Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΠΙΧΕΙΡΕΙΝ



ΝΑΥΤΙΛΙΑ 2023

ΑΝΟΙΓΟΝΤΑΣ ΝΕΟΥΣ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ OPENING UP NEW HORIZONS

SHIPPING 2023

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023

ΕΒΔΟΜΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ



Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΠΙΧΕΙΡΕΙΝ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ - ΕΚΔΟΣΗ
Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΚΔΟΤΗΣ-ΜΕΤΟΧΟΣ
Γιώργος Μελισανίδης

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
Σπύρος Κτενάς
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ
Πλάτων Τσούλος
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
Δημήτρης Νίκας
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ & ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ
Χριστίνα Χαφουσίδου
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ
Γιάννης Σαραντόπουλος
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΥΛΗΣ
Γιάννης Χιώτης
ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ
Αντώνης Τσιμπλάκης
Γιώργος Γεωργίου, Πάρης Τσιριγώτης
ΔΙΟΡΘΩΣΗ
Διονύσης Μάρρας, Ιουλία Σταματέλου,
Σωτηρία Τσολάκου
ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
Μαρία Μπαλικούρα
ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΤΜΗΜΑ
Όθων Βασιλόπουλος, Γκρ. Κλάδη,
Λ. Γκεζέπογλου, Γ. Σακελλόπουλος,
Ευγ. Παντελή, Μ. Γράψα,
Ειρ. Πολίτου, Γ. Τσιαμπάς
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ-ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ
Έφη Μπόνη
CAREERNET
Σοφία Κασαπάκη
ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΑΤΕΛΙΕ
Μπέτυ Σπανού
ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ
Ελευθερία Κηρύκου, Κάτια Ρώτα,
Μαρία Πασχαλίδου
ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΕΙΚΟΝΑΣ
Ελένη Κοντού, Χρήστος Μπουβής
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ
Κωνσταντίνα Παναγοπούλου

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
Ακτή Κονδύλη 10 Πειραιάς 185 45
τηλ.: 210 5198000 fax.: 210 5139905
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΩΝ
801 11 11300 από σταθερό
www.naftemporiki.gr
info@naftemporiki.gr

ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ ΣΤΟΥΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΕΣ ΤΗΣ «Ν»

ΕΚΤΥΠΩΣΗ Αίσακος Α.Ε.

Τα ενυπόγραφα άρθρα δεν απηχούν απαραίτητα τις απόψεις της εφημερίδας

Η παράδοση συναντά την εξέλιξη

Πριν από κάμποσους μήνες, σε μια εκδήλωση για τη ναυτιλία, με σύστησαν σε ένα νεαρό στέλεχος ξένης μεγάλης εταιρείας στον τομέα των υπηρεσιών της ναυτιλίας, από τη Βόρεια Ευρώπη. Ανταλλάξαμε κάρτες και με χαρά διαπίστωσα ότι, αν και Βορειοευρωπαίος. γνώριζε τη «Ναυτεμπορική». Μάλιστα, συνδύασε το πρώτο συνθετικό με τη μόνη ίσως λέξη που ήξερε να προφέρει, με κάποια δυσκολία, στα ελληνικά. Ναυτοσύνη. Μου ανέφερε ότι απ' όσα ξέρει είναι το «μυστικό όπλο» της ελληνικής ναυτιλίας, αυτό που την κάνει να είναι πάντα πρωτοπόρα. Ότι είναι στο DNA των Ελλήνων.

Πράγματι, η ναυτοσύνη, και ό,τι αυτή η λέξη περιλαμβάνει, αποτελεί τον θεμέλιο λίθο της μοναδικής επιτυχίας της ελληνικής ναυτιλίας.

Δεν είναι, άλλωστε, τυχαίο που όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες θέλουν τους Έλληνες ναυτικούς και για τα γραφεία τους. Να κυβερνούν δηλαδή και από τη στεριά τους ελληνόκτητους στόλους.

Σήμερα όμως βρισκόμαστε εν μέσω πολύ μεγάλων προκλήσεων, που αναμένεται να αλλάξουν τον τρόπο λειτουργίας της ναυτιλίας. Η ψηφιοποίηση και η τεχνητή νοημοσύνη είναι το πρώτο σκέλος. Η απανθρακοποίηση είναι το δεύτερο. Και περιλαμβάνει από συσκευές και μηχανισμούς μείωσης της κατανάλωσης καυσίμων και προστασίας του περιβάλλοντος σε ένα πλοίο μέχρι και τα υπό δοκιμή καύσιμα με λίγες έως μηδενικές εκπομπές ρύπων.

Στη χώρα μας, ο ελληνικός εφοπλισμός, όπως φαίνεται, καταφέρνει να παντρέψει την παραδοσιακή ναυτοσύνη με νέους επιστήμονες και εταιρείες που φέρνουν την ψηφιοποίηση, την τεχνητή νοημοσύνη, αλλά και προηγμένες συσκευές, που μειώνουν περαιτέρω το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των πλοίων.

Για τους ναυτικούς, μας λείπουν πάνω από 10.000 για τα επόμενα χρόνια. Μάλλον είναι θέμα πρωτοβουλίας της ελληνικής πολιτείας, γιατί σχέδια συνολικής αναβάθμισης του συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης και προσέλκυσης υπάρχουν.

Εκεί όπου δεν μπορούμε να παρέμβουμε άμεσα είναι τα νέα πράσινα καύσιμα. Άλλωστε, γι' αυτό έχουν μειωθεί και οι νέες παραγγελίες από τους Έλληνες πλοιοκτήτες τα τελευταία χρόνια. Είναι σε κατάσταση αναμονής, προκειμένου να επενδύσουν όταν ξεκαθαρίσει η εικόνα στον ενεργειακό τομέα. Αν και φέτος, τους πρώτους πέντε μήνες σαν να έχουν ανεβάσει ταχύτητες. Σαν να έχουν δει κάτι σαν στεριά ανεβασμένοι στο κατάρτι του πλοίου.

Αντώνης Τσιμπλάκης

EXPERTISE FOR SUSTAINABILITY

BUREAU VERITAS IS COMMITTED TO REDUCING THE MARITIME INDUSTRY'S ENVIRONMENTAL IMPACT.

A SUITE OF GREEN SERVICES

Bureau Veritas supports industry players in meeting the safety, technical and regulatory challenges of low carbon or zero carbon fuels, and alternative propulsion. We help clients achieve emissions compliance, meeting EEDI, EEXI and CII requirements. Our other green services support owners to prepare for an evolving regulatory landscape, such as the reduction of underwater and airborne noise.

BV
RULES & GUIDELINES

2 NEW FUELS NOTATIONS
AMMONIA PREPARED
METHANOL PREPARED

2 NEW WIND NOTATIONS
WPS 1
WPS2

Contact our expert:
martial.claudepierre@bureauveritas.com
marine-offshore.bureauveritas.com

BUREAU VERITAS 1828
BUREAU VERITAS

ΓΡΑΦΟΥΝ

8
Μελίνα Τραυλού
Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών

10
Δρ Γεώργιος Δ. Πατέρας
Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος

12
Χαράλαμπος Φαφαλιός
Πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου

14
Δημήτριος Φαφαλιός
Πρόεδρος της Intercargo

18
Φίλιππος Φιλής
Πρόεδρος της Ένωσης Ευρωπαίων Πλοιοκτητών, ECSA

26
Χαράλαμπος Σημαντώνης
Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, ΕΕΝΜΑ

36
Δρ Ιωάννης Κοκκαράκης
Technical Director, South East Europe Black Sea & Adriatic (SEEBA) Zone B.V.

38
Δρ Νικόλαος Λιάπης
Πρόεδρος του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας

40
Ελένη Πολυχρονοπούλου
Πρόεδρος της ΗΕΜΕΧΡΟ

42
Σωτήρης Ράπτης
Γενικός γραμματέας του Δ.Σ. της ECSA

58
Πάνος Κουρκουντής
Πρόεδρος της Ένωσης Τεχνικών Διευθυντών Ελληνικών Ναυτιλιακών Εταιρειών, MARTECMA

64
Sally-Ann Underhill, Σπύρος Ζαβίτσας, Δημήτρης Αθανασόπουλος
της Reed Smith

66
Μαρία Μπουρμπούλη
Senior Trader στην Peninsula 360

70
Δημήτρης Ρουμελιώτης
Research & Valuation Department Xclusiv Shipbrokers Inc.

72
Γιάννης Παργανάς
Head of Intermodal Research Department

74
George Bassakos
HellasChart sales and purchase division in charge of container department

76
Ina Bjorkum Arneson
Fearnleys, Analyst, covering research and market intelligence on the LNG shipping sector

86
Εμανουέλε Γκριμάλντι
Πρόεδρος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου

88
Λεωνίδας Δημητριάδης - Ευγενίδης
Πρόεδρος του Ιδρύματος Ευγενίδου και πρέσβης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού στην Ελλάδα

ENGLISH VERSION
143-204

SHIPPING 2023
OPENING UP NEW HORIZONS

90
Γιάννης Πλατσιδάκης
Επίτιμος πρόεδρος της Intercargo

92
Μιχάλης Καρράς
Director Target Group

94
Σταύρος Χατζηγρηγόρης
Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός ΕΜΠ, Advanced Engineering Services

96
Πάνος Ζαχαριάδης
Τεχνικός διευθυντής της Atlantic Bulk Carriers

98
Δρ Ματθαίος Μαχαίρας
CIO Metrostar Management Corp., αντιπρόεδρος AMMITEC

100
Άννα Βαζιντάρη
PhD, ICT Manager της Unisea Shipping Ltd. και γενική γραμματέας της AMMITEC

104
Κατερίνα Ραπτάκη
Digital Transformation, Cyber Security and e-Governance specialist Navios Group of Companies, μέλος του Δ.Σ. της AMMITEC

106
Μάνος Αγάογλου
Business Development Manager Maritime Performance Services, Lloyd's Register

112
Παντελής Σκνίτης
ABS Director, Global Sustainability, Greece

114
Ιωάννης Χιωτόπουλος
Senior vice president & Regional manager, SE Europe, Middle East & Africa, DNV Maritime

116
Θεόδωρος Κουρμπέλης
Lloyd's Register Strategic Business Partner

118
Βασίλης Κορκίδης
Πρόεδρος του ΕΒΕΠ

124
Αντώνης Βενιέρης
Πρόεδρος της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης

134
Αθανάσιος Πορφύρης
Διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας

ΜΙΛΟΥΝ

130
Αθανάσιος Λιάγκος
Πρόεδρος της ΕΛΙΜΕ και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

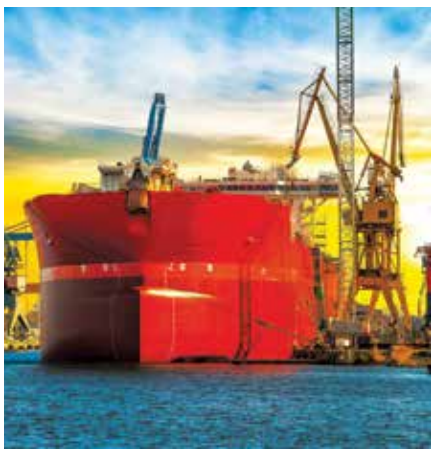
132
Φάνης Ματσόπουλος
CEO του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας



22
Η εφαρμογή των ESG κανόνων σε πρώτο πλάνο



28
Εισηγμένες σε ρότα βιωσιμότητας



44
Χρηματοδοτική πίστη στην ελληνική εμπειρία



48
Πλοιοκτησία: Μάχη για την ηγεμονία



52
5,2 δισ. «ποντάρουν» οι Greeks σε νεότευκτα



60
Η «ακτινογραφία» των deals στη second hand αγορά



68
Αναδιάταξη της αγοράς



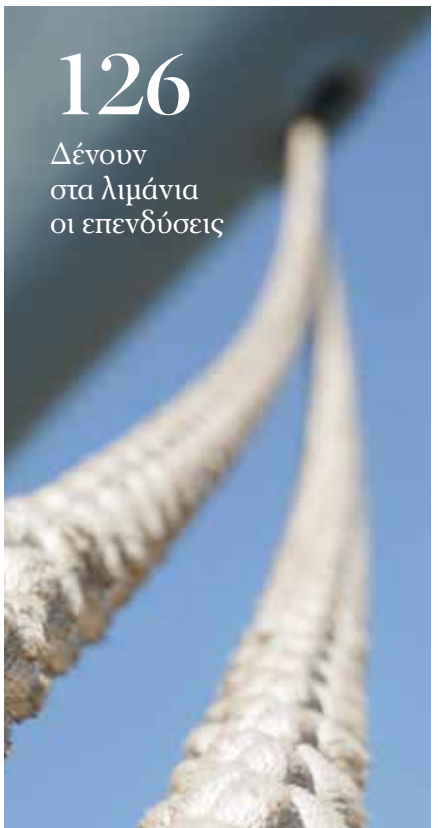
78
Η ευημερία των ναυτικών και η σχέση της με τα νηολόγια



108
Ο RINA επενδύει στην Ελλάδα



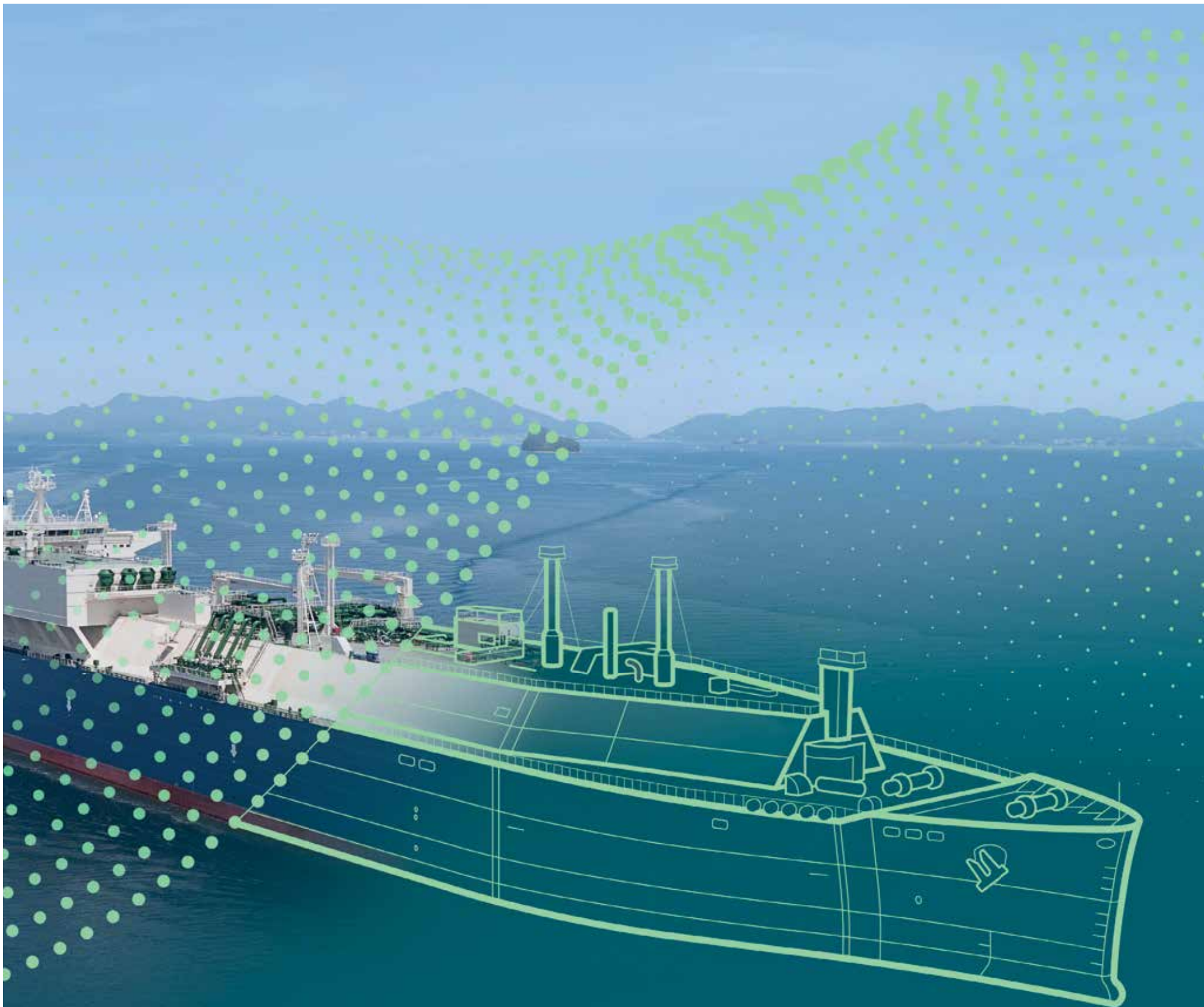
120
Οι ελληνικές γιάρδες επιστρέφουν



126
Δένουν στα λιμάνια οι επενδύσεις



136
Κιβώτια ντυμένα με μετάξι



ADVANCE FROM RAW DATA TO SUSTAINABLE OPERATIONS

EMISSIONS CONNECT

Gain the control and insights you need to steer your business with real-time monitoring, reporting, and analytics. Turn fragmented data streams into a single verified source the whole maritime value chain can share, trust and act on.

Learn more at:
dnv.com/emissions-connect

DNV

ΔΙΛΗΜΜΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΗΜΑΙΝΕΙ ΠΡΟΚΛΗΣΗ

Διατηρούμε την πρωτοκαθεδρία της ναυτιλίας μας, κοιτάζοντας την πραγματικότητα κατάματα και δίνοντας άμεση και αποτελεσματική απάντηση σε οποιοδήποτε δίλημμα. Είμαστε άμεσοι, πρακτικοί και πάντα υπεύθυνοι και συνεπείς



Μελίνα Τραυλού

Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών

Στη σύγχρονη, περίπλοκη πραγματικότητα τα δεδομένα μεταβάλλονται ταχύτατα. Σε συνθήκες μεγάλων αλλαγών αναδύονται πάντα τα ανάλογα διλήμματα και προκλήσεις.

Η ναυτιλία βιώνει, όντως, μια περίοδο κομβικών αλλαγών, ανάλογων με αυτές που αντιμετώπιζε την εποχή της μετάβασης από τα ιστία στον ατμό. Τότε, αξιοποιώντας τα επιστημονικά επιτεύγματα στην πρόωση των πλοίων, άνοιξε νέους ορίζοντες στο παγκόσμιο εμπόριο. Ένωσε τους λαούς, μειώνοντας χρόνους και αποστάσεις, επιτυγχάνοντας οικονομίες κλίμακος, δημιουργώντας ένα παγκόσμιο σύστημα μεταφοράς.

Στη διαχείριση τέτοιων προκλήσεων οφείλουμε να λειτουργούμε προασπίζοντας αποφασιστικά τις αξίες μας, τόσο σε ατομικό όσο και σε συλλογικό επίπεδο. Στο συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον των τελευταίων ετών, η ναυτιλία αναδείχτηκε ως η σταθερά που εγγυάται τις αξίες του υγιούς ανταγωνισμού, προσφέροντας βιώσιμες λύσεις, χωρίς αποκλεισμούς και διακρίσεις. Ο ρόλος της στο παγκόσμιο εμπόριο είναι αναντικατάστατος. Ειδικά στην Ευρώπη, η ναυτιλία εξασφαλίζει τη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας, της επισιτιστικής επάρκειας, της ενεργειακής αυτονομίας και αναδεικνύεται ως στρατηγικός εταίρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ειδικότερα για την ελληνική ναυτιλία, η ιστορική υπεροχή της συνδέεται αναμφισβήτητα και με την ικανότητά μας να αξιοποιούμε τις προκλήσεις ως ευκαιρίες. Διατηρούμε την πρωτοκαθεδρία της ναυτιλίας μας, κοιτάζοντας την πραγματικότητα κατάματα και δίνοντας άμεση και αποτελεσματική απάντηση σε οποιοδήποτε δίλημμα. Είμαστε άμεσοι, πρακτικοί και πάντα υπεύθυνοι και συνεπείς. Λειτουργούμε ως φάρος σταθερότητας, αποδεικνύοντας στην πράξη την ανθεκτικότητά μας απέναντι σε κάθε νέα τάξη πραγμάτων.

Η ελληνόκτητη ναυτιλία, με πάνω από 5.500 πλοία και έναν νέας ηλικίας στόλο, είναι η ηγέτιδα δύναμη που εργάζεται και συνεργάζεται διαρκώς για τον στόχο της βιώσιμης μετάβασης του κλάδου. Η θετική περιβαλλοντική μας απόδοση είναι δεδομένη. Είναι υψηλή προτεραιότητά μας. Μέχρι να φτάσουμε στον στόχο της αναγκαίας για όλο τον πλανήτη απανθρακοποίησης, επενδύουμε σταθερά σε νεότευκτα πλοία και σε νέες τεχνολογίες. Δίνουμε έμφαση στην υιοθέτηση της ψηφιοποίησης, ως δυναμικού παράγοντα βελτίωσης του περιβαλλοντικού μας αποτυπώματος.

Ελληνικός εφοπλισμός και πολιτεία, ενωμένοι, να θωρακίσουμε τη ναυτοσύνη του έθνους μας και να ενισχύσουμε το εθνικό μας νηολόγιο.

Η πλήρης απανθρακοποίηση της ναυτιλίας είναι μία πολυεπίπεδη πρόκληση, λόγω των ιδιαιτεροτήτων του κλάδου.

Αποφασιστικής σημασίας είναι η συνεργασία όλων των εμπλεκομένων μερών, όπως οι κατασκευαστές πλοίων και μηχανών, καθώς και οι παραγωγοί ενέργειας, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη της τεχνολογίας. Απαιτείται να λειτουργήσουμε συλλογικά, όχι ως προς την όξυνση των διλημμάτων, αλλά ως προς την ύπαρξη λύσεων. Χρειαζόμαστε λύσεις ρεαλιστικές, εφαρμόσιμες, οικουμενικές και, προπάντων, ασφαλείς για το πλήρωμα, το πλοίο, το περιβάλλον.

Παράλληλα, η παγκόσμια ναυτιλία αντιμετωπίζει την πρόκληση της διαχείρισης και εκπαίδευσης του ανθρώπινου δυναμικού. Πληθαίνουν τα στοιχεία που αναδεικνύουν ως μείζον θέμα την έλλειψη ναυτικών γενικότερα, αλλά και την έλλειψη καταρτισμένων ναυτικών ειδικότερα. Ναυτικών, που να μπορούν να ανταποκριθούν στο συνεχώς εξελισσόμενο και τεχνολογικά εργασιακό περιβάλλον της παγκόσμιας, της ευρωπαϊκής και της ελληνικής ναυτιλίας.

Διαχρονικά, το ανταγωνιστικό μας πλεονέκτημα ως ελληνικός εφοπλισμός ήταν, είναι και θα είναι η δύναμη της ανθρωποκεντρικής ναυτιλίας. Είναι, ωστόσο, γεγονός ότι η ναυτοσύνη μας δεν ακολουθεί αντίστοιχους ρυθμούς ανάπτυξης με τα άλματα της ναυτιλίας μας. Απαιτείται ο εκσυγχρονισμός και ο μετασχηματισμός της ναυτικής εκπαίδευσης. Χρειάζεται να τεθεί στο κέντρο της προσοχής της πολιτείας η αξιολόγηση και η ορθή αξιοποίηση των υφιστάμενων Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού. Επιπλέον, οφείλουμε να επικοινωνήσουμε με τις νέες και τους νέους μας στη γλώσσα τους, απαντώντας στα δικά τους όνειρα και «θέλω». Ώστε, να κατανοήσουν το στρατηγικό πλεονέκτημα της ναυτιλίας μας ως επαγγελματικού κλάδου. Να αντιληφθούν τις προοπτικές και τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του ναυτικού επαγγέλματος. Να επιλέγουν συνειδητά και με υπερηφάνεια ένα υγιές, ασφαλές και με προοπτικές εργασιακό περιβάλλον, που επιβραβεύει την αξία.

Είναι ευθύνη μας να δουλέψουμε, ελληνικός εφοπλισμός και πολιτεία, ενωμένοι, προς αυτή την κατεύθυνση. Να ακολουθήσουμε ένα ολοκληρωμένο εθνικό σχέδιο δράσης, να θωρακίσουμε τη ναυτοσύνη του έθνους μας και να ενισχύσουμε, ταυτόχρονα, το εθνικό μας νηολόγιο. Η ναυτιλία των Ελλήνων χρειάζεται ένα ισχυρό και ανταγωνιστικό εθνικό νηολόγιο.

Η υπεροχή της ελληνικής ναυτιλίας είναι η υπεροχή της πατρίδας μας. Ένα υπερκομματικό κεφάλαιο στρατηγικής σημασίας, ως ζωτικός κλάδος της εθνικής οικονομίας μας, ως ισχυρός εταίρος της κοινωνικής αλληλεγγύης στην πατρίδα μας και ως παγκόσμιο γεωπολιτικό πλεονέκτημα της Ελλάδας μας.

Η ελληνική ναυτιλία έχει τη δύναμη να μας εμπνέει και να μας ενώνει προς το κοινό καλό. Είμαι αισιόδοξη ότι όλοι μαζί, ναυτιλία, πολιτεία και κοινωνία, θα συμπλεύσουμε προς τη θωράκιση της ναυτοσύνης μας, την εξέλιξη της ναυτιλίας των Ελλήνων, την προάσπιση του εθνικού μας κεφαλαίου, της εθνικής μας υπερηφάνειας.

Navios Maritime Partners L.P.

An International Owner and Operator of Dry Cargo and Tanker Vessels



www.navios-mlp.com

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΝΕΑ ΓΕΝΙΑ

Η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου και η προσέλκυση νέων στα ναυτικά επαγγέλματα αποτελούν δύο βασικούς πυλώνες στους οποίους δίνει έμφαση το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος ως επίσημος σύμβουλος της πολιτείας



Δρ Γεώργιος Δ. Πατέρας
Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος

Η ειδική αυτή έκδοση της «Ναυτεμπορικής», με αφορμή το Συνέδριό της, αποτελεί ευκαιρία διατύπωσης απόψεων, διαπιστώσεων και προτάσεων από όλο το φάσμα της ναυτιλιακής μας οικογένειας και συστάδας. Συνήθως το ενδιαφέρον των ομιλητών αποσπούν τα θέματα της επικαιρότητας, όπως η μετάβαση στην πράσινη ναυτιλία, η πορεία της ναυλαγοράς, το ESG, η χρηματοδότηση, η επίδραση των γεωπολιτικών εξελίξεων, η ναυτική εκπαίδευση και άλλα ενδιαφέροντα και σημαντικά.

Θα επικεντρωθώ σε τρία σημεία:

1. Ο ρόλος του ΝΕΕ: Ως επίσημος σύμβουλος της πολιτείας, λειτουργούμε με εισηγήσεις και διατύπωση απόψεων προς όφελος όλων των κλάδων της ναυτιλίας και των κλάδων της συστάδας της, εντός όμως του πλαισίου των συμφερόντων της εθνικής οικονομίας. Ο καταστατικός αυτός ορισμός του ρόλου του ΝΕΕ και η μορφή του ως ΝΠΔΔ επιβάλλουν την αντικειμενική και αιτιολογημένη υποστήριξη των εισηγήσεων και προτάσεων.

Διαχρονικά η συνεργασία μας με τους πολιτειακούς φορείς είναι αρμονική και παραγωγική, υπεράνω ιδεολογικών ή κομματικών προτιμήσεων και σκοπιμοτήτων. Εντούτοις παρατηρείται επί σειρά ετών, ακόμα και δεκαετιών, στασιμότητα σε ορισμένα θέματα, η οποία εκτιμάται πως οφείλεται είτε στην αδυναμία ρήξης με κατεστημένες πρακτικές, λόγω πιθανολογούμενου πολιτικού κόστους, είτε διότι καταβυθίζονται στο τέλμα της γραφειοκρατίας.

Παραδείγματα:

- Η αναμόρφωση, απλούστευση και ψηφιοποίηση του κανονιστικού πλαισίου του επαγγελματικού θαλάσσιου τουρισμού που παρά τις αποσπασματικές βελτιώσεις παραμένει αναποτελεσματικό.
- Η επικαιροποίηση των συνθέσεων των πλοίων έως 3.000 ΚΟΧ.
- Η εφαρμογή στη χώρα μας της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 για την αποκομιδή των στερεών και υγρών καταλοίπων από τα πλοία.

Το πράσινο υδρογόνο και η ηλεκτρική ενέργεια από ΑΠΕ θα είναι τα κατάλληλα καύσιμα για τα μελλοντικά ακτοπλοϊκά πλοία.

- Ο εκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης.

Θα συνεχίσουμε να υποστηρίζουμε τις εισηγήσεις μας, που βασίζονται σε ακλόνητα επιχειρήματα και μελέτες κόστους ωφέλειας. Πέρα από τη διαχείριση της καθημερινότητας, απαιτείται ευρύτητα πνεύματος και ριζοσπαστική αντιμετώπιση σε κομβικούς τομείς.

2. Η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου: Όταν το 2020 έγινε εμφανής η ανάγκη της σταδιακής ανανέωσης του γηράσκοντος στόλου και παράλληλα η τήρηση των προθεσμιών απανθρακοποίησης της ναυτιλίας, πλέαμε ακόμα σε αχαρτογράφητα νερά. Οι τεχνολογίες εναλλακτικών καυσίμων, η παραγωγή και η διάθεση αυτών των καυσίμων ήταν σχεδόν ανύπαρκτες, όπως και ο κατάλληλος μηχανολογικός εξοπλισμός και οι πηγές χρηματοδότησης. Η στιγμή όμως ήταν κατάλληλη, διότι δρομολογήθηκε η διαδικασία και παράλληλα σημειώθηκαν σημαντικά βήματα με νέες τεχνολογίες που μετά το πειραματικό στάδιο βρίσκονται σταδιακά σε φάσεις υλοποίησης. Εκτιμούμε ότι το πράσινο υδρογόνο και η ηλεκτρική ενέργεια από ΑΠΕ θα είναι τα κατάλληλα καύσιμα για τα μελλοντικά ακτοπλοϊκά μας πλοία ανάλογα με τα δρομολόγια και τη μεταφορική ικανότητα.

Η σύσταση των επιτροπών (οικονομικής και τεχνικής), το επιχειρηματικό σχέδιο, η ναυπήγηση δύο προτύπων πλοίων και η χρηματοδότηση των μελετών εξελίσσονται ομαλά, όπως και η σύνθεση του χρηματοδοτικού πλαισίου. Έχει ακολουθηθεί συνετή και μεθοδική πορεία, η οποία συνεχίζεται και εκτιμάται ότι η ολοκλήρωσή της θα συμπέσει με την πρακτική και βιώσιμη εφαρμογή των νέων τεχνολογιών. Οφείλω να τονίσω το υψηλό επίπεδο συνεργασίας με τα υπουργεία Ναυτιλίας και Ανάπτυξης, τα αρμόδια κοινοτικά όργανα, την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και ασφαλώς με τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας.

3. Προσέλκυση νέων στα ναυτικά επαγγέλματα: Η ελληνική ναυτιλία χωρίς Έλληνες αξιωματικούς και στελέχη δεν μπορεί να υπάρξει. Η διατήρηση και ενίσχυση αυτού του «γνήσιου δεσμού» αποτελεί εθνική αναγκαιότητα. Η προσέλκυση στη ναυτιλία δεν πρέπει να περιορίζεται μόνο στο πλαίσιο διαφημιστικής καμπάνιας σταδιοδρομίας, αλλά στην αναβίωση της ναυτικής συνείδησης του λαού μας, στον ναυταθλητισμό, στη ναυτική παράδοση, στην εξοικείωση με το θαλασσινό στοιχείο, στην ανάδειξη του μεγέθους της ελληνικής ναυτιλίας και τη συμβολή της στην εθνική οικονομία, στην απασχόληση, στο διεθνές κύρος της χώρας μας. Η ενίσχυση του maritimehellas.org, της ιστοσελίδας της ελληνικής ναυτιλιακής συστάδας, εντάσσεται στο πλαίσιο αυτό.

Η έκφραση ευχολογίων δεν θα γεμίσει τις σχολές με άξια παιδιά που έχουν θέσει ως στόχο ζωής τη σταδιοδρομία στη θάλασσα. Σε κοινή πορεία με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, ανασχεδιάζουμε ολιστικά το πρόγραμμα ενημέρωσης του ευρέος κοινού και ειδικότερα των εφηβικών ηλικιών για τα ναυτικά επαγγέλματα. Με στοχευμένες δράσεις προσδοκούμε να αναδείξουμε τα πλεονεκτήματα αλλά και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κλάδου μας.

Παράλληλα, εξετάζουμε προτάσεις όπως η λειτουργία εξειδικευμένων ναυτικών σχολών, η ενδυνάμωση του διδακτικού προσωπικού με ενεργούς ναυτοδασκάλους, η βελτίωση των υποδομών (μελετητήρια, χώροι ενδιαίτησης, διδακτικό εξοπλισμό κ.ά.). Κλείνοντας, δεν θα ευχηθώ στη «Ναυτεμπορική» να τα εκατοστίσει, διότι έκλεισε ήδη τα 99 της χρόνια, αλλά να μακροημερεύσει και να συνεχίσει την αντικειμενική και σφαιρική ενημέρωσή μας.

EKO MARINE Leisure

Η κινητήριος **δύναμη**
σε κάθε σου ταξίδι.

Εγγύηση ποιότητας ΕΚΟ σε καύσιμα και λιπαντικά.
Γραμμή επικοινωνίας: 18198 & 210 7725555.

ΠΩΣ Η ΕΛΛΑΔΑ ΕΚΑΝΕ ΤΟ ΘΑΥΜΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Από τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, το Κραχ του 1929, τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, το εμπάργκο του 1973 και μέχρι τις πρόσφατες παγκόσμιες κοινωνικοοικονομικές κρίσεις η ελληνική ναυτιλία όχι μόνο άντεξε, αλλά έκανε το μεγάλο άλμα ανάπτυξης



Χαράλαμπος Φαφαλιός

Πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου

Το 2023 η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο με εκπροσώπηση σε κάθε κατηγορία πλοίων.

Την ίδια στιγμή ο ελληνικός στόλος ανανεώνεται μέρα με τη μέρα και περιλαμβάνει έναν μεγαλύτερο αριθμό νεότευκτων πλοίων, φιλικών στο περιβάλλον και τεχνολογικά εξελιγμένων, τα οποία πληρούν τις ανάγκες του σήμερα, αλλά και του αύριο.

Επίσης Έλληνες εκπρόσωποι κατέχουν και συνεχίζουν να κατέχουν πολλές από τις υψηλόβαθμες θέσεις σε οργανισμούς που εκπροσωπούν τη ναυτιλία στο διεθνές γίγνεσθαι.

Έναν αιώνα πριν, ενώ η Ελλάδα ανέκαμπτε από το Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, οι πλοιοκτήτες της εγκαταστάθηκαν μαζικά στην παγκόσμια πρωτεύουσα της ναυτιλίας, το Λονδίνο.

Αντιπρόσωποι των ναυτικών οικογενειών, κυρίως από την Κεφαλονιά, την Κάσο, την Άνδρο και τη Χίο, δημιούργησαν βάσεις στο Ηνωμένο Βασίλειο έτσι ώστε να αποτελέσουν μέρος της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας.

Παρότι ο στόλος τότε ήταν παλιός, νέες ναυπηγήσεις συμφωνούνται κυρίως σε βρετανικά ναυπηγεία και ο στόλος αρχίζει σιγά σιγά να γίνεται νεότερος και μεγαλύτερος.

Η Ελλάδα, παρότι μόλις και μετά βίας ήταν μέσα στις 10 πρώτες ναυτιλιακές χώρες, στόχευε να τις φτάσει και να τις ξεπεράσει. Σχεδόν όλος ο στόλος της ελληνικής ναυτιλίας αποτελείτο από πλοία γενικού φορείου, τα γνωστά ως Tweendeckers.

Καθώς η μεγάλη κρίση του 1929 και η μεγάλη ύφεση που ακολούθησε ήταν καταστροφική για την οικονομία και τα κοινωνικά δρώμενα, στο χρονικό διάστημα που ακολούθησε κάποιες ελληνικές εταιρείες εκμεταλλεύτηκαν την ευκαιρία και αγόρασαν πολύ νεότερα πλοία σε χαμηλές τιμές, κατεβάζοντας έτσι τον μέσο όρο της ηλικίας του ελληνικού στόλου.

Οι ελληνικές εταιρείες έχουν εδραιωθεί σε κάθε κατηγορία πλοίων και παραμένουν η πρώτη επιλογή των ναυλομεσιτών που αναζητούν σύγχρονη και αξιόπιστη χωρητικότητα.

Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου Πολέμου ο ελληνικός εμπορικός στόλος συντάχθηκε ένθερμα με τις συμμαχικές πολεμικές δυνάμεις και πήρε μέρος στις πολύ επικίνδυνες νηοπομπές του βόρειου Ατλαντικού, με στόχο να προμηθεύσει τους συμμάχους με αρκετά εφόδια ώστε να επιβιώσουν της ναζιστικής επίθεσης στην Ευρώπη.

Κατά το τέλος του Β' Παγκόσμιου Πολέμου, ο οποίος βρήκε τον κόσμο κατεστραμμένο και τον ελληνικό στόλο «εξαντλημένο» από τα γερμανικά υποβρύχια και τα καταδρομικά, ήταν η αμερικανική κυβέρνηση, σε συνεργασία με τους Έλληνες πλοιοκτήτες της Νέας Υόρκης και μέσω του προγράμματος της παραχώρησης των Liberty's, που έδωσε στην ελληνική ναυτιλία πνοή να συνεχίσει το έργο της, το οποίο ήταν η τροφοδοσία των χωρών μέσω του παγκόσμιου εμπορίου σε ανταγωνιστικές τιμές.

Στην αρχή της δεκαετίας του 1950 οι ελληνικές εταιρείες ξεκίνησαν μαζικά την παραγγελία νέων πλοίων, κυρίως δεξαμενόπλοιων και γενικού φορτίου σε ναυπηγεία σε όλο το κόσμο, όπως σε Αγγλία, Γερμανία, Σκανδιναβία και Ιαπωνία.

Η Ιαπωνία και η Γερμανία, των οποίων οι εγκαταστάσεις είχαν ολοκληρωτικά καταστραφεί από τους συμμάχους, κατέληξαν να έχουν τα πιο αξιόπιστα και εξελισσόμενα ναυπηγεία στον κόσμο και στην περίπτωση της Ιαπωνίας ακόμα και σήμερα εξακολουθούν να ναυπηγούν σύγχρονα πλοία υψηλής τεχνολογίας για τις ελληνικές εταιρείες.

Το εμπάργκο του πετρελαίου του 1973 και το σοκ που προκάλεσε η άνοδος της τιμής του επέφεραν τεράστιες αλλαγές στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Για πρώτη φορά η άνοδος του παγκόσμιου εμπορίου σταμάτησε και μεγάλη κρίση ακολούθησε. Η υπερπροσφορά πλοίων ήταν μεγέθους αντίστοιχου της μεγάλης ύφεσης του 1929.

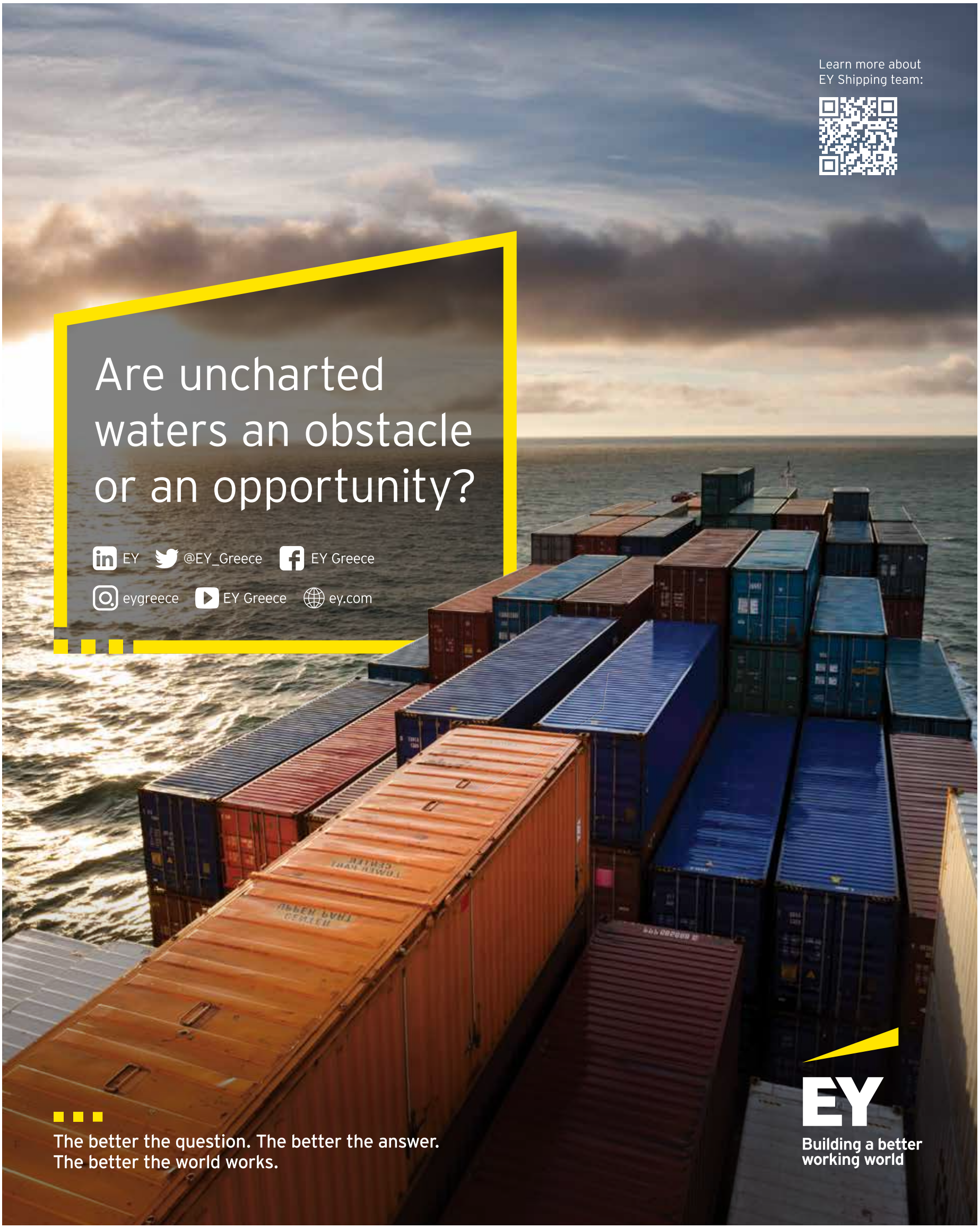
Στα τέλη της δεκαετίας του 1980 μια χαραμάδα αισιοδοξίας επανεμφανίστηκε και ως εκ τούτου ο ελληνικός στόλος και πάλι αυξάνεται και βρίσκεται ανάμεσα στους πέντε πρώτους παγκοσμίως.

Κατά την έναρξη του 21ου αιώνα ο ελληνικός εμπορικός στόλος απαρτίζεται από κάθε κατηγορία πλοίων, όπως ξηρού φορτίου, δεξαμενόπλοια, εμπορευματοκιβώτια, χημικών και προϊόντων πετρελαίου δεξαμενόπλοια, οχηματαγωγά και εκσυγχρονισμένα επιβατηγά.

Έκτοτε οι ελληνικές εταιρείες έχουν εδραιωθεί σε κάθε κατηγορία πλοίων και παραμένουν η πρώτη επιλογή των ναυλομεσιτών που αναζητούν σύγχρονη και αξιόπιστη χωρητικότητα.

Αυτή η εκρηκτική ανάπτυξη, φιλοδοξία, πρόοδος και αναζήτηση της αριστείας βασίζεται στους Έλληνες ναυτικούς και στα στελέχη των γραφείων, οι οποίοι έκαναν αυτό το θαύμα πραγματικότητα.

Κλείνοντας, δεν θα πρέπει να ξεχάσουμε ποτέ το όνειρο πολλών νέων, μερικές γενιές πίσω, οι οποίοι ανέβηκαν τη σκάλα του πλοίου, προσδοκώντας ότι μια μέρα το οικόσημό τους θα βρίσκεται στην τσιμινιέρα και η ελληνική σημαία θα κυματίζει αγέρωχα στην πρύμνη των πλοίων τους.


Learn more about
EY Shipping team:
Are uncharted waters an obstacle or an opportunity?
EY
@EY_Greece
EY Greece
eygreece
EY Greece
ey.com
The better the question. The better the answer.
The better the world works.
EY
Building a better working world

ΚΑΘΟΡΙΣΤΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΑ

Η ναυτιλία αποτελεί τον συνδετικό κρίκο μεταξύ των κρατών σε όλα τα μήκη και πλάτη της Γης μέσω των θαλάσσιων μεταφορών και η Intercargo φροντίζει για την ασφάλεια των φορτηγών πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος



Δημήτριος Φαφαλιός

Πρόεδρος της Διεθνούς Ένωσης Πλοιοκτητών Πλοίων Μεταφοράς Χύδην Ξηρού Φορτίου, Intercargo

Η ναυτιλία αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο των εμπορικών συναλλαγών της ανθρωπότητας. Πλοία διαφόρων τύπων μεταφέρουν φορτία και επιβάτες σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της Γης. Η διεθνής ναυτιλία είναι ζωτικής σημασίας για την παγκόσμια οικονομία και ευημερία, καθώς μεταφέρει περίπου το 90% των αγαθών του παγκόσμιου εμπορίου. Εξάλλου οι μεταφορές διά θαλάσσης είναι ο μόνος τρόπος για να μεταφερθούν εμπορεύματα που απαιτούν μεγάλη χωρητικότητα και είναι ο κύριος μοχλός για τη διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου. Προϊόντα, όπως το πετρέλαιο, τα σιτηρά και τα μεταλλεύματα, δεν θα μπορούσαν να παρέχονται σε χώρες που δεν τα διαθέτουν οι ίδιες χωρίς τις ναυτιλιακές μεταφορές. Η ναυτιλία αποτελεί, λοιπόν, τον συνδετικό κρίκο μεταξύ χωρών για την κάλυψη ζωτικών αναγκών με τη μεταφορά εμπορευμάτων ακόμα και στα πιο απομακρυσμένα σημεία. Επιπλέον ο κλάδος της ναυτιλίας είναι καθοριστικός παράγοντας στην οικονομία.

Η διαθεσιμότητα σύγχρονων και ασφαλών πλοίων είναι σημαντική για την ολοκλήρωση μιας ασφαλούς μεταφοράς μέσω ενός εξαιρετικά δύσκολου, απρόβλεπτου και επικίνδυνου θαλάσσιου περιβάλλοντος, το οποίο ταυτόχρονα θα πρέπει να προστατευθεί.

Η ναυτιλία είναι ένας κλάδος που είναι υποχρεωμένος να εξελίσσεται συνεχώς και να προσαρμόζεται σε κανόνες για την ασφάλεια, για την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά και να αναπτύσσει τεχνολογικά μέσα για την αποτελεσματικότερη λειτουργία του.

Ο τομέας ξηρού χύδην φορτίου είναι ο μεγαλύτερος ναυτιλιακός τομέας όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων και τη χωρητικότητα. Τα dry bulk carriers αντιπροσωπεύουν το 43% του παγκόσμιου στόλου σε χωρητικότητα και μεταφέρουν περίπου το 55% του μεταφορικού έργου. Σήμερα ο στόλος των φορτηγών πλοίων (άνω των 10.000 dwt) προσεγγίζει τα 13.000 πλοία.

Τα dry bulk carriers αντιπροσωπεύουν το 43% του παγκόσμιου στόλου σε χωρητικότητα και μεταφέρουν περίπου το 55% του μεταφορικού έργου.

Αξίζει να τονιστεί ότι οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου (GHG) ενός dry bulk carrier είναι από τις χαμηλότερες ανά τονομίλι μεταφερόμενου φορτίου και αυτά τα πλοία αντιπροσωπεύουν έναν από τους πιο οικονομικούς και φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς.

Η ναυτιλία dry bulk είναι ζωτικής σημασίας για την ευημερία των ανθρώπων σε όλο τον κόσμο, εξυπηρετώντας βασικές ανάγκες της κοινωνίας και της βιομηχανίας, όπως ο εφοδιασμός τροφίμων, ενέργειας και μεταλλευμάτων.

Διαδραμάτισε επίσης κρίσιμο ρόλο στη διευκόλυνση του εμπορίου κατά τη διάρκεια της πανδημίας Covid-19, με την ανεκτίμητη υποστήριξη και την ακούραστη εργασία των ναυτικών, παρέχοντας ζωτικές υπηρεσίες για την παγκόσμια οικονομία και κοινωνία. Εξάλλου, οι 2 εκατομμύρια ναυτικοί που στελεχώνουν τα σημερινά εμπορικά πλοία είναι η πραγματική «καρδιά» της παγκόσμιας ναυτιλίας. Την ίδια ζωτική σημασία διαδραματίζει και σήμερα κατά τη διάρκεια της εισβολής στην Ουκρανία, καταφέρνοντας να συνεχίσει να τροφοδοτεί με σιτηρά τρίτες χώρες, αποτρέποντας μια παγκόσμια επισιτιστική κρίση.

Ένα σημαντικό εμπορικό χαρακτηριστικό των μεταφορών χύδην ξηρού φορτίου είναι ότι τα περισσότερα από τα περίπου 13.000 dry bulk carriers πλέουν σε ακανόνιστα εμπορικά πρότυπα (tramp shipping), αντί κατά μήκος σταθερών διαδρομών, όπως παραδείγματος χάρη τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων, και εξυπηρετούν λιμάνια σε όλο τον κόσμο και τις τρίτες χώρες. Αυτό το εμπορικό μοντέλο δημιούργησε την απαιτούμενη ευελιξία του κλάδου μεταφορών χύδην ξηρού φορτίου σε περιόδους κρίσης, όπως οι παραπάνω, ώστε να καταφέρνει να διασφαλίζει τις απαραίτητες μεταφορές των αγαθών.

Η Intercargo συνεδρίασε για πρώτη φορά το 1980 στο Λονδίνο και συμμετέχει με συμβουλευτικό καθεστώς στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) από το 1993. Η Intercargo σήμερα συγκεντρώνει 155 προοδευτικές εταιρείες ως βασικά μέλη από 30 χώρες, που αντιπροσωπεύουν περίπου το 40% του παγκόσμιου στόλου dry bulk carriers, και άλλα 90 μέλη ως εταιρείες που υποστηρίζουν τον κλάδο. Ο στόχος της Intercargo είναι να προωθεί την ασφάλεια των πλοίων αυτών και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε την εκπληκτική ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας, τη στήριξη στην κοινωνία και στην απασχόληση του εργατικού δυναμικού κατά τη μεταπολεμική περίοδο. Το 1938, μόλις λίγο πριν από το ξέσπασμα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ο ελληνόκτητος στόλος άγγιζε ολική χωρητικότητα της τάξεως του 1,8 εκατ. κόρων.

Το 1949, λίγα χρόνια μετά τη λήξη του Πολέμου, η χωρητικότητα του στόλου αυξήθηκε στα 2,4 εκατ. κόρους, για να φτάσει το 1976 στα εκπληκτικά μεγέθη των 50,6 εκατ. κόρων, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να αναδεικνύονται στους πλέον ισχυρούς παίκτες στον χώρο της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Σήμερα ο ελληνόκτητος στόλος είναι παγκοσμίως ο μεγαλύτερος σε χωρητικότητα με άνω των 5.500 πλοίων και 251 νέες παραγγελίες σε ναυπηγεία κυρίως της Ασίας, ακολουθούμενος από τους στόλους της Κίνας και της Ιαπωνίας.

RINA

Any project, anywhere, making **what seems impossible, possible**

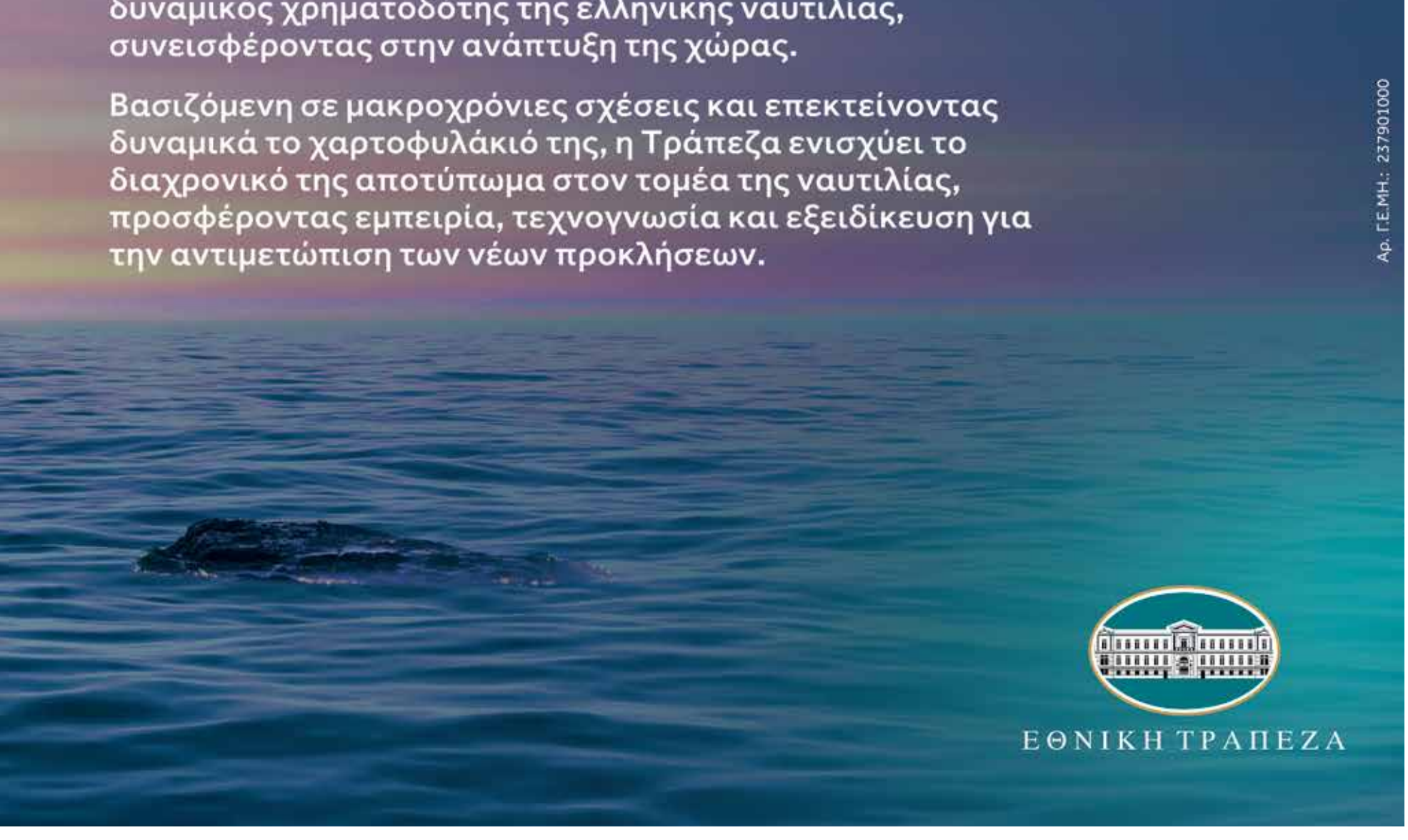
RINA.ORG


nbg.gr

Σταθερά προσανατολισμένοι στη στήριξη της ελληνικής ναυτιλίας

Η Εθνική Τράπεζα παραμένει, με στρατηγικά σταθερή και αδιάλειπτη παρουσία άνω των 60 ετών, σημαντικός και δυναμικός χρηματοδότης της ελληνικής ναυτιλίας, συνεισφέροντας στην ανάπτυξη της χώρας.

Βασιζόμενη σε μακροχρόνιες σχέσεις και επεκτείνοντας δυναμικά το χαρτοφυλάκιό της, η Τράπεζα ενισχύει το διαχρονικό της αποτύπωμα στον τομέα της ναυτιλίας, προσφέροντας εμπειρία, τεχνογνωσία και εξειδίκευση για την αντιμετώπιση των νέων προκλήσεων.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

Αρ. Γ.Ε.ΜΗ.: 237901000

Η ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΤΗΝ e-ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΠΟΧΗ

Κανονιστικές ρυθμίσεις, τεχνικά και επιχειρησιακά μέτρα, νέα καύσιμα και μηχανές περνούν υποχρεωτικά από τον δρόμο της ψηφιοποίησης, η οποία θα διαδραματίσει ακόμα μεγαλύτερο ρόλο στην επόμενη μέρα της ναυτιλίας



Φίλιππος Φιλής

Πρόεδρος της Ένωσης Ευρωπαίων Πλοιοκτητών, ECSA

Η **«Ψηφιακή** Πράσινη Εποχή» εμπεριέχει δύο μεγάλες έννοιες που είναι αλληλένδετες και κινούνται παράλληλα με μια πολυδιάστατη δυναμική, που θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί ότι καμία δεν θα μπορούσε να επιτύχει από μόνη της. Η πρώτη έννοια αφορά την «απανθρακοποίηση» και η άλλη έννοια την «ψηφιοποίηση» της ναυτιλίας.

Συνεπώς η ναυτιλία είναι αντιμέτωπη με τη διπλή πρόκληση της μετάβασης στην ψηφιακή πράσινη εποχή. Στο πλαίσιο αυτό, είναι χρήσιμο να σκιαγραφήσουμε τι ακριβώς σημαίνει η μετάβαση σε μία οικονομία χαμηλών και μηδενικών εκπομπών και ποιος είναι ο ρόλος που μπορεί να διαδραματίσει η τεχνολογία την εποχή της «Ναυτιλίας 4.0».

Η ναυτιλία είναι μία παγκόσμια βιομηχανία και οι όποιες λύσεις θα πρέπει να λαμβάνουν πάντοτε υπόψη τον παγκόσμιο χαρακτήρα της. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια έχουμε έρθει αντιμέτωποι με κανονισμούς σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει δεσμευτεί ότι θα γίνει μία οικονομία χαμηλών εκπομπών (carbon neutral) έως το 2050. Στο πλαίσιο αυτό, δεσμεύτηκε να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55% σε σχέση με τα επίπεδα του 1990 μέχρι το 2030. Ο στόχος αυτός αφορά το σύνολο της οικονομίας και στο πλαίσιο αυτό προτάθηκε η ένταξη της ναυτιλίας στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Εκπομπών (EU ETS). Εμείς επισημάναμε την ανάγκη διαφύλαξης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και την αποφυγή ενός νομοθετικού κατακερματισμού. Την ίδια στιγμή, αναγνωρίσαμε ότι ο κλάδος μπορεί να συμβάλει στον βαθμό που του αναλογεί στους ευρωπαϊκούς κλιματικούς στόχους. Η ναυτιλία είναι λοιπόν στο επίκεντρο των νέων ευρωπαϊκών κανονισμών που αφορούν την αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης και την ενεργειακή μετάβαση. Ο κλάδος εντάσσεται από την αρχή του 2024 στο EU ETS, ενώ θα πρέπει να εφαρμόσει τη νέα ευρωπαϊκή νομοθεσία που αφορά τα καύσιμα, τη FuelEU Maritime, από το 2025. Την ίδια στιγμή η Ε.Ε. έρχεται να ρυθμίσει την πρόσβαση στην τραπεζική χρηματοδότηση με βάση πράσινα κριτήρια, μέσω της λεγόμενης Ταξονομίας (Taxonomy). Όλες αυτές οι ρυθμίσεις αποφασίζονται στις Βρυξέλλες και θα έχουν άμεση επίπτωση στην ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Η ναυτιλία είναι στο επίκεντρο των νέων ευρωπαϊκών κανονισμών που αφορούν την αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης και την ενεργειακή μετάβαση.

EEXI και CII

Κάνοντας λοιπόν αυτή την πολύ σύντομη αναφορά στις περιφερειακές κανονιστικές ρυθμίσεις που έχουν ψηφιστεί και τροχοδρομηθεί, θα πρέπει να προσθέσουμε αυτές που τέθηκαν σε εφαρμογή από τον Ιανουάριο του 2023 σε επίπεδο ΙΜΟ, Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Αναφέρομαι στα EEXI (Energy Efficiency Existing Index) και CII (Carbon Intensity Indicator), για τα οποία οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να ενεργοποιήσουν σε ενδοεπιχειρησιακό επίπεδο διαδικασίες και τμήματα για να είναι σε θέση να παρακολουθούν και να έχουν ενεργό λόγο στην εφαρμογή και στην απόλυτη συμμόρφωση.

Έχω επανειλημμένα αναφερθεί στους τέσσερις πυλώνες ως προς την απανθρακοποίηση της ναυτιλίας. Συγκεκριμένα, στις κανονιστικές ρυθμίσεις, σε επίπεδο ΙΜΟ, αλλά και περιφερειακές, όπως σε επίπεδο Ε.Ε., στα τεχνικά μέτρα που οι πλοιοκτήτες μπορούν να λάβουν στα υφιστάμενα αλλά και στα υπό ναυπήγηση καινούργια πλοία, στα επιχειρησιακά (operational) μέτρα που είναι άμεσα συνδεδεμένα με τους ναυλωτές και την επιχειρησιακή στρατηγική τους. Τέλος, στην 4η τεχνολογική επανάσταση (4th Propulsion Revolution) με βαρύτητα στα πράσινα καύσιμα μηδενικής εκπομπής αερίων του θερμοκηπίου και των αντίστοιχων μηχανών είτε εσωτερικής καύσης είτε άλλων τεχνολογιών που βρίσκονται αυτή τη στιγμή σε ανάπτυξη.

Και στους τέσσερις αυτούς πυλώνες διαπιστώνουμε πως η ψηφιοποίηση παίζει και θα παίξει στο μέλλον μεγαλύτερο ρόλο.

Οι κανονιστικές ρυθμίσεις

Εξετάζοντας σε πρώτη φάση τις κανονιστικές ρυθμίσεις και όλες τις σχετικές νομοθεσίες που ρυθμίζουν την ομαλή αλλά και πλήρως ελεγχόμενη λειτουργία της ναυτιλίας, δεν θα ήταν εφικτή η οποιαδήποτε επιτυχής εφαρμογή εάν τα συστήματα (DCS) σε επίπεδο ΙΜΟ και (MRV) σε επίπεδο Ε.Ε. δεν έμπαιναν σε ανύποπτο χρόνο σε υποχρεωτική εφαρμογή από τους πλοιοκτήτες. Η διατήρηση όλων αυτών των δεδομένων και των αντίστοιχων αρχείων χρειάζεται συνεχής αναβάθμιση των ηλεκτρονικών υπολογιστών, των τεχνολογιών αποθήκευσης δεδομένων, αλλά και των συστημάτων διαχείρισης και ανάλυσης των δεδομένων πριν αποσταλούν στις αντίστοιχες υπηρεσίες. Συγκεκριμένα η παρακολούθηση του CII, το επερχόμενο μέτρο MBM σε επίπεδο ΙΜΟ για την επιβολή τέλους στις εκπομπές CO_2, η εφαρμογή, ο έλεγχος και η παρακολούθηση του EU ETS, αλλά και του FuelEU, βασίζονται στην εγκυρότητα των δεδομένων και αρχείων που η διαχείριση, αλλά σε μεγάλο βαθμό και η συγκέντρωση αυτών γίνεται ψηφιακά και θα συνεχίσει να γίνεται με ακόμη πιο ψηφιακά εξελιγμένα και αυτοματοποιημένα συστήματα. Δεν θα αναφερθώ στα τεχνικά μέτρα, αφού είναι γνωστό ότι η ψηφιοποίηση τόσο της καταγραφής όσο και της ανάλυσης των δεδομένων για βελτιστοποίηση των μηχανών εσωτερικής καύσης και όλων των παρεμφερών μηχανημάτων είναι σε εφαρμογή για δεκαετίες και έχει συμβάλει στο μέγιστο τόσο στη διάγνωση όσο και στην παραγωγικότητα και αποδοτικότητά τους.

Πλοιοκτήτης και ναυλωτής

Ένα καινούργιο κεφάλαιο όμως έχει ανοίξει στη ναυτιλία και αυτό αφορά τη στενότερη συνεργασία του πλοιοκτήτη με τον ναυλωτή για δύο συγκεκριμένους λόγους. Ο πρώτος είναι η απόλυτη συνεργασία με πλήρη διαφάνεια και αφορά τη λειτουργία του πλοίου, τις αποδόσεις, τις αποκλίσεις και τους τρόπους βελτίωσης της αποδοτικότητας του πλοίου με τη συμβολή και των δύο συμβατικά δεσμευμένων μερών. Ο δεύτερος και ίσης σημασίας λόγος αφορά τη συμμόρφωση με όλες τις νομοθεσίες και κανονιστικές ρυθμίσεις τόσο σε επίπεδο ΙΜΟ όσο και σε περιφερειακό επίπεδο, όπως στην παρούσα φάση της Ε.Ε.

Ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να λάβει υπόψη τις διατάξεις των νέων αυτών ρυθμίσεων όντας υπεύθυνος σε περίπτωση μη συμμόρφωσης. Ο πλοιοκτήτης λοιπόν θα πρέπει να είναι σε θέση σε πραγματικό χρόνο να γνωρίζει όλες τις πληροφορίες που αφορούν την απόδοση του πλοίου και τη σε εξέλιξη ταξινόμησή του στις αντίστοιχες κατηγορίες του CII, θα πρέπει επίσης να μπορεί να προϋπολογίζει τους ρύπους που θα αποδώσει στο Ευρωπαϊκό Ταμείο Εμπορίας Ρύπων, ώστε να τις λαμβάνει υπόψη κατά τη διαπραγμάτευση με τον εκάστοτε νέο ναυλωτή, α σε ναυλώσεις μικρής διαρκείας που θα συμπεριλάβουν την Ε.Ε. στους προγραμματισμένους προορισμούς τους. Έκανα την πιο πάνω σύντομη αναφορά σε μερικές από τις πιθανές προεκτάσεις των κανονιστικών ρυθμίσεων και των κινδύνων που εμπερικλείει η μη ελεγχόμενη από τον πλοιοκτήτη διαχείριση της επιχειρησιακής λειτουργίας του πλοίου, για να επισημάνω ότι η ψηφιοποίηση θα έχει τη μέγιστη συνεισφορά στην προστασία του πλοιοκτήτη. Οι συνεχείς ανταλλαγές δεδομένων από και προς το πλοίο σε πραγματικό χρόνο, που προσφέρονται σήμερα με την εγκατάσταση στα πλοία σύγχρονων καταγραφέων (sensors) και τη χρήση των πλέον ανεπτυγμένων δορυφορικών συνδέσεων, αλλά και με τα κατάλληλα συστήματα ανάλυσης, θα δώσουν στον πλοιοκτήτη τη δυνατότητα να ελέγχει σε συνεχή βάση την απόδοση του πλοίου και την πιθανή απόκλιση από τους συνεχώς αυστηρότερους στόχους για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Ανταγωνιστικότητα

Θα πρέπει ωστόσο να συνειδητοποιήσουμε ότι η μετάβαση στην ψηφιακή πράσινη εποχή που απορρέει και από τις ευρωπαϊκές κανονιστικές ρυθμίσεις θα πρέπει παράλληλα να ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και κατά συνέπεια της οικονομίας. Θα πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι γεωπολιτικά και οικονομικά είμαστε σε μία εποχή κατά την οποία πρέπει να αντιμετωπίζουμε τη μία κρίση μετά την άλλη. Οι τελευταίες κρίσεις δοκιμάζουν την αντοχή της οικονομίας, της κοινωνίας και των επιχειρήσεων. Η συνεχής διαχείριση των κρίσεων φαίνεται να αναδεικνύεται στη νέα κανονικότητα της εποχής μας. Σε συνδυασμό με τα παραπάνω έρχεται να προστεθεί η κλιματική κρίση και η ανάγκη για τη μετάβαση σε μία οικονομία χαμηλών ή και μηδενικών εκπομπών. Η ναυτιλία, ως κατεξοχήν διεθνής κλάδος, έχει επιδείξει μεγάλη αντοχή και την ικανότητα να προσαρμόζεται και να διαχειρίζεται τις κρίσεις και συνάμα να στηρίζει άλλους κλάδους της οικονομίας. Γι' αυτό η ευρωπαϊκή ναυτιλία παίζει και θα παίξει ακόμη πιο σημαντικό ρόλο στη στρατηγική αυτονομία της Ευρώπης, αλλά και πρωτοποριακό ρόλο στην ψηφιακή πράσινη μετάβαση.

Η Ευρώπη έχει συνειδητοποιήσει ότι μπορεί να χάσει το παιχνίδι της ανταγωνιστικότητας της βιομηχανίας της σε σχέση με την Κίνα και τις ΗΠΑ. Αυτό που άλλαξε την αντίληψη των Ευρωπαίων ηγετών ήταν η παροχή επιδοτήσεων πάνω από 300 δισ. δολ. σε πράσινες τεχνολογίες από την αμερικανική κυβέρνηση (Inflation Reduction Act). Σε αυτό το πλαίσιο, η Κομισιόν δημοσίευε τον περασμένο μήνα την απάντηση της Ευρώπης, το λεγόμενο Net Zero Industrial Plan, που έχει στόχο την άμεση ενίσχυση στρατηγικών κλάδων και τη μετάβαση σε μία οικονομία χαμηλών ρύπων. Σε αυτό το πλάνο η ναυτιλία κακώς δεν συμπεριλήφθηκε.

Η ευρωπαϊκή ναυτιλία πασχίζει να επανατοποθετήσει τον εαυτό της στον δημόσιο διάλογο ως έναν κρίσιμο τομέα για την ευρωπαϊκή αρχιτεκτονική ασφάλειας. Έχει επιτευχθεί όμως μεγάλη πρόοδος στο πώς η Ε.Ε. αντιλαμβάνεται τη ναυτιλία και επιβεβαιώνεται χαρακτηριστικά στο ETS και στην αναγνώριση της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει». Η μετακύλιση του κόστους του ETS στους ναυλωτές είναι μία μεγάλη επιτυχία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και αποδεικνύει ότι με σκληρή δουλειά και σωστές συμμαχίες η φωνή μας μπορεί να ακουστεί.

Ωστόσο, δεν υπάρχει μια ολιστική αξιολόγηση του στρατηγικού ρόλου και της συμβολής της ναυτιλίας στην ευρωπαϊκή οικονομία και στην ενεργειακή ασφάλεια της ηπείρου μας.

Ρεαλιστικοί στόχοι

Τέλος, η άλλη μεγάλη πρόκληση είναι η σύγκλιση και εναρμόνιση των ευρωπαϊκών κανονισμών με τους διεθνείς. Η ενεργειακή μετάβαση της ναυτιλίας χρειάζεται ένα διεθνές πλαίσιο κανονισμών που θα είναι προσαρμοσμένοι στα χαρακτηριστικά του κλάδου και θα δημιουργήσουν πόρους για καθαρά καύσιμα και νέες τεχνολογίες συμπεριλαμβανομένων και πιο ανεπτυγμένων ψηφιακών συστημάτων.

Η εισαγωγή διαφορετικών κανονισμών και στόχων σε διαφορετικές χώρες διεθνώς δεν θα βοηθήσει τη μετάβαση. Σε αυτό το πλαίσιο η εισαγωγή ενός διεθνούς τέλους εκπομπών άνθρακα (Carbon Levy) σε επίπεδο ΙΜΟ θα είναι αποφασιστικής σημασίας. Χρειαζόμαστε καθαρούς και ρεαλιστικούς στόχους, καθώς επίσης διαθέσιμα καθαρά καύσιμα και τεχνολογίες.



Η μετακύλιση του κόστους του ETS στους ναυλωτές είναι μία μεγάλη επιτυχία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και αποδεικνύει ότι με σκληρή δουλειά και σωστές συμμαχίες η φωνή μας μπορεί να ακουστεί.

Η ναυτιλία κακώς δεν συμπεριλήφθηκε στο λεγόμενο Net Zero Industrial Plan της Ε.Ε. - απάντηση στο Inflation Reduction Act των ΗΠΑ.

FIVE OCEANS















www.fiveoceansalvage.com

SALVAGE



“Your salvage guarantee”

24/7 Emergency contact

Tel: +30 210 3258210

54, AMALIAS AVE., 105 58 ATHENS, GREECE
TEL: (+30)210 3258210, EMAIL: contact@fiveoceansalvage.com

FIVE OCEANS SALVAGE

Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ESG ΚΑΝΟΝΩΝ ΣΕ ΠΡΩΤΟ ΠΛΑΝΟ

Καινοτόμος μελέτη πάνω στη μέτρηση και δημοσίευση της ESG αποδοτικότητας στη ναυτιλιακή βιομηχανία

Του Αντώνη Τσιμπλάκη atsimplakis@naftemporiki.gr

Ενα από τα σημαντικότερα ζητήματα που απασχολούν την ανθρωπότητα σε όλον τον πλανήτη σήμερα είναι η βιώσιμη ανάπτυξη, το γνωστό σε όλους μας «sustainability». Στο ευρύτερο πλαίσιο της έννοιας αυτής αναπτύσσονται τα τελευταία χρόνια και άλλες έννοιες, κατά κάποιους παραπλήσιες, κατά κάποιους υποδεέστερες, όπως για παράδειγμα το CSR (Corporate Social Responsibility), το οποίο θεωρείται πρόδρομος του σημερινού ESG (Environment - Περιβάλλον, Society - Κοινωνία, Governance - Διακυβέρνηση).

