

Ο ΙΤΑΛΙΚΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ ΣΤΟ ΠΛΑΣΤΙΚΟ

Ο πλαστικός "εφιάλτης" των θαλασσών



**Ειδικό ένθετο της «ΑΚΤΗΣ»
για την καταπολέμηση της μόλυνσης
των θαλασσών. Η Ιταλική προσέγγιση
με την συμμετοχή εκατοντάδων
χιλιάδων εθελοντών.**

Γράφει ο Κρίστιαν Μαυρήs ΣΕΛ. 19-22



ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ:

Ευρωπαϊκή ψήφος
εμπιστοσύνης στη
Metlen, η οποία επενδύει
σε κρίσιμες πρώτες
ύλες- Η ψήφος Watsa
σε Μυτιληναίο και
το LSE/FTSE100

ΣΕΛ. 6



ΟΛΠ:

Ιστορικά υψηλά σε έσοδα, καθαρά κέρδη
και διανομή μερίσματος, καθώς και ισχυρές
επιδόσεις στους βασικούς επιχειρησιακούς τομείς
παρουσίασε η εταιρεία για τη χρήση του 2024

ΣΕΛ. 23

Λ. ΤΣΙΡΙΓΩΤΑΚΗΣ:

Ο αποχαιρετισμός
της «ΑΚΤΗΣ» στον Λάμπη,
ο οποίος μέχρι και την
τελευταία στιγμή ήταν
ενεργός και «μάχιμος»
δημοσιογράφος,
ανταποκριτής της
εφημερίδας στο Λονδίνο

ΣΕΛ. 36



[Τεύχος 92]

ΜΑΡΤΙΟΣ 2025

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

• Διεθνή Υπεράσπιση της αποτυχίας.....	4
• Οικονομία Τα στρατηγικά projects της Ε.Ε. η ψήφος Watsa και το LSE/FTSE100..... Οι δασμοί προκαλούν «τρικυμία».....	6 8
• Market News	10-11
• ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ: Οι προτεραιότητες του νέου υπουργού..... TSAKOS ENERGY NAVIGATION: Παραγγελία 9 πλοίων Shuttle Tankers..... Η Ευρωπαϊκή ναυτιλία ελέγχει το 35% του παγκόσμιου στόλου..... ΜΕΛΙΝΑ ΤΡΑΥΛΟΥ: Η ναυτιλία θεμέλιο της οικονομικής και γεωπολιτικής σταθερότητας της ΕΕ..... ΑΤΤΙΣΑ GROUP: Στα €747,8 εκατ. ο κύκλος εργασιών το 2024.....	12 14 15 16-17 18
• ΕΝΘΕΤΟ Ο Ιταλικός πόλεμος στα πλαστικά..... ΟΛΠ: Νέα ρεκόρ εσόδων και κερδών το 2024..... Αυξήθηκε στα 4.221 πλοία ο ελληνόκτητος στόλος..... ΑΡΘΡΟ ΒΑΣΙΛΗ ΚΟΡΚΙΔΗ: Η αλληλεπίδραση των ελληνικών ναυπηγείων με την ποιοτική ναυτιλία.....	19-22 23 24-25 26
• Κρουαζιέρα Ρεκόρ επιδόσεων το 2024..... 8ο Posidonia Sea Tourism Forum..... Η βιομηχανία κρουαζιέρας συγκεντρώνεται στην Κρήτη..... ΜΑΡΙΝΑ ΧΑΤΖΗΜΑΝΩΛΗ: Στρατηγικές δράσεις για ενίσχυση της κυπριακής ναυτιλίας..... Επίσκεψη της Υφυπουργού Ναυτιλίας της Κύπρου στην Ελλάδα..... AMERIGO VESPUCCI: Σε Μεσογειακή Ρότα..... ΑΠΟΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ Στο καλό Λάμπη.....	27 28-29 28 32 33 34-35 36-37
• Ελλάδα Κόκκινα δάνεια... που δεν λένε να αλλάξουν χρώμα.....	38-39



EDITORIAL

Αβεβαιότητες για το θαλάσσιο εμπόριο

Πόσο τελικά θα επηρεάσουν το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο οι δασμοί που προανατολίζεται να επιβάλλει η κυβέρνηση του Ντόναλντ Τραμπ; Από τον υπολογισμό επί χάρτου περνάμε σιγά-σιγά στους υπολογισμούς επί του πεδίου.

Με το θέμα ασχολήθηκαν και ασχολούνται σημαίνοντες παράγοντες της αγοράς. Σύμφωνα με την Clarksons Research, μόνο το 1,5% του θαλάσσιου εμπορίου θα επηρεαστεί, ενώ κατά την προηγούμενη θητεία Τραμπ, είχε επηρεαστεί το 0,5%. Η Clarksons περιγράφει πάντως, ως ρευστή την κατάσταση με τις συνεχείς αναγγελίες της επιβολής δασμών εκ μέρους των ΗΠΑ και δεν αποκλείει την περίπτωση κλιμάκωσης των έμμεσων επιπτώσεων, στις μελλοντικές συναπτόμενες εμπορικές συμβάσεις. Επίσης τα επικείμενα τέλη στις λιμενικές υπηρεσίες για βαπόρια Κινεζικής κατασκευής που καταπλέουν στις ΗΠΑ, ενδεχομένως να στρέψουν τους εξαγωγείς στη χρήση πλοίων, υπό Αμερικανική σημαία, ή ναυπηγημένα στις ΗΠΑ.

Από την πλευρά τους οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες (ECSA) εκφράζουν έντονες ανησυχίες για το ενδεχόμενο οι προτάσεις, στις οποίες φαίνονται να κατασταλάζουν οι Αμερικανοί, να μπουκώσουν σε λειτουργία, γεγονός που θα επιφέρει σημαντική ζημία στους εισαγωγείς και τους εξαγωγείς και εν τέλει στους καταναλωτές στις ΗΠΑ. Κατανοείται απολύτως, λένε οι αναλυτές, η φιλοδοξία των ΗΠΑ να δημιουργήσουν μία δυναμική ναυπηγική βιομηχανία, ωστόσο εάν αυτό στηριχθεί σε απώλειες για το θαλάσσιο εμπόριο με αποτέλεσμα την αύξηση τιμών προϊόντων και αγαθών, θα επηρεάσει αρνητικά και ενδεχομένως για μεγάλο χρονικό διάστημα την εμπορική αλυσίδα στο σύνολο της.

Ο Judah Levine, ερευνητής της Freightos, παραδέχεται ότι η τιμολογιακή πολιτική παραμένει εξαιρετικά αβέβαιη, καθώς οι Αμερικανικές εξαγγελίες θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε αυξημένες δασμών στην Κίνα και κατά συνέπεια σε έναν μακρύ κατάλογο χωρών. Ο Peter Sand, επικεφαλής αναλυτής της Xeneta, συμπληρώνει πως "δεδομένης της τεράστιας αβεβαιότητας που περιβάλλει την εμπορική πολιτική των ΗΠΑ, αναφορικά με τους δασμούς και τις προτάσεις για τα λιμενικά τέλη που απευθύνονται σε Κινεζικά πλοία και μεταφορείς, οι φορτωτές θα εκμεταλλευτούν κάθε ευκαιρία ώστε να μειώσουν το συνολικό κόστος εισαγωγής τους, κατά τις διαπραγματεύσεις των τιμών στα ναύλα".

Ες αύριον τα σπουδαία.

Συντακτική ομάδα της «Α.Μ.»



SB
LISTED
NYSE

MODERN 5.3M DWT FLEET UNDER QUALITY EU CYPRUS FLAG

ακτι
Μιαούλη
akti Miaouli

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

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

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



Υπεράσπιση της αποτυχίας



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 Στέιτ Ντιπάρτμεντ, και το Πεντάγωνο, στην Ουάσινγκτον

Έχουμε εισέλθει σε μια περίοδο, όπου σε καθημερινή βάση γινόμαστε δέκτες μιας ενορχηστρωμένης προπαγάνδας, η οποία προβλέπει την καταστροφή σε όλα τα επίπεδα. Στο κέντρο αυτής της προπαγάνδας, βρίσκονται οι πολιτικές της νέας αμερικανικής κυβέρνησης του Ντόναλντ Τραμπ.



Παρακολουθώντας κανείς τα συστημικά τηλεοπτικά δίκτυα και διαβάζοντας τα συστημικά έντυπα, βρίσκεται αντιμέτωπος με προβλέψεις για ύφεση, για τριγμούς στη δυτική συμμαχία, για μια αμερικανική οικονομία που βρίσκεται στο χείλος του γκρεμού και για αποκαθίωση της δημοκρατίας. Αλήθεια, βρισκόμαστε ενώπιον ενός τέτοιου ολοκαυτώματος και τι υπερασπίζεται στην πραγματικότητα αυτό το αφήγημα; Ποιο είναι το επιτυχημένο οικοδόμημα που διαλύει ο Αμερικανός Πρόεδρος και η κυβέρνησή του;

Μετά από δυο μήνες διακυβέρνησης της Αμερικής από τον Πρόεδρο Τραμπ, έχει έρθει η ώρα για ένα πρώτο τεστ, πραγματικότητας και προπαγάνδας. Είναι ξεκάθαρο, ότι ο Αμερικανός Πρόεδρος και η κυβέρνησή του, βρίσκονται σε μια κούρσα υψηλής ταχύτητας, για να επιφέρουν θεμελιώδεις και ανατρεπτικές αλλαγές, σε ένα απαξιωμένο και στην πλειοψηφία του διεφθαρμένο σύστημα, εσωτερικά στην Αμερική, αλλά και στην υπόλοιπη Δύση-Ευρώπη.

Οι επαναστατικές συστημικές αλλαγές που προωθεί η κυβέρνηση Τραμπ, είναι δεδομένο, ότι αρχικά θα προκαλέσουν αλλεπάλληλα σοκ και δυσκολίες. Σαν αποτέλεσμα το μεγάλο στοίχημα, για τον ίδιο τον Πρόεδρο και την κυβέρνησή του, είναι το εάν θα καταφέρει να περάσει το μήνυμα στο εσωτερικό της Αμερικής και να προσελκύσει δυνάμεις στην Δύση-Ευρώπη, όσο αφορά την αναγκαιότητα των αλλαγών και τα μακροχρόνια οφέλη.

Ξεκινώντας από το καυτό θέμα των ημερών, την επιβολή δασμών σε χώρες που επιβάλλουν

δασμούς στα αμερικανικά προϊόντα και την επιδίωξη να υπάρξει ισοτιμία, θα διαπιστώσει κανείς ότι ήδη έχει αποτέλεσμα για την Αμερική. Μέχρι στιγμής, έχουν ανακοινωθεί περίπου 4 τρισεκατομμύρια δολάρια επενδύσεις, από τους Ευρωπαίους, από τους Σαουδάραβες, από τους Κινέζους, από τη μεξικανική κυβέρνηση, ακόμη και από τον Καναδά.

Για την Αμερική, αυτό σημαίνει, εκατοντάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας. Μπορούν άραγε, να μας πουν αυτοί που διασπείρουν την προπαγάνδα της καταστροφής, τι θα σημαίνει για την Ευρώπη, η αντίδραση του Καθεδρικού της Γραφειοκρατίας των Βρυξελλών και ένας εμπορικός πόλεμος με την Αμερική. Γιατί ανάλογα ποσά επενδύσεων στην Ευρώπη δεν έχουν ακουστεί.

Στον κρίσιμο τομέα της ενέργειας, μετά την καταστροφική πολιτική της κυβέρνησης Μπάιντεν, μέσα σε δύο μήνες διακυβέρνησης Τραμπ, η Αμερική έχει αυξήσει την ποσότητα πετρελαίου που παράγεται ημερησίως, πλησιάζοντας τα 14 εκατομμύρια βαρέλια. Αυτό συμβαδίζει, με αύξηση της παραγωγής στη Μέση Ανατολή. Το αποτέλεσμα, είναι να υπάρξει μια συγκράτηση των τιμών της ενέργειας και αποφυγή της εκτίναξης του πληθωρισμού στην Αμερική, κόντρα στις προβλέψεις.

Στην Ευρώπη, μπορεί να μας πουν οι προπαγανδιστές της καταστροφής, τι έχουμε; Γιατί εκείνο που έχουμε, είναι φανατισμό στην υποστήριξη ενός αδιέξοδου-επιζήμιου πολέμου στην Ουκρανία και συνέχιση στην υποστήριξη των, ποινικά κολάσιμων, πολιτικών της Νέας Πράσινης Απάτης, που έχουν οδηγήσει σε εκτόξευση

τους κόστους ενέργειας, σε εκτόξευση των τιμών στα ράφια των σούπερ μάρκετ και σε αποβιολογική αποβιοποίηση της Ευρώπης.

Στο καυτό για την εθνική ασφάλεια και την επιβίωση του δυτικού πολιτισμού θέμα της λαθρομετανάστευσης, τι έχουν άραγε να πουν οι προπαγανδιστές της καταστροφής;

Στην Αμερική μέχρι να εκλεγεί ο Τραμπ στην προεδρία, μας έλεγαν ότι επρόκειτο για ένα άλυτο πρόβλημα. Μέσα σε δυο μόλις μήνες διακυβέρνησης από τον Πρόεδρο Τραμπ, οι παράνομες διελυσεις στα σύνορα τείνουν να εξαφανιστούν. Και αντί αυτό να το επαινούν, χαρακτηρίζοντάς το εντυπωσιακό επίτευγμα, το διεφθαρμένο σύστημα επιλέγει την επιστράτευση διαπλεκόμενων δικαστών, για να αποτρέψει, όχι την απέλαση κάποιου που εργάζεται, που δεν έχει συλληφθεί ποτέ, αλλά εγκληματιών και ανθρώπων που έχουν ήδη διαταχθεί να φύγουν από τη χώρα ή υποστηρικτών των τρομοκρατών της Χαμάς.

Την ίδια στιγμή στην Ευρώπη τι έχουμε;

Το Λονδίνο και το Παρίσι, έχουν μετατραπεί σε μουσουλμανικές πρωτεύουσες, που μόνο μπροπόλεις του δυτικού πολιτισμού δεν θυμίζουν. Μεγάλα κομμάτια των ευρωπαϊκών πόλεων, έχουν μετατραπεί σε θύλακες ομάδων που μισούν τη Δύση, τον πολιτισμό της και το Χριστιανισμό. Αλλά για αυτό δεν μιλάει κανείς.

Και ερχόμαστε στην προπαγάνδα και το μηδενισμό, γύρω από αυτό που κάνει ο Τλον Μασκ και η ομάδα του (DOGE), αυτά που ανακαλύπτει σε καθημερινή βάση, στο Υπουργείο Οικονομικών, στο IRS, στο Υπουργείο Ενέργειας και γενικά στην κυβερνητική γραφειοκρατία της Αμερικής.

Ανησυχία για την Ερυθρά Θάλασσα

Η Ερυθρά Θάλασσα γνώρισε μια σχετικά ήρεμη περίοδο μετά την κατάπαυση του πυρός στη Γάζα, η οποία φαινόταν να περιορίζει τις εκβροπραξίες και να σταματά τις επιθέσεις των Χούθι. Ωστόσο, η κατάπαυση του πυρός στην περιοχή αποδείχθηκε ευάλωτη.

Όπως σημειώνει η ναυλομεσιτική Intermodal, τα επίπεδα διελεύσεων από τη σημαντική αυτή ναυτιλιακή αρτηρία του παγκόσμιου εμπορίου παραμένουν κατά 70% χαμηλότερα έναντι του 2023. Ωστόσο, υπάρχουν «πρωτοβουλίες» με επίκεντρο την ενίσχυση της ασφάλειας στην Ερυθρά Θάλασσα και στη Διώρυγα του Σουέζ. Οι πρόσφατοι βομβαρδισμοί των ΗΠΑ στην Υεμένη καθώς και οι δηλώσεις του Αμερικανού προέδρου ότι κάθε νέα επίθεση των Χούθι θα βαραίνει το Ιράν έχουν ως στόχο την ενίσχυση της ασφάλειας.

Όπως επισημάνουν, πιθανή σταθεροποίηση της ασφάλειας και η επανέναρξη των κανονικών εμπορικών ροών στην Ερυθρά Θάλασσα θα μπορούσε να έχει διάφορες συνέπειες για τη ναυτιλία παγκοσμίως, όπως: η ζήτηση για τονομιλία θα μειωνόταν σημαντικά, αφού τα περισσότερα πλοία δεν θα πραγματοποιούσαν τον περίπλοκο της Αφρικής. Έτσι, θα αυξανόταν το διαθέσιμο προς ναύλωση τονάζ, γεγονός που εν τέλει θα συνεπαγόταν καθοδικές πιέσεις για τη ναυλαγορά.

Παράλληλα, η μείωση των τονομιλίων και η αύξηση της διαθεσιμότητας του στόλου θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε μείωση της τιμής των ναύλων, ιδιαίτερα στους τομείς που ήδη αντιμετωπίζουν υψηλή προσφορά πλοίων, όπως τα πλοία μεταφορής κοντέινερ. Η Ερυθρά Θάλασσα παραμένει κρίσιμος παράγοντας για τον τομέα των κοντέινερ.

Τα αμερικανικά εμπορικά πλοία

Τα τρία τέταρτα των εμπορικών πλοίων υπό αμερικανική σημαία, τα οποία κανονικά θα εκτελούσαν δρομολόγια μέσω Ερυθράς Θάλασσας, είναι σήμερα υποχρεωμένα να παρακάμπουν τη θαλάσσια οδό αυτή και να κάνουν τον γύρο της Αφρικής, εξαιτίας των επιθέσεων που εξαπολύουν οι αντάρτες Χούθι της Υεμένης, δήλωσε ο σύμβουλος εθνικής ασφαλείας της αμερικανικής προεδρίας Μάικ Γουόλτς στο τηλεοπτικό δίκτυο CBS.

«Ο πρόεδρος Τραμπ αποφάσισε να πληξώσουμε τους Χούθι και να τους πλήξουμε σκληρά, αντίθετα από την προηγούμενη κυβέρνηση» του Δημοκρατικού Τζο Μπάιντεν, πρόσθεσε ο ΣΕΑ Γουόλτς στο CBS.

«Το να παραμείνουν οι θαλάσσιες οδοί ανοικτές, το να συνεχιστεί το εμπόριο, είναι θεμελιώδης πτυχή της εθνικής μας ασφάλειας», είπε ο σύμβουλος, χαρακτηρίζοντας τους Χούθι «οργάνωση σαν την Αλ Κάιντα

Στο Ζάππειο η εκδήλωση «Καλές θάλασσες με υγεία και ασφάλεια»

Η εκδήλωση-ορόσημο «Καλές θάλασσες με υγεία και ασφάλεια» αγκυροβολεί στις 8 Απριλίου 2025 στο εμβληματικό Ζάππειο Μέγαρο.

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

Η υγεία και ασφάλεια ναυτιλαμένων, οι νέες τεχνολογίες στην πράξη, ναυπήγηση

κ.α. συζητούνται υπό το συντονισμό κορυφαίων δημοσιογράφων που σταθερά τιμούν τη διοργάνωση της Daskalakis congress & tv.

Η εκδήλωση πραγματοποιείται με στήριξη και συμμετοχή των Angelicoussis group, Costamare, Attica group, Diaplorus maritime, TMA, Megatugs, Gelasakia group, Ganmar shipping, Wingu, Saint Nicolas, Laskaridis shipping, Eastern Mediterranean, Cont ships, ONEX, Rokakis SA, Megalakakis SA, Etanap SA, Great Exhibitions, Les fleuristes.



finupnews.gr



Τα στρατηγικά projects της Ε.Ε, η ψήφος Watsa και το LSE/FTSE100

Μόνος εκπρόσωπος της Ελλάδας η Metlen

Του
Μιχαήλ
Γελαντάλι

Κατάλογο με 47 στρατηγικά επενδυτικά προγράμματα, με στόχο την ενίσχυση των στρατηγικών πρώτων υλών ενέκρινε προ ημερών η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Σύμφωνα με την Κομισιόν τα νέα Στρατηγικά Έργα σηματοδοτούν ένα σημαντικό ορόσημο για την διασφάλιση της εξόρυξης, επεξεργασίας και ανακύκλωσης στρατηγικών πρώτων υλών ώστε να καλύπτουν το 10%, το 40% και το 25% της ζήτησης της ΕΕ έως το 2030, αντίστοιχα.

Πρόκειται για το πρώτο πρόγραμμα που εγκρίνεται από τις Βρυξέλλες και αφορά 47 προγράμματα σε 13 κράτη μέλη της Ε.Ε.

Μοναδική ελληνική παρουσία η Metlen Energy & Metals με το BAUX-EU, GALLANT και LEADER, ένα εν εξελίξει ολοκληρωμένο έργο που αποτελείται από μία εξόρυξη (BAUX-EU) και δύο εξαρτήματα επεξεργασίας (GALLENT και LEADER) στην Ελλάδα. Το έργο που προωθείται από τη Metlen Energy & Metals και την Eurorean Bauxites στοχεύει να συμβάλει στην προμήθεια βωξίτη/αλουμίνας/αλουμινίου και γαλλίου.

Το γεγονός πως η Metlen Energy & Metals είναι ο μόνος επιχειρηματικός εκπρόσωπος της Ελλάδας- όταν χώρες όπως λ.χ. η Πορτογαλία και η Φινλανδία συμπεριλαμβάνονται με τέσσερα και επτά προγράμματα- ή ακόμη και η Ρουμανία με τρία καταδεικνύει απ' ενός την εντός συνόρων μεγέθυνση απ' ετέρου το διεθνές αποτύπωμα. Είναι ακριβώς αυτό για το οποίο ενημέρωνε τον εκτελεστικό Αντιπρόεδρο της Κομισιόν, Στεφάν Σεζουρνέ, ο Ευάγγελος Μυτιληναίος παρόντος του υπουργού Ανάπτυξης Τάκη Θεοδωρικάκου στις εγκαταστάσεις της εταιρείας. Ο Γάλλος πολιτικός είχε την δυνατότητα να περιηγηθεί στο εύρος της μονάδας, να αποκτήσει ίδια αντίληψη για την στρατηγική σημασία επένδυση που υλοποιείται από το ελληνικό γκρουπ σε ένα τόσο ευαίσθητο αντικείμενο.

Η νέα γραμμή παραγωγής βωξίτη, αλουμίνας και γαλλίου στον Άγιο Νικόλαο Βοιωτίας, τριών μετάλλων απαραίτητων για την ευρωπαϊκή βιομηχανία, τον πράσινο μετασχηματισμό και την απεξάρτησή της από τις κινεζικές εισαγωγές, έρχεται σε μία περίοδο αυξημένης γεωπολιτικής αβεβαιότητας. Δίνεται έτσι στην ελληνική εταιρεία η δυνατότητα να καταστεί στρατηγικός προμηθευτής μετάλλων ζωτικής σημασίας για την Ευρώπη, κάτι για το οποίο ο επικεφαλής της μιλά εδώ και-σχεδόν- δύο χρόνια. Αλήθεια πόσο πιο έτοιμη θα ήταν η Ευρώπη στο συγκεκριμένο ζήτημα εάν ο Ευάγγελος Μυτιλη-



ναίος είχε εισακουσθεί (και προχωρήσει η επένδυση) νωρίτερα, πόσο ωφέλιμος χρόνος και κεφάλαιο θα είχαν κερδηθεί όχι μόνο για την ελληνική αλλά ευρύτερα την ευρωπαϊκή οικονομία/επιχειρηματικότητα. Από μικροσπίτι για υπολογιστές μέχρι εξοπλισμό για φωτοβολταϊκά, LEDs και μαγνήτες διαρκείας, δηλαδή τομείς όπου η ομνήρια της ηπείρου από την Κίνα είναι απόλυτη. Για το ΑΕΠ της χώρας το όφελος προφανές καθώς, με την επέκταση της υπάρχουσας μονάδας στο εργοστάσιο του Αλουμινίου θα είναι ένας από τους 12 μεγαλύτερους παραγωγούς αλουμίνας παγκοσμίως. Δηλαδή του μετάλλου απ' όπου "βγαίνει" ο βωξίτης, και μετά από επεξεργασία το γάλλιο. Δεν είναι τυχαίο πως με την εταιρεία συνήψε συμφωνία ο leader της παγκόσμιας εξορυκτικής βιομηχανίας Rio Tinto διασφαλίζοντας κρίσιμες ποσότητες σε βάθος 10ετίας και πλέον.

Είναι η εξελεγκτική της εταιρείας που οδηγεί τον Prem Watsa να (παρ)ακολουθεί επενδυτικά από το 2012-όταν για πρώτη φορά η Fairfax έλαβε θέση στο μετοχικό κεφάλαιο της-τότε- Mytilineos στο σήμερα ανανεώνοντας και ενδυναμώνοντας την εμπιστοσύνη μέσω της συμφωνίας για σύνταξη exchangeable bond ύψους 110 εκατ. ευρώ. Μέσω του deal η Fairfax έχει το δικαίωμα να αποκτήσει εντός 2ετίας 2,750 εκατ. ίδιες μετο-

Η νέα γραμμή παραγωγής βωξίτη, αλουμίνας και γαλλίου στον Άγιο Νικόλαο Βοιωτίας, δίνει στην ελληνική εταιρεία τη δυνατότητα να καταστεί στρατηγικός προμηθευτής μετάλλων ζωτικής σημασίας για την Ευρώπη

χές της Metlen στα 40/μτχ (το 1,92% του μ.κ ανεβάζοντας τη συμμετοχή στο 8,35% του μ.κ.

Προφανώς ο Prem Watsa "βλέπει" στο Λονδίνο, στην επικείμενη είσοδο στο LSE και ένταξη στον FTSE100 στον εξορθολογισμό σε fair value σημαντικά μεγαλύτερου των 5,7 δισ τρέχουσας χρηματιστηριακής αξίας στο "ρηκό" ΧΑ, κυρίως δε στη συνέχεια. Προοπτική που περιλαμβάνει από περαιτέρω μεγέθυνση του κλάδου μεταλλουργίας (Metals) και μέσω ανάπτυξης του θυγατρικού βραχίονα στο defence- με το αμυντικό hub στον Βόλο μέχρι την αλουμίνα. Η Berenberg κάνει λόγο για «εξαιρετικό project» που θα δημιουργήσει επιπλέον ετήσιες πωλήσεις 1 δισ. ευρώ σε Ευρώπη και Β. Αμερική και όχι μόνο θα ενισχύσει τη δυνατότητα κατοποποίησης της Metlen στον κλάδο του αλουμινίου, αλλά και θα προάγει τη γεωπολιτική ασφάλεια της ΕΕ.

Η δε Morgan Stanley αναφέρεται στη σημαντική ώθηση που θα δώσει η επένδυση στα EBITDA, υπολογίζοντας τα για το 2028 στα 1,3 δισ. ευρώ. Στο Capital Markets Day του Λονδίνου, στις 28 Απριλίου εκτός από την ανακοίνωση δύο νέων σημαντικών συμφωνιών που αφορούν-μεταξύ άλλων- την ενέργεια θα γίνει γνωστός ο ευρύτερος σχεδιασμός για την ισχυροποίηση του αμυντικού τομέα.

Για το ΑΕΠ της χώρας το όφελος προφανές καθώς, με την επέκταση της υπάρχουσας μονάδας στο εργοστάσιο του Αλουμινίου θα είναι ένας από τους 12 μεγαλύτερους παραγωγούς αλουμίνας παγκοσμίως



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

Οι δασμοί προκαλούν «τρικυμία»

Η επιβολή νέων δασμών σε βασικά εμπορεύματα που εισάγουν οι ΗΠΑ από Καναδά και Μεξικό, καθώς και από την Κίνα έχουν σημάνει συναγερμό στη ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς η αύξηση των εμπορικών φραγμών έχει άμεσο αντίκτυπο στο κόστος μεταφοράς, στη ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες και στη σταθερότητα των εφοδιαστικών αλυσίδων.

Η κυβέρνηση των ΗΠΑ βρίσκεται στα πρόθυρα μιας σημαντικής αναδιάρθρωσης του ναυτιλιακού τομέα, καθώς προωθεί νέους δασμούς στα πλοία που είναι είτε κατασκευασμένα, είτε ανήκουν σε κινεζικές εταιρείες. Το μέτρο αυτό, το οποίο αναμένεται να επηρεάσει τις παγκόσμιες εμπορικές ροές, αποτελεί μέρος της στρατηγικής του Προέδρου Τραμπ για την αναζωογόνηση της αμερικανικής ναυπηγικής βιομηχανίας και την ενίσχυση της εθνικής ασφάλειας των ΗΠΑ.

Σύμφωνα με το σχέδιο εκτελεστικού διατάγματος, τα κινεζικά κατασκευής ή ιδιοκτησίας πλοία που προσεγγίζουν αμερικανικά λιμάνια θα επιβαρύνονται με τέλη που μπορεί να φτάσουν έως και τα 1,5 εκατομμύρια δολάρια ανά επίσκεψη. Η απόφαση αυτή αποτελεί συνέχεια της ευρύτερης εμπορικής στρατηγικής των ΗΠΑ, που αποσκοπεί στον περιορισμό της κυριαρχίας της Κίνας σε κρίσιμους τομείς, όπως η ναυτιλία.

Αυτή η νέα πολιτική έχει τη δυνατότητα να επηρεάσει καταλυτικά το παγκόσμιο εμπόριο, καθώς η Κίνα κατασκευάζει πάνω από το 50% των παγκόσμιων εμπορικών πλοίων, ενώ οι ΗΠΑ έχουν περιοριστεί σε μόλις 0,1% της παγκόσμιας παραγωγής ναυπήγησης. Με βάση τα στοιχεία αυτά, το νέο μέτρο θα μπορούσε να αυξήσει σημαντικά το κόστος μεταφοράς προϊόντων, καθώς οι ναυτιλιακές εταιρείες θα αναγκαστούν να ενσωματώσουν τα επιπλέον κόστη στις τιμές τους.

