

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΓΙΑ ΠΑΝΩ ΑΠΟ 400 ΠΛΟΙΑ

"Πράσινα" τάνκερς στον ελληνόκτητο στόλο

ΣΕΛ. 8

**Ποια εναλλακτικά
καύσιμα προκρίνονται**

ΔΙΕΘΝΗ:

Οι εξελίξεις γύρω από τον πόλεμο στην Ουκρανία, η μακροπρόθεσμη στρατηγική του Τραμπ και τι δεν κατανοούν οι Ευρωπαίοι.
ΑΝΑΛΥΣΗ: Δ. ΑΠΟΚΗΣ
ΣΕΛ. 4-5



ATTICA GROUP:

Ο παγκόσμιος «παίκτης» της ακτοπλοΐας μπροστά σε νέα κομβικά στοιχεία-Οι μεγάλες επενδύσεις και η εξωστρέφεια της εταιρείας.
ΣΕΛ. 19



ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ:

Ο εμπορικός πόλεμος ξεκίνησε και φέρνει εμπλοκή στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες με πολλές καραμπόλες σε εμπόριο, ναυτιλία και διυλιστήρια.
ΓΡΑΦΕΙ Ο Β. ΚΟΡΚΙΔΗΣ
ΣΕΛ. 18



[Τεύχος 91]

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2025

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

• Διεθνή	
Τραμπ και Ουκρανία: Τι δεν κατανοούν οι Ευρωπαίοι.....	4
• Οικονομία	
Πως κατακτήθηκαν τα υψηλά 14ετία.....	6
ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ: Πρωτοπόροι σε ναυπηγήσεις "πράσινων" πλοίων	8
ΗΠΑ-ΡΩΣΙΑ: Το «παζάρι» καθορίζει την αγορά των tankers;.....	9
• Market News	10-11
ΜΕΛΙΝΑ ΤΡΑΥΛΟΥ: Ενωμένοι θα συνεχίσουμε να προσπαζουμε τη ναυτιλία των Ελλήνων	12
• ΝΑΥΤΙΛΙΑ	
Παγκόσμια πρωτιά για Capital και Lloyd's Register στο OPS	14
ΟΜΙΛΟΣ ΤΣΑΚΟΥ: Ο μεγαλύτερος dual fuel operator πλοίων στον κόσμο.....	15
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ: Μοχλός οικονομικής ανάπτυξης με συνεισφορά 14 δις. στο ΑΕΠ	16
Πρωτιά στον στόλο των δεξαμενόπλοιοιων	17
Η δασμολογία στο παγκόσμιο εμπόριο απαιτεί εθνική διαχείριση	18
Η Attica Group μπροστά στις προκλήσεις της «πράσινης» ακτοπλοΐας	19
Η ακτοπλοΐα στο σταυροδρόμι της πράσινης μετάβασης	20-24
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ: Η Ελλάδα προσανατολισμένη σε στρατηγική βιώσιμης ναυτιλίας.....	26
ΠΑΝΟΣ ΞΕΝΟΚΩΣΤΑΣ: Τα ελληνικά ναυπηγεία μπορούν να φτιάξουν φτηνότερα πλοία για το Π.Ν.	27
ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ: Επιστροφή στην κανονικότητα:	28
Η καταλυτική συνεισφορά των bulk carriers στο παγκόσμιο εμπόριο.....	29
MARINA ΧΑΤΖΗΜΑΝΩΛΗ: Προτεραιότητά μας η αύξηση του Κυπριακού Νηολογίου	30
Γ. ΞΗΡΑΔΑΚΗΣ: Πιο στενές οι σχέσεις Ελλάδας - Παναμά.....	34
ΤΕΠΑΚ & ΕΛΙΜΕ χτίζουν γέφυρες συνεργασίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία 35	
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ: Μοχλός ανάπτυξης με κινητήριο δύναμη την κρουαζιέρα	36-37
«Κύμα ζεστασιάς» από την HELLENIC ENERGY	38



EDITORIAL

Δασμών και τελών
το ανάγνωσμα

Ότι είναι Κινεζικής κατασκευής θα υπόκειται σε δασμούς και τέλη. Εάν οι "απειλές" των Αμερικανών ισχύσουν, τότε η παγκόσμια ναυτιλία θα υποστεί σοβαρά πλήγματα. Έγινε μία καταγγελία από Αμερικανικό συνδικάτο για αθέμιτο ανταγωνισμό από πλευράς Κίνας στη ναυτιλία και τη ναυπηγική βιομηχανία και ο εκπρόσωπος Εμπορίου των ΗΠΑ πρότεινε εξοντωτικά τέλη ελλιμενισμού στα Αμερικανικά λιμάνια, για Κινεζικής κατασκευής βαπόρια.

Αντιλαμβανόμαστε ότι εάν αυτό συμβεί, ο τομέας των κοντέινερ θα επιβαρυνθεί κατά πολύ. Ήδη από το γραφείο του εμπορικού αντιπροσώπου των ΗΠΑ στον Λευκό Οίκο, εξετάζονται τρόποι ανάσχεσης της ραγδαίας ανάπτυξης της Κίνας στον τομέα της ναυτιλίας. Σημειώνεται ότι ο νόμος δίνει το δικαίωμα στον πρόεδρο να αναλάβει δράση εναντίον άλλων χωρών, εφόσον διαπιστωθεί ότι εμπλέκονται σε αθέμιτες εμπορικές πρακτικές. Μάλιστα έχει ήδη εφαρμοστεί κατά Κινέζων εξαγωγέων, καθώς κρίθηκε ότι πωλούν αγαθά κάτω του κόστους, με σκοπό να κερδίσουν νέα μερίδια αγοράς.

Οι σκέψεις είναι ότι κάθε ελλιμενισμός των ΗΠΑ για οποιοδήποτε σκάφος Κινεζικών συμφερόντων, θα υπόκειται σε τέλος ενός εκατομμυρίου δολαρίων ή ανάλογα με το τονάζ του (χίλια δολάρια ο τόνος). Για πλοία Κινεζικής κατασκευής μη Κινεζικών συμφερόντων, το τέλος θα είναι ένα εκατομμύριο δολάρια, αναλόγως με τον αριθμό Κινεζικών πλοίων που κατέχει. Ακόμη και εκείνοι οι πλοιοκτήτες που έχουν παραγγείλει νεότευκτα σε Κινέζικες γιάρδες δεν θα ξεφύγουν από το τέλος του ενός εκατομμυρίου. Εάν όμως ελλιμενίζονται πλοία τους που έχουν κατασκευαστεί στις ΗΠΑ, ενδεχομένως να πάρουν bonus ενός εκατομμυρίου. Επίσης θα εξασφαλίζονται ναύλοι για Αμερικανικά εξαγωγικά προϊόντα στα πλοία με σημαία ΗΠΑ.

Οι σκέψεις αυτές, κάποιοι λένε, ότι δεν θα αργήσουν να εξειδικευτούν σε προτάσεις που θα μπουν στο... τραπέζι. Όλα αυτά βρίσκονται ακόμη στο στάδιο ενός "ακήρυχτου" εμπορικού πολέμου μεταξύ Ουάσινγκτον και Πεκίνου, αλλά ποτέ κανείς δεν ξέρει τι τέχεται η επιούσα, καθώς ο Τραμπ είναι απρόβλεπτος, ή μάλλον απολύτως προβλεπτός, εάν σταθούμε στα όσα προεκλογικά διακήρυττε περί δασμών. Οψόμεθα.

Συντακτική ομάδα της «Α.Μ»

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 τη προηγούμενη γραπτή άδεια του εκδότη (N.2121/1993) και ΚΑΝΟΝΕΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ Η ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΟΠΩΣ ΙΣΧΥΟΥΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

SAFE BULKERS



SB
LISTED
NYSE

MODERN 5.3M DWT FLEET UNDER QUALITY EU CYPRUS FLAG



Τραμπ και Ουκρανία: Τι δεν κατανοούν οι Ευρωπαίοι



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 διετέλεσε επί σειρά ετών διαπιστευμένος ανταποκριτής στο Λευκό Οίκο, το Σέιτλ Ντιπάρτμεντ, και το Πεντάγωνο, στην Ουάσιγκτον

Είναι σαφές, ότι στο αρχικό στάδιο των διαπραγματεύσεων, ο Πρόεδρος Τραμπ, δεν βλέπει κανένα νόημα να εμπλέξει ούτε τον Ζελένσκι, ούτε τους Ευρωπαίους ηγέτες

Τις τελευταίες ημέρες, έχει ξεσπάσει μια μεγάλη φασαρία γύρω από τις εξελίξεις στον πόλεμο της Ουκρανίας με αφορμή τις ραγδαίες εξελίξεις που έχει προκαλέσει η επέλαση του Αμερικανού Προέδρου, Ντόναλντ Τραμπ, η οποία έχει στείλει το σύνολο της ευρωπαϊκής, υπό προθεσμία, ηγεσίας σε περιδίνηση, τον Ζελένσκι σε πανικό και μια σειρά αναλυτές σε έντονο προβληματισμό.

Όλοί άνθρωποι που υποστηρίζουν τον αγώνα της Ουκρανίας κατά της ρωσικής επιθετικότητας, αφιρνδιάστηκαν από τα λόγια του Αμερικανού Προέδρου και τα βρήκαν απογοητευτικά. Εκείνο που ακόμα πολλοί δεν μπορούν να συνιθίσουν και να κατανοήσουν, είναι ότι με τον Πρόεδρο Τραμπ, πάντα συμβαίνουν περισσότερα από ό,τι φαίνεται προφανές. Ο Ντόναλντ Τραμπ, έχει μια μακροπρόθεσμη στρατηγική, που μπορεί να επιτευχθεί μέσω βραχυπρόθεσμων τακτικών, που έχουν ως στόχο την παύση της αιματοχυσίας. Εάν δει κανείς το πεδίο των εξελίξεων και προσπαθήσει να το διευκρινίσει μέσω της ρεαλιστικής σχολής σκέψης, θα καταλήξει σε διάφορες βασικές εκτιμήσεις.

Πρώτον, ο Πρόεδρος Τραμπ θέλει να σταματήσει την αιματοχυσία στην Ουκρανία. Επί του παρόντος, δεν αναζητά την ειρήνη. Ο στόχος του είναι να σταματήσει το μακελειό. Δηλαδή, χρειάζεται μια ανακωχή, η οποία θα αποτελέσει εφελτίριο για μεταγενέστερα οφέλη. Αυτό είναι θεμελιώδες.

Δεύτερον, έχει βάσιμους λόγους να υποβάλει σε δοκιμασία τον Ζελένσκι. Για τρία χρόνια, η Αμερική βοήθη την Ουκρανία με όπλα, χρήματα και πολιτική υποστήριξη. Ωστόσο, η Ουκρανία δεν έχει ανταποδώσει, ειδικά όσον αφορά τον Τραμπ και τις πολιτικές του. Για αυτό το λόγο θα πάρει και τα σπάνια ορυκτά - μέταλλα.

Στον ΟΗΕ, η Ουκρανία έχει συχνά ψηφίσει κατά του Ισραήλ (κάτι που εγκληματικά έχουν επίσης κάνει, Ελλάδα και Κύπρος), κορυφαίου συμμάχου της Αμερικής, επί διακυβέρνησης Τραμπ. Στην προεκλογική εκστρατεία της Αμερικής, ο Ζελένσκι πήρε μέρος σε εκδήλωση των Δημοκρατικών στην κρίσιμη Πολιτεία της Πενσυλβανία. Μεγάλο θέμα, είναι επίσης, η ακαθίστη ουκρανική διαφθορά που έχει ως αποτέλεσμα τη σπατάλη της αμερικανικής βοήθειας. Ο ίδιος ο Ζελένσκι, μίλησε για απώλεια δια. δολαρίων που και καλά δεν ξέρει που πήγαν.

Εκείνο, που πρέπει το συντομότερο δυνατό να καταλάβει ο Ζελένσκι και κυρίως η τραγική ηγεσία της Ευρώπης, είναι ότι ο Πρόεδρος Τραμπ, είναι ένας επαγγελματίας διαπραγματευτής. Είναι ένας εκτεταμένος επιχειρηματίας που παίρνει



ρίσκα και συχνά έχει έναν άσσο κρυμμένο στο μανίκι του. Ποτέ δεν αποκαλύπτει τη στρατηγική του, είτε πριν είτε κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων, και η στρατηγική του είναι συνήθως αντισυμβατική.

Κατά τη διαπραγμάτευση, ο Αμερικανός Πρόεδρος, προσπαθεί πάντα να γοητεύσει τον αντίπαλο, αλλά έχει μια σιδερένια γροθιά σε βελούδινο γάντι. Δυστυχώς, η ευρωπαϊκή ελίτ και ο Ζελένσκι, συνεχίζουν να μη έχουν καταλάβει, ότι πάντα πρέπει να εκλαμβάνουν ότι λέει ο Πρόεδρος Τραμπ, ψύχραιμα, αναμένοντας το δια ταύτα. Είναι φιλικός όταν θέλει κάτι.

Είναι σαφές, ότι στο αρχικό στάδιο των διαπραγματεύσεων, ο Πρόεδρος Τραμπ, δεν βλέπει κανένα νόημα να εμπλέξει ούτε τον Ζελένσκι, ούτε τους Ευρωπαίους ηγέτες. Είναι απαραίτητο να διευρευνηθεί η πραγματική θέση και διάθεση του Πούτιν, γιατί ο Πούτιν είναι ο αντίπαλος εδώ. Μόνο έτσι, μπορεί να διαμορφωθεί η καλύτερη στρατηγική. Είναι αντιπαραγωγικό να φέρνεις άλλους παίκτες, ειδικά εκείνους που μπορούν να συνεισφέρουν μόνο συναισθήματα, αλλά σχεδόν τίποτα επικοδομητικό. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τον Ζελένσκι, ο οποίος, όπως και ο Πούτιν, θέλει μόνο ασυμβίβαστη νίκη.

Ο Αμερικανός Πρόεδρος πραγματοποιεί μια επανάσταση στο εσωτερικό της Αμερικής. Αναμορφώνει ριζικά, ολόκληρο

το αρχικό στάδιο των διαπραγματεύσεων, ο Πρόεδρος Τραμπ, δεν βλέπει κανένα νόημα να εμπλέξει ούτε τον Ζελένσκι, ούτε τους Ευρωπαίους ηγέτες

το αμερικανικό σύστημα, έτσι ώστε οι ευρωπαϊκές υποθέσεις να μην βρίσκονται στην κορυφή της ατζέντας. Παρόλα αυτά, πριν από τις εκλογές, είχε υποσχεθεί να σταματήσει τον πόλεμο και είναι άνθρωπος που έχει αποδείξει, ότι κρατά το λόγο του. Όλοι αυτά πρέπει να ληφθούν υπόψη, έτσι ώστε να καθαρίσει η σκόνη που έχει σπικωθεί τις τελευταίες ημέρες και μετά την τηλεφωνική επικοινωνία με τον Πούτιν.

Η στρατηγική που έχει επιλέξει ο Πρόεδρος Τραμπ, είναι, ένα βήμα πίσω, και όταν έρθει η κατάλληλη στιγμή, δύο βήματα μπροστά. Σκοπεύει να πετύχει κατάπαυση του πυρός και να δώσει στη Ρωσία σχεδόν όλα όσα έχει ήδη καταφέρει να καταλάβει. Αυτό θα επιτρέψει στον Πούτιν να φανεί νικητής και να σώσει το γόπτρό του.

Για την Ουκρανία, αυτό θα είναι οδυνηρό, αλλά είναι καλύτερο να ακρωτηριαστεί παρά να αιμορραγίσει μέχρι θανάτου. Και ενώ δεν θα φέρει ειρήνη, θα σταματήσει την αιματοχυσία και θα διατηρήσει τον ουκρανικό στρατό. Για πόσο καιρό θα διαρκέσει η εκκευρία; Άγνωστο. Η Βόρεια και η Νότια Κορέα βρίσκονται σε εκκευρία για περισσότερα από 70 χρόνια και η Νότια Κορέα ευημερεί, ενώ η Βόρεια Κορέα βρίσκεται σε απομόνωση.

Η κατάπαυση του πυρός θα προκαλέσει μια ανακούφιση σε όλους, την Ουκρανία,

τη Ρωσία, την Αμερική και την Ευρώπη. Πώς θα το χρησιμοποιήσουν η Ουκρανία και οι δυτικές χώρες; Με ενίσχυση των εξοπλισμών.

Η Ουκρανία πρέπει να αναπτύξει τη στρατιωτική της βιομηχανία και να ανοικοδομήσει τον στρατό της. Οι ευρωπαϊκές χώρες θα αναγκαστούν να αυξήσουν αισθητά τις αμυντικές δαπάνες. Η Αμερική θα επιταχύνει τον επανεξοπλισμό και θα αυξήσει απότομα τη στρατιωτική παραγωγή. Σε λίγα χρόνια, η Ουκρανία και οι σύμμαχοί της θα γίνουν πολύ ισχυρότεροι και δεν θα είναι εύκολη λεία για κανέναν επιτιθέμενο.

Όσον αφορά τη Ρωσία, θα υπάρξει συσσώρευση όπλων και εκεί, αν και ούτε η ποιότητα αυτών των όπλων ούτε η ποσότητά τους μπορούν να συγκριθούν με τα δυτικά. Η Ρωσία, μπορεί να ζητήσει βοήθεια από την Κίνα, αλλά η ικανοποίηση του αιτήματος είναι το λιγότερο αμφίβολη. Το Πεκίνο, έχει πολλούς δικούς του πονοκεφάλους, οπότε γιατί να ανακατευτεί με τα προβλήματα της Ρωσίας. Είναι πολύ πιο ωφέλιμο για την Κίνα να είναι «φίλος» και εμπορικοί εταίροι με τις δυτικές χώρες.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η έμφυτη επιθυμία της Ρωσίας για στρατιωτική επέκταση δεν θα εξαφανιστεί, αλλά οι πιθανότερες μελλοντικές επιτυχίες της εναντίον της Ουκρανίας ή άλλων ευρωπαϊκών χωρών θα είναι αμελητέες, καθώς θα είναι αδύνατο να συγκριθούν οι στρατιωτικοί και οικονομικοί πόροι της Ρωσίας με τη συλλογική Δύση.

Όπως έδειξε ο πόλεμος στην Ουκρανία,



Ο Τραμπ, σκοπεύει να πετύχει κατάπαυση του πυρός και να δώσει στη Ρωσία σχεδόν όλα όσα έχει ήδη καταφέρει να καταλάβει

ο ρωσικός στρατός είναι αναποτελεσματικός και δύσκολα θα αλλάξει αυτό στο μέλλον. Αυτή η στρατηγική μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικά μόνο εάν οι κυρώσεις που επιβλήθηκαν στη Ρωσία συνεχίσουν με αυξημένο έλεγχο.

Στο όχι και τόσο μακρινό μέλλον, η Ρωσία είναι πολύ πιθανό να αντιμετωπίσει θεμελιώδεις αλλαγές. Έχει ήδη χάσει το πνευματικό της δυναμικό. Οι περισσότεροι από τους ταλαντούχους ανθρώπους της έχουν μεταναστεύσει, τα πανεπιστήμια βρίσκονται σε αξιοθρήνητη κατάσταση, η Ρωσική Ακαδημία Επιστημών είναι νεκρή και ο εξοπλισμός υψηλής ακρίβειας στα εργοστάσια είναι απαραιτήτως. Με αυτά τα δεδομένα, τα επόμενα χρόνια, το βιοτικό επίπεδο στη

Ρωσία θα μειωθεί απότομα, ειδικά στις επαρχίες. Μια γενικά δυσμενής, προοδευτική, κατάσταση.

Αυτά τα γνωρίζει και σε αυτή την ανάλυση στηρίζει τη στρατηγική του ο Αμερικανός Πρόεδρος. Διότι πολύ απλά, έχει στρατηγική. Εκείνοι που δεν έχουν είναι οι Ευρωπαίοι, οπότε καλά θα κάνουν να ακολουθήσουν, αυτό που είχε πει ο αείμνηστος Αμερικανός Πρόεδρος, Τζορτζ Μπους (πατέρας), στη διάρκεια της πρώτης επέμβασης στο Ιράκ, μετά την εισβολή του Σαντάμ στο Κουβέιτ, «watch and learn» (βλέπε και μάθαινε). Εάν αυτό κάνουν με τον Πρόεδρο Τραμπ, είναι σίγουρο ότι δεν θα χάσουν και κυρίως αυτοί που θα κερδίσουν, είναι οι Ευρωπαίοι πολίτες.

Ο Αμερικανός Πρόεδρος σκοπεύει να πετύχει κατάπαυση του πυρός και να δώσει στη Ρωσία σχεδόν όλα όσα έχει ήδη καταφέρει να καταλάβει. Αυτό θα επιτρέψει στον Πούτιν να φανεί νικητής και να σώσει το γόπτρό του

finupnews.gr



Πως κατακτήθηκαν τα υψηλά 14ετίας

Τι μέλλει γενέσθαι σε διεθνείς αγορές και εγχώρια

Σερί 9 εβδομάδων με θετικό πρόσημο, και φυσιολογική διόρθωση την τελευταία, με άνοδο 8,97% για τον Γενικό Δείκτη από την αρχή του έτους και για πρώτη φορά μετά το 2010 με συνολική αποτίμηση μεγαλύτερη των 110 δις. (σ.σ. στα 112,8 δις. με τιμές 26/2).

Του
Μιχαήλ
Γελαντάλι

Σε σύγχρονισμό με τα ευρωπαϊκά χρηματιστήρια και την Wall Street, οι επενδυτές στο ΧΑ "έκτιζαν" θέσεις σε τραπεζικά χαρτιά, blue chips και επιλεγμένα mid caps εδώ και εβδομάδες, ακολουθώντας την διεθνή τάση. Εξέλιξη που αποτυπώνεται στα στοιχεία (AxiaNumbers) καθαρών εισροών 14,72 εκατ. στις μετοχές εταιρειών της μεγάλης κεφαλαιοποίησης τον Ιανουάριο, μήνα που "άνοιξαν" 2.617 νέοι κωδικοί.

Πρακτικά οι διαχειριστές κυρίως ξένων funds τοποθετήθηκαν στην λογική του January Effect κυρίως όμως στο momentum που διαμορφωνόταν από το Trump Effect.

Το συν 13,22% για τον Δείκτη Τραπεζών από την αρχή του έτους, όπως επίσης το συν 9,78% του FTSE25 και το συν 7,17% του FTSEMidCap ενισχύουν την ανωτέρω προσέγγιση, το δε 66,14% της συνολικής συμμετοχής των ξένων καταδεικνύει τον πρωτεύοντα ρόλο που διαδραματίζουν. Το αποτέλεσμα: περί τα 11 δις. ευρώ επιπλέον στην χρηματιστηριακή αξία των εισηγμένων, με μεγάλο κερδισμένο τον τραπεζικό κλάδο αλλά και ευρύ μέρος του ταμπλό να συνεπικουρεί.

Η τελευταία φάση του ανοδικού κύκλου ξεκίνησε αρχές Φεβρουαρίου- που η αξία συναλλαγών διαμορφώθηκε στα 115,4 εκατ. (με τα 43,7 εκατ. να πραγματοποιούνται σε μόλις 3 μετοχές: Εθνικής, Πειραιώς και Eurobank), συνεχίστηκε προσεκτικά με συναλλαγές αξίας 101,3 εκατ. με τα 32,3 εκατ. πάλι σε μόλις 3 μετοχές: (Alpha Bank, Πειραιώς και Metlen). Μέτριος τζίρος μεν-στοχευμένος δε, συνεκτιμώντας το γεγονός πως οι 9 στους 10 ενεργούς επενδυτές είναι insiders και επαγγελματίες, ήταν διακριτό πως κάτι ετοιμαζόταν. Η διπλή διάθεση μειοψηφικών ποσοστών σε Πειραιώς και Lambda Development λειτούργησε σαν φρένο, προσωρινά πιθανότατα. Είθισται αυτές οι φάσεις συσσώρευσης να οδηγούν σε λύση σχηματισμών, με ισχυρή τάση-είτε ανοδική-είτε διορθωτική- όπερ συνέβηκε. Αφορμή, σύμφωνα με κοινή εκτίμηση αναλυτών, η επικοινωνία Τραμπ - Πούτιν, η ξεκάθαρη θέση του Πιτ Χεγκσεθ προς τους Ευρωπαίους αναφορικά με την στάση των ΗΠΑ στο Ουκρανικό. Οι δηλώσεις του υπ.Αμ. των ΗΠΑ δεν άφησαν και πολλά περιθώρια παρερμηνειών, με τους traders να τις εκλαμβάνουν και ως κατ'



αρχήν όρο της νέας διοίκησης της Ουάσιγκτον.

Η εκτίμηση των αναλυτών πως έτσι γίνεται ένα πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση διεξόδου στο συγκεκριμένο μέτωπο ενεργοποίησε, σχεδόν ανταντακλαστικά, μαζικές εντολές αγορών στα χρηματιστήρια της Φρανκφούρτης, Παρισίου κ.α φτάνοντας μέχρι την Αθήνα. Δεν είναι τυχαίο πως την Πέμπτη 20/2 και παρά το discount για τα futures του S&P500 στην Wall Street, οι long "έτρεχαν" ανοδικό σερί στα ευρωπαϊκά. Για να "γυρίσει" οριακά θετική η αγορά συμβολαίων (στη Νέα Υόρκη) με αποτέλεσμα τις ακόμη περισσότερες εισροές.

Για το ΧΑ, το μεγαλύτερο μέρος των εντολών αφορούσε στα τραπεζικά χαρτιά, με την κοινότητα να προεξοφλεί ότι με την επίσκεψη της Κλόντια Μαρίας Μπουχ στην Αθήνα (25-26 Φεβρουαρίου) θα δοθεί- το κατ' αρχήν- ΟΚ για την διανομή αυξημένων μερισμάτων. Η επικεφαλής του SSM εκτιμάται πως θα επιβεβαιώσει την ακόμη μεγαλύτερη βελτίωση των μεγεθών των τραπεζικών ομίλων. Παράλληλα με τον τραπεζικό κλάδο, οι πυκνές επιχειρηματικές/επενδυτικές εξελί-

Για το Χρηματιστήριο Αθηνών το μεγαλύτερο μέρος των εντολών αφορούσε τραπεζικά χαρτιά

ξεις σε κλάδους αιχμής συμβάλλουν στην προσέλκυση επιπλέον επενδυτικών κεφαλαίων και προς blue chips-σηματωρούς.

Τι ακολουθεί

Με αυτά τα δεδομένα (της περιόδου 2/1-26/2) η συνέχεια θα μπορούσε να είναι ανάλογη, τόσο στις διεθνείς αγορές - όσο για την εγχώρια (και αναφερόμαι στις κύριες αγορές μετοχών-χρέους/ομολόγων).

Ειδικότερα, για την ελληνική αγορά η συνέχεια θα "γραφτεί" ανάλογα με τα αποτελέσματα που θα αρχίσουν να ανακοινώνουν οι τραπεζικοί όμιλοι, οι επιχειρήσεις, τις οποίες εξελίξεις σε επιχειρηματικό/επενδυτικό επίπεδο.

Εγγύτερη στόχευση, το ορόσημο της 14ης Μαρτίου όταν ο Moody's θα βαθμολογήσει το αξιόχρεο της ελληνικής οικονομίας, τις προοπτικές της.

Για τους long το κύριο bet είναι η ενδεχόμενη αναβάθμιση του rating, από Ba1 στο Baa3 (*) πρώτο "σκαλοπάτι" της επενδυτικής κλίμακας (investment grade)

(*) για πλήρη εικόνα του rating του οίκου (https://en.wikipedia.org/wiki/Moody%27s_Ratings)



SAIL BEYOND THE FUTURE



W MARINE INC
38, Patriarchou Ioakim street • 106 75 Athens, Greece
Tel.: +30 210 7248701 • E-mail: wmarine@wmarine.com
www.wmarine.com

Υψηλά 14ετία
για τον Γενικό
Δείκτη του
Χρηματιστηρίου
Αθηνών, μετά
από μεθοδική
προετοιμασία
και θεαματική
αύξηση των
εισορών

ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ:

Πρωτοπόροι σε ναυπηγήσεις “πράσινων” πλοίων

Στην πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας και την προσαρμογή της στις σύγχρονες περιβαλλοντικές απαιτήσεις του IMO συμβάλλουν ενεργά οι Έλληνες εφοπλιστές παραμένοντας πρωτοπόροι στις ναυπηγήσεις οικολογικών πλοίων.



Σύμφωνα με στοιχεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, το 43% του ελληνόκτητου στόλου παγκοσμίως είναι εξοπλισμένο με νέες τεχνολογίες εξοικονόμησης ενέργειας στην πορεία προς την πράσινη μετάβαση, ενώ την ίδια ώρα το ποσοστό του παγκόσμιου στόλου είναι 39%. Το 7,3% του ελληνόκτητου στόλου έχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιεί διπλά καύσιμα με LNG ενώ το ποσοστό του παγκόσμιου στόλου είναι 6,4%.

Επίσης το 66% των ελληνόκτητων δεξαμενοπλοίων που πρόκειται να παραδοθούν θα είναι εξοπλισμένα με συστήματα καθαρισμού των οξειδίων του θείου, ενώ το ποσοστό του παγκόσμιου στόλου είναι στο 57%.

Πρωταγωνιστές στα δεξαμενόπλοια

Αξιοσημείωτο είναι πως πρωταγωνιστές ήταν και το 2024 οι Έλληνες εφοπλιστές στις επενδύσεις σε νέα, πιο σύγχρονα και φιλικά προς το περιβάλλον πλοία. Συνολικά δόθηκαν παραγγελίες για 435 πλοία, σημειώνοντας αύξηση 31% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, σύμφωνα με την Veson Nautical. Όπως σημειώνεται πάνω από το 1/4 των νέων παραγγελιών την προηγούμενη χρονιά προήλθε από ελληνικά συμφέροντα.

Ειδικότερα, βάσει της έκθεσης, το 2024 δόθηκαν συνολικά παραγγελίες για 435 tankers. Οι «Greeks» έδωσαν παραγγελίες για 113, ενώ δεύτεροι ήταν οι Κινέζοι με 75 παραγγελίες, τρίτοι οι Σιγκαπούριανοί με 43, τέταρτοι οι Βρετανοί με 42, με την πεντάδα να κλείνουν οι Ιάπωνες με 18 παραγγελίες.

Οι περισσότερες παραγγελίες αφορούσαν μικρότερα μεγέθη και δη τα product tankers, τα οποία αντιπροσωπεύουν σε 47% των συνολικών παραγγελιών, με τα MR να πρωταγωνιστούν.

Μετά ακολούθησαν τα Aframax/LR2s με παραγγελίες για 101 πλοία και μετά τα VLCCs με παραγγελίες για 57 πλοία.

Ακόμα, τοποθετήθηκαν παραγγελίες για 45 Suezmaxes και 28 Panamax/LR1s.

«Ο τομέας των νεότευκτων δεξαμενόπλοιοι ήταν πολύ δραστήριος το 2024, ιδίως κατά το πρώτο εξάμηνο του έτους, καθώς οι πλοιοκτήτες έψαχναν να ανανεώσουν τους στόλους τους με την τελευταία τεχνολογία», αναφέρει ο Thomas Zwick, Senior Maritime Analyst της Veson Nautical. «Ωστόσο, ενώ το 2025 ξεκίνησε πιο αργά, οι παραγγελίες αναμένεται να αυξηθούν, καθώς υπάρχει ζήτηση, αλλά τα επίπεδα που καταγράφαν το 2024 δεν αναμένεται να επαναληφθούν».

Τέλος, σημειώνεται πως τα κινεζικά ναυπηγεία κυριάρχησαν στην αγορά παραγγελιών νεότευκτων δεξαμενόπλοιοι με 322 παραγγελίες. Η Νότια Κορέα κατέλαβε τη δεύτερη θέση με 74 παραγγελίες, το Βιετνάμ την τρίτη με 25 παραγγελίες και η Ιαπωνία την τέταρτη με 12 παραγγελίες.

Αυτή τη στιγμή τα υπό ναυπήγηση ελληνόκτητα πλοία με νέες τεχνολογίες και εναλλακτικά καύσιμα, ανέρχονται σε 589, χωρητικότητας πάνω από 56 εκατ. τόνους που αποτελεί το 17% του παγκόσμιου orderbook.

Οι παραγγελίες με εναλλακτικά καύσιμα

Σύμφωνα με έκθεση «Green Technology Tracker» της Clarksons Research που καταγράφει την πρόοδο της υιοθέτησης εναλλακτικών καυσίμων και των επενδύσεων σε τεχνολογίες εξοικονόμησης ενέργειας στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στόλο, για το 2024, έχουν αναφερθεί 820 παραγγελίες πλοίων χωρητικότητας 62,2 εκατ. GT που περιλαμβάνουν δυνατότητες εναλλακτικών καυσίμων (727 παραγγελίες χωρητικότητας 52,1 εκατ. GT εξαιρουμένων των LNG Carriers), ένα επίπεδο ρεκόρ επενδύσεων.

