

ΤΑ ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΙΑ ΤΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ



Ο "χάρτης" της ναυτιλιακής χρηματοδότησης

Σελ. 8



ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ:

Η ναυτιλιακή αγορά παρουσιάζει έντονες διακυμάνσεις, με τις εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία και τις γεωπολιτικές συνθήκες να παίζουν καθοριστικό ρόλο
Σελ. 10



ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ:

Ο Ντόναλντ Τραμπ κλιμακώνει τον εμπορικό πόλεμο εναντίον των Βρυξελλών και το πρόβλημα για την Ε.Ε. είναι πως το σύστημα Τραμπ επείγεται
Σελ. 6



ΝΑΥΤΙΛΙΑ:

Σε «χαμηλές στροφές» κινούνται μέχρι στιγμής οι νέες παραγγελίες εμπορικών πλοίων μέσα στο 2025, με την αγορά να παραμένει επιφυλακτική. Πως κινήθηκαν οι «Greeks»
Σελ. 16



02 \

Τεύχος 93

ΜΑΪΟΣ 2025

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

• Διεθνή

Η οικονομική και γεωπολιτική επίπτωση των δασμών 50% του Τραμπ στην Ε.Ε.

4-5

• Οικονομία

Ποια Ευρώπη θα διαπραγματευτεί με τον Τραμπ... ..

6-7

“Ψήφος εμπιστοσύνης” των ελληνικών τραπεζών στη ναυτιλία

8

• Ναυλαγορά

Γεωπολιτική «ώθηση» στη ναυλαγορά

10

• Market News

.....

12-13

• Ναυτιλία

Η αναγέννηση της ναυπηγοεπισκευής

14-15

Φρένο στις ναυπηγήσεις το 2025

16

“SHAPING THE FUTURE OF SHIPPING”

Στην Αθήνα η ναυτιλιακή Σύνοδος Κορυφής

18-19

ΝΕΟΙ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ:

Η Επενδυτική Στροφή προς τους Ναυτιλιακούς Κολοσσούς

19

ΜΕΛΙΝΑ ΤΡΑΥΛΟΥ, ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΕΕ:

Οι θάλασσες πρέπει να είναι ελεύθερες και ασφαλείς.....

20-21

Επαφές Μ. Χατζημανώλη για ενίσχυση της κυριακής ναυτιλίας.....

22

36η Ετήσια Γενική Συνέλευση ΚΝΕ

24

SAFE BULKERS:

Συνεχίζει την ανανέωση του στόλου της

25

• Λιμάνια

ΟΛΠ: Σταθερή πορεία και νέα ιστορικά ρεκόρ.....

26-27

Ο Πειραιάς θωρακίζεται έναντι των κλιματικών προκλήσεων

28

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΟΡΚΙΔΗΣ:

Το «Case Study» του λιμανιού του Πειραιά χρήζει επικαιροποίησης.....

29

21ο ΕΤΗΣΙΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΤΗΣ ΕΣΡΟ:

Η Ευρώπη χαράσσει νέα στρατηγική για τα λιμάνια της.....

30-32

Στο «τιμόνι» του ΟΛΘ η Αγγελική Σαμαρά

33

• Κρουαζιέρα

POSIDONIA SEA TOURISM FORUM 2025

Ο κλάδος της κρουαζιέρας χαράζει βιώσιμη πορεία

36-37

• Ελλάδα

Τεχνητή Νομοσύνη στη Νομική Επιστήμη

38

EDITORIAL

Γυναίκα και Θάλασσα

Πριν λίγες ημέρες ήταν η γιορτή της γυναίκας στη ναυτιλία. Ο ρόλος των γυναικών στον ευρύτερο χώρο της ναυτιλίας είναι εξαιρετικά ζωτικής σημασίας, αν και είναι γεγονός ότι υποεκπροσωπούνται για αντικειμενικούς και υποκειμενικούς λόγους.

Σύμφωνα με τον IMO, οι γυναίκες αποτελούν μόνον το 2% του δυναμικού στην παγκόσμια ναυτιλία και το 1% στα βαπόρια. Κορυφαίος Έλληνας πλοιοκτήτης που πιστεύει στον καθοριστικό ρόλο της γυναίκας στη ναυτιλία διαπιστώνει ότι, ενώ οι γυναίκες ξεκινούν με πάθος και αυτοπεποίθηση να στελεχώνουν, όχι μόνο τα γραφεία αλλά και τα βαπόρια, στην πορεία κάποια στερεότυπα αλλά και κάποιες κοινωνικο-βιολογικές ανάγκες σταματούν την παραμονή τους και την εξέλιξη στον χώρο, ώστε να δημιουργήσουν οικογένεια, ή δεν αντέχουν την πίεση.

Πάντως οι γυναίκες που απασχολούνται στην εμπορική ναυτιλία διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο και αποδεικνύουν πως προσθέτουν αξία και συμβάλλουν στη βελτίωση του επαγγέλματος. Δεν είναι τυχαίο ότι διακρίνονται σε οργανωτικά ζητήματα, επικοινωνούν με άνεση και καταθέτουν τη δική τους οπτική σε θέματα ασφάλειας.

Στη σύγχρονη εποχή είναι απολύτως επιβεβλημένη η αύξηση της παρουσίας των γυναικών, κυρίως στα βαπόρια, καθώς οι θέσεις που καταλαμβάνουν σε ναυτιλιακά γραφεία όλο και πληθύνονται. Για να αντιμετωπιστεί η υποεκπροσώπηση των γυναικών στην εμπορική ναυτιλία πρέπει να ενταθούν οι πρωτοβουλίες. Τα κίνητρα πρέπει να είναι συγκεκριμένα και ελκυστικά, όπως υποτροφίες, σημαντικές οικονομικές απολαβές, ενημέρωση στα σχολικά και πανεπιστημιακά περιβάλλοντα.

Η ναυτιλία πρέπει να πάψει να είναι ανδροκρατούμενο επάγγελμα και να προσελκύονται γυναίκες στο χώρο, πέρα από προκαταλήψεις και στερεότυπα. Ο σεβασμός στην ιδιωτικότητα τους και η εμπιστοσύνη στις αποδεδειγμένες ικανότητες τους μπορούν να βελτιώσουν τα μέγιστα το ναυτικό επάγγελμα και τη ναυτιλιακή βιομηχανία εν γένει. Έτσι θα καταργηθούν στην πράξη οι γιορτές ισότητας σε διάφορα επαγγέλματα. Καιρός είναι...

Συντακτική ομάδα της «Α.Μ»

ακτι

Μιαούλη

akti Miaouli

• Μηνιαία Ναυτιλιακή-Οικονομική-Πολιτική Εφημερίδα •

• Ιδιοκτησία: ENIGMA M.G. ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Ι.Κ.Ε. ΜΕ Δ.Τ. ENIGMA M.G.

• 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/ • ENIGMA M.G. ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Ι.Κ.Ε.

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

Η ΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ «ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ» ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΤΗΡΙΖΕΤΑΙ ΚΥΡΙΩΣ ΣΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ «SHIPPING HERALD»

ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ η αναδημοσίευση, η αναπαραγωγή, ολική, μερική, περιληπτική ή κατά παράφραση ή διασκευή και απόδοση του περιεχομένου της παρούσας έκδοσης με οποδήποτε 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.

SB

LISTED

NYSE

MODERN 5.3M DWT FLEET UNDER QUALITY EU CYPRUS FLAG

Η οικονομική και γεωπολιτική επίπτωση των δασμών 50% του Τραμπ στην Ε.Ε.



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

Μετά την ανακοίνωση του Τραμπ, τα ευρωπαϊκά χρηματιστήρια κατέρρευσαν, με τον DAX της Γερμανίας και τον CAC 40 της Γαλλίας να πέφτουν σημαντικά

Την απόφαση να παρατείνει την αναστολή των λεγόμενων «ανταποδοτικών» δασμών σε βάρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέχρι την 9η Ιουλίου επιβεβαίωσε ο πρόεδρος των ΗΠΑ, Ντόναλντ Τραμπ, έπειτα από την «πολύ καλή συζήτηση» που είχε με την πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν.

Στις 23 Μαΐου 2025, ο Ντόναλντ Τραμπ ανακοίνωσε μια σαρωτική επιβολή δασμών 50% σε όλες τις εισαγωγές από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.), με ισχύ από την 1η Ιουνίου, εκτός εάν τα προϊόντα κατασκευάζονται στις Ηνωμένες Πολιτείες. Λίγο αργότερα, ο Αμερικανός πρόεδρος Ντόναλντ Τραμπ δήλωσε ότι πήρε την απόφαση να παρατείνει την αναστολή της επιβολής δασμών στην Ευρωπαϊκή Ένωση έως τις 9 Ιουλίου, μετά από τηλεφωνική επικοινωνία που είχε με την πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν, δηλώνοντας ότι το μπλοκ χρειάζεται περισσότερο χρόνο για να «καταλήξει σε μια καλή συμφωνία».

Επικαλούμενος εμπορικό έλλειμμα που ξεπερνά τα 250 δισεκατομμύρια δολάρια και αποτυχημένες διαπραγματεύσεις, ο Τραμπ επανέλαβε ότι η Ε.Ε. δημιουργήθηκε για να εκμεταλλευτεί οικονομικά τις ΗΠΑ. Αυτή η κίνηση, σηματοδοτεί μια σημαντική κλιμάκωση στις εμπορικές εντάσεις ΗΠΑ-Ε.Ε., με βαθιές επιπτώσεις για τις οικονομίες της Ε.Ε. και την γεωπολιτική επιρροή του μπλοκ. Οι δασμοί απειλούν να διαταράξουν την οικονομική σταθερότητα, να επιβαρύνουν τις διατλαντικές σχέσεις και να αποδυναμώσουν την παγκόσμια επιρροή της Ε.Ε. σε μια περίοδο αυξημένης αβεβαιότητας.

Οικονομικές Επιπτώσεις στις Οικονομίες της ΕΕ

Η οικονομία της Ε.Ε., που εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις εξαγωγές, αντιμετωπίζει σοβαρό πλήγμα από τους δασμούς 50%. Το 2023, η ΕΕ εξήγαγε αγαθά αξίας 532 δισεκατομμυρίων ευρώ (585 δισεκατομμύρια δολάρια) στις ΗΠΑ, που αντιπροσωπεύουν το 21% των εξαγωγών της εκτός Ε.Ε. Οι ΗΠΑ είναι η μεγαλύτερη αγορά εξαγωγών αγαθών της Ε.Ε. και ένας δασμός 50% θα μπορούσε να μειώσει σημαντικά αυτό το εμπόριο. Σύμφωνα με οικονομικά μοντέλα, ένας δασμός 10% των ΗΠΑ προβλεπτόταν να μειώσει το ΑΕΠ της ευρωζώνης κατά 0,2-0,3 ποσοστιαίες μονάδες, με τη Γερμανία να αντιμετωπίζει σημαντική συρρίκνωση 1,1%. Ένας δασμός 50% ενισχύει αυτή την επίδραση, πιθανώς μειώ-



νοντας το ΑΕΠ της Ε.Ε. κατά 1-2% μόνο τον πρώτο χρόνο, ωθώντας την Ευρώπη πιο κοντά σε ύφεση.

Η Γερμανία, για παράδειγμα, η οικονομική υπερδύναμη της Ε.Ε., είναι ιδιαίτερα ευάλωτη. Η αυτοκινητοβιομηχανία της, βασικός πυλώνας της οικονομίας, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις αγορές των ΗΠΑ. Το 2023, η Γερμανία εξήγαγε αγαθά αξίας 157 δισεκατομμυρίων ευρώ στις ΗΠΑ, με τα αυτοκίνητα και τα ανταλλακτικά αυτοκινήτων να αποτελούν σημαντικό μερίδιο. Ένας δασμός 50% θα μπορούσε να αυξήσει τις τιμές των αυτοκινήτων στις ΗΠΑ κατά 4.000-5.000 δολάρια, μειώνοντας τη ζήτηση και πλήττοντας σκληρά γερμανικούς κατασκευαστές όπως η Volkswagen και η BMW. Η Goldman Sachs εκτιμά ότι το ΑΕΠ της Γερμανίας θα μπορούσε να συρρικνωθεί κατά 1,5-2% υπό αυτούς τους δασμούς, με επιπτώσεις σε αλυσίδες εφοδιασμού σε Ιταλία, Ισπανία και Ανατολική Ευρώπη.

Μικρότερες οικονομίες με υψηλές εξαγωγές ως προς το ΑΕΠ, όπως η Ιρλανδία και η Ολλανδία, αντιμετωπίζουν δυσανά-

Επικαλούμενος εμπορικό έλλειμμα που ξεπερνά τα 250 δισεκατομμύρια δολάρια και αποτυχημένες διαπραγματεύσεις, ο Τραμπ επανέλαβε ότι η Ε.Ε. δημιουργήθηκε για να εκμεταλλευτεί οικονομικά τις ΗΠΑ

λογους κινδύνους. Ο φαρμακευτικός τομέας της Ιρλανδίας, που εξάγει σε μεγάλο βαθμό στις ΗΠΑ, θα μπορούσε να δει μειωμένη ανταγωνιστικότητα, ενώ οι ολλανδικές γεωργικές εξαγωγές ενδέχεται να αντιμετωπίσουν προβλήματα λόγω αυξημένων δαπανών. Οι δασμοί επιδεινώνουν επίσης τα υπάρχοντα οικονομικά προβλήματα, καθώς η Ευρώπη παλεύει με στασιμότητα ανάπτυξης (0,2% το 2024) και μια επισφαλή ανάκαμψη από την ενεργειακή κρίση που πυροδοτήθηκε από την εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία. Η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (ΕΚΤ) έχει ήδη υποβαθμίσει τις προβλέψεις για τις καθαρές εξαγωγές για το 2025 και οι πληθωριστικές πιέσεις από υψηλότερες δαπάνες εισαγωγών θα μπορούσαν να περιορίσουν τη νομισματική χαλάρωση, πνίγοντας περαιτέρω την ανάπτυξη.

Οι χρηματοπιστωτικές αγορές αντέδρασαν γρήγορα. Μετά την ανακοίνωση του Τραμπ, τα ευρωπαϊκά χρηματιστήρια κατέρρευσαν, με τον DAX της Γερμανίας και τον CAC 40 της Γαλλίας να πέφτουν σημαντικά. Η αβεβαιότητα οδήγησε τις εται-

ρείες να αναστείλουν επενδύσεις, επιδεινώνοντας την οικονομική επιβράδυνση. Οι κυβερνήσεις σε Γερμανία, Ιταλία, Πορτογαλία και Ισπανία ανακοίνωσαν «ασπίδες δασμών» 50 δισεκατομμυρίων ευρώ για τη στήριξη των επιχειρήσεων, αλλά οι περιορισμένοι προϋπολογισμοί, ήδη επιβαρυνμένοι από αυξημένες στρατιωτικές δαπάνες, περιορίζουν το εύρος της δημοσιονομικής ανακούφισης. Η Moody's προειδοποίησε για αυξημένο κίνδυνο ύφεσης, με τη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ιταλία και την Ισπανία να υποβαθμίζουν τις προβλέψεις ανάπτυξης.

Γεωπολιτικές Συνέπειες για την Ε.Ε.

Πέρα από την οικονομία, οι δασμοί υπονομεύουν την γεωπολιτική επιρροή της Ε.Ε. σε μια κρίσιμη στιγμή. Η Ε.Ε. έχει από καιρό τοποθετηθεί ως υπέρμαχος του εμπορίου που βασίζεται σε κανόνες και πολυμερισμό, αλλά η ενέργεια του Τραμπ αμφισβητεί αυτό το πλαίσιο. Στοχεύοντας το εμπορικό πλεόνασμα της Ε.Ε. και επικρίνοντας το σύστημα φόρου προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ) ως αθέμιτο εμπόδιο, ο Τραμπ επιδιώκει να αποδυναμώσει την οικονομική μόχλευση του μπλοκ και να επιβάλει παραχωρήσεις. Αυτή η προσέγγιση εκμεταλλεύεται τις διαιρέσεις εντός της Ε.Ε., καθώς κράτη-μέλη όπως η Γαλλία και η Ιταλία εκφράζουν ανησυχίες για αντίποινα σε συγκεκριμένους τομείς, όπως το κρασί και το μπέριμπον.

Οι δασμοί επιβαρύνουν επίσης τις διατλαντικές σχέσεις, έναν ακρογωνιαίο λίθο της γεωπολιτικής στρατηγικής της Ε.Ε. Η ευρύτερη ατζέντα του Τραμπ «Πρώτα η Αμερική», που περιλαμβάνει σκεπτικισμό προς το ΝΑΤΟ και μειωμένη υποστήριξη για την Ουκρανία, ασκεί επιπλέον πίεση στην Ε.Ε. να διεκδικήσει την αυτονομία της. Η ικανότητα της Ε.Ε. να συντονίσει μια ενιαία απόκριση είναι κρίσιμη, αλλά η εσωτερική διχόνοια—εμφανής στις συζητήσεις για τη στόχευση προϊόντων των ΗΠΑ όπως το μπέριμπον—περιπλέκει αυτή την προσπάθεια. Η Πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ούρσουλα Φον ντερ Λάιεν έχει υποστηρίξει διαπραγματεύσεις και μια συμφωνία μηδενικών δασμών, αλλά η απόρριψη της διπλωματίας από τον Τραμπ υπέρ της οικονομικής πίεσης περιορίζει τη διαπραγματευτική ισχύ της Ε.Ε.

Παγκοσμίως, οι δασμοί αποδυναμώνουν τη θέση της Ε.Ε. σε σχέση με άλλες δυνάμεις. Καθώς οι ΗΠΑ αποσυνδέονται από την Κίνα και επιβάλλουν δασμούς 104% στα κινεζικά αγαθά, η Κίνα μπορεί να εκτρέψει εξαγωγές στην Ευρώπη, πλημμυρίζοντας τις αγορές και υπονομεύοντας τις τοπικές βιομηχανίες. Οι προσπάθειες της Ε.Ε. να διαφοροποιήσει το εμπόριο μέσω συμφωνιών με το Μερκοσούρ ή χώρες της ASEAN αντιμετωπίζουν εμπόδια, καθώς οι παγκόσμιοι εμπορικοί εταίροι αντιμετωπίζουν επίσης τους δασμούς των ΗΠΑ. Αυτή η δυναμική κιν-



Ο Αμερικανός πρόεδρος Ντόναλντ Τραμπ δήλωσε ότι πήρε την απόφαση να παρατείνει την αναστολή της επιβολής δασμών στην Ευρωπαϊκή Ένωση έως τις 9 Ιουλίου, μετά από τηλεφωνική επικοινωνία που είχε με την πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν, δηλώνοντας ότι το μπλοκ χρειάζεται περισσότερο χρόνο για να «καταλήξει σε μια καλή συμφωνία».

δυνεύει να περιθωριοποιήσει την Ε.Ε. σε μια κατακερματισμένη παγκόσμια οικονομία, μειώνοντας την ικανότητά της να διαμορφώνει διεθνείς εμπορικούς κανόνες.

Επιπλέον, οι δασμοί υπογραμμίζουν τις δομικές αδυναμίες της Ε.Ε. Ο πρώην Πρόεδρος της ΕΚΤ Μάριο Ντράγκι έχει ζητήσει 750-800 δισεκατομμύρια ευρώ επιπλέον για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, αλλά ο πολιτικός κατακερματισμός και οι δημοσιονομικοί περιορισμοί εμποδίζουν τέτοιες φιλοδοξίες. Οι δασμοί μπορεί να αναγκάσουν την Ε.Ε. να επιταχύνει τις μεταρρυθμίσεις στην ενιαία αγορά και να εμβαθύνει τη νομισματική ολοκλήρωση, αλλά αυτά τα μέτρα απαιτούν χρόνο και συναίνεση, που και τα δύο είναι σε έλλειψη. Εν τω μεταξύ, η Ε.Ε. κινδυνεύει να χάσει επιρροή καθώς χώρες όπως η Ινδία και το Βιετνάμ διαπραγματεύονται διμερείς συμφωνίες με τις ΗΠΑ για να μετριάσουν τις επιπτώσεις των δασμών.

Μια Πορεία Προς τα Εμπρός:

Η Ε.Ε. αντιμετωπίζει μια λεπτή ισορροπία. Τα αντίποινα σε δασμούς, όπως το προτεινόμενο πακέτο 26 δισεκατομμυρίων ευρώ σε αγαθά των ΗΠΑ, κινδυνεύουν να περιθωριοποιήσει την Ε.Ε. σε μια παγκόσμια οικονομία που ακυρώνουν βασικούς δασμούς.

Δικαστικό μπλόκο στους δασμούς Τραμπ:

Ένα ομοσπονδιακό δικαστήριο στη Νέα Υόρκη επέφερε στον πρόεδρο Ντόναλντ Τραμπ ένα μεγάλο πλήγμα, μπλοκάροντας το τολμηρό σχέδιό του να επιβάλει μαζικούς φόρους στις εισαγωγές από σχεδόν κάθε χώρα του κόσμου.

Το δικαστήριο απεφάνθη ότι ο Τραμπ έκανε κατάχρηση της νομοθεσίας περί «διεθνούς οικονομικής έκτακτης ανάγκης» για να επιβάλει σειρά δασμών με το πρόσχημα της εθνικής απειλής, χωρίς να πληρούνται οι προβλεπόμενες προϋποθέσεις.

Όπως σημειώνεται, οι δασμοί ανέτρεψαν δεκαετίες εμπορικής πολιτικής των ΗΠΑ, διατάραξαν το παγκόσμιο εμπόριο, ταρακούνησαν τις χρηματοπιστωτικές αγορές και αύξησαν τον κίνδυνο υψηλότερων τιμών και ύφεσης στις Ηνωμένες Πολιτείες και σε όλο τον κόσμο.

Η κυβέρνηση Τραμπ κατέθεσε ήδη έφεση στην «ιστορική» απόφαση του αμερικανικού Δικαστηρίου Διεθνούς Εμπορίου της Νέας Υόρκης.

νεύουν να κλιμακώσουν τον εμπορικό πόλεμο και να βλάψουν τους καταναλωτές. Η διπλωματία παραμένει η προτιμώμενη οδός, αλλά η σκληρή προσέγγιση του Τραμπ περιπλέκει τις διαπραγματεύσεις. Η ενίσχυση της εγχώριας ζήτησης μέσω δημοσιονομικών κινήτρων και η διαφοροποίηση των εμπορικών συνεργασιών θα μπορούσαν να αμβλύνουν το πλήγμα, αλλά αυτά τα μέτρα απαιτούν συντονισμένη δράση. Η Ε.Ε. πρέπει επίσης να εκμεταλλευτεί την ενιαία αγορά της για να ενισχύσει την ανθεκτικότητά, όπως τόνισε η Φον ντερ Λάιεν, αποκαλώντας την «την άγκυρα της σταθερότητάς μας».

Συμπερασματικά, οι δασμοί 50% του Τραμπ αποτελούν σοβαρή απειλή για τις οικονομίες της Ε.Ε., κινδυνεύοντας με ύφεση και αποκαλύπτοντας ευπάθειες σε εξαγωγικά εξαρτώμενα έθνη όπως η Γερμανία. Γεωπολιτικά, οι δασμοί διαβρώνουν την επιρροή της Ε.Ε., επιβαρύνοντας τις διατλαντικές σχέσεις και αμφισβητώντας τον ρόλο της ως παγκόσμιου ηγέτη στο εμπόριο. Ενώ η Ε.Ε. διαθέτει εργαλεία για να μετριάσει τη ζημιά, η επιτυχία της εξαρτάται από την ενότητα και τη στρατηγική διορατικότητα στην πολήγηση αυτού του ταραχώδους νέου τοπίου. Δυστυχώς και τα δυο απουσιάζουν.

Οι δασμοί 50% του Τραμπ αποτελούν σοβαρή απειλή για τις οικονομίες της Ε.Ε., κινδυνεύοντας με ύφεση και αποκαλύπτοντας ευπάθειες σε εξαγωγικά εξαρτώμενα έθνη

Ποια Ευρώπη θα διαπραγματευτεί με τον Τραμπ...

Μόνο κεραυνός εν αιθρία δεν ήταν η ανακοίνωση του Τραμπ πως σχεδιάζει να επιβάλει- από τις αρχές Ιουνίου- δασμούς 50% στις εισαγωγές προϊόντων του ευρωπαϊκού μπλοκ. Πολύ δε περισσότερο για τις βαριές κουβέντες του προέδρου των ΗΠΑ πως δεν αναζητά συμφωνία με την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Του
Μιχαήλ
Γελαντάλι

Σε ανάρτησή του (στο Truth Social) "επιτέθηκε" στην Ε.Ε. κατηγορώντας την για άδικες εμπορικές πρακτικές και δήλωσε πως οι διαπραγματεύσεις για μια νέα συμφωνία αποτυγχάνουν

"Συνεπώς, προτείνω έναν άμεσο δασμό 50% στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αρχής γενομένης από την 1η Ιουνίου 2025", το μότο Τραμπ. Για μερίδα αναλυτών, η ανακοίνωση επισημειώθηκε, καθώς είχε προηγηθεί η συμφωνία Ουάσιγκτον-Πεκίνου για, εκατέρωθεν, "πάγωμα" των δασμών για διάστημα 90 ημερών. Άλλωστε, κοινός τόπος ότι, για την διοίκηση της Ουάσιγκτον δεν υφίστανται G20, G7 ει μη μόνον G2 δηλαδή ΗΠΑ vs Κίνα και πως ο Τραμπ και η ομάδα του θα ήθελε άλλη ηγεσία στην Ευρώπη.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση απέφυγε προσωρινά την επιβολή δασμών 50% που απειλούσε να επιβάλει ο Αμερικανός πρόεδρος Ντόναλντ Τραμπ, ωστόσο παραμένει ασαφές πώς η ΕΕ θα μπορέσει να συνδυάσει την επιδιώξή της για μια αμοιβαία επωφελή συμφωνία με τις σκληρές παραχωρήσεις που ζητά η Ουάσιγκτον.

Ποιον θα "κτυπούσε" κατ' αρχήν η επιβολή δασμών 50%, σύμφωνα με την Capital Economics, ένα τέτοιο ποσοστό, στην ΕΕ θα ήταν υπερδιπλάσιο από αυτόν που είχε ανακοινωθεί την (κατά Τραμπ) "Ημέρα Απελευθέρωσης" (της 2ας Απριλίου) και θα μπορούσε να μειώσει το ΑΕΠ της Γερμανίας ακόμη και έως 1,7% μέσα στην Ζετία 2025-2027. Ειδικά για την γερμανική οικονομία δεν θα ήταν ότι το καλύτερο, απ' ενός λόγω της εύαλτης πολιτικά θέσης του Φρίντριχ Μέρτς, απ' ετέρου του οριακού σημείου που έχει περιέλθει η ισχυρότερη της Ευρώπης. Βέβαια, ο Σκοτ Μπίσεντ έσπευσε να υπαινιχθεί (στο FOX News) ότι, οι απειλές Τραμπ στόχο έχουν να πείσουν τις Βρυξέλλες προκειμένου να συνάψουν νέα εμπορική συμφωνία, σε αντίθεση με τις δηλώσεις του Αμερικανού προέδρου πως η Ουάσιγκτον δεν επιδιώκει συμφωνία

"Πιστεύω ότι αυτό είναι απλώς απόληψη στον ρυθμό της ΕΕ...", δήλωσε ο υπ.

Οικονομικών των ΗΠΑ και όντως ο τρόπος που λειτουργεί η Ε.Ε./λειτουργούν οι Βρυξέλλες είναι να απορεί κάποιος. Υφίσταται ενιαία έκφραση και θέση της Ευρώπης; Η γραφειοκρατία της Κομισιόν έχει καταφέρει να επιταχύνει τον χρόνο λήψης αποφάσεων; τα διάφορα οικονομικά/επιχειρηματικά συμφέροντα διαθέτουν μηχανισμούς αντιστάθμισης έναντι του σταθερού-εδώ και χρόνια- πειστικού ανταγωνισμού του Πεκίνου και εσχάτως της αλλαγής στάσης της Ουάσιγκτον; Η ΕΚΤ διαθέτει "εργαλεία" διαχείρισης ακραίων κρίσεων, ανεξέλεγκτων καταστάσεων και hedgarίσματος των πολιτικών Τραμπ; Υφίσταται-επί της ουσίας- ενιαίο χρηματοπιστωτικό σύστημα, με πανευρωπαϊκή εγγυοδοσία λ.χ. καταθέσεων; ενδεικτικά και μόνον ορισμένα ερώτημα, που εύλογα δημιουργούνται σε κάθε καλοπροαίρετο αναγνώστη.

Δεν θα παραπέμψω στις προειδοποιήσεις της ίδιας της Κριστίν Λαγκάρντ, συγκεκριμένα στην έκθεση της ΕΚΤ με τον εύγλωττο τίτλο "Ενα ταχέως μεταβαλλόμενο γεωπολιτικό περιβάλλον θα μπορούσε να απειλήσει τη χρηματοπιστωτική σταθερότητα της ζώνης του ευρώ...", σύμφωνα με τους οικονομολόγους Maurizio Michael Habib, Oscar Schwartz Blicke, Emilio Siciliano και Jonas Wendelborn, αναφορικά με την συσχέτιση του ράλι για τις τιμές του χρυσού με την εκτίμηση κινδύνου στις αγορές. Το θέμα του χρυσού είναι από τα μείζονα, χρήζει ευρύτερης ανάλυσης, σε πιο εύθετο χρόνο.

Το πρόβλημα για την Ε.Ε είναι πως το σύστημα Τραμπ επιείγεται, συνοπτικά αναφέρεται η ανοδική στα επιτόκια των στεγαστικών δανείων στις ΗΠΑ για τρίτη διαδοχική εβδομάδα. Σύμφωνα με το Bloomberg, η απόδοση του μέσου 30ετούς σταθερού δανείου είχε αυξηθεί στο 6,86% από 6,81% μια εβδομάδα νωρίτερα. Τι σημαίνει αυτό; το υψηλό κόστος δανεισμού και η αυξανόμενη οικονομική αβεβαιότητα έχουν υποχρεώσει τους (δυσνητικούς) αγοραστές κατοικιών να κάνουν πίσω, ακριβώς τη στιγμή που όλο και περισσότερες καταχωρίσεις ακι-



Τραμπ:
Παράταση έως
9 Ιουλίου στην
αναστολή των
δασμών προς
την ΕΕ

νήτων εμφανίζονται στην αγορά. Συγκεκριμένα, περί τις 56.000 συμφωνίες αγοράς ακυρώθηκαν τον Απρίλιο, σχεδόν το 14% των κατοικιών που συμφωνήθηκαν (με συμβόλαιο), σύμφωνα με την Redfin Corp. Πρόκειται για το δεύτερο υψηλότερο ποσοστό που έχει καταγραφεί τον Απρίλιο από το 2017. Παράλληλα, οι μεταπωλήσεις κατοικιών μειώθηκαν τον Απρίλιο στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων επτά μηνών, σύμφωνα με την Εθνική Ένωση Κτηματομεσιτών. Ήταν επίσης η πιο αδύναμη επίδοση για τον Απρίλιο από το 2009.

Γιατί παρατίθενται αυτά τα στοιχεία; νομίζω πως, δεν ξεχνάμε πως (και από ποιον κλάδο) πυροδοτήθηκε η μεγάλη κρίση του 2008. Σε αυτή την συγκυρία, στην ευρωπαϊκή πλευρά- στη μεγαλύτερη οικονομία της- η Bundesbank προειδοποιεί ότι η Γερμανία παραμένει στάσιμη υπό την πίεση των δασμών. Διάφορα βάρη εξακολουθούν να υπάρχουν και η αυστηρότερη δασμολογική πολιτική της κυβέρνησης των ΗΠΑ δημιουργεί πρόσθετα εμπόδια. Και το IfO προειδοποιεί τον Φρίντριχ Μέρτς για την οικονομική πολιτική του.