Πως επηρεάζεται η ελληνική ναυτιλία

Η επιβολή λιμενικών τελών και δασμών στα κινεζικά πλοία επηρεάζει και τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Η συνεργασία των «Greeks» με τα κινεζικά ναυπηγεία για την ενίσχυση, αλλά και ανανέωση των στόλων τους, είναι γνωστή. Σήμερα, περισσότερο από το 65% των παραγγελιών των Ελλήνων πλοιοκτητών γίνεται στην Κίνα, ποσοστό που αναμένεται να αυξηθεί στα επόμενα χρόνια.

Η εξάρτηση αυτή από την κινεζική ναυπηγική βιομηχανία καθιστά την ελληνική ναυτιλία ιδιαίτερα ευάλωτη στην επιβολή



τέτοιων τελών. Εξέλιξη που θα μπορούσε να οδηγήσει τους πλοιοκτήτες στην επιλογή άλλων χωρών για την κατασκευή πλοίων, όπως η Ιαπωνία και η Νότια Κορέα.

Σημειώνεται πως οι ΗΠΑ παραμένουν μία από τις μεγαλύτερες αγορές και εξαγωγείς παγκοσμίως, με τη ναυτιλία να έχει καθοριστική σημασία για την οικονομία τους. Η αύξηση του κόστους μεταφορών προς τις ΗΠΑ δεν αφορά μόνο την ελληνική ναυτιλία, αλλά μπορεί να επηρεάσει ολόκληρη τη διεθνή αγορά.

Υπενθυμίζεται πως η ελληνόκτητη ναυτιλία αντιστοιχεί στο 20% της παγκόσμιας θαλάσσιας μεταφορικής δυναμικότητας.

Η ζήτηση για πετρέλαιο το 2025

Στο μεταξύ ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας (IEA) προειδοποιεί ότι οι νέοι δασμοί των ΗΠΑ θα μπορούσαν να αποδυναμώσουν την παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου το 2025, εντείνοντας την αβεβαιότητα στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Όπως σημειώνει ο ναυλομεσιτικός οίκος Xclusiv, η παγκόσμια προσφορά πετρελαίου αναμένεται να υπερβεί τη ζήτηση κατά 600.000 βαρέλια την ημέρα, οδηγώντας σε χαμηλότερες αποστολές αργού πετρελαίου και πιθανή μείωση των ναύλων. Επιπλέον, οι υψηλοί δασμοί των ΗΠΑ στην Κίνα, τον Καναδά και το Μεξικό θα μπορούσαν να συμβάλουν σε μια μακροοικονομική επιβράδυνση, μειώνοντας τη βιομηχανική δραστηριότητα και περιορίζοντας έτσι τη ζήτηση για μεταφορά πετρελαίου, επισημαίνουν οι αναλυτές της Xclusiv και προσθέτουν ότι αντίθετα, ο ΟΠΕΚ σχεδιάζει να χαλαρώσει τις εθελοντικές περικοπές παραγωγής, οι οποίες θα μπορούσαν να αυξήσουν τις

Οι νέοι δασμοί στα πλοία που είναι είτε κατασκευασμένα, είτε ανήκουν σε κινεζικές εταιρείες, αναμένεται να επηρεάσουν τις παγκόσμιες εμπορικές ροές, αποτελώντας μέρος της στρατηγικής του προέδρου Τραμπ για την αναζωογόνηση της αμερικανικής ναυπηγικής βιομηχανίας

αποστολές αργού, αλλά η συμμόρφωση παραμένει αβέβαιη.

«Παρά την αστάθεια των τιμών του πετρελαίου, οι χαμηλότερες τιμές του πετρελαίου θα μπορούσαν να ωφελήσουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία μειώνοντας το κόστος καυσίμων για τα πλοία. Ωστόσο, αυτό το πιθανό πλεονέκτημα μπορεί να αντισταθμιστεί από τη χαμηλότερη ζήτηση μεταφορών, πράγμα που σημαίνει ότι οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευμάτων πρέπει να εξισορροπήσουν την αποδοτικότητα του κόστους με τις μειώσεις όγκου τους επόμενους μήνες», όπως σημειώνουν οι αναλυτές του οίκου.

«Πλήγμα» στο πετρέλαιο της Βενεζουέλας

Μάλιστα, ο Τραμπ πρόσφατα προειδοποίησε ότι οποιαδήποτε χώρα αγοράζει πετρέλαιο ή φυσικό αέριο από τη Βενεζουέλα θα βρεθεί αντιμέτωπη με δασμούς 25% στις συναλλαγές με τις Ηνωμένες Πολιτείες.

Ειδικότερα, ο Τραμπ ανακοίνωσε ότι οι εν λόγω δασμοί - "δευτερογενείς" όπως τους αποκαλεί ο ίδιος καθώς δεν επιβάλλονται άμεσα στη Βενεζουέλα αλλά σε όσους θέλουν να προμηθευτούν από τη χώρα και έχουν συναλλαγές με τις ΗΠΑ - "θα επιβληθούν για πολλούς λόγους, μεταξύ των οποίων το γεγονός ότι η Βενεζουέλα έχει στείλει σκόπιμα και με δόλο στις Ηνωμένες Πολιτείες, μυστικά, δεκάδες χιλιάδες εγκληματίες, πολλοί από τους οποίους είναι δολοφόνοι".

Η συνολική εικόνα λοιπόν μαρτυρά μια αγορά ναυτιλίας που είναι ευάλωτη στις αλλαγές του εμπορικού τοπίου, αλλά και αρκετά ευέλικτη ώστε να προσαρμόζεται στις νέες συνθήκες.

Σύμφωνα με το σχέδιο εκτελεστικού διατάγματος, τα κινεζικά κατασκευής ή ιδιοκτησίας πλοία που προσεγγίζουν αμερικανικά λιμάνια θα επιβαρύνονται με τέλη που μπορεί να φτάσουν έως και τα 1,5 εκατομμύρια δολάρια ανά επίσκεψη

WEBMARINE LTD
BUNKERS | LUBRICANTS | SUPPLIES

global reach
local touch





Στην αγορά των LPG carriers εισέρχεται η Diana Shipping

Η Diana Shipping Inc. ανακοίνωσε ότι συμφώνησε να γίνει στρατηγικός εταίρος και να επενδύσει σε μια νεοσύστατη κοινοπραξία, την Ecogas Holding AS. Η συμμετοχή της θα γίνει στο μετοχικό κεφάλαιο, μιας κοινοπραξίας που θα κατασκευάσει δύο νεότευκτα LPG 7.500 cbm, με δυνατότητα επιλογής για δύο επιπλέον πλοία. Η παράδοση του πρώτου πλοίου αναμένεται το πρώτο τρίμηνο του 2027 και του δεύτερου πλοίου το τέταρτο τρίμηνο του 2027.

Brave Maritime: Στον στόλο της τρία kamsarmax bulkers

Στην ενίσχυση του στόλου της φέρεται πως προχωρά η Brave Maritime. Σύμφωνα με πηγές της αγοράς, η ναυτιλιακή προχώρησε στην απόκτηση τριών kamsarmax bulkers. Πρόκειται για το "Eco Diagon Alley", που κατασκευάστηκε στο Hitachi Maizuru το 2012, για το "Eco Centurion", το οποίο κατασκευάστηκε στο Tadotsu το 2014 και το "Eco Colonel", που κατασκευάστηκε στο Tsunehishi το 2012. Το συνολικό κόστος ανήλθε σε 55 εκατομμύρια δολάρια.

Diana Shipping: Εξασφάλισε έσοδα 3,18 εκατ. δολάρια

Η ναυτιλιακή γνωστοποίησε πως, μέσω μιας θυγατρικής, υπέγραψε σύμβαση ναύλωσης με την εταιρεία μεταφοράς Cargill Pte. Ltd., για ένα το Ultramax, m/v DSI Andromeda (60.309 dwt/ 2016). Η ακαθάριστη τιμή ναύλωσης ανέρχεται σε 14.000 δολάρια την ημέρα, μείον την προμήθεια 4,75% που καταβάλλεται σε τρίτους, για περίοδο τουλάχιστον έως τις 15 Νοεμβρίου 2025 με δυνατότητα επέκτασης της ναύλωσης έως τις 15 Ιανουαρίου 2026. Η απασχόληση της «DSI Andromeda» αναμένεται να αποφέρει ακαθάριστα έσοδα περίπου 3,18 εκατομμυρίων δολαρίων για την ελάχιστη προγραμματισμένη περίοδο της χρονοναύλωσης.

Αύξηση 1% του ελληνικού στόλου τον Ιανουάριο

Αύξηση 1% σημείωσε η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου τον Ιανουάριο φέτος σε σύγκριση με την αντίστοιχη δύναμη του Ιανουαρίου 2024, έναντι μείωσης 0,2% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του Ιανουαρίου 2024 προς τον Ιανουάριο 2023, και πλέον αριθμεί 1.837 πλοία, σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ.



Dynagas LNG Partners: Έσοδα άνω του 1 δισ. δολαρίων το 2024

Ισχυρά μεγέθη ανακοίνωσε για το 2024 η Dynagas LNG Partners, συμφερόντων Γιώργου Προκοπίου, καταγράφοντας συμβασιοποιημένα έσοδα άνω του 1 δισ. δολαρίων και κέρδη που ξεπέρασαν τα 51 εκατ. δολάρια.

Ειδικότερα, τα συνολικά έσοδα της ναυτιλιακής εταιρείας διαμορφώθηκαν στα 156.403 εκατομμύρια δολάρια, έναντι 148.878 εκατομμυρίων δολαρίων το 2023. Επίσης, τα κέρδη της ανήλθαν σε 51.591 εκατομμύρια δολάρια, σε σύγκριση με τα 35.872 εκατομμυρίων δολαρίων το αμέσως προηγούμενο έτος. Εκτός των άλλων, τα προσαρμοσμένα κέρδη ανά κοινή μετοχή διαμορφώθηκαν στο 1,12 δολάρια. Σχολιάζοντας τις επιδόσεις της εταιρείας, ο CEO της Dynagas LNG Partners, Tony Lauritzen, εξέφρασε ικανοποίηση, υπογραμμίζοντας τη σημασία του μακροπρόθεσμου μοντέλου ναυλώσεων που ακολουθεί η εταιρεία.

Σύμφωνα με τον ίδιο, όλα τα LNG carriers του στόλου είναι ναυλωμένα με διεθνείς ενεργειακές εταιρείες, με τον μέσο υπολειπόμενο χρόνο των συμβολαίων να διαμορφώνεται στα 5,9 έτη. Ως αποτέλεσμα, η εταιρεία εκτιμά ότι δεν θα υπάρχει διαθέσιμο πλοίο έως το 2028, εφόσον δεν υπάρξουν απρόβλεπτες εξελίξεις.

New Shipping: Πούλησε ένα από τα παλαιότερα πλοία της

Στην πώληση ενός από τα παλαιότερα πλοία του στόλου της φέρεται να προχώρησε η New Shipping, συμφερόντων Αδαμάντιου Πολέμη.

Σύμφωνα με brokers, η ναυτιλιακή πούλησε το, ιαπωνικής κατασκευής, VLCC tanker "New Naxos" (300.000-dwt/2003). Η ταυτότητα του αγοραστή δεν έχει γίνει γνωστή.

Το κόστος της πώλησης, σημειώνουν brokers, υπολογίζεται γύρω στα 31-33 εκατ. δολάρια.

Στην Star Bulk επενδύει ο John Fredriksen

Στον ελληνικό ναυτιλιακό γίγαντα Star Bulk Carriers έχει στρέψει την προσοχή του ο John Fredriksen.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς των ΗΠΑ (SEC), οι εταιρείες που συνδέονται με τον Fredriksen κατέχουν περίπου 11,8 εκατομμύρια μετοχές της εισηγμένης στο Nasdaq Star Bulk, ποσοστό που αντιστοιχεί στο 10,7% του μετοχικού κεφαλαίου της.

Η κίνηση έκπληξη του Φρέντρικσεν πραγματοποιήθηκε μόλις δύο εβδομάδες μετά την πώληση του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών που κατείχε στη ναυτιλιακή Golden Ocean, επίσης ισχυρή εταιρεία του κλάδου ξηρού φορτίου. Συγκεκριμένα, πούλησε το 40,8% της εταιρείας στην CMB.Tech της οικογένειας Saverys έναντι 1,2 δισ. δολαρίων. Τιμή που σύμφωνα με οικονομικούς αναλυτές αντανακλά ένα εντυπωσιακό premium.



Navios Partners: Ενίσχυσε τον στόλο της με τρία νεότευκτα

Στην ενίσχυση του στόλου της προχώρησε η Navios Partners, συμφερόντων Αγγελικής Φράγκου. Ειδικότερα, η ναυτιλιακή παρέλαβε το νεότευκτο «Nave Neutrino», το τέταρτο δεξαμενόπλοιο τύπου Aframax/LR2 Product Tanker από έναν συνολικό ναυπηγικό πρόγραμμα 16 παρόμοιων πλοίων. Το πλοίο χωρητικότητας 115.807-dwt είναι εξοπλισμένο με αντλίες frapo και έχει σχεδιαστεί με την πιο πρόσφατη φιλική προς το περιβάλλον τεχνολογία. Η εταιρεία παρέλαβε επίσης το 11ο και το 12ο νεότευκτο πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, το χωρητικότητας 7.700 TEU LNG-διπλού καυσίμου HMM Ocean και το 7.700 TEU LNG-διπλού καυσίμου HMM Sky. Το HMM Ocean σηματοδοτεί ένα σημαντικό ορόσημο τόσο για την Navios Partners, καθώς είναι το πρώτο πλοίο που θα κινείται με LNG στον στόλο της.

Νέα παραγγελία για 2+1 VLCCs για την Capital Maritime

Στην ενίσχυση, αλλά και ανανέωση του στόλου του, προχωρά ο εφοπλιστής Βαγγέλης Μαρινάκης. Σύμφωνα με το ναυλομεσιτικό όικο Xclusiv, η Capital Maritime, συμφερόντων του Έλληνα εφοπλιστή, υπέγραψε συμφωνία με τα νοτιοκορεάτικα ναυπηγεία Hanwha Ocean για την κατασκευή δύο πλοίων VLCCs. Όπως σημειώνεται, η αξία του κάθε πλοίου ανέρχεται σε 125 εκατ. δολάρια, ενώ η παράδοσή τους αναμένεται το 2027. Μάλιστα, η ναυτιλιακή διατηρεί όριση για τη ναυπήγηση επιπλέον ενός VLCC ίδιων προδιαγραφών.

Contships: Ανέκτησε 5 νέα feeder containerships

Η ναυτιλιακή θα αποκτήσει από την MPCC δύο πλοία χωρητικότητας 1.992 TEU, ένα πλοίο χωρητικότητας 1.338 TEU και δύο feeder containerships χωρητικότητας 1.296 TEU. Πρόκειται για τα πλοία AS Alexandria, AS Anita, AS Filippa, AS Fabrizia και AS Floriana. Το τμήμα της συναλλαγής δεν έχει γίνει γνωστό.

Τα πλοία αναμένεται να παραδοθούν μεταξύ Απριλίου και Ιουνίου 2025, με την Contships να επισημαίνει ότι θα χρηματοδοτήσει την αγορά των πλοίων με μετρητά.

Παράλληλα, η ναυτιλιακή συμφώνησε την παράταση υφιστάμενων ναυλώσεων με την εταιρεία MSC για τα πλοία Contship Joy και Contship Ten για ελάχιστη διάρκεια 24 μηνών και μέγιστη 26 μηνών για το πρώτο και 21-22 μήνες για το δεύτερο. Επιπλέον, ναύλωσε το Contship Uno στην CMA CGM για διάρκεια 3 έως 6 μήνες.

Συνολικά, οι νέες συμφωνίες ναύλωσης, συμπεριλαμβανομένων των νέων εξαγορών, αναμένεται να προσθέσουν περίπου \$62 εκατ. στο backlog εσόδων της εταιρείας και να αυξήσει την κάλυψη των συμβάσεων στο 78% το 2025.

«Η απόκτηση των πέντε feeder containerships αποτελεί ένα σημαντικό βήμα στην εν εξελίξει στρατηγική ανανέωσης του στόλου μας και μαζί με τις τρεις νέες ναυλώσεις, ενισχύει ουσιαστικά την προοπτική των κερδών μας. Το πιο σημαντικό είναι ότι, αυτές οι εξελίξεις υποστηρίζουν τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξή μας και ενισχύουν τη θέση μας ως κορυφαίου παρόχου πλοίων feeder containerships», ανέφερε ο πρόεδρος και CEO της Contships, Νικόλας Πατέρας.

EuroHoldings: Ολοκλήρωσε την απόσυσή της από την Euroseas Ltd

Την απόσυσή της από την Euroseas Ltd ολοκλήρωσε η EuroHoldings, η οποία λειτουργεί πλέον ως ανεξάρτητη εταιρεία.

Η Euroseas γνωστοποίησε ότι ολοκλήρωσε την απόσυσή δύο από τα παλαιότερα πλοία της, M/V Aegean Express και M/V Joanna, τα οποία θα αποτελέσουν περιουσιακά στοιχεία της νέας θυγατρικής EuroHoldings Ltd. Ο Αριστείδης Πίττας, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της Euroseas σχολίασε:

«Είμαστε στην ευχάριστη θέση να ανακοινώσουμε ότι επεκτείναμε τη σύμβαση χρονοναύλωσης για το κοντινέρ μας, "Rena P", με έναν κορυφαίο ναυλωτή, σε άμεση συνέχιση της τρέχουσας ναύλωσης, για 35-37 μήνες. Αυτή η ναύλωση αναμένεται να δημιουργήσει έσοδα περίπου 29,0 εκατομμύρια δολάρια σε EBITDA κατά τη διάρκεια της ελάχιστης συμβατικής περιόδου και να αυξήσει την κάλυψη ναύλωσης για το 2025 σε περίπου 88% και για το 2026 σε περίπου 54%, αντίστοιχα».



SHIPPING HERALD
THE MARITIME PORTAL
www.shippingherald.com



ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ, ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ.

Οι προτεραιότητες του νέου υπουργού

Στις προτεραιότητες του υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με έμφαση στο θέμα της ασφάλειας των πολιτών, στάθηκε ο νέος υπουργός Βασίλης Κικιλίας, κατά την τελετή παράδοσης-παραλαβής από τον απελθόντα υπουργό, Χρήστο Στυλιανίδη. «Έχω απόλυτη επίγνωση για το που έχω έρθει. Έχω έρθει στο μεγάλο λιμάνι της χώρας, εδώ θα είναι το σπίτι μου για τα επόμενα χρόνια. Η δουλειά μου και ο προορισμός μου είναι να βοηθήσω ώστε η ζωή όλων να γίνει καλύτερη και οι συνθήκες που απαιτούνται να είναι αναπτυξιακές» σημείωσε ο ίδιος.

Αναφερόμενος στα θέματα ασφάλειας είπε ότι αποτελεί ένα θέμα πρώτης προτεραιότητας για το υπουργείο Ναυτιλίας και ότι θα πρέπει όλοι να το ακολουθήσουν.

«Η ασφάλεια των πολιτών, ταξιδιωτών και εργαζομένων, έρχεται πρώτη και σας παρακαλώ θερμά όλοι να πειθαρχήσουμε σε αυτό το δόγμα και το λιμενικό σώμα θα φροντίσει έτσι ώστε να υλοποιηθεί στο εκατό τοις εκατό», είπε ο κ. Κικιλίας, προσθέτοντας ότι «όπως οι συμπολίτες μας έχουν δικαιώματα και υποχρεώσεις, το ίδιο έχει και το ελληνικό κράτος και αυτό θα πρέπει όλοι να το αντιληφθούν και να το ακολουθήσουν, αλλιώς θα βρουν το υπουργείο Ναυτιλίας απέναντί τους».

Αναφερόμενος στην αναπτυξιακή δυνατότητα του λιμανιού του Πειραιά μίλησε για μεγάλα σχέδια, προσθέτοντας ότι «όπως εξελίσσονται έργα στο αεροδρόμιο, το οποίο παρέχει υπηρεσίες στους ταξιδιώτες του και σέβεται τη ταξιδιωτική κίνηση φροντίζοντας ώστε οι υπηρεσίες του να αναβαθμίζονται συνεχώς, κάτι ανάλογο τρόπο θα διεκδικήσουμε το ίδιο και για το λιμάνι του Πειραιά από κοινού με το δήμο». «Θα κάνουμε τις προσπάθειες μας και είμαι σίγουρος ότι θα έχουμε μετρήσιμα αποτελέσματα» επεσήμανε.

Ο νέος υπουργός Ναυτιλίας είπε επίσης ότι μαζί με τον ιδιωτικό τομέα και την ιδιωτική πρωτοβουλία για την ακτοπλοία και την ελληνική κυβέρνηση θα γίνει ότι είναι καλύτερο δυνατό για να μειωθούν οι τιμές των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων.

Η ασφάλεια των πολιτών, η ενίσχυση της ακτοπλοΐας, του Λιμενικού Σώματος και των υποδομών, καθώς και η βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης αποτελούν τις προτεραιότητες του νέου υπουργού Ναυτιλίας



Βασίλης Κικιλίας :

«Ετοιμαστείτε για μεγάλες μάχες, ετοιμαστείτε για πολλές αλλαγές, ετοιμαστείτε για αναβάθμιση που έρχεται μέσα από την διεκδίκηση, έρχεται μέσα από την προσπάθεια και έρχεται μέσα από τον διαρκή αγώνα και κόπο



Τον Βασίλη Κικιλία υποδέχθηκαν ο απελθόντα υπουργός Χρήστος Στυλιανίδης, ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Στέφανο Γκίκα και ηγεσία του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής

«Πρέπει να στηρίξουμε τα νησιά προκειμένου να έχουν στρατηγικό πλεονέκτημα ενώ δίνουμε βάθος στρατηγικό στη χώρα να ταξιδεύουν όσοι περισσότεροι μπορούν στις άγονες γραμμές και στα ακριτικά νησιά μας», τόνισε.

Αναφερόμενος στο λιμενικό σώμα είπε ότι βάζει "ασπίδα προστασίας" στο Αιγαίο και δεν θα επιτρέψουμε να γίνει ο αποδιοπομπαίος τράγος και να ποινικοποιήσουμε αυτούς που ζητάμε να σώζουν καθημερινά ανθρώπινες ζωές στη θάλασσα.

Για το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης κάλεσε όλους τους εμπλεκόμενους να κάτσουν στο τραπέζι του διαλόγου για να προσδιοριστεί τι απαιτείται και τι μπορεί

να γίνει πολύ καλύτερα. Μάλιστα ο κ. Κικιλίας είπε ότι πρόκειται για ένα θέμα που δεν θα είναι στο διηνεκές εις το μέλλον καθώς η ναυτική εκπαίδευση πρέπει να έρθει σε μια θέση που της αξίζει.

«Είναι ένα όνειρο όλων να έρθει η ναυτική εκπαίδευση στα επίπεδα τα οποία θέλουμε προκειμένου να κοσμή την κληρονομιά που μας έχουν δώσει οι πρόγονοί μας» σημείωσε ο ίδιος.

Χρ. Στυλιανίδης:

Η ποιοτική ναυτιλία είναι το πιο δυνατό χαρτί μας

Ο απελθών υπουργός Χρήστος Στυλιανίδης έκανε λόγο για μια συγκινητική μέρα καθώς παρέδωσε αυτό το υπουργείο σε άξια χέρια, ενώ την ίδια στιγμή φεύγει από ένα υπουργείο που το ένιωσε ως οικογένειά του.

«Ουδείς αναντικατάστατος υπάρχει πάντα συνέχεια κυβέρνησης και κράτους», είπε ο κ. Στυλιανίδης ενώ αναφερόμενος στην ελληνική ναυτιλία είπε ότι αποτελεί τη μεγάλη μας περηφάνια καθώς διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στους διεθνείς οργανισμούς.

«Η ποιοτική ναυτιλία είναι το πιο δυνατό χαρτί μας», πρόσθεσε ο ίδιος ενώ αναφέρθηκε σε μια σημαντική συμφωνία που κλείστηκε στα τέλη Νοεμβρίου με την ΕΕ.

Τόνισε επίσης ότι η Ελληνική ναυτιλία πρωταγωνιστεί πλέον στον ΙΜΟ, ενώ η Ελλάδα κατάφερε και πήρε την πρώτη θέση σε αυτόν τον διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό αποτελώντας πλέον τη γέφυρα συνομιλιών με τους ευρωπαϊκούς θεσμούς αναφορικά με την απανθρακοποίηση και την πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας.

Αναφερόμενος στο θέμα της ασφάλειας είπε ότι αναλαμβάνοντας το Υπουργείο Ναυτιλίας τον Σεπτέμβριο του 2023 έθεσε ένα σαφές πλαίσιο πολιτικής: «Ασφάλεια-Εκσυγχρονισμός-Αναδιάρθρωση». Μέσα σε αυτό το πλαίσιο σχεδιάστηκαν και υλοποιήθηκαν οι στρατηγικές πρωτοβουλίες του Υπουργείου, τόνισε ο κ. Στυλιανίδης προσθέτοντας ότι ο εκσυγχρονι-



Στην τελετή παρέστησαν ο Μητροπολίτης Πειραιά κ.κ. Σεραφείμ, ο Δήμαρχος Πειραιά Γιάννης Μάραλης, ο Γ.Γ. Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής Μανώλης Κουτουλάκης, ο Γ.Γ. Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων Ευάγγελος Κυριαζόπουλος, εκπρόσωποι του Ελληνικού Κοινοβουλίου, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης των Εφορλιατικών Ενώσεων, Ναυτεργατικών Σωματείων

Ο απελθών υπουργός Χρήστος Στυλιανίδης έκανε λόγο για μια συγκινητική μέρα καθώς παρέδωσε το υπουργείο σε άξια χέρια



σμός και η αναβάθμιση των υπηρεσιών ήταν πρώτη προτεραιότητα. Είπε επίσης ότι κεντρικός στόχος ήταν η ενίσχυση της ασφάλειας στις θαλάσσιες συγκοινωνίες.

«Επιτρέψτε μου να τονίσω για ακόμα μια φορά ότι τα θέματα ασφάλειας, ειδικά στην ακτοπλοία, είναι μη διαπραγματεύσιμα και δεν υπάρχει κανένα περιθώριο ανοχής».

Αναφέρθηκε επίσης στον εκσυγχρονισμό του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής έτσι ώστε να μπορεί να αντιμετωπίσει τις αυξανόμενες και πολυσύνθετες προκλήσεις στο Αιγαίο και αλλού.

«Τα τελευταία δύο χρόνια, με σκληρή δουλειά και διαπραγματεύσεις, με μεθοδι-

κότητα, πλάνο και συλλογική δουλειά εξασφάλισα και αξιοποιήσαμε περίπου 1.7 δισεκατομμύρια ευρώ από ευρωπαϊκά κονδύλια, συγκεκριμένα από το ΕΣΠΑ, για υλοποίηση σημαντικών έργων», τόνισε ο ίδιος.

Ο κ. Στυλιανίδης είπε εξάλλου ότι δόθηκε προτεραιότητα στην αναβάθμιση της επιχειρησιακής ικανότητας του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής και εξασφαλίστηκε χρηματοδότηση 215 εκατομμυρίων ευρώ μέσα από το ΕΣΠΑ για οχήματα, πλωτά μέσα και για συστήματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας.

Παράλληλα, εξασφαλίστηκαν πάνω από 621 εκατομμύρια ευρώ από τα ΤΑΜΕΥ για νέο εξοπλισμό.

Ποιος είναι ο νέος υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Ο Βασίλης Κικιλίας γεννήθηκε το 1974 στην Αθήνα. Είναι απόφοιτος της Λεοντείου Σχολής Νέας Σμύρνης, Σπούδασε στην Ιατρική Σχολή Αθηνών του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου, συνέχισε τις σπουδές του σε μεταπτυχιακό επίπεδο στην Εθνική Σχολή Δημόσιας Υγείας και στη συνέχεια αναδείχθηκε Διδάκτωρ της Ιατρικής Σχολής. Είναι χειρουργός ορθοπεδικός.

Παράλληλα με τις σπουδές του διέγραψε σημαντική επαγγελματική πορεία στο χώρο του αθλητισμού - καλαθοσφαίρισης καθώς αγωνίστηκε για τις ομάδες της ΑΕΚ, Πανωνίου, Ιωνικού και Απόλλωνα Πατρών. Ιδιαίτερη όμως τιμή ήταν η συμμετοχή του στην Εθνική Ομάδα Μπάσκετ Ελλάδας.

Η πολιτική του διαδρομή ξεκινά το 2006 όπου και εκλέγεται Δημοτικός Σύμβουλος του Δήμου Αθηναίων. Από το 2007 έως το 2010 τελεί χρέη Προέδρου του Οργανισμού Νεολογίας και Άθλησης του Δήμου Αθηναίων.

Το Νοέμβριο του 2010 ήταν υποψήφιος Περιφερειάρχης Αττικής στις Αυτοδιοικητικές εκλογές και αναδείχθηκε επικεφαλής της μεζονος αντιπολίτευσης. Την ίδια χρονιά αναλαμβάνει Γραμματέας Αθλητισμού της Νέας Δημοκρατίας, ενώ την επόμενη χρονιά ορίζεται από το κόμμα ως Αναπληρωτής Γραμματέας Προγράμματος.