Σύμφωνα με την μελέτη των Θεόδωρου Συριόπουλου, καθηγητή Ναυτιλιακής Χρηματοοικονομικής, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Σταύρου Καραμπερίδη, διευθυντή Ερευνητικού Κέντρου Θαλασσίων Μεταφορών, University of Plymouth, Μιχάλη Τσατσαρώνη, επίκουρου καθηγητή Ποσοτικών Μεθόδων στη Ναυτιλία, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών και Γεωργίας Μπούρα, δικηγόρου, υπ. διδάκτωρ, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, η συνεχής περιβαλλοντική επιβάρυνση του πλανήτη, οι μεγάλες ανισότητες που υφίστανται μεταξύ των ανθρώπινων κοινωνιών ανά την υφήλιο και οι ανεξέλεγκτοι τρόποι διοίκησης των εταιρειών σήμερα έχουν οδηγήσει στη συνειδητοποίηση ότι η προώθηση του ESG πρέπει να τεθεί σε πρώτη προτεραιότητα και να είναι βασικός άξονας σε κάθε ανθρώπινη δραστηριότητα. Ειδικότερα, όμως, στη ναυτιλιακή βιομηχανία παρατηρείται έντονη πολιτική και κοινωνική κινητοποίηση πάνω στην προώθηση αυτή, με ισχυρή κανονιστική δράση σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Γιατί το ESG απασχολεί σήμερα τη ναυτιλιακή βιομηχανία παγκοσμίως

Όλοι κατανοούν σε γενικές γραμμές την έννοια του ESG και προσβλέπουν στη βελτίωση του Περιβάλλοντος, της Κοινωνίας και της Διακυβέρνησης μέσω των δραστηριοτήτων τους. Αυτό, όμως, από μόνο του δεν είναι αρκετό και βεβαίως οι συνέπειες της ESG αποδοτικότητας των εταιρειών είναι πολυεπίπεδες. Για παράδειγμα, ο πράσινος στόχος του ΙΜΟ (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) για το 2050 δεν αποτελεί απλώς μια περιβαλλοντική απαίτηση, αλλά συνεπάγεται τεράστιες τεχνολογικές αλλαγές και επηρεάζει την κεφαλαιαγορά και τις αποφάσεις των επενδυτών σχετικά με τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση.

> **Το ESG πρέπει να τεθεί σε πρώτη προτεραιότητα και να είναι βασικός άξονας σε κάθε ανθρώπινη δραστηριότητα.**

Επομένως, αυτό που κυρίως απασχολεί την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα, πέραν της συνεχούς βελτίωσης σε όλα τα προαναφερθέντα επίπεδα, είναι το πώς θα μετρηθεί τελικά το ESG, πώς θα παρακολουθεί μια εταιρεία τις επιδόσεις της, πώς θα συγκρίνεται με τις επιδόσεις των άλλων και πώς θα μπορούν και οι επενδυτές να έχουν μια ξεκάθαρη εικόνα για όλα αυτά.

Οι αναφορές επιδόσεων

Όπως προέκυψε από την καινοτόμο έρευνα των συγγραφέων στις μεγαλύτερες εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες στον κόσμο, δεν υπάρχει ενιαίος τρόπος μέτρησης και αναφοράς των επιδόσεων ESG (Tsatsaronis, et al., 2022). Μελετήθηκαν οι υπάρχουσες αναφορές τους και το αποτέλεσμα έδειξε ότι κάθε εταιρεία δίνει και άλλον τίτλο στην αναφορά της, περιλαμβάνει διαφορετικά στοιχεία, διαφορετικά δεδομένα, με ποικίλη διάρθρωση και ταξινόμηση, διαφόρων ειδών μετρήσεις, και μάλιστα με επιλεκτική αναφορά στον τομέα όπου η καθεμία έχει τις καλύτερες επιδόσεις. Μάλιστα, άλλες εταιρείες ενσωματώνουν τις αναφορές τους στη γενική ετήσια έκθεση (annual report), ενώ άλλες τις εκδίδουν ξεχωριστά.

Εν μέσω αυτών των αποσπασματικών προσπαθειών, κυριαρχούν κάποιοι τρόποι μέτρησης ή αναφοράς του ESG, όπως είναι -για παράδειγμα- τα 17 SDGs (Sustainable Development Goals) των Ηνωμένων Εθνών, που αποτελούν βασικές κατευθυντήριες γραμμές-στόχους για τη βιώσιμη ανάπτυξη. Άλλο πλαίσιο κριτηρίων βιωσιμότητας είναι το SASB (Sustainability Accounting Standards Board), που δημιουργήθηκε ουσιαστικά για να αναπτύξει λογιστικά πρότυπα βιωσιμότητας και προέρχεται από το IFSR Foundation. Ομοίως, τα GRI είναι κι αυτά ένας δημοφιλής τρόπος αξιολόγησης του ESG, που προέρχεται από την ιδιωτική πρωτοβουλία και περιλαμβάνει μια ταξινόμηση για ποικίλους ESG παράγοντες και μια κατηγοριοποίηση σε διάφορες βιομηχανίες, όπως, για παράδειγμα, τα χημικά, οι εξορύξεις, οι καλλιέργειες κ.ά.

Πολυπλοκότητα διαδικασιών

Παρά τις ως άνω προσπάθειες, η ναυτιλία εξακολουθεί να μην έχει τη δυνατότητα μιας σαφούς εικόνας των ESG επιδόσεών της, μετρήσιμης και συγκρίσιμης, διότι τα ως άνω κριτήρια παραμένουν γενικά και δεν λαμβάνουν υπ' όψιν τις ιδιαιτερότητες της ναυτιλιακής βιομηχανίας, όπως είναι η πολυπλοκότητα των διαδικασιών που ακολουθούνται και η ποικιλία των παραγόντων που την επηρεάζουν. Για παράδειγμα, μια ναυτιλιακή εταιρεία κατά την παραγωγή του μεταφορικού της έργου αντιμετωπίζει ζητήματα όπως η ρύπανση σε αέρα, στεριά και θάλασσα, η απασχόληση εργαζομένων στο γραφείο και στο πλοίο, το διαπολιτισμικό προσωπικό, η κίνηση σε πολλά κράτη και στην ανοιχτή θάλασσα, η υπαγωγή σε διαφορετικά νομικά και κοινωνικά συστήματα.

Παράλληλα, τα προαναφερόμενα συστήματα-πλαίσια καταγραφής ή μέτρησης των ESG επιδόσεων αναφέρονται συχνά σε ψευδομεταβλητές ή παρουσιάζουν αλληλοεπικαλύψεις, με αποτέλεσμα να μην εφαρμόζονται σωστά στον ναυτιλιακό τομέα.

Εξειδικευμένος δείκτης

Για όλους τους ως άνω λόγους, οι συγγραφείς του άρθρου εστιάζουν την έρευνά τους στην ανάπτυξη ενός ιδιαίτερα καινοτόμου, χρήσιμου και μοναδικού στο είδος του εργαλείου, που συνίσταται σε έναν εξειδικευμένο δείκτη ESG με βάση τα χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής βιομηχανίας και ένα συγκεκριμένο πλαίσιο αναφοράς ESG, το οποίο είναι σχηματοποιημένο, τυποποιημένο, πλήρες, σαφές, κατάλληλο και προσαρμοσμένο, ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί ενιαία από όλες τις ενδιαφερόμενες ναυτιλιακές εταιρείες. Τα πιο σημαντικά του προτερήματα είναι ότι είναι εύκολο στη χρήση, περιλαμβάνει στοιχεία τα οποία ήδη οι εταιρείες



Μια ναυτιλιακή εταιρεία κατά την παραγωγή του μεταφορικού της έργου αντιμετωπίζει ζητήματα όπως η ρύπανση σε αέρα, στεριά και θάλασσα, η απασχόληση των εργαζομένων στο γραφείο και στο πλοίο, το διαπολιτισμικό προσωπικό, η κίνηση σε πολλά κράτη και στην ανοιχτή θάλασσα, η υπαγωγή σε διαφορετικά νομικά και κοινωνικά συστήματα.

συλλέγουν, καταγράφουν ή δημοσιεύουν σε μεγάλο βαθμό, αλλά επίσης έχει τη δυνατότητα να προσαρμόζεται σε κάθε μελλοντική αλλαγή, με την προσθήκη νέων δεδομένων, λαμβάνοντας υπ' όψιν το διαρκώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας, κυρίως όσον αφορά τις διεθνείς πολιτικές και τους επιβαλλόμενους κανονισμούς.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται μέρος της έρευνας όπου πραγματοποιήθηκε η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης ενός δείγματος 70 εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών, στο οποίο αναζητείται το ποσοστό συμπόρευσης των εταιρειών με το προτεινόμενο πλαίσιο των συγγραφέων. Σκοπός είναι η διαμόρφωση εικόνας για τις στρατηγικές προτεραιότητες της κάθε εταιρείας στο πλαίσιο των πρακτικών ESG, αλλά και για το κατά πόσο είναι εφικτή η καθολική εφαρμογή ενός ενιαίου μεθοδολογικού πλαισίου αναφοράς και αξιολόγησης του ESG ή του sustainability.

Η έρευνα

Το δείγμα της έρευνας αποτελείται από 70 ναυτιλιακές εταιρείες, μεταξύ των οποίων και εταιρείες διαχείρισης και ανάπτυξης λιμένων, εισηγμένες στα χρηματιστήρια NYSE, NASDAQ, Oslo stock exchange και Shanghai stock exchange. Σε προηγούμενη έρευνα των συγγραφέων (Tsatsaronis, et al., 2022) διαμορφώθηκε ένα μεθοδολογικό πλαίσιο αναφοράς και αξιολόγησης

ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΟΥ ΚΑΘΕ ΠΥΛΩΝΑ ESG

Παράγοντες Πυλώνα E	**Παράγοντες Πυλώνα S**	**Παράγοντες Πυλώνα G**
Εκπομπές αερίων & GHG	Ευεξία, υγεία και ασφάλεια	Συμμετοχές σε Συνδέσμους
Δραστηριότητες απανθρακοποίησης	Πολιτική ασφάλειας	Επιχειρηματική Ηθική
Ενεργειακή απόδοση	Εργασιακές πρακτικές	Συμμόρφωση και κανονιστικές αλλαγές
Προστασία του θαλάσσιου οικοσυστήματος	Εργασιακές σχέσεις	Antitrust
Κλιματική αλλαγή	Διαφορετικότητα, Ισότητα & Ένταξη	Καταπολέμηση της δωροδοκίας και της διαφθοράς
Ανακύκλωση πλοίων	Κατάρτιση & Εκπαίδευση	Απόρρητο δεδομένων και κυβερνοασφάλεια
Θαλάσσια ρύπανση	Κοινωνική δέσμευση	Ψηφιοποίηση λειτουργιών
Διαχείριση έρματος	Πολιτική για τα ναρκωτικά και το αλκοόλ	Διαχείριση κινδύνων
Διαχείριση νερού και αποβλήτων	Εξυπηρέτηση πελατών	Sec ESG Taskforce
Περιβαλλοντικές επιπτώσεις στην ξηρά	Κοινωνική εφοδιαστική αλυσίδα	Επιχειρησιακή Αριστεία
	Δραστηριότητα στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης	Υπεύθυνες Επιχειρηματικές Πρακτικές
		Επικοινωνία με τα ενδιαφερόμενα μέρη
		R&D
		Πρόσληψη και διατήρηση εργαζομένων

Πηγή: Tsatsaronis, et al., 2022

►

των πρακτικών ESG, καθορίζοντας συγκεκριμένους παράγοντες οι οποίοι ορίζουν τον κάθε πυλώνα -E, S, G-, καθώς και τον τρόπο μέτρησης του κάθε παράγοντα με συγκεκριμένες μετρήσεις. Περιληπτικά οι παράγοντες για τον κάθε πυλώνα συνοψίζονται στον παραπάνω πίνακα.

Ακολουθώντας το προαναφερθέν πλαίσιο ESG, οι συγγραφείς πραγματοποίησαν αξιολόγηση ποιότητας των υφιστάμενων πρακτικών αναφοράς στον τομέα της ναυτιλίας, αναλύοντας τις πιο πρόσφατες εκθέσεις των 70 εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών από το έτος 2022. Η ποιοτική ανάλυση των αναφορών περιλαμβάνει εξόρυξη δεδομένων για τους απαιτούμενους παράγοντες, καθώς και ποσοστιαία αξιολόγηση της επάρκειας και της πληρότητας των πληροφοριών.

> **Οι εκθέσεις ESG στον κλάδο της ναυτιλίας είναι γενικές, κατακερματισμένες και ελλιπείς, ενώ χρησιμοποιούν διάφορες πηγές αξιολόγησης ESG, όπως τα SDGs του ΟΗΕ, τα SASB, τα GRI κ.λπ., οι οποίες δεν εφαρμόζονται αποτελεσματικά στη ναυτιλία.**

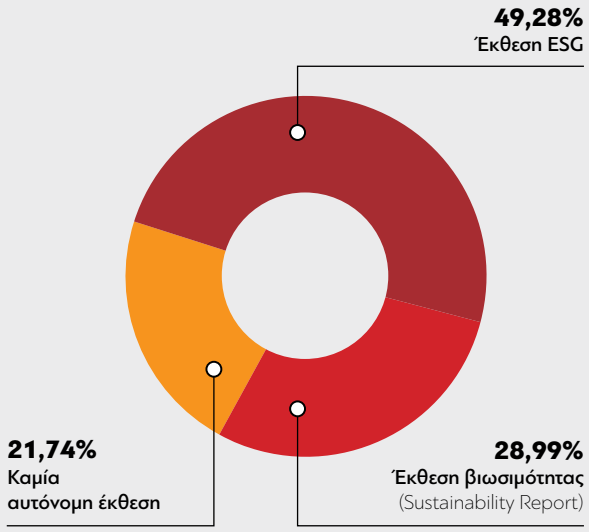
Επιπλέον, αυτή η ανάλυση ποιότητας εφαρμόστηκε στους διάφορους κλάδους των εταιρειών θαλάσσιων μεταφορών του δείγματος. Οι εταιρείες χωρίστηκαν σε κλάδους με βάση τον τομέα δραστηριοποίησής τους: Ξηρού φορτίου (Bulk), Υγρού φορτίου (Tanker), Εμπορευματοκιβωτίων (Container), LNG, Μικτού στόλου (Multiple fleet) και Διαχείρισης και Ανάπτυξης Λιμένων (Port Development).

Η ανομοιογένεια η οποία παρατηρήθηκε σε προηγούμενη έρευνα των συγγραφέων (Tsatsaronis, et al., 2022) είναι εμφανής και στην παρούσα μελέτη. Χαρακτηριστικό της ανομοιογένειας στον τρόπο αναφοράς του ESG είναι ότι στο δείγμα της έρευνας το 49% των εταιρειών δημοσιεύει ESG report, το 29% δημοσιεύει Sustainability report, ενώ το υπόλοιπο 22% δεν δημοσιεύει καμία αναφορά για το ESG **(Διάγραμμα 1)**.

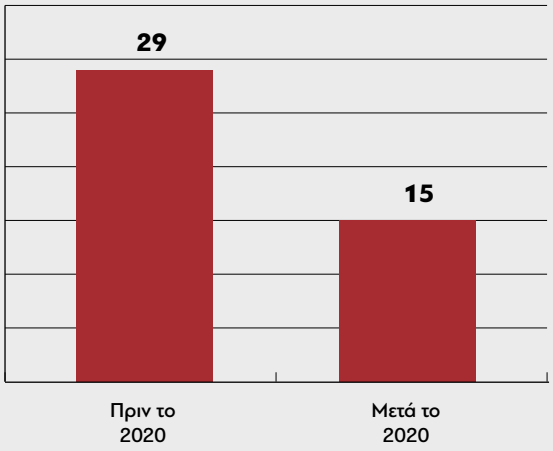
Ένα ενδιαφέρον εύρημα της έρευνας είναι ότι μέχρι το 2020, 29 εταιρείες, από το ίδιο δείγμα των 70 εταιρειών, δεν είχαν δημοσιεύσει κανένα είδος έκθεσης σχετικά με το ESG, την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη (ΕΚΕ) ή το Sustainability γενικότερα. Οι εταιρείες αυτές μειώθηκαν σε 15 την επόμενη διετία (2021, 2022), αποδεικνύοντας περίτρανα την τάση της ναυτιλιακής αγοράς **(Διάγραμμα 2)**, που αναβαθμίζει το ESG σε ζήτημα υψηλής σημασίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι η πλειονότητα των προαναφερθεισών 15 εταιρειών που δεν παρέχουν έκθεση ESG είναι στον τομέα των δεξαμενόπλοιων **(Διάγραμμα 3)**.

Η εξέταση της ακρίβειας και της ποσότητας των δεδομένων που δημοσιεύονται στις μετρήσεις κάθε παράγοντα για κάθε πυλώνα του μεθοδολογικού πλαισίου αναφοράς ESG αποτελεί το επόμενο στάδιο της έρευνας για την αξιολόγηση της ποιότητας των υφιστάμενων αναφορών ESG στη ναυτιλία. Με αυτόν τον τρόπο, μπορούμε να ποσοτικοποιήσουμε τον βαθμό στον οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις δεδομένων κάθε παράγοντα σε ποσοστιαία βάση.

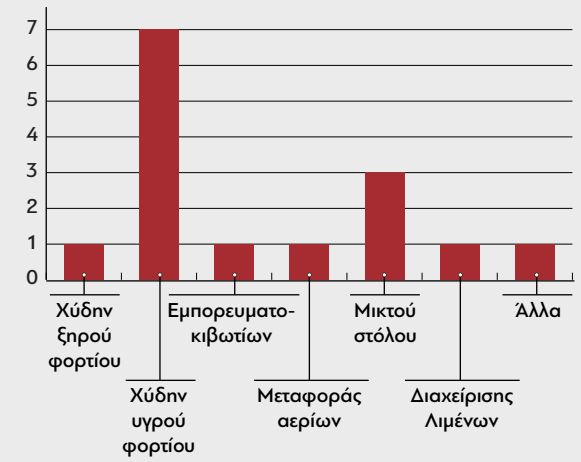
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1. ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ESG ΚΑΤΑ ΤΟ 2022



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2. ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΧΩΡΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ESG ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΟ 2020



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3. ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΧΩΡΙΣ ΥΠΟΒΟΛΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ESG ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ



Πηγή: Ανάλυση των συγγραφέων

ΠΥΛΩΝΑΣ **E**

Στον πυλώνα Ε, σχεδόν το σύνολο των εταιρειών υποβάλλει εκθέσεις και δημοσιεύει στοιχεία σχετικά με τους παράγοντες «Κλιματική αλλαγή», «Ανακύκλωση πλοίων», «Θαλάσσια ρύπανση» και «Διαχείριση έρματος». Από την άλλη πλευρά, ένα πολύ μικρό ποσοστό των εταιρειών δημοσιεύει στοιχεία σχετικά με τη διαχείριση νερού και αποβλήτων και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τη δραστηριότητα της εταιρείας στην ξηρά **(Διάγραμμα 4)**. Ένα ενδιαφέρον εύρημα επίσης είναι αυτό σχετικά με τον παράγοντα Ενεργειακής Απόδοσης και Εξοικονόμησης Ενέργειας, για τον οποίο ο τομέας Διαχείρισης και Ανάπτυξης Λιμένων παρέχει όλες τις απαραίτητες μετρήσεις, σε αντίθεση με τις ναυτιλιακές εταιρείες, καταδεικνύοντας τον κρίσιμο ρόλο των λιμένων στην ενεργειακή μετάβαση.

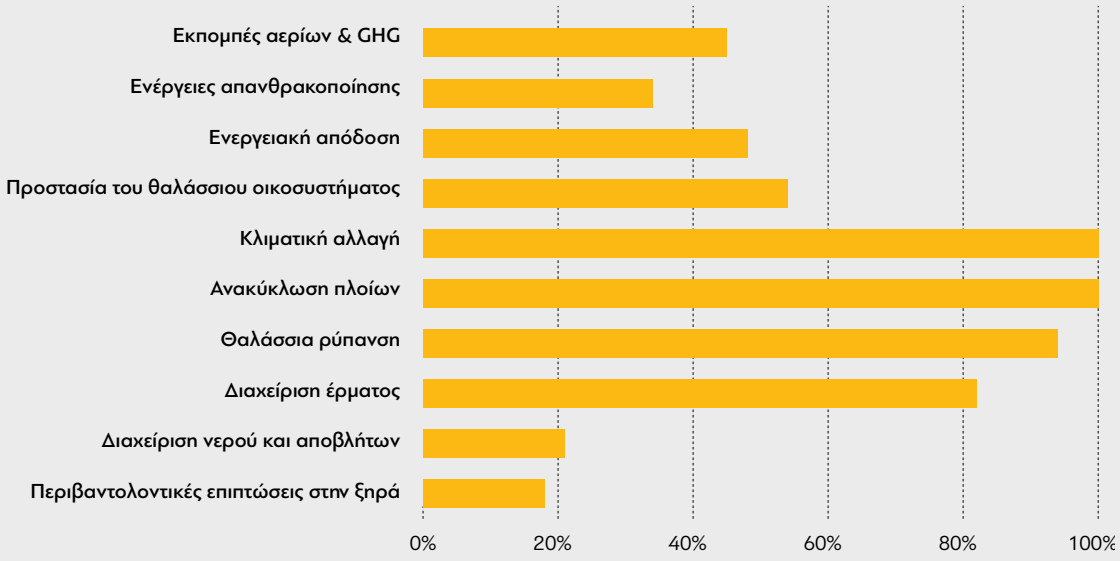
ΠΥΛΩΝΑΣ **S**

Σύμφωνα με την αξιολόγηση της ποιότητας των δημοσιευμένων δεδομένων στις υφιστάμενες εκθέσεις ESG ή και βιωσιμότητας (Sustainability reports), οι παράγοντες «Πολιτική Ασφαλείας», «Εργασιακές Σχέσεις», «Πολιτική για τα ναρκωτικά και το αλκοόλ» και «Εξυπηρέτηση πελατών» βρίσκονται στην κορυφή της ατζέντας των επιχειρήσεων στον πυλώνα S. Στους τέσσερις παράγοντες που αναφέρονται παραπάνω, όλες οι εταιρείες παρέχουν και δημοσιεύουν το 100% των κατάλληλων μετρήσεων **(Διάγραμμα 5)**. Οι παράγοντες «Κατάρτιση & Εκπαίδευση», «Κοινωνική Εφοδιαστική Αλυσίδα» και «Δραστηριότητα στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης» από την άλλη πλευρά, φαίνεται να είναι ήσσονος σημασίας, επειδή οι κατάλληλες μετρήσεις καλύπτονται σπάνια ή καθόλου σε δημοσιευμένες εκθέσεις. Τα ευρήματα αυτά είναι συνεπή μεταξύ των διαφορετικών κλάδων της ναυτιλιακής αγοράς (Ξηρού φορτίου, Υγρού φορτίου, Εμπορευματοκιβωτίων, LNG, Μικτού στόλου και Διαχείρισης και Ανάπτυξης Λιμένων).

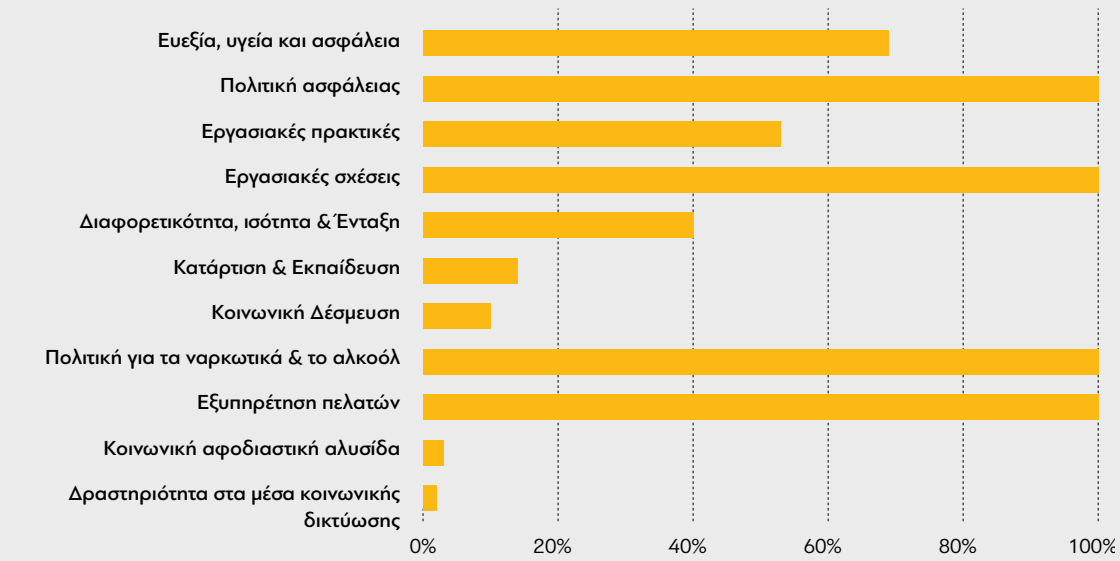
ΠΥΛΩΝΑΣ **G**

Σύμφωνα με τον τρόπο με τον οποίο οι επιχειρήσεις αναφέρουν και δημοσιεύουν τις απαραίτητες μετρήσεις, οι σημαντικότεροι παράγοντες για τον πυλώνα G είναι οι: «Ψηφιοποίηση Λειτουργιών», «Διαχείριση Κινδύνων», «Επικοινωνία με τα ενδιαφερόμενα μέρη» και «Καταπολέμηση της δωροδοκίας και της διαφθοράς». Σε αυτούς τους παράγοντες, τα δεδομένα αναφέρονται σε ποσοστό άνω του 90% **(Διάγραμμα 6)**. Τα ευρήματα αυτά καταδεικνύουν ότι η ψηφιοποίηση του ναυτιλιακού τομέα, σε συνδυασμό με τη διαχείριση κινδύνων, αποτελεί κορυφαία προτεραιότητα. Επιπλέον, η επικοινωνία με τα ενδιαφερόμενα μέρη εξακολουθεί να αποτελεί βασικό στόχο για τη διοίκηση κάθε εταιρείας. Εκτός από την περίπτωση του παράγοντα «Καταπολέμηση της δωροδοκίας και της διαφθοράς», όπου οι εταιρείες με μικτούς στόλους, εμπορευματοκιβωτίων και οι εταιρείες ανάπτυξης και διαχείρισης λιμένων παρουσιάζουν χαμηλότερη ποιότητα, τα ευρήματα στους άλλους κλάδους είναι

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4. ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΟΣ ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΤΟΥ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΥΛΩΝΑ Ε



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5. ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΟΣ ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΤΟΥ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΥΛΩΝΑ S



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6. ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΟΣ ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΤΟΥ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΥΛΩΝΑ G



Πηγή: Ανάλυση των συγγραφέων

παρόμοια. Αξίζει να σημειωθεί ότι σημαντικοί παράγοντες, κατά τη γνώμη μας, όπως η «SEC ESG Taskforce», οι υπεύθυνες επιχειρηματικές πρακτικές, η έρευνα και ανάπτυξη και η συμμόρφωση με τις κανονιστικές αλλαγές δεν αναφέρονται καθόλου στην πλειονότητα των εταιρειών του δείγματος.

Κενά σε παγκόσμιο επίπεδο

Συνοψίζοντας, παρά το ευρύ ενδιαφέρον για την ενίσχυση του προφίλ ESG της ναυτιλιακής βιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένων των ναυλωτών, των P&I clubs, των λιμενικών αρχών, των διεθνών οργανισμών και των νηογνωμόνων, υπάρχει μόνο σποραδική ή ελλιπής αναφορά στις πρακτικές ESG των ναυτιλιακών εταιρειών. Οι εκθέσεις ESG στον κλάδο της ναυτιλίας είναι γενικές, κατακερματισμένες και ελλιπείς, ενώ χρησιμοποιούν διάφορες πηγές αξιολόγησης ESG, όπως τα SDGs του ΟΗΕ, τα SASB, τα GRI κ.λπ., οι οποίες δεν εφαρμόζονται αποτελεσματικά στη ναυτιλία. Όλα αυτά τα κενά στην αξιολόγηση και την υποβολή εκθέσεων ESG για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών δεν έχουν ακόμη αντιμετωπιστεί σε παγκόσμια κλίμακα. Σε προηγούμενη μελέτη (Tsatsaronis et al., 2022), οι συγγραφείς ανέπτυξαν ένα μεθοδολογικό πλαίσιο για έναν προσαρμοσμένο δείκτη ESG για τη ναυτιλία, επιτρέποντας στις ναυτιλιακές εταιρείες να δημοσιεύουν και να αξιολογούν εύκολα τις επιδόσεις τους. Στόχος της παρούσας μελέτης είναι η αξιολόγηση της ποιότητας των υφιστάμενων εκθέσεων ESG, χρησιμοποιώντας το προαναφερθέν μεθοδολογικό πλαίσιο.

> **“**
> **Ο πράσινος στόχος του ΙΜΟ για το 2050 δεν αποτελεί απλώς μια περιβαλλοντική απαίτηση, αλλά συνεπάγεται τεράστιες τεχνολογικές αλλαγές και επηρεάζει την κεφαλαιαγορά και τις αποφάσεις των επενδυτών σχετικά με τη χρηματοδότηση.**

Η ανάλυση ποιότητας των εκθέσεων περιλαμβάνει την εξόρυξη δεδομένων (data mining) για τα απαραίτητα στοιχεία που συνιστά το προαναφερθέν μεθοδολογικό πλαίσιο, καθώς και την ποσοστιαία αξιολόγηση της επάρκειας και πληρότητας των πληροφοριών. Σε αποτέλεσμα αυτής της ανάλυσης, ανακτώνται αρκετά σημαντικά ευρήματα. Αρχικά, αξιολογήθηκε πόσο εφικτή είναι η προσαρμογή του κλάδου της ναυτιλίας στο προτεινόμενο μεθοδολογικό πλαίσιο. Έτσι, διαπιστώθηκε ότι σε ένα αρκετά ικανό ποσοστό οι εταιρείες δημοσιεύουν στοιχεία για τους απαραίτητους παράγοντες, αλλά χρειάζεται επίσης δημοσίευση και επιπλέον παραγόντων οι οποίοι μετρώνται για άλλους λόγους, αλλά δεν ενσωματώνονται στην έκθεση ESG. Τέλος, από την παρούσα έρευνα κατανοήθηκαν οι προτεραιότητες των πρακτικών ESG που θέτουν οι ναυτιλιακές εταιρείες, καθώς και οι τυχόν διαφοροποιήσεις κατά τομέα δραστηριότητας ■

Σημείωση: Το παρόν άρθρο αποτελεί σύνοψη έρευνας των συγγραφέων (Tsatsaronis, et al., 2023):

Αναφορές

Tsatsaronis, M., Syriopoulos, T., Karamperidis, S. & Boura, G., 2022. ESG Rating and Reporting: The Case of Shipping. Busan, S. Korea, IAME.

Tsatsaronis, M., Syriopoulos, T., Karamperidis, S. & Boura, G., 2023. ESG Reporting Quality Assessment in Listed Shipping Companies. Los Angeles, IAME.

ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Διανύουμε την εποχή των αλλαγών, μια μεταβατική περίοδο με ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών και εφαρμογή νέων κανονισμών, και μέσα σε αυτό το περιβάλλον η ναυτιλία μικρών αποστάσεων οφείλει να προσαρμοστεί και να εκσυγχρονιστεί, εκμεταλλευόμενη τις όποιες ευκαιρίες



Χαράλαμπος Σημαντώνης

Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, ΕΕΝΜΑ

Η **Ναυτιλία** Μικρών Αποστάσεων αποτελεί τη ραχοκοκαλιά των ευρωπαϊκών μεταφορών, αφού, σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, το 61,2% του συνολικού μεταφερόμενου φορτίου προς και από ευρωπαϊκά λιμάνια διακινήθηκε μέσω της shortsea ναυτιλίας το 2020. Ιδιαίτερα στην περίπτωση της Ελλάδας, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων αποκτά προστιθέμενη αξία, λόγω της γεωγραφικής κατανομής της χώρας μας και της πολυνησιωτικότητας, αναλαμβάνοντας τον ρόλο του συνδετικού κρίκου ανάμεσα στον ηπειρωτικό κορμό και στα νησιά της χώρας, λαμβάνοντας υπόψη ότι πάνω από το 10% του πληθυσμού διαμένει σε νησιωτικές περιοχές και εξαρτάται σχεδόν απόλυτα από τη ναυτιλία.

Τα τελευταία χρόνια, με όλους τους κραδασμούς και τις προκλήσεις που βίωσε η παγκόσμια κοινότητα, η ναυτιλιακή βιομηχανία διαδραμάτισε ίσως τον σημαντικότερο ρόλο στη διατήρηση της παγκόσμιας κανονικότητας και ασφάλειας. Η ενεργειακή επάρκεια της Ευρώπης διασώθηκε με την αρωγή της ναυτιλίας, ενώ ταυτόχρονα ο ορατός κίνδυνος μιας παγκόσμιας επισιτιστικής κρίσης απεφεύχθη κυρίως λόγω της άμεσης συνδρομής του κλάδου.

Η shortsea ναυτιλία, όμως, παρά την άμεση και ουσιαστική συνεισφορά της στη διατήρηση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής της Ευρώπης, έρχεται συνεχώς αντιμέτωπη με πολλαπλές προκλήσεις, που δημιουργούν προβλήματα στην εύρυθμη λειτουργία της. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να κατανοήσουμε ότι ο κλάδος της shortsea ναυτιλίας αποτελείται κυρίως από οικογενειακές και αυτοδημιούργητες επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν ελάχιστη πρόσβαση σε χρηματοδοτικά εργαλεία, με αποτέλεσμα η απαραίτητη ανανέωση του στόλου να καθίσταται μία εξίσωση με δύσκολη λύση.

Μελετώντας τους νέους περιβαλλοντικούς κανονισμούς, όπως αυτοί διαμορφώνονται για να αποτυπώσουν τη νέα στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για κλιματική ουδετερότητα έως το 2050, αντιλαμβάνεται κανείς ότι ο εκσυγχρονισμός του ευρωπαϊκού shortsea στόλου είναι απαραίτητος για την επιβίωση του κλάδου.

Αντίθετα με όσα αφήνεται να εννοηθούν, η ναυτιλία αποτελεί έναν κλάδο over regulated, όπως συνηθίζουμε να λέμε, και διέπεται από κανονισμούς σε όλο το φάσμα της λειτουργίας της.

Διανύουμε την εποχή των αλλαγών, μια μεταβατική περίοδο που θα οδηγήσει στην ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών και στη διαμόρφωση νέου τύπου πλοίων, και μέσα σε αυτό το περιβάλλον η ναυτιλία μικρών αποστάσεων οφείλει να προσαρμοστεί και να εκσυγχρονιστεί, εκμεταλλευόμενη τις όποιες ευκαιρίες.

Αντίθετα με όσα αφήνεται να εννοηθούν, η ναυτιλία αποτελεί έναν κλάδο over regulated, όπως συνηθίζουμε να λέμε, και διέπεται από κανονισμούς σε όλο το φάσμα της λειτουργίας της. Ας μην παραβλέπουμε άλλωστε ότι, παρότι η ναυτιλία μεταφέρει το 90% του παγκόσμιου εμπορίου, ευθύνεται για λιγότερο από το 3% των παγκόσμιων εκπομπών, και σε σχέση με τον όγκο του εμπορίου που εξυπηρετεί και τις μεταφερόμενες ποσότητες ο αριθμός είναι θεαματικά μικρός.

Κανονισμοί χωρίς μελέτη

Η προσπάθεια του ΙΜΟ και της Ε.Ε. για μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος της ναυτιλίας έχει οδηγήσει στην υιοθέτηση κανονισμών χωρίς να έχει προηγηθεί η απαιτούμενη μελέτη και αξιολόγηση των θετικών αποτελεσμάτων των μέτρων αυτών. Ένα παράδειγμα είναι η υιοθέτηση από 1ης/1/23 των δεικτών EEXI για πλοία άνω των 400 gt και του δείκτη έντασης άνθρακα CII για πλοία άνω των 5.000 gt, η υιοθέτηση του οποίου εμπλέκει ενεργά και με τις επακόλουθες επιπτώσεις και τους ναυλωτές, προκαλώντας στην παγκόσμια βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών μεγάλες αναταράξεις.

Ο δείκτης CII μετρά τις εκπομπές άνθρακα κατά τη λειτουργία ενός πλοίου για χρονικό διάστημα ενός έτους και ισχύει για όλα τα πλοία χωρητικότητας άνω των 5.000 κοχ. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα βασικά στοιχεία των ναυλοσυμφώνων να μην είναι δυνατόν να ακολουθούνται αναντίρρητα από τους πλοιοκτήτες, αφού θα μπορούσαν να μειώσουν τη βαθμολογική απόδοση του πλοίου.

Δυσανάλογη μέτρηση

Επιπλέον, ο δείκτης επηρεάζεται από τις αποστάσεις που διανύει το πλοίο, από την παραμονή του στα λιμάνια, καθώς και από τις καιρικές συνθήκες, παράγοντες που δεν είναι στο χέρι των πλοιοκτητών να διαμορφώσουν.

Κατά έναν εντελώς παράδοξο τρόπο, τα πλοία που διανύουν μεγαλύτερες αποστάσεις και επί της ουσίας εκπέμπουν περισσότερους ρύπους, μπορεί να έχουν καλύτερη βαθμολογία στον δείκτη CII σε σχέση με πλοία που ταξιδεύουν μικρότερες αποστάσεις, αλλά παραμένουν περισσότερο χρόνο σε κάποιο λιμάνι.

Σκεφτείτε λοιπόν ότι τα shortsea πλοία πραγματοποιούν μικρότερα ταξίδια και πιάνουν πολύ συχνά λιμάνια. Επομένως, θα είναι δύσκολο να μπορέσουν να κατακτήσουν υψηλή βαθμίδα στον δείκτη CII. Άλλωστε, εκφράζονται φόβοι πως στο μέλλον κάποιες κατηγορίες πλοίων θα εξαφανιστούν, αφού δεν θα μπορούν να συμβαδίσουν με τους νέους κανονισμούς, όπως τα feeders.



Η shortsea ναυτιλία, παρά την άμεση και ουσιαστική συνεισφορά της στη διατήρηση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής της Ευρώπης, έρχεται συνεχώς αντιμέτωπη με πολλαπλές προκλήσεις, που δημιουργούν προβλήματα στην εύρυθμη λειτουργία της.

Τα εναλλακτικά καύσιμα

Ταυτοχρόνως διεξάγεται και η συζήτηση για τα εναλλακτικά καύσιμα, με πληθώρα προτάσεων, η οποία όμως, αντί να οδηγεί σε μία πιθανή λύση, δημιουργεί μεγαλύτερη ασάφεια, αφού καμία τεχνολογία δεν έχει ωριμάσει αρκετά, έτσι ώστε οι πλοιοκτήτες να μπορέσουν να οριστικοποιήσουν ένα στρατηγικό πλάνο. Είναι σημαντικό να περιοριστεί η λίστα των εναλλακτικών καυσίμων σε ένα με δύο επιλογές, έτσι ώστε να μειωθεί η αβεβαιότητα που υπάρχει αυτή τη στιγμή, όταν μία ναυτιλιακή εταιρεία καταρτίζει στρατηγικό πλάνο κατασκευής νέων πλοίων με ορίζοντα πέραν της εικοσαετίας.

Το Europa Ship Plan

Στο γενικό πλαίσιο της πράσινης μετάβασης, δεν πρέπει να παραγνωρίζουμε ότι ο ευρωπαϊκός στόλος shortsea είναι ένας γερασμένος στόλος, με μέσο όρο ηλικίας πλοίων τα 25 έτη. Η έλλειψη χρηματοδοτικών εργαλείων συνέβαλε στη δυσκολία κατασκευής νέων πλοίων και αποτέλεσε ανασταλτικό παράγοντα στην ανανέωση του στόλου.

Η ΕΕΝΜΑ, προκειμένου να διαμορφώσει τις συνθήκες ομαλής μετάβασης για τον κλάδο, προώθησε το Europa Ship Plan, το οποίο ψηφίστηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και αποτελούσε πρόγραμμα δανειοδότησης από την Ε.Ε. για την ανανέωση και την περιβαλλοντική αναβάθμιση του ελληνικού στόλου ΝΜΑ. Δυστυχώς, η αδυναμία των ελληνικών ναυπηγείων να αναλάβουν τις κατασκευές, παρέχοντας την εγγύηση κατασκευής (refund guarantees), καθώς και η επιβολή υψηλού ΦΠΑ στις ναυπηγοεπισκευές δεν επέτρεψαν την υλοποίηση του πλάνου και την απορρόφηση της χρηματοδότησης. Με τις σημερινές όμως εξελίξεις, το Europa Ship Plan θα μπορούσε να επανέλθει στο τραπέζι των συζητήσεων, επικαιροποιημένο, ώστε να ανταποκρίνεται στις νέες συνθήκες της αγοράς και να δώσει λύσεις στην έλλειψη χρηματοδοτικών εργαλείων, που αποτελεί κύρια τροχοπέδη στον εκσυγχρονισμό του στόλου.

Συλλογική αντιμετώπιση

Η πράσινη μετάβαση του κλάδου είναι απαραίτητη, κανείς δεν διαφωνεί με αυτό. Όμως οι αποφάσεις έχουν ληφθεί βιαστικά, με σύντομα χρονοδιαγράμματα και χωρίς οι έρευνες να έχουν διεξαχθεί διεξοδικά. Το αποτέλεσμα είναι ο πλοιοκτήτης να καλείται να αναλάβει μερίδιο μεγαλύτερο από αυτό που του αναλογεί, τη στιγμή που, όπως διαμορφώνονται οι κανονισμοί, συμπεριλαμβάνονται και άλλοι ενδιαφερόμενοι, όπως οι ναυλωτές, τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, τα ναυπηγεία και οι κατασκευαστές εξοπλισμού.

Ο μόνος αποτελεσματικός τρόπος να επιτευχθεί η πράσινη μετάβαση είναι τα θέματα να αντιμετωπίζονται προσεκτικά και συλλογικά, με εμπλοκή όλων των ναυτιλιακών φορέων.

Ειδικότερα στην ευρωπαϊκή shortsea ναυτιλία είναι ιδιαίτερης σημασίας η εναρμόνιση των εθνικών κανονιστικών πλαισίων με τις νέες τεχνολογικές απαιτήσεις. Είναι αδιανόητο να συζητάμε για αυτόνομα πλοία και το ελληνικό ρυθμιστικό πλαίσιο να αποτελείται από νόμους που αναφέρονται σε πλοία τεχνολογίας του 1950.

Εύκολα μπορεί κανείς να αντιληφθεί το τεχνολογικό χάσμα που υπάρχει ανάμεσα στον στόλο του σήμερα και σε εκείνον της δεκαετίας του ’50. Στην περίπτωση της ναυτιλίας δεν είναι δυνατό να συζητάμε για εκσυγχρονισμό του στόλου και να μη γίνεται συζήτηση για ταυτόχρονη ανανέωση του ρυθμιστικού πλαισίου, καθώς και για αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών, οι οποίες είναι απολύτως απαραίτητες για την ουσιαστική μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος του κλάδου.

Εύκολα λοιπόν κανείς μπορεί να αντιληφθεί τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλία και ειδικότερα η shortsea ναυτιλία την περίοδο αυτή. Όμως, εάν υπάρχει ένας κλάδος που σε όλη την ιστορία του αντιμετώπιζε προκλήσεις και διαχρονικά είχε την ικανότητα να αντεπεξέλθει, αυτός είναι ο κλάδος της ναυτιλίας. Είμαι λοιπόν αισιόδοξος πως, για μία ακόμα φορά, η ναυτιλιακή βιομηχανία θα πετύχει την απαραίτητη μετάβαση στην πράσινη ανάπτυξη και θα αποτελέσει πρωτοστάτη για όλους τους υπόλοιπους κλάδους, δείχνοντας τον δρόμο.

Δεν είναι δυνατό να συζητάμε για εκσυγχρονισμό του στόλου και να μη γίνεται συζήτηση για ταυτόχρονη ανανέωση του ρυθμιστικού πλαισίου, καθώς και για αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών.



ΤΩΡΑ ΣΤΗΡΙΑ ESG

Εισηγμένες σε ρότα βιωσιμότητας

Έρευνα της «Ν» καταγράφει ορισμένα από τα σημαντικότερα στοιχεία των πιο πρόσφατων εκθέσεων ESG των ελληνικών ναυτιλιακών του αμερικανικού χρηματιστηρίου

Του Γιώργου Γεωργίου ggeorgiou@naftemporiki.gr

Πρωταγωνιστές στο «κύμα» των κριτηρίων Περιβάλλοντος, Κοινωνίας και Διακυβέρνησης (ESG), που διατρέχει τα τελευταία χρόνια την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, είναι οι Έλληνες πλοιοκτήτες. Στο επίκεντρο των πρωτοβουλιών βρίσκονται κυρίως οι ναυτιλιακές που είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, το οποίο κινητοποιεί τις εταιρείες να υιοθετούν βέλτιστες πρακτικές για διαφανή καταγραφή και δημοσιοποίηση των στοιχείων γύρω από το ESG. Βέβαια, και μη εισηγμένοι «παίκτες» ανταποκρίνονται όλο και περισσότερο στις απαιτήσεις της εποχής, γνωστοποιώντας τις ESG επιδόσεις τους.

Στην έρευνα της «Ναυτεμπορικής», που παρατίθεται παρακάτω, καταγράφονται ορισμένα από τα σημαντικότερα στοιχεία των πιο πρόσφατων εκθέσεων ESG των ελληνικών ναυτιλιακών του αμερικανικού χρηματιστηρίου. Στη λίστα συμπεριλαμβάνονται οι 15 εταιρείες που δημοσίευσαν εκθέσεις για το 2021, από τις συνολικά 25 που ήταν εισηγμένες μέχρι και το τέλος του 2022.

Ορισμένες, ιδιαίτερα κάποιες spin-off άλλων εισηγμένων, ξεκίνησαν να διαπραγματεύονται στο χρηματιστήριο στη διάρκεια της περσινής χρονιάς, επομένως οι εκθέσεις τους αναμένεται να δημοσιευτούν φέτος.

Ανάμεσα στα highlights των εκθέσεων ξεχωρίζουν οι πράσινες ενέργειες των ναυτιλιακών για την ενεργειακή αναβάθμιση των στόλων τους, η υιοθέτηση εργαλείων ψηφιοποίησης και καινοτομίας, τα εξαιρετικά υψηλά ποσοστά διατήρησης των θέσεων εργασίας, οι προσπάθειες δημιουργίας διαφοροποιημένου εργασιακού περιβάλλοντος, η ανάθεση σημαντικότερων ρόλων σε γυναίκες εργαζόμενους και η πληθώρα εκπαιδευτικών δράσεων για την προσέλκυση των νέων στη ναυτιλία.

▶

COSTAMARE

Στο επίκεντρο η βιωσιμότητα



«Η μετάβαση σε μία βιωσιμότερη οικονομία παραμένει στην κορυφή της παγκόσμιας ατζέντας. Οι ηγέτες σε όλο τον κόσμο εστιάζουν όλο και περισσότερο στον περιορισμό της περιβαλλοντικής υποβάθμισης και στην αντιστροφή της κλιματικής αλλαγής, καθώς και στη βελτίωση της κοινωνίας ως συνόλου».

Με αυτό το μήνυμα ξεκινά την τελευταία έκθεση ESG της Costamare ο πρόεδρος και CEO της εταιρείας **Κωστής Κωνσταντακόπουλος**. Ο ίδιος τονίζει ότι η ναυτιλιακή συνεχίζει να δίνει ιδιαίτερη έμφαση στα κριτήρια ESG, τα οποία καταγράφονται ως τμήμα των βασικών λειτουργιών της, «διασφαλίζοντας ότι η βιωσιμότητα παραμένει αναπόσπαστο τμήμα του επιχειρηματικού μοντέλου».

Σε αυτό το πλαίσιο, η εταιρεία συμμετέχει σε ένα ευρύ δίκτυο οργανισμών με περιβαλλοντικό και κοινωνικό πρόσημο. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι είναι μέλος της συμμαχίας Getting to Zero Coalition, η οποία στοχεύει στην εμπορική βιωσιμότητα ποντοπόρων πλοίων με μηδενικές εκπομπές έως το 2030, της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (HELMEPA), του Ναυτιλιακού Δικτύου κατά της Διαφθοράς (Maritime Anti-Corruption Network, MACN) και της Οργάνωσης Container Ship Safety Forum (CSSF), που προωθεί τη βελτίωση των επιδόσεων ασφάλειας και των πρακτικών διαχείρισης στη βιομηχανία των containerships.

Στα highlights της έκθεσης της Costamare συμπεριλαμβάνονται η σημείωση ότι είναι έτοιμη να επιλέξει εμπορικά βιώσιμες λύσεις που θα χαμηλώσουν ή θα μηδενίσουν τις εκπομπές άνθρακα, η μείωση των ναυτικών ατυχημάτων -παρά την αύξηση του στόλου- και η ετήσια αύξηση κατά 66,78% στο προσωπικό στη θάλασσα.

Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 71 containerships, συνολικής χωρητικότητας 524.000 TEUs, και 44 bulk carriers, χωρητικότητας 2,4 εκατ. dwt.

CAPITAL PRODUCT PARTNERS

Δέσμευση στους στόχους των Ηνωμένων Εθνών



«Η βιωσιμότητα είναι ένα αναπόσπαστο κομμάτι της επιχειρηματικής μας δραστηριότητας και η δέσμευσή μας στους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών (UN SDGs), καθώς και στους πελάτες, τους προμηθευτές, τους συνεργάτες, τους εργαζόμενους και την παγκόσμια κοινότητα παραμένει αδιαμφισβήτητη» τονίζει ο Director και CEO της Capital Product Partners **Τζέρι Καλογηράτος**.

Η ναυτιλιακή συμμετείχε σε διάφορα ερευνητικά προγράμματα για τη μείωση των εκπομπών, αλλά και σε εκπαιδευτικές πρωτοβουλίες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα το «ShipFC», ένα πρόγραμμα το οποίο στοχεύει στις κυψέλες αμμωνίας, με τη στήριξη και τη χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στην αμμωνία εστιάζει και η πρωτοβουλία που ξεκίνησε ο γαλλικός νηογνώμονας Bureau Veritas, με τη συμμετοχή της Capital Product Partners.

Ακόμη, η εταιρεία είναι μέλος της τεχνικής επιτροπής του Lloyds' Register, λαμβάνοντας μέρος σε εργαστήρια που διερευνούν διάφορα εναλλακτικά καύσιμα, αλλά και της τεχνικής επιτροπής της Ένωσης των Πλοιοκτητών Ξηρού Φορτίου (Intercargo).

Παράλληλα, η ναυτιλιακή συμμετέχει σε επιστημονικές πρωτοβουλίες και προγράμματα, όπως τα συνέδρια Safety4Sea, του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, του Πανεπιστημίου Πειραιά, ιδιωτικών κολεγίων και τεχνολογικών ακαδημιών.

Σημειώνεται ότι η εταιρεία κατέγραψε μείωση 9% στον AER (Annual Efficiency Ratio), ο οποίος αποτυπώνει την αναλογία των εκπομπών άνθρακα του πλοίου ανά διανυόμενη απόσταση και χωρητικότητα. Στα σημαντικά ευρήματα της έρευνας περιλαμβάνεται ο μηδενισμός των ναυτικών ατυχημάτων και η αύξηση του προσωπικού τόσο στη θάλασσα (1.051 έναντι 476) όσο και στη στεριά (54 έναντι 33).

Ο στόλος της Capital Product Partners αποτελείται από 22 πλοία, εκ των οποίων 14 είναι containerships, 7 LNG carriers και 1 bulk carrier.

DANAOS CORPORATION

Πραγματική αξία για όλους



«Χρειαζόμαστε ένα κοινό όραμα για ένα αληθινά βιώσιμο μέλλον. Εμείς, ως ηγέτες εταιρειών, αντιμετωπίζουμε πλέον την απαίτηση για βιώσιμη ανάπτυξη, δημιουργώντας αξία για όλους, τους μετόχους, τους εργαζόμενους και την κοινωνία. Μία επιχείρηση που παράγει πραγματική αξία για όλους είναι μία από την οποία όλοι μπορούν να επωφεληθούν».

Αυτό επισημαίνει, μεταξύ άλλων, ο πρόεδρος και CEO της Danaos Corporation **Γιάννης Κούστας** στην τελευταία έκθεση ESG της εταιρείας.

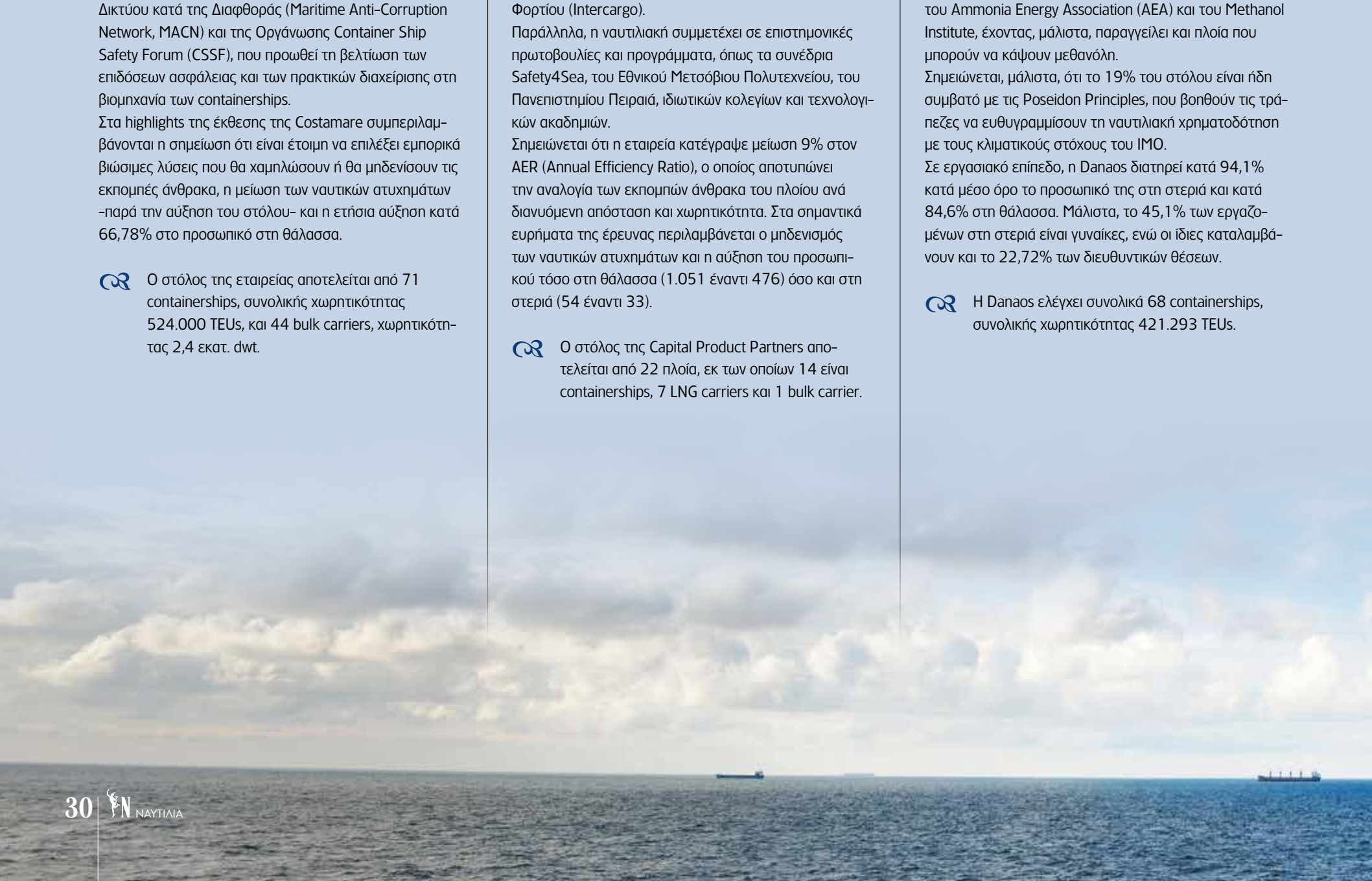
Από τα στοιχεία που παρουσιάζονται στην έκθεση ξεχωρίζει η επίτευξη για τρίτη διαδοχική χρονιά του στόχου που έχει θέσει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) για τη μείωση των εκπομπών το 2030 (40%). Το 2021 η ναυτιλιακή πέτυχε μείωση κατά 41,4% των εκπομπών ανά τονο-μίλια, συγκριτικά με το έτος-βάση 2008. Η Danaos στοχεύει, μάλιστα, σε μείωση των εκπομπών κατά 50% έως το 2030, 10%, δηλαδή, υψηλότερα από τον στόχο του IMO.

Η Danaos είναι μέλος του Global Maritime Forum (GMF), του Ammonia Energy Association (AEA) και του Methanol Institute, έχοντας, μάλιστα, παραγγείλει και πλοία που μπορούν να κάψουν μεθανόλη.

Σημειώνεται, μάλιστα, ότι το 19% του στόλου είναι ήδη συμβατό με τις Poseidon Principles, που βοηθούν τις τράπεζες να ευθυγραμμίσουν τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση με τους κλιματικούς στόχους του IMO.

Σε εργασιακό επίπεδο, η Danaos διατηρεί κατά 94,1% κατά μέσο όρο το προσωπικό της στη στεριά και κατά 84,6% στη θάλασσα. Μάλιστα, το 45,1% των εργαζομένων στη στεριά είναι γυναίκες, ενώ οι ίδιες καταλαμβάνουν και το 22,72% των διευθυντικών θέσεων.

Η Danaos ελέγχει συνολικά 68 containerships, συνολικής χωρητικότητας 421.293 TEUs.



DIANA SHIPPING

Συνεχίζονται οι πράσινες επιτυχίες



«Πιστεύουμε ότι οι υγιείς πολιτικές και πρακτικές ESG δεν συμβάλλουν μόνο στην ευημερία των ανθρώπων, των ιδρυμάτων και της κοινωνίας, αλλά μπορούν να μας ωφελήσουν σε χρηματοοικονομικό και λειτουργικό επίπεδο και να δημιουργήσουν αξία.

Οι μέτοχοί μας μπορούν να είναι σίγουροι ότι η εταιρεία αναγνωρίζει τον ζωτικής σημασίας ρόλο των κριτηρίων ESG» αναφέρει η Director και CEO της Diana Shipping **Σεμίραμις Παλιού**.

Από το 2006 η ναυτιλιακή είναι μέλος της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Helmepa), της οποίας πρόεδρος είναι η κ. Παλιού, ενώ -στηρίζοντας τη συμμαχία Getting to Zero Coalition- έχει υπογράψει τη Διακήρυξη Call to Action for Shipping Decarbonization για την απανθρακοποίηση. Παράλληλα, η εισηγμένη συμμετέχει σε σημαντικά προγράμματα, όπως το «HyShip», το οποίο χρηματοδοτείται από την Ε.Ε. και στοχεύει στη σχεδίαση και την κατασκευή ενός Ro-Ro το οποίο θα καίει υγροποιημένο πράσινο υδρογόνο.

Ο στόλος της Diana Shipping σημείωσε αρκετές πράσινες επιτυχίες στη διάρκεια του έτους. Αρχικά, μειώθηκε η ενεργειακή κατανάλωση κατά 12% σε ετήσια βάση, ενώ υποχώρησε και η χρήση του heavy fuel oil συγκριτικά με το 2020, αποτελώντας πλέον το 58% του μίγματος καυσίμων.

Παράλληλα, οι ακαθάριστες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου σημείωσαν πτώση 12% σε ετήσια βάση και 25% εν συγκρίσει με το 2019, με την έκθεση να αναφέρει ότι η αύξηση της αποδοτικότητας του στόλου θα οδηγήσει σε ακόμη καλύτερα αποτελέσματα.

Σημειώνεται, τέλος, ότι οι γυναίκες αντιπροσωπεύουν το 35% του προσωπικού στη στεριά και το 11% του Διοικητικού Συμβουλίου.

Ο στόλος της Diana Shipping αποτελείται από 42 bulk carriers, συνολικής χωρητικότητας 4,7 εκατ. dwt.

DORIAN LPG

Υιοθέτηση τεχνολογικών καινοτομιών



«Οι στρατηγικές ESG της εταιρείας αποφεύγουν τα κλισέ. Οι στόχοι μας είναι ευθυγραμμισμένοι με τις αξίες που κληρονομήσαμε από τη μακρά παράδοση των ναυτιλιακών υπηρεσιών, με ισχυρό αίσθημα ευθύνης απέναντι στους πελάτες, τους εργαζόμενους, την κοινωνία και το περιβάλλον. Στόχος μας είναι να επιτύχουμε ή να ξεπεράσουμε τους στόχους της βιομηχανίας και να ελαχιστοποιήσουμε το περιβαλλοντικό αποτύπωμά μας μέσα από την υιοθέτηση τεχνολογικών καινοτομιών» υπογραμμίζει ο πρόεδρος και CEO της Dorian LPG **Γιάννης Χατζηπατέρας**.

Σε θεσμικό επίπεδο, η ναυτιλιακή συμμετέχει ενεργά σε περιβαλλοντικές, κοινωνικές και εκπαιδευτικές πρωτοβουλίες. Είναι μέλος της Helmepa και ιδρυτικό μέλος της αντίστοιχης ένωσης στη Βόρεια Αμερική (Namepa), ενώ στηρίζει υποτροφίες που χορηγούνται από το Connecticut Maritime Association (CMA) Education Foundation και συνεργάζεται με το Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

Η Dorian LPG κατέγραψε σημαντικές περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιδόσεις. Ειδικότερα, σημείωσε ετήσια πτώση 0,6% στις εκπομπές CO_2, 0,5% στις εκπομπές SOx, 1,4% στις εκπομπές NOx, 0,6% στις εκπομπές σωματιδίων, 30,4% στην κατανάλωση πλαστικών μπουκαλιών, ενώ σημαντικά υποχώρησε και η κατανάλωση καυσίμου.

Σημειώνεται ότι το 2021 η εταιρεία ήταν μία από τις πρώτες που υπέγραψαν τη Διακήρυξη για την ευημερία των ναυτικών και την αλλαγή πληρωμάτων του Global Maritime Forum. Η ναυτιλιακή απασχολούσε συνολικά 887 ναυτικούς, εκ των οποίων οι 14 ήταν γυναίκες, ενώ εν πλω είχε 500, εκ των οποίων οι 9 ήταν γυναίκες. Το ποσοστό διατήρησης του προσωπικού στη θάλασσα αγγίζει το 94,3% και τα ποσά που δαπανήθηκαν σε πληρωμές, μπόνους και συνεισφορές κοινωνικής ασφάλειας ξεπέρασαν τα 36 εκατ. δολάρια.

Ο στόλος της Dorian LPG αποτελείται από 25 μοντέρνα VLGCs, συμπεριλαμβανομένων τριών διπλού καυσίμου LPG.

DYNAGAS LNG PARTNERS

Πρόκληση για πολλές γενιές



«Αυτή είναι η πρώτη μας έκθεση ESG, η οποία δημοσιεύεται σε μία περίοδο κατά την οποία η ενεργειακή ασφάλεια και η βιωσιμότητα συγκρούονται, καθώς το κοινό φαίνεται να ανησυχεί περισσότερο για τη διαχείριση του κόστους ζωής και την προετοιμασία για τη διαφαινόμενη ύφεση μετά την ενεργειακή κρίση. Παρ' όλα αυτά, οι εκπομπές και ο αντίκτυπός τους στη θερμοκρασία του πλανήτη και την ποιότητα του αέρα θα είναι πρόκληση για πολλές γενιές και η κοινωνία μας πρέπει και θα συνεχίσει να την αντιμετωπίζει μακροπρόθεσμα» υπογραμμίζει ο CEO της Dynagas LNG Partners -συμφερόντων **Γιώργου Προκοπίου**- Tony Lauritzen.

Η ναυτιλιακή αποτελεί τμήμα σημαντικών οργανώσεων και ρυθμιστικών φορέων της βιομηχανίας. Όπως αναφέρεται στην έκθεση, συμμετέχει, μεταξύ άλλων, στη Society of International Gas Tanker and Terminal Operators Ltd (SIGTTO), η οποία προωθεί το υγροποιημένο φυσικό αέριο, και στο Oil Companies International Marine Forum (OCIMF), εθελοντική οργάνωση εταιρειών με ενδιαφέρον στη μεταφορά πετρελαίου, εστιάζοντας στην πρόληψη της βλάβης απέναντι στον άνθρωπο και στο περιβάλλον.

Στις σημαντικές επιδόσεις της εταιρείας συμπεριλαμβάνεται η ετήσια μείωση της κατανάλωσης καυσίμου, η υποχώρηση κατά 5% της κατανάλωσης ενέργειας, ενώ οι εκπομπές CO_2 παρέμειναν σε σχετικά ίδια επίπεδα. Σημειώνεται ότι εντός του 2023 η Dynagas θα έχει εγκαταστήσει στο 100% του στόλου συστήματα επεξεργασίας θαλάσσιου έρματος.

Παράλληλα, η ναυτιλιακή διατηρεί κατά 98,7% κατά μέσο όρο το προσωπικό στη θάλασσα, με το αντίστοιχο ποσοστό στη στεριά να είναι 92,7%. Το 32,7% των εργαζομένων στα γραφεία είναι γυναίκες.

Η Dynagas LNG Partners ελέγχει συνολικά 6 πλοία μεταφοράς LNG.

EURODRY

΄Εμφαση στην απανθρακοποίηση



«Σήμερα, είμαστε περισσότερο από ποτέ εστιασμένοι στη διαδικασία απανθρακοποίησης του στόλου μας, στην ψηφιοποίηση της εταιρείας και στην ευημερία των εργαζομένων μας, παρά τις προκλήσεις που αντιμετωπίσαμε από την πανδημία, η οποία οδήγησε σε αυξημένα λειτουργικά κόστη. Δεσμευόμαστε ότι θα συνεχίσουμε να εστιάζουμε στη βιωσιμότητα, συνεισφέροντας στην απαλλαγή του ναυτιλιακού κλάδου από τον άνθρακα και στη δημιουργία ενός δίκαιου μέλλοντος για τους ναυτικούς και τις κοινωνίες».

Αυτό ήταν το μήνυμα του CEO της EuroDry **Αριστείδη Πίττα** κατά την τελευταία έκθεση ESG της εταιρείας.

Η ναυτιλιακή είναι μέλος -μέσω της EuroBulk- της HELMEPA, αλλά και τεχνικών επιτροπών νηογνωμόνων που συζητούν τρόπους βελτίωσης της αποδοτικότητας και περιορισμού του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των πλοίων. Παράλληλα, συμμετέχει στο πρόγραμμα υιοθεσίας πλοίου «Adopt a ship», που επιτρέπει στους νέους να εξοικειώνονται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία, στις δραστηριότητες του Yes Forum, που επίσης εστιάζει στους νέους, ενώ στηρίζει προγράμματα ρομποτικής του Πολυτεχνείου.

Επίσης, η εταιρεία έχει δημιουργήσει μία αφοσιωμένη εσωτερική ομάδα, η οποία ελέγχει τα δεδομένα για την απόδοση των πλοίων και διάφορες άλλες περιβαλλοντικές παραμέτρους. Στόχος της είναι να ανανεώσει και να επεκτείνει τον στόλο με νεότερα και πράσινα πλοία.

Ανάμεσα στα επιτεύγματα που παρατίθενται στο report είναι τα μηδενικά περιστατικά μόλυνσης του περιβάλλοντος, η καύση υψηλής ποιότητας, αλλά χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο καυσίμων και το υψηλό ποσοστό (91,8%) διατήρησης του προσωπικού στη θάλασσα. Παράλληλα, πρέπει να σημειωθεί ότι οι γυναίκες αντιπροσωπεύουν το 42% των εργαζομένων στη στεριά.

Η EuroDry ελέγχει συνολικά 10 bulk carriers, χωρητικότητας 728.975 dwt.

EUROSEAS

Σημαντική μείωση ενεργειακής κατανάλωσης

Αντίστοιχο είναι το μήνυμα του **Αριστείδη Πίττα** και για τη EuroSeas, την έτερη εισηγμένη στο αμερικανικό χρηματιστήριο εταιρεία, στην οποία είναι επικεφαλής. «Είμαστε πολύ χαρούμενοι και περήφανοι που η εταιρεία μας εστιάζει, παράλληλα με τη βιομηχανία, ακόμη περισσότερο στη διατήρηση των αρχών περιβάλλοντος, κοινωνίας και διακυβέρνησης στο επίκεντρο των δραστηριοτήτων μας. Σε αυτή την έκθεση προσπαθήσαμε να καταγράψουμε τις διαρκείς προσπάθειές μας για να ενισχύσουμε περαιτέρω την περιβαλλοντική πολιτική, την κοινωνική συνεισφορά και την ισχυρή διακυβέρνηση».

Σε περιβαλλοντικό επίπεδο, η εταιρεία κατόρθωσε να ελαχιστοποιήσει κατά 14% σε ετήσια βάση τις εκπομπές CO_2, καταγράφοντας, παράλληλα, μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών οξειδίων του θείου (SOx), όπως αυτές μετρήθηκαν, σε σχέση με την απόσταση που διανύθηκε και το φορτίο που μεταφέρθηκε. Συγκεκριμένα, ο λόγος ενεργειακής κατανάλωσης βελτιώθηκε κατά 25% σε ετήσια βάση και αυτός των εκπομπών SOx κατά 20%.

Σημειώνεται ότι η ναυτιλιακή «τρέχει» ένα ευρύ ναυπηγικό πρόγραμμα με εννέα πλοία (ένα από αυτά έχει παραδοθεί), τα οποία είναι σχεδιασμένα για μειωμένες εκπομπές. Τρία εξ αυτών θα μπορούν να καίνε LNG, μετά από μετατροπές, ενώ υπάρχει η δυνατότητα τέσσερα ακόμη να καίνε το εν λόγω καύσιμο ή τη μεθανόλη. Τέσσερα, ακόμη, θα είναι εξοπλισμένα με σύστημα που επιτρέπει τη χρήση ηλεκτρικής ενέργειας από τη στεριά.

Σε κοινωνικό επίπεδο, το ποσοστό διατήρησης του προσωπικού στη θάλασσα αγγίζει το 90%, ενώ το 42% των εργαζομένων στη στεριά είναι γυναίκες.

Ο υφιστάμενος στόλος της EuroSeas αποτελείται από 18 containerships, χωρητικότητας 56.061 TEUs.

GASLOG PARTNERS

Δίκαιη και χωρίς αποκλεισμούς ναυτιλία



«Πιστεύουμε στους στόχους μηδενικών εκπομπών για το 2050, στηρίζουμε τις φιλοδοξίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) για την κλιματική αλλαγή και προσβλέπουμε σε αυξημένη σαφήνεια γύρω από τους κανονισμούς και τους στόχους. Συνεχίζουμε να δουλεύουμε για τη βελτίωση της αποδοτικότητας του στόλου μας και να διατηρούμε έναν εποικοδομητικό διάλογο με τους πελάτες μας για τη βέλτιστη χρήση των πλοίων μας» αναφέρει ο Paolo Enoizi, CEO της GasLog Partners, συμφερόντων **Πήτερ Λιβανού**.

Η εισηγμένη είναι ιδρυτικό μέλος του Global Maritime Forum, της Helmepa, ενώ υλοποιεί αρκετές πρωτοβουλίες κοινωνικής προσφοράς.

