίας και το «αύριο» της ελληνικής ακτοπλοΐας, ενώ όσον αφορά τις πρωτοβουλίες του Υπουργείου για την ασφάλεια και τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών, επισημαίνει πως «προσπαθούμε μέσα από ολιστικούς σχεδιασμούς στρατηγικής σημασίας, τα λιμάνια μας, οι πύλες των νησιών μας, να γίνουν το πιο παραγωγικό και αναπτυξιακό κοινωνικό δόρυ της νησιωτικής και εθνικής μας πολιτικής».

Τέλος, αναφέρεται στην δέσμευσή του για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, θέτοντας παράλληλα ως στόχο την προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο και την στήριξη της εθνικής οικονομίας μέσα από τη θάλασσα.

Η συνέντευξη του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής:

- Οι τιμές των ακτοποϊκών εισιτηρίων θεωρούνται πολύ υψηλές. Πώς μπορεί να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο του θεμιτού ανταγωνισμού;

Θέλω να τονίσω πρώτα απ' όλα ότι το ζήτημα των υψηλών τιμών στα ακτοποϊκά εισιτήρια, όπως και γενικότερα το θέμα της ακρίβειας, είναι ζήτημα που απασχολεί συνολικά την κυβέρνηση και εμείς ως Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αναγνωρίζουμε ότι αποτελεί ένα από τα σημαντικά θέματα που έχουμε να διαχειριστούμε. Η ακρίβεια και ο πληθωρισμός έχουν πολλές αιτίες, οι περισσότερες έχουν διεθνή χαρακτήρα. Χρησιμοποιούμε, λοιπόν, κάθε μέσο που έχουμε στη διάθεσή μας για την ανακούφιση της ελληνικής κοινωνίας.

Είναι σημαντικό να εξηγήσουμε πως προκύπτουν αυτές οι τιμές και ποιες είναι οι δυνατότητες του κράτους να παρέμβει. Έχουμε δύο διακριτές περιπτώσεις στις θαλάσσιες γραμμές: αφενός μιλάμε για τις συνδέσεις εκείνες οι οποίες, με συγκεκριμένα κριτήρια, χαρακτηρίζονται «απελευθερωμένες» και έχουμε και τις λεγόμενες



Είναι γεγονός ότι οι τιμές σε συμβατικές γραμμές, καταγράφουν ακόμα και μειώσεις στις τιμές, σχετικά με τις περυσινές. Οι σημαντικές αυξήσεις, αφορούν τα ταχύπλοα και αυτά κυρίως για τις συνδέσεις μεταξύ νησιωτικών λιμένων

«άγονες γραμμές». Στην πρώτη κατηγορία, οι τιμές διαμορφώνονται ελεύθερα, με βάση τις αρχές του ανταγωνισμού και της υγιούς λειτουργίας της αγοράς, ενώ στις δεύτερες εφαρμόζεται το κρατικό ναυολόγιο (όπως και στις ενδονησιωτικές συνδέσεις το χειμώνα), αφού το κράτος είναι εκείνο που επιδοτεί τις γραμμές και επιβάλλει την ανώτατη τιμή των εισιτηρίων.

Το θέμα της ακρίβειας των τιμών των ακτοποϊκών εισιτηρίων δεν είναι εμφανώς καινούργιο και αφορά κυρίως στις απελευθερωμένες συνδέσεις. Εκεί, οι τιμές διαμορφώνονται ελεύθερα και ορθώς, αφού στη χώρα μας ισχύουν ακόμα οι όροι της ελεύθερης αγοράς, με εγγυήσεις βέβαια προστασίας του πολίτη-καταναλωτή. Οφείλουμε, όμως, να λειτουργούμε μέσα στα πλαίσια των ευρωπαϊκών οδηγιών και της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Όπως είπα και στη Βουλή έκανα κάποιες κρούσεις στην Γενική Διεύθυνση Ανταγα-

νισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το θέμα του «πλαφόν» στις τιμές των ακτοποϊκών και οι ενδείξεις ήταν απογοητευτικές. Αν μπορούμε σε λογικές «πλαφόν» στις τιμές των απελευθερωμένων συνδέσεων, και να έχουμε πλαφόν για όλα, θα καταλήξουμε να ελέγχουμε την αισχροκέρδεια αλλά να μην έχουμε προϊόντα, δηλαδή νησιά χωρίς διασύνδεση με την ηπειρωτική Ελλάδα. Νησιά απομονωμένα, με ανάπτυξη μόνο δύο μήνες το χρόνο.

Ταυτόχρονα, είναι γεγονός ότι οι τιμές σε συμβατικές γραμμές, καταγράφουν ακόμα και μειώσεις στις τιμές, σχετικά με τις περυσινές. Οι σημαντικές αυξήσεις, αφορούν τα ταχύπλοα και αυτά κυρίως για τις συνδέσεις μεταξύ νησιωτικών λιμένων. Οι εταιρείες φυσικά, έχουν υποχρέωση ενημέρωσης του Υπουργείου, εντός 3 ημερών, για κάθε αναπροσαρμογή των τιμών και για αυτό, όπως και για την εφαρμογή των ανώτατων τιμών στις άγο-



νες, ελέγχονται. Χαρακτηριστικά να σας αναφέρω ότι από 01/06/24 έως 19/07 έγιναν 1.456 έλεγχοι και βεβαιώθηκαν 21 περιπτώσεις αντικανονικότητας. Δεν μείναμε όμως εκεί. Με δική μου παρέμβαση ζητήσαμε ακόμα πιο στενή συνεργασία με την Επιτροπή Ανταγωνισμού, για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση τυχόν περιστατικών καταχρηστικής συμπεριφοράς.

Εξετάζουμε ξανά τα κρατικά νηολόγια, να εναρμονίζονται σε όλη την Ελλάδα με τα ίδια κριτήρια. Αποτέλεσμα τέτοιων ελέγχων, έφεραν τη μείωση του 25% των ναύλων στα οχήματα στην σύνδεση Κέρκυρας- Διαπόντιων νήσων. Επιπλέον, το Υπουργείο λειτουργεί το λεγόμενο «Παρατηρητήριο Τιμών» το οποίο θα βγει στον «αέρα» πολύ σύντομα. Ένα εργαλείο που έπρεπε να υπάρχει στη χώρα μας εδώ και πολλά χρόνια. Οι σχετικές τεχνικές δυνατότητες υπήρχαν, όμως καμία από τις προηγούμενες Κυβερνήσεις δεν προχώρησε στη δημιουργία του. Πλέον η Ελλάδα έχει ένα σύγχρονο εργαλείο καταγραφής των τιμών. Εμείς το κάνουμε πράξη.

- Από την αρχή που αναλάβατε το Υπουργείο Ναυτιλίας θέσατε ως προτεραιότητα την ασφάλεια και τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών. Ποιες είναι οι πρωτοβουλίες σας για υλοποίηση του στόχου;

Πράγματι για τον Πρωθυπουργό και για μένα προσωπικά, αλλά και για το Υπουργείο και την Κυβέρνηση, συνολικά τα θέματα της ασφάλειας των λιμένων και των επιβατών είναι πρώτη προτεραιότητα. Είναι αδιαπραγμάτευτα και δεν χωρούν εκπτώσεις. Αυτή η βασική αρχή είναι η πυξίδα όλων των πολιτικών και δράσεών μας. Είναι αλήθεια ότι στα χρόνια της κρίσης, οι λιμενικές υποδομές, που απαιτούν μεγάλα ποσά στις επενδύσεις και είναι και έργα δύσκολης μελέτης και κατασκευής, έμειναν πίσω σε μία καθοριστική χρονική σημασία περίοδο για την ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό τους. Με βάση όσα προετοιμάζονται από

Είμαι αισιόδοξος ότι τα κομβικά για την νησιωτική ανάπτυξη -και όχι μόνο- λιμάνια μας θα μπορέσουν να ανταποκριθούν στις νέες προκλήσεις της πράσινης μετάβασης και της ασφάλειας

το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μέσα από τις Γενικές Γραμματείες του Υπουργείου και την Επιτελική Δομή ΕΣΠΑ, είμαι αισιόδοξος ότι τα κομβικά για την νησιωτική ανάπτυξη -και όχι μόνο- λιμάνια μας θα μπορέσουν να ανταποκριθούν στις νέες προκλήσεις της πράσινης μετάβασης και της ασφάλειας. Να γίνουν πιο συγκεκριμένοι:

Στο πλαίσιο της προγραμματικής περιόδου ΕΣΠΑ 2021-2027, μέσω ενός ολιστικού στρατηγικού σχεδιασμού στοχεύουμε στη διασφάλιση της οικονομικής, κοινω-

νικής και εδαφικής συνοχής της χώρας με την απρόσκοπτη συνδεσιμότητα με ασφαλείς λιμενικές εγκαταστάσεις και τη βελτίωση λιμενικές εγκαταστάσεις και τη βελτίωση προσβασιμότητας των νησιών. Για αυτό έχουν δρομολογηθεί δράσεις στο Τομεακό Πρόγραμμα «Μεταφορές» ΕΣΠΑ 2021-2027 με προϋπολογισμό περίπου 600 εκ. ευρώ. Οι στόχοι αν και φιλόδοξοι, είναι ρεαλιστικοί και εφικτοί. Τον Ιούνιο του 2025, θα έχουμε στα χέρια μας την στρατηγική μελέτη του ΤΑΙΠΕΔ, όπου θα έχουμε προσδιορίσει τις ανάγκες για να υποστηριχθεί η λειτουργία των νέων, πιο «πράσινων» πλοίων της ακτοπλοΐας.

Με βάση αυτή, θα μπορούμε πλέον να εκτιμήσουμε τις χρηματοδοτικές ανάγκες ανανέωσης του υφιστάμενου ελληνικού ακτοποϊκού στόλου, θα έχουμε εμπειροστατημένη ανάλυση κόστους - ωφέλειας και εκτίμηση του χρηματοδοτικού κενού το οποίο θα πρέπει να καλυφθεί. Δεν σταματάμε όμως εκεί. Προωθούμε την βελτιστοποίηση του ακτοποϊκού δικτύου με τη δημιουργία χρονοθυρίδων, τα λεγόμενα slots, σε λιμένες μεγάλης επιβατικής κίνησης, ώστε να υπάρξει ασφαλή επιβίβαση και μετεπιβίβαση των επιβατών στο ακτοποϊκό δίκτυο. Το Φθινόπωρο θα γίνει η προκήρυξη της ηλεκτρονικής πλατφόρμας των χρονοθυρίδων.

Επίσης, ελπίζω μέσα στον Σεπτέμβριο, θα έχω στα χέρια μου την μελέτη για την ηλεκτροδότηση ελλιμενισμένων πλοίων στους λιμένες. Αφορά στη χαρτογράφηση των ελληνικών λιμένων εν όψει της υποχρεωτικής ηλεκτροδότησης ελλιμενισμένων πλοίων. Η μελέτη αυτή, αποτυπώνει το ευρωπαϊκό πλαίσιο και τις βασικές υποχρεώσεις ηλεκτροδότησης πλοίων. Επίσης, θα παρουσιάζει τους υπό μελέτη λιμένες, την υφιστάμενη κατάσταση, έναν

Συνέχεια στην επόμενη σελίδα

Το θέμα της ακρίβειας των τιμών των ακτοποϊκών εισιτηρίων δεν είναι προφανώς καινούργιο και αφορά κυρίως στις απελευθερωμένες συνδέσεις



Συνέχεια από την προηγούμενη

αρχικό προσδιορισμό θέσεων ηλεκτροδότησης πλοίων ανά λιμένα, την εκτίμηση του κόστους υποδομών αλλά και του κόστους οφέλους και τέλος, την κατηγοριοποίηση - προτεραιοποίηση λιμένων για εφαρμογή ηλεκτροδότησης. Με βάση αυτά, όπως έχουμε δεσμευτεί και στο Our Oceans Conference, μέχρι το 2030 τουλάχιστον 12 ελληνικά λιμάνια θα έχουν εξοπλιστεί με υπηρεσίες ηλεκτροδότησης πλοίων (cold ironing). Την ίδια στιγμή, έχουμε συγκροτήσει ομάδα εργασίας για την αποτύπωση των όρων και των προϋποθέσεων δημιουργίας εγκαταστάσεων στη ξηρά για την ηλεκτροφόρτιση των πλοίων. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και της Υφυπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας συγκροτήθηκε κοινή ομάδα έργου με σκοπό να εξεταστεί τις προϋποθέσεις εφαρμογής της ηλεκτροκίνησης στα πλοία με ορίζοντα ολοκλήρωσης το τέλος του έτους. Όλα αυτά σκιαγραφούν την επόμενη μέρα των λιμένων της χώρας μας.