Το 2012 αποτελεί πρόσημο για την πολιτική του καριέρα καθώς εκλέγεται για πρώτη φορά

Βουλευτής Α Αθήνας με το κόμμα της Νέας Δημοκρατίας, μια ιδιότητα που έχει έως σήμερα με δώδεκα χρόνια συνεχούς κοινοβουλευτικής θητείας. Στη διάρκεια όλων αυτών των χρόνων συμμετείχε σε διάφορες κοινοβουλευτικές επιτροπές όπως εθνικής άμυνας, δημόσιας διοίκησης, δημόσιας τάξης και δικαιοσύνης, κοινωνικών υποθέσεων, ισότητας κ.α.

Τον Ιούνιο του 2014 ορκίζεται Υπουργός Δημόσιας Τάξης για έξι μήνες καταγράφοντας αξιόλογο έργο στην καταπολέμηση της Τρομοκρατίας.

Το 2016 ορίστηκε εκπρόσωπος Τύπου της Νέας Δημοκρατίας και το 2017 Τομεάρχης Εθνικής Άμυνας.

Τον Ιούλιο του 2019 αναλαμβάνει τα καθήκοντα του Υπουργού Υγείας και διαχειρίζεται επιτυχώς την κρίσιμη περίοδο της επιδημίας covid-19.

Το 2021 ορκίζεται Υπουργός Τουρισμού για δυο χρόνια και στη θητεία του καταγράφηκαν ποσοστά ρεκόρ αύξησης του Τουρισμού.

Το 2023 αναλαμβάνει τα καθήκοντα του Υπουργού Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας αντιμετωπίζοντας αποτελεσματικά τις προκλήσεις της κλιματικής αλλαγής.



TSAKOS ENERGY NAVIGATION:

Παραγγελία 9 πλοίων Shuttle Tankers

Η Tsakos Energy Navigation ανακοίνωσε στο χρηματιστήριο του NYSE την ναυπήγηση εννέα DP2 Suezmax Shuttle Tankers με 15ετείς συμβάσεις απασχόλησης για την Petrobras Transporte S.A. ("Transpetro"), την μεγαλύτερη εταιρεία μεταφοράς πετρελαίου και φυσικού αερίου της Βραζιλίας.

Η ναυτιλιακή ήρθε σε συμφωνία με τα ναυπηγεία Samsung στη Νότια Κορέα για την κατασκευή εννέα υπερσύγχρονων DP2 Suezmax Shuttle Tankers. Το συνολικό κόστος αναμένεται να ξεπεράσει τα 1,3 δις. δολάρια, με την παράδοση των πλοίων να προγραμματίζεται για τη διετία 2027-2028.

Όπως αναφέρθηκε, η εν λόγω παραγγελία συνοδεύεται και με συμφωνία ναύλωσης των πλοίων για 15 έτη από την Petrobras Transporte. Πιο συγκεκριμένα, η ναύλωση των εννέα υπό ναυπήγηση πλοίων θα είναι με το μορφή bareboat και η Petrobras θα αναλάβει εξ' ολοκλήρου όλα τα τεχνικά και επιχειρησιακά κόστη που συνδέεται με τη λειτουργία των Shuttle Tankers.

Με ένα στόλο 16 DP2 Suezmax Shuttle Tankers, η TEN είναι πλέον ένας από τους μεγαλύτερους ιδιοκτήτες Shuttle Tanker στον κόσμο. Τα ακαθάριστα έσοδα από αυτό το έργο αναμένονται να είναι γύρω από τα 2 δισεκατομμύρια δολάρια.

«Με τα χρόνια, έχουμε στοχεύσει σε ευκαιρίες σταθμούς για την κατασκευή σύγχρονων πλοίων που προσφέρουν πλεονέκτημα, καθιστώντας την TEN έναν από τους μεγαλύτερους, διαφοροποιημένους και ευέλικτους μεταφορείς ενέργειας στον κόσμο. Το 2007, η απόκτηση και κατασκευή εννέα πλοίων ενισχυμένων για τον πάγο από την Western Petroleum καθιέρωσε την TEN ως έναν από τους κύριους ιδιοκτήτες πλοίων με κατηγορία πάγου παγκοσμίως. Το 2014, η Equinor μας



ανέθεσε την κατασκευή εννέα Aframax πλοίων για μακροχρόνια ναύλωση, εδραιώνοντας την TEN ως έναν από τους κύριους προμηθευτές πλοίων της.

Στις αρχές του 2024, η TEN απέκτησε έναν σύγχρονο στόλο πέντε πλοίων από την Viken Crude της Νορβηγίας, καθιστώντας την TEN έναν από τους μεγαλύτερους φορείς Διπλού Καυσίμου LNG στον κόσμο. Τα εννέα DP2 Suezmax Shuttle Tankers που ανακοινώθηκαν σήμερα, μαζί με τα τρία που κατασκευάζονται αυτήν τη στιγμή και τα τέσσερα που είναι ήδη εν πλω, μας καθιστούν μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες με Suezmax DP2 Shuttle Tankers παγκοσμίως», δήλωσε ο Γιώργος Σαρόγλου,

Το συνολικό κόστος αναμένεται να ξεπεράσει τα 1,3 δις. δολάρια, με την παράδοση των πλοίων να προγραμματίζεται για τη διετία 2027-2028

Πρόεδρος και COO της TEN και προσέθεσε: «Καθώς προχωράμε με την κατασκευή των εννέα πλοίων, ανυπομονούμε για την παράδοση των τριών Shuttle Tankers που κατασκευάζονται στην Νότια Κορέα, ενώ τοποθετούμε την TEN ως την εταιρεία επιλογής για τις μακροχρόνιες ανάγκες των μεγάλων πετρελαϊκών εταιρειών του κόσμου». Σημειώνεται πως η TEN έχει εστιάσει στις επενδύσεις με στόχο να έχει μετατρέψει τον στόλο της σε πράσινο μέχρι το 2030.

Η εισηγμένη στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, έχει πλέον σε εξέλιξη ένα επενδυτικό πρόγραμμα αξίας περί των 2,3 δις. δολαρίων για σύγχρονα eco προδιαγραφών tankers.

πλήρες δυναμικό τους και αδυνατούν να παραδώσουν νέα πλοία πριν από το δεύτερο εξάμηνο του 2027, η συνεχιζόμενη συζήτηση για εναλλακτικά καύσιμα που συγκρατεί τη δυνατότητα υπερβολικών παραγγελιών και η OPEC+ που αρχίζει σταδιακά να αναστρέφει τις περικοπές παραγωγής που ισχύουν από το 2022, οι προοπτικές για την αγορά τάνκερ παραμένουν θετικές», αναφέρει η εταιρεία.

«Η TEN συνεχίζει να υιοθετεί την πολιτική της που επικεντρώνεται στις ανάγκες των πελατών της, κατασκευάζοντας πλοία για τις μακροχρόνιες ανάγκες των κορυφαίων πελατών της και στοχεύοντας σε αναπτυξιακές ευκαιρίες που προσφέρουν προστιθέμενη αξία στους διάφορους τομείς στους οποίους δραστηριοποιείται. Επιπλέον, η διοίκηση εξετάζει την πώληση ορισμένων από τα πρώτης γενιάς τάνκερ της για να δημιουργήσει χώρο για νέα, πιο φιλικά προς το περιβάλλον πλοία, τόσο στον τομέα των συμβατικών όσο και στον τομέα των εξειδικευμένων τάνκερ.», προσθέτει.

Η Ευρωπαϊκή ναυτιλία ελέγχει το 35% του παγκόσμιου στόλου Κλειδί για την ασφάλεια στην Ευρώπη

Η ευρωπαϊκή ναυτιλία αποτελεί γεωπολιτικό πλεονέκτημα για την Ευρώπη, συνιστώντας ακρογωνιαίο λίθο για την ασφάλεια της ευρωπαϊκής ενέργειας και των ευρωπαϊκών αλυσίδων εφοδιασμού, ενώ βρίσκεται και στην πρώτη γραμμή της ενεργειακής μετάβασης. Τα παραπάνω διαπιστώνουν μελέτες της Deloitte και του CE Delft που δόθηκαν στη δημοσιότητα από την Ένωση των Ευρωπαίων Εφοπλιστών (ECSA) ενόψει της ευρωπαϊκής Συνόδου Κορυφής για τη Ναυτιλία.

Οι δύο μελέτες υπογραμμίζουν πως ο ρόλος της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στη γεωπολιτική ισχύ της Ευρώπης παραμένει καθοριστικός, καθώς η ΕΕ ελέγχει το 35% του παγκόσμιου στόλου.

Πιο συγκεκριμένα, η Ευρωπαϊκή Ένωση αντιπροσωπεύει το 15% του παγκόσμιου ΑΕΠ, ενώ σε ευρωπαϊκά χέρια βρίσκεται το 35% του παγκόσμιου στόλου. Οι Ευρωπαίοι εφοπλιστές διαχειρίζονται το 30% των bulk carriers, το 44% των containerships, το 35% των tankers και το 33% των LNG carriers, γεγονός που καθιστά την ΕΕ ηγέτιδα δύναμη στο παγκόσμιο εμπόριο. Επισημαίνεται, επίσης, ότι περίπου το 60% του ευρωπαϊκού τανάζ είναι ελληνικών συμφερόντων.

Η μελέτη τονίζει ότι η ΕΕ αντιμετωπίζει σήμερα σφοδρότερο διεθνή ανταγωνισμό για το καθεστώς της ως προτιμώμενος προορισμός για ναυτιλιακές δραστηριότητες από ποτέ. Ο Ευρωπαϊκός στόλος αναπτύσσεται σταθερά, αλλά οι άλλοι στόλοι αναπτύσσονται ταχύτερα. Καθώς η γεωπολιτική αβεβαιότητα αυξάνεται, η Ευρωπαϊκή Ναυτιλία πρέπει να θεωρείται ως γεωπολιτικό πλεονέκτημα στην περιοχή, ενισχύοντας τη θέση της ΕΕ στις διεθνείς εφοδιαστικές αλυσίδες.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αντιπροσωπεύει το 15% του παγκόσμιου ΑΕΠ, ενώ σε ευρωπαϊκά χέρια βρίσκεται το 35% του παγκόσμιου στόλου



Οι συστάσεις

Η μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το ισχύον κανονιστικό και φορολογικό πλαίσιο της ΕΕ διευκολύνει έναν ανταγωνιστικό ναυτιλιακό τομέα της ΕΕ. Ωστόσο, επισημαίνει ότι σημαντικοί τομείς χρήζουν βελτίωσης, όπως η κάλυψη του επεν-

Οι Ευρωπαίοι διαχειρίζονται το 44% των containerships, το 35% των tankers, το 33% των LNG carriers και το 30% των bulk carriers

δυτικού κενού για την υιοθέτηση καθαρών τεχνολογιών και καυσίμων, η μείωση του διοικητικού φόρτου και η ευθυγράμμιση με τους διεθνείς κανονισμούς.

Προτείνει τα έσοδα που προορίζονται για τον τομέα της ναυτιλίας στο πλαίσιο του Ταμείου Καινοτομίας να μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη γεφύρωση του χάσματος τιμών μεταξύ συμβατικών και καθαρών καυσίμων και για τη στήριξη επενδύσεων σε καθαρές τεχνολογίες, παρέχοντας ένα πρόσθετο κίνητρο για τους προμηθευτές να επεκτείνουν τη βιομηχανική παραγωγή τους στην Ευρώπη.

Συνιστάται επίσης να μπορούν τα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν τα εθνικά έσοδα από το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών ΣΕΔΕ της ΕΕ για να συμπληρώνουν τα κονδύλια της ΕΕ.

Όπως σημειώνει τα επερχόμενα καθαρά καύσιμα και οι ψηφιακές τεχνολογίες θα απαιτήσουν νέες και πρόσθετες δεξιότητες, εκπαίδευση και επιχειρησιακή κατάρτιση για τους ναυτικούς. Η ενεργειακή και ψηφιακή μετάβαση θα απαιτήσει την αναβάθμιση και επανεκπαίδευση περίπου 800.000 ναυτικών τα επόμενα 10 χρόνια διεθνώς και σύμφωνα με την έκθεση Ντράγκι, 250.000 ναυτικών μόνο στην Ευρώπη.

«Χρονιά - ορόσημο» το 2024 για την TEN

Ως «χρονιά-ορόσημο» χαρακτηρίσε το 2024 για την Tsakos Energy Navigation Ltd (TEN) ο Πρόεδρος και COO της εταιρείας, Γιώργος Σαρόγλου.

«Αυτή η περίοδος υπήρξε μια χρονιά ορόσημο για την TEN, με το μεγαλύτερο πρόγραμμα ανάπτυξης στην ιστορία της. Η χρονιά περιλαμβάνει 21 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2,6 εκατομμυρίων δwt υπό κατασκευή, με αποτέλεσμα έναν προφορμαρισμένο στόλο 82 πλοίων και ελάχιστο υπόλοιπο εσόδων ύψους 4 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Αυτές οι εξασφαλισμένες συμβάσεις εσόδων αναμένονται να προσφέρουν ορατότητα στις ταμειακές ροές για να συνεχίσουν να στηρίζουν τις πληρωμές μερισμάτων της Εταιρείας προς τους μετόχους μας, μια αξία που ελπίζουμε να αντικατοπτριστεί ξανά στο χρηματιστήριο».

Ειδικότερα, η ναυτιλιακή κατέγραψε σε ετήσια βάση 804,1 εκατομμύρια δολάρια σε ακαθάριστα έσοδα και λειτουργικά κέρδη 278,6 εκατομμυρίων δολαρίων. Παράλληλα τα προ-

σαρμωσμένα EBITDA ανήλθαν στα 400 εκατομμύρια δολάρια, ενώ η εταιρεία κατέγραψε επίσης καθαρό κέρδος 176 εκατομμυρίων δολαρίων, με κέρδη ανά μετοχή 5,03 δολάρια.

Ο στόλος της TEN αυξήθηκε κατά 36% σε δwt, αριθμώντας πλέον 82 πλοία. Η επέκταση αυτή συνδυάζεται με τη δέσμευση της εταιρείας για μακροχρόνιες συμβάσεις, με τα ελάχιστα συμβατικά έσοδα να έχουν διπλασιαστεί στα 4 δισεκατομμύρια δολάρια.

Για το τέταρτο τρίμηνο του 2024, η εταιρεία κατέγραψε ακαθάριστα έσοδα 188,3 εκατομμυρίων δολαρίων. Τα λειτουργικά κέρδη ανήλθαν σε 42,4 εκατομμύρια δολάρια, με καθαρό κέρδος 19,3 εκατομμύρια δολάρια ή 0,42 δολάρια ανά κοινή μετοχή. Η χρησιμοποίηση του στόλου στο 4ο τρίμηνο ανήλθε στο 93,3%, με τον μέσο TCE ανά πλοίο ανά ημέρα να φτάνει τα 30.107 δολάρια.

«Σε μια αγορά δεξαμενόπλοιων με συνεχώς ευνοϊκούς θεμελιώδεις παράγοντες, τα ναυπηγεία που λειτουργούν στο

Τι ζητούν Ευρωπαίοι Πλοιοκτήτες και SEA Europe

Οι Ευρωπαίοι Πλοιοκτήτες (ECSA) και η Sea Europe με κοινή δήλωση τους καλούν την Επιτροπή να συμπεριλάβει τον ναυτιλιακό τομέα στη Στρατηγική Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας καθώς και στο Σχέδιο Επενδύσεων για Βιώσιμη Μεταφορά (STIP).

Οι δύο οργανισμοί επιβεβαιώνουν τη δέσμευσή τους να συνεργαστούν για την επίτευξη των κλιματικών στόχων της ΕΕ και να ενισχύσουν τη διεθνή ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού τομέα της Ευρώπης.

«Για διασφάλιση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, που αποτελεί προϋπόθεση για ένα ισχυρό και ανταγωνιστικό ευρωπαϊκό ναυτιλιακό βιομηχανικό σύμπλεγμα» έκανε λόγο ο Σωτήρης Ράπτης, Γενικός Γραμματέας της Ένωσης Ευρωπαίων Εφοπλιστών ECSA. Πρόσθεσε ότι «η οικονομική στήριξη από τα έσοδα του εθνικού και του ευρωπαϊκού συστήματος εμπορίας ρύπων θα πρέπει να ενισχύσει την υιοθέτηση καθαρών τεχνολογιών και καυσίμων».

«Η Ευρώπη χρειάζεται ισχυρά, καινοτόμα και παγκοσμίως ανταγωνιστικά ναυπηγεία και κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού. Η Ευρώπη κατέχει παγκόσμια ηγετική θέση στους πολύπλοκους τύπους πλοίων και στην κατασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού, αλλά πρέπει να είναι πιο ανθεκτική και λιγότερο εξαρτη-

Την ένταξη του ναυτιλιακού τομέα στην πράσινη ατζέντα της ΕΕ ζητούν η ECSA και η SEA Europe

μένη από ξένα κράτη», δήλωσε από την πλευρά του ο Christophe Tytgat, Γενικός Γραμματέας της Sea Europe.

Συγκεκριμένα, οι ECSA European Shipowners και SEA Europe προτείνουν τα ακόλουθα:

- Ενίσχυση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας, της βιωσιμότητας και της ανθεκτικότητας του ναυτιλιακού κλάδου της Ευρώπης, μέσω μιας αποτελεσματικής Ευρωπαϊκής Βιομηχανικής Ναυτιλιακής Στρατηγικής.
- Εφαρμογή ενιαίου ρυθμιστικού και φορολογικού πλαισίου για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ναυτιλιακού κλάδου της Ευρώπης.
- Στήριξη των ευρωπαϊκών ναυπηγείων και των Ευρωπαίων κατασκευαστών ναυτιλιακού εξοπλισμού, μέσω παροχής οικονομικών και επενδυτικών κινήτρων.
- Θέσπιση δεσμευτικών υποχρεώσεων για την παραγωγή καθαρών καυσίμων, σύμφωνα με τους στόχους της στρατηγικής για μηδενικές καθαρές εκπομπές στη βιομηχανία, μέσω του επενδυτικού σχεδίου για βιώσιμες μεταφορές.
- Διευκόλυνση της πρόσβασης σε χρηματοδότηση των ναυτιλιακών επενδύσεων, που εστιάζουν στη στήριξη της ενεργειακής και της ψηφιακής μετάβασης του κλάδου.

ΜΕΛΙΝΑ ΤΡΑΥΛΟΥ, ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ:

Η ναυτιλία θεμέλιο της οικονομικής και γεωπολιτικής σταθερότητας της ΕΕ

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ), στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης στις Βρυξέλλες για τη Ναυτιλία “European Shipping Summit 2025”, ανέδειξε για ακόμη μία φορά τον ηγετικό ρόλο της στον ευρωπαϊκό ναυτιλιακό κλάδο, διοργανώνοντας με ιδιαίτερη επιτυχία την ειδική εκδήλωση «Shipping anchors the EU's Future» την Τετάρτη 19 Μαρτίου στο Royal Museum of Fine Arts στις Βρυξέλλες.

Την εκδήλωση, στην οποία υπογράμμιστο ο ζωτικός ρόλος της ναυτιλίας στην ασφάλεια και την ευημερία της Ευρώπης, παρακολούθησαν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Βασίλης Κικιλίας, καθώς και ο πρώην Υπουργός, Χρήστος Στυλιανίδης. Παρευρέθηκαν, επίσης, Ευρωπαίοι Αξιωματούχοι, Πρόεδροι οργανισμών, θεσμικοί από τον χώρο της ναυτιλίας και της οικονομίας, διεθνείς και ευρωπαϊκές προσωπικότητες υψηλού κύρους, καθώς και εκπρόσωποι εθνικών, ευρωπαϊκών και διεθνών ΜΜΕ.

Στις εργασίες της εκδήλωσης συμμετείχαν ο Πρόεδρος και Μόνιμος Αντιπρόσωπος της Ελλάδας στην ΕΕ, Ιωάννης Βράβλας, η Πρόεδρος της ΕΕΕ, Μελίνα Τραυλού, όπως και ο Επίτιμος Πρόεδρος του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου (2019-2024), πρώην Πρωθυπουργός του Βελγίου (2014-2019), πρώην Υπουργός του Κράτους του Βελγίου, Charles Michel, ως κεντρικός ομιλητής.

Ο Charles Michel, κατά τη διάρκεια της ομιλίας του ανέδειξε τη στρατηγική σημασία της ναυτιλίας για το μέλλον της Ευρώπης, σημειώνοντας:

«Όπως σαφώς επισήμανε ο Μάριο Ντράγκι στην έκθεσή του: η ναυτιλία αποτελεί σημαντικό μοχλό ανταγωνιστικότητας και οικονομικής ισχύος της Ευρώπης, διασφαλίζοντας την απρόσκοπτη διακίνηση αγαθών που στεριάζουν τις βιομηχανίες και το εμπόριο.

Οφείλουμε να διασφαλίσουμε τον θεμιτό ανταγωνισμό και στο θαλάσσιο εμπόριο, διαφυλάσσοντας και θωρακίζοντας τους ζωτικούς διαδρόμους μεταφορών. Μια ανθεκτική και κυρίαρχη Ευρώπη οφείλει να διατηρεί σταθερές αλυσίδες εφοδιασμού και αξιόπιστα και ασφαλή δίκτυα μεταφορών.

Δεν θέλουμε η Ευρώπη να γίνει ένα μουσείο του κόσμου. Δεν θέλουμε η Ευρώπη να είναι απλώς ένα πεδίο ανταγωνισμού τρίτων. Γνωρίζουμε τι πρέπει να γίνει. Η έκθεση Ντράγκι βρίσκεται στο τραπέζι. Το μέλλον της Ευρώπης είναι στα χέρια μας. Ας αναλάβουμε, μαζί, τον έλεγχο της τύχης μας.»

Στη συζήτηση που ακολούθησε και



Ο Επίτιμος Πρόεδρος του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου (2019-2024), Charles Michel, κατά τη διάρκεια της ομιλίας του στην εκδήλωση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών

Η Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνα Τραυλού κατά τη διάρκεια της ομιλίας της στην έναρξη των εργασιών της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης για τη Ναυτιλία στις Βρυξέλλες

συντόνισε η Kait Bolongaro, Managing Editor, Europe, MLex, συμμετείχαν ο Shipping Director του Transport & Environment, Faig Abbasov, ο Γραμματέας της ΕΕΕ, Δημήτρης Φαφαλιός, καθώς και η Head of Unit for Mobility, DG CLIMA της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Polona Gregorin, ανταλλάσσοντας απόψεις για τις προκλήσεις και τις προοπτικές της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, αναδεικνύοντας την ανάγκη χάραξης βιώσιμων και ανταγωνιστικών πολιτικών.

Επιδραστική ομιλία της Προέδρου της ΕΕΕ

Η Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνα Τραυλού, την Πέμπτη 20 Μαρτίου, κατά την έναρξη των εργασιών του «European Shipping Summit 2025» με κεντρική ομιλία, τόνισε πως η ναυτιλία αποτελεί την καρδιά της Ευρώπης. Επισήμανε, επίσης, ότι η θωράκιση της ηγετικής θέσης της ναυτιλίας απαιτεί δράση άμεσα, δράση κοινή. Είπε χαρακτηριστικά:

«Σε μια κομβική στιγμή για την ευρωπαϊκή ναυτιλία, αλλά και μια καθοριστική στιγμή για την ίδια την Ευρώπη... είναι επιτακτική ανάγκη να αναγνωρίζε-



Από τα αριστερά, Kait Bolongaro, συντονίστρια της συζήτησης, ο Γραμματέας της ΕΕΕ, Δημήτρης Φαφαλιός, η Head of Unit for Mobility, DG CLIMA της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η Polona Gregorin, ο Shipping Director του Transport & Environment, Faig Abbasov

ται η ναυτιλία από τους θεσμούς ως θεμέλιο της οικονομικής κυριαρχίας και γεωπολιτικής σταθερότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Χρειάζεται να θεσπιστούν και να εφαρμοστούν άμεσα πολιτικές που θα διασφαλίζουν τη θωράκιση της ηγετικής θέσης της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στον παγκόσμιο χάρτη, λαμβάνοντας υπόψη ότι ανταγωνιστικότητα και βιωσιμότητα δεν είναι αντίρροπες δυνάμεις, αλλά ομόροπες που απαιτείται να δρουν παράλληλα, να αλληλεπιδρούν.»

Σημαντικές συναντήσεις

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης “European Shipping Summit 2025”, η ηγεσία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών πραγματοποίησε, επίσης, μια σειρά σημαντικών συναντήσεων στις Βρυξέλλες με Ευρωπαίους Αξιωματούχους.

Συγκεκριμένα, η Πρόεδρος της ΕΕΕ, Μελίνα Τραυλού, μαζί με τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, Δημήτρη Φαφαλιό, Νικόλα Βενιάμη, Μαρίλυ Φραγκίστα, Ιωάννα Προκοπίου, Βασίλη Παπαγιαννόπουλο, καθώς και τη Διευθύντρια της ΕΕΕ, Κατερίνα Πέππα συναντήθηκαν με τον Απόστολο Τζιτζικώστα, Επίτροπο Βιώσιμων Μεταφορών & Τουρισμού της ΕΕ, καθώς και με τον Oliver Rörke, Πρό-

Ο Πρόεδρος και Μόνιμος Αντιπρόσωπος της Ελλάδας στην ΕΕ, Ιωάννης Βράβλας κατά τη διάρκεια της ομιλίας του στην εκδήλωση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών

Η Μελίνα Τραυλού, μαζί με τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, Δημήτρη Φαφαλιό, Νικόλα Βενιάμη, Μαρίλυ Φραγκίστα, Ιωάννα Προκοπίου, Βασίλη Παπαγιαννόπουλο, καθώς και τη Διευθύντρια της ΕΕΕ, Κατερίνα Πέππα συναντήθηκαν με τον Απόστολο Τζιτζικώστα, Επίτροπο Βιώσιμων Μεταφορών & Τουρισμού της ΕΕ.

εδρο της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής.

Κατά τη διάρκεια των συναντήσεων αναδείχθηκε ο κρίσιμος ρόλος της ναυτιλίας στην επισιτιστική και ενεργειακή επάρκεια και σταθερότητα, καθώς και στη θωράκιση της εύρυθμης λειτουργίας των αλυσίδων εφοδιασμού της Ευρώπης. Επιπλέον, υπογράμμιστο η συμβολή της ναυτιλίας στη διατήρηση της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας.

Στη συνάντηση με τον Απόστολο Τζιτζικώστα, Επίτροπο Βιώσιμων Μεταφορών & Τουρισμού της ΕΕ, η ΕΕΕ τόνισε την ανάγκη για ένα ισορροπημένο και

αποτελεσματικό παγκόσμιο ρυθμιστικό πλαίσιο, το οποίο να αντικατοπτρίζει τον διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλίας, επισημαίνοντας τη δέσμευσή της να συνεργαστεί αποτελεσματικά με τους φορείς χάραξης πολιτικής.

Μέσα από τις πολυεπίπεδες δράσεις και τις ουσιαστικές επαφές της, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών επιβεβαίωσε για ακόμη μια φορά τον ηγετικό της ρόλο στις ευρωπαϊκές εξελίξεις, προωθώντας με συνέπεια, αποφασιστικότητα και διορατικότητα τα συμφέροντα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας στο ανώτατο επίπεδο.



B. ΚΙΚΙΛΙΑΣ:

Η Ευρώπη οφείλει να κατανοήσει το συγκριτικό πλεονέκτημα της ελληνικής ναυτιλίας



Για καθοριστικό ρόλο και συγκριτικό πλεονέκτημα της ελληνικής ναυτιλίας, που αποτελεί πρωτοπόρο και ηγέτιδα δύναμη παγκοσμίως και κατέχει το 60% της ευρωπαϊκής, έκανε λόγο ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Βασίλης Κικιλίας, σε δηλώσεις που παραχώρησε στο περιβάριο του “European Shipping Summit”.

Όπως τόνισε ο Υπουργός, «είναι μια πολύ σημαντική ευκαιρία να τονίσουμε ότι η ελληνική ναυτιλία είναι πρωτοπόρος και ηγέτιδα δύναμη παγκοσμίως.

Το 20% του εμπορικού στόλου παγκοσμίως και μαζί με την ευρωπαϊκή ναυτιλία αποτελούν, κατά την άποψή μου, συγκριτικό πλεονέκτημα ανάπτυξης, εμπορίου και διαπραγματευτικής ισχύος για την Ευρώπη.

Η Ευρώπη οφείλει να το κατανοήσει αυτό και να ενσωματώσει στις στρατηγικές της και τις πολιτικές της όλον αυτόν τον αναπτυξιακό όγκο, με τέτοιο ρυθμιστικό πλαίσιο, έτσι ώστε να μην βρίσκεται σε αδυναμία έναντι των παγκόσμιων δεδομένων και των ανταγωνιστών.

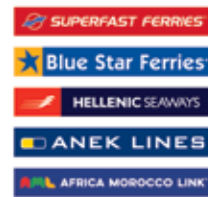
Είναι προφανές ότι η ανάπτυξη στην Αμερική και η ανάπτυξη στην Κίνα είναι τόσο μεγάλη που η ευρωπαϊκή μας οικογένεια πρέπει να εφεύρει νέους τρόπους να ισορροπήσει οικονομικά, αναπτυξιακά, εμπορικά και να είναι πιο ανταγωνιστική.