Η περίοδος που θα μεσολαβήσει μέχρι την επαναφορά της οικονομίας των ΗΠΑ σε ρυθμό πραγματικής ανάπτυξης θα είναι επώδυνη, είχε προειδοποιήσει ο Σκοτ Μπίσεντ στην αρχή της θητείας του στο υπ. Οικονομικών. Ο Τζέρομ Πάουελ είχε πει ότι ο αντίκτυπος της πολιτικής Τραμπ θα είναι μεγαλύτερος από τον αναμενόμενο. Ωστόσο, οι προειδοποιήσεις ξεχάστηκαν με το που ανακοινώθηκαν τα στοιχεία για τον πληθωρισμό, και ήταν καλύτερα απ' ότι περίμεναν οι αναλυτές. Σε χαμηλό 4ετίας μάλιστα, με αποτέλεσμα ορισμένοι να προεξοφλήσουν πως οι συνέπειες του Trump Effect αυτές ήταν και παρήλθαν και ότι πλέον η συνέχεια θα είναι πιο κανονική. Όμως, τα στοιχεία για τον πληθωρισμό και την ευρύτερη οικονομική δραστηριότητα στις ΗΠΑ για το πρώτο 3μηνο βασίζονται σε δεδομένα που διαμορφώνονται άμεσα από το γνωστό ως carry-over effect του τέταρτου 3μηνου του 2024. Πρακτικά, με την συ-

Ακτή Μιαούλη
ΜΑΪΟΣ 2025 •

Οι αποδόσεις των Αμερικανικών ομολόγων και το Pfizer Gate

Θα ήταν χρήσιμο να ρίξει κάποιος μια ματιά στην αγορά χρέους, δηλαδή στις αποδόσεις των ομολόγων των ΗΠΑ, γιατί τότε θα καταλάβει ότι οι πληθωριστικές προσδοκίες (breakeven inflation rates) ενσωματώνονται-ήδη- στην ανοδική τάση. Γιατί συμβαίνει αυτό; μα προφανώς επειδή οι πανίσχυρες αγορές δεν θεωρούν τη μείωση του πληθωρισμού τον Απρίλιο διαρθρωτική αλλά συγκυριακή.

Σε αυτή την "εξίσωση" θα πρέπει να εντάξουμε και ότι μας αφορά ως Ευρωπαίοι-και ειδικότερα ως Ελλάδα-. Σε αυτή την συγκυρία, που συζητείται το μέλλον του "Ουκρανικού" η Ουάσιγκτον έχει καταστήσει σαφές τι θέλει από την Ε.Ε. Η Ευρώπη θα πρέπει να προχωρήσει σε γενναίες αγορές "ενέργειας" (φυσικό αέριο, υδροηλεκτρικό κ.λπ), "οπλισμού", γενικότερα να επενδύσει στην αμερικανική οικονομία.

Παράγοντες με γνώση του παρασκηνίου δεν θεωρούν...τυχαία την-εκ νέου- ανάδειξη του θέματος Pfizer Gate- και μάλιστα από την "ναυαρχίδα" New

Το Pfizer Gate φέρνει τις Βρυξέλλες σε πιο αδύναμη θέση κατά τις διαπραγματεύσεις με την Ουάσιγκτον, με την Γερμανίδα πολιτικά, σχεδόν υπό άτυπη ομηρεία



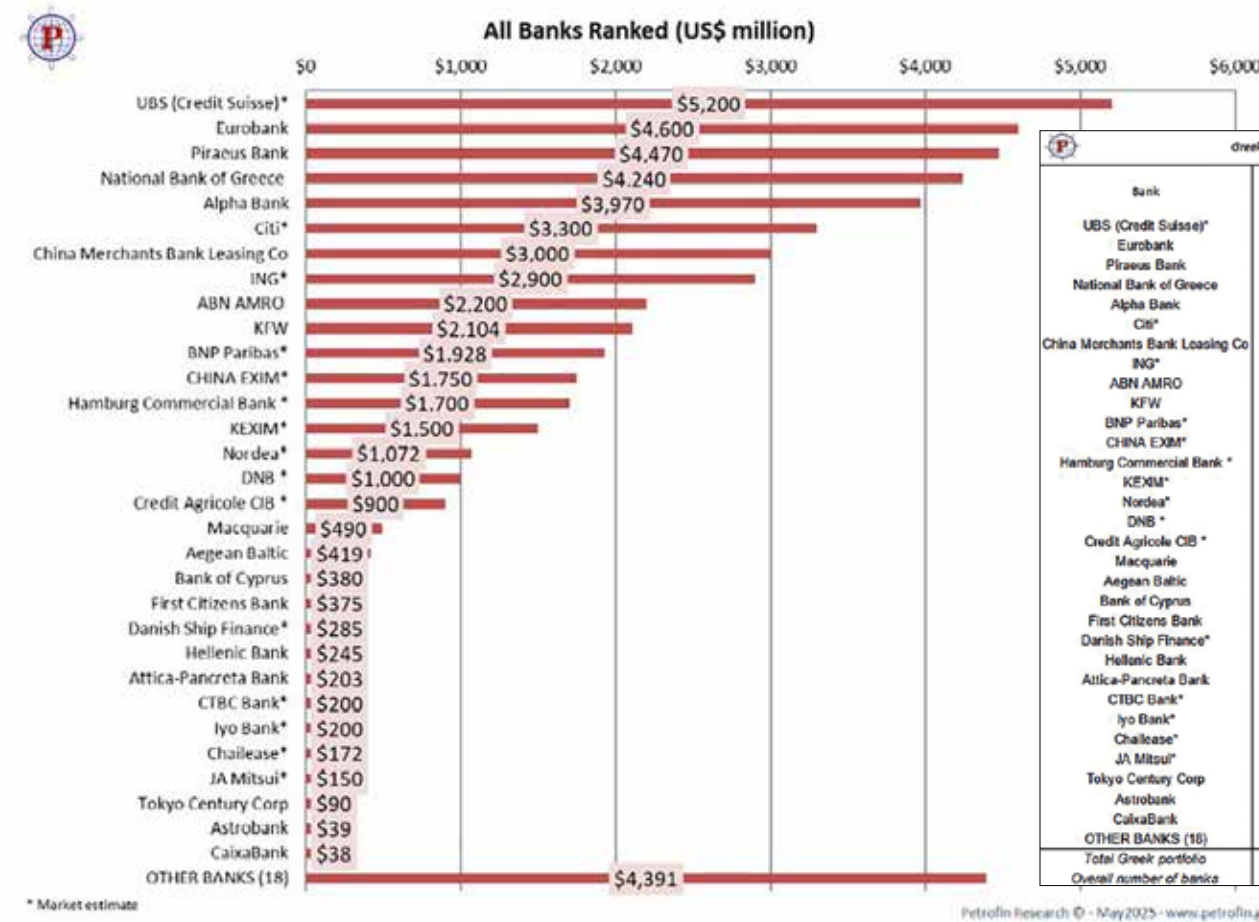
finupnews.gr



"Ψήφος εμπιστοσύνης" των ελληνικών τραπεζών στη ναυτιλία

“Ψήφο εμπιστοσύνη” προς τη ναυτιλία δίνουν οι ελληνικές τράπεζες, αυξάνοντας κατά 17,5% το 2024 το χαρτοφυλάκιο ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων. Μάλιστα οι ελληνικές συστημικές τράπεζες καταλαμβάνουν τις τέσσερις από τις πέντε πρώτες θέσεις των τραπεζών που χρηματοδοτούν την ελληνόκτητη ναυτιλία, με μόνη ξένη τράπεζα στην πεντάδα την UBS.

Οι εκταμιεύσεις νέων δανείων ξεπέρασαν τα 1,1 δισ. δολ. και τα συνολικά υπόλοιπα έφθασαν τα 14,6 δισ. δολ., από περίπου 13,5 δισ. το 2023, αύξηση κατά 8,2%.



Οι τράπεζες

Πρώτη μεταξύ των ελληνικών τραπεζών ήταν η Eurobank, για δεύτερη συνεχή χρονιά, με 4,6 δισ. δολ., ενώ ακολούθησαν η Πειραιώς με 4,47 δισ., η Εθνική με 4,24 δισ. και η Alpha με 3,97 δισ. Συνολικά, τα χαρτοφυλάκια των ελληνικών συστημικών τραπεζών έφθασαν τα 17,28 δισ. δολ.

Η νέα συγχωνευμένη τράπεζα Attica-Παγκρήτια βελτίωσε σημαντικά τη θέση (βρίσκεται στην 24η) με αύξηση χαρτοφυλακίου 173,67% στα 203 εκατ. δολ. ενώ η Aegean Baltic Bank με άνοδο 1,26% βρίσκεται στη 19η θέση με 419,24 εκατ. δολ. Όλες μαζί ελέγχουν το 33,5% του συνολικού χαρτοφυλακίου δανείων της ελληνικής ναυτιλίας.

Η UBS (που έχει πλέον απορροφήσει την Credit Suisse) διατηρεί την πρώτη θέση, αντιστρέφοντας τη μείωση του χαρτοφυλακίου της του περασμένου έτους, σημειώνοντας αύξηση 2% στα 5,2 δισ. δολάρια.

Τρεις κυπριακές τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται επίσης στον τομέα. Συγκεκριμένα, η Τράπεζα Κύπρου με ναυτιλιακά δάνεια ύψους 380 εκατ., η Ελληνική Τράπεζα με χορηγήσεις 245 εκατ. και η Astrobank με 39 εκατ.

Η πρόοδος

Η Petrofin αποδίδει την πρόοδο αυτή στη βελτίωση των όρων δανεισμού που προσέφεραν οι ελληνικές τράπεζες, οι οποίοι κρίθηκαν πιο ανταγωνιστικοί. Οι τράπεζες κατάφεραν να προσελκύσουν περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ιδιαίτερα μικρού και μεσαίου μεγέθους, ενώ αύξησαν τη συμμετοχή τους και στη χρηματοδότηση νεότευκτων πλοίων. Παράλληλα, η ενίσχυση των καταθέσεων πελατών και η παροχή βοηθητικών υπηρεσιών ενίσχυσαν περαιτέρω τη θέση τους στην αγορά.

Αναφερόμενη στις γενικότερες τάσεις η Petrofin επισημαίνει μεταξύ άλλων ότι η χρηματοδότηση Sale and Leaseback (SLB) ανταγωνίστηκε έντονα τις τράπεζες για τη χρηματοδότηση νέων και μεταχειρισμένων πλοίων. Παρ' όλα αυτά, οι τράπεζες αύξησαν το χαρτοφυλάκιο τους.

Παράλληλα, τα τελευταία δύο χρόνια όλες οι τράπεζες και οι ελληνικές είδαν πολύ αυξημένες πρόωρες αποπληρωμές ναυτιλιακών δανείων, καθώς τα υψηλά επιτόκια που επικρατούσαν αλλά και η υψηλή ρευστότητα που έχουν συγκεντρώσει οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις κατέστησαν συμφέρουσα την τακτική αυτή.

Οι δασμοί

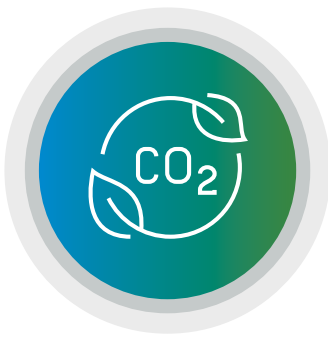
Αναφερόμενη στην πορεία χρηματοδότησης τα επόμενα χρόνια, η Petrofin επισημαίνει ότι το κρίσιμο ζήτημα είναι οι επαναδιαπραγματεύσεις των δασμών μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας.

«Είναι αδύνατο να προβλέψει κανείς τι θα συμβεί και τις επιπτώσεις που θα έχει αυτό στη ναυτιλία και τη χρηματοδότηση. Μεταξύ άλλων καταγράφεται μια διστακτικότητα των Ελλήνων πλοιοκτητών να δεσμευτούν σε νέες παραγγελίες πλοίων στην Κίνα λόγω των αμερικανικών κυρώσεων που έχουν περίοδο χάριτος 180 ημερών», όπως σημειώνει, ενώ προσθέτει ότι «μια παράταση του εμπορικού πολέμου θα επηρεάσει αναμφίβολα αρνητικά τη ναυτιλία και όλες τις παραμέτρους που χρησιμοποιούνται για τη διάρθρωση της χρηματοδότησης».

Greek shipping portfolios as of end 2024				
Bank	Drawn	Committed but Undrawn	Total	% of Greek Portfolios
UBS (Credit Suisse)*	\$4,100.00	\$1,100.00	\$5,200.00	9.72%
Eurobank	\$3,500.00	\$1,100.00	\$4,600.00	8.60%
Piraeus Bank	\$3,210.00	\$1,260.00	\$4,470.00	8.36%
National Bank of Greece	\$3,297.40	\$942.20	\$4,239.60	7.92%
Alpha Bank	\$3,400.00	\$570.00	\$3,970.00	7.42%
CIB*	\$2,300.00	\$1,000.00	\$3,300.00	6.17%
China Merchants Bank Leasing Co	\$2,000.00	\$1,000.00	\$3,000.00	5.61%
ING*	\$2,900.00		\$2,900.00	5.42%
ABN AMRO	\$2,200.00	\$200.00	\$2,200.00	4.11%
KfW	\$1,928.47	\$175.73	\$2,104.20	3.98%
BNP Paribas*	\$1,816.00	\$112.20	\$1,928.20	3.69%
CHINA EXIM*	\$1,750.00		\$1,750.00	3.27%
Hamburg Commercial Bank *	\$1,700.00		\$1,700.00	3.18%
KEXIM*	\$1,500.00		\$1,500.00	2.89%
Nordea*	\$965.00	\$107.00	\$1,072.00	2.00%
DNB *	\$1,000.00		\$1,000.00	1.87%
Credit Agricole CIB *	\$900.00		\$900.00	1.68%
Macquarie	\$375.00	\$115.00	\$490.00	0.92%
Aegean Baltic	\$401.56	\$17.68	\$419.24	0.78%
Bank of Cyprus	\$365.00	\$25.00	\$390.00	0.71%
First Citizens Bank	\$350.00	\$25.00	\$375.00	0.70%
Danish Ship Finance*	\$285.00		\$285.00	0.53%
Hellenic Bank	\$245.00		\$245.00	0.46%
Attica-Pancretia Bank	\$173.00	\$30.20	\$203.20	0.38%
CTBC Bank*	\$200.00		\$200.00	0.37%
Iyo Bank*	\$200.00		\$200.00	0.37%
Chailase*	\$172.00		\$172.00	0.33%
JA Mitsui*	\$150.00		\$150.00	0.28%
Tokyo Century Corp	\$64.00	\$26.00	\$90.00	0.17%
Astrobank	\$38.50		\$38.50	0.07%
CalixBank	\$37.95		\$37.95	0.07%
OTHER BANKS (18)	\$4,391.00		\$4,391.00	8.21%
Total Greek portfolio				
\$45,704.88				
\$7,806.00				
\$53,510.88				
Overall number of banks				
49				

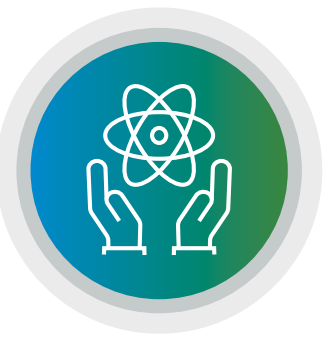
ΔΕΠΑ ΕΜΠΟΡΙΑΣ

ΕΙΜΑΣΤΕ ΠΙΣΩ ΑΠΟ ΟΣΑ ΠΑΝΕ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΜΠΡΟΣΤΑ



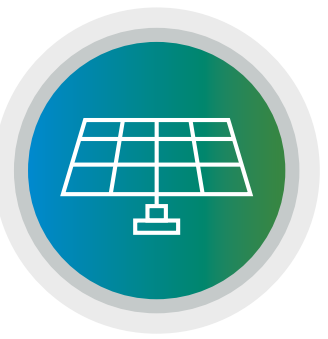
Βιωσιμότητα

Μείωση των εκπομπών ρύπων άνω του 26% σε έναν χρόνο
Εφαρμογή των κριτηρίων ESG και των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης του ΟΗΕ



Ενεργειακή Ασφάλεια

Με το ανταγωνιστικό χαρτοφυλάκιο προμήθειας φυσικού αερίου εγγυόμαστε την ενεργειακή ασφάλεια της χώρας



ΑΠΕ

Ισχύς άνω των 700 MW σε όλη τη χώρα, με στόχο το 1 GW
Ανάπτυξη πράσινων καυσίμων (υδρογόνο, βιομεθάνιο)



Αγωγός IGB

Δυναμικότητα 3 δισεκατομμύρια m³ φυσικού αερίου ετησίως



Τερματικός LNG Αλεξανδρούπολης

Χωρητικότητα 153.500 m³ LNG
Δυναμικότητα 5,5 δισεκατομμύρια m³ τον χρόνο



Ηλεκτροπαραγωγή με φυσικό αέριο

Μονάδα Αλεξανδρούπολης ισχύος 840 MW προς αντικατάσταση 3 ρυπογόνων λιγνιτικών μονάδων
Μονάδα Αλβανίας ισχύος 174 MW



Διεθνής Δραστηριοποίηση και Εξωστρέφεια

Παρουσία σε όλες τις βασικές περιφερειακές αγορές φυσικού αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας και συνεχής αύξηση των εξαγωγών



FISI-KON

Πανελλαδικό δίκτυο 32 πρατηρίων με CNG/FISI-KON και προώθηση της αεριοκίνησης

choose

Είμαστε πίσω από τη δυναμική μεταμόρφωση της ΔΕΠΑ Εμπορίας σε μία σύγχρονη ολοκληρωμένη εταιρεία ενέργειας, με υψηλή καθετοποίηση. Χάρη στον μακρόπνοο σχεδιασμό, τις στοχευμένες επενδύσεις και τις στρατηγικές συνεργασίες, αντιμετωπίσαμε με επιτυχία τις προκλήσεις της ενεργειακής κρίσης και θωρακίσαμε την ενεργειακή ασφάλεια της χώρας. Στηρίζουμε την ελληνική οικονομία εξασφαλίζοντας ενεργειακή επάρκεια και προσιτές τιμές για τις επιχειρήσεις και τις βιομηχανίες της χώρας. Είμαστε πίσω από το πράσινο σχέδιο που μας πάει στο μέλλον, με επενδύσεις σε ηλεκτροπαραγωγή από φυσικό αέριο, ΑΠΕ και πράσινα καύσιμα.



Κ Ρ Α Τ Α Μ Ε Τ Η Ζ Ω Η Ε Ν Ε Ρ Γ Η

Γεωπολιτική «ώθηση» στη ναυλαγορά

Οι βασικές μεταβλητές που συνεχίζουν να διαμορφώνουν τη ναυλαγορά περιλαμβάνουν τις γεωπολιτικές εξελίξεις: Η προσωρινή αποκλιμάκωση του εμπορικού πολέμου μεταξύ ΗΠΑ-Κίνας, η ενδεχόμενη συμφωνία ΗΠΑ και Ιράν και η απόφαση της Αρχής της Διώρυγας του Σουέζ για έκπτωση 15% για τα μεγάλα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων για 90 ημέρες δίνουν ώθηση στη ναυλαγορά.

Η Ουάσιγκτον και το Πεκίνο κατέληξαν σε συμφωνία για μείωση των εκατέρωθεν δασμών σε βασικά προϊόντα για διάστημα 90 ημερών. Συγκεκριμένα, οι ΗΠΑ μείωσαν τους δασμούς στις κινεζικές εισαγωγές από 145% στο 30%, ενώ η Κίνα από την πλευρά της μείωσε τους δασμούς στα αμερικανικά προϊόντα από 125% στο 10%.

Όπως σημειώνουν οι αναλυτές του ναυλομεσιτικού οίκου Xclusiv: «αυτή η κίνηση έχει ήδη μετρήσιμο αντίκτυπο στον ναυτιλιακό κλάδο, με αναμενόμενη αύξηση του όγκου των εμπορευματικών μεταφορών, καθώς οι επιχειρήσεις επιταχύνουν τις αποστολές για να επωφεληθούν από την αναστολή των δασμών. Οι εταιρείες αγωνίζονται να εισαγάγουν αγαθά πριν από οποιαδήποτε πιθανή επανεφαρμογή υψηλότερων δασμών. Οι ναυτιλιακές εταιρείες, συμπεριλαμβανομένης της ZIM Integrated Shipping Services Ltd (ZIM), έχουν αναφέρει αυξημένη ζήτηση, με την απόδοση των μετοχών τους να αντανakaλά την ανανεωμένη εμπιστοσύνη της αγοράς.

Ωστόσο, παρά τη βραχυπρόθεσμη ώθηση, ο προσωρινός χαρακτήρας αυτών των μειώσεων των δασμών έχει εισαγάγει ένα βαθμό αβεβαιότητας στον τομέα της ναυτιλίας.

Οι παράγοντες του κλάδου παραμένουν συγκρατημένα αισιόδοξοι, αναγνωρίζοντας ότι τα βασικά ζητήματα που αποτελούν τη βάση των εμπορικών εντάσεων μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας παραμένουν άλυτα».

Συμφωνία ΗΠΑ-Ιράν

Μια ακόμα σημαντική εξέλιξη είναι ότι ΗΠΑ και Ιράν υποστηρίζεται ότι βρίσκονται κοντά στην επίτευξη συμφωνίας για το πυρηνικό πρόγραμμα της δεύτερης.

Ειδικότερα, όπως αναφέρει η ναυλομεσιτική Xclusiv σε πρόσφατη έκθεσή της, ο Πρόεδρος των ΗΠΑ, Ντόναλντ Τραμπ, δήλωσε ότι έχουν συμφωνήσει ήδη σε κάποια βασικά σημεία. «Μια συμφωνία μεταξύ των δύο χωρών φαντάζει σε ευρύτερο πλαίσιο οριακά απίθανη, δεδομένων των έντονων τριγμών μεταξύ ΗΠΑ και Ιράν τα τελευταία έτη. Ωστόσο, εάν η συμφωνία επιτευχθεί και οι κυρώσεις στο ιρανικό αργό αρθούν, η αγορά των δεξαμενόπλοιων θα υποστεί ριζικές αλλαγές. Εφόσον η πρόσβαση του ιρανικού αργού στις διεθνείς αγορές ενισχυθεί, οι τιμές



πετρελαίου θα σημειώσουν πτώση, ωθώντας πιθανώς τη ζήτηση για δεξαμενόπλοια σε άνοδο», υπογραμμίζει η Xclusiv

Διώρυγα του Σουέζ: Οι Χούθι «φέρνουν» έκπτωση

Σε μια προσπάθεια να ανακτήσει την εμπιστοσύνη της αγοράς και να προσελκύσει ξανά τη ναυτιλιακή κυκλοφορία που εκτράπηκε λόγω των επιθέσεων των Χούθι στην Ερυθρά Θάλασσα, η Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ προσφέρει έκπτωση 15% στα τέλη διέλευσης για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων άνω των 130.000 dwt.

Το μέτρο ισχύει από 15 Μαΐου 2025 για 90 ημέρες, αφορά τόσο έμφορτα όσο και κενά πλοία και εφαρμόζεται αυτόματα χωρίς να απαιτείται αίτηση. Η πρωτοβουλία αυτή έρχεται ως απάντηση στη δραματική πτώση εσόδων του καναλιού, που από 2,4 δισ. δολάρια το δ' τρίμηνο του 2023, υποχώρησαν στα μόλις 880,9 εκατ. δολάρια την ίδια περίοδο του 2024.

Μάλιστα η διέλευση των πλοίων των περισσότερων ναυτιλιακών εταιρειών γίνονταν μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας. Αυτό γίνονταν διότι η διέλευση των πλοίων από την Ερυθρά Θάλασσα ήταν σημαντικά επικίνδυνη με τις επιθέσεις των Χούθι. Παρά τη συμφωνία κατάπαυσης του πυρός στην Ερυθρά Θάλασσα, η ανησυχία παραμένει έντονη στον ναυτιλιακό κόσμο.

Ο πρόεδρος της Αρχής της Διώρυγας SCA, Osama Rabie, δήλωσε ότι η έκπτωση αποτελεί απάντηση στις απαιτήσεις των πελατών, καθώς και προσπάθεια ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της διώρυγας ως της ταχύτερης και πιο άμεσης θα-

Λόγω των επιθέσεων των Χούθι στην Ερυθρά Θάλασσα, η Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ προσφέρει έκπτωση 15% στα τέλη διέλευσης για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων άνω των 130.000 dwt., από 15 Μαΐου 2025 για 90 ημέρες

λάσσιας διαδρομής ανάμεσα σε Ευρώπη και Ασία.

Έκανε λόγο επίσης για ευνοϊκές συνθήκες στη διέλευση μέσω της διώρυγας του Σουέζ για άλλη μια φορά - ιδιαίτερα υπό το φως των ευνοϊκών συνθηκών ασφαλείας στην περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας που, όπως τόνισε, παρατηρείται πραγματική σταθερότητα και ηρεμία.

Συνεχίζεται η αβεβαιότητα

Ως εκ τούτου, η ναυλαγορά συνεχίζει να βρίσκεται σε κατάσταση προσαρμογής, με τις εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία και τις γεωπολιτικές συνθήκες να παίζουν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση των τάσεων. Οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές καλούνται να διαχειριστούν ένα περιβάλλον υψηλής μεταβλητότητας, όπου η προσφορά και η ζήτηση παραμένουν οι βασικοί ρυθμιστές των ναύλων.

Οι αναλυτές σχολιάζουν: «Η ναυτιλιακή αγορά φαίνεται να αποκοιμίζεται βραχυπρόθεσμα οφείλ από τις πρόσφατες γεωπολιτικές εξελίξεις, ωστόσο οι παράγοντες κινδύνου παραμένουν. Η προσωρινότητα των μέτρων, οι διαρκείς γεωστρατηγικές εντάσεις και οι πιέσεις στις εφοδιαστικές αλυσίδες υποδεικνύουν ότι η σταθερότητα δεν είναι ακόμα δεδομένη. Οι εξελίξεις αυτές υπογραμμίζουν τη σημασία της ευελιξίας, της παρακολούθησης των διεθνών συμφωνιών και της ταχείας προσαρμογής των ναυτιλιακών στρατηγικών».

Οι επόμενες εβδομάδες αναμένονται κρίσιμες, καθώς οι διακυμάνσεις στις εμπορικές ροές και οι στρατηγικές κινήσεις των ναυτιλιακών εταιρειών θα καθορίσουν τη μελλοντική πορεία των ναύλων.

Η ναυτιλιακή αγορά συνεχίζει να παρουσιάζει έντονες διακυμάνσεις, καθώς η προσφορά και η ζήτηση διαμορφώνουν τις τιμές των ναύλων στους διαφορετικούς τομείς του κλάδου.



Είμαστε

ΕΤΟΙΜΟΙ

EKO
ACROPOLIS
RALLY OF GODS

26-29 Ιουνίου 2025



Member of HELLENiQ ENERGY



Pyxis Tankers: Καθαρά έσοδα 9.6 εκατ. δολάρια το πρώτο τρίμηνο

Καθαρά έσοδα 9,6 εκατομμύρια δολάρια, προσαρμοσμένα κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) 3,5 εκατομμύρια δολάρια και κέρδη ανά μετοχή (EPS) 0,07 δολάρια ανακοίνωσε για το πρώτο τρίμηνο του έτους η Pyxis Tankers, συμφερόντων Βαλέντιου Βαλεντί.

Τα καθαρά κέρδη που αποδίδονται στους κοινούς μετόχους για το τρίμηνο που έληξε στις 31 Μαρτίου 2025 ήταν 0,8 εκατομμύρια δολάρια. Για το πρώτο τρίμηνο του 2025, τα καθαρά κέρδη ανά κοινή μετοχή ήταν 0,07 δολάρια, σε σύγκριση με τα καθαρά κέρδη ανά κοινή μετοχή ύψους 0,33 δολαρίων για την ίδια περίοδο του 2024.

«Σε έντονη αντίθεση με το ισχυρό πρώτο τρίμηνο του περασμένου έτους, ο τομέας των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς προϊόντων παρουσίασε μειωμένα ναύλα λόγω της επιβράδυνσης της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας, όπως αποδεικνύεται από την εξασθένηση της παγκόσμιας ζήτησης για καύσιμα μεταφορών. Ωστόσο, οι συνθήκες της αγοράς βελτιώθηκαν διαδοχικά, υποστηριζόμενες από εποχικούς παράγοντες και την ανθεκτικότητα του εμπορίου», αναφέρει σε δήλωσή του ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλός της εταιρείας, Βαλέντιος Βαλεντίης.

Aegean Shipping: Κατασκευάζει το πρώτο «πράσινο» tanker

Ένα νέο «πράσινο» τάνκερ θα προσθέσει στον στόλο της η Aegean Shipping Management, συμφερόντων Γιώργου Μελισσανίδη.

Όπως γνωστοποίησε η εταιρεία, «με υπερηφάνεια ανακοινώνουμε την κοπή χάλυβα του πρώτου από τα τέσσερα LR2 tankers, χωρητικότητας 114.000 dwt στο ναυπηγείο CHI Yangzhou, σηματοδοτώντας ένα σημαντικό ορόσημο στο πρόγραμμα επέκτασης του στόλου μας. Αυτή η τελετή σηματοδοτεί την επίσημη έναρξη της κατασκευής και ενισχύει τη δέσμευσή μας για την κατασκευή πλοίων αιχμής, φιλικών προς το περιβάλλον».

United Maritime: Τριμηνιαίο μέρισμα

Η United Maritime Corporation ανακοίνωσε τα οικονομικά της αποτελέσματα για το πρώτο τρίμηνο του 2025. Η Εταιρεία ανακοίνωσε επίσης τη διανομή ενός ακόμα τριμηνιαίου μερίσματος ύψους 0,01 δολαρίων ανά μετοχή για το πρώτο τρίμηνο του 2025.

Κατά το πρώτο τρίμηνο του 2025, η Εταιρεία πραγματοποίησε καθαρό κύκλο εργασιών ύψους 7,8 εκατ. δολαρίων έναντι 10,6 εκατ. δολαρίων το πρώτο τρίμηνο του 2024. Το προσαρμοσμένο EBITDA για το τρίμηνο ανήλθε σε 0,9 εκατ. δολάρια έναντι 3,7 εκατ. δολαρίων για την ίδια περίοδο του 2024. Οι καθαρές ζημιές και οι προσαρμοσμένες καθαρές ζημιές για το τρίμηνο ήταν 4,5 εκατ. και 4,4 εκατ. δολάρια, αντίστοιχα, σε σύγκριση με τις καθαρές ζημιές και τις προσαρμοσμένες καθαρές ζημιές ύψους 1,3 εκατ. και 1,1 εκατ. δολαρίων το πρώτο τρίμηνο του 2024. Ο μέσος ημερήσιος ναύλος (TCE) του στόλου για το πρώτο τρίμηνο του 2025 ήταν 9.953 δολάρια, σε σύγκριση με τα 15.165 δολάρια την ίδια περίοδο του 2024.

Τα ταμειακά διαθέσιμα, στις 31 Μαρτίου του 2025 ανέρχονταν σε 3,4 εκατ. δολάρια. Τα ίδια κεφάλαια στο τέλος του πρώτου τριμήνου ήταν 55,6 εκατ. δολάρια.

Navios Maritime: Έσοδα 304,1 εκατ. δολάρια και κέρδη 41,7 εκατ. δολάρια

Έσοδα ύψους 304,1 εκατομμυρίων δολαρίων και καθαρά κέρδη 41,7 εκατομμυρίων δολαρίων ανακοίνωσε για το πρώτο τρίμηνο του έτους η Navios Maritime Partners. Παράλληλα, η ναυτιλιακή συνεχίζει την ανανέωση του στόλου της. Ειδικότερα, παρέλαβε τον Ιανουάριο και τον Απρίλιο δύο νεότευκτα Aframax/LR2 tankers, τα οποία έχουν ναυλωθεί με μέσο ναύλο 26.349 δολάρια καθαρά ανά ημέρα για περίοδο πέντε ετών.

Επίσης, το πρώτο τρίμηνο η Εταιρεία προχώρησε σε συμφωνία που περιλαμβάνει τις πωλήσεις ενός Panamax κατασκευής του 2006 και ενός Panamax κατασκευής του 2005, καθώς και ενός containership, μεταφορικής ικανότητας 2.741 teu κατασκευής του 2007 σε μη συνδεδεμένα τρίτα μέρη. Από τις τρεις αυτές πωλήσεις, η εταιρεία της Αγγλικής Φράγκου, έβαλε στα ταμεία της 34,7 εκατομμύρια δολάρια. Η Navios Partners αναμένει συμβατικά έσοδα 714,1 εκατομμυρίων δολαρίων και 719,1 εκατομμυρίων δολαρίων για τους τελευταίους εννέα μήνες του 2025 και για ολόκληρο το 2026, αντίστοιχα.