Προτεραιότητα μας όμως είναι και οι άμεσες ανάγκες. Γιατί υπάρχουν υπαρκτά προβλήματα που αναζητούν λύσεις τώρα. Μέσα στο Τομεακό Πρόγραμμα «Μεταφορές» ΕΣΠΑ 2021-2027 περιλαμβάνεται δράση που αφορά στην «Ανάπτυξη νησιωτικών λιμενικών υποδομών» ακριβώς για να αντιμετωπίσουμε τις πιο άμεσες ανάγκες. Η δράση αφορά κρίσιμες παρεμβάσεις σε πάνω από 30 λιμένες (εκτός του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών), από τα Διαπόντια Νησιά έως το Καστελόριζο και από τη Γαύδο έως τη Σα-

μοθράκη, προϋπολογισμού περίπου 200 εκ. ευρώ. Οι παρεμβάσεις συνδέονται με την ακτοπλοία και στοχεύουν στην αναβάθμιση της ασφάλειας και της ποιότητας των σχετικών λιμενικών υπηρεσιών, ενώ παράλληλα από το ίδιο πρόγραμμα, έχουν εξασφαλιστεί 22 εκ. ευρώ για την προσαρμογή των υπόχρεων λιμένων στο διεθνή κώδικα ISPS, καθώς και 25 εκ. ευρώ για την υλοποίηση του Συστήματος Εισόδου-Εξόδου στα θαλάσσια Σηνοριακά Σημεία Διέλευσης (Schengen). Τέλος, από το Ταμείο Ανάκαμψης χρηματοδοτούνται έργα 88 εκ. ευρώ σε περιοχές με αυξημένη τουριστική δραστηριότητα, με στόχευση σε ασφαλείς λιμενικές εγκαταστάσεις και περιοχές αναπλάσεων. Προσπαθούμε μέσα από ολιστικούς σχεδιασμούς στρατηγικής σημασίας, τα λιμάνια μας, οι πύλες των νησιών μας, να γίνουν το πιο παραγωγικό και αναπτυξιακό κοινωνικό δόρυ της νησιωτικής και εθνικής μας πολιτικής.

- Στο πλαίσιο των Ποσειδωνίων παρουσιάσατε το ψηφιακό νηολόγιο. Ποιοι είναι οι στόχοι σας με αυτό το εργαλείο;

Όπως γνωρίζετε, αυτό ήταν ένα πάγιο και δίκαιο αίτημα της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, στο οποίο αυτή η κυβέρνηση ανταποκρίθηκε με πράξεις. Και ήταν ένα καθοριστικό πρώτο βήμα υλοποίησης του στόχου για συνολικό ψηφιακό μετασχηματισμό των ναυτιλιακών υπηρεσιών που θα οδηγήσει στη μείωση της γραφειοκρατίας και την ενδυνάμωση της ελκυστικότητας και ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας.

Το ελληνικό νηολόγιο έχει εισέλθει πλέον σε μια νέα εποχή, αντίστοιχη της δυναμικής του ελληνικού στόλου, ανταποκρινόμενο στις ανάγκες και τις απαιτήσεις του σήμερα. Οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να υποβάλλουν τις αιτήσεις τους από οπουδήποτε στον κόσμο, όλο το 24ωρο. Εύκολα και ψηφιακά. Η νέα πλατφόρμα απλοποιεί και επιταχύνει τις διαδικασίες νηολόγησης, καταργεί περιττή γραφειοκρατία, ενώ η αυτόματη ψηφιακή έκδοση του Εγγράφου Εθνικότητας των ποντοπόρων πλοίων θα εκσυγχρονίσει μία καίρια διαδικασία της ελληνικής σημαίας.

Η ανάπτυξη της εφαρμογής πραγματοποιήθηκε με τη σύμπραξη των Υπουργείων Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Ψηφιακής Διακυβέρνησης, με την καθοριστική συμβολή της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και τη συνεργασία του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (NAT) τους οποίους και ευχαριστώ θερμά για την παραγωγική συνεργασία. Στόχος μας

“ Η αναβάθμιση και ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου είναι μια από τις προτεραιότητες του Υπουργείου μας. Και ταυτόχρονα μια μεγάλη πρόκληση



η προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο και η στήριξη της εθνικής οικονομίας μέσα από τη θάλασσα στην οποία οι Έλληνες είναι πρωταγωνιστές. Θέλουμε η ελληνική σημαία να κυματίζει σε περισσότερα πλοία και εκεί στοχεύουν όλες οι ενέργειες μας.

- Η χρηματοδότηση προς μία «πράσινη» ναυτιλία είναι ζητούμενο και πρόκληση ταυτόχρονα. Ειδικά σε ότι αφορά στην ακτοπλοία. Οι πόροι είναι μειζονος σημασίας. Ποιες κινήσεις έχουν γίνει;

Η αναβάθμιση και ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου είναι μια από τις προτεραιότητες του Υπουργείου μας. Και ταυτόχρονα μια μεγάλη πρόκληση. Δουλεύουμε συλλογικά με όλους τους εμπλεκόμενους για να βρούμε ρεαλιστικές λύσεις και πρακτικές.

Στο Τομεακό Πρόγραμμα «Μεταφορές 2021-2027» περιλαμβάνεται η δράση που αφορά στη «βελτίωση προσβασιμότητας των νησιών με ανάπτυξη συστήματος θαλάσσιων συγκοινωνιών». Η δράση περιλαμβάνει την ενίσχυση ακτοπλοϊκών συνδέσεων δημόσιας υπηρεσίας με την χρήση πλοίων που δεν χρησιμοποιούν ορυκτά καύσιμα για την πρόωσή τους, ώστε να επιτευχθούν κατάλληλες διανομιστικές θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ λιμένων / νησιωτικών προορισμών σε ικανό αριθμό νησιών τα οποία λόγω της γεωγραφικής τους θέσης παρουσιάζουν χαμηλό δείκτη προσβασιμότητας. Έμφαση δίνεται στις συνδέσεις των μικρών και απομακρυσμένων νησιών με άρση της διπλής απομόνωσης. Ο σχετικός προϋπολογισμός που έχει προβλεφθεί είναι 80 εκατομμύρια από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης. Εμείς όμως ενεργούμε ώστε να επεκταθεί έως τα 360 εκατομμύρια ευρώ, ενώ αναζητούνται πόροι και από άλλα Ταμεία.

Η στόχευση αυτή έγινε λαμβάνοντας υπόψη ότι η ηλικία του σημερινού ακτοπλοϊκού στόλου είναι ιδιαίτερα παλιά (25-

“ Προωθούμε την ολιστική αναβάθμιση των σπουδών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού με σύγχρονες υποδομές και ψηφιακή και τεχνολογική αναβάθμιση

30 ετών κατά μέσο όρο). Αυτό ελλοχεύει τον κίνδυνο η ακτοπλοία μας να μείνει πίσω ως προς τη χρήση τεχνολογιών μη ορυκτών καυσίμων και με απόκλιση από τους κανόνες της Πολιτικής Συνοχής και τις πολιτικές της ΕΕ (fit55). Για το σκοπό αυτό, το Υπουργείο αποφάσισε να προβεί σε ολοκληρωμένη μελέτη για τη διερεύνηση της σκοπιμότητας χρήσης μη ορυκτών καυσίμων σε γραμμές δημόσιου συμφέροντος με πολυετείς συμβάσεις και

με τη σύμπραξη ιδιωτικού και δημόσιου τομέα, του γνωστού ΣΔΙΤ. Ήδη έχει προκηρυχθεί μελέτη σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης.

Η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά είναι μια ιδιαίτερη αγορά, μοναδική στον ευρωπαϊκό χώρο, με πολλές απαιτήσεις, που αυξάνονται λόγω και των επιπτώσεων της κλιματικής κρίσης. Γι αυτό και εξασφαλίσαμε μετά από πολλές συναντήσεις και συζητήσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο τη δυνατότητα η Ελλάδα να μπορεί να αξιοποιήσει και το Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης (Just Transition Fund). Είναι σημαντικό ότι το «πρασίνισμα» της ελληνικής ακτοπλοϊας συζητείται σε ευρωπαϊκό επίπεδο, στο πλαίσιο μιας σύνθετης αγοράς και της ανάγκης ώριμων και ρεαλιστικών λύσεων. Όλο μαζί, από κοινού, σχεδιάζουμε το αύριο της ελληνικής ακτοπλοϊας, το οποίο θα είναι προσαρμοσμένο στις νέες περιβαλλοντικές απαιτήσεις.

- Ανακοινώσατε ότι το 2024 και το 2025 θα είναι «έτη ναυτικής εκπαίδευσης». Πού βρισκόμαστε αυτή τη στιγμή;

Είναι μία από τις μεγαλύτερες και πιο σημαντικές προκλήσεις που έχει να διαχειριστεί η ελληνική πολιτεία. Οι νέες απαιτήσεις στην ανανέωση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων, οι ελλείψεις κατηρητισμένου προσωπικού, ο προσδιορισμός των νέων αναγκών και δεξιοτήτων είναι θέματα που μας απασχολούν καθημερινά.

Η δική μου δέσμευση από την πρώτη στιγμή που ανέλαβα Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ήταν και παραμένει η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Μου έκανε εντύπωση, ότι σε κάθε συνάντησή που είχα με ευρωπαίους ομολόγους μου και συναδέλφους τρίτων

χωρών ή με εκπροσώπους σημαντικών φορέων η συζήτηση στρεφόταν γύρω από το μεγάλο πρόβλημα της έλλειψης εξειδικευμένων ναυτικών και στις νέες ανάγκες που δημιουργούνται στην εκπαίδευση και μετεκπαίδευση χιλιάδων ναυτικών. Ειδικά υπό της πράσινης και ψηφιακής μετάβασης της ναυτιλίας.

Όπως έχω ξαναπεί το ζήτημα αυτό δεν είναι θέμα ελληνικό. Ούτε καν ευρωπαϊκό. Είναι παγκόσμιο θέμα.

Γι αυτό ανακηρύξαμε, το 2024 και το 2025 έτη ναυτικής εκπαίδευσης, ώστε να δοθεί ο αναγκαίος χρόνος να συζητηθούν όλα τα θέματα και να γίνει κατανοητό η πολυπλοκότητα και ο πολύπλευρος χαρακτήρας των πρωτοβουλιών που πρέπει να πάρουμε. Μαζί με όλους τους θεσμικούς εταίρους, ανοίξαμε έναν ουσιαστικό διάλογο για πρώτη φορά σε τέτοια έκταση και βάθος με σύγχρονα στοιχεία και δεδομένα στο τραπέζι. Στόχος όλων μας να βρεθεί ένας κοινός οδικός χάρτης ενεργειών. Αυτός ο διάλογος συνεχίζεται.

Παράλληλα, προωθούμε την ολιστική αναβάθμιση των σπουδών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού με σύγχρονες υποδομές και ψηφιακή και τεχνολογική αναβάθμιση. Συζητάμε την σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και σε στενή συνεργασία με κοινωνικούς και βιομηχανικούς εταίρους της ναυτιλίας, σχεδιάζουμε μια ευρεία εκστρατεία προσέλκυσης νέων ναυτικών για μια καριέρα στη θάλασσα με πολλαπλά ωφελήματα σε έναν από τους πιο νευραλγικούς και συναρπαστικούς κλάδους της οικονομίας.