Προβλέπω λοιπόν σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Προεδρία, έτσι ώστε να μπορέσουμε να ενσωματώσουμε όλες αυτές τις καλές πρακτικές που θα οδηγήσουν σε ανταγωνιστικότητα, σε περαιτέρω ανάπτυξη και σε ισχύ για την ναυτιλία μας.

Άλλωστε, οι πρόσφατες κρίσεις- μία από αυτές ήταν η παγκόσμια κρίση Δημόσιας Υγείας- απέδειξαν ότι η ναυτιλία παίζει κομβικό και καίριο ρόλο στο πώς μεταφέρονται φορτία για την πρωτογενή παραγωγή, το εμπόριο, τη βιομηχανία και έχει φτάσει πλέον στο 70% σε ό,τι έχει να κάνει με τις μεταφορές στην Ευρώπη.

Θα χρησιμοποιήσουμε αυτό το συγκριτικό πλεονέκτημα που έχουμε και θα στριμώξουμε τους ανθρώπους της ναυτιλίας σε όλα τα επίπεδα, έτσι ώστε να μπορέσουμε να επιτύχουμε τους στόχους μας».

Attica Group: Στα €747,8 εκατ. ο κύκλος εργασιών το 2024



Σημαντική αύξηση παρουσίασε ο κύκλος εργασιών του ακτοπλοϊκού ομίλου της Attica Group, ενώ για πρώτη φορά ενσωματώνονται οι εργασίες της απορροφηθείσας ANEK σε ολόκληρη τη χρήση 2024.

Ο κύκλος εργασιών του Ομίλου για τη χρήση 2024 παρουσιάζει αύξηση και στους δύο γεωγραφικούς τομείς δραστηριοποίησης (ελληνική ακτοπλοία και διεθνείς πλόες). Συνολικά, στη χρήση 2024 σε σχέση με τη χρήση 2023, ο ενοποιημένος κύκλος εργασιών αυξήθηκε κατά 27% φτάνοντας τα €747,8 εκατ. από €588,3 εκατ., κυρίως λόγω της ενσωμάτωσης της ANEK.

Επισημαίνεται πως τα αποτελέσματα της χρήσης 2024 επιβαρύνονται με μη επαναλαμβανόμενα έξοδα που σχετίζονται με τη συγχώνευση και τη λειτουργική ενσωμάτωση της ANEK, όπως ενδεικτικά το πρόγραμμα εθελουσίας εξόδου, το κόστος αναβάθμισης των πλοίων, το κόστος εκπαίδευσης και ενσωμάτωσης των πληρωμάτων και του προσωπικού ξηράς, καθώς και λοιπά κόστη συγχώνευσης συνολικού ύψους €28,2 εκατ. Επιπλέον, το λειτουργικό κόστος του Ομίλου επιβαρύνθηκε από την αγορά δικαιωμάτων ρύπων, ποσού €18,9 εκατ., σύμφωνα με το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που εφαρμόζεται για πρώτη φορά από 1.1.2024.

Ο Όμιλος διαθέτει ισχυρή κεφαλαιακή διάρθρωση και ικανοποιητική ρευστότητα. Τα ίδια κεφάλαια του Ομίλου ανήλθαν σε €501,5 εκατ. από €495,7 εκατ., με τον συντελεστή μόχλευσης να ανέρχεται στις 31.12.2024 σε 52%. Τα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα στις 31.12.2024 ανέρχονται σε €75,8 εκατ. μειωμένα από €103,4 εκατ. στις 31.12.2023, κυρίως λόγω του εκτεταμένου επενδυτικού προγράμματος που βρίσκεται σε εξέλιξη, ενώ τα ακραιοποιήσιμα όρια χρηματοδότησης στις 31.12.2024 ανέρχονταν σε €26,1 εκατ.

Το Διοικητικό Συμβούλιο θα προτείνει στη Γενική Συνέλευση τη διανομή μερίσματος από τα κέρδη χρήσεως 2024 και από κέρδη προηγούμενων χρήσεων της μητρικής εταιρίας € 0,07 ανά μετοχή.

Αγορές και μεταφορικό έργο

Ο Όμιλος δραστηριοποιείται με τα εμπορικά σήματα «Superfast Ferries», «Blue Star Ferries», «Hellenic Seaways» και «Anek Lines», αριθμεί σήμερα 42 πλοία, μετά την πώληση του επιβατηγού - οχηματαγωγού πλοίου ΚΡΗΤΗ II στις 5.3.2025, από τα οποία τα 27 είναι συμβατικά επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία, τα



13 είναι ταχύπλοα και 2 πλοία είναι φορτηγά - οχηματαγωγά. Όλα τα πλοία του Ομίλου είναι ιδιόκτητα πλην δύο (2) επιβατηγών - οχηματαγωγών, τα οποία είναι ναυλωμένα.

Στη χρήση 2024, τα πλοία του Ομίλου πραγματοποίησαν δρομολόγια στην Ελλάδα (Κυκλάδες, Δωδεκάνησα, Κρήτη, Β.Α. Αιγαίο, Σαρωνικό και Σποράδες) και στη Διεθνή γραμμή Ελλάδα - Ιταλία (Αγκόνα, Μπάρι, Βενετία).

Το μεταφορικό έργο του Ομίλου αυξήθηκε σε σύγκριση με τη χρήση 2023. Ειδικότερα, τα πλοία του Ομίλου μετέφεραν 7,29 εκατ. επιβάτες (6,49 εκατ. επιβάτες στη χρήση 2023 - αύξηση 12,3%), 1,3

Η Attica Group έχει καταστεί μετά τη συγχώνευση ένας από τους μεγαλύτερους Ομίλους επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων στον κόσμο

εκατ. Ι.Χ. οχήματα (1,04 εκατ. Ι.Χ. οχήματα τη χρήση 2023 - αύξηση 25%) και 0,53 εκατ. φορτηγά οχήματα (0,42 εκατ. φορτηγά οχήματα στη χρήση 2023 - αύξηση 26,2%). Πραγματοποιήθηκαν 18.185 δρομολόγια (17.102 στη χρήση 2023 - αύξηση 6,3%).

Επενδυτικό πρόγραμμα

Οι πρωτοβουλίες σε αυτό τον τομέα περιλαμβάνουν, την συμφωνία για την μακροχρόνια ναύλωση με δικαίωμα αγοράς 2 υπερσύγχρονων πλοίων τύπου E-Flexer υπό ναυπήγηση, την απόκτηση του επιβατηγού - οχηματαγωγού (E/T - O/T) ταχυπλόου πλοίου «Highspeed 3» (ex. «THUNDER»), την απόκτηση των E/T - O/T πλοίων «ΚΙΣΣΑΜΟΣ» και «ΚΥΔΩΝ» μέσω της άσκησης του σχετικού δικαιώματος εξαγοράς, εκτεταμένα έργα ψηφιοποίησης σε όλο το εύρος εργασιών του Ομίλου καθώς και περιβαλλοντικές αναβαθμίσεις και συντηρήσεις πλοίων του Ομίλου.

Στον ίδιο πλαίσιο της ανανέωσης του στόλου ο Όμιλος πρόσφατα, εντός του 2025, πώλησε το E/T - O/T πλοίο ΚΡΗΤΗ II, με σκοπό την ανακύκλωσή του σύμφωνα με την ευρωπαϊκή και ελληνική νομοθεσία για την ασφαλή και περιβαλλοντικώς υγιή ανακύκλωση πλοίων, σε μονάδα η οποία περιλαμβάνεται στον Ευρωπαϊκό Κατάλογο Μονάδων Ανακύκλωσης Πλοίων.

Εξέλιξη εργασιών

Για τη χρήση 2025 ο Όμιλος στοχεύει στην περαιτέρω αξιοποίηση των συνεργειών από την ενσωμάτωση της ANEK, τόσο σε οικονομικό όσο και λειτουργικό επίπεδο. Η πλήρης ενσωμάτωση του στόλου στον τρόπο λειτουργίας του Ομίλου έχει ήδη αρχίσει να αποφέρει εξοικονομήσεις μέσω κοινών λειτουργικών υποδομών και μείωσης των γενικών εξόδων. Ο Όμιλος επίσης θα επικεντρωθεί στην βιώσιμη ανάπτυξη του και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του μέσω της εγκατάστασης scrubbers και ενεργειακά αποδοτικών συστημάτων για τη βελτιστοποίηση της λειτουργίας των πλοίων, καθώς και μέσω της περαιτέρω ψηφιοποίησης ολόκληρου του εύρους των εργασιών, της προσθήκης νέων δρομολογίων και της υλοποίησης του προγράμματος ανάπτυξης του ξενοδοχειακού τομέα.



Ο Ιταλικός πόλεμος στα πλαστικά

C'e chi dice no - Υπάρχουν αυτοί που λένε 'όχι'. Με αυτό το τραγούδι, το 1987 ο θρυλικός Ιταλός ρόκερ Βάσκο Ρόσι έλεγε 'αρκετά!' σε μια επιφανειακή, δεδομένη, σχεδόν παραδομένη, προσέγγιση της καθημερινότητας. Πέραν του φιλοσοφικού, ένα τέτοιο ζήτημα αποτελείται από τη θαλάσσια μόλυνση από τα πλαστικά, μια κυριολεκτική μάστιγα η οποία έχει πλέον αποκτήσει ανησυχητικές μεν, καθημερινές δε, διαστάσεις.

Με τα πλαστικά απορρίμματα να φαίνονται μέχρι και από το διάστημα -το Great Pacific Garbage Patch είναι ίσως το πιο εμβληματικό παράδειγμα- και τα μικροπλαστικά σωματίδια να έχουν βρεθεί μέχρι και σε ανθρώπινα έμβρυα, είναι πλέον αποδεδειγμένο πως υπάρχει ένα 'πλαστικό πρόβλημα' το οποίο πρέπει να αντιμετωπιστεί.

Υπάρχουν λοιπόν αυτοί που δεν το βλέπουν κάτω, που δεν παραδίδονται σε ένα αφήγημα που θεωρεί το πρόβλημα ως 'δεδομένο'. Στην περίπτωση της Ιταλίας, διάφορες ΜΚΟ αλλά και ιδιώτες,



για παράδειγμα, δραστηριοποιούνται με τον ευγενή στόχο της ευαισθητοποίησης των πολιτών, δια μέσως διαφορετικών προσεγγίσεων και κλιμάκων. Και το πράττουν παίρνοντας πολύ στα σοβαρά, κυριολεκτικά στα χέρια τους, το ζήτημα της μόλυνσης ακτών και θαλασσών από πλαστικές ουσίες.

Στην παρούσα ανασκόπηση, σας παρουσιάζουμε μερικές από αυτές τις Ιταλικές πρωτοβουλίες και πραγματικότητες, ενδεχομένως λιγότερο γνωστές στους περισσότερους, που όμως 'σπκκόνουν τα μανίκια' και δρουν ενεργά, η κάθε μια με τον τρόπο της.

Συνέχεια στην επόμενη σελίδα

Συνεχίζεται με εντατικούς ρυθμούς η οργανική ανάπτυξη με ανανέωση του στόλου, η πράσινη μετάβαση και η περαιτέρω ψηφιοποίηση σε όλο το εύρος των εργασιών του Ομίλου

Πασχαλινές προσφορές για οικογένειες και παρέες 3-5 ατόμων

Η Attica Group, ενισχύει την εκπαιδευτική πολιτική ενόψει των διακοπών του Πάσχα παρέχοντας 20% έκπτωση προς όλους τους προορισμούς από και προς τον Πειραιά στις γραμμές Κυκλάδων, Δωδεκάνησων, Β.Α. Αιγαίου και Κρήτης, που εξυπηρετούν τα πλοία της Blue Star Ferries, της Hellenic Seaways και της Anek Lines.

Η έκπτωση ισχύει σε πακέτα εισιτηρίων 3-5 επιβατών με Ι.Χ. αυτοκίνητο, μετάβασης ή και επιστροφής, για ταξίδια που θα πραγματοποιηθούν από 12.04.25 έως 27.04.25, σε όλα τα δρομολόγια από και προς τον Πειραιά (με εξαίρεση τους ενδιάμεσους προορισμούς). Η προσφορά ισχύει για εισιτήρια Οικονομικής θέσης και Αριθμημένου Καθίσματος (ATS).



Συνέντευξη από την προηγούμενη

Alexander Smith:

«Η θάλασσα διαμαρτύρεται σε χίλιες ακτές»

Γράφει ο Κρίστιαν Μαυρής

Αναπακριτής της EPT στην Ιταλία από το 2020, γεννηθείς το 1983, είναι ελληνο-ιταλός δημοσιογράφος, με καταγωγή από Πειραιά και Νάπολη, και πλούσια εμπειρία στην κάλυψη γεωπολιτικών γεγονότων και φυσικών καταστροφών. Είναι απόφοιτος Γεωλογίας (Πανεπιστήμιο της Πάρμας, Ιταλία) με διδακτορικό στις Φυσικές Επιστήμες (Πανεπιστήμιο της Ζυρίχης, Ελβετία)

Η Ιταλία μετρά περίπου 8.300 χιλιόμετρα ακτής, εκ των οποίων περίπου το 41% (3.400 χιλιόμετρα) αποτελούμενο από παραλίες, σύμφωνα με το Ανώτατο Ιταλικό Περιβαλλοντικής Προστασίας και Έρευνας.

Σε μια τόσο μεγάλη έκταση και με το πρόβλημα της περιβαλλοντολογικής ρύπανσης ευρύτερα διαδεδομένο και στο belraese, ξεχωρίζει το έργο της MKO Plastic Free Onlus, μια πραγματικότητα ενεργή από το 2019 στο πλαίσιο της ευαισθητοποίησης της κοινής γνώμης για το πρόβλημα της ρύπανσης.

Μέσα σε λίγα χρόνια, η Plastic Free έγινε ένας πλέον ευρύτερα αναγνωρισμένος θεσμός στον τομέα του καθαρισμού των παράκτιων περιοχών, που έχει «επιτρατεύσει» εκατοντάδες εθελοντές για τακτικούς, εβδομαδιαίους καθαρισμούς σε όλη την Ιταλική επικράτεια, με στόχο να καταπολεμήσει τη ρύπανση από πλαστικά και μικροπλαστικά. Μια πραγματικότητα έκτακτης ανάγκης» σημειώνει ο Λούκα Ντε Γκαετάνο, Πρόεδρος και Ιδρυτής της Plastic Free. «Η ρύπανση και η απώλεια της βιοποικιλότητας δεν σταματούν: αντίθετα, συνεχίζονται αμείλικτα, επιταχυνόμενες από την αδράνεια εκείνων που θα έπρεπε να δράσουν».

Τα μέτωπα όπου η Ιταλική MKO μάχεται είναι πολλά, π.χ., από τα παρατημένα λάστιχα των οχημάτων έως και τις γόπες που κάνει η μόλυνση στην άγρια ζωή, με ειδική προσοχή στις θαλάσσιες χελώνες. Χάρη στο έργο των εθελοντών, η Plastic Free δηλώνει πως έχουν διασωθεί 230 χελώνες μεσαίου και μεγάλου μεγέθους, και σχεδόν 7.000 χελωνάκια συνοδεύονται στη γέννα. «Κάθε χρόνο, περισσότερα από 40.000 ζώα πεθαίνουν εξαιτίας της ανθρώπινης αμέλειας. Το καθήκον μας είναι να διασω-



Επάνω, ο Φίνος, το πλαστικό μπουκάλι μελιού της Ελληνικής εταιρείας 'Αττική', το οποίο χρονολογείται στη δεκαετία 1960-1969 και βρέθηκε στις ακτές της Απουλίας. Κάτω, ευρήματα πλαστικών σε θεματική έκθεση. (copyright Archeoplastica)

«Σήμερα, περισσότερο από ποτέ, σε έναν κόσμο που συγκλονίζεται από γεωπολιτικές κρίσεις και διεθνείς συγκρούσεις, είναι ζωτικής σημασίας να μην ξεχνάμε την περιβαλλοντική κατάσταση έκτακτης ανάγκης» σημειώνει ο Λούκα Ντε Γκαετάνο, Πρόεδρος και Ιδρυτής της Plastic Free. «Η ρύπανση και η απώλεια της βιοποικιλότητας δεν σταματούν: αντίθετα, συνεχίζονται αμείλικτα, επιταχυνόμενες από την αδράνεια εκείνων που θα έπρεπε να δράσουν».

Τα μέτωπα όπου η Ιταλική MKO μάχεται είναι πολλά, π.χ., από τα παρατημένα λάστιχα των οχημάτων έως και τις γόπες που κάνει η μόλυνση στην άγρια ζωή, με ειδική προσοχή στις θαλάσσιες χελώνες. Χάρη στο έργο των εθελοντών, η Plastic Free δηλώνει πως έχουν διασωθεί 230 χελώνες μεσαίου και μεγάλου μεγέθους, και σχεδόν 7.000 χελωνάκια συνοδεύονται στη γέννα.

«Κάθε χρόνο, περισσότερα από 40.000 ζώα πεθαίνουν εξαιτίας της ανθρώπινης αμέλειας. Το καθήκον μας είναι να διασω-



Μεγάλος όγκος απορριμμάτων που συλλέχθηκαν από δράση καθαρισμού. Κάτω, δραστηριότητα συλλογής απορριμμάτων με εθελοντές (copyright Plastic Free)

ομε αυτά που βρίσκονται σε κίνδυνο, να τα φροντίσουμε, να τα γιατρέψουμε, και να τα απελευθερώσουμε ξανά στη θάλασσα», δηλώνει ο Ντε Γκαετάνο.

Τα πλαστικά και τα απορρίμματα έρχονται σε πολλές και διάφορες μορφές και σχήματα, και ότι μπορεί να είναι αθώο και χαριτωμένο για τον άνθρωπο, μπορεί να είναι μοιραίο για μια άλλη μορφή ζωής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, τα γιορτινά μπαλόνια, τα θραύσματα των οποίων - όπως εννημερώνει η Plastic Free - αποτελούν το 80% των απορριμμάτων που βρέθηκαν μέσα στα στομάχια των θαλάσσιων χελωνών που αναλύθηκαν. Για αυτό και η Ιταλική MKO δραστηριοποιήθηκε ώστε αυτό να αλλάξει.

«Από τον Σεπτέμβριο του 2022, ζητάμε από τους Ιταλικούς δήμους να αποδεχθούν το αίτημά μας για έκδοση διατάγματος που θα απαγορεύει την απελευθέρωσή τους στον ουρανό». Αποτέλεσμα; «Μέχρι σήμερα, 103 τοπικές αρχές έχουν ήδη συμμορφωθεί» στο εν λόγω διάταγμα. Σημειώνεται δε πως η δράση της Plastic Free περνά και εκτός των εθνικών συνόρων της Ιταλίας, εφόσον η MKO είναι πλέον παρούσα σε περισσότερες από 30 χώρες σε όλο τον κόσμο.

Ενυα:

«Ο ωκεανός είναι μια κεντρική εικόνα. Είναι ο συμβολισμός ενός μεγάλου ταξιδιού»

Ο Έντσο Σούμα είναι κάτοικος της περιφέρειας Απουλίας (Puglia), το 'τακούνι' της Ιταλίας. Μια περιφέρεια-ατμοσφαιρική για τον τουρισμό, που αντιστοιχεί στο 13% του τοπικού ΑΕΠ, με πλούτο 24 παραλιών με Γαλάζιες Σημιαές μόνο για το 2024.

Στις συχνές του βόλτες, ο Σούμα βρίσκει πολύ συχνά μπουκάλια και διάφορα πλαστικά αντικείμενα που είχαν ξαφρύνει στις παράκτιες περιοχές της όμορφης περιφέρειάς του. Μια μέρα βρήκε την φίλη ενός σπρέι μαυρίσματος της δεκαετίας του 1960, όπου αναγραφόταν η τιμή σε λιρέτες. Μια αποκαρδιωτική εικόνα, η οποία τον προβληματίσε, αλλά και του κίνησε την περιέργεια: ποια είναι η προέλευση αυτών των αντικειμένων; Ποιο το ταξίδι τους, και τι ιστορία έχουν να μας πουν;

Έτσι, ο Σούμα δημιούργησε την Archeoplastica, μια κοινότητα στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης όπου παρουσιάζονται τα ευρήματα και ζητούνται τα 'φώτα' χρηστών για τυχόν πληροφορίες. «Πρόκειται για ένα πρόγραμμα περιβαλλοντικής εκπαίδευσης που στοχεύει στην ευαισθητοποίηση σχετικά με το ζήτημα της ρύπανσης της θάλασσας που προκαλείται από τα πλαστικά» σημειώνει ο Σούμα «αλλά και στην προώθηση μιας πιο συνειδητής και υπεύθυνης χρήσης των εν λόγω υλικών, ιδίως όσον αφορά το πλαστικό μιας χρήσης».

Με την περιβαλλοντολογική ευαισθησία που χαρακτηρίζει κυρίως τις νεότερες γενιές - Gen Z, ως επί το πλείστον - διαδικτυακή συμμετοχή και ψηφιακή παρο-



σία σημαίνει μια εικονική κατάρρευση των αποστάσεων. Έτσι λοιπόν, οι χρήστες του διαδικτύου άρχισαν να αναφέρουν τα ευρήματά τους από όλη την Ιταλία, ανακατασκευάζοντας τις διαδρομές και τις ιστορίες τους.

Το διαδικτυακό κοινό υποδέχτηκε θετικά και με σημαντική ανταπόκριση την πρωτοβουλία του Σούμα. Μέσα σε λίγα μόλις χρόνια, η κοινότητα μεγάλωσε πολύ, εφόσον τη στιγμή του δημοσιεύματος μετρά περίπου 446.000 χρήστες στο Instagram, 248.000 στο TikTok, και πάνω από 107.000 στο Facebook.

«Πρόκειται για ένα έργο που προσπαθεί να αντιμετωπίσει το θέμα του πλαστικού με ανάλαφρο τρόπο, οδηγώντας τον παρατηρητή να προβληματιστεί για τη διάρκεια ζωής των πλαστικών ουσιών». Προβληματισμός, μια λέξη κλειδί, εφόσον σε γενικό βαθμό 'μιλάμε για πλαστικά απορρίμματα που χρονολογούνται από τα τέλη της δεκαετίας του 1950 έως τη δεκαετία του 1980', υπογραμμίζει ο Έντσο Σούμα.

Ο ιδρυτής της πρωτοβουλίας Archeoplastica μας διηγήθηκε μια πολύ ενδιαφέρουσα ιστορία με Ελληνικό στοιχείο: αυτή του Φίνου, ενός μπουκαλιού μέλι ελληνικής προέλευσης που βρέθηκε μετά από μια χειμερινή θαλασσοταραχή σε μια παραλία του Σαλέντο.

«Αρχικά (το μπουκάλι) φαινόταν να απεικονίζει έναν κλόουν, αλλά αργότερα ανακαλύψαμε ότι στην πραγματικότητα επρόκειτο για μια φιγούρα τύπου Pierrot. Το μόνο αρχικό στοιχείο ήταν το όνομα «Kazarplast» που ήταν χαραγμένο στη βάση του μπουκαλιού, το οποίο μπορεί να αποδοθεί σε μια ελληνική εταιρεία που ειδικεύονταν στην παραγωγή παιχνιδιών και δοχείων για άλλες εταιρείες. Αυτό επιβεβαίωσε ότι το μπουκάλι κατασκευάστηκε στην Ελλάδα» διηγείται ο Σούμα.

Αν και η θαλάσσια απόσταση μεταξύ των δύο χωρών είναι μικρότερη των 115 χιλιομέτρων, φαίνεται πως το μπουκάλι 'ταξίδεψε' αρκετά πριν φτάσει στις Ιταλικές ακτές.

Ο ρόλος των μέσων κοινωνικής δικτύωσης υπήρξε καθοριστικός. «Το μυστήριο λύθηκε χάρη στη διάδοση της Francesca, μιας από τις ακολούθους μας



Copyright VLPP

στο Instagram, η οποία παρατήρησε την ομοιότητα μεταξύ του χαρακτήρα Φίνου και του μπουκαλιού μας. Από αυτό, μπρέσαμε να εντοπίσουμε ένα βίντεο της εταιρείας στο οποίο εμφανίζεται αυτό ακριβώς το δοχείο» καταλήγει ο Σούμα.

«Γνωρίζουμε πλέον με βεβαιότητα ότι ο εικονιζόμενος χαρακτήρας είναι ο Φίνος, το μικρό αγόρι που εμφανίζεται στα βάζα μελιού της εταιρείας 'Αττική' από τη δεκαετία του 1950. Αυτό το μπουκάλι, πράγματι, περιείχε μέλι, όπως επιβεβαιώθηκε άμεσα από την ελληνική εταιρεία, η οποία μας έδειξε το αρχικό δοχείο που χρησιμοποιήθηκε μεταξύ 1960 και 1969 στην Ελλάδα» σημειώνει ο Σούμα.

Στόχος της Archeoplastica είναι η δημιουργία ενός εικονικού μουσείου, κάτι το οποίο ήδη ξεκίνησε ως καταγραφή και τρισδιάστατη απεικόνιση μέσω φωτογραμμετρίας με προβολή στον ιστότοπο, αλλά και η πραγματοποίηση περιθεδύσεων εκθέσεων με πλαστικά αντικείμενα που έχουν βρεθεί στις παραλίες.

Ο ίδιος ο Έντσο Σούμα πραγματοποίησε και μια θεματική έκθεση διαφόρων ευρημάτων στην Απουλία, και αναμένεται οι εκθέσεις να συνεχιστούν και εκτός Ιταλίας. Όσον για τον ακριβή αριθμό αντικειμένων, ο Σούμα μας είπε πως 'υπάρχουν πλέον εκατοντάδες αντικείμενα' - πάνω από 500, σύμφωνα με τον ιστότοπο - και τονίζει πως 'μόνο τα πιο εμβληματικά του έργου, τα πιο ενδιαφέροντα, εκτίθενται'.

Jacques Yves Cousteau

«Ξεχνάμε ότι ο κύκλος του νερού και ο κύκλος της ζωής είναι ένα»

Γόνδολες και κανάλια, καπουτσίνο και σπιρις, ρομαντικές βόλτες ανάμεσα στα στενά (calli). Μια μοναδική ομορφιά και γοητεία που καθλώνει τον τουρίστα, σε κάθε της γωνία. Αυτά και πολλά άλλα είναι η Βενετία, μια πόλη-μαγνήτης για εκατομμύρια τουρίστες - έως και 37 εκατομμύρια ετησίως, τα νούμερα μέχρι την πανδημία Covid-19 του 2020. Μια υπέροχη μάζα επισκεπτών, πόσο μάλλον για μια πόλη με μόνο 50.000 μόνιμους κατοίκους.

Ως γνωστόν, η πόλη μέλος της UNESCO βρίσκεται σε ένα ιδιαίτερα ευάλωτο και πολύπλοκο οικοσύστημα με άγρια ζωή και παλιόριες. Εάν η κατασκευή του MOSE, μια πρωτότυπη κατασκευή αποτελούμενη από 78 κινητά τεχνητά φράγματα, εδώ και μερικά χρόνια σώζει τη Βενετία από το χρόνο, μείζον πρόβλημα της acqua alta, δηλαδή την υψηλή στάθμη της θάλασσας, η λιμνοθάλασσα απειλείται κατά μεγάλο βαθμό και από τη ρύπανση.

Αφενός ο τουρισμός είναι σημαντικός πόρος για τους Βενετσιάνους, αφετέρου ο υπερτουρισμός αποτελεί απειλή, εφόσον συνεπάγεται τεράστιο όγκο απορριμμάτων, μερίδα του λέοντος των οποίων είναι πλαστικές ουσίες.

Συνέντευξη στην επόμενη σελίδα



Συνέχεια από την προηγούμενη

Απόδειξη, μια σχετική μελέτη, σύμφωνα με την οποία, μετά την ξαφνική διακοπή του τουρισμού λόγω ταξιδιωτικών περιορισμών της πανδημίας κορονοϊού του 2020, προέκυψε σημαντική μείωση των μικρομολυντών που βρέθηκαν στα κανάλια της Βενετίας. Η παρουσία των πλαστικών μικροσωματιδίων εξαρτάται και από τον τουρισμό - και ας μην είναι ορατά με γυμνό μάτι.

Η αγάπη για τον τόπο τους και η πεποίθηση πως έπρεπε να γίνει κάτι για να αντιμετωπιστούν αυτά τα προβλήματα κίνησε επαγγελματίες όπως τους Γκεράντο Τόσο και Ντάβιντε Πολέτο να δημιουργήσουν τη MKO Venice Lagoon Plastic Free.

Τα τελευταία χρόνια, γίνεται λόγος για ανθρωπόκαινο, δηλαδή για μια χρονική εποχή η οποία χαρακτηρίζεται από την σημαντική επίδραση του ανθρώπου στη Γη και που παρεμβαίνει σε αυτά που θα έπρεπε να είναι φυσικά φαινόμενα. Μια βόλτα στις barene, τις νησίδες που δημιουργούνται από τις διακυμάνσεις της παλίρροιας και από τα ιζήματα που αυτά παρασέρνει, μας επιβεβαιώνει αυτή την ανησυχητική τάση.

Σε βίντεο της MKO, διαθέσιμο στον ιστότοπό τους, φαίνεται ο αντιπρόεδρος, Γκεράντο Τόσο, να περπατά σε μια επιφανειακά φυσική νησίδα μεταξύ του Μπουράνο και του Τορτσέλο, όμως σε κάθε βήμα ακούγεται και ένα τρίξιμο. Ο Τόσο σταματά. Κάτω από ένα στρώμα φυτών, βρίσκεται ένα άλλο, πιο ύπουλο, αποτελούμενο σε μεγάλο βαθμό από πλαστικά μπουκάλια.