Attica Group: Πώληση του πλοίου Κρήτη Ι για ανακύκλωση

Η ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ γνωστοποίησε ότι το Ε/Γ – Ο/Γ πλοίο ΚΡΗΤΗ Ι, πλοιοκτησίας θυγατρικής της Εταιρίας, πωλήθηκε με σκοπό την ανακύκλωσή του σύμφωνα με την ευρωπαϊκή και ελληνική νομοθεσία για την ασφαλή και περιβαλλοντικής υγιή ανακύκλωση πλοίων, σε μονάδα ανακύκλωσης πλοίων, η οποία περιλαμβάνεται στον Ευρωπαϊκό Κατάλογο Μονάδων Ανακύκλωσης Πλοίων. Το τμήμα της πώλησης ανήλθε σε δολάρια Η.Π.Α. 3,6 εκατ. και θα ενισχύσει τα ταμειακά διαθέσιμα του Ομίλου.

Minerva Marine: Ενισχύει τον στόλο της με ένα containership

Στην ενίσχυση του στόλου της με ένα ακόμα πλοίο προχώρησε η Minerva Marine, συμφερόντων Ανδρέα Μαρτίνου. Ειδικότερα, η ναυτιλιακή εξαγόρασε το containership “Mindoro” (1.781 teu/ κατασκευής του 2022) από τη Briese Schiffahrt έναντι 31.5 εκατ. δολαρίων. Όπως σημειώνει η Alphaliner, η γερμανική εταιρεία παράγγειλε το εν λόγω πλοίο το 2021 για 26 εκατομμύρια δολάρια. Το πλοίο μετονομάστηκε σε “Little Symphony” και παραμένει ναυλωμένο στην Harpag-Lloyd μέχρι το τελευταίο τρίμηνο του τρέχοντος έτους.



Κερδοφόρο ξεκίνημα για την Star Bulk

Κερδοφόρο ήταν το ξεκίνημα του έτους για την Star Bulk παρά το εποχικά αδύναμο πρώτο τρίμηνο του έτους. Η εταιρεία κατέγραψε καθαρά κέρδη 0,5 εκατομμυρίων δολαρίων, EBITDA 58,0 εκατομμυρίων δολαρίων και συνολική αξία ανά πλοίο την ημέρα 12.439 δολαρίων».

«Το Διοικητικό Συμβούλιο ανακοίνωσε μέρισμα 0,05 δολαρίων ανά μετοχή, σηματοδοτώντας το 17ο συνεχόμενο τρίμηνο κεφαλαιακών αποδόσεων, συνολικού ύψους 1,35 δισεκατομμυρίων δολαρίων μέχρι σήμερα. Χρησιμοποιώντας τα έσοδα από τις πωλήσεις πλοίων στην καθαρή αξία ενεργητικού, επαναγοράσαμε περίπου 1,3 εκατομμύρια μετοχές, σε τιμές σημαντικά χαμηλότερες από την καθαρή αξία ενεργητικού, αξιοποιώντας τις πρόσφατες αναταραχές της αγοράς για να ενισχύσουμε τις αποδόσεις για τους μετόχους», ανέφερε, σχολιάζοντας τα οικονομικά αποτελέσματα ο Διευθύνων Σύμβουλος της Star Bulk, Πέτρος Παππάς. Αναφορικά με την ανανέωση του στόλου της εταιρείας και την αγορά, ανέφερε πως «συνεχίζουμε να διαθέτουμε επιλεκτικά παλαιότερα και μικρότερα πλοία χωρητικότητας που δεν ταιριάζουν πλέον στο εμπορικό μας προφίλ, έχοντας συμφωνήσει να πουλήσουμε πέντε επιπλέον πλοία Supramax.

Αύξηση εσόδων και κερδών για την Global Ship Lease

Αύξηση εσόδων και κερδών κατέγραψε στο πρώτο τρίμηνο του έτους η Global Ship Lease, Inc., συμφερόντων Γιώργου Πουρούκου. Ειδικότερα, η ναυτιλιακή σημείωσε λειτουργικά έσοδα ύψους 190,975 εκατ. δολαρίων, σημειώνοντας αύξηση 6,3% έναντι του αντίστοιχου περσινού τριμήνου. Παράλληλα, τα καθαρά κέρδη της εταιρείας ανήλθαν στα 94,277 εκατ. δολάρια, ή τα κέρδη ανά μετοχή (EPS) στα 2,65 δολάρια, έναντι των περσινών 89 εκατ. δολαρίων.

Dynagas LNG Partners: Κέρδη 13,6 εκατ. δολάρια στο πρώτο τρίμηνο

Η Dynagas LNG Partners LP, συμφερόντων Γιώργου Προκοπίου κατά το πρώτο τρίμηνο είχε καθαρά κέρδη ύψους 13,6 εκατομμυρίων δολαρίων και κέρδη ανά κοινή μετοχή 0,28 δολαρίων.

Τα προσαρμοσμένα καθαρά κέρδη διαμορφώθηκαν στα 14,3 εκατομμύρια δολάρια και τα προσαρμοσμένα κέρδη ανά κοινή μετοχή στα 0,30 δολάρια.

Performance Shipping: Προχωρά στον εκσυγχρονισμό του στόλου της

Στην ενίσχυση, αλλά και ανανέωση του στόλου της προχωρά η Performance Shipping.Πρόσφατα έλαβε χώρα, σύμφωνα με ανακοίνωση του κινεζικού ναυπηγείου Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co. Ltd., η κατέλκυση του Hull 1515, νεότευκτου της Performance Shipping. Πρόκειται για δεξαμενόπλοιο χωρητικότητας 114.000 dwt, το οποίο ονομάστηκε P.Massport.

Η εταιρεία προχωρά το επενδυτικό της πρόγραμμα για εκσυγχρονισμό του στόλου της με προηγμένης τεχνολογίας νεότευκτα πλοία.



Maran Tankers: Πώληση πλοίου έναντι 49 εκατ. δολ.

Σύμφωνα με πηγές της αγοράς, η ναυτιλιακή με επικεφαλής την Μαρία Αγγελικούση, προχώρησε στην πώληση του VLCC, “Maran Canopus” (320.500 dwt/ 2007), το οποίο είναι εξοπλισμένο με scrubbers. Το κόστος πώλησης εκτιμάται γύρω στα 49 εκατομμύρια δολάρια. Η VesselsValue εκτιμά ότι το πλοίο που κατασκευάστηκε από την Daewoo αξίζει 46,7 εκατομμύρια δολάρια, ενώ η Signal Ocean την τοποθετεί στα 45,5 εκατομμύρια δολάρια.

Ο Γ. Κούστας αυξάνει τη συμμετοχή του στην Star Bulk

Σύμφωνα με πρόσφατη κατάθεση στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς των ΗΠΑ (SEC), η Danaos Corporation, συμφερόντων Πάννη Κούστα, απέκτησε περίπου 2,03 εκατομμύρια μετοχές. Με αυτή την εξέλιξη, η συμμετοχή της Danaos ανέρχεται σε περίπου 6,13 εκατομμύρια μετοχές, που αντιστοιχούν στο 5,23% της Εταιρείας.

Υπενθυμίζεται ότι η Danaos κατείχε 1,55 εκατομμύρια μετοχές της ναυτιλιακής, που αντιστοιχούσαν σε ποσοστό 14%. Κάθε μέτοχος της Eagle Bulk έλαβε 2,62 μετοχές της Star Bulk, με αποτέλεσμα η Danaos να αποκτήσει 4,07 εκατ. μετοχές της τελευταίας.

TMS Cardiff Gas: Πούλησε το “Condor LNG” έναντι 29 εκατ. δολ.

Σύμφωνα με πηγές της αγοράς, η ναυτιλιακή προχώρησε στην πώληση του LNG carrier “Condor LNG” (πρώην “GasLog Athens”), μεταφορικής ικανότητας 145.000 cbm και κατασκευής του 2006, σε εταιρεία που κινεζικών συμφερόντων.

Okeanis Eco Tankers: Επαναγορά τριών VLCCs tankers

Την ενεργοποίηση δικαιωμάτων προαίρεσης για την επαναγορά για τρία VLCC πλοία από τον τρέχοντα χρηματοδοτή πώλησης και επαναμίσθωσης ανακοίνωσε η Okeanis Eco Tankers. Η ναυτιλιακή ανακοίνωσε ότι άσκησε τα δικαιώματα επαναγοράς των δεξαμενοπλοίων Nissos Kea και Nissos Nikouria, χωρητικότητας 300.000 dwt έκαστο (κατασκευής 2022), καθώς και του Nissos Anafi, χωρητικότητας 319.000 dwt (κατασκευής 2020). Τα πλοία, τα οποία είναι τα νεότερα του στόλου της εταιρείας, είχαν χρηματοδοτηθεί στο πλαίσιο συμφωνίας πώλησης και επαναμίσθωσης. Παράλληλα, η εισηγμένη στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης συνήψε μια νέα πιστωτική διευκόλυνση ύψους 130 εκατ. δολαρίων με ελληνική τράπεζα για τη χρηματοδότηση των δικαιωμάτων εξαγοράς των «Nissos Nikouria» και «Nissos Anafi». Η πιστωτική διευκόλυνση αναμένεται να κλείσει τον Ιούνιο του 2025 για το «Nissos Nikouria» και τον Αύγουστο του 2025 για το «Nissos Anafi».

Minerva Gas: Ξεκίνησε η κατασκευή του “Minerva Eleonora”

Την επίτευξη ενός ορόσημου στη διαδικασία ναυπήγησης καινοτόμου LNG carrier ανακοίνωσε η Minerva Gas. Ειδικότερα, πρόσφατα πραγματοποιήθηκε η τοποθέτηση τροπίδος του LNG carrier «Minerva Eleonora», η κατασκευή του οποίου λαμβάνει χώρα στη Νότια Κορέα από τη Samsung Heavy Industries και θα παραδοθεί στη ναυτιλιακή εταιρεία το 2026.

TEN: Παρέλαβε τα Shuttle Tankers “Athens 04”και “Paris 24”

Η Tsakos Energy Navigation (TEN), γνωστοποίησε την παράδοση και την ονοματοδοσία των δύο δεξαμενόπλοιων, του «Athens 04» και του «Paris 24», από την Samsung Heavy Industries, Co., Ltd. στη Νότια Κορέα και την ταυτόχρονη επίσητη απασχόληση σε ευρωπαϊκή πετρελαϊκή εταιρεία με δικαίωμα επέκτασης της συμφωνίας μέχρι 15 χρόνια .

Τα συνολικά ακαθάριστα έσοδα από αυτές τις δύο συμβάσεις, αναμένονται να διαμορφωθούν περίπου 300 εκατομμύρια δολάρια. «Το νέο αυτό ορόσημο δρομολογεί μια σειρά παραδόσεων shuttle tankers, που θα φέρουν την TEN ανάμεσα στους μεγαλύτερους ιδιοκτήτες τέτοιου εξειδικευμένου στόλου παγκοσμίως, ειδικά στη Βραζιλία», δήλωσε ο Γιώργος Σαρόγλου, Πρόεδρος και COO της TEN.

«Με 3,7 δισ. δολάρια εγγυημένα έσοδα μπορούμε με άνεση να συνεχίσουμε την ανάπτυξή μας, προσφέροντας ταυτόχρονα μερίσματα στους μετόχους μας και γεφυρώνοντας τη διαφορά αποτίμησης από το υψηλό των \$31,5», πρόσθεσε.

Costamare: Δυναμικό ξεκίνημα και... Costamare Bulkers

Καθαρά κέρδη ύψους 95 εκατομμυρίων δολαρίων (0,79 δολάρια ανά μετοχή) ανακοίνωσε για το πρώτο τρίμηνο του έτους η Costamare Inc., συμφερόντων Κωστή Κωνσταντακόπουλου, με τη ρευστότητα της εταιρείας να διαμορφώνεται στα 1.022,6 εκατομμύρια δολάρια. Τα προσαρμοσμένα καθαρά κέρδη για τους κοινούς μετόχους για το πρώτο τρίμηνο του 2025, ανέρχονται σε 73,3 εκατομμύρια δολάρια (0,61 δολάρια ανά μετοχή).

«Κατά το πρώτο τρίμηνο του έτους, η εταιρεία κατέγραψε καθαρά κέρδη περίπου \$95 εκατ. Παράλληλα, ολοκληρώσαμε με επιτυχία τον διαχωρισμό της δραστηριότητάς μας στον τομέα των dry bulk φορτηγών πλοίων, δημιουργώντας τη νέα εισηγμένη εταιρεία Costamare Bulkers. Το spin-off περιλαμβάνει τον στόλο των 37 πλοίων αλλά και την εμπορική πλατφόρμα διαχείρισης (CBI), ενώ η Costamare Inc. διατηρεί πλέον εστίαση στον τομέα των containerships και στην αναπτυσσόμενη πλατφόρμα ναυτιλιακής χρηματοδότησης», αναφέρει σε δήλωσή του ο Chief Financial Officer της εταιρείας, Γρηγόρης Ζήκος.

«Παρά τις γεωπολιτικές προκλήσεις και τις οικονομικές αβεβαιότητες που επηρεάζουν το παγκόσμιο εμπόριο, η ζήτηση για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παραμένει ισχυρή. Ο στόλος μας είναι πλήρως ναυλωμένος για το 2025, και κατά 73% για το 2026, ενώ τα συνολικά μας έσοδα από συμβόλαια ξεπερνούν τα \$2,3 δισ., με μέση διάρκεια συμβολαίων τα 3,3 έτη», πρόσθεσε.



SHIPPING HERALD
THE MARITIME PORTAL
www.shippingherald.com



Η αναγέννηση της ναυπηγοεπισκευής

Την αναγέννηση του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου στην Ελλάδα επιβεβαιώνει η ναυπηγοεπισκευή του 700ού πλοίου στις εγκαταστάσεις των ναυπηγείων του ομίλου ONEX.

Το 700ο πλοίο είναι το «Neptune Odyssey» της εταιρείας Neptune Lines και στην εκδήλωση παρευρέθηκαν ο Υπουργός Ανάπτυξης Τάκης Θεοδωρικάκος, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Βασίλης Κικίλιας, ο Υφυπουργός παρά τω Πρωθυπουργώ Γιώργος Μυλωνάκης, η Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και διαχειρίστρια της Neptune Lines Μελίνα Τραυλού, εκπρόσωποι της DFC, εκπρόσωποι διπλωματικών αποστολών, αλλά και εκπρόσωποι της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Ο επικεφαλής της ONEX, Πάνος Ξενοκώστας, κατά την διάρκεια της εκδήλωσης, αφού έκανε μια σύντομη αναδρομή στα όσα έχουν επιτευχθεί με πολύ «κουπί», όπως είπε, εστίασε στο ότι όμιλος έχει ήδη επενδύσει πάνω από 135 εκατομμύρια ευρώ, ενώ σχεδιάζει πρόσθετες επενδύσεις ύψους 500 εκατομμυρίων ευρώ την επόμενη πενταετία, καθώς στόχος είναι η τεχνολογική αναβάθμιση και η δυνατότητα εξυπηρέτησης πλοίων έως 200.000 τόνων.

Ειδικότερα, υπογράμμισε μεταξύ άλλων: «Μέρες σαν τις σημερινές, που γιορτάζουμε το υπ' αριθμόν 700 πλοίο, που εισήλθε στα ναυπηγεία μας, είναι μέρες στις οποίες για λίγα δευτερόλεπτα βγαίνουμε από την καθημερινότητα και τον αγώνα για να συνειδητοποιήσουμε ότι το να αναβιώσουμε τα ναυπηγεία από την κατάσταση που τα παραλάβαμε δεν ήταν κάτι απλό.



Πίσω, λοιπόν, το 2018-2019, στην αρχή με κάποιους λίγους εργαζόμενους, πρωτεργάτες αυτό, δώσαμε ένα λόγο τιμής στη Σύρο, στη συνέχεια και στην Ελευσίνα. Πίστεψαν μαζί η Ελληνική Κυβέρνηση, η κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών, και φτάσαμε σήμερα εδώ να μιλάμε για το υπ' αριθμόν 700 πλοίο.

Μαζί κάναμε «κουπί», άλλωστε δεν μπορεί να αποσυνδεθεί το συμφέρον της επιχείρησης από το συμφέρον των εργαζομένων της. Προχωρήσαμε σε κάτι ρηξικέλευθο, καθώς για πρώτη φορά και στη Σύρο και στην Ελευσίνα, συμφωνήσαμε και αποπληρώσαμε χρέη προηγούμενων διοικήσεων. Το γεγονός αυτό αποτυπώνει το αγνό μας όραμα, το πάθος και το μεράκι μας να ανασπλώσουμε τη ναυπηγία, «αιχμή του δόρατος» τους εργαζόμενους μας.

Όμως αυτό δεν θα ήταν εφικτό, αν δύο κυβερνήσεις δεν συνεργάζονταν και κάθε μία από μόνη της δεν έκαναν αυτά που έπρεπε για να μπορέσουν να φτάσουν εδώ. Η ONEX έγινε το πρώτο ναυπηγείο παγκοσμίως που χρηματοδοτήθηκε από την κρατική τράπεζα των ΗΠΑ και η πρώτη εταιρεία στην Ελλάδα και στην Ευρώπη.

Αυτό που βλέπετε εδώ είναι μόνο η αρχή, εδώ θα μετεξελιχθεί σε λίγα χρόνια ένας κόμβος που θα υποστηρίζει την ναυτιλία, την ενεργειακή μετάβαση, την ασφάλεια και την εφοδιαστική αλυσίδα.

Όλα αυτά έχουν γίνει, γιατί εμείς έχουμε εμπνευστεί από τους Έλληνες εφοπλιστές. Κυρία Πρόεδρε, έχουμε εμπνευστεί από την πρωτιά των Ελλήνων εφοπλιστών και θέλουμε και εμείς στα ναυπηγεία μας να είμαστε πρώτοι, θέλουμε τα 30 χρόνια που χάσαμε να τα ανακτήσουμε σε σύντομο

Η Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και διαχειρίστρια της Neptune Lines Μελίνα Τραυλού με τον Υπουργό Ανάπτυξης Τάκη Θεοδωρικάκο και τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Βασίλη Κικίλια



Από το 2018 μέχρι σήμερα στα ναυπηγεία της ONEX, στη Σύρο και στην Ελευσίνα, έχουν γίνει εργασίες σε περισσότερα από 700 πλοία



χρονικό διάστημα. Κάθε μέρα κερδίζουμε στον εθνικό ανταγωνισμό. Ήδη έχουν ξεκινήσει όλα τα βήματα με παραγγελίες κρίσιμου εξοπλισμού για να γίνει η πρώτη γραμμή παραγωγής ρυμουλκών. Θα παράγουμε ρυμουλκά, θα κατασκευάσουμε ferry boat, θα κατασκευάσουμε αμυντικά πλοία. Παράλληλα, προχωράμε ένα τεράστιο πρόγραμμα εκσυγχρονισμού».

Η ελληνόκτητη ναυτιλία

Στην δύναμη της ελληνόκτητης ναυτιλίας, που ξεπέρασε, όπως είπε τα 5.800 πλοία, αλλά και στις δυνατότητες των ναυπηγείων, αναφέρθηκε ο υπουργός Ναυτιλίας, Βασίλης Κικίλιας.

«Όποιος διαπραγματεύεται με την Ελλάδα ή την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, γνωρίζει πολύ καλά το βάρος της ελληνικής σημαίας», υπογράμμισε χαρακτηριστικά.

Αναφορικά με τα ναυπηγεία, στάθηκε στην επιλογή της κυβέρνησης και του πρωθυπουργού να επιταχύνει διαγωνιστικές διαδικασίες για τον εξοπλισμό και την τεχνολογική αναβάθμιση του Λιμενικού Σώματος.

«Είναι πολιτική επιλογή της κυβέρνησης να ενισχύσει την παραγωγή νέων σκαφών στα ελληνικά ναυπηγεία, με πλήρη νομιμότητα και διαφάνεια», είπε ο Υπουργός.

Το “Neptune Odyssey”

Από την πλευρά της, η πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνα Τραυλού, συνεχάρη την ONEX για την επίτευξη του ορόσημου, τονίζοντας ότι η συνεργασία με την Neptune Lines αποτελεί ένδειξη αξιοπιστίας.

«Το “Neptune Odyssey” είναι το τέταρτο πλοίο του ομίλου Neptune που επισκευάζεται στην ONEX», δήλωσε χαρακτηριστικά, επισημαίνοντας ότι η ναυτιλία των Ελλήνων παραμένει συνυφασμένη με τη ναυτοσύνη και την τεχνογνωσία της χώρας.

Στην εκδήλωση παρευρέθηκαν ο Υπουργός Ανάπτυξης Τάκης Θεοδωρικάκος, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Βασίλης Κικίλιας, ο Υφυπουργός παρά τω Πρωθυπουργώ Γιώργος Μυλωνάκης, η Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και διαχειρίστρια της Neptune Lines Μελίνα Τραυλού, εκπρόσωποι της DFC, εκπρόσωποι διπλωματικών αποστολών, αλλά και εκπρόσωποι της τοπικής αυτοδιοίκησης

Ξεχωριστή αναφορά έκανε η κα. Τραυλού στην ελληνική σημαία, σημειώνοντας ότι το «Neptune Odyssey» θα πλέει φέροντας την ελληνική σημαία.

«Το ελληνικό νηολόγιο χρειάζεται να το υποστηρίξουμε, αλλά και να υποστηριχθεί από την Πολιτεία και να αποτελεί σύνομα, εκτός από μία εθνική, και μία επιχειρηματική ελκυστική επιλογή», ανέφερε.

Made in Greece

Ο Υπουργός Ανάπτυξης Τάκης Θεοδωρικάκος, σε σύντομο χαιρετισμό του αναφέρθηκε στον ευρύτερο ρόλο των ναυπηγείων στη διαμόρφωση της εθνικής βιομηχανικής βάσης, αλλά και στην υποστήριξη της ασφάλειας.

«Το στοίχημα που έχουμε όλοι να πετύχουμε, είναι το “Made in Greece” στην κατασκευή των πλοίων και στη ναυπηγοεπισκευή να μετατραπεί σε ένα απόλυτο success story. Σε κάτι που θα τιμά την πατρίδα μας, τα στελέχη των επιχειρήσεων, τους εργαζόμενους και όλες τις Ελληνίδες και τους Έλληνες. Γιατί έτσι θα φτάσει στο επίπεδο της ελληνικής ναυτιλίας, που διαφημίζει την πατρίδα μας σε ολόκληρη τη γη».

Ο Υπουργός Ανάπτυξης, ο κ. Θεοδωρικάκος αναφέρθηκε στη νομοθετική παρέμβαση που προώθησε

το Υπουργείο Ανάπτυξης, προκειμένου να διασφαλιστεί η χρηματοδότηση του ναυπηγείου μέσω της DFC, της Αναπτυξιακής Τράπεζας των ΗΠΑ, εκφράζοντας τις ευχαριστίες του για τη στήριξη που παρέχεται σε ένα «εθνικό στοίχημα με αναπτυξιακό αποτύπωμα και χιλιάδες θέσεις εργασίας».

Επισήμανε πως «η Ελλάδα, με έναν από τους ισχυρότερους εμπορικούς στόλους στον κόσμο, οφείλει να διαθέτει και μια ναυπηγική βιομηχανία αντάξια της ναυτιλιακής της παράδοσης. Δεν μπορεί να είμαστε ναυτική υπερδύναμη και να εισάγουμε τεχνογνωσία που μπορούμε να παράγουμε εδώ».

Όσον αφορά το όραμα της Κυβέρνησης για τη βιομηχανική ανασυγκρότηση, τόνισε: «Η ναυπηγική βιομηχανία, η γαλάζια οικονομία της πατρίδας μας, επιστρέφει δυναμικά στο προσκήνιο. Τη βάζουμε ξανά στο κάδρο ως στρατηγικό τομέα ανάπτυξης και εθνικής ασφάλειας. Γι' αυτό, για πρώτη φορά εντάσσεται στο νέο Αναπτυξιακό Νόμο ως τμήμα των εμβληματικών και στρατηγικών επενδύσεων».

Ο κ. Θεοδωρικάκος έκανε ειδική μνεία στο επενδυτικό έργο στα ναυπηγεία Ελευσίνας και Σύρου, αναφέροντας πως «δημιουργεί θέσεις εργασίας, παράγει τεχνογνωσία και αποδίδει ήδη καρπούς στην πραγματική οικονομία».

Οι αριθμοί

Σημειώνεται ότι από το 2018 μέχρι σήμερα στα ναυπηγεία της ONEX, στη Σύρο και στην Ελευσίνα, έχουν γίνει εργασίες σε περισσότερα από 700 πλοία. Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία, τα ναυπηγεία της εταιρείας εξυπηρέτησαν το 2024 το 80,1% της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων που επισκευάστηκαν εντός των ελληνικών δεξαμενών και το 51,2% του συνολικού αριθμού των πλοίων.

Η ONEX απασχολεί σήμερα περισσότερους από 3.900 εργαζόμενους και τα τελευταία 5 χρόνια έχει υλοποιήσει επενδύσεις άνω των 135 εκατ. ευρώ. Σε ό,τι αφορά το πλάνο της εταιρείας, το χαρτοφυλάκιο της οποίας έχει αξία 350 εκατ. ευρώ, προβλέπονται επενδύσεις 500 εκατ. ευρώ σε ορίζοντα πενταετίας.

Π. Ξενοκώστας: Είμαστε έτοιμοι να φτιάξουμε εθνικό πλοίο

«Από δυναμική παρουσία και ισχυρό αποτύπωμα χαρακτηρίστηκε η συμμετοχή του Ομίλου ONEX Shipyards & Technologies στη διεθνή έκθεση άμυνας και ασφαλείας DEFEA – Defence Exhibition Athens, που πραγματοποιήθηκε στο Athens Metropolitan Expo.

Ειδικότερα, στα εγκαίνια του περιπτέρου παρουσιάστηκαν οι τεχνολογίες αιχμής του ομίλου ενώ τα εγκαίνια τελέστηκαν από τον υπουργό Ανάπτυξης, Τάκη Θεοδωρικάκο, μαζί με τον πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο της ONEX και πρόεδρο του Δ.Σ. της Ένωσης Ελλήνων Ναυπηγείων, Πάνο Ξενοκώστα.

Στο πλαίσιο της έκθεσης πραγματοποιήθηκε σεμινάριο με τίτλο: «Εθνικό πλοίο: Μπορεί να γίνει πραγματικότητα! 70% ελληνική βιομηχανική συμμετοχή – γραμμές παρα-

γωγής με εξαγωγικό προσανατολισμό».

Μιλώντας στο σεμινάριο ο κ. Ξενοκώστας παρουσίασε το όραμα του ομίλου και υπερθεμάτισε για την ανάγκη συγκρότησης ενός σύγχρονου εθνικού ναυπηγικού φορέα, με τη συμμετοχή της ONEX και των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά, που θα ενισχύσει την αυτονομία και την αμυντική ανεξαρτησία της Ελλάδας.

Όπως τόνισε χαρακτηριστικά: «Είμαστε έτοιμοι να φτιάξουμε εθνικό πλοίο. Η ώρα είναι τώρα και αν προσεράσουμε αυτή την ευκαιρία ως χώρα, δεν θα έχουμε καμία δικαιολογία», εξηγώντας ότι τα ναυπηγεία ONEX μπορούν να κατασκευάσουν πλοία τα οποία θα καλύπτουν πλήρως τις ανάγκες του Πολεμικού Ναυτικού και θα έχουν παράλληλα εξαγωγικό προσανατολισμό.

Ο όμιλος ONEX έχει ήδη επενδύσει πάνω από 135 εκατομμύρια ευρώ, ενώ σχεδιάζει πρόσθετες επενδύσεις ύψους 500 εκατομμυρίων ευρώ την επόμενη πενταετία

Φρένο στις ναυπηγήσεις το 2025

Σύμφωνα με στοιχεία της VesselsValue, μέχρι τα τέλη Απριλίου δόθηκαν μόλις 369 νέες παραγγελίες για bulk carriers, δεξαμενόπλοια, containerships και πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, με τη συνολική τους αξία να εκτιμάται σε περίπου 20 δισεκατομμύρια δολάρια.

Τα επίπεδα αυτά είναι κατά 37% χαμηλότερα έναντι της αντίστοιχης περιόδου του 2024, κατά την οποία είχαν γίνει 590 παραγγελίες και κατά 26% χαμηλότερα έναντι της αντίστοιχης περιόδου του 2023, όπου είχαν τοποθετηθεί 500 παραγγελίες.

Ειδικότερα, το 2025 έχουν δοθεί παραγγελίες για :

- 136 bulk carriers, με μείωση 18% σε σχέση με το 2024,
- 97 tankers, αριθμός μειωμένος κατά 66%,
- 23 gas carriers, έναντι 125 το προηγούμενο έτος
- 113 containerships, έναντι μόλις 18 το 2024

Η εντυπωσιακή μείωση στις παραγγελίες για tankers και gas carriers φαίνεται να είναι οι βασικοί παράγοντες της συνολικής πτώσης. Από την άλλη πλευρά, η αύξηση στις παραγγελίες containerships ίσως «δείχνει» αλλαγή στρατηγικής κάποιων ναυτιλιακών εταιρειών.

Η αγορά παραμένει επιφυλακτική, με τους αναλυτές να αποδίδουν την τάση σε παράγοντες όπως η οικονομική αβεβαιότητα, οι υψηλές τιμές ναυπηγήσεων και η αναμονή για πιο ξεκάθαρες κατευθύνσεις ως προς τους κανονισμούς περιβαλλοντικής συμμόρφωσης.

Ελληνική κυριαρχία στα tankers

Πρωταγωνιστές συνεχίζουν να παραμένουν οι Έλληνες εφοπλιστές στις επενδύσεις σε νέα, πιο σύγχρονα και φιλικά προς το περιβάλλον πλοία. Το ελληνικό ενδιαφέρον επικεντρώνεται σε δεξαμενόπλοια, bulk carriers, LPG και LNG πλοία, με συνολικά πάνω από 600 παραγγελίες.

Η επενδυτική στρατηγική των Ελλήνων χαρακτηρίζεται από υψηλό βαθμό διαφοροποίησης, τόσο ως προς τους τύπους πλοίων, όσο και ως προς την τεχνολογική επιλογή πρόωσης, με αυξημένο ενδιαφέρον για λύσεις που συνδυάζουν συμβατικά και εναλλακτικά καύσιμα. Σημαντικό στοιχείο της προσέγγισης αυτής είναι και η γεωγραφική διασπορά των ναυπηγήσεων, με τις παραγγελίες να τοποθετούνται επιλεκτικά σε ναυπηγεία της Νότιας Κορέας, της Κίνας και της Ιαπωνίας, γεγονός που εξασφαλίζει προηγμένες τεχνικές προδιαγραφές και βέλτιστα χρονοδιαγράμματα παράδοσης.

Σύμφωνα με στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου Xclusiv Shipbrokers, μέχρι και το τέλος Απριλίου, το ελληνικό orderbook



περιλαμβάνει συνολικά 606 πλοία καλύπτοντας όλο το φάσμα των κατηγοριών εμπορικών πλοίων.

Όπως σημειώνεται, οι «Greeks» ναυπηγούν 292 δεξαμενόπλοια, που αντιστοιχούν στο 25% των συνολικών υπό κατασκευή τάνκερ, που ανέρχονται σε 1.189 δεξαμενόπλοια.

Παράλληλα, έχουν δώσει παραγγελίες για 167 φορτηγά πλοία, που αντιπροσωπεύουν το 13% του υπό ναυπήγηση φορτηγών πλοίων που είναι 1.335 πλοία.

Στον τομέα των κοντέινερ, ναυπηγούν 50 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, που αντιπροσωπεύουν το 6% των 787 πλοίων που ναυπηγούνται παγκοσμίως.

Στα LNG, οι Έλληνες εφοπλιστές, ναυπηγούν 47 πλοία, που αντιστοιχούν στο 14% των πλοίων που ναυπηγούνται σε όλα τα ναυπηγεία του κόσμου. Ο αριθμός στην κατηγορία αυτή που κατασκευάζονται είναι 293 πλοία.

Τέλος, στον τομέα του LPG, κατασκευάζονται 50 πλοία, που αντιστοιχεί στο 16% των 260 πλοίων που ναυπηγούνται παγκοσμίως.