Οι ανάγκες είναι όντως μεγάλες και πιεστικές. Χρειάζεται, όμως, ένας σταθερός σχεδιασμός με σφιχτές αποφάσεις, και σίγουρα όχι στη λογική του ελάχιστου κοινού παρονομαστί.



DELOS
NAVIGATION LTD.



Θεσπίζεται το “e - Ναυλοσύμφωνο”

Με στόχο την ψηφιοποίηση και τον εκσυγχρονισμό των διαδικασιών για την ψηφιοποίηση της διαδικασίας υποβολής του ναυλοσύμφωνου στις αρμόδιες ελεγκτικές Αρχές και των λοιπών διαδικασιών που εμπίπτουν στον κύκλο της εκμετάλλευσης επαγγελματικών πλοίων αναψυχής στην Ελλάδα, θεσπίζεται η ηλεκτρονική εφαρμογή “e - Ναυλοσύμφωνο”, με διευρυμένο πεδίο εφαρμογής περίπου 7.500 επαγγελματικά πλοία αναψυχής.



Οι διαδικασίες λειτουργίας και οι όροι χρήσης της νέας ηλεκτρονικής εφαρμογής που θα συμβάλει στον ψηφιακό μετασχηματισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, προβλέπονται στο πλαίσιο της Κοινής Υπουργικής Απόφασης των Υπουργών Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Χρήστου Στυλιανίδη, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών Κωστή Χατζηδάκη και Ψηφιακής Διακυβέρνησης Δημήτρη Παπαστεργίου (ΦΕΚ Β' 3798/ 1.7.2024, δι-ορθ. σφαλμ. Β' 4050/10.7.2024).

Το μοναδικό ψηφιακό εργαλείο ελέγχου και καταγραφής, σε πραγματικό χρόνο, της δραστηριότητας των πλοίων του “e – Μητρώου Πλοίων”

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, έχοντας θέσει φέτος σε παραγωγική λειτουργία την ηλεκτρονική εφαρμογή “e-CharterPermission” – το πρώτο ψηφιακό εργαλείο που αφορά αμιγώς στη δραστηριοποίηση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής στη χώρα – προχώρησε στην ανάλυση και υλοποίηση της δεύτερης νομοθετικής πρωτοβουλίας.

Η Κ.Υ.Α. εκδόθηκε προς τον σκοπό επίτευξης, όχι μόνο της ψηφιοποίησης αλλά και της απλούστευσης και του εκσυγχρονισμού των διαδικασιών που προβλέπεται

να διευθετούνται μέσω της εφαρμογής, προσφέροντας τη δυνατότητα της ομαλής μετάβασης από το έντυπο ναυλοσύμφωνο και την υποχρεωτικότητα για φυσική παρουσία στις Αρχές στον, σταδιακά, πλήρη ψηφιακό μετασχηματισμό τους.

Ειδικότερα, η εφαρμογή προβλέπει, ενδεικτικά, τα κάτωθι:

- Να διαλείτουμε, κατ' αρχήν, με έξι πληροφοριακά συστήματα του Δημοσίου.
- Αυτοματοποίηση της διαδικασίας υπολογισμού της διάρκειας ναύλωσης, η οποία μέχρι σήμερα υλοποιείται μέσω μιας εξαιρετικά σύνθετης γραφειοκρατικής διαδικασίας.
- Ψηφιοποίηση – απλούστευση των διαδικασιών υποβολής στις αρμόδιες ελεγκτικές αρχές του Υ.ΝΑ.Ν.Π., του ΥΠ.ΕΘ.Ο.Ο. και της Α.Α.Δ.Ε. των απαιτούμενων στοιχείων (i) του ναυλοσύμφωνου ή (ii) της ιδιοχρησιμοποίησης πλοίου ή (iii) της εκτέλεσης μεμονωμένων κινήσεων πλοίου κενού επιβατίου.
- Κατάργηση υποχρέωσης υποβολής στις Λιμενικές Αρχές, με φυσική παρουσία του ενδιαφερόμενου, των ναυλο-

σύμφωνων, για τον έλεγχο και τη θεώρησή τους και της γνωστοποίησης, προς έγκριση, των κινήσεων της ιδιοχρησιμοποίησης του πλοίου ή των “empty runs”, ανά ταξίδι.

■ Ψηφιοποίηση της κατάστασης των επιβαίνοντων και ψηφιακή τήρηση των απαιτούμενων στοιχείων.

■ Επιβεβαίωση, από τις Λιμενικές Αρχές, της λήψης άδειας απόπλου μέσω της εφαρμογής.

■ Εκσυγχρονισμός του προτύπου του έντυπου ναυλοσύμφωνου, το οποίο θα τηρείται μεταβατικά, παράλληλα με το ψηφιακό.

Η εφαρμογή αποτελεί τον “προπομπό” για την σύναψη σύμβασης ολικής ναύλωσης, πλήρως, με ψηφιακό τρόπο.

Η έναρξη ισχύος ταυτίζεται με την έναρξη της παραγωγικής λειτουργίας της εφαρμογής, δεδομένης της εν εξελίξει θερινής περιόδου.

Για την διαμόρφωση του τελικού σχεδίου της Κ.Υ.Α. προηγήθηκε διαβούλευση με τα συναρμόδια Υπουργεία, το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος και τους ενδιαφερόμενους Φορείς.

SAIL BEYOND THE FUTURE



Στο Gov.gr Wallet η άδεια χειριστή ταχύπλοου σκάφους

Διαθέσιμη μέσω του Gov.gr Wallet είναι η Άδεια Χειριστή Ταχύπλοου Σκάφους. Σύμφωνα με Κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Δημήτρη Παπαστεργίου και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Χρήστου Στυλιανίδη και του Υφυπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Αθανάσιου Πετραλιά (ΦΕΚ Β' 3658/26.06.2024) οι κάτοχοι άδειας χειριστή ταχύπλοου σκάφους μπορούν να εκδώσουν γρήγορα και απλά τη νέα ψηφιακή άδεια στο κινητό τους και να την επιδεικνύουν όπου απαιτείται.

Ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη της υπηρεσίας έγινε από το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή, τη Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων και Ψηφιακής Διακυβέρνησης και το Εθνικό Δίκτυο Υποδομών Τεχνολογίας και Έρευνας (ΕΔΥΤΕ ΑΕ – GRNET) του Υπουρ-

γείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης. Τα στοιχεία των αδειών αντλούνται μέσω του Κέντρου Διαλειτουργικότητας της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων και Ψηφιακής Διακυβέρνησης.

Οι πολίτες μπορούν να εγκαθιστούν την εφαρμογή Gov.gr Wallet απευθείας στο κινητό τους τηλέφωνο μέσω του App Store ή του Google Play, καθώς και μέσω του wallet.gov.gr. Η Άδεια Χειριστή Ταχύπλοου σκάφους αποτελεί το ένατο έγγραφο που εντάσσεται στο Gov.gr Wallet. Υπενθυμίζεται ότι είναι ήδη διαθέσιμα τα εξής έγγραφα: το Δελτίο Αστυνομικής Ταυτότητας, το Δίπλωμα Οδήγησης, η Ψηφιακή Κάρτα Αναπηρίας, η Ψηφιακή Κάρτα Ανεργίας (ΔΥΠΑ), το Σήμα Δακτύλιου για ελεύθερη πρόσβαση στον δακτύλιο της Αθήνας, τα στοιχεία οχήματος (MyAuto), η Ακαδημαϊκή Ταυτότητα και η Ασφαλιστική Ικανότητα.



ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ:

Κυρώθηκε η σύμβαση παραχώρησης στον όμιλο Grimaldi

Εγκρίθηκε από την Ολομέλεια της Βουλής το σχέδιο νόμου του υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για την κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης του Λιμένα Ηρακλείου στον ιταλικό όμιλο Grimaldi (Grimaldi Euromed SpA – Μινωικές Γραμμές), προς τον οποίον παραχωρείται το 67% των μετοχών του έναντι συνολικού τιμήματος 80 εκατ. ευρώ.



ΤΑΙΠΕΔ: Χρηματοδότηση 10 εκατ. ευρώ από το CEF για 4 λιμένες

Τέσσερα περιφερειακά λιμάνια που εντάσσονται στο χαρτοφυλάκιο του ΤΑΙΠΕΔ, εξασφάλισαν χρηματοδότηση ύψους 10 εκατ. ευρώ από το πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Connecting Europe Facility (CEF) για την ανάπτυξη υποδομών cold ironing και την εκπόνηση σχετικών μελετών.

Η πρόταση που υποβλήθηκε στο CEF για τους τέσσερις Οργανισμούς Λιμένων με την ονομασία «DECOMPRESS» (Decarbonizing the Greek COMPRehensive PortS), αποσκοπεί στη μετατροπή τους σε πιο πράσινα και τεχνολογικά προηγμένα λιμάνια με την υλοποίηση περιβαλλοντικών έργων για τη μείωση του ανθρακικού τους αποτυπώματος και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων των γύρω περιοχών.

Κομβικό ρόλο στην υποβολή της πρότασης διαδραμάτισε ο Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου, ο οποίος συντόνισε τις σχετικές διαδικασίες, ενώ η Διεύθυνση Βιώσιμης Ανάπτυξης, ESG και Κλιματικής Αλλαγής του ΤΑΙΠΕΔ οργάνωσε τη συμμετοχή στην εν λόγω πρωτοβουλία και άλλων τριών Οργανισμών Λιμένων του Ταμείου και συγκεκριμένα της Ραφήνας, της Καβάλας και της Κέρκυρας. Συνολικά υποβλήθηκαν 408 προτάσεις για χρηματοδότηση από το CEF και εγκρίθηκαν 134.

Οι ευρωπαϊκοί πόροι, που προέρχονται από την τελευταία πρόσκληση του φακέλου Ταμείου Συνοχής του Μηχανισμού για τη Σύναψη της Ευρώπης II, θα διατεθούν εντός της επόμενης τετραετίας για την κατασκευή τεσσάρων θέσεων ηλεκτροδότησης πλοίων σε τέσσερις θέσεις εξυπηρέτησης ακτοπλοίας του λιμένα Ραφήνας και την εκπόνηση τεχνικών μελετών για εννέα θέσεις ηλεκτροδότησης στον λιμένα Λαυρίου, 11 θέσεις στον λιμένα Κέρκυρας και εννέα στον λιμένα Καβάλας. Εταίροι της πρότασης είναι τα τέσσερα λιμάνια, το ΤΑΙΠΕΔ, ο ΔΕΔΔΗΕ, το ΕΜΠ και οι εταιρείες Protasis, Hydrus και Gates.

Η εξασφάλιση πόρων από το CEF ενισχύει τον εθνικό στόχο για τον ενεργειακό μετασχηματισμό των ελληνικών λιμένων καθώς η χώρα μας έχει πλέον πρόσβαση σε ένα σημαντικό χρηματοδοτικό εργαλείο, το οποίο θα συμβάλει στη συμμόρφωσή της με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Πιο συγκεκριμένα, στο πλαίσιο της Δέσμης Μέτρων Προσαρμογής 55% «Fit for 55» για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 55% το 2030 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990, οι ευρωπαϊκοί λιμένες είναι υποχρεωμένοι έως το τέλος της δεκαετίας να αναπτύξουν υποδομές παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς στα ελλημενιζόμενα πλοία.