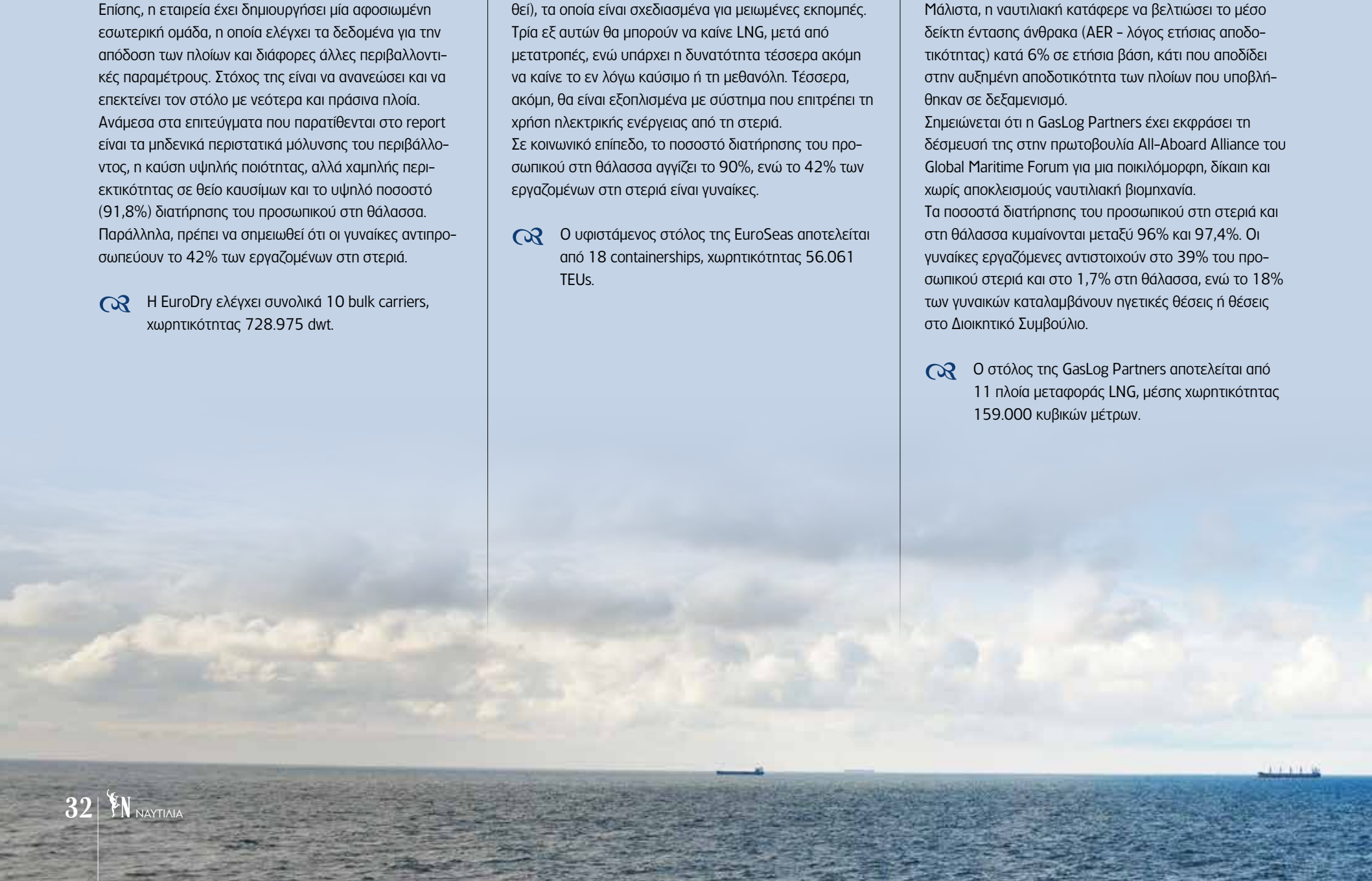
Η εταιρεία επισημαίνει πως δεδομένου ότι το LNG είναι το καθαρότερο εμπορικά διαθέσιμο ναυτιλιακό καύσιμο, τα πλοία του στόλου τροφοδοτούνται κυρίως από το εξατμιζόμενο φορτίο (boil-off) που μεταφέρουν (86% το 2021), γεγονός που την τοποθετεί ανάμεσα στους μεταφορείς εμπορευμάτων με τη χαμηλότερη ένταση άνθρακα.

Μάλιστα, η ναυτιλιακή κατάφερε να βελτιώσει το μέσο δείκτη έντασης άνθρακα (AER – λόγος ετήσιας αποδοτικότητας) κατά 6% σε ετήσια βάση, κάτι που αποδίδει στην αυξημένη αποδοτικότητα των πλοίων που υποβλήθηκαν σε δεξαμενισμό.

Σημειώνεται ότι η GasLog Partners έχει εκφράσει τη δέσμευσή της στην πρωτοβουλία All-Aboard Alliance του Global Maritime Forum για μια ποικιλόμορφη, δίκαιη και χωρίς αποκλεισμούς ναυτιλιακή βιομηχανία.

Τα ποσοστά διατήρησης του προσωπικού στη στεριά και στη θάλασσα κυμαίνονται μεταξύ 96% και 97,4%. Οι γυναίκες εργαζόμενες αντιστοιχούν στο 39% του προσωπικού στεριά και στο 1,7% στη θάλασσα, ενώ το 18% των γυναικών καταλαμβάνουν ηγετικές θέσεις ή θέσεις στο Διοικητικό Συμβούλιο.

Ο στόλος της GasLog Partners αποτελείται από 11 πλοία μεταφοράς LNG, μέσης χωρητικότητας 159.000 κυβικών μέτρων.



GLOBAL SHIP LEASE

Οδικός χάρτης για μηδενικές εκπομπές CO_2



«Η αυξανόμενη ενσωμάτωση των αρχών της απανθρακοποίησης σε όλες τις πτυχές της βιομηχανίας μας – από το ρυθμιστικό περιβάλλον, στον αναπτυσσόμενο ρόλο της βιώσιμης χρηματοδότησης και των επενδύσεων και στις απαιτήσεις των εταιρειών τακτικών γραμμών και των καταναλωτών – υπογραμμίζει την ανάγκη για ευθυγράμμιση και συνεργασία μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών στην ενεργειακή και εφοδιαστική αλυσίδα» σημειώνει ο εκτελεστικός πρόεδρος της Global Ship Lease **Γιώργος Γιουρούκος**.

Το 2021 η ναυτιλιακή υπέγραψε τη Διακήρυξη για την ανάγκη άμεσης δράσης προς την απανθρακοποίηση, την οποία λάνσαρε η συμμαχία Getting to Zero Coalition.

Η εταιρεία έχει δημιουργήσει έναν αναλυτικό οδικό χάρτη για την επίτευξη του στόχου μηδενικών εκπομπών έως το 2050. Βασικά βήματα του σχεδίου είναι η βελτιστοποίηση της αποδοτικότητας του υφιστάμενου στόλου μέσα από τεχνικές και λειτουργικές προσθήκες, η σταδιακή βελτίωση του προφίλ εκπομπών μέσω επιλεκτικών κινήσεων ανάπτυξης και ανανέωσης στόλου και εν τέλει η προσθήκη «πράσινων» περιουσιακών στοιχείων νέας γενιάς.

Σημειώνεται ότι η εταιρεία έχει επενδύσει στη λύση της τεχνολογίας δέσμευσης και αποθήκευσης άνθρακα, η οποία, σύμφωνα με τον κ. Γιουρούκο, παρουσιάζει προοπτικές περιορισμού του αποτυπώματος άνθρακα της βιομηχανίας.

Η Global Ship Lease κατάφερε να αυξήσει κατά 19% σε ετήσια βάση το ποσοστό διατήρησης προσωπικού στη θάλασσα, το οποίο ανήλθε σε 91%. Η εταιρεία προόδευσε, όπως αναφέρεται στην έκθεση, στους στόχους ποικιλομορφίας, έχοντας πλέον 12 γυναίκες αξιωματικούς στα πλοία της. «Ένα θετικό βήμα σε μία ιστορικά ανδροκρατούμενη βιομηχανία» σχολίασε ο κ. Γιουρούκος.

Η ναυτιλιακή ελέγχει συνολικά 64 πλοία μεταφοράς containers, συνολικής χωρητικότητας 375.406 TEUs, ενώ έχει συμφωνήσει να αγοράσει τέσσερα ακόμη από τη δευτερογενή αγορά.

PERFORMANCE SHIPPING

Προσπάθειες δημιουργίας ταλαντούχου δυναμικού



«Η εταιρεία αναγνωρίζει την ευθύνη να λειτουργεί με υπεύθυνο τρόπο αναφορικά με τα κριτήρια ESG. Η πολιτική ESG ισχύει για όλους τους εργαζόμενους, τους directors, τους αξιωματικούς και τους πράκτορες της εταιρείας. Η πολιτική προσδιορίζει τη δέσμευσή μας να αξιολογούμε τους κινδύνους και τις ευκαιρίες ESG και να τις ενσωματώνουμε στις λειτουργίες μας. Είμαστε υπερήφανοι για την προσπάθεια που κάναμε στη διάρκεια του 2021, καθώς συνεχίσαμε να τηρούμε τις δεσμεύσεις μας και να υλοποιούμε νέες πρωτοβουλίες» υπογραμμίζει η πρόεδρος της Performance Shipping, **Αλίκη Παλνού**.

Η ναυτιλιακή συμμετέχει στο ελληνικό δίκτυο του Οικουμενικού Συμφώνου των Ηνωμένων Εθνών (UN Global Compact Network Hellas), στην Ένωση των Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων (Intertanko), ενώ έχει υπογράψει τη Διακήρυξη για την ευημερία των ναυτικών και την αλλαγή πληρωμάτων, αλλά και τη Διακήρυξη του Κόλπου της Γουινέας για τον περιορισμό της πειρατείας.

Σημειώνεται ότι οι γυναίκες αντιστοιχούν στο 40% του προσωπικού στη στεριά, ενώ η εταιρεία επιδιώκει να ενισχύσει την παρουσία τους και στα πλοία του στόλου. «Έχουμε θέσει ένα στόχο αύξησης της γυναικείας αντιπροσώπευσης στο προσωπικό στη θάλασσα και θα εφαρμόσουμε νέες διαδικασίες για την προσέλκυση και τη διατήρηση περισσότερων γυναικών ναυτικών, συνεχίζοντας τις προσπάθειες δημιουργίας ενός ταλαντούχου εργατικού δυναμικού» σχολίασε σχετικά η κα Παλνού.

Στο πενταμελές Διοικητικό Συμβούλιο (μέση ηλικία μελών τα 48 έτη) της εισηγμένης συμμετέχουν, επίσης, δύο γυναίκες.

Τα ποσοστά διατήρησης του προσωπικού στη στεριά και στη θάλασσα κυμαίνονται μεταξύ 90% και 100%.

Η Performance Shipping ελέγχει συνολικά 8 δεξαμενόπλοια, ενώ «τρέχει» ναυπηγικό πρόγραμμα για ακόμη ένα, με ορίζοντα παράδοσης το 2025.

SAFE BULKERS

Προτεραιότητα η εκτενής ψηφιοποίηση



«Αναγνωρίζουμε ότι είμαστε όσο δυνατοί είναι οι άνθρωποι και οι κοινωνίες μας. Χτίζοντας πάνω σε έξι δεκαετίες εμπειρίας, συνεχίζουμε να ενσωματώνουμε και να αναβαθμίζουμε τις βιώσιμες προσπάθειες σε όλο το φάσμα της εταιρείας και να βελτιώνουμε διαρκώς την ESG επίδοσή μας. Με το βλέμμα στο μέλλον, ξέρουμε ότι παρά την πρόκληση, παραμένουμε σταθερά επικεντρωμένοι στη δέσμευσή μας να εξυπηρετούμε τους μετόχους μας, δημιουργώντας μακροχρόνια αξία και συνεισφέροντας στην κοινωνία».

Με αυτό το μήνυμα καλωσορίζει τους αναγνώστες στην τελευταία ESG έκθεση της Safe Bulkers, ο CEO **Πόλυς Β. Χατζηιωάννου**.

Η ναυτιλιακή ξεχωρίζει για τα πράσινα επιτεύγματά της τα τελευταία χρόνια. Όπως αναφέρεται στο report, κατόρθωσε να μειώσει κατά 5,1% σε ετήσια βάση τις εκπομπές CO_2, ενώ περιόρισε ακόμη κατά 4,9% την κατανάλωση καυσίμου και 0,7% το μεταφορικό έργο.

Η Safe Bulkers επιδόθηκε στη δοκιμή βιοκαυσίμων σε πέντε πλοία του στόλου, με «ικανοποιητικά αποτελέσματα», ενώ διερευνά τη χρήση κι άλλων εναλλακτικών καυσίμων. Την ίδια ώρα, ένας σημαντικός αριθμός πλοίων της εταιρείας είναι εξοπλισμένος με συστήματα scrubbers.

Φυσικά, στην πράσινη στρατηγική της εταιρείας διακρίνεται το ευρύ ναυπηγικό πρόγραμμα για εννέα πλοία, τα οποία θα είναι συμβατά με τις τελευταίες απαιτήσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Σημαντική προτεραιότητα για το 2030 είναι και η εκτενής ψηφιοποίηση.

Παράλληλα, η ναυτιλιακή έχει υιοθετήσει ένα διαφοροποιημένο εργασιακό περιβάλλον, με την αναλογία γυναικών προς τους άντρες στο 30%, ενώ έχει υπογράψει τη Διακήρυξη για την ευημερία των ναυτικών και τις αλλαγές πληρωμάτων.

Ο υφιστάμενος στόλος της Safe Bulkers αποτελείται από 44 bulk carriers, συνολικής χωρητικότητας 4,5 εκατ. dwt.

SEANERGY MARITIME HOLDINGS

Εταιρική ηθική και ακεραιότητα



«Οι αρχές της βιωσιμότητας διατρέχουν την κουλτούρα και τις δραστηριότητές μας. Δεσμευόμαστε να υποστηρίζουμε αυτές τις αρχές, διατηρώντας το υψηλότερο επίπεδο εταιρικής ηθικής και ακεραιότητας, καθώς και να λειτουργούμε με υπευθυνότητα απέναντι στο περιβάλλον και την κοινωνία. Με αυτή την έκθεση, παρουσιάζουμε τις δεσμεύσεις, τις πρωτοβουλίες και τους στόχους μας για τη βιωσιμότητα απέναντι στα πληρώματα των πλοίων μας, τους υπαλλήλους μας, καθώς και τα βασικά ενδιαφερόμενα μέρη με διαφανή και ολοκληρωμένο τρόπο» αναφέρει ο πρόεδρος, CEO και Director της Seanergy Maritime Holdings **Σταμάτης Τσαντάνης**.

Η ναυτιλιακή είναι μέλος των τεχνικών επιτροπών των νηογνωμόνων, οι οποίες συζητούν για πολιτικές περιβάλλοντος, καινοτομίας και ασφάλειας, της Επιτροπής Απανθρακοποίησης του ιταλικού νηογνώμονα RINA, της HELMEPA, συμβουλευτικών επιτροπών ακαδημαϊκών ιδρυμάτων, ενώ έχει υπογράψει και τη Διακήρυξη για την απαλλαγή από τον άνθρακα της συμμαχίας Getting to Zero.

Η Seanergy ακολουθεί μία στοχευμένη πράσινη πολιτική, με εστίαση στον υφιστάμενο στόλο. Σε αυτό το πλαίσιο, εγκαθιστά συστήματα scrubbers στο μεγαλύτερο τμήμα του στόλου, συσκευές εξοικονόμησης ενέργειας, τεχνολογίες παρακολούθησης απόδοσης και βελτιστοποίησης των ταξιδιών, ενώ προχώρησε και σε προχωρημένες δοκιμές βιοκαυσίμων, σε συνεργασία με ναυλωτές. Μάλιστα, η εταιρεία κατόρθωσε να περιορίσει κατά 28% σε ετήσια βάση τις εκπομπές CO_2 σε συγκεκριμένα ταξίδια και ανέμενε μείωση 10%-28% ανά πλοίο σε συγκεκριμένες διαδρομές το 2022, με τη χρήση βιοκαυσίμων. Σημειώνεται ότι η εισηγμένη έχει υπογράψει τη Διακήρυξη για την ευημερία των ναυτικών, ενώ προσπαθεί να διατηρεί μία διαφοροποιημένη πολιτική στο προσωπικό. Το 48% των εργαζομένων στη στεριά είναι γυναίκες.

Στον στόλο της Seanergy εντοπίζονται 16 bulk carriers, τύπου capesize, χωρητικότητας 2,84 εκατ. dwt.

STAR BULK CARRIERS

Στόχος η ευημερία των επόμενων γενιών



«Το όραμά μας είναι να παραμείνουμε ηγέτες στη βιώσιμη ναυτιλία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου. Αυτή η έκθεση παρέχει μία διαφανή περιγραφή της επίδοσης ESG, των στόχων και της στρατηγικής μας. Ακολουθεί αυστηρά παγκόσμια πρότυπα για να διασφαλίσει ότι είναι ολοκληρωμένη και συγκρίσιμη με άλλες παρόμοιες εκθέσεις. Παραμένουμε αληθινοί στις αξίες μας και δουλεύουμε σκληρά για να επιτύχουμε τους στόχους μας, προς όφελος του κόσμου, της ευημερίας των παιδιών και των εγγονιών μας» επισημαίνει ο CEO της Star Bulk Carriers **Πέτρος Παππάς**.

Η ναυτιλιακή συμμετέχει σε ποικίλες περιβαλλοντικές και κοινωνικές συμμαχίες, όπως το Global Maritime Forum, έχοντας υπογράψει τη Διακήρυξη για την απανθρακοποίηση, το mega project των πράσινων διαδρόμων, το Carbon Disclosure Project (CDP), ενώ φυσικά είναι δραστήριο μέλος των HELMEPA και Clean Shipping Alliance 2020. Ανάμεσα στα ερευνητικά προγράμματα όπου συμμετέχει ξεχωρίζει το ShipFC, που εστιάζει στην αμμωνία, αλλά και το DT4GS, το οποίο έχει ως στόχο την υποστήριξη των ναυτιλιακών εταιρειών στην επίτευξη έως και 20% μείωσης εκπομπών CO_2, με ορίζοντα το 2026, με την ανάπτυξη ψηφιακών διδύμων σε πραγματικό χρόνο για τη βελτιστοποίηση της λειτουργικής απόδοσης των πλοίων. Παράλληλα, η εταιρεία έχει υπογράψει τη Διακήρυξη για την ευημερία των πληρωμάτων, αυτήν του Κόλπου της Γουινέας για τον περιορισμό της πειρατείας, ενώ είναι και μέλος του Maritime Anti-Corruption Network (MACN). Σε εταιρικό επίπεδο, το ποσοστό διατήρησης του προσωπικού διαμορφώνεται στο 94,1%, ενώ οι γυναίκες αντιστοιχούν στο 42% των εργαζομένων στη στεριά.

Στον στόλο της Star Bulk Carriers εντοπίζονται 126 πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, συνολικής χωρητικότητας 13,8 εκατ. dwt.

TSAKOS ENERGY NAVIGATION

Με επαγγελματισμό προς την πράσινη μετάβαση



«Τόσο η διοίκηση όσο και το Διοικητικό Συμβούλιο δίνουν τον τόνο, επιδιώκοντας ενεργά μία εταιρική κουλτούρα που δίνει προτεραιότητα στον επαγγελματισμό, την ακεραιότητα, τα ηθικά πρότυπα, τις κοινωνικές ανησυχίες και την πλήρη συμμόρφωση με τις νομικές απαιτήσεις. Θέλω να ευχαριστήσω τους ανθρώπους μας στα πλοία και στη στεριά για τον επαγγελματισμό και τη δέσμευσή τους, τους χρηματοδότες μας που μας βοηθούν στην πράσινη μετάβαση, τους μετόχους μας που μας στηρίζουν από την αρχή και τους καλούμε όλους να μας συνοδεύσουν σε αυτό το συναρπαστικό ταξίδι που βρίσκεται μπροστά μας».

Με αυτό το μήνυμα υποδέχεται τους αναγνώστες της έκθεσης ESG της Tsakos Energy Navigation ο CEO και πρόεδρος της εταιρείας **Νικόλας Τσάκος**.

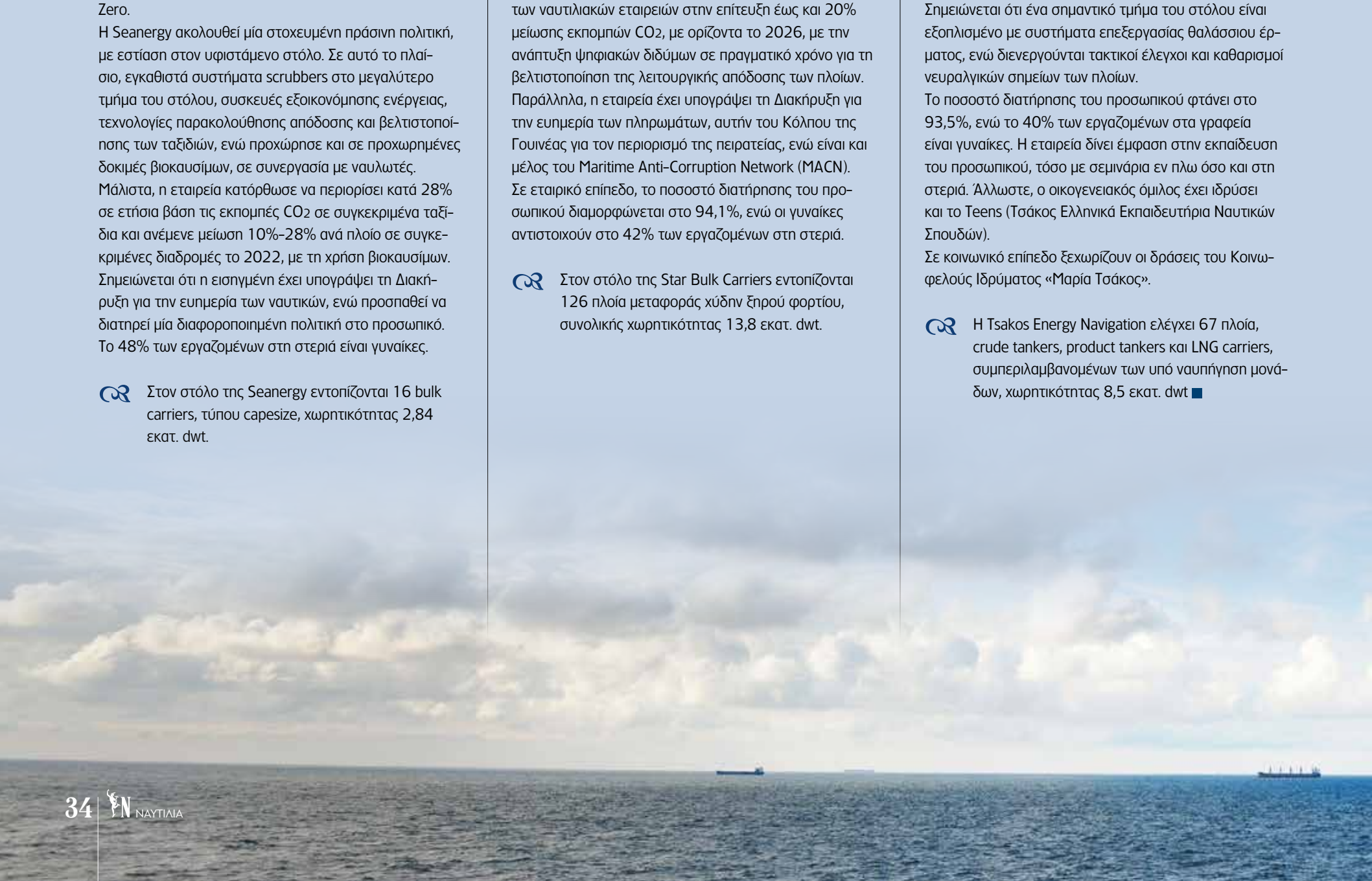
Η ναυτιλιακή είναι μέλος των κορυφαίων διεθνών και εγχώριων ναυτιλιακών οργανισμών, ενώ συμμετέχει, μεταξύ άλλων, στο Global Maritime Forum, στη HELMEPA, στο International Maritime Employers' Council (IMEC) και στο The Nautical Institute.

Σημειώνεται ότι ένα σημαντικό τμήμα του στόλου είναι εξοπλισμένο με συστήματα επεξεργασίας θαλάσσιου έρματος, ενώ διενεργούνται τακτικοί έλεγχοι και καθαρισμοί νευραλγικών σημείων των πλοίων.

Το ποσοστό διατήρησης του προσωπικού φτάνει στο 93,5%, ενώ το 40% των εργαζομένων στα γραφεία είναι γυναίκες. Η εταιρεία δίνει έμφαση στην εκπαίδευση του προσωπικού, τόσο με σεμινάρια εν πλω όσο και στη στεριά. Άλλωστε, ο οικογενειακός όμιλος έχει ιδρύσει και το Teens (Τσάκος Ελληνικά Εκπαιδευτήρια Ναυτικών Σπουδών).

Σε κοινωνικό επίπεδο ξεχωρίζουν οι δράσεις του Κοινωφελούς Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος».

Η Tsakos Energy Navigation ελέγχει 67 πλοία, crude tankers, product tankers και LNG carriers, συμπεριλαμβανομένων των υπό ναυπήγηση μονάδων, χωρητικότητας 8,5 εκατ. dwt ■





REPORT

Out of the box

Implementing autonomy and assuring AI

Scan the QR code or visit
maritime.lr.org/AIreport

Lloyd's Register and variants of it are trading names of Lloyd's Register Group Limited, its subsidiaries and affiliates. Copyright © Lloyd's Register Group Limited, 2023. A member of the Lloyd's Register group.

ΣΥΝΘΕΤΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ: ΛΥΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΑΝΘΡΑΚΟΠΟΙΗΣΗ;

Κυβερνήσεις, λιμένες, σημαίες πρέπει να δημιουργήσουν οικονομικά και ρυθμιστικά κίνητρα για την προώθηση της διάδοσης των ηλεκτρικών καυσίμων



Δρ Ιωάννης Κοκκαράκης
Technical Director,
South East Europe Black Sea & Adriatic (SEEBA) Zone B.V.

Τα συνθετικά καύσιμα είναι υγρά καύσιμα που έχουν τις ίδιες ιδιότητες με τα ορυκτά καύσιμα, αλλά παράγονται τεχνητά. Είναι επίσης γνωστά σαν «ηλεκτρικά καύσιμα», «e-καύσιμα», «ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης», «κλιμακούμενα βιώσιμα καύσιμα». Τα ορυκτά καύσιμα σχηματίζονται υπόγεια κατά τη διάρκεια εκατομμυρίων ετών από οργανική ύλη που μετατρέπεται σε άνθρακα, φυσικό αέριο ή πετρέλαιο. Τα συνθετικά καύσιμα τα παράγουμε μιμούμενοι αυτές τις φυσικές διεργασίες, χρησιμοποιώντας ανανεώσιμες πηγές. Το e-μεθάνιο, η e-μεθανόλη και το e-ντίζελ είναι συνθετικοί υδρογονάνθρακες, επομένως οι διαδικασίες παραγωγής τους απαιτούν CO_2. Αυτό το ζωτικό στοιχείο μπορεί είτε να παραχθεί απευθείας από την ατμόσφαιρα είτε από βιομηχανικές εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούν ορυκτά καύσιμα. Διαφορετικές πηγές CO_2, όπως βιομάζα ή καυσαέρια, έχουν αντίκτυπο στην ανάλυση του κύκλου ζωής του συνθετικού καυσίμου, στα περιβαλλοντικά οφέλη και στο κόστος παραγωγής. Το άλλο βασικό συστατικό είναι το υδρογόνο. Το υδρογόνο είναι πρόδρομος όλων των ηλεκτροκαυσίμων και μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως καύσιμο από μόνο του. Η παραγωγή υδρογόνου γίνεται με ηλεκτρόλυση. Η ηλεκτρόλυση διαχωρίζει το νερό σε οξυγόνο και υδρογόνο με τη βοήθεια ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές. Ο συνδυασμός CO_2 και H_2 οδηγεί στο συνθετικό καύσιμο.

Τα ηλεκτροκαύσιμα μπορούν να ομαδοποιηθούν σε δύο υποκατηγορίες: με βάση τον άνθρακα και χωρίς άνθρακα. Τα ηλεκτροκαύσιμα με βάση τον άνθρακα μπορούν να παραχθούν από συνδυασμό υδρογόνου με διοξείδιο του άνθρακα ή μονοξείδιο του άνθρακα σε διάφορες χημικές διεργασίες. Τα ηλεκτροκαύσιμα χωρίς άνθρακα είναι το υδρογόνο και η αμμωνία, τα οποία δεν περιέχουν άνθρακα και επομένως δεν εκπέμπουν διοξείδιο του άνθρακα κατά την καύση.

Το κόστος των συνθετικών καυσίμων είναι επί του παρόντος υψηλό και θα χρειαστεί πολιτική υποστήριξη για να επικρατήσουν αυτά τα καύσιμα στην αγορά.

Οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας αποτελούν βασικό πόρο για την παραγωγή συνθετικών καυσίμων. Η ανανεώσιμη ενέργεια μπορεί να μετατραπεί σε υδρογόνο και αργότερα να μετατραπεί περαιτέρω σε άλλα συνθετικά καύσιμα, όπως φαίνεται στο Σχήμα 1. Συνεπώς, τα συνθετικά καύσιμα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά και αποθήκευση υδρογόνου. Οι χώρες με περισσότερες ώρες ηλιακού φωτός, όπως η Ελλάδα, είναι οι ιδανικές υποψήφιες για εκμετάλλευση της ηλιακής ενέργειας.

Οι προκλήσεις

Η παραγωγή συνθετικών καυσίμων έχει να αντιμετωπίσει πολλές προκλήσεις. Σύμφωνα με την έκθεση του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας (IEA) για τη δέσμευση, τη χρήση και την αποθήκευση άνθρακα, ο κόσμος πρέπει να προσθέσει μια ικανότητα δέσμευσης άνθρακα 40 εκατομμυρίων τόνων ετησίως για να συμβάλει στην παραγωγή αυτών των καυσίμων. Οι υποδομές αιολικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές απαιτούν επίσης περισσότερα οικοδομικά υλικά ανά παραγωγή ενέργειας σε σύγκριση με άλλες υποδομές παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας.

Το κόστος των συνθετικών καυσίμων είναι επί του παρόντος υψηλό και θα χρειαστεί πολιτική υποστήριξη για να επικρατήσουν αυτά τα καύσιμα στην αγορά. Ένα βασικό εμπόδιο για την ευρεία υιοθέτηση των ηλεκτροκαυσίμων είναι ότι επί του παρόντος είναι τρεις με τέσσερις φορές πιο δαπανηρά ανά μονάδα ενέργειας από τα ορυκτά καύσιμα. Δεδομένου ότι τα ηλεκτρικά καύσιμα είναι πολύ πιο ακριβά από τα αντίστοιχα ορυκτά, σημαντικές μειώσεις κόστους είναι απαραίτητες για την υιοθέτησή τους από την αγορά.

Υδρογόνο

Το απλούστερο ηλεκτρονικό καύσιμο είναι το υδρογόνο (H_2). Το υδρογόνο μπορεί να χρησιμοποιηθεί απευθείας ως καύσιμο σε κινητήρα εσωτερικής καύσης ή κυψέλη καυσίμου. Η χρήση του χαρακτηρίζεται από σχεδόν μηδενικές εκπομπές σε ανάλυση κύκλου ζωής well-to-wheel εάν παράγεται από ανανεώσιμες πηγές/πυρηνική ηλεκτρική ενέργεια. Το υδρογόνο έχει σχετικά χαμηλή ογκομετρική ενεργειακή πυκνότητα. Η αύξηση της πυκνότητας αποθήκευσης ενέργειας απαιτεί υγροποίηση και αποθήκευση κρυογονικά στους -252°C, γεγονός που προκαλεί απώλειες ενέργειας περίπου 30% και αυξάνει το κόστος. Είναι εκρηκτικό και διαπερνά τα υλικά, καθιστώντας τα εύθραυστα και επιρρεπή στην αστοχία. Είναι επίσης πολύ εύφλεκτο και απαιτεί μεγαλύτερο όγκο αποθήκευσης από τα άλλα ηλεκτροκαύσιμα. Συγκεκριμένα, απαιτεί περίπου 1,9 φορές περισσότερο αποθηκευτικό χώρο από την αμμωνία και 3,3 φορές περισσότερο από τη μεθανόλη.

Αμμωνία

Η αμμωνία δεν παράγει άμεσες εκπομπές CO_2 κατά την καύση της και προσφέρει πολλά πλεονεκτήματα έναντι του υδρογόνου. Σε τυπικές ατμοσφαιρικές συνθήκες είναι αέριο, αλλά μπορεί να αποθηκεύεται ως υγρό ψύχοντάς τη στους -33°C σε πίεση περιβάλλοντος ή χωρίς ψύξη με πίεση 10 ατμοσφαιρών. Η υγρή αμμωνία έχει μεγαλύτερη ογκομετρική πυκνότητα ενέργειας από το υγρό υδρογόνο, δεν είναι εκρηκτική και μπορεί να αποθηκευτεί σε δεξαμενές παρόμοιες με αυτές για το υγραέριο. Είναι εξαιρετικά τοξική για τον άνθρωπο και επικίνδυνη για τη χλωρίδα και την πανίδα. Η παραγωγή αμμωνίας συνδυάζει υδρογόνο με άζωτο σε μια χημική διαδικασία γνωστή



Τα ηλεκτρικά καύσιμα είναι μια βιώσιμη λύση απανθρακοποίησης, με την προϋπόθεση ότι το κόστος τους μειώνεται μέσω της αναβάθμισης ή της ενισχυμένης απόδοσης παραγωγής.

ως διαδικασία Haber-Bosch. Σε σύγκριση με το υδρογόνο, η αμμωνία έχει το πλεονέκτημα του ευκολότερου χειρισμού και της υψηλότερης ογκομετρικής πυκνότητας ενέργειας. Η αμμωνία χρησιμοποιείται ως λίπασμα σε σημαντικές ποσότητες. Υπάρχει συνεπώς εμπειρία και μέτρα μετριασμού του κινδύνου διαχείρισης και μεταφοράς της. Είναι δυνατή η ανάμιξη αμμωνίας με υδρογόνο ως πιλοτικό καύσιμο σε κινητήρα ανάφλεξης με σπινθήρα, με αποτέλεσμα μηδενικό CO_2. Το υδρογόνο μπορεί να διαχωριστεί από την αμμωνία χωρίς να είναι απαραίτητο να υπάρχει ξεχωριστή δεξαμενή αποθήκευσης υδρογόνου. Η χρήση αμμωνίας συνεπάγεται τον σχηματισμό οξειδίων του αζώτου, τα οποία θα πρέπει να αντιμετωπιστούν με καταλυτικούς μετατροπείς.

Μεθανόλη

Η συνθετική μεθανόλη είναι χημικά πανομοιότυπη με τη ορυκτή μεθανόλη. Είναι βιοαποικοδομήσιμη, με δυνατότητα ανάμιξης στο νερό και λιγότερο επικίνδυνη για το περιβάλλον από το ντίζελ ή το βαρύ μαζούτ. Είναι ήδη διαθέσιμη σε περισσότερα από 100 λιμάνια παγκοσμίως. Η αγορά μεθανόλης αναπτύσσεται έντονα και έχει αυξηθεί από 40 Mt το 2009 σε 100 Mt το 2019. Λιγότερο από 0,2 Mt παράγεται από ανανεώσιμες πηγές. Η ορυκτή μεθανόλη παράγεται από φυσικό αέριο ή άνθρακα ως πρώτη ύλη. Όταν χρησιμοποιείται ως καύσιμο προκαλεί περισσότερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τα συμβατικά καύσιμα ναυτιλίας. Οι συμβατικοί κινητήρες μπορούν να κάψουν μεθανόλη αναμεμιγμένη με συμβατικό καύσιμο ντίζελ ή 100% μεθανόλη. Μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί σε κυψέλη καυσίμου. Η κυψέλη καυσίμου είναι πιο αποδοτική, δημιουργεί λιγότερους ρύπους που σχετίζονται με υψηλές θερμοκρασίες καύσης, όπως τα οξείδια του αζώτου και απαιτεί λιγότερες τεχνολογίες μετεπεξεργασίας των καυσαερίων.

Το κύριο μειονέκτημά της είναι το σχετικά υψηλό κόστος και η χαμηλότερη πυκνότητα ισχύος από τους κινητήρες εσωτερικής καύσης. Τα μειονεκτήματα της μεθανόλης προέρχονται από την παρουσία άνθρακα. Αναπόφευκτα παράγει CO_2 κατά την καύση της. Τα κύρια πλεονεκτήματα της μεθανόλης είναι ότι είναι υγρό σε συνθήκες περιβάλλοντος και είναι συμβατή με την υπάρχουσα υποδομή ανεφοδιασμού καυσίμων. Η συνθετική μεθανόλη θα μπορούσε να γίνει πιο ανταγωνιστική χρησιμοποιώντας CO_2 που προέρχεται από βιομάζα.

Τεχνολογική ετοιμότητα

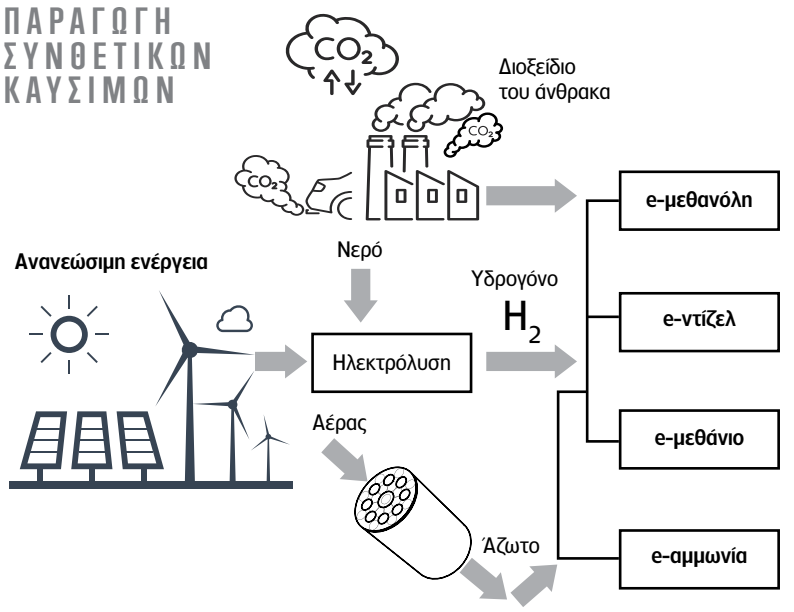
Κρίσιμες ερωτήσεις είναι η χρήση και η ασφάλεια των ηλεκτρικών καυσίμων στον ναυτιλιακό τομέα, η τεχνολογική ετοιμότητα, η νομοθετική στήριξή τους, καθώς και η διαθεσιμότητά τους. Τα λιμάνια πρέπει να προετοιμαστούν για ανεφοδιασμό εναλλακτικών καυσίμων. Το κύριο πλεονέκτημα και μειονέκτημα των ηλεκτρονικών καυσίμων είναι η βάση υδρογόνου τους. Το υδρογόνο παρουσιάζει σημαντικές προκλήσεις όσον αφορά το κόστος, την επεκτασιμότητα και την παγκόσμια διαθεσιμότητά του. Μόλις οι ναυτιλιακές και οι χημικές βιομηχανίες μπορέσουν να παραγάγουν το πράσινο υδρογόνο σε αφθονία, τα ηλεκτρικά καύσιμα θα βρεθούν στο προσκήνιο των λύσεων της απανθρακοποίησης της ναυτιλίας. Η παραγωγή τους απαιτεί λιγότερη γη και λιγότερο νερό από τα βιοκαύσιμα.

Η αντικατάσταση του 1% των παγκόσμιων καυσίμων ναυτιλίας με συνθετικό μεθάνιο από ανανεώσιμες πηγές ηλεκτρικής ενέργειας θα εξοικονομούσε τόσες εκπομπές CO_2 όσο και η απομάκρυνση 5,7 εκατομμυρίων βενζινοκίνητων αυτοκινήτων από τους δρόμους. Θα χρειαζόταν επίσης 59.000 γιγαβατώρες ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές για την παραγωγή. Ένα σκάφος 16.000 TEUs εάν χρησιμοποιήσει συνθετική μεθανόλη, θα μπορούσε να εξοικονομήσει CO_2 ισοδύναμο με 104.000 βενζινοκίνητα αυτοκίνητα. Τα ηλεκτρικά καύσιμα προβλέπεται να αντιπροσωπεύουν το 14% της παγκόσμιας ζήτησης καυσίμων πλοίων έως το 2050.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να εξασφαλίσουν πρόσβαση και συνεργασία με παραγωγούς συνθετικών καυσίμων. Η χρήση ηλεκτρικών καυσίμων έχει έναν επιπλέον παράγοντα ανταμοιβής, που έχει συμπεριληφθεί στον υπολογισμό της έντασης αερίων θερμοκηπίου στον ευρωπαϊκό κανονισμό Fuel EU Maritime. Η ανταμοιβή ενθαρρύνει τη χρήση ηλεκτρικών καυσίμων, μειώνοντας την ένταση αερίων θερμοκηπίου κατά 50% και κατά συνέπεια τις πιθανές χρηματικές υποχρεώσεις του πλοίου λόγω μη συμμόρφωσης με τα όρια του κανονισμού. Ένα μελλοντικό υποχρεωτικό ελάχιστο ποσοστό χρήσης ηλεκτρικών καυσίμων θα εισαχθεί εάν ο παράγοντας ανταμοιβής δεν οδηγήσει σε αξιοσημείωτη αύξηση στη χρήση ηλεκτρικών καυσίμων. Εάν η χρήση ηλεκτρικών καυσίμων είναι μικρότερη από 1% κατά τη διάρκεια του 2031, τότε θα εισαχθεί νέα απαίτηση από το 2034, ώστε να αποτελούν τουλάχιστον το 2% της συνολικής χρήσης.

Τα ηλεκτρικά καύσιμα είναι μια βιώσιμη λύση απανθρακοποίησης, με την προϋπόθεση ότι το κόστος τους μειώνεται μέσω της αναβάθμισης ή της ενισχυμένης απόδοσης παραγωγής. Κυβερνήσεις, λιμένες, σημαίες πρέπει να δημιουργήσουν οικονομικά και ρυθμιστικά κίνητρα για την προώθηση της διάδοσης των ηλεκτρικών καυσίμων.

Οι κύριοι τομείς όπου πρέπει να επικεντρωθούμε είναι η παραγωγή φθηνής ηλεκτρικής ενέργειας, ακόμη και με την πυρηνική ενέργεια, και η τεχνολογική βελτίωση της δέσμευσης άνθρακα. Το συνθετικό μεθάνιο και η μεθανόλη φαίνεται να είναι οι πιο ελκυστικές επιλογές. Η συνθετική αμμωνία είναι η φθηνότερη, αλλά παρεμποδίζεται από ρυθμιστικές αβεβαιότητες και ζητήματα ασφάλειας.



ΤΟ ΜΕΤΕΩΡΟ ΒΗΜΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΑΘΑΡΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Στην πορεία της με προορισμό την πράσινη μετάβαση, η ελληνική ναυτιλία καλείται να προχωρήσει, επικουρούμενη και από την ακαδημαϊκή κοινότητα, σε λύσεις τεχνολογικά εφικτές, οι οποίες θα προστατεύσουν την ανταγωνιστικότητα και τη βιωσιμότητα της ναυτιλιακής μας βιομηχανίας



Δρ Νικόλαος Λιάπης
Πρόεδρος του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας

Η **παγκοσμιοποίηση** δείχνει να αποτελεί πλέον τον βασικό παράγοντα επιτάχυνσης των εξελίξεων της οικονομίας. Πολύ συχνά, γεγονότα όχι σημαντικά πυροδοτούν εξελίξεις που τρομάζουν με την ταχύτητα εξάπλωσής τους, αλλά και τη σοβαρότητα των συνεπειών τους. Η ναυτιλία, ως κατ' εξοχήν παγκοσμιοποιημένη δραστηριότητα, υφίσταται αντίστοιχα τις προκαλούμενες αναταράξεις. Οι ιστορικά τεκμηριωμένοι κύκλοι της διαταράσσονται ως προς τη διάρκεια και την ένταση, καθιστάμενοι απρόβλεπτοι.

Σε αυτό το δύσκολο περιβάλλον, η ναυτιλιακή βιομηχανία καλείται να αποφασίσει για το -τεχνικό- μέλλον της, με βασικούς οδηγούς την απανθρακοποίηση και τη βιωσιμότητα. Ο ΙΜΟ έχει χαράξει ήδη μια φιλόδοξη πορεία προς μια ναυτιλία ουδέτερη ως προς τον άνθρακα, αειφόρα και με λειτουργία σύμφωνη με τους δεκαεπτά στόχους των Ηνωμένων Εθνών για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη. Η πορεία αυτή, όμως, αναμένεται δύσκολη, με κλυδωνισμούς και προκλήσεις, κι αυτό καθιστά σημαντικό για όλους τους ενδιαφερόμενους να σχεδιάσουν και να προετοιμαστούν για την ασφαλή και ταχεία πράσινη μετάβαση.

Ο ΙΜΟ έχει διατυπώσει υψηλούς περιβαλλοντικούς στόχους, ευθυγραμμιζόμενος με τη Συμφωνία του Παρισιού: για το 2030, 40% μείωση του CO_2 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2008, ενώ για το 2050 ο στόχος φτάνει το 70%. Οι στόχοι αυτοί θα πρέπει να επιτευχθούν τόσο με τεχνολογικά όσο και με επιχειρησιακά μέσα. Η χρήση νέων τεχνολογιών, επιχειρησιακών διαδικασιών και νέων ή τροποποιημένων καυσίμων για τη συμμόρφωση με τα νέα πρότυπα αποδοτικότητας, θα φέρει αναπόφευκτες προκλήσεις και δυνατότητες διαφορών.

Για τα εξήντα τελευταία χρόνια, το μαζούτ ήταν το κυρίαρχο καύσιμο των εμπορικών πλοίων. Όλα αυτά τα χρόνια, οι ναυτικοί κινητήρες κατασκευάζονται και εξελίσσονται γύρω από αυτό το καύσιμο - κι όχι το αντίθετο. Οι βελτιώσεις των κινητήρων είναι πολύ πιο βαθιές και ευρείες από τις αλλαγές του ίδιου του καυσίμου. Παρ' όλα τα προβλήματά του -κυρίως η ιδιότητά του να ρυπαίνει το θαλάσσιο περιβάλλον και η υψηλή περιεκτικότητά του σε θείο-, το μαζούτ παραμένει φθηνό, υψηλής θερμιδικής αξίας καύσιμο, που η διακίνησή του και η τροφοδοσία των πλοίων δεν απαιτούν νέες υποδομές στους διανομείς ή στα λιμάνια.

Το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας θα στηρίξει επιστημονικά και τεχνολογικά την ελληνική ναυτιλία σε θέματα πράσινης μετάβασης.

Ωστόσο, οι εκπεμπόμενοι ρύποι πρέπει να μειωθούν. Ως λύσεις προβάλλονται νέες τεχνολογίες και νέα καύσιμα: εγκατάσταση scrubbers, υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) και χαμηλού θείου μαζούτ (LSHFO) άμεσα, υδρογόνο, αμμωνία, μεθανόλη. Ο εξηλεκτρισμός ήδη προχωρά, κυρίως σε φέρι μικρών αποστάσεων. Η δέσμευση του διοξειδίου του άνθρακα (Carbon Capture), μια τεχνολογία σχετικά ώριμη στη στεριά, πασχίζει να βρει τον δρόμο της και στις ναυτικές εφαρμογές. Η πυρηνική πρόωση, τέλος, συζητείται και πάλι στα ναυτιλιακά συνέδρια. Όμως, αν και τεχνικά η ιδέα είναι εφικτή, η περαιτέρω ωριμότητα της πυρηνικής τεχνολογίας και η ανάπτυξη και εναρμόνιση του ρυθμιστικού πλαισίου θα ήταν απαραίτητες πριν η εφαρμογή της να είναι βιώσιμη. Όλα, όμως, με τον τρόπο τους δεν λύνουν μόνο, αλλά δημιουργούν και προβλήματα, αυξάνοντας παράλληλα σημαντικά το κόστος μεταφοράς. Τα καύσιμα υψηλότερης ποιότητας είναι είτε πιο ακριβά από το HFO που χρησιμοποιείται σήμερα είτε απαιτούν υψηλές επενδύσεις για να χρησιμοποιηθούν. Θα είναι δύσκολο επομένως για τις ναυτιλιακές εταιρείες να τηρήσουν τους νέους κανονισμούς για τις εκπομπές χωρίς να υποστούν απώλειες. Μπορεί, όμως, η ναυτιλία να απορροφήσει τόσο υψηλές επενδύσεις και ακριβά καύσιμα; Μπορεί να μετακυλίσει το κόστος στους ναυλωτές και επομένως στους καταναλωτές; Κάθε τεχνολογική λύση θα επηρεάσει με άγνωστο τρόπο την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλιακής εταιρείας που θα την υιοθετήσει.

Εξετάζοντας τις λύσεις ξεχωριστά, βλέπουμε να παρουσιάζουν μια μικτή εικόνα: πλεονεκτήματα μαζί με μειονεκτήματα. Το LNG εδραιώνεται ως μερική λύση, ακόμη και ως εναλλακτική στον σχεδιασμό πλοίων διπλού καυσίμου. Νέα καύσιμα χαμηλού θείου, όπως το υδρογόνο, η αμμωνία και η μεθανόλη είναι ακόμη σε πιλοτικό στάδιο, παρ' όλα αυτά πολλοί πλοιοκτήτες τα προτιμούν ως εναλλακτική λύση αντί για το LNG. Η ηλεκτροκίνηση με χρήση συσσωρευτών εφαρμόζεται, βέβαια, ήδη στη Βόρεια Ευρώπη, παραμένει όμως περιορισμένη σε φέρι μικρών αποστάσεων λόγω του κόστους, της αυτονομίας και του βάρους των συσσωρευτών. Είναι επομένως επιτακτική ανάγκη η ελληνική ναυτιλία, επικουρούμενη από την ακαδημαϊκή κοινότητα, να προχωρήσει σε λύσεις τεχνολογικά εφικτές, που θα προστατεύσουν την ανταγωνιστικότητα και τη βιωσιμότητα της ναυτιλιακής μας βιομηχανίας. Σε αυτό το περιβάλλον, το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας καλείται να ενισχύσει τον ρόλο του ως κόμβος διάχυσης της τεχνολογίας, ως φορέας που σε συνεργασία με πανεπιστημιακά και εκπαιδευτικά ιδρύματα θα ενθαρρύνει τη μελέτη και την έρευνα για την πράσινη μετάβαση. Το Ινστιτούτο έτσι θα στηρίξει επιστημονικά και τεχνολογικά την ελληνική ναυτιλία, μέσα από μια σειρά δράσεων, αξιοποιώντας παραδοσιακά μέσα, αλλά και τις νέες τεχνολογίες που είναι πλέον διαθέσιμες.



Μία χώρα.
Μία ισχυρή ναυτιλία.
Μία τράπεζα.

eurobank.gr

ΣΕ «ΠΡΑΣΙΝΗ» ΡΟΤΑ Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Οι Έλληνες κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού έχουν θέσει ως βασική προτεραιότητα να συνδράμουν στην ασφαλή ενεργειακή και ψηφιακή μετάβαση της ναυτιλίας, προσφέροντας καινοτόμες και υψηλής ποιότητας λύσεις για μειωμένο περιβαλλοντικό αποτύπωμα



Ελένη Πολυχρονοπούλου

Πρόεδρος της Hellenic Marine Equipment Manufacturers and Exporters, HEMEXPO

Τις τελευταίες δεκαετίες, τα ασιατικά ναυπηγεία έχουν κυριαρχήσει στην κατασκευή αλλά και επισκευή εμπορικών πλοίων, με την Ευρώπη να διατηρεί πρωτιές μόνο στον τομέα των κρουαζιερόπλοιων και στο αμυντικό υλικό. Ποιος όμως είναι ο τομέας που η Ευρωπαϊκή Ένωση υπερτερεί των ασιατικών βιομηχανιών; Αυτός του ναυτιλιακού εξοπλισμού. Σε ευρωπαϊκό έδαφος εδρεύουν περίπου 22.000 κατασκευαστές και προμηθευτές ναυτιλιακού εξοπλισμού που απασχολούν συνολικά πάνω από 320.000 άτομα, έχουν ετήσια αξία παραγωγής περίπου 70 δισ. ευρώ και αντιπροσωπεύουν το 50% του παγκόσμιου μεριδίου αγοράς. Σε αυτό το πλαίσιο λειτουργούν και αναπτύσσονται και οι Έλληνες Κατασκευαστές Ναυτιλιακού Εξοπλισμού (HEMEXPO), οι οποίοι έχουν θέσει ως βασική τους προτεραιότητα να βοηθήσουν από τη θέση που τους αναλογεί στην ασφαλή μετάβαση της ναυτιλίας στην πράσινη και ψηφιακή εποχή.

Η SEA Europe, η Ένωση που εκπροσωπεί τους Ευρωπαίους κατασκευαστές και ναυπηγεία, μέλος της οποίας είναι και η HEMEXPO τα εννέα τελευταία χρόνια, έχει ως στόχο την προώθηση των συμφερόντων του ευρωπαϊκού τομέα της ναυτιλιακής τεχνολογίας στο υψηλότερο επίπεδο. Εκτός από το αίτημα για την ένταξη του κλάδου στην Πράσινη Συμφωνία, η Ένωση έχει αναπτύξει προτάσεις για διάφορες πολιτικές που ελπίζει ότι θα δημιουργήσουν ευνοϊκότερες συνθήκες λειτουργίας για τον κλάδο - και θα δημιουργήσουν το είδος των συνθηκών που βοήθησαν την Κίνα και τη Νότια Κορέα να ευδοκιμήσουν ως ναυπηγικά κέντρα.

Μεταξύ αυτών των προτάσεων είναι οι φορολογικές ελαφρύνσεις για τα ναυπηγεία και τους κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού, η ευελιξία στην εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών του ΟΟΣΑ για τη χρηματοδότηση των εξαγωγών πλοίων, η ενίσχυση του κανονισμού της Ε.Ε. για το θαλάσσιο καμποτάζ και η σύνταξη κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές. Επίσης, τον Φεβρουάριο του 2022 η Διεθνής Ένωση Εταιρειών Κρουαζιέρας και η SEA Europe απηύθυναν κοινή έκκληση να αναγνωριστεί η βιομηχανία ναυτιλιακής τεχνολογίας ως αναπόσπαστο μέρος του βιομηχανικού σχεδίου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την Πράσινη Συμφωνία.

Ο ναυπηγικός τομέας στην Ελλάδα βρίσκεται σε περίοδο αναγέννησης και αυτό δημιουργεί νέες ευκαιρίες για τους κατασκευαστές εξοπλισμού.

Παρά το γεγονός ότι η διαμόρφωση των πολιτικών είναι σε διαρκή εξέλιξη, οι Έλληνες κατασκευαστές αναπτύσσουν συνεχώς νέα προϊόντα που εξυπηρετούν την προσπάθεια που γίνεται για να μειωθεί το περιβαλλοντικό αποτύπωμα της ναυτιλίας. Το φάσμα προϊόντων και των εφαρμογών στις οποίες ειδικεύονται τα μέλη της HEMEXPO είναι ευρύ, αλλά σήμερα δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στη βιωσιμότητα. Παραδείγματα είναι οι επιστρώσεις κύτους που μειώνουν τις τριβές, ο ενεργειακά αποδοτικός φωτισμός, οι αισθητήρες που παρακολουθούν τις λειτουργίες και παρέχουν συστάσεις για την ενίσχυση της αποδοτικότητας, η τεχνολογία σύνδεσης με την ξηρά για παραμονή στο λιμάνι χωρίς εκπομπές και τα συστήματα δέσμευσης άνθρακα που υπόσχονται σημαντική μείωση των εκπομπών των πλοίων.

Τα μέλη της HEMEXPO αναπτύσσουν και άλλα προϊόντα, αλλά το υψηλό κόστος τους όσον αφορά την έρευνα και την ανάπτυξη καθώς και την παραγωγή θα απαιτήσει εξωτερική χρηματοδότηση, για την οποία η HEMEXPO έχει κατευθυνθεί προς το Ταμείο Καινοτομίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ανάκτηση ενέργειας από τη λειτουργία του πλοίου με διάφορες τεχνολογίες είναι ένας τομέας που ερευνούμε, ενώ συνεργαζόμαστε και με τον DNV για τη δημιουργία ενός πλαισίου που θα επιτρέπει στα μέλη της HEMEXPO να χαρακτηρίζουν τα προϊόντα που κατασκευάζουν ως «περιβαλλοντικά βιώσιμα» και «εξοικονόμησης ενέργειας».

Μεγαλύτερη υποστήριξη θα χρειαστεί επίσης για την αντιμετώπιση της έλλειψης στελεχικού δυναμικού - ένα ιδιαίτερα μεγάλο ζήτημα στην Ελλάδα σήμερα, αφού ένα μεγάλο ποσοστό νέων επιλέγει άλλους τομείς της οικονομίας, δημιουργώντας κενό στον κλάδο όσον αφορά το εξειδικευμένο προσωπικό. Για να αντιμετωπίσουμε το θέμα αυτό σχεδιάζουμε να αναπτύξουμε ένα πρόγραμμα για την προσέλκυση νέων μέσω προσλήψεων -κυρίως τεχνικών, ηλεκτρολόγων αυτοματισμού και μηχανικών πωλήσεων- συνδυάζοντας εκπαιδευτικές ευκαιρίες με αποζημίωση και κίνητρα που βασίζονται σε μπόνους για την παραμονή στον κλάδο. Ωστόσο, δεδομένης της κλίμακας της πρόκλησης, θεωρώ ότι η προσέλκυση και η εξειδίκευσή τους θα απαιτήσει οργανωμένες κινήσεις και από τους κυβερνητικούς φορείς.

Δεν θα μπορούσα να μην αναφερθώ και στην επαναλειτουργία των δύο μεγάλων ναυπηγείων της χώρας. Η αναβίωση της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας είναι μια ελπιδοφόρα εξέλιξη, αφού με την επικείμενη επαναλειτουργία δύο μεγάλων ναυπηγείων στην Ελλάδα, του Σκαραμαγκά και της Ελευσίνας, η βιομηχανία ναυτιλιακής τεχνολογίας στην Ελλάδα αναμένεται να λάβει περαιτέρω ώθηση. Ο ναυπηγικός τομέας στην Ελλάδα βρίσκεται σε περίοδο αναγέννησης και αυτό δημιουργεί νέες ευκαιρίες για τους κατασκευαστές εξοπλισμού όχι μόνο για την Ελλάδα αλλά και για ολόκληρη την Ευρώπη. Οι πλοιοκτήτες, με τη σειρά τους, θα επωφελούνται από την πρόσβαση στις καινοτόμες, υψηλής ποιότητας και οικονομικά αποδοτικές λύσεις, στις οποίες ειδικεύονται οι Έλληνες κατασκευαστές.



Δώσε μορφή στο μέλλον σου

Νέο Audi Q4 Sportback e-tron

Future is an attitude

Αυτονομία έως 529 (WLTP) για το Q4 Sportback 40 e-tron (με μπαταρία ωφέλιμης χωρητικότητας 77 kWh, μέση ηλεκτρική κατανάλωση 16,6 kWh/100km), εκπομπές CO_2 0, ενεργειακή κλάση A+++.
Οι τελικές τιμές αυτονομίας μπορεί να διαφέρουν ανάλογα με το επίπεδο εξοπλισμού.

www.audi.gr AudiHellas

Kosmocar
Επίσημος Εισαγωγέας

ΠΥΛΩΝΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΕΠΟΧΕΣ ΚΡΙΣΕΩΝ

Η νέα βιομηχανική στρατηγική της Ευρώπης είναι μία ευκαιρία να ανεβάσουμε ένα σκαλί πάνω τη σημαία της ναυτιλίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ώστε να γίνει κοινός τόπος ο στρατηγικός της ρόλος στην ενεργειακή, επισιτιστική και εφοδιαστική ασφάλεια της ηπείρου μας



Σωτήρης Ράπτης

Γενικός γραμματέας του Δ.Σ. της ECSA

Ο **πλανήτης** -και ιδιαίτερα η Ευρώπη- δείχνει να εισέρχεται από τη μία κρίση στην άλλη. Από την κλιματική κρίση και την κρίση της πανδημίας στην ενεργειακή κρίση, τον πόλεμο στην Ουκρανία και τη γεωπολιτική ένταση, οι αντοχές της οικονομίας και της κοινωνίας δοκιμάζονται. Η διαρκής κρίση δείχνει να αναδεικνύεται ως μία νέα κανονικότητα. Στο πλαίσιο αυτό, η ναυτιλία, ως κατεξοχήν διεθνής κλάδος, έχει δείξει όχι μόνο αξιοσημείωτη αντοχή, αλλά επιπλέον έχει στηρίξει την ανθεκτικότητα της παγκόσμιας οικονομίας. Ιδιαίτερα στην Ευρώπη, αναδεικνύεται ως ένας από τους βασικούς πυλώνες για την αρχιτεκτονική ασφάλειας της ηπείρου μας, από την ενεργειακή ασφάλεια έως την επισιτιστική και εφοδιαστική ασφάλεια.

Η κλιματική κρίση και η αντιμετώπισή της είναι πολύ ψηλά στην πολιτική ατζέντα τόσο σε διεθνές όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Είναι αξιοσημείωτο ότι η πρόσφατη ένταση στις εμπορικές σχέσεις μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και ΗΠΑ έχει προκληθεί εξαιτίας των μαζικών επιδοτήσεων άνω των 300 δισ. δολαρίων της κυβέρνησης Μπάιντεν σε πράσινες τεχνολογίες για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.

Οι επιδοτήσεις της αμερικανικής κυβέρνησης πυροδότησαν έναν νέο γύρο συζητήσεων στην Ευρώπη αναφορικά με το κατά πόσο τα μέτρα που λαμβάνει η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ικανά να στηρίξουν την ενεργειακή μετάβαση της ηπείρου, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την ανταγωνιστικότητα και την ασφάλειά της.

Το ερώτημα δεν είναι το «αν» αλλά το «πώς» θα μεταβούμε σε μία οικονομία χαμηλών και μηδενικών εκπομπών. Σε ό,τι αφορά το «πώς», ο παράγοντας «Ανταγωνιστικότητα και ασφάλεια» επανέρχεται στο επίκεντρο του διαλόγου. Ο πόλεμος στην Ουκρανία, η επιστροφή της γεωπολιτικής και η απότομη συνειδητοποίηση ότι η Ευρώπη χάνει ραγδαία το παιχνίδι της ανταγωνιστικότητας της βιομηχανίας της σε σχέση με την Κίνα και τις ΗΠΑ επανατοποθετούν τους όρους του διαλόγου σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Υπάρχει μία αίσθηση επείγοντος ότι η Ευρώπη μένει πίσω, όταν επιχειρηματικοί κολοσσοί παγώνουν τα σχέδια επενδύσεών τους στην Ευρώπη και εξετάζουν τη μετακίνησή τους στις ΗΠΑ. Η πρώτη προσπάθεια της Ευρώπης να απαντήσει με έναν τρόπο πιο συνεκτικό στις προκλήσεις αυτές ήταν η πρόσφατη δημοσίευση από την Κομισιόν του λεγόμενου Net Zero Industry Act. Πρόκειται για μία νομοθετική πρόταση που φαίνεται να σηματοδοτεί την αρχή μιας νέας εποχής στην οποία η ασφάλεια της Ευρώπης θα διαδραματίζει πρωτεύοντα ρόλο. Η πρόταση στοχεύει στην ενίσχυση της ευρωπαϊκής παραγωγής τεχνολογίας χαμηλών και μηδενικών εκπομπών. Επιχειρεί να δώσει απάντηση στο «πώς» θα γίνει η ενεργειακή μετάβαση και η προφανής απάντηση είναι μέσω της ενίσχυσης της ευρωπαϊκής βιομηχανίας.

Η ναυτιλία είναι ο μοναδικός κλάδος της βιομηχανίας κάτω από το ETS με δεσμευμένο συγκεκριμένο ποσό για την ενεργειακή μετάβαση.

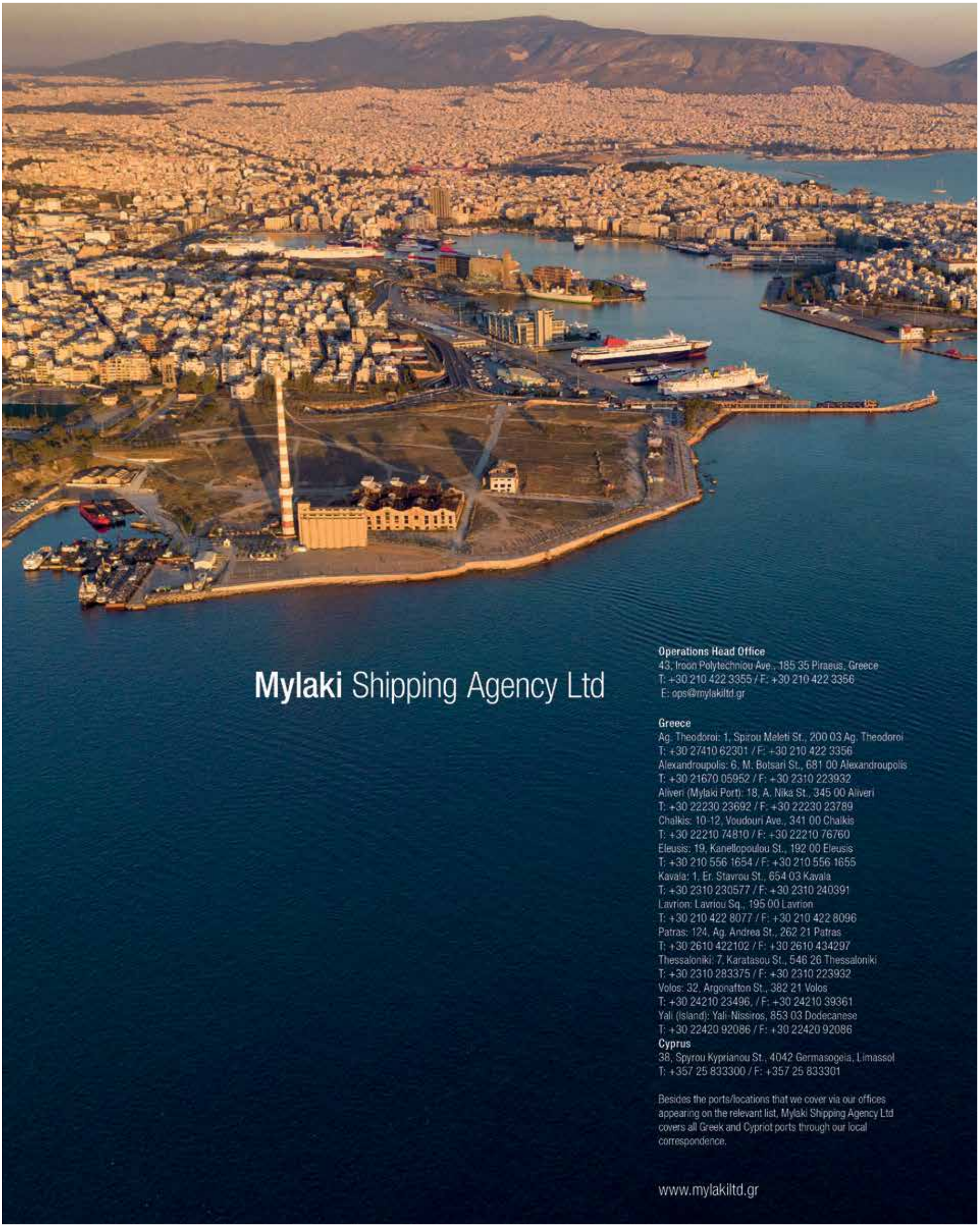
Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να αναγνωριστεί ο κεντρικός ρόλος της ναυτιλίας στην αρχιτεκτονική ασφάλειας της Ευρώπης. Η συνειδητοποίηση ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας της είναι ευκαιρία για να υπογραμμιστεί ο ρόλος της ναυτιλίας στην ενεργειακή, επισιτιστική και εφοδιαστική ασφάλεια. Η αναγνώριση του κεντρικού ρόλου της ναυτιλίας θα πρέπει να μεταφραστεί σε συγκεκριμένες πολιτικές. Πέρα από το γεγονός ότι το Net Zero Industry Act δεν κάνει καμία αναφορά σε νέα καθαρά ναυτιλιακά καύσιμα, είναι σημαντικό -μεταξύ άλλων- να βάλουμε στο επίκεντρο την πρόσβαση των ναυτιλιακών εταιρειών σε τραπεζική χρηματοδότηση.

Πόσο πιθανό είναι όμως η ναυτιλία να καταφέρει να αναδείξει το ιδιαίτερο βάρος της σε ευρωπαϊκό επίπεδο; Είναι δεδομένο ότι χρειάζεται αποφασιστικότητα και πολλή δουλειά, προχωρώντας βήμα-βήμα μέσα από πολλές μικρές νίκες. Η ναυτιλία κατάφερε να επανατοποθετήσει τον εαυτό της στη μεγάλη ευρωπαϊκή συζήτηση για τις νομοθετικές προτάσεις του κλιματικού πακέτου «Fit for 55». Τόνισε την πάγια και αταλάντευτη προτίμηση στους διεθνείς κανόνες που διασφαλίζουν την κανονιστική ομοιογένεια στον κλάδο και την ανταγωνιστικότητά του.

Αναγνώρισε ταυτόχρονα ότι ο κλάδος μπορεί να συμβάλει, στο μέτρο που του αναλογεί, στη μείωση των εκπομπών και την ενεργειακή μετάβαση της οικονομίας. Ήταν επίτευγμα του κλάδου η μετακύλιση του κόστους στους ναυλωτές στη νομοθεσία του Συστήματος Εμπορίας Εκπομπών (EU ETS). Ήταν μία σημαντική εξέλιξη που λαμβάνει υπόψη ότι η ραχοκοκαλιά της ναυτιλίας είναι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις. Η δέσμευση 20 εκατομμυρίων δικαιωμάτων εκπομπών, που με βάση τις τρέχουσες τιμές άνθρακα ισοδυναμούν με 2 δισ. ευρώ για τον κλάδο έως το 2030, ήταν μία μεγάλη νίκη.

Η ναυτιλία είναι ο μοναδικός κλάδος της βιομηχανίας κάτω από το ETS με δεσμευμένο συγκεκριμένο ποσό για την ενεργειακή μετάβαση. Οι νέες προκλήσεις ωστόσο είναι μπροστά μας, σε ένα περιβάλλον συνεχώς μεταβαλλόμενο.

Η νέα βιομηχανική στρατηγική της Ευρώπης είναι μία ευκαιρία να ανεβάσουμε ένα σκαλί πάνω τη σημαία της ναυτιλίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ώστε να γίνει κοινός τόπος ο στρατηγικός της ρόλος στην ενεργειακή, επισιτιστική και εφοδιαστική ασφάλεια της ηπείρου μας.



Mylaki Shipping Agency Ltd

Operations Head Office
43, Iroon Polytechniou Ave., 185 35 Piraeus, Greece
T: +30 210 422 3355 / F: +30 210 422 3356
E: ops@mylakiltd.gr

Greece
Ag. Theodoroi: 1, Spirou Meleti St., 200 03 Ag. Theodoroi
T: +30 27410 62301 / F: +30 210 422 3356
Alexandroupolis: 6, M. Botsari St., 681 00 Alexandroupolis
T: +30 21670 05952 / F: +30 2310 223932
Aliveri (Mylaki Port): 18, A. Nika St., 345 00 Aliveri
T: +30 22230 23692 / F: +30 22230 23789
Chalkis: 10-12, Voudouri Ave., 341 00 Chalkis
T: +30 22210 74810 / F: +30 22210 76760
Eleusis: 19, Kanellopoulou St., 192 00 Eleusis
T: +30 210 556 1654 / F: +30 210 556 1655
Kavala: 1, Er. Stavrou St., 654 03 Kavala
T: +30 2310 230577 / F: +30 2310 240391
Lavrion: Lavriou Sq., 195 00 Lavrion
T: +30 210 422 8077 / F: +30 210 422 8096
Patras: 124, Ag. Andrea St., 262 21 Patras
T: +30 2610 422102 / F: +30 2610 434297
Thessaloniki: 7, Karatasou St., 546 26 Thessaloniki
T: +30 2310 283375 / F: +30 2310 223932
Volos: 32, Argonafton St., 382 21 Volos
T: +30 24210 23496, / F: +30 24210 39361
Yali (Island): Yali- Nissiros, 853 03 Dodecanese
T: +30 22420 92086 / F: +30 22420 92086

Cyprus
38, Spyrou Kyprianou St., 4042 Germasogeia, Limassol
T: +357 25 833300 / F: +357 25 833301

Besides the ports/locations that we cover via our offices appearing on the relevant list, Mylaki Shipping Agency Ltd covers all Greek and Cypriot ports through our local correspondence.

www.mylakiltd.gr

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΗ ΠΙΣΤΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Η τεχνογνωσία, η εμπειρία και η πληθώρα των τραπεζικών και χρηματοοικονομικών στελεχών της ελληνικής ναυτιλίας αποτελούν την ασφαλέστερη είσοδο θεσμικών ή μη χρηματοδοτών στην ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία

Του Αντώνη Τσιμπλάκη atsimplakis@naftemporiki.gr



Γιώργος Ξηραδάκης
Πρόεδρος της Ένωσης Τραπεζικών και Χρηματοοικονομικών Στελεχών Ελληνικής Ναυτιλίας

Η ναυτιλία ως παγκόσμια βιομηχανία, μέσω της οποίας διακινείται το 90% του παγκόσμιου εμπορίου, αποτελούσε ανέκαθεν κεντρικό μοχλό για το εμπόριο και την καινοτομία τόσο στην ευρωπαϊκή όσο φυσικά και στην ελληνική οικονομία. Η Ελλάδα παραμένει η κορυφαία ναυτιλιακή χώρα στον κόσμο, με έναν στόλο που αντιπροσωπεύει το 59% του στόλου της Ε.Ε. και περίπου το 21% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Όπως αναφέρει σε ανάλυσή του ο κ. Γιώργος Ξηραδάκης, οι σημερινές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλία επικεντρώνονται στη μετάβαση σε καθεστώς μηδενικών ρύπων, σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας (IMO), στο σχέδιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την πράσινη μετάβαση, στη σύνδεση της χρηματοδότησης με την απόδοση των δανειοληπτών σε θέματα περιβάλλοντος, κοινωνίας και διακυβέρνησης (ESG), στην υλοποίηση του πλαισίου Βασιλεία 4 (Basel IV) από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και στη δυνατότητα πρόσβασης των ναυτιλιακών εταιρειών σε χρηματοδότηση με ανταγωνιστικό κόστος και όρους. Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση αποτελεί έναν ιδιαίτερα εξειδικευμένο κλάδο. Παρά το γεγονός ότι η ναυτιλία αποτελεί το σημαντικότερο μέσο μεταφοράς προϊόντων, παράλληλα αποτελεί έναν κλάδο που απαιτεί υψηλές επενδύσεις, καθώς τα πλοία έχουν υψηλό κόστος κτήσης, με μικρό κύκλο ζωής, έναν κλάδο με ιδιαίτερα υψηλές διακυμάνσεις στα έσοδά του.