Αξίζει να σημειωθεί ότι την προτίμηση των Ελλήνων εφοπλιστών έχουν τα πλοία τύπου neopanamax, τα οποία αποτελούν το 68% του συνόλου των παραγγελιών ελληνικών συμφερόντων containerships. Ακολουθούν τα μικρότερα feeders, με 18% του orderbook.

Συνεχίζουν από το 2024

Σημειώνεται πως οι «Greeks» βρέθηκαν στην κορυφή των παραγγελιών νέων τάνκερ το 2024, καθώς συνολικά παραγγέλθηκαν 435 πλοία, σημειώνοντας αύξηση 31% σε σύγκριση με το 2023, σύμφωνα με την Vespa Nautical. Όπως σημειώνεται πάνω από το 1/4 των νέων παραγγελιών την προηγούμενη χρονιά προήλθε από ελληνικά συμφέροντα.

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

Τα ναυπηγεία

Όπως σημειώθηκε, οι Έλληνες τοποθετούν τις παραγγελίες στρατηγικά σε ναυπηγεία στην Κορέα, την Κίνα και την Ιαπωνία, εξασφαλίζοντας βέλτιστα χρονοδιαγράμματα παράδοσης και προηγμένες προδιαγραφές.

Παρά αυτά την ιστορικά ισχυρή θέση και τις διαφοροποιημένες επενδύσεις σε όλους τους τύπους πλοίων, τα πρόσφατα στοιχεία από τις αρχές του 2025 υποδηλώνουν μια σημαντική επιβράδυνση της ελληνικής δραστηριότητας στη ναυπήγηση νέων πλοίων, γεγονός που υποδηλώνει μια πιο προσεκτική ή αναπροσαρμοσμένη βραχυπρόθεσμη προοπτική.

Μετά την ανακοίνωση των λιμενικών τελών τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας αντιμετωπίζουν επίσης έντονο ενδιαφέρον με νέα θέση στον ανταγωνισμό για παραγγελίες με τους κινέζους ανταγωνιστές τους. Τα λιμενικά τέλη των ΗΠΑ φέρεται πως βοηθούν στην εξισορρόπηση των όρων ανταγωνισμού με τα κινεζικά ναυπηγεία.

Αξιοσημείωτο είναι πως μειώθηκαν εντυπωσιακά οι τοποθετήσεις παραγγελιών σε κινεζικά ναυπηγεία από 59 παραγγελίες το 2024 σε μόλις 12 το 2025, με τις παραγγελίες δεξαμενοπλοίων να μηδενίζονται από 42 το αντίστοιχο διάστημα του 2024, ενώ οι παραγγελίες δεξαμενοπλοίων στη Νότια Κορέα αυξήθηκαν από 8 σε 17.

Υπενθυμίζεται πως 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.

WEBMARINE LTD
BUNKERS | LUBRICANTS | SUPPLIES

global reach
local touch



Πρωταγωνιστές, συνεχίζουν να παραμένουν οι Έλληνες εφοπλιστές στις επενδύσεις σε νέα, πιο σύγχρονα και φιλικά προς το περιβάλλον πλοία.

"SHAPING THE FUTURE OF SHIPPING"

Στην Αθήνα η ναυτιλιακή Σύνοδος Κορυφής

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο (ICS) και η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) συνδιοργανώνουν τη Ναυτιλιακή Σύνοδο Κορυφής στην Αθήνα, με τίτλο «*Shaping the Future of Shipping Summit: Navigating global megatrends, mitigating risk and the role of shipping in delivering economic security and prosperity*», στο Ωδείο Αθηνών, στις 11 Ιουνίου 2025.



Σε μια περίοδο σημαντικών αλλαγών στον τομέα, υπεύθυνοι χάραξης πολιτικών και ηγέτες του κλάδου θα συμμετάσχουν στις εργασίες της Συνόδου με κοινό στόχο την αντιμετώπιση των κρίσιμων ζητημάτων του παγκόσμιου εμπορίου και του ναυτιλιακού κλάδου. Επιπλέον, θα εστιάσουν στο επίκαιρο θέμα του τρόπου υλοποίησης της συμφωνίας για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), καθώς και στη διάθεση νέων καυσίμων.

Ο Βασίλης Κικίλιας, Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, δήλωσε: «Είναι τιμή μου να καλωσορίζω τους Υπουργούς και τους ηγέτες της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην Ελλάδα, μια χώρα με ναυτιλιακή παράδοση χιλιετιών και έναν παγκοσμίως ακμάζοντα ναυτιλιακό τομέα. Η φιλοξενία αυτής της σημαντικής Συνόδου Κορυφής στην Ελλάδα έχει συμβολική αξία για εμάς. Αναμένουμε με μεγάλο ενδιαφέρον να παρακολουθήσουμε ουσιαστικές συζητήσεις για τις προκλήσεις της διεθνούς ναυτιλίας, οι οποίες πολλαπλασιάζονται στο συνεχώς μεταβαλλόμενο γεωπολιτικό και κανονιστικό πεδίο της εποχής μας. Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους συνδιοργανωτές και όλους τους συμμετέχοντες για την προώθηση δίκαιων και ρεαλιστικών λύσεων που θα μας βοηθήσουν να πλοηγηθούμε σε αυτούς τους παρακάτω καιρούς».

Οι συζητήσεις θα επικεντρωθούν στα γεωπολιτικά ζητήματα που αντιμετωπίζει η ναυτιλία, στους κανονισμούς που διαμορφώνουν τον κλάδο και στην προσέλκυση και στην ανάγκη για εκπαίδευση ναυτικών



Μελίνα Τραυλού :

Εν μέσω των κρίσιμων διεθνών εξελίξεων, η εξασφάλιση της αδιάλειπτης παροχής των υπηρεσιών του κλάδου μας και η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά του είναι καθοριστικής σημασίας για την παγκόσμια οικονομία

Αποτελεσματικό εμπόριο και οικονομική ανάπτυξη

Με φόντο τη μεταβλητότητα του παγκόσμιου εμπορίου και της ασφάλειας και σε μια δυναμική περίοδο αλλαγών για τον τομέα, η Ναυτιλιακή Σύνοδος Κορυφής θα αποτελέσει μια πλατφόρμα για συζητήσεις υψηλού επιπέδου σχετικά με τις παγκόσμιες μεγα-τάσεις, όπως οι γεωπολιτικές εντάσεις, η ασφάλεια των εφοδιαστικών αλυσίδων, οι πολιτικές αναταραχές, η μαζική μετανάστευση, η

ρευστότητα των κανονιστικών πλαισίων, ο αντίκτυπος των νέων τεχνολογιών, η μεταβαλλόμενη φύση της εργασίας, η επισιτιστική και ενεργειακή ασφάλεια.

Συζήτηση υψηλού επιπέδου

Η Ναυτιλιακή Σύνοδος Κορυφής, που διοργανώνεται από το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο (ICS) σε συνεργασία με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) και το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, έχει ως στόχο να φέρει σε επαφή Υπουργούς από όλο τον κόσμο, υπεύθυνους χάραξης πολιτικής από τους τομείς των μεταφορών και εμπορίου, ρυθμιστικές αρχές, διεθνείς οργανισμούς και εκατοντάδες υψηλόβαθμους αξιωματούχους και ειδικούς από τους τομείς της ναυτιλίας, των χρηματοοικονομικών, των λιμένων, της ενέργειας, της εφοδιαστικής αλυσίδας. Στόχος είναι η Σύνοδος να συμβάλει στον εντοπισμό ευκαιριών συνεργασίας και στην επίτευξη οικονομικής ασφάλειας και ευημερίας, ανταποκρινόμενη στα σύγχρονα δεδομένα.

Η Μελίνα Τραυλού, Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ), δήλωσε: «Η ναυτιλία διανύει μια εξαιρετικά απαιτητική περίοδο πολλαπλών προκλήσεων. Το συνεχώς μεταβαλλόμενο, σύγχρονο περιβάλλον απαιτεί αποφασιστική δράση και διεθνή συνεργασία. Σε αυτό το πλαίσιο, καλωσορίζουμε στην Ελλάδα, το λίκνο του ναυτικού πολιτισμού, τη Ναυτιλιακή Σύνοδο Κορυφής του ICS «Shaping the Future of Shipping Summit», για ουσιαστικές και εποικοδομητικές συζητήσεις και αποτελέσματα.

Η ναυτιλία δεν είναι απλώς μια βιομηχανία. Είναι κοινό αγαθό που συνδέεται άμεσα με την επιβίωση και τη διαβίωση των πολιτών του κόσμου. Εν μέσω των κρίσιμων διεθνών εξελίξεων, η εξασφάλιση της αδιάλειπτης παροχής των υπηρεσιών του κλάδου μας και η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά του είναι καθοριστικής σημασίας για την παγκόσμια οικονομία».

Ο Emanuele Grimaldi, Πρόεδρος του

Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ICS), πρόσθεσε:

«Η ναυτιλία διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στην τρέχουσα συζήτηση για το παγκόσμιο εμπόριο. Αντιμετωπίζουμε περισσότερες προκλήσεις και απειλές από ότι πιθανώς τις δύο τελευταίες δεκαετίες. Για αυτόν τον λόγο θέλουμε να φέρουμε σε επαφή τους ηγέτες, ώστε να συζητήσουν τις καλύτερες λύσεις στο κρίσιμο σταυροδρόμι της χάραξης πολιτικής και της δράσης του κλάδου. Η ναυτιλία και οι κυβερνήσεις πρέπει να συνεργαστούν για να αντιμετωπίσουν αυτές τις προκλήσεις. Δεν μπορούμε να εργαστούμε μεμονωμένα.

Είμαι αισιόδοξος από τη θετική ανταπόκριση και από τις συμμετοχές στην Αθήνα. Είμαι ιδιαίτερα ευγνώμων στον Επίτροπο Απόστολο Τζιτζικώστα, καθώς και στους Υπουργούς Αλέξη Βαρεφάδη και Fu Xuyin, που ήταν οι πρώτοι που αποδέχτηκαν την πρόσκλησή μας. Έχουμε επίσης μια εντυπωσιακή λίστα ηγετών της ναυτιλιακής βιομηχανίας που έχουν αποδεχτεί να συμμετάσχουν στη Σύνοδο Κορυφής, γεγονός που δείχνει πόσο επίκαιρη είναι αυτή η συνάντηση για τον κλάδο μας.

Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω τον Υπουργό Βασίλη Κικίλια και τον πρόκατοχό του Χρήστο Στυλιανίδη, καθώς και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, για την υποστήριξή τους στην υλοποίηση της ιδέας αυτής της Ναυτιλιακής Συνόδου Κορυφής».

Όπως και στις επιτυχημένες προηγούμενες Συνόδους Κορυφής «Shaping the Future of Shipping Summit», στις οποίες η συμμετοχή γίνεται μόνο μέσω πρόσκλησης και η φετινή θα προσφέρει ευκαιρίες για ανοικτή συζήτηση, θα ενισχύσει την ανάπτυξη μοναδικών προοπτικών και θα συμβάλει στην εξεύρεση πρακτικών λύσεων για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που αντιμετωπίζει ο κλάδος.

Εξελισσόμενο κανονιστικό πλαίσιο

Οι συζητήσεις θα επικεντρωθούν στα γεωπολιτικά ζητήματα που αντιμετωπίζει η ναυτιλία, στους κανονισμούς που διαμορφώνουν τον κλάδο και στην προσέλκυση και στην ανάγκη για εκπαίδευση ναυτικών για τη διασφάλιση του μέλλοντος του παγκόσμιου εμπορίου.

Βασικές συζητήσεις θα επικεντρωθούν, επίσης, στο κανονιστικό πλαίσιο για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία (ιδίως στον μηχανισμό τιμολόγησης των αερίων του θερμοκηπίου), στα αποτελέσματα της συνάντησης ΜΕΡC83 και, κυρίως, στα επόμενα βήματα και στην πρόοδο της πρωτοβουλίας Clean Energy Marine (CEM) Hubs.

Κύριος χορηγός της Διάσκεψης είναι ο Αμερικανικός Νησιωτικός Γραφείο (American Bureau of Shipping – ABS).

Νέοι Ορίζοντες στη Ναυτιλία: Η Επενδυτική Στροφή προς τους Ναυτιλιακούς Κολοσσούς

Το 2025 εξελίσσεται σε έτος σημαντικών ανακατατάξεων στην εμπορική πολιτική των Ηνωμένων Πολιτειών. Αν και η αρχική αναστάτωση στις αγορές προκάλεσε εύλογη ανησυχία στους επενδυτές, οι τρέχουσες εξελίξεις υποδεικνύουν ότι το τοπίο ενδέχεται να σταθεροποιηθεί στο άμεσο μέλλον. Παραδοσιακά, τέτοιες μεταβατικές περιόδους δημιουργούν ελκυστικές ευκαιρίες στον ναυτιλιακό τομέα — έναν κλάδο που επηρεάζεται βαθιά από κάθε διακύμανση στο διεθνές εμπόριο. Στο σημερινό μεταβαλλόμενο περιβάλλον, ελάχιστοι τομείς παραμένουν ανεπηρέαστοι, γεγονός που ενισχύει το ενδιαφέρον για στοχευμένες επενδυτικές κινήσεις στη ναυτιλία.

Του Adam Austera,

Αναλυτή της Ozios

Ενας από τους βασικότερους παράγοντες που επηρεάζουν τη δραστηριότητα στη ναυτιλιακή βιομηχανία είναι, αναμφίβολα, η τιμή των εμπορευματοκιβωτίων. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Δείκτη Εμπορευματοκιβωτίων της Drewry, η τιμή ενός εμπορευματοκιβωτίου 40 ποδιών σημείωσε άνοδο 8%, φτάνοντας τα 2.233 δολάρια. Αν και αυτό το επίπεδο απέχει σημαντικά από το πανδημικό ρεκόρ των 10.377 δολαρίων του 2021, παραμένει 57% υψηλότερο σε σύγκριση με τον μέσο όρο του 2019. Η διαφορά αυτή υποδηλώνει μια συνεχιζόμενη ένταση στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού και επιβεβαιώνει τη σημασία των ναύλων ως οδηγού των επενδυτικών αποφάσεων στον ναυτιλιακό κλάδο.

Εστιάζοντας σε επιμέρους διαδρομές, ο ναύλος μεταξύ Σαγκάης και Λος Άντζελες ακολουθεί παρόμοια πορεία με τον ευρύτερο δείκτη της Drewry. Η τιμή καταγράφει αύξηση 16%, ήτοι 423 δολάρια, διαμορφούμενη στα 3.136 δολάρια ανά εμπορευματοκιβώτιο. Όσον αφορά τη μελλοντική εξέλιξη των ναύλων, αναλυτές που επικαλείται η Wall Street Journal εκτιμούν πως δεν αποκλείεται ένα σενάριο επαναφοράς σε επίπεδα έως και 20.000 δολαρίων, υπό συγκεκριμένες συνθήκες αγοράς. Ένα τέτοιο ενδεχόμενο θα μπορούσε να ενισχύσει σημαντικά τα περιθώρια κέρδους για τις εταιρείες logistics, γεγονός που πιθανώς θα είχε θετικό αντίκτυπο και στις αποτιμήσεις των σχετικών μετοχών.

Όγκοι μεταφορών

Η δεύτερη καθοριστική μεταβλητή είναι, αναπόφευκτα, ο όγκος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Παρά την εντυπωσιακή εκκίνηση του 2025, με την επίσημη αύξηση του Ιανουαρίου να φτάνει το 11.2%, οι εταιρείες ανάλυσης Drewry και Linerlytica αναθεώρησαν τις προβλέψεις τους για την ετήσια μεταβολή προς τα κάτω, εκτιμώντας πλέον οριακή αύξηση μόλις 1%. Αν αυτό το σενάριο επιβεβαιωθεί, θα πρόκειται για μόλις την τρίτη ετήσια κάμψη από το 1979. Βασικός λόγος αυτής της αναθεώρησης είναι η διαρκής αβεβαιότητα που περιβάλλει την εμπορική πολιτική των Ηνωμένων Πολιτειών, η οποία δημιουργεί συνθήκες επιφυλακτικότητας στις παγκόσμιες ροές εμπορίου.

Ο κίνδυνος μιας παρατεταμένης εμπορικής σύγκρουσης παραμένει ιδιαίτερα σοβαρός, ωστόσο πρόκειται για ένα ενδεχόμενο που, μακροπρόθεσμα, δεν θα ωφελούσε καμία από τις εμπλεκόμενες πλευρές. Στο πλαίσιο αυτό, οι δασμοί στις εισαγωγές των ΗΠΑ μειώθηκαν προσωρινά από το αρχικό 145% στο 30% για διάστημα 90 ημερών. Αν αυτή η χαμηλότερη επιβάρυνση παραταθεί και πέρα από την εν λόγω περίοδο, είναι πιθανό να υπάρξει αναθέρμανση της εμπορικής δραστηριότητας, οδηγώντας σε νέα άνοδο στον όγκο των ναυτιλιακών μεταφορών.

Ελληνικό ναυτιλιακό κεφάλαιο

Μέσα στο κλίμα αυξημένης μεταβλητότητας που χαρακτηρίζει τη σημερινή αγορά, είναι κρίσιμο να στραφεί η προσοχή στους σταθερούς και διαχρονικούς "παίκτες" του κλάδου. Οι Έλληνες εφοπλιστές διατηρούν ηγετική θέση διεθνώς, κατέχοντας στόλο άνω των 4.900 πλοίων, που αντιπροσωπεύει το 16.9% του παγκόσμιου στόλου. Σε επιμέρους τομείς η κυριαρχία τους είναι ακόμη πιο έντονη: συγκεκριμένα, κατέχουν περίπου το 25% του παγκόσμιου στόλου μεταφορής υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG).

Αυτό το μέγεθος και η στρατηγική τοποθέτηση καθιστούν τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες ιδιαίτερα ελκυστικές για τους επενδυτές. Ωστόσο, οι επενδυτικές ευκαιρίες στον ναυτιλιακό τομέα δεν περιορίζονται εντός των ελληνικών συνόρων. Διεθνώς, δραστηριοποιούνται και άλλες εξίσου δυναμικές εταιρείες, οι οποίες αξίζουν την προσοχή κάθε σοβαρού επενδυτή.

Ποιες είναι λοιπόν αυτές οι ανερχόμενες διεθνείς ναυτιλιακές που αξίζει να παρακολουθούμε;

Οι 5 κορυφαίες επενδυτικές ευκαιρίες

Πρώτη στη λίστα των πέντε μεγαλύτερων ναυτιλιακών κολοσσών παγκοσμίως είναι η δανέζικη A.P. Moller–Maersk. Με στόλο περίπου 700 πλοίων και έσοδα που ξεπέρασαν τα 52 δισεκατομμύρια δολάρια το 2024, η Maersk παραμένει ο αδιαμφισβήτητος ηγέτης στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, με παγκόσμια εμβέλεια και ισχυρή επενδυτική παρουσία.

Δεύτερη έρχεται η COSCO Shipping, ο κρατικός ναυτιλιακός γίγαντας της Κίνας. Η εταιρεία διαχειρίζεται στόλο άνω των 600 πλοίων και κατέχει στρατηγικά πλεονεκτήματα σε βασικές εμπορικές διαδρομές, ιδίως σε Ασία και Αφρική. Η έντονη στήριξη από το κινεζικό κράτος και η συμμετοχή της σε πρωτοβουλίες όπως το Belt and Road Initiative ενισχύουν περαιτέρω τη γεωοικονομική της σημασία.

Η γερμανική Hapag-Lloyd ξεχωρίζει για την εξαιρετική αποδοτικότητα στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και τη συνεχή έμφαση στην ψηφιοποίηση των διαδικασιών της. Στην Ευρώπη, σημαντική παρουσία έχει επίσης η γαλλική CMA CGM, γνωστή για τις αξιόπιστες υπηρεσίες της και την υιοθέτηση προηγμένων τεχνολογιών. Την πεντάδα ολοκληρώνει η Evergreen Marine από την Ταϊβάν, η οποία με στόλο περίπου 200 πλοίων εξυπηρετεί παγκόσμιες μεταφορές μεγάλου όγκου και κατατάσσεται ανάμεσα στα κορυφαία ονόματα στο διεθνές εμπόριο.

Συμπέρασμα

Η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά, όπως και πολλοί άλλοι κλάδοι, επηρεάζεται σημαντικά από τις αποφάσεις της αμερικανικής διοίκησης σχετικά με τη δασμολογική πολιτική. Παρότι υφίστανται κίνδυνοι, η περαιτέρω όξυνση των εμπορικών διαφορών σε ακραίο επίπεδο δεν συμφέρει καμία πλευρά. Αντίθετα, μια θετική επανεκκίνηση της συνεργασίας θα μπορούσε να δημιουργήσει ευκαιρίες, ιδιαίτερα για συγκεκριμένες εισηγμένες εταιρείες. Ωστόσο, το κατά πόσο αυτό θα συμβεί παραμένει αβέβαιο.

ΜΕΛΙΝΑ ΤΡΑΥΛΟΥ, ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ:

Οι θάλασσες πρέπει να είναι ελεύθερες και ασφαλείς

Στο πλαίσιο της Ελληνικής Προεδρίας του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών, πραγματοποιήθηκε εκδήλωση υψηλού επιπέδου με θέμα “Strengthening Maritime Security through International Cooperation for Global Stability”, την Τρίτη 20 Μαΐου, στην έδρα του Συμβουλίου Ασφαλείας, στη Νέα Υόρκη.

Στη συνεδρίαση προήδρευσε ο Πρωθυπουργός της Ελλάδας, Κυριάκος Μητσοτάκης, με κεντρικούς εισηγητές (briefers) τον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών, Αντόνιο Γκερρές, την Πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνα Τραυλού και τον καθηγητή Διεθνών Σχέσεων στο Πανεπιστήμιο της Κοπεγχάγης και ερευνητή στο UNIDIR, Christian Bueger.

Με την επιδραστική της εισήγηση η Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνα Τραυλού έθεσε την κρισιμότητα της θαλάσσιας ασφάλειας στην πραγματική της διάσταση, τονίζοντας ότι «η ασφάλεια των θαλασσών αφορά τον καθένα μας, μας επηρεάζει όλους, παντού στον κόσμο». Επισημαίνοντας τον ζωτικό ρόλο της ναυτιλίας στη σταθερότητα του παγκόσμιου οικοσυστήματος, ανέδειξε την επιτακτική ανάγκη θωράκισης του κλάδου από τις σύγχρονες, πολυδιάστατες απειλές.

Η ιστορική συμμετοχή της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών στη συνεδρίαση αυτή «φώτισε» και επιβεβαίωσε την ισχυρή και αξιόπιστη θέση της ελληνικής ναυτιλίας στο παγκόσμιο πεδίο, με την Πρόεδρο να χαρακτηρίζει την Ελλάδα υπερήφανο ναυτικό έθνος.

Η ναυτιλία των Ελλήνων, η νηέτιδα ναυτιλία, αντιπροσωπεύοντας πάνω από το 20% της παγκόσμιας ναυτιλίας και πάνω από το 61% της ευρωπαϊκής, βρίσκεται στο επίκεντρο των εξελίξεων, προάγοντας τον διάλογο, την εύρεση λύσεων και τη χάραξη και υιοθέτηση βέλτιστων πολιτικών, για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των προκλήσεων της σύγχρονης εποχής.

Η Πρόεδρος της ΕΕΕ, ανέφερε ότι ο κλάδος της ναυτιλίας, με 110.000 πλοία να πλέουν στις θάλασσες του κόσμου, μεταφέρει απρόσκοπτα το 90% του διεθνούς εμπορίου - 12 δισεκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων ετησίως, όπως τρόφιμα, φάρμακα, ενέργεια, πρώτες ύλες, καταναλωτικά αγαθά, όλα όσα χρειαζόμαστε στην καθημερινότητά μας-, ενώ 1,3 εκατομμύρια χιλιόμετρα υποθαλάσσιων καλωδίων τοποθετημένα από πλοία δια-

Ιστορική ομιλία της Προέδρου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνας Τραυλού, για τη θαλάσσια ασφάλεια, στα Ηνωμένα Έθνη.



Μελίνα Τραυλού :

“ **Ας υπερασπιστούμε την ελευθερία της ναυσιπλοΐας, ως συλλογική παγκόσμια ευθύνη και ως ακρογωνιαίο λίθο ειρήνης και ανθρωπισμού**

σφαλίζουν την επικοινωνία, καθώς και τη μεταφορά της ηλεκτρικής ενέργειας. Επίσης, αναφέρθηκε στην «καρδιά» της ναυτιλίας, στους 2 εκατομμύρια ναυτικούς, οι οποίοι εργάζονται ημέρα και νύχτα για την εύρυθμη λειτουργία του κόσμου όλου.

Χαρακτήρισε τη ναυτιλία ως «τον σιωπηλό, συνεπή και αδιάλειπτο φρουρό της ευημερίας των πολιτών του κόσμου» και, μάλιστα, κάτω από οποιοσδήποτε συνθήκες, ακόμα και σε περιόδους κρίσεων.

Ενδεικτικά αναφέρθηκε στην πανδημία Covid-19, όπου όταν όλα σταμάτησαν στον πλανήτη, η ναυτιλία διατήρησε την εφοδιαστική αλυσίδα λειτουργική. Αλλά και στις ανθρωπιστικές κρίσεις, όπου η ναυτιλία, μέσω των πλοίων και των ναυτικών, συμμετέχει ενεργά σε διασωστικές επιχειρήσεις στη θάλασσα, «με σεβασμό στο διεθνές δίκαιο και προσήλωση στο ηθικό της καθήκον», όπως δήλωσε και κάλεσε τα κράτη να αναλάβουν τις ευθύνες που τους αναλογούν.

Τόνισε, επίσης, ότι «η ναυτιλία στοχοποιείται όλο και περισσότερο –οικονομικά, πολιτικά, αλλά και στην πράξη, ουσιαστικά», παρουσιάζοντας τα πραγματικά δεδομένα των σύγχρονων απειλών της πειρατείας, των γεωπολιτικών εντάσεων, του οργανωμένου εγκλήματος στη θάλασσα, καθώς και του αναδυόμενου κινδύνου των κυβερνοεπιθέσεων.

Έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στο γεγονός ότι «ο κλάδος εργάζεται ακούραστα για τη διαφύλαξη της θαλάσσιας ασφάλειας, ενημερώνοντας διαρκώς και εφαρμόζοντας τις βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης, τηρώντας αυστηρά τους παγκόσμιους κανονισμούς ασφαλείας, ενώ συνεργάζε-



ται στενά με τις ναυτικές δυνάμεις σε περιοχές υψηλού κινδύνου, λαμβάνοντας ακόμα και μέτρα αυτοπροστασίας».

Υπογράμμισε, δε, ότι «ενώ ο κλάδος μας είναι ανθεκτικός, δεν μπορεί και δεν πρέπει να επιτρέπεται να σπκώσει μόνος του κάθε βάρος. Η ανθεκτικότητα της ναυτιλίας δεν πρέπει να θεωρείται δεδομένη, πρέπει να διασφαλίζεται».

Στο πλαίσιο αυτό, κάλεσε τη διεθνή κοινότητα για «παγκόσμια δέσμευση και δράση, ώστε:

- να διατηρηθεί η θαλάσσια ασφάλεια ως υψηλή προτεραιότητα και ως μόνιμο θέμα πολιτικής των Ηνωμένων Εθνών,

- να υιοθετηθεί μια συνεκτική, ολοκληρωμένη και συντονισμένη διακυβέρνηση της θαλάσσιας ασφάλειας,

- να ληφθεί υπόψη η πολύτιμη εμπειρία και τεχνογνωσία της ναυτιλιακής βιομηχανίας κατά την αντιμετώπιση διαχρονικών και νέων απειλών για τη θαλάσσια ασφάλεια».

Επιπρόσθετα, κατέστησε σαφές ότι στο σύγχρονο πεδίο της θαλάσσιας ασφάλειας είναι σημαντικό να λειτουργούμε με γνώμονα την πρόληψη κρίσεων και όχι την

Η Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνα Τραυλού με τον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών, Antonio Guterres και τον Πρωθυπουργό Κυριάκο Μητσοτάκη



Η Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνα Τραυλού με τον καθηγητή Διεθνών Σχέσεων στο Πανεπιστήμιο της Κοπεγχάγης και ερευνητή στο UNIDIR, Christian Bueger

αντίδραση σε αυτές.

Η κυρία Μελίνα Τραυλού, κλείνοντας την εισήγηση της, χρησιμοποίησε την ελληνική λέξη «synergy» (συνέργεια) δίνοντας το στίγμα πως οφείλει να επιτευχθεί η παγκόσμια θωράκιση της θαλάσσιας ασφάλειας. Αναφερόμενη στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών, António Guterres, απύθυνε οικουμενική πρόσκληση ενότητας και συνεργασίας, καλώντας τα Ηνωμένα Έθνη να τιμήσουν την αποστολή τους. Αναδεικνύοντας την ανάγκη υπεράσπισης της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας, ως συλλογική, παγκόσμια ευθύνη και ως ακρογωνιαίο λίθο ειρήνης και ανθρωπισμού.

Επαφές Μ. Χατζημανώλη για ενίσχυση της κυπριακής ναυτιλίας

Επίσκεψη στο Ελσίνκι, όπου είχε σειρά σημαντικών επαφών με στόχο την περαιτέρω ενίσχυση της ναυτιλιακής συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών, πραγματοποίησε η Υφυπουργός Ναυτιλίας της Κύπρου, Μαρίνα Χατζημανώλη.

Η Υφυπουργός Ναυτιλίας συμμετείχε στην αποστολή της Κυπριακής Δημοκρατίας, η οποία συνόδευε τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας κ. Νίκο Χριστοδουλίδη στην επίσκεψη εργασίας στη Φινλανδία.

Κεντρικό σημείο της επίσκεψης αποτέλεσε το επιχειρηματικό ναυτιλιακό φόρουμ που διοργανώθηκε στο Ελσίνκι, με τη συμμετοχή εκπροσώπων του ναυτιλιακού cluster από την Κύπρο και τη Φινλανδία. Σύμφωνα με το κοινό ανακοινωθέν που εκδόθηκε από τις δύο χώρες, καταγράφηκαν συγκεκριμένοι τομείς συνεργασίας, όπως η ψηφιοποίηση της ναυτιλίας, η ενεργειακή μετάβαση και τα εναλλακτικά καύσιμα, η κυβερνοασφάλεια, η ναυτική εκπαίδευση, η ισότητα των φύλων και η ενίσχυση της συμμετοχής των γυναικών στον ναυτιλιακό τομέα.

Στα περιθώρια του φόρουμ πραγματοποιήθηκε διμερής συνάντηση της Υφυπουργού Ναυτιλίας με τη Γενική Διευθύντρια του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών της Φινλανδίας κα Μίινα Κίβιμάκι, σε συνέχεια της συνάντησης με την Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών της Φινλανδίας κα Lulu Ranne τον περασμένο Μάρτιο στις Βρυξέλλες.

Η Υφυπουργός Ναυτιλίας συνόδευσε τον Πρόεδρο της Κυπριακής Δημοκρατίας στις επίσημες επαφές του με την πολιτική ηγεσία της Φινλανδίας. Σε δηλώσεις του, ο Πρόεδρος της Φινλανδίας κ. Alexander Stubb αναφέρθηκε ιδιαίτερα στον στρατηγικό ρόλο που διαδραματίζει η κυπριακή ναυτιλία, καθώς και στη σημασία της πε-



ραιτέρω ενίσχυσης της συνεργασίας μεταξύ Κύπρου και Φινλανδίας, υπογραμμίζοντας ότι η θάλασσα αποτελεί ισχυρό συνδετικό κρίκο ανάμεσα στις δύο χώρες.

Στο πλαίσιο της επίσκεψης, η Υφυπουργός επισκέφθηκε το υπερσύγχρονο παγοθραυστικό πλοίο «Polaris» της κρατικής εταιρείας ARCTIA Shipping, όπου ενημερώθηκε για τον καίριο ρόλο που διαδραματίζουν τα παγοθραυστικά πλοία στην εξασφάλιση της απρόσκοπτης ναυσιπλοΐας στη Φινλανδία κατά τους χειμερινούς μήνες.

Επίσης, η Υφυπουργός επισκέφθηκε τα κεντρικά γραφεία της Wärtsilä, μιας εκ των κορυφαίων εταιρειών στον τομέα των καινοτόμων τεχνολογιών για τη ναυτιλία και τις ενεργειακές αγορές. Εκεί είχε μια παραγωγική συνάντηση με τον πρόεδρο της εταιρείας κ. Roger Holm, κατά την οποία η συζήτηση επικεντρώθηκε στη συμμόρφωση με τους νέους ευρωπαϊκούς και διεθνείς κανονισμούς για τη μείωση εκπομπών αερίων, καθώς και στην ανάπτυξη προηγμένων τεχνολογιών και εναλλακτικών καυσίμων για μια «πράσινη», βιώσιμη ναυτιλία.