Το ΤΑΙΠΕΔ έχει θέσει ως στρατηγικό πυλώνα της Πολιτικής Βιώσιμης Ανάπτυξης τη μετάβαση των λιμένων στην κλιματική ουδέτεριότητα και έχει δρομολογήσει και πραγματοποιήσει σειρά δράσεων προκειμένου να αποτελέσουν τα λιμάνια έναν ισχυρό πυλώνα της Γαλάζιας Οικονομίας της χώρας. Χαρακτηριστική περίπτωση των δράσεων του Ταμείου είναι η πρωτοβουλία που έχει αναλάβει για τον μετασχηματισμό του λιμένα Λαυρίου σε ένα πρότυπο βιώσιμο λιμάνι, με απώτερο στόχο να συμβάλει ευρύτερα στον ολιστικό μετασχηματισμό της ευρύτερης περιοχής.

Το ΤΑΙΠΕΔ διατηρεί το 33% του μετοχικού κεφαλαίου του Οργανισμού Λιμένα ως μέτοχος, ενώ και ως Αρχή Σχεδιασμού Λιμένων, θα συνεργαστεί με το νέο επενδυτή, προκειμένου το λιμάνι να αξιοποιηθεί προς όφελος της ανάπτυξης της Κρήτης και συνολικά της εθνικής οικονομίας. Υπό την διαχείριση του κεντρικού λιμένα βρίσκεται ο σταθμός κρουαζιέρας ακτοπλοίας φορτοεκφόρτωσης γενικού και χύδην φορτίου, διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων και διοίκησης θα είναι στον ιδιώτη επενδυτή.

Σε Λιμενικό Ταμείο που θα δημιουργηθεί θα περιέλθουν ο Ενετικός Λιμένας του Δήμου Ηρακλείου, ο λιμένας των Λινοπεραμάτων του Δήμου Μαλεβιζίου, τα αλιευτικά καταφύγια Άρβης και Καστρίου του Δήμου Βιάννου, και Λούτρας του Δήμου Γόρτυνας αλλά και οι εξωμετρικές ζώνες Β («Θεατρικός Σταθμός»), Γ («ΚΤΕΛ») και Δ («Λιμενικό Περίπτερο»). Επίσης περιλαμβάνονται οι εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών και το εργοστάσιο της ΔΕΗ.

Αναφορικά με το θέμα των ανταποδοτικών λιμενικών τελών ο νέος επενδυτής θα μπορεί να επιβάλλει και να εισπράττει για θέματα υποδομών και υπηρεσιών αλλά πάντα με τις αρχές της αντικειμενικότητας και της μη διάκρισης. Σχετικά με την παροχή υπηρεσιών επιβατηγών οχηματογωγών πλοίων εσωτερικών γραμμών τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών θα μπορούν να αυξηθούν μόνο με έγγραφη συγκατάθεση του αρμόδιου κυβερνητικού φορέα. Τα τέλη για οποιαδήποτε λόγο θα μπορούν να αναθεωρηθούν μόνο μία φορά επισώς κατόπιν έγγραφης ειδοποίησης του κυβερνητικού φορέα και μέχρι ποσοστού που θα ισούται με την ποσοστιαία μεταβολή (αύξηση) του δείκτη τιμών καταναλωτή του μήνα αναπροσαρμογής η τον αντίστοιχο μήνα του προηγούμενου έτους.

Επίσης, το ποσοστό της αύξησης δεν θα πρέπει υπερβαίνει το 3% σε σχέση με τα

αντίστοιχα τέλη που ίσχυαν προηγουμένως όπου αναπροσαρμόζονται με βάση τον τιμάρημο.

Τυχόν βεβαιωμένα ή καταλογισθέντα σε βάρος της Ο.Λ.Η. ΑΕ ποσά για ανταποδοτικά τέλη ή φόρο ηλεκτροδοτούμενων εκτάσεων ή ανταποδοτικά τέλη καθαριότητας πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της Σύμβασης Παραχώρησης, βαρύνουν το Ελληνικό Δημόσιο.

Το ελληνικό δημόσιο συνάπτει την παραχώρηση που παρέχεται μέσω σύμβασης στο νέο επενδυτή έναντι ετήσιου ανταλλάγματος που σε σχέση με οποιαδήποτε χρονική περίοδο θα είναι 3,5% των ετήσιων συνδυασμένων πωλήσεων του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου ΑΕ.

Οι συνδυασμένες πωλήσεις περιλαμβάνουν τα ενοποιημένα έσοδα του ΟΛΗ και το αριθμητικό άθροισμα των ακαθάριστων εσόδων με κάθε πρόσωπο που έχει συμφωνηθεί υποπαραχώρηση για την παροχή υπηρεσιών.

Προβλέπεται επίσης η καταβολή στο Δημόσιο πρόσθετου ανταλλάγματος παραχώρησης, ίσου με ποσοστό 40% επί οποιωνδήποτε περιόδων ταμειακών ροών σε σχέση με το Έτος Αύξησης εάν στη λήξη του ο Δείκτης Εσωτερικής Απόδοσης του Προτιμπίου Επενδυτή υπερβεί το 20%.

Σημαντική ανάπτυξη για την Κρήτη

Ο υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Στέφανος Γκίκας, τόνισε ότι με την παραχώρηση του 67% των μετοχών στον ιδιώτη επενδυτή ο Λιμένας Ηρακλείου, μαζί με την κατασκευή του οδικού άξονα ΒΟΑΚ και με το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι θα είναι στοιχεία σημαντικής ανάπτυξης για όλη την Κρήτη.

Ο κ. Γκίκας, τόνισε ότι από το 2021 το ΤΑΙΠΕΔ ενέκρινε την πρόταση για την πώληση του 67% των μετοχών του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου μέσω διεθνούς διαγωνιστικής διαδικασίας

σύμφωνα με τα προβλεπόμενα. Προεξάρχουσα θέση είχε ο προσυμβατικός έλεγχος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, το οποίο απεφάνθη υπέρ της νομιμότητας της διαδικασίας κι έτσι το ΤΑΙΠΕΔ προχώρησε στη σύμβαση αγοραπωλησίας μετοχών με τον προτιμώμενο επενδυτή. Πρόκειται για την εταιρεία GRIMALDI και Μινωικές Γραμμές Ανώνυμη Ναυτιλιακή.

«Η εταιρεία αυτή μέσω της δραστηριοποίησής της από την εξαγορά των μινωικών γραμμών είναι γνωστή στην πόλη του Ηρακλείου και όσο και αν αρκετοί από την Αντιπολίτευση εκφράζουν επιφυλάξεις για τη συγκέντρωση στην ίδια εταιρεία των δύο αυτών ιδιοτήτων – τόσο δηλαδή της διαχειρίστριας του Λιμένος όσο και της εκμετάλλευσης βασικών ακτοπλοϊκών συνδέσεων – αποδεικνύεται ότι υπάρχουν οφέλη αυτής της σύμπτωσης, που δεν προέκυψε από κάποιον μυστικό ή προνομιακό τρόπο, αλλά κατόπιν διαγωνιστικής διαδικασίας με την έγκριση όλων των αρμοδίων οργάνων και της Επιτροπής Ανταγωνισμού».

Η προσφορά του συγκεκριμένου επενδυτή ήταν η καλύτερη και για λόγους προάσπισης του δημόσιου συμφέροντος και μόνο, επελέγη αυτή κι όχι κάποια άλλη προσφορά. Άλλωστε, οι προσφορές είναι συγκεκριμένες και προκύπτουν από τους ειδικούς κανόνες της αγοράς και τις δικές της αποτιμήσεις. Και από τις καταθέσεις και μόνο προσφορές, επιλέγεται η πλέον συμφέρουσα. Οτιδήποτε άλλο παραμένει στη σφαίρα του φανταστικού και δεν μπορεί να αξιολογηθεί», τόνισε ο αρμόδιος υφυπουργός.

Επιπλέον, ανέφερε ότι με τις συμβάσεις αυτές δεν υπάρχει καμία παραχώρηση κυριότητας, «οπότε, όπου ακούγονται αυτές οι κραυγές, οι υπερβολές περί ξεπουλήματος ή παραχώρησης γης ή κυριαρχικών μας δικαιωμάτων είναι ψευδείς», προσέθεσε και αναφέρθηκε στην συγκεκριμένη παραχώρηση που αφορά μόνον την παραχώρηση χρήσης και εκμετάλλευσης

για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, σαράντα χρόνων, συγκεκριμένων και αποκλειστικά προσδιορισμένων εκτάσεων και εγκαταστάσεων του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου.

«Στο νέο Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου, που το 67% των μετοχών ανήκει στον ιδιώτη και το 33% παραμένει στο Δημόσιο, παραχωρείται συγκεκριμένη περιοχή παραχώρησης, ευρισκόμενη εντός της χερσαίας ζώνης του Λιμένα, όπως περιοριστικά περιγράφεται στη σύμβαση. Στην περιγραφόμενη περιοχή, ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου θα έχει δικαίωμα κατοχής, χρήσης, διαχείρισης, αλλά και συντήρησης, βελτίωσης και εκμετάλλευσης των στοιχείων της παραχώρησης και πραγματοποιήσιων έργων».

Για όλα τα τελευταία, με τις ειδικές εγγυήσεις της σύμβασης, το ενδιαφέρον του Δημοσίου και το όφελος που προκύπτει είναι προφανές, αφού οι απαιτούμενες επενδύσεις για την ως άνω συνεχή συντήρηση και βελτίωση των υποδομών ενός λιμένα αυτού του μεγέθους και μάλιστα με έντονη δραστηριοποίηση τόσο εμπορικά όσο και στον τομέα της κρουαζιέρας, θα ήταν πολύ δύσκολη να γίνει από το κράτος, για να μην πω αδύνατη», σημείωσε ο κ. Γκίκας και προσέθεσε πως

το ελληνικό δημόσιο, εξακολουθεί να επιβλέπει το σύνολο των δραστηριοτήτων εντός του Λιμένα Ηρακλείου, καθώς και της χερσαίας και της θαλάσσιας ζώνης αυτού.

Το 85% των εσόδων στο Δήμο Ηρακλείου

Στο σημείο αυτό, ο κ. Γκίκας, έφερε νομοτεχνική βελτίωση με βάση την οποία το 85% από τα συνολικά έσοδα του Δημοσίου θα αποδίδεται στον Δήμο Ηρακλείου. «Δεν είναι καθόλου ευκαταφρόνητο ποσό. Θα ξεπεράσει, κατά την άποψή μας, τις 300.000 με 350.000 ευρώ. Υπάρχουν άλλωστε τα παραδείγματα της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά», τόνισε σχε-

σε **Λιμενικό Ταμείο που θα δημιουργηθεί θα περιέλθουν ο Ενετικός Λιμένας του Δήμου Ηρακλείου, ο Λιμένας των Λινοπεραμάτων του Δήμου Μαλεβιζίου, τα αλιευτικά καταφύγια Άρβης και Καστρίου του Δήμου Βιάννου, και Λούτρας του Δήμου Γόρτυνας αλλά και οι εξωμετρικές ζώνες**

τικής. Ακόμη, απέναντι στην κριτική περί «ευτελούς τιμήματος», είπε πως είναι «ανεδαφική», αφού το τίμημα αυτό είναι πολλαπλάσιο της αντίστοιχης απότιμης με βάση δείκτες, όπως το ΕΒΙΤΔΑ, που αφορά στα κέρδη μιας επιχείρησης πριν αφαιρεθούν τόκοι, φόροι και απόσβεση.

Οι οικονομικοί αναλυτές είπαν ότι τα 80 εκατομμύρια ευρώ είναι 31 φορές περισσότερα από αυτά που οι δείκτες αυτοί ζητούν, όπως επίσης ότι εάν πηγαίναμε με αντίστοιχους λιμένες σε αντίστοιχα εγχερήματα, δεν θα έπαιρνε το Δημόσιο πάνω από 30 εκατομμύρια. Αναφορικά με την κριτική ότι δεν υπάρχει masterplan, το διέψευσε λέγοντας ότι ο ΟΛΗ έχει ένα masterplan, το οποίο, προβλέπει μέχρι το 2030 να έχει τις εγκαταστάσεις ηλεκτροφόρτισης πλοίων, επένδυση που θα ανέλθει σε 25 εκατομμύρια ευρώ.