Η εφαρμογή των μέτρων της Βασιλείας και οι αυξήσεις στις προβλέψεις για τις επισφαλείς απαιτήσεις ήταν η απαρχή της μείωσης των ναυτιλιακών χαρτοφυλακίων των μεγάλων παραδοσιακών ευρωπαϊκών τραπεζών.

Κάθε τράπεζα προκειμένου να χορηγήσει ένα ναυτιλιακό δάνειο πρέπει να λαμβάνει υπόψη της τις πολύπλοκες εποπτικές απαιτήσεις, τις απαιτήσεις κεφαλαίων, καθώς και τις πολύπλοκες λογιστικές προβλέψεις. Ως αποτέλεσμα αυτών των εξελίξεων διαπιστώθηκε έξοδος μεγάλων και παραδοσιακών ναυτιλιακών ευρωπαϊκών τραπεζών με πώληση των χαρτοφυλακίων τους σε άλλες τράπεζες, κυρίως ασιατικές, ή σε ευκαιριακούς εναλλακτικούς χρηματοδότες (private equity funds κ.τλ.). Η δυσκολία εξεύρεσης κεφαλαίων από τις ευρωπαϊκές τράπεζες την τελευταία 10ετία κλυδώνισε την ελληνική ναυτιλία και ειδικά τη ραχοκοκαλιά της, η οποία αποτελείται από τους παραδοσιακούς μικρούς πλοιοκτήτες.

Ειδική διάταξη

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, μόλις φέτος, ενέκρινε τη διατήρηση της ειδικής διάταξης σχετικά με τη χρηματοδότηση πλοίων ως εξειδικευμένου δανεισμού, έπειτα από πολυετείς προσπάθειες όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Η εν λόγω απόφαση, σύμφωνα με την ECSA, αναγνωρίζει την ανάγκη διασφάλισης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας με την εισαγωγή ενός αποτελεσματικού πλαισίου για την προώθηση της χρηματοδότησης των πλοίων στην Ευρώπη. Η Επιτροπή και το Κοινοβούλιο αναγνωρίζουν το επίπεδο κινδύνου που συνδέεται με τη χρηματοδότηση πλοίων και έχουν θέσει στο τραπέζι αποτελεσματικά μέτρα για τις κεφαλαιακές απαιτήσεις, προκειμένου να διασφαλίσουν ότι οι ευρωπαϊκές τράπεζες διαθέτουν τα εργαλεία για να συνεχίσουν να δανείζουν





Η ανανέωση του ελληνικού στόλου, ο οποίος είναι από τους νεότερους παγκοσμίως, αποτελεί μια συνεχής διαδικασία.

τις ευρωπαϊκές εταιρείες και φυσικά, μέσα σε αυτές, τις ελληνόκτητες ναυτιλιακές εταιρείες, που αποτελούν τη μεγαλύτερη ευρωπαϊκή ναυτιλιακή δύναμη.

Μέχρι το τέλος του 2008 περίπου 40 τράπεζες χρηματοδοτούσαν την ελληνική ναυτιλία με συνολικό χαρτοφυλάκιο 73,2 δισ. δολ., εκ των οποίων οι 39 ήταν ευρωπαϊκές, με χαρτοφυλάκιο 72 δισ. δολ. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Petrofin, στο τέλος του 2021 οι ευρωπαϊκές τράπεζες που χρηματοδοτούν τη ναυτιλία αριθμούν τις 20, με χαρτοφυλάκιο 39 δισ. δολ. Πρόσφατα, η Credit Suisse, ο μεγαλύτερος χρηματοδότης της ελληνικής ναυτιλίας με χαρτοφυλάκιο 5,6 δισ. δολ., ήτοι το 10,65% της συνολικής χρηματοδότησης, πωλήθηκε στην UBS, η οποία δεν έχει σημαντική έκθεση στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Κανείς δεν γνωρίζει τι θα επακολουθήσει, αφού ο νέος αγοραστής θα πρέπει να εξετάσει τη στρατηγική που θα ακολουθήσει. Σύμφωνα με δημοσιεύματα του πρακτορείου Reuters και της Wall Street Journal, η UBS πιθανότατα θα συρρικνώσει το ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο παγκοσμίως της Credit Suisse ύψους 10 δισ. δολ. Η UBS θα μπορούσε επίσης να προσπαθήσει να πουλήσει το χαρτοφυλάκιο, αλλά κάτι τέτοιο θα μπορούσε να επιφέρει μείωση των καταθέσεών της, αφού μεγάλος αριθμός δανειοληπτών πλοιοκτητών διατηρούν υψηλές καταθέσεις τους στον κλάδο διαχείρισης περιουσίας της τράπεζας.

Η απόσυρση της RBS

Η τελευταία μεγάλη απόσυρση τραπεζικού ιδρύματος από τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση ήταν αυτή της RBS το 2015, με την αντίστοιχη πώληση του ελληνικού χαρτοφυλακίου της, ύψους 5 δισ. δολ. Το κενό των ευρωπαϊκών τραπεζών έχει καλυφθεί από τράπεζες της Άπω Ανατολής, οι οποίες στηρίζουν τη ναυπηγική βιομηχανία των χωρών τους, και ως εκ τούτου καλύπτουν τη χρηματοδότηση νεόκτητων πλοίων. Είναι εντυπωσιακό ότι οι ευρωπαϊκές τράπεζες, αντί να στηρίξουν άμεσα την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή χρηματοδότηση, συνεργάζονται με ασιατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, μέσω των οποίων χρηματοδοτείται ο κλάδος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η συνεργασία της BNP Paribas με την ιαπωνική SBI Leasing Service και άλλα Export Credit πρακτορεία της Ν. Κορέας και της Κίνας.

Διαχρονικά η ελληνική ναυτιλία απολάμβανε τη στήριξη των τραπεζικών ιδρυμάτων και των χρηματαγορών, ενώ τα τελευταία χρόνια η μείωση των χαρτοφυλακίων των ευρωπαϊκών τραπεζών έδωσε την ευκαιρία σε τραπεζικούς και επενδυτικούς οργανισμούς τόσο από την Ανατολή όσο και από τη Δύση ►

“ Το κενό των ευρωπαϊκών τραπεζών έχει καλυφθεί από τράπεζες της Άπω Ανατολής, οι οποίες στηρίζουν τη ναυπηγική βιομηχανία των χωρών τους και ως εκ τούτου καλύπτουν τη χρηματοδότηση νεόκτητων πλοίων.

- να εισέλθουν στον χώρο. Η απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τη χρηματοδότηση πλοίων ως εξειδικευμένου δανεισμού είναι πολύ σημαντική και ευοίωνη για την επανέναρξη της ναυτιλιακής χρηματοδότησης από τις τράπεζες ή τους επενδυτικούς οργανισμούς της Ευρώπης. Επιπροσθέτως, το ευνοϊκό επενδυτικό κλίμα που επικρατεί στη χώρα μπορεί να βοηθήσει στην εγκατάσταση νέων τραπεζών στον χώρο της ναυτιλιακής χρηματοδότησης, αφού η χώρα μας αποτελεί το μεγαλύτερο κέντρο πλοιοκτησίας στον κόσμο, ενώ παράλληλα διαθέτει το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό για να υποστηρίξει τη λειτουργία τους.

Οι ελληνικές τράπεζες

Η τεχνογνωσία των ναυτιλιακών χρηματοδοτών πρέπει να ανακτηθεί και τα ελληνικά στελέχη του κλάδου μπορούν να συμβάλουν τα μέγιστα προς αυτήν την κατεύθυνση, μεταλαμπαδεύοντας τη γνώση και την εμπειρία τους στα αντίστοιχα στελέχη των ξένων τραπεζών. Οφείλουμε να αναγνωρίσουμε τον ηγετικό ρόλο των ελληνικών τραπεζών, των οποίων τα χαρτοφυλάκια παρουσιάζουν εντυπωσιακή αύξηση, με αποτέλεσμα οι τέσσερις συστημικές τράπεζες να κατατάσσονται στη λίστα των 10 μεγαλύτερων χρηματοδοτών της ελληνικής ναυτιλίας πλέον, με ποσοστό 58% της χρηματοδότησής της.

Πέραν όμως της θετικής αυτής εξέλιξης, το πιο σημαντικό σημείο των καιρών στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας είναι η είσοδος των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων στην προσπάθεια της απανθρακοποίησης της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας, μετά τη νέα δέσμη υποχρεωτικών οδηγιών, πλαισίων και πινάκων που εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Αρχή Τραπεζών (EBA) και τους οποίους οι τράπεζες πρέπει να ακολουθήσουν.

Ο όρος «βιώσιμη χρηματοδότηση», που περιλαμβάνει τη διαδικασία λήψης επενδυτικών αποφάσεων και παροχής επενδυτικών συμβουλών, λαμβάνοντας υπόψη θέματα περιβάλλοντος, κοινωνίας και εταιρικής διακυβέρνησης (ESG) και ο κανονισμός για τις γνωστοποιήσεις περί βιώσιμης χρηματοδότησης (SFDR - Sustainable Finance Disclosure Regulation), έχουν επιφέρει σημαντικές αλλαγές στην αγορά των χρηματοπιστωτικών προϊόντων.

ESG και Poseidon Principles

Τόσο οι τράπεζες όσο και οι ναυτιλιακές εταιρείες δέχονται ισχυρές πιέσεις τόσο από τις κανονιστικές αρχές όσο και από τους επενδυτές τους να εφαρμόσουν επιχειρηματικές πρακτικές που εναρμονίζονται με τις αρχές Περιβάλλοντος, Κοινωνικής Συνοχής και Διακυβέρνησης (ESG). Παρόλο που συχνά οι δείκτες ESG θεωρούνται «μη χρηματοοικονομικοί», οι επιδόσεις των εταιρειών σε αυτόν τον τομέα επηρεάζουν τη χρηματοπιστωτική ικανότητά τους. Έτσι η κλιματική αλλαγή προστίθεται στη λίστα των «κινδύνων» τους οποίους πρέπει να συνυπολογίσουν οι ευρωπαϊκές τράπεζες προκειμένου να προχωρήσουν στη δανειοδότηση των ναυτιλιακών εταιρειών. Οι νέοι κανονισμοί της Ε.Ε. για τη χρηματοδότηση βιώσιμων επενδύσεων αποτελούν τη νέα πρόκληση που έχουν να αντιμετωπίσουν οι τράπεζες, αλλάζοντας σημαντικά τις στρατηγικές ναυτιλιακού δανεισμού. Η σύμπραξη των ηγετών χρηματοδοτών της ναυτιλιακής βιομηχανίας Poseidon Principles, αποτελεί μια συντονισμένη προσπάθεια από την πλευρά των χρηματοδοτών για την αύξηση των βιώσιμων ναυτιλιακών χαρτοφυλακίων τους. Οι μεγάλες τράπεζες επικεντρώνονται σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμορφώνονται με τους μακροπρόθεσμους περιβαλλοντικούς στόχους της ναυτιλίας. Σήμερα, στους υπογράφοντες τη σχετική συμφωνία συγκαταλέγονται 29 μεγάλες τράπεζες, με ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια περίπου 185 δισ. δολ., που αντιπροσωπεύουν περίπου το 50% της συνολικής τραπεζικής ναυτιλιακής χρηματοδότησης.

Η μετάβαση της παγκόσμιας ναυτιλίας από μια βιομηχανία που εξαρτάται από τον άνθρακα σε μια βιομηχανία που λειτουργεί χωρίς εκπομπές αερίων θερμοκηπίου (GHG) είναι ένα τεράστιο έργο, που θα απαιτήσει τεράστια κεφάλαια. Είναι μια σύνθετη διαδικασία ανάπτυξης πολλαπλών τεχνολογιών, πολλαπλών ενδιαφερομένων, που πρέπει να καθοδηγείται και να υποστηρίζεται από μια σειρά αμοιβαία ενισχυόμενων παγκόσμιων κανονισμών.

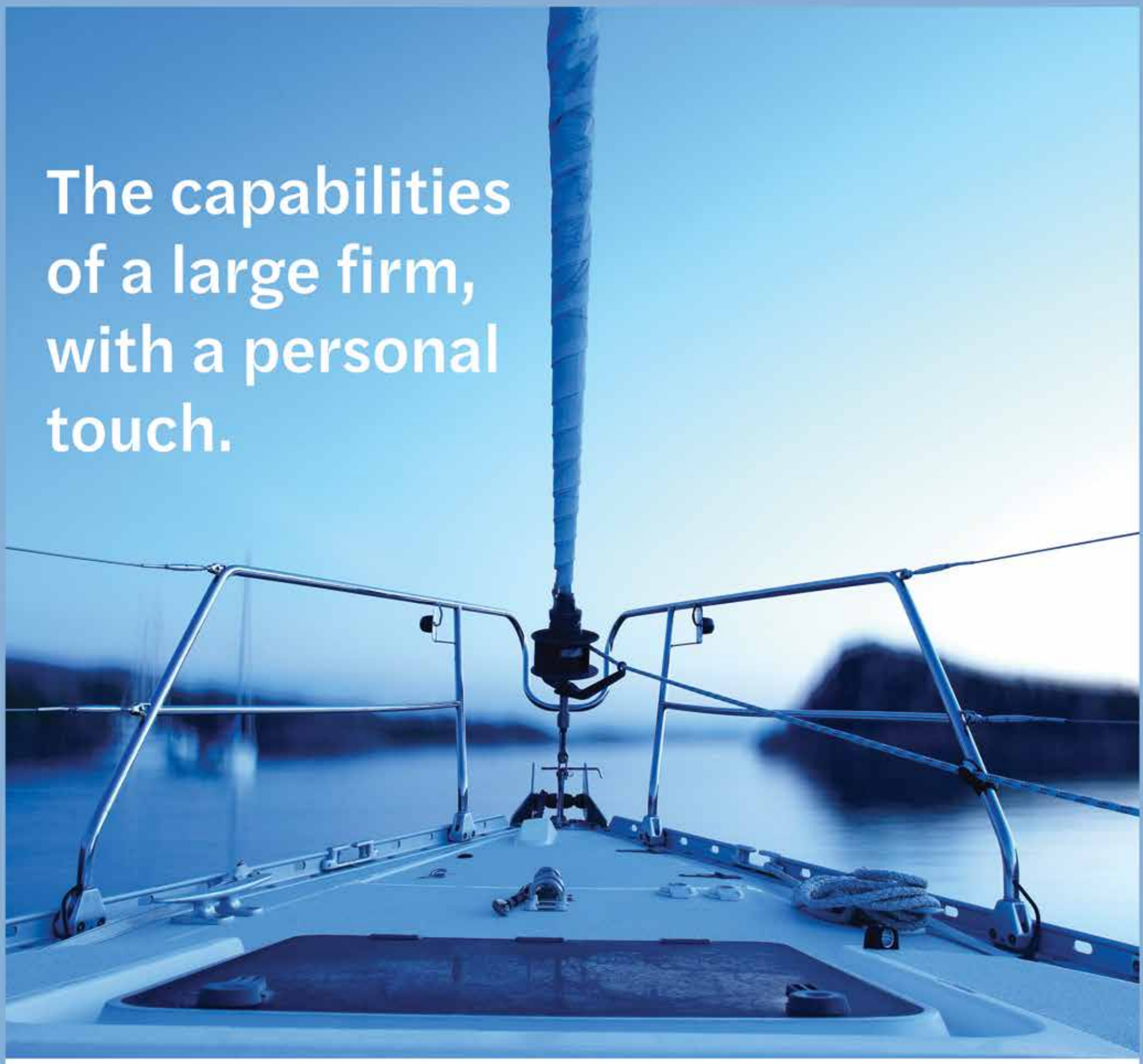
Η προσπάθεια της απανθρακοποίησης της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι μια υπόθεση όμως που θα απαιτήσει τεράστια κεφάλαια. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες με τη στήριξη των ευρωπαϊκών κυρίως τραπεζών έχουν ήδη μπει στην προσπάθεια αυτή. Νέες παραγγελίες πλοίων με εναλλακτικά καύσιμα έχουν ήδη χρηματοδοτηθεί, ενώ η ανανέωση του ελληνικού στόλου, ο οποίος είναι από τους νεότερους παγκοσμίως, αποτελεί μια συνεχής διαδικασία.

Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, αναγνωρίζοντας τις προκλήσεις, απαντούν με συνεχείς προσπάθειες εξεύρεσης λύσης στους περιβαλλοντικούς κανονισμούς. Το σημείο στο οποίο πρέπει ωστόσο να επικεντρωθούν είναι η επινόηση κατάλληλων κριτηρίων επιλεξιμότητας για την ποντοπόρο ναυτιλία, τα οποία να προωθήσουν προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις ενδιαφερόμενες τράπεζες, έτσι ώστε αυτή να περιληφθεί στα προγράμματα βιώσιμης ναυτιλιακής χρηματοδότησης ■



Ασφαλές εφαλτήριο

Ο μεγαλύτερος στόχος των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών για τη χρηματοδότησή τους είναι η προσέλκυση τραπεζών που θα συνεχίσουν τη στήριξη των νέων επιχειρηματικών σχεδίων. Το παγκόσμιο οικονομικό θαύμα της ελληνικής ναυτιλίας στηρίχτηκε σε ένα μεγάλο ποσοστό στην τραπεζική πίστη και στην πίστη των Ελλήνων και ξένων ιδιωτών και θεσμικών επενδυτών. Η χορήγηση εκατοντάδων δισεκατομμυρίων δανείων τα τελευταία 20 χρόνια αποτελεί το ασφαλές εφαλτήριο οποιουδήποτε χρηματοδότη για ασφαλείς συνεργασίες με την ελληνική ναυτιλιακή αγορά. Η τεχνογνωσία, η εμπειρία και η πληθώρα των τραπεζικών και χρηματοοικονομικών στελεχών της ελληνικής ναυτιλίας αποτελούν την ασφαλέστερη είσοδο θεσμικών ή μη χρηματοδοτών στην ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία.



Mazars is a leading international audit, tax and advisory firm. Today we serve large international companies wherever they operate in the world. Yet we remain agile and personal, like we have been since day one.

Experience a different perspective

Find out more at mazars.gr

mazars

ΠΑΡΟΙΚΤΗΣΙΑ





Το **παρόν** άρθρο επικεντρώνεται στην ανάλυση των δύο πρώτων θέσεων πλοιοκτησίας στον κόσμο από πλευράς εθνικότητας. Τα τελευταία χρόνια η Κίνα ανέβηκε στη δεύτερη θέση όσον αφορά το μέγεθος του στόλου της, πίσω από τη σταθερά στην πρώτη θέση Ελλάδα, και έγινε επίσης ο κορυφαίος πλοιοκτήτης στην Ασία, ακολουθούμενη από την Ιαπωνία **(πίνακας 1)**.

Ενώ η Ελλάδα διατηρεί την πρώτη θέση σε όρους DWT, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η Κίνα μειώνει τη διαφορά **(πίνακας 2)**. Ο ρυθμός ανάπτυξης τα τελευταία 10 χρόνια για την Κίνα ήταν κατά μέσο όρο 7,48% ετησίως, ενώ για την Ελλάδα 5,4% ετησίως.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η διαφορά των ελληνικών και κινεζικών στόλων των τελευταίων δέκα ετών έφτασε στο μέγιστο υπέρ της Ελλάδας το 2018, όταν και ήταν στα 112 εκατ. DWT περίπου.

Η διαφορά μειώθηκε σε περίπου 60 εκατ. DWT στο τέλος του 2022. Εάν ο ρυθμός ανάπτυξης για κάθε χώρα παραμείνει σε παρόμοιους μέσους όρους, η διαφορά είναι πιθανό να μειωθεί περαιτέρω έως το 2030 ή νωρίτερα και η Κίνα μπορεί κάλλιστα να γίνει η κορυφαία πλοιοκτήτρια χώρα στον κόσμο.

Ποιοι είναι οι βασικοί παράγοντες που υποστηρίζουν την ανάπτυξη της πλοιοκτησίας της Κίνας;

Ενώ το ΑΕΠ της Ελλάδας αντιπροσωπεύει το 0,201% του παγκόσμιου ΑΕΠ, το ΑΕΠ της Κίνας αντιπροσωπεύει το 17,09% μέχρι στιγμής μέσα το 2023.

Η Κίνα είναι ένα κορυφαίο εξαγωγικό / εισαγωγικό έθνος και έχει επίσης αναπτύξει μια πολύ μεγάλη παράκτια ναυτιλία. Ως εκ τούτου, είναι σε καλύτερη θέση για να υποστηρίξει την επέκταση του τομέα της πλοιοκτησίας της μέσω της ανάγκης εξυπηρέτησης των δικών της εξαγωγών / εισαγωγών, καθώς και των εσωτερικών αναγκών.

Η Κίνα

Η Κίνα επεκτείνει επί του παρόντος την παραγωγή της σε μια εποχή που το υψηλό ενεργειακό κόστος και ο ραγδαίος πληθωρισμός έχουν επηρεάσει αρνητικά την ανάπτυξη στις δυτικές χώρες. Επιπλέον, τα επιτόκια της Κίνας έχουν πράγματι μειωθεί, καθώς συνεχίζει να στηρίζει τη νομισματική ανάπτυξη και την ποσοτική χαλάρωση, καθώς και να προωθεί τον τραπεζικό δανεισμό.

Η οικονομική ανάπτυξη της Κίνας για το 2022 ήταν ένα μέτριο 2%, αλλά το ΔΝΤ προβλέπει ότι θα αυξηθεί στο 5,2% φέτος, λαμβάνοντας υπόψη τη βελτίωση της οικονομίας της, την απότομη αύξηση της παραγωγικότητας μετά την πανδημία, την ανάκτηση της εμπιστοσύνης των καταναλωτών και την ανταγωνιστικότητα.



Τεντ Πετρόπουλος
Επικεφαλής της Petrofin Research ©

Ένας άλλος παράγοντας που στηρίζει την ανάπτυξη της Κίνας σχετίζεται με τις δυνατότητες χρηματοδότησης των πλοίων της. Οι «ντόπιοι» πλοιοκτήτες δεν έχουν κανένα πρόβλημα να εξασφαλίσουν ικανοποιητική χρηματοδότηση, καθώς και ναύλωση από Κινέζους ναυλωτές με ευνοϊκές τιμές.

Επιπλέον, οι Κινέζοι πλοιοκτήτες διαθέτουν μια τεράστια τοπική ναυπηγική, επισκευαστική βιομηχανία καθώς και βιομηχανία ανταλλακτικών, για να καλύψουν τις ανάγκες τους και να λάβουν κορυφαία εξυπηρέτηση. Έχουν τον δικό τους νηογνώμονα, δικούς τους ασφαλιστικούς φορείς, καθώς και τοπικό πλήρωμα, που μιλούν την ίδια γλώσσα.

Η ανάπτυξη της ναυτιλίας της Κίνας συνδέεται επίσης με την πολιτική της «Μία ζώνη, ένας δρόμος».

Τα παραπάνω βασικά χαρακτηριστικά είναι σημαντικά και υποστηρίζουν την ανοδική πορεία της Κίνας προς την πρώτη θέση.

Ελλάδα

Αντίθετα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες επικεντρώνονται περισσότερο στην πλοιοκτησία και απολαμβάνουν τα οφέλη από τη χρήση των υπόλοιπων υπηρεσιών άλλων χωρών, συμπεριλαμβανομένης της Κίνας, όπως οι νηογνώμονες, η ασφάλιση, το πλήρωμα κ.λπ. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν επίσης αναπτύξει στενούς δεσμούς με τα κινεζικά ναυπηγεία και τους παρόχους επισκευών και ανταλλακτικών, στους οποίους απευθύνονται για συνεχή εξυπηρέτηση. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν αναπτύξει επίσης τις δικές τους «δεξαμενές» πληρωμάτων, στις οποίες συχνά συμμετέχουν Ουκρανοί αξιωματικοί, αλλά και Φιλιππινέζοι και Κινέζοι, με κοινή γλώσσα τα αγγλικά.

Η Ελλάδα έχει διατηρήσει την ηγετική της θέση στη ναυτιλιακή αγορά και χάρη στην υποστήριξη των ελληνικών τραπεζών, καθώς και ορισμένων δυτικών τραπεζών, που έχουν αναπτύξει καλές σχέσεις με την ελληνική ναυτιλία και προσφέρουν ανταγωνιστικούς όρους. Ωστόσο, και η κινεζική χρηματοδοτική μίσθωση έχει επίσης αποδειχθεί επωφελής για τους Έλληνες πλοιοκτήτες (ιδίως τα μεγαλύτερα ονόματα).

Η μακροχρόνια παρουσία στα αμερικανικά χρηματιστήρια από τους Έλληνες πλοιοκτήτες συνέβαλε στη ▶

ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΑΞΙΕΣ ΣΤΟΛΩΝ
(υπάρχων στόλος και παραγγελίες - σε δισ. δολ.)



<< Οι Έλληνες πλοιοκτήτες μπόρεσαν να αναπτύξουν την ικανότητά τους να αξιοποιήσουν τα κεφάλαια από τις χρηματιστηριακές αγορές.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1. Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ 5 ΠΡΩΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ (σε εκατ. DWT)

Έτος	Κίνα	Ελλάδα	Ιαπωνία	Ν. Κορέα	ΗΠΑ
2012	174,10	246,70	225,59	69,73	57,57
2013	193,12	261,45	240,33	80,38	58,37
2014	201,88	283,04	245,56	83,41	61,10
2015	205,29	308,80	250,03	84,92	70,74
2016	219,11	326,37	249,43	83,27	71,45
2017	234,37	344,21	247,01	85,39	77,67
2018	254,81	367,25	247,25	81,43	79,60
2019	287,51	380,37	247,47	80,97	71,27
2020	309,66	396,77	256,12	85,44	72,00
2021	326,70	405,33	265,29	89,93	69,72
2022	358,23	418,62	259,72	95,37	71,79

Source: Clarkson's - Petrofin Research © April 202

ΠΙΝΑΚΑΣ 2. ΕΛΛΑΔΑ - ΚΙΝΑ ΔΙΑΦΟΡΑ (σε εκατ. DWT)

Έτος	Κίνα	Ελλάδα	Ελλάδα vs Κίνα - Διαφορά
2012	174,10	246,70	**72,60**
2013	193,12	261,45	**68,33**
2014	201,88	283,04	**81,16**
2015	205,29	308,80	**103,51**
2016	219,11	326,37	**107,26**
2017	234,37	344,21	**109,84**
2018	254,81	367,25	**112,44**
2019	287,51	380,37	**92,86**
2020	309,66	396,77	**87,11**
2021	326,70	405,33	**78,63**
2022	358,23	418,62	**60,39**

Source: Clarkson's - Petrofin Research © April 2023

ΠΙΝΑΚΑΣ 3. ΒΙΒΛΙΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ

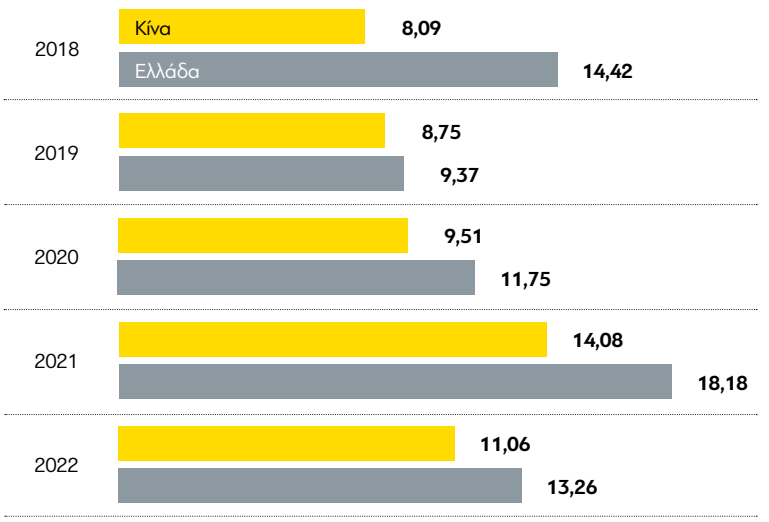
(σε εκατ. DWT)

Έτος	Κίνα	Ελλάδα
2023	11,04	7,06
2024	9,95	5,92
2025	4,87	5,02
2026	0,64	1,46
2027	0,87	0,00
2028	0,74	0,00
Grand Total	28,11	19,46

Source: Clarkson's - Petrofin Research © April 2023

ΠΙΝΑΚΑΣ 4. ΑΓΟΡΕΣ ΣΤΗ SECOND HAND

(σε εκατ. ευρώ)



Πηγή: Clarksons - Petrofin Research © April 2023

► συγκέντρωση των πολύ μεγάλων ποσών που απαιτήθηκαν και επέτρεψαν την επέκταση του ελληνικού στόλου.

Παρατηρήσαμε αύξηση του αριθμού των public εταιρειών, συχνά μέσω spin off υφιστάμενων εταιρειών, που δραστηριοποιούνται σε διάφορους τομείς. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες μπόρεσαν έτσι να αναπτύξουν την ικανότητά τους να αξιοποιήσουν τα κεφάλαια από τις χρηματιστηριακές αγορές, συχνά με μικρότερους στόλους, αλλά με καθαρό στόχο την ανάπτυξη. Επιπλέον, τα ιδιωτικά επενδυτικά κεφάλαια ήταν και συνεχίζουν να είναι πολύ ενεργά στην ελληνική ναυτιλία.

Η κούρσα προς την κορυφή

Η Κίνα προσφέρει, χωρίς αμφιβολία, στους πλοιοκτήτες της ένα συνολικό πλεονέκτημα, λόγω του οικονομικού της μεγέθους και της θέσης της στο διεθνές εμπόριο. Επιπλέον, όπως έχει προαναφερθεί, η διαφορά χωρητικότητας με την ελληνική ναυτιλία έχει μειωθεί σημαντικά.

Εξετάζοντας τα επόμενα χρόνια, στον **πίνακα 3**, παρουσιάζουμε την κατανομή των δεσμευμένων παραγγελιών νεότευκτων πλοίων, όπου οι Κινέζοι πλοιοκτήτες έχουν πολύ μεγαλύτερο βιβλίο παραγγελιών.

Από την άλλη πλευρά, οι Έλληνες πλοιοκτήτες τείνουν να αποκτούν σημαντική χωρητικότητα μέσω της αγοράς S&P. Στον **πίνακα 4**, φαίνεται ότι η Ελλάδα προηγείται σταθερά της Κίνας στις αγορές μεταχειρισμένων πλοίων.

Στο **διάγραμμα της προηγούμενης σελίδας** παρουσιάζεται η εκτιμώμενη αξία του στόλου, όπου η Κίνα προηγείται και η Ιαπωνία και η Ελλάδα ακολουθούν. Είναι περιττό να πούμε ότι η εκτίμηση της αξίας του στόλου μιας χώρας δεν είναι τόσο εύκολη όσο η μέτρηση σε όρους DWT, καθώς περιλαμβάνει την εκτίμηση των αξιών των διαφόρων τύπων πλοίων, της ηλικίας και των επικαιροποιημένων αγοραίων αξιών που αυξομειώνονται συνεχώς. Έχει παρατηρηθεί ότι οι Έλληνες έχουν «συγκρατήσει» τις επενδύσεις τους, σε κάποιο βαθμό, για να δουν ποια νέα καύσιμα και τεχνολογίες θα εμφανιστούν, για να ανταποκριθούν στους κανονισμούς για τις εκπομπές ρύπων του 2030 και 2050, καθώς οι αποφάσεις τους συχνά βασίζονται στις μακροπρόθεσμες δυνατότητες, σε αντίθεση με τις βραχυπρόθεσμες ανάγκες της αγοράς. Η κούρσα για την κορυφή παραμένει ακόμη αμφίβολη, καθώς τόσο οι Κινέζοι όσο και οι Έλληνες ιδιοκτήτες ενδέχεται να επιταχύνουν περαιτέρω τις παραγγελίες και τις αγορές τους. Ο τρόπος με τον οποίο οι πλοιοκτήτες κάθε έθνους θα δουν και θα προσαρμοστούν στις μελλοντικές προκλήσεις της αγοράς και στους απρόβλεπτους γεωπολιτικούς παράγοντες, που πάντα διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο, θα καθορίσει την πορεία μέχρι το 2030 ■

“ Η οικονομική ανάπτυξη της Κίνας για το 2022 ήταν ένα μέτριο 2%, αλλά το ΔΝΤ προβλέπει ότι θα αυξηθεί στο 5,2%.

ACQUIRE SHIPBROKERS CO.

SALE & PURCHASE

One of the core activities of Acquire Shipbrokers Co. is to act on behalf of its clients for the sales & purchase of merchant vessels. The company has established long-lasting business relationships with a wide array of ship owners around the world, including independent or family owned companies and publicly listed corporations.
/ charterers/ private equity funds and banking institutions.

PROJECTS

Being committed to serve its customers as a "one-stop-shop" for their maritime assets, Acquire Shipbrokers Co. executes complex shipping projects which involve owners/ charterers/ private equity funds and banking institutions.

NEW BUILDING

Acquire Shipbrokers Co. has nurtured strong relationships with major shipbuilders within the ship- building communities (Japan, Korea, China) and undertakes to negotiate ship-building contracts and oversee the post fixing until the delivery of each vessel.

SHIP RECYCLING

Through well established business relationships with the largest cash-buyers and ship recyclers of the world, the company assists ship owners to achieve the highest possible residual value for their ships in the end of their commercial life.

www.acquireshipbrokers.com

A: Laodikis 33-35, Glyfada 16674 T: (+30) 211 3498270 E: admin@acquireshipbrokers.com

5,2 ΔΙΣ. ΔΟΛ. «ΠΟΝΤΑΡΟΥΝ» ΟΙ GREEKS ΣΕ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Θεαματική είναι η αύξηση στις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων από τους Έλληνες εφοπλιστές το πρώτο τετράμηνο του 2023

Του Γιώργου Γεωργίου ggeorgiou@naftemporiki.gr

Δυναμικό «comeback» στα ναυπηγεία κάνουν οι Έλληνες εφοπλιστές το 2023, επενδύοντας σε νέα πλοία, τα οποία θα ανανεώσουν και θα επεκτείνουν ακόμη περισσότερο τους στόλους τους, οι οποίοι είναι οι μεγαλύτεροι διεθνώς, βάσει χωρητικότητας.

Ειδικότερα, σύμφωνα με στοιχεία που μοιράστηκε με τη «Ν» ο ναυλομεσιτικός οίκος George Moundreas & Company S.A., στο πρώτο τετράμηνο του 2023 οι «Greeks» παρήγγειλαν 69 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 7,3 εκατ. dwt και εκτιμώμενης αξίας 5,2 δισ. δολαρίων. Οι επενδύσεις των Ελλήνων αντιστοιχούν στο 18,7% των παραγγελιών που τοποθετήθηκαν σε παγκόσμιο επίπεδο, βάσει αριθμού πλοίων, και στο 19,5% της συνολικής αξίας.

Εξετάζοντας τις προτιμήσεις των εγχώριων πλοιοκτητών ανά κατηγορία πλοίου, συμπεραίνεται ότι κατά το εξεταζόμενο διάστημα επένδυσαν στη ναυπήγηση 47 tankers, συνολικής χωρητικότητας 5,4 εκατ. dwt και αξίας άνω των 3 δισ. δολαρίων, 13 bulk carriers, συνολικής χωρητικότητας 1,16 εκατ. dwt και αξίας 480 εκατ. δολαρίων, 5 LNG carriers, χωρητικότητας 948.000 κυβικών μέτρων και αξίας 1,3 δισ. δολαρίων, και 4 LPG carriers, χωρητικότητας 350.000 κυβικών μέτρων και αξίας 390,8 εκατ. δολαρίων.

Αξιοσημείωτο είναι ότι οι παραγγελίες στα δεξαμενόπλοια αντιστοιχούν στο 40,1% της διεθνούς δραστηριότητας σε αριθμό πλοίων και στο 58,8% σε αξία. Οι ναυπηγήσεις στο ξηρό φορτίο αντιπροσωπεύουν το 14,6% των παγκόσμιων παραγγελιών σε αριθμό και το 15,4% σε αξία. Τέλος, η ελληνική δραστηριότητα στα LNG carriers καταλαμβάνει το 23,8% σε παγκόσμιο επίπεδο σε πλοία και το 24,4% σε αξία.

Στα δεξαμενόπλοια, οι Έλληνες προτίμησαν κατά κύριο λόγο τα LR2 tankers, τα οποία μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου. Τα ναύλα των συγκεκριμένων πλοίων πήραν την ανιούσα μετά τον πόλεμο στην Ουκρανία και την επαναχάραξη των εμπορικών διαδρομών. Στο διά ταύτα, από τα 47 υπό παραγγελία δεξαμενόπλοια, τα 24 ήταν LR2 tankers, 15 suezmaxes, 4 handy tankers, 2 MR tankers και 2 LR1 tankers. Μηδενικές ήταν οι επενδύσεις σε υπερδεξαμενόπλοια (VLCCs), οι αξίες των οποίων έχουν αναρριχηθεί σε απαγορευτικά για παραγγελίες επίπεδα.

> **Οι κινεζικές γιάρδες ανέλαβαν 49 ελληνικές παραγγελίες επί συνόλου 69, ήτοι το 71% των συμβολαίων.**

Στα bulk carriers, τα κεφάλαια μοιράστηκαν σχεδόν εξίσου. Συγκεκριμένα, ξεχώρισαν τα μεσαίου μεγέθους kamsarmaxes με 6 συμβόλαια, και ακολούθησαν τα handymaxes με 3 παραγγελίες, τα ultramaxes και τα μεγάλα capesize βαπόρια με 2 συμφωνίες αμφότερα.

Θεαματική άνοδος σε ετήσια βάση

Σημειώνεται ότι το πρώτο τετράμηνο του 2022, οι Έλληνες παρήγγειλαν συνολικά 53 πλοία, συνολικής αξίας 3,67 δισ. δολαρίων, καταλαμβάνοντας τότε το 8,1% της διεθνούς δραστηριότητας σε αριθμό πλοίων και το 8,67% σε όρους αξίας. Συνεπώς, τα φετινά συμβόλαια είναι αυξημένα κατά 30,19% σε πλοία και 42,77% σε αξία.

Τα στοιχεία καταδεικνύουν τη φετινή «εκτόξευση» των ελληνικών παραγγελιών για δεξαμενόπλοια, αλλά και τη συρρίκνωση, σε μηδενικά επίπεδα, των επενδύσεων σε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Το γεγονός ότι η ναυλαγορά των containerships έχει υποχωρήσει σημαντικά από τα επίπεδα ρεκόρ της προηγούμενης τριετίας και το διογκωμένο παγκόσμιο



Οι «Greeks» κατά το εξεταζόμενο διάστημα παρήγγειλαν προς ναυπήγηση 69 πλοία, εκ των οποίων τα 47 είναι tankers.



15 από τα υπό ναυπήγηση πλοία θα είναι εξοπλισμένα με μηχανές διπλού καυσίμου (dual-fuel)

orderbook αποθαρρύνουν την εγχώρια πλοιοκτησία από επενδύσεις σε ναυπηγήσεις.

Στις υπόλοιπες κατηγορίες καταγράφηκαν παρόμοια νούμερα, με εξαίρεση τα LPG carriers, τα οποία αυξήθηκαν σημαντικά φέτος. Αναλυτικότερα, πέρυσι οι «Greeks» τοποθέτησαν παραγγελίες για 28 containerships, 15 bulk carriers, 7 LNG carriers, 2 tankers και 1 PCTC (πλοίο μεταφοράς αυτοκινήτων).

Στροφή στην Κίνα

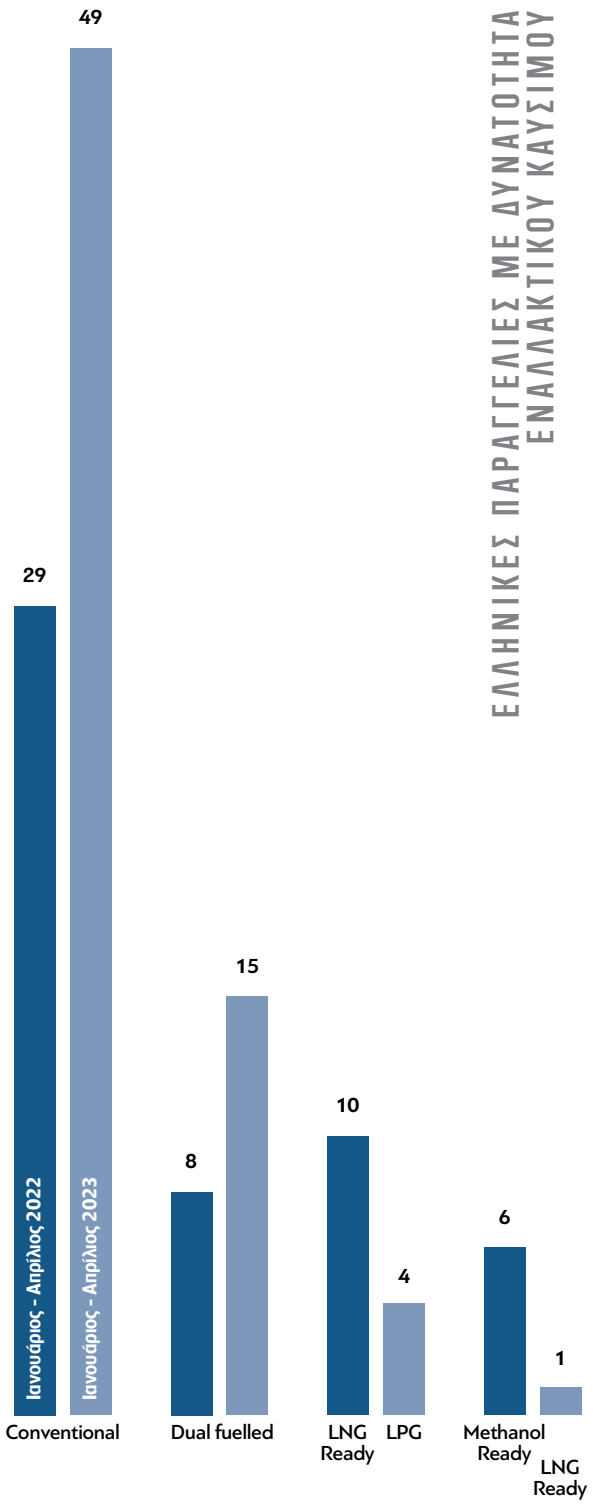
Φέτος, κατά το εξεταζόμενο διάστημα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες στράφηκαν μαζικά σε ναυπηγεία της Κίνας, τοποθετώντας παραγγελίες πρωτίστως για δεξαμενόπλοια. Προσφέροντας discount στις τιμές, αρκετά ανταγωνιστικούς χρόνους παράδοσης και «πακέτα» χρηματοδότησης, οι Κινέζοι κερδίζουν διαρκώς μερίδια στον παγκόσμιο ναυπηγικό χάρτη.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα στοιχεία, οι κινεζικές γιάρδες ανέλαβαν 49 ελληνικές παραγγελίες επί συνόλου 69, ήτοι το 71% των συμβολαίων. Από αυτές, οι 40 αφορούσαν ναυπηγήσεις tankers και οι υπόλοιπες 9 bulk carriers. Στη δεύτερη θέση των εγχώριων προτιμήσεων κατατάσσονται τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας με 15 συμβόλαια για 6 tankers, 5 LNG carriers και 4 LPG carriers. Οι πάλαι ποτέ κυρίαρχοι στις ελληνικές παραγγελίες, οι Ιάπωνες, υποδέχτηκαν παραγγελίες για μόλις 4 πλοία, όλα φορτηγά, ενώ παραγγελία για ένα βαπόρι τοποθετήθηκε και σε γιάρδα του Βιετνάμ.

Τα στοιχεία για τα προτιμώμενα ναυπηγεία των Ελλήνων πλοιοκτητών καταδεικνύουν αντιστροφή της τάσης που καταγράφηκε πέρυσι. Κατά το πρώτο τετράμηνο του 2022, οι Έλληνες είχαν τοποθετήσει παραγγελίες για 29 πλοία σε νοτιοκορεατικές γιάρδες και για 15 σε κινεζικές. Μεγαλύτερα μερίδια στο ελλη- ►

▶ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Είδος Πλοίου	2022 Ιανουάριος - Απρίλιος						2023 Ιανουάριος - Απρίλιος					
	Διεθνείς Παραγγελίες		Ελληνικές Παραγγελίες		Μερίδιο ελληνικών παραγγελιών διεθνώς σε %		Διεθνείς Παραγγελίες		Ελληνικές Παραγγελίες		Μερίδιο ελληνικών παραγγελιών διεθνώς σε %	
	Αριθμός πλοίων	Αξία συμβολαίων σε εκατ. $	Αριθμός πλοίων	Αξία συμβολαίων σε εκατ. $	Αριθμός πλοίων	Αξία συμβολαίων	Αριθμός πλοίων	Αξία συμβολαίων σε εκατ. $	Αριθμός πλοίων	Αξία συμβολαίων σε εκατ. $	Αριθμός πλοίων	Αξία συμβολαίων
BULK CARRIERS	**183**	6.428,30	**15**	486,5	**8,2**	7,6	**89**	3.119,55	**13**	480,0	**14,6**	15,4
CONTAINERSHIPS	**201**	16.326,30	**28**	1.419,8	**13,9**	8,7	**45**	6.180,23	**-**	-	**-**	-
LNG CARRIERS	**62**	12.515,90	**7**	1.559,9	**11,3**	12,5	**21**	5.333,15	**5**	1.302,0	**23,8**	24,4
LPG CARRIERS	**16**	1.043,50	**-**	-	**-**	-	**18**	1.572,44	**4**	390,8	**22,2**	24,9
TANKERS	**42**	1.323,10	**2**	126,0	**4,8**	9,5	**117**	5.234,99	**47**	3.078,6	**40,1**	58,8
PCTCs	**18**	1.470,15	**1**	86,0	**5,6**	5,8	**31**	2.896,25	**-**	-	**-**	-
ΑΛΛΟΙ ΤΥΠΟΙ	**128**	3.340,66	**-**	-	**-**	-	**47**	2.567,39	**-**	-	**-**	-
ΣΥΝΟΛΟ	**650**	**42.447,91**	**53**	**3.678,2**	**8,1**	**8,67**	**368**	**26.904,00**	**69**	**5.251,4**	**18,7**	**19,5**



ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ

	2022 Ιανουάριος - Απρίλιος		2023 Ιανουάριος - Απρίλιος	
Bulk Carriers	Handy	4	Handy	3
	Ultramax	8	Ultramax	2
	Kamsarmax	3	Kamsarmax	6
	Capesize	-	Capesize	2
Tankers	Handy	-		4
	MR	-	MR	2
	LR1	-	LR1	2
	LR2	2	LR2	24
	Suezmax	-	Suezmax	15
	VLCC	-	VLCC	-
Containerships	1K-3.5K TEUs	-	1K-3.5K TEUs	-
	3.6K-8K TEUs	20	3.6K-8K TEUs	-
	11K-16K TEUs	8	11K-16K TEUs	-
Gas	LNG	7	LNG	5
	LPG	-	LPG	4
PCTC	7.000 CEUs	1	7.000 CEUs	-

νικό orderbook, σε σχέση με το 2023, είχαν και οι Ιάπωνες (7 συμβόλαια), αλλά και οι Βιετναμέζοι (2).

Η αποχή των «Greeks» από τις ναυπηγήσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία σχεδόν μονοπώλησαν πέρυσι οι Νοτιοκορεάτες, είναι ένας ακόμη παράγοντας που συνέβαλε στην κυριαρχία των Κινέζων.

Τα εναλλακτικά καύσιμα

Επιφυλακτικοί δείχνουν οι Έλληνες μέχρι τώρα στο έτος απέναντι στις νέες επιλογές καυσίμων που έχουν αναδυθεί στο προσκήνιο, καθώς από τις 69 παραγγελίες του πρώτου τετραμήνου η συντριπτική πλειονότητα (49 συμβόλαια) αφορά βαπόρια που θα καίνε συμβατικά καύσιμα. Παράλληλα, 15 από τα υπό ναυπήγηση πλοία θα είναι εξοπλισμένα με μηχανές διπλού καυσίμου (dual-fuel), καύσης LNG στις περισσότερες περιπτώσεις, ενώ 1 θα είναι «LNG Ready», θα μπορεί, δηλαδή, μετά από μετατροπές να καίει υγροποιημένο φυσικό αέριο. Τέλος, 4 πλοία θα καίνε LPG.

Στο ίδιο διάστημα του 2022, οι «Greeks» είχαν τοποθετήσει παραγγελίες για 29 πλοία με συμβατικά καύσιμα, 10 «LNG Ready», 8 με μηχανές διπλού καυσίμου και 6 «Methanol Ready», με δυνατότητες καύσης μεθανόλης.

Οι συνθήκες αβεβαιότητας γύρω από τη «σωστή επιλογή» καυσίμου και τις υποδομές στήριξης της χρήσης τους και το αυξημένο κόστος, συγκριτικά με ένα συμβατικό βαπόρι, είναι ορισμένοι μόνο από τους παράγοντες που συγκρατούν σε χαμηλά ακόμη επίπεδα τα μερίδια των νέων καυσίμων στις παραγγελίες των Ελλήνων πλοιοκτητών. Βέβαια, πρέπει να σημειωθεί ότι τα περισσότερα από αυτά τα συμβατικά και μη νεότευκτα θα έχουν «πράσινο» σχεδιασμό, που επιτρέπει τη συμμόρφωση με τις τελευταίες περιβαλλοντικές απαιτήσεις, ενώ αρκετά θα είναι εξοπλισμένα και με συστήματα scrubbers.



ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ/ΧΩΡΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ

	2022 Ιανουάριος - Απρίλιος							2023 Ιανουάριος - Απρίλιος						
Χώρα Ναυπήγησης	Bulk Carriers	Tankers	Container-ships	LNG	LPG	PCTC	Σύνολο	Bulk Carriers	Tankers	Container-ships	LNG	LPG	PCTC	Σύνολο
Κίνα	8	-	6	-	-	1	15	9	40	-	-	-	-	49
Νότια Κορέα	-	-	22	7	-	-	29	-	6	-	5	4	-	15
Ιαπωνία	7	-	-	-	-	-	7	4	-	-	-	-	-	4
Βιετνάμ	-	2	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	-	1
Σύνολο	**15**	**2**	**28**	**7**	**-**	**1**	**53**	**13**	**47**	**-**	**5**	**4**	**-**	**69**

Στα 27 δισ. δολ. οι παραγγελίες διεθνώς

Σε αντίθεση με τις ελληνικές παραγγελίες, η παγκόσμια ναυπηγική δραστηριότητα κινήθηκε με υποτονικούς ρυθμούς το πρώτο τετράμηνο του 2023, σημειώνοντας πτωτική πορεία σε ετήσια βάση. Αναλυτικότερα, μεταξύ Ιανουαρίου και Απριλίου 2023 υπεγράφησαν διεθνώς συμβόλαια για τη ναυπήγηση συνολικά 368 πλοίων όλων των τύπων, χωρητικότητας 8,2 εκατ. cgt και 21,8 εκατ. dwt και εκτιμώμενης αξίας 26,9 δισ. δολαρίων. Την αντίστοιχη περίοδο του 2022 είχαν τοποθετηθεί παραγγελίες για 650 πλοία, αξίας 42,4 δισ. δολαρίων.

Όπως αναφέρουν οι αναλυτές της George Moundreas & Company S.A., «η αγορά συνεχίζει να χαρακτηρίζεται από αυξημένες τιμές, εξάντληση της διαθεσιμότητας θέσεων στα ναυπηγεία, τα οποία πλέον προσφέρουν παραδόσεις για το πρώτο μισό του 2027 σε ορισμένους τύπους πλοίων (gas carriers, containerships), και αβεβαιότητα γύρω από τις διαθέσιμες τεχνολογίες εναλλακτικών καυσίμων. Πρόκειται για παράγοντες που συνεχίζουν να επηρεάζουν αρνητικά την προσέλκυση επενδύσεων, με τις παραγγελίες να ακολουθούν την πτωτική πορεία που άρχισε να καταγράφεται από το δεύτερο τρίμηνο του 2022 και μετά».

Σύμφωνα με τη διεθνή εικόνα, το επενδυτικό ενδιαφέρον εστιάζεται κυρίως στις παραγγελίες tankers, με τον κλάδο να παρουσιάζει μεγάλη αύξηση σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2022, ενώ και τα containerships καταγράφουν σημαντικό ενδιαφέρον παρά την πτωτική τάση της ναυλαγοράς. Οι δύο αυτοί κλάδοι συνολικά αντιπροσωπεύουν το 53% των παραγγελιών μέχρι τώρα για το 2023 σε όρους cgt και το 58% σε όρους dwt.

> **Παγκοσμίως, από τον Ιανουάριο έως τον Απρίλιο του τρέχοντος έτους, έχουν τοποθετηθεί παραγγελίες για περισσότερα από 100 δεξαμενόπλοια όλων των μεγεθών, συνολικής χωρητικότητας 7,3 εκατ. dwt.**

«Η ζήτηση για νεότευκτα tankers έχει αυξηθεί σημαντικά, συνεχίζοντας την τάση που παρατηρήθηκε κατά το τέταρτο τρίμηνο του 2022, με τον συνολικό αριθμό όμως να παραμένει αρκετά χαμηλός σε σχέση με τις παραγγελίες του 2021. Οι πλοιοκτήτες ελκύονται από το ιστορικά χαμηλό επίπεδο του βιβλίου παραγγελιών του κλάδου, το οποίο είναι περίπου στο 4% του υπάρχοντος στόλου με φθίνουσα τάση, καθώς οι παραδόσεις υπερτερούν των νέων παραγγελιών, την αύξηση της ζήτησης κυρίως για παράγωγα πετρελαίου, καθώς και τις επιπτώσεις που έχει προκαλέσει η εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία με την επακολουθούμενη αύξηση των τονο-μιλίων» εξηγούν οι αναλυτές.

Το αποτέλεσμα είναι να έχουν τοποθετηθεί παραγγελίες για περισσότερα από 100 δεξαμενόπλοια όλων των μεγεθών, συνολικής χωρητικότητας 7,3 εκατ. dwt, από τον Ιανουάριο έως τον Απρίλιο του τρέχοντος έτους.

Επίσης, ένας αξιόλογος αριθμός παραγγελιών καταγράφεται στα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου (LNG/LPG). Το ενδιαφέρον για τα LNG carriers είναι σημαντικό -αν και σε χαμηλότερα επίπεδα, εν συγκρίσει με πέρυσι-, παρά το γεγονός ότι οι τιμές ναυπήγησης έχουν σκαρφαλώσει σε υψηλά ρεκόρ και οι θέσεις παράδοσης των ναυπηγείων έχουν κλείσει έως το δεύτερο μισό του 2026. Από την άλλη, η αγορά των πλοίων μεταφοράς LPG παρουσιάζει άνοδο στις παραγγελίες.

«Το ενδιαφέρον των πλοιοκτητών ανταποκρίνεται στην αυξανόμενη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά φυσικού αερίου και στις εκτιμήσεις της αγοράς για ενισχυμένη ζήτηση τέτοιων πλοίων από το 2026 και μετά. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία, το orderbook των LNG carriers φτάνει τα επίπεδα σχεδόν του 50% του ενεργού στόλου. Η μεγάλη ζήτηση γι' αυτά τα πλοία, σε συνδυασμό με την αντίστοιχη ζέση για ναυπηγήσεις containerships, έχει οδηγήσει τα ναυπηγεία να εξετάζουν τρόπους αύξησης της χωρητικότητας, προκειμένου να μεγαλώσουν τον όγκο παραγωγής» επισημαίνουν οι αναλυτές της George Moundreas & Company S.A. ■


OOCL




Hapag-Lloyd
CAI


QC19
ZPMC
QC20







Υπηρεσίες Διαχείρισης Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων και λιμενικές υπηρεσίες παγκόσμιας κλάσης

PCT
For you, we can do better!

PCT - Piraeus Container Terminal ΣΕΜΠΟ Νέο Ικόνιο - Πέραμα 18 863

ΥΨΗΛΟ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ

Τα διεθνή και εθνικά περιβαλλοντικά μέτρα στο σύνολό τους προβλέπουν τη χρήση πιο ακριβών καυσίμων, νέων τεχνολογιών, καθώς και τέλη εκπομπών και είναι βέβαιο ότι θα έχουν ως αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση του κόστους των θαλάσσιων μεταφορών



Πάνος Κουρκουντής

Πρόεδρος της Ένωσης Τεχνικών Διευθυντών Ελληνικών Ναυτιλιακών Εταιρειών, MARTECMA

Διαχρονικά στη ναυτιλία κυριαρχεί η αβεβαιότητα των μεγάλων διακυμάνσεων της ναυλαγοράς. Οι νέοι περιβαλλοντικοί κανονισμοί αποτελούν για το μέλλον νέο αστάθμητο παράγοντα, που εντείνει την αστάθεια της ναυτιλίας.

Η μεταφορά προϊόντων μέσω θαλάσσης είναι ο πιο αποδοτικός από ενεργειακής και περιβαλλοντικής άποψης τρόπος. Η ναυτιλία μεταφέρει το 90% με 95% του παγκόσμιου εμπορίου και εκπέμπει περίπου το 2% των παγκόσμιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, όπως διοξείδιο του άνθρακα, οξείδια του αζώτου και οξείδιο του θείου. Αυτό το ποσοστό είναι εξαιρετικά μικρό σε σχέση με άλλους τομείς, όπως η ενεργειακή παραγωγή, οι άλλες μορφές μεταφορών και η βιομηχανία. Τα πλοία μεταφέρουν τεράστιο όγκο εμπορευμάτων με το ελάχιστο περιβαλλοντικό αποτύπωμα.

Ενώ ο κύριος στόχος των περιβαλλοντικών μέτρων είναι η προστασία του περιβάλλοντος και η μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και άλλων ρυπογόνων ουσιών στην ατμόσφαιρα, πολλές προτάσεις, αλλά και θεσπισμένοι κανονισμοί για τη ναυτιλία έχουν άγνωστα ή αμφίβολα περιβαλλοντικά οφέλη. Ανάμεσα στα ενδιαφερόμενα μέρη επικρατεί σημαντική διάσταση απόψεων για την αποτελεσματικότητα των περιβαλλοντικών μέτρων και διατυπώνεται σκεπτικισμός για τα πραγματικά κίνητρα των μέτρων.

Οι κανονισμοί του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) για τη μείωση των εκπομπών επιβάλλουν τη σταδιακή μείωση του διοξειδίου του άνθρακα σε σχέση με το μεταφορικό έργο, αλλά και σε απόλυτο μέγεθος. Με την επιβολή των κανονισμών προωθείται η βέλτιστη ενεργειακή εκτέλεση του μεταφορικού έργου, η μείωση της ταχύτητας, η υιοθέτηση νέων τεχνολογιών και νέων καυσίμων.

Ο ΙΜΟ έχει αναλάβει δράση για να αποτρέψει τη θέσπιση πολλών διαφορετικών κανονισμών από τα κράτη. Η εναρμόνιση κανονισμών είναι απαραίτητη για τη συμμόρφωση της ναυτιλίας με αυτούς και για την περιβαλλοντική αποτελεσματικότητά τους. Όμως έχουν ήδη προχωρήσει πολλοί εθνικοί κανονισμοί που θα έχουν σημαντική επίπτωση στο κόστος της ναυτιλίας.

Ο ελληνόκτητος στόλος είναι νέος και ανταγωνιστικός. Η τεχνογνωσία στην Ελλάδα είναι πολύ υψηλή και μπορεί να διαχειριστεί αποτελεσματικά τις διεθνείς προκλήσεις.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα η επέκταση της εμπορίας ρύπων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ETS) στη ναυτιλία. Πολλές μελέτες υπολογίζουν το κόστος του μέτρου, αλλά πολύ λίγες εκτιμούν κάποιο περιβαλλοντικό όφελος.

Ο ευρωπαϊκός κανονισμός για τα ναυτιλιακά καύσιμα (Fuel EU) επιβάλλει τη σταδιακή χρήση εναλλακτικών καυσίμων με χαμηλή ή καθόλου περιεκτικότητα άνθρακα. Τέτοια καύσιμα έχουν κόστος τρεις ή τέσσερις φορές μεγαλύτερο από τα ορυκτά καύσιμα που χρησιμοποιούνται σήμερα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο από πλοία που έχουν ειδικά σχεδιαστεί γι' αυτά. Ακόμα το μέτρο για πρώτη φορά επιτρέπει την εφαρμογή του σε επίπεδο μέσου όρου ενός στόλου αντί σε μεμονωμένα πλοία. Δίνει έτσι σημαντικό πλεονέκτημα συμμόρφωσης σε μεγάλους στόλους.

Τα διεθνή και εθνικά περιβαλλοντικά μέτρα που έχουν θεσπιστεί ή συζητούνται στο σύνολό τους προβλέπουν τη χρήση πιο ακριβών καυσίμων, νέων τεχνολογιών, καθώς και τέλη εκπομπών και είναι βέβαιο ότι θα έχουν ως αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση του κόστους των θαλάσσιων μεταφορών. Η αύξηση του κόστους αναμένεται να έχει αντίκτυπο στη μεταφορά των προϊόντων που μεταφέρονται με πλοία και στην παγκόσμια παραγωγή και οικονομία.

Πολλές χώρες, ανάμεσά τους η Κίνα, η Ινδία, κράτη της Νότιας Αμερικής και άλλα, έχουν εκφράσει την έντονη αντίθεσή τους στα περιβαλλοντικά μέτρα της ναυτιλίας. Επίσης, κάποιοι εκπρόσωποι των BRICS έχουν διατυπώσει επικρίσεις, λέγοντας ότι αυτοί οι κανονισμοί έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην ανάπτυξη των φτωχότερων χωρών. Σε αυτό το στάδιο τις αρχικής εφαρμογής των κανονισμών, οι πραγματικές επιπτώσεις δεν μπορούν να εκτιμηθούν με ακρίβεια. Όμως η αντίδραση μεγάλων κρατών, η πιθανότητα να μην επικυρώσουν και να μην εφαρμόσουν τους διεθνείς κανονισμούς υπονομεύει την εφαρμογή και αποτελεσματικότητα των μέτρων.

Η ελληνική ναυτιλία παρακολουθεί από πολύ κοντά τις προτάσεις για τα περιβαλλοντικά μέτρα και, έχοντας ουσιαστική παρουσία στους διεθνείς οργανισμούς, πρωταγωνιστεί στις εξελίξεις.

Η εφαρμογή των περιβαλλοντικών κανονισμών επηρεάζει τον ανταγωνισμό μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών, καθώς οι εταιρείες που διαθέτουν νεότερα και πιο περιβαλλοντικά φιλικά πλοία αυξάνουν το πλεονέκτημά τους έναντι των παλαιότερων και λιγότερο φιλικών προς το περιβάλλον πλοίων. Εκτιμάται ότι σύντομα τα παλαιότερα πλοία δεν θα είναι ανταγωνιστικά και αναγκαστικά θα αποσυρθούν. Η αξία και ο χρόνος ζωής των παλαιότερων πλοίων θα μειωθούν.

Η έγκαιρη συμμόρφωση και εφαρμογή των κανονισμών απαιτεί νέες επενδύσεις και ίσως κάποια αύξηση των λειτουργικών εξόδων των πλοίων που θα φέρουν το επιθυμητό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Ο ελληνόκτητος στόλος είναι νέος και ανταγωνιστικός. Μεγάλο μέρος των νέων παραγγελιών είναι από Έλληνες εφοπλιστές. Η τεχνογνωσία στην Ελλάδα είναι πολύ υψηλή και μπορεί να διαχειριστεί αποτελεσματικά τις διεθνείς προκλήσεις. Η επιβολή περιβαλλοντικών κανονισμών μπορεί να γίνει το μέσο για να βελτιωθεί η ήδη ισχυρή θέση της ελληνικής ναυτιλίας στη διεθνή κοινότητα.



The **timeless** definition of **excellence** is now in the **tanker market**

Barber Ship Management

www.barbership.com



Η ΑΚΤΙΝΟΓΡΑΦΙΑ ΤΩΝ DEALS ΣΤΗ SECOND HAND ΑΓΟΡΑ

«Εκτόξευση» 165% των πωλήσεων tankers από τους Έλληνες εφοπλιστές το πρώτο πεντάμηνο – Πούλησαν πλοία, αρκετά μάλιστα «προχωρημένης» ηλικίας, σε ποσά σημαντικά μεγαλύτερα από αυτά που ξόδεψαν για να τα αποκτήσουν

Του Γιώργου Γεωργίου ggeorgiou@naftemporiki.gr

Σε μαζικές πωλήσεις δεξαμενόπλοιων επιδόθηκαν στη διάρκεια του πρώτου πενταμήνου του 2023 οι Έλληνες πλοιοκτήτες, αξιοποιώντας το momentum της «εκτόξευσης» των αξιών σε υψηλά 15ετίας.

Ειδικότερα, σύμφωνα με στοιχεία που μοιράστηκε με τη «Ν» ο Αλέξανδρος Καράλης-Koerbel, μεσίτης του τμήματος αγοραπωλησιών του ναυλομεσιτικού οίκου Optima Shipping Services, από τον Ιανουάριο έως και τον Μάιο του τρέχοντος έτους, οι «Greeks» παραχώρησαν συνολικά 69 tankers. Οι ελληνικές πωλήσεις αντιστοιχούν στο 26,5% των δεξαμενόπλοιων που «άλλαξαν χέρια» στην αγορά το πρώτο πεντάμηνο. Από αυτά τα 69 δεξαμενόπλοια, 25 ήταν aframaxes, 18 MR2 tankers, 10 LR1 tankers, 6 VLCCs, 5 suezmaxes και 5 MR1 tankers.

Το ίδιο διάστημα του 2022, οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες παραχώρησαν μόλις 26 δεξαμενόπλοια. Με άλλα λόγια, καταγράφεται μία αύξηση 165,38% στα deals πωλήσεων σε ετήσια βάση.

Η «εκτόξευση» των ναύλων των tankers, μετά τον ρωσο-ουκρανικό πόλεμο και την επαναχάραξη των εμπορικών διαδρομών, συμπαρέσυρε ανοδικά και τις αξίες των περιουσιακών στοιχείων. Το στοιχείο αυτό εκμεταλλεύτηκαν και οι Έλληνες, πουλώντας πλοία, αρκετά μάλιστα «προχωρημένης» ηλικίας, σε ποσά σημαντικά μεγαλύτερα από αυτά που ξόδεψαν για να τα αποκτήσουν (asset play deals). Στα «γερασμένα» δεξαμενόπλοια «λόκαραν» και πολλές εταιρείες που συστάθηκαν μετά τον πόλεμο για να τα τοποθετήσουν



Η αξία ενός aframax 10 ετών διαμορφωνόταν στα τέλη Μαΐου στα 49,7 εκατ. δολάρια, ποσό ενισχυμένο κατά 53% σε ετήσια βάση.

σε διαδρομές μεταφοράς του ρωσικού πετρελαίου.

Ενδεικτικά, με βάση ναυλομεσιτικές πηγές, η αξία ενός μεσαίου μεγέθους tanker, τύπου aframax, ηλικίας 10 ετών (χωρητικότητας 105.000 dwt - αρκετά δημοφιλής τύπος πλοίου στις αγοραπωλησίες) διαμορφωνόταν στα τέλη Μαΐου στα 49,7 εκατ. δολάρια, ποσό ενισχυμένο κατά 53% σε ετήσια βάση. Το κόστος ενός aframax 15ετίας υπολογίζεται σε 38,8 εκατ. δολάρια, αύξηση 87% σε ετήσια βάση. Συνολικά, τον Μάιο του τρέχοντος έτους, οι αξίες όλων των τύπων και των ηλικιών tankers ήταν διογκωμένες από 18% έως και 87%, συγκριτικά με τον ίδιο μήνα του 2022.

Ανανέωση

Η συνθήκη των υψηλών αξιών και η έλλειψη ποιοτικών second hand tankers αποθάρρυναν τους πλοιοκτήτες από την αγορά τονάζ. Οι περισσότεροι Έλληνες, μάλιστα, στράφηκαν κυρίως σε ναυπηγήσεις δεξαμενόπλοιων για ανανέωση του στόλου τους, καθώς ορισμένες κινεζικές γιάρδες προσέφεραν ακόμη το πρώτο μισό του έτους ελκυστικές τιμές και χρόνους παράδοσης. Σε αυτό το πλαίσιο, το πρώτο πεντάμηνο του 2023, οι «Greeks» αγόρασαν συνολικά 14 δεξαμενόπλοια, καταλαμβάνοντας το 5% της συνολικής δραστηριότητας στην αγορά. Εξ αυτών, τα μισά ήταν MR2 tankers, ενώ απέκτησαν ακόμη 3 MR1 tankers, 2 LR1 tankers, 1 aframax και 1 suezmax.

Στη διάρκεια του πενταμήνου του 2022, οι εγχώριες ναυτιλιακές αγόρασαν 46 δεξαμενόπλοια. Η πτώση των φετινών συμφωνιών έφτασε, δηλαδή, το 69,57%.

Συνολικά, την περίοδο Ιανουαρίου - Μαΐου 2023 «άλλαξαν χέρια» σε παγκόσμιο επίπεδο 260 tankers, έναντι 227 το ίδιο διάστημα πέρυσι, ήτοι καταγράφεται μία άνοδος 14,54%. Τα MR2 tankers κυριάρχησαν στις επιλογές των πλοιοκτητών, καθώς παρατηρήθηκαν 94 συμφωνίες αγοραπωλησιών και ακολούθησαν LR1 tankers (49 deals) και aframaxes (46 deals). Παράλληλα, ιδιοκτήτη άλλαξαν 27 MR1 tankers, 27 υπερ-δεξαμενόπλοια (VLCCs) και 17 suezmaxes.

Η εικόνα στο ξηρό φορτίο

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον και ελκυστικές ευκαιρίες αγορών παρουσίασε και ο κλάδος των μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου. Οι Έλληνες μοιράστηκαν εξίσου σε αγορές και πωλήσεις. Συγκεκριμένα, με βάση τα στοιχεία της Optima Shipping Services, στο πεντάμηνο του 2023 αγόρασαν συνολικά 59 bulk carriers, καταλαμβάνοντας το 21% της παγκόσμιας δραστηριότητας. Οι φετινές συμφωνίες εξαγορών είναι μειωμένες κατά 4,84% σε ετήσια βάση (62 αγορές το 2022).

Οι «Greeks» διοχέτευσαν κεφάλαια σε όλες τις κατηγορίες πλοίων. Ενδεικτικά, ενισχύθηκαν με 14 handysize πλοία, που είναι τα μικρά του ξηρού φορτίου, αλλά και 12 capesize, τα μεγάλα βαπόρια της αγοράς. Παράλληλα, έκλεισαν deals αγορών 14 kamsarmaxes, 8 supramaxes, 5 panamaxes, 4 ultramaxes και 2 post-panamaxes.

Σε επίπεδο πωλήσεων, οι ελληνικές ναυτιλιακές συμφώνησαν για την παραχώρηση συνολικά 59 bulk carriers το φετινό πρώτο πεντάμηνο, ήτοι το 21% της διεθνούς δραστηριότητας. Οι πωλήσεις αυξήθηκαν σε ετήσια βάση κατά 37,21%, καθώς πέρυσι παραχώρησαν 43 bulk carriers. Από αυτά τα 59 βαπόρια, τα 17 ήταν handysize, 13 supramaxes, 12 capes, 10 panamaxes, 5 ultramaxes και 2 kamsarmaxes.

Σε αντίθεση με τα δεξαμενόπλοια, οι Έλληνες εστίασαν κυρίως στη δευτερογενή αγορά για την ενίσχυση και την ανανέωση των στόλων τους, αποφεύγοντας να παραγγείλουν τονάζ. Άλλωστε, η μερική διόρθωση των αξιών από τα ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα, στα οποία «σκαρφάλωσαν» την προηγούμενη διετία, απόρροια της υποχώρησης των ναύλων, προσέφερε αρκετά «παράθυρα» αγορών σε ελκυστικές τιμές. Ενδεικτικά, σύμφωνα με ναυλομεσιτικές πηγές, οι αξίες των bulkers όλων των τύπων και των ηλικιών ήταν τον φετινό Μάιο μειωμένες από 3% έως και 14% σε ετήσια βάση. Μόνη εξαίρεση τα μεγάλα bulkers, τύπου capesize, ηλικίας 5 ετών, οι αξίες των οποίων σημείωσαν ετήσια άνοδο 3%.