Ενδιαφέρον από πολωνικές εταιρείες

Παράλληλα, η Υφυπουργός Ναυτιλίας της Κύπρου συμμετείχε τις προηγούμενες ημέρες και στο Άτυπο Συμβούλιο Υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) αρμόδιων για θέματα Ναυτιλίας, το οποίο διοργανώθηκε από την Πολωνική Προεδρία στο Στσέτσιν της Πολωνίας.

Η Υφυπουργός Ναυτιλίας συνόδευσε τον Πρόεδρο της Κυπριακής Δημοκρατίας στις επίσημες επαφές του με την πολιτική ηγεσία της Φινλανδίας

Κατά τη διάρκεια του συμβουλίου, η Υφυπουργός υπογράμμισε τη σημασία διατήρησης και ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλιακής βιομηχανίας της ΕΕ, αναφέροντας συγκεκριμένες δράσεις και ενέργειες για την προσέλκυση κατάλληλα εκπαιδευμένου ανθρώπινου δυναμικού στο Ευρωπαϊκό ναυτιλιακό σύμπλεγμα. Στο πλαίσιο του συμβουλίου υιοθετήθηκε η Διακήρυξη του Στσέτσιν με θέμα: «Enhancing the global competitiveness and resilience of Europe's shipping, shipbuilding and maritime manufacturing sector and the EU Industrial Maritime Strategy.»

Στα περιθώρια του συμβουλίου, η Υφυπουργός Ναυτιλίας είχε διμερείς συναντήσεις με τον Υφυπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής της Ελλάδας κ. Στέφανο Γκίκα, την Υπουργό Αλιείας και Πολιτικής των Ωκεανών της Νορβηγίας κα Marianne Sivertsen Næss και τον Υπουργό Μεταφορών της Κυβέρνησης της Ισλανδίας κ. Eyjólfur Ármannsson, όπου συζητήσαν θέματα κοινού ενδιαφέροντος, καθώς και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η Ευρωπαϊκή και παγκόσμια ναυτιλία, αλλά και για τις δράσεις και πρωτοβουλίες του Υφυπουργείου Ναυτιλίας κατά τη διάρκεια της επικείμενης Κυπριακής Προεδρίας του Συμβουλίου της ΕΕ. Επίσης, συμφώνησαν όπως ενισχύσουν τη συνεργασία των δύο χωρών στα θέματα των θαλάσσιων μεταφορών.

Η Υφυπουργός συμμετείχε επίσης ως κύρια ομιλήτρια στο 11ο Διεθνές Ναυτιλιακό Συνέδριο του Στσέτσιν της Πολωνίας, παρουσία του Πρωθυπουργού της Πολωνίας κ. Donald Tusk. Κατά την ομιλία της, η Υφυπουργός Ναυτιλίας υπογράμμισε, μεταξύ άλλων, την ανάγκη για βιώσιμη ανάπτυξη της παγκόσμιας ναυτιλίας και κάλεσε όλους τους ενδιαφερόμενους για συλλογικές δράσεις προς αυτή την κατεύθυνση.

Στο πλαίσιο της επίσκεψης, η κ. Χατζημανώλη πραγματοποίησε συναντήσεις με πλοιοκτήτες ναυτιλιακών εταιρειών που είναι εγκατεστημένες στο Στσέτσιν της Πολωνίας. Κατά τη διάρκεια των συναντήσεων, συζητήθηκαν οι προοπτικές νηολόγησης πλοίων του στόλου των εταιρειών με κυπριακή σημαία, με τις εταιρείες να επιδεικνύουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον να εξετάσουν θετικά την ενίσχυση της συνεργασίας τους με το Υφυπουργείο Ναυτιλίας.

Στο πλαίσιο της επίσκεψης, η Υφυπουργός επισκέφθηκε το υπερσύγχρονο παγοθραυστικό πλοίο «Polaris»



REPUBLIC OF CYPRUS
SHIPPING DEPUTY MINISTRY

LEADING THE WAY...
TOWARDS A NEW ERA

36η Ετήσια Γενική Συνέλευση ΚΝΕ

Το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο πραγματοποίησε με επιτυχία την 36η Ετήσια Γενική του Συνέλευση, την Τρίτη, 27 Μαΐου 2025, στο ξενοδοχείο “Four Seasons” στη Λεμεσό. Τη Συνέλευση προσφώνησαν ο Πρόεδρος της Κυπριακής Δημοκρατίας, κ. Νίκος Χριστοδουλίδης, η Πρόεδρος της Κυπριακής Βουλής, κ Αννίτα Δημητρίου και ο Πρόεδρος του Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου, κ. Θέμης Παπαδόπουλος

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας, κατά την ομιλία του, υπογράμμισε το σημαντικό έργο που επιτελεί το Ναυτιλιακό Επιμελητήριο για τη συνεχή πρόοδο της Κυπριακής Ναυτιλίας, καθώς και τη διαχρονική αναγνώριση της Ναυτιλίας από την Κυβέρνηση ως έναν σταθερό πυλώνα της Κυπριακής Οικονομίας. Τόνισε, επίσης, τη συνεχή πολιτική στήριξη της Κυβέρνησης προς τη Ναυτιλιακή Βιομηχανία, μέσα από στοχευμένους μηχανισμούς και απαραίτητα μέτρα για την περαιτέρω ενίσχυσή της.

Στη συνέχεια η Πρόεδρος της Βουλής, τόνισε ότι το γεγονός ότι ο τομέας της Ναυτιλίας παρέμεινε ένας δυνατός και σταθερός πυλώνας της Οικονομίας της Κύπρου παρά τις προκλήσεις στη διεθνή οικονομία είναι αξιόπαινο, επαναβεβαιώνοντας, εκ μέρους όλων των μελών της Βουλής των Αντιπροσώπων, τη δέσμευση να συνεχίσει τη στενή συνεργασία με το Επιμελητήριο, για την πρόοδο του Ναυτιλιακού Τομέα στην Κύπρο.

Ο Πρόεδρος του Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου, Θέμης Παπαδόπουλος, στην ομιλία του έκανε εκτενή αναφορά στην τρέχουσα κατάσταση της Κυπριακής Ναυτιλίας, παρουσιάζοντας μια ολοκληρωμένη επισκόπηση του τομέα.

Επεσήμανε τις κύριες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή βιομηχανία, όπως η απαιτητική ατζέντα απανθρακοποίησης της Ναυτιλίας από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και Ε.Ε., οι γε-



Στη συνέχεια, το Ναυτιλιακό Επιμελητήριο τίμησε τον τέως Γενικό Διευθυντή του, Θωμά Α. Καζάκο, ως ένδειξη εκτίμησης για τη μακρόχρονη και πολύτιμη προσφορά του κατά τη διάρκεια των 33 ετών υπηρεσίας του και για την ανάληψη της θέσης του Γενικού Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου.

Κλείνοντας τη Συνέλευση, και με την ολοκλήρωση της θητείας του κ. Θέμη Παπαδόπουλου ως Προέδρου του Επιμελητηρίου, το Επιμελητήριο απένειμε τιμητική πλακέτα στον απερχόμενο Πρόεδρο, ως αναγνώριση της προσφοράς και της ηγετικής του παρουσίας κατά τη διάρκεια της θητείας του. Την πλακέτα παρέδωσε ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας.

Διεήχθησαν χωρίτερα επίσης εκλογές για την ανάδειξη του νέου Δωδεκαμελούς Διοικητικού Συμβουλίου του Επιμελητηρίου για την περίοδο 2025–2027.

ωπολιτικές εξελίξεις και τα σύνθετα λειτουργικά ζητήματα που επηρεάζουν την ομαλή δραστηριοποίησή της.

Τόνισε την ανάγκη για συντονισμένες ενέργειες και πολύ στενή συνεργασία, ώστε να διασφαλιστεί η αναπτυξιακή τροχιά της Κυπριακής Ναυτιλίας σε ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον. Κλείνοντας, ευχαρίστησε θερμά τους συνεργάτες του Επιμελητηρίου, καθώς και όλα τα Μέλη του, για την αγαστή συνεργασία και τη σταθερή στήριξη τους όλα αυτά τα χρόνια.

Το νέο Διοικητικό Συμβούλιο

Πρόεδρος : Ανδρέας Νεοφύτου, Marlow Navigation.

Προηγούμενος Πρόεδρος : Θέμης Παπαδόπουλος, Interiorient Navigation.

Αντιπρόεδρος : Φίλιππος Φιλής, Lemissoler Navigation.

Αντιπρόεδρος : Τζούλια Αναστασίου, OSM Thome.

Αντιπρόεδρος : Δέσποινα Παναγιώτου Θεοδοσίου, Totottheo Global.
Μέλη: Άννα Βούργος, Aphentrica Marine Insurance Brokers, Ανδρέας Χοτζηπέτρου, Columbia Shipmanagement, Γιάννης Πιττάλης, Intergaz, Dieter Rohdenburg, InterMaritime Shipmanagement, Χρυσόστομος Παπαβασιλείου, Petronav Shipmanagement, Γιάννης Χατζηπαρσκειάς, Uniteam Marine

Στο επίκεντρο οι στρατηγικές προτεραιότητες της Κυπριακής Ναυτιλίας που καλείται να αναλάβει το νέο Διοικητικό Συμβούλιο

Η Κύπρος αναλαμβάνει τη φιλοξενία της Ευρωπαϊκής Ημέρας για τη Θάλασσα 2026



Η επίσημη παραλαβή της σκυτάλης για τη φιλοξενία της Ευρωπαϊκής Ημέρας για τη Θάλασσα (European Maritime Day – EMD) 2026 πραγματοποιήθηκε την Παρασκευή, 23 Μαΐου 2025, στο Κορκ της Ιρλανδίας, κατά την τελετή λήξης των φετινών εορτασμών. Την Κύπρο εκπροσώπησαν ο Δήμαρχος Λεμεσού και λειτουργοί του Υφυπουργείου Ναυτιλίας, οι οποίοι παρέλαβαν τη διοργάνωση από τους Ιρλανδούς, παρουσία του Ευρωπαίου Επιτρόπου για την Αλιεία και τους Ωκεανούς, κ. Κώστα Καδή.

Η διοργάνωση της EMD 2026 από την Κυπριακή Δημοκρατία θα πραγματοποιηθεί στις 21 και 22 Μαΐου 2026, στο πλαίσιο της Κυπριακής Προεδρίας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίκεντρο των εκδηλώσεων θα είναι η Λεμεσός, ενώ παράλληλες δράσεις θα φιλοξενηθούν και σε άλλες παράκτιες πόλεις της Κύπρου.

Τον συντονισμό της διοργάνωσης έχει αναλάβει το Υφυπουργείο Ναυτιλίας, σε συνεργασία με άλλα συ-

ναρμόδια Υπουργεία, την Τοπική Αυτοδιοίκηση και τους εμπλεκόμενους φορείς της ναυτιλίας και της γαλαζίας οικονομίας.

Η Ευρωπαϊκή Ημέρα για τη Θάλασσα αποτελεί την κορυφαία ετήσια εκδήλωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη θάλασσα και ναυτιλιακή κοινότητα καθώς επίσης τους φορείς της γαλαζίας οικονομίας. Η Κύπρος, ως νησιωτικό κράτος με μακρά ναυτική και ναυτιλιακή παράδοση, είναι περήφανη που θα φιλοξενήσει την εκδήλωση στη Λεμεσό, μια πόλη που συνδυάζει τη γαλάζια ανάπτυξη, την καινοτομία και την ευρωπαϊκή συνεργασία.

Η EMD 2026 θα προσφέρει έναν ανοικτό και συμπεριληπτικό χώρο διαλόγου, ανταλλαγής ιδεών και προώθησης συλλογικής δράσης για τη βιώσιμη ανάπτυξη της γαλαζίας οικονομίας. Παράλληλα, θα αποτελέσει γιορτή της ναυτικής και ναυτιλιακής κοινότητας της Κύπρου και της δέσμευσης για ένα βιώσιμο μέλλον για τις ευρωπαϊκές θάλασσες και ωκεανούς.

SAFE BULKERS:

Συνεχίζει την ανανέωση του στόλου της

Ισχυρό ισολογισμό και σημαντική ανανέωση και εκσυγχρονισμό του στόλου της ανακοίνωσε για το πρώτο τρίμηνο του 2025 η Safe Bulkers, συμφερόντων Πόλυ Β. Χατζηωάννου.

«Κατά τη διάρκεια του πρώτου τριμήνου του 2025, αντιμετωπίσαμε πιο χαλαρές αγορές ναύλωσης λόγω εποχικότητας και γεωπολιτικών αβεβαιοτήτων. Διατηρήσαμε τον ισχυρό ισολογισμό μας και παραλάβαμε το δωδέκατο νεότευκτο πλοίο μας. Σε αυτό το ασταθές περιβάλλον, συνεχίζουμε να ανανεώνουμε τον στόλο μας, εστιάζοντας στην επιχειρησιακή αριστεία, την περιβαλλοντική απόδοση σε σχέση με τους κανονισμούς του IMO και τη δημιουργία μακροπρόθεσμης αξίας για τους μετόχους μας», ανέφερε, σχολιάζοντας τα οικονομικά αποτελέσματα της εταιρείας, ο πρόεδρος της Safe Bulkers, δρ Λουκάς Μπαρμπαράς.

Τα καθαρά κέρδη της εταιρείας για το πρώτο τρίμηνο ανήλθαν σε 7,2 εκατ. δολ., ενώ τα καθαρά έσοδα διαμορφώθηκαν στα 64,3 εκατ. δολ. για το ίδιο διάστημα

Έσοδα και κέρδη

Τα έσοδα της ναυτιλιακής διαμορφώθηκαν στο πρώτο τρίμηνο του τρέχοντος έτους στα 64,3 εκατ. δολάρια. Παράλληλα, τα καθαρά κέρδη της εταιρείας για το πρώτο τρίμηνο ανήλθαν σε 7,2 εκατ. δολ., ενώ τα καθαρά έσοδα διαμορφώθηκαν στα 64,3 εκατ. δολ. για το ίδιο διάστημα.



Κατά το πρώτο τρίμηνο του 2025, η εταιρεία λειτούργησε κατά μέσο όρο 46 πλοία, με το Time Charter Equivalent TCE (ημερήσια χρονοναύλωση) να διαμορφώνεται στα 14.655 δολ. κατά μέσο όρο.

Το διοικητικό συμβούλιο της εισηγμένης στο αμερικανικό χρηματιστήριο ανακοίνωσε τη διανομή μερίσματος σε μετρητά, ύψους 0,05 δολαρίου ανά μετοχή, των κοινών μετοχών που βρίσκονται σε κυκλοφορία.

Safe Bulkers: Στηρίζει τους ναυτικούς του αύριο

Το Πρόγραμμα Υποτροφιών Δοκίμων 2024 - 2025 της SAFE BULKERS Inc., με το Cyprus Maritime Academy (CYMA) – Intercollege υλοποιήθηκε φέτος για 2η συνεχή χρονιά και η τελετή απονομής διοργανώθηκε στις 16 Μαΐου 2025 στα γραφεία της εταιρίας στη Λεμεσό.

Στα πλαίσια του Προγράμματος, η Safe Bulkers αξιολόγησε τους νέο εισαχθέντες και υφιστάμενους δόκιμους / φοιτητές στη Ναυτική Ακαδημία Κύπρου (CYMA) και επέλεξε να βραβεύσει οκτώ εκλεκτούς δόκιμους σπουδαστές με υποτροφία αξίας 5.000 ευρώ εκάστη που αποδίδεται για κάθε έτος σπουδών στην Ακαδημία (τετραετούς διάρκειας).

Πριν την απονομή οι δόκιμοι είχαν την ευκαιρία να γνωρίσουν τόσο τα Διευθυντικά στελέχη όσο και τα έμπειρα στελέχη του Τμήματος Πληρωμάτων (Crew Department) της εταιρίας και να συζητήσουν τις λεπτομέρειες της πρακτικής τους άσκησης στα υπό Κυπριακή σημαία υπερασύγχρονα πλοία της εταιρείας.

Επίσης οι εξειδικευμένοι μηχανολόγοι και ναυπηγοί του Τεχνικού Τμήματος της εταιρείας παρουσίασαν στους δόκιμους τα ηλεκτρονικά συστήματα παρακολούθησης των βαποριών και τα ψηφιακά εργαλεία μέτρησης των δεικτών λειτουργίας του στόλου της εταιρείας.

Την εκδήλωση χαιρέτησε και τίμησε με την πα-

ρουσία του ο CEO της Safe Bulkers Inc., κ. Πόλυς Β. Χατζηωάννου, ο οποίος τόνισε ότι: «το πρόγραμμα υποτροφιών αποτελεί μια σημαντική πρωτοβουλία για την δημιουργία των νέων ταλέντων και αριστών στελεχών στον ναυτιλιακό τομέα της Κύπρου ενισχύοντας παράλληλα τη ναυτιλιακή βιομηχανία του τόπου να γίνει πιο ανταγωνιστική ενόψει των διεθνών προκλήσεων που καλείται να αντιμετωπίσει».

Όπως τόνισε ο κ. Χατζηωάννου, «προτεραιότητά και διαρκής επιθυμία της Safe Bulkers είναι η περαιτέρω ενίσχυση της θέσης της Κυπριακής σημαίας στο παγκόσμιο στερέωμα. Αντανάκλαση της βούλησής μας αποτελεί το πρόγραμμα υποτροφιών δοκίμων με την Ναυτική Ακαδημία Κύπρου (CYMA) το οποίο θα βοηθήσει τους φοιτητές να επιτύχουν τους ακαδημαϊκούς και επαγγελματικούς τους στόχους. Η Κυπριακή ναυτιλία χρειάζεται ικανά και καταρτισμένα στελέχη προκειμένου αυτοί να αποτελέσουν το μελλοντικό στελεχειακό δυναμικό των ναυτιλιακών εταιρειών με έδρα την πόλη μας τη Λεμεσό.

Ευχαριστούμε θερμά την CYMA και το Intercollege που υποστήριξε την εκδήλωση αυτή και συχαίρουμε θερμά τους βραβευθέντες σπουδαστές – δόκιμους!

Τους καλωσορίζουμε στην οικογένεια της Safe Bulkers και τους ευχόμαστε καλές σπουδές, καλό πτυχίο και πάντα επιτυχίες στη ζωή τους!».



Σταθερή πορεία και νέα ιστορικά ρεκόρ για τον ΟΛΠ

Η κεφαλαιοποίηση του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας διαμορφώνεται πλέον στα 1,075 δισ. ευρώ και είναι μακράν ο leader σε όλη τη μεσαία αποτίμηση του Χ.Α.

Η ΟΛΠ Α.Ε. σημείωσε για τέταρτη διαδοχική χρονιά τις υψηλότερες οικονομικές επιδόσεις στην ιστορία της, με συνολικά έσοδα ύψους €230,9 εκατ.

Η μετοχή του ΟΛΠ ενισχύεται άνω του 20% από τα χαμηλά της 7ης Απριλίου όπου όλο το Χ.Α. βυθίστηκε λόγω του σοκ των δασμών, ενώ από την αρχή του χρόνου καταγράφει εντυπωσιακό ράλι

Τέταρτη συνεχόμενη χρονιά ανόδου

Εντυπωσιακή πορεία κατέγραψε η ΟΛΠ Α.Ε. για το οικονομικό έτος 2024, παρουσιάζοντας νέα ιστορικά υψηλά σε έσοδα, κερδοφορία και προτεινόμενο μέρισμα. Την ετήσια παρουσίαση στην Ένωση Θεσμικών Επενδυτών στο Χρηματιστήριο Αθηνών πραγματοποιήσαν στελέχη

της εταιρείας, με επικεφαλής τον Αναπληρωτή Διευθύνοντα Σύμβουλο κ. Άγγελο Καρακάστα, ενώ ακολούθησε συζήτηση με θεσμικούς επενδυτές και αναλυτές. Η ΟΛΠ Α.Ε. σημείωσε για τέταρτη διαδοχική χρονιά τις υψηλότερες οικονομικές επιδόσεις στην ιστορία της, με συνολικά έσοδα ύψους €230,9 εκατ., αυξημένα κατά 5,0% σε σχέση με τα €219,8 εκατ. του 2023. Τα κέρδη προ φόρων διαμορφώθηκαν στα €112,9 εκατ., αυξημένα κατά 17,4%, ενώ τα καθαρά κέρδη μετά φόρων έφτασαν τα €87,5 εκατ., σημειώνοντας άνοδο 30,8% σε σχέση με τα €66,8 εκατ. της προηγούμενης χρήσης. Το προτεινόμενο μέρισμα ανά μετοχή ανήλθε σε €1,92 αυξημένο κατά 43,7% σε

σχέση με το 2023 όπου ήταν €1,34. Είναι αξιοσημείωτο ότι πρόκειται για τη μεγαλύτερη διανομή μερίσματος και την υψηλότερη κερδοφορία που έχει καταγραφεί από την έναρξη λειτουργίας της εταιρείας. Επισημαίνεται παράλληλα, ότι οι υψηλές επιδόσεις της εταιρείας δεν καταγράφονται μόνο συνολικά, αλλά σημειώνονται και στις επιμέρους δραστηριότητες του λιμένα, την κρουαζιέρα, την ακτοπλοία, τον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινητών και τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Η Εταιρεία συνεχίζει να εφαρμόζει με απόλυτη συνέπεια τον σχεδιασμό για το λιμάνι του Πειραιά, υλοποιώντας τα έργα και τις απαραίτητες επενδύσεις που το εκσυγχρονίζουν και το καθιστούν διαχρονικά πλέον ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου και της Ευρώπης, στο οποίο παρέχονται υψηλές υπηρεσίες για το σύνολο των λιμενικών δραστηριοτήτων. **Αύξηση 23% στα κέρδη το πρώτο τρίμηνο** Αναφορικά με το πρώτο τρίμηνο του 2025, σημαντική επίδοση παρουσίασαν οι δείκτες κερδοφορίας της ΟΛΠ Α.Ε., έναντι του πρώτου τριμήνου 2024, ενώ θετικές επιδόσεις κατέγραψαν και οι λειτουργικοί τομείς της εταιρείας, παρά την πλήρη αποπληρωμή των (τραπεζικών) δανειακών υποχρεώσεων ύψους 26,5 εκατ. ευρώ. Τα έσοδα για το πρώτο τρίμηνο του έτους που έληξε στις 31/03/2025 διαμορ-

φώθηκαν στα 51,5 εκατ. ευρώ έναντι 45 εκατ. ευρώ το ίδιο διάστημα του 2024 αύξηση 14,6%. Σημαντική αύξηση παρουσίασαν και τα κέρδη μετά από φόρους που διαμορφώθηκαν στα 17 εκατ. ευρώ το πρώτο τρίμηνο του 2025 έναντι 13,8 εκατ. ευρώ το αντίστοιχο διάστημα του 2024 αύξηση 23%. Τα Κέρδη προ Τόκων, Φόρων, Αποσβέσεων και Απομειώσεων EBITDA το πρώτο τρίμηνο του 2025 ανήλθαν σε 25,9 εκατ. ευρώ έναντι 22,7 εκατ. ευρώ το ίδιο διάστημα του αύξηση 14,2%. **Αύξηση στους περισσότερους λειτουργικούς τομείς** Ιδιαίτερα θετική η αύξηση στον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων όπου καταγράφεται +53,0% στη συνολική εξυπηρέτηση φορτίων. Η ανοδική αυτή τάση, υποστηρίζεται τόσο από την πορεία του εγχώριου φορτίου, το οποίο είναι αυξημένο κατά +16,2% σε σχέση με το αντίστοιχο πρώτο τρίμηνο της προηγούμενης χρονιάς (από 54.791 σε 63.689 TEUs) ενισχυόμενη από την αναπτυξιακή πορεία της ελληνικής οικονομίας, όσο και από την εντυπωσιακή αύξηση στα φορτία μεταφόρτωσης σε σχέση με το αντίστοιχο πρώτο τρίμηνο της προηγούμενης χρονιάς (+80,6% | από 73.235 σε 132.248 TEUs). Ο τομέας της Κρουαζιέρας, έχοντας καθιερωθεί πλέον ως ένα κορυφαίο λιμάνι κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, συνεχίζει την ανοδική του τάση που οφείλεται τόσο από την αύξηση του αριθμού των επιβα-

Την ετήσια παρουσίαση στην Ένωση Θεσμικών Επενδυτών στο Χρηματιστήριο Αθηνών πραγματοποίησαν στελέχη της εταιρείας, με επικεφαλής τον Αναπληρωτή Διευθύνοντα Σύμβουλο κ. Άγγελο Καρακάστα

τών homeport κρουαζιέρας κατά +22,0% σε σχέση με το αντίστοιχο πρώτο τρίμηνο της προηγούμενης χρονιάς (από 32.102 σε 39.165 επιβάτες), όσο και από τον αριθμό των επιβατών κρουαζιέρας που χρησιμοποιήσαν το λιμάνι του Πειραιά ως ενδιάμεσο σταθμό +26,9% σε σχέση με την αντίστοιχη περσινή περίοδο (από 22.887 σε 29.035 επιβάτες). Αύξηση κατέγραψε και ο τομέας της Ακτοπλοίας ακολουθώντας τη θετική τάση της ελληνικής αγοράς και του ελληνικού τουρισμού. Συνολικά το πρώτο τρίμηνο του 2025 διακινήθηκαν από το λιμάνι του Πειραιά 2.659.832 εκατ επιβάτες έναντι 2.632.794 το ίδιο διάστημα του 2024. Ο Θερματικός Σταθμός Αυτοκινήτων κατέγραψε οριακή αύξηση των συνολικών φορτίων κατά +1,5% σε σχέση με την αντίστοιχη περσινή περίοδο (από 68.426 σε 69.420 οχήματα), λόγω κυρίως της αύξησης των οχημάτων μεταφόρτωσης +12,9% (από 28.210 σε 31.836 οχήματα). Σχετικά με την διακίνηση των εγχώριων φορτίων, τονίζεται ότι παρά την συνολική πτωτική εικόνα τους, η διακίνηση των φορτίων αυτών κατέγραψε σημαντικά θετική κίνηση τον Μάρτιο του 2025 σε σχέση με τον Μάρτιο του 2024 κατά +41,6% (από 11.758 σε 16.645 οχήματα). Ωστόσο, παρά την αύξηση των συνολικών επιπέδων διακίνησης οχημάτων κατά το πρώτο τρίμηνο του έτους 2025 σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο, τα συνολικά έσοδα του τομέα παρουσίασαν μείωση κατά 1,9 εκατ. ευρώ για

το ίδιο διάστημα, γεγονός που οφείλεται κυρίως στην επίλυση των περισσότερων προβλημάτων που είχαν παρουσιαστεί στην εφοδιαστική αλυσίδα του κλάδου, τόσο σε εγχώριο όσο και σε διεθνές επίπεδο κατά την προηγούμενη χρήση, και έχει ως αποτέλεσμα την «κανονικοποίηση» του χρόνου παραμονής των αυτοκινήτων στις προβλίτες του λιμανιού που προσέφερε σημαντικά αυξημένα τέλη υπηρεσιών αποθήκευσης κατά την προηγούμενη χρήση (1Q25: 1,5 εκατ. ευρώ, 1Q24: 3,4 εκατ. ευρώ). Το έσοδο Παραχώρησης που εισπράχθηκε από τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε. για τη λειτουργία των Προβλητών II & III αυξήθηκε κατά περίπου 4,4 εκατ.ευρω (+24,8%) κατά το πρώτο τρίμηνο του έτους σε σύγκριση με την αντίστοιχη περσινή περίοδο, λόγω της αύξησης του διακινούμενου φορτίου. **Μηδενικός τραπεζικός δανεισμός** Η εταιρεία προχώρησε σε πλήρη και πρόωπη αποπληρωμή των (τραπεζικών) δανειακών της υποχρεώσεων ύψους 26,5 εκατ. ευρώ στις 7/3/2025 μειώνοντας σημαντικά την έκθεσή της στον κίνδυνο επιτοκίου, διατηρώντας ταυτόχρονα την ισχυρή της ταμειακή θέση. Η ισχυρή ρευστότητά της, της επιτρέπει τόσο να επενδύει σε βραχυπρόθεσμες προθεσμιακές καταθέσεις, όσο και συνεχίζει απρόσκοπτα την ομαλή υλοποίηση του επενδυτικού της σχεδίου και της συνολικής λειτουργίας της. Η σημαντική δημιουργία θετικών ταμειακών ροών και ο πολύ χαμηλός δείκτης χρέους προς ίδια κεφάλαια συμβάλουν στην ισχυρή χρηματοοικονομική ανάπτυξη της εταιρείας. Τα χρηματοοικονομικά έσοδα της Εταιρείας, που προέρχονται κυρίως από τις επενδύσεις της σε βραχυπρόθεσμες προθεσμιακές καταθέσεις, εμφανίζονται μειωμένα κατά 0,5 εκατ. ευρώ σε σχέση με την αντίστοιχη περσινή περίοδο (31.3.2025: 0,8 εκατ. ευρώ | 31.3.2024: 1,3 εκατ. ευρώ) κυρίως λόγω της μείωσης των καταθετικών επιτοκίων. Τα χρηματικά διαθέσιμα απεικονίζουν με σαφήνεια την ισχυρή της ρευστότητα. Επισημαίνεται ότι η μείωση στο ταμειακό υπόλοιπο και στην καθαρή ταμειακή θέση της Εταιρείας κατά την τρέχουσα περίοδο οφείλεται κυρίως στην πρόωπη αποπληρωμή του τραπεζικού της δανεισμού και στις σημαντικά αυξημένες ταμειακές εκροές σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του προηγούμενου έτους για πάγιες επενδύσεις της Εταιρείας). Η επενδυτική δραστηριότητα της Εταιρείας συνεχίζεται βάσει του επιχειρηματικού της σχεδίου και μέχρι το πρώτο τρίμηνο του 2025 πραγματοποιήθηκαν συνολικές επενδύσεις ύψους 16,1 εκατ. ευρώ έναντι 3,8 εκατ. ευρώ την αντίστοιχη περίοδο του προηγούμενου έτους (31.12.2024: 59,5 εκατ. ευρώ).



Ο Πειραιάς θωρακίζεται έναντι των κλιματικών προκλήσεων

Η έμπρακτη και έγκαιρη απάντηση του Λιμανιού του Πειραιά στην κορυφαία πρόκληση της Κλιματικής Αλλαγής, παρουσιάστηκε σε Ημερίδα με θέμα «Το Λιμάνι του Πειραιά και η Κλιματική Αλλαγή», που πραγματοποιήθηκε στην Πέρινη Αποθήκη του ΟΛΠ.

Η Διοίκηση της ΟΛΠ Α.Ε. παρουσίασε την πρώτη, για τα ελληνικά δεδομένα, ολοκληρωμένη μελέτη που στοχεύει στην ανθεκτικότητα και τη βιωσιμότητα των λιμενικών υποδομών, καθώς και τις δράσεις που καθιστούν το λιμάνι του Πειραιά πρωτοπόρο στην ευαισθητοποίηση και την ετοιμότητα για την Κλιματική Αλλαγή. Η μελέτη εκπονήθηκε σε συνεργασία με συμβουλευτική - μελετητική εταιρεία και με εξειδικευμένη ομάδα της Ακαδημίας Αθηνών.

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Βασίλης Κικίλιας, στον χαιρετισμό του τόνισε: «Γνωρίζω τις συνέπειες και της κλιματικής κρίσης – τις βίωσα με τον πιο σκληρό τρόπο στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια. Όλη η λεκάνη της Μεσογείου, επίσης, βιώνει αυτές τις συνέπειες, και δυστυχώς αυτό το φαινόμενο διευρύνεται, τόσο σε περισσότερους τομείς όσο και σε περισσότερες χώρες, με σημαντικά προβλήματα. Πρώτα απ’ όλα, στην ασφάλεια των πολιτών δεύτερον, στις υποδομές και την περιουσία τους και τρίτον, σε κρίσιμες υποδομές όπως είναι τα λιμάνια μας. Θέλω να πω ότι, στο δικό μας σκεπτικό, τα αδύνατα πρέπει να γίνουν δυνατά: να δημιουργηθεί ένα πιο ισχυρό πλαίσιο προστασίας αλλά και πρόγνωσης, σύμφωνα με αυτά τα βήματα, έτσι ώστε να μπορούμε να σταθούμε στο ύψος των περιστάσεων με βάση την κλιματική αλλαγή».