Υπήρξε μια επιστροφή στην κυριαρχία της τεχνολογίας διπλού καυσίμου LNG (που αντιπροσωπεύει το 70% της χωρητικότητας με εναλλακτικά καύσιμα που

Το 66% των ελληνόκτητων δεξαμενοπλοίων που πρόκειται να παραδοθούν θα είναι εξοπλισμένα με συστήματα καθαρισμού των οξειδίων του θείου, ενώ το ποσοστό του παγκόσμιου στόλου είναι στο 57%

παραγγέλθηκαν εξαιρουμένων των LNG Carriers, από 43% το 2023, με τη μεθάνολη να μειώνεται στο 14% του μεριδίου από 30%).

Συνολικά, έχουν αναφερθεί παραγγελίες για πλοία ικανά να χρησιμοποιούν ● είτε Υδροποιημένο Φυσικό Αέριο ΥΦΑ (390 παραγγελίες, 297 εξαιρουμένων των LNG Carriers), ● μεθάνολη (118 παραγγελίες), ● αμμωνία (25 παραγγελίες), ● υγραέριο (72 παραγγελίες) ή υδρογόνο (12 παραγγελίες).

Σε όλους τους τύπους καυσίμων, η αμμωνία και η μεθάνολη κατέχουν εξέχουσα θέση ως επιλογές «έτοιμων» εναλλακτικών καυσίμων (αμμωνία: 130 παραγγελίες, μεθάνολη: 320).

Με το επιβεβαιωμένο βιβλίο παραγγελιών (50% της χωρητικότητας του βιβλίου παραγγελιών είναι σήμερα με εναλλακτικά καύσιμα) και τις προβλεπόμενες επενδύσεις τα επόμενα χρόνια, η Clarksons προβλέπει ότι πάνω από το ένα πέμπτο της συνολικής χωρητικότητας του στόλου θα είναι ικανό για εναλλακτικά καύσιμα μέχρι το 2030.

Κυριαρχεί η αβεβαιότητα

Ωστόσο, η αβεβαιότητα είναι το κυρίαρχο στοιχείο τις πρώτες ημέρες του 2025 στις ναυλαγορές χύδην ξηρού φορτίου και δεξαμενοπλοίων καθώς οι παγκόσμιες γεωπολιτικές εντάσεις εξακολουθούν να διαμορφώνουν το επιχειρηματικό κλίμα.

Επιπλέον, ενδεχόμενη επιβολή νέων δασμών και κυρώσεων από τον νεοεκλεγέντα πρόεδρο των Ηνωμένων Πολιτειών θα μπορούσε να διαταράξει περαιτέρω τις αλυσίδες εφοδιασμού και να επιδεινώσει την αβεβαιότητα της αγοράς.

Στο πλαίσιο αυτό η μόνη σταθερά, σημειώνει η Intermodal, είναι η προσφορά μεταφορικής ικανότητας καθώς είναι γνωστός ο αριθμός των νεότευκτων πλοίων που θα προστεθούν στον παγκόσμιο στόλο, απαριθμώντας συνολικά 584 πλοία.

ΗΠΑ-ΡΩΣΙΑ

Το «παζάρι» καθορίζει την αγορά των tankers;

Η εκκίνηση συνομιλιών με επίκεντρο τη σύγκρουση Ρωσίας και Ουκρανίας φέρνει στο προσκήνιο την πιθανότητα συμφωνίας εκκευρίας. Στο πλαίσιο αυτό, οι ναυλομεσιτικές εταιρείες εστιάζουν στην αγορά των δεξαμενόπλοιοι.

Η Gibson υπογραμμίζει, το 2022 τα τονομίλια των δεξαμενόπλοιοι αυξήθηκαν κατά 5,5%, ενώ το 2023 κατά 7,3%. Παρότι δεν είναι σίγουρο ότι οι εμπορικές ροές θα μπορούσαν να επανέλθουν στο «κανονικό» επίπεδο σε περίπτωση ειρηνευτικής συμφωνίας, καθώς ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες ενδέχεται να είναι αρνητικές σε μία επιστροφή στο ρωσικό ενεργειακό εμπόριο.

Όπως σημειώνει ο ναυλομεσιτικός οίκος, μια άρση των δασμών στο ρωσικό πετρέλαιο θα δημιουργούσε ανταγωνισμό για την εξασφάλιση ρωσικών ποσοτήτων για τους Ινδούς και τους Κινέζους αγοραστές, εφόσον φυσικά η ευρωπαϊκή αγορά θα επέστρεφε στις εισαγωγές ρωσικών ενεργειακών αγαθών. Συνεπώς, Ινδία και Κίνα ενδέχεται να στραφούν περισσότερο στις προοπτικές εισαγωγής φορτίων από τη Δυτική Αφρική, τη Βόρεια και τη Νότια Αμερική, αλλά και τη Μέση Ανατολή.

Για την αγορά των δεξαμενοπλοίων μεταφοράς προϊόντων αργού πετρελαίου, ο αντίκτυπος θα μπορούσε να είναι πιο σημαντικός από ό,τι για τα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου. Τα τονοχιλιόμετρα των δεξαμενοπλοίων μεταφοράς προϊόντων (βενζίνες, κ.λπ.) αυξήθηκαν κα-



θώς η Ευρώπη προσπαθεί να αντικαταστήσει τις ρωσικές προμήθειες με φορτία από τη Μέση Ανατολή, την Ινδία, την Άπω Ανατολή και τις Ηνωμένες Πολιτείες.

Ταυτόχρονα, τα ρωσικά φορτία που συνήθως διακινούνταν στην Ευρώπη ωθήθηκαν σε νέες αγορές στη Λατινική Αμερική, την Αφρική και την Ασία, προς όφελος των ιδιοκτητών δεξαμενοπλοίων και των εμπόρων. Μια επιστροφή στην «κανονικότητα» σημαίνει μείωση των αποστάσεων και της ζήτησης δεξαμενοπλοίων.

Σε κάθε περίπτωση, όπως υπογραμμίζει η Gibson, μια συμφωνία μπορεί να οδηγήσει στην άρση δασμών, δίχως αυτό να σημαίνει ότι η αγορά πετρελαίου της Ευρώπης θα αγκαλιάσει ξανά το ρωσικό πετρέλαιο.

Νέες άδειες για έργα εξαγωγής LNG

Η κυβέρνηση του Ντόναλντ Τραμπ ανακοίνωσε ότι χορήγησε νέες άδειες για έργα εξαγωγής υδροποιημένου φυσικού αερίου για την Commonwealth LNG στη Λουϊζιάνα. Αυτή είναι η πρώτη νέα έγκριση εξαγωγής LNG από τις ΗΠΑ, μετά την παύση που είχε διατάξει στις αρχές του περασμένου έτους ο πρόεδρος Τζο Μπάιντεν. Οι εξαγωγές προορίζονται για αγορές σε Ασία και Ευρώπη.

IMB: Μάστιγα για τη ναυτιλία η πειρατεία

Υψηλός παραμένει ο αριθμός περιστατικών πειρατείας σε εμπορικά πλοία, παρά τη μικρή μείωση που παρουσίασαν οι επιθέσεις το 2024, ενώ την ίδια ώρα η ζήτηση για ένοπλους φρουρούς παραμένει αυξημένη, καθώς αυτό που προέχει είναι η ασφάλεια του πληρώματος, του πλοίου και του φορτίου.

Σύμφωνα με το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB), ένα εξειδικευμένο τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC) που επικεντρώνεται στην καταπολέμηση του θαλάσσιου εγκλήματος, ιδίως της πειρατείας, της απάτης και άλλων παράνομων δραστηριοτήτων στην παγκόσμια ναυτιλία και το εμπόριο, ο κίνδυνος για τα μέλη του πληρώματος παραμένει υψηλός-ιδίως σε περιοχές με έντονα προβλήματα, όπως ο Πορθμός της Σιγκαπούρης.

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του Διεθνούς Κέντρου Αναφοράς της Πειρατείας (IMB Piracy Reporting Centre), το 2024 καταγράφηκαν 116 περιστατικά κατά πλοίων διεθνώς, σε σύγκριση με 120 το 2023 και 115 το 2022. Από αυτά 16 καταγράφηκαν σε πλοία ελληνικών συμφερόντων.

Από αυτά σε 94 πλοία επιβιβάστηκαν ένοπλοι πειρατές, σε 13 σημειώθηκε απόπειρα, έξι υπέστησαν πειρατεία και τρία δέχθηκαν πυρά.

Η IMB προτρέπει την επισταμένη προσοχή στα πληρώματα δεδομένης της αύξησης του αριθμού των ατόμων που κρατήθηκαν όμηροι ή απήχθησαν.

Από τα 126 άτομα που κρατήθηκαν σε ομηρεία το 2024 σε σύγκριση με 73 το 2023, 12 άτομα απ' αυτά απήχθησαν σε

Ο Τραμπ υπέγραψε επίσης ένα νέο εκτελεστικό διάταγμα, με το οποίο ιδρύει ένα νέο ενεργειακό συμβούλιο, με επικεφαλής τον υπουργό Εσωτερικών Νταγκ Μπάιντεν, με στόχο να αυξήσει την παραγωγή πετρελαίου και φυσικού αερίου. Οι ΗΠΑ είναι ήδη ο μεγαλύτερος παραγωγός αυτών των ορυκτών καυσίμων στον κόσμο.

Σύμφωνα με τα πρόσφατα στοιχεία από το 'Short-Term Energy Outlook' της U.S. Energy Information Administration (EIA) οι τρέχουσες εξαγωγές LNG των ΗΠΑ αναμένεται να φτάσουν σε υψηλά επίπεδα ρεκόρ το 2025, κατά μέσο όρο πάνω από 15 bcf/d (δισ κυβικά πόδια/ημέρα), συνοδευόμενες από υψηλά ρεκόρ στην παραγωγή αμερικανικού φυσικού αερίου με σχεδόν 105 bcf/d. Οι εκτιμήσεις αυτές αποτυπώνουν το πρακτικό αποτέλεσμα της νέας ενεργειακής στρατηγικής του Προέδρου Τραμπ που τοντάρει πολλά στην ενίσχυση της παραγωγής και των εξαγωγών αμερικανικού πετρελαίου και φυσικού αερίου. Μάλιστα ένα μεγάλο μέρος των εξαγωγών LNG θα έχει προορισμό την Ευρώπη, η οποία μετά τη διακοπή των προμηθειών ρωσικού φυσικού αερίου λόγω του πολέμου στην Ουκρανία αναπληρώνει τμήμα των αναγκών της με αμερικανικό υδροποιημένο φυσικό αέριο, έχοντας αναδειχθεί σε βασική αγορά για τις ΗΠΑ.

Σύγκριση με 14 το 2023. Επιπλέον 12 άτομα από πληρώματα απειλήθηκαν και ένα τραυματίστηκε το 2024.

Η αναφερόμενη χρήση όπλων από πειρατές συνεχίζει επίσης να αυξάνεται. Το 2024, αναφέρθηκαν 26 ένοπλα περιστατικά σε σύγκριση με 15 το 2023. Μαχαίρια αναφέρθηκαν σε 39 περιστατικά το 2024, σε σύγκριση με 42 περιστατικά το 2023.

Συγκεκριμένα στο σύνολο των 116 περιστατικών που σημειώθηκαν το 2024, 72 από αυτά εκδηλώθηκαν στην ανατολική και νότια Ασία, 18 στον κόλπο της Γουινέας, 16 στην ινδική υποήπειρο, που περιλαμβάνει την Ινδία, το Μπαγκλαντές, τη Σρι Λάνκα, το Πακιστάν και τις Μαλδίβες, 8 στη Σομαλία και δύο στην νότια Αμερική.

Τα υπό ναυπήγηση ελληνόκτητα πλοία με νέες τεχνολογίες και εναλλακτικά καύσιμα, ανέρχονται σε 589, χωρητικότητας πάνω από 56 εκατ. τόνους που αποτελεί το 17% του παγκόσμιου orderbook



Safe Bulkers: Αύξηση εσόδων και κερδών το 2024

Αύξηση εσόδων και κερδών ανακοίνωσε για το 2024 η Safe Bulkers, συμπεριλαμβανομένων Πόλυ Β. Χατζηγιάννη.

Η εισηγμένη στο NYSE γνωστοποίησε πως τα έσοδα της ανήλθαν στα 307,6 εκατ. δολάρια το 2024, από 284,4 εκατ. δολάρια το 2023, ενώ παράλληλα τα κέρδη της ανήλθαν σε 97,4 εκατ. δολάρια από 77,4 εκατ. δολάρια.

Η εταιρεία θα διανείμει μέρισμα σε μετρητά ύψους 0,05 δολάρια ανά κοινή μετοχή.

Ο Δρ. Λουκάς Μπαρμπαράς, Πρόεδρος της Safe Bulkers, δήλωσε: «Κερδίζουμε premium ναύλους για τα περιβαλλοντικά αναβαθμισμένα πλοία μας και επωφελοώμαστε από capex μας που έχουν συμβάλει ναύλων. Ωστόσο, η αγορά ναυλώσεων εξασθένησε κατά το τέταρτο τρίμηνο του 2024, επηρεάζοντας τα έσοδα και την κερδοφορία μας. Σε αυτό το περιβάλλον, η Εταιρεία μας διατηρεί μια ισχυρή κεφαλαιακή δομή και έχει δηλώσει μέρισμα πέντε σεντς ανά μετοχή για να ανταμείψει τους κοινούς μετόχους της».

Όμιλος Αγγελικούση: Μετονόμασε την εταιρεία Altera Shuttle Tanker σε Maran Shuttle Tankers

Στην αλλαγή επωνυμίας της νεοσποκτιθείσας εταιρείας Altera Shuttle Tankers προχώρησε ο Όμιλος Αγγελικούση, με επικεφαλής την Μαρία Αγγελικούση.

Σύμφωνα με ανακοίνωση στο Χρηματιστήριο του Όσλο, η εταιρεία ονομάζεται πλέον Maran Shuttle Tankers και ευθυγραμμίζεται με τις άλλες θυγατρικές του ομίλου Αγγελικούση, Maran Tankers, Maran Gas και Maran Dry.

Capital Clean Energy Carriers: Αύξηση εσόδων κατά 64% το τέταρτο τρίμηνο του 2024

Αύξηση 64% στα 105,1 εκατ. δολάρια ανακοίνωσε η Capital Clean Energy Carriers, συμπεριλαμβανομένης Βαγγέλη Μαρινάκη, για το τέταρτο τρίμηνο του 2024.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση, η εταιρεία προχώρησε σε διανομή μερίσματος ύψους 0,15 δολαρίων ανά μετοχή το τέταρτο τρίμηνο του 2024. Παράλληλα, γνωστοποίησε ότι ολοκλήρωσε την πώληση τριών αδελφών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων εντός του τριμήνου αναφοράς.

Σχολιάζοντας τα οικονομικά αποτελέσματα, ο CEO της Capital Clean Energy Carriers Corp., Γεράσιμος Καλογρηάτος, δήλωσε: «Συνεχίζουμε να σημειώνουμε πρόοδο όσον αφορά την στρατηγική μας να τοποθετήσουμε την εταιρεία ως τον κορυφαίο μεταφορέα φυσικού αερίου, συμπεριλαμβανομένων και των νέων τομέων δραστηριότητας που αναδύονται λόγω της ενεργειακής μετάβασης. Ολοκληρώσαμε την πώληση τεσσάρων από τα πέντε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ευρείας ακτίνας 5.000 TEU που διαθέταμε, ενώ αναμένουμε την πώληση και του πέμπτου πλοίου να ολοκληρωθεί πριν το τέλος του πρώτου τριμήνου του 2025».

Dynacom Tankers: Απέκτησε τέσσερα tankers έναντι 140 εκατ. δολαρίων

Στην ενίσχυση του στόλου της αποκτώντας τέσσερα πλοία προχώρησε η Dynacom Tankers Management Ltd., συμπεριλαμβανομένων Γιώργου Προκοπίου Σύμφωνα με ναυλομετρικές πηγές, η ναυτιλιακή εξαγόρασε τέσσερα Suezmax tankers από την Teekay Tankers, έναντι 140 εκατ. δολαρίων. Ίδιες πληροφορίες αναφέρουν πως πρόκειται για τα αδελφά πλοία κατασκευής του 2009 “Shenlong Spirit”, “Tianlong Spirit”, “Dilong Spirit” και “Jiaolong Spirit”, τα οποία έχουν κατασκευαστεί στο κινεζικό ναυπηγείο Bohai.

Evalend Shipping: Παραγγελία τεσσάρων LNG carriers αξίας 370 εκατ. δολαρίων

Στην ενίσχυση του στόλου της φέρεται πως προχωρά η Evalend Shipping, συμπεριλαμβανομένων Κρίτωνα Λεντούδη. Ειδικότερα και σύμφωνα με πηγές της αγοράς, η ναυτιλιακή ήρθε σε συμφωνία με το ναυτιλοεργατικό ναυπηγείο HD Hyundai Mipo για την κατασκευή τεσσάρων LNG carriers. Η HD Korea Shipbuilding & Offshore Engineering γνωστοποίησε τη Δευτέρα ότι υπέγραψε σύμβαση 538,3 δισεκατομμυρίων KRW (370 εκατ. δολ.) για την κατασκευή τεσσάρων LNGBV 18.000 cbm. Η HD KSOE δήλωσε ότι τα LNGBV θα κατασκευαστούν στο HD Mipo και θα παραδοθούν έως το Β' εξάμηνο του 2028.

Pantheon Tankers: Ναυπηγεί tankers αξίας 176 εκατ. δολαρίων

Στην ενίσχυση του στόλου της προχωρά η Pantheon Tankers Management, συμπεριλαμβανομένης Άννας Αγγελικούση. Σύμφωνα με ναυλομετρικές πηγές, η ναυτιλιακή ήρθε σε συμφωνία με το κορεατικό ναυπηγείο HD Hyundai Heavy Industries για την κατασκευή δύο δεξαμενόπλοιοιων χωρητικότητας 158.000 dwt έκαστο, τα οποία θα είναι εξοπλισμένα με scrubber. Τα πλοία αναμένεται να παραδοθούν μεταξύ του 2026 και του 2027, με το κόστος για το κάθε πλοίο να εκτιμάται, σύμφωνα με τις ίδιες πηγές, περίπου στα 88 εκατ. δολάρια.



Παππάς (Star Bulk): Αισιόδοξος για το μέλλον των bulk carriers

Την αισιοδοξία του για τις μεσοπρόθεσμες προοπτικές της αγοράς εξέφρασε ο CEO της Star Bulk, Πέτρος Παππάς, σχολιάζοντας πως «με τον ισχυρό ισολογισμό μας, την κλίμακα και τη βαθιά τεχνολογία στον κλάδο, η Star Bulk είναι σε καλή θέση για να αξιοποιήσει τις μελλοντικές ευκαιρίες και να συνεχίσει να προσφέρει αξία στους μετόχους μας».

Η ναυτιλιακή ανακοίνωσε καθαρά κέρδη 42,4 εκατ. δολαρίων για το τέταρτο τρίμηνο του 2024, υπερβαίνοντας τα 39,7 εκατ. δολάρια του προηγούμενου έτους. Παράλληλα, τα έσοδα της εκτινάχθηκαν στα 308,9 εκατ. δολάρια έναντι 263,5 εκατ. δολάρια το τελευταίο τρίμηνο του 2023.

Την ίδια ώρα η ναυτιλιακή ανακοίνωσε νέες δανειακές συμβάσεις, καθώς σύναψε συμφωνία δανείου με την ING Bank ύψους 185 εκατομμυρίων δολαρίων τον Ιανουάριο, το οποίο θα χρησιμοποιηθεί για την αναχρηματοδότηση προηγούμενου δανείου με την ίδια τράπεζα. Το νέο δάνειο είναι εξασφαλισμένο με 17 πλοία. Εκτός των άλλων, τον Δεκέμβριο του 2024, η Εταιρεία έλαβε έγκριση από την Ταιρική Fubon Commercial Bank για ποσό δανείου ύψους έως και 43 εκατομμυρίων δολαρίων, το οποίο αναμένεται να αντλήσει εντός του πρώτου τριμήνου του 2025.

Επίσης, η εταιρεία αποκάλυψε στην τριμηνιαία έκθεση κερδών της, ότι είχε συμφωνήσει να πουλήσει το Supramax bulk carrier “Bittern” (57.800 dwt/2009). Ο αγοραστής και η τιμή του πλοίου, που εκτιμάται από πηγές της S&P σε περίπου 11,8 εκατομμύρια δολάρια, δεν έχουν αποκαλυφθεί. Τέλος, η Star Bulk ανακοίνωσε μέρισμα 0,09 δολάρια, από 0,60 δολάρια το προηγούμενο τρίμηνο, μετά την αλλαγή της μερισματικής πολιτικής της.

Eastmed: Πούλησε παλαιότερο tanker του στόλου της

Στην πώληση ενός δεξαμενόπλοιου του στόλου της προχώρησε η Eastern Mediterranean Maritime (Eastmed), συμπεριλαμβανομένης Θανάση Μαρτίνου. Όπως σημειώνει η Allied Shipbroking, η ναυτιλιακή προχώρησε στην πώληση του VLCC “Great Lady” (308.930 dwt/ 2005), έναντι 41,5 εκατομμυρίων δολ. σε εταιρεία κινεζικών συμφερόντων. Η τιμή αυτή, που υπερβαίνει την εκτιμώμενη αξία του πλοίου, που σύμφωνα με την VesselsValue, υπολογίζεται στα 37,4 εκατ. δολάρια.

Okeanis Eco Tankers: Κέρδη 108,9 εκατ. δολάρια το 2024

Έσοδα ύψους 393,2 εκατ. δολαρίων και κέρδη ύψους 108,9 εκατ. δολαρίων κατέγραψε το 2024 η Okeanis Eco Tankers Corp..

Κατά το τέταρτο τρίμηνο του 2024, η εταιρεία είχε καθαρά κέρδη ύψους 13,2 εκατ. δολαρίων, έναντι 21,3 εκατ. δολ. το τέταρτο τρίμηνο του 2023, ενώ τα έσοδα, διαμορφώθηκαν σε 85,2 εκατ. δολάρια, έναντι με 91,7 εκατ. δολ. το τέταρτο τρίμηνο του 2023. Η ρευστότητα της εταιρείας ανέρχεται σε 54,3 εκατομμύρια δολάρια στις 31 Δεκεμβρίου 2024, έναντι 54,9 εκατ. δολ. την αμέσως προηγούμενη χρονιά. Η αξία στόλου της Okeanis Eco Tankers αγγίζει το 1,1 δισ. δολάρια και το συνολικό χρέος τα 646 εκατ. δολάρια.



Costamare: Ρευστότητα 941,6 εκατ. δολ.

Καθαρά κέρδη ύψους 290 εκατ. δολαρίων και ρευστότητα ύψους 941,6 εκατ. δολαρίων κατέγραψε για το 2024 η Costamare Inc. Κατά το τέταρτο τρίμηνο του 2024, το καθαρό εισόδημα ήταν 29,7 εκατομμυρίων δολάρια ή 0,25 δολάρια ανά μετοχή.

«Κατά τη διάρκεια του τριμήνου ναυλώσαμε σε προθεσμιακή βάση 12 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με μέση χρονική διάρκεια ναύλωνς περίπου δύομισι ετών και εκτιμώμενα συμβατικά έσοδα κοντά στα 330 εκατομμύρια δολάρια.

Σύμφωνα με τη στρατηγική μας για την ανανέωση του ιδιόκτητου στόλου και την αύξηση του μέσου μεγέθους του κατά τη διάρκεια του τριμήνου που ολοκληρώσαμε η απόκτηση ενός πλοίου Capesize και δύο Ultramax καθώς και η διάθεση ενός πλοίου Handysize, ενώ έχουμε συμφωνήσει να πουλήσουμε ένα σκάφος Panamax», ανέφερε ο Οικονομικός Διευθυντής της Costamare Inc, Γρηγόρης Ζίκος.

Danaos: Έσοδα άνω του 1 δισ. δολ.

Η Danaos Corp. έκλεισε το 2024 καταγράφοντας συνολικά 3,4 δισ. δολάρια σε συμβατισιοποιημένα έσοδα και ρευστότητα 807 εκατ. δολάρια, συνεχίζοντας παράλληλα τις στρατηγικές επενδύσεις στους τομείς της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και του ξηρού κύβου φορτίου, ενισχύοντας τη θέση της στον διεθνή ναυτιλιακό τομέα.

Με ανεκτέλεστο υπόλοιπο ναυλοσυμφωνιών 3,4 δισ. δολαρίων μέχρι το 2033, η Danaos συνεχίζει να συνεργάζεται με μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών. Η εταιρεία εξασφαλίζει 97% κάλυψη για το 2025 όσον αφορά τις καθαρές ημέρες λειτουργίας του στόλου, ενώ το ποσοστό για το 2026 εκτιμάται στο 79%.

Σε επίπεδο έτους τα έσοδα της Danaos ανήλθαν στα 1,01 δισ. δολ., έναντι 973,5 εκατ. δολ. το αντίστοιχο διάστημα του 2023. Την ίδια ώρα, τα κέρδη της ανήλθαν στα 505,073 εκατ. δολάρια το 2024, έναντι 576.299 εκατ. δολαρίων την αμέσως προηγούμενη χρονιά.

TEN: Παραγγελία 9 Shuttle Tankers αξίας \$1,3 δισ.

Σε νέα παραγγελία δεξαμενόπλοιων, με σκοπό την ενίσχυση αλλά και ανανέωση του στόλου της, προχώρησε η Tsakos Energy Navigation. Η ναυτιλιακή έδωσε παραγγελία στα ναυτιλοεργατικά ναυπηγεία Samsung Heavy Industries του ομίλου HD KSOE για την κατασκευή 9 shuttle tankers. Το κόστος, όπως αναφέρεται, εκτιμάται στα 147 εκατ. δολάρια για το καθένα, με την παράδοση τους να προγραμματίζεται για τη διετία 2027–2028.

TMS Cardiff Gas: Πουλά το LNG carrier “Condor LNG”

Η TMS Cardiff Gas πουλάει πλοίο του στόλου της, σύμφωνα με πηγές του κλάδου. Η ναυτιλιακή πουλάει το LNG carrier “Condor LNG”, χωρητικότητας 145.000 cbm & κατασκευής 2006. Οι ναυλομεστές εκτιμούν ότι το πλοίο, το οποίο υποβλήθηκε πρόσφατα στην ειδική επιθεώρηση, μπορεί να προσελκύσει τιμή της τάξης των 30 εκατομμυρίων δολαρίων.

Diana Shipping: Έσοδα 3,95 εκατ. δολ.

Η Diana Shipping υπέγραψε συμβόλαιο χρονοναύλωνς με την Cargill International SA για ένα kamsarmax του στόλου της. Ειδικότερα, η Cargill ναύλωσε το bulker “Myrsini”, (χωρητικότητας 82.117 dwt/2010). Η ακαθάριστη τιμή ναύλωνς είναι 13.000 δολάρια ανά ημέρα, μείον την προμήθεια 5% που καταβάλλεται σε τρίτους, για περίοδο τουλάχιστον έως 1/1/2026.

Navios Maritime: Έσοδα 1,3 δισ. δολάρια κατέγραψε το 2024

Έσοδα 1,3 δισ. δολάρια και κέρδη 367,3 εκατ. δολάρια κατέγραψε το 2024 η Navios Maritime Partners L.P., συμπεριλαμβανομένων Αγγελικής Φράγκου, η οποία δήλωσε:

«Για ολόκληρο το έτος, είχαμε έσοδα 1,33 δισεκατομμύρια δολάρια και για το τρίμηνο, είχαμε έσοδα 332,5 εκατομμύρια δολάρια. Αναφέραμε επίσης καθαρά έσοδα 367,3 εκατομμυρίων δολαρίων για ολόκληρο το έτος και 94,7 εκατομμυρίων δολαρίων για το τέταρτο τρίμηνο. Τα κέρδη ανά κοινή μετοχή ήταν 11,98 δολάρια για ολόκληρο το έτος και 3,11 δολάρια για το τέταρτο τρίμηνο».

Παράλληλα, πρόσθεσε: «Από την πανδημία, οι αγορές μας οδηγούνται κυρίως από γεωπολιτικά γεγονότα και συγκρούσεις στην Ουκρανία και τη Μέση Ανατολή. Δεν ξέρουμε πώς θα επιλυθούν αυτές οι συγκρούσεις. Δεν γνωρίζουμε επίσης σε ποιο βαθμό τα έθνη θα υποκείνται σε συνεχείς ή ακόμη και διευρυμένες κυρώσεις. Κατά την άποψή μας, η επίλυση των συγκρούσεων στην Ουκρανία και τη Μέση Ανατολή μπορεί να συνεπάγεται με σημαντικές κυρώσεις σε χώρες που παράγουν πετρέλαιο, επηρεάζοντας ουσιαστικά το παγκόσμιο εμπόριο. Επιπλέον, η κυβέρνηση των ΗΠΑ έχει εκφράσει την άποψή της, σχετικά με το νέο της σύστημα δασμών, αλλά δεν έχει ακόμη πάρει έναν πλήρη οδικό χάρτη. Δεν μπορούμε τώρα να κατανοήσουμε πλήρως τον αντίκτυπο στο παγκόσμιο εμπόριο μέχρι να εξελιχθεί περαιτέρω».

Νέα παραγγελία αξίας 210 εκατ. δολαρίων από την Danaos

Σύμφωνα με πηγές της αγοράς, η ναυτιλιακή ήρθε σε συμφωνία με το CSSC Huangpu Wenchong Shipbuilding για την κατασκευή δύο containerships, μεταφορικής ικανότητας 9.200 teu και συνολικής αξίας 210 εκατομμυρίων δολαρίων.

Τα πλοία θα λειτουργούν με συμβατικά καύσιμα και θα είναι εξοπλισμένα με scrubbers.

Γιώργος Οικονόμου: Παραγγελία δέκα πλοίων αξίας 1,4 δισ. δολαρίων

Ο Όμιλος TMS, συμπεριλαμβανομένου Έλληνα εφοπλιστή, έδωσε παραγγελία για δέκα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διπλού καυσίμου LNG και μεταφορικής ικανότητας 11.400 teu στο κινεζικό ναυπηγείο Zhoushan Changhong International. Η παράδοσή των πλοίων αναμένεται να πραγματοποιηθεί μέχρι το 2028, με το κόστος του κάθε πλοίου να εκτιμάται ότι γύρω στα 140 εκατ. δολάρια.



SHIPPING HERALD
THE MARITIME PORTAL
www.shippingherald.com



ΜΕΛΙΝΑ ΤΡΑΥΛΟΥ, ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΕΝΩΣΗΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ:

Ενωμένοι θα συνεχίσουμε να προασπίζουμε τη ναυτιλία των Ελλήνων

Συνεδρίασε και συγκροτήθηκε σε σώμα, μετά τις σχετικές αρχαιρεσίες, το νέο Διοικητικό Συμβούλιο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.



υγκεκριμένα, για την προσεχή τριετία η σύνθεσή του θα έχει ως εξής:

Πρόεδρος: Τραυλού Ν. Μελίνα
Αντιπρόεδροι: Χανδρής Δ. Μιχαήλ, Λαμιάς Ν. Αντώνιος Θ.

Γραμματείς: Βενιάμης Θ. Νικόλαος, Φαφαλιός Ι. Δημήτριος

Αναπλ. γραμματείς: Γιουρούκος Δ. Γεώργιος, Προκοπίου Γ. Ιωάννα

Ταμίας: Ξυλάς Α. Γιάννης

Αναπλ. ταμίας: Καρούσης Ι. Κωνσταντίνος

Μέλη της νέας διοίκησης είναι οι: Αγγελικούση Ι. Μαρία, Αγγελόπουλος Κ. Γεώργιος, Κανελλάκης Χ. Αντώνιος, Καραγεωργίου Κ. Γεώργιος, Κούστας Δ. Ιωάννης (Δρ.), Κωνσταντακόπουλος Β. Κωνσταντίνος, Λεκανίδης Σ. Ιωάννης, Λιβανός Γ. Σταύρος, Λύρας Κ. Ιωάννης, Μαργαρώνης Ι. Γεώργιος, Μαρινάκης Μ. Ευάγγελος, Μαρτίνος Κ. Νικόλαος, Νομικός Α. Μάρκος, Οικονόμου Χ. Γεώργιος, Παλπού Σ. Σεμίραμις, Παπαγιαννόπουλος Α. Βασίλειος, Παππάς Π. Αλέξανδρος, Πίττας Ι. Αριστείδης, Σαρακάκης Δ. Δημήτριος, Φραγκίστα Α. Μαρία, Φράγκου Ν. Αγγελική

Μετά το πέρας της διαδικασίας, η κα Τραυλού σε δήλωσή της υπογράμμισε: «Με συγκίνηση και αίσθημα ευθύνης, αναλαμβάνω για δεύτερη συνεχόμενη φορά Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Θέλω να ευχαριστήσω όλες και όλους τους συναδέλφους μου για την ομόφωνη, τιμητική εμπιστοσύνη τους. Ενωμένοι θα συνεχίσουμε να προασπίζουμε τη ναυτιλία των Ελλήνων, ως παγκόσμιο σύμβολο ηγεσίας και υπερηφάνειας της πατρίδας μας».