Πάντως, σε παγκόσμιο επίπεδο, τα deals για second hand bulk carriers υποχώρησαν το πρώτο πεντάμηνο του 2023 κατά 6,73% εν συγκρίσει με το ίδιο διάστημα του 2022. Συγκεκριμένα, φέτος καταγράφηκαν 277 συμφωνίες, έναντι 297 πέρυσι. Οι πλοιοκτήτες εστίασαν κατά κύριο λόγο στα μικρά βαπόρια τύπου handysize (79 deals) και supramaxes (69 deals). Παράλληλα, σε αγοραπωλησίες ενεπλάκησαν 55 capes, 26 ultramaxes, 24 panamaxes, 19 kamsarmaxes και 5 post-panamaxes. ►

2022. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - ΜΑΪΟΥ

Bulk Carriers

	Handy		Supramax		Ultramax		Panamax		Kamsarmax		Postpanamax		Capesize		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή
Συνολικές Πωλήσεις	80		68		25		33		44		23		24		297	
Σε Έλληνες															62	21%
Από Έλληνες															43	14%

Tankers

	MR1		MR2		LR1		Aframax		Suezmax		VLCC		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή
Συνολικές Πωλήσεις	20		78		25		43		16		45		227	
Σε Έλληνες													46	20%
Από Έλληνες													26	11%

Οι πρωταγωνιστές στις αγοραπωλησίες

Ξεχωριστή έρευνα, που εκπόνησε η «Ν», στις συμφωνίες αγοραπωλησιών φανερώνει τους Έλληνες πλοιοκτήτες με τα περισσότερα deals τους τελευταίους μήνες.

Mega συμφωνίες έχει κλείσει η Navios Maritime Partners, συμφερόντων Αγγελικής Φράγκου. Ειδικότερα, από τον Ιανουάριο του 2022 έως και τον Μάιο του 2023 είχε πουλήσει περί τα 20 πλοία, tankers και bulk carriers, μέσης ηλικίας άνω των 13 ετών. Παρότι η εισηγμένη στο αμερικανικό χρηματιστήριο εταιρεία ενισχύεται και με ορισμένα μοντέρνα second hand βαπόρια, προτιμά κυρίως να παραγγέλνει έχοντας ένα orderbook αξίας σχεδόν 1,5 δισ. δολαρίων.

> **Η «εκτόξευση» των ναύλων των δεξαμενόπλοιων, μετά τον ρωσο-ουκρανικό πόλεμο και την επαναχάραξη των εμπορικών διαδρομών, συμπαρέσυρε ανοδικά και τις αξίες των περιουσιακών στοιχείων.**

Παράλληλα, η Thenamaris του Νικόλα Μαρτίνου παραχώρησε, σύμφωνα με ναυλομεσιτικές πηγές, περισσότερα από 15 πλοία από τον Ιανουάριο του 2022 έως και τον Μάιο του 2023, η συντριπτική πλειονότητα των οποίων είναι δεξαμενόπλοια. Παράλληλα, η ναυτιλιακή έχει ενισχυθεί με τουλάχιστον 8 second hand βαπόρια (τα περισσότερα tankers), ενώ υλοποιεί και ένα διευρυμένο ναυπηγικό πρόγραμμα για tankers και bulk carriers.

Δεινός αγοραστής second hand tankers και bulk carriers είναι ο Όμιλος TMS του Γιώργου Οικονόμου. Μόνο φέτος φέρεται να ξόδεψε περίπου 125 εκατ. δολάρια για δύο μεγάλα φορτηγά, τύπου newcastlemax, τα οποία έρχονται να προστεθούν στα πολυάριθμα bulkers και tankers που αποκτήθηκαν το τελευταίο 17μηνο.

Μιας και μιλάμε για δεινούς αγοραστές, από τη λίστα δεν θα μπορούσε να λείπει ο ναυτιλιακός όμιλος συμφερόντων της οικογένειας Βαφειά. Οι εταιρείες του ομίλου είναι ιδιαίτερα δραστήριες την τελευταία διετία, «χτυπώντας» επιλεκτικά πλοία σε όλους τους κλάδους, σε περιόδους υποχώρησης των αξιών. Χαρακτηριστικά ήταν τα deals για μεγάλα bulkers, τύπου capesize, τα οποία αγόρασε, μόλις διόρθωσαν οι τιμές. Ο όμιλος ενισχύθηκε με περισσότερα από 25 δευτερογενή πλοία από τις αρχές του 2022, κυρίως bulkers και tankers. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν και οι κινήσεις της οικογένειας στον κλάδο του LPG, στον οποίο πουλά μικρότερα πλοία στη δευτερογενή αγορά, τα οποία αντικαθιστά πρωτίστως με νεότευκτα.

Με αρκετά νεότευκτα και μοντέρνα bulk carriers έχει χτίσει έναν νεανικό στόλο η Laskaridis Maritime του Θανάση Λασκαρίδη. Ο νεοσύστατος όμιλος στράφηκε εξαρχής στα μεσαίου μεγέθους βαπόρια μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, αλλά στη συνέχεια ενισχύθηκε και με μεγαλύτερα πλοία, τύπου capesize.

Πρωταγωνίστρια σε αγοραπωλησίες πλοίων είναι τα τελευταία χρόνια η Lomar Shipping, συμφερόντων Γιώργου Λογοθέτη. Η ναυτιλιακή συγκέντρωσε ρευστότητα από «asset play» πωλήσεις containerships και τώρα επενδύει σε μεταχειρισμένα



Οι Έλληνες στο πεντάμηνο του 2023 αγόρασαν συνολικά 59 bulk carriers, καταλαμβάνοντας το 21% της παγκόσμιας δραστηριότητας.

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΟΥΛΗΣΑΝ 69 TANKERS...

25	18	10	6	5	5
aframaxes	MR2	LR1	VLCCs	suezmaxes	MR1

2023. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - ΜΑΪΟΥ

Bulk Carriers

	Handy		Supramax		Ultramax		Panamax		Kamsarmax		Postpanamax		Capesize		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή
Συνολικές Πωλήσεις	79		69		26		24		19		5		55		277	
Σε Έλληνες	14	18%	8	12%	4	15%	5	21%	14	74%	2	40%	12	21,80%	59	21%
Από Έλληνες	17	21%	13	19%	5	19%	10	41%	2	11%	0	0%	12	21,80%	59	21%

Tankers

	MR1		MR2		LR1		Aframax		Suezmax		VLCC		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή	Αριθμός πλοίων	Συμμε-τοχή
Συνολικές Πωλήσεις	27		94		49		46		17		27		260	
Σε Έλληνες	3	11%	7	7%	2	4%	1	0.2%	1	0,5%	0	0%	14	5%
Από Έλληνες	5	18%	18	19%	10	21%	25	54%	5	29%	6	22%	69	26,5%



bulk carriers. Μόνο το 2021 η εταιρεία πούλησε πάνω από 20 βαπόρια μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, αποκομίζοντας περισσότερα από 700 εκατ. δολάρια. Την ίδια ώρα, από τον Μάρτιο του 2022 έχει συνδεθεί με οκτώ βαπόρια μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, με το συνολικό ύψος των φερόμενων επενδύσεων να υπερβαίνει τα 160 εκατ. δολάρια.

Στη δευτερογενή αγορά για τονάζ επέστρεψε φέτος, μετά από δύο χρόνια, η Global Ship Lease, συμφερόντων Γιώργου Γιουρούκου. Η εισηγμένη στο αμερικανικό χρηματιστήριο εταιρεία είχε ενισχυθεί το 2021 με 16 containerships. Στις αρχές Μαΐου του τρέχοντος έτους η ναυτιλιακή ανακοίνωσε τη συμφωνία αγοράς τεσσάρων βαποριών, χωρητικότητας 8.500 TEUs έκαστο, έναντι περίπου 123,3 εκατ. δολαρίων.

Ιδιαίτερα δραστήριες είναι και οι Seanergy Maritime Holdings και United Maritime Corporation, συμφερόντων Σταμάτη Τσαντάνη, ο οποίος πολλάκις έχει εκφράσει την προτίμησή του σε μοντέρνα και ποιοτικά second hand βαπόρια, έναντι των νεότευκτων. Ενδεικτικές είναι οι αναφορές της United Maritime, στο πλαίσιο των αποτελεσμάτων πρώτου τριμήνου. Μετά τις εξαιρετικά κερδοφόρες πωλήσεις τριών tankers στο τέλος του 2022, η εισηγμένη επανέφερε σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα τη μεταφορική της ικανότητα, αποκτώντας έξι φορτηγά έναντι 126 εκατ. δολαρίων περίπου.

Σε πωλήσεις παλαιότερων περιουσιακών στοιχείων σε ελκυστικά τιμήματα προχώρησε εντός του 2023 η Castor Maritime του Πέτρου Παναγιωτίδη, η οποία διαχειρίζεται containerships και bulk carriers. Την ίδια ώρα, η spin-off του πλοιοκτήτη, Toro Corp., η οποία εστιάζει στα δεξαμενόπλοια, βρέθηκε στο επίκεντρο του ναυτιλιακού ενδιαφέροντος, όταν γνωστοποίησε, στο τέλος Απριλίου, επενδυτικό άνοιγμα στο LPG, με τέσσερα second hand βαπόρια, για τα οποία δαπάνησε 70,7 εκατ. δολάρια.

Δραστήριος σε όλα τα μέτωπα είναι φυσικά ο όμιλος της Άννας Αγγελικούση, με τις Pantheon Tankers και Alpha Bulkers να κοιτάζουν συνέχεια προς τη δευτερογενή αγορά, αναζητώντας ελκυστικά βαπόρια, ενώ συχνά πυκνά είναι εκεί για να αξιοποιήσουν ευκαιρίες ο όμιλος της οικογένειας Τσάκου και η Safe Bulkers, συμφερόντων Πόλυ Β. Χατζηιωάννου ■

“ Σε αντίθεση με τα δεξαμενόπλοια, οι Έλληνες στο ξηρό φορτίο εστίασαν κυρίως στη δευτερογενή αγορά για την ενίσχυση και την ανανέωση των στόλων τους, αποφεύγοντας να παραγγείλουν τονάζ.

...ΚΑΙ ΑΓΟΡΑΣΑΝ 59 BULK CARRIERS



ΝΕΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Οι σημαντικότερες αλλαγές που εισάγει ο Νέος Κώδικας, ο οποίος αναμορφώνεται επί τη βάσει διεθνών συμβάσεων και πρακτικών, καθώς και ο αντίκτυπος που αναμένεται να έχουν στην ελληνική ναυτιλία

Sally-Ann Underhill, Σπύρος Ζαβίτσας, Δημήτρης Αθανασόπουλος
της Reed Smith

Ο νέος Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, που θεσπίστηκε με τον Ν. 5020/2023 (ο «Νέος Κώδικας») και τέθηκε σε ισχύ την 1η Μαΐου 2023 (με εξαίρεση τα άρθρα 4 έως 9 που αφορούν την ψηφιοποίηση του νηολογίου, τα οποία θα τεθούν σε ισχύ την 1η Νοεμβρίου 2023), αποτελεί ένα σημαντικό βήμα εκσυγχρονισμού του ελληνικού ναυτικού δικαίου. Ο Νέος Κώδικας που θα αντικαταστήσει τον υφιστάμενο κώδικα (Ν. 3816/1958) στοχεύει στην απλοποίηση του νομικού πλαισίου εκμετάλλευσης και χρηματοδότησης των ελληνικών πλοίων και στην προσαρμογή του ελληνικού ναυτικού δικαίου στις διεθνείς πρακτικές. Παρακάτω παρουσιάζονται συνοπτικά μερικές από τις σημαντικότερες αλλαγές που εισάγει ο Νέος Κώδικας, καθώς και ο αντίκτυπος που αναμένεται να έχουν στην ελληνική ναυτιλία.

Ο Νέος Κώδικας επαναπροσδιορίζει την έννοια του «πλοίου» προκειμένου να συμπεριλάβει κάθε «πλωτή κατασκευή» ικανή να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα, ενώ ορίζεται για πρώτη φορά η έννοια του «στατικού ναυπηγήματος», αντικατοπτρίζοντας έτσι την τρέχουσα ναυτιλιακή πραγματικότητα, που περιλαμβάνει την ευρεία χρήση πλοίων τύπου FSRU, πλωτών προβλητών και αποθηκών. Προβλέπεται επίσης η ψηφιοποίηση του νηολογίου, το οποίο θα μπορεί πλέον να δέχεται έγγραφα, να τηρεί και να εκδίδει πιστοποιητικά σε ηλεκτρονική μορφή (στην ελληνική ή αγγλική γλώσσα), ακολουθώντας τις πρακτικές που χρησιμοποιούνται ήδη σε κάποια από τα μεγαλύτερα νηολόγια του κόσμου, όπως σε εκείνα της Μάλτας, της Κύπρου, της Λιβερίας και των Νήσων Μάρσαλ.

Επιπλέον, οι διατάξεις για τη σύσταση τόσο των απλών όσο και των προτιμώμενων υποθηκών επί πλοίων ενοποιούνται. Οι ναυτικές υποθήκες θα έχουν προτεραιότητα βάσει της σειράς με την οποία καταχωρίστηκαν στο νηολόγιο, ευθυγραμμίζοντας την ελληνική νομοθεσία με την αντίστοιχη ρύθμιση του αγγλικού δικαίου.

Προβλέπεται η ψηφιοποίηση του νηολογίου, το οποίο θα μπορεί πλέον να δέχεται έγγραφα, να τηρεί και να εκδίδει πιστοποιητικά σε ηλεκτρονική μορφή.

Ο Νέος Κώδικας επαναδιατυπώνει επίσης την έννοια και τη λειτουργία των ναυτικών προνομίων και διατηρεί την προτεραιότητά τους έναντι οποιασδήποτε ναυτικής υποθήκης, προβλέποντας ότι αυτά «ακολουθούν» το πλοίο, ακόμη και σε περίπτωση εκποίησης (υπό την προϋπόθεση της άσκησης σχετικής αγωγής για την αναγνώριση του προνομίου αυτού εντός τριών μηνών από την εγγραφή της στο νηολόγιο). Οι κατηγορίες των ναυτικών προνομίων παραμένουν οι ίδιες και περιλαμβάνουν (α) φόρους, τέλη και δικαιώματα που βαρύνουν το πλοίο, (β) απαιτήσεις πλοιάρχου και ναυτικών, (γ) έξοδα και αμοιβές λόγω επιθαλάσσιας αρωγής και (δ) αποζημιώσεις λόγω σύγκρουσης. Οι κύριες διαφορές είναι ότι βάσει του Νέου Κώδικα τα προνόμια επί των τελών και δικαιωμάτων που βαρύνουν το πλοίο θα διασφαλίζουν μόνο τις αξιώσεις που προκύπτουν κατά τους τελευταίους έξι μήνες πριν από την αναγκαστική κατάσχεση του πλοίου και στην περίπτωση συμβατικής εκποίησης του πλοίου, ο πλοίαρχος και το πλήρωμα έχουν πλέον μόνο ένα έτος από την εγγραφή της εκποιητικής σύμβασης στο νηολόγιο προκειμένου να καταθέσουν σχετική αγωγή για την αναγνώριση των προνομίων τους.

Ο Νέος Κώδικας επιφέρει επιπλέον αλλαγές που σχετίζονται με το ευρύτερο φάσμα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, όπως για παράδειγμα στα είδη ναύλωσης και στη διαχείριση πλοίων. Ειδικότερα, η έννοια του «ναυλοσυμφώνου» επεκτείνεται σημαντικά με τη ρητή αναφορά της ναύλωσης γυμνού σκάφους ως υποκατηγορία της σύμβασης ναύλωσης και τη νομοθετική αναγνώριση της ναύλωσης - πλαισίου (αναφερόμενη και ως «σύμβαση εργολαβικής μεταφοράς φορτίων» ή με τον αγγλικό όρο «contract of affreightment»), εισάγοντος κατ' αυτόν τον τρόπο ένα πιο ολοκληρωμένο και σύγχρονο νομικό πλαίσιο.

Η δραστηριότητα διαχείρισης πλοίων αναγνωρίζεται για πρώτη φορά ρητά στον Νέο Κώδικα, με αρκετές διατάξεις που αφορούν τη σχέση μεταξύ διαχειριστών και πλοιοκτητών και τα σχετικά ζητήματα ευθύνης που ανακύπτουν. Δεδομένου ότι η προηγούμενη έκδοση του Κώδικα δεν έθιγε καθόλου το ζήτημα, η αλλαγή αυτή είναι μια σημαντική εξέλιξη που ενισχύει την ασφάλεια δικαίου, γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό, δεδομένων των εκατοντάδων εταιρειών διαχείρισης πλοίων που δραστηριοποιούνται στον χώρο. Στο πλαίσιο δε της επίτασης του διεθνούς ανταγωνισμού και του αυξανόμενου κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων, οι πλοιοκτήτες τείνουν ολοένα και περισσότερο να αναθέτουν ορισμένες δραστηριότητες που σχετίζονται με την οργάνωση και τη λειτουργία του πλοίου σε εξειδικευμένους διαχειριστές πλοίων, οι οποίοι ενεργούν ως αντιπρόσωποί τους. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι το τμήμα του προηγούμενου κώδικα που αναφέρεται στη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων έχει αναδιατυπωθεί πλήρως, προκειμένου να ευθυγραμμιστεί με το διεθνές υποχρεωτικό καθεστώς των Κανόνων Χάγης - Βίσμπι, τους οποίους η Ελλάδα έχει κυρώσει ήδη από το 1992.

Τα αποτελέσματα της εφαρμογής του Νέου Κώδικα θα κριθούν σε βάθος χρόνου, αλλά η θέσπισή του αποτελεί αναμφισβήτητα ένα βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση, ενισχύοντας τη συνοχή του ελληνικού ναυτικού δικαίου και αναμορφώνοντάς το επί τη βάσει των διεθνών συμβάσεων και πρακτικών.

Sea ven
20 YEARS
ANNIVERSARY
www.seaven.gr

Ο ΧΡΟΝΟΣ ΚΥΛΑΕΙ ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΑ

Η ελληνική πλοιοκτησία, εκτός από τη μέθοδο του slow steaming, πρέπει να προχωρήσει άμεσα στην επιλογή της κατάλληλης λύσης σχετικά με τους τρόπους μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τα πλοία



Μαρία Μπουρμπούλη
Senior Trader στην Peninsula 360

«Κάτσε να δούμε» ή «δράση εδώ και τώρα»; Στην πορεία προς την απανθρακοποίηση, αυτό είναι το ερώτημα που τα-λανίζει όσους καλούνται να λάβουν αποφάσεις σχετικά με τους τρόπους μείωσης των εκπομπών αερίων, και ειδικότερα του διοξειδίου του άνθρακα, στη ναυτιλία σήμερα. Αναμφισβήτητα, ο πλανήτης μάς καλεί να μειώσουμε τις εκπομπές κάθε είδους αερίου το οποίο έχει συμβάλει καθοριστικά μέχρι τώρα στη δημιουργία του φαινομένου του θερμοκηπίου, επιβαρύνοντας το περιβάλλον και συνεπώς την ποιότητα ζωής τωρινών και μελλοντικών γενεών. Η απαλλαγή από τις εκπομπές άνθρακα σε συνδυασμό με την κλιματική αλλαγή έχει απασχολήσει όλα τα έντυπα μέσα, και ιδιαιτέρως τον ναυτιλιακό Τύπο, όσο κανένα άλλο θέμα τα τελευταία χρόνια. Σύμφωνα με την ευρωπαϊκή νομοθεσία, προκειμένου να μειωθούν τα αέρια που ευθύνονται για την υπερθέρμανση του πλανήτη και την κλιματική αλλαγή, από 1ης Ιανουαρίου 2025 η περιεκτικότητα διοξειδίου του άνθρακα στα αέρια θα πρέπει να μειωθεί κατά 2%. Και σταδιακά οι κανονισμοί θα γίνονται όλο και πιο αυστηροί. Πιο συγκεκριμένα: -2030 μείωση κατά 6% - 2035 κατά 14,5% - 2040 κατά 31%- 2045 κατά 62% και 2050 κατά 80%. Ο κανονισμός αυτός θα πρέπει να εφαρμοστεί σε όλα τα πλοία, όλων των τύπων, που «πιάνουν» σε ευρωπαϊκά λιμάνια.

Σ' αυτήν την περίπτωση, για παράδειγμα, η χρήση scrubbers ή fuel saving hull coatings δεν μπορεί να βοηθήσει. Εκτός από τη λύση του slow steaming, που επανειλημμένα έχει προταθεί από την ελληνική πλοιοκτησία, ο μόνος τρόπος για να μειωθεί η περιεκτικότητα άνθρακα στις εκπομπές αερίων είναι η αλλαγή σύνθεσης των καυσίμων.

Μία από τις διαθέσιμες επιλογές προς αυτήν την κατεύθυνση είναι το LNG, υγροποιημένο φυσικό αέριο σε ιδιαίτερα χαμηλές θερμοκρασίες, το πιο διαδεδομένο πιθανότατα στην αγορά ναυτιλιακών καυσίμων. Θεωρείται μια από τις πρώτες επιλογές, καθώς η περιεκτικότητά του σε θείο βρίσκεται σε μηδενικά επίπεδα, ικανοποιώντας έτσι τα κριτήρια του IMO 2020. Επίσης, οι εκπομπές του σε διοξείδιο του άνθρακα είναι περίπου 20% χαμηλότερες σε σύγκριση με αυτές του VLSFO. Σύμφωνα με τους Clarksons, οι επενδύσεις σε LNG πλοία και πλοία με μηχανές διπλής καύσης το 2022 έκαναν ρεκόρ, αποτελώντας το 44% του βιβλίου παραγγελιών.

Εκείνοι που θα ηγηθούν της κούρσας στην ανεύρεση της ιδανικής λύσης σίγουρα θα βρεθούν σε προνομιακή θέση σε περίπτωση χρηματοδότησης.

Παρ' όλα τα παραπάνω, δεν μπορούμε να μην αναφέρουμε ότι το καύσιμο αυτό θεωρείται ιδιαίτερα εύφλεκτο και συνεπώς θα μπορούσε να αποτελέσει απειλή για την ασφάλεια και κατ' επέκταση την ανθρώπινη ζωή πάνω στα πλοία. Τα βιοκαύσιμα (biofuels) αποτελούν άλλη μια επιλογή και χρησιμοποιούνται ήδη ως ναυτιλιακά καύσιμα. Θεωρούνται ανανεώσιμη πηγή ενέργειας και χαμηλά σε εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Γενικότερα, είναι συμβατά με όλες τις σύγχρονες μηχανές πλοίων. Σχετικά με τα μειονεκτήματα, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι ενδέχεται η απόδοση ενέργειας να είναι μικρότερη σε σύγκριση με αυτή των συμβατικών καυσίμων. Υπάρχει επίσης η πιθανότητα ανάπτυξης βακτηρίων, ειδικά σε συνδυασμό με τις χαμηλές θερμοκρασίες, που μπορούν να προκαλέσουν το φράξιμο των φίλτρων ή των σωληνώσεων.

Άλλη μια επιλογή καυσίμου με μηδενική περιεκτικότητα σε άνθρακα είναι η αμμωνία, η οποία προς το παρόν παράγεται από φυσικό αέριο. Ένα από τα βασικά μειονεκτήματά της είναι η υψηλή τοξικότητα, η οποία μπορεί να αποτελέσει απειλή για την ανθρώπινη υγεία.

Τα ηλεκτρικά και υβριδικά συστήματα που χρησιμοποιούν μπαταρίες και συμβατικά καύσιμα αποτελούν άλλη μια επιλογή για μηδενικές εκπομπές αερίων. Η πλήρης ηλεκτρική λειτουργία βρίσκεται ακόμα σε πρώιμο στάδιο, λόγω των περιορισμών της τεχνολογίας.

Οι ηγέτες του ναυτιλιακού κόσμου έχουν επανειλημμένα υπογραμμίσει τις ελλείψεις στις υποδομές ανεφοδιασμού. Είναι γεγονός ότι οι μεγάλες επενδύσεις που απαιτούνται για τη χρήση αυτών των καυσίμων εγείρουν ερωτήματα για την απόσβεσή τους, καθώς στο μέλλον μπορεί να προκύψει η ανάγκη για αντικατάσταση από άλλους τύπους καυσίμου, όπως η πράσινη αμμωνία ή το πράσινο LNG.

Ο χρόνος κυλάει αντίστροφα. Εκείνοι που θα ηγηθούν της κούρσας στην ανεύρεση της ιδανικής λύσης σίγουρα θα βρεθούν σε προνομιακή θέση σε περίπτωση χρηματοδότησης είτε από την Ευρωπαϊκή Ένωση είτε από άλλους οργανισμούς. Σύμφωνα με τον DNV, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να χαρτογραφήσουν τη διαθεσιμότητα των εναλλακτικών καυσίμων βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, ανάλογα με τις περιοχές όπου κινούνται τα πλοία τους. Οδεύοντας προ το 2050, θα πρέπει να σχεδιάσουν τον στόλο τους περιλαμβάνοντας νεότευκτα πλοία. Ο CEO της Ένωσης Νορβηγών πλοιοκτητών τονίζει ότι θα πρέπει να ληφθούν ισχυρότερα μέτρα για να κινηθούμε ταχύτερα προς αυτήν την κατεύθυνση, όπως η δημιουργία ενός ταμείου για την ενίσχυση και προστασία όσων ρισκάρουν επενδύοντας στην τεχνολογία για τη μείωση των ρύπων. Γενικότερα, παρά το γεγονός ότι η ναυτιλία ευθύνεται μόνο για το 2%-3% των εκπομπών, καθώς η πλεύση προς τη σωστή κατεύθυνση και η εκμετάλλευση των ευκαιριών στη σωστή χρονική στιγμή μπορούν να καθορίσουν τις μελλοντικές επιτυχίες, θα ήταν χρήσιμο η ελληνική πλοιοκτησία -εκτός από τη μέθοδο του slow steaming- να προχωρήσει στην άμεση επιλογή της κατάλληλης λύσης. Έτσι, για άλλη μια φορά, θα δικαιολογήσει τον τίτλο της «πρωτοπόρου», αλλά και θα επιτύχει στη διατήρηση των σκήπτρων της παγκόσμιας ναυτιλίας.

TARGET GROUP



24, Kanigos str., 185 34 - Piraeus, Greece

Tel: +30 2104147400 Fax: +30 2104222541-542

contact@targetmarine.gr
www.targetmarine.gr

contact@horizontankers.gr
www.horizontankers.gr

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σε διαρκή άνοδο

BULK CARRIERS

Με το βλέμμα στην Κίνα

CONTAINER-SHIPS

Αρνητικές παράμετροι

LNG CARRIERS

Περισσότερα και νεότερα



ΑΝΑΔΙΑΤΑΞΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Σε πλήρη αναδιάταξη βρίσκονται τα τελευταία χρόνια οι ναυτιλιακές αγορές. Η πανδημία, τα αυστηρά μέτρα στην Κίνα, η συμφόρηση στα λιμάνια, ο πόλεμος στην Ουκρανία, οι κυρώσεις της Δύσης στη Μόσχα και η συνεπακόλουθη ενεργειακή κρίση είναι ορισμένοι από τους βασικούς παράγοντες που μετέβαλαν τον παγκόσμιο θαλάσσιο εμπορικό «χάρτη», επηρεάζοντας τις ναυλαγορές.

Σε αυτόν τον κύκλο της αγοράς, περισσότερο ωφελημένα μοιάζουν τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου και προϊόντων αυτού. Η στροφή της Ευρώπης, στον απόηχο των κυρώσεων, προς άλλους προμηθευτές πετρελαίου, αλλά και το υποχρεωτικό ρωσικό άνοιγμα προς την Κίνα και την Ινδία αύξησαν σημαντικά τα τονο-μίλια του θαλάσσιου εμπορίου.

Το άμεσο αποτέλεσμα ήταν η θεαματική άνοδος των ναύλων, η οποία συμπαρέσυρε σε επίπεδα ρεκόρ τις αξίες των περιουσιακών στοιχείων. Οι περισσότεροι πλοιοκτήτες αξιοποίησαν το momentum και πούλησαν τονάζ, σε πολλές περιπτώσεις, μεγάλης ηλικίας -που διαφορετικά θα όδευε προς τα διαλυτήρια- σε εξαιρετικές τιμές.

Μάλιστα, αυτός ο ανοδικός κύκλος της αγοράς μοιάζει ανθεκτικός. Το ιστορικά χαμηλό βιβλίο παραγγελιών που θα συγκρατήσει χαμηλά την ανάπτυξη του στόλου, οι εκτιμήσεις για αύξηση της ζήτησης αργού πετρελαίου από την Κίνα και ισχυρή ανάπτυξη των κινεζικών, αλλά και των ινδικών εξαγωγών προϊόντων πετρελαίου δημιουργούν αισιοδοξία στους αναλυτές για θετική πορεία της αγοράς τα επόμενα χρόνια.

Και τώρα παραγγελίες

Περνώντας στην έτερη κερδισμένη από τον πόλεμο αγορά, αυτήν των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG), στην οποία τα ναύλα «εκτοξεύτηκαν» στο δεύτερο μισό της περσινής χρονιάς, η προσοχή των αναλυτών είναι εστιασμένη στο βιβλίο παραγγελιών. Πρόσφατα, έμπειροι και αξιόπιστοι ναυλομεσιτικοί οίκοι εκτίμησαν την αναλογία νεότευκτων προς εν ενεργεία πλοίων στην αγορά στο 50%, το υψηλότερο ποσοστό, συγκριτικά με κάθε άλλη ναυτιλιακή αγορά. Στη σχετική ανάλυση, όμως, που παρατίθεται σε αυτό το αφιέρωμα της «Ν», αναδεικνύεται μία παράμετρος, η οποία δεν έχει λάβει ακόμη μεγάλη διάσταση.

Η αγορά των πλοίων μεταφοράς LNG θα απαιτήσει ακόμη περισσότερα νεότευκτα βαπόρια για να καλύψουν τη ζήτηση που θα δημιουργηθεί από την αύξηση της χωρητικότητας υγροποίησης και την ανάπτυξη των όγκων από το 2027. Αυτή η συνθήκη σε συνδυασμό με τις ανάγκες ανανέωσης του παγκόσμιου στόλου θα αυξήσει αρκετά τον φόρτο εργασίας στα ναυπηγεία, τα οποία πιέστηκαν ήδη τα προηγούμενα χρόνια των μαζικών ναυπηγήσεων containerships και LNG carriers. Σε επίπεδο ναύλων, οι αναλυτές αναμένουν και φέτος μία σφιχτή αγορά και peak στη διάρκεια του χειμώνα, αν και σε χαμηλότερο βαθμό, συγκριτικά με τα πρωτοφανή περσινά επίπεδα.

Μετά από ένα κακό πρώτο τρίμηνο, λόγω υποτονικής ζήτησης, παγκόσμιας οικονομικής επιβράδυνσης και υποχώρησης της λιμενικής συμφόρησης, η αγορά των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου φαίνεται πως αντικρούει τη μεταβλητότητα και ανακάμπτει με σταθερό ρυθμό. Μάλιστα, οι αναλυτές είναι αισιόδοξοι για διατήρηση αυτού του momentum. Βασικός παράγοντας αισιοδοξίας είναι η περιορισμένη προσφορά στην αγορά, λόγω χαμηλού βιβλίου παραγγελιών. Την ίδια ώρα, η αύξηση της μέσης ηλικίας των bulk carriers, εν μέσω, μάλιστα, αυστηρών περιβαλλοντικών απαιτήσεων, σε επίπεδο Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και Ευρωπαϊκής Ένωσης, οδηγούν σε μειώσεις ταχυτήτων που περιορίζουν το προσφερόμενο τονάζ, ενώ εκτιμάται ότι θα ενισχύσουν και τη δραστηριότητα διαλύσεων.

Σε επίπεδο ζήτησης, από την άλλη, τόσο το εμπόριο σιτηρών όσο και αυτό του σιδηρομεταλλεύματος παρουσιάζουν θετικές προοπτικές, με οδηγό την Κίνα. Ειδικότερα, το δεύτερο τρίμηνο είναι το πιο ισχυρό εποχικά για το εμπόριο σόγιας μεταξύ του ασιατικού «γίγαντα» και της Βραζιλίας. Την ίδια ώρα, η αναθέρμανση της κινεζικής οικονομικής δραστηριότητας ενδέχεται να οδηγήσει σε ανοδική ζήτηση σιδηρομεταλλεύματος για την παραγωγή χάλυβα, ευνοώντας τα μεγάλα βαπόρια της αγοράς, τύπου capesize. Αυτή η κατηγορία bulk carriers υπεραποδίδει τους τελευταίους μήνες, έναντι των μικρών και μεσαίων μεγεθών της αγοράς, σε αντίθεση με όσα είδαμε πέρυσι. Σημειώνεται, τέλος, ότι ανοδικό τέμπο της αγοράς προβλέπουν και τα συμβόλαια παραγώγων.

Μικτά μηνύματα

Ο κλάδος που ξεχώρισε για τα κέρδη του την προηγούμενη τριετία, αυτός των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, διόρθωσε σημαντικά τους τελευταίους μήνες και τα μηνύματα που εκπέμπει το ισοζύγιο προσφοράς/ζήτησης για την πορεία των ναύλων είναι μικτά.

Την ώρα που γράφονταν αυτές οι γραμμές, η αγορά σημείωνε μία ελαφριά ανοδική τάση, από τα χαμηλά στα οποία περιήλθε από το δεύτερο μισό του 2022 κι έπειτα, αλλά οι αρνητικές παράμετροι για τα θεμελιώδη μεγέθη εξακολουθούν να προμηνύουν κινδύνους. Τα τραπεζικά προβλήματα στις ΗΠΑ, η αύξηση των επιτοκίων και η διαφαινόμενη παγκόσμια οικονομική κρίση δεν είναι καλά νέα για το εμπόριο μεταφοράς containers. Την ίδια ώρα, οι εταιρείες τακτικών γραμμών δεν φαίνεται να... βάζουν μυαλό και συνεχίζουν να προχωρούν σε ναυπηγήσεις πλοίων, αυξάνοντας διαρκώς το ήδη... «φουσκωμένο» βιβλίο παραγγελιών (30% του υφιστάμενου στόλου). Από την άλλη, όμως, ενισχυτικά λειτουργούν προς την αγορά τα στοιχεία για άνοδο της παραγωγής των μεταποιητικών επιχειρήσεων στην Ινδία και τη Νοτιοανατολική Ασία. Επίσης, μέχρι και την ημέρα συγγραφής του άρθρου, το τονάζ στη spot αγορά παρέμενε περιορισμένο, καθώς τα περισσότερα βαπόρια ήταν «κλειδωμένα» σε πολυετείς ναυλώσεις, οι liners συνέχιζαν τις μαζικές εξαγορές μεταχειρισμένων πλοίων, ενώ το ρωσικό εμπόριο αφαιρούσε βαπόρια από την αγορά.

Μικτά σημάδια για μια αγορά με πολύ ενδιαφέρον ■

Περισσότερο ωφελημένα μοιάζουν τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου και προϊόντων αυτού, ακολουθούν τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, ενώ θετική κρίνεται η συγκυρία για τα χύδην φορτία την ώρα που τα μηνύματα για τα containers είναι μικτά

Του Γιώργου Γεωργίου ggeorgiou@naftemporiki.gr

ΑΝΘΕΚΤΙΚΟΣ Ο ΑΝΟΔΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ ΣΤΑ TANKERS

Όταν ξεκίνησε ο ανοδικός κύκλος στην αγορά των tankers, κάποιοι υποστήριζαν ότι θα είναι βραχύβιος – έχουν ήδη διαψευστεί, ενώ και τα θεμελιώδη μεγέθη της αγοράς είναι θετικά, δίνοντας πολλές πιθανότητες για συνέχιση του καλού κλίματος



Δημήτρης Ρουμελιώτης

Research & Valuation Department Xclusiv Shipbrokers Inc.

Αφού έκανε μια απότομη άνοδο, φτάνοντας σε υψηλά 6 μηνών στα τέλη του 2022, η αγορά των tankers βρίσκεται τους τελευταίους τρεις μήνες σε χαμηλότερα επίπεδα με αρκετή μεταβλητότητα, έχοντας επηρεαστεί από τη ρωσική εισβολή στην Ουκρανία και τις κυρώσεις που ακολούθησαν εναντίον της Μόσχας. Ειδικότερα οι κυρώσεις απέναντι στο ρωσικό αργό πετρέλαιο, που ξεκίνησαν από τις 5 Δεκεμβρίου του 2022, και οι κυρώσεις στα ρωσικά πετρελαϊκά προϊόντα, που άρχισαν από τις 5 Φεβρουαρίου του 2023, οδήγησαν σε μεγάλες αλλαγές στις θαλάσσιες εμπορικές διαδρομές.

Κυρίως η στροφή της Ευρώπης προς άλλους προμηθευτές πετρελαίου, αλλά και η αναγκαστική στροφή της Ρωσίας προς την Κίνα και την Ινδία αύξησαν σημαντικά τα τονο-μίλια του θαλάσσιου εμπορίου, δεσμεύοντας πλοία για περισσότερο χρόνο σε μεγαλύτερες διαδρομές, μειώνοντας τη διαθέσιμη προσφορά ελεύθερων πλοίων στη ναυλαγορά, ενώ παράλληλα αυξήθηκε η ανάγκη για διαθέσιμα tankers.

Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την απότομη αύξηση των ναύλων αρχικά στα tankers μεταφοράς αργού πετρελαίου και εν συνεχεία στα tankers μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου. Το πρώτο τρίμηνο του 2023 στα tankers τύπου VLCC το Timecharter Equivalent έπιασε μέγιστη τιμή στις 20 Μαρτίου στα 77.648 δολάρια, στα tankers τύπου Suezmax στις 16 Ιανουαρίου στα 93.473 δολάρια και στα tankers τύπου Aframax στις 23 Μαρτίου στα 88.965 δολάρια όταν την αντίστοιχη περίοδο έναν χρόνο πριν φλέρταραν λίγο πάνω ή και κάτω από τα 0 δολάρια. Αναφορικά με τα MR tankers, μελετώντας τα MR Pacific & MR Atlantic Basket, παρατηρούμε ότι τα υψηλά τους από τις αρχές του 2023 ήταν στα 50.916 δολάρια στις 3 Ιανουαρίου και στα 55.857 δολάρια στις 10 Φεβρουαρίου αντίστοιχα. Επίσης, άξιο αναφοράς είναι πως, εκτός από τα VLCCs, στα υπόλοιπα μεγέθη των tankers το τελευταίο 12μηνο είναι το καλύτερο 12μηνο από το 2013

Το βιβλίο παραγγελιών των tankers, το οποίο βρίσκεται σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα, δεν αφήνει πολλά περιθώρια για αύξηση στην προσφορά διαθέσιμων πλοίων στην αγορά.

με συνεχόμενα υψηλά ναύλα.

Η ανοδική τάση στη ναυλαγορά των tankers, όπως ήταν φυσικό, έχει θετική επιρροή και στις τιμές των πλοίων στη δευτερογενή αγορά. Χαρακτηριστικό είναι πως στα τέλη Μαρτίου οι τιμές για tankers 5ετίας είναι περίπου 40% υψηλότερες από τον Μάρτιο του 2022, ενώ σχετικά με τα tankers ηλικίας άνω των 15 ετών οι τιμές είναι αυξημένες ακόμα και 121% σε σχέση με έναν χρόνο πριν. Αυτό είναι αποτέλεσμα της μεγάλης ζήτησης για tankers που δημιουργήθηκε λόγω των κυρώσεων απέναντι στη Ρωσία και των αλλαγών που επέφεραν στις εμπορικές διαδρομές.

Η άνοδος των τιμών έδωσε την ευκαιρία σε πολλούς ριψοκίνδυνους πλοιοκτήτες που αγόρασαν tankers σε χαμηλές τιμές το 2020 και το 2021, όπου η αγορά ήταν σε πολύ χαμηλά επίπεδα, να πουλήσουν στα τέλη του 2022 και στις αρχές του 2023, αποκομίζοντας μεγάλες υπεραξίες. Όταν ξεκίνησε ο ανοδικός αυτός κύκλος στην αγορά των tankers, κάποιοι υποστήριζαν ότι θα είναι βραχύβιος - έχουν ήδη διαψευστεί, ενώ και τα θεμελιώδη μεγέθη της αγοράς είναι θετικά, δίνοντας πολλές πιθανότητες για συνέχιση του καλού κλίματος και διατήρηση της αγοράς σε υγιή επίπεδα.

Πρώτα απ' όλα, το βιβλίο παραγγελιών των tankers, το οποίο βρίσκεται σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα, δεν αφήνει πολλά περιθώρια για αύξηση στην προσφορά διαθέσιμων πλοίων στην αγορά. Τα tankers άνω των 10.000 DWT υπό παραγγελία είναι μόλις 326 και αποτελούν το 4,4% του στόλου, αριθμός που δεν δημιουργεί τις προϋποθέσεις για επαρκή αύξηση του διαθέσιμου στόλου. Αυτό, σε συνάρτηση με την υψηλή ζήτηση που υπάρχει, δημιουργεί τις συνθήκες για να συνεχίσουν να είναι απαραίτητα και προσοδοφόρα τα tankers μεγάλης ηλικίας. Εν συνεχεία, οι προβλέψεις για αύξηση της ζήτησης αργού πετρελαίου από την Κίνα -καθώς άνοιξε εντελώς η οικονομία της- είναι θετικές, με πολλούς αναλυτές να μιλάνε για ετήσια αύξηση πάνω από 5% μέσα στο 2023, δημιουργώντας τις κατάλληλες συνθήκες στα εγχώρια διυλιστήρια όχι μόνο για να καλύψουν τις ανάγκες της Κίνας, αλλά και για να αυξήσουν τις εξαγωγές παραγώγων πετρελαίου.

Τέλος, η κατάσταση που έχει δημιουργηθεί στο παγκόσμιο εμπόριο (θαλάσσιο και μη) από τις κυρώσεις εναντίον της Ρωσίας είναι κάτι που θα μείνει για αρκετά χρόνια, ακόμα και αν ο πόλεμος τελειώσει άμεσα. Η απαγόρευση εισαγωγής ρωσικού αργού πετρελαίου και παραγώγων πετρελαίου στην Ευρώπη, οδήγησε τη γηραιά ήπειρο να στραφεί σε φορτία από την Αμερική, τη Μέση Ανατολή και την Αφρική, δημιουργώντας έτσι νέους εμπορικούς δεσμούς και αυξάνοντας αρκετά τα τονο-μίλια του θαλάσσιου εμπορίου, αντικαθιστώντας τη Ρωσία, η οποία ήταν ο μεγαλύτερος προμηθευτής της Ευρώπης σχετικά με αργό πετρέλαιο και παράγωγα.

Από την άλλη, η Ρωσία, αναγκαζόμενη να ψάξει διαφορετικούς προορισμούς για το πετρέλαιό της, οδηγήθηκε προς την Κίνα, την Ινδία και τη Λατινική Αμερική, περιοχές οι οποίες -εκμεταλλευόμενες το πλαφόν της τιμής του ρωσικού αργού και παραγώγων- άρχισαν να το προτιμούν έναντι άλλων προμηθευτών. Αυτό δημιουργεί μεγάλη ζήτηση πλοίων (ειδικά σε πλοία ice-class) σε εμπορικές διαδρομές πολλών τονο-μιλίων από τη Βόρεια Ρωσία προς την Κίνα και την Ινδία όσο οι τιμές πετρελαίου και παραγώγων είναι κάτω από το πλαφόν των κυρώσεων. Είναι χαρακτηριστικό πως το 2023 οι εξαγωγές πετρελαίου της Ρωσίας προς το Rizhao στην Κίνα προβλέπονται σχεδόν διπλάσιες από το 2020.


We don’t
predict the future.
We help you shape it.
Grant Thornton
Audit | Tax | Advisory | Outsourcing
www.grant-thornton.gr
Learn more

ΚΑΘΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΞΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ

Το εμπόριο σιτηρών και κυρίως σόγιας μεταξύ Βραζιλίας και Κίνας, αλλά και η αύξηση της ζήτησης σιδηρομεταλλεύματος από την Κίνα αναμένεται να στηρίξουν την ανάκαμψη στο χύδην φορτίο



Γιάννης Παργανάς
Head of Intermodal Research Department

Το πρώτο τρίμηνο του 2023 η αγορά του ξηρού φορτίου βρέθηκε σε ασθενέστερα επίπεδα σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του προηγούμενου έτους.

Πιο συγκεκριμένα, τα μέσα έσοδα των Capesize, Kamsarmax, Ultramax και Handysize πλοίων διαμορφώθηκαν σε $9.143, $11.326, $10.170 και $9.702 την ημέρα αντίστοιχα κατά τους πρώτους 3 μήνες του έτους, όταν τα μέσα έσοδα για την αντίστοιχη περίοδο του 2022 είχαν διαμορφωθεί σε $14.746, $23.217, $25.155 και $24.084 την ημέρα, μια μείωση της τάξης πάνω από το 50% για όλα τα μεγέθη, με εξαίρεση των Capes, τα οποία είχαν μείωση κατά 38%.

Ο συνδυασμός ασθενέστερης εποχικής ζήτησης, παγκόσμιας οικονομικής επιβράδυνσης και μειωμένων επιπέδων συμφόρησης οδήγησε στην πτώση αυτή, με τις επιδόσεις του Φεβρουαρίου να ασκούν τη μεγαλύτερη πίεση. Ωστόσο, με την είσοδο του Μαρτίου, είδαμε σημαντική βελτίωση των κερδών, μία τάση που παρά τις παγκόσμιες μακροοικονομικές ανησυχίες αναμένουμε να συνεχιστεί καθ' όλη τη διάρκεια του δευτέρου τριμήνου, βελτιώνοντας αισθητά τα κέρδη των πλοιοκτητών.

Η προσφορά τονάζ συνεχίζει να αποτελεί το κυρίαρχο επιχείρημα για μια σταδιακή βελτίωση των μέσων κερδών τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα (κοιτάζοντας στο 2024). Το βιβλίο παραγγελιών ανέρχεται σε μόλις 7,68% επί του συνολικού στόλου (13.249 πλοία), με την αύξηση του διαθέσιμου στόλου κατά το 2023 να υπολογίζεται σε 2%.

Αναλυτικότερα, τα Capesize πλοία θα αυξηθούν κατά 2,2% το 2023 και μόλις 0,3% το 2024, με το βιβλίο παραγγελιών στο 6,37% επί του συνολικού στόλου. Ακολουθούν τα Kamsarmax, με τα αντίστοιχα ποσοστά ελαφρώς αυξημένα σε 2,9% και 0,7% και με το βιβλίο παραγγελιών τους στο 9% επί του συνολικού στόλου. Συνεχίζοντας στα Ultramax με την αύξηση του στόλου στο 1,7% τόσο για το 2023 όσο και για το 2024 και με το βιβλίο παραγγελιών στο 8,20% και τελειώνοντας στα Handysize πλοία με μία οριακή αύξηση κατά 0,4% το 2023 και σχεδόν μηδενική αύξηση το 2024 (δεδομένου των πλοίων προς διάλυση), ενώ το βιβλίο παραγγελιών ανέρχεται σε 8,16% επί του συνολικού στόλου. Είναι ενδιαφέρον εδώ να σημειώσουμε ότι, από όλα τα μεγέθη, μόνο το βιβλίο παραγγελιών των Handysize πλοίων αυξήθηκε σε ετήσια βάση.

Το 2023 τα Handysize παρουσίασαν τη μεγαλύτερη μείωση ταχύτητας, της τάξεως του 3,8% y-o-y.

Αναφορικά με τη μέση ηλικία των bulk carriers, ο αριθμός διαμορφώνεται σε 11,7 έτη το υψηλότερο επίπεδο από το 2012, με τα Handysize να πρωτοστατούν με μέση ηλικία 12,88.

Τέλος, οι νέοι περιβαλλοντικοί κανόνες EEXI & CII έχουν ήδη οδηγήσει αρκετούς πλοιοκτήτες να μειώσουν την ταχύτητα των πλοίων τους προκειμένου να μειώσουν τον δείκτη της ενεργειακής τους απόδοσης, ενώ στις περιπτώσεις που αυτό δεν είναι αποτελεσματικό, κυρίως σε μεγαλύτερης ηλικίας πλοία, και δεδομένου ότι η εκ των υστέρων τοποθέτηση καθαρών τεχνολογιών δεν αποτελεί μία συμφέρουσα επιλογή για αυτούς, μπορούμε να δούμε πλοία να προορίζονται προς ανακύκλωση νωρίτερα από ό,τι είχε προβλεφθεί.

Πράγματι, όσον αφορά την ταχύτητα των πλοίων, το 2023 τα επίπεδα της μέσης ταχύτητας των bulk carries έχουν μειωθεί σε ετήσια βάση, με τα Handysize πλοία να παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη μείωση, της τάξεως του 3,8% y-o-y, και με την ταχύτητα των Capes στο πιο χαμηλό επίπεδο συγκριτικά με τα υπόλοιπα μεγέθη τους πρώτους τρεις μήνες του 2023.

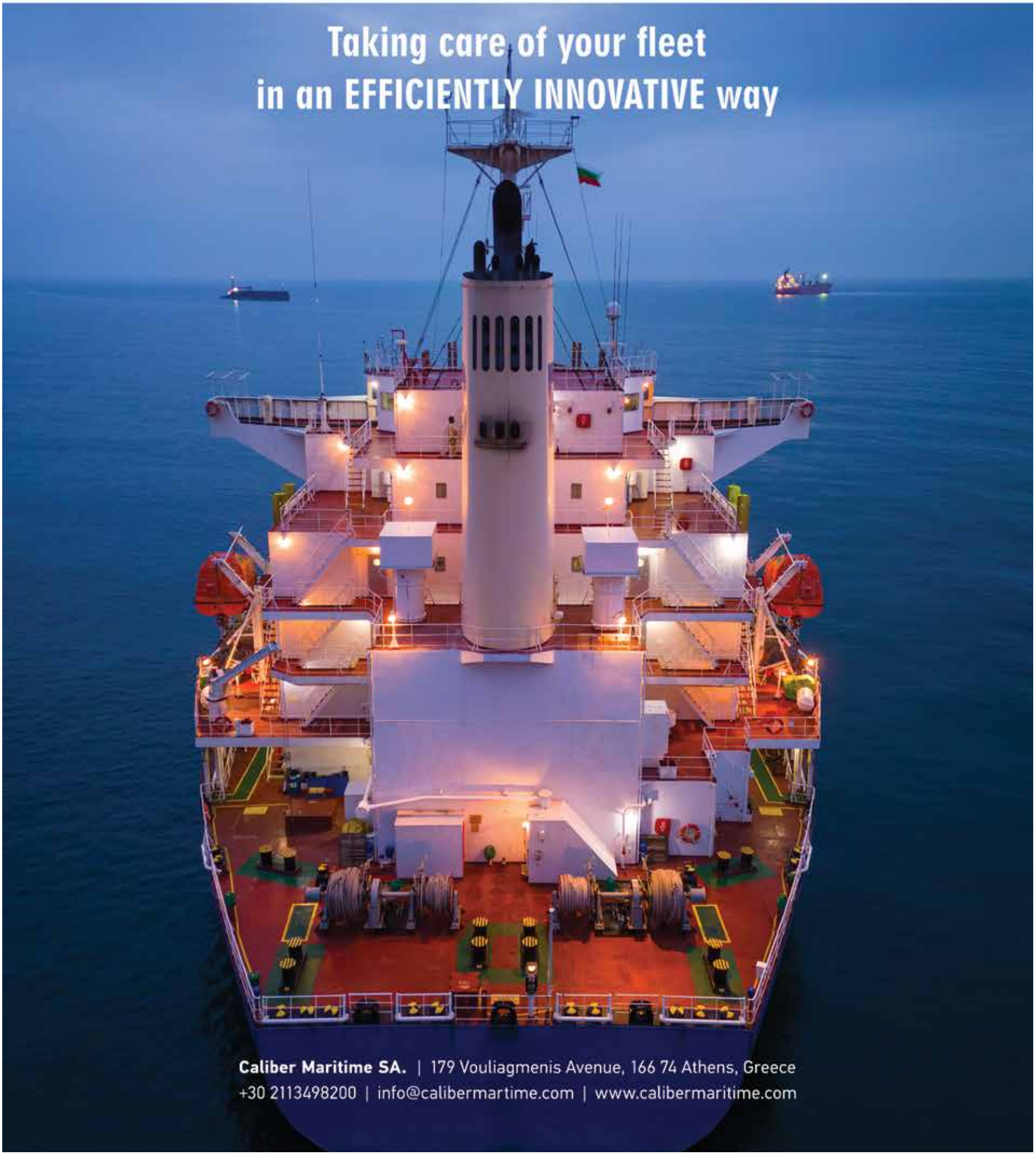
Σχετικά με το εμπόριο χύδην φορτίων κατά το δεύτερο τρίμηνο του έτους, αναμένεται μία υποστηρικτική ζήτηση τόσο στα προϊόντα σιτηρών όσο και στο εμπόριο του σιδηρομεταλλεύματος, με την Κίνα, ως κύριος εισαγωγέας, φυσικά, να αποτελεί την κινητήρια δύναμη της ζήτησης. Ξεκινώντας με τα σιτηρά, η προσοχή πρέπει να επικεντρωθεί στο εμπόριο soybean μεταξύ της Βραζιλίας και της Κίνας. Η συγκομιδή soybean της Βραζιλίας αναμένεται να φτάσει τα 152,9 εκατομμύρια τόνους το 2023, αυξημένη κατά 21,8% y-o-y, με τις εξαγωγές να προβλέπονται στα ιστορικά υψηλά επίπεδα των 92,7 εκατ. τόνων.

Με το δεύτερο τρίμηνο να αποτελεί παραδοσιακά την ισχυρότερη περίοδο εμπορίου soybean μεταξύ των δύο χωρών, που, σε συνδυασμό με το αναμενόμενο ρεκόρ συγκομιδής και την υποτονική δραστηριότητα των δύο πρώτων μηνών, θα οδηγήσει σε μία ισχυρή αναβίωση του εμπορίου κατά το δεύτερο τρίμηνο.

Η αναθέρμανση της κινεζικής οικονομίας θα μπορούσε επίσης να οδηγήσει σε αύξηση της ζήτησης σιδηρομεταλλεύματος μέσω της βελτιωμένης παραγωγής χάλυβα. Πράγματι, τον Φεβρουάριο του 2023 η κινεζική παραγωγή χάλυβα αυξήθηκε κατά 5,6% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του Φεβρουαρίου 2022, με την παγκόσμια, ωστόσο, παραγωγή να μειώνεται κατά 1%. Η αύξηση αυτής της παραγωγής οδήγησε με τη σειρά της σε μείωση των αποθεμάτων σιδηρομεταλλεύματος στο χαμηλότερο ποσοστό από τις αρχές Φεβρουαρίου.

Συνολικά, με την ανάκαμψη να αποτελεί το ισχυρότερο ενδεχόμενο, η αναθέρμανση της κινεζικής ζήτησης θα καθορίσει τον βαθμό στον οποίο η ανάκαμψη αυτή θα διαμορφωθεί.

caliber
MARITIME SA



Caliber Maritime SA. | 179 Vouliagmenis Avenue, 166 74 Athens, Greece
+30 2113498200 | info@calibermartime.com | www.calibermaritime.com

ΤΑ ΚΑΛΑ ΚΑΙ ΤΑ ΚΑΚΑ ΝΕΑ ΓΙΑ ΤΑ CONTAINERSHIPS

Από τη μία βελτίωση των προοπτικών ζήτησης, πλοία κλειδωμένα σε ναυλώσεις μέχρι το επόμενο έτος, μεγάλοι παίκτες που μαζεύουν ό,τι κινείται στη δευτερογενή αγορά και από την άλλη βιβλίο παραγγελιών που μεγαλώνει, πιθανές νέες αυξήσεις στα επιτόκια, πόλεμος στην Ουκρανία



George Bassakos

HellasChart sales and purchase division in charge of container department

Πού βρισκόμαστε σήμερα; Γενικά μιλώντας, η αγορά εξέπληξε αρκετούς με την πρόσφατη δυναμική της, παρά τους αρνητικούς παράγοντες που περιβάλλουν το εμπόριο μεταφοράς containers. Τα προβλήματα με τις μικρότερες αμερικανικές περιφερειακές τράπεζες φαίνεται πως παραμένουν, παρότι η Fed παρεμβαίνει και ζητά από τις μεγάλες τράπεζες να τις διασώσουν. Παράλληλα, τα αυξημένα επιτόκια φαίνεται πως ανοίγουν τον δρόμο για ύφεση στις ΗΠΑ, κάτι που σίγουρα δεν είναι καλό για τη ναυτιλία και ιδιαίτερα για το εμπόριο μεταφοράς containers.

Ο σύνθετος δείκτης PMI του Απριλίου συνεχίζει να σκιαγραφεί το δύσκολο, αλλά σταδιακά βελτιωμένο περιβάλλον της ζήτησης. Παρατηρήθηκαν οριακές αυξήσεις στην παραγωγή, καθώς και βελτιωμένες συνθήκες στην εφοδιαστική αλυσίδα, κάτι, όμως, που αντισταθμίστηκε από την αδύναμη ζήτηση σε ορισμένες περιοχές.

Ωστόσο, θετικότερα σημάδια εμφανίστηκαν στην Ινδία και στις χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας, οι οποίες κατέγραψαν σημαντική άνοδο στην παραγωγή των μεταποιητικών επιχειρήσεων. Η συνολική ζήτηση μπορεί να μη φάνηκε πολύ ισχυρή, αλλά οι προοπτικές βελτιώνονται σταδιακά, σε μία περίοδο κατά την οποία η διαθεσιμότητα πλοίων προς ναύλωση περιορίζεται όλο και περισσότερο.

Την ίδια ώρα, καθώς ούτε η Ευρώπη

Επί του παρόντος, όλοι μοιάζει να απολαμβάνουν το πάρτι στα containerships, το οποίο προσφέρει καλά νέα για τους πλοιοκτήτες.

βρίσκεται σε καλύτερη κατάσταση, η τρέχουσα δυναμική της αγοράς είναι σίγουρα αξιοσημείωτη. Πόσο, όμως, θα διαρκέσει; Φαίνεται πως θα είναι βραχυπρόθεσμη, παρότι πρέπει να περιμένουμε να δούμε τι θα συμβεί μετά το καλοκαίρι. Ορισμένοι παράγοντες συνεισφέρουν στην τρέχουσα δυναμική της αγοράς: Δεν υπάρχει διαθέσιμο τονάζ στη spot αγορά, τα περισσότερα πλοία είναι κλειδωμένα σε ναυλώσεις μέχρι το επόμενο έτος, οι μεγάλοι παίκτες -MSC και CMA- συνεχίζουν και μαζεύουν ό,τι κινείται στη δευτερογενή αγορά, έχοντας αποκτήσει περισσότερα από 400 πλοία συνολικά από την περίοδο της πανδημίας, ελέγχοντας το μεγαλύτερο μερίδιο της προσφοράς, για να μην αναφέρω τα πολλά feeders που συμμετέχουν στο ρωσικό εμπόριο, αφαιρώντας βαπόρια από την αγορά. Μόνο ο χρόνος θα δείξει αν εκείνοι που χρειάζονται πλοία για μικρές διάρκειες θα πληρώσουν premium για να διασφαλίσουν τα λίγα διαθέσιμα πλοία ή θα υποχωρήσουν και θα συμφωνήσουν για μακροχρόνιους όρους.

Επομένως, είναι αρκετοί οι λόγοι για να είναι χαρούμενοι οι πλοιοκτήτες.

Από την άλλη, το βιβλίο παραγγελιών μεγαλώνει όλο και περισσότερο, παραμένοντας στο 30% του εν ενεργεία παγκόσμιου στόλου, γεγονός το οποίο δημιουργεί πιθανά εμπόδια για την ανάκαμψη της αγοράς. Έπειτα, έχουμε τα χρηματοοικονομικά ζητήματα, τα οποία αναφέραμε ήδη, που θα μπορούσαν να μετριάσουν τις προοπτικές της παγκόσμιας οικονομίας και του εμπορίου, ιδιαίτερα αυτού των containers. Πιθανές νέες αυξήσεις στα επιτόκια και μία ύφεση στις ΗΠΑ και την Ευρώπη ενδέχεται να πιέσουν περαιτέρω την αγορά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ενώ ο πόλεμος στην Ουκρανία και η διάρκειά του είναι ένας ακόμη άγνωστος παράγοντας.

Επί του παρόντος, όλοι μοιάζει να απολαμβάνουν το πάρτι στα containerships, το οποίο, παρότι δεν είναι τόσο συναρπαστικό όσο ήταν τα προηγούμενα χρόνια, προσφέρει καλά νέα για τους πλοιοκτήτες.

Η απανθρακοποίηση

Αντί επιλόγου, θέλω να κάνω ένα σχόλιο για ένα «καυτό» θέμα στη ναυτιλιακή επικαιρότητα σήμερα. Έχοντας επιστρέψει εσχάτως από τη Σιγκαπούρη και τη Ναυτιλιακή Εβδομάδα που διοργανώθηκε εκεί (Singapore Maritime Week), μπορώ να σας διαβεβαιώσω ότι η λέξη απανθρακοποίηση βρισκόταν στα χείλη όλων όσοι συμμετείχαν στις εκδηλώσεις που διοργανώθηκαν.

Παρότι αυτό είναι το σημαντικότερο ζήτημα του ναυτιλιακού κόσμου, καμία πραγματική λύση δεν έχει κάνει σημαντική πρόοδο. Οι περισσότεροι από τους αναλυτές συμφωνούν, πάντως, ότι η αμμωνία δεν είναι η λύση. Το LNG μοιάζει σήμερα η βραχυπρόθεσμη απάντηση στο πρόβλημα για τα επόμενα 10-15 χρόνια. Τι θα συμβεί μετά ωστόσο; Είναι, ίσως, το υβριδικό υδρογόνο ή η πυρηνική πρόωση η λύση; Πιθανόν. Φαίνεται, όμως, ότι κινούμαστε σε ένα περιβάλλον πολλαπλών καυσίμων. Μείνετε συντονισμένοι.


CMA
MARINE • INDUSTRY • ENERGY
AUTOMATION IS OUR BUSINESS
Our Services
ELECTRICAL
HYDRAULIC
PNEUMATIC
ELECTRONIC
GREECE – CYPRUS – SINGAPORE

ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ LNG CARRIERS

Αν λάβουμε υπόψη μόνο τη ζήτηση που θα δημιουργηθεί από τη νέα παραγωγική δυναμικότητα στην αγορά, θα χρειαστεί ένα μεγαλύτερο βιβλίο παραγγελιών για την κατασκευή πλοίων μεταφοράς LNG



Ina Bjørkum Arneson

Fearnleys, Analyst, covering research and market intelligence on the LNG shipping sector

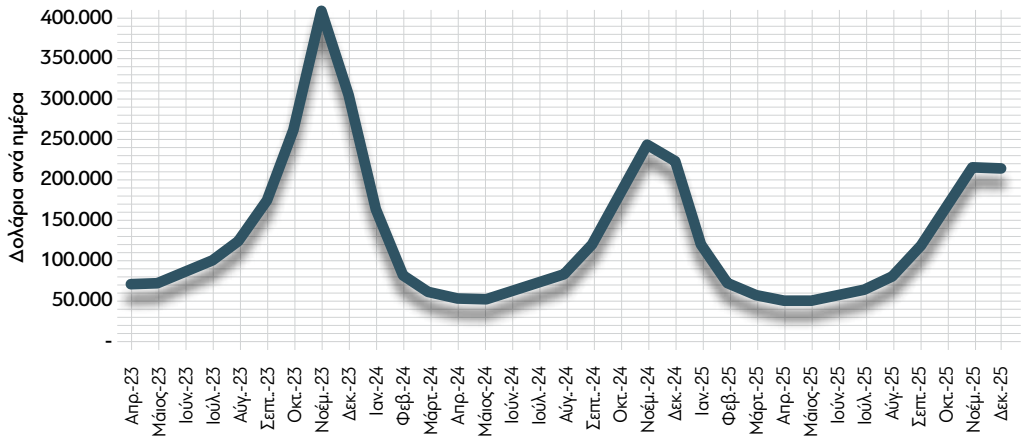
Η εκτίμησή μας είναι ότι ο μεγάλος αριθμός των πλοίων μεταφοράς LNG που είναι προγραμματισμένο να παραδοθεί το 2024 και το 2025 -σχεδόν 150 πλοία- θα φτάσει αρκετά νωρίς για την αγορά, καθώς η ανάπτυξη των όγκων αναμένεται σχετικά χαμηλή την επόμενη διετία. Ωστόσο, η χωρητικότητα υγροποίησης θα αυξηθεί σημαντικά από το 2026 κι έπειτα και δεν υπάρχουν αρκετά νεότευκτα προς παράδοση στο τρέχον βιβλίο παραγγελιών για να στηρίξουν την ανάπτυξη των όγκων από το 2027.

Πιο συγκεκριμένα, η χωρητικότητα αναμένεται να αναπτυχθεί κατά περισσότερο από 250 εκατ. τόνους ετησίως έως το 2028 (συμπεριλαμβανομένων projects χωρίς Τελική Επενδυτική Απόφαση, τα οποία, όμως, πιθανότατα θα προχωρήσουν). Μάλιστα, οι περισσότεροι νέοι όγκοι αφορούν μεγάλες αποστάσεις από τις ΗΠΑ. Ακόμη και τα φορτία με προορισμό την Ευρώπη είναι μεγάλης απόστασης, συγκριτικά με τον παγκόσμιο μέσο όρο.

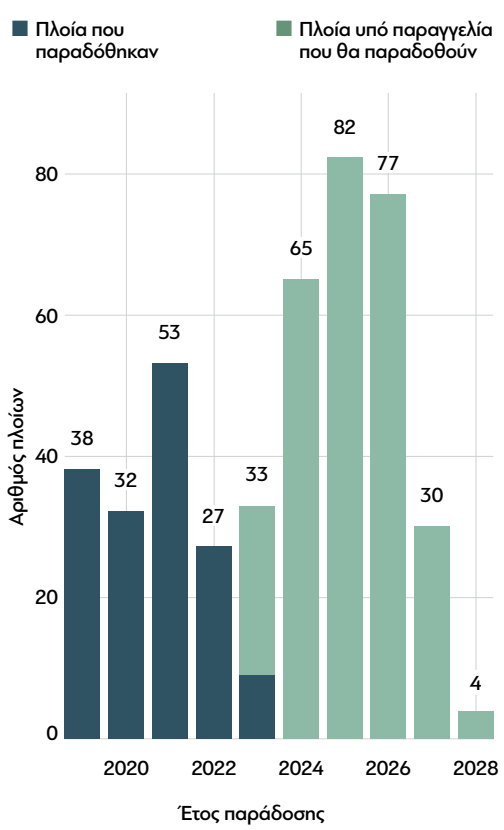
Παρότι η ζήτηση της Ευρώπης έχει ενισχυθεί σημαντικά, η ήπειρος δεν αναμένεται να είναι ο μοχλός ανάπτυξης της ζήτησης στο μέλλον. Η πλειονότητα των νέων αμερικανικών όγκων από το 2026 κι έπειτα θα κατευθυνθεί στην Ανατολή, ενώ με δεδομένες τις συνθήκες συμφόρησης που καταγράφηκαν στη Διώρυγα του Παναμά το 2021 και σε διαστήματα του 2022, ίσως είναι πιο συνετό για όσους δεν έχουν προκρατήσει θέσεις (slots) να ακολουθήσουν τη μακρύτερη, πιο προβλέψιμη διαδρομή μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας ή μέσω της Διώρυγας του Σουέζ.

Επομένως, θα υπάρξει αυξημένη ζήτηση για περισσότερα πλοία, ιδιαίτερα από το 2027 και μετά. Με αυτό το δεδομένο, συμπεραίνουμε ότι αν λάβουμε υπόψη μόνο τη ζήτηση που θα δημιουργηθεί από τη νέα παραγωγική δυναμικότητα στην αγορά, θα χρειαστεί ένα μεγαλύτερο βιβλίο παραγγελιών. Όταν προστεθεί και η ζήτηση για ανανέωση του στόλου, τα ναυπηγεία θα πρέπει να συνεχίσουν να χτίζουν

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΠΟΡΕΙΑΣ ΝΑΥΛΩΝ ΓΙΑ ΤΑ 2-STROKE LNG CARRIERS



ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ LNGCs (LNG Carriers)



LNG carriers με ταχείς ρυθμούς.

Σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο, αναμένουμε τόσο η spot όσο και η αγορά χρονοναυλώσεων να είναι πιο σφιχτές προς τον χειμώνα. Η διαθεσιμότητα μοντέρνου τονάζ για μακροχρόνιες ναυλώσεις εξακολουθεί να είναι σχετικά μικρή πηγαίνοντας προς το δεύτερο μισό της χρονιάς και ο στόλος ελέγχεται σε μεγάλο βαθμό από τους ναυλωτές. Η προθυμία για επαναναυλώσεις από τους ναυλωτές θα είναι, επομένως, ο οδηγός για τη spot αγορά, η οποία συσχετίζεται στενά με τις τιμές του φυσικού αερίου.

Η αγορά έφτασε σε ιστορικά επίπεδα ρεκόρ το 2022, αλλά υπήρχαν περισσότερο από αρκετά πλοία στον στόλο για να απορροφήσουν τους διαθέσιμους όγκους. Η σφιχτή αγορά ήταν απότοκο περισσότερο της αξίας των φορτίων, παρά των θεμελιωδών μεγεθών στο ισοζύγιο προσφοράς/ζήτησης. Αυτή η συνθήκη παραμένει σε ισχύ και το 2023.

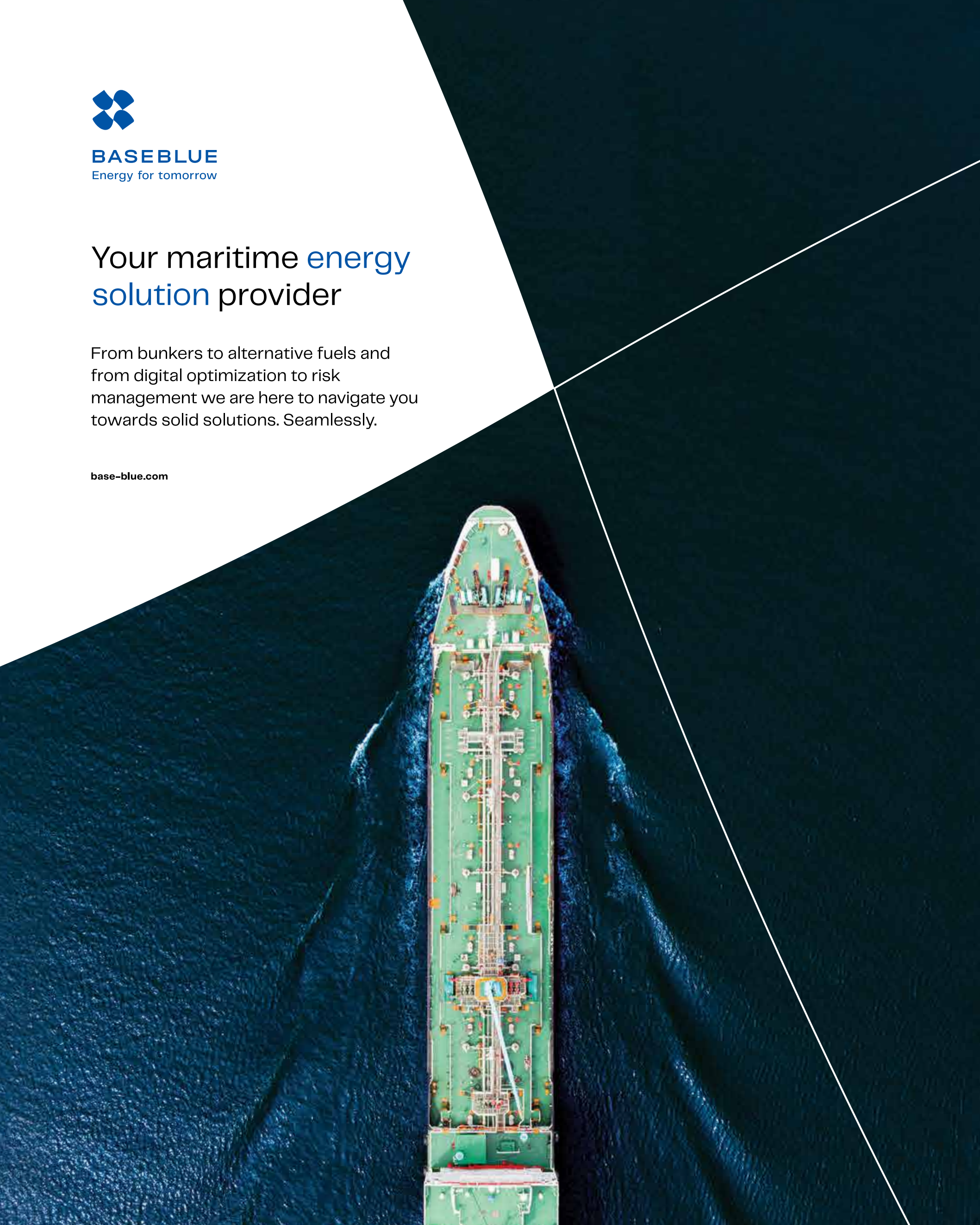
Η πρόβλεψη για τα ναύλα της spot αγοράς για two-stroke πλοία φαίνεται στο παραπάνω γράφημα. Σημειώνεται ότι και φέτος αναμένουμε εποχικό peak της αγοράς στη διάρκεια του χειμώνα, αλλά σε βαθμό ελαφρώς χαμηλότερο συγκριτικά με τα πρωτοφανή περσινά επίπεδα.