Επίσης, μέσα σε εννέα μήνες από την Κύρωση της Σύμβασης, ο επενδυτής οφείλει να παρουσιάσει το αναθεωρημένο masterplan για το Λιμάνι του Ηρακλείου, το οποίο θα περάσει από έλεγχο μέχρι να πάρει την τελική έγκριση για την υλοποίηση.

Σε σχέση με τις ανησυχίες που έχουν εκφραστεί για τον κίνδυνο άσκησης μονοπωλιακών πολιτικών, ο κ. Γκίκας ανέφερε ότι δεν βλέπει να μπορεί να γίνει κάτι τέτοιο, αφού όλες οι πράξεις και οι διαδικασίες τελούν υπό τον διαρκή έλεγχο όλων των αρμόδιων αρχών, ανάμεσα στις οποίες είναι και η Αρχή Ανταγωνισμού.

Δε, σε περίπτωση παραβίασης του νόμου, οι κυρώσεις θα είναι άμεσες και βαριές, ενώ προβλέπονται ποινικές ρήτρες της ίδιας της σύμβασης, σε περίπτωση παραβίασης των όρων. Ακόμη είπε ότι η ύπαρξη πληθώρας λιμένων, ακόμα και γειτονικών, εμποδίζει καταχρηστικές πολιτικές του ενός λιμένα σε βάρος των άλλων, αφού η ίδια η αγορά θα έκανε άμεσα τις ομαλοποιήσεις, οδηγώντας τον κύριο φόρτο εργασιών στο παραπλήσιο λιμάνι.

Με την παραχώρηση του 67% των μετοχών στον ιδιώτη επενδυτή ο Λιμένας Ηρακλείου, μαζί με την κατασκευή του οδικού άξονα ΒΟΑΚ και με το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι θα είναι στοιχεία σημαντικής ανάπτυξης για την Κρήτη

ΟΛΠ: Μέρισμα - ρεκόρ στα 1,336 ευρώ μεικτά ανά μετοχή

Η ΟΛΠ Α.Ε. ανακοίνωσε πως σύμφωνα με την απόφαση της Τακτικής Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της 4ης Ιουλίου 2024, το μέρισμα για τη χρήση 2023 ανέρχεται σε 1,336 ευρώ ανά μετοχή, το οποίο υπόκειται σε παρακράτηση φόρου και συνεπώς το καθαρό καταβαλλόμενο ποσό του μερίσματος ανά μετοχή θα ανέλθει σε 1,2692 ευρώ.

Σημειώνεται πως η συνέλευση πραγματοποιήθηκε μέσω τηλεδιάσκεψης και με απαρτία που ανήλθε στο 81,28%. Κατά τη διάρκεια της Γενικής Συνέλευσης οι μέτοχοι ενημερώθηκαν για την πορεία της Εταιρείας και τις τρέχουσες εξελίξεις, απαντήθηκαν ερωτήσεις και έγιναν θετικά σχόλια για τις εξαιρετικές οικονομικές επιδόσεις του Οργανισμού παρά τις δύσκολες συγκυρίες.

Επισημαίνεται ότι εγκρίθηκαν, κατά πλειοψηφία, όλα τα θέματα της ημερήσιας διάταξης, ανάμεσα στα οποία οι Ετίσιες Οικονομικές Καταστάσεις, καθώς και η Διανομή Μερίσματος υπέρ των μετόχων της Εταιρείας για την εταιρική χρήση 2023 (από 01.01.2023 έως 31.12.2023).

Σημειώνονται τα σημαντικότερα μεγέθη της Ετίσιας Οικονομικής Έκθεσης για το έτος 2023:

Τα **συνολικά** έσοδα της χρήσης ανήλθαν σε € 219,8 εκατ., παρουσιάζοντας αύξηση ποσού €25,2 εκατ. ή ποσοστό 12,9%, σε σχέση με την αντίστοιχη χρήση του 2022 (€ 194,6 εκατ.). Τα κέρδη προ φόρων ανήλθαν σε €96,2 εκατ. έναντι €74,7 εκατ. της χρήσης 2022, σημειώνοντας αύξηση 28,8%, ενώ τα κέρδη μετά από φόρους ανήλθαν σε €66,8 εκατ., αυξημένα κατά 26,3% σε σχέση με τα €52,9 εκατ. της χρήσης του 2022.

Τα παραπάνω ποσά αποτελούν, εκ νέου, τις υψηλότερες επιδόσεις στην ιστορία της ΟΛΠ Α.Ε., αναφορικά με τα έσοδα



αλλά και την κερδοφορία ενώ τονίζεται ότι η Εταιρεία βελτιώνει τις ιστορικές της επιδόσεις για τρίτη συνεχόμενη χρονιά.

Ο **Πρόεδρος** της ΟΛΠ Α.Ε. κ.ΛΙΝ JI, ο οποίος προήδρευσε της Γενικής Συνέλευσης, αφού ευχαρίστησε τους μετόχους για την εμπιστοσύνη τους, καθώς και τη Διοίκηση και το προσωπικό της Εταιρείας για την αδιάκοπη προσπάθεια που καταβάλλουν, σημείωσε:

«Τα ανοδικά και βελτιωμένα οικονομικά αποτελέσματα της Εταιρείας μας και μάλιστα για τρίτη συνεχόμενη χρονιά, καταδεικνύουν ότι η στρατηγική ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού του λιμένος, αλλά και οι σημαντικές αποφάσεις για τον τρόπο λειτουργίας του, βρίσκονται απόλυτα στη

σωστή κατεύθυνση και εξασφαλίζουν τις απαραίτητες συνθήκες για την καθιέρωση του Πειραιά ως ένα από τα κορυφαία λιμάνια της Μεσογείου και της Ευρώπης. Στο μεγαλύτερο ελληνικό λιμάνι παρέχονται σταθερά υψηλού επιπέδου ολοκληρωμένες λιμενικές υπηρεσίες με αποτέλεσμα να είναι ισχυρά αξιόπιστο και ανταγωνιστικό.

Σε συνδυασμό με την έμφαση για την ανάπτυξη του με όρους βιωσιμότητας, με μέριμνα για το περιβάλλον και συστηματική ανταπόδοση στην κοινωνία και στις επόμενες γενιές, θέτουμε γερές βάσεις για ένα ανθεκτικό λιμάνι που δημιουργεί οφέλη και κυρίως αξία για όλους, στο παρόν και στο μέλλον».

Τα ποσά αποτελούν, εκ νέου, τις υψηλότερες επιδόσεις στην ιστορία της ΟΛΠ Α.Ε., αναφορικά με τα έσοδα αλλά και την κερδοφορία

ΟΛΠ: Δύο βραβεία για τη συμβολή της Εταιρείας στην ελληνική οικονομία

Δύο νέες διακρίσεις έλαβε η ΟΛΠ Α.Ε. για την καθοριστική συνεισφορά της στην ανάπτυξη της εγχώριας οικονομίας, στα βραβεία «Πρωταγωνιστές της Ελληνικής Οικονομίας» που διοργανώνονται από τη Direction Business Network και τελούν υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ανάπτυξης.

Συγκεκριμένα, η ΟΛΠ Α.Ε. έλαβε το βραβείο «Πρωταγωνιστής Κλάδου Οργανισμοί Λιμένων», αναφορικά με τη θέση της στον κλάδο, βάσει του κύκλου εργασιών της, των κερδών προ φόρων και ταμειακών διαθεσίμων, σύμφωνα με την οικονομική χρήση του έτους 2022, καθώς και το βραβείο «Greek Business Champions», το οποίο απονέμεται σε επιχειρήσεις που έχουν κύκλο εργασιών άνω των 10 εκατ. ευρώ και ταυτόχρονα έχουν καταγράψει κατά τις οικονομικές χρήσεις των ετών 2022 και 2021 αύξηση μεγαλύτερη του 20% σε κύκλο εργασιών και σε κέρδη προ φόρων.

Τα βραβεία παρέλαβε εκ μέρους της Εταιρείας ο Αναπληρω-

τής Διευθύνων Σύμβουλος της ΟΛΠ Α.Ε. Άγγελος Καρακώστας.

Με αφορμή τις σημαντικές διακρίσεις που απέσπασε η Εταιρεία, ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΟΛΠ Α.Ε. κ. Su Xudong εξέφρασε την ικανοποίησή του για τη συνεχή και σταθερά ανοδική οικονομική πορεία της, τονίζοντας ότι τα αποτελέσματα αυτά δεν είναι συγκυριακά ούτε περιστασιακά, αλλά οφείλονται στη συστηματική δουλειά και την πιστή εφαρμογή της κατάλληλης όπως όλα δείχνουν στρατηγικής, που στόχο έχει τη διαχρονική καθιέρωση του Πειραιά ανάμεσα στα κορυφαία λιμάνια της Μεσογείου και της Ευρώπης. Επιπλέον ο κ. Su Xudong σημείωσε ότι κάθε επιτυχία του Λιμένος συμβάλλει ταυτόχρονα στην ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας, γεγονός που κάνει όλους στην Εταιρεία διπλά περήφανους και χαρούμενους.

Η τελετή απονομής των βραβείων πραγματοποιήθηκε τη Δευτέρα 15 Ιουλίου με τη διοργάνωση να λαμβάνει χώρα στα 9η συνεχόμενη χρονιά.



Το πανί και το κατάρτι το χρησιμοποιήθηκαν από τα αρχαιότερα χρόνια στα θαλάσσια σκάφη που κατασκεύασε ο άνθρωπος. Όμως μέχρι και τις αρχές του 15ου αιώνα μ.Χ. το βασικότερο μέσο πρόωσης ήταν το κουπί και όχι ο άνεμος. Οι ναυτικοί ιστορικοί δεν αναγνωρίζουν ούτε την αθηναϊκή τριήρη, αλλά ούτε και τη ρωμαϊκή γαλέρα ως ιστιοφόρα, αφού επρόκειτο για πλοία με βασική κινητήρια δύναμη τα κουπιά. Το ίδιο ισχύει και για τα σκάφη της βυζαντινής και της πρώιμης ενετικής περιόδου. Ο όρος «ιστιοφόρο» γεννήθηκε από τη στιγμή που τα πλοία μπόρεσαν να κινηθούν πλέοντας και με αντίθετο άνεμο.

Τα διάσημότερα ιστιοφόρα της ιστορίας



Του
**Νίκου
Καραγεωργίου**

Πρώην πρόεδρος ΙΟΠ

Από τον 14ο και κυρίως τον 15ο αιώνα έκαναν την εμφάνισή τους τα πανιά λατίνια, από τα οποία εξελίχθηκαν οι ενετικές γαλέρες, ενώ στην Ολλανδία, την Ισπανία και την Πορτογαλία κατασκευάστηκαν τα πρώτα αργκίνινα ιστιοφόρα σκάφη, οι καράκες, τα γαλιόνια και οι καραβέλες, που χρησιμοποιήθηκαν για τις μεγάλες εξερευνητικές αποστολές. Ο μεγαλύτερος σταθμός για την εξέλιξη και τελειοποίηση των ιστιοφόρων υπήρξε η ναυμαχία της Ναυπάκτου το 1571, που έφερε πραγματική επανάσταση όχι μόνο στη ναυπηγική τέχνη, αλλά και στις τακτικές της πλεύσης, αφού επέβαλε τα συγκεκριμένα σκάφη ως το βασικότερο πολεμικό πλοίο γραμμής. Με το πέρασμα των χρόνων, τα ιστιοφόρα τελειοποιήθηκαν με την προσθήκη νέων εξαρτημάτων, όπως το πηδάλιο, η άγκυρα, η πυξίδα, η αλυ-

σιδωτή θωράκιση, τα πολλαπλά καταστρώματα κ.λπ. Συνήθως χωρίζονται σε τρεις βασικές κατηγορίες ανάλογα με τη χρήση τους: τα πολεμικά, τα εμπορικά και τα πειρατικά. Όμως η σωστότερη διακρίση τους έχει να κάνει με τον αριθμό των καταρτίων που διαθέτουν. Μονάρμπουρα με ένα κατάρτι, δικάταρτα με δύο, τρικάταρτα με τρία και πολυάρμπουρα (με 4 έως και 7 κατάρτια για υπερπόντια κυρίως ναυσιπλοΐα).