Η ελληνική ναυτιλία παραμένει η ηγέτιδα

Στη γενική συνέλευση της Ε.Ε.Ε η Μελίνα Τραυλού, προέβη σε απολογισμό του έργου της πρώτης της θητείας και έθεσε τους νέους στόχους του ελληνικού εφοπλισμού. «Αντέξαμε κάθε πρόκληση και ανταποκριθήκαμε αποτελεσματικά σε κάθε νέο δεδομένο. Η ναυτιλία μας παρέμεινε και παραμένει η ηγέτιδα. Και, μάλιστα, κόντρα στον ευρύτατο, άνισο, πανίσχυρο ανταγωνισμό, που απλώνεται από την Ανατολή, μέχρι τη Δύση, σε διαφορε-



τικές μορφές. Από κρατικές ναυτιλίες, έως μεγάλους πολυεθνικούς, επιχειρηματικούς ομίλους», τόνισε στην ομιλία της η κα. Τραυλού, προσθέτοντας πως:

«Ο στόλος μας έφτασε τα 5.700 πλοία. Αριθμητικά, διατηρούμε το υψηλό ποσοστό μας, τόσο στην παγκόσμια χωρητικότητα, όσο και στις επιμέρους κατηγορίες, όπου καταγράφονται και ποσοστά ακόμα υψηλότερα. Όσον αφορά στην ποιοτική μας υπεροχή, αποτυπώνεται στις επενδύσεις μας, τόσο σε νέα πλοία, όσο και σε νέες τεχνολογίες. Ο στόλος μας, καταρχάς, πρωταγωνιστεί στην ενεργειακή μετάβαση του κλάδου μας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, μέσα σε έναν χρόνο, η χωρητικότητα των υπό ναυπήγηση πλοίων μας, αυξήθηκε κατά 65%, ποσοστό που αντιστοιχεί στο 17% του παγκόσμιου orderbook.

Πιο συγκεκριμένα, ναυπηγούμε 589 πλοία, χωρητικότητας πάνω από 56 εκατ. τόνους.

Είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον, μιλώντας

Το νέο Διοικητικό Συμβούλιο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, στη πρώτη γενική συνέλευση

και για ανταγωνισμό, να δούμε πού ναυπηγούνται.

Τα νούμερα καταγράφουν με σαφήνεια τη δυναμική μας, τους δεσμούς, αλλά και τα εμπορικά οφέλη για τους εταίρους μας εξ Ανατολής.

Όσον αφορά στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η πρωτοκαθεδρία μας, με ποσοστό που ξεπερνά το 60%, μας καθιστά κυρίαρχους.

Είναι γεγονός ότι είμαστε η εγγυητήρια δύναμη της οικονομίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε όλες μου τις επαφές με την Ευρώπη, το μήνυμά ήταν και είναι σαφές: ελληνική ίσον ευρωπαϊκή ναυτιλία».

Αναφερόμενη στην πρόκληση της «πράσινης μετάβασης» και τον ρόλο της ΕΕΕ υπογράμμισε «η Ένωσή μας, είναι παρούσα, στρατηγικά και ουσιαστικά. Σε στενή συνεργασία με το Υπουργείο Ναυτιλίας, συν-διαμορφώνουμε την εθνική στρατηγική. Επίσης, καθοριστική είναι η συμβολή μας στη διαμόρφωση των θέσεων της διεθνούς ναυτιλίας μέσω του International Chamber of Shipping (ICS).

Η ΕΕΕ υπέρ του σχεδίου “Πυξίδα Ανταγωνιστικότητας”

Την ικανοποίησή της για το σχέδιο “Πυξίδα Ανταγωνιστικότητας”, που παρουσίασε η Πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ούρσουλα Φον ντερ Λάιεν, μέσω του οποίου αναδεικνύεται ο ζυτικός ρόλος της ναυτιλίας για την οικονομική ανθεκτικότητα και ανάπτυξη της Ευρώπης, εξέφρασε η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Η ελληνική ναυτιλία, τονίζει η ΕΕΕ, ως θεματοφύλακας του 61% του κοινοτικού στόλου, αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του εμπορίου, των εφοδιαστικών αλυσίδων και της ασφάλειας της ηπείρου. Με γνώμονα τις αρχές της καινοτομίας, της ανθεκτικότητας και της ασφάλειας, η “Πυξίδα Ανταγωνιστικότητας” υπογραμμίζει την ανάγκη για έναν κοινό σχεδιασμό ενίσχυσης της ανταγωνιστικό-

τητας και της απανθρακοποίησης. Μία αρχή που υποστηρίζει σταθερά η ΕΕΕ.

Επίσης, επισημαίνεται ότι για την ενίσχυση της ασφάλειας της Ευρώπης απαιτείται ισχυρό εμπόριο και διευρυμένο δίκτυο αλυσίδων εφοδιασμού, όπου η ναυτιλία διαδραματίζει κεντρικό ρόλο. Η “Πυξίδα Ανταγωνιστικότητας” αναγνωρίζει τη στρατηγική σημασία του ναυτιλιακού τομέα για την οικονομία της Ευρώπης. Όπως υπογραμμίζει η ΕΕΕ, προσβλέπει “στη συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και άλλα εμπλεκόμενα μέρη της ναυτιλιακής βιομηχανίας, ώστε η υλοποίηση αυτών των πρωτοβουλιών πραγματικά να προωθούν τους κοινούς μας στόχους.

WEBMARINE LTD
BUNKERS | LUBRICANTS | SUPPLIES

global reach
local touch



Η Μελίνα Τραυλού επανεξελέγη για δεύτερη φορά πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών για την προσεχή τριετία

Παγκόσμια πρωτιά για Capital και Lloyd's Register στο OPS

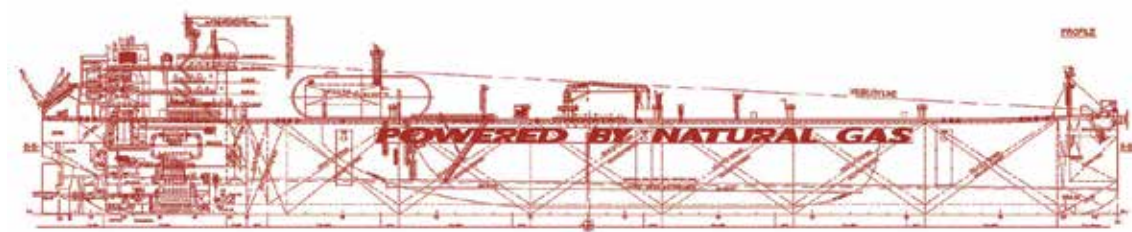
Τον πρώτο παγκοσμίως έλεγχο συμβατότητας τάνκερ με την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά (OPS) ολοκλήρωσε με επιτυχία η Capital Ship Management Corp. ('Capital') σε συνεργασία με τον Lloyd's Register (LR), μετά την επίσημη δημοσίευση του προτύπου IEC 80005-1 το 2012.

Το έργο αυτό συνετέλεσε ώστε τα τάνκερ τύπου Suezmax 155k της Capital, 'Argeus', 'Aristoklis', 'Archelaos', 'Aristodimos', 'Ayrtton', 'Amor', που βρίσκονται υπό κατασκευή και θα παραδοθούν μεταξύ 2025 - 2027, θα είναι πλήρως συμβατά με την υποδομή παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά στο λιμάνι του Long Beach (POLB), στην Πολιτεία της Καλιφόρνια, ΗΠΑ. Αυτό σημαίνει ότι τα πλοία θα μπορούν να συνδεθούν, κατά τον ελλιμενισμό, με την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας του λιμανιού, μειώνοντας τις εκπομπές ρύπων και ενισχύοντας τη συμμόρφωση με τις αυστηρές περιβαλλοντικές απαιτήσεις.

Ο LR έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην αντιμετώπιση τεχνικών προκλήσεων που σχετίζονται με τη συμβατότητα OPS, εμποδίζοντας τους πλοιοκτήτες και τα ναυπηγεία να καθορίσουν και να εγκαταστήσουν τον σωστό εξοπλισμό.

Καθορίζοντας τις απαιτούμενες προδιαγραφές, ο LR έλυσε ένα ζωτικό ζήτημα για τα πλοία που επισκέπτονται τους τερματικούς σταθμούς πετρελαίου στο POLB, διασφαλίζοντας ότι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις ελέγχου εκπομπών του California Air Resources Board (CARB).

Με τον κανονισμό του CARB του 2020 για τον έλεγχο εκπομπών των πλοίων τύπου τάνκερ σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2025, τα λιμάνια και οι πλοιοκτήτες



παγκοσμίως αντιμετωπίζουν αυξανόμενη πίεση να υιοθετήσουν λύσεις παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά. Η επιτυχής ολοκλήρωση αυτού του ελέγχου συμβατότητας από τον LR δημιουργεί ένα ιστορικό, προσφέροντας ένα σαφές πλαίσιο για άλλους πλοιοκτήτες που επιδιώκουν να επιτύχουν συμμόρφωση και να μειώσουν τις εκπομπές με το CARB.

Ο Θεόδωρος Κουρμπέλης, Global Tanker, Emerging Oil Markets, and Future Fuels Segment Director στον LR, δήλωσε: «Αυτό ήταν ένα πολύ απαιτητικό αλλά συνάμα ουσιαστικό έργο.

Υπήρχαν κρίσιμες πληροφορίες που έλειπαν από το Πρότυπο, γεγονός που καθιστούσε δύσκολο για τους πλοιοκτήτες και τα ναυπηγεία να παραγγείλουν τον εξοπλισμό με τις σωστές τεχνικές προδιαγραφές και να προβούν στις απαραίτητες εγκαταστάσεις στο πλοίο. Μια λάθος προδιαγραφή θα μπορούσε να οδηγήσει σε μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του λιμανιού, που τέθηκαν σε ισχύ φέτος, καθώς και σε κυρώσεις από το CARB. Με

την προληπτική αντιμετώπιση των προκλήσεων συμβατότητας, όχι μόνο υποστηρίξαμε την Capital στην εκπλήρωση των κανονιστικών απαιτήσεων, αλλά ανοίξαμε επίσης τον δρόμο για πιο πράσινες λιμενικές λειτουργίες. Αφισιωμένοι στη δέσμευσή μας συνεργαζόμαστε με τους πελάτες μας για να επιτύχουμε ενεργειακή μετάβαση μέσα από ασφαλείς, βιώσιμες και συμμορφούμενες ναυτιλιακές πρακτικές».

Ο Νικόλαος Βαπόρης, Chief Technical Officer της Capital, δήλωσε: «Είμαστε ενθουσιασμένοι που ολοκληρώσαμε αυτό το πρωτοποριακό έργο. Η Capital βρίσκεται πάντα στην πρώτη γραμμή των τεχνολογικών εξελίξεων, αλλά είναι πολύ σημαντικό για εμάς να προετοιμάσουμε τον στόλο μας για όλες τις τρέχουσες και επερχόμενες κανονιστικές απαιτήσεις. Συνεργαζόμενοι με τον LR, καταφέραμε να γίνουμε παγκόσμιοι πρωτοπόροι ως προς τη συμβατότητα των τάνκερ με τις απαιτήσεις παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά στο POLB».

Η επιτυχής ολοκλήρωση αυτού του ελέγχου συμβατότητας προσφέρει ένα σαφές πλαίσιο για άλλους πλοιοκτήτες που επιδιώκουν να επιτύχουν συμμόρφωση και να μειώσουν τις εκπομπές με το CARB

Μ. Χατζημανώλη: Διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας

Η Υφυπουργός Ναυτιλίας της Κύπρου, Μαρίνα Χατζημανώλη, επισκέφθηκε τις Βρυξέλλες για να συμμετάσχει στη Συνάντηση Υψηλού Επιπέδου για το Ευρωπαϊκό Σύμφωνο για τους Ωκεανούς, που πραγματοποιήθηκε στις 21 Φεβρουαρίου, μετά από πρόσκληση του Επιτρόπου Αλιείας και Ωκεανών, Κώστα Καδῆ.

Μιλώντας κατά τη διάρκεια των εργασιών, η Υφυπουργός εξέφρασε την ετοιμότητα της Κύπρου να συνδράμει ενεργά στη διαμόρφωση του Ευρωπαϊκού Συμφώνου για τους Ωκεανούς, αναδεικνύοντας τη μεγάλη σημασία της θάλασσας για την Κύπρο και τον ιστορικό δεσμό με αυτή.

Στο περιθώριο των συνάντησης, η Υφυπουργός πραγματοποίησε διμερή συνάντηση με τον κ. Καδῆ κατά τη οποία συζητήσαν θέματα που άπτονται των θαλάσσιων μεταφορών και της γαλάζιας οικονομίας. Τον ενθέρωσε δε για τις προτεραιότητες της επικείμενης Κυπριακής Προεδρίας του Συμβουλίου της ΕΕ, καθώς και για τη διοργάνωση της Ευρωπαϊκής Ημέρας Θάλασσας 2026 από το Υφυπουργείο Ναυτιλίας.

Κατά την παραμονή της στις Βρυξέλλες η Υφυπουργός Ναυτιλίας πραγματοποίησε επίσης, διμερείς συναντήσεις με τον Επίτροπο Βιώσιμων Μεταφορών και Τουρισμού, Απόστολο Τζιτζικώστα και την Πρόεδρο της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, Ελισάβετ Βότσεμπεργκ-Βρουβινίδη. Η κα Χατζημανώλη παρουσίασε τις προτεραιότητες της Κύπρου στα θέματα θαλάσσιων μεταφορών, υπογραμμίζοντας την ανάγκη διαφύλαξης της ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας, ενός τομέα ιδιαίτερα σημαντικού για την οικονομία της ΕΕ. Συζητήθηκαν επίσης, οι επικείμενες πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι οποίες αναμένεται να εξεταστούν από το Συμβούλιο της ΕΕ κατά το τρέχον έτος, καθώς και κατά τη διάρκεια της Κυπριακής Προεδρίας του Συμβουλίου της ΕΕ το πρώτο εξάμηνο του 2026. Τέλος, η Υφυπουργός Ναυτιλίας συναντήθηκε με στελέχη της Γενικής Διεύθυνσης για τις Μεταφορές του Συμβουλίου, όπου συζητήθηκαν θέματα συντονισμού και προγραμματισμού, ενόψει της ανάληψης της Προεδρίας του Συμβουλίου της ΕΕ από την Κύπρο.



ΟΜΙΛΟΣ ΤΣΑΚΟΥ:

Ο μεγαλύτερος dual fuel operator πλοίων στον κόσμο

«Ο Όμιλος Τσάκου έχει γίνει ο μεγαλύτερος dual fuel operator πλοίων στον κόσμο». Αυτό τόνισε ο ιδρυτής και διευθύνων σύμβουλος της Tsakos Energy Navigation, δρ Νίκος Τσάκος σε πρόσφατη εκδήλωση του Ομίλου.

Ο CEO της εισηγμένης στο NYSE, ανέφερε πως «αυτή τη στιγμή με νέες τεχνολογίας πλοία διπλού καυσίμου είμαστε ο μεγαλύτερος dual fuel operator παγκοσμίως και συνεχίζουμε. Καταφέραμε μέσα στη χρονιά να κάνουμε μακροχρόνιες συμφωνίες με ονόματα όπως η EXXON, η Chevron, η TOTAL, η Equinor, η Shell, η BP. Όσον αφορά στο ξηρό φορτίο και στα εμπορευματοκιβώτια συνεργαζόμαστε με την NYK, Hapag Lloyd και η CMA CGM».

Παράλληλα, σημείωσε πως το 70% των ναυλοσυμφωνιών της εταιρείας προέρχονται από χρονοναυλώσεις με τους μεγαλύτερους παγκοσμίως ναυλωτές. «Πρώτη είναι η EXXON με 22% και συνεχίζει η Equinor, η TOTAL, η BP, η CHEVRON και η Shell, δηλαδή είναι μία Dream List πελατών το οποίο στριφίζει την εταιρεία και της δίνει συνέχεια στα πάνω και στα κάτω».

Ο δρ. Τσάκος τόνισε για άλλη μια φορά το πόσο σημαντικός είναι για την εταιρεία και τις επιτυχίες της ο ανθρώπινος παράγοντας, σχολιάζοντας πως «όλα αυτά δεν θα μπορούσαμε να τα έχουμε πετύχει χωρίς τον ανθρώπινο παράγοντα, τους ανθρώπους του ομίλου Τσάκου σε στεριά και θάλασσα που είμαστε σαν μία παρέα σαν μία ομάδα».

Άλλωστε όπως έχει αναφέρει και στο παρελθόν και η ίδια η εταιρεία, βασική προτεραιότητα για την TEN είναι «η διασφάλιση της ασφάλειας, της προστασίας, της συμμετοχικότητας και της ευημερίας των ανθρώπων της εταιρείας. Εξίσου σημαντική είναι η αναβάθμιση των δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού μας μέσω προσαρμοσμένων και εξειδικευμένων κατάρτισης για την πλοήγηση στη μετάβαση προς την απεξάρτηση από τον άνθρακα.

Αξιοσημείωτο είναι πως η TEN προχωρά στην ενίσχυση, αλλά και ανανέωση του στόλου της, καθώς εντός του 2024 πούλησε 17 παλιά πλοία, ενώ παράλληλα επένδυσε σε 25 σύγχρονα νέα «πράσινα» πλοία.

Στόχος της TEN είναι να έχει έναν πράσινο στόλο έως το 2030. Προς το σκοπό αυτό έχει επενδύσει ήδη ένα δισεκατομμύριο δολάρια σε ναυπηγείσεις και θα δώ-



σει άλλο ένα δισεκατομμύριο μέσα στα επόμενα δύο χρόνια για να ολοκληρώσει την πράσινη μετάβαση.

Ν. Τσάκος: Η μεγαλύτερη πρόκληση για τη ναυτιλία

Ένα από τα μεγάλα ζητήματα της ναυτιλίας, αυτό του ρόλου των ναυτικών αλλά και της έλλειψής τους, απασχόλησε το πάνελ "Industry Leadership Roundtable" στο πλαίσιο του 15ου Capital Link Forum-Greek Shipping.

Ο δρ. Νίκος Τσάκος τόνισε ότι η έλλειψη ναυτικών αποτελεί την μεγαλύτερη πρόκληση για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. «Οι ναυτιλιακές εταιρείες και ειδικά οι ελληνικές, επενδύουν συνεχώς σε πανάκριβα πλοία υψηλής τεχνολογίας. Πρόκειται για μία τεχνολογία η οποία εξελίσσεται με ραγδαίους ρυθμούς, πιο γρήγορα και από τα έξυπνα κινητά μας τηλέφωνα.

Η TEN, με νέες τεχνολογίας πλοία διπλού καυσίμου είναι ο μεγαλύτερος dual fuel operator παγκοσμίως

Και όμως, δεν υπάρχουν οι ναυτικοί που θα εργαστούν σε αυτά τα high tech πλοία. Αυτή είναι η μεγαλύτερη πρόκληση που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή βιομηχανία σήμερα. Πόσο μάλλον όταν τα πλοία αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα, τα οποία θα έχουν ιδιαιτερότητες και θα απαιτούν από τους ναυτικούς να έχουν εξειδικευμένες γνώσεις και κατάρτιση. Η μεγαλύτερη πρόκληση για την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία είναι η έλλειψη ναυτικών», τόνισε ο Έλληνας εφοπλιστής.

Παράλληλα, ο κ. Τσάκος αναφέρθηκε και στο ζήτημα της πράσινης μετάβασης, υπογραμμίζοντας ότι η ναυτιλία έχει λάβει πολλά μέτρα για να πετύχει τον στόλο αυτό, ενώ επίσης διαδραματίζει τεράστιο ρόλο στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα, μεταφέροντας το 90% του παγκόσμιου εμπορίου».

Συνεργασία με τη Ναυτική Ακαδημία της Ουρουγουάης

Μνημόνιο συνεργασίας υπέγραψαν η Ναυτική Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού TEENS (Τσάκος Ελληνικά Εκπαιδευτήρια Ναυτικών Σπουδών) και η Ναυτική Ακαδημία της Ουρουγουάης (Escuela Naval de la Republica Oriental del Uruguay). Η σχετική εκδήλωση για την υπογραφή του Μνημονίου πραγματοποιήθηκε στο Κοινοβούλιο "Ιδρυμα Μαρία Τσάκος", όπου οι δύο ναυτικές ακαδημίες επισφράγισαν την συνεργασία τους.

Η Βενετία Καλλιπολίτου και ο Χαράλαμπος Χατζημικαήλ, εκ μέρους του Ιδρύματος Τσάκου, τόνισαν ότι η συ-

νεργασία αυτή έχει ως στόχο την ανταλλαγή τεχνολογίας, εμπειριών και εκπαιδευτικών πρακτικών, με στόχο την ενίσχυση των δεξιοτήτων των νέων που επιλέγουν τη ναυτική σταδιοδρομία.

Παράλληλα, επισήμαναν ότι ενισχύει τους δεσμούς της Χίου με τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, ενώ όπως επιτόθηκε η ΑΕΝ της Ουρουγουάης έχει μεταφέρει την ελληνική γλώσσα και ναυτική κουλτούρα στον λαό της γεφυρώνοντας την μεγάλη γεωγραφική απόσταση μεταξύ των χωρών.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ:

Μοχλός οικονομικής ανάπτυξης με συνεισφορά 14 δισ. στο ΑΕΠ

Στρατηγική η σημασία του κλάδου για την Ελλάδα

«Η επιτυχία της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας οφείλεται σε μια σειρά παραγόντων, όπως η μακρά παράδοση, η τεχνική εξειδίκευση, η επιχειρηματική διορατικότητα των Ελλήνων εφοπλιστών, καθώς και η στρατηγική γεωγραφική θέση της Ελλάδας. Άλλα έθνη με μικρότερες οικονομίες και εξειδικευμένη τεχνολογία θα μπορούσαν να εμπνευστούν από την ελληνική ναυτιλία για να αναδείξουν τις τοπικές τους βιομηχανίες σε πιο σημαντικές στην παγκόσμια σκηνή».

Αυτό υπογραμμίζεται σε έκθεση της McKinsey & Company, που πραγματοποιήθηκε σε συνεργασία με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, υπογραμμίζοντας τον κεντρικό ρόλο της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας στην παγκόσμια και την εγχώρια οικονομία. Σημειώνεται ότι το οικονομικό αποτύπωμα του κλάδου στην εγχώρια οικονομία ανέρχεται στα 14 δισ. δολ. Η μελέτη επισημαίνει την καταλυτική συμβολή του κλάδου στο διεθνές εμπόριο, ενώ παράλληλα αναλύει τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που διαμορφώνουν το μέλλον του.

Η ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί σημαντικό πυλώνα της ελληνικής οικονομίας, όπως η αυτοκινητοβιομηχανία για τη Γερμανία ή η ωρολογοποιία για την Ελβετία. Η Ελλάδα, η οποία αντιπροσωπεύει λιγότερο από το 0,3% του παγκόσμιου ΑΕΠ, παρά το μικρό μέγεθος της οικονομίας της, ελέγχει περίπου το 20% της παγκόσμιας ποντοπόρου ναυτιλίας, αποδεικνύοντας τον κυρίαρχο ρόλο της στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά. Αυτή η δυσανάλογη επιρροή τονίζει τη στρατηγική σημασία της ναυτιλίας για την Ελλάδα, με τον κλάδο να επηρεάζει μια στις 15 θέσεις εργασίας στον εγχώριο ιδιωτικό τομέα.

Η Ελληνική Ναυτιλία σε αριθμούς

■ **Στόλος:** Με περισσότερα από 5.000 πλοία στο νερό, τα οποία είναι υπό τον έλεγχο Ελλήνων εφοπλιστών, η Ελλάδα κατέχει την πρωτιά σε δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγρών και υγροποιημένων αέριων φορτίων, ενώ βρίσκεται στη δεύτερη θέση παγκοσμίως σε ξηρά κούνια φορτία.

■ **Κέντρο Ναυτιλιακής Διαχείρισης:** Η Αθήνα έχει εδραιωθεί σε ένα παγκόσμιο κέντρο διαχείρισης πλοίων φιλοξενώντας πάνω από 750 διαχειριστικές εταιρείες, εκ των οποίων άνω των 100 δι-

αχειρίζονται περισσότερα από 10 πλοία. Αξίζει να σημειωθεί πως εκτός από τις εταιρείες διαχείρισης έχει δημιουργηθεί και ένα ευρύ cluster συναφών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου.

■ **Θέσεις εργασίας:** Η ελληνική ναυτιλία υποστηρίζει άμεσα 60.000 θέσεις εργασίας στην Ελλάδα και απασχολώντας περισσότερους από 200.000 ναυτικούς που υπηρετούν σε παγκόσμια ύδατα, αποτελεί έναν πολύ-επίπεδο οικονομικό πυλώνα. Η επιρροή της όμως υπερβαίνει τα όρια του κλάδου, καθώς υποστηρίζει ένα ευρύ δίκτυο 90.000 επιπλέον θέσεων εργασίας σε διάφορους τομείς της ελληνικής οικονομίας, ενισχύοντας παράλληλα την επιχειρηματικότητα και τη φιλανθρωπία.

■ **Ενεργειακή Ασφάλεια:** Η ελληνική ναυτιλία διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στην ενεργειακή ασφάλεια της Ευρώπης, καθώς ελληνόκτητα πλοία μεταφέρουν μεγάλο μέρος των εισαγωγών υγροποιημένου φυσικού αερίου και αργού πετρελαίου. Για παράδειγμα, το 30% του όγκου LNG που εισήχθη στην Ευρώπη δια μέσο θαλάσσιων οδών το 2023, έγινε από ελληνόκτητα πλοία, ενώ το 40% των εισαγωγών αργού πετρελαίου στην Ευρώπη μέσω θαλάσσης έγινε από ελληνικά δεξαμενόπλοια.

■ **Παγκόσμιο αποτύπωμα:** Την τελευταία δεκαετία, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν επενδύσει περισσότερα από \$100 δισ. για νεότευκτα πλοία σε ναυπηγεία ανά τον κόσμο.

Οικονομικό αποτύπωμα

Τα έσοδα της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας προέρχονται σχεδόν εξ ολοκλήρου από τη διεθνή δραστηριότητά της, με έναν μέσο εκτιμώμενο κύκλο εργασιών που κυμαίνεται μεταξύ των \$40-\$50 δισ. ετησίως, ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες της αγοράς. Αθροιστικά αποτελεί τον μεγαλύτερο και πιο εξωστρεφή οικονομικό κλάδο της Ελλάδας, αφήνοντας πίσω τομείς δραστηριότητας

Τα έσοδα της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας προέρχονται σχεδόν εξ' ολοκλήρου από τη διεθνή δραστηριότητά της, με έναν μέσο εκτιμώμενο κύκλο εργασιών που κυμαίνεται μεταξύ των \$40-\$50 δισ. ετησίως, ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες της αγοράς



5.000

πλοία στο νερό, τα οποία είναι υπό τον έλεγχο Ελλήνων εφοπλιστών

60.000

θέσεις εργασίας υποστηρίζει άμεσα η ελληνική ναυτιλία στην Ελλάδα

30%

του όγκου LNG που εισήχθη στην Ευρώπη δια μέσω θαλάσσιων οδών το 2023, έγινε από ελληνόκτητα πλοία

όπως οι μεταφορές, τα ακίνητα και το λιανικό εμπόριο, των οποίων τα έσοδα προέρχονται κυρίως από την εγχώρια αγορά.

Ταυτόχρονα, με έντονη παρουσία σε διεθνείς χρηματαγορές μετρώντας πάνω από 20 εισηγμένες εταιρείες σε ξένα χρηματιστήρια και συνολική κεφαλαιοποίηση που υπερβαίνει τα \$9 δισ.δολ, η ελληνική ναυτιλία αποδεικνύει τη δυναμική της στο παγκόσμιο στερέωμα.

Εξίσου σημαντική είναι και η συνεισφορά της στην εγχώρια οικονομία της Ελλάδας, με το οικονομικό αποτύπωμα του κλάδου να αποτιμάται σε \$14 δισ.δολ, ενώ συμβάλλει με περίπου 150.000 υψηλής ειδίκευσης και υψηλά αμειβόμενες θέσεις εργασίας στο ευρύτερο ναυτιλιακό οικοσύστημα αλλά και σε άλλους σημαντικούς τομείς της εγχώριας οικονομίας.

Μάλιστα, εκτιμάται ότι οι Έλληνες εφο-

Την τελευταία δεκαετία, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν επενδύσει περισσότερα από \$100 δισ. για νεότευκτα πλοία

πλιστές επανεπενδύουν ετησίως περίπου \$1,4 δισ. σε άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, όπως αυτούς των ακινήτων, της ενέργειας, του τουρισμού ή του αθλητισμού, ενώ προσφέρουν και σημαντικά κεφάλαια που εκτιμάται ότι ξεπερνούν τα \$400 εκατ. ετησίως σε δράσεις κοινωνικής αλληλεγγύης.

Στρατηγικές Παρεμβάσεις

Σε ένα περιβάλλον που συνεχώς αλλάζει με βάση της γεωπολιτικές δυναμικές, την ενεργειακή μετάβαση και την ψηφιοποίηση, η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία καλείται να εξελιχθεί και να προσαρμοστεί, προκειμένου να διατηρήσει την ηγετική της θέση στο παγκόσμιο στερέωμα και να ενισχύσει περαιτέρω την συμβολή της στην ελληνική οικονομία. Προς αυτή την κατεύθυνση, η μελέτη της McKinsey & Company αναδεικνύει μια σειρά από παρεμβάσεις που θα μπορούσαν να συμβάλουν ουσιαστικά όχι μόνο στη διατήρηση, αλλά και την περαιτέρω ενίσχυση της θέσης της, αυξάνοντας κατά \$3-4 δισ. ετησίως το εγχώριο αποτύπωμα του κλάδου, μια αύξηση της τάξης του 20-30% σε σχέση με τα σημερινά επίπεδα.

Πιο συγκεκριμένα:

■ **Αναβάθμιση Υπηρεσιών Διαχείρισης Στόλου:** Ενίσχυση του ναυτιλιακού cluster, διεύθυνση σε νέες και αναδυόμενες αγορές, σύναψη στρατηγικών συνεργασιών και συμμαχιών, καθώς και ανάπτυξη καινοτόμων μοντέλων διακυβέρνησης και διαδοχής.

■ **Ενίσχυση Υποδομών:** Εδραίωση της Ελλάδας ως βασικός κόμβος δεξαμενόπλοια στη Μεσόγειο, αναβάθμιση των ελληνικών λιμανιών με στόχο να μετατραπούν σε κόμβους εφοδιαστικής αλυσίδας, κίνητρα με στόχο η Ελληνική Σημαία να καταστεί πρώτη επιλογή για τους ελληνόκτητους στόλους.

■ **Ψηφιακός Μετασχηματισμός:** Εστίαση στην επιτάχυνση του ψηφιακού μετασχηματισμού του ναυτιλιακού κλάδου, καθιστώντας την Ελλάδα έναν διεθνή κόμβο καινοτομίας στη ναυτιλιακή τεχνολογία, καθώς και στην ανάπτυξη και υιοθέτηση ψηφιακών λύσεων για τη βελτίωση της επιχειρησιακής αποδοτικότητας.

■ **Απανθρακοποίηση της Ναυτιλίας:** Προώθηση της χώρας ως πρωτοπόρο δύναμη στη μείωση των εκπομπών άνθρακα μέσω επενδύσεων σε καινοτόμες πράσινες τεχνολογίες και βιώσιμες πρακτικές, με στόχο την επίτευξη των στόχων που έχουν οριστεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO).

■ **Ανάπτυξη εξειδικευμένου Ανθρώπινου Δυναμικού:** Δημιουργία πρότυπου κέντρου ναυτικής εκπαίδευσης με διεθνή ακτινοβολία και αναγνώριση, με στόχο την αύξηση της προσφοράς αλλά και της απορρόφησης Ελλήνων σε υψηλόβαθμες θέσεις στον κλάδο.



ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ:

Πρωτιά στον στόλο των δεξαμενόπλοιων

Το πρωταγωνιστικό ρόλο των Ελλήνων εφοπλιστών στην παγκόσμια ναυτιλία αποδεικνύει η VesselsValue στην ετήσια κατάταξη της αναφορικά με τα ισχυρότερα ναυτιλιακά κράτη από πλευράς αξίας στόλου. Οι "Greeks" βρίσκονται στην τρίτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη διαθέτοντας στόλο συνολικής αξίας 188,1 δις δολαρίων, διαδραματίζοντας πρωταγωνιστικό ρόλο σχεδόν σε όλες τις κατηγορίες πλοίων. Στην πρώτη θέση είναι η Κίνα με στόλο αξίας 255,2 δις. δολαρίων, στη δεύτερη θέση ακολουθεί η Ιαπωνία με στόλο αξίας 231,4 δις. δολαρίων.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της VesselsValue:

1 Ο ελληνικός στόλος δεξαμενόπλοιων ηγείται σε αξία, η οποία ξεπερνά τα 71,3 δισεκατομμύρια δολάρια με την Κίνα στα 47,9 και την Ιαπωνία στα 35,3. αλλά και με βάση τη μεταφορική ικανότητα. Επίσης κατέχει την πρώτη θέση με βάση τη μεταφορική ικανότητα (dwt) δεξαμενόπλοιων, με 410 εκατομμύρια τόνους και ακολουθούν ο κινεζικός στόλος 392 εκατομμύρια τόνους και ο ιαπωνικός με 238 εκατομμύρια τόνους.

2 Ο ελληνόκτητος στόλος με πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου-LNG Carriers βρίσκεται στη δεύτερη θέση παγκοσμίως με συνολική αξία 32,4 δισεκατομμύρια δολάρια. Πρώτη είναι η Ιαπωνία, ακολουθεί η Ελλάδα με αξία στόλου 40,9 δισεκατομμυρίων δολαρίων και τρίτη η Κίνα, με 26,9 δισεκατομμύρια.

3 Στα φορτηγά πλοία-bulk carriers η ελληνική πλοιοκτησία είναι στην τρίτη θέση με αξία 54,4 δις. Πρώτη είναι η Κίνα με 68,5 δις. και δεύτερη η Ιαπωνία με 61,9 δις.

4 Στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων η Ελλάδα κατατάσσεται πέμπτη με αξία στόλου 18,3 δισεκατομμύρια δολάρια, πίσω από την Κίνα, Ιαπωνία, Σιγκαπούρη και Γερμανία.

Η Ινδία επενδύει 3 δισ. δολάρια στη ναυπηγική βιομηχανία

Τη δημιουργία ταμείου ναυτιλιακής ανάπτυξης ύψους περίπου 3 δισεκ. δολαρίων για την ενίσχυση της ναυπηγικής βιομηχανίας της χώρας, ανακοίνωσε η Ινδία.

Η κυβέρνηση θα συνεισφέρει το 49% του εν λόγω ταμείου, ενώ το υπόλοιπο 51% θα καταβληθεί από τους οργανισμούς λιμένων της χώρας και ιδιώτες. Η πρόβλεψη στο εν λόγω κεφάλαιο θα γίνεται μέσω δικαιωμάτων προαίρεσης μετοχικού κεφαλαίου ή χρέους.

Η χώρα στοχεύει στη χρηματοδότηση εξαγωγών πλοίων για την ενίσχυση του μεριδίου των πλοίων με ινδική σημαία στην παγκόσμια αγορά έως και 20% έως το 2047.

«Με τη μόχλευση του μοντέλου PPP, το σχέδιο έχει σχεδιαστεί για την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων, την προώθηση του εκσυγχρονισμού και την προώθηση των πράσινων τεχνολογιών. Αυτές οι προσπάθειες θα ενισχύσουν την παγκόσμια ανταγωνιστικότητα της Ινδίας, θα οδηγήσουν στη βιώσιμη ανάπτυξη και θα εδραιώσουν τη θέση της ως κορυφαίου παγκόσμιου θαλάσσιου κόμβου», δήλωσε ο υπουργός Ναυτιλίας, Λιμένων και Πλωτών Μεταφορών Sarbananda Sonowal.

Η δασμολογία στο παγκόσμιο εμπόριο απαιτεί εθνική διαχείριση

Άρθρο του
Βασίλη Κορκίδη

Πρόεδρου ΕΒΕΠ

Ο εμπορικός πόλεμος ξεκίνησε και φέρνει εμπλοκή στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες με πολλές καραμπόλες σε εμπόριο, ναυτιλία και διυλιστήρια, καθώς και το λιμάνι του Πειραιά, λόγω της επένδυσης και διαχείρισης από τη κινεζική Cosco. Σημειωτέον πως ο Παναμάς δεν ανανέωσε το μνημόνιο κατανόησης με την Κίνα για την Διώρυγα. Το Μεξικό και ο Καναδάς συνθηκολόγησαν με διάλογο και με μνηιαία αναστολή δασμών. Η Κίνα αντέδρασε επιλεκτικά με δασμούς 15% για τον άνθρακα και 10% για τα ενεργειακά προϊόντα. Ωστόσο οι αναταράξεις που αναμένεται να προκαλέσει για το ελληνικό εμπόριο η προαναγγελθείσα επιβολή δασμών από την Αμερική στις χώρες της ΕΕ θα είναι περισσότερο έμμεσες παρά άμεσες.

Ο πρόεδρος των ΗΠΑ ξεκαθάρισε ουσιαστικά ότι μετά τον Καναδά, το Μεξικό και την Κίνα, όπου επέβαλε δασμούς από 10% έως 25% σε προϊόντα θα επιβάλει δασμούς και στις χώρες της ΕΕ. Μένει να δούμε φυσικά αν θα επιβάλλει σε κάποιες συγκεκριμένες χώρες δασμούς ή σε όλες, ενώ ήδη ανακοίνωσε δασμούς 25% στον χάλυβα και το αλουμίνιο που εισάγεται στις ΗΠΑ. Μέχρι τώρα επιβάλλονται δασμοί σε εμπορεύματα αξίας 1,8 τρις δολαρίων, που υπολογίζονται στα 400 δις δολάρια.

Οι ελληνικές εξαγωγές προς τις ΗΠΑ ανέρχονται στα περίπου 2,2 δις. ευρώ ενώ οι εισαγωγές φτάνουν το 1,5 δις. ευρώ. Δηλαδή η χώρα μας έχει ένα πλεόνασμα που ξεπερνάει τα 600 εκατ. ευρώ. Επίσης είναι πολύ σημαντικό να αναφερθεί ότι η Αμερική είναι η 5η πιο σημαντική αγορά για τις ελληνικές εξαγωγικές επιχειρήσεις όμως με μικρό μερίδιο 4,8% των συνολικών εξαγωγών μας. Αυτό που πρέπει να γίνει κατανοητό είναι ότι στην περίπτωση επιβολής δασμών στα προϊόντα που εισάγει η Αμερική από τις χώρες της ΕΕ και κατ' επέκταση και από την χώρα μας, τα συγκεκριμένα προϊόντα θα πωλούνται πιο ακριβά στην αμερικανική αγορά. Συνεπώς, τα ελληνικά προϊόντα θα είναι λιγότερα ανταγωνιστικά από ομοειδή, που θα εισάγει η Αμερική από κάποια άλλη χώρα. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα να επηρεασθούν οι ελληνικές εξαγωγές σε τρόφιμα, όπως είναι για παράδειγμα το ελαιόλαδο, τα φρούτα και τα γαλακτοκομικά.

Η μείωση των εξαγωγών θα έχει επιπτώσεις στις ελληνικές επιχειρήσεις, οι αντοχές των οποίων θα διαμορφώσουν την τιμολογιακή τους πολιτική. Οι ελληνικές επιχειρήσεις όμως έχουν μάθει να επιβιώνουν κάτω από αντίξοες συνθήκες όλα αυτά τα χρόνια και χωρίς πανικό σε ένα ενδεχόμενο επιβολής δασμών στα ελληνικά προϊόντα από την αμερικανική κυβέρνηση, θα φροντίσουν να βρουν διέξοδο με σύμμαχο την ποιότητα σε άλλες αγορές. Οι επιπτώσεις στο ρυθμό ανάπτυξης που θα προκαλούσε μια αύξηση των δασμών κατά 10% σε όλα τα εξα-



γόμενα προϊόντα από την ΕΕ στις ΗΠΑ, υπολογίζονται -0,2% επίσης και -0,4% σωρευτικά μέχρι τα τέλη του 2026, κυρίως λόγω έμμεσων επιδράσεων από την αποδυνάμωση των οικονομιών των ευρωπαϊκών εμπορικών εταίρων της Ελλάδας, όπως η Γερμανία και η Ιταλία. Οι ελληνικές εξαγωγές συνολικά θα μειώνονταν κατά 1,7% σε σταθερές τιμές.

Η άμεση επίδραση από τη μείωση των ελληνικών εξαγωγών στις ΗΠΑ θα είναι, της τάξης του -0,3% στο σύνολο των εξαγωγών. Σύμφωνα με πρόβλεψη της ΕτΕ, το σενάριο των δασμών 10% θα οδηγούσε σε μείωση του ρυθμού ανάπτυξης από 2,3% το 2025 και 2,1% το 2026, σε κάτω από 2% το 2026. Στον αντίποδα, οι μελετητές επισημαίνουν ότι αν η πολιτική της νέας κυβέρνησης των ΗΠΑ ενθαρρύνει τις εξορμητικές δραστηριότητες θα οδηγήσει σε μείωση των διεθνών τιμών καυσίμων και θα μπορούσε να ενισχυθεί κατά 0,2% ο ρυθμός αύξησης του ελληνικού ΑΕΠ. Κρίσιμη ημερομηνία φαίνεται ότι είναι η 1η Απριλίου 2025, καθώς ο Τραμπ έχει ζητήσει έως τότε τα ακριβή στοιχεία για το εμπορικό έλλειμμα μεταξύ ΕΕ και ΗΠΑ. Σύμφωνα με την Κομισιόν, το εμπορικό έλλειμμα ήταν 156 δις ευρώ με τις ΗΠΑ να εισάγουν αγαθά αξίας 502,5 δις ευρώ από την Ε.Ε. και να εξάγουν 346,5 δις. Αντιθέτως, στις υπηρεσίες οι ΗΠΑ είχαν εμπορικό πλεόνασμα 104 δις ευρώ, με εξαγωγές συνολικού ύψους 396,4 δις ευρώ και εισαγωγές 292,4 δις ευρώ.

Στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς ευελπιστούμε ότι τελικά η αμερικανική κυβέρνηση δεν θα εμπλέξει στην ανταλλαγή δασμών τη χώρα μας και τα εξαγόμενα προϊόντα της, αλλά ούτε τη παγκόσμια ναυτιλία, καθώς με ελληνόκτητα πλοία μεταφέρεται το 85% των αγαθών που εισάγονται δια θαλάσσης στην ΕΕ. Καλούμε την Ελληνική Κυβέρνηση να διαφυλάξει την ουδετερότητα του εμπορικού

λιμανιού του Πειραιά από τον «πόλεμο των δασμών». Τέλος πιστεύουμε πως με μια ήπια ευρωπαϊκή προσέγγιση στις διαπραγματεύσεις και με μια ανταποδοτική πρόταση για μείωση των δασμών στις εισαγωγές αμερικανικών αυτοκινήτων στην ΕΕ και αύξηση της αγοράς LNG από τις ΗΠΑ η κατάσταση στις διαπραγματεύσεις θα είναι διαχειρίσιμη.

Στο τραπέζι των υπολογισμών του Ε.Β.Ε.Π. έχει τεθεί και το θετικό σενάριο της μείωσης 10% της τιμής του πετρελαίου σε ισοτιμία ευρώ, αν επιβεβαιωθούν οι εκτιμήσεις, που θα περιορίσει τις επιπτώσεις των δασμών στην ελληνική οικονομία κατά 50% και θα επηρεάσει το ΑΕΠ με -0,2%. Στο θέμα των υδρογονανθράκων, η Κίνα αποφάσισε να απαντήσει με επιβολή τελωνειακών δασμών ύψους 15% στο εισαγόμενο LNG από τις ΗΠΑ, πυροδοτώντας έναν αγώνα αποσύνδεσης του μεγαλύτερου αγοραστή και πωλητή καυσίμου στον κόσμο. Όπως επισημαίνει το Bloomberg, είναι ανοικτό το ενδεχόμενο δομικής ανακατανομής των αγορών μεταξύ των οποίων και η ελληνική, που σήμερα θεωρείται «πύλη εισόδου» υδρογονοποιημένου αερίου για την Ε.Ε. από τη Ρεβουθούσα και την Αλεξανδρούπολη. Με το ενεργειακό κόστος να βρικόσσει ψηλά στην ατζέντα των θεμάτων που απασχολούν τις παραγωγικές τάξεις είναι προφανές ότι όλοι απευχονται μια εκτίναξη των τιμών του LNG, καθώς θα πυροδοτηθεί ο ανταγωνισμός τιμών από άλλες αγορές, που θα θελήσουν να εκμεταλλευτούν την κατάσταση και άρα την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών προϊόντων, πέραν και πάνω των δασμών.

Οι υαχές έργα είναι να πρυτανεύσει η λογική στις διαπραγματεύσεις που θα ακολουθήσουν για να αποφευχθεί ένας νέος κύκλος «οφθαλμός αντί οφθαλμού και οδόντα αντί οδόντος» στον πρώτο για το 21ο αιώνα παγκόσμιο εμπορικό πόλεμο. Οι ευπαθείς κλάδοι σε αυτή την «ανταλλαγή δασμών» είναι πολλοί και σημαντικοί όπως η αυτοκινητοβιομηχανία, η χαλυβουργία, τα χημικά και τα τρόφιμα. Στο επίκεντρο των δασμών μπαίνουν επίσης προϊόντα που είναι κομμικά, όπως το ορυκτά καύσιμα με πρωταγωνιστές το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο, αλλά και τα σπάνια μέταλλα με συγκεκριμένη προέλευση, όπως το γάλλιο, το γερμάνιο, το κοβάλτιο και το αντιμόνιο. Πρέπει λοιπόν να γίνει κατανοητό, ένθεν κακείθεν ότι, πιο εύκολα αλλάζει ο προσρισμός των εισαγωγών, παρά η προέλευση των εξαγωγών. Χωρίς να μπορούμε να υπολογίσουμε ακριβώς πόσο μπορεί να κοστίζουν οι δασμοί από τις ΗΠΑ, σίγουρα μπορούμε να γνωρίζουμε πως η πολιτική των δασμών είναι επιζήμια για το εμπόριο, τη παραγωγή και τους καταναλωτές σε Ελλάδα και Ευρώπη. Ωστόσο στο ΕΒΕΠ πιστεύουμε πως με μια ευρωπαϊκή πρόταση για μείωση των δασμών στις εισαγωγές αμερικανικών αυτοκινήτων στην ΕΕ και αύξηση της αγοράς LNG από τις ΗΠΑ η κατάσταση στις διαπραγματεύσεις θα είναι ευρωπαϊκά και εθνικά διαχειρίσιμη.

Η Attica Group μπροστά στις προκλήσεις της «πράσινης» ακτοπλοΐας

Του
Απόστολου
Σκουμπούρη

Τη θέση που της αξίζει στον παγκόσμιο θαλάσσιο μεταφορικό χάρτη καταλαμβάνει πλέον η ελληνική Attica Group, καθώς μετά τη συγχώνευση με την ANEK έχει καταστεί η κορυφαία ακτοπλοϊκή εταιρεία στον κόσμο, ενώ μετά το road show στο Λονδίνο, ετοιμάζεται να κάνει άνοιγμα και στους διεθνείς επενδυτές, χωρίς φυσικά να απεμπολήσει την ελληνικότητα του μετοχολογίου της αλλά και του management.

Η Attica Group έχει καταστεί πλέον ο αδιαμφισβήτητος εθνικός πρωταθλητής στη χώρα μας, έχοντας ξεχωρίσει εδώ και πολλά χρόνια στα ακτοπλοϊκά δράματα, συνάμα με τη διασφάλιση της απρόσκοπτης συνδεσιμότητας των νησιών, έργο που ασφαλώς είναι ιδιαίτερα κρίσιμης σημασίας σε κοινωνικό, οικονομικό αλλά και εθνικό επίπεδο. Σε μια συγκυρία τεκτονικών αλλαγών σε διεθνές επίπεδο, με δύο πολέμους εν ενεργεία σε περιοχές όχι μακριά από την Ελλάδα, με την ενεργειακή κρίση να αλλάζει δόγματα και σταθερές δεκαετιών και την πολιτική στις αμυντικές επενδύσεις να αναθεωρείται ταχύτατα, ο ρόλος της ακτοπλοΐας σε μια χώρα όπως η Ελλάδα, με 5.000 νησιά, εκ των οποίων περίπου τα 130 κατοικήσιμα, είναι ιδιαίτερα κρίσιμος.



Η Ελλάδα, με το 2,2% του ευρωπαϊκού πληθυσμού, αντιπροσωπεύει περίπου το 18% των ευρωπαϊκών ακτοπλοϊκών μεταφορών, ενώ η συνολική συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία εκτιμάται σε πάνω από 16,1 δις. ευρώ, συμβάλλοντας καταλυτικά και σε όρους απασχόλησης. Η ελληνική ακτοπλοΐα εξυπηρετεί συνολικά 95 νησιά, 44 μικρά νησιά με συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας, ενώ μεταφέρει περίπου 12-14 εκατ. τουρίστες κάθε χρόνο, αλλά και 9 εκατ. τόνους εμπορευμάτων.

Το σημαντικότερο κομμάτι από αυτά την «πίτα» έχει η Attica Group, η οποία δραστηριοποιείται στην επιβατηγού ναυτιλία μέσω των SuperFast Ferries, Blue Star Ferries, Hellenic Seaways και ANEK Lines, με συνολικά 42 (+2 υπό ναυπήγηση) πλοία που προσφέρουν θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Η εταιρεία μπορεί να μεταφέρει καθημερινά 47.473 επιβάτες και είναι ο πρώτος ακτοπλοϊκός στόλος παγκοσμίως σε όρους χωρητικότητας. Επίσης, αποτελεί τον τέταρτο παγκοσμίως σε γραμμικά μέτρα γκαράζ (39.443) για μεταφορά εμπορευμάτων.

Τα πλοία του στόλου της ταξιδεύουν σε τέσσερις χώρες και 62 μοναδικούς προορισμούς, ενώ προσεγγίζουν 71 λιμάνια, εκτελώντας σε ετήσια βάση κατά μέσο όρο πάνω από 13.000 δρομολόγια. Πα-

Η Attica Group
σχεδιάζει την
κατασκευή έξι νέων
πλοίων τα επόμενα
χρόνια

Σύμφωνα με τα τελευταία δημοσιοποιημένα στοιχεία του 9ημνου του 2024, ο ενοποιημένος κύκλος εργασιών αυξήθηκε κατά 27,4% φτάνοντας τα 593,4 εκατ. ευρώ από 465,6 εκατ. το 9ημνο του 2023. Τα κέρδη EBITDA υποχώρησαν στα 93,5 εκατ. ευρώ από 121,3 εκατ. ευρώ και τα καθαρά κέρδη κατέβηκαν στα 45,3 εκατ. ευρώ από 59,9 εκατ. ευρώ το 9ημνο του 2023, κυρίως λόγω της ενσωμάτωσης της ANEK, που περιείχε one-off δαπάνες.

Κατά την παρουσίαση του ομίλου στο Λονδίνο η διοίκηση εστίασε στους μακροπρόθεσμους στόχους που αφορούν σε έσοδα 915-925 εκατ. ευρώ το 2029 και EBITDA που θα κινηθούν στα 238-262 εκατ. ευρώ, με το περιθώριο να κινείται στη ζώνη του 27%.

Ο όμιλος σχεδιάζει επενδύσεις σημαντικά άνω του 1,2 δις. ευρώ μέχρι το 2030 με στόχο τον περαιτέρω εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση του στόλου του στον δρόμο για την «πράσινη» μετάβαση.

Στην διάρκεια της παρουσίας τα στελέχη του ομίλου αναφέρθηκαν στην ολοκλήρωση σημαντικών επενδύσεων, στον προγραμματισμό των πλάνων ανάπτυξης του, καθώς επίσης και στον τουριστικό τομέα της Ελλάδας ο οποίος στην

διάρκεια των τελευταίων ετών παρουσιάζει συνεχώς ανοδικές τάσεις. Επίσης αναφέρθηκαν και στο άνοιγμα που έχει κάνει ο όμιλος στον τομέα της φιλοξενίας με την απόκτηση ξενοδοχείων. Βεβαίως, το συντριπτικό ποσοστό των εσόδων της Attica Group προέρχονται από τα εισιτήρια και το μεταφορικό έργο και αυτό δεν πρόκειται να αλλάξει με το άνοιγμα στα ξενοδοχεία.

Οι νέες επενδύσεις

Όπως ανακοινώθηκε στο Capital Day στο Λονδίνο, η εταιρεία σχεδιάζει την κατασκευή έξι νέων πλοίων τα επόμενα χρόνια. Η Attica Group δρομολογεί την απόκτηση δύο νεότευκτων πλοίων τύπου E-Flexer μέσω συμφωνίας με τη σουηδική Stena RoRo. Τα πλοία αυτά θα ναυλωθούν μακροχρόνια, με δικαίωμα αγοράς και θα εξυπηρετούν τις γραμμές της Αδριατικής. Τα E-Flexer είναι σύγχρονα πλοία υψηλής ενεργειακής απόδοσης, σχεδιασμένα για τη βελτίωση της περιβαλλοντικής απόδοσης και τη μείωση των εκπομπών ρύπων.

Παράλληλα, σχεδιάζει την κατασκευή τριών ταχύπλοων catamaran τύπου Aero, που θα καλύψουν τις γραμμές του Αργοσαρωνικού, αντικαθιστώντας παλαιότερα σκάφη με πιο σύγχρονα, αποδοτικές και φιλικές προς το περιβάλλον επιλογές. Τα Aero catamaran είναι γνωστά για την υψηλή ταχύτητα και τη χαμηλή κατανάλωση καυσίμου, καθιστώντας τα ιδανικά για τις ανάγκες των συγκεκριμένων δρομολογίων.

Επιπλέον, δρομολογεί τη ναυπήγηση ενός συμβατικού πλοίου που θα προσαρμοστεί στις ιδιαίτερες συνθήκες των δρομολογίων στο Αιγαίο. Το νέο πλοίο θα έχει αυξημένη χωρητικότητα, βελτιωμένες ανέσεις για τους επιβάτες και τεχνολογίες που θα συμβάλουν στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος.

Η σημερινή κεφαλαιοποίηση της Attica Group στο χρηματιστήριο ανέρχεται σταθερά πάνω από 550 εκατ. ευρώ, ενώ η τιμή της μετοχής βρίσκεται στα 2,42 ευρώ. Το 2024 είχε χαμπλό στα 1,8950 ευρώ από τις 31 Ιανουαρίου, δηλαδή πριν από περίπου 13 μήνες, ενώ το υψηλό ήταν στα 2,63 ευρώ στα οποία έκλεισε στις 26 Ιουλίου.

Οι ελληνικές
εξαγωγές
προς τις ΗΠΑ
ανέρχονται στα
περίπου 2,2
δις. ευρώ ενώ
οι εισαγωγές
φτάνουν το
1,5 δις. ευρώ.
Δηλαδή η χώρα
μας έχει ένα
πλεόνασμα που
ξεπερνάει τα
600 εκατ. ευρώ

Ο όμιλος
σχεδιάζει
επενδύσεις
σημαντικά άνω
του 1,2 δις.
ευρώ μέχρι το
2030 με στόχο
τον περαιτέρω
εκσυγχρονισμό
και την
αναβάθμιση
του στόλου του
στον δρόμο για
την «πράσινη»
μετάβαση



Η ακτοπλοΐα στο σταυροδρόμι της πράσινης μετάβασης

Επενδύσεις άνω του 1 δις. για την αναβάθμιση του στόλου

Οι σύγχρονες προκλήσεις αλλά και οι ευκαιρίες που προκύπτουν για την ελληνική ακτοπλοΐα βρέθηκαν στο επίκεντρο της Ημερίδας του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ) με τίτλο «Σύγχρονες Ακτοπλοϊκές Μεταφορές, Βιώσιμη ανάπτυξη των Νησιών», η οποία πραγματοποιήθηκε στο Ίδρυμα Ευγενίδου.

Στο επίκεντρο της συζήτησης βρέθηκαν η πράσινη μετάβαση, το κόστος των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων, ο εκσυγχρονισμός των λιμενικών υποδομών και η βελτίωση της συνδεσιμότητας των νησιών, η βιωσιμότητα του κλάδου, αλλά και η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα

Την εκδήλωση χαιρέτησαν, μεταξύ άλλων, ο Υπουργός Ναυτιλίας, Χρήστος Στυλιανίδης, η Μαρίνα Χατζημανώλη, Υφυπουργός Ναυτιλίας της Κυπριακής Δημοκρατίας, ο Σταύρος Μιχαηλίδης, Βουλευτής Χίου και Τομεάρχης Ναυτιλίας ΠΑΣΟΚ, καθώς και ο Διονύσιος Θεοδωράτος, Πρόεδρος του ΣΕΕΝ.

Υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας & Οικονομικών και του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, η ημερίδα συγκέντρωσε κορυφαία στελέχη της ναυτιλιακής βιομηχανίας, εκπροσώπους της Πολιτείας και ειδικούς, οι οποίοι ανέλυσαν τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται για τον κλάδο της ακτοπλοΐας σε μια εποχή ραγδαίων αλλαγών.

Στο επίκεντρο της συζήτησης βρέθηκαν η πράσινη μετάβαση, το κόστος των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων, ο εκσυγχρονισμός των λιμενικών υποδομών και η βελτίωση της συνδεσιμότητας των νησιών, η βιωσιμότητα του κλάδου, αλλά και η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Υπήρξε επίσης κοινή παραδοχή της ανάγκης σύμπραξης του ιδιωτικού με τον δη-



μόσιο τομέα στα πεδία της χρηματοδότησης και των υποδομών, έτσι ώστε να στηριχθεί ουσιαστικά η ελληνική ακτοπλοΐα.

Ο Υπουργός Ναυτιλίας, Χρήστος Στυλιανίδης, κατά την έναρξη της ομιλίας του υπογράμμισε τη σημασία ευθυγράμμισης της εθνικής ναυτιλιακής στρατηγικής με τις ευρωπαϊκές προτεραιότητες, επισημαίνοντας τον καθοριστικό ρόλο των νησιών στην ευρωπαϊκή ταυτότητα. Ο Υπουργός τόνισε τη σημασία της συνεργασίας όλων των εμπλεκόμενων φορέων για την επίτευξη των κοινών στόχων. «Η ακτοπλοΐα αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της συνδεσιμότητας των νησιών μας και έναν από τους σημαντικότερους πυλώνες της ελληνικής οικονομίας», υπογράμμισε ο κ. Στυλιανίδης.

Στη συνέχεια, ο Υπουργός παρουσίασε τις βασικές κατευθύνσεις της πολιτικής του Υπουργείου, οι οποίες, όπως χαρακτη-

ριστικά ανέφερε, βασίζονται σε δύο πυλώνες: την καινοτομία και την ισορροπημένη παρέμβαση. «Η ελληνική ακτοπλοΐα καλείται να ανταποκριθεί στις προκλήσεις της σύγχρονης εποχής και να υιοθετήσει νέες τεχνολογίες και πρακτικές», σημείωσε, τονίζοντας παράλληλα την ανάγκη για μια ισορροπημένη παρέμβαση του κράτους, ώστε να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα του κλάδου και η παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στους πολίτες.

Συγκεκριμένα αναφέρθηκαν:

- Ψηφιακή αναβάθμιση και προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών
- Συστήματα slots για την ασφαλή λειτουργία των λιμένων
- Σχέδιο για πράσινα πλοία στις άγονες γραμμές
- Master plan για το Αιγαίο
- Maritime cluster
- Αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης

Ο κ. Στυλιανίδης, κλείνοντας την ομιλία του, υπογράμμισε ότι η ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευής, με προτεραιότητα την ενεργειακή αναβάθμιση του υφιστάμενου στόλου και την κατασκευή νέων, φιλικών προς το περιβάλλον πλοίων, αποτελεί βασικό στόχο του Υπουργείου.

Η Υφυπουργός Ναυτιλίας της Κύπρου επισήμανε τη σημασία ενίσχυσης της συνεργασίας Ελλάδας-Κύπρου στον τομέα της ναυτιλίας, τονίζοντας: «Η θάλασσα μας ενώνει. Μαζί μπορούμε να δυναμώσουμε τη φωνή μας διεθνώς». Παράλληλα, αναφέρθηκε στην επιτυχία της επανέναρξης της ακτοπλοϊκής σύνδεσης Ελλάδας-Κύπρου, ενώ παρουσίασε δράσεις της Κυπριακής Δημοκρατίας για την αντιμετώπιση προκλήσεων, όπως η απανθρακοποίηση και η έλλειψη ανθρώπινου δυναμικού.

Ο κ. Μιχαηλίδης, Βουλευτής Χίου και επικεφαλής του Τομέα Ναυτιλίας ΠΑΣΟΚ, τόνισε την καθοριστική συμβολή της ακτοπλοΐας στη συνοχή της χώρας, χαρακτηρίζοντας τη «ζωτική αρτηρία» της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας. «Η ακτοπλοΐα αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο της εθνικής ανάπτυξης», ανέφερε, καλώντας την Πολιτεία να επισπεύσει τις απαραίτητες υποδομές και να επενδύσει σε μέτρα ασφαλείας.

Τέλος, στην ομιλία του, ο κ. Θεοδωράτος καλωσόρισε θερμά τους συμμετέχοντες, αποδίδοντας ιδιαίτερη σημασία στην παρουσία της Υφυπουργού Μαρίας Χατζημανώλη, που για πρώτη φορά συμμετέχει σε εκδήλωση του ΣΕΕΝ ως εκπρόσωπος της Κυπριακής Δημοκρατίας. Ο Πρόεδρος τόνισε τη σημασία της ασφαλούς και βιώσιμης ακτοπλοΐας για τη σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, αναφέροντας: «Η ακτοπλοΐα αποτελεί θεμέλιο λίθο για την απασχόληση και την οικονομική σταθερότητα. Απαιτείται σαφής και συνεκτική ναυτιλιακή πολιτική, ώστε να ανταποκριθούμε στις προκλήσεις του μέλλοντος».

Η Ανταγωνιστικότητα και η Πράσινη Μετάβαση της Ακτοπλοΐας

Η πρώτη ενότητα της ημερίδας του ΣΕΕΝ «Σύγχρονες Ακτοπλοϊκές Μεταφορές, Βιώσιμη ανάπτυξη των Νησιών» έθεσε στο επίκεντρο την Ανταγωνιστικότητα και την Πράσινη Μετάβαση της Ακτοπλοΐας.

Στο πλαίσιο αυτό, ο Πρόεδρος του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ), Νικόλαος Βέττας παρουσίασε τα ευρήματα της μελέτης που διεξήχθη από το ΙΟΒΕ με τίτλο «Η επίδραση από την εφαρμογή της νομοθεσίας "Fit for 55" στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας στην Ελλάδα». Η μελέτη αναλύει τις πιθανές επιπτώσεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας «Fit for 55» στον τομέα της ελληνικής ακτοπλοΐας και, κατ' επέκταση, στην οικονομία των νησιωτικών περιοχών. Σύμφωνα με τα ευρήματα της μελέ-



Ο Διονύσιος Θεοδωράτος, Πρόεδρος του ΣΕΕΝ, τόνισε τη σημασία της ασφαλούς και βιώσιμης ακτοπλοΐας για τη σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα

Ο Πρόεδρος του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ), Νικόλαος Βέττας παρουσίασε τα ευρήματα της μελέτης που διεξήχθη από το ΙΟΒΕ



χνολογίες που μπορούν να αναβαθμίσουν τα λιμάνια και τον στόλο.

Αναφερόμενος στο κόστος των «πράσινων πλοίων», ο Υπουργός κ. Στυλιανίδης έδωσε έμφαση στη σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και συγκεκριμένα στην ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου με νέα πράσινα πλοία, μέσω ΣΔΙΤ, σε ένα έργο συνολικού προϋπολογισμού 265 εκατ. Σχετικά με το θέμα των άγονων γραμμών, ο Υπουργός τόνισε επίσης την ανάγκη εξειδίκευσης στις τοπικές ανάγκες αντί μίας οριζόντιας, ενιαίας προσέγγισης. Ο κ. Στυλιανίδης αναφέρθηκε στη συνέχεια στη σημασία του μοντέλου ΣΔΙΤ για τις μακροχρόνιες συμβάσεις, οι οποίες επιτρέπουν την αποτελεσματικότητα και τον έγκαιρο προγραμματισμό.