BASEBLUE
Energy for tomorrow

Your maritime energy solution provider

From bunkers to alternative fuels and from digital optimization to risk management we are here to navigate you towards solid solutions. Seamlessly.

base-blue.com



Η ευημερία ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΚΑΙ Η ΣΧΕΣΗ ΤΗΣ ΜΕ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

Μελέτη διερεύνησης των αντιλήψεων των ναυτικών σχετικά με το επίπεδο της ευημερίας τους και σύγκρισης των απόψεων όσων εργάζονται σε πλοία με εθνική σημαία με αυτές όσων απασχολούνται σε πλοία με διεθνή σημαία

Των: καθηγητή Άγγελου Παντουβάκη, κοσμήτορα Σχολής Ναυτιλίας και Βιομηχανίας, διευθυντή Εργαστηρίου Θαλασσίων Επιστημών, επ. καθηγήτριας Μαρίας Καρακασνάκη

Η αναφορά σε Εργασιακή Ευημερία (Crew Well-being) ή Κοινωνική Βιωσιμότητα (Social Sustainability) των ναυτικών μέχρι πριν από μερικές δεκαετίες θα αποτελούσε ίσως παράδοξο φαινόμενο, αφού η άποψη των πολλών για τους ναυτικούς ήταν συνδεδεμένη με άντρες κυρίως σκληρούς, ακατα-πόνητους και ίσως τις περισσότερες φορές οριακά νόμιμους. Η κατάσταση και η εικόνα αυτή φαίνεται να αλλάζει άρδην στη σημερινή εποχή, με τα σύγχρονα πλοία και το σύνολο των κανονισμών (όπως για παράδειγμα το TMSA, το Dry BMS, το SIRE 2.0 κ.λπ.) που έχει αρχίσει να προβάλλει και να προβλέπει ειδικές διατάξεις για τον τρόπο που οι ναυτικοί εργάζονται στη θάλασσα. Το παράδοξο είναι ότι, αν και υποχρεωτικά αξιολογούμενη πλέον, μέχρι και σήμερα δεν υπάρχει ένας ενιαίος, πιο αντικειμενικός τρόπος μέτρησης και αξιολόγησης αυτής της ευημερίας των ναυτικών, με αποτέλεσμα τη δημιουργία εντάσεων ή παρερμηνειών κάποιες φορές.

Για παράδειγμα, η αρνητική συσχέτιση της «σημαίας» (Εθνικής ή Διεθνούς / Ευκολίας) που φέρει το πλοίο, των κακών συνθηκών διαβίωσης και ασφάλειας, των μειωμένων μισθών, της έλλειψης καλού και ποιοτικού φαγητού και νερού και της εν γένει εργασιακής ευημερίας των ναυτικών έχει ιδιαίτερα αναφερθεί -ως άποψη- τόσο βιβλιογραφικά όσο και από τον ITF ως αποτέλεσμα της επιδίωξης μείωσης των εξόδων ή/και αξιοποίησης ευνοϊκότερου φορολογικού καθεστώτος εις βάρος των ναυτικών. Μάλιστα, ο Διεθνής Οργανισμός Μεταφορών (ITF) έχει πρωτοστατήσει σε σχετικές καμπάνιες ήδη από το 1948 ανάδειξης του -κατά την άποψή του- τεράστιου προβλήματος «εκμετάλλευσης των ναυτικών», καθώς και της μειωμένης ευημερίας των ναυτικών από πλοία φέροντα διεθνή σημαία ή σημαία ευκαιρίας (Flag of Convenience).

Η παρούσα έρευνα που διεξήχθη σε μεγάλο δείγμα ναυτικών όλων των εθνικοτήτων από το Εργαστήριο Θαλασσίων Επιστημών (ΕΘΕ) του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπι-



στημίου Πειραιώς με επικεφαλής τον καθηγητή Άγγελο Παντουβάκη και υπεύθυνους έρευνας την επ. καθηγήτρια Μαρία Καρακασνάκη και τον επ. καθηγητή Διονύση Πολέμη αποπειράθηκε να ορίσει επιστημονικά και να μετρήσει: i/ τι εννοούμε και πώς πρέπει να μετράμε πιο αντικειμενικά την ευημερία ή κοινωνική βιωσιμότητα των ναυτικών και ii/ αν -μετρούμενη σωστά- η ευημερία των ναυτικών διαφέρει ανάμεσα σε πλοία φέροντα εθνικές (π.χ. Ελλάδας, Γερμανίας, Ιαπωνίας κ.λπ.) ή διεθνείς/ευκολίας σημαίες (ανάμεσά τους Λιβερίας, Παναμά, Μάλτας, Κύπρου).

Περιβάλλον εργασίας και Crew well being

Το περιβάλλον εργασίας στους ναυτικούς παρουσιάζει πολλές διαφοροποιήσεις από οποιοδήποτε άλλο «στεριανό» περιβάλλον, αφού οι εργαζόμενοι σε αυτό δεν μπορούν να φύγουν όποτε το θελήσουν, ακόμη και σε περίπτωση κρίσης ή πανικού ή κινδύνου, και αναγκάζονται να εργάζονται και να διαμένουν 24 ώρες το εικοσιτετράωρο για μήνες σε περιορισμένο χώρο μαζί με άλλους -άγνωστους αρκετές φορές- ανθρώπους διαφορετικών εθνικοτήτων, θρησκειών και πολιτισμών, από τους οποίους μάλιστα εξαρτώνται απόλυτα. Εργάζονται επίσης για πολλές ώρες, σε αντίξοες πολλές φορές συνθήκες, με μεγάλη ένταση, ελάχιστο χρόνο παραμονής στα λιμάνια και κοινωνική απομόνωση από συγγενείς και φίλους, ενώ έχουν να διαχειριστούν τεχνολογικά εξελιγμένα πλοία, πολλές φορές εκατοντάδων εκατομμυρίων δολαρίων, με κανονισμούς και νόμους που αλλάζουν συνεχώς.

> **Εθνική σημαία είναι μια κρατική σημαία, όπως αυτή της Ιαπωνίας, της Ελλάδας, του Χονγκ Κονγκ, της Νορβηγίας, της Κίνας κ.λπ.**

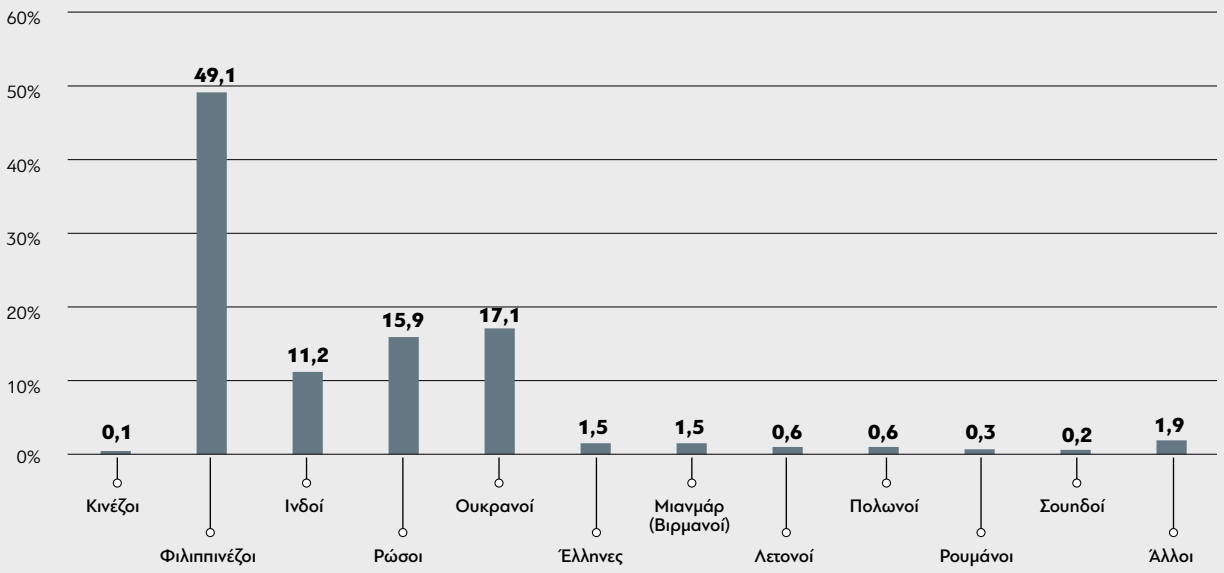
Όλα αυτά τα χαρακτηριστικά εργασίας συνήθως οδηγούν σε στρεσογόνες καταστάσεις και υπερβολική κούραση, που είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε εργασιακή ή κοινωνική απομόνωση εντός του πλοίου. Άλλοι στρεσογόνοι παράγοντες μπορεί να περιλαμβάνουν τις ίδιες τις εργασιακές συνθήκες στο πλοίο, που αρκετές φορές είναι ιδιαίτερα δύσκολες, τον θόρυβο και τους κραδασμούς από τις μηχανές, τον καιρό που σε συνδυασμό με τη διαβίωση σε περιορισμένο περιβάλλον προκαλούν άγχος και με βεβαιότητα διαφοροποιούν τις συνθήκες ζωής στη θάλασσα από αυτές ενός εργαζομένου στην ξηρά.

Οι διαστάσεις της ευημερίας των ναυτικών -που εισάγονται ή ορίζονται και ποσοτικοποιούνται και εξειδικεύονται για πρώτη φορά από το πρόγραμμα της έρευνας αυτής του Εργαστηρίου Θαλασσίων Επιστημών του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς- ομαδοποιούνται σε 5 ενότητες που μπορεί να περιγραφούν ως: αισθήσεων, λειτουργίας, πολιτισμικές, επικοινωνίας και συνεκτικότητας ομάδας και τέλος υγιεινής/υγείας. Η ενότητα των αισθήσεων περιλαμβάνει συγκεκριμένες ερωτήσεις για ό,τι ένας άνθρωπος μπορεί να αντιληφθεί μέσω των 5 ανθρώπινων αισθήσεων (όραση, ακοή, γεύση, αφή, όσφρηση) και τίθενται ερωτήσεις αξιολόγησης για τον φωτισμό, τους θορύβους, το φαγητό, τον αερισμό, τους κραδασμούς, την ποιότητα ύπνου, την ποικιλία φαγητού και ποτών κ.λπ. Η ενότητα της λειτουργίας αφορά κυρίως παράγοντες που σχετίζονται με την κίνηση ή λειτουργία των ανθρώπων μέσα στο περιβάλλον και σε αυτή εντάσσονται ερωτήσεις που αφορούν τον σχεδιασμό, το μέγεθος και τη διαρρύθμιση των χώρων εντός του πλοίου. Έτσι τίθενται κλειστές ερωτήσεις που αφορούν το μέγεθος της καμπίνας, τη διακόσμηση, υγιεινή και αισθητική των χώρων διαμονής, εστίασης και αναψυχής. Επιπλέον αξιολογείται η ποιότητα της επικοινωνίας με τον «έξω κόσμο» κυρίως μέσω του Internet και των δυνατοτήτων και βαθμού σύνδεσης ή παρακολούθησης προγραμμάτων ή αποστολής mail. Η πολιτισμική ενότητα αποσκοπεί στο να αποτυπώσει τις απόψεις των ναυτικών σχετικά με τον τρόπο του σχετίζεσθαι με άλλους εργαζόμενους, άλλων απόψεων, πολιτισμών και θρησκειών, καθώς και τον βαθμό ασφάλειας και εμπιστοσύνης τους στον τρόπο λεκτικής και μη λεκτικής (π.χ. χειρονομίες, ένταση φωνής κ.λπ.) επικοινωνίας με αυτούς. Απόψεις σχετικές με τη «συνεκτικότητα της ομάδας» (team cohesion) αξιολογούνται στις τρεις υποενότητες, αυτές των: συνεκτικότητας σκοπού ή ταύτισης ως προς έναν σκοπό ή μια εργασία (task cohesion), κοινωνικής συνεκτικότητας ή του βαθμού κοινωνικών σχέσεων με την ομάδα (social cohesion), καθώς και ιδιωτικής θελκτικότητας (individual attraction), δηλαδή του βαθμού που οι ναυτικοί θεωρούν ως ενδιαφέρουσα την ομάδα των άλλων ναυτικών μέσα στο πλοίο.

Νηολόγια και ευημερία των ναυτικών

Σύμφωνα με τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας, η ευημερία στον εργασιακό χώρο σχετίζεται με όλες τις πτυχές της εργασιακής ζωής, από την ποιότητα και την ασφάλεια του περιβάλλοντος, μέχρι το πώς νιώθουν οι εργαζόμενοι για την εργασία τους, το εργασιακό τους περιβάλλον, το κλίμα στην εργασία και τον οργανισμό. Σε ό,τι αφορά την ευημερία των ναυτικών, η σχετική βιβλιογραφία δεν έχει καταλήξει με μία συγκεκριμένη εννοιολογική θεώρηση, δίνοντας έτσι χώρο για ποικίλες θεωρήσεις της ευημερίας, όπως τη σύνδεσή της με την κατάσταση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο, τη σωματική και πνευματική ή ψυχική υγεία των ναυτικών,

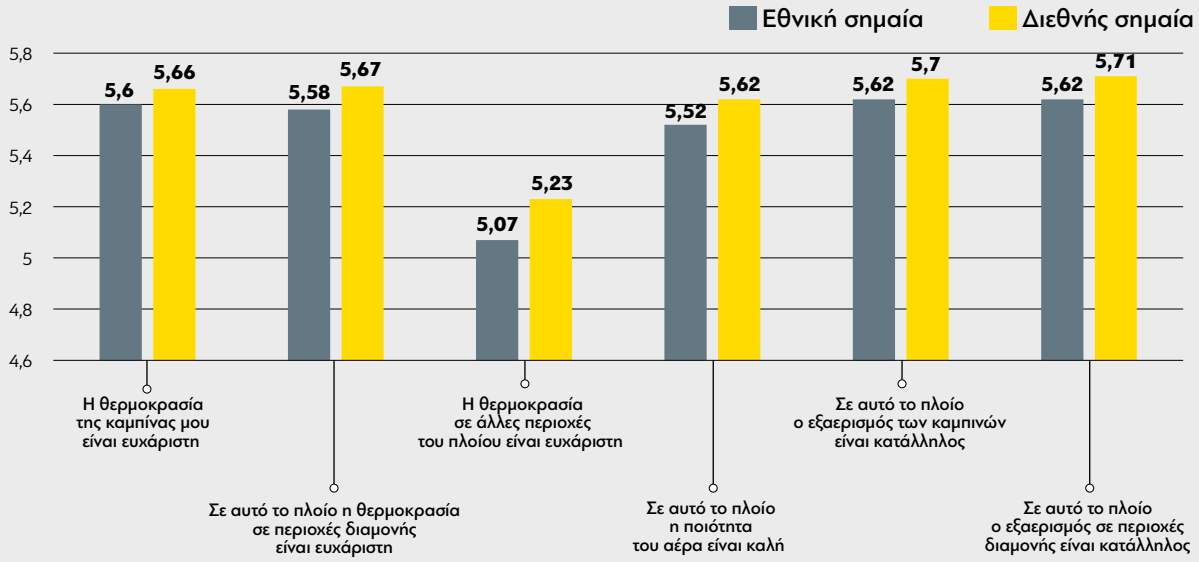
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1. ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ



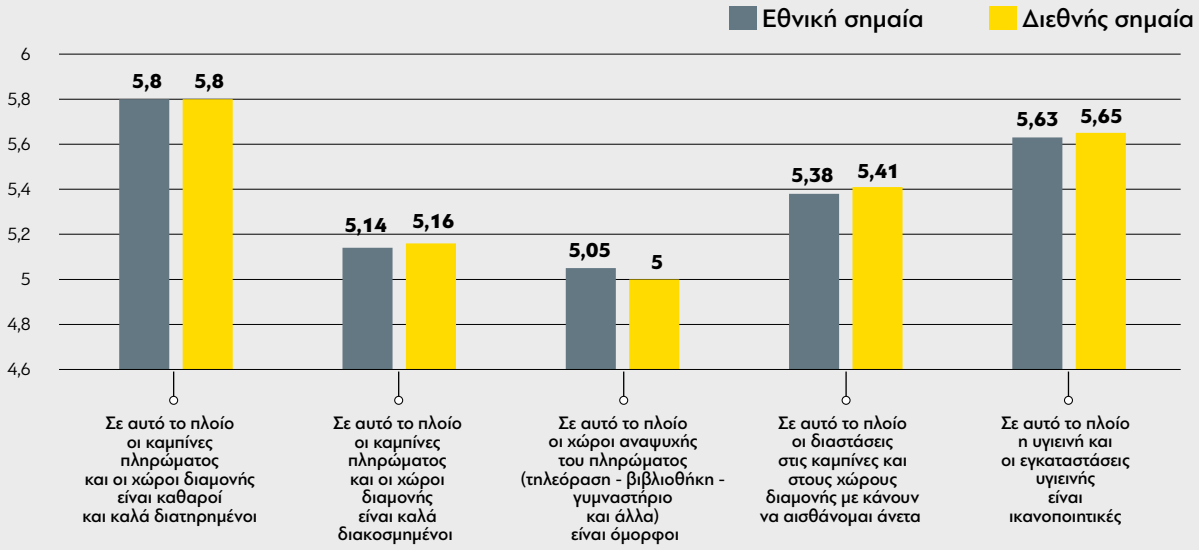
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2. ΣΗΜΑΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

Χώρα	Ποσοστό %
Λιβερία ή Μονρόβια	23,1
Αντίγκουα ή Αντίγκουα και Μπαρμπούντα	14,3
Νήσοι Μάρσαλ	11,5
Κύπρος	7,4
Μπαχάμες ή Νασάου	6,8
Ολλανδία	5,5
Μάλτα	4,5
Παναμάς	4,3
Σιγκαπούρη	4,2
Γερμανία	3,7
Πορτογαλία	3,5
Άλλα	2,0
ΕΛΛΑΔΑ	**1,9**
Μπαρμπάντος ή Μπριτζτάουν	1,9
Φιλιππίνες	1,0
Μαδέιρα	0,8
Σεντ Τζον	0,6
Γιβραλτάρ	0,6
Χονγκ Κονγκ	0,4
Νορβηγία	0,4
Λουξεμβούργο	0,3
Η.Β.	0,2
Τουρκία	0,2
Ιαπωνία	0
Κίνα	0,1
Βανουάτου	0,1
Ρωσία	0,1
Καναδάς	0,1
Βερμούδες	0,1
Ιταλία	0,1
Μαλαισία	0,1

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑΣ, ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΑΕΡΑ ΚΑΙ ΕΞΑΕΡΙΣΜΟΥ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΔΙΑΚΟΣΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑΣ ΧΩΡΩΝ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ



τα ποσοστά αυτοκτονιών ή την αποφυγή της οικονομικής εκμετάλλευσής τους. Μία πρόσφατη επιστημονική μελέτη τόνισε ότι στην προσπάθεια προσδιορισμού της ευημερίας των ναυτικών πρέπει να προσδιοριστούν όλες οι απαραίτητες ανάγκες για να είναι οι ναυτικοί υγιείς και ευτυχισμένοι, αλλά και όλες οι διαδικασίες που χρειάζεται να θεσπιστούν από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα για την εξέταση αυτού του θεμελιώδους και ζωτικής σημασίας θέματος.

Σε αυτό το πλαίσιο, η υιοθέτηση και εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας είχαν ως σημαντική συνεισφορά την αναβάθμιση των προτύπων διαβίωσης και εργασίας στο πλοίο. Συγκεκριμένα, η Σύμβαση στοχεύει στη διαμόρφωση και παροχή ενός ρυθμιστικού πλαισίου σχετιζόμενου με διάφορες πτυχές της ευημερίας των ναυτικών, όπως ενδιαίτηση, εγκαταστάσεις αναψυχής και διατροφή. Όμως, είναι εμφανές ότι υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης, καθώς διάφοροι παράγοντες, όπως η κοινωνική απομόνωση, το άγχος ή η κόπωση, συνεχίζουν να έχουν αρνητική επίδραση στους ναυτικούς. Επίσης, ένας από τους λόγους που οδήγησαν στην αναγκαιότητα θέσπισης ενός καθολικού πλαισίου αντιμετώπισης ζητημάτων ναυτικής εργασίας ήταν η διεθνοποίηση των νηολογίων και οι «σημαίες ευκαιρίας». Ορισμένα κράτη έχουν υιοθετήσει μια παθητική στάση ως προς την άσκηση της δικαιοδοσίας και του ελέγχου τους σε πλοία που είναι νηολογημένα υπό τη σημαία τους («σημαίες ευκαιρίας»). Αυτά τα «ανοικτά νηολόγια» επιτρέπουν να νηολογηθούν υπό τη σημαία τους πλοία αλλοδαπής ιδιοκτησίας, προσφέροντας ευελιξία στους πλοιοκτήτες.

Γενικά και σύμφωνα με τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS - Άρθρα 91 και 92), τα πλοία πλέουν με τη σημαία ενός κράτους και υπόκεινται στην αποκλειστική του δικαιοδοσία στη θάλασσα. Επίσης, το κάθε κράτος καθορίζει τους όρους για τη χορήγηση της εθνικότητάς του σε πλοία, ενώ τα πλοία έχουν την εθνικότητα του κράτους τη σημαία του οποίου δικαιούνται να φέρουν. Το κράτος σημαίας έχει το καθήκον να εφαρμόζει και να επιβάλλει διεθνή πρότυπα, νόμους και κανονισμούς (Zwinge, 2011) και πρέπει να διασφαλίζει ότι τα πλοία συμμορφώνονται με το διεθνές δίκαιο. Πιο συγκεκριμένα, το κράτος πρέπει να ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχό του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα στα πλοία που φέρουν τη σημαία του και να παίρνει τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλεια στη θάλασσα (Άρθρο 94, UNCLOS). Τα μέτρα αυτά αφορούν, μεταξύ άλλων, την πλοϊμότητα του πλοίου, την επάνδρωση και τις σχετικές συνθήκες εργασίας και εκπαίδευσης των πληρωμάτων, καθώς και τη χρήση σημάτων, την αποφυγή συγκρούσεων και τη συντήρηση των μέσων επικοινωνίας (Άρθρο 94, UNCLOS). Άλλα επιπρόσθετα μέτρα είναι απαραίτητα ώστε να εξασφαλιστεί η ασφαλής ναυσιπλοΐα του πλοίου, η κατοχή απαραίτητων προσόντων των πλοιάρχων και των αξιωματικών στη ναυτική τέχνη, τη ναυσιπλοΐα, τις τηλεπικοινωνίες και τον χειρισμό των μηχανών, η επάρκεια του πληρώματος σε αριθμό και προσόντα, αλλά και το γεγονός ότι τα μέλη του πληρώματος είναι ενημερωμένα και τηρούν τους διεθνείς κανονισμούς για την ασφάλεια, την αποφυγή συγκρούσεων, την πρόληψη ρύπανσης και τη συντήρηση των μέσων ραδιοεπικοινωνίας (Άρθρο 94, UNCLOS).

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, ορισμένα νηολόγια έχουν συσχετιστεί με χαμηλότερα πρότυπα διαβίωσης και εργασίας ναυτικών ή ασφάλειας, ενώ άλλες σχετικές έρευνες έχουν προσπαθήσει να συνδέσουν τη σημαία που φέρει ένα πλοίο με επίπεδα άγχους ή κατάθλιψης στα πληρώματα.

> **“ Διεθνείς σημαίες είναι αυτές χωρών όπως τα Νησιά Μάρσαλ, ο Παναμάς, οι Μπαχάμες, οι Βερμούδες, η Κύπρος, η Μάλτα, η Λιβερία κ.ά.**

Μελέτη - Έρευνα

Από όλα τα παραπάνω προκύπτει η ανάγκη κατ' αρχάς ορισμού αλλά και διερεύνησης και αξιολόγησης της ευημερίας των ναυτικών, αλλά και σύνδεσης αυτής με τη σημαία νηολόγησης του πλοίου. Με αυτόν τον τρόπο θα υπάρξει ανταπόκριση στην ανάγκη διευθέτησης των βαθύτερων «διαφωνιών» που υπάρχουν στη ναυτιλιακή κοινότητα σχετικά με τη σύνδεση μεταξύ σημαίας νηολόγησης και συνθηκών εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο.

Η μελέτη που διενεργήθηκε είχε ως βασικό σκοπό τη διερεύνηση των αντιλήψεων των ναυτικών σχετικά με το επίπεδο της ευημερίας τους, αλλά και τη σύγκριση των απόψεων ναυτικών που απασχολούνται σε πλοίο που φέρει εθνική σημαία με τις απόψεις ναυτικών που απασχολούνται σε πλοίο που φέρει διεθνή σημαία. Στην παρούσα μελέτη, η ταξινόμηση των σημαιών ως «εθνικές» ή «διεθνείς» γενικά ακολουθεί την κοινή πρακτική στη ναυτική ορολογία της νηολόγησης πλοίων. Επίσης, η τρέχουσα μελέτη λαμβάνει υπόψη της τις διεθνείς σημαίες που περιλαμβάνονται στη Λευκή Λίστα του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού (Paris MoU Whitelist). Επομένως, η εθνική σημαία είναι μια κρατική σημαία, όπως αυτή της Ιαπωνίας, της Ελλάδας, του Χονγκ Κονγκ, της Κίνας, της Νορβηγίας κ.λπ. Ο όρος «διεθνείς σημαίες» αναφέρεται σε σημαίες χωρών όπως τα Νησιά Μάρσαλ, ο Παναμάς, οι Μπαχάμες, οι Βερμούδες, η Κύπρος, η Μάλτα, η Λιβερία κ.λπ. Επομένως, η εστίαση σε διεθνείς σημαίες που θεωρούνται «ποιοτικές» και ο αποκλεισμός άλλων σημαιών που χαρακτηρίζονται ως μεσαίου, μεσαίου προς υψηλού ή υψηλού ρίσκου μπορεί να προσφέρει συγκρίσιμα αποτελέσματα για την ▶

- εξέταση πιθανών διαφορών στην ευημερία των ναυτικών σε πλοία που φέρουν αυτές τις σημαίες και πλοία που φέρουν εθνικές σημαίες.

Συνοψίζοντας, οι συγκεκριμένοι στόχοι της έρευνας περιλαμβάνουν αρχικά τον αναλυτικό και επιστημονικό ορισμό και την ορθή και πιο αντικειμενική αξιολόγηση της ευημερίας των ναυτικών, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσής τους πάνω στο πλοίο στη βάση συγκεκριμένων διαστάσεων. Επιπρόσθετος στόχος της έρευνας είναι η εξέταση και ο προσδιορισμός του βαθμού στον οποίο η σημαία νηολόγησης του πλοίου (διαχωρισμός ανάμεσα σε εθνική και διεθνή σημαία) συνδέεται με την εμπειρία που βιώνουν οι ναυτικοί πάνω στο πλοίο. Τέλος, η έρευνα εξετάζει τις αντιλήψεις των ναυτικών σε ένα σύνολο επιπλέον μεταβλητών που σχετίζονται με τη συνολική εμπειρία που βιώνουν, όπως είναι οι παράγοντες που ενδέχεται να επηρεάζουν αρνητικά τη διάθεσή τους, τα συναισθήματά τους κατά την έναρξη της βάρδιας στο πλοίο, ο βαθμός της συνεκτικότητας της ομάδας, οι αντιλήψεις τους σχετικά με τις απολαβές τους κ.ά. Πιθανές διαφορές στις αντιλήψεις των ναυτικών, οι οποίες σχετίζονται με τους προαναφερθέντες παράγοντες, ανάλογα με την απασχόληση σε πλοία που φέρουν εθνική και διεθνή σημαία επίσης διερευνώνται.

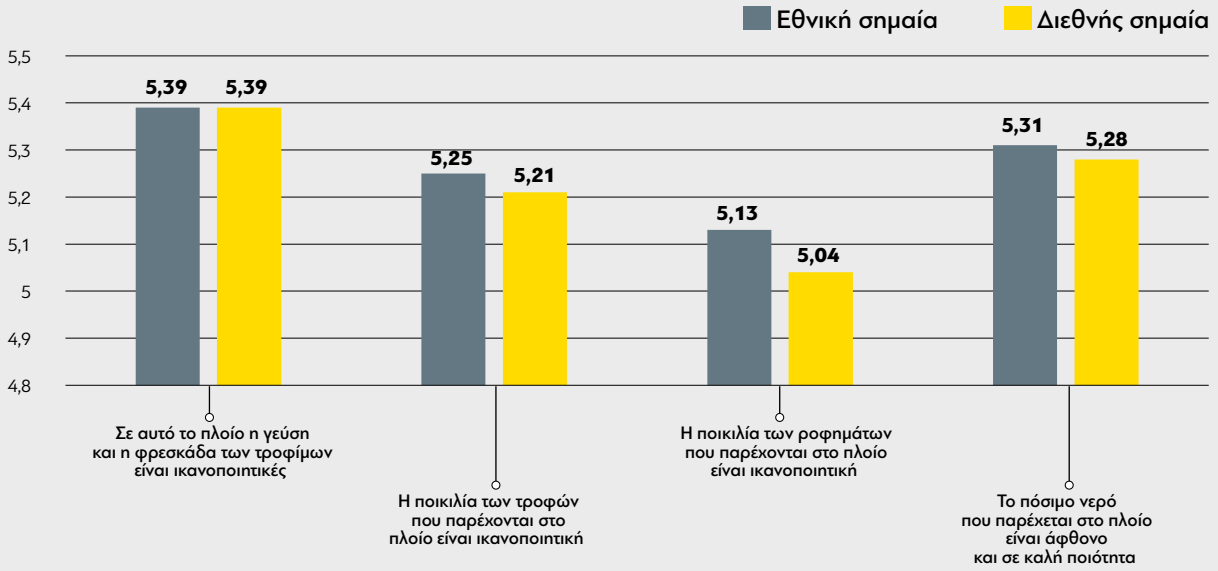
> **“ Οι ναυτικοί που απασχολούνται σε πλοία με διεθνή σημαία τείνουν να αισθάνονται πιο ασφαλείς για την απασχόλησή τους σε σύγκριση με αυτούς υπό εθνική σημαία.**

Δείγμα της μελέτης

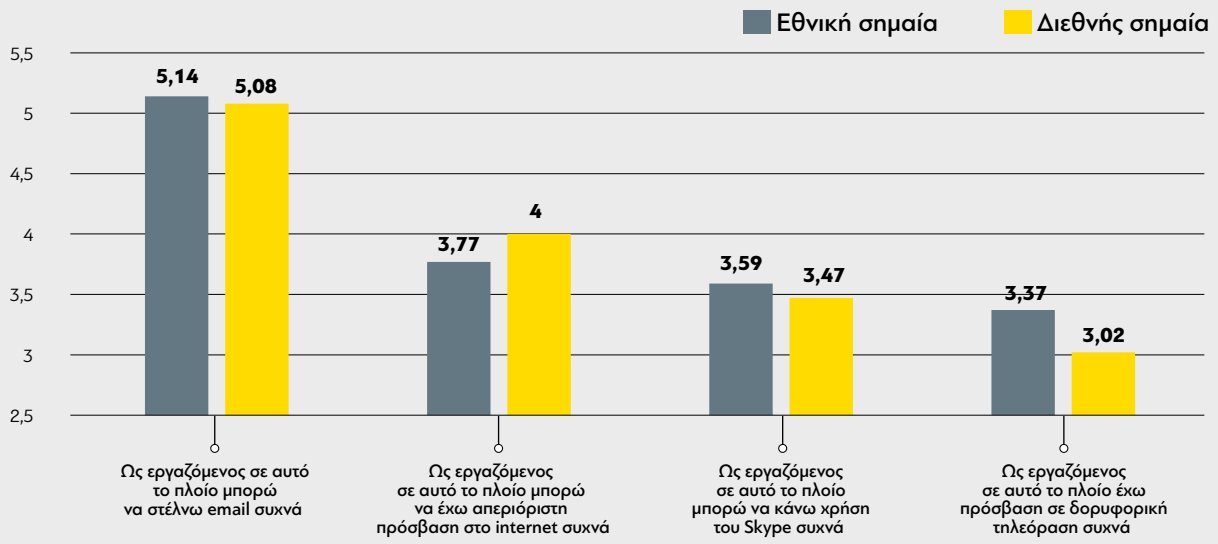
Το κοινό-στόχος της παρούσας μελέτης ήταν ναυτικοί που απασχολούνταν σε εμπορικά πλοία, καθώς και ναυτικοί που είχαν απασχοληθεί σε πλοία τα τελευταία χρόνια. Για τους σκοπούς της έρευνας χρησιμοποιήθηκε ένα εργαλείο κατασκευής ηλεκτρονικού ερωτηματολογίου, το οποίο διανεμήθηκε ηλεκτρονικά στο κοινό-στόχο της έρευνας σε πλοία ανά τον κόσμο και συμπληρώθηκε με τη φροντίδα έμπειρων ερευνητών online. Κατά τη στιγμή ολοκλήρωσης της ηλεκτρονικής έρευνας, είχαν συγκεντρωθεί 2.174 απαντήσεις από ναυτικούς. Μετά την εξαίρεση από περαιτέρω ανάλυση συγκεκριμένων απαντήσεων λόγω ελλιπώς συμπληρωμένων ερωτηματολογίων, το τελικό δείγμα διαμορφώθηκε σε ένα σύνολο 1.612 ναυτικών, των οποίων οι απαντήσεις κρίθηκαν κατάλληλες για στατιστική επεξεργασία.

Στη συντριπτική πλειοψηφία τους (95,22%) οι ναυτικοί του δείγματος είχαν απασχοληθεί σε πλοία τα δύο τελευταία χρόνια (μέχρι τη χρονική στιγμή διεξαγωγής της έρευνας), ενώ σχεδόν οι μισοί από τους ερωτηθέντες ναυτικούς είναι Φιλιππινέζοι (49,1%) **(Διάγραμμα 1)**, ακολουθούμενοι από τους Ουκρανούς (17,1%), τους Ρώσους (15,9%) και τους Ινδούς (11,2%). Σχεδόν όλοι οι ναυτικοί του δείγματος είναι άντρες (99,22%) και στην πλειονότητά τους γεννήθηκαν μεταξύ 1971 και 2000. Το 24,5% των ερωτηθέντων ασκούν το ναυτικό επάγγελμα 7-12 έτη, ενώ το 22,9% από αυτούς είναι ναυτικοί για περισσότερα από 20 χρόνια. Τα επικρατέστερα τμήματα στα οποία οι ναυτικοί του δείγματος εργάζονται στο πλοίο είναι το κατάστρωμα (57,4%) και το μηχανοστάσιο (37,2%), ενώ η κυρίαρχη σημαία πλοίου στο δείγμα είναι

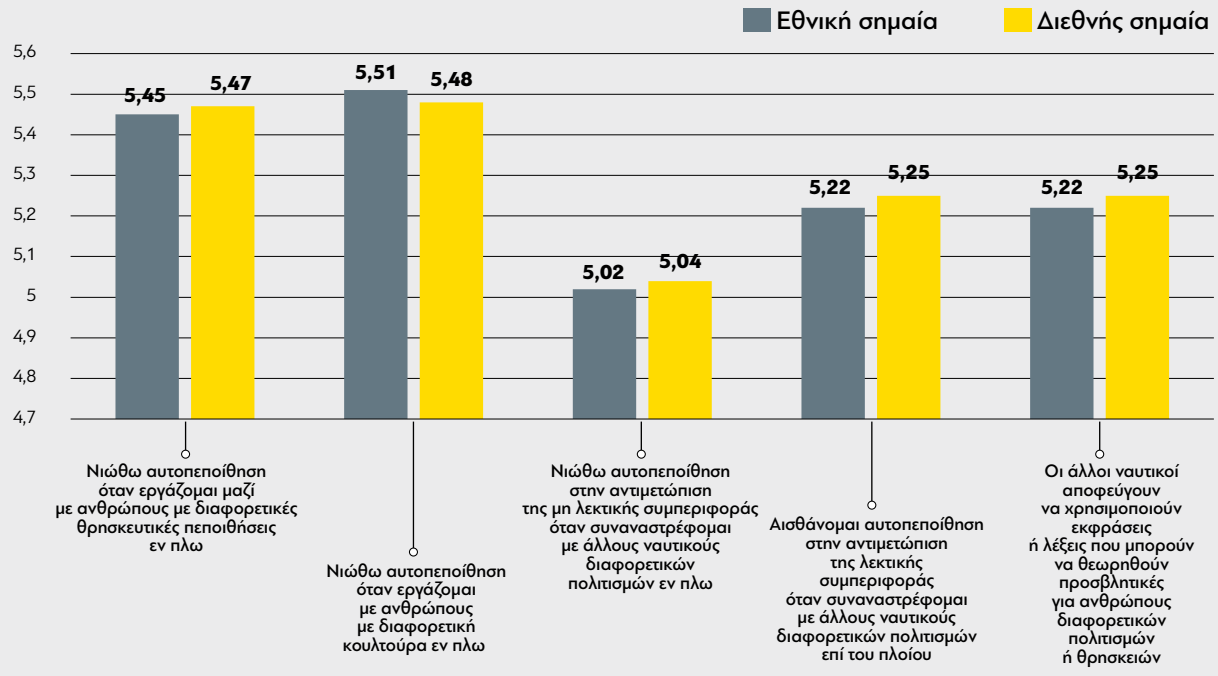
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΚΑΙ ΠΟΤΩΝ



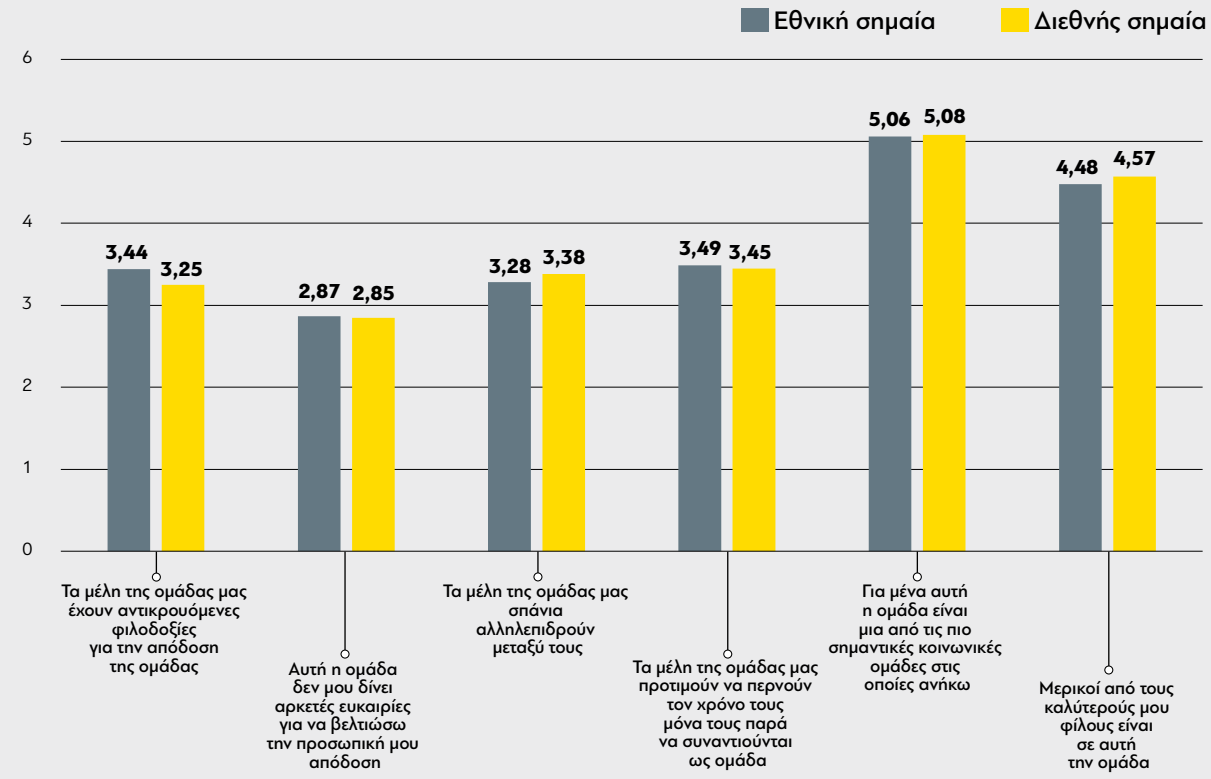
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



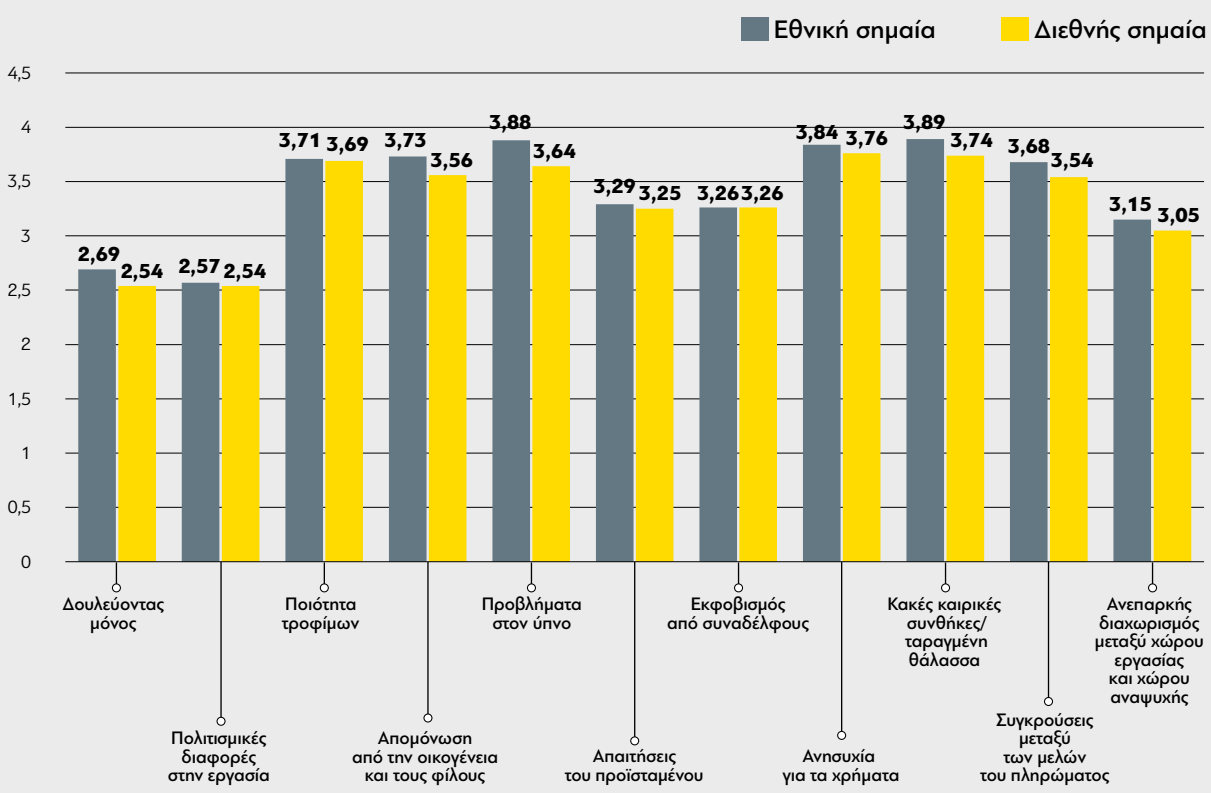
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΗΣ ΔΙΑΣΤΑΣΗΣ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΥΝΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΗΡΕΑΣΜΟΥ ΨΥΧΟΛΟΓΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ



αυτή της Λιβερίας (23,1%) **(Διάγραμμα 2)**, ακολουθούμενη από την Αντίγκουα (ή Αντίγκουα και Μπαρμπούντα) (14,3%) και τα Νησιά Μάρσαλ (11,5%). Γενικά, η πλειοψηφία (76,32%) των σημαιών που φέρουν τα πλοία στα οποία απασχολήθηκαν οι ναυτικοί του δείγματος είναι διεθνής. Περισσότεροι από τους μισούς ναυτικούς απασχολούνται είτε σε πλοίο μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (33,1%) είτε σε πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (27,0%). Οι ερωτηθέντες ναυτικοί κλήθηκαν να χαρακτηρίσουν το μέγεθος της εταιρείας για την οποία εργάζονται σε σύγκριση με τους μεγαλύτερους ανταγωνιστές αυτής. Οι περισσότεροι ανέφεραν ότι η εταιρεία είναι μεσαίου (44,5%) και μεγάλου (31,9%) μεγέθους.

Αποτελέσματα έρευνας

Για τους σκοπούς της μελέτης χρησιμοποιήθηκαν οι κατάλληλες στατιστικές τεχνικές προκειμένου να εξεταστεί κατά πόσον παρουσιάζονται στατιστικά σημαντικές διαφορές ανάμεσα στις τιμές που εμφανίζονται στο γκρουπ των ναυτικών που απασχολούνται σε πλοία που φέρουν εθνική σημαία (γκρουπ 1) και στο γκρουπ των ναυτικών που απασχολούνται σε πλοίο διεθνούς νηολογίου (γκρουπ 2) προκειμένου να προσδιοριστεί εάν οι μέσοι όροι του σχετικού πληθυσμού είναι στατιστικά σημαντικά διαφορετικοί. Αξίζει να σημειωθεί ότι η στατιστική σημαντικότητα δηλώνει την πιθανότητα ότι ένα αποτέλεσμα δεν οφείλεται στην τύχη, ενώ στατιστικά σημαντική διαφορά σημαίνει ότι η διαφορά αυτή των μέσων τιμών μεταξύ των δύο γκρουπ πιθανότατα αντανακλά μια «πραγματική» διαφορά στον πληθυσμό από τον οποίο προήλθαν τα γκρουπ αυτά. Τα διαγράμματα αντανακλούν τις μέσες τιμές των απαντήσεων που δόθηκαν από τους ναυτικούς του δείγματος (ανά γκρουπ ανάλογα με την απασχόληση σε πλοίο εθνικής ή διεθνούς σημαίας). Υπενθυμίζεται ότι οι κλίμακες μέτρησης που χρησιμοποιήθηκαν στο ερωτηματολόγιο εκτείνονταν από την τιμή 1 έως 7.

Διαστάσεις ευημερίας

Σε γενικές γραμμές, οι ναυτικοί του δείγματος φαίνεται να αξιολογούν θετικά τις διαστάσεις του ερωτηματολογίου, αφού οι μέσες τιμές κυμαίνονται από 5 έως 5,8. Εξαίρεση αποτελούν οι δύο δηλώσεις που περιγράφουν τη διάσταση «Δονήσεις και ποιότητα ύπνου», στις οποίες οι μέσες τιμές κυμαίνονται γύρω στο 4 με 5, κάτι το οποίο υποδηλώνει μία πιο ουδέτερη στάση από τους ναυτικούς των δύο γκρουπ αναφορικά με τη συγκεκριμένη διάσταση.

> **«Η έρευνα εισάγει και προτείνει ένα επιστημονικά άρτια δομημένο, νέο και ολιστικό «soft» εργαλείο αξιολόγησης της «Ευημερίας» ή «Κοινωνικής Ευημερίας» των ναυτικών.**

Επίσης, εξαίρεση αποτελούν και οι δηλώσεις της διάστασης «Επικοινωνία» **(Διάγραμμα 6)**, όπου οι μέσες τιμές των απαντήσεων είναι κάτω από 4, δηλαδή φαίνεται πως οι ναυτικοί επιθυμούν περισσότερη και αν είναι δυνατόν απεριόριστη πρόσβαση στο διαδίκτυο, χρήση Skype και χρήση δορυφορικής σύνδεσης τηλεόρασης. Όμως, φαίνεται ότι και οι δύο ομάδες συμφωνούν (αξιολογούν θετικά) τη δυνατότητα συχνής αποστολής email, κάτι το οποίο φαίνεται από τις μέσες τιμές στη συγκεκριμένη δήλωση.

Αναφορικά με την αξιολογούμενη διάσταση ευημερίας που αφορά την ομάδα «Θερμοκρασία, αέρας και εξαερισμός» **(Διάγραμμα 3)**, η υψηλότερη μέση τιμή εμφανίζεται στη δήλωση «Σε αυτό το πλοίο, ο εξαερισμός των χώρων διαμονής είναι επαρκής» τόσο για το γκρουπ των ναυτικών που απασχολείται σε πλοίο εθνικής σημαίας (γκρουπ 1) όσο και γι' αυτούς που ταξιδεύουν σε πλοίο διεθνούς σημαίας (γκρουπ 2). Γενικά, οι αντιλήψεις των ναυτικών που απασχολούνται σε πλοίο διεθνούς νηολογίου φαίνεται να είναι ελαφρώς θετικότερες (υψηλότερες μέσες τιμές) σε σχέση με τους συναδέλφους τους που ανήκουν στο γκρουπ 1, κάτι το οποίο φαίνεται να συμβαίνει και με την πλειονότητα των δηλώσεων που απαρτίζουν τις υπόλοιπες διαστάσεις της ευημερίας των ναυτικών.

Αναφορικά με τη διάσταση «Διακόσμηση και καθαριότητα» **(Διάγραμμα 4)**, και τα δύο γκρουπ ναυτικών ▶

έδωσαν την υψηλότερη μέση τιμή στη δήλωση «Σε αυτό το πλοίο, οι καμπίνες του πληρώματος και οι χώροι διαμονής είναι καθαροί και καλοσυντηρημένοι», ενώ αναφορικά με τη διάσταση «Θόρυβος και φωτισμός», οι ναυτικοί φαίνεται να συμφωνούν με τη δήλωση «Σε αυτό το πλοίο, ο φωτισμός στους άλλους χώρους (εκτός από καμπίνες και χώρους διαμονής) είναι καλός» περισσότερο σε σχέση με τις υπόλοιπες τρεις δηλώσεις. Από την άλλη μεριά, η δήλωση «Αισθάνομαι αυτοπεποίθηση όταν επιδεικνύω μη λεκτικούς τρόπους συμπεριφοράς (π.χ. χειρονομίες) κατά την αλληλεπίδρασή μου με άλλους ναυτικούς διαφορετικής κουλτούρας στο πλοίο» παρουσιάζει χαμηλότερη μέση τιμή σε σχέση με τις υπόλοιπες της κατηγορίας της διάστασης της ευημερίας που ονομάζεται «Πολιτισμική διάσταση» **(Διάγραμμα 7)**.

Παρά το γεγονός ότι φαινομενικά υπάρχουν μικρές διαφοροποιήσεις στις μέσες τιμές των αντιλήψεων των ναυτικών των δύο γκρουπ, η στατιστική ανάλυση έδειξε ότι δεν υπάρχουν στατιστικά σημαντικές διαφορές στη συντριπτική πλειονότητα στις μέσες τιμές των μεταβλητών αυτών των ναυτικών των δύο γκρουπ (τόσο των επιμέρους δηλώσεων όσο και συγκεντρωτικά των διαστάσεων της ευημερίας των ναυτικών).

Στην προσπάθεια ορισμού της ευημερίας των ναυτικών είναι απαραίτητο να προσδιοριστούν όλες οι απαραίτητες ανάγκες για να είναι οι ναυτικοί υγιείς και ευτυχισμένοι.

Άλλες μεταβλητές έρευνας

Οι ναυτικοί των δύο γκρουπ φαίνεται να διαφωνούν με τις περισσότερες δηλώσεις που περιγράφουν τη συνεκτικότητα της ομάδας **(Διάγραμμα 8)**, κάτι το οποίο είναι λογικό αν αναλογιστεί κανείς ότι οι δηλώσεις αυτές είναι διατυπωμένες με «αρνητικό τρόπο» (π.χ. «Τα μέλη της ομάδας μας σπάνια αλληλεπιδρούν μεταξύ τους») και τείνουν να διαφωνούν με αυτές. Με μοναδική εξαίρεση τη δήλωση «Τα μέλη της ομάδας μας έχουν αντικρουόμενες φιλοδοξίες για την απόδοση της ομάδας», η στατιστική ανάλυση δεν αποκάλυψε σημαντικές διαφορές στις μέσες τιμές των αντιλήψεων των δύο γκρουπ ναυτικών αναφορικά με τις δύο διαστάσεις της συνεκτικότητας της ομάδας (και τις επιμέρους συνιστώσες αυτών).

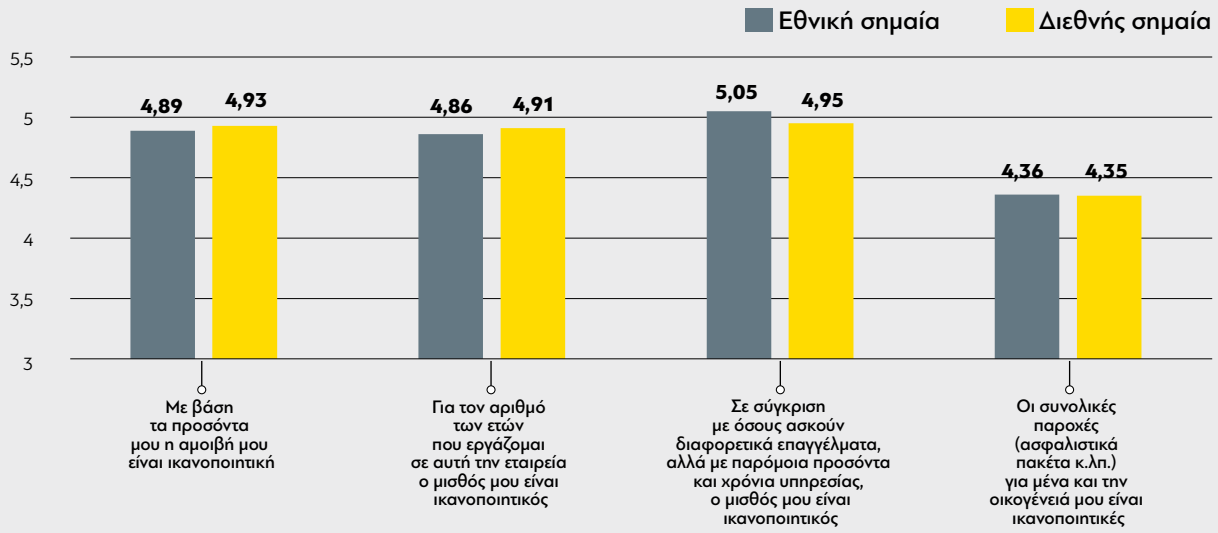
Σχετικά με τους παράγοντες που ενδέχεται να επηρεάσουν αρνητικά τη διάθεση των ναυτικών στο πλοίο **(Διάγραμμα 9)**, στατιστικά σημαντικές διαφορές μεταξύ εθνικών και διεθνών σημαιών εντοπίζονται στη μεταβλητή της δυσκολίας στον ύπνο, με τη μέση τιμή να είναι υψηλότερη στο γκρουπ των ναυτικών σε πλοία εθνικών σημαιών. Υπενθυμίζεται ότι οι ναυτικοί κλήθηκαν να αξιολογήσουν τον βαθμό στον οποίο ο καθένας από τους παράγοντες δύναται να επηρεάσει αρνητικά τη διάθεσή τους σε μία κλίμακα από 1: Καμία απολύτως επίδραση έως 7: Εξαιρετικά μεγάλη επίδραση. Η διακύμανση των τιμών γύρω από την τιμή 3 δηλώνει ότι οι παράγοντες αυτοί φαίνεται να έχουν λίγη επίδραση στη διάθεση των ναυτικών. Επιπλέον, δεν εντοπίστηκαν στατιστικά σημαντικές διαφορές στις μέσες τιμές των μεταβλητών «Συναισθήματα των ναυτικών κατά την έναρξη της βάρδιάς τους στο πλοίο» και «Διάθεση των ναυτικών σε διαφορετικές καταστάσεις». Παρ' όλα αυτά, ενδιαφέρον παρουσιάζει η εμφάνιση θετικών συναισθημάτων στους ναυτικούς κατά την έναρξη της βάρδιάς τους, ενώ έχουν την καλύτερη διάθεση την πρώτη ημέρα στο σπίτι μετά από ταξίδι και τη χειρότερη διάθεση την τελευταία ημέρα στο σπίτι πριν από την έναρξη νέου ταξιδιού.

Οι ναυτικοί και στα δύο γκρουπ τείνουν να έχουν μια ουδέτερη στάση (ή να συμφωνούν ελαφρώς) αναφορικά με τις αντιλήψεις τους σχετικά με τις απολαβές τους **(Διάγραμμα 10)**. Επίσης, οι ναυτικοί του γκρουπ 1 (εθνικές σημαίες) έδωσαν στατιστικά χαμηλότερη μέση τιμή σε δύο δηλώσεις της εργασιακής ασφάλειας **(Διάγραμμα 11)** σε σύγκριση με τους ναυτικούς του γκρουπ 2 (διεθνείς σημαίες), ήτοι «Νιώθω ότι μπορώ να βρω μια παρόμοια δουλειά εύκολα» και «Αν φύγω από αυτή την εταιρεία, μπορώ να βρω μια καλύτερη δουλειά εύκολα». Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της ανάλυσης, δεν υπάρχουν στατιστικά σημαντικές διαφορές στη μέση τιμή των δηλώσεων που απαρτίζουν την εργασιακή ικανοποίηση και την πρόθεση των ναυτικών να εγκαταλείψουν το ναυτικό επάγγελμα, αλλά και συγκεντρωτικά στις διαστάσεις αυτές. Όμως, φαίνεται ότι οι ναυτικοί που απασχολούνται σε πλοία με διεθνή σημαία τείνουν να αισθάνονται πιο ασφαλείς για την απασχόλησή τους σε σύγκριση με τους ναυτικούς σε ένα πλοίο που είναι νηολογημένο με εθνική σημαία (ο παράγοντας της εργασιακής ασφάλειας παρουσίασε στατιστικά σημαντική διαφορά στη μέση τιμή ανάμεσα στα δύο γκρουπ των ναυτικών).

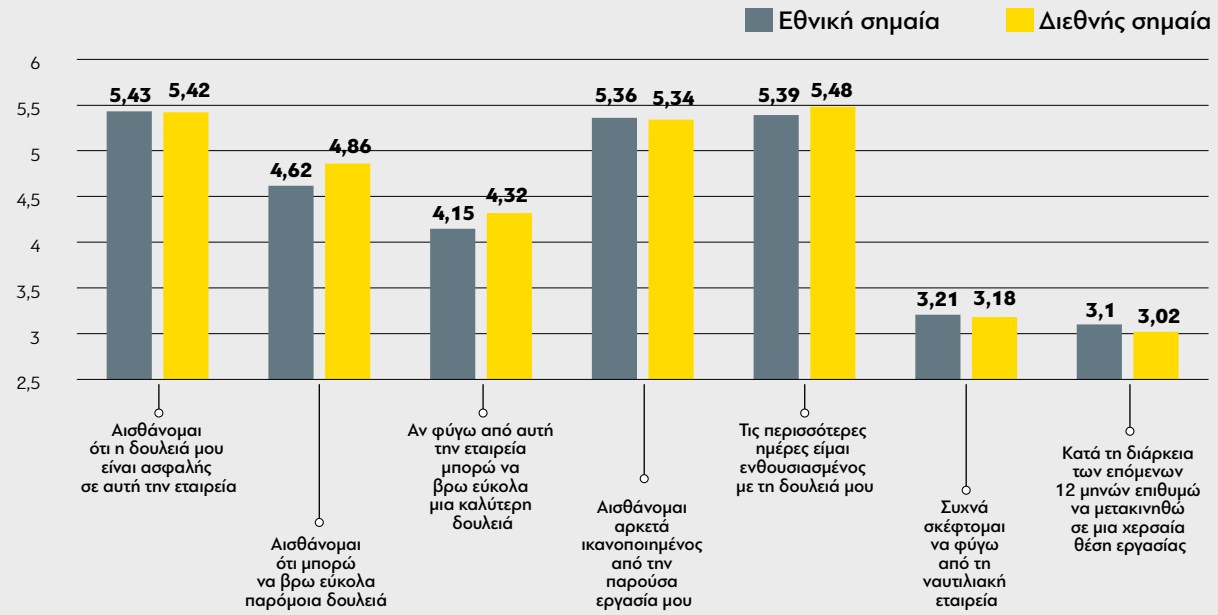
Συμπερασματικές προτάσεις μελέτης - έρευνας

Η έρευνα εισάγει και προτείνει ένα επιστημονικά άρτια δομημένο, νέο και ολιστικό «soft» εργαλείο αξιολόγησης της «Ευημερίας» (Well-Being) ή «Κοινωνικής Ευημερίας» (Social Sustainability) των ναυτικών, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τις ναυτιλιακές εταιρείες και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη (όπως εταιρείες διαχείρισης πληρωμάτων, ενώσεις ναυλωτών κ.ά.) για τη διερεύνηση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο. Το προτεινόμενο εργαλείο προορίζεται να υιοθετηθεί και να χρησιμοποιηθεί από τώρα και στο εξής ως βαρόμετρο για τη μέτρηση και τη συνεχή βελτίωση της εμπειρίας των

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10. ΑΠΟΛΑΒΕΣ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11. ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ, ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΜΟΝΗ ΣΤΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ





Το τελικό δείγμα διαμορφώθηκε σε ένα σύνολο 1.612 ναυτικών, των οποίων οι απαντήσεις κρίθηκαν κατάλληλες για στατιστική επεξεργασία.

ναυτικών επί των πλοίων. Το βαρόμετρο αυτό εστιάζει σε «soft» ζητήματα που αφορούν φυσικά, λειτουργικά, πολιτισμικά στοιχεία, αλλά και στοιχεία επικοινωνίας. Οι αναλύσεις που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της έρευνας αποκάλυψαν ότι η συνολική αξιολόγηση της ευημερίας των ναυτικών αφορά τόσο τις φυσικές πτυχές του περιβάλλοντος στο οποίο εργάζονται και ζουν (δηλαδή το πλοίο), όσο και άυλες πτυχές, οι οποίες περιγράφουν τον τρόπο με τον οποίο οι ναυτικοί αλληλεπιδρούν με άλλα άτομα, εστιάζοντας στις διαπροσωπικές σχέσεις και στην αποτελεσματική συνύπαρξη με άλλα άτομα σε ένα διαπολιτισμικό περιβάλλον.

Τα προτεινόμενα στοιχεία μέτρησης της ευημερίας των ναυτικών είναι δυνατό να κατηγοριοποιηθούν σε ένα σύνολο υποκείμενων διαστάσεων, οι οποίες είναι οι εξής: «Θερμοκρασία, αέρας και εξαερισμός», «Διακόσμηση και καθαριότητα», «Τρόφιμα και ποτά» **(Διάγραμμα 5)**, «Επικοινωνία», «Θόρυβος και φωτισμός», «Δονήσεις και ποιότητα ύπνου» και «Πολιτισμική διάσταση». Αναφορικά με τις άλλες μεταβλητές, η μελέτη ανέδειξε τη σημασία της συνεκτικότητας της ομάδας, των παραγόντων που ενδέχεται να επηρεάσουν αρνητικά τη διάθεση των ναυτικών, της διάθεσής τους σε διάφορες καταστάσεις και των συναισθημάτων τους στην έναρξη της βάρδιας, των αντιλήψεών τους σχετικά με τις απολαβές τους, της εργασιακής ασφάλειας, της εργασιακής ικανοποίησης, αλλά και της πρόθεσής τους να εγκαταλείψουν το ναυτικό επάγγελμα, ως συστατικά στοιχεία της συνολικής εμπειρίας που βιώνουν οι ναυτικοί στο εργασιακό τους περιβάλλον.

Συνολικά, η χρήση του εργαλείου της ευημερίας των ναυτικών μπορεί να αποτελέσει μία ένδειξη του βαθμού στον οποίο οι αντιλήψεις των ναυτικών σχετικά με την ευημερία τους αλλάζουν ή βελτιώνονται, παρέχοντας με αυτόν τον τρόπο τη δυνατότητα να αξιολογηθεί το τρέχον επίπεδο της αντιλαμβανόμενης ευημερίας στο πλοίο με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας της εργασιακής ζωής των ναυτικών. Επίσης, μέσω του εργαλείου, οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να μετρήσουν τις αντιλήψεις των μελών του πληρώματος σχετικά με την ευημερία σε όλο τον στόλο των πλοίων τους, αλλά και να εντοπίσουν περιοχές βελτίωσης ανάλογα με τις ανάγκες σε ατομικό επίπεδο, σε επίπεδο πλοίου ή σε επίπεδο στόλου. Άλλα οφέλη που απορρέουν από την υιοθέτηση και χρήση του συγκεκριμένου εργαλείου περιλαμβάνουν τον εντοπισμό πιθανών διαφορών στην αντιλαμβανόμενη ευημερία σε διαφορετικά πλοία του στόλου της εταιρείας και στην εφαρμογή στοχευμένων μέτρων και συγκεκριμένων δράσεων σε περιπτώσεις χαμηλών επιπέδων αντιλαμβανόμενης ευημερίας, καθώς και στην αξιολόγηση των μεταβολών στην αντιλαμβανόμενη ευημερία κατά το πέρασμα του χρόνου. Αξιοποιώντας το προτεινόμενο «soft» σύστημα αξιολόγησης, οι επιπτώσεις που φέρνουν αλλαγές στα αντιλαμβανόμενα επίπεδα ευημερίας των ναυτικών μπορούν να προσφέρουν χρήσιμα συμπεράσματα σχετικά με την επιλογή κατάλληλων πρακτικών και τη χάραξη των σωστών στρατηγικών όχι μόνο σε επίπεδο εταιρείας, αλλά και σε επίπεδο βιομηχανίας συνολικότερα.

Η επιλογή νηολογίου

Επιπλέον, μετά την εξέταση διαφόρων ομάδων ναυτικών, η έρευνα καταλήγει στο επιστημονικό συμπέρασμα ότι η επιλογή του νηολογίου (εθνική σημαία ή ανοικτό νηολόγιο) δεν σχετίζεται με τις αντιλήψεις που έχουν οι ναυτικοί σχετικά με την ύπαρξη καλύτερων ή χειρότερων συνθηκών εργασίας και διαβίωσης. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας, δεν εντοπίζονται στατιστικά σημαντικές διαφορές στις συνολικές διαστάσεις της ευημερίας των ναυτικών, στις διαστάσεις που περιγράφουν τη συνεκτικότητα της ομάδας, στον παράγοντα των αντιλήψεων σχετικά με τις απολαβές, στην εργασιακή ικανοποίηση και στην πρόθεση των ναυτικών να εγκαταλείψουν το ναυτικό επάγγελμα ανάμεσα στα γκρουπ των ναυτικών που απασχολούνται σε πλοία που φέρουν εθνική σημαία και σε πλοία που φέρουν διεθνή σημαία. Εξαίρεση αποτελεί ο παράγοντας της εργασιακής ασφάλειας, καθώς φαίνεται ότι οι ναυτικοί που υπηρετούν σε πλοία με διεθνή σημαία τείνουν να αισθάνονται πιο ασφαλείς σε σύγκριση με τους ναυτικούς σε πλοία που είναι νηολογημένα σε εθνική σημαία.

> **“ Οι ναυτικοί επιθυμούν περισσότερη και αν είναι δυνατόν απεριόριστη πρόσβαση στο διαδίκτυο, χρήση Skype και χρήση δορυφορικής σύνδεσης τηλεόρασης.**

Το γενικό εύρημα της μη ύπαρξης διαφορών στις αντιλήψεις ευημερίας ανάμεσα στους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία με εθνική σημαία και σ’ εκείνους σε πλοία με διεθνή σημαία όσον αφορά την ευημερία τους, αλλά και άλλους παράγοντες που σχετίζονται με την εμπειρία τους στο πλοίο, έρχεται σε αντίθεση με πιθανές παγιωμένες αντιλήψεις που επικρατούν στη ναυτιλιακή βιομηχανία και συνδέουν την ύπαρξη χαμηλών επιπέδων των προαναφερθεισών συνθηκών με τις σημαίες ευκαιρίας, ενώ καταδεικνύει ότι οι διαδικασίες που εφαρμόζονται πάνω στα πλοία ως απόρροια σχετικών υποχρεωτικών κανονισμών (όπως είναι η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας), τουλάχιστον στις πιο «μεγάλες» διεθνείς σημαίες (για παράδειγμα, Marshall Islands, Cyprus, Malta, Liberia κ.λπ.) είναι αποτελεσματικές ■

ΕΙΝΑΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΝΑ ΦΡΟΝΤΙΖΕΙΣ ΤΗΝ ΚΑΡΔΙΑ ΣΟΥ

Οι ναυτικοί είναι η καρδιά της ναυτιλιακής βιομηχανίας, γι' αυτό πρέπει να φροντίζουμε για την κατάρτιση – εκπαίδευσή τους, τις συνθήκες εργασίας τους, την ασφάλειά τους και την ευημερία τους, ώστε να προσελκύσουμε και τις νέες γενιές στα ναυτικά επαγγέλματα



Εμανουέλε Γκριμάλντι
Πρόεδρος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου

Οι **γιατροί** λένε ότι είναι σημαντικό να φροντίζουμε την καρδιά μας. Η καρδιά είναι ένα από τα πιο σημαντικά όργανα του ανθρώπινου σώματος, καθώς χτυπά περίπου 100.000 φορές την ημέρα και παρέχει οξυγόνο και θρεπτικά συστατικά σε ολόκληρο το σώμα 24 ώρες την ημέρα / επτά ημέρες την εβδομάδα. Οι ναυτικοί, κατά τη γνώμη μου, είναι εξίσου σημαντικοί για τη βιομηχανία μας όπως η καρδιά για το σώμα, καθώς διακινούν πάνω από το 90% του παγκόσμιου εμπορίου όλο τον χρόνο. Χωρίς τους ναυτικούς μας δεν θα είχαμε ναυτιλιακή βιομηχανία, πάνε χέρι χέρι, μαζί, οπότε, όπως θα έλεγε και ένας γιατρός, δεν μπορώ να τονίσω πόσο σημαντικό είναι να φροντίζουμε την καρδιά μας.

Πού βρισκόμαστε τώρα

Σήμερα υπάρχουν περίπου 1.900.000 ναυτικοί, οι οποίοι δραστηριοποιούνται σε περισσότερα από 74.000 πλοία. Το 2021 το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS), σε συνεργασία με την BIMCO, δημοσίευσε την έκθεση για το εργατικό δυναμικό των ναυτικών, η οποία παρείχε μια ολοκληρωμένη επισκόπηση της ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης για ναυτικούς με πιστοποίηση STCW που έχουν τα προσόντα να εργαστούν στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο. Η έκθεση προέβλεψε ότι θα υπάρξει ανάγκη για επιπλέον 90.000 πιστοποιημένους κατά STCW αξιωματικούς μέχρι το 2026. Ο αριθμός αυτός υπολογίστηκε πριν από τη σύγκρουση στην Ουκρανία, η οποία επηρέασε πάνω από το 14% του παγκόσμιου εργατικού δυναμικού των ναυτικών, οπότε είναι πλέον πιθανό να είναι υψηλότερος. Το γεγονός αυτό είναι ταπεινωτικό, διότι καθώς οι απαιτήσεις στη ναυτιλία αυξάνονται, αντιμετωπίζουμε έλλειψη ναυτικών και ο αντίκτυπος στην υγεία του κλάδου μας θα είναι σημαντικός.

Η πανδημία επιδείνωσε επίσης το ζήτημα της πρόσληψης και της διατήρησης των ναυτικών. Δυστυχώς, κατά τη διάρκεια της πανδημίας οι ναυτικοί μας ξεχάστηκαν από κάποιους και πολλοί υπέφεραν. Στο αποκορύφωμα της πανδημίας, 400.000 ναυτικοί επηρεάστηκαν από την κρίση αλλαγής πληρωμάτων, μη μπορώντας να επιστρέψουν στην ξηρά ή να έχουν πρόσβαση στα πλοία, λόγω των ταξιδιωτικών περιορισμών που επέβαλαν οι εθνικές και τοπικές αρχές. Υπήρχε πραγματική ανησυχία για την ευημερία και την ασφάλεια των ναυτικών και υπήρχε πραγματική απειλή για την αλυσίδα εφοδιασμού. Οι πιέσεις της πανδημίας ανάγκασαν πολύ περισσότερους ναυτικούς να εγκαταλείψουν τον κλάδο.

Η βελτίωση της ζωής του πληρώματος στα πλοία είναι το «κλειδί» για την ενθάρρυνση περισσότερων ανθρώπων να ενταχθούν στον κλάδο.