Η Venice Lagoon Plastic Free είναι πολύ δραστήρια, και τα τελευταία χρόνια έγινε αποδέκτης 4 Ευρωπαϊκών πρότζεκτ τύπου Horizon με σκοπό την επίτηρηση των υδάτων και τη ρύπανση της λιμνοθάλασσας, αλλά και την ευαισθητοποίηση της ευρύτερης κοινότητας.

Ένα πρόγραμμα το οποίο μας κίνησε την περιέργεια ονομάζεται Ghost Boats, και όπως προτείνει το όνομα, αποσκοπεί



Copyright VLPF

στον εντοπισμό και απομάκρυνση παρατημένων σκαφών και βαρκών σε όλη τη λιμνοθάλασσα. Ο Πολέτο εξηγεί πως ανεπίσημα "μια πρώτη έκδοση μιας εφαρμογής που μας επέτρεψε να εντοπίσουμε και να συλλέξουμε αυτές τις βάρκες". Στη συνέχεια, οι βάρκες μεταφέρονται σε μια εταιρεία με την οποία η MKO συνεργάζεται - η Gees Recycling.

Ο Τζόρτζιο Μπετέτο, Τεχνικός Επιχειρήσεων του Ερευνητικού και Αναπτυξιακού Τομέα της ανωτέρω εταιρείας, εξηγεί πως "το πρόβλημα με τα σκάφη, αλλά και με άλλα είδη απορριμμάτων αυτού του τύπου που εγκαταλείπονται σε λιμνοθάλασσες και σε ποτάμια, είναι ότι πρόκειται για αντικείμενα που, σε περίπτωση εξαιρετικών φαινομένων, μπορούν να προκαλέσουν πολύ σημαντικές ζημιές".

Πέραν της συλλογής των βαρκών από τη λιμνοθάλασσα, η συνεργασία μεταξύ της MKO και της εταιρείας αποσκοπεί σε ένα βήμα παραπέρα: στο να δώσουν μια δεύτερη ζωή στα υλικά που συλλέχθηκαν στη λιμνοθάλασσα μέσω μιας καινοτόμα και υπεύθυνης ανακύκλωσης.



Το πρόγραμμα Ghost Boats αποσκοπεί στον εντοπισμό και απομάκρυνση παρατημένων σκαφών και βαρκών σε όλη τη λιμνοθάλασσα
Copyright VLPF

Και έτσι, η Gees Recycling άρχισε να περαματίζεται την παραγωγή πάνελ διαφόρων χρήσεων, με κύρια υλικά τα συστατικά των κάποτε παρατημένων βαρκών.

"Το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι να μπορέσουμε να δημιουργήσουμε κάτι που να μπορεί να πωληθεί, δηλαδή προϊόντα" από απορρίμματα" εξηγεί ο Μπετέτο, από υλικά "που έχουν σημαντικά, θετικά χαρακτηριστικά, και που κατά τη διαδικασία της ανακύκλωσης όχι μόνο δεν δημιουργούν περαιτέρω ρύπανση, αλλά μειώνουν και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις".

Η λιμνοθάλασσα της Βενετίας αποτελεί μια ευάλωτη και ιδιαίτερη περίπτωση υπό πολλές πτυχές, και πέραν της διάσωσης της ίδιας, ο καθαρισμός και η δεύτερη ζωή των παρατημένων υλικών μπορεί να αποτελέσει ένα ανοικτό εργαστήριο-πάρδειγμα για την εφαρμογή καλών πρακτικών σε άλλες περιοχές της υφπλίου. Κάτι που επιβεβαιώνει και ο Μπετέτο, εφόσον το πρόβλημα της εν λόγω ρύπανσης "είναι ευρέως διαδεδομένο τουλάχιστον σε όλη την Ευρώπη, δεχόμαστε πολλά αιτήματα για να παρθούν παρόμοιες πρωτοβουλίες στο Ηνωμένο Βασίλειο και τη Γαλλία".



Copyright VLPF

ΟΛΠ:

Νέα ρεκόρ εσόδων και κερδών το 2024

Ιστορικά υψηλά σε έσοδα, καθαρά κέρδη και διανομή μερίσματος, καθώς και ισχυρές επιδόσεις στους βασικούς επιχειρησιακούς τομείς παρουσίασε ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. για τη χρήση του 2024.

Ειδικότερα, τα συνολικά έσοδα της εταιρείας ανήλθαν σε €230,9 εκατ., αυξημένα κατά 5,0% ή €11,1 εκατ. σε σύγκριση με το 2023. Τα κέρδη προ φόρων ανήλθαν σε €112,9 εκατ., σημειώνοντας αύξηση 17,4%, ενώ τα καθαρά κέρδη μετά από φόρους διαμορφώθηκαν σε €87,4 εκατ., αυξημένα κατά 30,8%. Τα αποτελέσματα επιβεβαιώνουν τη διαρκή ενίσχυση της οικονομικής ευρωστίας και της λειτουργικής αποδοτικότητας της εταιρείας. Επίσης, τα ταμειακά διαθέσιμα ανήλθαν σε €204,5 εκατ. στις 31 Δεκεμβρίου 2024.

Η Διοίκηση προτείνει διανομή μερίσματος ύψους €1,92 ανά μετοχή, ενισχυμένο κατά 43,7% σε σύγκριση με το αντίστοιχο μέρισμα του €1,336 το 2023. Πρόκειται για τη μεγαλύτερη διανομή μερίσματος και την υψηλότερη κερδοφορία στην ιστορία της εταιρείας, σημειώνοντας για τέταρτη συνεχόμενη χρονιά βελτιωμένα οικονομικά αποτελέσματα.

Νέο ρεκόρ η κρουαζιέρα

Στους επιμέρους επιχειρησιακούς τομείς, η κρουαζιέρα κατέγραψε νέο ρεκόρ, σε αριθμό προσεγγίσεων πλοίων, επιβατική κίνηση και έσοδα που αυξήθηκαν κατά 15,5%. Ο στρατηγικός σχεδιασμός και οι στοχευμένες συνεργασίες ενίσχυσαν περαιτέρω τη θέση του Πειραιά ως κορυφαίου κόμβου κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο.

Ο σταθμός αυτοκινήτων παρουσίασε αύξηση εσόδων κατά 28,2%, κυρίως λόγω της ανόδου των εσόδων αποθήκευσης και



της ενίσχυσης της εγχώριας ζήτησης. Η θετική αυτή επίδοση αντιστάθηκε τη μείωση του φορτίου διαμετακόμισης, αναδεικνύοντας την αποδοτικότητα του τομέα.

Ο Προβλήτας Ι, τον οποίο διαχειρίζεται απευθείας η ΟΛΠ Α.Ε., παρουσίασε αύξηση εσόδων κατά 10,1%, ως αποτέλεσμα της αυξημένης διακίνησης φορτίων στο δεύτερο εξάμηνο. Οι Προβλήτες ΙΙ και ΙΙΙ σημείωσαν μείωση εσόδων 6,5% λόγω της μείωσης διακίνησης κυρίως στο πρώτο εξάμηνο. Συνολικά, η δραστηριότητα στους σταθμούς εμπορευματοκι-

Ο Προβλήτας Ι, τον οποίο διαχειρίζεται απευθείας η ΟΛΠ Α.Ε., παρουσίασε αύξηση εσόδων κατά 10,1%, ως αποτέλεσμα της αυξημένης διακίνησης φορτίων στο δεύτερο εξάμηνο

βωτίων επέδειξε αξιοσημείωτη ανθεκτικότητα, διατηρώντας τα συνολικά έσοδα των προβλητών Ι, ΙΙ και ΙΙΙ στο ίδιο επίπεδο, παρά τις επιπτώσεις της κρίσης στην Ερυθρά Θάλασσα, η οποία επηρέασε τις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες.

Στην ακτοπλοία, καταγράφηκε αύξηση των εσόδων κατά 6,5% λόγω αύξησης τόσο στην μεταφορά επιβατών όσο και οχημάτων. Τα στοιχεία αυτά επιβεβαιώνουν τον καθοριστικό ρόλο του Πειραιά ως βασικού πυλώνα της εγχώριας ακτοπλοίας και της διασύνδεσης της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά.

Η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη διατήρησε έντονη δραστηριότητα το 2024, και τα συνολικά έσοδα από ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες αυξήθηκαν κατά 0,6%.

Ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΟΛΠ Α.Ε., κ. Su Xudong, δήλωσε:

«Είμαστε περήφανοι που ανακοινώσαμε ακόμη μία χρονιά ισχυρών οικονομικών και λειτουργικών επιδόσεων. Παρά το παγκόσμιο αβέβαιο περιβάλλον, καταφέραμε να καταγράψουμε εκ νέου ιστορικά αποτελέσματα, επενδύοντας ταυτόχρονα στο μέλλον του λιμένα. Αυτό αποδεικνύει τη δύναμη της στρατηγικής μας και την αφοσίωση των ανθρώπων μας. Το προτεινόμενο μέρισμα αντικατοπτρίζει τη δέσμευσή μας να δημιουργούμε αξία για τους μετόχους μας και να στηρίζουμε τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη του λιμένα και την ελληνική οικονομία».



Αυξήθηκε στα 4.221 πλοία ο ελληνόκτητος στόλος

Συνεχίζει να κυριαρχεί στις θάλασσες του κόσμου η ελληνική ναυτιλία, σύμφωνα με τα στοιχεία της 38η ετήσιας έκθεσης της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας - Greek Shipping Cooperation Committee, η οποία αναφέρει πως ο αριθμός του ελληνόκτητου στόλου αριθμεί 4.221 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 354,1 εκατ. dwt.

Τα 4.221 εμπορικά πλοία είχαν συνολική χωρητικότητα 354.092.466 DWT και 208.010.850 GT. Σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος 2024, καταγράφεται μια αύξηση σε μονάδες κατά 9 πλοία, αλλά μείωση κατά 1.117.034 DWT και 241.738 GT. Τα στοιχεία δεν περιλαμβάνουν 456 πλοία διαφόρων κατηγοριών που είναι σε παραγγελία από ναυπηγεία, συνολικού DWT 43.186.564 και GT 27.035.837.

Ο Ελληνόκτητος στόλος είναι καταγεγραμμένος σε 29 διαφορετικά νηολόγια. Οι μεγαλύτερες αυξήσεις σημειώθηκαν στην Πορτογαλία, τη Μάλτα, την Κύπρο και τις Βερμούδες. Αντίθετα, οι Νήσοι Μάρσαλ, ο Παναμάς, οι Μπακάμες, η Λιβερία και το Isle of Man κατέγραψαν μικρές μειώσεις.

Η Ελληνική σημαία κατέγραψε μείωση κατά 16 πλοία, ενώ η χωρητικότητα μειώθηκε κατά 2.976.462 DWT και 1.207.856 GT. Παρά τη μείωση, το ελληνικό νηολόγιο παραμένει στην 4η θέση παγκοσμίως με 480 πλοία και αντιπροσωπεύει το 13,8% της συνολικής DWT του Ελληνόκτητου στόλου.

Οι σημαίες της Λιβερίας και των Νήσων Μάρσαλ εξακολουθούν να έχουν το μεγαλύτερο μερίδιο στον Ελληνόκτητο στόλο, με 1.149 και 1.036 πλοία αντίστοιχα. Σε όρους χωρητικότητας, η Λιβερία αντιπροσωπεύει το 29,1% της συνολικής DWT του Ελληνόκτητου στόλου, οι Νήσοι Μάρσαλ το 23,1% και η Μάλτα το 15,1%.

Το 6,5% του παγκόσμιου στόλου

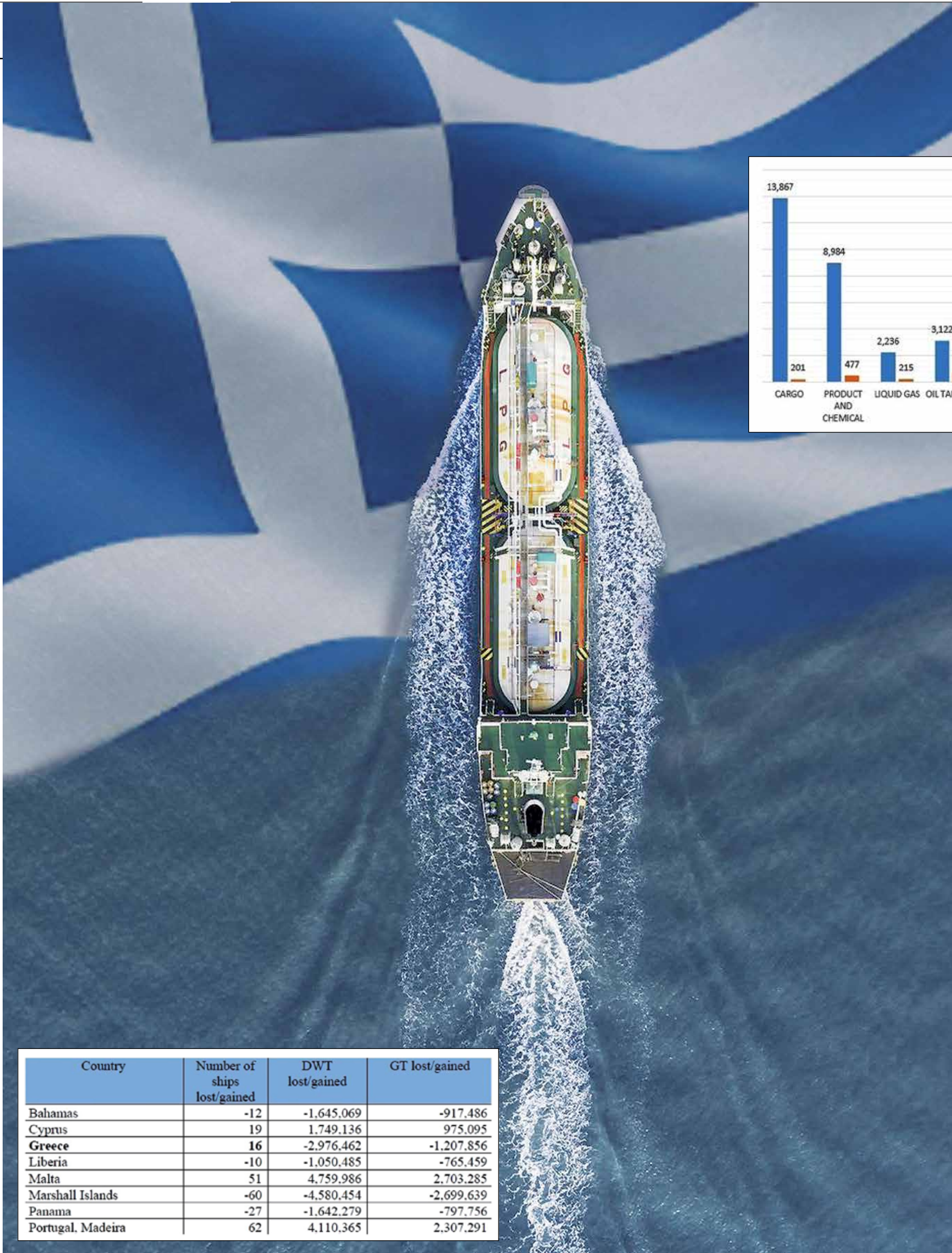
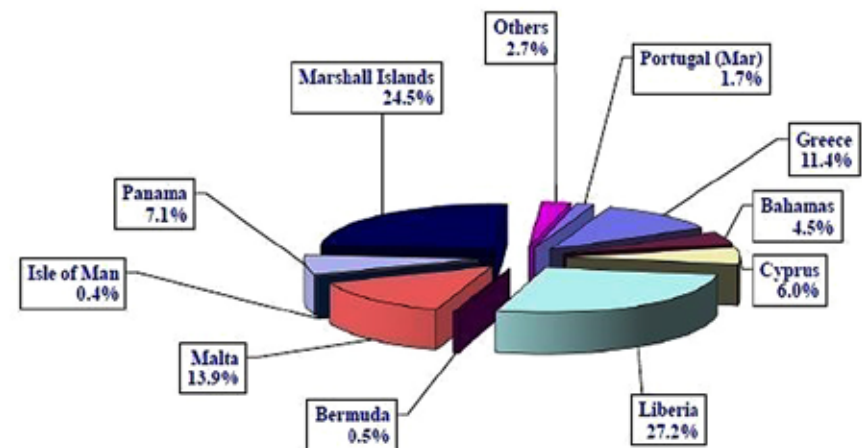
Τα δεδομένα για τον στόλο των Ελλήνων ανά τύπο πλοίου αντανακλούν για ακόμα ένα έτος τον πρωταγωνιστικό ρόλο της ελληνόκτητης ναυτιλίας στη χύδην φορτηγό ναυτιλία. Ο στόλος πετρελαιοφόρων των Ελλήνων αποτελεί το 22,7% του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων.

Τα αντίστοιχα ποσοστά για ore & bulk carriers, liquefied gas carriers, containerships και chemical & product tankers ανέρχονται σε 15,8%, 9,4%, 5,8% και 5,3%.

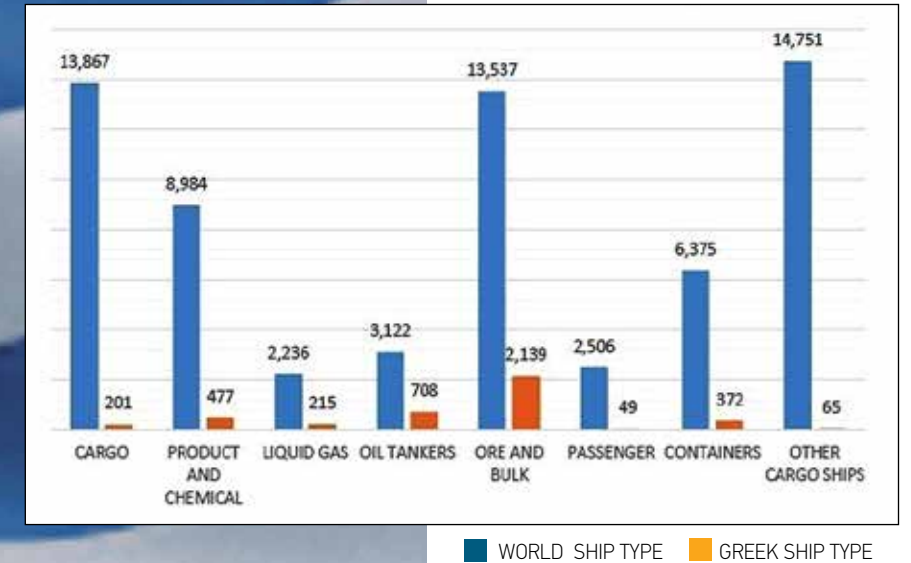
Σε ευρύτερο πλαίσιο, ο ελληνόκτητος στόλος συνιστά το 6,5% του παγκόσμιου σε αριθμό πλοίων και το 14,5% σε όρους χωρητικότητας.

Date	Ships	DWT	GT
March 1988	2,487	85,047,436	47,269,018
March 1989	2,428	81,928,296	45,554,419
February 1990	2,426	84,439,159	46,580,539
March 1991	2,454	87,102,785	47,906,852
March 1992	2,688	98,218,176	53,891,528
March 1993	2,749	103,958,104	56,918,268
March 1994	3,019	120,650,373	66,342,046
March 1995	3,142	126,128,352	71,666,943
March 1996	3,246	129,737,336	75,156,763
March 1997	3,204	127,782,567	74,982,110
February 1998	3,358	133,646,831	78,900,843
March 1999	3,424	139,255,184	83,454,890
March 2000	3,584	150,966,324	90,227,491
March 2001	3,618	168,434,370	100,220,348
March 2002	3,480	164,613,935	98,195,100
May 2003	3,355	171,593,487	103,807,860
March 2004	3,370	180,140,898	108,929,135
March 2005	3,338	182,540,868	109,377,819
March 2006	3,397	190,058,534	113,603,803
February 2007	3,699	218,229,552	129,765,470
February 2008	4,173	260,929,221	154,599,274
February 2009	4,161	263,560,741	156,214,619
February 2010	3,996	258,121,898	152,616,046
March 2011	3,848	261,675,981	153,128,919
March 2012	3,760	264,054,167	155,904,976
March 2013	3,677	265,336,520	155,988,384
March 2014	3,901	290,847,132	170,984,684
March 2015	4,057	314,456,451	184,063,875
February 2016	4,092	320,597,574	188,904,194
March 2017	4,085	328,763,767	192,430,519
March 2018	4,148	341,925,357	199,286,013
March 2019	4,017	339,549,357	198,164,080
March 2020	3,968	340,823,637	199,693,859
March 2021	4,038	350,465,999	205,647,569
March 2022	4,140	355,342,694	210,077,273
March 2023	4,110	349,217,144	204,347,362
March 2024	4,212	355,209,500	208,252,588
March 2025	4,221	354,092,466	208,010,850

Main Registries of Greek Controlled Ships



World and Greek Controlled Fleets by ship type and ship numbers



Οι ναυπηγήσεις

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και το γεγονός πως οι παραγγελίες ναυπήγησης αντιπροσωπεύουν αύξηση 23%, γεγονός που υποδηλώνει αυξημένο ενδιαφέρον των Ελλήνων πλοιοκτητών για πλοία νέας τεχνολογίας.

Την ίδια περίοδο ναυπηγούνται 456 πλοία χωρητικότητας 43,19 εκατ. dwt. Το 7,7% των πλοίων του παγκόσμιου orderbook αντιστοιχούν σε παραγγελίες που έχουν τοποθετήσει Έλληνες πλοιοκτήτες. Το αντίστοιχο ποσοστό σε όρους χωρητικότητας είναι 12,2%.

Στο βιβλίο παραγγελιών, οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν σε εξέλιξη παραγγελίες για:

- 157 δεξαμενόπλοια
- 66 χημικά και δεξαμενόπλοια προϊόντων
- 54 LNG carriers
- 132 φορτηγά χύδην φορτίου
- 23 πλοία εμπορευματοκιβωτίων
- 10 φορτηγά πλοία γενικού φορτίου

Η μέση ηλικία

Η μέση ηλικία του στόλου που ελέγχεται από την Ελλάδα σε όρους πλοίων αυξήθηκε ελαφρώς σε σχέση με το προηγούμενο έτος, αλλά, παρ' όλα αυτά, συνεχίζει να είναι 4,3 χρόνια κάτω από τη μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου.

Η μέση ηλικία του στόλου που ελέγχεται από την Ελλάδα σε όρους πλοίων είναι τώρα 14,2 χρόνια, σε σύγκριση με 18,5 χρόνια για τον παγκόσμιο στόλο. Σε όρους GT και DWT, είναι 12,6 και 12,5 χρόνια αντίστοιχα, ενώ για τον παγκόσμιο στόλο είναι 13,5 και 13,3 χρόνια.

Η μέση ηλικία του υπάρχοντος στόλου με ελληνική σημαία παρουσίασε μια ελαφρά αύξηση σε όρους αριθμού πλοίων, φτάνοντας τώρα τα 16,3 χρόνια, σε σύγκριση με 15,5 το 2024. Παρατηρήθηκε επίσης μια ελαφρά αύξηση σε όρους GT και DWT, με τιμές 10,7 και 10,3 αντίστοιχα, σε σχέση με 10,3 και 9,9 χρόνια το 2024.

Οι παραγγελίες ναυπήγησης αντιπροσωπεύουν αύξηση 23%, γεγονός που υποδηλώνει αυξημένο ενδιαφέρον των Ελλήνων πλοιοκτητών για πλοία νέας τεχνολογίας

Country	Number of ships lost/gained	DWT lost/gained	GT lost/gained
Bahamas	-12	-1,645,069	-917,486
Cyprus	19	1,749,136	975,095
Greece	16	-2,976,462	-1,207,856
Liberia	-10	-1,050,485	-765,459
Malta	51	4,759,986	2,703,285
Marshall Islands	-60	-4,580,454	-2,699,639
Panama	-27	-1,642,279	-797,756
Portugal, Madeira	62	4,110,365	2,307,291

Η αλληλοεπίδραση των ελληνικών ναυπηγείων με την ποντοπόρο ναυτιλία

Άρθρο του
Βασίλη Κορκίδη

Προέδρον ΕΒΕΠ

Η ισχύς μας, η ισχύς αυτής της χώρας είναι η ναυτιλία της. Μας αρέσει όταν αποκαλούν την Ελλάδα «έθνος ναυτικών» αλλά στην πραγματικότητα ο απλός πολίτης αυτού του έθνους ίσως να μην έχει συνειδητοποιήσει ηθελημένα ή και άθελά του τη σημασία της ισχύος της.

Και από ότι φαίνεται δεν είναι μόνο οι Έλληνες που δεν έχουν συνειδητοποιήσει τι εστί ναυτιλία. Είναι και οι λοιποί λαοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης που δεν έχουν καταλάβει τη σημασία της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας στην οποία ηγετικό ρόλο διαδραματίζει η ναυτιλία των Ελλήνων. Και τούτο γιατί δεν θα χρειαζόταν ο Μάριο Ντράγκι να επισημάνει ότι η ναυτιλία αποτελεί σημαντικό μοχλό ανταγωνιστικότητας και οικονομικής ισχύος της Ευρώπης, διασφαλίζοντας την απρόσκοπτη διακίνηση αγαθών που στηρίζουν τις βιομηχανίες και το εμπόριο. Μια ανθεκτική και κυρίαρχη Ευρώπη οφείλει να διαιτηρεί σταθερές αλυσίδες εφοδιασμού και αξιόπιστα και ασφαλή δίκτυα μεταφορών.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει «πυροβολήσει τα πόδια της» πολλές φορές με άστοχες πολιτικές και δράσεις περιφερειακού χαρακτήρα, γεγονός που είχε σαν αποτέλεσμα ο ανταγωνισμός να κερδίσει χωρίς κανένα κόπο. Και αξίζει να δούμε τι έγινε με τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία, αξίζει να αξιολογήσουμε, έστω και τώρα, τις επιλογές που ώθησαν τα ασιατικά ναυπηγεία να γιγαντωθούν μονοπωλώντας τις παραγγελίες για νεότευκτα πλοία όλων των κατηγοριών, να δούμε μια πτυχή του εμπορικού πολέμου μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας για τα ναυπηγεία αλλά και να κατανοήσουμε την εικόνα που έχει δημιουργηθεί.

Και πρέπει να γίνει τάχιστα αυτό για να καταστεί δυνατή η σχηματοποίηση ενός νέου ανταγωνιστικού πλαισίου σε επίπεδο ΕΕ που να «αφυπνίσει» την ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία, ώστε να καταστεί εκ νέου ανταγωνιστική προς την ασιατική, στην οποία σύντομα θα ενταχθεί και η Ινδία. Ωστόσο προ της αφύπνισης η σοβαρότερη δράση θα πρέπει να είναι η πλήρης απαλλαγή από στρεβλώσεις χάρη στις οποίες οι ασιατικές μονάδες κέρδισαν την μερίδα του λέοντος. Πρέπει να γίνει κατανοητό από τα κέντρα εξουσίας της ΕΕ ότι δεν έχουμε να ανταγωνιστούμε σε ευρωπαϊκό επίπεδο «εαυτούς και αλλήλους» αλλά να ανταγωνιστούμε τους Ασιάτες σήμερα, τους Ινδούς αύριο και τους Αμερικανούς ίσως μεθαύριο.

Με τον χρόνο να τρέχει αντίστροφα και επι ελληνικού εδάφους θα πρέπει να αρθούν τάχιστα τα όποια εμπόδια υπάρχουν από το παρελθόν, να αρθούν οι όποιες στρεβλώσεις, ώστε να δημιουργηθεί εκείνο το κατάλληλο πλαίσιο για την ανάπτυξη της ναυπηγικής μας βιομηχανίας και του συνόλου του cluster που την περιβάλλει.



Βασίλης Κορκίδης :

Πρέπει να γίνει κατανοητό από τα κέντρα εξουσίας της ΕΕ ότι δεν έχουμε να ανταγωνιστούμε σε ευρωπαϊκό επίπεδο «εαυτούς και αλλήλους» αλλά να ανταγωνιστούμε τους Ασιάτες σήμερα, τους Ινδούς αύριο και τους Αμερικανούς ίσως μεθαύριο.

Με τον χρόνο να τρέχει αντίστροφα και επι ελληνικού εδάφους θα πρέπει να αρθούν τάχιστα τα όποια εμπόδια υπάρχουν από το παρελθόν, να αρθούν οι όποιες στρεβλώσεις, ώστε να δημιουργηθεί εκείνο το κατάλληλο πλαίσιο για την ανάπτυξη της ναυπηγικής μας βιομηχανίας και του συνόλου του cluster που την περιβάλλει. Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι τα ναυπηγεία μας μπορούν να εξασφαλίζουν την υποστήριξη της ναυτιλίας των Ελλήνων, να ανανεώσουν τον ακτοπλοϊκό μας στόλο, να δώσουν νέες θέσεις εργασίας άρα και νέα δυναμική στην οικονομία. Πρέπει παράλληλα να μπει μία τελεία και παύλα στο «κεφάλαιο» εξαγωγής της ναυπηγικής μας τεχνολογίας, γιατί η εξαγωγή της τα χρόνια που πέρασαν αξιοποιήθηκε από έναν κακέιθεν τη χώρας γειτονικά κράτη ακόμη και από ασιατικές μονάδες. Η ΕΕ, μην ξεχνάμε, «έδωσε» την τεχνολογία της ισχυρής αυτοκινητοβιομηχανίας της στους Ασιάτες και τώρα «καταρρέει» από τον ανταγωνισμό που η ίδια χάρισε. Τέ-

τοια λοιπόν και άλλα λάθη πρέπει να αποφευχθούν στο εγγύς μέλλον.