Σχετικά με το ίδιο θέμα, ο Πρόεδρος του ΣΕΕΝ, Δ. Θεοδωράτος τόνισε: «Δε θα αψαστώ την άποψη ότι οι ακτοπλοΐοι δεν έχουν κάνει βήματα για την ανάπτυξη της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας. Είμαστε περήφανοι για τις υπηρεσίες που προσφέρουμε, ειδικά σε πολύ δύσκολες συνθήκες. Πάνω από 1 δις έχουν επενδυθεί για την αναβάθμιση του στόλου από την ελληνική ακτοπλοΐα». Τόνισε επίσης ότι οι Έλληνες ακτοπλοΐοι είναι έτοιμοι να επενδύσουν, καθώς και να αξιοποιήσουν τις διαθέσιμες ευκαιρίες, αρκεί αυτές να υπάρχουν. Το θέμα της πράσινης ανάπτυξης δεν είναι καινούριο, σύμφωνα με τον κ. Θεοδωράτο, αλλά έχουν ήδη επενδυθεί σημαντικά κεφάλαια, ενώ οι ακτοπλοΐοι είναι σε διαρκή επαφή με το Υπουργείο. Ακολουθώντας τον συλλογισμό του Υπουργού Ναυτιλίας, ο Πρόεδρος του ΣΕΕΝ αναφέρθηκε επίσης στη σημασία των μακροπρόθεσμων συμβάσεων 12ετίας, οι οποίες «έφεραν νέα πλοία» καθώς και τη δυνατότητα καλύτερου προγραμματισμού για τους επιχειρηματίες του κλάδου.

Σχετικά με το μοντέλο ΣΔΙΤ και την πράσινη μετάβαση, ο Ναυτιλιακός Πρε-

Συνέχεια στην επόμενη σελίδα

Η ημερίδα συγκέντρωσε κορυφαία στελέχη της ναυτιλιακής βιομηχανίας, εκπροσώπους της Πολιτείας και ειδικούς, οι οποίοι ανέλυσαν τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται για τον κλάδο της ακτοπλοΐας

**Συνέχεια από την προηγούμενη**

σβευτής IMO/Πρόεδρος Ιδρύματος Ευγενίδου, Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης δήλωσε πως αναμένονται με αισιοδοξία οι ευκαιρίες που θα προκύψουν από το ΣΔΙΤ και τις πιλοτικές επιδοτούμενες γραμμές. Παρόλα αυτά τόνισε την ανάγκη για άμεσα μέτρα που θα αφορούν τα επείγοντα ζητήματα, όπως τη μετάβαση των συμβατικών πλοίων στο πετρέλαιο από τον Μάιο 2025, κάτι που θα επιφέρει πολύ σημαντική αύξηση στις τιμές των εισιτηρίων. Μαζί με τον πληθωρισμό, οι συνέπειες πρόκειται να είναι σοβαρές για τον κλάδο. «Τα πλοία μας είναι εξαιρετικά, αλλά πρέπει να παλέψουμε για τη μετάβαση», δήλωσε χαρακτηριστικά ο Ναυτιλιακός Πρεσβευτής IMO/Πρόεδρος Ιδρύματος Ευγενίδου, προσθέτοντας πως «χρειάζεται εγρήγορση και προσοχή στον ανθρώπινο παράγοντα».

Με τη συζήτηση να στρέφεται στο κρίσιμο ζήτημα των τιμών των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων, ο κ. Στυλιανίδης αρχικά αναφέρθηκε στην έλλειψη βασικών λιμενικών υποδομών στα νησιά, τα οποία δημιουργούν θέματα ασφάλειας. Όπως εξήγησε, στη θέση μικρών λειτουργικών έργων, επιχειρήθηκαν στο παρελθόν φαρανικά έργα που σπατάλησαν πολλά λεφτά δίχως να λύσουν τα πιο επείγοντα,



άμεσα ζητήματα. Το Υπουργείο κινήθηκε γρήγορα ώστε να αντιμετωπίσει αυτά τα προβλήματα, μέσω του Ταμείου Ανάκαμψης και του ΕΣΠΑ. «Κάνουμε συσκέψεις, στις οποίες τέθηκε επίμονα ότι το ETS της ναυτιλίας δεν μπορεί να διατίθεται αλλού. Πρέπει να επιστρέφει στην ακτοπλοία, δηλαδή εκεί από όπου προέρχεται», δήλωσε ο κ. Στυλιανίδης. «Θα βρούμε συμμαχίες και θα συζητήσουμε για το πώς μπορεί να αξιοποιηθεί το ETS για να αντιμετωπιστεί η αύξηση στο κόστος των εισιτηρίων», κατέληξε.

Ο Πρόεδρος του ΣΕΕΝ συμφώνησε με τη σειρά του ότι υπάρχει μεγάλη έλλειψη υποδομών. «Δεν προχωράνε τα έργα γιατί καθυστερούν οι επιδοτήσεις», ανέφερε. Σχετικά με τις τιμές των εισιτηρίων, ο κ. Θεοδωράτος δήλωσε πως «το ακτοπλοϊκό εισιτήριο είναι ακριβό γιατί, εκτός από το κομμάτι των καυσίμων (που αποτελεί το 47% του κόστους λειτουργίας του πλοίου), υπάρχει επίσης το μισθολογικό κόστος, των νέων ανταλλακτικών, των επισκευών, κ.α.». Επιπλέον, αναφέρθηκε στη ρήτρα καυσίμων που έχει θέσει ως όρο το Υπουργείο Ναυτιλίας και έχει περάσει από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, σύμφωνα με την οποία η τιμή του εισιτηρίου προσαρμόζεται σύμφωνα με τις τιμές των καυσίμων. «Η τιμή του καυσίμου αποτελεί το 10-12% αυτού που θα επιφέρει την αύξηση στο εισιτήριο από 01/05/2025», ανέφερε χαρακτηριστικά.

Συνεχίζοντας τη συζήτηση, ο κ. Ευγενίδης υπογράμμισε τη σημασία του Παρατηρητηρίου τιμών που υλοποίησε το Υπουργείο, ενώ υπογράμμισε την ανάγκη να στηριχθεί η ανταγωνιστικότητα. «Δεν είναι καλό να ελέγχεται η ακτοπλοία από έναν ή δύο operators», τόνισε.

Τη συζήτηση έκλεισε ο Γενικός Διευθυντής IOBE, Νικόλαος Βέττας, ο οποίος μίλησε για τη σημασία της σταθερότητας και προβλεψιμότητας όσον αφορά τον ανταγωνισμό, ενώ αναφέρθηκε επίσης στο δημογραφικό ζήτημα της Ελλάδας και τις επιπτώσεις του στον κλάδο της ναυτιλίας. Σε συνδυασμό με αποχώρηση των ανθρώπων από τα νησιά, εξήγησε, αυτό δημιουργεί μία μεγάλη πρόκληση, που θα πρέπει να αντιμετωπιστεί με καινοτόμες

λύσεις, όπως η αξιοποίηση των «ψηφιακών νομάδων».

Νησιωτικότητα – Λιμενικές Υποδομές

Η ανάγκη για εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών και η βελτίωση της συνδεσιμότητας των νησιών αναδείχθηκε στη συζήτηση με τίτλο «Νησιωτικότητα – Λιμενικές Υποδομές» που αποτέλεσε την 2η Ενότητα της ημερίδας του ΣΕΕΝ.

Οι συμμετέχοντες ανέλυσαν τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν τα νησιά ως προς την προώθηση της πράσινης μετάβασης και της αναβάθμισης των λιμενικών υποδομών, παρουσιάζοντας προτάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών της νησιωτικής Ελλάδας. Στην ημερίδα συμμετείχαν ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Στέφανος Γκίκας, ο Γενικός Γραμματέας Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής, Εμμανουήλ Κουτουλάκης, ο Αντιπρόεδρος Ακτοπλοϊας ΣΕΕΝ – Γενικός Διευθυντής LEVANTE FERRIES, Ευστράτιος Απέργης, ο Πρόεδρος ΕΛΙΜΕ, Αθανάσιος Λιάγκος, ο Περιφερειάρχης Βορείου Αιγαίου, Κωνσταντίνος Μουτζούρης και ο Πρόεδρος Επιμελητηρίου Κυκλάδων, Ιωάννης Ρούσος.

Στην ομιλία του, ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Στέφανος Γκίκας, αναφέρθηκε στη νησιωτικότητα ως στρατηγική προτεραιότητα της κυβέρνησης, παρουσιάζοντας τα βασικά επιτεύγματα και τις μελλοντικές πρωτοβουλίες. «Η κυβερνήσή μας έθεσε για πρώτη φορά τη νησιωτικότητα και την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στο επίκεντρο. Μέσω συμφωνίας με την ΕΤΕπ, εξασφαλίσαμε 66 εκατομμύρια ευρώ για την ανάπτυξη υποδομών, ενώ στον τομέα των υδάτινων πόρων υλοποιήσαμε 350 έργα, βελτιώνοντας την υδροδότηση μέσω προγραμμάτων αφαλάτωσης.

Παράλληλα, το πρόγραμμα GReco Islands προωθεί δράσεις για την αντιμετώπιση ελλείψεων νερού, προσεγγίζοντας συνολικά τα 280 εκατ. ευρώ. Οι λιμενικές υποδομές ενισχύονται με πόρους ύψους 350 εκατ. ευρώ για σημαντικά έργα που θα ολοκληρωθούν έως το 2027. Το Μεταφορικό Ισοδύναμο, παρά τις προκλήσεις, εξορθολογίζεται, με στόχο ένα πιο ουσιαστικό πλαίσιο για τις ανάγκες των νησιωτικών περιοχών. Με όραμα και σχέδιο, στοχεύουμε το 2030 να έχουμε νησιά με σύγχρονες υποδομές, βιώσιμη ενέργεια και ποιοτικές υπηρεσίες».

Ο Γενικός Γραμματέας Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής, Εμμανουήλ Κουτουλάκης, αναφέρθηκε στις ευκαιρίες και προκλήσεις της πράσινης μετάβασης για τα νησιά, υπογραμμίζοντας την ανάγκη για γενναίες χρηματοδοτήσεις και τη δημιουργία βιώσιμων μοντέλων χρηματοδότησης. «Η πράσινη μετάβαση αποτελεί ταυτόχρονα πρόκληση και ευκαιρία για τα νησιά μας. Χρειάζονται τολμηρές παρεμβάσεις για τη στήριξη μικρομεσαίων επιχειρήσεων και σημαντικές επενδύσεις

Η ανάγκη για εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών και η βελτίωση της συνδεσιμότητας των νησιών αναδείχθηκε στη συζήτηση με τίτλο «Νησιωτικότητα – Λιμενικές Υποδομές» που αποτέλεσε την 2η Ενότητα της ημερίδας

που θα μειώσουν το κόστος σε βάθος χρόνου και θα προωθήσουν την καινοτομία», δήλωσε.

Ο Αντιπρόεδρος Ακτοπλοϊας ΣΕΕΝ και Γενικός Διευθυντής της LEVANTE FERRIES, Ευστράτιος Απέργης, εστίασε στις ανάγκες αναδιοργάνωσης των λιμενικών ταμείων και στα προβλήματα που προκύπτουν από την έλλειψη διοικητικής και τεχνικής υποδομής. Σε δήλωσή του τόνισε: «Η απλοποίηση διαδικασιών και η ενίσχυση των διοικητικών δομών στα λιμενικά ταμεία είναι απαραίτητες για την αντιμετώπιση των προκλήσεων και την αποτελεσματική διαχείριση των λιμένων».

Ο Πρόεδρος ΕΛΙΜΕ, Αθανάσιος Λιάγκος, ανέδειξε τη σημασία της συμμετοχής των λιμενικών οργανισμών σε ενεργειακές κοινότητες, αλλά και την ανάγκη ενίσχυσης του στελεχειακού δυναμικού στα λιμάνια. Χαρακτηριστικά σημείωσε: «Η σωστή στελέχωση και η επένδυση στην εκπαίδευση των εργαζομένων είναι βασικά συστατικά για τη βιωσιμότητα και την ανάπτυξη των λιμενικών μας υποδομών».

Ο Περιφερειάρχης Βορείου Αιγαίου, Κωνσταντίνος Μουτζούρης, επισέμανε την ανάγκη αναμόρφωσης του θεσμικού πλαισίου και την έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού στα λιμενικά ταμεία. Όπως ανέφερε: «Πρέπει να κινηθούμε γρήγορα για να ξεπεράσουμε αναχρονισμούς και εμπόδια που επιβραδύνουν την ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών».

Ο Πρόεδρος Επιμελητηρίου Κυκλάδων, Ιωάννης Ρούσος, εστίασε στη σημασία της ενδοκυκλαδικής ακτοπλοϊκής σύνδεσης, ειδικά για την εξυπηρέτηση των μόνιμων κατοίκων και την υποστήριξη της τοπικής οικονομίας αναφέροντας: «Η ανασχεδίαση των δρομολογίων με συναίνεση όλων των εμπλεκόμενων είναι κρίσιμη για τη βελτίωση της συνδεσιμότητας και την ενίσχυση των νησιωτικών».

Επενδύσεις στην Ελληνική Ακτοπλοία – Χρηματοδότηση

Η προσέλκυση επενδύσεων και οι λύσεις χρηματοδότησης για την ανάπτυξη της Ελληνικής Ακτοπλοϊας απασχόλησαν τη συζήτηση που συντόνισε ο δημοσιογράφος Γιώργος Αλεξάκης στην τρίτη ενότητα της ημερίδας «Σύγχρονες Ακτοπλοϊκές Μεταφορές, Βιώσιμη Ανάπτυξη των Νησιών» του ΣΕΕΝ.

Αναφερόμενος στο θέμα των κρατικών χρηματοδοτήσεων για την ακτοπλοία, ο Γενικός Γραμματέας Ναυτιλίας & Λιμενικών, Ευάγγελος Κυριαζόπουλος, τόνισε ότι το Υπουργείο Ναυτιλίας διαχειρίζεται το τομεακό πρόγραμμα για τους λιμένες για πρώτη φορά. Σχολιάζοντας το φιλόδοξο πρόγραμμα επενδύσεων που βρίσκεται σε εξέλιξη, σημείωσε: «Για πρώτη φορά χρηματοδοτούμε, όχι απευθείας το πλοίο, αλλά τη ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, με ένα πρόγραμμα που ξεκίνησε από 80 εκ. και έφτασε τα 160 εκ.,



Την εκδήλωση χαιρέτησε η Μαρίνα Χατζημανώλη, Υφυπουργός Ναυτιλίας της Κυπριακής Δημοκρατίας

φτάνοντας στα 700 εκ. με τις επενδύσεις των ιδιωτών. Τα τελευταία χρόνια σημειώθηκε αύξηση στις αδειοδοτήσεις κατά 32% στον ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο». Ο κ. Κυριαζόπουλος επισέμανε την κρισιμότητα της ανάπτυξης υποδομών, συμπεριλαμβανομένων των δύο νέων ναυπηγείων της Σύρου και της Ελευσίνας, υπογραμμίζοντας και τον ρόλο των ΣΔΙΤ. Παράλληλα επισέμανε τον ρόλο της Ευρώπης στην προστασία του καταναλωτή από τις επιβάρυνσεις, με τα κατάλληλα μέτρα ώστε να επιμεριστεί δίκαια το βάρος του περιβαλλοντικού κόστους.

Από την πλευρά του, ο Διευθύνων Σύμβουλος της ATTICA GROUP, Πάνος Δικαίος ανέφερε: «Σύμφωνα με την έκθεση Ντράγκι, η Ευρώπη διαθέτει 40 δις επενδύσεων τον χρόνο για την πράσινη μετάβαση, που υπολογίζεται να φτάσουν το 1 τρις. μέχρι το 2050. Το Υπουργείο έκανε αξιότιμες προσπάθειες να φέρει όσα χρηματοδοτικά εργαλεία είναι διαθέσιμα αυτή τη στιγμή στην Ευρώπη. Πρέπει να πιέσουμε την Ευρώπη να δει κατάματα το θέμα και να θεσμοθετήσει ανάλογα μέτρα χρηματοδότησης για να υποστηρίξει όσα έχει η ίδια θεσμοθετήσει». Ο Διευθύνων Σύμβουλος της ATTICA GROUP επισέμανε επίσης τη σημασία της συνεργασίας στην πραγματοποίηση των αναγκαίων επενδύσεων στο πλαίσιο της πράσινης μετάβασης.

Κατά τη δική του τοποθέτηση, ο Διευθύνων Σύμβουλος της GRANT THORNTON, Βασίλειος Καζάς σημείωσε πως από τα 36 δις. του Ταμείου Ανάκαμψης, τα 17 αφορούν δάνεια τα οποία μπορούν να δοθούν στην ακτοπλοία και τον κλάδο της ναυτιλίας. «Έχουμε κατορθώσει ως χώρα να εισπράξουμε 18,1 δις. στα κρατικά ταμεία. Αυτή τη στιγμή υπάρχουν 1088 επενδυτικά προγράμματα που τρέχουν στην πρωτοποριακή ηλεκτρονική πλατφόρμα. Υπάρχουν και άλλοι σημαντικοί διαθέσιμοι πόροι, όπως αυτοί για την αποανθρακοποίηση. Έχουμε τόσα πολλά εργαλεία και διαθέσιμους πόρους, που με την κατάλληλη συνεργασία μπορούμε να είμαστε μέσα στις πρώτες χώρες από πλευράς απορρόφησης και αξιοποίησης τους», κατέληξε ο κος Καζάς.

Η προσέλκυση επενδύσεων και οι λύσεις χρηματοδότησης για την ανάπτυξη της Ελληνικής Ακτοπλοϊας απασχόλησαν τη συζήτηση στην τρίτη ενότητα της ημερίδας του ΣΕΕΝ

Με τη σειρά του, ο Πρόεδρος του ΕΒΕΠ, Βασίλης Κορκίδης επισέμανε το δίλημμα που υφίσταται ανάμεσα στην επιτάχυνση της πράσινης μετάβασης ή την επιβράδυνσή της λόγω του υψηλού της κόστους. Τόνισε στη συνέχεια τον ρόλο της ακτοπλοϊας ως βασικό μέσο μαζικής μεταφοράς, υπογραμμίζοντας ότι οι επενδύσεις στη ναυτιλία έχουν στη μεγάλη τους πλειοψηφία πραγματοποιηθεί από ίδιους πόρους ή δάνεια που επιβαρύνουν τις ίδιες τις εταιρείες, αμφισβητώντας την επάρκεια των χρηματοδοτήσεων που προέρχονται από το Υπουργείο.

Τέλος, αναφορικά με τη δυνατότητα της ελληνικής βιομηχανίας να κατασκευάσει σύγχρονα πλοία τοποθετήθηκε ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος Ομίλου ONEX, Πάνος Ξενοκώστας, ο οποίος, αναφερόμενος στα δύο νέα ναυπηγεία του Ομίλου, δήλωσε: «Μέσα σε 5 χρόνια έχουν γίνει μεγάλα βήματα», διευκρινίζοντας ωστόσο πως δεν έχουν υπάρξει επιδοτήσεις που να υποστηρίζουν τη δραστηριότητα αυτή. «Κρίνεται το κατά πόσο αυτές οι επιδοτήσεις θα γυρίσουν στην ελληνική οικονομία και θα υπάρχουν άμεσα ορατά αποτελέσματα με μετρήσιμους όρους, πχ. θέσεις εργασίας», σημείωσε, αναγνωρίζοντας ωστόσο πως τα αρμόδια υπουργεία βοήθησαν στο να προσπεραστούν κάποια από τα εμπόδια που προκύπτουν από το απαρχαιωμένο θεσμικό πλαίσιο. «Τα σύγχρονα ναυπηγεία πρέπει να επεκταθούν σε άλλες δραστηριότητες και να συμβάλουν στην ενεργειακή μετάβαση της χώρας συνολικά, μέσω της πολυσιδούς βιομηχανικής δραστηριότητας που θα αγγίζει άλλους τομείς», κατέληξε.

Εθνική Στρατηγική για την Αποανθρακοποίηση

Η μετάβαση της ναυτιλίας σε καθαρές μορφές ενέργειας και η αποανθρακοποίηση του κλάδου βρέθηκαν στο επίκεντρο της 4ης Ενότητας της ημερίδας, με τίτλο «Εθνική Στρατηγική για την Αποανθρακοποίηση».

Η συζήτηση επικεντρώθηκε σε καιρία ζητήματα, όπως οι νέες τεχνολογίες και τα εναλλακτικά καύσιμα, οι επενδύσεις και η χρηματοδότηση, καθώς και το ρυθμιστικό πλαίσιο που απαιτείται για τη βιώσιμη ανάπτυξη της ναυτιλίας.

Στη συζήτηση συμμετείχαν ο Πρόεδρος & CEO της ECCO International, Άλεξ Παπαλεξόπουλος, ο Managing Director SEA AHEAD MARINE, Σπύρος Πασχάλης, ο Επιτελικός Διευθυντής Ναυτιλιακής Εκμετάλλευσης ATTICA GROUP, Γεώργιος Αναγνώστου, ο Head of Greece PlanApproval Department RINA, Μιχάλης Μαρκογιάννης και ο Διευθυντής Νέων Τεχνολογιών & Εναλλακτικών Πηγών Ενέργειας HELLENiQ ENERGY, Σπύρος Κιαρτζής, ενώ τη συζήτηση συντόνισε ο Καθηγητής ΕΜΠ, Ιωάννης Προυσαλίδης.

Συνέχεια στην επόμενη σελίδα



Συνέχεια από την προηγούμενη

Ο Πρόεδρος και CEO της ECCO International, Αλεξ Παπαλεξόπουλος, σε εξ αποστάσεως παρέμβασή του, ανέδειξε τη σημασία του ρόλου των λιμανιών ως ενεργειακών παικτών στη μετάβαση σε ένα μέλλον μηδενικών εκπομπών. Αναφέρθηκε στη σταθεροποίηση του ενεργειακού κόστους ως κρίσιμο παράγοντα για την υιοθέτηση πράσινων τεχνολογιών. Όπως σημείωσε: «Οι αγορές είναι ρευστές και οι τιμές εξαιρετικά μεταβλητές, κάτι που αποτελεί σοβαρό εμπόδιο για τον εξηλεκτρισμό της ναυτιλίας. Χρειάζονται μακροχρόνια διμερή συμβόλαια, με τα πλοία και λιμάνια ως βασικούς παίκτες. Τα λιμάνια μπορούν να δημιουργήσουν δικές τους εγκαταστάσεις παραγωγής ενέργειας, παρέχοντας έξυπνες υπηρεσίες στην αγορά. Η απαθρακοποίηση μπορεί να επιτευχθεί χωρίς επιπλέον κόστος για τους πλοιοκτήτες, αρκεί το ενεργειακό κόστος να διατηρηθεί ανταγωνιστικό σε σχέση με τα συμβατικά καύσιμα».

Ο Managing Director της SEA AHEAD MARINE, Σπύρος Πασχάλης, πρότεινε την αξιοποίηση των εσόδων από φόρους και τέλη για τη χρηματοδότηση επενδύσεων σε πράσινες λιμενικές υποδομές. Όπως υπογράμμισε: «Το κράτος πρέπει να αξιοποιήσει τα έσοδα από φόρους που σχετίζονται με τη ναυτιλία, επενδύοντάς τα στην απαθρακοποίηση».

Ο Επιτελικός Διευθυντής Ναυτιλιακής Εκμετάλλευσης της ΑΤΤΙΣΑ GROUP, Γεώργιος Αναγνώστου, αναφέρθηκε στις δυνατότητες ενσωμάτωσης υβριδικών τεχνολογιών και εναλλακτικών καυσίμων, όπως η μεθανόλη. Όπως τόνισε: «Τα υβριδικά πλοία και η χρήση μεθανόλης αποτελούν βιώσιμες και πρακτικές λύσεις για τη μείωση των εκπομπών ρύπων στη ναυτιλία».

Ο Head of Greece Plan Approval Department της RINA, Μιχάλης Μαρκογιάννης, παρουσίασε προτάσεις για την υποστήριξη της μετάβασης των υφιστάμενων πλοίων μέσω μετασκευών. Επισήμανε τη σημασία της κανονιστικής προσαρμογής, δηλώνοντας: «Η Ελλάδα, με την ισχυρή ναυτιλιακή παράδοσή της,

μπορεί να πρωτοστατήσει στην αποαθρακοποίηση της ναυτιλίας, αξιοποιώντας τις υπάρχουσες δυνατότητες και ενισχύοντας καινοτόμες λύσεις».

Ο Διευθυντής Νέων Τεχνολογιών & Εναλλακτικών Πηγών Ενέργειας της HELLENiQ ENERGY, Σπύρος Κιαρτζής, εστίασε στις απαιτήσεις για νέες λιμενικές υποδομές που θα υποστηρίζουν τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων. Όπως σημείωσε: «Η χρήση αμμωνίας και μεθανόλης απαιτεί εξειδικευμένες υποδομές. Παράλληλα, η μετάβαση σε πράσινη ενέργεια θα πρέπει να συνοδεύεται από μέτρα μείωσης του κόστους για τη ναυτιλιακή βιομηχανία».

Τέλος, ο συντονιστής της συζήτησης, Καθηγητής ΕΜΠ, Ιωάννης Προυσαλίδης, ανέδειξε το έλλειμμα τεχνογνωσίας στον τομέα της ναυτικής ηλεκτρολογίας, προτείνοντας τη δημιουργία προγραμμάτων εκπαίδευσης για νέους επαγγελματίες αναφέροντας: «Η ενίσχυση της ναυτικής ηλεκτρολογίας είναι απαραίτητη για την υλοποίηση των απαιτούμενων έργων ενεργειακής αναβάθμισης».

Προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα - Ναυτική Εκπαίδευση

Η ανάγκη προσέλκυσης των νέων στο ναυτικό επάγγελμα προκειμένου να μεταβεί η Ναυτιλία στην επόμενη μέρα απασχόλησε το τελευταίο πάνελ του Συνεδρίου.

Ο Γενικός Γραμματέας Κοινωνικών Ασφαλίσεων, Κωνσταντίνος Τσαγκαρόπουλος, μοιράστηκε νέα στοιχεία, σύμφωνα με τα οποία οι Έλληνες ναυτικοί ανέρχονται σε 26.293 φέτος, από 25.540 το 2023. Εξ αυτών, οι 2.048 είναι γυναίκες. Αναγνωρίζοντας την ύπαρξη αυξητικής τάσης στην απασχόληση στα ναυτικά επαγγέλματα, ο κ. Τσαγκαρόπουλος επισήμανε ότι ο αριθμός αυτός είναι ακόμη μακριά από το επιθυμητό, κάνοντας λόγο για «εθνικό στόχο». Σε αυτό το πλαίσιο, υπογράμμισε τον σημαντικό ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει το NAT (Ναυτικό Απομακρικό Ταμείο) αν αξιοποιηθεί η ιδιαίτερη θέση του ανάμεσα στη ναυτογασία και τον εφοπλισμό. Επεσήμανε

την ανάγκη να υπάρξει συντονισμός των δράσεων και σαφής στοχοθεσία. «Πρέπει όλοι οι συναρμόδιοι φορείς, χωρίς ανταγωνισμούς, να συνεργαστούν», τόνισε χαρακτηριστικά.

Με τη σειρά της, η Χρυσάνθη Στεφάνου, εκπρόσωπος της εταιρείας μέλους του ΣΕΕΝ - GOLDEN STAR FERRIES αναφέρθηκε στις ελλείψεις που υφίστανται κυρίως στα κατώτερα πληρώματα και τη σχετική εκπαίδευση. «Όλοι κατευθύνονται προς τη γέφυρα και τη μηχανή ενώ δεν υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον για άλλες ειδικεύσεις. Πρέπει να δούμε πιο ολιστικά το θέμα και να συνεργαστούμε» δήλωσε, προσθέτοντας: «Με τις τεχνολογικές εξελίξεις θα ανοίξουν νέες θέσεις εργασίας και οι ναυτικοί που θα αποφασίσουν να επενδύσουν σε σπουδές τεχνολογικού περιεχομένου θα είναι περιζήτητοι».

Η συζήτηση συνεχίστηκε με την τοποθέτηση του Α' Υπαρχηγού ΛΣ και Αντιναυάρχου, Δρόσου Ρεϊζή, ο οποίος τόνισε πως η ναυτική εκπαίδευση είναι βασικός πυλώνας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Υπενθύμισε επίσης την κήρυξη των ετών 2024-2025 ως διετία ναυτικής εκπαίδευσης. «Από το 2022, πραγματοποιούνται επισκέψεις συναδέλφων σε Γυμνάσια και Λύκεια σε όλη την επικράτεια ώστε να φέρουμε σε επαφή τους νέους με το ναυτικό επάγγελμα. Η δράση αυτή ξεκίνησε με 71 γυμνάσια και λύκεια, αυξήθηκε σε 232 σχολεία το 2023, και μέχρι τώρα έχουμε φτάσει τους 1500 μαθητές». Αναφερόμενος στα αποτελέσματα του εγχειρήματος αυτού, ο κ. Ρεϊζής σημείωσε πως οι αιτήσεις στις σχετικές σχολές αυξήθηκαν από 2500 σε 3000 το 2024, ενώ αυξήθηκε ο αριθμός των επιτυχόντων αλλά και οι θέσεις στις σχολές αυτές. Καταλήγοντας, ο κ. Ρεϊζής υπογράμμισε: «Έχουν γίνει πάρα πολλές ενέργειες για τον εκσυγχρονισμό της ναυτικής εκπαίδευσης. Ο ψηφιακός μετασχηματισμός είναι κρίσιμο ζήτημα που μπορεί να την αναβαθμίσει σημαντικά».

Στη συνέχεια, ο Διοικητής του Ιδρύματος Ευγενίδου, Ιωάννης Γκόλιας αναφέρθηκε στην καμπάνια που πραγματοποιήθηκε για την αντιμετώπιση των ελλείψεων δυναμικού και την εύρεση δεξαμενών ταλέντου στη Μακεδονία, τη Θράκη το Β. Αιγαίο και στην Ήπειρο. «Η ακτοπλοία έχει αλλάξει ριζικά προς το καλύτερο με καλύτερες συνθήκες εργασίας, διαβίωσης, έγκαιρη συνταξιοδότηση και υψηλούς μισθούς. Με κατάλληλη ενημέρωση μπορούμε να προσελκύσουμε κόσμο από όλα τα κοινωνικά στρώματα» τόνισε ο κος Γκόλιας.

Τέλος, ο Διευθυντής Πληρωμάτων της ΑΤΤΙΣΑ GROUP, Ιωάννης Κοντόπουλος αναφέρθηκε στο ενδιαφέρον των νέων γενεών, όχι μόνο για τους υψηλούς μισθούς, αλλά για την προοπτική, την ποιότητα ζωής και την αξιοκρατία. «Τα κριτήρια αυτά καθοδηγούν τις επιλογές τους και η παιδεία θα πρέπει να προσαρμοστεί στα ζητούμενα αυτά», εξήγησε.

Η ανάγκη προσέλκυσης των νέων στο ναυτικό επάγγελμα προκειμένου να μεταβεί η Ναυτιλία στην επόμενη μέρα απασχόλησε το τελευταίο πάνελ του Συνεδρίου



Σ Ε Ε Ν

ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ο «Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας» ιδρύθηκε το έτος 1921 και αποτελεί τον φορέα εκπροσώπησης των κλάδων της Ακτοπλοΐας, των Διεθνών Πλόων και της Κρουαζιέρας στην Ελλάδα.

Στα 103 χρόνια λειτουργίας του έχει συνεισφέρει ουσιαστικά στην προάσπιση, προαγωγή και προβολή της σημασίας και συμβολής της επιβατηγού ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, στη συνοχή και τη γεωγραφική συνέχεια, στην προώθηση του τουριστικού προϊόντος της Χώρας και στην ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών. Μέσω της ανάληψης σημαντικών πρωτοβουλιών και ενεργειών έχει ενεργή συμμετοχή στη βελτιστοποίηση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας της επιβατηγού ναυτιλίας στην Ελλάδα, στην Ευρωπαϊκή Ένωση και παγκοσμίως.

Διαχρονικά έχει ανταποκριθεί και συνεχίζει να ανταποκρίνεται με επιτυχία στην αποστολή του, συμβάλλοντας σημαντικά στον περαιτέρω εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας, που δημιουργεί ένα ανταγωνιστικό εθνικό κεφάλαιο στον ευρωπαϊκό οικονομικό ανταγωνισμό.



Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας
Ακτή Μιαούλη 7-9 • 185 35, Πειραιάς
Τηλ.: 210 4220 820, 210 4226 156 • Fax: 210 4220 822
Email: seen@seen.org.gr • www.seen.org.gr

Σ Ε Ε Ν
ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

15ο Ετήσιο Capital Link Greek Shipping Forum

Σημαντικές παρουσίες της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας έδωσαν το παρών στο 15ο ετήσιο Greek Shipping Forum της Capital Link. Στο Συνέδριο τέθηκαν επί τάπητος οι τρέχουσες τάσεις και οι προοπτικές της παγκόσμιας οικονομίας και των κύριων αγορών των εμπορευμάτων, της ενέργειας και της ναυτιλίας.