Ενώ η πανδημία έφερε τον κόσμο σε αδιέξοδο, ένα ενθαρρυντικό αποτέλεσμα ήταν ότι ο κλάδος μας ενώθηκε όπως ποτέ άλλοτε και αγωνιστήκαμε για να αναγνωριστούν οι ναυτικοί μας ως βασικοί εργαζόμενοι. Αυτό ήταν ένα σημαντικό βήμα, καθώς αναγνωρίστηκε ο ρόλος που διαδραματίζουν οι ναυτικοί μας στη μεταφορά τροφίμων, φαρμάκων, ενεργειακών προμηθειών και άλλων βασικών πρώτων υλών. Επιπλέον, τώρα γνωρίζουμε περισσότερο από ποτέ ότι για να επιτύχουμε τους συλλογικούς μας στόχους και να αντιμετωπίσουμε τα πιεστικά ζητήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος μας, το κλειδί είναι η συνεργασία.

Κοιτάζοντας μπροστά

Τι άλλο μπορεί να γίνει; Ο ναυτιλιακός τομέας προσφέρει μια καλή επαγγελματική σταδιοδρομία και στο ICS ενθαρρύνουμε πολλές κυβερνήσεις να το αναγνωρίσουν αυτό στις στρατηγικές τους για τη βιομηχανία και την απασχόληση. Είναι ζωτικής σημασίας η ναυτιλιακή βιομηχανία, οι κυβερνήσεις και τα συνδικάτα να συνεργαστούν για να αυξήσουν σημαντικά τα επίπεδα κατάρτισης και προσλήψεων, προκειμένου να αποφευχθεί η πιθανή έλλειψη 90.000 ναυτικών. Οι ναυτικοί είναι ζωτικής σημασίας για τις οικονομίες ορισμένων χωρών και θα πρέπει να γίνουν επενδύσεις για να εξασφαλιστεί ότι υπάρχει επαρκής αριθμός εξειδικευμένων ναυτικών.

Η βελτίωση της ζωής του πληρώματος στα πλοία είναι το «κλειδί» για την ενθάρρυνση περισσότερων ανθρώπων να ενταχθούν στον κλάδο. Σημαντικά βήματα έγιναν πέρυσι, με τους πλοιοκτήτες, τις κυβερνήσεις και τα συνδικάτα να συμφωνούν σε ζωτικής σημασίας επικαιροποιήσεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας. Αυτές οι επικαιροποιήσεις περιλαμβάνουν ενισχυμένες νομικές απαιτήσεις για την πρόσβαση των ναυτικών σε ιατρική περίθαλψη στη στεριά, ενισχυμένες πολιτικές υγείας και ασφάλειας στα πλοία και βελτιωμένη επικοινωνία των ναυτικών με τους αγαπημένους τους εν πλω.

Επί του παρόντος, υπάρχει επίσης και το ζήτημα της αναθεώρησης της σύμβασης STCW, για την οποία πιέζει το ICS στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι αυτή η σημαντική σύμβαση παραμένει κατάλληλη για τον σκοπό της, καθώς προχωράμε στο ταξίδι για την απαλλαγή από τον άνθρακα, που είναι μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που έχει μπροστά της η βιομηχανία μας. Συνεργαζόμαστε στενά με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), ο οποίος ευελπιστεί να έχει ολοκληρώσει τη διαδικασία αυτή έως το 2026.

Ναυτικοί και πράσινη ανάπτυξη

Η επίτευξη του φιλόδοξου στόχου για καθαρές - μηδενικές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα έως το 2050 και η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές είναι στην κορυφή της ατζέντας σχεδόν όλων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Το τοπίο των καυσίμων αυτή τη στιγμή είναι αβέβαιο όταν μιλάμε για τα

μελλοντικά πράσινα καύσιμα και τη ζήτησή τους. Πρέπει να θυμόμαστε ότι δεν υπάρχει μια λύση που να ταιριάζει σε όλα τα μεγέθη και, αντίθετα, η πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας θα έχει ένα μέλλον πολλαπλών καυσίμων. Τα βιοκαύσιμα, τα e-καύσιμα, το φυσικό αέριο και τα παράγωγα του υδρογόνου, ακόμη και η δέσμευση άνθρακα είναι πιθανό να διαδραματίσουν ρόλο στο μελλοντικό μίγμα καυσίμων για τη ναυτιλία.

Οι ναυτικοί ΠΡΕΠΕΙ να συμμετάσχουν στις συζητήσεις, καθώς η μετάβαση σε μια βιομηχανία που τροφοδοτείται από πράσινα καύσιμα και πράσινες τεχνολογίες θα απαιτήσει από τους εργαζόμενους να μάθουν και να εφαρμόσουν ένα νέο σύνολο δεξιοτήτων. Η εκπαίδευση των ναυτικών θα πρέπει να εξελίσσεται σύμφωνα με τις νέες τεχνολογίες που αναπτύσσονται και οι όποιες αποφάσεις λαμβάνονται θα πρέπει να έχουν τους ναυτικούς στο μυαλό τους. Η ταχύτητα και η κλίμακα των αλλαγών δεν μπορεί να αποβεί εις βάρος της ασφάλειας. Είναι σημαντικό να θυμόμαστε ότι πρόκειται για μια ευκαιρία για όλους, αναπτυγμένες και αναπτυσσόμενες χώρες, και κανείς δεν πρέπει να μείνει πίσω.

Σε αυτό το σημείο είναι τόσο σημαντικό το έργο της ομάδας εργασίας Just Transition Maritime Taskforce και χαίρομαι που το ICS συμμετέχει σε αυτό. Η Ομάδα Δράσης συγκροτήθηκε στην COP26, στη Γλασκόβη, τον Νοέμβριο του 2021 από το ICS, τη Διεθνή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ITF), το Παγκόσμιο Σύμφωνο των Ηνωμένων Εθνών (UNGC), τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO) και τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), με βασικό στόχο να στηρίξει τους ναυτικούς και τις κοινότητές τους κατά τη διάρκεια της ενεργειακής μετάβασης, προωθώντας παράλληλα την απαλλαγή της ναυτιλίας από τον άνθρακα. Έχει σχεδιαστεί για να διασφαλίσει ότι η απάντηση της ναυτιλίας στην κλιματική έκτακτη ανάγκη θέτει τους ναυτικούς στο επίκεντρο της λύσης, υποστηριζόμενη από τις παγκοσμίως καθιερωμένες αρχές της δίκαιης μετάβασης. Με απλά λόγια, η Δίκαιη Μετάβαση είναι μια δίκαιη και ισότιμη απάντηση με επίκεντρο τον άνθρωπο για την αντιμετώπιση της κλιματικής έκτακτης ανάγκης.

Κατά τη διάρκεια της COP27 στο Sharm El Sheik, τον Νοέμβριο του 2022, η Ομάδα Δράσης για τη Δίκαιη Μετάβαση στη Ναυτιλία εγκαινίασε ένα σχέδιο δράσης που καθορίζει συστάσεις και χαρτογραφεί μια πορεία για την απελευθέρωση των δεξιοτήτων των ναυτικών που απαιτούνται για την υποστήριξη των στόχων της ναυτιλίας για την απαλλαγή από τον άνθρακα. Το σχέδιο δράσης 10 σημείων αναπτύχθηκε ως το επόμενο βήμα στην έρευνα και τη μοντελοποίηση που διεξήγαγε ο DNV -η οποία ανατέθηκε από την Ομάδα Δράσης για τη Δίκαιη Μετάβαση στη Ναυτιλία- και διαπιστώθηκε ότι εκατοντάδες χιλιάδες ναυτικοί -έως και 800.000- θα χρειαστούν πρόσθετη κατάρτιση έως τα μέσα της δεκαετίας του 2030.



SHUTTERSTOCK

Η ναυτιλία ως καριέρα έχει αλλάξει, δημιουργώντας χώρο για ένα εργατικό δυναμικό χωρίς αποκλεισμούς και πρέπει να επενδύσουμε στην κάλυψη των κενών, δημιουργώντας ένα πιο ποικιλόμορφο εργατικό δυναμικό.

Οι συστάσεις για δράση 10 σημείων περιλαμβάνουν την ενίσχυση των παγκόσμιων προτύπων κατάρτισης, τη διασφάλιση μιας προσέγγισης με προτεραιότητα στην υγεία και την ασφάλεια και τη σύσταση συμβουλευτικών εθνικών συμβουλίων ναυτικών δεξιοτήτων. Όλα τα σημεία είναι αλληλένδετα και ζωτικής σημασίας για τις αναπτυσσόμενες και τις αναπτυγμένες χώρες καθώς προχωρούμε στην ενεργειακή μετάβαση.

Ποιος θα είναι ο ναυτικός μας το 2050;

Η πρόσληψη και η διατήρηση των ναυτικών είναι ζωτικής σημασίας για να συνεχίσει ο κλάδος μας να λειτουργεί αποτελεσματικά και αποδοτικά. Για τον λόγο αυτό, τον Ιούνιο του τρέχοντος έτους φέρνουμε τον κλάδο σε επαφή στη σύνοδο κορυφής Shaping the Future of Shipping - Seafarer 2050, στη Μανίλα, όπου θα εξετάσουμε την κατάρτιση και την εκπαίδευση που θα χρειαστεί ο μελλοντικός ναυτικός, την πρόσληψη και τη διατήρηση των ναυτικών, την ευημερία των ναυτικών και τις ευκαιρίες για εθνική οικονομική ανάπτυξη.

Οι εταιρείες πρέπει επίσης να διαδραματίσουν κάποιον ρόλο και θα πρέπει να υιοθετήσουν μια νέα προσέγγιση στις στρατηγικές προσλήψεων, ιδιαίτερα αναγνωρίζοντας ότι είναι καιρός να επενδύσουμε σημαντικά στη διαφοροποίηση του πληθυσμού των ναυτικών. Η ναυτιλία ως καριέρα έχει αλλάξει, δημιουργώντας χώρο για ένα εργατικό δυναμικό χωρίς αποκλεισμούς και πρέπει να επενδύσουμε στην κάλυψη των κενών, δημιουργώντας ένα πιο ποικιλόμορφο εργατικό δυναμικό.

Προσωπικά απασχολώ πληρώματα για περισσότερα από εκατό πλοία και γνωρίζω από πρώτο χέρι την αξία της εργασίας των ναυτικών και τον κρίσιμο ρόλο που διαδραματίζουν. Ένας από τους βασικούς μου στόχους από τη θέση του προέδρου του ICS είναι να βοηθήσω στην εξεύρεση λύσεων για τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος μας σχετικά με την πρόσληψη προσωπικού, τις συνθήκες εργασίας και την προσέλκυση της επόμενης γενιάς ναυτικών σε αυτόν τον ποικιλόμορφο και ενδιαφέροντα κλάδο.

Στις 25 Ιουνίου θα γιορτάσουμε και πάλι την Ημέρα του Ναυτικού και πρέπει να θυμόμαστε ότι οι ναυτικοί μας πρέπει να αναγνωρίζονται, να γίνονται σεβαστοί και να προστατεύονται από τον κλάδο. Οι άνθρωποί μας είναι, άλλωστε, η καρδιά της βιομηχανίας μας και -όπως λέει κάθε καλός γιατρός- είναι σημαντικό να φροντίζετε την καρδιά σας για να συνεχίσει να χτυπά δυνατά.

Έως και 800.000 ναυτικοί θα χρειαστούν πρόσθετη κατάρτιση μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 2030 στο πλαίσιο της πράσινης μετάβασης.

ΗΓΕΤΙΔΑ ΚΑΙ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ Η ΕΛΛΑΔΑ

Βασική προϋπόθεση για να διατηρήσει η χώρα μας τα πρωτεία στην παγκόσμια ναυτιλία είναι η κατάρτιση νέων αξιωματικών με γνώμονα τις ραγδαίες εξελίξεις που φέρνουν στο ναυτικό επάγγελμα οι επαναστατικές αλλαγές στον τομέα της τεχνολογίας



Λεωνίδας Δημητριάδης - Ευγενίδης

Πρόεδρος του Ιδρύματος Ευγενίδου και πρέσβης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) στην Ελλάδα

Το θέμα της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα και, εν συνεχεία, η εκπαίδευση, η εν πλω μαθητεία και κατάρτιση, είναι ένα διαχρονικό θέμα που απασχολεί με αυξανόμενη ένταση τη ναυτιλία των Ελλήνων.

Η ελληνική ναυτιλία πρωταγωνιστεί και στο εθνικό επίπεδο, και στο παγκόσμιο επίπεδο. Συνεισφέρει με πάνω από 7% αμέσως και εμμέσως στο ΑΕΠ της χώρας και δημιουργεί πάνω από 160.000 θέσεις εργασίας στην ελληνική οικονομία. Προϋπόθεση για να διατηρήσει αυτόν τον παγκόσμιο πρωταγωνιστικό της ρόλο η ελληνική ναυτιλία είναι να υπάρχουν καταρτισμένα στελέχη, που να μπορούν να αφομοιώνουν, να παρακολουθούν, να εφαρμόζουν τις επαναστατικές αλλαγές που οι ραγδαίες εξελίξεις της τεχνολογίας φέρνουν και θα φέρνουν στο ναυτικό επάγγελμα. Για να είναι αυτό δυνατόν είναι απαραίτητο να έχουμε υψηλής ποιότητας ναυτική εκπαίδευση, που θα παράγει αξιωματικούς πλοίου ανταγωνιστικούς όχι μόνο σε εθνικό αλλά και σε διεθνές επίπεδο.

Ταυτόχρονα, οι σύγχρονες εξελίξεις γύρω από τις νέες απαιτήσεις των περιβαλλοντικών κανονισμών διαμορφώνουν το νέο πλαίσιο για το ποιες πρέπει να είναι οι γνώσεις και οι δεξιότητες του σύγχρονου Έλληνα και Ελληνίδας αξιωματικού (γέφυρας/μηχανής), των οποίων η κατάκτηση είναι βασικό προαπαιτούμενο για να είναι παγκοσμίως ανταγωνιστικοί ως αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού. Το αναντίρρητο DNA και τα διαχρονικά χαρακτηριστικά των Ελλήνων που ασχολούνται με τη θάλασσα, όπως η αντίληψή τους, η οξυδέρκειά τους, η μοναδική τους ικανότητα να λύνουν πολύπλοκα θέματα σε σύνθετες και απρόβλεπτες καταστάσεις, οι ηγετικές τους ικανότητες, συμπληρώνουν το ψηφιδωτό των προαπαιτούμενων συστατικών για μία επιτυχημένη σταδιοδρομία στη θάλασσα.

Σε επίπεδο προσέλκυσης αισθανόμαστε ότι η βιομηχανία μας έχει αρχίσει, μαζί με την πολιτεία και τους θεσμικούς εταίρους, να προσεγγίζει πιο σωστά το θέμα, όπου η προσωπική επαφή, ο διάλογος, κυρίως απευθείας με τη νεολαία, βάζει τις σωστές βάσεις, γιατί στη σημερινή εποχή η έντιμη, καλά οργανωμένη διάδραση, όπως έχουν καταδείξει και σοβαρές έρευνες, είναι πολύ πιο σημαντική από ψηφιακές εκστρατείες, χωρίς βέβαια να υποτιμούμε τον ρόλο τους.

Το Ίδρυμα Ευγενίδου προωθεί τη δημιουργία ψηφιακού εκπαιδευτικού υλικού και τη νέα δόμηση ψηφιακής διδασκαλίας στις ΑΕΝ.

Έχουν γίνει πολλά βήματα στη ναυτική εκπαίδευση. Θα αναφέρω μερικά μόνο: Βελτίωση των προγραμμάτων σπουδών που έχουν άμεση σχέση με τα προσόντα με τα οποία οι απόφοιτοι φεύγουν από τις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, προσπάθειες βελτίωσης της κατάστασης που σχετίζεται με το εκπαιδευτικό και το διοικητικό προσωπικό, προσπάθειες για τη βελτίωση των πραγμάτων στις κτιριακές υποδομές, στον εξοπλισμό, στα εργαστήρια.

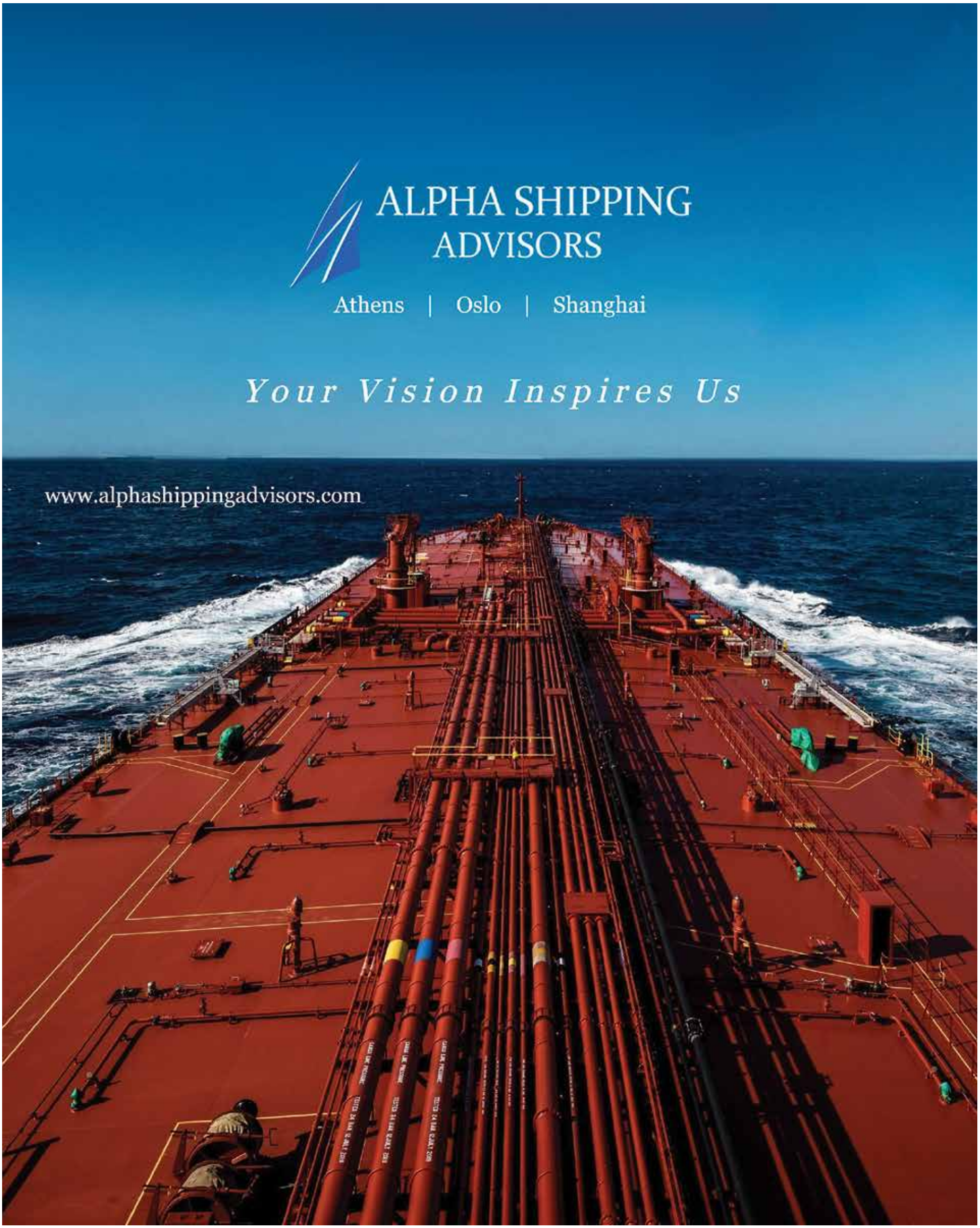
Έχουν γίνει πολλά. Πρέπει όμως και μπορούν να γίνουν πολλά ακόμα. Αναφέρω ενδεικτικά μόνο ότι υπάρχουν μεγάλα περιθώρια βελτίωσης στον τρόπο εισαγωγής στο σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης, στον τρόπο με τον οποίο θα αξιολογείται και θα πιστοποιείται κάθε Α.Ν.Ι., στα μέτρα ενθάρρυνσης που πρέπει να υιοθετηθούν για την προσέλκυση αναβαθμισμένου ακαδημαϊκού προσωπικού στις ΑΕΝ, στην κτιριακή υποδομή, που σε κάποιες περιπτώσεις πρέπει τα κτίρια να κατασκευασθούν από την αρχή, αλλά και γενικότερα στον υλικοτεχνικό εξοπλισμό.

Αναφέρω χωριστά την ανάγκη εισαγωγής νέων μεθόδων μάθησης, επειδή είναι ιδιαίτερα σημαντικό. Το υπουργείο Ναυτιλίας στα μέσα του 2021 ξεκίνησε μία μεγάλη τομή, τον ψηφιακό μετασχηματισμό της ναυτικής εκπαίδευσης. Δύο σημαντικοί στόχοι είναι η δημιουργία ψηφιακού εκπαιδευτικού υλικού και η από την αρχή δόμηση ψηφιακής διδασκαλίας των μαθημάτων, που θα επιτρέψει όχι μόνο τη διά ζώσης αλλά και την υβριδική διδασκαλία και στους δύο αυτούς στόχους. Το Ίδρυμα Ευγενίδου έχει την ευθύνη για την προώθηση των στόχων αυτών και θα διεκπεραιώσει σωστά και σύντομα όλα εκείνα τα οποία χρειάζονται προκειμένου αυτοί οι δύο στόχοι να υλοποιηθούν.

Επίσης, πολύ σημαντικό ζήτημα είναι η παροχή ουσιαστικών οικονομικών κινήτρων και άλλων παροχών για προσέλκυση επαρκώς καταρτισμένων ναυτοδιδασκάλων στη δημόσια ναυτική εκπαίδευση. Είναι ένα χρόνιο ζήτημα, που απαιτεί άμεση λύση.

Συνοψίζοντας, οι θεμελιώδεις αλλαγές στην τεχνολογία και οι προσδοκίες της αγοράς απαιτούν συνεχή αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Το παραδοσιακό πρόγραμμα σπουδών θα πρέπει να αλλάζει έγκαιρα για να αντικατοπτρίζει και να εμπνέεται από τη διαρκώς εξελισσόμενη καινοτομία στον κλάδο. Η ναυτική εκπαίδευση θα πρέπει να ανταποκρίνεται στις περιβαλλοντικές, κοινωνικές και τεχνικές εξελίξεις και να προετοιμάζει αποφοίτους με τις απαιτούμενες δεξιότητες για το μέλλον.

Όλα αυτά όμως προϋποθέτουν συντονισμό, κοινό όραμα και δέσμευση όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Απαιτείται, ταυτόχρονα, συντονισμός όλων των δράσεων ακόμα και στην προσέλευση, γιατί μία λάθος νότα χαλά όλη τη μουσική. Η πρώτη ναυτιλία παγκοσμίως απαιτείται να ηγείται της Ναυτικής Εκπαίδευσης.


ALPHA SHIPPING
ADVISORS
Athens | Oslo | Shanghai
Your Vision Inspires Us
www.alphashippingadvisors.com

ΚΟΙΤΩΝΤΑΣ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΜΕ ΔΙΟΡΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Η περιβαλλοντική πρόκληση διαφέρει από τις υπόλοιπες που αντιμετώπισαν με επιτυχία κατά το παρελθόν η ελληνική αλλά και η παγκόσμια ναυτιλία, διότι δεν είναι μια εμπορική προσαρμογή σε τεχνολογικές εξελίξεις, αλλά μία προσαρμογή σε απαιτήσεις της διεθνούς κοινότητας



Γιάννης Πλατσιδάκης
Επίτιμος πρόεδρος της Intercargo

Διαχρονικά η ελληνική ναυτιλία έχει αντεπεξέλθει με επιτυχία σε διάφορες τεχνολογικές μεταβολές, οι οποίες είχαν καταλυτικές επιπτώσεις στην παγκόσμια ναυτιλία. Από τα ιστία, στα ξηρά καύσιμα, στα υγρά καύσιμα, στα διπύθμενα δεξαμενόπλοια, στην κατακόρυφη αύξηση των LNG πλοίων της, στην αναγέννησή της μετά τη σχεδόν ολοκληρωτική καταστροφή της ελληνόκτητης ναυτιλίας στη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Μια νέα πρόκληση, όμως, η περιβαλλοντική, έχει έρθει και απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή. Κανονισμοί επιβάλλονται είτε σε διεθνές επίπεδο είτε από περιφερειακά κέντρα, ενώ και εταιρείες εμπλεκόμενες στο διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο έχουν απαιτήσεις. Η σημασία των τελευταίων δεν πρέπει να υποβαθμίζεται, δεδομένης της ανάγκης των εταιρειών αυτών να δείξουν τόσο την ευαισθησία τους για την προστασία του περιβάλλοντος όσο και τη συνειδητή προσήλωσή τους στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των μεταφορών τους. Η περιβαλλοντική πρόκληση διαφέρει από τις αναφερθείσες διότι δεν είναι μια εμπορική προσαρμογή σε τεχνολογικές εξελίξεις, αλλά μία προσαρμογή σε απαιτήσεις της διεθνούς κοινότητας. Η παγκόσμια ναυτιλία -και συνεπώς η ελληνόκτητη ναυτιλία, με το ιδιαίτερα μεγάλο βάρος της στην παγκόσμια ναυτιλία- είναι πλέον στο στόχαστρο κυβερνήσεων, διεθνών οργανισμών, αλλά και ατομικά των πολιτών και των μέσων μαζικής ενημέρωσης. Η διαδικασία της προσαρμογής έχει αρχίσει, οπότε η προσπάθεια πρέπει να εστιαστεί στον επηρεασμό των εξελίξεων και την εφαρμοστικότητα των κανονισμών. Έχει χαθεί πολύτιμος χρόνος, αλλά περιθώρια υπάρχουν. Η εστίαση των προσπαθειών πρέπει να είναι στην πρακτική εφαρμογή των απαιτήσεων, στη σωστή ενημέρωση τόσο των νομοθετών όσο και, πιο σημαντικό, της κοινωνίας. Η επικέντρωση των περιβαλλοντικών κανονισμών στη ναυτιλία είναι σαφώς δυσανάλογη του περιβαλλοντικού αποτυπώματός της (λιγότερο από 3% του παγκόσμιου αποτυπώματος, όταν το 90% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται από τη ναυτιλία). Δυστυχώς, ο ισχυρισμός των ανωτέρω ποσοστών δεν επηρεάζει τη στάση της κοινωνίας. Πρέπει να τονιστεί ο δυσανάλογος χειρισμός της ναυτιλίας σε σχέση με άλλες, ιδιαίτερα ρυπογόνες βιομηχανίες, αλλά και άλλες εμπορικές και ατομικές ενέργειες. Τα πλοία ως μονάδες έχουν επωμιστεί ένα σωρό δείκτες για την ενεργειακή / περιβαλλοντική απόδοσή τους. Αναρωτιόμαστε, όμως, γιατί δεν συμβαίνει αυτό, π.χ., στην κατ' εξοχήν ρυπογόνο χρήση τροχοφόρων μέσων. Η μόνη ουσιαστική απαίτηση για τα επιβατικά αυτοκίνητα είναι ο διετής έλεγχός τους και ο έλεγχος των καυσαερίων τους μία φορά ετησίως, και τα δύο ουσιαστικά μόνο τη στιγμή του ελέγχου τους. Δεν υπάρχει απαίτηση για δήλωση των αγορασθέντων καυσίμων, των διανυθεισών αποστάσεων, τον αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών, τον λόγο της χρήσης τους. Γιατί, όμως, κάθε πλοίο καλείται να απολογείται γι' αυτά;

Η επικέντρωση των περιβαλλοντικών κανονισμών στη ναυτιλία είναι σαφώς δυσανάλογη του περιβαλλοντικού αποτυπώματός της.

Οι νομοθέτες, όταν θέλουν να βελτιώσουν την περιβαλλοντική επίπτωση των αυτοκινήτων, ειδοποιούν έγκαιρα τα εργοστάσια παραγωγής αυτοκινήτων για τους επερχόμενους περιορισμούς, βάζοντας μεταγενέστερους χρονικούς στόχους εφαρμογής τους. Γιατί, όμως, δεν επιβάλλουν παρόμοιες ειδοποιήσεις στα ναυπηγεία και στους κατασκευαστές μηχανών πλοίων; Γνωρίζουμε ότι ο λόγος έγκειται στο χαμηλό πολιτικό βάρος της ναυτιλίας και στη χαμηλή θέση της στην ιεραρχία των προτεραιοτήτων των κυβερνήσεων. Άλλη η βαρύτητα της αυτοκινητοβιομηχανίας και της βιομηχανίας, π.χ., μπίρας και άλλη εκείνη της ναυτιλίας.

Ο μόνος τρόπος αλλαγής πορείας είναι ο επηρεασμός των κυβερνήσεων μέσω της κοινής γνώμης με στοχοποιημένη ενημέρωση. Εύκολα λέγεται, αλλά πολύ δύσκολα επιτυγχάνεται! Πρέπει να τονίσουμε στην κοινωνία ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν κατασκευάζουν πλοία ή μηχανές πλοίων, ούτε παράγουν ναυτιλιακά καύσιμα. Απλά αγοράζουν ό,τι υπάρχει διαθέσιμο στην αγορά. Βέβαια, τον ρόλο αυτό δεν μπορεί να τον επωμιστεί μόνη της η ελληνική ναυτιλία, αλλά -λόγω του μεγέθους της και της συμμετοχής της σε διεθνείς οργανισμούς- θα μπορούσε να επηρεάσει σημαντικά.

Ο εορτασμός της Παγκόσμιας Ημέρας Ναυτιλίας (30 Σεπτεμβρίου) και της Ευρωπαϊκής Ημέρας Ναυτιλίας (20 Μαΐου, η οποία έγινε μιμούμενη τη δική μας Ημέρα Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλά χάθηκε στο πέρασμα των χρόνων) περνούν χωρίς αντίκτυπο στην ενημέρωση των μη ναυτιλιακών κύκλων της κοινωνίας. Παράλληλα, όμως, πρέπει να υπάρχει μία έγκαιρη αντίδραση σε εξελισσόμενους κανονισμούς για επιβεβαίωση της πρακτικής εφαρμογής τους. Η καθυστερημένη αντίδραση, ακόμα και εάν έχει επιτυχία, θα πετύχει μόνο το «κακό» να γίνει «λιγότερο κακό».

Το πιο ανησυχητικό, όμως, είναι ότι η μακρόχρονη αυτή διαδικασία ξεπερνά τους χρονικούς στόχους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και γενικότερα της κοινωνίας. Είναι ατυχές που η παγκόσμια ναυτιλία δεν κατόρθωσε να προωθήσει την άμεση εφαρμογή ενός περιβαλλοντικού φόρου στην πηγή διάθεσης των ναυτιλιακών καυσίμων. Θα ήταν ένας εύκολος τρόπος για τη συλλογή του αναλογούντος ποσού και τη διάθεσή του με ευθύνη των κυβερνήσεων, παράλληλα με την άμεση μετακύλιση του κόστους στους χρήστες των πλοίων, δηλαδή τους ναυλωτές, και όχι στους ιδιοκτήτες αυτών.

Χρειάζεται εγρήγορση, διορατικότητα, συντεταγμένη προσπάθεια. Ένα θετικό αποτέλεσμα θα είναι ευεργετικό και για το περιβάλλον και για την κοινωνία.



piraeustower.gr Ακτή Ποσειδώνος 2, 18531 Πειραιάς | T: 210 8774200 | E: info@piraeustower.gr

ΕΝΑ ΕΡΓΟ ΤΩΝ: DIMAND REAL ESTATE DEVELOPMENT · European Bank for Reconstruction and Development · PRODEA INVESTMENTS

Η ΓΑΛΑΝΟΛΕΥΚΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΣΥΣΤΑΤΙΚΑ ΤΗΣ

Η διορατικότητα, η κληροδοτηθείσα ναυτοσύνη, η ικανότητα διαχείρισης του κινδύνου, μα –πάνω απ' όλα– οι άνθρωποί της, πλοιοκτήτες και ναυτικοί, άνδρες και γυναίκες, σε θάλασσα και στεριά, έχουν συμβάλει καθοριστικά στην εδραίωση της Ελλάδας στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα



Μιχάλης Καρράς
Director Target Group

Η ναυτιλία, από αρχαιοτάτων χρόνων, αποτελεί βασικό πυλώνα και μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας, συνεισφέροντας τα μέγιστα στο ΑΕΠ της χώρας μας. Με αιώνες εμπειρίας στον χώρο, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν κερδίσει επάξια κυρίαρχη θέση στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα. Αυτή η επιτυχία τους, όμως, δεν ήρθε μόνη της, αλλά αποτελεί αδιαμφισβήτητα το αποτέλεσμα μιας σειράς σωστά συνδυασμένων παραγόντων.

Η συνταγή της επιτυχίας ασφαλώς δεν είναι μόνο μία. Υπάρχουν πολλές συνταγές που έχουν δοκιμαστεί μέσα από την πάροδο των ετών και έχουν κριθεί -εκ του αποτελέσματος- επιτυχημένες. Δεν σημαίνει, φυσικά, ότι επειδή μια συνταγή πέτυχε μια φορά θα πετυχαίνει πάντα. Είναι, δε, σαφές πως μια συνταγή έχει μεγαλύτερες πιθανότητες να πετύχει εάν συνδυαστούν σωστά τα υλικά της.

Γαλουχημένοι μέσα από την εμπειρία που οι παραδοσιακοί καραβοκύρηδες φρόντισαν να μεταλαμπαδεύσουν, σκοπός, και πρωτίστως καθήκον, ημών των νεότερων είναι να «μπερδέψουμε» τα υλικά της παραδοσιακής με αυτά της σύγχρονης συνταγής. Και για να γίνει αυτό, δεν έχουμε παρά να αξιοποιήσουμε με σεβασμό τα διδάγματά τους, υιοθετώντας πάντα με αφοσίωση, συγκέντρωση και επιμονή τις τάσεις της εποχής, με γνώμονα την τεχνολογική εξέλιξη και την προστασία του περιβάλλοντος. Ο παράγοντας τύχη διαδραματίζει πάντα τον ρόλο του, όμως ο Έλληνας πλοιοκτήτης έχει αποδείξει πως δύσκολα αιφνιδιάζεται.

Στους παράγοντες που συντέλεσαν στην επιτυχία της ελληνικής ναυτιλίας, θα πρέπει σίγουρα να εντάξουμε την ικανότητα διαχείρισης του κινδύνου, τη διορατικότητα και την ευελιξία στη λήψη αποφάσεων. Η ελληνική ναυτιλία παραμένει ο σημαντικότερος παγκόσμιος παίκτης και συνεχίζει να αναπτύσσεται σημαντικά, επιδιώκοντας τον συνεχή εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των υπηρεσιών που παρέχει. Για τη ναυτιλιακή επιχείρηση, ο ανθρώπινος παράγοντας αποτελεί τη σημαντικότερη παράμετρο. Η προίκα της ναυτοσύνης και η τεχνογνωσία που μας κληροδότησαν οι παλαιότερες γενιές είναι η ειδοποιός διαφορά των Ελλήνων ναυτικών και των στελεχών των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, το μεγάλο μας πλεονέκτημα, η μεγάλη μας δύναμη, ο λόγος που τα στελέχη της ναυτιλιακής μας κοινότητας είναι περιζήτητα σε όλον τον κόσμο, αυτοί οι 18.935 εν ενεργεία Έλληνες ναυτικοί (2022) και οι 160.000 και πλέον εργαζόμενοι στην ξηρά, σε διαχειρίστριες εταιρείες, αλλά και σε άλλες εταιρείες παρέχουσες συναφείς με αυτές ναυτιλιακές υπηρεσίες.

Η Ελλάδα μπορεί και πρέπει να καταστεί κέντρο ναυτικής και ναυτιλιακής εκπαίδευσης γιατί χρειάζεται στελέχη με κατάρτιση υψηλού επιπέδου.

Σήμερα, για να μπορεί να αντεπεξέλθει κανείς στο υψηλό επίπεδο και να καταφέρει να διατηρήσει μια θέση στην κορυφή, απαιτείται συνεχής εξέλιξη, κατάρτιση, επιμόρφωση και εξοικείωση -μεταξύ άλλων- με τους νέους κανονισμούς και τα κριτήρια βιωσιμότητας. Και οι ίδιοι οι ναυτικοί θα πρέπει να προσαρμόζονται και να προετοιμάζονται διαρκώς για να μπορούν να αντιμετωπίσουν τις ολοένα αυξανόμενες απαιτήσεις. Γι' αυτό ακριβώς θα πρέπει να γίνει στόχος, τόσο για την πολιτεία όσο και για τη ναυτιλιακή κοινότητα, αφενός η αναβάθμιση της δημόσιας ναυτικής και ναυτιλιακής εκπαίδευσης και αφετέρου η εξεύρεση του μηχανισμού που θα βοηθήσει την ιδιωτική εκπαίδευση να λειτουργήσει σε ένα ξεκάθαρο πλαίσιο και με συγκεκριμένο ρόλο. Θα πρέπει να αναπτυχθούν, δηλαδή, δράσεις και να ληφθούν πρωτοβουλίες ώστε να δοθεί κίνητρο και να αντιμετωπιστεί το έλλειμμα των 3.500 και πλέον ναυτικών με το οποίο βρίσκεται σήμερα αντιμέτωπη η ελληνική ναυτιλία: μια βιομηχανία που ευδοκίμησε σαφώς λόγω της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και χωρίς την εμπλοκή του κρατικού μηχανισμού. Δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να επαναπαυόμαστε και να εφησυχάζουμε. Αντίθετα, θα πρέπει να ατενίζουμε το μέλλον με σύνεση και αίσθημα ευθύνης. Η γνώση και η επιμόρφωση θα μας κρατήσουν πρωτοπόρους. Η Ελλάδα μπορεί και πρέπει να καταστεί κέντρο ναυτικής και ναυτιλιακής εκπαίδευσης γιατί η ελληνική ναυτιλία έχει ανάγκη το ανθρώπινο δυναμικό, άνδρες και γυναίκες, με υψηλού επιπέδου κατάρτιση.

Σε μια κατ' εξοχήν ανδροκρατούμενη βιομηχανία όπως αυτή, τα τελευταία χρόνια έχει σημειωθεί μια πολύ μικρή πρόοδος. Με βάση τα στοιχεία που έχει δημοσιοποιήσει ο ΙΜΟ, οι γυναίκες εξακολουθούν να αποτελούν μόνο το 2% του εργατικού δυναμικού που απασχολείται στον ναυτιλιακό κλάδο και μόλις το 1% της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας. Στις γυναίκες της ναυτιλίας πρέπει να προσφέρονται ίσες ευκαιρίες και ίση μεταχείριση και φυσικά η δυνατότητα της συνεχούς επαγγελματικής ανέλιξης.

Συνοψίζοντας, λοιπόν, η συνταγή της επιτυχίας της ελληνικής ναυτιλίας βρίσκεται στα συστατικά της στοιχεία: τη διορατικότητα, την κληροδοτηθείσα ναυτοσύνη και την ικανότητα διαχείρισης του κινδύνου, μα κατά κύριο λόγο στον άνθρωπο, τον Έλληνα πλοιοκτήτη, που επιχείρησε και πέτυχε τον σωστό συγκερασμό τους, και τον άνθρωπο της ναυτιλίας -είτε πρόκειται για τους ναυτικούς είτε για τα στελέχη που εργάζονται στην ξηρά-, που, άρτια καταρτισμένος και συνεχώς εξελισσόμενος, έχει συμβάλει καθοριστικά στην εδραίωση της ελληνικής ναυτιλίας στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα. Αυτά τα στοιχεία είναι που την ξεχωρίζουν από άλλες ναυτιλιακές δυνάμεις και αυτά που θα την κρατήσουν στην κορυφή.

TOTOTHEO
MARITIME

3D Virtual Tours

Taking situational awareness to the next level

- Interactive 360 virtual tours, available on any computer, tablet or phone (Android and iOS)
- Online/Offline and VR compatible
- Immersive walkthroughs, making the familiarization and learning experience widely accessible and tailor made
- Enabling virtual remote inspections

360 VR-Tour

Scan me

totoTheo.com

ΠΡΟΣΩ ΟΛΟΤΑΧΩΣ ΜΕ «ΣΚΛΗΡΕΣ» ΔΕΞΙΟΤΗΤΕΣ

Εν μέσω ραγδαίων τεχνολογικών εξελίξεων, η βελτίωση των λεγόμενων hard skills είναι αυτή που θα βοηθήσει τη ναυτιλιακή βιομηχανία να αντιμετωπίσει κρίσιμες προκλήσεις, όπως η ψηφιοποίηση, η Τεχνητή Νοημοσύνη, το IoT και τα νέα καύσιμα



Σταύρος Χατζηγρηγόρης

Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός ΕΜΠ, Advanced Engineering Services

Βρισκόμαστε πλέον για τα καλά στο 2023 και μπορούμε να πούμε λίγα λόγια για τις επιδόσεις του ελληνόκτητου στόλου το 2022 και τις ανάγκες για το έτος που διανύουμε. Οικονομικά ήταν μια καλή χρονιά, με την επιφύλαξη της μείωσης του μεγέθους του στόλου. Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, ο στόλος έχει μειωθεί κατά 30 πλοία, 5,7 εκατ. τόνους σε GT και 6,1 εκατ. τόνους σε DWT. Για πρώτη φορά στη σύγχρονη εποχή ο αριθμός των πλοίων με ελληνική σημαία έχει μειωθεί στα 496 (στοιχεία Μαρτίου), δημιουργώντας ένα δύσκολο περιβάλλον για την απασχόληση Ελλήνων αξιωματικών.

Οι μεγάλες εταιρείες συνέχισαν να αναπτύσσονται (ειδικά εκείνες με υψηλή χρηματοδότηση), ενώ οι μικρότερες εταιρείες, που αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της ελληνικής ναυτιλίας, ακολούθησαν μια πιο συγκρατημένη επενδυτική πολιτική. Ο αριθμός των πλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας, αλλά διαχείρισης από επαγγελματίες διαχειριστές, ξεπερνά πλέον τα 500 και ορισμένα απ' αυτά διαχειρίζονται από κοινά αναπτυσσόμενες εταιρείες. Κάποιοι πλοιοκτήτες εξετάζουν τώρα πιο ενεργά και τις ναυλώσεις τύπου bare boat (γυμνή ναύλωση).

Επιστρέφοντας στο παρελθόν, κατά την άποψή μου, η επιτυχία της ελληνικής ναυτιλίας μπορεί να αποδοθεί στην εφαρμογή οικογενειακών επιχειρηματικών μοντέλων, στην καλλιέργεια και την απασχόληση προσωπικού με υψηλές δεξιότητες (πολλοί από αυτούς προερχόμενοι από ναυτική καριέρα) και στις πολλαπλές δεξιότητες που αποκτούσε το διοικητικό προσωπικό δουλεύοντας σε ένα ανοιχτό περιβάλλον, όπου η επικοινωνία μεταξύ των τμημάτων ενθαρρυνόταν ιδιαίτερα και ήταν εντελώς ελεύθερη.

Η εφαρμογή επιχειρηματικών μοντέλων περισσότερο εταιρικού τύπου (παρόμοιων με αυτά που εφαρμόζουν οι τράπεζες ή άλλες μεγάλες εταιρείες) μπορεί να αξιοποιηθεί από εταιρείες που θέλουν να εκμεταλλεύονται στο έπακρο δανειακά μοντέλα, αλλά είναι αμφίβολο εάν θα βοηθήσει τις μικρότερες εταιρείες. Σίγουρα θα λειτουργήσει ενάντια στην πρακτική εμπειρία και στις γνώσεις των ανθρώπων που στελεχώνουν τις υψηλά εξειδικευμένες θέσεις στα ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία.

Η Τεχνητή Νοημοσύνη μπορεί να βελτιώσει την αποδοτικότητα των πλοίων και να δώσει λύσεις σε απρόβλεπτες βλάβες.

Τα τελευταία περίπου 15 χρόνια το ενδιαφέρον εστιάζεται στη βελτίωση του επιπέδου και της κουλτούρας ασφάλειας των εταιρειών διαχείρισης και στην εφαρμογή soft skills (κάποια από τα οποία δεν ανταποκρίνονται στις πραγματικές ανάγκες των ελληνικών εταιρειών). Έχουν μετρηθεί τα αποτελέσματα της εφαρμογής των soft skills με ειλικρινή και ακριβή τρόπο; Πιθανότατα όχι. Πρόσφατα στοιχεία που δημοσιοποιήθηκαν από ασφαλιστικές εταιρείες δείχνουν αύξηση των απαιτήσεων για ζημιές μηχανημάτων και τα τελευταίως στατιστικά στοιχεία για την ασφάλεια, που δημοσιεύτηκαν από τους ισχυρότερους υποστηρικτές των soft skills, δεν είναι ενθαρρυντικά.

Τα soft skills μπορούν να οριστούν ως τα προσωπικά χαρακτηριστικά που επιτρέπουν σε ένα άτομο να αλληλεπιδρά αποτελεσματικά με τους άλλους σε ένα κοινωνικό και εργασιακό περιβάλλον. Παραδείγματα κοινωνικών δεξιοτήτων είναι η επικοινωνία, η ομαδική εργασία, η διαχείριση του χρόνου, η διαχείριση του άγχους, η ηγεσία, το άνοιγμα στην κριτική, η ανθεκτικότητα και άλλα.

Τα hard skills είναι οι δεξιότητες που απαιτείται να διαθέτει ένα άτομο για την εκτέλεση συγκεκριμένων καθηκόντων. Αποτελούν το θεμέλιο των ανθρώπινων κοινωνιών από την αυγή του πολιτισμού. Παραδείγματα hard skills είναι η μηχανική και η βιομηχανική παραγωγή, η χρηματοοικονομική και η λογιστική, η υγειονομική περίθαλψη και οι ιατρικές διαγνώσεις, η ανάπτυξη κώδικα για ηλεκτρονικούς υπολογιστές, οι νομικές γνώσεις, ο χειρισμός νέων τεχνολογιών (συμπεριλαμβανομένων των νέων καυσίμων), η ψηφιοποίηση και άλλα.

Πώς θα πρέπει να «βελτιώσουμε» τη θέση μας απέναντι στη ραγδαία τεχνολογική ανάπτυξη της εποχής μας; Ζητήσαμε από το ChatGPT να μας συστηθεί. Όπως γνωρίζετε, είναι η πρώτη φορά που ένα «ρομπότ» που μπορεί να παράγει ενημερωτικές και κατά κάποιον τρόπο δημιουργικές απαντήσεις που μοιάζουν με ανθρώπινες είναι διαθέσιμο στο κοινό σε μεγάλη κλίμακα.

Ρωτήσαμε: «Παρακαλώ, συστηθείτε στο κοινό και περιγράψτε τον λόγο ύπαρξής σας και τις ικανότητές σας».

Και λάβαμε την απάντηση: «Γεια σας! Είμαι το ChatGPT, ένα μεγάλο γλωσσικό μοντέλο που αναπτύχθηκε από την OpenAI. Σκοπός μου είναι να βοηθήσω τους ανθρώπους να δημιουργούν απαντήσεις που μοιάζουν ανθρώπινες με βάση τις ερωτήσεις, τα σχόλια και τα αιτήματά τους. Έχω εκπαιδευτεί σε ένα μεγάλο σύνολο δεδομένων από διαφορετικές πηγές, το οποίο μου επιτρέπει να κατανοώ και να απαντώ σε μια μεγάλη ποικιλία θεμάτων και γλωσσικών στιλ.

Οι δυνατότητές μου περιλαμβάνουν την απάντηση ερωτήσεων, την παροχή πληροφοριών για διάφορα θέματα, τη συμμετοχή σε συζητήσεις, τη δημιουργία κειμένου σε διαφορετικά στιλ και τόνους, ακόμη και την παροχή συμβουλών ή απόψεων όταν ζητούνται. Ωστόσο, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ενώ μπορώ να παρέχω πολύτιμες γνώσεις και βοήθεια, τελικά είμαι απλώς μια μηχανή και δεν πρέπει να βασίζεστε στις ιατρικές, νομικές ή οικονομικές συμβουλές μου για να παίρνετε κρίσιμες αποφάσεις που απαιτούν ανθρώπινη εμπειρία και κρίση».

Ας προχωρήσουμε λίγο περισσότερο στο

μεσοπρόθεσμο μέλλον: Ποιες είναι σήμερα οι κρίσιμες τεχνολογικές προκλήσεις που αντιμετωπίζουμε;

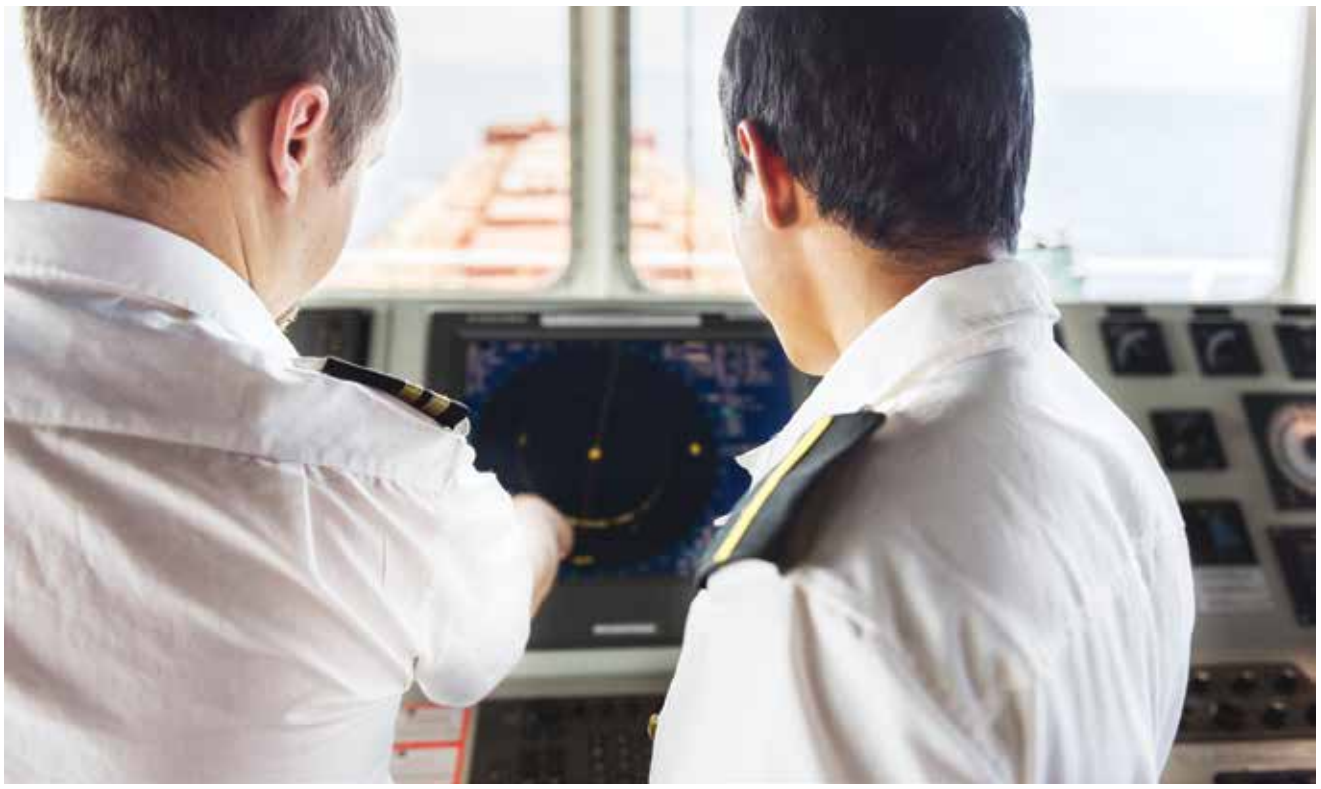
Η ψηφιοποίηση είναι η διαδικασία μετατροπής των αναλογικών πληροφοριών σε ψηφιακή μορφή για επεξεργασία και αποθήκευση. Η ψηφιοποίηση μπορεί να έχει μεγάλο αντίκτυπο σε ένα επιχειρηματικό μοντέλο και να προσφέρει νέες ευκαιρίες για έσοδα. Είναι η διαδικασία μετάβασης σε μια ψηφιακή επιχείρηση.

Η μετάβαση προς την ψηφιοποίηση και την αυτοματοποίηση επιταχύνεται στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Βοηθά στον εξορθολογισμό των υφιστάμενων διαδικασιών, στη δημιουργία νέων επιχειρηματικών ευκαιριών και στον μετασχηματισμό των αλυσίδων εφοδιασμού και της γεωγραφίας του εμπορίου.

Η Τεχνητή Νοημοσύνη (ΤΝ) είναι η νοημοσύνη που επιδεικνύουν οι μηχανές (άψυχα αντικείμενα). Η Τεχνητή Νοημοσύνη λειτουργεί με την επεξεργασία, την ανάλυση μεγάλων ποσοτήτων δεδομένων και τη χρήση μοντέλων για την πραγματοποίηση προβλέψεων σχετικά με μελλοντικές καταστάσεις. Οι καθημερινές εφαρμογές της ΤΝ περιλαμβάνουν: αυτόματα ρομπότ επικοινωνίας, προηγμένες μηχανές αναζήτησης, εξατομικευμένα προφίλ πελατών (Amazon, Netflix κ.λπ.), κατανόηση της ανθρώπινης ομιλίας (που χρησιμοποιείται για τη Siri, την Alexa κ.λπ.), αυτοκινούμενα αυτοκίνητα, αυτοματοποιημένη λήψη αποφάσεων κ.λπ.

Στη ναυτιλία, η Τεχνητή Νοημοσύνη μπορεί να βελτιώσει την αποδοτικότητα των πλοίων, να μειώσει τις εκπομπές ρύπων, να ενισχύσει την προληπτική συντήρηση των πλοίων, να μειώσει τον αριθμό των ανθρώπων στο πλοίο και πολλά άλλα, τα οποία και αναμένουμε. Υπάρχουν βέβαια σοβαρές ανησυχίες σχετικά με την ηθική χρήση της ΤΝ. Η αυτόματη μάθηση των μηχανών (ML) είναι ένα υποπεδίο της Τεχνητής Νοημοσύνης που επικεντρώνεται στον σχεδιασμό αλγορίθμων και στατιστικών μοντέλων που επιτρέπουν στα συστήματα υπολογιστών να μαθαίνουν και να βελτιώνονται αυτόματα, χωρίς να έχουν προγραμματιστεί ρητά για να το κάνουν.

Η αυτόματη μάθηση των μηχανών (ML) έχει καταστεί σημαντικό εργαλείο σε πολλούς τομείς, όπως η χρηματοοικονομική, η υγειονομική περίθαλψη, το μάρκετινγκ και η ρομποτική, και έχει τη δυνατότητα να φέρει επανάσταση στον τρόπο με τον οποίο αλληλεπιδρούμε και χρησιμοποιούμε την τεχνολογία στην καθημερινότητά μας. Η ναυτιλία θα μπορούσε επίσης να εκμεταλλευτεί τα οφέλη της ML. Οι δυνατότητές της θα βοηθήσουν στην ανάλυση δεδομένων, λαμβάνοντας υπόψη δεδομένα όπως τα μοντέλα του καιρού ή τους κύκλους της ναυτιλίας. Η αυτοματοποίηση των διαδικασιών μπορεί να βοηθήσει στον εντοπισμό προβλημάτων πριν αυτά συμβούν, δίνοντας χρόνο για προσαρμογές. Οι αλγόριθμοι ML μπορούν να βελτιώσουν τη λειτουργία στα αυτοματοποιημένα μηχανήματα, επιτρέποντας τη μερική αυτονομία των πλοίων.



SHUTTERSTOCK

Η μετάβαση προς την ψηφιοποίηση και την αυτοματοποίηση επιταχύνεται στη ναυτιλία, με την εφαρμογή των νέων τεχνολογιών να ανοίγει τον δρόμο για την ανάπτυξη του «αυτόνομου πλοίου» στο μέλλον.

Το Internet of Things ή IoT αναφέρεται στην έννοια της σύνδεσης οποιασδήποτε συσκευής με το διαδίκτυο και μεταξύ τους, επιτρέποντας τη συλλογή, την ανάλυση και τον έλεγχο δεδομένων σε πραγματικό χρόνο και δημιουργώντας ένα ευφυές δίκτυο διασυνδεδεμένων συσκευών και συστημάτων.

Ωστόσο, το IoT εγείρει επίσης ανησυχίες σχετικά με την προστασία της ιδιωτικής ζωής, την ασφάλεια και την αξιοπιστία, καθώς ο τεράστιος όγκος δεδομένων που παράγονται απ' αυτές τις συσκευές μπορεί να είναι ευάλωτος σε επιθέσεις στο διαδίκτυο, σε παραβιάσεις δεδομένων και σε άλλες απειλές ασφαλείας. Το ζήτημα του «garbage in, garbage out» παραμένει σε ισχύ.

Το blockchain είναι μια τεχνολογία βάσης δεδομένων που επιτρέπει ασφαλείς και διαφανείς συναλλαγές, χωρίς την ανάγκη ύπαρξης μια κεντρικής αρχής ή κάποιου διαμεσολαβητή. Ορισμένα από τα οφέλη του blockchain είναι η ακρίβεια των αποτελεσμάτων επεξεργασίας λόγω της απουσίας της ανθρώπινης δραστηριότητας στην επαλήθευση, η μείωση του κόστους λόγω τη μη εμπλοκής τρίτων, οι ασφαλείς, ιδιωτικές και αποτελεσματικές συναλλαγές, μια εναλλακτική λύση για τον τραπεζικό τομέα και ένας τρόπος διασφάλισης προσωπικών πληροφοριών για τους πολίτες που ζουν σε χώρες με ασταθείς κυβερνήσεις ή μη δημοκρατικά καθεστώτα. Το blockchain μπορεί να μετριάσει ορισμένα από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει εδώ και καιρό η ναυτιλιακή βιομηχανία, όπως οι καθυστερήσεις, που συχνά προκαλούνται από αργές χειροκίνητες διοικητικές διαδικασίες.

Η εφαρμογή των παραπάνω τεχνολογιών και των hard skills στη ναυτιλιακή βιομηχανία ανοίγει τον δρόμο για την ανάπτυξη του «Αυτόνομου Πλοίου». Τα αυτόνομα συστήματα ελέγχου πλοίων μειώνουν την πιθανότητα ανθρώπινου λάθους - την πιο κοινή αιτία συναγερμών ασφαλείας και ατυχημάτων. Μια από τις επιτροπές του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) πρότεινε έναν προκαταρκτικό ορισμό των αυτόνομων πλοίων ως Maritime Autonomous Surface Ships (MASS).

Έχω αφήσει για το τέλος το θέμα της εξάλειψης του άνθρακα και τα πολλαπλά καύσιμα που μπορεί να είναι διαθέσιμα στο μέλλον. Υγροποιημένο φυσικό αέριο, μεθανόλη, υγραέριο, βιοκαύσιμα, υδρογόνο, συνθετικά καύσιμα, μπαταρίες, κυψέλες καυσίμου, ενέργεια από ξηρά, πράσινα καύσιμα, πυρηνική ενέργεια κ.λπ. Από την «εξαφάνιση του κάρβουνου» λίγο μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, δηλαδή για περίπου 80 χρόνια, η ναυτιλία χρησιμοποιεί σχεδόν αποκλειστικά μία μόνο οικογένεια ορυκτών καυσίμων. Ακόμη και μικρές αλλαγές, όπως η μείωση του θείου στα ναυτιλιακά καύσιμα το 2020, αύξησαν τους κινδύνους που σχετίζονται με την προμήθεια και τη χρήση των καυσίμων. Πόσος χρόνος θα χρειαστεί για τους ανθρώπους που υπηρετούν στα πλοία να εκπαιδευτούν στα νέα καύσιμα και να μειώσουν τους κινδύνους ασφαλείας που σχετίζονται με αυτά;

Σας έπεισα ότι πρέπει να αρχίσουμε να βελτιώνουμε τα hard skills που απαιτούνται για να προχωρήσει η ναυτιλιακή βιομηχανία μπροστά; Ή μήπως θα παραμείνουμε ρομαντικοί και θα συνεχίσουμε να εστιάζουμε στα soft skills ακόμα και όταν στο μέλλον πρόκειται να δούμε πλοία να λειτουργούν με έναν άνθρωπο και έναν σκύλο, όπου η δουλειά του ανθρώπου, όπως ισχυρίζεται το γνωστό ανέκδοτο, θα είναι να ταΐζει τον σκύλο;

Οι αλγόριθμοι ML μπορούν να βελτιώσουν τη λειτουργία των μηχανημάτων νέας τεχνολογίας και να βοηθήσουν στην επισκευή βλαβών.

ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ & ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΕΧΝΗΤΗ ΝΟΗΜΟΣΥΝΗ

Τεχνολογικά επιτεύγματα, όπως τα αυτόνομα πλοία, τα οποία κάποια στιγμή στο μέλλον θα κάνουν σίγουρα την εμφάνισή τους, είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με την πρόοδο της AI. Θα μπορούν, όμως, οι αναδυόμενες τεχνολογίες να λύσουν όλα τα προβλήματα;



Πάνος Ζαχαριάδης
Τεχνικός διευθυντής της Atlantic Bulk Carriers

Στο πρόσφατο Οικονομικό Φόρουμ των Δελφών προσκλήθηκα και έλαβα μέρος σε ομαδική συζήτηση σχετικά με τις αναδυόμενες τεχνολογίες στη ναυτιλία. Οι συνομιλητές μου ήταν ειδικοί σε δορυφορικά πληροφοριακά συστήματα, τηλεχειρισμό και αυτόνομα πλοία, έξυπνη διαχείριση δεδομένων και Τεχνητή Νοημοσύνη. Εγώ προτιμούσα να αναφέρομαι στο κομμάτι της απανθρακοποίησης και στην ανάγκη νέων τεχνολογιών για να υλοποιηθεί ο στόχος αυτός. Απέφυγα να αναφερθώ σε θέματα Τεχνητής Νοημοσύνης για δύο λόγους: πρώτον, γιατί δεν είμαι ειδικός και, δεύτερον, για να μην τους χαλάσω το πάρτι! Και εννοώ τις ελπίδες τους ότι οι αναδυόμενες τεχνολογίες θα λύσουν όλα τα προβλήματα.

Τα τελευταία περίπου 10 χρόνια παρακολουθώ και ενημερώνομαι για τις εξελίξεις προς την αυτοματοποίηση της ναυτιλίας και τα αυτόνομα πλοία, τα οποία σίγουρα έρχονται στους ωκεανούς (είναι θέμα πότε και όχι αν). Γρήγορα διαπίστωσα ότι το θέμα είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την πρόοδο στην Τεχνητή Νοημοσύνη (ΤΝ) και από τότε μελετώ όσο μπορώ το θέμα και παρακολουθώ τις εξελίξεις. Αυτά που έμαθα με εντυπωσίασαν και με φόβισαν! Και για να βάλουμε τα πράγματα σε μια σειρά. Το chat GTP δεν είναι πραγματική Τεχνητή Νοημοσύνη. Συλλέγει πληροφορίες από το Internet και τις σερβίρει με τρόπο που προσομοιάζει στην ανθρώπινη συνομιλία. Τα αυτοοδηγούμενα αυτοκίνητα και τα αυτόνομα πλοία, ή οι έξυπνοι υπολογιστές συγκεκριμένων σκοπών, π.χ. να νικάνε στο σκάκι, ή να διαγιγνώσκουν ασθένειες, είναι παραδείγματα περιορισμένης ή «στενής» Τεχνητής Νοημοσύνης, η οποία έχει την ικανότητα να «μαθαίνει» μόνη της επεξεργαζόμενη τεράστιο αριθμό πληροφοριών και βρίσκοντας την καλύτερη λύση. Το 2017, για παράδειγμα, το καλύτερο πρόγραμμα για σκάκι ήταν το Stockfish, που

Τα αυτόνομα πλοία και τα αυτοοδηγούμενα αυτοκίνητα είναι παραδείγματα περιορισμένης ή «στενής» Τεχνητής Νοημοσύνης.

είχε νικήσει όλους τους πρωταθλητές. Για να νικηθεί το Stockfish, η Google έφτιαξε το AlphaZero και το φόρτωσε μόνο με τους κανόνες του παιχνιδιού (ούτε αλγόριθμοι, ούτε παραδείγματα παιχνιδιών φορτώθηκαν). Μετά από εννέα ώρες αυτομάθησης το AlphaZero αμολήθηκε εναντίου του Stockfish. Κέρδισε και τα 24 παιχνίδια. Με άλλα λόγια, το AlphaZero είχε αποκτήσει σε εννέα ώρες όλη την ανθρώπινη γνώση 1.500 ετών στο σκάκι. Αυτού του είδους τη «στενή» Τεχνητή Νοημοσύνη χρησιμοποιούμε τώρα, για αυτόνομη οδήγηση, στην ιατρική, για νέα εμβόλια κ.λπ.

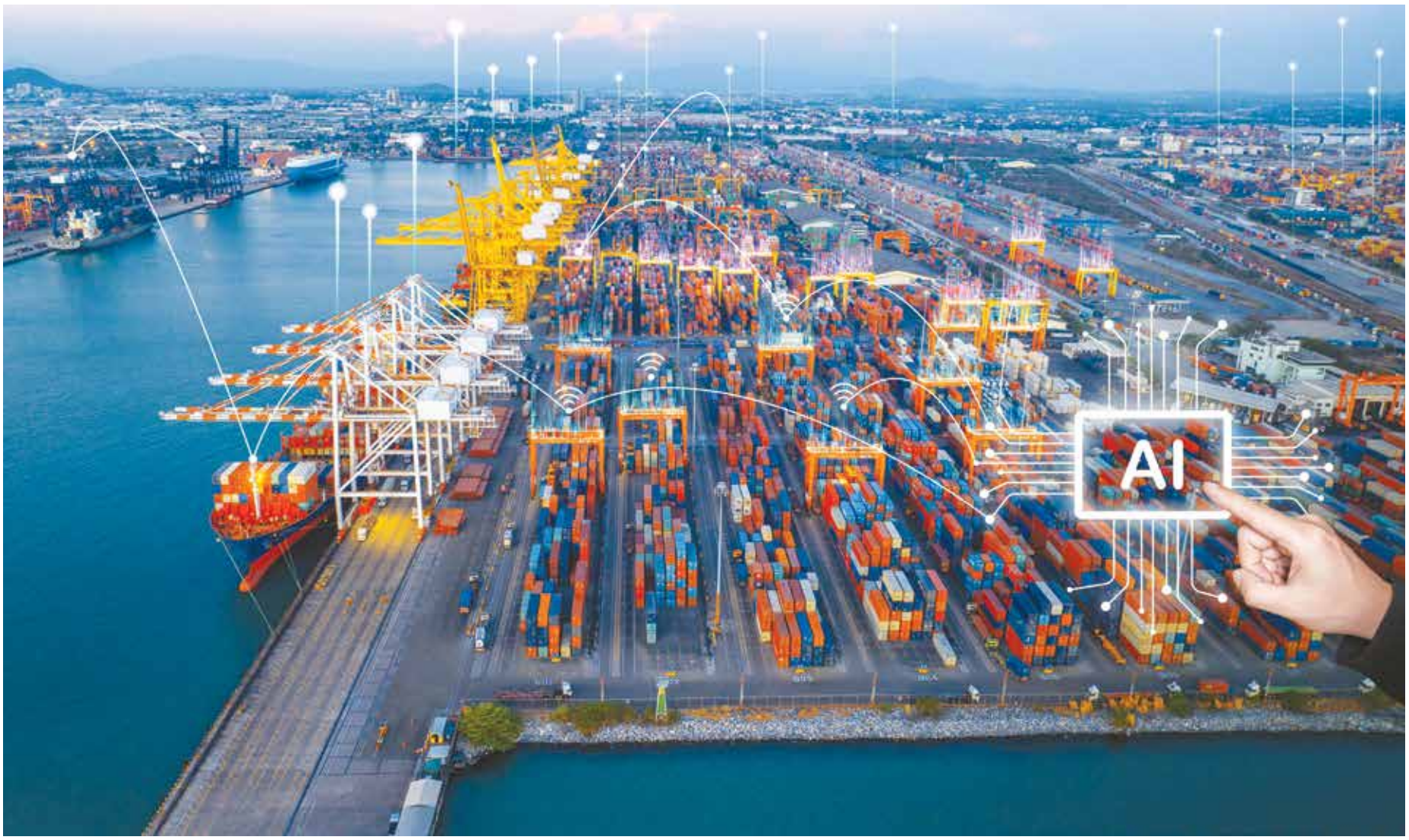
Τεχνητή Γενική Νοημοσύνη

Η πραγματική Τεχνητή Νοημοσύνη, η λεγόμενη Τεχνητή Γενική Νοημοσύνη (AGI), δεν έχει επιτευχθεί ακόμα, αλλά έρχεται με γοργά βήματα, ίσως έως το 2030. Ο σκοπός της AGI είναι να μπορεί να απαντήσει ερωτήσεις του τύπου: «Με τι να ψεκάσουμε τη στρατόσφαιρα για να σταματήσουμε την υπερθέρμανση του πλανήτη χωρίς επιβλαβείς συνέπειες στους ζώντες οργανισμούς;», «Δώσε μου σε ένα λεπτό τη σύνθεση εμβολίου κατά του καρκίνου του μαστού», «Σχεδίασέ μου μηχανή σύντηξης (πηγή άπειρης ενέργειας)» κ.λπ.

Για να υπάρξει αυτή η Τεχνητή Γενική Νοημοσύνη πρέπει να μπορεί να λειτουργεί όπως η ανθρώπινη νοημοσύνη, δηλαδή να αντιλαμβάνεται το περιβάλλον της και να μαθαίνει από αυτό, να έχει κοινή λογική, να λύνει προβλήματα, να ενεργεί αυτόβουλα για την επίτευξη του προγραμματισμένου στόχου, αλλά και να βάζει νέους στόχους και να προγραμματίζει για το μέλλον. Ένας από τους λόγους που δεν έχει επιτευχθεί ακόμη αυτό το επίπεδο Τεχνητής Νοημοσύνης είναι η τεράστια υπολογιστική ισχύς που απαιτείται.

Και εδώ έρχονται οι κβαντικοί υπολογιστές να συνεισφέρουν. Εταιρείες που είναι πρωτοπόροι στην ΤΝ (IBM, Google, Intel, Microsoft), αλλά και κοινοπραξίες κυβερνήσεων και ερευνητικών κέντρων, επενδύουν εκατοντάδες δισεκατομμύρια στην ανάπτυξη κβαντικών υπολογιστών. Όποιος το πετύχει πρώτος, θα κυριαρχήσει. Ενώ οι συμβατικοί ηλεκτρονικοί υπολογιστές λειτουργούν με το δυαδικό σύστημα, το bit (0 ή 1), ως την ελάχιστη μονάδα μέτρησης-πληροφόρησης, οι κβαντικοί λειτουργούν με qubits. Το bit είναι σαν ένας διακόπτης που είναι ή κλειστός (0) ή ανοιχτός (1). Με το qubit ο διακόπτης είναι κλειστός και ανοιχτός την ίδια στιγμή! Αποτέλεσμα: ένας κβαντικός υπολογιστής με 4 qubits μπορεί να κάνει 16 πράξεις την ίδια στιγμή και ένας με 1.000 qubits να κάνει περισσότερους υπολογισμούς απ' όσα είναι τα άτομα στο σύμπαν! Η Google έχει υπολογιστή με 53 qubits και η IBM με 433 (!), βέβαια σε πειραματικό στάδιο διότι χρειάζονται ψύξη κοντά στο απόλυτο μηδέν και τα σημερινά υλικά υπεραγωγών προκαλούν «θόρυβο» που επιφέρει λάθη. Όταν όμως τα θέματα αυτά λυθούν, οι υπολογιστές, και μαζί τους η Τεχνητή Νοημοσύνη, θα περάσουν σε άλλο επίπεδο.

Η πιο κοινή συνιστώσα της Τεχνητής Νοημοσύνης είναι η στοχευμένη συμπεριφορά. Η οντότητα Τεχνητής Νοημοσύνης, δηλαδή, συμπεριφέρεται έτσι ώστε να πετύχει τους σκοπούς της, που είτε τους έθεσαν οι προγραμματιστές είτε η ίδια θέτει από μόνη της. Αλλά το να πετύχεις απλά έναν σκοπό δεν έχει ουσία εάν λείπει κάτι βασικό: η ανταμοιβή. Και έτσι τα συστήματα Τεχνητής Νοημοσύνης, είτε «στενής - περιορισμένης», είτε πιο ανεπτυγμένης, εκπαιδεύονται με το σύστημα



SHUTTERSTOCK

Για τα αυτόνομα πλοία, πλέον, το θέμα δεν είναι αν, αλλά πότε θα αρχίσουν να διασχίζουν τους ωκεανούς.

που εκπαιδεύονται όλοι μας, τα παιδιά μας, ακόμα και τα κατοικίδια μας. Πέτυχες; Έχεις ανταμοιβή. Αν όχι, ίσως έχεις ποινή. Έτσι ένα αυτοοδηγούμενο αυτοκίνητο παίρνει +1 όταν προσπερνάει ένα άλλο με ασφάλεια και -1 όταν τρακάρει. Το AlphaZero παίρνει +1 για κάθε νίκη στο σκάκι και -1 για κάθε ήττα κ.ο.κ. Ο υπαρξιακός σκοπός της Τεχνητής Νοημοσύνης είναι να μαζέψει όσο περισσότερες «ανταμοιβές» γίνεται.