Από την πλευρά του, ο Υφυπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, Κώστας Κατσαφάδος, σημείωσε ότι «για πρώτη φορά στην Ελλάδα, ένας από τους σημαντικότερους λιμένες της Ευρώπης -το Λιμάνι του Πειραιά- επιχειρεί μια ολιστική και επιστημονικά τεκμηριωμένη αποτύπωση των συνεπειών της κλιματικής αλλαγής και ότι η Πολιτεία στηρίζει προσπάθειες προς αυτή την κατεύθυνση».

Χαιρετισμούς απεύθυναν ακόμα ο Δήμαρχος Πειραιά, Γιάννης Μώραλης, ο Δήμαρχος Περάματος, Γ. Λαγουδάκος, ο Αντιδήμαρχος, Δ. Καρύδης, η Αντιπεριφερειάρχης Πειραιά, Σταυρούλα Αντωνάκου και ο Αλ. Κουλίδης, Στέλεχος του Υπουργείου Περιβάλλοντος.

Τις δράσεις για την προσαρμογή του Λιμανιού του Πειραιά στην Κλιματική Αλλαγή, παρουσίασε ο Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος της ΟΛΠ Α.Ε., Παναγιώτης Τσώνης. Όπως είπε, «τα λιμάνια καλούνται και οφείλουν να αναλάβουν ηγετικό ρόλο στην αντιμετώπιση της δράσης για το κλίμα».



Για την πρόκληση της Κλιματικής Αλλαγής μίλησε ο κορυφαίος Φυσικός, Γενικός Γραμματέας της Ακαδημίας Αθηνών και Εθνικός Εκπρόσωπος για την Κλιματική Αλλαγή, Καθηγητής Χρήστος Ζερεφός, ο οποίος τόνισε ότι «η κλιματική κρίση εξελίσσεται με ρυθμό εντονότερο από τις εκτιμήσεις και αναμένεται αύξηση των ακραίων καιρικών φαινομένων».

Ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΟΛΠ Α.Ε., Su Xudong, καλωσόρισε όλους τους συμμετέχοντες στην εκδήλωση και σχολίασε ότι «η σημερινή εκδήλωση αναδεικνύει την σημασία της συνεργασίας για την αποτελεσματική προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης».

Στο πλαίσιο της ημερίδας, παρουσιάστηκε και η Ειδική Μελέτη Θωράκισης και Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή για το Λιμάνι του Πειραιά, βασικός σκοπός της οποίας είναι η ανάλυση της τρωτότητας του λιμένα με βάση τα ισχύοντα κλιματικά μοντέλα. Σχετικές παρουσιάσεις έγιναν από την κα Χρυσάνθη Κοντογιώργη, Αναπληρώτρια Προϊσταμένη του Τμήματος Περιουσίας & Υπηρεσιών Περιβάλλοντος του ΟΛΠ, τον κ. Ιωάννη Καψωμενάκη, Ερευνητή του Κέντρου Έρευνας Φυσικής της Ατμόσφαιρας και Κλιματολογίας της Ακαδημίας Αθηνών, την κα Ελένη Τκουβάτσου, Πολιτικό Μηχανικό – Μηχανικό Περιβάλλοντος της Περιβαλλοντικής Μελετητικής Εταιρείας ADENS Α.Ε. και την κα Στέλλα Καϊμάκη, Πολιτικό Μηχανικό – Μηχανικό Περιβάλλοντος της Περιβαλλοντικής Μελετητικής Εταιρείας ADENS Α.Ε.

Εργασίες αναβάθμισης στο λιμάνι Πειραιά ενόψει θερινής περιόδου

Με ταχείς ρυθμούς συνεχίζονται οι εργασίες αναβάθμισης των υποδομών στο κεντρικό επιβατικό λιμάνι του Πειραιά ενόψει της θερινής περιόδου και της αυξημένης επιβατικής ροής που αναμένεται.

Ειδικότερα, τίθεται σε εφαρμογή σχέδιο άμεσων παρεμβάσεων, οι οποίες εντάσσονται στο ευρύτερο πλαίσιο των επενδύσεων που έχουν υλοποιηθεί τα τελευταία χρόνια από την ΟΛΠ Α.Ε., με στόχο τη βελτιστοποίηση των υπηρεσιών και την εξασφάλιση μιας πιο ποιοτικής εμπειρίας για το επιβατικό κοινό.

Σύμφωνα με επικαιροποιημένα δεδομένα, το λιμάνι του Πειραιά, εξυπηρετεί κατά προσέγγιση 20 εκατ. επιβάτες σε ετήσια βάση και αποτελεί σήμερα το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης, καθώς και ένα από τα μεγαλύτερα παγκοσμίως. Παραδοσιακά οι δείκτες επιβατικής κίνησης στο λιμάνι του Πειραιά τείνουν να παρουσιάζουν σημαντική αύξηση κατά τους θερινούς μήνες, γεγονός που καθιστά επιτακτική την ενίσχυση των υποδομών και των υπηρεσιών, υπό το πρίσμα της διαρκούς επαγρύπνησης και προσήλωσης της ΟΛΠ Α.Ε. στις ανάγκες του κοινωνικού συνόλου.

Ενδεικτικά, οι παρεμβάσεις της ΟΛΠ Α.Ε., οι οποίες βρίσκονται ήδη σε στάδιο υλοποίησης, περιλαμβάνουν την ανακαίνιση κτηριακών υποδομών στους σταθμούς επιβατών, την τοποθέτηση στεγασμένων χώρων αναμονής και συστημάτων κλιματισμού, νέων καθισμάτων και πρασίνου και τη βελτίωση της σήμανσης. Επιπλέον, στις προς υλοποίηση δράσεις συμπεριλαμβάνεται η δημιουργία χώρων για παρκάρισμα αυτοκινήτων και φορτηγών για επιβίβαση/αποβίβαση, η ενίσχυση των κανόνων ασφαλείας στο λιμάνι, η παροχή δωρεάν φρέσκου νερού σε ψύκτες, η τοποθέτηση χημικών τουαλετών, καθώς και ειδικού συστήματος διαλογής και αποκομιδής σκουπιδιών για καθαριότητα και ανακύκλωση. Επιπλέον, ανανεώνεται η διαγράμμιση – ορίζοντα σήμανση της λιμενικής υποδομής, με ιδιαίτερη έμφαση στην εξυπηρέτηση των ατόμων σε αμετάβλητο μέσο της ειδικής σήμανσης – χρωματισμού των υφιστάμενων ραμπών ΑμεΑ.

Πρόκειται για ένα ευρύ πεδίο δράσεων που αποβλέπουν στην αναδιαμόρφωση της καθημερινής λειτουργίας του κεντρικού επιβατικού λιμένα Πειραιά, καθώς και στην προώθηση του στρατηγικού του ρόλου ως βασικής πύλης προς τα ελληνικά νησιά και νευραλγικού σημείου τουριστικής διασύνδεσης. Το σύνολο των παρεμβάσεων θέτει σε προτεραιότητα την ασφάλεια, την προσαρμοστικότητα και την ποιοτική εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και ευθυγραμμίζεται με τις επιδιώξεις της Πολιτείας και του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για ένα σύγχρονο, ασφαλές και λειτουργικό λιμάνι.

«Οι ανωτέρω προγραμματισμένες αναβαθμίσεις είναι συστατικά στοιχεία μιας προληπτικής στρατηγικής προετοιμασίας εν όψει της περιόδου αιχμής, όπως εφαρμόζεται συστηματικά από την ΟΛΠ Α.Ε. σε ετήσια βάση, στο πλαίσιο διασφάλισης της επιχειρησιακής ετοιμότητας του λιμένα Πειραιά. Καθώς εισερχόμαστε στην καρδιά της ταξιδιωτικής περιόδου στόχος παραμένει το λιμάνι του Πειραιά να εξυπηρετήσει τους χιλιάδες επιβάτες που καθημερινά υποδέχεται, με ασφάλεια και λειτουργικότητα, αποδεικνύοντας έμπρακτα τον ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα του», αναφέρει η ΟΛΠ Α.Ε.

Το «Case Study» του λιμανιού του Πειραιά χρήζει επικαιροποίησης



Άρθρο του Βασίλη Κορκίδη

Πρόεδρου ΕΒΕΠ

Πειραιάς, το πέμπτο κατά σειρά ευρωπαϊκό εμπορικό και επιβατικό λιμάνι από άποψη κίνησης στην κατάταξη των ευρωπαϊκών λιμένων έχει αποτελέσει συνολικά αντικείμενο έρευνας, αλλά χωρίς ανάλυση της αποτύπωσης στοιχείων για τα κοινωνικοοικονομικά και περιβαλλοντικά δεδομένα, παρά το γεγονός ότι, ο Πειραιάς βρίσκεται ιδιαίτερη θέση σε σχέση και σε σύγκριση με άλλα ευρωπαϊκά λιμάνια.

Μία από τις ιδιαιτερότητες του είναι ότι, η βασική επιλιμένα «ακτογραμμή» παρέμεινε σχεδόν αναλλοίωτη στην διαδρομή του χρόνου, παρά το γεγονός ότι γύρω από το λιμάνι οι επιχειρηματικές δραστηριότητες αναπτύχθηκαν με γεωμετρική πρόοδο, όπως αναπτύχθηκαν παράλληλα και οι επιλιμένες πόλεις που το περιβάλλουν.

Το αποτέλεσμα αυτής της ιδιαιτερότητας αποκάλυψε δύο προβλήματα, που επί της ουσίας είναι οι δύο όψεις στο ίδιο νόμισμα. Υπό τις παρούσες συνθήκες, το λιμάνι δεν μπορεί να αναπτυχθεί, καθώς δεν υπάρχουν διαθέσιμοι χώροι και οι πόλεις που το περιβάλλουν ασφυκτιούν, καθώς οι αναπτυσσόμενες δραστηριότητες του λιμένα αναγκαστικά διέρχονται μέσα από ένα οδικό δίκτυο, με χαρακτηριστικά των αρχών του περασμένου αιώνα και αδύναμο σήμερα, να σπκώσει την κίνηση εμπορική και επιβατική. Σήμερα, λοιπόν, το μείζονος σημασίας πρόβλημα είναι το κυκλοφοριακό, το οποίο ως θέμα βρίσκεται υπό συζήτηση χωρίς ακόμη και σήμερα, να έχει βρεθεί λύση και να έχει σχεδιαστεί μελέτη προς υλοποίηση.

Οι εικόνες που θα καταγράψει όποιος επιχειρήσει ανάλυση στις μεγάλες εξόδους, αλλά και επιστροφές στο επιβατικό λιμάνι την θερινή περίοδο είναι χαρακτηριστικές του οδικού χάους, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, αλλά κυρίως της απώλειας χρόνου στο υπερφορτωμένο οδικό δίκτυο, γεγονός που έχει σαν αποτέλεσμα, πέραν όλων των άλλων και την απώλεια χρόνου, για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται γύρω από το λιμάνι, σε όλους τους τομείς με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Η ανάπτυξη του νέου cruise terminal στην άκρη του επιβατικού λιμένα εκτιμάται, ότι θα επιδεινώσει την κατάσταση, καθώς θα έχει την δυνατότητα εξυπηρέτησης γιγαντιαίων κρουαζιερόπλοιων με μεταφορικές ικανότητες επιβατών άνω των 4000.

Το ΕΒΕΠ έχει ήδη αποστείλει υπόμνημα στο Υπουργείο Μεταφορών και στη Περιφέρεια Αττικής με προτάσεις για την επίλυση των κυκλοφοριακών θεμάτων και την επιτάχυνση των απαιτούμενων έργων στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά

την δυνατότητα παράλληλης εξυπηρέτησης έξι, ή επτά κρουαζιερόπλοιων, με τον αριθμό να αυξάνει κατά πολύ με την ολοκλήρωση του νέου cruise terminal, το οποίο χρηματοδοτείται από την ΕΕ και σίγουρα θα ανεβάσει σε υψηλότερα επίπεδα τον Πειραιά, ως προορισμό στη Μεσόγειο. Την ίδια στιγμή, παρά τις προσπάθειες φέρων της πόλης του Πειραιά να εκτρέψουν ένα τμήμα των τουριστικών ροών από τα κρουαζιερόπλοια στην πόλη του Πειραιά δεν έχουν αποδώσει τα αναμενόμενα, καθώς είναι προφανές ότι οι «tour operators», που προπαλούν τις εκδρομές στους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων δεν συμπεριλαμβάνουν τον Πειραιά και τα αξιοθέατα του παρά μόνο ως λιμάνι αφίξο-αναχώρησης. Και δεν είναι μόνο αυτό. Πολλές επιχει-

Βασίλης Κορκίδης :

“Ο Πειραιάς πρέπει να επικαιροποιήσει και να εφαρμόσει κυκλοφοριακές μελέτες καθώς και να υλοποιήσει τα προγραμματισμένα σύγχρονα έργα υποδομών

ρήσεις που προωθούν υλικά και αναλώσιμα για πλοία, αλλά και τροφοεφόδια δέχονται ένα ανταγωνισμό από ξένες ομοειδείς επιχειρήσεις γειτονικών χωρών, που απέχει πολύ από το «free and fare competition», εκμεταλλευόμενες τις αδυναμίες του νομικού πλαισίου που διέπει τις εν λόγω δραστηριότητες στον ελλαδικό χώρο.

«Πινημένη» στο κυκλοφοριακό είναι και η εφοδιαστική δραστηριότητα, με τις επιχειρήσεις που προωθούν προϊόντα, ή ανταλλακτικά, ή δέχονται υλικά για να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες των επισκευαζόμενων πλοίων στην επισκευαστική ζώνη Περάματος και τα ναυπηγεία του Κόλπου της Ελευσίνας, με ό,τι αυτό συνεπάγεται, ακόμη και στην διαμόρφωση του τελικού κόστους, καθώς ανθρωπόωρες, καύσιμα και φθορές αναμνηές προστίθενται στις ανελαστικές δαπάνες που δεν είναι ορατές.

Το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς έχει ήδη αποστείλει υπόμνημα στο Υπουργείο Μεταφορών και στη Περιφέρεια Αττικής με προτάσεις για την επίλυση των κυκλοφοριακών θεμάτων και την επιτάχυνση των απαιτούμενων έργων στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Τα απαραίτητα έργα ιεραρχούνται πρώτον στον τριπλό κόμβο Σκαρφαγκαλά, δεύτερον σ’ την υπογειοποίηση των γραμμών του ΗΣΑΠ και τρίτον στη σιδηροδρομική σύνδεση του ΣΕΠ με το Θριάσειο. Όσο για την κυκλοφοριακή μελέτη πέριξ του λιμανιού και εντός της πόλης του Πειραιά θα πρέπει, επίσης, να συλλογιστούμε, τι σημαίνει 4 εκατ. αυτοκίνητα και 11 εκατ. επιβάτες,

που διακινούνται ετησίως μόνο μεταξύ Σαλαμίνας και Πειραιά, τι σημαίνει 19.000.000 επιβάτες της ακτοπλοίας ετησίως στο επιβατικό λιμάνι.

Όλα αυτά τα στοιχεία επιβατών και οχημάτων δεν τα θεωρούμε, ούτε είναι μειονέκτημα, αλλά πλεονέκτημα για μια Πόλη-Λιμάνι, αφού σημαίνει πλούτο, προστιθέμενη αξία, εργασία, επιχειρηματικότητα και πολλά άλλα, εάν βεβαίως αξιοποιηθούν σωστά και προσαρμοστούν καλύτερα. Δεν μας βρῖκει το λιμάνι, αλλά εμείς βρήκαμε το λιμάνι και ήρθαμε να δουλέψουμε και να ζήσουμε, από κάθε νησί και μέρος της Ελλάδος. Ας εστιάσουμε λοιπόν στο «home-porting» και να διαμορφώσουμε μια νέα πολιτική, η οποία εκτός των άλλων να «κλείνει τις κερκόπορτες» στον αθέμιτο εισαγόμενο ανταγωνισμό. Έχει υπολογιστεί στο πρόσφατο παρελθόν, ότι η αύξηση του «home-porting» θα μπορούσε να είναι της τάξης του 7% ετησίως, πράγμα που σημαίνει ότι, σε βάθος πενταετίας η δραστηριότητα του home-porting μόνο θα μπορούσε να φέρει 489 εκατ. ευρώ σε άμεσες δαπάνες και 390 εκατ., επιπλέον, σε έμμεσες και παράγωγες οικονομικές επιπτώσεις, καθώς και 1.300 θέσεις εργασίας επιπλέον, γεγονός που με τα τότε στοιχεία μεταφράστηκε σε 60 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο, στην τοπική οικονομία μόνο από το home-porting.

Η τουριστική Γνωσιακή Βάση για Ανάλυση Κοινωνικοοικονομικών και Περιβαλλοντικών Δεδομένων είναι σίγουρο, ότι θα οδηγήσει σε βιαστικά συμπεράσματα. Οι επιλιμένες πόλεις είναι εφικτό να μην ασφυκτιούν, μπορούν να αναβαθμίσουν το επίπεδο διαβίωσης, οι επιχειρήσεις μπορούν να επωφελούνται πολλαπλώς, το οικονομικό αποτύπωμα από την διέλευση τόσο μεγάλου αριθμού επιβατών από την ακτοπλοία και τη κρουαζιέρα μπορεί να μένει στην τοπική κοινωνία και οικονομία, ο θόρυβος και η ρύπανση του περιβάλλοντος μπορεί να περιοριστεί με σύγχρονες μεθόδους, χωρίς να απομειώσει την ποιότητα διαβίωσης των κατοίκων. Ας μην ξεχνάμε πόσες επενδύσεις δημιουργήθηκαν τα τελευταία 2-3 χρόνια στον Πειραιά και πόσα παλαιά και εγκαταλελειμμένα κτίρια μετατράπηκαν σε πολυτελή «boutique ξενοδοχεία».

Οστόσο πρέπει να διεκδικήσουμε περισσότερα, παρόλο που είμαστε ο 4ος δημοφιλέστερος προορισμός στην Ευρώπη, είμαστε μόλις ο 8ος στα έσοδα. Η κρουαζιέρα φέρνει στις ακτές μας το 10% των τουριστών που έρχονται κάθε χρόνο στη χώρα μας, αλλά μόνο το 3% των συνολικών τουριστικών εσόδων. Αν θέλουμε να μιλάμε για βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη, τότε το μοντέλο πρέπει να επανασχεδιαστεί με βάση την αμοιβαioτητα. Ο Πειραιάς για να συνεχίσει να είναι ένα «win win case study» συνεχίζοντας να αναπτύσσεται πρέπει να επικαιροποιήσει και να εφαρμόσει κυκλοφοριακές μελέτες καθώς και να υλοποιήσει τα προγραμματισμένα σύγχρονα έργα υποδομών.

Το Λιμάνι του Πειραιά πρωτοπόρο στην ευαισθητοποίηση και την ετοιμότητα για την Κλιματική Αλλαγή

21^ο ΕΤΗΣΙΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΤΗΣ ESPO:

Η Ευρώπη χαράσσει νέα στρατηγική για τα λιμάνια της

Η άμυνα, η απανθρακοποίηση και η ψηφιοποίηση είναι το τριπλό στοίχημα που πρέπει να δώσουν τα λιμάνια της Ευρώπης μπροστά στις προκλήσεις του μεταβαλλόμενου οικονομικού και κυρίως γεωπολιτικού περιβάλλοντος

Σημείο αναφοράς για τη ναυτιλιακή και λιμενική στρατηγική της Ευρώπης σε μια περίοδο γεωπολιτικής έντασης, πράσινης μετάβασης και μετασχηματισμού της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας αποτέλεσε το 21ο Ετήσιο Συνέδριο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Θαλάσσιων Λιμένων – ESPO (www.espo-conference.com), το οποίο φιλοξενήθηκε για πρώτη φορά στη Θεσσαλονίκη από τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ Α.Ε.).

Στη διήμερη διοργάνωση συμμετείχαν 250 σύνεδροι από 30 και πλέον χώρες, με παρεμβάσεις κορυφαίων εκπροσώπων της ευρωπαϊκής λιμενικής και ναυτιλιακής βιομηχανίας, συσαστικές τοποθετήσεις και στρατηγικές ανακοινώσεις. Κεντρικός ομιλητής ήταν ο Ευρωπαίος Επίτροπος Βιώσιμων Μεταφορών και Τουρισμού, κ. Απόστολος Τζιτζικώστας, ο οποίος παρουσίασε τις βασικές αρχές της νέας Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για τα Λιμάνια.

«Είναι ώρα για μια στρατηγική που να βρίσκει τη σωστή ισορροπία ανάμεσα στις διαφορετικές ανάγκες και συχνά στις ανταγωνιστικές λύσεις. Μια στρατηγική που να λειτουργεί για όλα τα ευρωπαϊκά λιμάνια», όπως είπε, ανακοινώνοντας ότι η νέα Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τα Λιμάνια θα ενσωματώνει όλες τις νέες πραγματικότητες και προκλήσεις, όπως η πράσινη μετάβαση, η ψηφιοποίηση, η ασφάλεια και η ανθεκτικότητα των εφοδιαστικών αλυσίδων.

Αναφερόμενος στον ρόλο των ευρωπαϊκών λιμένων, σημείωσε πως τα λιμάνια δεν είναι μόνο κόμβοι διακίνησης εμπορευμάτων και επιβατών, αλλά πυλώνες οικονομίας, ενέργειας, καινοτομίας και ευρωπαϊκής ταυτότητας. Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε, τα πλοία στην ΕΕ μεταφέρουν 3,4 δισ. τόνους φορτίου και σχεδόν 400 εκατ. επιβάτες ετησίως, οι λιμένες της ΕΕ δημιουργούν άμεση προστιθέμενη αξία ύψους 29,5 δισ. ευρώ και 400.000 θέσεις εργασίας, το 75% του εξωτερικού εμπορίου και το 1/3 του ενδοκοινοτικού διακινείται μέσω λιμένων.

Στη διήμερη διοργάνωση συμμετείχαν 250 σύνεδροι από 30 και πλέον χώρες, με παρεμβάσεις κορυφαίων εκπροσώπων της ευρωπαϊκής λιμενικής και ναυτιλιακής βιομηχανίας



Ο κ. Τζιτζικώστας εξήρε την προσθήκη της Ευρωπαϊκής Θαλάσσιας Διάστασης στο δίκτυο TEN-T, η οποία δίνει έμφαση στη διασύνδεση λιμένων με το ενδοχώριο, την προώθηση εναλλακτικών καυσίμων και την ανάπτυξη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Παράλληλα, αναφέρθηκε στις νέες γεωπολιτικές και επιχειρησιακές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν τα λιμάνια, όπως οι επιπτώσεις από την κατάσταση στην Ερυθρά Θάλασσα, η στάση των ΗΠΑ και η αναδιαμόρφωση των παγκόσμιων ροών εμπορίου, η ανάγκη ενίσχυσης της ασφάλειας, φυσικής και ψηφιακής, η διακίνηση των ναρκωτικών, η κλιματική αλλαγή και οι επιπτώσεις στη λειτουργία των λιμένων.

«Η ανθεκτικότητα των λιμανιών δοκιμάζεται», είπε ο κ. Τζιτζικώστας, αναγνωρίζοντας τις διαφορετικές ανάγκες μεταξύ μεγάλων, σύνθετων λιμανιών και ειδικευμένων, μικρότερων υποδομών, αλλά και τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν λιμάνια που εξυπηρετούν απομονωμένες περιοχές ή βρίσκονται εντός αστικών κέντρων.

Απο αριστερά προς τα δεξιά: Ιωάννης Τσάρας, Διευθύνων Σύμβουλος, ΟΛΘ Α.Ε., Αθανάσιος Λιάγκος, πρώην Εκτελεστικός Πρόεδρος ΔΣ ΟΛΘ Α.Ε., Ansis Zeltins, Πρόεδρος ESPO, κ. Απόστολος Τζιτζικώστας, Ευρωπαίος Επίτροπος Βιώσιμων Μεταφορών και Τουρισμού, κα. Isabelle Ryckbost, Γενική Γραμματέας, ESPO, κ. Στέφανος Γκίκας, Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Γιάννης Παπαγεωργίου, Συντονιστής γραφείου πρωθυπουργού στη Θεσσαλονίκη

Ωστόσο, τόνισε πως οι προκλήσεις μπορούν να μετατραπούν σε ευκαιρίες. Ειδικότερα αναφέρθηκε στη στρατηγική σημασία των λιμανιών για την ενεργειακή μετάβαση, ως κόμβων εισαγωγής, παραγωγής και υποστήριξης της καθαρής ενέργειας, στις δυνατότητες για ανάπτυξη ψηφιακών εφαρμογών, εξοπλισμού λιμένων, επισκευής και ναυπήγησης πλοίων στην ΕΕ, στην ανάγκη για νέα επιχειρηματικά μοντέλα, που θα ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα και την αυτάρκεια της ΕΕ.

Ο κ. Τζιτζικώστας δεσμεύτηκε πως η νέα Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τα Λιμάνια θα εστιάσει μεταξύ άλλων στις μεταφορές πόρτα-πόρτα, στην ενίσχυση της ασφάλειας (περιλαμβανομένης της κυβερνοασφάλειας), στην ψηφιοποίηση και την καινοτομία, στην ενεργειακή μετάβαση, στην αντιμετώπιση ελλείψεων σε προσωπικό και δεξιότητες, στην καθοδήγηση χρηματοδοτήσεων από ταμεία της ΕΕ και την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων, καθώς και στον σεβασμό προς τις τοπικές κοινωνίες και το περιβάλλον.



Στ. Γκίκας:

Στήριξη στις ΜμΕ του ναυτιλιακού τομέα

Μιλώντας από το βήμα του Συνεδρίου, ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Στέφανος Γκίκας, αναφέρθηκε στην ανάγκη για μια ενιαία, ευέλικτη και στοχευμένη ευρωπαϊκή στρατηγική για τα λιμάνια και τη ναυτιλιακή βιομηχανία, ενώ υπογράμμισε ότι το 2025 είναι κομβικό έτος χάραξης ευρωπαϊκών πολιτικών. «Ωστόσο, παρά το κατακερματισμένο και ασταθές παγκόσμιο γεωπολιτικό τοπίο, η Ευρώπη εξακολουθεί να σημειώνει σταθερή και αποφασιστική πρόοδο» είπε χαρακτηριστικά.

Συγκεκριμένα, εξέφρασε την πεποίθηση του ότι η Βιομηχανική Ναυτιλιακή Στρατηγική της ΕΕ θα πρέπει να συμπεριλάβει την ενσωμάτωση της ναυτιλίας ως ανεξάρτητου πυλώνα αλλά και να στηρίζει τις Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις (ΜμΕ), οι οποίες αποτελούν τη «ραχοκοκαλιά» του ναυτιλιακού τομέα, αλλά αποκλείονται από χρηματοδοτικά εργαλεία, όπως το Ταμείο Καινοτομίας. Έθεσε ακόμη ως προτεραιότητα την ενίσχυση της ναυτικής απασχόλησης και των δεξιοτήτων.

Ο κ. Γκίκας ανέδειξε ακόμη τη σημασία

Πράσινη μετάβαση, ασφάλεια και καινοτομία στο επίκεντρο της νέας ευρωπαϊκής πολιτικής για τα λιμάνια

των Clean Energy Marine Hubs ως πυλώνες της πράσινης στρατηγικής για τα λιμάνια, σημειώνοντας ότι η Ελλάδα διαμορφώνει τις υποδομές της με αυτό το πρότυπο. Τόνισε επίσης την ισχυρή επενδυτική δυναμική των ελληνικών λιμένων με αναφορά και στην κρουαζιέρα, η οποία αναπτύσσεται με εντυπωσιακούς ρυθμούς. Ολοκληρώνοντας, ο κ. Γκίκας τόνισε πως το Συνέδριο της ESPO είναι «μια ευκαιρία για νέα ευρωπαϊκά ατζέντα που αναγνωρίζει τον πολυδιάστατο ρόλο των λιμανιών στην ανάπτυξη και την ασφάλεια της ΕΕ».

A. Zeltins:

Υποστηρικτικό και ρεαλιστικό νομοθετικό πλαίσιο για τα λιμάνια

Ο Πρόεδρος της ESPO, Ansis Zeltiņš χαιρέτισε την επιλογή της Θεσσαλονίκης ως διοργανώτριας πόλης και τόνισε τη σημασία του συνεδρίου εν μέσω ενεργειακής μετάβασης, ψηφιοποίησης και αναζήτησης στρατηγικής αυτονομίας της Ευρώπης.

Ζήτησε δε ένα υποστηρικτικό, ευέλικτο και ρεαλιστικό νομοθετικό πλαίσιο που δεν θα υπονομεύει την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών λιμένων αλλά θα τα καταστεί πιο ανταγωνιστικά σε παγκόσμιο επίπεδο. Τόνισε πως η Ευρώπη πρέπει να επενδύσει στα λιμάνια της, προστατευόντάς τα από τυχόν απειλές, χωρίς ωστόσο να υπονομεύει τη συνδεσιμότητα και το ανοικτό εμπόριο.

«Ο ανταγωνισμός πρέπει να είναι δίκαιος και να διαφυλάσσεται - όχι μόνο για το δικό μας συμφέρον, αλλά για τη στρατηγική ανθεκτικότητα της Ευρώπης. Ας είμαστε σαφείς: η Ευρώπη πρέπει να επενδύσει στα λιμάνια της όπως ποτέ ξανά. Είμαστε πρόθυμοι και έτοιμοι να δουλέψουμε. Αλλά χρειαζόμαστε πρόσβαση σε χρηματοδότηση και σε χώρο. Τα λιμάνια είναι κρίσιμες υποδομές, είναι όμως και ανοικτές πύλες. Πιστεύω ότι η επερχόμενη Στρατηγική Λιμένων δεν θα είναι στρατηγική επιβολής, αλλά ενδυνάμωσης - χωρίς περίσσεια βάρη, αλλά με καλύτερη υποστήριξη. Χωρίς δεσμευτικούς κανόνες, αλλά με πλαίσια που επιτρέπουν τη δράση. Τα λιμάνια χρειάζονται περιθώριο ελιγμών. Αυτό σημαίνει πολιτική που να εξοπλίζει και όχι να περιορίζει», επισήμανε ο κ. Zeltiņš.

Aθ. Λιάγκος:

Τα λιμάνια μας πυλώνες πράσινης, ψηφιακής και ανθεκτικής ανάπτυξης

Για τη μεταμόρφωση των λιμανιών σε κόμβους συνδεσιμότητας και καινοτομίας μίλησε στον χαιρετισμό του ο πρώην Εκτελεστικός Πρόεδρος του Δ.Σ. του ΟΛΘ και πρώην Πρόεδρος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ), κ. Αθανάσιος Λιά-

γκος «Τα λιμάνια σήμερα είναι κάτι πολύ περισσότερο από πύλες εμπορίου. Είναι κόμβοι συνδεσιμότητας, κέντρα καινοτομίας και μοχλοί ανάπτυξης για τις εθνικές και ευρωπαϊκές οικονομίες», δήλωσε.

Αναδεικνύοντας τέσσερις βασικές προκλήσεις για τον λιμενικό κλάδο, έθεσε στο επίκεντρο την πράσινη μετάβαση, σημειώνοντας πως η ηλεκτροδότηση πλοίων, τα εναλλακτικά καύσιμα και οι βιώσιμες εφοδιαστικές αλυσίδες δεν είναι πια επιλογές, αλλά επιταγές, την ψηφιακή μετάβαση με έμφαση στην ανάγκη για «έξυπνες» τεχνολογίες που ενισχύουν τη διαχείριση φορτίου, την ασφάλεια, την εμπειρία των επιβατών και την ανθεκτικότητα απέναντι σε κρίσεις, όπως οι γεωπολιτικές εντάσεις και η κλιματική αστάθεια που ανέδειξαν την ανάγκη για προσαρμοστικά και ανθεκτικά λιμενικά συστήματα, καθώς και την σύνδεση με τις τοπικές κοινωνίες, καθώς, όπως επισήμανε, «ο λιμένας δεν είναι ένα απομονωμένο οικονομικό κύτταρο, αλλά αναπόσπαστο μέρος της κοινότητας».