Παράλληλα, συζητήθηκαν οι κρίσιμες

προκλήσεις που αντιμετωπίζει σήμερα η ναυτιλία σε σχέση με τις γεωπολιτικές και κανονιστικές εξελίξεις, και πιο συγκεκριμένα, στη συμμόρφωση με τον κανονισμό για τα ναυτιλιακά καύσιμα μικρής περιεκτικότητας σε θείο, την μείωση των εκπομπών ρύπων στο περιβάλλον, τις εμπορικές κυρώσεις και πιέσεις, καθώς και στον μετασχηματιστικό αντίκτυπο της τεχνολογίας

Κατά τη διάρκεια του Συνεδρίου βραβεύτηκε ο κύριος Θανάσης Μαρτίνος, για την διαχρονική προσφορά του στην Ελληνική Ναυτιλία.

«Με τον Γιώργο Προκοπίου, μοιραζόμαστε 55 χρόνια φιλίας και το πάθος για την ναυτιλία και τις οικογένειές μας», υπογράμμισε ο Managing Director Eastern Mediterranean Maritime Limited, Θανάσης Μαρτίνος.

«Οι εκκλησιαστικές του συνεισφορές και η βοήθεια του στα νοσοκομεία, αποτελούν μόνο μέρος του φιλανθρωπικού λόγου του Θανάση Μαρτίνου», σημείωσε ο ιδρυτής της Dynacom Tankers Management: Dynagas Ltd. (DLNG)/Sea Traders, Γιώργος Προκοπίου.

Στο Συνέδριο παρευρέθηκαν περισσότερα από 1000 άτομα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ, ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ:

Η Ελλάδα προσανατολισμένη σε στρατηγική βιώσιμης ναυτιλίας

Τις θέσεις και την πολιτική της Ελλάδας στην πορεία προς την από – ανθρακοποίηση του ναυτιλιακού κλάδου αλλά και τη συνολική μετάβαση στην “πράσινη” εποχή, παρουσίασε ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Χρήστος Στυλιανίδης, στην ομιλία του στο “15th Annual Capital Link Greek Shipping Forum”.

Ο κ. Στυλιανίδης τόνισε ότι η από – ανθρακοποίηση και η χρηματοδότησή της αποτελεί, πλέον, τη μεγαλύτερη πρόκληση στη σύγχρονη ιστορία της ναυτιλίας, η οποία απαιτεί σχεδόν πλήρη μετασχηματισμό του κλάδου. Στο πλαίσιο αυτό, η Ελλάδα και κατ’ επέκταση το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής:

- υποστηρίζουν σθεναρά τη θέσπιση διεθνών κανόνων για την από – ανθρακοποίηση της ναυτιλίας στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO),
- στηρίζουν ενεργά τη διαδικασία που βρίσκεται σε εξέλιξη για την έγκαιρη διαμόρφωση και υιοθέτηση των μεσοπρόθεσμων μέτρων, στο πλαίσιο της Στρατηγικής του IMO 2023 για τη Μείωση των Εκπομπών Αερίων του Θερμοκηπίου από Πλοία,

- προωθούν τη συμμόρφωση της σχετικής ευρωπαϊκής νομοθεσίας με τα μέτρα που θα εγκριθούν σε επίπεδο IMO, προκειμένου να προστατευτεί η ναυτιλιακή βιομηχανία από κάθε πιθανότητα διπλής χρέωσης για τις ίδιες εκπομπές,
- εργάζονται προς την κατεύθυνση του να επιτευχθεί έγκαιρη συμφωνία στην Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) τον Οκτώβριο του 2025,
- υποστηρίζουν σταθερά την υιοθέτηση ενός τέλους/εισφοράς (levy) επί των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ως το πλέον κατάλληλο, δίκαιο, αποτελεσματικό και απλό μέτρο για παγκόσμια εφαρμογή και
- συμμετέχουν ενεργά στην πρωτοβουλία “Clean Energy Marine Hubs”,



υποστηρίζοντας την ανάγκη για δια-τομεακή συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων χάραξης πολιτικής.

Ο Υπουργός επισήμανε πως για την Ελλάδα, το πιο κρίσιμο σημείο είναι το οικονομικό μέτρο, που τελικά θα υιοθετηθεί από τον IMO, να περιλαμβάνει προβλέψεις που αποτρέπουν την υπέρμετρη επιβάρυνση της ναυτιλίας bulk – tramp από τα κόστη του μέτρου. «Ο σχεδιασμός της ενεργειακής μετάβασης της ναυτιλίας οφείλει να λαμβάνει υπόψη τις διαφορετικές κατηγορίες της ναυτιλίας. Πρέπει να διασφαλίζουμε ότι σε όλες δίδεται ίση βαρύτητα, ώστε να διατηρείται ο υγιής ανταγωνισμός. Αυτό το ζήτημα συνδέεται άμεσα με τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας και είναι καθοριστικής σημασίας για εμάς.» ανέφερε χαρακτηριστικά.

Αναφερόμενος στο μέγεθος της απαιτούμενης χρηματοδότησης για τη μετά-

βαση του κλάδου σε ένα μέλλον μηδενικού άνθρακα, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής επανέλαβε, για ακόμη μία φορά, πως χρειάζεται ένα μείγμα χρηματοδοτικών εργαλείων. Όπως σημείωσε: «Θα απαιτηθούν τόσο ιδιωτικά όσο και δημόσια κεφάλαια. Και εδώ χρειάζεται να είμαστε καινοτόμοι! Να σκεφτούμε “έξω από τα τετριμμένα”. Να σχεδιάσουμε καινοτόμα χρηματοδοτικά σχήματα, σε ένα πρακτικό και ρεαλιστικό πλαίσιο. Τα έσοδα που θα προκύπτουν από ένα παγκόσμιο μέτρο βασισμένο στην αγορά (market – based measure), πρέπει να χρησιμοποιούνται με φειδώ και ισορροπία.»

Κλείνοντας την ομιλία του, ο κ. Στυλιανίδης τόνισε πως, σε εθνικό επίπεδο, προτεραιότητα είναι να διασφαλιστεί ότι η πορεία προς την από – ανθρακοποίηση δεν θα θέσει σε κίνδυνο την κυριαρχία της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας, όπως επίσης και την ανθεκτικότητα των οικονομιών. «Η προώθηση της “πράσινης” ναυτιλίας αποτελεί έναν από τους κεντρικούς στόχους της Ελληνικής Κυβέρνησης. Σε αυτό το πλαίσιο, στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έχουμε θεσπίσει μια σειρά από συγκεκριμένες πολιτικές πρωτοβουλίες, όπως η υποστήριξη δραστηριοτήτων clustering, ο εκσυγχρονισμός των εθνικών λιμενικών υποδομών, η διασφάλιση της διασυνδεσιμότητας των νησιών μας με την ηπειρωτική χώρα μέσω καινοτόμων μοντέλων ΣΔΙΤ και η προώθηση της ανάπτυξης όλων των συναφών κλάδων, πάντα μέσω της ενιαίας εφαρμογής κοινών κανόνων σε παγκόσμιο επίπεδο, εντός του πλαισίου της πλέον αρμόδιας αρχής για θέματα ναυτιλίας, του IMO.»

ΠΑΝΟΣ ΞΕΝΟΚΩΣΤΑΣ: ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΚΑΙ CEO ΤΗΣ ONEX SHIPYARDS & TECHNOLOGIES, ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Δ.Σ. ΤΗΣ EEN

Τα ελληνικά ναυπηγεία μπορούν να φτιάξουν φτηνότερα πλοία για το ΠΝ

Στην αναδιάρθρωση της ναυπηγικής βιομηχανίας και την εθνική άμυνα αναφέρθηκε ο πρόεδρος και CEO της ONEX Shipyards & Technologies και πρόεδρος του Δ.Σ. της Ένωσης Ελληνικών Ναυπηγείων, μιλώντας στο συνέδριο για τα «50 χρόνια Δημοκρατίας και τις Ένοπλες Δυνάμεις: Τι μέλλει γενέσθαι;».

Ο Πάνος Ξενοκώστας έκανε λόγο για το παράδοξο των ελληνικών ναυπηγείων και τη στάση του Πολεμικού Ναυτικού, σημειώνοντας -μεταξύ άλλων- ότι «παρά την κρατική και διεθνή υποστήριξη, το ΠΝ δείχνει προτίμηση σε ναυπηγεία του εξωτερικού, αγνοώντας τις δυνατότητες των ελληνικών υποδομών, αγνοώντας ότι τα ελληνικά ναυπηγεία είναι σε θέση να κατασκευάσουν οποιοδήποτε πλοίο χρειάζεται το ΠΝ».

Ενδεικτικά, ο ίδιος ανέφερε ότι τα ελληνικά ναυπηγεία μπορούν να κατασκευάσουν πλοία για το Πολεμικό Ναυτικό με 15% μικρότερο κόστος από τις ξένες εταιρείες, παρόλα αυτά, ο αρχηγός του ΓΕΝ ανακοίνωσε ότι η στρατηγική βασίζεται στη συνεργασία με ξένα ναυπηγεία.

Σύμφωνα με τον διευθύνοντα σύμβουλο της ONEX Shipyards & Technologies, «το Ναυπηγείο της Σύρου εξυπηρετεί 80-120 πλοία ετησίως, αυξάνοντας τις θέσεις εργασίας από 180 σε 550. Εξοφλήθηκαν οι μισθοί 5 ετών στους εργαζομένους και καλύφθηκαν με ιδιωτικά κεφάλαια 53 από τα 78 εκ. ευρώ χρέη. Στην Ελευσίνα, η ONEX επανέφερε σε λειτουργία ένα ναυπηγείο με χρέη μισού δισ. ευρώ, εξασφαλίζοντας πάνω από 1.500 θέσεις εργασίας. Ανέλαβε την αναδιάρθρωση των χρεών με τη συνδρομή της Αμερικανικής κυβέρνησης

Τα ελληνικά ναυπηγεία μπορούν να κατασκευάσουν πλοία για το Πολεμικό Ναυτικό με 15% μικρότερο κόστος από τις ξένες εταιρείες



στην οποία αλλάζοντας το νομικό της πλαίσιο, επένδυσε μέσω κρατικής τράπεζας, 125 εκατ. ευρώ στη βιωσιμότητα της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας».

Ωστόσο, όπως προσθέτει ο κ. Ξενοκώστας, παρά την πολιτική βούληση της ελληνικής κυβέρνησης, η ONEX δεν έχει λάβει καν πρόσκληση για υποβολή προτάσεων από το Πολεμικό Ναυτικό. «Δεν έχει πραγματοποιηθεί ούτε μια επίσκεψη/ περιήγηση στους χώρους των ναυπηγείων ούτε καν στα εγκαίνια της Δεξαμενής

Η ONEX δεν έχει λάβει μέχρι τώρα απάντηση στις επίσημες επιστολές που έχει απευθύνει στην ηγεσία του ΠΝ, όπως η πρόταση για την κατασκευή της τέταρτης φρεγάτας FDI Belharta με 15% χαμηλότερο κόστος

“Ανδρεάδης” στην Ελευσίνα, πριν από 1,5 χρόνο, όπου παρευρέθηκε όλος ο πολιτικός κόσμος, υπουργοί και εκπρόσωποι της κυβέρνησης, πρέσβεις, η DFCA και διεθνείς εταίροι, αλλά από το Πολεμικό Ναυτικό δεν παρέστη δυστυχώς ούτε ένας αξιωματούχος, παρά την επίσημη πρόσκληση».

Επιπλέον, η ONEX -κατά την τοποθέτησή του CEO- δεν έχει λάβει μέχρι τώρα απάντηση στις επίσημες επιστολές που έχει απευθύνει στην ηγεσία του ΠΝ, όπως η πρόταση για την κατασκευή της τέταρτης φρεγάτας FDI Belharta με 15% χαμηλότερο κόστος, ενώ «και η πρόσφατη προσφορά, δωρεάς 100.000 ευρώ, για επισκευές από την ONEX απορρίφθηκε από το Πολεμικό Ναυτικό».

«Παρά την απουσία της ουσιαστικής στήριξης του Πολεμικού Ναυτικού, η ONEX συνεχίζει να αποδεικνύει ότι τα Ελληνικά Ναυπηγεία είναι βιώσιμα και ανταγωνιστικά. Αν είχαμε στηριχτεί στην αμυντική βιομηχανία, θα είχαμε πτωχεύσει», ανέφερε χαρακτηριστικά ο Πάνος Ξενοκώστας.

Η ONEX τονίζει ότι είναι έτοιμη να επισκευάσει οποιοδήποτε πλοίο, αρκεί να της δοθεί η ευκαιρία να ανταγωνιστεί επί ίσους όρους με τα υπόλοιπα ευρωπαϊκά Ναυπηγεία.

Κ. Χατζηδάκης: Μήνυμα για την ελληνική οικονομία η επανεκκίνηση στο Νεώριο



«**Πρώτο σταθμό**» της διήμερης επίσκεψης του υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Αντιπροέδρου της ΝΔ, Κωστή Χατζηδάκη, στη Σύρο αποτέλεσαν τα ναυπηγεία της ONEX στο Νεώριο.

Όπως αναφέρει ανακρίνοντας, παρουσία του προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου της ONEX Πάνου Ξενοκώστα, ο κ. Χατζηδάκης συνοδευόμενος από τον Κυκλαδίτη αναπληρωτή υπουργό Αθλητισμού Γ. Βρούτση και τους βουλευτές του νομού Φ. Φόρτωμα και Μ. Καφόρου πραγματοποίησαν περιήγηση στις εγκαταστάσεις των ναυπηγείων και συνάντηση εργασίας.

«Η επανεκκίνηση των Ναυπηγείων του Νεωρίου στέλνει κι ένα μήνυμα συνολικής επανεκκίνησης, όχι μόνο των Κυκλάδων και της Ναυπηγικής Βιομηχανίας, αλλά της Ελληνικής Οικονομίας», υπογράμμισε, μεταξύ άλλων, στις δηλώσεις του ο κ. Χατζηδάκης.

Ταυτόχρονα, εστίασε και στο μήνυμα της εποικοδομητικής συνεργασίας μεταξύ εργοδότη και εργαζομένων, που ανεξάρτη-

τα των όποιων επιμέρους διαφορών, έχουν ως κοινό συμφέρον την πρόοδο της ναυπηγικής βιομηχανίας, τονίζοντας πως «τα δύο αυτά μηνύματα είναι σημαντικά για την οικονομία μας, σημαντικά για την πατρίδα μας, που μπορεί να έχει και θα έχει ένα καλύτερο μέλλον, αν συνεχίσουμε σε αυτό το δρόμο».

Την χαρά του για την παρουσία του κ. Χατζηδάκη στις εγκαταστάσεις των Ναυπηγείων της ONEX στο Νεώριο Σύρου, καθώς και για τα συμπεράσματα του υπουργού ως προς την ουσιαστική τήρηση και πραγματοποίηση των δεσμεύσεων που ανέλαβε ο όμιλος ONEX από το 2019, με την επανεκκίνηση των Ναυπηγείων Σύρου και Ελευσίνας, εξέφρασε ο κ. Ξενοκώστας. «Δεσμευόμαστε ότι θα συνεχίσουμε στον ίδιο δρόμο, τιμώντας την εμπιστοσύνη της κυβέρνησης και του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη, ώστε να οδοντούμε, κάθε μέρα που περνάει, τα ναυπηγεία πιο ψηλά, με ανθρωποκεντρικό μοντέλο και μπροστά τον εργαζόμενο γιατί τα ναυπηγεία μας είναι οι άνθρωποί μας» δήλωσε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του Ομίλου ONEX.

Ο Υπουργός Ναυτιλίας παρουσίασε τις ελληνικές θέσεις και προτεραιότητες για τη μετάβαση της ναυτιλίας σε ένα μέλλον χαμηλών εκπομπών άνθρακα

Διώρυγα του Σουέζ: Επιστροφή στην κανονικότητα;

Η επιστροφή των Container Ships από τη διώρυγα του Σουέζ μετά την εκκευρία Ισραήλ-Χαμάς και τον προσωρινό τερματισμό των επιθέσεων των Χούθι εναντίον της Διεθνούς ναυτιλίας στην κρίσιμη ναυτιλιακή οδό της Ερυθράς Θάλασσας, θα σημάνει και τη μείωση των ταξιδιωτικών τονομιλίων ωθώντας σε σημαντική πώση τους ναύλους εμπορευματοκιβωτίων κυρίως στις μεταφορές Ασίας-Ευρώπης.

Η διαδρομή της Ερυθράς Θάλασσας είναι η συντομότερη διαδρομή από την Ασία προς την Ευρώπη, χάρη στη διώρυγα του Σουέζ με εναλλακτική λύση τη διαδρομή προς το νότιο άκρο της Αφρικής. Το ταξίδι ενός πλοίου στον διάπλου γύρω από την Αφρική είναι 11.800 ναυτικά μίλια (21.830 χλμ.) έναντι 8.500 ναυτικών μιλίων (15.725 χλμ.), μέσω Σουέζ ενώ στη διαδρομή γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδος προστίθενται επιπλέον 10 ημέρες στο χρόνο μεταφοράς.

Η ομάδα των ανταρτών Χούθι, που έχει βάλει στο στόχαστρο πλοία χρησιμοποιώντας βαλλιστικούς πυραύλους και μη επανδρωμένα αεροσκάφη για να δείξει την αλληλεγγύη της στους Παλαιστίνους, έχει προειδοποιήσει με νέες επιθέσεις σε πλοία στην περίπτωση που το Ισραήλ παραβιάσει την εκκευρία.

Σύμφωνα με το Reuters, ο αναπληρωτής διευθύνων σύμβουλος της DP World Yuvraj Narayan στο περιθώριο της συνάντησης του Παγκόσμιου Οικονομικού Φόρουμ που πραγματοποιήθηκε στο Νταβός της Ελβετίας, δήλωσε ότι οι τιμές των θαλάσσιων εμπορευματοκιβωτίων θα μπορούσαν να πέσουν «τουλάχιστον 20%-25%» και αυτό θα μπορούσε να συμβεί σε διάστημα δύο έως τριών μηνών.

Σημειώνεται ότι ο ναυτιλιακός αναλυτής Drewry έχει εκτιμήσει ότι η δρομολόγηση των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας μείωσε την πραγματική χωρητικότητα κατά περίπου 9%, κάτι που βοήθησε τους liners να σημειώσουν και πάλι πολύ υψηλά κέρδη τους τελευταίους 12 μήνες.

Ο επικεφαλής αναλυτής της Xeneta Peter Sand εκτιμά ότι η επιστροφή των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θα γίνει σταδιακά με αρχή στα container ships κάτω των 10.000 teu ενώ στη συνέχεια θα ακολουθήσουν και πλοία των 18.000-24.000 teu

Σύμφωνα με τους Clarksons, οι διελύσεις από το Σουέζ έχουν σημειώσει πώση 70% σε όρους gt σε σύγκριση με τα μέσα επίπεδα του 2023. Ειδικά οι διελύσεις των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, είναι πλέον μειωμένες κατά 90% ή και περισσότερο.



Στο εμπόριο από τη Σαγκάη προς τη Νέα Υόρκη, οι μέσες τιμές spot έχουν μειωθεί από τα ύψη που είχαν σημειωθεί τον Ιούλιο του περασμένου έτους, αλλά εξακολουθούν να είναι 14% υψηλότερες από ό,τι πριν από ένα χρόνο, στα 6590 δολάρια ΗΠΑ ανά FEU.

Ένα πρόβλημα που αντιμετωπίζουν επίσης οι ναυλωτές αυτή τη στιγμή είναι τα νέα συμβόλαια και οι τιμές ναύλων που θα πρέπει να διαμορφωθούν στη χρήση της διώρυγας του Σουέζ.

Εταιρείες ναυτιλιακών υπηρεσιών στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων δεν αποκλείουν μία σύμβαση με δύο τιμές που να αφορά είτε τις δρομολογήσεις των πλοίων μέσω Σουέζ, είτε του διάπλου γύρω από τη Αφρική προκειμένου να επιτρέψει και στα δύο μέρη να σταθεροποιήσουν τις δεσμεύσεις τους για την περίοδο αιχμής του 2025, γνωρίζοντας ποια θα είναι τα αντίστοιχα κόστη και έσοδα σε κάθε σενάριο ενδεχόμενης κρίσης.

Επιστρέφει η σταθερότητα;

Ο πρόεδρος της Αρχής της Διώρυγας του Σουέζ (SCA) Οσάμα Ραμπίε δήλωσε στον ναυτιλιακό κολοσσό AP Moller-Maersk ότι υπάρχουν ενδείξεις ότι επιστρέφει η σταθερότητα στην Ερυθρά Θάλασσα και κάλεσε την εταιρία να το λάβει αυτό υπόψη όταν σχεδιάζει δρομολόγηση,

Η επιστροφή των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θα γίνει σταδιακά με αρχή στα container ships κάτω των 10.000 teu ενώ στη συνέχεια θα ακολουθήσουν και πλοία των 18.000-24.000 teu

σύμφωνα με ανακοίνωση της SCA.

Η ανακοίνωση ανέφερε ότι ο Ραμπίε έκανε τα σχόλια σε συνάντηση με τον διευθύνοντα σύμβουλο του δανέζικου ομίλου θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και άλλα υψηλόβαθμα στελέχη, αλλά δεν διευκρίνισε πότε πραγματοποιήθηκε η συνάντηση αυτή.

«Επιδιώκουμε να λαμβάνονται υπόψη οι θετικοί δείκτες που παρατηρούνται στην περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας όταν σχεδιάζονται δρομολόγια ναυσιπλοίας την ερχόμενη περίοδο», δήλωσε ο Ραμπίε.

Υπενθυμίζεται πως αρκετές μεγάλες παγκόσμιες ναυτιλιακές εταιρείες έχουν αναστείλει τα ταξίδια τους στην Ερυθρά Θάλασσα και έχουν εκτρέψει τα σκάφη τους, στέλνοντάς τα γύρω από τη νότια Αφρική, για να αποφύγουν πιθανές επιθέσεις από τους Χούθι της Υεμένης.

Ο πρόεδρος της Αιγύπτου Αμπντέλ Φατάχ αλ-Σίσι δήλωσε τον Δεκέμβριο ότι η εξέλιξη αυτή είχε κοστίσει στην Αίγυπτο περίπου 7 δισεκ. δολάρια σε έσοδα από τη Διώρυγα του Σουέζ το 2024.

Οι υποστηριζόμενοι από το Ιράν Χούθι έχουν πραγματοποιήσει πάνω από 100 επιθέσεις κατά πλοίων από τον Νοέμβριο του 2023 και έχουν βυθίσει δύο σκάφη, έχουν καταλάβει ένα ακόμα και έχουν σκοτώσει τουλάχιστον τέσσερις ναυτικούς.

Η καταλυτική συνεισφορά των bulk carriers στο παγκόσμιο εμπόριο

Το ρόλο και τη συνεισφορά των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου στη ναυτιλία ανέδειξε ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Χρήστος Στυλιανίδης, στην ομιλία που απηύθυνε στο πλαίσιο των εγκαινίων της έκθεσης "Ta Bulk - Carriers των Ελλήνων", που πραγματοποιήθηκαν στο Ίδρυμα Ευγενίδου, υπό τη διοργάνωση της Isalos.net.

Ο κ. Στυλιανίδης επισήμανε πως η έκθεση αναδεικνύει ένα από τα πιο εμβληματικά κεφάλαια της ελληνικής ναυτιλίας, τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, τα οποία άνοιξαν το δρόμο για την παγκόσμια πρωτοκαθεδρία της ναυτιλίας των Ελλήνων. «Η ελληνική ναυτιλία, με τη γνωστή διορατικότητα και τόλη που τη διακρίνει, κατέκτησε ηγετική θέση σε αυτήν την κατηγορία, το μεγαλύτερο στόλο χύδην φορτηγών στον κόσμο. Έτσι, έχει γίνει πλέον κατανοητή η καταλυτική τους συνεισφορά στο παγκόσμιο εμπόριο και τη σταθερότητα των εφοδιαστικών αλυσίδων», ανέφερε χαρακτηριστικά.

Ο κ. Υπουργός εστίασε στην επιτακτική ανάγκη να κρατηθεί ανοιχτή η εφοδιαστική αλυσίδα με όλα τα είδη των πλοίων, υπογραμμίζοντας πως «ο ρόλος της πολιτικής είναι να συνεισφέρει με παρεμβάσεις είτε στο προσκήνιο, είτε παρασκηνιακά, έτσι ώστε να κρατηθεί η εφοδιαστική αλυσίδα όπως πρέπει». Και συνέχισε: «Όλες οι κρίσιμες πρώτες ύλες, φτάνουν στα λιμάνια μας όπως και σε όλα τα λιμάνια του κόσμου, επειδή τα bulk carriers ταξιδεύουν».

Κλείνοντας, ο Υπουργός τόνισε ότι η έκθεση είναι μια υπενθύμιση της ευθύνης μας να διατηρήσουμε την πρωτοκαθεδρία της ελληνικής ναυτιλίας, επενδύοντας στην καινοτομία, τη βιωσιμότητα και την εκπαίδευση του ανθρώπινου κεφαλαίου. «Στόχος του Υπουργείου μας είναι να διαμορφώσουμε το κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο για τη συνέχιση της ναυτιλιακής μας υπεροχής», κατέληξε ο κ. Στυλιανίδης.

Το Ίδρυμα Ευγενίδου φιλοξενεί στους χώρους του την έκθεση της Isalos.net «Τα Bulk Carriers των Ελλήνων: Ηγέτες της παγκόσμιας ανάπτυξης» από τις 10 Φεβρουαρίου έως τις 7 Μαρτίου

Έκθεση «Τα Bulk Carriers των Ελλήνων: Ηγέτες της παγκόσμιας ανάπτυξης»

Το Ίδρυμα Ευγενίδου φιλοξενεί στους χώρους του την έκθεση της Isalos.net Τα Bulk Carriers των Ελλήνων: Ηγέτες της Παγκόσμιας Ανάπτυξης από τις 10 Φεβρουαρίου έως τις 7 Μαρτίου.

Η έκθεση παρουσιάζει τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου, ο οποίος έχει διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια ανάπτυξη, συνδέοντας πειρους, ενισχύοντας τη βιομηχανία και διασφαλίζοντας τη ροή πρώτων υλών που στηρίζουν την οικονομία.

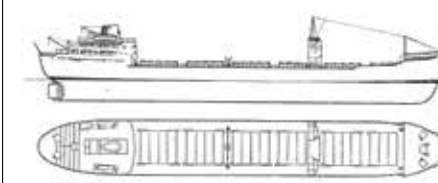
Οι βασικοί θεματικοί άξονες της έκθε-



σης είναι:

- Η ιστορία των bulk carriers
- Τα σύγχρονα bulk carriers
- Η ζωή εν πλώ
- Τα φορτία & τα δρομολόγια
- Τεχνολογίες και αυτοματισμοί στη λειτουργία του πλοίου
- Το παρόν και το μέλλον των bulk carriers των Ελλήνων

Τι είναι τα bulk carriers;



Είναι πλοία που ειδικεύονται στη μεταφορά βασικών πρώτων υλών, όπως σιτηρά, άνθρακας και μεταλλεύματα, και αποτελούν την κινητήρια δύναμη του παγκόσμιου εμπορίου. Η έκθεση επιχειρεί να γνωρίσει στο κοινό τα bulk carriers –τη δημιουργία και την εξέλιξή τους, τα κύρια μέρη του πλοίου, τις διαφορετικές τυπολογίες, τη λειτουργία τους, ενώ παρουσιάζονται ιστορίες από τη ζωή εν πλώ, με τον λόγο να δίνεται στους ίδιους τους ναυτικούς. Η σχέση των Ελλήνων με τα bulk carriers είναι εμφανής σε κάθε έννοια, μέσα από φωτογραφίες, βίντεο και μοντέλα πλοίων ελληνικών εταιρειών, προσφέροντας μια εμπειρία που συνδέει το παρελθόν, το παρόν και το μέλλον.



Διάρκεια Έκθεσης:
10 Φεβρουαρίου - 7 Μαρτίου 2025
Ώρες Λειτουργίας της Έκθεσης
Δευτέρα-Παρασκευή: 17:00 - 20:30 (πλην Καθαράς Δευτέρας)
Σάββατο & Κυριακή: 11:30 - 19:30
Οργανωμένες Επισκευές
Δευτέρα, Τρίτη, Τετάρτη, Πέμπτη, Παρασκευή: 18:30
Σάββατο & Κυριακή: 12:30 & 18:30
Για τις οργανωμένες επισκευές, απαιτείται κράτηση θέσης.
Σχολεία
Δευτέρα-Παρασκευή: 9:00-15:00
(Κρατήσεις σχολικών ομάδων πραγματοποιούνται τηλεφωνικά στο 210 9469 641 από Δευτέρα έως Παρασκευή, 9:30-16:30)
Η είσοδος στην έκθεση είναι ΔΩΡΕΑΝ.

Από τον Μάρτιο βλέπει σταδιακά επιστροφή της ναυσιπλοίας στη Διώρυγα του Σουέζ στην κανονικότητα ο επικεφαλής της Αρχής της Διώρυγας, Osama Rabie

ΜΑΡΙΝΑ ΧΑΤΖΗΜΑΝΩΛΗ, ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ:

Προτεραιότητά μας η αύξηση του Κυπριακού Νηολογίου

Η καινοτομία, η συνεργασία και η εφαρμογή των παγκόσμιων κανονισμών αποτελούν τους τρεις πυλώνες στους οποίους πρέπει να εστιάσουμε την ναυτιλία μας, ανέφερε η Υφυπουργός Ναυτιλίας της Κύπρου, σημειώνοντας ότι η αύξηση του κυπριακού νηολογίου αποτελεί προτεραιότητα της Κυβέρνησης.

Χαιρετίζοντας στη Λεμεσό, το 8ο Capital Link Shipping Forum, η Μαρίνα Χατζημανώλη ανέφερε πως το 2025 αναμένεται να είναι επίσης μια χρονιά προκλήσεων για τη διεθνή ναυτιλία και ότι είναι σημαντική η ενίσχυση της ανθεκτικότητας της, ώστε να μπορέσει να ανταπεξέλθει στις ακραίες πιέσεις.

«Μπροστά στις αντιξοότητες, πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι οι προκλήσεις φέρνουν επίσης ευκαιρίες και δεσμευόμαστε να αγκαλιάσουμε αυτές τις προκλήσεις και να τις μετατρέψουμε σε ευκαιρίες για βιώσιμη ανάπτυξη», συμπλήρωσε.

Υπενθυμίζοντας τη στρατηγική θέση της Κύπρου και την ισχυρή ναυτιλιακή της υποδομή, η κ. Χατζημανώλη τόνισε πως η κυπριακή ναυτιλία, παρά τις προκλήσεις, κατάφερε να διαπρέψει, τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε τοπικό επίπεδο, παρέχοντας αποτελεσματικές, υψηλής ποιότητας, εξατομικευμένες υπηρεσίες και ενισχύοντας τη θέση της ως Ναυτιλιακό Κέντρο Αριστείας.

Εκφράζοντας την ικανοποίηση της για την εγχώρια ναυτιλιακή βιομηχανία, υπέδειξε πως, τους τελευταίους 16 μήνες, καταγράφηκε αύξηση 18% στο κυπριακό νηολόγιο, ως προς την ολική χωρητικότητα και τόνισε ότι η περαιτέρω αύξηση του «είναι μια από τις κύριες προτεραιότητες της Κυβέρνησης και μέρος ενός συνεχούς στοχευμένου στρατηγικού σχεδιασμού». Διαμνύοντας ότι, παρά τις προκλήσεις, «είμαστε αποφασισμένοι να αξιοποιήσουμε τις ευκαιρίες και να ενισχύσουμε περισσότερο τον ρόλο μας στη διεθνή ναυτιλιακή σκηνή».

Παράλληλα, είπε ότι οι προκλήσεις της απαλλαγής από ανθρακούχες εκπομπές, η κλιματική αλλαγή, η ψηφιοποίηση, η αειφόρος ανάπτυξη και η αναζήτηση καθαρότερων και πιο πράσινων τεχνολογιών, «απαιτούν ισχυρές συνεργασίες με την ιδιωτική βιομηχανία και καινοτόμες λύσεις».

«Ως κορυφαίος υπέρμαχος της βιώσιμης ναυτιλίας, πιστεύουμε ότι απαιτού-



νται ολοκληρωμένα και ποικίλα μέτρα σε παγκόσμιο επίπεδο, για την επίτευξη στόχων μείωσης των εκπομπών και τη διασφάλιση ενός βιώσιμου μέλλοντος για τη βιομηχανία», συμπλήρωσε.

Πρόσθεσε ότι η ενεργός και ισχυρή συμμετοχή της Κύπρου στις συζητήσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και της ΕΕ, συμβάλλει στη διαμόρφωση ενός συνόλου ενεργειών που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων μείωσης των ανθρακούχων εκπομπών.