Στο μικρό μας αφιέρωμα θα δούμε την ιστορία και την ταυτότητα 11 διάσημων ιστιοφόρων που καλύπτουν μια περίοδο 450 περίπου χρόνων: από τα τέλη του 15ου αιώνα και τα πλοία των ανακαλύψεων, μέχρι και τις αρχές του 20ού, όταν η εμφάνιση του ατμού σήμανε την αρχή του τέλους της κυριαρχίας του ανέμου στην παγκόσμια ναυσιπλοΐα.



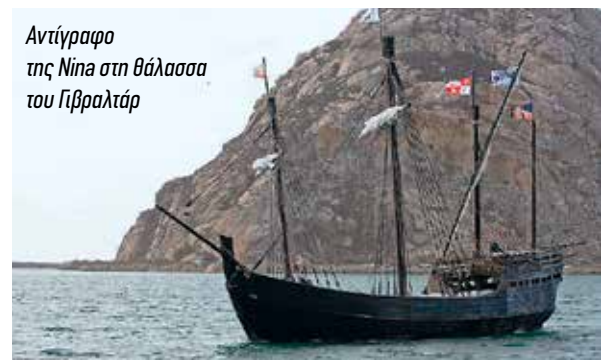


Αντίγραφο της *Santa Maria* στην πόλη Palos de la Frontera της Ισπανίας

1 / SANTA MARIA

- **Χώρα προέλευσης:** Ισπανία
- **Χρονολογία ναυπήγησης:** 1480
- **Μήκος:** 29,6 μέτρα
- **Πλάτος:** 8 μέτρα
- **Τονάζ:** 110 τόνοι
- **Εξοπλισμός:** 3 κατάρτια, 4 κανόνια των 90 mm
- **Πλήρωμα:** 40
- **Κύριες διαδρομές:** Ισπανικά παράλια, Ατλαντικός Ωκεανός

Η Santa Maria (de la Inmaculada Concepcion) ήταν το μεγαλύτερο από τα τρία πλοία με τα οποία ξεκίνησε το 1492 ο Κολόμβος το παρθενικό του ταξίδι προς τη Δύση με στόχο να φτάσει στην Ινδία. Λανθασμένα θεωρείται караβέλα, αφού ανήκε στην κατηγορία των carracas, εμπορικών πλοίων που πρωτοκατασκευάστηκαν στην Ολλανδία στα μέσα του 15ου αιώνα. Ναυπηγήθηκε στο Puerto de Santa Maria της Ισπανίας και ήταν ιδιοκτησία του Juan de la Cosa, θαλασσοπόρου και χαρτογράφου που ακολούθησε τον Κολόμβο στα δύο πρώτα του ταξίδια. Στις 25 Δεκεμβρίου του 1492, η Santa Maria εξόκειλε στη βορειοανατολική ακτή της σημερινής Δομινικάνης Δημοκρατίας. Δεν μπόρεσε να επισκευαστεί και έτσι η ξυλεία της χρησιμοποιήθηκε για την κατασκευή ενός φρουριού που ονομάστηκε Fuerte Navidad.



Αντίγραφο της *Nina* στη θάλασσα του Γιβραλτάρ

2 / LA NINA

- **Χώρα προέλευσης:** Ισπανία
- **Χρονολογία ναυπήγησης:** 1487-1490
- **Μήκος:** 18,3 μέτρα
- **Πλάτος:** 5,5 μέτρα
- **Τονάζ:** 75 τόνοι
- **Εξοπλισμός:** 3 κατάρτια
- **Πλήρωμα:** 24
- **Κύριες διαδρομές:** Ισπανικά παράλια, Ατλαντικός Ωκεανός

Η μία από τις δύο караβέλες (η άλλη ήταν η Pinta) που συνόδευσαν τη Santa Maria και τον Κολόμβο στο ταξίδι προς τον Νέο Κόσμο. Ναυπηγήθηκε στο ζακουστό

καρνάγιο του Puerto de la Ribera στη Huelva της Ισπανίας, ονομάστηκε Santa Clara, αλλά έμεινε γνωστή ως La Niña, λόγω του επίθετου των ιδιοκτητών της, των αδελφών Niño. Μετά το ναυάγιο της Santa Maria, η Niña έγινε η ναυαρχίδα του Κολόμβου, επιστρέφοντας στην αμερικανική ήπειρο και στη δεύτερη αποστολή του Ιταλού θαλασσοπόρου, όταν και ανακαλύφθηκαν η Τζαμάικα και η Κούβα. Η θρυλική караβέλα συνέχισε να πραγματοποιεί υπερατλαντικά ταξίδια μέχρι και το 1508, όταν χάθηκαν τα ίχνη της.

3 / SAO GABRIEL

- **Χώρα προέλευσης:** Πορτογαλία
- **Χρονολογία ναυπήγησης:** 1497
- **Μήκος:** 21,3 μέτρα
- **Πλάτος:** 7 μέτρα
- **Τονάζ:** 100 τόνοι
- **Εξοπλισμός:** 3 κατάρτια, 20 κανόνια
- **Πλήρωμα:** 90
- **Κύριες διαδρομές:** Ακτές της Αφρικής, Ινδικός Ωκεανός

Ο «Άγιος Γαβριήλ» ήταν η ναυαρχίδα του μικρού στόλου (συνολικά πέντε πλοία) που ξεκίνησε στις 8 Ιουνίου του 1497 από τη Λισαβόνα της Πορτογαλίας για να ανακαλύψει ένα εναλλακτικό δρομολόγιο προς τις Ινδίες, περνώντας το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας στο νότιο άκρο της αφρικανικής ηπείρου. Ο ευγενής Βάσκο ντε Γκάμα, αρ-



Αντίγραφο του *Sao Gabriel* σε θεματικό πάρκο της Πορτογαλίας

χηγός της αποστολής, κατάφερε να κάνει το στόχο πραγματικότητα και να αλλάξει τα δεδομένα της παγκόσμιας ναυσιπλοΐας αλλά και του εμπορίου, ολοκληρώνοντας το ταξίδι του τον Ιούλιο του 1499, όταν επέστρεψε στη Λισαβόνα, όπου έγινε δεκτός με τιμές ήρωα. Το τρικάρταρο Sao Gabriel έφτασε ξανά μέχρι την Ινδία (1502) μαζί με τον Βάσκο ντε Γκάμα, από εκείνο το σημείο όμως και μετά αγνοείται η τύχη του.

4 / VICTORIA

- **Χώρα προέλευσης:** Ισπανία
- **Χρονολογία ναυπήγησης:** 1519
- **Μήκος:** άγνωστο
- **Πλάτος:** άγνωστο
- **Τονάζ:** 85 τόνοι
- **Εξοπλισμός:** 3 κατάρτια
- **Πλήρωμα:** 60
- **Κύριες διαδρομές:** Γύρος του κόσμου εν πλω

Η Victoria, μια μικρή ισπανική carraca, είχε την τιμή να είναι το πρώτο καράβι στην ιστορία που ολοκλήρωσε το γύρο του κόσμου εν πλω. Η Victoria ήταν ένα από τα πέντε πλοία με τα οποία ξεκίνησε ο Πορτογάλος εξερευνητής Μαγγελάνος (Fernando de Magallanes) στις 20 Σεπτεμβρίου του 1519 από το Sanlucar de Barameda (στην εκβολή του ποταμού Γουαδάλκιβίρ) για να καταφέρει αυτό που δεν είχε μπόρεσει ο Κολόμβος: να βρει ένα δρομο-



Αντίγραφο της *Victoria* σε λιμάνι της Ιαπωνίας

λόγιο για την Ινδία πλέοντας προς τη Δύση. Στις 28 Σεπτεμβρίου η Victoria πέρασε από το νοτιότερο άκρο της αμερικανικής ηπείρου (σήμερα είναι γνωστό ως Πορθμός του Μαγγελάνου), διέσχισε ολόκληρο τον Ειρηνικό Ωκεανό και μέσω του Ινδικού Ωκεανού επέστρεψε τρία χρόνια αργότερα στην Ισπανία (το μοναδικό από τα αρχικά πέντε πλοία) χωρίς τον Μαγγελάνο, ο οποίος είχε δολοφονηθεί στις 27 Απριλίου του 1521 από ιθαγενείς στις Φιλιππίνες. Η Victoria βυθίστηκε λίγα χρόνια αργότερα στη διάρκεια ενός ταξιδιού στον Ατλαντικό.

5 / VICTORY

- **Χώρα προέλευσης:** Μεγάλη Βρετανία
- **Χρονολογία ναυπήγησης:** 1765
- **Μήκος:** 69,3 μέτρα
- **Πλάτος:** 15,8 μέτρα
- **Τονάζ:** 2.142 τόνοι
- **Εξοπλισμός:** 3 κατάρτια, 104 κανόνια
- **Πλήρωμα:** 850.

Η θρυλική ναυαρχίδα του λόρδου Nelson στη ναυμαχία του Trafalgar είναι το πλοίο με τη μεγαλύτερη διάρκεια υπηρεσίας στην παγκόσμια ιστορία του πολεμικού ναυτικού. Κατασκευάστηκε το 1765 από 6.000 βελανιδιές και από το 1778 ξεκίνησε την πολεμική του δράση. Πήρε μέρος σε πολλές ναυμαχίες, όμως η κορύφωση ήρθε το 1805 στο Τραφάλγαρ του Κάντιθ στην Ισπανία, εκεί όπου ο αγγλικός στόλος διέλυσε τον ισπανογαλλικό συνασπισμό. Ο ναύαρχος Νέλσον σκοτώθηκε στη διάρκεια της μάχης και το σώμα του μεταφέρθηκε πάνω στο Victory πίσω στην Αγγλία. Η πολεμική μηχανή με τα 104 κανόνια και τους εκατοντάδες οπλισμένους άντρες συνέχισε τη δράση της μέχρι το 1812, όταν και αποσύρθηκε. Σήμερα είναι πλωτό μουσείο και διατηρεί μόνιμο πλήρωμα και πλοίαρχο. Βρίσκεται στο Portsmouth της Αγγλίας.

Το *HMS Victory* αραγμένο στο Portsmouth της Αγγλίας

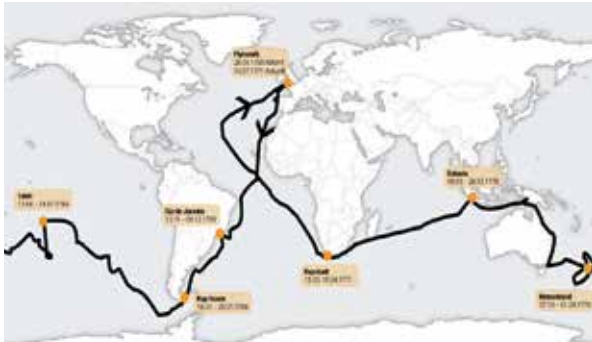


Το *Resolution* μαζί με το δίδυμό του, *Adventure* από πίνακα της εποχής

6 / RESOLUTION

- **Χώρα προέλευσης:** Μεγάλη Βρετανία
- **Χρονολογία ναυπήγησης:** 1770
- **Μήκος:** 33,7 μέτρα
- **Πλάτος:** 9,2 μέτρα
- **Τονάζ:** 461 τόνοι
- **Εξοπλισμός:** 3 κατάρτια
- **Πλήρωμα:** 110
- **Κύριες διαδρομές:** Νότιες θάλασσες και Ανταρκτική, Ειρηνικός Ωκεανός

Κατασκευασμένο στο Yorkshire της Αγγλίας, το Resolution μαζί με το δίδυμό του, Adventure, στάλθηκαν το 1772 με αρχηγό της αποστολής τον πλοίαρχο James Cook για να ανακαλύψουν αν υπάρχει κάποια ήπειρος στις θάλασσες του Νότου. Από τις 13 Ιουλίου του 1772 μέχρι τις 29 Ιουλίου του 1775, το Resolution ταξίδεψε σε όλες τις θάλασσες που εκτείνονται κάτω από την Αφρική, την Αυστραλία, τη Νότιο Αμερική και την Ανταρκτική, περνώντας δύο φορές τον Νότιο Πολικό Κύκλο και φτάνοντας στο νοτιότερο σημείο που είχε ποτέ βρεθεί άνθρωπος μέχρι τότε. Ένα χρόνο αργότερα, το 1776, το Resolution ξεκίνησε για ένα ακόμα ταξίδι, αυτή τη φορά στον Ειρηνικό Ωκεανό, όπου ιθαγενείς της Χαβάης σκότωσαν τον Κουκ. Το 1782 το Resolution κατελήφθη από γαλλικά πολεμικά πλοία στον Ινδικό Ωκεανό και χάθηκαν τα ίχνη του.