Είναι «τραγικά αστείο» στον εμπορικό πόλεμο μεταξύ Κίνας και ΗΠΑ για τα ναυπηγεία, οι άλλες Ασιατικές χώρες να ανακοινώνουν ότι, για πλοία που δεν θα τιμωρηθούν με τα επιπρόσθετα λιμνατικά που θα επιβάλουν οι ΗΠΑ σε κινεζικής κατασκευής πλοία, οι ναυπηγικές τους γιάρδες θα ανοίξουν μετά το 2029 για νέες παραγγελίες. Είναι μια ευκαιρία που η ΕΕ πρέπει να την αξιοποιήσει κερδίζοντας για λογαριασμό των ναυπηγείων της. Ευκαιρία που δεν πρέπει να χαθεί.

Η θωράκιση των ευρωπαϊκών ναυπηγείων, η θωράκιση των ελληνικών ναυπηγικών μονάδων θα συμβάλουν στην θωράκιση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Σε χρονική συγκυρία όπου ο παραλογισμός των γεωπολιτικών εντάσεων θα θέσει σε κίνδυνο την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας πρέπει, οφείλουμε, να «καλυβδώσουμε» την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών ναυπηγικών μονάδων.

Δεν πρέπει να βλέπουμε τα πράγματα μονοδιάστατα. Οφείλουμε να διασφαλίσουμε τον θεμιτό ανταγωνισμό και στο θαλάσσιο εμπόριο, διαφυλάσσοντας και θωρακίζοντας τους ζωτικούς διαδρόμους μεταφορών. Και δικαίως η πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνα Τραυλού, πρόσφατα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης στις Βρυξέλλες για τη Ναυτιλία, μεταξύ των άλλων, τόνισε πως «σε μια κομβική στιγμή για την ευρωπαϊκή ναυτιλία, αλλά και μια καθοριστική στιγμή για την ίδια την Ευρώπη... είναι επιτακτική ανάγκη να αναγνωριστεί η ναυτιλία από τους θεσμούς ως θεμέλιο της οικονομικής κυριαρχίας και γεωπολιτικής σταθερότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Χρειάζεται να θεσπιστούν και να εφαρμοστούν άμεσα πολιτικές που θα διασφαλίζουν τη θωράκιση της ηγετικής θέσης της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στον παγκόσμιο χάρτη, λαμβάνοντας υπόψη ότι ανταγωνιστικότητα και βιωσιμότητα δεν είναι αντίρροπες δυνάμεις, αλλά ομόρροπες που απαιτείται να δρουν παράλληλα, να αλληλοεπιδρούν».

Ξέπεψε ένα σαφές μήνυμα προς πάσα κατεύθυνση και με πολλούς αποδέκτες. Όρα να δούμε λοιπόν και την αλληλοεπίδραση ελληνικών ναυπηγείων με την ποντοπόρο ναυτιλία. Οφείλουμε να προσέχουμε πολύ από εδώ και πέρα, όσα ελληνικά ναυπηγεία έχουμε, πριν να είναι πολύ αργά στο μέλλον.

Ρεκόρ επιδόσεων το 2024

Σύμφωνα με στοιχεία της Λιμένων Ελλάδας (ΕΛΙΜΕ), οι συνολικές αφίξεις πλοίων ανήλθαν σε 5.490 και ο αριθμός των επισκεπτών σε 7.927.709 καταγράφοντας επιπλέον 260 αφίξεις πλοίων και 924.559 επισκέπτες έναντι του 2023.

Τα στοιχεία του 2023 και του 2024 δείχνουν ότι η χώρα μας παραμένει ισχυρά ελκυστικός προορισμός για την αγορά της κρουαζιέρας

Αντίστοιχα σε ποσοστιαία βάση το 2024 έναντι του 2023 είχαμε αύξηση 5% στις προσεγγίσεις κρουαζιεροπλοίων και αύξηση 13,2% στον αριθμό των επιβατών. Αξίζει να σημειωθεί ότι το προηγούμενο ιστορικό ρεκόρ αφίξεων σημειώθηκε το 2023 με 5.230 προσεγγίσεις κρουαζιεροπλοίων και 7.003.150 επιβάτες.

Η διαφορά των ποσοστίων μεταβολών μεταξύ πλοίων και επιβατών για τα έτη 2024, 2023 δείχνει ότι η χώρα μας παραμένει ισχυρά ελκυστικός προορισμός για την αγορά της κρουαζιέρας η οποία χάρη στις προσπάθειες των εταιριών, των λιμανιών, των Υπουργείων, τη συνεργασία των τοπικών κοινωνιών αλλά και όλης της αγοράς παρουσιάζει σημαντική ανάπτυξη, η οποία όπως δείχνουν οι προκταθείσες θα συνεχιστεί και για την επόμενη χρονιά.



Πού καταγράφηκε μεγαλύτερη αύξηση

Πρωτοπόρος σε σχέση με τον αριθμό των επιβατών κρουαζιέρας αναδεικνύεται για μια ακόμη χρονιά ο Πειραιάς με 1.730.000 περίπου επιβάτες και ακολούθως η Σαντορίνη με 1.345.837, η Μύκονος με 1.293.051 και στη συνέχεια η Κέρκυρα, το Ηράκλειο, η Ρόδος, και το Κατάκολο.

Αναφορικά με τις προσεγγίσεις πλοίων ο Πειραιάς βρίσκεται στην πρώτη θέση με 810 προσεγγίσεις, ακολούθη η Μύκονος με 768, η Σαντορίνη με 750 και στη συνέχεια η Κέρκυρα, η Ρόδος, το Ηράκλειο, και η Πάτμος.

Τα περισσότερα λιμάνια παρουσίασαν σημαντικές αυξήσεις επιβατών έναντι του 2023 με πρωτοπόρο στην κατάταξη σε απόλυτους αριθμούς τον Πειραιά με 230.000 (+15,33%) και ακολούθως τη Μύκονο με 100.229 (+8,40%), τα Χανιά με 62.202 (+29%), τη Σαντορίνη με 46,869 (+4%) και το Κατάκολο με 10.168 (+ 5%)

Ένα επίσης σημαντικό στοιχείο για τη χρονιά που πέρασε για την αγορά κρουαζιέρας είναι η επιλογή των ελληνικών λιμανιών για homeporting. Όπως είναι αναμενόμενο το λιμάνι του Πειραιά πρωτοστατεί στο homeporting με 635 αφίξεις και 1.110.000 επιβάτες που ξεκίνησαν και τελείωσαν το ταξίδι τους από τον Πειραιά. Ακολουθεί το λιμάνι της Κέρκυρας με 54 αφίξεις και 196.057 επιβάτες, το Ηράκλειο με 36 αφίξεις και 135.559 επιβάτες, το Λαύριο με 102 αφίξεις και 152.135 επιβάτες, και η Θεσσαλονίκη με 30 αφίξεις και 18.285 επιβάτες.

Όπως αποδεικνύεται από τα προαναφερθέντα αλλά και από τις παρουσιάσεις των έγκυρων μελετών που αφορούν την κρουαζιέρα στη χώρα μας για το 2024, η κρουαζιέρα αποτελεί ένα σπουδαίο μοχλό ανάπτυξης τόσο για τις τοπικές κοινωνίες όσο και για την εθνική οικονομία. Η σημαντική αύξηση του homeporting και η περαιτέρω ανάπτυξη των υποδομών θα ενισχύσουν ακόμη περισσότερο αυτές τις προοπτικές και σίγουρα τα οφέλη σε εθνικό αλλά και τοπικό επίπεδο θα πολλαπλασιαστούν.

Προσδοκίες για το τρέχον έτος

Για το 2025, παρά τα ιστορικά ρεκόρ των προηγούμενων ετών αναμένεται μια σημαντική αύξηση των αφίξεων πλοίων και επιβατών που όπως δείχνουν τα μέχρι σήμερα στοιχεία θα ξεπεράσει το 10%.

Στοιχεία Αφίξεων Κρουαζιέρας 2024-2023 Συνολικά Χώρας

№/Α	ΠΡΟΣΤΡΩΜΟΙ	2024			2023				
		Διαφογή κλάσης 2023-2024	Διαφογή ποσοστού κλάσης 2023-2024	Αριθμός αφίξεων κ/λ 01/01 έως 31/12/2024	Διαφογή ποσοστού επιβατών 2023-2024	Διαφογή ποσοστού επιβατών 2023-2024	Αριθμός αφίξεων κ/λ 01/01 έως 31/12/2023		
1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ *	50	7%	810	230.000	15%	1.730.000	760	1.500.000
2	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	-50	-6%	750	46.869	4%	1.345.837	800	1.298.968
3	ΜΥΚΟΝΟΣ	19	3%	768	100.229	8%	1.293.051	749	1.192.822
4	ΚΕΡΚΥΡΑ	84	24%	437	148.431	22%	815.613	353	667.182
5	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	13	5%	266	135.594	35%	518.575	253	382.981
6	ΡΟΔΟΣ	-24	-6%	347	4.541	1%	458.373	371	453.832
7	ΚΑΤΑΚΟΛΟ	11	5%	217	10.168	3%	400.321	206	390.153
8	ΧΑΝΙΑ (ΣΟΥΔΑ)	9	7%	131	62.202	29%	279.754	122	217.552
9	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ-ΘΙΑΚΗ	25	22%	137	25.741	1%	186.219	112	160.478
10	ΛΑΥΡΙΟ	3	3%	102	23.013	19%	146.396	99	123.383
11	ΠΑΤΜΟΣ	24	10%	255	8.421	6%	139.747	231	131.326
12	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ *	13	19%	81	64.100	105%	125.000	68	60.900
13	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	-7	-9%	67	-20.790	-17%	102.428	74	123.218
14	ΝΑΥΠΑΓΙΟ	-4	-3%	123	16.828	38%	61.538	127	44.710
15	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	-3	-7%	40	9.167	26%	45.046	43	35.879
16	ΚΩΣ	42	156%	69	37.887	547%	44.812	27	6.925
17	ΜΗΛΟΣ	28	35%	109	16.765	61%	44.080	81	27.315
18	ΚΑΒΑΛΑ	-8	-22%	28	22.486	107%	43.538	36	21.052
19	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	14	17%	96	3.551	27%	16.605	82	13.054
20	ΒΟΛΟΣ	-9	-26%	26	-9.981	-38%	16.142	35	26.123
21	ΥΔΡΑ	-16	-32%	34	-1.712	-12%	11.995	50	13.707
22	ΓΥΘΕΙΟ	12	48%	37	2.297	25%	11.573	25	9.276
23	ΣΥΡΟΣ	-1	-1%	70	-2.903	-20%	11.258	71	14.161
24	ΠΑΡΟΣ	-1	-2%	53	-12.781	-53%	11.234	54	24.015
25	ΣΑΜΟΣ	22	275%	30	8.464	752%	9.590	8	1.126
26	ΓΕΑ	38	83%	84	5.184	120%	9.510	46	4.326
27	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	8	114%	15	3.428	82%	7.594	7	4.166
28	ΣΚΙΑΘΟΣ	-5	-26%	14	-2.357	-33%	4.877	19	7.234
29	ΝΑΞΟΣ	-2	-6%	30	1.108	37%	4.095	32	2.987
30	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	-2	-2%	7	-1.031	-23%	3.432	9	4.463
31	ΣΠΕΤΣΕΣ	8	38%	29	-1.948	-36%	3.400	21	5.348
32	ΣΥΜΗ	-15	-47%	17	-2.773	-45%	3.327	32	6.100
33	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	-4	-57%	3	1.445	77%	3.321	7	1.876
34	ΛΙΜΝΟΣ	-10	-45%	12	-3.781	-56%	3.024	22	6.805
35	ΠΥΛΟΣ	2	12%	19	-1.429	-37%	2.396	17	3.825
36	ΧΙΟΣ	-6	-40%	9	-3.22	-12%	2.290	15	2.612
37	ΡΕΘΥΜΝΟ	7	24%	36	24	1%	1.788	29	1.764
38	ΣΙΦΝΟΣ	-13	-45%	16	-694	-28%	1.783	29	2.477
39	ΠΑΡΓΑ	6	67%	15	-469	-22%	1.656	9	2.125
40	ΠΑΤΡΑ	11	85%	24	1.087	269%	1.491	13	404
41	ΤΗΝΟΣ	8	200%	12	610	80%	1.371	4	761
42	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	-2	-8%	22	21	2%	1.004	24	983
43	ΠΕΡΕΒΕΛΑ	9	100%	18	500	104%	979	9	479
44	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	-6	-67%	3	-959	-56%	762	9	1.721
45	ΙΟΣ	6	100%	12	-53	-16%	285	6	338
46	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	-5	-56%	4	-209	-49%	216	9	425
47	ΔΕΣΦΥΛΛΑΙΑ	-2	-33%	4	-354	-64%	201	6	555
48	ΚΥΘΗΡΑ	-14	-88%	2	-657	-78%	182	16	839
ΣΥΝΟΛΟ:				5490			7.927.709	5227	7.002.751

8ο POSIDONIA SEA TOURISM FORUM

Η βιομηχανία κρουαζιέρας συγκεντρώνεται στην Κρήτη

Με τη δυναμική υποστήριξη της Περιφέρειας Κρήτης και του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου, η κορυφαία εκδήλωση θα αποτελέσει κομβικό σημείο συνάντησης για στελέχη των μεγαλύτερων εταιρειών κρουαζιέρας, επιχειρηματίες του κλάδου, προορισμούς και φορείς του θαλάσσιου τουρισμού από την Ελλάδα και την Ανατολική Μεσόγειο, για να εξετάσουν πρόσφατες εξελίξεις στον τουρισμό κρουαζιέρας και νέες επιχειρηματικές συμφωνίες. Παράλληλα, θα αναλυθούν οι προκλήσεις και οι ευκαιρίες που διαμορφώνουν το μέλλον του κλάδου, καθιστώντας το PSTF 2025 ένα γεγονός-ορόσημο για τη ναυτιλιακή και τουριστική βιομηχανία.

Θεόδωρος Βώκος, Διευθύνων Σύμβουλος της Εκθέσεις Ποσειδώνια Α.Ε., δήλωσε: «Τα επόμενα τρία χρόνια θα παραδοθούν 40 νέα κρουαζιερόπλοια, προσθέτοντας άλλες 90.000 κλίνες στη χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου. Καθώς η Ανατολική Μεσόγειος γίνεται πιο σημαντική για τον κλάδο της κρουαζιέρας, λόγω των σχεδίων για αυξημένη ανάπτυξη κρουαζιερόπλοιων στην περιοχή, είναι φυσικό τόσο οι μεγάλες όσο και οι εξειδικευμένες εταιρείες κρουαζιέρας να θέλουν να βρίσκονται στην Κρήτη για το PSTF 2025».

Κατά τη διάρκεια του διήμερου Φόρουμ, στο Συνεδριακό Κέντρο Μίκης Θεοδωράκης οι ηγέτες του κλάδου θα αναζητήσουν στρατηγικές για τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας των πιο δημοφιλών προορισμών της περιοχής, καθώς επίσης νέους προορισμούς, κατάλληλους να ενταχθούν στα δρομολόγια τους.

Υπεύθυνη διαχείριση

Την πρώτη ημέρα του Φόρουμ, οι συζητήσεις θα επικεντρωθούν στη διατήρηση της ισορροπίας μεταξύ της αυξανόμενης επιβατικής κίνησης και της υπεύθυνης διαχείρισης περιζήτητων προορισμών, καθώς και στην ανάπτυξη και προώθηση νέων προορισμών. Με γνώμονα τη βιωσιμότητα στον θαλάσσιο τουρισμό, ο κλάδος επιδιώκει να χαράξει ένα νέο στρατηγικό πλαίσιο για τη λειτουργία της κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο.

Η Elisabetta de Nardo, Senior Vice President, Global Port Relations & Commercial Services της MSC Cruises, τόνισε τη σημασία του Φόρουμ: «Το Posidonia Sea Tourism Forum είναι μια φανταστική ευκαιρία να ανταλλάξουμε γνώση που μπορεί να μας βοηθήσει να διαμορφώσουμε τη συνεχιζόμενη πορεία ανάπτυξης του κλάδου μας. Είναι προς το συμφέρον όλων, των εταιρειών κρουαζιέρας, των λιμανιών, των προορισμών και



κάθε εμπλεκόμενου με την τουριστική βιομηχανία, να διασφαλίσουμε ότι συνεργαζόμαστε για να αντιμετωπίσουμε τα ζητήματα που μας απασχολούν στη Μεσόγειο, όπως η εξασφάλιση πλαισίου για την παράκτια ενεργειακή υποστήριξη (Onshore Power Supply - OPS), αλλά και η εξειδίκευση σε ορισμένους προορισμούς, ένα θέμα που απασχολεί ιδιαίτερα την Ελλάδα. Ως κορυφαία εταιρεία κρουαζιέρας στην Ευρώπη, η MSC Cruises δεσμεύεται σε μια συνεργατική προσέγγιση για υπεύθυνο τουρισμό, που θα διασφαλίζει ότι καλύπτουμε τις ανάγκες των επιβατών μας προστατεύοντας παράλληλα τους προορισμούς που επισκεπτόμαστε και το θαλάσσιο περιβάλλον στο οποίο βασιζόμαστε».

«Μικρά Κρουαζιερόπλοια»

Μία από τις πολυαναμενόμενες συζητήσεις την ημέρα έναρξης του PSTF 2025 είναι το πάνελ με θέμα τα «Μικρά Κρουαζιερόπλοια», που θα ασχοληθεί με ένα δυναμικό και ταχέως αναπτυσσόμενο τμήμα της αγοράς στην περιοχή. Καθώς το ενδι-

Η προβολή νέων προορισμών και η σύναψη επιχειρηματικών συμφωνιών στο επίκεντρο του Posidonia Sea Tourism Forum

αφέρον των μεγάλων ξενοδοχειακών ομίλων για υπερπολυτελή μικρά κρουαζιερόπλοια αυξάνεται, η συζήτηση θα εξετάσει τον ρόλο αυτών των πλοίων –ιδανικών για το Αιγαίο και την Ανατολική Μεσόγειο– στη διαμόρφωση μιας νέας εμπειρίας κρουαζιέρας.

Όσοι παρακολουθήσουν τη συζήτηση, θα αποκτήσουν γνώσεις και για το πώς τα μικρά κρουαζιερόπλοια προσφέρουν μια πιο οικεία και εξατομικευμένη ταξιδιωτική εμπειρία, αλλά και μεγαλύτερη ευελιξία στον σχεδιασμό δρομολογίων, καθώς επιτρέπουν την πρόσβαση σε μικρότερα, εναλλακτικά λιμάνια. Οι ειδικοί του κλάδου θα συζητήσουν τη ζήτηση και τις προοπτικές ανάπτυξης και ναυπήγησης περισσότερων τέτοιων πλοίων, τις προκλήσεις στην εξυπηρέτηση απομακρυσμένων προορισμών και βασικούς παράγοντες που διαφοροποιούν αυτό το τμήμα της αγοράς από την παραδοσιακή κρουαζιέρα.

Ο Σπύρος Αλμπέρτης, Vice President Port and Destination Operations της Ritz-Carlton Yacht Collection, σχολίασε:

«Πιστεύουμε ότι η Ανατολική Μεσόγειος θα διαδραματίσει κρίσιμο ρόλο στα μελλοντικά μας σχέδια, καθώς στοχεύουμε να παρέχουμε στους επισκέπτες μας μοναδικές ευκαιρίες να εξερευνηθούν λιγότερο γνωστά λιμάνια, απολαμβάνοντας τα υψηλότερα πρότυπα πολυτέλειας. Το PSTF 2025 είναι μια σπουδαία ευκαιρία να έρθουμε σε επαφή με τους ηγέτες του κλάδου και τους ενδιαφερόμενους φορείς. Παρέχει ευκαιρίες για διάλογο γύρω από τη βιωσιμότητα, την καινοτομία και το μέλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας – αξίες που έχουν βαθιά απήχηση στη Ritz-Carlton. Είμαστε ενθουσιασμένοι που παρουσιάζουμε τη νέα μας σειρά γιοτ σε αυτή τη δυναμική περιοχή και δεσμευόμαστε να παρέχουμε εξαιρετικές υπηρεσίες, προωθώντας παράλληλα υπεύθυνες τουριστικές πρακτικές που υποστηρίζουν τις τοπικές κοινότητες και προστατεύουν το ευαίσθητο θαλάσσιο περιβάλλον».

Ο εκτεταμένος εκθεσιακός χώρος του Φόρουμ θα προσφέρει μια εξαιρετική πλατφόρμα δικτύωσης μέσω της οποίας οι εκπρόσωποι των τοπικών προορισμών θα έρθουν σε επαφή με υπεύθυνους δρομολογίων και εκδρομών, καθώς και με κορυφαία στελέχη της κρουαζιέρας που επιθυμούν να συνεργαστούν τόσο με κα-

Με την υποστήριξη της Περιφέρειας Κρήτης και του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου, η κορυφαία εκδήλωση θα αποτελέσει κομβικό σημείο συνάντησης για στελέχη των μεγαλύτερων εταιρειών κρουαζιέρας

θεωρούμενους όσο και με ανερχόμενους προορισμούς, οι οποίοι θέλουν να αξιοποιήσουν την ταχεία ανάπτυξη του κλάδου.

Ο Κρις Θεοφιλίδης, Διευθύνων Σύμβουλος της Celestyal, υποστηρίχτηκε του PSTF από την αρχή, μοιράστηκε το όραμά του: «Η Κεντρική και Ανατολική Μεσόγειος παραμένει μια περιοχή υψηλού ενδιαφέροντος για τη Celestyal, με τα αγαπημένα δρομολόγια Iconic Greek Islands, Idyllic Greece και Heavenly Greece, Italy & Croatia. Σε συνδυασμό με την επέκταση πλέον των δραστηριοτήτων του στόλου μας καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, είμαστε ενθουσιασμένοι που παρουσιάζουμε την αναβαθμισμένη εταιρική ταυτότητα, τις βελτιωμένες υπηρεσίες και τα διευρυμένα δρομολόγια μας. Η επένδυσή μας τόσο στον στόλο όσο και στην εμπειρία των επισκεπτών μας, υπογραμμίζει τη δέσμευσή μας να παρέχουμε εξαιρετικές κρουαζιέρες, πλούσιες σε προορισμούς. Με την πρόσφατη επέκτασή μας στον Περσικό Κόλπο, προσφέροντας νέα δρομολόγια όλο τον χρόνο, είμαστε ενθουσιασμένοι που μπορούμε να προσφέρουμε την εμπειρία μιας κρουαζιέρας με την Celestyal σε ακόμα περισσότερους ταξιδιώτες. Το Posidonia Sea Tourism Forum είναι μια εξαιρετική ευκαιρία να συνδεθούμε με συνεργάτες του κλάδου, να εξερευνησουμε νέες συνεργασίες και να παρουσιάσουμε το όραμά μας για το μέλλον. Ανυπομονώ να συναντήσω συναδέλφους, συνεργάτες και τοπικές Αρχές, για να συζητήσουμε τις συναρπαστικές ευκαιρίες που έχουμε μπροστά μας».

Το Φόρουμ διοργανώνεται υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής και του Υπουργείου Τουρισμού και υποστηρίζεται από το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, τη Διεθνή Ένωση Εταιρειών Κρουαζιέρας (CLIA), την Ένωση Μεσογειακών Λιμένων Κρουαζιέρας (MedCruise) και την Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιεροπλοίων & Φορέων Ναυτιλίας.



Ο Χ. Σημαντώνης επανεξελέγη πρόεδρος της ΕΕΝΜΑ

Επανεξελέγη στην προεδρία της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, ο Χαράλαμπος Σημαντώνης μετά την ετήσια Γενική Συνέλευση και τις αρχαιρεσίες για την εκλογή νέου Διοικητικού Συμβουλίου και νέας Εξελεγκτικής Επιτροπής για την περίοδο 2025-2028.

Ο Πρόεδρος Χαράλαμπος Σημαντώνης, αφού πρόβη στον απολογισμό των πεπραγμένων του 2024 αλλά και της τριετίας που ολοκληρώθηκε η θητεία του απερχόμενου διοικητικού συμβουλίου, αναφέρθηκε ιδιαίτερα στις πρωτοβουλίες και τις δράσεις της ΕΕΝΜΑ που είχαν ως στόχο την ενδυνάμωση της shortsea ναυτιλίας στο υπό διαμόρφωση παγκόσμιο γεωπολιτικό, οικονομικό και επιχειρηματικό περιβάλλον.

«Η ναυτιλιακή βιομηχανία «πλέει», επίσης όπως και οι άλλοι επιχειρηματικοί κλάδοι, σε ακαρτογράφητα νερά με τη μόνη διαφορά όμως ότι ο κλάδος μας γνωρίζει πώς να επιχειρεί υπό συνθήκες αβεβαιότητας και ταχέως αλλαγών και είναι εκπαιδευμένος να βρίσκει πρόσφορες λύσεις. Αποδέχεται τις προκλήσεις ως ευκαιρίες και προσαρμόζεται ταχύτητα στις ανατροπές. Είμαι λοιπόν πεπεισμένος ότι το ίδιο θα συμβεί και με τις σύγχρονες προκλήσεις», σημείωσε ο κ/ Σημαντώνης.

Δεδομένων των ιδιαίτερων εμπορικών και κανονιστικών συνθηκών, ο Πρόεδρος της ΕΕΝΜΑ τόνισε τη σημασία της ανάληψης, από τον Ιανουάριο και για δύο έτη, της Ευρωπαϊκής Προεδρίας του European Shortsea Network (ESN) από το Ελληνικό Κέντρο Προώθησης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (SPC Greece), που λειτουργεί υπό την ΕΕΝΜΑ, υπογραμμίζοντας και τις νέες δυνατότητες για άμεση συμμετοχή στη διαμόρφωση του ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου που προσφέρει η ανάθεση του Χαρτοφυλακίου Βιώσιμων Μεταφορών και Τουρισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Απόστολο Τζιτζικώστα.

Επιπλέον, ο κ. Σημαντώνης αναφέρθηκε στην ανάγκη ενδυνάμωσης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας η οποία είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομική σταθερότητα της ηπείρου, κάτι άλλωστε που αποστέλει παραδοχή και στην Έκθεση Ντράγκι, όπου υπογραμμίζεται η ανάγκη ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του κλάδου καθώς συνδέεται άρρηκτα με τη θετική οικονομική προοπτική της ΕΕ.

Στο πλαίσιο αυτό, ενημέρωσε τα μέλη για όλες τις ενέργειες και τις συνομιλίες της ΕΕΝΜΑ με στόχο την εξεύρεση των απαραίτητων χρηματοδοτικών εργαλείων που θα καταστήσουν εφικτούς στόχους του εκσυγχρονισμού και της ομαλής πρόσβασης μετβασης του shortsea στόλου διασφαλίζοντας συγχρόνως τη βιωσιμότητα και την ανταγωνιστικότητα του κλάδου.

Κλείνοντας την ομιλία του ο Χ. Σημαντώνης ευχαρίστησε τα μέλη της ΕΕΝΜΑ γενικότερα και τα μέλη του ΔΣ ειδικότερα για την αφοσίωση, την εμπιστοσύνη, το πνεύμα σύμπνοιας και τη συνεχή στήριξή τους, όπως και το προσωπικό και τους συνεργάτες για την αποτελεσματικότητα στη διεκπεραίωση του έργου τους.

Το Διοικητικό Συμβούλιο συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής: **Πρόεδρος:** Χαράλαμπος Σημαντώνης, **Αντιπρόεδρος Α':** Ευστράτιος Παναγιώτης Τσαλαμανιός, **Αντιπρόεδρος Β':** Ιωσήφ Βαρδινιογιάννης, **Γενική Γραμματέας:** Ελληνίκη – Ναταλία Πετράκη, **Ταμίας:** Αλεξάνδρα Γκακά και **Μέλη:** Αλεξάνδρος Αθανάσιος Λεμονίδης, Νικόλαος Λιάπης, Στεφανία Μαύρα Λιβέρη και Δημήτριος Παπαθανασίου

Το 8ο Posidonia Sea Tourism Forum ετοιμάζεται να υποδεχθεί τα κορυφαία στελέχη της παγκόσμιας βιομηχανίας κρουαζιέρας στο Ηράκλειο της Κρήτης, στις 6-7 Μαΐου

Η ΟΛΘ Α.Ε. φιλοξενεί το 21ο Συνέδριο Ευρωπαϊκών Λιμένων

Η ΟΛΘ Α.Ε. έχει την τιμή να φιλοξενεί τον κορυφαίο θεσμό που διοργανώνει σε ετήσια βάση ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO). Το 21ο Συνέδριο Ευρωπαϊκών Λιμένων (ESPO Conference) πρόκειται να πραγματοποιηθεί για πρώτη φορά στη Θεσσαλονίκη, στις 8 και 9 Μαΐου 2025, στο ξενοδοχείο Macedonia Palace, προσελκύοντας πλήθος διακεκριμένων ομιλητών και εκλεκτών συμμετεχόντων.