Την ίδια ώρα, υπέδειξε πως είναι σημαντικό να δοθούν κίνητρα στους πλοιοκτήτες για τις επενδύσεις τους σε βιώσιμες πρακτικές και υπογράμμισε ότι «θα συνεχίσουμε να υποστηρίζουμε τη ναυτιλιακή βιομηχανία για την επίτευξη των στόχων απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές, παρέχοντας πράσινα φορολογικά κίνητρα σε πλοιοκτήτες και πλοιοδίαχειριστές, ενθαρρύνοντας και υποστηρίζοντας τα υπό κυπριακή σημαία πλοία, να χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα».

Σημείωσε ότι τέτοια κίνητρα έχουν ήδη αναθεωρηθεί και νέα κίνητρα έχουν εγκριθεί από το Υπουργικό Συμβούλιο, για την επιβράβευση των πλοίων που επιδεικνύουν αποτελεσματικές μειώσεις εκπομπών. Ως αποτέλεσμα αυτού, συνέχισε, το 2024, καταγράφηκε μεγάλη αύξηση στον αριθμό των αιτήσεων που υποβλήθηκαν για μειώσεις φόρου χωρητικότητας και έφτασαν τις 71, σε σύγκριση με τις 13 αιτήσεις που υποβλήθηκαν το 2022.

«Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω, πιστεύουμε ακράδαντα ότι η εστίασή μας πρέπει να είναι σε τρεις βασικούς πυλώνες, την καινοτομία, τη συνεργασία και την εφαρμογή των παγκόσμιων κανονισμών», είπε η Μαρίνα Χατζημανώλη.

Συγκεκριμένα, πρόσθεσε, μέσα από την καινοτομία και ενθαρρύνοντας τη συνεργασία και την εφαρμογή των κανονισμών, «μπορούμε να γεφυρώσουμε το ενεργειακό χάσμα και να κατευθύνουμε τον κλάδο μας προς ένα φωτεινότερο, πιο βιώσιμο μέλλον».

Υπενθύμισε, εξάλλου, ότι πρόσφατα, λόγω της ραγδαίας αύξησης των εταιρειών που παρέχουν ναυτιλιακές υπηρεσίες, ο Πρόεδρος Χριστοδουλίδης ανακοίνωσε την προώθηση πολιτικών που σχετίζονται με αυτές τις υπηρεσίες και ειδικότερα σε υπηρεσίες τεχνολογίας, έρευνας και ανάπτυξη, καθώς και για σκάφη αναψυχής.

«Αξιοποιώντας τη δύναμη της επιστήμης, της τεχνολογίας και της ανθρώπινης φερενικότητας μπορούμε να ξεπεράσουμε κάθε εμπόδιο και να οικοδομήσουμε ένα μέλλον όπου η ναυτιλιακή μας βιομηχανία όχι μόνο επιβιώνει αλλά και ευδοκimeί», ανέφερε η Υφυπουργός και επανέλαβε τη σημασία της συνεργασίας ιδιωτικού και δημόσιου τομέα, αλλά και την «ισχυρή πολιτική δέσμευση της Κυβέρνησης να συνεχίσει να στηρίζει ενεργά τον κλάδο, με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη της κυπριακής ναυτιλίας».



REPUBLIC OF CYPRUS
SHIPPING DEPUTY MINISTRY

LEADING THE WAY...
TOWARDS A NEW ERA

ΣΕΕΝ:

Επανεξελέγη πρόεδρος ο Διονύσης Θεοδωράτος

Την Τετάρτη 5 Φεβρουαρίου 2025 πραγματοποιήθηκε η Γενική Συνέλευση του ΣΕΕΝ και ακολούθησαν οι αρχαιερείες για την ανάδειξη νέου Διοικητικού Συμβουλίου με τριετή θητεία. Επανεξελέγη πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ) ο Διονύσης Θεοδωράτος.

Κατά την πρώτη συνεδρίαση του ΔΣ συγκροτήθηκε σε σώμα ως ακολούθως:

- Πρόεδρος: Διονύσιος Θεοδωράτος,
- Αντιπρόεδρος Ακτοπλοίας: Ευστράτιος Απέργης,
- Αντιπρόεδρος Διεθνών Πλώνων: Βασίλειος Κάτσαρης,
- Αντιπρόεδρος Κρουαζιέρας: Αντώνιος Γελασάκης,
- Γενικός Γραμματέας: Θεολόγος Παναγιωτάκης,
- Ταμίας: Βασίλειος Μάμμης

• Μέλη (με αλφαβητική σειρά): Δημητριάδης Ευγενίδης Μιχαήλ, Κοντόπουλος Ιωάννης, Σπανός Χρήστος, Στεφάνου Χρυσάνθη.

«Ευχαριστώ όλα τα μέλη που μου εμπιστεύτηκαν τη συνέχιση του έργου του Συνδέσμου μας. Ενός Συνδέσμου που διανύει τα 105 χρόνια λειτουργίας του και παρέχει αδιάλειπτα το εξαιρετικής σημασίας έργο στην επιβατηγό ναυτιλία», τόνισε ο επανεκλεγείς πρόεδρος του ΣΕΕΝ Διονύσιος Θεοδωράτος.

«Η επανεκλογή μου στη θέση του προέδρου του ΣΕΕΝ αποτελεί μία μεγάλη τιμή. Δεσμεύομαι μαζί με τα εκλεγέντα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου να προσφέρουμε με όλες μας τις δυνάμεις στην ενίσχυση της επιχειρηματικότητας, της απασχόλησης, της νησιωτικότητας και της ελληνικής οικονομίας, με τη συλλογική προσπάθεια και ενότητα που το διακρίνει», ανέφερε ο ίδιος.



Εγκρίθηκε το master plan για τον λιμένα Θεσσαλονίκης

Εγκρίθηκε το αναπτυξιακό πρόγραμμα (Master Plan) του λιμένα της Θεσσαλονίκης με τη δημοσίευση του σχετικού Προεδρικού Διατάγματος (ΦΕΚ 18/Α/10.02.2025). Μέσω αυτού εγκρίνεται τόσο το επικαιροποιημένο σχέδιο Master Plan όσο και η απαραίτητη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Με τον τρόπο αυτό, δίδεται η δυνατότητα στην ΟΛΘ Α.Ε να ικανοποιήσει τις υποχρεώσεις της, χωρίς καθυστερήσεις, όπως αυτές προκύπτουν από την σύμβαση παραχώρησης.

Βάσει των όρων της εν λόγω σύμβασης, η ΟΛΘ Α.Ε υποχρεούται να υλοποιήσει επενδύσεις αξίας 180 εκατ. ευρώ, με πρωταγωνιστή το εμβληματικό έργο επέκτασης του δού Προβλήτα, μία παρέμβαση που θα πολλαπλασιάσει την δυναμικότητα του λιμένα. Μεταξύ άλλων, το τεχνικό πρόγραμμα της ΟΛΘ Α.Ε περιλαμβάνει το έργο «Αποκατάστασης και Αξιοποίησης των Εγκαταστάσεων του Παλαιού Τελωνειακού Σταθμού», καθώς επίσης έργα βελτίωσης, επισκευής, συντήρησης, αναβάθμισης και ανακατασκευής των υφιστάμενων υποδομών του λιμένα.

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Χρήστος Στυλιανίδης δήλωσε σχετικά: «Η έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος με το οποίο εγκρίνεται το αναπτυξιακό πρόγραμμα (Master Plan) του λιμένα της Θεσσαλονίκης, αποτελεί ορόσημο για την ιστορία αλλά και το μέλλον του λιμένα της Θεσσαλονίκης. Είναι η εκκίνηση μίας νέας εποχής που προβλέπει επενδύσεις εκατομμυρίων ευρώ, οι οποίες – τα επόμενα χρόνια – αναμένεται να εξασφαλίσουν μία ευοίωνη πορεία για την οικονομία και την απασχόληση των εργαζομένων, τόσο σε τοπικό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Η Θεσσαλονίκη κατέχει σημαίνοντα ρόλο στην «Θαλάσσια Εγνατία» αλλά και στη χάραξη της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής, όπως αυτή υλοποιείται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και τη Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Λιμένων. Φιλοδοξούμε η Θεσσαλονίκη να πρωταγωνιστήσει ως κέντρο λιμένας των Βαλκανίων.»

Σημειώνεται ότι για την υλοποίηση της σύνθεσης επιστημονικής και διοικητικής διαδικασίας σύνταξης και έκδοσης του εν λόγω Προεδρικού Διατάγματος, συνεργάστηκαν στελέχη από τον λιμένα της Θεσσαλονίκης και το Υπερταμείο (πρώην ΤΑΙΠΕΔ), το οποίο λειτούργησε ως «Αρχή Σχεδιασμού». Η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ), εξέδωσε τον Φεβρουάριο του 2023 την αρχική έγκριση του σχεδίου Master Plan, ενώ το σχέδιο του Προεδρικού Διατάγματος κατατέθηκε στο Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ) για προέλεγχο τον Αύγουστο του 2024. Ο συντονισμός, η επεξεργασία και η προώθηση όλης της διαδικασίας έγινε από τα στελέχη της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλίας και Λιμένων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

REUTERS:

Τα ελληνικά ναυπηγεία «επέστρεψαν»

Στην αναγέννηση των ελληνικών Ναυπηγείων αναφέρεται σε δημοσίευσμά του το πρακτορείο Reuters, μετά από χρόνια ταλαιπωρίας και προβλημάτων.

Όπως σημειώνει, η έντονη δραστηριότητα που υπάρχει στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά σηματοδοτεί μια σημαντική στροφή για το ναυπηγείο: πριν από ένα χρόνο, μετά από δεκαετίες εναλλασσόμενης κρατικής ιδιοκτησίας, παρέμενε άδειο, ένα έμβλημα των παρατεταμένων επιπτώσεων της καταστροφικής κρίσης χρέους της Ελλάδας την περίοδο 2009-2018.

Η τύχη του Ναυπηγείου Σκαραμαγκά, το οποίο πουλήθηκε από την κυβέρνηση στον μεγιστάνα της ναυτιλίας Γιώργο Προκοπίου πέρυσι, είναι ένα σημάδι της ευρύτερης ανάκαμψης της Ελλάδας από την κρίση, η οποία είδε επίσης το κράτος να πουλάει μερίδια σε τράπεζες, καθώς και συμμετοχές σε ένα μεγάλο αεροδρόμιο και έναν αυτοκινητόδρομο, τονίζει το Reuters.

«Η κεντροδεξιά κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη έχει επίσης από το 2019 πουλήσει τις συμμετοχές της στα Ναυπηγεία Ελευσίνας και Σύρου. Η προσέλευση πλοιοκτητών σημαίνει ότι μπορούν να δημιουργήσουν επιχειρήσεις επισκευάζοντας τα δικά τους πλοία στην Ελλάδα – και όχι στην Τουρκία, την Ασία ή τη Ρουμανία. Ενώ οι Έλληνες διαθέτουν τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο με 5.500 πλοία, τα ναυπηγεία της χώρας έχουν χάσει έδαφος έναντι των ανταγωνιστών τους αλλού και μέχρι τώρα οι προσπάθειες ιδιωτικοποίησης έχουν βαλτώσει ή αποτύχει», προσθέτει το δημοσίευμα.

«Τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά επισκεύασαν 37 πλοία το περασμένο έτος και ο αριθμός αυτός αναμένεται να διπλασιαστεί το επόμενο έτος», δήλωσε ο διευθύνων σύμβουλος Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης στο Reuters. Η άνοδος αντικατοπτρίζεται στον ευρύτερο κλάδο: οι επισκευές πλοίων στην Ελλάδα πλησίασαν τις 700 πέρυσι από 330 το 2013, σύμφωνα με τα στοιχεία της στατιστικής υπηρεσίας. «Επιστρέψαμε και είμαστε εδώ για να μείνουμε», δήλωσε ο κ. Βαρβιτσιώτης.

Σχέδια επέκτασης

«Η αυξημένη επιχειρηματική δραστηριότητα έχει ήδη διπλασιάσει τη συμβολή των ναυπηγείων στο ΑΕΠ της χώρας στο 1,5%», δήλωσε ο Πάνος Ξενοκώστας, ιδιοκτήτης της ONEX που αγόρασε τα Ναυπηγεία Ελευσίνας και Σύρου από το κράτος το 2020 και το 2018. Ο ίδιος θέλει να αυξήσει το ποσοστό σε έως και 2,5% σε πέντε χρόνια.

«Οι επίσιες επισκευές στα δύο ναυπηγεία του έχουν αυξηθεί από μερικές δεκάδες την τελευταία δεκαετία σε 220 το 2024», δήλωσε ο κ. Ξενοκώστας, ο οποίος σχεδιάζει να επεκτείνει τις επιχειρήσεις του στην κατασκευή πλοίων και πλατφορμών γεώτρησης και να επισκευάσει εξειδικευμένα πλοία μεταφοράς υδρογονωμένου φυσικού αερίου (LNG).

«Η άνοδος των ναυπηγείων βάζει την Ελλάδα ξανά στο παιχνίδι ως κέντρο επισκευής στη Μεσόγειο», δήλωσε ο ειδικός ως θέματα ναυτιλίας και χρηματοδότης της ναυτιλίας, Γιώργος Ξηραδάκης. «Δεν μπορούν να αντικαταστήσουν τα μεγάλα τουρκικά και ασιατικά ναυπηγεία, αλλά μπορούν να πάρουν ένα σημαντικό μερίδιο».

Η Ελλάδα κατασκεύασε και επισκεύασε εκατοντάδες πλοία στις δεκαετίες του 1960 και του 1970, πριν μεγάλο μέρος της βιομηχανίας περάσει στα χέρια της κυβέρνησης κατά τη διάρκεια της οικονομικής ύφεσης της δεκαετίας του 1980, σημειώνει το Reuters. Τα πρόστια της εργατικής τάξης δυτικά της Αθήνας, όπου λειτουργούν τα περισσότερα ναυπηγεία, βιώνουν επίσης μια ανάκαμψη.



Στον Γιώργο Προκοπίου ο Αστέρης Βουλιαγμένης

Το 100% του Αστέρη Βουλιαγμένης πέρασε στα χέρια του εφοπλιστή Γιώργου Προκοπίου, ιδρυτή των ναυτιλιακών εταιρειών Dynacom Tankers, Sea Traders και Dynagas LNG Partners, που διαχειρίζεται έναν στόλο άνω των 150 πλοίων.

Από το 2016 ο Αστέρης ανήκει στην επενδυτική κοινοπραξία Jermyn Street Real Estate Fund, έπειτα από μια συναλλαγή που αποτίμησε το μετοχικό κεφάλαιο της Astir σε 444 εκατ. ευρώ.

Η Jermyn Street, με σύμβουλο την AGC Equity Partners με έδρα το Λονδίνο, είναι ένα επενδυτικό κεφάλαιο του οποίου οι επενδυτές περιλαμβάνουν δύο κρατικά ταμεία από το Άμπου Ντάμπι και το Κουβέιτ, άλλους Άραβες επενδυτές και τον τουρκικό όμιλο Dogus.

Υπενθυμίζεται πως ο κ. Προκοπίου είχε ήδη αποκτήσει το 33% της Αστέρη Παλάς Α.Ε. από την Dogus Group έναντι ποσού που κυμαίνονταν μεταξύ 150 εκατ. ευρώ και 200 εκατ. ευρώ. Τώρα, προχώρησε στην απόκτηση του υπόλοιπου 77% από τη Jermyn Street, έχοντας πλέον στα χέρια του το σύνολο του asset, με το τίμημα κατά τις πληροφορίες να ανέρχεται στα 700 εκατ. ευρώ.

Η πώληση του Αστέρη Βουλιαγμένης, από τα πιο εμβληματικά ξενοδοχειακά συγκροτήματα στην Ελ-

λάδα, αναμένεται να αποτελέσει μία από τις μεγαλύτερες ιδιωτικές συναλλαγές στον κλάδο φιλοξενίας.

Σήμερα ο Αστέρης εξακολουθεί να εκμεταλλεύεται, εκτός από τα δύο ξενοδοχεία που διαχειρίζεται η Four Seasons, την Μαρίνα του Αστέρη που είναι πλήρως ανακαινισμένη και αναβαθμισμένη, τα διακεκριμένα εστιατόρια Matsuhisa Athens και Beefbar, την ομώνυμη παραλία και πλήθος εμπορικών χωρών τόσο στο συγκρότημα όσο και στην Μαρίνα. Τα δύο ξενοδοχεία που βρίσκονται στο συγκρότημα έχουν αθροιστική δυναμικότητα 303 κλειδιών.

Ο Γιώργος Προκοπίου θεωρείται μία από τις πιο επιδραστικές προσωπικότητες στη διεθνή ναυτιλία, με σημαντική συμβολή στην ελληνική οικονομία και την παγκόσμια ναυτιλία, γνωστός για την ίδρυση των ναυτιλιακών εταιρειών Dynacom Tankers, Sea Traders και Dynagas. Ξεκίνησε την καριέρα του στη ναυτιλία το 1971, αγοράζοντας το πρώτο του πλοίο, ένα δεξαμενόπλοιο με το όνομα 'Πενσυλβάνια'. Το 2021, απέκτησε τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, με στόχο την αναβίωση της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας. Επιπλέον, το 2023, επένδυσε 120 εκατομμύρια ευρώ στο έργο του Ελληνικού μέσω της Lamda Development, με τη συνολική του επένδυση να αναμένεται να φτάσει τα 500 εκατομμύρια ευρώ.



ΟΛΠ: Επίσκεψη του Πρέσβη της Ιταλίας στο Λιμάνι του Πειραιά

Το λιμάνι του Πειραιά επισκέφθηκε πρόσφατα ο Πρέσβης της Ιταλίας στην Ελλάδα, Paolo Cuculi, συνοδευόμενος από τον Πρώτο Γραμματέα της Ιταλικής Πρεσβείας, Mario Savona, και τον Επίτιμο Πρόξενο της Ιταλίας στον Πειραιά, Mauro Renaldi.

Η ιταλική αντιπροσωπεία συναντήθηκε με τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της ΟΛΠ Α.Ε., Su Xudong και τον Αναπληρωτή Διευθύνοντα Σύμβουλο, Crd. Jin Beiyuan, σε μια συνάντηση υψηλού επιπέδου, όπου κυριάρχησαν ζητήματα που αφορούν την ανάπτυξη του λιμένα, τις επενδύσεις και τις διεθνείς συνεργασίες. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη στρατηγική σημασία του Πειραιά ως ενός από τους μεγαλύτερους και πιο δυναμικούς λιμένες της Ευρώπης, με σημαντικό ρόλο στις παγκόσμιες εμπορευματικές ροές και την εφοδιαστική αλυσίδα.

Κατά τη διάρκεια της συνάντησης, επισημάνθηκε η σημασία του λιμένα για τη ναυτιλία και την τοπική οικονομία, αναγνωρίζοντας τις ευκαιρίες που προκύπτουν από τη συνεχή ανάπτυξή του. Παράλληλα, τονίστηκε η σημασία των συνεργειών μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων, με στόχο τη δημιουργία προσιτών αξιών για την τοπική και διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

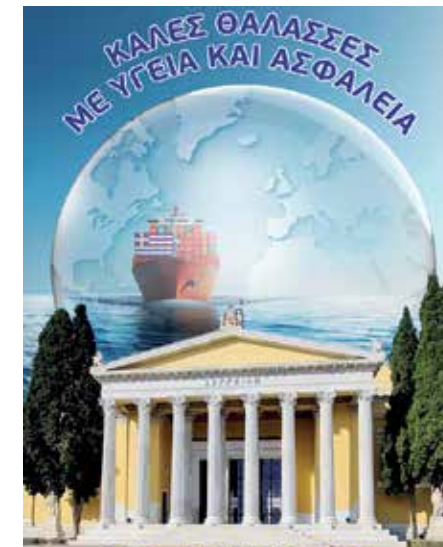
ΥΠΕΡΤΑΜΕΙΟ:

Ακυρώθηκε ο διαγωνισμός για το λιμάνι του Βόλου

Τη **ματαιώση** της διαγωνιστικής διαδικασίας για την απόκτηση του πλειοψηφικού μεριδίου συμμετοχής (67%) στο μετοχικό κεφάλαιο της «Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε.» (ΟΛΒ Α.Ε.), ανακοίνωσε το Υπερταμείο/Growthfund. Πρόκειται για ομόφωνη απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της εταιρίας και εντάσσεται σε ένα νέο πλαίσιο στρατηγικής διαχείρισης της δημόσιας περιουσίας, το οποίο διαμορφώνεται μετά την απορρόφηση του ΤΑΙΠΕΔ από το Growthfund. Να σημειωθεί ότι είχε ανακηρυχθεί προτιμητέος επενδυτής ο ΟΛΘ του Ιβάν Σαββίδη προσφέροντας 51 εκατ. ευρώ.

Αυξήθηκε η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου

Αύξηση 0,9% σημείωσε η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου τον περασμένο Δεκέμβριο σε σύγκριση με την αντίστοιχη δύναμη του Δεκεμβρίου 2023 έναντι μείωσης 0,5% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του Δεκεμβρίου 2023 προς τον Δεκέμβριο 2022, και πλέον αριθμεί 1.832 πλοία. Σύμφωνα επίσης με την ΕΛΣΤΑΤ, η ολική χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου (πλοία 100 κάρων και άνω) ανήλθε σε 35.586.905 κάρους και παρουςίασε μείωση 3% τον Δεκέμβριο 2024 σε σύγκριση με την αντίστοιχη χωρητικότητα του Δεκεμβρίου 2023, έναντι μείωσης 4% που είχε σημειωθεί κατά την αντίστοιχη σύγκριση του Δεκεμβρίου 2023 προς τον Δεκέμβριο 2022.



“Καλές θάλασσες με υγεία και ασφάλεια” στο Ζάππειο

Η εκδήλωση- ορόσημο “Καλές θάλασσες με υγεία και ασφάλεια” ακυροβόλη στις 8 Απρίλη 2025 στο εμβληματικό Ζάππειο Μέγαρο.

Οι μεγαλύτεροι πλοιοκτητικοί όμιλοι, η ακαδημαϊκή κοινότητα, υπουργεία, οι νέοι του χώρου υπό τις οδηγίες των παλαιών, συνυπάρχουν και φέτος εστιάζοντας στον ανθρώπινο παράγοντα της Ελληνικής ναυτιλίας που την έκανε ηγέτιδα παγκοσμίως.

Θέματα που απασχολούν καθημερινά το χώρο συζητούνται υπό το συντονισμό κορυφαίων δημοσιογράφων που σταθερά τιμούν τη διοργάνωση της Daskalakis congress & tv.

Υπό την αιγίδα Υπουργείου Ναυτιλίας και με περισσότερους από 40 υποστηρικτές με εκατοντάδες πλοία, αναμένεται ενδιαφέρουσα και η πρώτη συνάντηση του νέου έτους.

Γ. ΞΗΡΑΔΑΚΗΣ: ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΡΑΠΕΖΙΚΩΝ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Πιο στενές οι σχέσεις Ελλάδας - Παναμά

Με σκοπό την ενίσχυση των διμερών σχέσεων και τη συζήτηση για στρατηγικές συνεργασίες στον τομέα της ναυτιλίας και της οικονομίας προσκλήθηκε πρόσφατα σε γεύμα εργασίας από την Ένωση Τραπεζικών και Χρηματοοικονομικών Στελεχών Ελληνικής Ναυτιλίας η Πρόεδρος και Γενική Πρόξενος του Παναμά στην Ελλάδα, κα Julie Lumberopolos-Karnakis.

Οι σχέσεις της Ελληνικής ναυτιλίας με τον Παναμά είναι βαθιά ριζωμένες στην ιστορία, με περίπου το 7,8% του ελληνόκτητου στόλου να φέρει την παναμέζικη σημαία. Ο Παναμάς, με τη στρατηγική του γεωγραφική θέση και τη διώρυγα του, αποτελεί ένα από τους πιο σημαντικούς θαλάσσιους κόμβους παγκοσμίως. Η συνεργασία της Ελλάδας με τον Παναμά ενισχύεται περαιτέρω από το γεγονός ότι η πρεσβεία και το προξενείο του Παναμά βρίσκονται στον Πειραιά, ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης.

Στο γεύμα παραβρέθηκαν η Πρόεδρος και Γεν. Πρόξενος του Παναμά στην Ελλάδα και ο ναυτιλιακός τεχνικός διευθυντής του Προξενείου, Jose Racine από μεριάς της Πρεσβείας και από την μεριά της Ένωσης, ο Πρόεδρος Γιώργος Ξηραδάκης, ο Γενικός Γραμματέας, Κωνσταντίνος Οικονόμου και η Ταμίας, Κατερίνα Φίτσιου.

Ο κ. Ξηραδάκης αναφέρθηκε στους στενούς δεσμούς που έχει στην χώρα μας η διπλωματική παρουσία του Παναμά καθώς και η συνεργασία της Πρεσβείας με την Ένωση. Τόνισε δε, πως η συνεργασία περιλαμβάνει κοινές διοργανώσεις συνεδρίων και ναυτιλιακών ημερίδων, ενώ ευχίστηκε να συνεχισθεί και με την ανάληψη της νέας Πρέσβευς. Παράλληλα, ενημέρωσε την Πρέσβη για την στρατηγική εξωστρέφειας της Ένωσης μέσω της οποίας έχει δημιουργηθεί ένας διεθνής διάλογος με όλα τα ναυτιλιακά κράτη με σκοπό την ανάπτυξη της χρηματοδοτικής αγοράς της ναυτιλίας και της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας.

«Είναι σίγουρο ότι ο Παναμάς όπως και η Ελλάδα αποτελούν σημαντικούς



κόμβους των παγκοσμίων εφοδιαστικών αλυσίδων αφού ο Παναμάς μέσω της διώρυγας του προσφέρει ένα παγκοσμίου ενδιαφέροντος θαλάσσιο διάδρομο ενώ η Ελληνική ακτογραμμή με τους λιμένες της, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, αποτελούν τερματικά σημεία του Ευρωπαϊκού εφοδιασμού από την ανατολή και δύση αντίστοιχα. Αναμφισβήτητη η ηγετική θέση της Ελλάδας στην παγκόσμια πλοιοκτησία της προσδίδει έναν ιδιαίτερο ρόλο ο οποίος στηρίζει ακόμη και την οικονομία του Παναμά.

Συνεπώς είναι αναμενόμενο από την Ελληνική ναυτιλιακή αγορά να υπάρχουν προσδοκίες για ανάπτυξη των Παναμέζικων επιχειρήσεων, εμπορικών και υπηρεσιών στην Ελλάδα όπου είναι έτοιμη να

τις δεχθεί μέσω του ναυτιλιακού cluster αλλά και του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά (ΕΒΕΠ), όπως ανέφερε.

Ο κ. Ξηραδάκης, επίσης τόνισε ότι η ανάπτυξη των τραπεζικών εργασιών των τραπεζών του Παναμά στη χώρα μας είναι ενδεδειγμένη λόγω του ασφαλούς οικονομικού περιβάλλοντος αλλά και της τεχνολογίας που παρέχεται από την Ελληνική τραπεζική αγορά σε όλους τους τομείς και ειδικότερα από την ναυτιλία.

Η Julie Lumberopolos-Karnakis επιβεβαίωσε τη σημασία της συνεργασίας Ελλάδας-Παναμά και αναφέρθηκε στην προσωπική και οικογενειακή σύνδεση με τη χώρα της. Τόνισε τη στρατηγική του Παναμά να διατηρήσει και να ενισχύσει τη θέση του ως προτιμώμενο νηολόγιο για τους Έλληνες πλοιοκτήτες, με στόχο τη βελτίωση των ψηφιακών διαδικασιών και την ενίσχυση της συνεργασίας με τις τοπικές και ελληνικές τράπεζες. Οι νέες ψηφιακές πρακτικές θα διευκολύνουν τις διαδικασίες για πλοιοκτήτες και χρηματοδοτές, ενώ θα ενισχυθεί και η συνεργασία με ελληνικές τράπεζες, προκειμένου να επιταχυνθούν γραφειοκρατικές διαδικασίες και πληρωμές προς τις αρχές του Παναμά.

Η συνάντηση αυτή ανέδειξε τις στρατηγικές ευκαιρίες για την ενίσχυση των σχέσεων Ελλάδας-Παναμά, ιδιαίτερα στον τομέα της ναυτιλίας και των τραπεζικών συνεργασιών. Η αναγνώριση του Παναμά ως σημαντικού κόμβου για τη διεθνή ναυτιλία και η συνεχιζόμενη συνεργασία με την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, αναμένεται να οδηγήσουν σε περαιτέρω ανάπτυξη και ευημερία για τις δύο χώρες.

Από αριστερά η κα Κατερίνα Φίτσιου, η Πρόεδρος και Γεν. Πρόξενος του Παναμά στην Ελλάδα κα Julie Lumberopolos-Karnakis, ο Γιώργος Ξηραδάκης και ο Κωνσταντίνος Οικονόμου

Κοπή Βασιλόπιτας της Ένωσης

Το Διοικητικό Συμβούλιο και τα μέλη της Ένωσης Τραπεζικών και Χρηματοοικονομικών Στελεχών Ελληνικής Ναυτιλίας συναντήθηκαν στα γραφεία της Ένωσης για τον καθιερωμένο Αγιασμό και την κοπή της Βασιλόπιτάς τους.

Την τελετή τίμησε με την παρουσία του ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Στέφανος Γκίκας και στελέχη του Υπουργείου.

Ο κ. Ξηραδάκης ευχαρίστησε τους παραβρισκόμενους για την αθρόα συμμετοχή τους στο ετήσιο έθιμο της βασιλόπιτας. Αναφερόμενος στα τεκταινόμενα της τελευταίας χρονιάς ο κ. Ξηραδάκης περιέγραψε την επιτυχημένη αποστολή αντιπροσωπείας της Ένωσης στην Κίνα και

συγκεκριμένα στη Σαγκάη όπου διοργανώθηκε η ναυτιλιακή εβδομάδα του Ρυδσινγκ εντός του προγράμματος της οποίας για πρώτη φορά εορτάστηκε η Ημέρα της Ελλάδας τιμώντας την Ελληνική ναυτιλία.

Ο Υφυπουργός Ναυτιλίας, Στέφανος Γκίκας ευχίστηκε στους εκπροσώπους της Ελληνικής χρηματοδοτικής αγοράς καλές και προσοδοφόρες εργασίες για το νέο έτος και ανέφερε ότι από μεριάς πολιτικής ηγεσίας υπάρχει απόλυτη σύμπραξη στην προαέλιση νέων χρηματοδοτικών οργανισμών στην Ελληνική ναυτιλία.

Ο Γενικός Γραμματέας κ. Κώστας Οικονόμου ανακίνησε τη δωρεά ύψους 1.000 στο Σύλλογο Γονέων Ατόμων με σύνδρομο PHELAN MCDERMID ΕΛΛΑΔΑΣ.

Η συνεργασία της Ελλάδας με τον Παναμά ενισχύεται περαιτέρω από το γεγονός ότι η πρεσβεία και το προξενείο του Παναμά βρίσκονται στον Πειραιά, ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης



ΤΕΠΑΚ και ΕΛΙΜΕ χτίζουν γέφυρες συνεργασίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία

Το Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου (ΤΕΠΑΚ) και η Ένωση Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ) υπέγραψαν Πρωτόκολλο Συνεργασίας, ενισχύοντας τη συνεργασία τους στον τομέα της ναυτιλίας και της λιμενικής διαχείρισης.

Το πρωτόκολλο υπέγραψαν, εκ μέρους του ΤΕΠΑΚ, ο Αντιπρόεδρος Οικονομικού Προγραμματισμού και Ανάπτυξης, Καθηγητής Ευάγγελος Ακύλας, και εκ μέρους της ΕΛΙΜΕ, ο Απόστολος Καμαρινάκης, Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας Α.Ε., στο πλαίσιο ειδικής τελετής που πραγματοποιήθηκε στο ΤΕΠΑΚ.

Ο Καθηγητής Ευάγγελος Ακύλας τόνισε τη σημασία της συνεργασίας του Τμήματος Ναυτιλιακών του ΤΕΠΑΚ με την ΕΛΙΜΕ, επισημαίνοντας ότι μέσω αυτής της σύμπραξης θα δημιουργηθούν νέες δυνατότητες πρακτικής εξάσκησης για τους φοιτητές/τριες του Τμήματος Ναυτιλιακών, αλλά και ευκαιρίες εργοδότησης για τους αποφοίτους.

Παράλληλα, ανέδειξε τις εξαιρετικές προοπτικές ερευνητικής συνεργασίας για κοινά ερευνητικά προγράμματα, ανταλλαγή τεχνολογίας στη διαχείριση λιμένων και ανάπτυξη συνεργειών μεταξύ δύο ναυτικών χωρών, όπως η Κύπρος και η Ελλάδα.