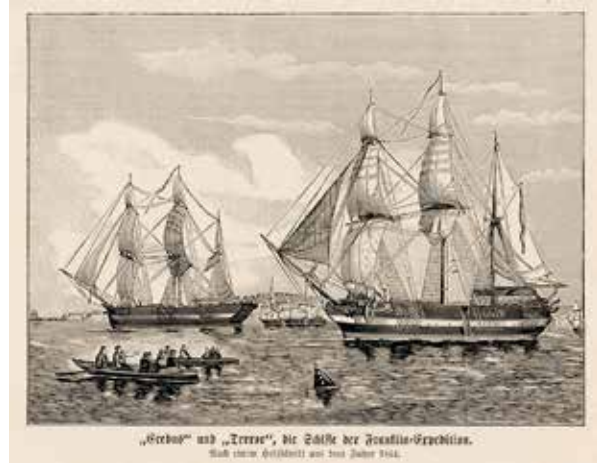


Αντίγραφο του *Bounty*, ειδικά κατασκευασμένο για την ομώνυμη ταινία του 1984, όπου πρωταγωνιστούν ο *Mel Gibson* και ο *Anthony Hopkins*

7 / BOUNTY

- **Χώρα προέλευσης:** Μεγάλη Βρετανία
- **Χρονολογία ναυπήγησης:** 1784
- **Μήκος:** 27,7 μέτρα
- **Πλάτος:** 7,4 μέτρα • Τονάζ: 220 τόνοι
- **Εξοπλισμός:** 3 κατάρτια, 4 κανόνια
- **Πλήρωμα:** 45
- **Κύριες διαδρομές:** Νότιος Ειρηνικός, Καραϊβική

Το Bounty κατασκευάστηκε το 1784 στο Hull της Αγγλίας και τρία χρόνια αργότερα αγοράστηκε από το Ναυαρχείο. Η πρώτη αποστολή του πλοίου ήταν απλή. Έπρεπε να ταξιδέψει στην Ταϊτή, να φορτώσει αρτόκαρπους και στη συνέχεια να τους μεταφέρει στην Καραϊβική για να τραφούν εύκολα και φτηνά οι σκλάβοι. Ο πλοίαρχος William Bligh γέμισε τα αμπάρια του με το φορτίο και ξεκίνησε για τον τελικό του προορισμό, όταν στις 28 Απριλίου του 1789 το πλήρωμα με αρχηγό τον Fletcher Christian στασίασε και κατέλαβε το πλοίο. Ο Bligh και μερικοί πιστοί του ναυτικού αφέθηκαν στον ωκεανό μέσα σε μια βάρκα. Οι στασιαστές έφτασαν μέχρι το νησί Pitcairn στον Ειρηνικό και εκεί στις 23 Ιανουαρίου του 1790 έβαλαν φωτιά στο Bounty και το έκαιψαν. Αν δεν την έχετε δει, η ομώνυμη ταινία του 1962 με τον Marlon Brando στο ρόλο του Fletcher Christian είναι αριστούργημα.

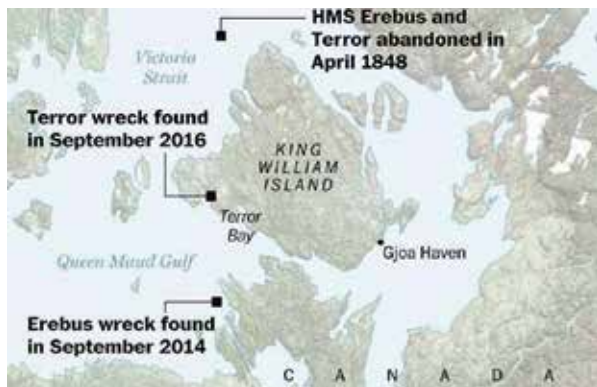


8 / EREBUS

- **Χώρα προέλευσης:** Μεγάλη Βρετανία
- **Χρονολογία ναυπήγησης:** 1826
- **Μήκος:** 32 μέτρα
- **Πλάτος:** 8,7 μέτρα
- **Τονάζ:** 378 τόνοι
- **Εξοπλισμός:** 3 κατάρτια, βοηθητική ατμομηχανή, 2 όλμοι
- **Πλήρωμα:** 67
- **Κύριες διαδρομές:** Ανταρκτική, Αρκτική

Το Erebus κατασκευάστηκε στην Ουαλία το 1826 και λίγα χρόνια αργότερα, με τις απαραίτητες μετατροπές, έγινε ειδικό εξερευνητικό πλοίο για τις πολικές θάλασσες. Στις 30 Σεπτεμβρίου του 1839, μαζί με το δίδυμο Terror, ξεκίνησαν για μια επιστημονική αποστολή στην Ανταρκτική, με στόχο να μελετηθεί το μαγνητικό πεδίο της Γης και να βρεθεί η ακριβής θέση του Νότιου Πόλου. Ο πλοίαρχος James Clark Ross πέρασε μέσα από ατελείωτα κιλόμετρα πάγου, φτάνοντας τελικά στη θάλασσα που σήμερα φέρει το όνομά του και στη συνέχεια έφτασε στην Ανταρκτική. Ύστερα από μια τετραετία γεμάτη κινδύνους μέσα σε πολικές θύελλες και παγόβουνα, το Erebus επέστρεψε τον Σεπτέμβριο του 1843 στην Αγγλία.

Το 1844 έγινε νέα μετατροπή και στα δύο καράβια με την προσθήκη βοηθητικών ατμομηχανών και αμέσως μετά, τον Αύγουστο του 1845, το Erebus με το Terror αναχώρησαν για τον Βόρειο Αρκτικό Κύκλο αυτή τη φορά, με αποστολή να κάνουν μαγνητικές μετρήσεις στον Αρκτικό Καναδά και να πλεύσουν για πρώτη φορά κατά μήκος του βορειοδυτικού περάσματος. Τα δύο πλοία παγιδεύτηκαν στους πάγους. Οι 130 άντρες των πληρωμάτων τα εγκατέλειψαν και πέθαναν όλοι προσπαθώντας να σωθούν. Πρόσφατα, το 2014 και το 2016 Καναδοί ερευνητές του Arctic Research Foundation, βρήκαν τα ναύαγια των Erebus και Terror.



9 / CUTTY SARK

- **Χώρα προέλευσης:** Μεγάλη Βρετανία
- **Χρονολογία ναυπήγησης:** 1869
- **Μήκος:** 64,8 μέτρα
- **Πλάτος:** 11 μέτρα
- **Τονάζ:** 978 τόνοι
- **Εξοπλισμός:** 3 κατάρτια
- **Πλήρωμα:** 70
- **Κύριες διαδρομές:** Κίνα - Λονδίνο, Λονδίνο - Αυστραλία - Λονδίνο.

Το Cutty Sark ναυπηγήθηκε το 1869 στη Σκωτία και ανήκει στην κατηγορία των clippers (τα πιο γρήγορα ιστοιόφρα πλοία). Ήταν το τελευταίο εμπορικό clipper που κατασκευάστηκε ποτέ και μόνο ένα από τα τρία συνολικά του 19ου αιώνα που σώζονται μέχρι σήμερα.



Το *Cutty Sark* στην αποβάθρα του Greenwich στο Λονδίνο



Το Cutty Sark, το τελευταίο εμπορικό ιστιοφόρο clipper που κατασκευάστηκε και μόνο ένα από τα τρία συνολικά του 19ου αιώνα που σώζονται μέχρι σήμερα. Φωτογραφία της εποχής.

Συνέχεια από την προηγούμενη

Χρησιμοποιήθηκε αρχικά στο δρομολόγιο Λονδίνο - Κίνα για τη μεταφορά τσαγιού, κάνοντας τον καλύτερο χρόνο του στο δεύτερο ταξίδι, όταν χρειάστηκε 107 ημέρες για να πάει μέχρι τη Σαγκάη και να επιστρέψει στην Αγγλία. Στη συνέχεια (και μετά το άνοιγμα της διώρυγας του Σουέζ) χρησιμοποιήθηκε στο δρομολόγιο Λονδίνο - Αυστραλία, μεταφέροντας κυρίως μαλλί, ενώ το 1895 πουλήθηκε σε έναν Πορτογάλο εφοπλιστή αλλάζοντας όνομα (Ferreira). Το 1922 αγοράστηκε από τον πλοίαρχο Wilfred Dowman, ο οποίος αποκατέστησε την αρχική του μορφή και το χρησιμοποίησε ως εκπαιδευτικό σκάφος.

Από το 1954 βρίσκεται μόνιμα σε ειδικά κατασκευασμένη αποβάθρα στο Greenwich του Λονδίνου και είναι πλωτό μουσείο. Το όνομα του πλοίου προέρχεται από το ποίημα του Robert Burns, "Tam O'Shanter" και πρόκειται για το παρατσούκλι της Nannie Dee (φανταστικού χαρακτήρα του έργου). Το Cutty Sark ήξερε ότι οι άνεμοι θα ήταν με το μέρος του. Στο πιο μεγάλο κομμάτι του ταξιδιού του άλλωστε θα φυσούσαν οι ίδιοι άνεμοι, αυτοί που φυσούν σταθερά εδώ και χιλιάδες χρόνια, αγκαλιάζουν τις ακτές της Αφρικής και ύστερα στρέφονται προς την Ανατολή, οι άνεμοι που τους λένε Αληγείς, γιατί δεν σταματούν ποτέ και το ταξίδι τους ποτέ δε λήγει και που ο πλοίαρχος Τίπταφ όπως και όλοι οι άλλοι Άγγλοι ναυτικοί τους λένε "Trade Winds", που θα πει «άνεμοι του εμπορίου».

Κι είναι στα αλήθεια αυτοί οι άνεμοι που άνοιξαν το δρόμο στα εμπορικά ιστιοφόρα της Ευρώπης για να γυρίσουν τον κόσμο.

Ο πλοίαρχος είχε δικίο όμως. Άλλος ένας άνεμος φυσούσε εκείνο το πρωί. Αληγής κι αυτός. Ασταμάτητος. Το σκαρί του Cutty Sark τον ήξερε καλά και στα επόμενα χρόνια θα τον γνώριζε ακόμη καλύτερα.

Ήταν ο άνεμος των αλλαγών. Εκείνος που κάνει τα πράγματα να παλιώνουν και φέρνει νέα για να τα αντικαταστήσουν.