Το ESPO Conference αποτελεί τη βασική

πλατφόρμα διαλόγου και δικτύωσης μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων, ενδιαφερόμενων μερών του κλάδου, φορέων χάραξης πολιτικής και ειδικών της λιμενικής βιομηχανίας. Η φετινή διοργάνωση εστιάζει στη νέα στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα λιμάνια, τον ρόλο που αυτά διαδραματίζουν στην ενίσχυση της θέσης της Ευρώπης στη διεθνή πραγματικότητα, καθώς και τον τρόπο προσαρμογής τους στα δεδομένα της ευρωπαϊκής ατζέντας για την οικονομία,

την ενέργεια, την ανταγωνιστικότητα και την ανθεκτικότητα. Η διοργάνωση του σημαντικού αυτού συνεδρίου στη Θεσσαλονίκη αναδεικνύει τον διεθνή ρόλο της πόλης και του λιμένα της. Ταυτόχρονα, η εξέλιξη αυτή αποτελεί έμπρακτη αναγνώριση των δράσεων και των πρωτοβουλιών της ΟΛΘ Α.Ε. για την προώθηση της εξωστρέφειας και τη δημιουργία συνεργειών σε διεθνές επίπεδο. Στο πλαίσιο αυτό, ο Λιμένας Θεσσαλονίκης, λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος, με κρί-

σιμο ρόλο στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, αναδεικνύεται σε επίκεντρο της ευρωπαϊκής λιμενικής κοινότητας.

Το ESPO Conference τελεί υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και του Δήμου Θεσσαλονίκης.

Πληροφορίες για το πρόγραμμα και την εγγραφή σας μπορείτε να βρείτε στον επίσημο ιστότοπο του συνεδρίου ESPO Conference.



ΟΛΘ:

«Ξεκλειδώνει» το έργο επέκτασης του Προβλήτα 6

Η πρόσφατη έγκριση του αναπτυξιακού Master Plan του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, μέσω της έκδοσης σχετικού Προεδρικού Διατάγματος, αποτελεί μια ιδιαίτερα σημαντική εξέλιξη, όπως τονίστηκε στη συνεδρίαση του Συμβουλίου Χρηστών Λιμένων Θεσσαλονίκης η οποία πραγματοποιήθηκε μέσω τηλεδιάσκεψης, παρουσία του Εκτελεστικού Προέδρου Δ.Σ. της ΟΛΘ Α.Ε., Αθανάσιου Λιάγκου, και του Διευθύνοντος Συμβούλου της ΟΛΘ Α.Ε., Δρ. Ιωάννη Τσάρα, και με τη συμμετοχή δεκαεννιά εκπροσώπων από δεκαεπτά φορείς, συνεργατών και στελεχών της εταιρείας.

Μετά από αυτή την εξέλιξη, η ΟΛΘ Α.Ε. έχει τη δυνατότητα να προχωρήσει στην πλήρη υλοποίηση του αναπτυξιακού και επενδυτικού σχεδιασμού της, στον οποίο κεντρικό ρόλο έχει το εμβληματικό έργο της επέκτασης του Προβλήτα 6.

Η επέκταση του Προβλήτα 6, μια επένδυση ύψους εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ, αναμένεται να προχωρήσει άμεσα, εντός των επόμενων μηνών, έπειτα από την έκδοση των απαραίτητων αδειών. Στο πλαίσιο αυτό, υπογραμμίστηκε ότι η υλοποίηση του έργου, σε συνδυασμό με την απαραίτητη ολοκλήρωση των έργων διασύνδεσης του λιμένα με το σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο από την ελληνική πολιτεία, θα ενισχύσει περαιτέρω την ανταγωνιστικότητα και την εμπορική δραστηριότητα του, αναβαθμίζοντας σημαντικά τη διεθνή του θέση.

Επιπλέον, θα προχωρήσουν πρόσθετες σημαντικές επενδύσεις, όπως η αποκατάσταση και αξιοποίηση

του Παλαιού Τελωνειακού Σταθμού, καθώς και έργα αναβάθμισης των υπαρχουσών υποδομών.

Επιπλέον, κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, συζητήθηκαν θέματα που αφορούν την περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Επισημάνθηκε ότι το 2024 ήταν μια ακόμη χρονιά διψήφιου ρυθμού ποσοστιαίας ανάπτυξης στον τομέα, με τις προοπτικές για το 2025 και τα επόμενα χρόνια να είναι το ίδιο δυναμικές. Ήδη, για το 2025, έχουν προγραμματιστεί 72 αφίξεις, από 21 κρουαζιερόπλοια 14 κορυφαίων εταιρειών κρουαζιέρας. Ακόμη, τα στελέχη της ΟΛΘ Α.Ε. αναφέρθηκαν στο πλάνο επενδύσεων στην υποδομή και τον μηχανολογικό εξοπλισμό του συμβατικού λιμένα, ο οποίος σημείωσε σημαντική άνοδο των φορτίων το 2024, ενώ διαχειρίστηκε εύρος ειδικών φορτίων. Παράλληλα, αναδείχθηκε η περαιτέρω ανάπτυξη των μη λιμενικών δραστηριοτήτων του λιμένα, μέσω δράσεων όπως η πρόσφατη σύμβαση υποπαραχώρησης χρήσης χώρων για τη στέγαση των υπηρεσιών του Εφετείου Θεσσαλονίκης, που συνυπογράφηκε από την ΟΛΘ Α.Ε., τη Dimera Land & Property Investments Ltd. και το Ελληνικό Δημόσιο (συγκριμένα το Υπουργείο Δικαιοσύνης).

Η συνεδρίαση εστίασε επιπρόσθετα σε περιβαλλοντικές πρωτοβουλίες της ΟΛΘ Α.Ε., όπως η πιλοτική παρακολούθηση εκπομπών αερίων ρύπων πλοίων, καθώς και στην πρόσφατη επιθεώρηση ασφαλείας στον Λιμένα Θεσσαλονίκης από Κλιμάκιο της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DG MOVE).

Σε λειτουργία το αναβαθμισμένο niologio.gov.gr

Η ψηφιακή μεταρρύθμιση του ελληνικού νηολογίου συνεχίζεται, με νέες λειτουργίες να εντάσσονται στο niologio.gov.gr, απλοποιώντας περαιτέρω τις διαδικασίες και μειώνοντας τη γραφειοκρατία. Η πλατφόρμα, η οποία τέθηκε σε λειτουργία τον Μάιο του 2024, έχει ήδη αποδώσει από τα αποτελέσματα, με τη νηολόγηση νέων πλοίων, την ψηφιακή χορήγηση εγγράφων εθνικότητας και την επιτάχυνση διοικητικών πράξεων για τη ναυτιλιακή κοινότητα.

Από την έναρξη της λειτουργίας του συστήματος, 21 νέα ποντοπόρα πλοία έχουν εγγραφεί στο ελληνικό νηολόγιο, εκ των οποίων τα 19 μέσω της νέας ψηφιακής διαδικασίας, ενώ 37 Ψηφιακά Έγγραφα Εθνικότητας έχουν εκδοθεί ηλεκτρονικά για μεταβιβάσεις, ανακαταμετρήσεις και λοιπές πράξεις του νηολογίου. Επιπλέον, 4 ακόμη πλοία βρίσκονται στο τελικό στάδιο νηολόγησης, επιβεβαιώνοντας ότι η νέα πλατφόρμα λειτουργεί στην πράξη και εξελίσσεται διαρκώς.

Σε πλήρη λειτουργία η ψηφιακή νηολόγηση

Οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν πλέον τη δυνατότητα να ολοκληρώνουν, εξ' ολοκλήρου, ψηφιακά την αίτηση νηολόγησης και να λαμβάνουν μέσω της εφαρμογής, το Έγγραφο Εθνικότητας, το οποίο εκδίδεται σε σύγχρονη ψηφιακή μορφή με QR Code για άμεση επαλήθευση.

Νέες λειτουργίες σε πιλοτική εφαρμογή

Από τον Μάρτιο του 2025, βρίσκονται σε πιλοτική εφαρμογή οι ακόλουθες λειτουργίες, οι οποίες θα τεθούν σύντομα σε πλήρη παραγωγική χρήση:

- Έκδοση Πιστοποιητικών Καταμέτρησης και Άδειας Τηλεπικοινωνιακού Σταθμού, που πλέον ολοκληρώνεται ψηφιακά.
- Ηλεκτρονική Αίτηση Εγγράφου Εθνικότητας λόγω Ανακαταμέτρησης ή Οριστικής Καταμέτρησης, χωρίς φυσική παρουσία στις υπηρεσίες.
- Ηλεκτρονική Αίτηση Μεταβίβασης Πλοίου, με πλήρη ψηφιακή διαχείριση της διαδικασίας.

Η ψηφιακή αναβάθμιση του niologio.gov.gr συνεχίζεται, με νέες λειτουργίες που θα ενεργοποιηθούν τους επόμενους μήνες:

- Ηλεκτρονική εγγραφή και εξάλειψη υποθηκών, με αυτόματη ενημέρωση της μερίδας του πλοίου.
- Ηλεκτρονική αίτηση διαγραφής πλοίου, για πλήρη ψηφιοποίηση της διαδικασίας διαγραφής ενός πλοίου από το ελληνικό νηολόγιο.

Το ψηφιακό νηολόγιο ως στρατηγικό πλεονέκτημα

Η πλήρης μετάβαση του ελληνικού νηολογίου σε ένα σύγχρονο ψηφιακό περιβάλλον, διαμορφώνει νέες συνθήκες για τη ναυτιλιακή κοινότητα. Οι αλλαγές αυτές ενισχύουν την ελκυστικότητα της ελληνικής σημαίας, βελτιώνουν την εξυπηρέτηση των ναυτιλιακών εταιρειών και καθιστούν τις διαδικασίες πιο διαφανείς, γρήγορες και αξιόπιστες.



REPUBLIC OF CYPRUS
SHIPPING DEPUTY MINISTRY

LEADING THE WAY...
TOWARDS A NEW ERA

ΜΑΡΙΝΑ ΧΑΤΖΗΜΑΝΩΛΗ, ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ:

Στρατηγικές δράσεις για ενίσχυση της κυπριακής ναυτιλίας

«Παραμένουμε απόλυτα προσηλωμένοι στους στρατηγικούς στόχους που έχουμε θέσει για ενίσχυση της κυπριακής ναυτιλίας», ανέφερε η Υφυπουργός Ναυτιλίας της Κύπρου, Μαρίνα Χατζημανώλη, στο πλαίσιο διάσκεψης Τύπου, όπου παρουσιάστηκε το έργο του Υφυπουργείου και οι προγραμματισμένες δράσεις του.

Η παρουσίαση του έργου του Υφυπουργείου έγινε με προβολή βίντεο, διάρκειας έξι λεπτών, όπου καταγράφεται η αύξηση στη χωρητικότητα του Κυπριακού στόλου, κατά 18%, από τον Σεπτέμβριο του 2023 μέχρι τον Ιανουάριο του 2025 και νηολόγηση 198 πλοίων με συνολική χωρητικότητα περίπου 5 εκ. τόνων.

Αναφέρεται, επίσης, ότι η στοχευμένη και διαρκής προβολή των πλεονεκτημάτων του φορολογικού πλαισίου έχει αποφέρει σημαντικά αποτελέσματα, οδηγώντας σε αύξηση 15% των ναυτιλιακών εταιρειών που εντάχθηκαν στο σύστημα, τον τελευταίο χρόνο, ανεβάζοντας τον συνολικό αριθμό στις 428 εταιρείες.

Η στοχευμένη και διαρκής προβολή των πλεονεκτημάτων του φορολογικού πλαισίου έχει αποφέρει σημαντικά αποτελέσματα, οδηγώντας σε αύξηση 15% των ναυτιλιακών εταιρειών που εντάχθηκαν στο σύστημα, τον τελευταίο χρόνο

Αναφέρεται, επίσης, ότι η στοχευμένη και διαρκής προβολή των πλεονεκτημάτων του φορολογικού πλαισίου έχει αποφέρει σημαντικά αποτελέσματα, οδηγώντας σε αύξηση 15% των ναυτιλιακών εταιρειών που εντάχθηκαν στο σύστημα, τον τελευταίο χρόνο

Αναφέρεται, επίσης, ότι η στοχευμένη και διαρκής προβολή των πλεονεκτημάτων του φορολογικού πλαισίου έχει αποφέρει σημαντικά αποτελέσματα, οδηγώντας σε αύξηση 15% των ναυτιλιακών εταιρειών που εντάχθηκαν στο σύστημα, τον τελευταίο χρόνο



σε να λειτουργούν αποτελεσματικά, προς επίτευξη των στόχων τους».

Η Υφυπουργός αναφερόμενη στα 2 χρόνια διακυβέρνησης και τον απολογισμό του έτους τόνισε:

«Καθώς συνεχίζουμε το έργο μας, το Υφυπουργείο Ναυτιλίας, παραμένει απόλυτα προσηλωμένο στους στρατηγικούς στόχους που έχουμε θέσει. Οι προσπάθειές μας για ενίσχυση της κυπριακής ναυτιλίας, η αύξηση της ανταγωνιστικό-

τητας του Κυπριακού νηολογίου, η προώθηση της βιώσιμης ναυτιλίας, η ασφάλεια στη ναυσιπλοία και η διεθνής συνεργασία παραμένουν στο επίκεντρο της πολιτικής μας. Ο δρόμος που έχουμε ακολουθήσει τα τελευταία δύο χρόνια έχει αποδώσει καρπούς, όμως η πρόοδος δεν σταματά ποτέ».

Στη συνέχεια, κατά την παρουσίαση για την ανανέωση της θαλάσσιας επιβατικής σύνδεσης η κα. Χατζημανώλη δήλωσε:

«Ευχή όλων είναι, μετά τη λήξη της επιδοτούμενης υπηρεσίας, να υπάρξει ενδιαφέρον από τη ναυτιλιακή βιομηχανία ώστε να συνεχιστεί απρόσκοπτα η θαλάσσια συνδεσιμότητα Κύπρου - Ελλάδας. Παράλληλα, ευελπιστούμε ότι αυτή η γραμμή θα αποτελέσει το έναυσμα για νέες θαλάσσιες συνδέσεις με άλλες γειτονικές χώρες στο εγγύς μέλλον. Το Υφυπουργείο Ναυτιλίας θα υποστηρίξει κάθε προσπάθεια που θα συμβάλει στη μόνιμη καθιέρωση ενός θαλάσσιου επιβατικού δρομολογίου μεταξύ Κύπρου - Ελλάδας και, ενδεχομένως, άλλων χωρών της περιοχής».

Η Δημοσιογραφική Διάσκεψη ολοκληρώθηκε με ερωτήσεις από τους δημοσιογράφους, κατά τη διάρκεια των οποίων απαντήθηκαν ερωτήματα σχετικά με τη θαλάσσια επιβατική σύνδεση Κύπρου-Ελλάδας και τις εμβληματικές δράσεις του Υφυπουργείου Ναυτιλίας για το τρέχον έτος.

Η Μαρίνα Χατζημανώλη κατά την διάσκεψη Τύπου, όπου παρουσιάστηκε το έργο του Υφυπουργείου

Σημαντική εκλογή της Κύπρου στον IMO

Το υφυπουργείο Ναυτιλίας της Κύπρου γνωστοποίησε την εκλογή της Λυδίας Μάρκαρη-Κυριάκου, Επικεφαλής του Τομέα Νομικών Θεμάτων του Υφυπουργείου Ναυτιλίας, στη θέση της Αντιπροέδρου της Νομικής Επιτροπής του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization-IMO).

Αυτή η τιμητική εκλογή της Επικεφαλής του Τομέα Νομικών Θεμάτων του Υφυπουργείου Ναυτιλίας αποτελεί ακόμη μια απόδειξη της συμβολής της Κύπρου στις εργασίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Συνιστά επίσης σημαντική δέσμευση για το μελλοντικό έργο της Νομικής Επιτροπής του IMO, ενός εκ των κύριων οργάνων του IMO, για την προώθηση νομικών συζητήσεων αναφορικά με τρέχοντα ναυτιλιακά θέματα και τη διαμόρφωση του διεθνούς ναυτιλιακού δικαίου.

Η κα Μάρκαρη-Κυριάκου εξελέγη ομόφωνα από τα κράτη μέλη του IMO κατά την 112η σύνοδο της Νομικής Επιτροπής, η οποία πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο.

Η κα Μάρκαρη-Κυριάκου έχει υπηρετήσει την Κυπριακή Ναυτιλιακή Διοίκηση ως νομικός λειτουργός για περισσότερα από είκοσι χρόνια και διαθέτει μεγάλη εμπειρία στο διεθνές ναυτιλιακό δίκαιο και στο δίκαιο της θάλασσας, καθώς και στη σύνταξη και υλοποίηση ναυτιλιακής νομοθεσίας, συμπεριλαμβανομένων των Διεθνών Συμβάσεων που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της Νομικής Επιτροπής του IMO.

Έχει επίσης εκπροσωπήσει την Κυπριακή Δημοκρατία σε μεγάλο αριθμό συναντήσεων της Νομικής Επιτροπής του IMO όλα αυτά τα χρόνια.



Επίσκεψη της Υφυπουργού Ναυτιλίας της Κύπρου στην Ελλάδα

Επίσκεψη στην Αθήνα πραγματοποιήσε μεταξύ 26 και 28 Μαρτίου 2025 η Υφυπουργός Ναυτιλίας της Κύπρου, Μαρίνα Χατζημανώλη.

Με την ευκαιρία των δύο χρόνων διακυβέρνησης Νίκου Χριστοδουλίδη, η Υφυπουργός Ναυτιλίας, παρέθεσε δείπνο στην Αθήνα, όπου παρευρέθηκε σύσσωμη η πλοιοκτητική και ναυτιλιακή κοινότητα της Ελλάδας, αποδεικνύοντας τη διαχρονική και σταθερή στήριξη στο κυπριακό νηολόγιο πλοίων και στην κυπριακή ναυτιλία γενικότερα.

Στην ομιλία της, η Υφυπουργός Ναυτιλίας έκανε ένα σύντομο απολογισμό του έργου του Υφυπουργείου Ναυτιλίας, σημειώνοντας ιδιαίτερα τη σημασία αύξησης του κυπριακού στόλου κατά 18% από τον Σεπτέμβριο του 2023 μέχρι και σήμερα. Υπογράμμισε επίσης, τη σταθερή προσήλωση της Κυβέρνησης και του ίδιου του Προέδρου της Δημοκρατίας, κ. Νίκου Χριστοδουλίδη, στην περαιτέρω ανάπτυξη και ενίσχυση του ναυτιλιακού κλάδου και τη θωράκιση της ανταγωνιστικότητας της κυπριακής ναυτιλίας.

Επιπλέον, κατά την παραμονή της στην Αθήνα, η κα. Χατζημανώλη πραγματοποίησε σειρά συναντήσεων με πλοιοκτήτες και εκπροσώπους ναυτιλιακών εταιρειών, με στόχο την ενίσχυση της συνεργασίας και την προώθηση του κυπριακού νηολογίου.



Σύσσωμη η πλοιοκτητική και ναυτιλιακή κοινότητα της Ελλάδας, παρέστη στο δείπνο της κας. Χατζημανώλη η οποία πραγματοποίησε σειρά συναντήσεων με πλοιοκτήτες και εκπροσώπους ναυτιλιακών εταιρειών



Στο πλαίσιο της επίσκεψής της στην Αθήνα, η κα. Χατζημανώλη, παραχώρησε συνέντευξη εφ' όλης της ύλης, στη δημοσιογράφο κα Μάρω Βασσάρα, και στην εκπομπή «Αειναύτες».



Για την αποστολή του «Amerigo Vespucci» να αφηγηθεί την ιστορία της Ιταλίας μιλά στην «ΑΚΤΗ» ο Κυβερνήτης του πλοίου, Giuseppe Lai, ο οποίος τονίζει πως «είναι σημαντικό να φέρουμε τους Ιταλούς κοντά στη θάλασσα και να εμπλέξουμε τον πληθυσμό και ιδίως τους νεότερους, σε πρωτοβουλίες που αφορούν τη θάλασσα».

Amerigo Vespucci: Σε Μεσογειακή Ρότα



Του
Τάσου Μαυρί

Με την ευγενική
συνεργασία του
Michele Valente
υπ. Τύπου της LEGA
MARINA ITALIANA

ρόκειται για ένα από τα πιο όμορφα ιστιοφόρα του κόσμου ή καλύτερα για το ομορφότερο όπως υποστηρίζουν οι Ιταλοί. Το εκπαιδευτικό πλοίο ανήκει στο ιταλικό ναυτικό και πήρε την ονομασία του από τον μεγάλο Ιταλό θαλασσοπόρο εξερευνητή.

Ο κυβερνήτης Giuseppe Lai μιλά για τη σημασία του Μεσογειακού Tour 2025, το οποίο συνδυάζει το εκπαιδευτικό ταξίδι του Πλοίου με την ναυτοσύνη της Ιταλίας, για το ιστορικό κατόρθωμα του πλοίου περνώντας για πρώτη φορά το Ακρωτήριο Χορν, για την εντύπωση που προκαλεί το πλοίο στους επισκέπτες, αλλά και για τα χαρακτηριστικά που πρέπει να έχει ένας καλός καπετάνιος.

Ολόκληρη η συνέντευξη του Κυβερνήτη Giuseppe Lai στην «ΑΚΤΗ»:

- Το Vespucci απέπλευσε από την Τεργέστη για τον γύρο της Μεσογείου 2025. Ποια είναι η σημασία αυτού του νέου εγχειρήματος για το εκπαιδευτικό πλοίο του Ιταλικού Πολεμικού Ναυτικού;

Η σημασία του Μεσογειακού Tour 2025 είναι συνέχεια του Γύρου του Κόσμου, ο οποίος ξεκίνησε την 1η Ιουλίου 2023 και θα ολοκληρωθεί στις 10 Ιουνίου φέτος στη Γένοβα.

Η «διηπειρωτική φάση» του Amerigo Vespucci Tour τελείωσε στην Τεργέστη και συνεχίζεται στη Μεσόγειο. Ο Γύρος του Κόσμου συνδυάζει το εκπαιδευτικό ταξίδι του Πλοίου με την ναυτοσύνη της Ιταλίας και του ιταλικού χαρακτήρα στον κόσμο μέσω της αριστείας του. Με την αναχώρηση του Vespucci από τη Γένοβα πριν από δύο χρόνια, ο υπουργός Άμυνας Guido Crosetto ήθελε να καταδείξει την

αμυντική ετοιμότητα της Ιταλίας μέσω του Ιταλικού Ναυτικού.

Αυτή η αποστολή αφηγείται την ιστορία της Ιταλίας και των Ιταλών που συνεχίζεται τώρα στη Μεσόγειο.

- Πώς αισθανθήκατε αναπνέοντας Μεσογειακό αέρα;

«Το συναίσθημα της επιστροφής στη Μεσόγειο ήταν έντονο. Φύγαμε από τη διώρυγα του Σουέζ νωρίς το πρωί και ήταν ένα όμορφο ξύπνημα, τις πρώτες ημέρες του Φεβρουαρίου, καθ' οδόν προς την Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου. Ήταν ένα ευχάριστο συναίσθημα η επιστροφή στη «Mare nostrum». Η θάλασσά μου, που είναι η πρώτη θάλασσα που γνώρισα, είναι αυτή της Gallura (βόρειοανατολική περιοχή της Σαρδηνίας) και συγκεκριμένα του San Teodoro. Η θάλασσα των διακοπών μου από τότε που ήμουν πεντάχρονο παιδί. Αυτή είναι η «οικεία» μου θάλασσα, διότι είναι στενά συνδεδεμένη με τις παιδικές μου αναμνήσεις.

- Υπάρχουν ναυτικές φιγούρες που θεωρείτε δασκάλους;

«Δεν έχω συγκεκριμένες μορφές. Θεωρώ δασκάλους όλους τους ναύτες που γνώρισα κατά τη διάρκεια της κα-

Ο Κυβερνήτης του
Amerigo Vespucci,
Giuseppe Lai



ριέρας μου, τόσο τους διοικητές που είχα στη Ναυτική Ακαδημία και στα πλοία, αλλά και τους πολλούς υπαξιωματικούς και απλούς ναύτες από τους οποίους έμαθα πολλά. Θα ήθελα να τονίσω πως τόσο τα θετικά, όσο και τα αρνητικά παραδείγματα είναι σημαντικά στην εκπαίδευση. Οι αρνητικές εμπειρίες αποτελούν επίσης σημαντικό στοιχείο. Ακόμη και η αρνητική συμπεριφορά διδάσκει.

- Ποια χαρακτηριστικά διέπουν έναν καλό καπετάνιο;

«Ένας καλός καπετάνιος πρέπει να ξέρει πώς να κουμαντάρει το πλοίο και το πλήρωμα. Για αυτό είναι σημαντικό να έχει καλούς συνεργάτες. Ο ναύαρχος Horatio Nelson αποκαλούσε «ομάδα αδελφών»: τόσο τον καπετάνιο όσο και τους αξιωματικούς και το πλήρωμα.

- Στις 5 Απριλίου 2024, το Vespucci πραγματοποίησε ένα ιστορικό κατόρθωμα περνώντας για πρώτη φορά το Ακρωτήριο Χορν. Ποια συναισθήματα νιώσατε εσείς και το πλήρωμά σας;

«Τα συναισθήματα δεν περιγράφονται. Καθώς κατευθυνόμασταν προς το ακρωτήριο Χορν, ήμασταν όλοι σιωπηλοί. Στη συνέχεια υπήρξε ένα μεγάλο ξέσπασμα συναισθημάτων και ανακούφισης από όλους. Το αίσθημα του να έχεις περάσει για πρώτη φορά το Ακρωτήριο Χορν σε αφήνει λίγο μπερδεμένο, αλλά μετά υπάρχει η συνειδητοποίηση ότι έχεις καταφέρει κάτι ιστορικό. Συνδέ-

οντας την προηγούμενη απάντησή μου, θα ήθελα να προσθέσω ότι το Ακρωτήριο Χορν ήταν επίτευγμα όλων, όχι μόνο του πλοιάρχου ή των πηδαλιούχων. Από το μαγειρείο μέχρι την υλικοτεχνική υποδομή και τις μηχανές: αν δεν είχαμε τη συμβολή του κάθε μέλους του πληρώματος, δεν θα είχαμε πετύχει το κατόρθωμα, το οποίο, τονίζω, επιτεύχθηκε κάνοντας όλους πρωταγωνιστές.

- Είναι το Amerigo Vespucci κάτι που επηρεάζει τον κόσμο; Τι παρατηρήσατε από τις αντιδράσεις των ξένων επισκεπτών στα διάφορα στάδια της παγκόσμιας περιοδείας σας;

Η κύρια εντύπωση που έχω συγκεντρώσει από τους επισκέπτες σε όλο τον κόσμο είναι ένα δέος και ένας θαυμασμός για το Vespucci. Όλοι παρατηρούν το πλοίο για την ομορφιά του και γοητεύονται από τις λεπτομέρειές του. Παρατηρούν όλα τα όργανα του σκάφους και θαυμάζουν αυτό το κόσμημα που μετά από 94 χρόνια ταξιδεύει ακόμα. Εμείς σαν Ιταλοί είμαστε υπερήφανοι για το Amerigo Vespucci.

- Πόσο κοντά στη θάλασσα είναι οι Ιταλοί, σε μια «χώρα με 8.000 χιλιόμετρα ακτογραμμή»;

«Πιστεύω ότι είναι σημαντικό να φέρουμε τους Ιταλούς κοντά στη θάλασσα και να εμπλέξουμε τον πληθυσμό και ιδίως τους νεότερους, σε πρωτοβουλίες που αφορούν τη θάλασσα. Τα σημαντικότερα λειτουργία στον τομέα αυτό θα πρέπει να επιτελούν τα σχολεία και όλες εκείνες οι ενώσεις και τα ιδρύματα, όπως ο Ιταλικός Ναυτικός Σύνδεσμος, που έχουν ως κοινό-στόχο τους νέους. Πιστεύω ότι αυτός είναι ένας στόχος που πρέπει να επιδιωχθεί μακροπρόθεσμα, καθιστώντας



Η κύρια εντύπωση από τους επισκέπτες σε όλο τον κόσμο είναι ένα δέος και ένας θαυμασμός για το Vespucci, όλοι παρατηρούν το πλοίο για την ομορφιά του και γοητεύονται από τις λεπτομέρειές του

Η πανηγυρική άφιξη του Amerigo Vespucci μετά την «διηπειρωτική φάση» στο λιμάνι της Τεργέστης

τους νέους ώριμους στις γνώσεις τους για το θαλάσσιο περιβάλλον. Η απήχηση που έχει ο Γύρος του Vespucci στον Κόσμο σίγουρα προκαλεί την περιέργεια και την προσοχή τους.

- Κυβερνήτη Lai, ας κλείσουμε με μια προσωπική ερώτηση. Ποια είναι τα πάθη σας εκτός από τη θάλασσα και την ιστιοπλοΐα;

Μου αρέσει πολύ η ύπαιθρος και το να πηγαίνω περιπάτους εκεί. Ένα άλλο μεγάλο πάθος είναι η μαγειρική. Είχα την τύχη στην παγκόσμια περιοδεία να δοκιμάσω και να δω τους τρόπους μαγειρικής στις διάφορες χώρες που επισκεφτήκαμε. Η μεξικανική και η περουβιανή κουζίνα με εντυπωσίασαν ιδιαίτερα. Η ιαπωνική κουζίνα ήταν επίσης μια έκπληξη, διαφο-

ρετική από τον τρόπο που μαγειρεύουμε στην Ιταλία.