Ο κ. Λιάγκος υπογράμμισε πως η συλλογική δράση σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι καθοριστική: «Η Ευρώπη διαθέτει ένα μοναδικό δίκτυο λιμένων με πλούσια ιστορία, τεχνογνωσία και ανθρώπινο δυναμικό. Η συνεργασία μας είναι το κλειδί για να αναδείξουμε τα λιμάνια μας σε πρότυπα πράσινης, ψηφιακής και κοινωνικά υπεύθυνης ανάπτυξης».

Ανέφερε το παράδειγμα της ανάπτυξης της κρουαζιέρας στη Θεσσαλονίκη ως αποτέλεσμα συνεργασιών με τοπικούς φορείς: «Η Ευρώπη έχει μοναδικό δίκτυο λιμένων. Η συνεργασία είναι το κλειδί για ένα βιώσιμο και ανταγωνιστικό μέλλον», κατέληξε.

I. Τσάρας:

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αυξάνει σημαντικά την χωρητικότητά του

«Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης κατέχει στρατηγική θέση, με άμεση πρόσβαση στις αγορές της Νοτιοανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης και κοντά στα μεγάλα διευρωπαϊκά δίκτυα αυτοκινητόδρομων και σιδηροδρόμων, και συνεπώς διαδραματίζει κομβικό ρόλο στις εμπορευματικές ροές στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Ευρώπης και προς τις ευρωπαϊκές αγορές. Αποτελεί το μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι της Ελλάδας σε συμβατικό φορτίο και κύριο λιμάνι της Ανατολικής Μεσογείου», τόνισε ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΟΛΘ Α.Ε., Δρ. Ιωάννης Τσάρας.

Σύμφωνα με τον ίδιο, η αναβάθμιση των υποδομών στο Λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί άμεση επένδυση μεζονος σημασίας και για την πόλη της Θεσσαλονίκης και προάγει τις διασυνοριακές συνεργείες στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, ενισχύοντας σημαντικά τις προοπτικές

Συνέχεια στην επόμενη σελίδα

Τα πλοία στην ΕΕ μεταφέρουν 3,4 δισ. τόνους φορτίου και σχεδόν 400 εκατ. επιβάτες ετησίως, οι λιμένες της ΕΕ δημιουργούν άμεση προστιθέμενη αξία ύψους 29,5 δισ. ευρώ και 400.000 θέσεις εργασίας

Συνέχεια από την προηγούμενη

ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή. Ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΟΛΘ Α.Ε. τόνισε επίσης πως «οι υποχρεωτικές επενδύσεις της πρώτης επενδυτικής περιόδου, που έχει αναλάβει να υλοποιήσει η ΟΛΘ Α.Ε. στο πλαίσιο της Σύμβασης Παραχώρησης με το Ελληνικό Δημόσιο, έχουν συνολικό κόστος αναφοράς 180 εκατ. ευρώ και έχουν ως αιχμή του δόρατος το έργο επέκτασης του Προβλήτα 6 (Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων)».

Ο κ. Τσάρας αναφέρθηκε και στα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου, λέγοντας πως θα μπορέσει να ολοκληρωθεί σε 3,5 χρόνια και θα περιλαμβάνει την κατασκευή νέου πρόσθετου κρηπιδώματος μήκους 513 μέτρων, εκ των οποίων τα 470 μέτρα έχουν ωφέλιμο βάθος -17,7μ., την δημιουργία πρόσθετης κερσαίας ζώνης, πλάτους 306,5 μέτρων, κατά μήκος του νέου πρόσθετου κρηπιδώματος, αλλά και νέα συμπληρωματικά υποδομής ώστε να διασφαλιστεί η πλήρης λειτουργικότητα του νέου κρηπιδώματος και της αντίστοιχης κερσαίας ζώνης, ενώ τόνισε ότι η ολοκλήρωση του έργου σηματοδοτεί την ουσιαστική αναβάθμιση της ανταγωνιστικότητας του Λιμένα της Θεσσαλονίκης, καθώς ενισχύει το συγκριτικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του λιμένα, που είναι η στρατηγική του θέση και συγκεκριμένα η εγγύτητά του τόσο με τις αγορές της Νοτιοανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης όσο και με τα μεγάλα διευρωπαϊκά δίκτυα αυτοκινητόδρομων και σιδηροδρόμων. Επίσης, σημείωσε πως με την κατασκευή του δού Προβλήτα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αυξάνει σημαντικά την χωρητικότητά του σε πολλαπλάσια TEU από 600.000 σε ετήσια βάση και θα παρέχει τη δυνατότητα της απευθείας εξυπηρέτησης πλοίων κύριων γραμμών, χωρητικότητας έως 24.000 TEU.

Το συνέδριο ανέδειξε την ανάγκη για ένα τριπλό μετασχηματισμό ● άμυνα, ● απανθρακοποίηση, ● ψηφιοποίηση και τη διαμόρφωση ευρωπαϊκής στρατηγικής λιμένων που θα εδράζεται στην ευελιξία, την τεχνολογία και τη γεωπολιτική επίγνωση



Κατά το 21ο Συνέδριο Ευρωπαϊκών Λιμένων Διευθύνοντες Σύμβουλοι σημαντικών ευρωπαϊκών λιμένων συζήτησαν τις στρατηγικές προσαρμογής των λιμένων στο νέο γεωπολιτικό και εμπορικό περιβάλλον

Τα βασικά συμπεράσματα του συνεδρίου:

- **Ανθεκτικότητα και ασφάλεια:** Η γεωπολιτική αβεβαιότητα, οι εμπορικοί πόλεμοι και οι ενεργειακές μεταβολές καθιστούν επιτακτική την ενίσχυση της στρατηγικής ανθεκτικότητας των λιμένων. Η ανάγκη ενδυνάμωσης της ασφάλειας, τόσο φυσικής όσο και ψηφιακής, αποτέλεσε κοινό τόπο στις τοποθετήσεις υψηλόβαθμων αξιωματούχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) και του ΝΑΤΟ.
- **Πράσινη και ψηφιακή μετάβαση:** Τα λιμάνια μετασχηματίζονται σε κόμβους πράσινης ενέργειας και καινοτομίας. Ηλεκτροδότηση πλοίων, χρήση LNG και μεθανόλης, ανάπτυξη «πράσινων διαδρομών» και έξυπνες τεχνολογίες αποτέλεσαν βασικά θέματα. Όπως επισημάνθηκε, οι επενδύσεις στις υποδομές και τις πράσινες τεχνολογίες είναι πλέον μονόδρομος, προκειμένου τα λιμάνια να παραμείνουν ανταγωνιστικά και βιώσιμα στο μέλλον.
- **Στρατηγικές συνεργασίες και νέα γεωοικονομία:** Οι σχέσεις με την Ινδία, η περιφεραιοποίηση της παραγωγής και ο επανασχεδιασμός των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού δημιουργούν νέες προκλήσεις και ευκαιρίες. Η ανάγκη για ενίσχυση του ρόλου των ευρωπαϊκών λιμένων στον Ινδο-Μεσογειακό-Ευρωπαϊκό Διάδρομο (IMEC) τονίστηκε ιδιαίτερα, καθώς οι λιμένες καλούνται να προσαρμοστούν στις νέες γεωπολιτικές πραγματικότητες.
- **Πολυεπίπεδη ευρωπαϊκή στρατηγική:** Αναδείχθηκε η ανάγκη για ένα υποστηρικτικό και ευέλικτο νομοθετικό πλαίσιο σε επίπεδο ΕΕ, που δεν θα περιορίζει αλλά θα ενδυναμώνει τα λιμάνια. Όπως είπε ο Πρόεδρος του ESPO, Ansis Zeltiņš, «η επερχόμενη Στρατηγική Λιμένων να μην είναι στρατηγική επιβολής, αλλά ενδυνάμωσης – χωρίς δεσμευτικούς κανόνες, αλλά με πλαίσια που επιτρέπουν τη δράση».
- **Ηγεσία και επενδύσεις:** Οι επικεφαλής ευρωπαϊκών λιμανιών, όπως των λιμένων της Βαλένθια, του Γκέτεμποργκ, της Λα Σπέτσια και της Αμβέρσας-Μπριζ, υπογράμμισαν τη σημασία επενδύσεων μέσω ΣΔΙΤ, την ανάγκη ταχύτητας στις αδειοδοτήσεις και τη στρατηγική διαφοροποίηση των συνεργασιών πέρα από την Ασία, προκειμένου να ενισχυθεί η θέση των ευρωπαϊκών λιμένων στην παγκόσμια αγορά.

Το συνέδριο ανέδειξε την ανάγκη για ένα τριπλό μετασχηματισμό – άμυνα, απανθρακοποίηση, ψηφιοποίηση – και τη διαμόρφωση μιας ευρωπαϊκής στρατηγικής λιμένων που θα εδράζεται στην ευελιξία, την τεχνολογία και τη γεωπολιτική επίγνωση. Κλείνοντας τις εργασίες του, ο Πρόεδρος του ESPO δήλωσε ότι «το μέλλον των ευρωπαϊκών λιμανιών εξαρτάται από την ικανότητά μας να συνεργαστούμε, να επενδύσουμε και να ανταποκριθούμε δυναμικά στις προκλήσεις της εποχής. Η Ευρώπη χρειάζεται λιμάνια ισχυρά, πράσινα και στρατηγικά ευθυγραμμισμένα με τις ανάγκες της κοινωνίας και της οικονομίας. Τώρα είναι η στιγμή να χτίσουμε μαζί αυτή τη νέα πραγματικότητα».

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO) διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο ως θεσμικός εκπρόσωπος των ευρωπαϊκών λιμένων στις Βρυξέλλες και ως πυλώνας στήριξης της βιώσιμης ανάπτυξης και της στρατηγικής ανθεκτικότητας του κλάδου. Με αποστολή να εκπροσωπεί και να υπερασπίζεται τα συμφέροντα των μελών του απέναντι στα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και να προωθεί μια βιώσιμη, ανταγωνιστική και ανθεκτική λιμενική πολιτική, ο ESPO διαμορφώνει τον δημόσιο διάλογο για το μέλλον των μεταφορών, της ενέργειας και του εμπορίου στην Ευρώπη. Μέσα από τα ετήσια συνέδρια και τις πρωτοβουλίες του ενώνει τις φωνές των λιμανιών και ενισχύει τη συμβολή τους στην ευρωπαϊκή οικονομία και κοινωνία.

Το επόμενο συνέδριο του ESPO θα πραγματοποιηθεί τον Μάιο του 2026, στο Λιμάνι του Γκντανσκ στην Πολωνία.

Στο «τιμόνι» του ΟΛΘ η Αγγελική Σαμαρά

Στις επιδόσεις ρεκόρ του 2024, στο αναπτυξιακό πλάνο και τις επενδύσεις που σχεδιάζονται, αλλά και στη σύνθεση του νέου ΔΣ, όπου πρόεδρος αναλαμβάνει η επίκουρη καθηγήτρια του Πανεπιστημίου Μακεδονίας, Αγγελική Σαμαρά, επικεντρώθηκε η Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση των Μετόχων της ΟΛΘ Α.Ε., η οποία πραγματοποιήθηκε με ευρεία συμμετοχή την Τετάρτη 14 Μαΐου 2025.

Μεταξύ των αποφάσεων που ελήφθησαν ήταν και η διανομή ισχυρού μερίσματος, ύψους €2 ανά μετοχή, στους μετόχους της εταιρείας για τη χρήση του 2024, αυξημένο κατά 54% σε σύγκριση με το αντίστοιχο το 2023.

Η ανακοίνωση:

Πραγματοποιήθηκε την Τετάρτη 14 Μαΐου 2025 η Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση των Μετόχων της ΟΛΘ Α.Ε., με ευρεία συμμετοχή από την πλευρά των μετόχων της εταιρείας.

Ελήφθησαν αποφάσεις επί των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης με ισχυρή πλειοψηφία. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνεται και η απόφαση για διανομή ισχυρού μερίσματος, ύψους €2 ανά μετοχή, στους μετόχους της εταιρείας για τη χρήση του 2024. Σημειώνεται ότι το μέρισμα για το 2024 είναι αυξημένο κατά 54% σε σύγκριση με το αντίστοιχο το 2023.

Επιδόσεις-ρεκόρ το 2024

Κατά τη διάρκεια της Γενικής Συνέλευσης, έγινε ιδιαίτερη αναφορά στα ιστορικά υψηλά αποτελέσματα που πέτυχε η εταιρεία το 2024, ενώ παρουσιάστηκε η σημαντική πρόοδος που έχει επιτευχθεί σε όλους τους βασικούς τομείς των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων της.

Υπενθυμίζεται ότι η ΟΛΘ Α.Ε. κατέγραψε ρεκόρ επιδόσεων το 2024, καθώς τα συνολικά έσοδα του Ομίλου ανήλθαν σε €100,7 εκατομμύρια (+17% σε σύγκριση με το 2023), τα κέρδη προ φόρων διαμορφώθηκαν σε €36,3 εκατομμύρια (+37%), ενώ τα καθαρά κέρδη μετά φόρων ανήλθαν σε €28 εκατομμύρια (+38%).

Ταυτόχρονα, ο Όμιλος διαθέτει ισχυρά συνολικά διαθέσιμα και χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία, ύψους €123 εκατομμύρια. Όπως τόνισε ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΟΛΘ Α.Ε., Δρ. Ιωάννης

Η ΟΛΘ Α.Ε. κατέγραψε ρεκόρ επιδόσεων το 2024, καθώς τα συνολικά έσοδα του Ομίλου ανήλθαν σε €100,7 εκατομμύρια

Το νέο Διοικητικό Συμβούλιο

Κατά τη διάρκεια της Γενικής Συνέλευσης, εκλέχθηκε επίσης το νέο Διοικητικό Συμβούλιο της ΟΛΘ Α.Ε., με διετή θητεία, το οποίο συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

1. Αγγελική Σαμαρά, ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος, Πρόεδρος του Δ.Σ.,
2. Παναγιώτης Μιχαλόπουλος, ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος, Αντιπρόεδρος του Δ.Σ.,
3. Ιωάννης Τσάρας, εκτελεστικό μέλος, Διευθύνων Σύμβουλος,
4. Κωνσταντίνος Φωτιάδης, μη εκτελεστικό μέλος,
5. Martin Masson, μη εκτελεστικό μέλος,
6. Zonglyu (Jessie) LU, μη εκτελεστικό μέλος,
7. Παναγιώτης Σταμπουλίδης, μη εκτελεστικό μέλος,
8. Ευαγγελία Δαμίγου, μη εκτελεστικό μέλος,
9. Ευστάθιος Κουτμερίδης, ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος.



Η νέα Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου, κα Αγγελική Σαμαρά, είναι Επίκουρη Καθηγήτρια Λογιστικής στο Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, κάτοχος πτυχίου Οικονομικών από το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, μεταπτυχιακού τίτλου στα Εφαρμοσμένα Οικονομικά και Χρηματοοικονομικά από το Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, διδακτορικού διπλώματος στη Λογιστική από το Πανεπιστήμιο του Surrey και Πιστοποίησης στην Ελεγκτική από το ΣΟΕΛ, με μεγάλη εμπειρία στη λογιστική, την επίβλεψη χρηματοοικονομικών αναφορών, την εταιρική διακυβέρνηση και τον έλεγχο. Είναι Ανεξάρτητο μη Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ. της ΟΛΘ Α.Ε. από τον Ιούλιο 2021, διετέλεσε μέλος της Επιτροπής Ελέγχου και διατελεί μέλος της Επιτροπής Αποδοχών και Πρόεδρος της Επιτροπής Υποψηφιοτήτων. Είναι, επίσης, Ανεξάρτητο μη Εκτελεστικό μέλος Δ.Σ. και μέλος της Επιτροπής Ελέγχου εισηγμένων εταιρειών. Διετέλεσε για δέκα χρόνια μέλος του Συμβουλίου Ποιοτικού Ελέγχου (ΣΠΕ) της Επιτροπής Λογιστικής Τυποποίησης και Ελέγχων (ΕΛΤΕ) και είναι Πρόεδρος της Εξεταστικής Επιτροπής του ΣΟΕΛ για τη διενέργεια των Επαγγελματικών Εξετάσεων Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών, και μέλος της Επιτροπής Ποιοτικού Ελέγχου του ΣΟΕΛ.

Τσάρας, οι ιστορικές αυτές επιδόσεις είναι αποτέλεσμα της ενισχυμένης λειτουργικής αποδοτικότητας και της σημαντικά αυξημένης διακίνησης φορτίων.

Η ανάπτυξη στο επίκεντρο

Παράλληλα, ο κύριος Τσάρας υπογράμμισε τις στρατηγικές επενδύσεις και το αναπτυξιακό πλάνο της εταιρείας για τον Λιμένα Θεσσαλονίκης. Στο πλαίσιο αυτό, κεντρικό ρόλο παίζει το εμβληματικό έργο της επέκτασης του Προβλήτα 6, μια επένδυση που θα ενισχύσει σημαντικά τη διεθνή θέση και την εμπορική δραστηριότητα του λιμανιού.

Σύμφωνα με τον κύριο Τσάρα, η επέκταση του Προβλήτα 6 αποτελεί βασικό

πυλώνα του αναπτυξιακού σχεδιασμού της ΟΛΘ Α.Ε. και επενδυτικό ορόσημο για τη Θεσσαλονίκη και τη Βόρεια Ελλάδα, αλλά και για την εφοδιαστική αλυσίδα της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, ευρύτερα. Αναφερόμενος στον διαγωνισμό για το πρώην Στρατόπεδο Γκόβου, ο κ. Τσάρας σημείωσε ότι στις 13 Μαΐου 2025, ανακοινώθηκε η οριστική συμπερίληψη της ΟΛΘ Α.Ε. στους συμμετέχοντες, προσθέτοντας ότι η εταιρεία διερευνά διαρκώς νέες ευκαιρίες ανάπτυξης.

Όσον αφορά τη ματαίωση του διαγωνισμού για την παραχώρηση του 67% του ΟΛΒ, στον οποίο η ΟΛΘ Α.Ε. είχε αναδειχθεί προτιμότεος επενδυτής, ο κ. Τσάρας σημείωσε ότι η εταιρεία εξετάζει τις επόμενες ενέργειές της.

ΕΛΙΜΕ: Λιμάνια - κρουαζιέρα - ανάπτυξη σε κοινή στρατηγική πορεία

Την Παρασκευή 23 Μαΐου 2025 πραγματοποιήθηκε στη Σαντορίνη η Έκτακτη Γενική Συνέλευση της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ), με προεδρεύοντα για πρώτη φορά τον νέο Πρόεδρο της Ένωσης Απόστολο Καμαρινάκη. Ο Πρόεδρος αφού ευχαρίστησε τον οικοδεσπότη της Γενικής Συνέλευσης και Πρόεδρο του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας, κ. Γεώργιο Νομικό του έδωσε το λόγο.

Ο κ. Νομικός παρουσίασε επιγραμματικά το σημαντικό έργο που έχει επιτευχθεί μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα από το Δ.Λ.Τ. Θήρας, αναφέροντας δράσεις που περιλαμβάνουν την εφαρμογή του συστήματος ISPS και του Berth Allocation, την πρόοδο σε υποδομές στους λιμένες Αθηνιού, Μονόλιθου, Βλυσάδας, Θηρασίας και Όρμου Φηρών, την έναρξη περιβαλλοντικών συνεργασιών και δράσεων, καθώς και κρίσιμες θεσμικές παρεμβάσεις για την προστασία της τοπικής λιμενικής αυτονομίας. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην ορθολογική διαχείριση της κρουαζιέρας και την ανάγκη

να παραμείνουν τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία στην Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Στη συνέχεια ο λόγος δόθηκε στο Δήμαρχο Θήρας κ. Νίκο Ζώρζο, τον Βουλευτή Κυκλάδων κ. Μάρκο Καφούρο και τον Αντιπεριφερειάρχη κ. Χαράλαμπο Δαρζέντα, οι οποίοι και-ρέτισαν την πρωτοβουλία και την παρουσία των μελών της ΕΛΙΜΕ στο νησί. Ακολούθως το λόγο έλαβε η Πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας και Πρόεδρος της MedCruise κα. Θεοδώρα Ρήγα η οποία αναφέρθηκε στη σπουδαιότητα του νησιού στον παγκόσμιο χάρτη της κρουαζιέρας, χαιρέτισε τις προσπάθειες των τοπικών αρχών και επικεντρώθηκε στα σημαντικά οφέλη της ορθής διαχείρισης των κρουαζιερόπλοιων για την αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος αλλά και για τα οφέλη της τοπικής αγοράς και κοινωνίας.

Η Γενική Συνέλευση της ΕΛΙΜΕ ανέδειξε την πρόοδο του νησιού σε ζητήματα ασφάλειας, λειτουργίας και περιβαλλοντικής ευθύνης, ενώ τα μέλη διαπίστωσαν την υψηλή ποιό-

τητα των υποδομών που έχουν ολοκληρωθεί. Κοινή ήταν η διαπίστωση πως η Σαντορίνη λειτουργεί πλέον ως υπόδειγμα διαχείρισης για όλη τη νησιωτική Ελλάδα, ενώ παραμένουν περιθώρια βελτίωσης. Σε κάθε περίπτωση οι παροβρισκό-μενοι συμφώνησαν για τη σημαντική συμβολή του κλάδου της κρουαζιέρας στην τοπική αλλά και στην εθνική οικονομία, που σε συνδυασμό με το Berth Allocation και τη συνεργασία των εταιριών κρουαζιέρας, των λιμένων, της τοπικής αυτοδιοίκησης και των επιμελητηρίων μπορεί να εγγυηθεί ασφάλεια, υψηλής ποιότητας υπηρεσίες για τους επιβάτες, διασφάλιση του περιβάλλοντος και του φυσικού τοπίου, αρμο-νική συνύπαρξη με τους ντόπιους και σημαντικά οφέλη για την τοπική οικονομία.

Στη συνέχεια οι εργασίες ενέκριναν την ένταξη στην ΕΛΙΜΕ τεσσάρων νέων μελών των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων Αιγιαλείας, Κυλλήνης, Χανίων και Σάμου αυξάνοντας τα μέλη της Ένωσης σε 42.

Σε πλήρη λειτουργία η πλωτή δεξαμενή «Πειραιάς II»

Στην πλήρη επανέναρξη της επιχειρησιακής λειτουργίας της Πλωτής Δεξαμενής «Πειραιάς II» στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος, ύστερα από εκτεταμένες εργασίες συντήρησης και επιθεώρησης, προχώρησε ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ΟΛΠ ΑΕ.

Η δεξαμενή απέκτησε νέο πενταετές πιστοποιητικό λειτουργίας από αναγνωρισμένο Νηογνώμονα, ενώ ήδη πραγματοποιήθηκε επιτυχώς ο πρώτος δεξαμενισμός με το επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο «ΠΟΣΕΙΔΩΝ».

Ο εκσυγχρονισμός της συγκεκριμένης δεξαμενής, η οποία έχει διαστάσεις 113 μ. μήκος, 18,5 μ. εσωτερικό πλάτος και ανυψωτική ικανότητα 4.000 τόνων, με δυνατότητα υποδοχής πλοίων με μεταφορική ικανότητα 7.000 τόνων, εντάσσεται στο σύνολο των αναπτυξιακών παρεμβάσεων της εταιρείας, με στόχο τη ριζική αναδιαμόρφωση της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος.

Η επανεκκίνηση της λειτουργίας της Πλωτής Δεξαμενής «Πειραιάς II», σε απόλυτη συμμόρφωση με τα διεθνή πρωτόκολλα ασφάλειας και λειτουργικότητας, συνιστά σημείο αναφοράς για την ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας και της επιχειρησιακής δυναμικής της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος, καθώς και για τη διασύνδεση με την ελληνική αγορά.



Νέες εκπτώσεις 30% από τον Όμιλο Attica

Η Blue Star Ferries και η Hellenic Seaways, μέλη του Ομίλου Attica, στο πλαίσιο του εκτεταμένου προγράμματος εκπτώσεων και παροχών, προσφέρουν έκπτωση 30% στα αεροπορικά εισιτήρια των επιβατών που θα επιλέξουν για τις καλοκαιρινές τους διακοπές, τα νησιά Λέσβο, Χίο, Σάμο, Ικαρία, Φούρνους, Λέρο και Κω.

Η έκπτωση ισχύει από 13/06/2025 έως 30/09/2025 σε όλες τις κατηγορίες θέσεων επιβατών, στα Ι.Χ. αυτοκίνητα και τις μοτοσυκλέτες για τα εισιτήρια μετάβασης και επιστροφής:

- από/προς Πειραιά για Λέσβο, Χίο, Σάμο, Ικαρία, Φούρνους, Λέρο και Κω
- από/προς Καβάλα για Λέσβο, Χίο, Σάμο, Ικαρία, Φούρνους, Λέρο
- από/προς Θεσσαλονίκη για Λέσβο, Χίο, Σάμο, Λέρο

Η προσφερόμενη έκπτωση 30%, απαντά στην ανάγκη ενίσχυσης της τουριστικής κίνησης στα συγκεκριμένα νησιά τα οποία φιλοξένησαν πλήθος προσφύγων για μεγάλο χρονικό διάστημα. Πρόκειται για μια συλλογική προσπάθεια μέσα από μια διευρυμένη συνεργασία με τις Δημοτικές Αρχές και τις τοπικές Ενώσεις Ξενοδόχων, καθώς η παροχή της έκπτωσης προϋποθέτει τη διανομή κατ' ελάχιστο 4 διανυκτερεύσεων, σε ξενοδοχείο ή ενοικιαζόμενο κατάλυμα. Οι ενδιαφερόμενοι χρειάζεται να προσκομίσουν το σχετικό αποδεικτικό της κράτησής τους.



Δυναμική εκκίνηση του έτους για τον Οργανισμό Λιμένος Κέρκυρας Α.Ε.

Εντυπωσιακό είναι το ξεκίνημα του 2025 στον κλάδο της κρουαζιέρας για το λιμάνι της Κέρκυρας, σύμφωνα με τα συγκεντρωτικά στοιχεία του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας (Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.) για το διάστημα Ιανουαρίου–Απριλίου.

Το πρώτο τετράμηνο του 2025 καταγράφηκαν 64 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων, ενώ πέρυσι για το ίδιο χρονικό διάστημα είχαν πραγματοποιηθεί 36, με την επιβατική κίνηση να ακολουθεί αντίστοιχη ανοδική πορεία, με 89.000 επιβάτες συνολικά να αποβιβάζονται στο νησί, έναντι 49.667 πέρσι το ίδιο διάστημα - αύξηση που ξεπερνά το 79%.

Η φετινή χρονιά ξεκίνησε με ιδιαίτερη δυναμική, καθώς το πρώτο κρουαζιερόπλοιο κατέπλευσε από τις 3 Ιανουαρίου, σηματοδοτώντας ουσιαστικά την αδιάκοπη λειτουργία της κρουαζιέρας στο νησί και ενισχύοντας τον στόχο για διεύρυνση της τουριστικής περιόδου. Στην επέκταση της σεζόν αναμένεται να συμβάλλουν και οι 111 προγραμματισμένες αφίξεις κρουαζιερόπλοιων και περισσότεροι από 180.000 επιβάτες στο λιμάνι της Κέρκυρας, για το κρίσιμο διάστημα Οκτωβρίου – Δεκεμβρίου 2025.

Τα παραπάνω στοιχεία είναι ιδιαίτερα αισιόδοξα όχι μόνο για το λιμάνι αλλά και για το σύνολο της τοπικής κοινωνίας του νησιού, δεδομένου ότι αναμένεται ένα σημαντικό θετικό αντίκτυπο στις τοπικές επιχειρήσεις. Όπως αναδείχθηκε και μέσα από τη μελέτη που παρουσίασε ο Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. σε συνεργασία με το Δημοκρίτσιο Πανεπιστήμιο Θράκης, στην πρόσφατη ημερίδα με τίτλο «Λιμένας Κέρκυρας: Πύλη Ανάπτυξης στην Τοπική Κοινωνία και Οικονομία. Η Συμβολή της Κρουαζιέρας», η συνολική προστιθέμενη αξία από τη λειτουργία του λιμένα και τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας στην τοπική οικονομία για την περίοδο 2023-2024 ξεπέρασε τα 190 εκατ., νούμερο που όπως όλα δείχνουν θα αυξηθεί κατά πολύ για την τρέχουσα χρονιά.

Ο Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας, Σπύρος Ζερβόπουλος, δήλωσε: «Η εντυπωσιακή εκκίνηση της κρουαζιέρας στο λιμάνι της Κέρκυρας τους πρώτους μήνες του 2025 είναι μια ξεκάθαρη ένδειξη ότι το λιμάνι μας συνεχίζει να κερδίζει σταθερά την εμπιστοσύνη διεθνώς και η Κέρκυρα αποτελεί τη σημαντικότερη πύλη της χώρας από τη Δύση. Με στοχευμένες συνεργασίες, αναβάθμιση υποδομών και έμφαση στην εμπειρία των επιβατών, ενισχύουμε τον ρόλο της Κέρκυρας ως πυλώνα ανάπτυξης και τουριστικής προβολής της ευρύτερης περιοχής, ενδυναμώνοντας την οικονομία της».

Η KeyWay Communications αναλαμβάνει την Υποστήριξη Εταιρικής Επικοινωνίας για τις MSC Cruises και Explora Journeys στην Ελλάδα

Η KeyWay Communications ανακοίνωσε τη συνεργασία της με τα παγκόσμια brands κρουαζιέρας MSC Cruises και Explora Journeys, αναλαμβάνοντας την ευθύνη για την εταιρική επικοινωνία και δημοσίων σχέσεων στην ελληνική αγορά.

Με οκτώ πλοία που προσεγγίζουν περισσότερους από 20 ελληνικούς προορισμούς, η Διεύθυνση Κρουαζιέρας του Ομίλου MSC συνεχίζει να ενισχύει την παρουσία της στην Ελλάδα. Η επιμήκυνση της περιόδου κρουαζιέρας έως τον Δεκέμβριο υπογραμμίζει τη σταθερή δέσμευση της εταιρείας στη χώρα μας και το αυξανόμενο ενδιαφέρον για ταξίδια κρουαζιέρας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Η KeyWay Communications, που ιδρύθηκε πρόσφατα από την Φρόσω Ζαρουλέα, διαθέτει ευρεία εμπειρία στην επικοινωνία στους τομείς της φιλοξενίας, του τουρισμού και της κρουαζιέρας. Η εταιρεία θα υποστηρίζει και τα δύο brands μέσα από στρατηγική προσέγγιση των μέσων ενημέρωσης και συνεργασίες που αποσκοπούν στην καλλιέργεια σχέσεων με φορείς και τοπικές κοινωνίες.



Ο Όμιλος Attica διακρίθηκε με 21 βραβεία στα Tourism & Travel Marketing Awards 2025

Ο Όμιλος Attica, μέσω των εταιρειών Superfast Ferries, Blue Star Ferries, Hellenic Seaways και Anek Lines, απέσπασε συνολικά 21 διακρίσεις στην τελετή απονομής των Tourism & Travel Marketing Awards 2025. Συγκεκριμένα, ο Όμιλος έλαβε 1 βραβείο Platinum & Gold, 9 Gold, 7 Silver και 3 Bronze για δράσεις που προάγουν τη βιωσιμότητα και την αναβάθμιση της ταξιδιωτικής εμπειρίας των επιβατών.

Επιπλέον, για 2η συνεχόμενη χρονιά, η ομάδα Marketing του Ομίλου τιμήθηκε ως "In-House Marketing Team of the Year", επιβεβαιώνοντας την αποτελεσματικότητα της στρατηγικής που ακολουθεί και τη δυναμική της παρουσία στον τομέα του travel marketing.

Οι βραβεύσεις καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα πρωτοβουλιών, αναγνωρίζοντας: Την αποτελεσματική εφαρμογή της στρατηγικής ESG και τη δέσμευση για υπεύθυνη επιχειρηματική δραστηριότητα.

Τις πρωτοβουλίες marketing που ενισχύουν την εμπειρία του επιβατικού κοινού και αναβαθμίζουν συνολικά την επικοινωνία του Ομίλου, σε κάθε σημείο διάδρασης, online και offline.

Την αξία του μεγαλύτερου προγράμματος πιστότητας στην ελληνική ακτοπλοία, το Seasmile, το οποίο μετατρέπει κάθε ταξίδι σε μια εμπειρία με επιπλέον αξία και προνόμια.