10 / THOMAS W. LAWSON

- **Χώρα προέλευσης:** ΗΠΑ
- **Χρονολογία ναυπήγησης:** 1902
- **Μήκος:** 117,3 μέτρα
- **Πλάτος:** 15,2 μέτρα
- **Τονάζ:** 5.218 τόνοι
- **Εξοπλισμός:** 7 κατάρτια
- **Πλήρωμα:** 16
- **Κύριες διαδρομές:** Ακτές των ΗΠΑ, Ατλαντικός

Το Thomas W. Lawson ήταν η μεγαλύτερη γολέτα (σκουίνα) που ναυπηγήθηκε ποτέ. Διέθετε 7 κατάρτια ύψους 58 μέτρων το καθένα και κατασκευάστηκε εξ ολοκλήρου από ατσάλι σε ναυπηγείο της Μασαχουσέτης. Αρχικά μετέφερε κάρβουνο, όμως πολύ σύντομα μετατράπηκε σε πετρελαιοφόρο κάνοντας δρομολόγια μεταξύ των ακτών των ΗΠΑ και του Κόλπου του Μεξικού. Ονομάστηκε έτσι



Το Thomas W. Lawson με τα 7 κατάρτια του

προς τιμήν του Βοστονέζου επιχειρηματία και συγγραφέα Thomas W. Lawson. Η φόρτωση και η εκφόρτωση γίνονταν αποκλειστικά από δυο τεράστια βαρούλκα (ένα στην πλώρη και ένα στην πρόμνη), που ήταν συνδεδεμένα με πολλαπλούς μηχανισμούς με όλες τις μπουκαπόρτες. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να χρειάζονται μόνο 16 άντρες πλήρωματος. Πέντε μόλις χρόνια μετά το παρθενικό του ταξίδι, την 13 Δεκεμβρίου του 1907, το Thomas W. Lawson βυθίστηκε έξω από τα νησιά Scilly (ανοιχτά της Κορνουάλλης), παρασυρμένο από θυελλώδεις άνεμους. Σώθηκαν μόνο ο πλοίαρχος και ένας ναύτης.

11 / GREAT EASTERN

- **Χώρα προέλευσης:** Μεγάλη Βρετανία
- **Χρονολογία ναυπήγησης:** 1858
- **Μήκος:** 210 μέτρα
- **Πλάτος:** 25,3 μέτρα
- **Τονάζ:** 18.915 τόνοι
- **Εξοπλισμός:** 6 κατάρτια, 5 ατμομηχανές συνολικής ισχύος 8000 ίππων
- **Πλήρωμα:** 418
- **Επιβάτες:** 4000
- **Κύριες διαδρομές:** ΗΠΑ - Ευρώπη, Ινδικός Ωκεανός



Το Great Eastern, το πλοίο που ενέπνευσε τον Ανδρέα Εμπειρικό να γράψει τον «Μεγάλο Ανατολικό», δεν ήταν ακριβώς ιστιοφόρο. Όμως το συμπεριλαμβανουμε στο κείμενο, σαν χαρακτηριστικό δείγμα μιας εποχής (μέσα 18ου αιώνα μέχρι αρχές 19ου) που συνδύασε τα πανιά και τις μηχανές. Όταν ναυπηγήθηκε το 1858 στο Millwall του Λονδίνου, ήταν σχεδόν πέντε φορές μεγαλύτερο από οποιοδήποτε άλλο πλοίο στον κόσμο και μπορούσε να μεταφέρει 4.000 επιβάτες κάνοντας τον περίπλου της Γης χωρίς να χρειαστεί ανεφοδιασμό! Τα 210 μέτρα του μήκους του αποτέλεσαν παγκόσμιο ρεκόρ για 41 χρόνια.

Πολύ μπροστά από την εποχή του, το Great Eastern αποδείχτηκε μια εμπορική αποτυχία. Διέθετε ελάχιστη ισχύ και παρά το μέγεθός του, είχε προβλήματα ισοροπίας. Μπορούσε να δέσει σε ελάχιστα λιμάνια και το μανουβράρισμά του ήταν πολύ δύσκολο. Πρόλαβε να κάνει δέκα δρομολόγια στην υπερατλαντική γραμμή πριν αποσυρθεί οριστικά. Στη συνέχεια χρησιμοποιήθηκε για την τοποθέτηση υποβρυχίων καλωδίων στον Ατλαντικό και τον Ινδικό Ωκεανό, περνώντας το πρώτο υπερατλαντικό τηλεγραφικό καλώδιο το 1866. Το 1886 κατέληξε στο λιμάνι του Λίβερπουλ, όπου λειτουργήσε ως πλωτό κέντρο διασκέδασης μέχρι το 1889, όταν και πουλήθηκε για παλιοσιδέρα.



SHIPBROKERS
ITCM

Large enough to handle - Small enough to care

3, Drosini str. 16673 Voula, Athens - Greece
+30 210 8955650 - itcm@itcm.gr
www.itcm.gr



Η Λευκάδα του Ονείρου

Η φύση χάρισε στη Λευκάδα παραδεισένια ομορφιά. Σμαραγδένιες παραλίες μέσα σ' ένα τοπίο καταπράσινο, γραφικά καντούνια στην πόλη, ανεπιτήδευτη ομορφιά στα ορεινά του νησιού. Η ιστορία είναι ριζωμένη σε κάθε της πέτρα. Οι θρύλοι την συνοδεύουν από την μία άκρη ως την άλλη.

Από το νοτιότερο άκρο της, από τον Λευκάτα, από τις θυσίες της αρχαιότητας για τον εξευμενισμό των θεών, στο ιερό του Λευκάτα Απόλλωνα, ως τη λύτρωση των ανεκπλήρωτων ερώτων με το πήδημα της Σαπφούς από το βράχο. Φρουρός της το Ενετικό Κάστρο της Αγίας Μαύρας στην είσοδο του νησιού.

Ατέρμονη ομορφιά και ξακουστές εξωτικές παραλίες

Υμνημένη από τους ποιητές της, τον Βαλαωρίτη, το Σικελιανό και τόσους άλλους λογοτέχνες. Ομηρική Ιθάκη την ονόμασε ο Γερμανός αρχαιολόγος Γουλιέλμος Νταϊπρφελντ, αποκαλύπτοντας, όπως πίστευε, τα θεμέλια του παλατιού του Οδυσσέα. Νησί των θρύλων, της ιστορίας, των ερώτων, του φυσικού κάλλους, της ζεστασιάς των ανθρώπων του, του αζεπέρρα-στου γαλάζιου, του κατάλευκου των παραλιών... όπως και να την ονομάσεις η Λευκάδα μαγεύει.

Η ατέρμονη ομορφιά της, το ζεστό καμώγελο των Λευκαδίων, οι ποικίλες εναλλακτικές δραστηριότητες, το μοναδικό αρχιπέλαγος της ανατολικής πλευράς, οι διάσημες παραλίες της δυτικής πλευράς, η ορεινή Λευκάδα των ανέγγιχτων στο χρόνο χωριών, οι αυθεντικές γεύσεις, το πλεονέκτημα του νησιού που συνδέεται με γέφυρα, όλα αυτά και πολλά άλλα είναι που της έχουν χάρισει παγκόσμιες πρωτιές.

Όποιος δεν την έχει επισκεφτεί την λαχταράει. Όποιος την έχει επισκεφτεί, την έχει ερωτευτεί



Για τους λάτρεις των κρυστάλλινων νερών, των κατάλευκων παραλιών, της άγριας ομορφιάς, της παραδεισένιας φύσης, του πράσινου τοπίου.

Με όποιο τρόπο και αν επιλέξετε να βρεθείτε στη Λευκάδα, οδικώς από Αθήνα και Θεσσαλονίκη, μέσω των νέων αυτοκινητόδρομων, ή με αεροπλάνο ως το Άκτιο, η πλωτή γέφυρα που συνδέει με την Αιτωλοακαρνανία, ένα ακόμα πλεονέκτημα του νησιού, σας περιμένει, μαζί με το επιβλητικό Κάστρο της Αγίας Μαύρας.

Η Λευκάδα απλώνεται μπροστά σας για ατελείωτες βόλτες στα σοκάκια της παλιάς πόλης, στις ταβέρνες, και τα καφέ.

Ανατολικά γραφικές παραλίες και κολπίσκοι με καταγάλανα νερά, με θέα στα ατελείωτα νησάκια του αρχιπέλαγους ως τα γραφικά Σύβοτα.

Δυτικά οι ξακουστές εξωτικές παραλίες από τα Πευκούλια, τον Άγιο Νικήτα, το Κάθισμα, τα Καβαλικευτά, το Αβάλι, το Γαλό, το Πόρτο Κατσίκι, τους Εγκρεμούς ως το νοτιότερο άκρο, τον θρυλικό Λευκάτα.

Στα ορεινά, ανέγγιχτα από το πέρασμα του χρόνου, χωριά, με δροσερά πλατάνια από τους Σφακιώτες, την αρχοντική Καρυά ως την Εγκλουβή.

Απολαύστε τα θαλάσσια σπορ στον Αι Γιάννη, στον κόλπο της Βασιλικής, στο Νυδρί.

Γευτείτε τα Λευκαδίτικα προϊόντα, το αυθεντικό σαλάμι αέρος, τα μαντολάτα, τη φακή Εγκλουβής, το μέλι, το κρασί.



Γευσιτικά Λευκαδίτικα προϊόντα. Αυθεντικό σαλάμι αέρος, μαντολάτα, φακή Εγκλουβής, μέλι, κρασί

6 ΛΟΓΟΙ ΝΑ ΤΗΝ ΕΠΙΣΚΕΦΤΕΙΤΕ

Για τις διάσημες παραλίες της!

Οι κορυφαίοι ταξιδιωτικοί οργανισμοί περιλαμβάνουν τις παραλίες στις επιλογές τους όχι μόνο ως κάποιες από τις καλύτερες της Ελλάδας αλλά και παγκοσμίως, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τους Εγκρεμούς και το Πόρτο Κατσίκι.

Για τα θαλάσσια αθλήματα.

Ο καλύτερος ελληνικός προορισμός για θαλάσσια σπορ, σύμφωνα και με διεθνή δημοσιεύματα. Περιοχές της Λευκάδας, όπως ο Άι-Γιάννης, βόρεια, και η Βασιλική, νότια, το Νυδρί, ανατολικά, το Κάθισμα, δυτικά, προσελκύουν ως μαγνήτης τους λάτρεις του windsurf και του kitesurf, και όλων των θαλάσσιων αθλημάτων, λόγω των ευνοϊκών καιρικών συνθηκών, αλλά και του μοναδικού φυσικού τοπίου.

Για το μοναδικό αρχιπέλαγος της Λευκάδας.

Ένα σύμπλεγμα νησιών που μαζί με τον Κάλαμο και τον Καστό θεωρούνται από τους ειδικούς ως μια από τις καλύτερες περιοχές του κόσμου για ιστιοπλοία.

Οι λόγοι αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, επειδή δεν επικρατούν ακραίες καιρικές συνθήκες, και την εξαιρετική. Ποικιλία προστατευμένων αγκυροβολίων, γραφικών όρμων, λιμανιών και ήσυχων παραλιών σε πολλά διάσπαρτα νησιά.

Για την πρωτόγνωρη ομορφιά της ορεινής Λευκάδας.

Η ορεινή Λευκάδα διαθέτει πανέμορφα χωριά, ανέγγιχτα από τον τουρισμό, και επιβλητικά παλιά μοναστήρια. Έχει πλούσια φύση με εναλλαγές, ενώ τα μονοπάτια της αποτελούν παράδεισο για πεζοπορικές διαδρομές.

Για την εύκολη πρόσβαση.

Η Λευκάδα έχει τα πλεονεκτήματα ενός νησιού, χωρίς τα μειονεκτήματά του, μιας και συνδέεται με την απέναντι ηπειρωτική ακτή με μια πλωτή γέφυρα συνεχούς ροής.

Για τον πολιτισμό της.

Η Λευκάδα διαθέτει σημαντική πολιτιστική παράδοση, με ποικιλία εκδηλώσεων, με πλήθος σημαντικών καλλιτεχνών από την Ελλάδα και το εξωτερικό που πλαισιώνουν το πρόγραμμα των καλοκαιρινών εκδηλώσεων.



7



ΧΡΟΝΙΑ

ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

στην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