Από την πλευρά του, ο Απόστολος Καμαρινάκης εξέφρασε τη χαρά του για την έναρξη αυτής της συνεργασίας, μεταφέροντας παράλληλα τους χαιρετισμούς του Προέδρου της ΕΛΙΜΕ.

Υπογράμμισε τη δυναμική ανάπτυξη της Ένωσης, η οποία εκπροσωπεί όλα τα μεγάλα λιμάνια της Ελλάδας και τόνισε τη σημασία της ανταλλαγής απόψεων και



εμπειριών. Επεσήμανε, επίσης, ότι οι θαλάσσιες μεταφορές και τα λιμάνια αποτελούν τον κύριο άξονα μεταφορών της Κύπρου, καθιστώντας αυτή τη συνεργασία ιδιαίτερα σημαντική.

Ο Βασίλειος Μάμαλης, Εκτελεστικός Διευθυντής της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος, σημείωσε ότι η ναυτιλία και οι μεταφορές είναι διεθνείς δραστηριότητες, καθιστώντας αναγκαία τη διεύρυνση των συνεργασιών πέρα από τα εθνικά σύνορα. Τόνισε, επίσης, τον καθοριστικό ρόλο που διαδραματίζουν τα Πανεπιστήμια στην εύρεση επιστημονικά τεκμηριωμένων προτάσεων για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που αντιμετωπίζει η ναυτιλία και η σύγχρονη λιμενική βιομηχανία.

Ο Δρ Φώτης Παναγίδης, Καθηγητής στα Ναυτιλιακά Οικονομικά και Συντονιστής του Τμήματος Ναυτιλιακών του ΤΕ-

ΠΑΚ, αναφέρθηκε στην δημιουργία του νεοσύστατου Τμήματος, το οποίο, αν και λειτουργεί μόλις δύο χρόνια, έχει ήδη λάβει Τμηματική πιστοποίηση από το Φορέα ΔΙΠΑΕ, όσο και διαπίστευση για το προπτυχιακό του πρόγραμμα στα ναυτιλιακά, το οποίο προσφέρθηκε πρώτα φορά το 2024 με μεγάλη ζήτηση από τους υποψήφιους φοιτητές/τριες. Πρόσθεσε, επίσης, ότι εντός ολίγων εβδομάδων αναμένεται η διαπίστευση και του διδακτορικού προγράμματος και ότι το μεταπτυχιακό πρόγραμμα στα Ναυτιλιακά θα επαναπιστοποιηθεί σύντομα.

Το Τμήμα Ναυτιλιακών της Σχολής Διοίκησης και Οικονομίας του ΤΕΠΑΚ επιδιώκει αποκλειστικά στον τομέα της ναυτιλίας, προσφέροντας ένα μοναδικό και καινοτόμο πρόγραμμα σπουδών, προσαρμοσμένο στις ανάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Το πρόγραμμα, το μοναδικό του είδους του σε δημόσιο πανεπιστήμιο, παρέχει στους φοιτητές/τριες τις απαραίτητες γνώσεις και δεξιότητες, ενισχύοντας τη σύνδεση της εκπαίδευσης με την αγορά εργασίας.

Η υπογραφή του Πρωτοκόλλου Συνεργασίας σηματοδοτεί την απαρχή μιας ουσιαστικής και εποφερούς συνεργασίας ανάμεσα στο ΤΕΠΑΚ και την ΕΛΙΜΕ, με στόχο τη διασύνδεση της ακαδημαϊκής κοινότητας με τη λιμενική και ναυτιλιακή βιομηχανία και τη δημιουργία νέων προοπτικών για φοιτητές/τριες και επαγγελματίες του κλάδου.

Σημαντικές παρουσίες στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κρουαζιέρας 2025

Η Διεθνής Ένωση Εταιρειών Κρουαζιέρας (CLIA) ανακίνησε μια σειρά από σημαντικές παρουσίες κυβερνητικών αξιωματούχων, Διευθυντών Συμβούλων εταιρειών κρουαζιέρας και εκπροσώπων διεθνών οργανισμών στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κρουαζιέρας 2025, που θα πραγματοποιηθεί στις 12-14 Μαρτίου.

Στην Ευρωπαϊκή Σύνοδο Κορυφής της CLIA, ομιλητές θα είναι οι: Απόστολος Τζιτζικιώτας, Ευρωπαϊός Επίτροπος Βιωσιμων Μεταφορών και Τουρισμού, Maja Bakran Marcich, Αναπληρώτρια Γενική Διευθύντρια της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DG MOVE), Maive Rute, Αναπληρώτρια Γενική Διευθύντρια της Γενικής Διεύθυνσης Εσωτερικής Αγοράς, Βιομηχανίας, Επιχειρηματικότητας και ΜΜΕ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DG GROW), Φατεινή Ιωαννίδου, Διευθύντρια Πλωτών Μεταφορών (DG MOVE), Χρήστος Στυλιανίδης, Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής της Ελλάδας, Μαρίνα Χατζη-

μωνών, Αναπληρώτρια Υπουργός Ναυτιλίας στον Πρόεδρο της Κυπριακής Δημοκρατίας, Petri Peltonen, Υφυπουργός Οικονομικών Υποθέσεων και Απασχόλησης της Φινλανδίας, και Heike Deggim, Επικεφαλής της Διεύθυνσης Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Ο Sam Maubanc, Γενικός Διευθυντής Ευρώπης της CLIA, δήλωσε: «Οι υψηλού κύρους συμμετοχές και το μεγάλο ενδιαφέρον είναι απόδειξη ότι γίνεται πλέον ξεκάθαρη η σημασία του κλάδου της κρουαζιέρας για την ευρωπαϊκή βιομηχανική καινοτομία και τις ναυτιλιακές στρατηγικές. Ανυπομονούμε να διερευνήσουμε πώς η βιομηχανία κρουαζιέρας μπορεί να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητά της, τη βιωσιμότητα και την ανθεκτικότητά του ναυτιλιακού κλάδου της Ευρώπης».

Για πρώτη φορά, Διευθύνοντες Σύμβουλοι ευρωπαϊκών ναυπηγείων θα συμμετάσχουν σε διάλογο με θέμα τη σημασία του τομέα της κρουαζιέρας για την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή τεχνολογία και τη ναυπηγική βιομηχανία. Η Σύνοδος Κορυ-

φής της CLIA θα περιλαμβάνει, επίσης, θεματικές ενότητες για τις επενδύσεις που απαιτούνται ώστε ο κλάδος να πετύχει τον στόχο του για καθαρές μηδενικές εκπομπές, αντλώντας στοιχεία από την Ευρωπαϊκή Μελέτη Επενδύσεων της CLIA, καθώς και συζητήσεις σχετικά με τη σημασία ενός ανθεκτικού και ανταγωνιστικού τουριστικού τομέα. Άλλες θεματικές ενότητες θα περιλαμβάνουν την ανάπτυξη βιώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων, τα μοντέλα κοστολόγησης της παράκτιας ενεργειακής υποστήριξης, τον οικονομικό και κοινωνικό αντίκτυπο του τουρισμού κρουαζιέρας, τις μελλοντικές δεξιότητες που θα χρειαστεί ο κλάδος, καθώς και συζήτηση σχετικά με την καινοτομία και τη βιωσιμότητα της αλυσίδας εφοδιασμού, όπως επισημαίνεται στην έκθεση «Made in Europe» της CLIA για την ευρωπαϊκή αλυσίδα αξίας του κλάδου.

Η Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κρουαζιέρας 2025 διοργανώνεται σε συνεργασία με τον Δήμο, τη Λιμενική Αρχή και τον Λιμένα Κρουαζιέρας του Ρότερνταμ.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ:

Μοχλός ανάπτυξης με κινητήριο δύναμη την κρουαζιέρα

Ο Λιμένας Κέρκυρας αποτελεί βασικό κόμβο οικονομικής ανάπτυξης και τουριστικής προβολής της περιοχής και τη σημαντικότερη πύλη της χώρας από την Αδριατική, συμβάλλοντας ουσιαστικά τόσο στην τοπική όσο και στην εθνική οικονομία.

Το σημαντικό κοινωνικοοικονομικό του αποτύπωμα αναδείχθηκε μέσα από την πρόσφατη μελέτη για την παρούσα κατάσταση αποτελεσμάτων της οποίας, ο Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας (Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.) πραγματοποίησε ημερίδα με θέμα: «Λιμένας Κέρκυρας: Πύλη Ανάπτυξης στην Τοπική Κοινωνία και Οικονομία. Η Συμβολή της Κρουαζιέρας».

Κατά τη διάρκεια της ημερίδας, που πραγματοποιήθηκε στο κεντρικό κτήριο του Ο.Λ.ΚΕ., παρουσιάστηκαν τα ευρήματα της μελέτης, τα οποία επιβεβαιώνουν τη σημασία του λιμανιού ως μοχλού ανάπτυξης της περιοχής. Η μελέτη υλοποιήθηκε από τη MaGBid, spin-off του Δημοκριτείου Πανεπιστημίου Θράκης, υπό την επιστημονική επίβλεψη του Καθηγητή και Προέδρου του Τμήματος Οικονομικών Επιστημών Δ.Π.Θ., Δημήτρη Δημητρίου, με τη συνδρομή του εργαστηρίου επιχειρηματικής ευφυΐας και διοίκησης υποδομών μεταφορών.

Η ανάλυση των ευρημάτων της αποτέλεσε το κεντρικό θέμα της ημερίδας, στην οποία συμμετείχαν εκπρόσωποι της κυβέρνησης, της τοπικής αυτοδιοίκησης, καθώς και φορείς του τουριστικού και ναυτιλιακού κλάδου.

Συγκεκριμένα, ως επίτιμο προσκεκλημένοι του Διευθύνοντος Συμβούλου του Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε., κ. Σπύρου Ζερβόπουλου, στην ημερίδα έδωσαν «το παρόν» είτε δια ζώσης είτε μέσω διαδικτυακής σύνδεσης οι κκ. Χρήστος Στυλιανίδης, Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Όλγα Κεφαλογιάννη, Υπουργός Τουρισμού, Στέφανος Γκίκας, Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Κώστας Καραγκούνης, Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, Ευάγγελος Κυριαζόπουλος, Γενικός Γραμματέας Ναυτιλίας και Λιμένων, Μανώλης Κουτουλάκης, Γενικός Γραμματέας Πολιτισμού, Σπύρος Χαλικιάπουλος, Αντιδήμαρχος Βιώσιμης Τουριστικής Ανάπτυξης & Δημοσίων Σχέσεων, Άντζελα Γκερέκου, Πρόεδρος του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (ΕΟΤ), Θεοδώρα Ρίγα, Πρόεδρος Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. & Πρόεδρος MedCruise, Αθανάσιος Λιάγκος, Πρόεδρος της Ένωσης Λιμένων



Ελλάδος (Ε.Λ.Ι.Μ.Ε) και Εκτελεστικός Πρόεδρος ΟΛΘ Α.Ε., Καπ. Γιώργος Κουμπενάς, Πρόεδρος της Ένωσης Εφορπιστών Κρουαζιερόπλοιων και Φορέων Ναυτιλίας (ΕΕΚΦΝ), Κώστας Μουζακίτης, Πρόεδρος του Επιμελητηρίου Κέρκυρας, Χαράλαμπος Βούλγαρης, Πρόεδρος Ένωσης Ξενοδόχων Κέρκυρας, Δημήτρης Δημητρίου, Πρόεδρος Τμήματος Οικονομικών Επιστημών του Δημοκριτείου Πανεπιστημίου Θράκης και Άρης Μπατσούλης, Διευθυντής Ανάπτυξης & Διαχείρισης Κρουαζιέρας Λιμένος Κέρκυρας.

Η μελέτη ανέδειξε τη στρατηγική σημασία του λιμένα Κέρκυρας στην οικονομική ανάπτυξη του νησιού. Σύμφωνα με τα προταρχικά αποτελέσματα:

■ Η συνολική προστιθέμενη αξία από τη λειτουργία του λιμένα και τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας για την περίοδο 2023-2024 ανέρχεται σε 193,1 εκατ. ευρώ.

■ Η απασχόληση που υποστηρίχθηκε αγγίζει τις 4.509 θέσεις εργασίας.

■ Το συνολικό οικονομικό αποτύπωμα των επιβατών κρουαζιέρας στην τοπική οικονομία είναι 180,8 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων 72,3 εκατ. ευρώ προέρχονται από άμεσες δαπάνες, 43,4 εκατ. ευρώ από έμμεσες επιδράσεις και 65,1 εκατ. ευρώ από πολλαπλασιαστικές επιδράσεις.

Η λειτουργία του λιμένα Κέρκυρας συνεισέφερε συνολικά 12,3 εκατ. ευρώ στην τοπική οικονομία, με 4,68 εκατ. ευρώ από άμεσες δραστηριότητες, 3,05 εκατ. ευρώ από έμμεσες επιδράσεις

■ Οι επιβάτες Transit, που αποτελούν το 70,8% του συνόλου (472.390 επιβάτες), είχαν μέση δαπάνη 48-52 ευρώ, δημιουργώντας συνολική επίδραση 23,6 εκατ. .

■ Οι επιβάτες Homeporting (29,2% – 194.792 επιβάτες) δαπάνησαν συνολικά 48,7 εκατ. ευρώ, επαληθεύοντας τη στρατηγική σημασία του Homeporting για τη μεγιστοποίηση της οικονομικής συνεισφοράς.

■ Η λειτουργία του λιμένα συνεισέφερε συνολικά 12,3 εκατ. ευρώ στην τοπική οικονομία, με 4,68 εκατ. ευρώ από άμεσες δραστηριότητες, 3,05 εκατ. ευρώ από έμμεσες επιδράσεις και 4,6 εκατ. ευρώ από πολλαπλασιαστικές επιδράσεις.

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Χρήστος Στυλιανίδης, υπογράμμισε τον κομβικό ρόλο που διαδραματίζει ο λιμένας της Κέρκυρας στην ενίσχυση της ελληνικής παρουσίας στον τομέα της ακτοπλοΐας και της κρουαζιέρας, επισημαίνοντας ότι: «Ο λιμένας της Κέρκυρας, ένας κόμβος στρατηγικής σημασίας τα τελευταία χρόνια, έχει εξελιχθεί σε μία ισχυρή παρουσία τόσο στον τομέα της ακτοπλοΐας, όσο φυσικά και της κρουαζιέρας, αποτελώντας τον κυρίαρχο πύλη εξόδου προς την Αδριατική Θάλασσα και τη Μεσόγειο. Συγκεκριμένα, μόνο για το

2024 ο λιμένας της Κέρκυρας σημείωσε τα υψηλότερα ποσοστά επιβατικής κίνησης στην ιστορία του, με τον συνολικό αριθμό επιβατών να ξεπερνά τα 3,5 εκατομμύρια. Αλλά και η συμβολή της κρουαζιέρας σε αυτή την επιτυχία ήταν καθοριστική. Ο λιμένας της Κέρκυρας, με σταθερά και ανοδικά βήματα, έχει κατορθώσει κάθε χρόνο να ξεπερνά τις προσδοκίες όλων, ενισχύοντας τη θέση του ως ένας από τους σημαντικότερους σταθμούς κρουαζιέρας στην Ευρώπη και τη Μεσόγειο.

Το μεγαλύτερο στοίχημα που καλούνται να κερδίσουν οι προορισμοί κρουαζιέρας είναι το να επιλέγονται ως σταθμοί ανεφοδιασμού (homeporting). Η Κέρκυρα – και σε αυτή την πρόκληση – απαντά δυναμικά, καθιστώντας την ως έναν από τους σημαντικότερους σταθμούς homeporting στην Ελλάδα, με 82.773 επισκέπτες να προέρχονται από το homeporting το 2024. Γι' αυτό ακριβώς, εμείς στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, συνεχίζουμε να επενδύουμε σε μία κρουαζιέρα που θα χαρακτηρίζεται τόσο από ποσότητα, όσο φυσικά και από ποιότητα. Στόχος μας είναι οι ελληνικοί λιμένες και οι υποδομές τους να πληρούν όλες τις προδιαγραφές, προσφέροντας στους επιβάτες της κρουαζιέρας υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, με γνώμονα πάντα την ασφάλεια.»

Η Υπουργός Τουρισμού, κα Όλγα Κεφαλογιάννη, στάθηκε στην ανάγκη για περαιτέρω ανάδειξη της Κέρκυρας ως κορυφαίου τουριστικού προορισμού, δηλώνοντας: «Η Κέρκυρα, είναι ασφαλώς ένας πολυδιάστατος προορισμός, με μεγάλες αναπτυξιακές δυνατότητες. Μπορούμε να αναδείξουμε ακόμα περισσότερο τους αναρίθμητους πολιτιστικούς πόρους, το σπάνιο φυσικό περιβάλλον, τις τοπικές παραδόσεις, τις ποικίλες δυνατότητες για αναψυχή και φυσικά τη πλούσια γαστρονομική παράδοση του νησιού. Στοιχεία που συνθέτουν μία εξαιρετικά πλούσια τουριστική προσφορά, η οποία μπορεί, να προσελκύσει επισκέπτες με ποικίλα ταξιδιωτικά ενδιαφέροντα και προτιμήσεις. Και βεβαίως η ανάδειξη και προβολή των στοιχείων αυτών, μπορεί να ενισχύσει τη συμβολή της κρουαζιέρας στην επέκταση της τουριστικής δραστηριότητας σε μεγαλύτερη διάρκεια του έτους στην επιχειρηματικότητα και την απασχόληση. Ασφαλώς, ζωτικής σημασίας είναι και η συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων στην διαχείριση του τουρισμού – κεντρικής κυβέρνησης, τοπικής αυτοδιοίκησης, φορέων και επιχειρήσεων.»

Παράλληλα, ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Στέφανος Γκίκας, με αφορμή την επιτυχία της ημερίδας, δήλωσε: «Τέτοιες υψηλού επιπέδου ημερίδες, με την πληθώρα των εξαιρετικών εισηγητών, συνιστούν προστιθέμενη αξία και βοηθούν σημαντικά στην εξέλιξη του τουριστικού μας προϊόντος, με στόχο την επίτευξη βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης. Η αναβάθμιση των λιμενικών μας



Άρης Μπατσούλης, Διευθυντής Ανάπτυξης & Διαχείρισης Κρουαζιέρας Λιμένος Κέρκυρας, Αθανάσιος Λιάγκος, Πρόεδρος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (Ε.Λ.Ι.Μ.Ε) και Εκτελεστικός Πρόεδρος ΟΛΘ Α.Ε., Δημήτρης Δημητρίου, Πρόεδρος Τμήματος Οικονομικών Επιστημών του Δημοκριτείου Πανεπιστημίου Θράκης, Θεοδώρα Ρίγα, Πρόεδρος Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. & Πρόεδρος MedCruise, Σπύρος Ζερβόπουλος, Διευθύνων Σύμβουλος Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. Γιώργος Διδασκάλου, Γενικός Γραμματέας Πολιτισμού, Ευάγγελος Κυριαζόπουλος, Γενικός Γραμματέας Ναυτιλίας και Λιμένων, Χαράλαμπος Βούλγαρης, Πρόεδρος Ένωσης Ξενοδόχων Κέρκυρας, Σπύρος Χαλικιάπουλος, Αντιδήμαρχος Βιώσιμης Τουριστικής Ανάπτυξης & Δημοσίων Σχέσεων

υποδομών, η ενίσχυση του homeporting και η διασύνδεση της κρουαζιέρας με την τοπική οικονομία αποτελούν βασικούς άξονες της πολιτικής μας. Το λιμάνι της Κέρκυρας, ως ένας από τους σημαντικότερους κόμβους θαλάσσιου τουρισμού, βρίσκεται στο επίκεντρο αυτής της στρατηγικής, με στόχο τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς του στη Μεσόγειο και τη δημιουργία ακόμα μεγαλύτερης προστιθέμενης αξίας για την τοπική κοινωνία.»

Ο Υφυπουργός Εργασίας & Κοινωνικής Ασφάλισης, κ. Κώστας Καραγκούνης, αναδεικνύοντας τη σημασία του λιμένα Κέρκυρας ως πυλώνα ανάπτυξης, υπογράμμισε τη δέσμευση του Υπουργείου για τη δημιουργία ποιοτικών θέσεων εργασίας και τη διαρκή βελτίωση των εργασιών συνθηκών: «Ο λιμένας Κέρκυρας θα διαδραματίσει ένα κρίσιμο ρόλο στην ευρύτερη περιοχή αφού αποτελεί πόλο ανάπτυξης και για το νησί αλλά και συνολικά για την ελληνική οικονομία. Στόχος του Υπουργείου Εργασίας είναι να βοηθά ώστε να δημιουργούνται ποιοτικές, σταθερές και καλά αμειβόμενες θέσεις εργασίας με τις πολιτικές που αναπτύσσει αλλά και μέσω της προώθησης και τήρησης των συλλογικών και κλαδικών συμβάσεων.»

Η Πρόεδρος του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (ΕΟΤ), κα Άντζελα Γκερέκου, με ιδιαίτερη αναφορά στη σημασία του λιμένα Κέρκυρας, τόνισε τον πολυσχιδή ρόλο του, τόσο ως ιστορικό και πολιτιστικό σύμβολο, όσο και ως μοχλό κοινωνικής και οικονομικής ενδυνάμωσης, επισημαίνοντας ότι: «Ως Πρόεδρος του ΕΟΤ και ως Κερκυραία θα ήθελα να συχαρώ θερμά τον Ο.Λ.ΚΕ. για τη διοργάνωση της ημερίδας "ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ- ΠΥΛΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ". Το λιμάνι μας, όπου δεσπόζει το γλυπτό "Απΐδαλος Ναύς", το ομηρικό σύμβολο των μυθικών θαλασσοπόρων Φαιάκων, είναι άμεσα συνδεδεμένο τόσο με

την ιστορία και τον πολιτισμό του νησιού, όσο και με την κοινωνικο-οικονομική ενδυνάμωση του τόπου. Η δε περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας και δη του homeporting μπορεί να λειτουργήσει καταλυτικά στην προώθηση προς τις διεθνείς αγορές του νέου positioning του νησιού, όπως αυτό σχεδιάζεται από τον ΕΟΤ σε συνεργασία με το Υπουργείο, τις τοπικές αρχές και όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Το λιμάνι ως σύγχρονος κόμβος και πανάρχαιο σύμβολο της ναυτοσύνης των Κερκυραίων μπορεί να "ταξιδέψει" τη νέα εικόνα του νησιού ως ποιοτικού, βιώσιμου προορισμού, που προσφέρει ένα καλειδοσκοπικό αυθεντικών εμπειριών, σε κάθε γωνιά του, κάθε εποχή του χρόνου.»

Τέλος, ο Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας, Σπύρος Ζερβόπουλος, αναφέρθηκε στη στρατηγική σημασία του λιμένα για την τοπική κοινωνία και οικονομία, αναδεικνύοντας το ρόλο της κρουαζιέρας ως βασικού μοχλού ανάπτυξης. Όπως δήλωσε: «Ο λιμένας Κέρκυρας αποτελεί πυλώνα ανάπτυξης για το νησί, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην οικονομία και στην απασχόληση. Τα στοιχεία της μελέτης θεμελιώνουν τη δυναμική του λιμένα, με την κρουαζιέρα να διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην οικονομική δραστηριότητα της περιοχής. Ιδιαίτερα το homeporting προσφέρει σημαντική προστιθέμενη αξία, ενισχύοντας την τοπική αγορά και δημιουργώντας νέες προοπτικές για τις επιχειρήσεις και τους κατοίκους. Σε ένα ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον, είναι απαραίτητο να επενδύσουμε σε σύγχρονες υποδομές και βιώσιμες πρακτικές, ώστε να διατηρήσουμε την Κέρκυρα στην κορυφή των προορισμών κρουαζιέρας της Ανατολικής Μεσογείου. Από πλευράς μας, θα συνεχίσουμε να εργαζόμαστε προς αυτή την κατεύθυνση, προωθώντας ένα λιμάνι-πρότυπο για τον θαλάσσιο τουρισμό, με πολλαπλά οφέλη για την τοπική κοινωνία.»

Η συνολική οικονομική συνεισφορά του λιμένα και της κρουαζιέρας για το έτος 2023-2024 ανέρχεται σε 193,1 εκατ. ευρώ

«Κύμα ζεστασιάς» από την HELLENiQ ENERGY

Η HELLENiQ ENERGY στηρίζει και αυτόν τον χειμώνα τη δημόσια Εκπαίδευση προσφέροντας, μέσω των θυγατρικών της εταιρειών ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ και ΕΚΟ, δωρεάν πετρέλαιο θέρμανσης στα σχολεία των όμορων με τις εγκαταστάσεις της Δήμων, σε Δυτική Αττική, Δυτική Θεσσαλονίκη και Κοζάνη.

Μέσα από τη δράση «Κύμα ζεστασιάς», η HELLENiQ ENERGY βρίσκεται δίπλα σε περισσότερους από 23.200 μαθητές από περίπου 160 σχολεία ετησίως, εξασφαλίζοντας τους ένα ζεστό σχολικό περιβάλλον και υποστηρίζοντας έμπρακτα τις τοπικές κοινωνίες στις οποίες δραστηριοποιείται. Μόνο κατά την τελευταία τριετία, η προσφορά ξεπέρασε τα 690.000 λίτρα πετρελαίου θέρμανσης, τα οποία διατέθηκαν σε δημόσια σχολεία όλων των βαθμίδων.

Η πρωτοβουλία της δωρεάς παροχής πετρελαίου στα σχολεία εντάσσεται στο πολυδιάστατο Πρόγραμμα Εταιρικής Υπευθυνότητας, που δρομολογεί κάθε χρόνο η HELLENiQ ENERGY. Περιλαμβάνει σχολεία, ευάλωτες κοινωνικές ομάδες, ιδρύματα, αλλά και απομακρυσμένες περιοχές της Ελλάδας, σε μια προσπάθεια να παρέχεται βοήθεια προς το σύνολο της ελληνικής κοινωνίας.

Η δωρεά πετρελαίου θέρμανσης σε σχολεία υλοποιείται ανελλιπώς τα τελευταία 16 χρόνια, συμβάλλοντας στη διαμόρφωση του κατάλληλου περιβάλλοντος εκπαίδευσης και στη βελτίωση των συνθηκών μάθησης για τη Νέα Γενιά, δημιουργώντας έτσι προσιτή αξία στις τοπικές κοινωνίες όπου δραστηριοποιείται.

Η Διευθύντρια Εταιρικής Ευθύνης Ομίλου HELLENiQ ENERGY και Γεωργία Λασιανίου, ανέφερε: «Η Νέα Γενιά έχει τεθεί συνειδητά στο επίκεντρο των δράσεων κοινωνικής υπευθυνότητας που υλοποιούμε. Το θεωρούμε ηθική ευθύνη και καθήκον μας να στηρίξουμε τους νέους και την εκπαίδευση, διαμορφώνοντας τις προϋποθέσεις για ένα καλύτερο μέλλον αυτού του τόπου. Μόνο πέρσι, με τη δράση «Κύμα ζεστασιάς» οι θυγατρικές μας εταιρείες, ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ και ΕΚΟ, τροφοδότησαν με πάνω από 300.000 λίτρα πετρελαίου θέρμανσης συνολικά 169 σχολικές μονάδες γειτονικών μας Δήμων.»

Επισημαίνεται ότι, μέσω της συγκεκριμένης δράσης, η HELLENiQ ENERGY προσέφερε την τελευταία διετία 2022-2024, δωρεάν πετρέλαιο θέρμανσης και στα μεγαλύτερα Δημόσια Παιδιατρικά Νοσοκομεία της Αττικής, όπου περισσό-

τερα από 30.000 παιδιά νοσηλεύονται σε ετήσια βάση και δίνουν τη δική τους μάχη, έχοντας στο πλευρό τους τις οικογένειές τους και το ιατρονοσηλευτικό προσωπικό.

Την ίδια ώρα, η HELLENiQ ENERGY στηρίζει και την Ιερά Μητρόπολη Νεαπόλεως και Σταυρουπόλεως στο κοινωνικό έργο που επιτελεί. Για περισσότερο από μια δεκαετία έχει προσφέρει περισσότερα από 100.000 λίτρα πετρελαίου θέρμανσης για να καλύψει τις ανάγκες των δομών της, που περιλαμβάνουν 5 ξενώνες φιλοξενίας και 5 ενορίες και συστήματα, μέσω των οποίων καθημερινά υποστηρίζονται συνάνθρωποί μας.

Σε δηλώσεις του, ο Μητροπολίτης Νεαπόλεως & Σταυρουπόλεως κ. Βαρνάβας, επεσήμανε: «Η HELLENiQ ENERGY με το πρόγραμμα «Κύμα Ζεστασιάς» ζεσταίνει όχι μόνο τα σώματα, αλλά και τις καρδιές των φιλοξενούμενων στους δύο ξενώνες καρκινοπαθών - ασθενών στον Εύσομο και στην Εξοχή, με 4.000 περίπου διανυκτερεύσεις το χρόνο, αλλά και πολύ τεκνες οικογένειες από την δυτική Θεσσαλονίκη. Για όλους αυτούς τους πονεμένους ανθρώπους, τους συγγενείς τους και τους εθελοντές που διακονούν το συγκεκριμένο έργο, η πρωτοβουλία αυτή γίνεται βάλαμο στο αγώνα που έχουν να αντιμετωπίσουν.»

Από τη Θεσσαλονίκη, η Δήμαρχος Δέλτα κα Γερακίνα Μπισμπινά, τόνισε: «Η HELLENiQ ENERGY, για ακόμη μια φορά, αποδεικνύει έμπρακτα τη βαθιά κοινωνική της ευαισθησία και το αίσθημα ευθύνης της προς την τοπική κοινωνία. Η γενναιοδωρη υποστήριξή της μέσα από το πρόγραμμα «Κύμα Ζεστασιάς», είναι ιδιαίτερα σημαντική για τις σχολικές μας κοινότητες, συμβάλλοντας όχι μόνο στην κάλυψη βασικών αναγκών θέρμανσης των παιδιών μας, αλλά και στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος που ενισχύει την ποιότητα της εκπαίδευσης, ενώ μας επιτρέπει να αξιοποιήσουμε τους δημοτικούς μας πόρους σε άλλες δράσεις, παρεμβάσεις και έργα, που θα αναβαθμίσουν τα σχολεία μας.»

Ο Δήμαρχος Κοζάνης κ. Γιάννης Κοκκαλιάρης, από την πλευρά του, ευχαρίστησε θερμά τη Διοίκηση της HELLENiQ ENERGY για τη συνεχή, πολύχρονη και



Ζεστές αιθουσες και θαλαωρή απολαμβάνουν πάνω από 23.000 μαθητές σε δημόσια σχολεία όλων των βαθμίδων

έμπρακτη στήριξή της στα δημόσια σχολεία του τόπου μας, εξασφαλίζοντας, όπως τόνισε, ιδανικές συνθήκες διδασκαλίας για μαθητές και εκπαιδευτικούς, σε μια περιοχή όπως η Κοζάνη, όπου κατά τη διάρκεια του μακρού χειμώνα της Δυτικής Μακεδονίας, επικρατούν πολύ χαμηλές θερμοκρασίες.

«Η δωρεά αυτή αποτελεί ακόμη μια ένδειξη της κοινωνικής ευαισθησίας που διέπει την HELLENiQ ENERGY προς τους μαθητές, γονείς και εκπαιδευτικούς του Δήμου μας. Αξιοποιήθηκε με τον βέλτιστο τρόπο και αποκτά βαρύνουσα σημασία μέσα στις εποχές που διανύουμε, καθώς συμβάλλει τα μέγιστα στη βελτίωση των συνθηκών διδασκαλίας», δήλωσε ο Δήμαρχος Μάνδρας-Ειδυλλίας κ. Αρμόδιος Γ. Δρίκος.

«Η δράση αυτή αποτελεί ένα φωτεινό παράδειγμα, που δείχνει ότι η συνεργασία μεταξύ τοπικής αυτοδιοίκησης και ιδιωτικού τομέα μπορεί να συμβάλει καταλυτικά στη βελτίωση της καθημερινότητας και στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής», υπογράμμισε ο Δήμαρχος Μεγαρέων κ. Παναγιώτης Μαργέτης, προσθέτοντας: «Η στήριξη που προσφέρει η HELLENiQ ENERGY με την προσφορά δωρεάν πετρελαίου θέρμανσης, για 16η συνεχή χρονιά στα 29 σχολεία του Δήμου μας, αποτελεί έμπρακτη ενέργεια κοινωνικής ευθύνης και αλληλεγγύης, η οποία εξασφαλίζει ζεστές αιθουσες για μαθητές και εκπαιδευτικούς.»

Για 16η συνεχή χρονιά προσφέρει δωρεάν πετρέλαιο θέρμανσης σε περισσότερα από 160 σχολεία σε Δυτ. Αττική, Δυτ. Θεσσαλονίκη και Κοζάνη

7



ΧΡΟΝΙΑ

ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

στην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