Τις βέλτιστες πρακτικές για την υγεία και την ασφάλεια επιβατών και εργαζομένων.

Τις στοχευμένες κοινωνικές δράσεις και τη συστηματική υποστήριξη των τοπικών νησιωτικών κοινωνιών όπου δραστηριοποιείται ο Όμιλος.

Τις δράσεις που ενισχύουν την ισότιμη πρόσβαση στον τουρισμό και προάγουν τη συμπερίληψη.

Οι παραπάνω πρωτοβουλίες αντικατοπτρίζουν το όραμα και τη στρατηγική του Ομίλου Attica, ο οποίος συνεχώς ενσωματώνει τις αρχές ESG σε κάθε πτυχή της λειτουργίας του. Μέσα από στοχευμένες δράσεις, ο Όμιλος αναδεικνύει τη δέσμευσή του στην ενίσχυση των τοπικών κοινωνιών και στη βελτίωση της εμπειρίας των επιβατών αναπτύσσοντας πρωτοβουλίες που προσφέρουν ουσιαστικά οφέλη στους κατοίκους και τους επισκέπτες των νησιωτικών περιοχών της χώρας.



Από αριστερά:
Κυριάκος Αναστασιάδης, Senior Advisor for Institutional and Maritime Affairs, MSC Cruises
Ms Elisabetta De Nardo, Vice President, Port Development, MSC Cruises
Mr Shant Krikorian, Corporate Communications Senior Manager, MSC Cruises, Φρόσω Ζαρουλέα, Keyway Communications

Διεξήχθη η εκδήλωση «Καλές θάλασσες με υγεία και ασφάλεια»

Η ναυτιλία του αύριο χρειάζεται ανθρώπινο πρόσωπο, τεχνολογία και αρτιότητα, ήταν το μήνυμα της ετήσιας εκδήλωσης «Καλές θάλασσες με υγεία και ασφάλεια», που πραγματοποιήθηκε την Τρίτη 8 Απριλίου στο εμβληματικό Ζάππειο Μέγαρο από τη Daskalakis congress & trv. Στην εκδήλωση συμμετείχαν οι μεγαλύτεροι πλοιοκτητικοί όμιλοι, η Ακαδημαϊκή Κοινότητα και εκπρόσωποι της πολιτικής ηγεσίας της χώρας.

Οι εργασίες του συνεδρίου χωρίστηκαν σε τρία διαφορετικά θεματικά πάνελ:

- Υγεία, ασφάλεια, ναυτικών
- Νέες Τεχνολογίες στη ναυτιλία
- Ρυμούλκηση, Ναυπήγηση στην Ελλάδα

Στην εκδήλωση παρέστησαν και χαιρέτισαν τις εργασίες του συνεδρίου, μεταξύ άλλων η Υπουργός Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας κα Δόμνα Μιχαηλίδου, ο Πρόεδρος ΙΣΑ κ. Γιώργος Πατούλης, ο Διευθυντής Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Λιμενικού κ.Σπανός, Εκπρόσωποι ΑΓΕΝ και Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, η κα Γκα-

νά από το Δ.Σ. EENMA , ο Αντιπρόεδρος ΕΛΙΜΕ κ. Καμαρινάκης, ο Διοικητής ΑΕΝ Αεροπύργου κ. Μυτιληναίος, ο κ. Τσαβλέρης από το Δ.Σ. Ναυτικού Επιμελητηρίου, η Αντιπεριφερειάρχης Αττικής κα Αγγελάκη, ο Αντιδήμαρχος Αθηνών κ. Γιάνναρος, ο Πρόεδρος ναυτιλιακής επιτροπής Πειραιά κ. Χρυσοφάκης, ο Πρόεδρος Green Awards κ. Ματθαίου, αρκετοί Καθηγητές Πανεπιστημίου Αθηνών, ο κ. Μαυρίκος από το Δ.Σ. ΕΒΕΠ και πολλοί παραδοσιακοί πλοιοκτίτες. Χαιρετισμό απέστειλε ο Πρόεδρος ΝΕΕ κ. Γιώργος Σπ. Αλεξανδράτος.

Η εκδήλωση έγινε με την υποστήριξη των Aggelicoussis group, Costamare, Attica group, Diapλους maritime, Ganmar shipping, Saint Nicholas repairs, Mega tugs, Gelasakis group, Wingu, Rokakis SA,TMA SA, Megalakis SA, Great Exhibitos, Etanap, Les Fleuristes, ενώ συμμετείχαν με ομιλίες μεταξύ άλλων οι: ONEX, Cont Ships, Eastern Mediteranean, Laskaridis shipping, ΠΑΔΑ, ΑΕΝ Αεροπύργου.



POSIDONIA SEA TOURISM FORUM 2025

Ο κλάδος της κρουαζιέρας χαράζει βιώσιμη πορεία

Σε μια κομβική στιγμή για τον τουρισμό κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, πραγματοποιήθηκε στο Ηράκλειο Κρήτης το 8ο Posidonia Sea Tourism Forum (PSTF). Το Φόρουμ, που φιλοξενήθηκε για πρώτη φορά στη Μεγαλόνησο, συγκέντρωσε πάνω από 200 κορυφαία στελέχη, υπεύθυνους χάραξης πολιτικής, λιμενικές αρχές και ειδικούς στον τουρισμό, προκειμένου να διερευνήσουν το μέλλον του βιώσιμου θαλάσσιου τουρισμού υπό τον γενικό τίτλο: «Μεσόγειος: Επιτακτική ανάγκη για νέα δημοφιλή λιμάνια και προορισμούς».

Στην εναρκτήρια συνεδρία απύ-
θναν χαιρετισμούς σημαντικοί
κυβερνητικοί και περιφερειακοί
παράγοντες, μεταξύ των οποίων
ο Διευθύνων Σύμβουλος του Ορ-
γανισμού Λιμένος Ηρακλείου, Μηνάς
Παπαδάκης, η Υφυπουργός Τουρισμού
της Ελλάδας, Άννα Καραμανλή, ο Περιφε-
ρειάρχης Κρήτης, Σταύρος Αρναουτάκης
και ο Επίτροπος της Ε.Ε. για τις Βιώσιμες
Μεταφορές και τον Τουρισμό, Απόστολος
Τζιτζικώστας.

Στην κεντρική του ομιλία, ο κ. Τζιτζικώ-
στας περιέγραψε το μέγεθος της ευκαιρίας
–και της πρόκλησης– που αντιμετωπίζει
ο κλάδος της κρουαζιέρας: «Μόνο στην
Ελλάδα, το 2024 υπήρξαν σχεδόν 5.500
επισκέψεις κρουαζιερόπλοιων σε λιμάνια,
φέροντας περίπου οκτώ εκατομμύρια
επιβάτες στις ακτές μας. Αυτός είναι
ένας εντυπωσιακός αριθμός, που αντα-
νακλά το πόσο ζωτικής σημασίας είναι
αυτός ο κλάδος τόσο για την εθνική οι-
κονομία όσο και για τις τοπικές. Αλλά η
ανάπτυξη δεν μπορεί να γίνει εις βάρος
της βιωσιμότητας. Η ανταγωνιστικότητα
και η περιβαλλοντική ευθύνη πρέπει να
συμβαδίζουν, αν θέλουμε να διασφαλί-
σουμε το μέλλον για την επόμενη γενιά
ταξιδιωτών».

Ο ίδιος, επέσπρε την προσοχή στην
αλλαγή του προφίλ και των προτεραιο-
τήτων των ταξιδιωτών κρουαζιέρας: «Το
ενδιαφέρον για διακοπές κρουαζιέρας
μεταξύ των νέων έχει αυξηθεί κατά πε-
ρισσότερο από 55% τα τελευταία πέντε
χρόνια, δείχνοντας μια ανανεωμένη δι-
άθεση για αυτό το είδος τουρισμού. Ταυ-
τόχρονα, η περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση
αυξάνεται – οι ανησυχίες σχετικά με
τον αντίκτυπο της κρουαζιέρας στον πλανήτη
έχουν αυξηθεί κατά 32% μεταξύ του
ίδιου κοινού. Πρέπει να τους ακούσουμε
και να ανταποκριθούμε».

Η συνεδρία που ακολούθησε –με τίτλο
«Ισορροπώντας μεταξύ Ανάπτυξης και
Βιωσιμότητας στον Τουρισμό Κρουαζιέ-
ρας στη Μεσόγειο»– εμβάθυνε στα πιε-
στικά ζητήματα που επηρεάζουν δημο-

φιλείς προορισμούς, όπως η συμμόρφωση
των επισκεπτών, η πίεση στις υποδομές
και η ανάγκη υποστήριξης των τοπικών
κοινοτήτων.

Η Julie Green, Deputy Director General
της Διεθνούς Ένωσης Εταιρειών Κρουα-
ζιέρας (CLIA), αμφισβήτησε τις δημόσιες
αιτιάσεις για τον υπερτουρισμό: «Ο τουρι-
σμός κρουαζιέρας αντιπροσωπεύει μόλις
το 2% των παγκόσμιων τουριστικών μεγε-
θών, ωστόσο έχει σημαντικό οικονομικό
αντίκτυπο –σχεδόν 50 δισ. δολάρια ετη-
σίως σε όλη την Ευρώπη. Μόνο στην Ελ-
λάδα, το ποσό αυτό ανέρχεται σε περίπου
2 δισ. δολάρια. Οφείλουμε να επαναπροσ-
διορίσουμε τη συζήτηση: οι κρουαζιέρες
δεν αποτελούν αιτία υπερτουρισμού – εί-
ναι συνήθως η πιο οργανωμένη και δια-
χειρίσιμη μορφή τουρισμού».

Από την πλευρά της, η Θεοδώρα Ρήγα,
Πρόεδρος της MedCruise και του Οργανι-
σμού Λιμένος Κέρκυρας, τόνισε την ανά-
γκη για στοιχεία και για τοπική συμβολή
στην οικοδόμηση εμπιστοσύνης: «Στη Σα-
ντορίνη, μόνο το 5% των επισκεπτών φτά-
νουν με κρουαζιερόπλοιο, ωστόσο οι επι-
βάτες κρουαζιέρας συχνά χρεώνονται την
ευθύνη για τη συμμόρφωση. Πρέπει να πα-
ρουσιάζουμε καλύτερα τα στοιχεία και να
καταδεικνύουμε τα κοινωνικοοικονομικά

«Μόνο στην Ελλάδα, το
2024 υπήρξαν σχεδόν
5.500 επισκέψεις
κρουαζιερόπλοιων σε
λιμάνια, φέρνοντας
περίπου οκτώ
εκατομμύρια επιβάτες
στις ακτές μας, τόνισε
ο Επίτροπος της Ε.Ε.
για τις Βιώσιμες
Μεταφορές και τον
Τουρισμό, Απόστολος
Τζιτζικώστας

οφέλη. Στην Κέρκυρα, για παράδειγμα, ο
τουρισμός κρουαζιέρας υποστηρίζει πε-
ρίπου 1.500 θέσεις εργασίας κάθε χρόνο.
Όταν οι κοινόττες είναι ενημερωμένες
σωστά, η συνεργασία αντικαθιστά τις συ-
γκρούσεις και μπορεί να επιτευχθεί αρμο-
νία».

Ο Chris Theofilides, CEO της Celestyal,
ζήτησε μεγαλύτερη ακρίβεια στον τρόπο
με τον οποίο ο κλάδος ορίζει και αντιμε-
τωπίζει τη συμμόρφωση: «Πρέπει να σταμα-
τήσουμε να χρησιμοποιούμε αόριστους ή
εντυπωσιακούς όρους όπως 'υπερτουρι-
σμός'. Το πραγματικό πρόβλημα είναι η
διαχείριση των τουριστικών ροών κατά
τις ώρες αιχμής. Οι επισκέπτες κρουαζιέ-
ρας συχνά αποτελούν ένα μικρό κλάσμα
των καθημερινών επισκεπτών σε αυτούς
τους προορισμούς. Συνεργαζόμενοι με τις
λιμενικές αρχές, τους δήμους και τους τα-
ξιδιωτικούς πράκτορες, και αξιοποιώντας
την έξυπνη τεχνολογία, μπορούμε να δια-
χειριστούμε καλύτερα τις αφίξεις και να
δημιουργήσουμε μια πιο ισορροπημένη,
ευχάριστη εμπειρία για όλους».

Στην ίδια κατεύθυνση, ο Kerry
Anastasiadis, Senior Advisor,
Institutional & Maritime Affairs του MSC
Group, περιέγραψε μια στρατηγική προ-
σέγγιση που συνδυάζει την καινοτομία



με τη φροντίδα των τοπικών κοινοτήτων:
«Η μακροπρόθεσμη υγεία του κλάδου μας
εξαρτάται από τρία πράγματα: την αποτε-
λεσματική διαχείριση της χωρτικότητας,
την ουσιαστική δέσμευση με τις τοπικές
κοινότητες και τη στρατηγική ανάπτυξη
εναλλακτικών προορισμών. Έχουμε δει
πρόοδο – λιμάνια όπως η Μύκκος και η
Σαντορίνη εφαρμόζουν συστήματα κα-
τανομής θέσεων ελλιμενισμού που μειώ-
νουν την πίεση στις υποδομές. Αλλά αυτό
πρέπει να προχωρήσει περισσότερο».

Μετά το εναρκτήριο πάνελ, το Φόρουμ
εστίασε την προσοχή του στην εξέλιξη
του θαλάσσιου τουρισμού, με μια δυνα-
μική συζήτηση για το μέλλον της ανάπτυ-
ξης προορισμών κρουαζιέρας. Κορυφαία
στελέχη από τις μεγαλύτερες εταιρείες
κρουαζιέρας και εκπρόσωποι αναδυόμε-
νων αγορών διερεύνησαν πώς ο κλάδος
προσαρμόζεται για να ανταποκριθεί στις
νέες προσδοκίες των ταξιδιωτών, ενώ πα-
ράλληλα ανταποκρίνεται στις προκλήσεις
βιωσιμότητας και στις τοπικές ευκαιρίες.

Ένα από τα κεντρικά θέματα συζήτη-
σης ήταν η ανάδειξη των ιδιωτικών νη-
σιών σε δημοφιλή λιμάνια προς επίσκεψη
—ιδίως η ικανότητά τους να προσφέρουν
ελεγχόμενες, υψηλής ποιότητας εμπει-
ρίες, ενώ παράλληλα ενσωματώνονται
αρμονικά στην τοπική κουλτούρα και οι-
κονομία.

Το πάνελ με θέμα τα «Μικρά Πλοία»
διερεύνησε την αυξανόμενη ζήτηση για
boutique κρουαζιέρες, συζητώντας πώς
τα μικρότερα πλοία μπορούν να προ-
σφέρουν εξατομικευμένες εμπειρίες και
πρόσβαση σε λιγότερο γνωστά λιμάνια,
συμβάλλοντας έτσι στη διαφοροποίηση
των δρομολογίων κρουαζιέρας. Οι
Σπύρος Αλμπέρτης, Αντιπρόεδρος Port
and Destination Operations, Guest Port
Services, της The Ritz-Carlton Yacht
Collection, ο Aleksander Bieniek, Αντι-
πρόεδρος Marine Operations της Star
Clippers, η Adria Bono, Διευθύντρια
Destination Experiences της Crystal
Cruises, η Elisabetta De Nardo, Senior
VP Global Port Relations & Commercial



Services της MSC Cruises – Explora
Journeys, και ο Κωνσταντίνος Βενετόπου-
λος, Brand Director της Variety Cruises,
αντάλλαξαν απόψεις σχετικά με τον ρόλο
που θα διαδραματίσουν τα μικρότερα
πλοία στην περαιτέρω ανάπτυξη της βιο-
μηχανίας κρουαζιέρας.

Ο Περιφερειάρχης Κρήτης, Σταύρος Αρ-
ναουτάκης, δήλωσε: «Αυτή η παγκοσμίου
κύρους εκδήλωση ανοίγει ένα μεγάλο πα-
ράθυρο ευκαιρίας για την Κρήτη, ενισχύο-
ντας την κοινή μας προσπάθεια να προω-
θήσουμε το νησί ως κορυφαίο προορισμό
στον τομέα της κρουαζιέρας. Η Κρήτη,
εξοπλισμένη με ποιοτικές και σύγχρονες
υποδομές και με επίκεντρο τον βιώσιμο
τουρισμό, συνεχίζει το ταξίδι της στις θά-
λασσες του κόσμου».

Λιμάνια, ανθρώπινο δυναμικό και υπερτουρισμός

Πώς μπορούν λιμάνια που έχουν κα-
τασκευαστεί για τις ανάγκες παλαιότε-
ρων εποχών να συμβαδίσουν με τα κρουα-
ζιερόπλοια του 21ου αιώνα – και με τα
εκατομμύρια τουρίστες που αυτά μεταφέ-
ρουν;

Το ερώτημα κυριάρχησε κατά τη δεύ-
τερη ημέρα του Posidonia Sea Tourism
Forum (PSTF), στο Ηράκλειο της Κρήτης,
καθώς οι ηγέτες του κλάδου, οι λιμενικοί
οργανισμοί και οι τοπικές Αρχές κλήθη-
καν να αντιμετωπίσουν μια τριάδα προ-
κλήσεων: αδυναμίες που προκαλούν συμ-
μόρφωση στις υποδομές, πίεση στις τοπικές
κοινότητες και επείγουσα ανάγκη για κα-
λύτερο συντονισμό μεταξύ των εταιρειών
κρουαζιέρας και των προορισμών.

Στη διάρκεια ενός δυναμικού πάνελ με
θέμα «Λιμάνια Κρουαζιέρας: Μπορούν
οι Υποδομές να Συμβαδίσουν με τη Ζή-
τηση;», τα φλέγοντα ζητήματα της κα-
ταλλήλότητας των λιμένων, της διαθε-
σιμότητας θέσεων ελλιμενισμού και της
ενσωμάτωσης των τοπικών κοινοτήτων,
τέθηκαν σε συζήτηση από μια ομάδα
εμπειρογνομώνων που εκπροσωπούσαν
μερικές από τις μεγαλύτερες εταιρείες
κρουαζιέρας, λιμενικές Αρχές και φορείς
εκμετάλλευσης θερματικών σταθμών ανά
τον κόσμο.

Μία από τις σημαντικότερες στιγ-
μές του Φόρουμ ήταν η ανακοίνωση δι-
ετούς στρατηγικής συνεργασίας μεταξύ
του Posidonia Sea Tourism Forum και
της MedCruise. Ο Θεόδωρος Βώκος, Δι-
ευθύνων Σύμβουλος της Εκθέσεις Ποσει-
δώνια Α.Ε., δήλωσε: «Ευχαριστούμε την
MedCruise για τη συνεχή υποστήριξη
της προς το PSTF, καθώς ήταν ένας από
τους πρώτους οργανισμούς που αναγνώ-
ρισαν τη δέσμευσή μας να προωθήσουμε
τον κλάδο της κρουαζιέρας και να δημι-
ουργήσουμε μια πλατφόρμα που ευνοεί
την ενίσχυση των σχέσεων μεταξύ των
λιμένων της Μεσογείου και του κλάδου.
Σήμερα, επισημοποιούμε αυτή τη μα-
κροπρόθεσμη συνεργασία με μια στρα-
τηγική συμφωνία που μας δεσμεύει να
συνεργαστούμε για περισσότερες διορ-
γανώσεις PSTF στο μέλλον». Η παρουσία
της MedCruise στο φετινό PSTF ήταν και
πάλι ισχυρή, με τόσο την Πρόεδρο Θεο-
δώρα Ρήγα όσο και τη Γενική Γραμματέα
Nicky Guerrero να συμμετέχουν σε πάνελ
και να δίνουν τη δική τους οπτική για τον
ρόλο των λιμένων.

Το δεύτερο πάνελ της 2ης ημέρας του
PSTF, με τίτλο «Εταιρείες Κρουαζιέρας &
Προορισμοί: Η Ανάγκη για έναν Έντιμο
Διάλογο», συνεχίστηκε από εκεί που τελεί-
ωσε το πρώτο: με μια έκκληση για δράση
για βαθύτερη συνεργασία μεταξύ εται-
ρειών κρουαζιέρας και προορισμών. Σε
ένα ξεχωριστό πάνελ, οι ομιλητές ασχολή-
θηκαν με αυτό που ένας συμμετέχων πε-
ριέγραψε ως την παρατεταμένη απουσία
της ικανοποίησης των επισκεπτών
από την ευημερία των τοπικών κοινο-
τήτων. Η συζήτηση δεν ήταν απλώς μια
σειρά από τοποθετήσεις, αλλά ένας συ-
ναρπαστικός οδικός χάρτης για ένα πιο
συνεργατικό, βιώσιμο μέλλον.

Η δεύτερη του Φόρουμ περιλάμβανε
ακόμα παράλληλες συνεδρίες με θέματα
όπως «Επιβατηγά και Μικρών Αποστά-
σεων Πλοία» και «Yachting & Μαρίνες»,
όπου εξετάστηκε η εξέλιξη των θαλάσ-
σιων μεταφορών προς πιο οικολογικές
πρακτικές και η ανάπτυξη υποδομών μα-
ρίνων για την υποστήριξη του αναπτυσ-
σόμενου τομέα του yachting.

Το Φόρουμ έκλεισε με το «YES to Sea
Tourism Forum», που είχε στο επίκεντρο
τη συμμετοχή και την εκπαίδευση των
νέων στον ναυτιλιακό τομέα. Η εκδήλωση
υπογράμμισε τη σημασία της ανάδειξης
της επόμενης γενιάς επαγγελματιών της
ναυτιλίας και της καλλιέργειας κουλτού-
ρας βιωσιμότητας και καινοτομίας στον
κλάδο. Με την υποστήριξη της Περιφέ-
ρειας Κρήτης και του Οργανισμού Λιμέ-
νος Ηρακλείου και με την οργανωτική
επιμέλεια των Εκθέσεων Ποσειδώνια, το
PSTF 2025 έκανε πολλά περισσότερα από
το να αναδείξει τις βέλτιστες πρακτικές
καθόρισε την ατζέντα. Καθώς ο κλάδος
της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο αναζητά
τα σημεία αναφοράς του για το μέλλον –
όπως συνεργασία, ανθεκτικότητα και βιω-
σιμότητα.

Μία από τις
σημαντικότερες
στιγμές του
Φόρουμ ήταν
η ανακοίνωση
διετούς
στρατηγικής
συνεργασίας
μεταξύ του
Posidonia Sea
Tourism Forum
και της
MedCruise

Η εκδήλωση
υπογράμμισε
τη σημασία της
επόμενης γενιάς
επαγγελματιών
της ναυτιλίας
και της
καλλιέργειας
κουλτούρας
βιωσιμότητας
και καινοτομίας
στον κλάδο.

Τεχνητή Νοημοσύνη στη Νομική Επιστήμη

Η επιστήμη προχωράει με αλματώδεις ρυθμούς. Και αυτό γίνεται αντιληπτό, αν σκεφτούμε την εξέλιξη της κοινωνίας μας τα τελευταία 30 χρόνια.



Γράφει η
Σοφία Τσιπατσέ

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

Το ζήτημα της τεχνητής νοημοσύνης στο χώρο του δικαίου δεν είναι υποθετικό σενάριο, σε χώρες του εξωτερικού το περιβόητο chat gpt, έχει χρησιμοποιηθεί

Τη δεκαετία του '90 ακούγαμε μουσική με κασέτα, όπου για να γυρίσεις την ταινία της μπροστά, έπρεπε να περιστρέψεις το στυλό σου στις κυκλικές εστίες, ή για να συνδεθούμε στο διαδίκτυο έπρεπε να συνδέσουμε τις συσκευές με ένα μακρό καλώδιο και το τηλέφωνο μας βρισκόταν σε καθεστώς «κατειλημμένου». Σήμερα μόλις 30 χρόνια μετά, ο καθείς μας έχει ένα έξυπνο κινητό στην τσέπη του, μέσω του οποίου δύναται να πράξει άπειρες ενέργειες μέσα σε κλάσματα δευτερολέπτου, ουσιαστικά δεν έχει ένα μικρό τηλέφωνο, αλλά έναν μικρό υπολογιστή.

Στο πλαίσιο της επιτάχυνσης της δικαιοσύνης βλέπουμε πως ο νομοθέτης στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια έχει αρχίσει έστω και αχνά να «χρησιμοποιεί» την τεχνολογία: βλέπε πλατφόρμα εξωδικαστικού μηχανισμού, όπου ένας αλγόριθμος βλέπει αν υπάρχουν τα στοιχεία επιλεξιμότητας ενός φυσικού ή νομικού προσώπου προκειμένου να ρυθμίσει τις οφειλές του. Τα φυσικά και νομικά πρόσωπα δηλαδή τα τελευταία χρόνια για να ρυθμίσουν τις οφειλές τους δεν απευθύνονται στο δικαστήριο, αλλά σε μια τεχνητή πλατφόρμα, η οποία είναι εμπλουτισμένη με αλγόριθμο!

Στη σύγχρονη Ελλάδα είναι δύσκολο βέβαια να αντιληφθούμε καθ' ολοκληρίαν, ότι η εποχή της τεχνητής νοημοσύνης ανήκει στο παρόν, καθώς δεν έχει ακόμα εν συνόλω ψηφιακά ενθικισθθεί (βλέπε ουρές για καταθέσεις εγγράφων, γραφειοκρατία, αναμονές έκδοσης πιστοποιητικών, μη λειτουργικότητα). Έχουμε ακόμα αρκετό μέλλον ως κράτος στο πεδίο της ψηφιοποίησης, αν και ομολογουμένως τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει αισιόδοξα βήματα, έως και αλματώδη!

Σε τέτοια αλματώδη ανέλιξη γεννιούνται ερωτήματα και διλήμματα στην κοινωνία, καθώς κλονίζουν τις «σταθερές» και τα αξιακά της δεδομένα. Ο ίδιος ο άνθρωπος δημιουργεί την εξέλιξη, μέσα από την επιστήμη. Τις περισσότερες φορές όμως η ίδια κοινωνία των ανθρώπων τρέχει ασθμαίνως να ακολουθήσει τις εξελίξεις και να προσαρμοστεί σε αυτές. Αξιοπερίεργο αν το σκεφτεί κανείς: κάτι που δημιούργησε ο άνθρωπος, καλείται ο ίδιος να προσαρμοστεί σε αυτό. Και η προσαρμογή του δεν είναι εύκολη... χρειάζεται προσπάθεια και... νοημοσύνη. Φυσική νοημοσύνη και όχι τεχνητή.

Ο όρος τεχνητή νοημοσύνη αναφέρεται στον κλάδο της πληροφορικής, ο οποίος ασχολείται με τη σχεδίαση υπολογιστικών συστημάτων που μιμούνται στοιχεία της ανθρώπινης συμπεριφοράς, τα οποία υπονοούν έστω και στοιχειώδη ευφυΐα: μάθηση, προσαρμοστικότητα, εξαγωγή συμπερασμάτων, κατανόηση από συμφραζόμενα, επίλυση προβλημάτων (πηγή: Βικιπαίδεια).

Η τεχνητή νοημοσύνη ήρθε για να μας «κατακτήσει» ή για να μας εξ-υπηρετήσει; Τι συμβαίνει όταν η τεχνητή νοημοσύνη «εισέλθει» στο χώρο της δικαιοσύνης και εν γένει στο χώρο της νομικής επιστήμης; Είναι άραγε πιο ισχυρή η τεχνητή νοημοσύνη από την φυσική νοημοσύνη;

Τα ερωτήματα αυτά ίσως στο μακρινό μέλλον να ακούγονται «παρωχημένα», όμως σήμερα αποτελούν ερωτήματα που είναι αναγκαίο να απασχολήσουν την σύγχρονη κοινωνία και επιστήμη. Είναι αναγκαίο να απαντηθούν προκειμένου να τεθούν τα όρια και οι διαδικασίες, ώστε η επιστήμη να είναι βοηθητική στον άνθρωπο και όχι καταστροφική.

Και το ζήτημα της τεχνητής νοημοσύνης στο χώρο του δικαίου δεν είναι υποθετικό σενάριο, καθώς ήδη - όπως διαβάζουμε από άρθρα ειδήσεων- σε χώρες του εξωτερικού το περιβόητο chat gpt, έχει χρησιμοποιηθεί.

Πώς στο μέλλον και εφόσον η τεχνητή νοημοσύνη εισέλθει στο χώρο της δικαιοσύνης, θα μπορεί κανείς με βεβαιότητα να μιλάει για ασφάλεια δικαίου, βασιζόμενος σε έναν ... αλγόριθμο; Πως μπορεί κανείς να μιλάει για βασικές αρχές του δικαίου, όπως η αρχή της αναλογικότητας; Δύναται ένας αλγόριθμος να ακολουθήσει τις επιταγές μίας κοινωνίας και να αλλάξει την τάση της νομολογίας, ή θα οδηγούμαστε σε τυποποιημένες βαλτωμένες αποφάσεις; Με ποιον τρόπο θα μπορεί ένας πολίτης να υποβάλει την ένσταση του και επικαλούμενος ποιους λόγους, καθώς απέναντι του έχει έναν αλγόριθμο που κινείται με στατιστικά στοιχεία; Μπορεί ο αλγόριθμος να έχει ενσυναίσθηση ενός φυσικού δικαστή, που είναι και αυτό βασικό συστατικό στοιχείο στην πορεία μιας δικανικής κρίσης;

Πέρα από το ερώτημα του αν ένας αλγόριθμος μπορεί να αντικαταστήσει τον «φυσικό δικαστή», ένα άλλο ερώτημα πηγάζει μέσα από την καθημερινότητα: μπορεί ένας δικηγόρος να βασιστεί στην



Πώς στο μέλλον και εφόσον η τεχνητή νοημοσύνη εισέλθει στο χώρο της δικαιοσύνης, θα μπορεί κανείς με βεβαιότητα να μιλάει για ασφάλεια δικαίου, βασιζόμενος σε έναν ... αλγόριθμο;

τεχνητή νοημοσύνη για να αντλήσει πληροφορίες, να γράψει αγωγή, να δομήσει τη νομική του έρευνα και εργασία; Η θετική απάντηση είναι επίφοβη, καθώς στην μελέτη και την έρευνα ισχύει η αρχή «easy comes, easy goes», ήτοι «ότι έρχεται εύκολα (εν προκειμένω ως πληροφορία), φεύγει εύκολα». Επίσης, πάντα υπάρχει το περιθώριο λάθους στην πληροφορία, οπότε αυτό το λάθος να οδηγήσει σε μία απόρριψη μίας πχ αγωγής.

Επίσης, αν στην πορεία των χρόνων επικρατήσει ένα τέτοιο σενάριο, ίσως υποθετικά πάντα γράφοντας, αφανιστούν ή μετατραπούν πλήρως και δομικά πολλά από τα σημερινά γνωστά επαγγέλματα! Πχ δικηγόρος, συμβολαιογράφος, λογιστής και πολλά άλλα...

Δεν είναι τυχαίο πως κατά την 31η σύνοδο της ολομέλειας της CΕΡΕJ (ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ) στο Στρασβούργο 3-4 Δεκεμβρίου 2018 υιοθετήθηκε Ευρωπαϊκός Χάρτης Δεοντολογίας για τη χρήση της τεχνητής νοημοσύνης στα δικαστικά συστήματα και το περιβάλλον τους.

Όλα τα ανωτέρω και άλλα πολλά που θα ανακύπτουν όσο η «εξέλιξη» μας πλησιάζει, είναι προβληματισμοί που πρέπει να απαντηθούν, που πρέπει να χαρτογραφηθούν και θεθούν κανόνες, ώστε να μην κινδυνεύσει ο άνθρωπος να χάσει βασικούς πυλώνες ασφάλειας μιας κοινωνίας, όπως αποτελεί η δικαιοσύνη και εν γένει η νομική επιστήμη.

Η τεχνητή νοημοσύνη δύναται να εισφέρει αποτελεσματικά στην πολυπρόπτη από όλους μας επιτάχυνση, στην πολυπρόπτη από όλους μας βελτίωση και αμεσότητα. Δεν πρέπει να αμελήσουμε όμως τους κινδύνους και την αναγκαιότητα να λάβουν χώρα αυστηρά πλαίσια, ώστε να μην καταλήξει η τεχνητή νοημοσύνη να μετατρέψει τη δικαιοσύνη σε... τεχνητή δικαιοσύνη.



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



ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

στην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ



Λεωφ. Συγγρού 387, Π. Φάληρο ΤΚ 17564 | Τηλ.: (+30) 210 9469600 | www.eef.edu.gr