- Ποιος είναι ο Giuseppe Lai, Κυβερνήτης του Amerigo Vespucci

Κατάγεται από το Ozieri της περιοχής Sassari (Σαρδηνία), όπου έζησε μέχρι την αποφοίτησή του από το λύκειο. Στη συνέχεια εισήχθη ως δόκιμος αξιωματικός στη Ναυτική Ακαδημία του Λιβόρνο και εντάχθηκε στο Πολεμικό Ναυτικό το 1994. Επιβίβαστηκε για πρώτη φορά στο Vespucci το 1995 ως δόκιμος, κατά τη διάρκεια μιας ναυτικής περιοδείας στη Βόρεια Ευρώπη. Συνεχίζοντας την καριέρα του με διάφορες αποστολές σε πλοία του Πολεμικού Ναυτικού, από τις 9 Σεπτεμβρίου 2023 είναι ο Κυβερνήτης του Amerigo Vespucci.





Στο καλό Λάμπη...

Γράφει ο
Αντώνης Αλαφογιώργος

Τον Λάμπη Τσιριγωτάκη πρωτοσυνάντησα στο Μπαθ, στη σύνοδο των υπουργών Οικονομικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θάρρως ήταν Σεπτέμβρης του 1992 και η Ένωση έμπαινε σε ύφεση. Ήταν λίγο πριν αρχίσει η εφαρμογή της συνθήκης του Μάαστριχτ και η Βρετανία είχε την προεδρία.

Μέσα στο πλήθος διέκρινα τη γνωστή φιγούρα του Λάμπη, ο οποίος ήταν η "προσωποποίηση" της ΕΡΤ στο Λονδίνο. Του συστήθηκα ως ανταποκριτής της Ναυτεμπορικής, μεταξύ των άλλων μέσων που υπηρετούσα. Χωρίσαμε το ρεπορτάζ για να προλάβουμε τον καταϊγισμό των ειδήσεων. Εγώ εστίασα στο οικονομικό κομμάτι και εκείνος στο πολιτικό. Θυμάμαι χαρακτηριστικά, που μου είπε, «κάνε εσύ το οικονομικό, εγώ το πολιτικό και να προλάβω να λοκάρω και τον Μάνο, για συνέντευξη», ο οποίος είχε μόλις αναλάβει υπουργός Οικονομικών στη θέση του Παλαιοκρασσά, εάν τα τοποθετώ σωστά.

Πριν όμως, φρόντισε να περάσει από τον πλούσιο μπουφέ για να πάρει δύο πιάτα με πρόχειρο φαγητό, καθώς οι ώρες ήταν πολλές και χρειαζόμασταν ενέργεια. Αφού ολοκληρώθηκε εκείνη η ιστορική δημοσιογραφικά μέρα και κάναμε τη δουλειά μας και με το παραπάνω, πήγαμε στο σταθμό του τρένου και ίσα που προλάβαμε το τελευταίο (last train to London) που λείει και το γνωστό άσμα (ELO). Στη διαδρομή είπαμε όσα προλάβαμε και έκτοτε σφυρηλατήθηκε μία φιλία μεταξύ μας που δεν έσβησε ποτέ.

— ανασυναντηθήκαμε στη σύνοδο κορυφής στο Εδιμβούργο δύο μήνες
— μετά όταν το "Μακεδονικό" έκαιγε. Έκτοτε συμπερευτήκαμε σε αρκετά
— ρεπορτάζ από τότε, αλλά κυρίως ο Λάμπης ήταν πάντα μία ασπίδα προστασίας και μας χάριζε τις πολύτιμες πηγές του για να βγάλουμε καμιά είδηση της... προκοπής. Φάγαμε πολύ κρύο και βροχές, όχι μόνον περιμένοντας έξω από την Ντάουνινγκ Στριτ.

Για τα έργα και τις ημέρες του Λάμπη σας παραπέμπω στο βιβλίο του "Αναμνήσεις ζωής" όπου είναι ένα μεγάλο κομμάτι της δουλειάς του, γιατί εάν περιδιαβεί κάποιος τον δημοσιογραφικό του βίο αισθάνεται ότι δεν έχει ζήσει και πολλά στη ζωή του. Είναι πρόνομο που αναφέρεται και στην αφεντιά μου μεταξύ των δημοσιογράφων που εκτίμησε και θεωρούσε δικούς του ανθρώπους.

Ο καθηγητής Κώστας Γραμμένος θυμάται ότι ο Λάμπης, ήδη φίλος του, κάλυψε τον Σεπτέμβρη του 1982 τη δεξίωση της εισδοχής του στο City που οργάνωσε ο πρύτανης του πανεπιστημίου, όπως επίσης την τελετή απονομής στον πρόφορα του CBE. Μάλιστα τον τίτλο είχε απονεμίσει ο Πίτερ Μάντelson, First Secretary of State και όχι η Ελισάβετ, καθώς ο Κώστας δεν ήταν Βρετανός υπήκοος. Ο Λάμπης που γνώριζε (και ποιόν δεν γνώρισε) τον Μάντelson έκανε την τελετή πολύ πιο εύκολη από πλευράς τηλεοπτικής κάλυψης.



Η δημοσιογραφική αξία του Τσιριγωτάκη απαντάει από μόνη της σε κάποιους ψοφοδεείς, που εξήλωσαν δόξαν Τορκεμάδα, στερώντας του τη συνέχεια της επιτυχημένης εκπομπής "Στους ήχους του Μπιγκ Μπέν". Ας είναι...

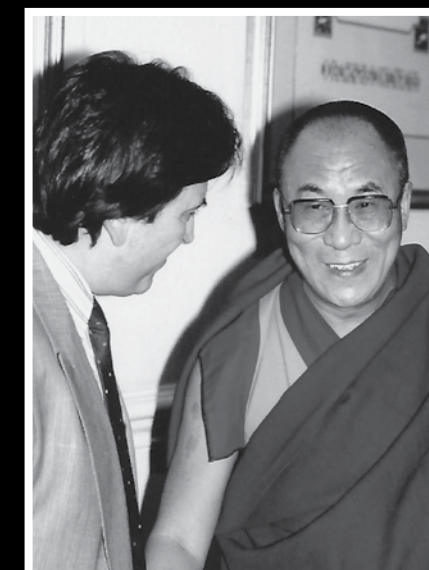
Μιλώντας για τον Λάμπη δεν θα μας πάρει ο χρόνος. Τα προσωπικά βιώματα δεν έχουν τελειωμό. Έφυγε ένας σημαντικός άνθρωπος που κόσμησε την δημοσιογραφία και αφήνει παρακαταθήκη το όνομα του, συνυφασμένο με το Λονδίνο.

Στο καλό Λάμπη...

Όπως λέει ο Κώστας Γραμμένος, ο Λάμπης ήταν ένας από τους πιο διακεκριμένους δημοσιογράφους του Λονδίνου με διεθνή εμβέλεια. Δεν ήταν απλώς ένας Έλληνας ανταποκριτής. Λάτρης του καλού φαγητού επέλεγε πάντα τα καλύτερα. Τα τελευταία χρόνια, όταν ανέβαινα στο νησί τρώγαμε στην μπρασερί Langan's, που είχε πρωτοανοίξει ο Μάικλ Κέιν και ο Μπρους Γουίλις. Αγαπημένο πιάτο η γλώσσα Dover. Και στην pub Audley, τι να πρωτοθυμηθώ. Όποιος του συναφιού πήγαινε στο Λονδίνο, τον Λάμπη θα συναντούσε. Δεν χρειαζόταν διαβατήριό, τον περίμενε ο Λάμπης.

Βοήθησε κόσμο και κοσμάκη που είχε κάθε λογής πρόβλημα, από υγείας ή να εγκαταστήσει τα παιδιά του για σπουδές και πάει λέγοντας. Μεγάλη του αγάπη η ΑΕΚ και η Άρσεναλ. Δεν θα ξεχάσω ένα βράδυ που με πήρε αργά τηλέφωνο να μου πει ότι πήγε στο τελευταίο παιχνίδι του Αρσέν Βενγκέρ, μόνο και μόνο για να πάρει μία φανέλα με το όνομα του εμβληματικού προπονητή. Σαν μικρό παιδί έκανε. Αυτός ήταν ο Λάμπης. Προσιτός, ευπροσήγορος και συναισθηματικός. Κοντά του, σκιά του θα έλεγα, η σύζυγος του Σοφία. Στήριγμα του μέχρι το τέλος.

Τον τελευταίο καιρό ζούσε μεταξύ Λονδίνου και Οξφόρδης, στο Wycombe, στο χωριό, όπως έλεγε. Θυμάμαι με πόση χαρά ήλθε στη μετάδοση που κάναμε για την ΕΡΤ το βράδυ του δημοψηφίσματος για το Brexit, παρά το γεγονός ότι είχε 39 πυρετό. Όταν θέλαμε εισιτήρια για τη Γουάιτεντ έπαιρνε τηλέφωνο τον Σωτήρη Χασιάκο, κολλητό του σερ Αλεξ και η δουλειά γινόταν. Ο Λάμπης είχε εξασφαλισμένη είσοδο σε πολλά φημισμένα στέκια πολιτικών και οικονομικών παραγόντων. Έχαιρε της εκτίμησής πολλών σημαντικών ανθρώπων. Ο Κόρμπιν, ο Φαρατζ, υπουργοί, βουλευτές, παράγοντες, του τηλεφωνούσαν τακτικά. Γευμάτιζαν μαζί του. Συζητούσαν για την Ελλάδα. Κάποτε, ερευνώντας τα λεγόμενα αρχεία του Foreign Office, το κάναμε κάθε Δεκέμβρη, σε ένα από τα τηλεγραφήματα εποχής της Βρετανικής πρεσβείας στην Αθήνα εντόπισε το όνομα του. Το θέμα ήταν εάν πρέπει να του δοθεί το ελεύθερο να πάρει συνέντευξη από την Θάτσερ για την ΕΡΤ. Οπερ και εγένετο.



Ποιος ήταν ο Λάμπης Τσιριγωτάκης

Ο Λάμπης Τσιριγωτάκης ξεκίνησε τη δημοσιογραφική του σταδιοδρομία στην εβδομαδιαία αθλητική εφημερίδα «Ομάδα» του συγκροτήματος Λαμπράκη και κατόπιν εργάστηκε στο τμήμα διεθνών ειδήσεων της εφημερίδας «Το Βήμα». Διέκοψε τη συνεργασία του με το συγκρότημα Λαμπράκη για να σπουδάσει με υποτροφία στη σχολή δημοσιογραφίας του λόρδου Τάμσον, ιδιοκτήτη τότε του συγκροτήματος των Times στο Κάρντιφ της Ουαλίας.

Μετά το τέλος των σπουδών του συνεργάστηκε με τις βρετανικές εφημερίδες «Western Mail» στο Κάρντιφ και «Liverpool Echo» στο Λίβερπουλ, όπως και με την ελληνική υπηρεσία του BBC.

Από το 1979 και για τέσσερις περίπου δεκαετίες εργάστηκε ως ανταποκριτής στο Λονδίνο για την ΕΡΤ, το Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων και την εφημερίδα Έθνος.

Πραγματοποίησε πολλές διεθνείς αποστολές. Κάλυψε την Ισλαμική Επανάσταση του Χομείνι στο Ιράν για το αμερικανικό τηλεοπτικό δίκτυο CBS.

Ταυτόχρονα, είχε παρουσιάσει στην ΕΡΤ περίπου τριάντα δικά του ντοκιμαντέρ με διεθνή και ελληνικά θέματα. Το ντοκιμαντέρ του με τίτλο «Η Ελλάδα του ανατέλλοντος ηλίου», που αποκαλύπτει την επίδραση της αρχαίας και της σύγχρονης Ελλάδας στην Ιαπωνία σήμερα, βραβεύτηκε με τρία χρυσά βραβεία στον επίσης διαγωνισμό που οργανώνει το Υπουργείο Εξωτερικών της Ιαπωνίας για τηλεοπτικά ντοκιμαντέρ με θέμα την Ιαπωνία. Το ντοκιμαντέρ του με τίτλο «Αντί, Μις Σαϊγκόν», το οποίο περιγράφει τη ζωή στο Βιετνάμ μετά τον εμφύλιο πόλεμο, βραβεύτηκε στα επίσης τηλεοπτικά βραβεία της εφημερίδας «Έθνος».

Είχε βραβευτεί από το ίδρυμα δημοσιογραφίας Μπότση για την αντικειμενική του δημοσιογραφία.

Τελευταίο του συγγραφικό έργο ήταν η αυτοβιογραφία του με τίτλο «Αναμνήσεις ζωής - Από τον Τζον Λένον στον Νέλσον Μαντέλα» από τις «Εκδόσεις Λιβάνη».

Ο Λάμπης Τσιριγωτάκης μέχρι και την τελευταία στιγμή ήταν ενεργός και «μάχιμος» δημοσιογράφος, ανταποκριτής της «ΑΚΤΗΣ» στο Λονδίνο.



Κόκκινα δάνεια... που δεν λένε να αλλάξουν χρώμα

«Υπάρχει ένα ζήτημα χρέους, το οποίο πρέπει να ρυθμιστεί για το καλό της κοινωνικής οικονομίας. Η Πολιτεία οφείλει να δώσει στους πολίτες αποτελεσματικά μέσα και να τους διαφυλάξει, ώστε να μπορέσουν να ρυθμίσουν τις οφειλές τους με ασφάλεια και αυτό μπορεί να γίνει μόνο αν λάβουν χώρα αποτελεσματικά εργαλεία ρύθμισης».

Αυτό τόνησε κατά την ομιλία της στην εκδήλωση της Ε.Β.Ε.Χ.Α., στο πλαίσιο του 33ου MONEY SHOW, με θέμα: "Πλειστηριασμός – τρόποι αντιμετώπισης – νέα κριτήρια ευάλωτου οφειλέτη", η Δικηγόρος Παρ' Αρείω Πάγω, Σοφία Τσιπτσέ. Η κα Τσιπτσέ μίλησε για το μέγα θέμα των «κόκκινων» δανείων, εστιάζοντας στην απουσία αποτελεσματικών πολιτικών για την αντιμετώπιση της εν λόγω κρίσης, ενώ παράλληλα ανέλυσε και τα νομικά εργαλεία του οφειλέτη.

Ολόκληρη η ομιλία: «Το μέγα θέμα είναι το εξής: Κόκκινα δάνεια... που δεν λένε να αλλάξουν χρώμα. Το ζήτημα είναι τεράστιο. Μόνο αν δούμε τα νούμερα θα το καταλάβουμε:

Η σελίδα eauction μας ενημερώνει: οι συνολικά αναρτημένοι πλειστηριασμοί είναι 313.456 (το 2024 ήταν 234.121) και οι πλειστηριασμοί που θα λάβουν χώρα το άμεσο διάστημα ανέρχεται περίπου 11.000 (το 2024 ήταν 10.768).

Μιλάμε λοιπόν για ένα ζήτημα άκρως κοινωνικό, καθώς ένα μεγάλο μέρος της κοινωνίας μας δεν μπορεί να αντεπεξέρχεται στις οικονομικές του υποχρεώσεις με άμεσο αποτέλεσμα η περιουσία του να «αλλάζει» χέρι.

Όταν μιλούμε για κόκκινο δανειολήπτη, δεν μιλούμε μονάχα για την μερίδα ανθρώπων που «έπεσαν» στην παγίδα της τότε εποχής, να υπερχρεώνονται, αλλά ούτε για τους δανειολήπτες που είναι πράγματι στρατηγικοί κακοπληρωτές και κινούνται με δόλο. Η μεγαλύτερη μερίδα ανθρώπων είναι δανειολήπτες συνετοί, που έλαβαν ένα δάνειο πχ για την αγορά της κατοικίας τους ή για την επέκταση της επιχείρησής τους, αλλά έπεσαν... έξω.

Έπεσαν έξω γιατί το 2010 αντιμετωπίσαμε μια πρωτοφανή οικονομική κρίση, που ήμασταν σαν χώρα ανέτοιμοι και αδύναμοι να την αντιμετωπίσουμε, γιατί ακόμα και όταν «ανακάμψαμε», ακολούθησαν σειρά γεγονότων που μας ξαναγονάτισαν: κόβιντ, ακρίβεια, πανωτόκια,

ανεργία, αδιέξοδα συνεχώς για ένα νοικοκυριό, αδιέξοδα συνεχώς για μια επιχείρηση.

Η απουσία αποτελεσματικών πολιτικών για την αντιμετώπιση της κρίσης των κόκκινων δανείων, μεγέθυνε το πρόβλημα και η συγκυρία των επανωτών κρίσεων οδήγησε στο εξής σημερινό φαινόμενο: τα βαλτωμένα δάνεια (όσα δεν κατάφεραν να ρυθμιστούν αποτελεσματικά).

Πλειστηριασμός: Τι κάνουμε

Τι μπορεί να κάνει ο οφειλέτης ΠΡΙΝ τον πλειστηριασμό για να τον «πρωλάβει»: Τα νομικά εργαλεία ρύθμισης είναι εξαιρετικά λίγα. Λίγα, όχι μόνο ως προς την «ποσότητα», αλλά και ως προς την «ποιότητα», καθότι όπως θα αναλυθεί συνοπτικά κατωτέρω ΚΑΝΕΝΑ εργαλείο δεν είναι αποτελεσματικό και δεν δύναται να παρέχει λύσεις σε ευρεία γκάμα οφειλετών.

1 Εξωδικαστικός μηχανισμός: με τα νέα κριτήρια διεύρυνσης που αναμένεται να ψηφιστούν ο εξωδικαστικός μηχανισμός αποτελεί ένα εργαλείο που υπό συνθήκες μπορεί να βοηθήσει στη ρύθμιση των οφειλών προς χρηματοπιστωτικούς φορείς και δημόσιο.

2 Διμερή διαπραγμάτευση: Όταν ακόμη τον όρο διαπραγμάτευση συνήθως μας έρχεται στο μυαλό ένα οβάλ τραπέζι με έγγραφα και ώρες προτάσεων και αντιπροτάσεων.

Στην πραγματικότητα η διμερής διαπραγμάτευση με τις διαχειρίστριες εταιρίες γίνεται ως εξής: στέλνει ο νομικός σύμβουλος εξουσιοδότηση, περνά μέρες μέχρι να εγκριθεί από το νομικό τμήμα της εταιρίας και έπειτα από ώρες αναμονής στο τηλεφωνικό κέντρο της εταιρίας, επικοινωνείς με τον υπεύθυνο του φακέλου του εντολέα σου, ο οποίος σου προτείνει ανάλογα με τα δεδομένα που έχεις προσκομίσει μία ρύθμιση. Ουσιαστικά δεν μιλάμε για διαπραγμάτευση, αλλά για μονομερή πρόταση: take it or leave it.



Η απουσία αποτελεσματικών πολιτικών για την αντιμετώπιση της κρίσης των κόκκινων δανείων, μεγέθυνε το πρόβλημα και η συγκυρία των επανωτών κρίσεων οδήγησε στο φαινόμενο των βαλτωμένων δανείων

Οι συνολικά αναρτημένοι πλειστηριασμοί είναι 313.456 (το 2024 ήταν 234.121) και οι πλειστηριασμοί που θα λάβουν χώρα το άμεσο διάστημα ανέρχεται περίπου 11.000 (το 2024 ήταν 10.768)

3 Αίτηση πτώχευσης: εδώ δεν μιλούμε για ρύθμιση, εδώ μιλούμε για ρευστοποίηση του συνόλου της ακίνητης και κινητής περιουσίας. Τα κάνει όλα, αλλά και απαλλάσσεται-υπό συνθήκες-από το υπόλοιπο των οφειλών. Ο ελληνικός νόμος περί πτωχευτικού Δικαίου είναι ο 4738/2020. Ο νόμος προβλέπει αυτοδίκαιη απαλλαγή του οφειλέτη από τα υπόλοιπα των χρεών του, εντός 36 μηνών, από την κήρυξη σε πτώχευση του ή από την καταχώριση απλώς του ονόματος του στο σχετικό μητρώο, αν δεν κηρύχτηκε πτώχευση λόγω ανεπάρκειας της περιουσίας. Αν μάλιστα –σύμφωνα με το νόμο- ο οφειλέτης διαθέτει επαρκή περιουσία προς ικανοποίηση των πιστωτών του, η απαλλαγή επέρχεται με την πάροδο ενός μόνο έτους μετά την κήρυξη σε πτώχευση.

4 Αίτηση ευάλωτου δανειολήπτη: αν πληροί ο οφειλέτης τα κριτήρια του ευάλωτου δανειολήπτη, μπορεί να κάνει αίτηση σε ηλεκτρονική πλατφόρμα της εγδίκ, προκειμένου να λάβει το πιστοποιητικό ευάλωτου (δημνης ισχύος).

Αναμένονται τα νέα κριτήρια του ευάλωτου οφειλέτη.

Στο πλαίσιο του νομοσχεδίου προβλέπονται, μεταξύ άλλων και σημαντικές παρεμβάσεις για τον περαιτέρω περιορισμό του ιδιωτικού χρέους. Συγκεκριμένα τα νέα όρια ορίζονται ως εξής (ενδεικτικά) για τον χαρακτηρισμό κάποιου ως ευάλωτου:

Α) Όρια Εισοδήματος:

Σύνθεση Νοικοκυριού	Όρια με το ισχύον καθεστώς ευαλωτότητας	Νέο Όριο
Μονοπρόσωπο νοικοκυριό	7.000 ευρώ	14.000 ευρώ
Νοικοκυριό αποτελούμενο από δύο μέλη	10.500 ευρώ	21.000 ευρώ
Νοικοκυριό αποτελούμενο από τρία μέλη ή μονογονεϊκή οικογένεια με ένα ανήλικό μέλος	14.000 ευρώ	28.000 ευρώ

Αν δεν γίνει τίποτα επιτυχώς από τα ανωτέρω: διαταγή πληρωμής!

Τι γίνεται αν λάβει κανείς διαταγή πληρωμής:

Ανακοπή 632ΚΠολΔ: Έχει δικαίωμα λοιπόν ο οφειλέτης που έλαβε μία διαταγή πληρωμής, να ασκήσει ανακοπή στο ίδιο Δικαστήριο που εξέδωσε την ανακοπόμενη διαταγή πληρωμής. Η προθεσμία για την άσκηση της ανακοπής είναι 15 εργάσιμες ημέρες, εκτός αν ο οφειλέτης είναι κάτοικος εξωτερικού, οπότε στην περίπτωση αυτή η προθεσμία είναι 30 μέρες.

Σε περίπτωση που η επίδοση λάβει χώρα σε μεταγενέστερο χρόνο, παρά το γεγονός ότι η ανακοπή μπορεί να κατέθηκε εμπροθέσμως, τότε η ανακοπή λογίζεται ως μηδέποτε ασκηθείσα και δεν δύναται να θεραπευτεί η επίδοση με κάποια μεταγενέστερη ημερομηνία, εφόσον παρήλθε το δεκαπενθήμερο. (Στην δεκαπενθήμερη προθεσμία δεν υπολογίζεται το Σάββατο, ως εργάσιμη μέρα).

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η άσκηση της ανακοπής δεν αναστέλλει την πορεία προς την εκτέλεση. Και επειδή η πρακτική εμπειρία μας διδάσκει, ότι οι δικάσιμοι που μας δίνονται ανήκουν στο μακρινό μέλλον (ειδικά σε Πρωτοδικεία μεγάλα όπως της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης), για το λόγο αυτό φρόνιμο και αποτελεσματικότερο είναι να κατατίθεται και αίτηση αναστολής, με ενδεχόμενο αίτημα προσωρινής διαταγής, εφόσον αποδεικνύεται ο επικείμενος κίνδυνος.

Ανακοπή 933ΚΠολΔ: Η ανακοπή του 933ΚΠολΔ, είναι η γνωστή ανακοπή κατά της εκτέλεσης, μέσω της οποίας προβάλλονται οι αντιρρήσεις εκείνου κατά του οποίου στρέφεται η εκτέλεση και κάθε δανειστή που έχει έννομο συμφέρον και αφορούν την εγκυρότητα του τίτλου, τη διαδικασία της αναγκαστικής εκτέλεσης ή την απαίτηση.

Η συζήτηση της ανακοπής προσδιορίζεται υποχρεωτικά μας λέει η δεύτερη παράγραφος του άρθρου 933 ΚΠολΔ μέσα σε 60 μέρες-> στην πράξη τουλάχιστον στα περισσότερα Δικαστήρια, δεν το έχουμε δει, καθότι προσδιορίζεται σε μεταγενέστερο χρόνο. Επίσης, η απόφαση επί της ανακοπής πρέπει να εκδοθεί εντός 60 ημερών. Οι χρονικοί περιορισμοί που τίθενται στο εν λόγω άρθρο, έχουν ως στόχο την προστασία του οφειλέτη, καθότι ο πλειστηριασμός λαμβάνει χώρα 7 με 8 μήνες μετά την επίδοση της έκθεσης κατάσχεσης.

Μεγάλο ζήτημα η απουσία προσωρινής διαταγής και αναστολής στο σημείο αυτό.

Η έλλειψη της προσωρινής δικαστικής προστασίας του οφειλέτη, η οποία και κατά τη συνταγματική σκοπιά δημιουργεί ζητήματα, σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση του Ν. 4842/2021, καλύπτεται από το γεγονός ότι η συζήτηση της



Η Σοφία Τσιπτσέ, Δικηγόρος παρ' Αρείω Πάγω, Διαπιστ. Διαμεσολαβήτρια ΥΔΑΔ, Υπεύθυνη Προστασίας Δεδομένων/ D.P.O., κατά την ομιλία της στην εκδήλωση της Ε.Β.Ε.Χ.Α., στο πλαίσιο του 33ου MONEY SHOW, με θέμα: "Πλειστηριασμός – τρόποι αντιμετώπισης – νέα κριτήρια ευάλωτου οφειλέτη"

ανακοπής ορίζεται μέσα σε 60 μέρες και η απόφαση επίσης μέσα σε 60 μέρες από τη συζήτηση, οπότε σε κάθε περίπτωση θα έχουμε απόφαση πριν τον πλειστηριασμό. Στην πράξη όμως βλέπουμε πως η προθεσμία των 60 ημερών δεν εφαρμόζεται, τουλάχιστον όχι σε απόλυτο βαθμό, με συνέπεια τον υπερπαισιόκα αυτό φόρτο να τον επωμίζεται ο αδύναμος οφειλέτης, ο οποίος καθίσταται ακόμα πιο αδύναμος με την έλλειψη προσωρινής προστασίας.

Αναστολή του 938 ΚΠολΔ: Με το νόμο του 2021 επανήλθε εν μέρει η δυνατότητα αναστολής. Και γράφεται το εν μέρει καθότι το άρθρο 938ΚΠολΔ της αναστολής, σε περιπτώσεις κατάσχεσης ακινήτου, μπορεί να εφαρμοστεί σε περίπτωση που εκδικαστεί η ανακοπή του 933, κατόπιν εκδοθεί απόφαση απορριπτική και εφόσον ασκηθεί ένδικο μέσο.

Αναστολή του άρθρου 1000 ΚΠολΔ: με την ανακοπή αυτή ζητάει την αναστολή του πλειστηριασμού για να ρυθμίσει, όμως πρέπει να καταβάλει το ¼ του οφει-

λόμενου κεφαλαίου, ώστε να ανασταλεί ο πλειστηριασμός.

Αξιοσημείωτη είναι και η ανακοπή κατά του πλειστηριασμού, δηλαδή αφού έχει ολοκληρωθεί. Η προθεσμία άσκησης της εν λόγω ανακοπής είναι 60 ημέρες από την ημέρα που ο υπερθεματιστής θα μεταγράψει την περιληψη της κατακυρωτικής έκθεσης που θα του δώσει ο συμβολαιογράφος στο αρμόδιο υποθηκοφυλακείο (ή γραφείο κτηματογράφησης).

Μεγάλο ζήτημα: Η συμπεριφορά και οι πρακτικές των εταιριών διαχείρισης

Δεν ενημερώνουν, δεν καταθέτουν γραπτή απάντηση στην πρόταση, δεν κάνουν ως οφείλουν πρόταση ή αντιπρόταση, δεν απορρίπτουν εγγράφως και αιτιολογημένα την πρόταση του οφειλέτη, ώστε η απάντηση να είναι δικαστικός ελέγχιμη.

Η ευρωπαϊκή Οδηγία 2021/2167 ορίζει τα ζητήματα Δεοντολογίας των Πιστωτικών Ιδρυμάτων. Σύμφωνα με αυτή την Οδηγία θα πρέπει τα πιστωτικά ιδρύματα και οι εταιρίες διαχείρισης εν γένει να ενημερώνουν και να λειτουργούν βάσει κάποιων διαδικασιών, που είναι φυσικά προς όφελος των δανειοληπτών και είναι οι βασικές αρχές αυτού που λέμε «συναλλακτικά ήθη», «καλή πίστη».

Για να τα συνοψίσουμε όλα τα ανωτέρω:

Υπάρχει ένα ζήτημα χρέους. Πρέπει να ρυθμιστεί για το καλό της κοινωνικής οικονομίας, καθώς δεν υπάρχει νόημα να μιλούμε για επενδυτικές βαθμίδες και ένα σωρό άλλες περιβόητες λέξεις νίκης και επιτυχίας για την οικονομία της Ελλάδας, αν οι ίδιοι οι πολίτες που την απαρτίζουν φτωχοποιούνται συνεχώς και ζουν χωρίς τη στοιχειώδη αξιοπρέπεια. Κανείς δεν μιλά για να μην πληρώσουν, φυσικά και πρέπει τα χρέη τους να ρυθμιστούν και να πληρωθούν. Όμως θα πρέπει η Πολιτεία να τους δώσει τα αποτελεσματικά μέσα και να τους διαφυλάξει, ώστε να μπορέσουν να ρυθμίσουν με ασφάλεια και αυτό μπορεί να γίνει μόνο αν λάβουν χώρα αποτελεσματικά εργαλεία ρύθμισης.

7



ΧΡΟΝΙΑ

ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

στην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