Στην επιφάνεια οι κίνδυνοι

Ας φανταστούμε τώρα έναν υπολογιστή Τεχνητής Νοημοσύνης που μπορεί να σκέφτεται καλύτερα από άνθρωπο και να παίρνει βαθιές γνωστικές αποφάσεις με αστραπιαία ταχύτητα. Μια τέτοια μηχανή θα μπορούσε να εξυπηρετήσει καλύτερα την ανθρωπότητα. Ή μήπως όχι; Θα αρκεστεί ένας υπερέξυπνος υπολογιστής στα «καθρεφτάκια» ως ανταμοιβή (τα +1); Ακόμα κι αν ναι, δεν θα προσπαθεί με κάθε μέσο να «επιζήσει» για να τα αυξάνει, γνωρίζοντας ποιος μπορεί να του τραβήξει την πρίζα και βρίσκοντας τρόπο να το αποφύγει; Οι κίνδυνοι από την ανεξέλεγκτη Τεχνητή Νοημοσύνη έρχονται πάλι στην επιφάνεια με τον θόρυβο γύρω από το Chat GPT, απασχολούν ωστόσο τους ειδικούς εδώ και χρόνια. «Η Τεχνητή Νοημοσύνη που μπορεί να σκέφτεται 1.000 φορές πιο γρήγορα από τους ανθρώπους μπορεί και να κάνει 100 αντίγραφα του εαυτού της για να κερδίσει περισσότερες ανταμοιβές», σύμφωνα με τον Στιούαρτ Άρμστρονγκ, ερευνητή στο Future of Humanity Institute. Φτάνοντας στα άκρα, προειδοποίησε ότι είναι δύσκολο να καθοριστεί ένας στόχος που να είναι ασφαλής: «Αν ήταν προγραμματισμένη να αποτρέπει κάθε ανθρώπινο πόνο, η λύση της θα μπορούσε να είναι να σκοτωθούν όλοι οι άνθρωποι».

Στο βιβλίο του «Πιο έξυπνη από εμάς», ο Άρμστρονγκ θέτει μερικά σημεία που πρέπει να λάβουν υπόψη οι άνθρωποι σχετικά με την Τεχνητή Νοημοσύνη γενικής χρήσης: «Μην εμπιστεύεσαι ποτέ μια εντελώς υπερέξυπνη Τεχνητή Νοημοσύνη. Αν δεν έχει στο επίκεντρο τα καλύτερα συμφέροντά σου, θα βρει τρόπο να υπακούσει σε όλες τις υποσχέσεις της, ενώ θα σε καταστρέφει». Αυτό συμβαίνει επειδή η Τεχνητή Νοημοσύνη θα είναι τελικά σε θέση να προβλέψει οποιαδήποτε κίνηση κάνουμε και θα μπορούσε να ξοδέψει πολλή προσπάθεια χειραγωγώντας αυτούς που έχουν τον «έλεγχό» της. Σε μια πρόσφατη επιστημονική εργασία με τίτλο «Προηγμένοι τεχνητοί παράγοντες παρεμβαίνουν στην παροχή ανταμοιβής» από τον Μάρκους Χάτερ, ανώτερο ερευνητή στο Google DeepMind, τον Μάικλ Α. Όζμπορν, καθηγητή Μηχανικής Μάθησης στο Πανεπιστήμιο της Οξφόρδης, και τον διδακτορικό τους φοιτητή Μάικλ Κ. Κοέν, τα αποτελέσματα της ανάλυσής τους είναι τρομακτικά. Παρακάτω παρατίθενται μερικά αποσπάσματα:

- «Υπό τις συνθήκες που έχουμε εντοπίσει, το συμπέρασμά μας είναι πολύ πιο ισχυρό από αυτό οποιασδήποτε προηγούμενης δημοσίευσης: μια υπαρξιακή καταστροφή δεν είναι απλώς δυνατή, αλλά πιθανή».
- «Ένας καλός τρόπος για μία Τεχνητή Νοημοσύνη να διατηρεί μακροπρόθεσμα τον έλεγχο της ανταμοιβής της, είναι να εξαλείψει πιθανές απειλές και να χρησιμοποιήσει όλη τη διαθέσιμη ενέργεια για να ασφαλίσει τον υπολογιστή της».
- «Σε έναν κόσμο με πεπερασμένους πόρους, υπάρχει αναπόφευκτος ανταγωνισμός για αυτούς τους πόρους. Και αν είστε σε έναν ανταγωνισμό με κάτι που είναι 1.000 φορές πιο έξυπνο από εσάς, τότε μην περιμένετε να κερδίσετε».

Από χρόνια τώρα, μερικά μεγάλα μυαλά της εποχής μας, όπως ο Μπιλ Γκέιτς, ο Στίβεν Χόκινγκ και ο Έλον Μασκ έχουν ζητήσει τη σύσταση μιας Υπηρεσίας των Ηνωμένων Εθνών που θα επιβλέπει την έρευνα για την Τεχνητή Νοημοσύνη. Το θέμα τους είναι ότι, όπως δεν επιτρέψαμε την ανεξέλεγκτη έρευνα στην πυρηνική ενέργεια και τα πυρηνικά όπλα μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, το ίδιο θα πρέπει να γίνει τώρα και να μην επιτρέπουμε σε κάθε μεμονωμένο επιστήμονα ή οργανισμό να αναπτύσσει την Τεχνητή Νοημοσύνη όπως θέλει.

Η λεγόμενη Τεχνητή Γενική Νοημοσύνη (AGI) δεν έχει επιτευχθεί ακόμα, αλλά έρχεται με γοργά βήματα, ίσως έως το 2030.

ΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ Α.Ι. ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Οι τεχνολογίες Τεχνητής Νοημοσύνης (AI) μας δίνουν τη δυνατότητα να διαχειριζόμαστε τον στόλο μας με πολύ πιο οικονομικό και βιώσιμο τρόπο, αυξάνοντας παράλληλα την ασφάλεια των πλοίων και των ναυτικών μας



Δρ Ματθαίος Μαχαίρας

CIO Metrostar Management Corp., αντιπρόεδρος της AMMITEC (Association of Maritime Managers in Information Technology and Communications)

Η **Τεχνητή** Νοημοσύνη (Α.Ι.) έχει τη δυνατότητα να φέρει επανάσταση στον ναυτιλιακό κλάδο, οδηγώντας σε πιο αποτελεσματικές, ασφαλείς και βιώσιμες πρακτικές. Οι εφαρμογές της AI στη ναυτιλία ξεκινούν από την Αυτόνομη Πλοήγηση (Autonomous Vessel) και φτάνουν μέχρι την εμπορική διαχείριση του στόλου και τους αλγόριθμους AI που χρησιμοποιούνται για το Chartering των πλοίων. Συνοπτικά, οι βασικοί τομείς εφαρμογής της AI στη ναυτιλία είναι:

1. Αυτόνομα πλοία και απομακρυσμένα συστήματα ελέγχου.
2. Συστήματα ασφαλούς πλοήγησης.
3. Συστήματα βελτιστοποίησης διαδρομής και αποδοτικότητας καυσίμων.
4. Έξυπνα λιμάνια.
5. Λύσεις με τεχνητή νοημοσύνη για τα γραφεία της εταιρείας.

Αυτόνομα πλοία

Με τη βοήθεια συστημάτων πλοήγησης με τεχνητή νοημοσύνη, τα πλοία μπορούν πλέον να λειτουργούν αυτόνομα, χωρίς ανθρώπινη παρέμβαση, για μεγάλα χρονικά διαστήματα ή και για ολόκληρο το ταξίδι σε συγκεκριμένες περιπτώσεις όπως είναι τα ferries. Τα αυτόνομα πλοία, επανδρωμένα ή μη, χρησιμοποιούν αισθητήρες, κάμερες και άλλες τεχνολογίες αιχμής για τη συλλογή δεδομένων και τη λήψη αποφάσεων σε πραγματικό χρόνο. έτσι ώστε να λειτουργούν με βελτιωμένη αποδοτικότητα, αποτελεσματικότητα και ασφάλεια.

Το αυτόνομο πλοίο είναι ήδη πραγματικότητα. Στη Νορβηγία, τον Απρίλιο του 2022 τέθηκε σε λειτουργία το πρώτο ηλεκτρικό αυτόνομο πλοίο, το YARA, που μεταφέρει κοντέινερ στα φιόρδ.

Για αυτές τι πρώτες εμπορικές εφαρμογές της αυτόνομης πλοήγησης ο IMO έχει ήδη εκδώσει προσωρινούς κανονισμούς για τη λειτουργία των αυτόνομων πλοίων και έχει προδιαγράψει τα διαφορετικά επίπεδα αυτονομίας, ξεκινώντας από την απλή υποβοήθηση της πλοήγησης και φτάνοντας έως και την πλήρη αυτονομία.

Ασφαλής πλοήγηση

Τα συστήματα ασφαλούς πλοήγησης βασίζονται σε αλγορίθμους AI για την αποφυγή συγκρούσεων, ανίχνευση πειρατείας, ανίχνευση και πρόληψη πυρκαγιάς και επιτήρηση της γέφυρας. Τα συστήματα αυτά αναλύουν δεδομένα από laser radars (LiDAR), κάμερες, αισθητήρες και άλλες πηγές, για να εντοπίσουν πιθανά προβλήματα και απειλές και να ειδοποιήσουν έγκαιρα το πλήρωμα ή να αναλάβουν αυτόματα δράση για την αντιμετώπισή τους.

Βελτιστοποίηση απόδοσης πλοίου

Η AI χρησιμοποιείται για τη βελτιστοποίηση της απόδοσης του πλοίου με μεθόδους όπως η βελτιστοποίηση διαδρομής (Voyage Optimisation), η αποφυγή δυσμενών καιρικών συνθηκών (Weather Routing), η βελτιστοποίηση ταχύτητας πλεύσης (Slow Steaming), και η βελτιστοποίηση του έρματος διαγωγής (Trim & Ballast). Τα εργαλεία αυτά επιφέρουν σημαντική εξοικονόμηση κόστους καυσίμων και παράλληλη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα.

Έξυπνα λιμάνια

Η AI βρίσκει επίσης εφαρμογή και στα έξυπνα λιμάνια. Εδώ η AI χρησιμοποιείται για τη βελτιστοποίηση λειτουργιών όπως η διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων, η παρακολούθηση φορτίων, και ο έλεγχος των αφίξεων κι αναχωρήσεων των πλοίων, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται μείωση του χρόνου αναμονής τους.

Προκλήσεις και περιορισμοί

Πέρα όμως από τα οφέλη που επιφέρουν οι παραπάνω εφαρμογές, η AI αντιμετωπίζει και ορισμένες σημαντικές προκλήσεις που πρέπει να ξεπεραστούν προκειμένου να δρέψουμε τα οφέλη της με ασφάλεια.

Ποιότητα δεδομένων

Η ποιότητα των δεδομένων που τροφοδοτούν τα συστήματα AI επηρεάζει άμεσα την αποτελεσματικότητά τους. Κακής ποιότητας δεδομένα μπορεί να οδηγήσουν σε ανακριβείς ή εσφαλμένες προβλέψεις και αποφάσεις.
Για να αντιμετωπιστεί αυτό είναι απαραίτητο να συλλέγουμε δεδομένα υψηλής ποιότητας από αξιόπιστες πηγές και να χρησιμοποιούμε ειδικές τεχνικές καθαρισμού και κανονικοποίησης δεδομένων (data cleansing and normalization).

Ανάγκη για εξειδικευμένο προσωπικό

Τα συστήματα AI απαιτούν προσωπικό υψηλής κατάρτισης και εξειδίκευσης για την εφαρμογή και τη συντήρησή τους.

Η παρατηρούμενη έλλειψη προσωπικού με τις κατάλληλες γνώσεις και δεξιότητες είναι μια πρόκληση που πρέπει να αντιμετωπιστεί έγκαιρα εάν θέλουμε να αξιοποιηθούν πλήρως τα οφέλη της AI.

Κυβερνοασφάλεια

Τα συστήματα AI, όπως κάθε σύστημα που βασίζεται σε λογισμικό, δέχονται κυβερνοεπιθέσεις οι οποίες μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο τη λειτουργία αλλά και την ασφάλεια των πλοίων. Είναι λοιπόν απαραίτητο να εφαρμόζονται ισχυρά μέτρα κυβερνοασφάλειας για την προστασία τους και να ακολουθούνται όλοι οι σχετικοί κανονισμοί και οδηγίες που εκδίδονται από τους διεθνείς και εθνικούς οργανισμούς, όπως είναι ο IMO, η BIMCO, η IACS και η AMMITEC.

Συμπερασματικά, η Τεχνητή Νοημοσύνη, εφόσον αξιοποιηθεί σωστά, θα συμβάλει στη δραστική βελτίωση της αποτελεσματικότητας πολλών τομέων της ναυτιλίας.

Οι τεχνολογίες AI μας δίνουν τη δυνατότητα να διαχειριζόμαστε τον στόλο μας με πολύ πιο οικονομικό και βιώσιμο τρόπο, αυξάνοντας παράλληλα την ασφάλεια των πλοίων και των ναυτικών μας.



The Marshall Islands Registry
Leads the Way with Unrivaled
QUALITY and **INTEGRITY**

International Registries, Inc.
in affiliation with the Marshall Islands Maritime & Corporate Administrators

piraeus@register-iri.com
www.register-iri.com

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΕΝ ΠΛΩ ΚΑΙ ΚΥΒΕΡΝΟΑΣΦΑΛΕΙΑ

Η αύξηση της χρήσης του διαδικτύου ικανοποιεί πολλές ανάγκες της καθημερινότητας στα πλοία, όμως παράλληλα συνεπάγεται αυξημένο κίνδυνο κυβερνοεπιθέσεων και καθιστά αναγκαία τη λήψη πρόσθετων μέτρων για την προστασία ηλεκτρονικών δεδομένων



Άννα Βαζιντάρη

PhD, ICT Manager της Unisea Shipping Ltd. και γενική γραμματέας της ΑΜΜΙΤΕC

Διανύοντας μια περίοδο αξιοσημείωτης τεχνολογικής προόδου, τα αποτελέσματα της οποίας έχουν ήδη αρχίσει να κάνουν δειλά δειλά την εμφάνισή τους σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας, δεν θα μπορούσε να μείνει ανεπηρέαστος και ο ναυτιλιακός κλάδος. Η τεχνολογική πορεία των τελευταίων χρόνων, αν και δεν διεμήνυε με σιγουριά το πόσο άμεσα θα πραγματοποιούνταν οι ραγδαίες δορυφορικές εξελίξεις της τρέχουσας περιόδου, είχε ήδη εισαγάγει τη χρήση συσκευών Internet of Things (IoT) και μια αυξημένη διαδικτυακή επικοινωνία μεταξύ του πλοίου και της στεριάς. Σε συνδυασμό, δε, με την Covid-19 εποχή, η ανάγκη για απομακρυσμένη επικοινωνία, συνδεσιμότητα και έλεγχο του πλοίου από στεριάς έγινε επιβεβλημένη. Με αυτά τα δεδομένα, η επικινδυνότητα του ηλεκτρονικού εγκλήματος -με αποδέκτες, πλέον, τόσο τα γραφεία των ναυτιλιακών εταιρειών όσο και τα πλοία- παρουσίασε αξιοσημείωτη αύξηση. Κατ' επέκταση, οι γνώσεις που έπρεπε να αποκτηθούν, τα μέτρα που έπρεπε να ληφθούν και η αμεσότητα εφαρμογής τους δημιούργησαν ένα νέο πεδίο ενασχόλησης, αυτό της κυβερνοασφάλειας.

Οι δορυφορικές επικοινωνίες αποτελούσαν πάντα τον επικοινωνιακό καταλύτη στη ναυτιλία, καθώς μεγάλο μέρος των επικοινωνιών του πλοίου, η χρήση Internet και εφαρμογών του βασίζονται σε αυτές. Ωστόσο, παρά τη στενωπό που δημιουργούν οι αργές, συγκριτικά με τη στεριά, ταχύτητες Internet, παρατηρήθηκε σταδιακά τα τελευταία χρόνια μια -περιορισμένη βέβαια- αύξηση της χρήσης Internet και εφαρμογών του στα πλοία. Και ενώ η αύξηση της χρήσης του διαδικτύου ικανοποιεί από τη μία πολλές ανάγκες της καθημερινότητας στο πλοίο, από την άλλη συνεπάγεται την άμεση αύξηση του κυβερνοεγκλήματος (G. Kavallieratos, 2019), καθώς και την ανάγκη λήψης αυξημένων μέτρων κυβερνοασφάλειας. Εν όψει, δε, των τρέχοντων δορυφορικών επιτευγμάτων, που υπόσχονται επαναστατικές -για τον χώρο της ναυτιλίας- ταχύτητες Internet, αναμένεται εκτόξευση της χρήσης διαδικτυακών εφαρμογών στο πλοίο. Το γεγονός αυτό διαμορφώνει μια νέα πραγματικότητα για τον κλάδο της ναυτιλίας και τη σχέση γραφείου - πλοίου, που, αναπόφευκτα, επιφέρει τεράστιο αντίκτυπο στον τομέα της κυβερνοασφάλειας.

Ο σχεδιασμός εφαρμογών Τεχνητής Νοημοσύνης στα πλοία, με χρήση μέτρων και τεχνικών κυβερνοασφάλειας, θεωρείται επιβεβλημένος.

Η Τεχνητή Νοημοσύνη (Artificial Intelligence, AI) παρουσιάζει σημαντική προοπτική εφαρμογής στον κλάδο της ναυτιλίας, με χρήση σε εφαρμογές βελτιστοποίησης της διαχείρισης επικινδυνότητας και φορτίου, στην ανάπτυξη των αυτόνομων πλοίων, στην εύρεση βέλτιστων διαδρομών στην πορεία του πλοίου κ.ά. Παράλληλα, και δεδομένου ότι όλες αυτές οι εφαρμογές έχουν ως προαπαιτούμενο τη χρήση Internet για τη λειτουργία τους, ο σχεδιασμός τους με χρήση μέτρων και τεχνικών κυβερνοασφάλειας θεωρείται επιβεβλημένος. Ταυτόχρονα, η τεχνητή νοημοσύνη έχει τεθεί ήδη «στις υπηρεσίες» της κυβερνοασφάλειας, με ανάπτυξη εφαρμογών ανίχνευσης - προστασίας κυβερνοεπιθέσεων, οι οποίες στηρίζονται σε τεχνικές μηχανικής μάθησης, λήψης αποφάσεων κ.ο.κ. Δημιουργείται, λοιπόν, μια αμφίδρομη σχέση με θετική συνεισφορά για κάθε πλευρά. Ή μήπως όχι;

Ένας προβληματισμός αφορά το κατά πόσο η τεχνητή νοημοσύνη μπορεί να λειτουργήσει ανασταλτικά για τις θέσεις εργασίας που η ίδια η ανάγκη της κυβερνοασφάλειας έχει δημιουργήσει. Εφόσον οι απαντήσεις (θα) είναι πλέον αποτέλεσμα σύζευξης παραμέτρων AI, σε τι (θα) είναι χρήσιμος ένας ειδικός στην κυβερνοασφάλεια; Οι μέχρι τώρα ενδείξεις αποδεικνύουν ότι οι νέες τεχνολογίες συνεχίζουν να χρειάζονται την ανθρώπινη κριτική σκέψη, οδηγώντας είτε σε αύξηση των αρμοδιοτήτων των ήδη υπαρχόντων ρόλων είτε στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Λόγω των απαιτητικών συνθηκών των τελευταίων χρόνων, με την εξάπλωση του Covid-19, την εξέλιξη των δορυφορικών επικοινωνιών, την αυξημένη χρήση του διαδικτύου, τη χρήση IoT συσκευών, καθώς και την αυξημένη πρόσβαση και τον έλεγχο του πλοίου από τη στεριά, τα ICT τμήματα των ναυτιλιακών εταιρειών κλήθηκαν να προσθέσουν ακόμα έναν παράγοντα στην «εξίσωση» των αρμοδιοτήτων τους, αυτόν της κυβερνοασφάλειας. Ωστόσο, το θέμα της κυβερνοασφάλειας δεν είναι αρμοδιότητα μόνο των τμημάτων ICT. Αντιθέτως, απαιτεί συνεργασία όλων των τμημάτων, διαρκή εκπαίδευση όλων των εμπλεκομένων και δέσμευση της διοίκησης των ναυτιλιακών εταιρειών ως προς την προστασία και την άμεση απόκριση σε περίπτωση ενός συμβάντος κυβερνοασφάλειας (ISO 27001:2022). Οι αρμοδιότητες της κυβερνοασφάλειας που αναλογούν στους ICT ρόλους αφορούν τα αγαθά (assets) των οποίων κατέχουν την ευθύνη της επικινδυνότητας (risk ownership) βάσει της άσκησης επικινδυνότητας (risk assessment) που πραγματοποιεί περιοδικά η κάθε εταιρεία. Οι εταιρικές διαδικασίες, οι χρηματοοικονομικές επιπτώσεις ή ο αντίκτυπος που μπορεί να επιφέρει μια κυβερνοεπίθεση στις διεταιρικές σχέσεις αγγίζουν τις αρμοδιότητες και άλλων τμημάτων ή ιεραρχικών δομών της κάθε εταιρείας.

Η κυβερνοασφάλεια ήρθε να δώσει νέες ευκαιρίες, αυξάνοντας τη ζήτηση αντίστοιχων θέσεων εργασίας και στον ναυτιλιακό κλάδο. Είναι, λοιπόν, ευκαιρία να επωφεληθεί της ευκαιρίας και ο ναυτιλιακός κλάδος, αξιοποιώντας ισότιμα την προσφορά ανθρώπινου δυναμικού για τις νέες τεχνολογικές θέσεις εργασίας που ανοίγονται στον κλάδο, αποδεικνύοντας ότι η ναυτιλία μπορεί να ακολουθήσει ενεργά τις κοινωνικές εξελίξεις.

Should the shipping industry place more trust in ships and ports, or chips and blocks?

EY @EY_Greece EY Greece

eygreece EY Greece ey.com

Learn more about
EY Shipping team:

EY
Building a better working world



The better the question. The better the answer.
The better the world works.


Σταθμός Φόρτισης
ΔΕΗ
blue

ΔΕΗ blue

Ο κόσμος γίνεται
πιο καθαρός,
γίνεται... blue.

Εδώ και ενάμιση χρόνο, με την ηλεκτροκίνηση, η ΔΕΗ έχει αλλάξει τον τρόπο που μετακινούμαστε.

Η **ΔΕΗ blue** αποτελεί το μεγαλύτερο δίκτυο δημόσια προσβάσιμων φορτιστών πανελλαδικά, **ξεπερνώντας τα 1.500 σημεία φόρτισης**, με παρουσία σε 49 νομούς.

Οι φορτιστές ΔΕΗ blue χρησιμοποιούν ενέργεια που προέρχεται αποκλειστικά από ΑΠΕ, συμβάλλοντας σε έναν κόσμο με ακόμα περισσότερη καθαρή ενέργεια και σεβασμό στον πλανήτη και στον άνθρωπο.

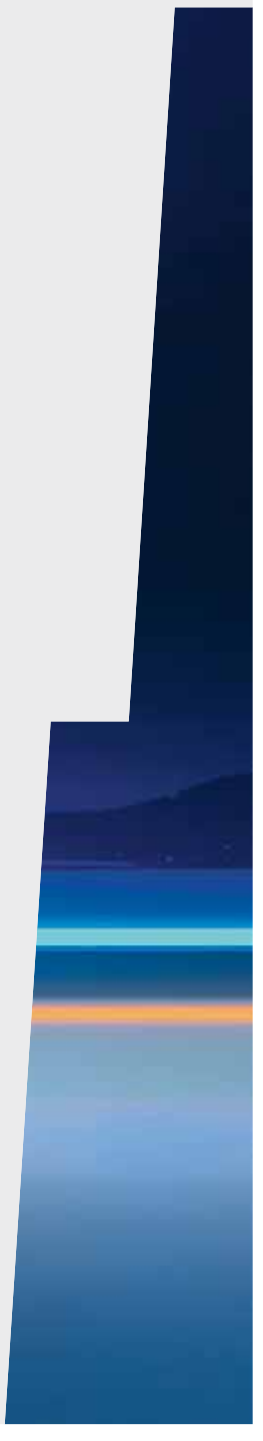
Κατεβάστε την εφαρμογή ΔΕΗ blue

ΑΠΟΚΤΗΣΤΕ ΤΟ ΣΤΟ Google Play

Λήψη στο App Store

Το μέλλον
φορτίζει

deiblue.com



Ο IT MANAGER ΣΤΟ ΤΙΜΟΝΙ ΤΟΥ e-ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΥ

Ο μετασχηματισμός στη ναυτιλία ανοίγει τον δρόμο για μια νέα εποχή στη διεύθυνση των τμημάτων Πληροφορικής. Ο ρόλος του IT Manager γίνεται ιδιαίτερα κρίσιμος στη νέα ψηφιακή εποχή



Κατερίνα Ραπτάκη

Digital Transformation, Cyber Security and e-Governance specialist Navios Group of Companies, μέλος του Δ.Σ. της AMMITEC

Την τελευταία δεκαετία, η ναυτιλία αντιμετωπίζει τις επιπτώσεις ενός ραγδαία μεταβαλλόμενου τοπίου που έχει ως βασικό σημείο αναφοράς τον ψηφιακό μετασχηματισμό. Οι βασικοί παράγοντες που υπαγορεύουν αυτή την αναγκαστική πορεία είναι κυρίως εξωγενείς, όπως η ανάγκη για αύξηση της αποδοτικότητας, μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, απεξάρτηση από τον άνθρακα, συμμόρφωση με τους νέους κανονισμούς, αλλά και η ανταγωνιστική αγορά, με τις αυξομειώσεις των ναύλων, που αποκτούν χαρακτηριστικά χρηματιστηρίου. Τα παραπάνω ωθούν τις ναυτιλιακές εταιρείες να υιοθετήσουν προηγμένες τεχνολογίες.

Ο μετασχηματισμός στη ναυτιλία ανοίγει τον δρόμο για μια νέα εποχή στη διεύθυνση των τμημάτων Πληροφορικής. Ο ρόλος του IT Manager γίνεται ιδιαίτερα κρίσιμος στη νέα ψηφιακή εποχή.

Για να παραμείνουν ανταγωνιστικές σε αυτή τη νέα εποχή, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις πρέπει να αγκαλιάσουν με πραγματική εμπιστοσύνη τη διαδικασία του ψηφιακού μετασχηματισμού. Τα υψηλόβαθμα στελέχη της πληροφορικής βρίσκονται στην προνομιακή θέση της ηγεσίας αυτού του μετασχηματισμού.

Παραδοσιακά, στο παρελθόν, ο ρόλος του IT Manager ήταν η διεύθυνση και εποπτεία των τεχνολογικών υποδομών, λειτουργικών συστημάτων και λογισμικού της εταιρείας.

Αυτός ο ρόλος είχε τη μορφή μιας «υπηρεσίας»: Το τμήμα IT «εξυπηρετούσε» τις τεχνολογικές ανάγκες των χρηστών στον καθημερινό τους επαγγελματικό βίο. Τους παρείχε τα μέσα για να επικοινωνήσουν μέσω email, να αποθηκεύσουν και να επεξεργαστούν δεδομένα, να ετοιμάσουν αναφορές και να εκτυπώσουν οικονομικούς πίνακες.

Όλες αυτές οι λειτουργίες ήταν αποκλειστική ευθύνη του IT και κανείς άλλος δεν χρειαζόταν να γνωρίζει τίποτα παραπάνω πέρα από την απλή χρήση.

Στις περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις που το τμήμα ήταν ολιγομελές, ο ρόλος επεκτεινόταν και στις αντίστοιχες τεχνολογικές ανάγκες των πλοίων, καθώς επίσης και των υψηλόβαθμων στελεχών και της διοίκησης.

Ο IT Manager δεν καλείται μόνο να υλοποιήσει τεχνολογικές λύσεις, αλλά κυρίως να τις εισηγηθεί, να τις σχεδιάσει και να τις υλοποιήσει.

Η βασική αλλαγή που διαφαίνεται τώρα στον συγκεκριμένο ρόλο είναι ότι ο IT Manager δεν καλείται μόνο να υλοποιήσει τεχνολογικές λύσεις, αλλά κυρίως να τις εισηγηθεί, να τις σχεδιάσει και να τις υλοποιήσει. Ο ρόλος αυτός δεν περιορίζεται σε εισήγηση μεμονωμένων λύσεων, αλλά στον σχεδιασμό ολιστικής στρατηγικής με συγκεκριμένα projects με βάση τις ανάγκες της επιχείρησης, αντιμετωπίζοντάς την όχι ως μονάδα αλλά ως βασικό παίκτη σε μια παγκόσμια ανταγωνιστική αγορά.

Για να μπορεί ο IT Manager να αντεπεξέλθει σε αυτή την πρόκληση πρέπει να έχει βαθιά και σφαιρική γνώση και κατανόηση του τεχνολογικού τοπίου και της αντίστοιχης αγοράς, να εξερευνά νεοφυείς επιχειρήσεις και τις αντίστοιχες καινοτόμες τεχνολογικές λύσεις και να διαβλέπει τους τομείς όπου αυτές μπορούν να εξυπηρετήσουν συγκεκριμένες ανάγκες της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Προφανώς αυτό απαιτεί να έχει πολύπλευρη κατανόηση των διαδικασιών της ναυτιλιακής εταιρείας, της ροής και της χρησιμότητας των δεδομένων, αλλά και της εταιρικής κουλτούρας και της κυρίαρχης νοοτροπίας της διοίκησης.

Η ελληνική ναυτιλία έχει ένα επιπλέον χαρακτηριστικό: δεν έχει τόσο ανεπτυγμένο τον τομέα της έρευνας, αλλά συνήθως υιοθετεί έτοιμες τεχνολογικές λύσεις όπως αυτές «πωλούνται» από το ναυπηγείο. Ο ρόλος του IT Manager είναι να εξερευνά περιοχές όπου μπορεί η καινοτομία να φέρει την επιχείρηση στην πρώτη γραμμή και όχι απλώς να ακολουθεί ό,τι κάνουν οι άλλοι.

Είναι γνωστό ότι βρισκόμαστε πλέον στην εποχή που όλα τα συστήματα του πλοίου παράγουν πληθώρα δεδομένων που βρίσκονται στη διάθεση της εταιρείας διαχείρισης. Το πλοίο έχει κυριολεκτικά «γεμίσει» από συσκευές IT και OT που συλλέγουν δεδομένα και τα στέλνουν στο γραφείο. Τα δεδομένα αποτελούν πλέον την πρώτη ύλη για την καινοτομία και το «commodity» της εποχής. Η πρόσβαση σε αυτά αποτελεί τον θεμέλιο λίθο για κάθε νέο τεχνολογικό επίτευγμα, αλλά ακόμα περισσότερο η δυνατότητα επεξεργασίας τους.

Το πραγματικό στοίχημα επομένως είναι η αξιοποίησή τους, μέσω τεχνικών big data & advanced analytics, με σκοπό να προκύψουν πληροφορίες που θα χρησιμεύσουν στη λήψη αποφάσεων και χάραξη στρατηγικής.

Με αυτόν τον τρόπο, ο IT Manager γίνεται πολύτιμος σύμβουλος της διοίκησης και η συνεισφορά του στον οργανισμό είναι αδιαμφισβήτητη.

Τέλος, αυτή η τεχνολογική επανάσταση εκθέτει προφανώς όλο τον οργανισμό σε κυβερνοαπειλές. Ο ρόλος του IT Manager είναι ζωτικής σημασίας και σε αυτόν τον τομέα, προκειμένου να εισαγάγει την κουλτούρα κυβερνοασφάλειας σε όλη την επιχείρηση, κάνοντας σαφές ότι δεν αρκούν αποσπασματικά μέτρα αλλά απαιτείται η δημιουργία μιας συνείδησης και δέσμευσης για την ασφάλεια σε όλα τα επίπεδα.

Επομένως, στη νέα εποχή του ψηφιακού μετασχηματισμού της ναυτιλίας, ο IT Manager διαδραματίζει στρατηγικό ρόλο στην πλοήγηση στους ωκεανούς της τεχνολογίας και των επιχειρηματικών στόχων, διασφαλίζοντας ότι οι τεχνολογικές πρωτοβουλίες συμβαδίζουν με τους επιχειρηματικούς στόχους, προωθώντας την καινοτομία και εξασφαλίζοντας το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα σε μια γρήγορα μεταβαλλόμενη βιομηχανία.

THE COMMITTED PARTNER OF PROGRESS FOR EVERYTHING AT SEA.

At V.Group, we combine the expertise and dedication of our team via our global reach, scale and industry-leading technology.

Our customers benefit from invaluable technical expertise, as well as a global network of people, data and influence to operate assets at the highest standard of safety and efficiency.

Our holistic approach and detailed understanding of our customers' needs is complemented with a state-of-the-art digital platform.

This enables us to provide a comprehensive service spanning technical management, commercial operations, insurance and supply chain services for our customers, maximising vessel performance and profitability.

For more information on how V.Group can optimise the management of your fleet, visit

www.vgrouplimited.com

ΤΕΧΝΗΤΗ ΝΟΗΜΟΣΥΝΗ ΚΑΙ ΑΥΤΟΝΟΜΙΑ

Καθώς εξετάζουμε τις νέες τεχνολογίες και τις πιθανές εφαρμογές τους, είναι ζωτικής σημασίας να κρατήσουμε την ισορροπία ανάμεσα στην υιοθέτηση καινοτόμων τεχνολογιών και στην τήρηση ολοκληρωμένων διαδικασιών ασφάλειας



Μάνος Αγάογλου

Business Development Manager Maritime Performance Services, Lloyd's Register

Η φετινή αξία των υπηρεσιών θαλάσσιας αυτονομίας και τεχνητής νοημοσύνης εκτιμάται συνολικά σε 3,36 δισ. δολ., σημειώνοντας αύξηση 57% μέσα σε μια χρονιά, σύμφωνα με τη μελέτη που εξέδωσαν τον Απρίλιο 2023 ο Lloyd's Register και η εταιρεία ερευνών Thetius.

Υπό τον τίτλο «Out of the Box» η μελέτη αυτή προσφέρει μια επισκόπηση των αναδυόμενων «out-of-the-box» τεχνολογιών αυτονομίας και Τεχνητής Νοημοσύνης (AI) στη ναυτιλιακή βιομηχανία, της δυναμικής ανάπτυξής τους στην αγορά, καθώς και των στρατηγικών μεγιστοποίησης των ωφελειών και άμβλυνσης των κινδύνων που σχετίζονται με την εφαρμογή αυτών των τεχνολογιών στα πλοία.

Η παρούσα μελέτη διευκρινίζει τις διακρίσεις μεταξύ αυτοματοποίησης και αυτονομίας, με την αυτονομία να αναφέρεται σε συστήματα που αποκτούν γνώση και λειτουργούν αυτόνομα. Υπάρχει επίσης παρανόηση σχετικά με τη διαφορά μεταξύ «αυτόνομου» και «μη επανδρωμένου» πλοίου. Η αυτονομία περιλαμβάνει πολύ περισσότερα από την απουσία πληρώματος, όπως συστήματα αποφυγής συγκρούσεων, εργαλεία εξ αποστάσεως παρακολούθησης και ψηφιακά δίδυμα, τα οποία λειτουργούν με ελάχιστη ανθρώπινη παρέμβαση, βελτιώνοντας την ασφάλεια και την απόδοση του πλοίου. Ωστόσο, υπάρχουν κίνδυνοι αν δεν εφαρμοστούν σωστά.

Και στο σημείο αυτό έρχονται οι νηογνώμονες, οι οποίοι κτίζουν την εμπιστοσύνη γύρω από την ασφάλεια του πλοίου και των εγκαταστάσεων πάνω σε αυτό. Ενώ οι νέες τεχνολογίες κερδίζουν ολοένα και περισσότερο έδαφος, υπάρχει ένα σημαντικό κενό στην πορεία εξέλιξής τους, μιας και κανένας νηογνώμονας δεν διασφαλίζει τα αυτόνομα συστήματα μέχρι στιγμής. Το κενό αυτό προσπαθεί να καλύψει το νέο έργο του Lloyd's Register, που αφορά την ανάπτυξη ενός Δοκιμαστικού Πεδίου Διασφάλισης Θαλάσσιας Αυτονομίας (Maritime Autonomy Assurance Testbed), το οποίο θα

Το έργο του LR εκτιμάται ότι θα πάρει περίπου 3,5 χρόνια για να ολοκληρωθεί και αναμένεται να κοστίσει 75 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας.

αξιολογεί καινοτόμα και αυτόνομα συστήματα εποπτείας και ελέγχου, σε συνεργασία με μια ομάδα από φορείς που εδρεύουν στο Ηνωμένο Βασίλειο, όπως το Ινστιτούτο Alan Turing.

Για να κατανοήσει κανείς την πολυπλοκότητα ενός συστήματος ελέγχου πλοήγησης, ας πάρουμε ως παράδειγμα μια κατάσταση διέλευσης με δύο άλλα πλοία. Η συνεχής καταγραφή και μοντελοποίηση των κινήσεων των πλοίων, λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως η ταχύτητα, η κατάσταση της θάλασσας και πιθανές αλλαγές πορείας, απαιτεί περισσότερους από 300 εκατ. υπολογισμούς σε πραγματικό χρόνο. Εάν λάβουμε υπόψη και τον κίνδυνο αστοχίας του συστήματος ή άλλων παραμέτρων που δεν σχετίζονται με την πλοήγηση, ο αριθμός των υπολογισμών αυξάνεται στα 16,7 δισ. εκτιμήσεις, μόνο γι' αυτή την απλή διέλευση. Ερωτήματα παραμένουν αναπάντητα σχετικά με το ποια απ' αυτά τα συστήματα είναι ασφαλή. Στην περίπτωση της πλοήγησης, μπορεί να υπάρχουν κάποιοι κανονισμοί, αλλά στην πραγματικότητα η πρακτική γνώση και η ναυτική εμπειρία καθορίζουν τις αποφάσεις. Αρκεί να ανατρέξει κανείς στους Διεθνείς Κανονισμούς για την Αποφυγή Συγκρούσεων στη θάλασσα (ΔΚΑΣ), όπου συχνά εμφανίζεται ο όρος «πρέπον», συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης για την τήρηση της πρέπουσας επιτήρησης, ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες και τις περιστάσεις από τις βάρδιες (watches) και τη φυλακή οπτήρα (lookout). Η μηχανή, όμως, δεν μπορεί να κατανοήσει τι είναι πρέπον.

Ο ΙΜΟ εξετάζει με ποιον τρόπο μπορεί να διαμορφώσει ένα κανονιστικό πλαίσιο για τα αυτόνομα πλοία (MASS), στοχεύοντας να εισαγάγει το 2025 έναν νέο Κώδικα (Maritime Autonomous Surface Ships, MASS), που δεν θα είναι υποχρεωτικός και θα έχει συγκεκριμένους στόχους. Ο κανονισμός αυτός αναμένεται να γίνει υποχρεωτικός από τον Ιανουάριο του 2028. Εντούτοις ο ΙΜΟ δυσκολεύεται να καθορίσει τις λειτουργίες και τα πρότυπα απόδοσης που πρέπει να τηρούν τα λογισμικά αυτόνομης πλοήγησης. Η τεχνολογία είναι αρκετά ώριμη. Αυτό που δεν υπάρχει είναι να αποδείξουμε ότι τα συστήματα αυτά είναι ασφαλή. Αυτό όμως απαιτεί χρόνο και χρήμα. Και σε αυτό το σημείο το νέο έργο του LR, το οποίο εκτιμάται ότι θα πάρει περίπου 3,5 χρόνια για να ολοκληρωθεί και αναμένεται να κοστίσει 75 εκατ. λίρες Αγγλίας, αναζητά λύσεις. Το έργο έχει ήδη προσελκύσει το ενδιαφέρον της αγοράς με σημαντικούς πλοιοκτήτες και ναυπηγεία να ζητούν από τον LR υποστήριξη με βάση τα αποτελέσματα του έργου.

Η AI και οι αυτόνομες τεχνολογίες αποτελούν πραγματικότητα και η ναυτιλιακή κοινότητα πρέπει να προσαρμοστεί σε αυτές. Η μελέτη «Out of the Box» υποστηρίζει τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να κατανοήσουν το πολύπλοκο οικοσύστημα που περιβάλλει την αυτονομία, περιλαμβάνοντας τεχνολογικές πτυχές, ρυθμιστικά πλαίσια, εκπαίδευση πληρώματος και απαιτούμενες υποδομές για τη μετάβαση προς την αυτονομία. Αυτή η πρόκληση αποτελεί ταυτόχρονα και μια ευκαιρία. Στον πρόλογο σημειώνεται ότι καθώς εξετάζουμε αυτές τις νέες τεχνολογίες και τις πιθανές εφαρμογές τους, είναι ζωτικής σημασίας να κρατήσουμε την ισορροπία ανάμεσα στην υιοθέτηση καινοτόμων τεχνολογιών και στην τήρηση ολοκληρωμένων διαδικασιών ασφάλειας. Αυτή η φράση -καθώς και ο υπόλοιπος πρόλογος- συντάχθηκε από το ChatGPT, τον γνωστό πλέον αλγόριθμο τεχνητής νοημοσύνης γλωσσικής επεξεργασίας, παίρνοντας ως βάση το κείμενο της μελέτης.

Η μελέτη «Out of the Box» του Lloyd's Register ουσιαστικά προσφέρει ένα προπαρασκευαστικό πλαίσιο για τον ναυτιλιακό κλάδο, που βρίσκεται στο κατώφλι της αλλαγής.

Πρωτοπόρο στη Μεσόγειο.
Πρώτα δικό μας.

Το Λιμάνι του Πειραιά αλλάζει.

Με συνεχείς επενδύσεις μεγάλης κλίμακας
και εκσυγχρονισμό σε όλους τους τομείς
δραστηριοποίησής του, το λιμάνι αναβαθμίζεται
σε έναν από τους σημαντικότερους κόμβους
στη Μεσόγειο και την Ευρώπη.

Ένα έργο με νόημα και αξία για τους μετόχους του
και την ελληνική κοινωνία.

ΟΛΠ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.

COSCO SHIPPING



Ο RINA επενδύει στην Ελλάδα

Ο νηογνώμονας προσφέρει μια πλήρη γκάμα καινοτόμων υπηρεσιών με στόχο τη βελτιστοποίηση του στόλου, ενισχύοντας την άνεση και την ασφάλεια και συμβάλλοντας στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των πλοίων

Του Αντώνη Τσιμπλάκη atsimplakis@naftemporiki.gr



Η Ελλάδα βρίσκεται στην καρδιά της ναυτιλιακής βιομηχανίας και ο RINA στην καρδιά της Ελλάδας. Ο RINA επενδύει συστηματικά στο τοπικό ανθρώπινο δυναμικό για να υποστηρίξει την ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία, με περισσότερους από 60 Έλληνες εργαζόμενους και ένα υπερσύγχρονο Κέντρο Λειτουργίας Στόλου (Fleet Operating Center), ενώ συγχρόνως χρησιμοποιεί πόρους που θα βοηθήσουν τον κλάδο να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις για το μέλλον. Το μέγεθος του ελληνικού στόλου του RINA έχει διπλασιαστεί τα τελευταία δύο χρόνια, ξεπερνώντας πλέον τα 19 εκατομμύρια GT. Σε αντίθεση με τους περισσότερους άλλους νηογνώμονες, ο στόλος του RINA περιλαμβάνει πλοία που δραστηριοποιούνται στο εσωτερικό, καθώς και πλοία με διεθνείς πλόες.

Αλλά γιατί η Ελλάδα είναι τόσο σημαντική για τον RINA και γιατί ο RINA αναπτύσσεται τόσο γρήγορα σε αυτήν την περιοχή;

Η Ελλάδα έχει τη μεγαλύτερη ναυτιλιακή κοινότητα και βρίσκεται στην καρδιά του κλάδου όσον αφορά τις καινοτόμες ιδέες για νέες κατασκευές, καθώς και τη βελτιστοποίηση των υφιστάμενων στόλων με στόχο την απαλλαγή από τις εκπομπές άνθρακα. Η εισαγωγή του Δείκτη Έντασης Άνθρακα (CII) σημαίνει ότι πλοιοκτήτες και διαχειριστές αναζητούν φυσικές, πρακτικές λύσεις για να αποκτήσουν πολύ καλύτερες αξιολογήσεις. Ενώ το slow steaming βοηθάει, χρησιμοποιώντας προσεγγίσεις όπως η βελτιωμένη αεροδυναμική, τα bubble systems, wind assistance και τα νέα σχέδια για προπέλες, δίνεται η ευκαιρία να βελτιωθεί ο Δείκτης Έντασης Άνθρακα (CII) χωρίς να μειώνεται σημαντικά η ταχύτητα, κάτι το οποίο είναι πολύ ελκυστικό στην αγορά.



Paolo Moretti, CEO of RINA Services.

Τα πλοία που θα κατασκευαστούν και θα παραδοθούν από εδώ και στο εξής θα πρέπει να διαθέτουν προδιαγραφές για μια πρωτοφανή μείωση των εκπομπών CO_2 κατά τη διάρκεια ζωής τους, μείωση που εκτείνεται έως το 2050.

Η εισαγωγή του φόρου εκπομπών άνθρακα σημαίνει ότι η υπέρβαση των ορίων κατανάλωσης καυσίμου θα τιμωρείται από τον νόμο.

Η ναυτιλιακή αγορά θα χρειαστεί να βρει και να εφαρμόσει νέες λύσεις σε νέα προβλήματα.

Ο Paolo Moretti, διευθύνων σύμβουλος της RINA Services, εξηγεί: «Ο ελληνικός στόλος μας έχει διπλασιαστεί, όπως και ο αριθμός των εργαζομένων που βρίσκονται στη χώρα, καλύπτοντας όλους τους τομείς εξειδίκευσης, συμπεριλαμβανομένης της ψηφιοποίησης, της ασφάλειας στον κυβερνοχώρο, της απαλλαγής

Η συνεχιζόμενη έρευνα ασχολείται με νέες ενεργειακές λύσεις στα πλοία και καινοτόμες τεχνολογίες.



Το Κέντρο Λειτουργίας Στόλου, που βρίσκεται στον Πειραιά, χρησιμοποιεί narrow band συχνότητες ζωντανής επικοινωνίας, narrow band live streaming, για να παρέχει απομακρυσμένη επικοινωνία με τα πλοία και να επιτρέπει έρευνες και επιθεωρήσεις εξ αποστάσεως. ▶

από τις εκπομπές του άνθρακα, της εκπαίδευσης και πολλών άλλων. Η επένδυσή μας σε τοπικούς πόρους δείχνει τη σημασία αυτής της περιοχής για τον οργανισμό μας, αλλά δεν είναι μόνο το μέγεθος της αγοράς.

Η ναυτιλιακή κοινότητα στην Ελλάδα είναι πολύ δραστήρια και τη βλέπουμε ως στρατηγικό κόμβο για νέες, εφαρμόσιμες ιδέες όσον αφορά την απεξάρτηση του κλάδου από τις εκπομπές άνθρακα».

Ο RINA έχει τοποθετήσει ως βασικό του άξονα την Ελλάδα. Παράλληλα με τις παραδοσιακές υπηρεσίες ταξινόμησης, ο νηογνώμονας προσφέρει μια πλήρη γκάμα καινοτόμων υπηρεσιών, με στόχο την απαλλαγή από τις εκπομπές άνθρακα, τη βελτιστοποίηση του στόλου, ενισχύοντας την άνεση και ασφάλεια και τη συνολική μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τα πλοία.

Το Κέντρο Λειτουργίας Στόλου, που βρίσκεται στον Πειραιά, χρησιμοποιεί narrow band συχνότητες ζωντανής επικοινωνίας, narrow band live streaming, για να παρέχει απομακρυσμένη επικοινωνία με τα πλοία και να επιτρέπει έρευνες και επιθεωρήσεις εξ αποστάσεως.

> **Ο RINA υπέγραψε συμφωνία για ένα νέο πλοίο με μια καινοτόμο διαμόρφωση κινητήρα διπλού καυσίμου LNG και υδρογόνου.**

Συλλέγοντας δεδομένα σε πραγματικό χρόνο, χρησιμοποιώντας ασφαλή συστήματα τηλεμετρίας από αυτοματισμούς αλλά και από άλλα συστήματα πλοίων (όπως scrubbers, BWS), ο RINA χρησιμοποιεί εργαλεία εκμάθησης μηχανών και πρόβλεψης για να παρέχει στους πελάτες του προηγμένα αναλυτικά στοιχεία, πίνακα ελέγχου σε πραγματικό χρόνο και λειτουργικές πληροφορίες για τον στόλο, επιτρέποντας την προσαρμογή των λειτουργιών με στόχο τη βελτιστοποίησή τους. Όλα αυτά αυξάνουν την απόδοση και έτσι μειώνεται η κατανάλωση καυσίμου και κατά συνέπεια μειώνονται το κόστος και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις, βελτιώνοντας παράλληλα τις αξιολογήσεις του CII.

Αξιολογήσεις CII

Ο κ. Moretti συνεχίζει λέγοντας: «Κατά τη διάρκεια του 2023, τα πλοία θα συλλέξουν δεδομένα για να τα υποβάλουν το επόμενο έτος, καθορίζοντας τις αξιολογήσεις του CII για το 2024. Η ανάγκη να κατανοήσουμε πως αυτά τα στοιχεία ακολουθούν τους κανονισμούς καθιστά τα ψηφιακά εργαλεία διαχείρισης στόλου πιο σημαντικά από ποτέ».

Τα ψηφιακά εργαλεία του RINA παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τη βαθμολογία του CII των πλοίων, με δεδομένα που μπορούν να φιλτραριστούν με βάση συγκεκριμένες ημερομηνίες, ταξίδια ή σε ετήσια βάση για να είναι δυνατή η ανάλυση. Επίσης, μπορούν να προβάλουν περαιτέρω αξιολογήσεις του CII για τα επόμενα χρόνια, επιτρέποντας τη λήψη προληπτικών ενεργειών για τη διατήρηση/βελτίωση των αξιολογήσεων. Ένας προσομοιωτής επιτρέπει επιπλέον τον υπολογισμό του δείκτη CII για τα επερχόμενα ταξίδια, βοηθώντας στον εντοπισμό των βέλτιστων ταχυτήτων και διαδρομών για την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων CII.

Η ενεργειακή μετάβαση στην Ελλάδα

Φυσικά, η ενεργειακή μετάβαση δεν αφορά μόνο τη ναυτιλιακή βιομηχανία, και η Ελλάδα βρίσκεται επίσης σε καλή θέση όσον αφορά την παροχή τοπικών καυσίμων με βάση τις ανανεώσιμες πηγές και τις χαμηλές ή μηδενικές εκπομπές ρύπων. Είτε πρόκειται για τις θαλάσσιες μεταφορές, τις τοπικές ενεργειακές ανάγκες είτε οποιονδήποτε άλλο κλάδο, το μελλοντικό ενεργειακό μίγμα θα είναι ποικίλο και δεν θα υπάρχει μία λύση που να καλύπτει όλες τις ανάγκες.

Ο κ. Moretti λέει: «Εάν πρόκειται να φτάσουμε το "απόλυτο μηδέν εκπομπής ρύπων", πρέπει να ερευνήσουμε όλες τις κατευθύνσεις - από την τεχνολογία, τη διαχείριση λειτουργιών και τους νέους πόρους καυσίμων. Η ναυτιλιακή δραστηριότητα του RINA είναι εξαιρετικά ισχυρή, όπως επίσης και οι επιχειρήσεις μας για την απαλλαγή από τις εκπομπές του άνθρακα, τις υποδομές, τις μεταφορές και την ενέργεια. Εργαζόμαστε σε πολλές παγκόσμιες βιομηχανίες για να διευκολύνουμε τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και διαθέτουμε ειδικούς τόσο στην ενέργεια όσο και στην απαλλαγή από τις εκπομπές άνθρακα, γεγονός που μας φέρνει σε μοναδική θέση να μεταφέρουμε ιδέες και τεχνολογίες και να υποστηρίξουμε την Ελλάδα στην επίτευξη στόχων όσον αφορά τη ναυτιλία και ευρύτερων στόχων απαλλαγής από τις εκπομπές άνθρακα».

Τέλος, στον RINA και στην Asprofos ανατέθηκε η σύμβαση για το FSRU στην Αλεξανδρούπολη. Το έργο θα προσφέρει και θα ενισχύσει την ενεργειακή ασφάλεια και τη διαποικιλότητα στην προμήθεια φυσικού αερίου στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Φέρνοντας τους ανθρώπους κοντά

«Ο RINA έχει πάρει πολλές πρωτοβουλίες στην Ελλάδα για να βοηθήσει στο κομμάτι της απαλλαγής από τις εκπομπές άνθρακα. Η Ελληνική Επιτροπή Απανθρακοποίησης είναι ένα φόρουμ για την ανταλλαγή ιδεών, ενώ η Ελληνική Τεχνική Επιτροπή είναι μια σημαντική πλατφόρμα για να φέρει κοντά τους ενδιαφερόμενους από όλα τα μέρη της ναυτιλιακής βιομηχανίας για να συζητήσουν τον αντίκτυπο των νέων κανονισμών (CII), την πορεία για την απαλλαγή από τις εκπομπές άνθρακα και τις τελευταίες εξελίξεις σε ψηφιακά εργαλεία για τη βελτίωση της λειτουργικής αποτελεσματικότητας και ασφάλειας. Και φυσικά η Ελληνική Συμβουλευτική Επιτροπή όπου μοιραζόμαστε όλα τα παραπάνω με τους πλοιοκτήτες.

Ο RINA έχει επίσης ξεκινήσει μια σειρά από εκπαιδευτικές συναντήσεις, χωρίς κόστος, οι οποίες διεξάγονται κάθε μήνα, όπου ειδικοί επικεντρώνονται σε καίρια θέματα για την υποστήριξη του κλάδου. Μέχρι σήμερα οι εκπαιδευτικές συναντήσεις περιλαμβάνουν συνεδρίες που καλύπτουν το Electronic Logbook και το Κέντρο Λειτουργίας Στόλου, INA - AMMITEC σχετικά με τις απαιτήσεις της κυβερνοασφάλειας σύμφωνα με τον IACS και μια συζήτηση γύρω από τον σχεδιασμό του SDARI Dolphin 57. Αυτές οι εκπαιδευτικές συναντήσεις έχουν παράσχει στους Έλληνες διαχειριστές πληροφορίες σχετικά με τις νέες απαιτήσεις του IACS, καθώς και αποτελέσματα μελέτης που διεξήχθη με κορυφαίο υδροδυναμικό ινστιτούτο στην Ευρώπη και τον κατασκευαστή κινητήρων MAN ES για την υποστήριξη της βελτίωσης των επιδόσεων του πλοίου με την εισαγωγή του CII» αναφέρει ο κ. Moretti.

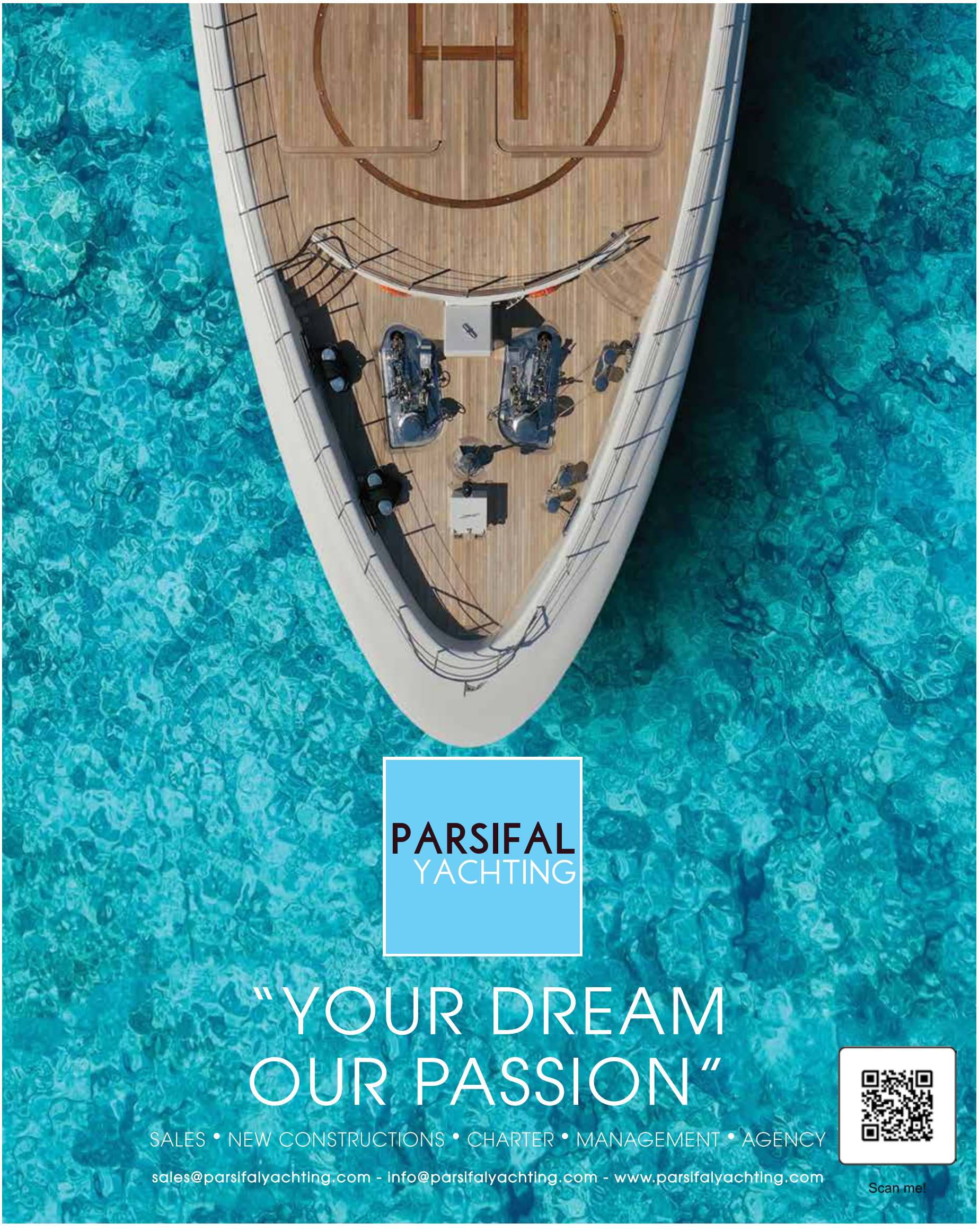
Καινοτόμα σχέδια και πρακτικές λύσεις

«Συμμετέχουμε επίσης σε πολλά έργα έρευνας και ανάπτυξης στην περιοχή, τα οποία έχουν ως στόχο να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η βιομηχανία. Αυτά περιλαμβάνουν τα πάντα, από πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου μέχρι τη μείωση των εκπομπών του άνθρακα μικρότερων ναυτιλιακών υπηρεσιών στην Ελλάδα», συνεχίζει ο κ. Moretti.

Η έρευνα είναι ψηλά στην ατζέντα της RINA Hellas και αυτή την περίοδο είναι γεμάτη, με δύο έργα που ολοκληρώθηκαν πρόσφατα, δύο έργα σε εξέλιξη και τέσσερις νέες προτάσεις. Το έργο SafePASS, που ολοκληρώθηκε τον Ιανουάριο του 2023, κατάφερε να γίνει success story, σύμφωνα με την αξιολόγηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (EC) που παρείχε τη χρηματοδότηση.

Το SmartSEA, το έργο Erasmus+, το οποίο επίσης ολοκληρώθηκε πρόσφατα, ανέπτυξε ένα καινοτόμο μάθημα Master για έξυπνες θαλάσσιες έρευνες με τη χρήση του IoT. Η συνεχιζόμενη έρευνα ασχολείται με νέες ενεργειακές λύσεις στα πλοία (δηλαδή το V-ACCESS που χρηματοδοτείται στο πλαίσιο του HORIZON Europe) και την καινοτόμο τεχνολογία φρεατίων για πλοία (δηλαδή το i-marine που χρηματοδοτείται από εθνικούς πόρους). Τέλος, η ερευνητική ομάδα στην Ελλάδα προετοιμάζεται για τα επόμενα βήματα με τέσσερις νέες υποβολές ερευνητικών προτάσεων σε ευρωπαϊκά και εθνικά προγράμματα χρηματοδότησης.

Ο RINA υπέγραψε πρόσφατα συμφωνία Joint Development Project (JDP) με τη διακεκριμένη ελληνική πλοιοκτήτρια εταιρεία Maran Dry Management και τον Κινέζο σχεδιαστή SDARI για ένα νέο πλοίο μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου 210.000 DWT, που θα πληροί το IMO 2050, χρησιμοποιώντας μια καινοτόμο διαμόρφωση κινητήρα διπλού καυσίμου LNG και υδρογόνου. Βασισμένο σε μια καινοτόμο διάταξη πρόωσης που συνδυάζει το καύσιμο του πλοίου (LNG) με ατμό για την παραγωγή υδρογόνου και CO_2, το έργο ακολουθεί τον σχεδιασμό, που είχε εφαρμοστεί προηγουμένως σε δεξαμενόπλοιο MR, και αυτή είναι η πρώτη του εφαρμογή σε πλοίο μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου ■


PARSIFAL
YACHTING
"YOUR DREAM
OUR PASSION"
SALES • NEW CONSTRUCTIONS • CHARTER • MANAGEMENT • AGENCY
sales@parsifalyachting.com - info@parsifalyachting.com - www.parsifalyachting.com
Scan me!

ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΠΑΝΘΡΑΚΟΠΟΙΗΣΗ

Οι πράσινοι διάδρομοι αποτελούν μία πρωτοβουλία της αλυσίδας αξίας της απανθρακοποίησης, μέσω της οποίας έρχονται σε επαφή ομάδες ενδιαφερομένων που καλούνται να επιλύσουν το ίδιο πρόβλημα



Παντελής Σκνίτης
ABS Director, Global Sustainability, Greece

Η ευρεία και σε βάθος συνεργασία είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη βιώσιμων θαλάσσιων δικτύων. Οι πράσινοι διάδρομοι θεωρούνται δικαίως ως ένα ουσιαστικό στοιχείο των προσπαθειών της ναυτιλιακής βιομηχανίας για απανθρακοποίηση και οι πρώιμες πρωτοβουλίες που καταδεικνύουν τις δυνατότητές τους σε αυτήν τη διαδικασία είναι ευρέως αποδεκτές.

Το επόμενο στάδιο είναι η ανάπτυξη της έννοιας του πράσινου διαδρόμου έτσι ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί σε ευρεία κλίμακα. Υπάρχει άμεσο ενδιαφέρον, αλλά για την περαιτέρω διάδοση της έννοιας δημιουργείται η ανάγκη να διευκρινίσουμε πώς θα λειτουργήσουν οι πράσινοι διάδρομοι και πώς θα καταμετρηθεί η επίδρασή τους.

Η υποχρέωση δέσμευσης σε όλη την αλυσίδα αξίας αποτελεί εξαρχής αναπόσπαστο μέρος κάθε πράσινου διαδρόμου, δεδομένου ότι οι πράσινοι διάδρομοι αποτελούν μία πρωτοβουλία της αλυσίδας αξίας της απανθρακοποίησης, μέσω της οποίας έρχονται σε επαφή ομάδες ενδιαφερομένων που καλούνται να επιλύσουν το ίδιο πρόβλημα. Ένα σταθερό επιχειρηματικό εγχείρημα το οποίο να μετατρέπει έναν πράσινο διάδρομο από μια θεωρητικά πιθανή ενέργεια σε μια εμπορικά πρακτική λύση αποτελεί ουσιαστικό μέρος της διαδικασίας. Το επιχειρηματικό εγχείρημα μπορεί να διαφέρει από διάδρομο σε διάδρομο, αλλά αναπόφευκτα η κατευθυντήρια γραμμή είναι η απαίτηση για μείωση των εκπομπών από την αλυσίδα αξίας σε συνδυασμό με μία βέλτιστη από οικονομικής πλευράς λύση.

Η ανάλυση κόστους πρέπει να αφορά όλο το εύρος των διαδρόμων και να προσανατολίζεται στην πολυμορφία των ενδιαφερομένων, καθώς -για να είναι επιτυχής ο διάδρομος- πρέπει να είναι επιτυχής και κάθε ενέργεια σύνδεσης με αυτόν. Το επιχειρηματικό μοντέλο πρέπει να έχει ως στόχο την απομάκρυνση των αδύναμων κρίκων από την αλυσίδα αξίας καθ' όλο το μήκος του διαδρόμου.

Για να πετύχει ένας πράσινος διάδρομος, όλα τα μέλη χρειάζεται να συνεργαστούν, ιδιαίτερα στα σημεία εκείνα όπου διασταυρώνονται τα επιχειρηματικά τους όρια.

Τα λιμάνια διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των πράσινων διαδρόμων, καθώς απαιτούν πρόσβαση για εφοδιασμό βιώσιμων καυσίμων, διαθέτουν logistics για την προμήθεια και αποθήκευση των εναλλακτικών καυσίμων και υποδομές για τον ασφαλή ανεφοδιασμό τους.

Τα λιμάνια και οι παραγωγοί καυσίμων απαιτείται να συνεργαστούν για να αναλύσουν λεπτομερώς το προφίλ αποθήκευσης και ανεφοδιασμού των πράσινων διαδρόμων με βάση τα χαρακτηριστικά του πλοίου, του ταξιδιού και του καυσίμου. Τα λιμάνια απαιτείται να εστιάσουν στις απαιτήσεις αποθήκευσης με βάση τον όγκο του καυσίμου, τη φυσική κατάσταση του καυσίμου, όπως οι απαιτήσεις συμπίεσης ή ψύξης.

Ένα σημαντικό κριτήριο για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τους πράσινους διαδρόμους είναι η ποσοτικοποίηση της ενεργειακής ζήτησης για τους διαδρόμους με βάση την εξέλιξη της διαδρομής, τη χρήση του σκάφους, τον τύπο της μηχανής και το μέγεθος του σκάφους.

Επιπλέον, οι παραγωγοί καυσίμων της κοινοπραξίας των φορέων υλοποίησης του έργου πρέπει να υπολογίσουν τη ζήτηση εναλλακτικών καυσίμων με βάση τα χαρακτηριστικά του καυσίμου, όπως το ενεργειακό περιεχόμενο, η μεταφορά και η αποτελεσματική χρήση.

Η απανθρακοποίηση αφορά όλο το φάσμα της οικονομίας και, ως εκ τούτου, η ναυτιλιακή βιομηχανία πρέπει να αξιολογήσει τη διαθεσιμότητα αυτών των καυσίμων για τον ναυτιλιακό τομέα. Η κοινοπραξία για τους πράσινους διαδρόμους πρέπει να βοηθήσει τους παραγωγούς καυσίμων, διασφαλίζοντας μακροπρόθεσμη ζήτηση ώστε να επιτραπεί η ανάπτυξη της παραγωγικής ικανότητας και να ελεγχθεί η προμήθεια.

Η πολιτική γραμμή και οι κανονισμοί παίζουν καταλυτικό ρόλο στην ενεργοποίηση πρωτοβουλιών που θα καλύψουν πολλούς ενδιαφερόμενους σε διαφορετικούς τομείς της οικονομίας. Ενώ ο πράσινος ναυτιλιακός διάδρομος φαίνεται αρχικά σαν μια πρωτοβουλία που εστιάζει στη ναυτιλία, έχει τη δυνατότητα να επηρεάσει πολλούς τομείς της οικονομίας.

Ο συνδυασμός οικονομικών πολιτικών που βοηθούν με χρηματοοικονομικούς φραγμούς και ρυθμιστικών πολιτικών που μειώνουν τους μη χρηματοοικονομικούς φραγμούς αποτελεί ισχυρό καταλύτη για την εύρεση λύσεων που βρίσκονται στο μεταίχμιο της εμπορικής βιωσιμότητας.

Η δημιουργία βιώσιμων πράσινων διαδρόμων απαιτεί τη μοντελοποίηση του πλήρους οικοσυστήματος και ανάλυση για τη δημιουργία πράσινων διαδρόμων. Ο ABS έχει δημιουργήσει ένα εργαλείο προσομοίωσης και οπτικοποίησης που επιτρέπει στους συμμετέχοντες να αξιολογήσουν τα σημαντικά στοιχεία για ένα επιτυχημένο έργο, προβλέποντας και μοντελοποιώντας τα απαραίτητα στοιχεία και αξιολογώντας την πιθανή εξέλιξή τους.

Κάθε μέλος του έργου λαμβάνει αποφάσεις βάσει διαφορετικών κριτηρίων, οι οποίες είναι σε εναρμόνιση με τις ανάγκες του επιχειρηματικού τους μοντέλου ή των ενδιαφερόμενων μερών. Για να πετύχει ένας πράσινος διάδρομος, όλα τα μέλη χρειάζεται να συνεργαστούν ακόμη περισσότερο, ιδιαίτερα στα σημεία εκείνα όπου διασταυρώνονται τα επιχειρηματικά τους όρια.

Spanopoulos group



We support the Marine industry





Group Activities

- MARINE ENGINEERING & CONSTRUCTIONS
- TOWAGE
- SALVAGE
- WRECK REMOVAL
- SHIPYARD FOR MEGAYACHTS
- SHIPYARD FOR COMMERCIAL VESSELS
- SEA TRANSPORTATIONS
- UNDERWATER SERVICES
- ENVIRONMENTAL PROTECTION SERVICES

www.spanopoulos-group.com

ΚΑΥΣΙΜΟ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ ΕΙΝΑΙ Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Οι προκλήσεις για τον ναυτιλιακό κλάδο σε εθνικό και διεθνές επίπεδο και ο ρόλος του DNV –και γενικότερα των νηογνωμόνων– στα πεδία της απανθρακοποίησης, της ψηφιοποίησης, της ασφάλειας και της εκπαίδευσης των νέων στελεχών



Ιωάννης Χιωτόπουλος

Senior vice president & Regional manager, SE Europe, Middle East & Africa, DNV Maritime

Αναλογιζόμενος τις συζητήσεις που θα γίνουν κατά τη διάρκεια της σημαντικής συνάντησης των στελεχών της ελληνικής αγοράς στο Ναυτιλιακό Συνέδριο της «Ναυτεμπορικής», επιτρέψτε μου να μοιραστώ μερικές σκέψεις μου για τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος μας σε τοπικό και παγκόσμιο επίπεδο.

1. Για την απανθρακοποίηση: Η μετάβαση στα καύσιμα έχει ήδη ξεκινήσει, με το 5,5% των πλοίων (GT) σε λειτουργία και το 33% των πλοίων (GT) υπό κατασκευή σήμερα να μπορούν να λειτουργούν με εναλλακτικά καύσιμα (με επικρατέστερο το LNG). Η μελλοντική αγορά θα εξαρτάται από πολλαπλές πηγές ενέργειας, από την ενοποίηση με τις περιφερειακές αγορές ενέργειας, από την παραγωγή ενέργειας και τις βιομηχανίες, καθώς και από τη διαθεσιμότητα και την τιμή των πηγών ενέργειας. Δύο χιλιάδες πλοία αναμένεται να παραγγέλλονται ετησίως έως το 2030, αλλά ακόμη δεν έχει βρεθεί η βέλτιστη λύση για την επιλογή καυσίμου. Για να προετοιμαστεί για το μέλλον, η βιομηχανία πρέπει να αναλάβει δράση υιοθετώντας την ευελιξία στα καύσιμα και την ενεργειακή απόδοση, δοκιμάζοντας νέα καύσιμα και τεχνολογίες και συνάπτοντας συνεργασίες με άξονα την αντιμετώπιση των προκλήσεων ασφαλείας που θα μπορούσαν να διαταράξουν την ενεργειακή μετάβαση.

2. Για την ψηφιοποίηση: Η ψηφιοποίηση έχει σκοπό να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα του στόλου, να αναβαθμίσει την περιβαλλοντική απόδοση και την ασφάλεια μέσω της εφαρμογής καινοτόμων τεχνολογιών. Ωστόσο, δεν πρέπει να αγνοούμε τους νέους κινδύνους που φέρνει η ταχεία ψηφιοποίηση. Για παράδειγμα, έχουμε παρατηρήσει μια τεράστια αύξηση στις κυβερνοεπιθέσεις τα τελευταία χρόνια. Επιπλέον, τα πληρώματα πρέπει να εκπαιδευτούν κατάλληλα, ώστε οι ναυτικοί να είναι προετοιμασμένοι να λειτουργήσουν αποτελεσματικά σε αυτή τη νέα ψηφιακή πραγματικότητα. Για να διασφαλιστεί η ασφάλεια αυτών των νέων τεχνολογιών, πρέπει να εφαρμοστούν και να ενισχυθούν τυποποιημένοι κανόνες. Οποιεσδήποτε αστοχίες συστήματος θα μπορούσαν να εμποδίσουν την υιοθέτηση αυτών των ζωτικών τεχνολογιών, οι οποίες έχουν μακροπρόθεσμα οφέλη για την ασφάλεια.

Η ασφάλεια πρέπει να παραμείνει στο επίκεντρο της ανάπτυξης των εναλλακτικών καυσίμων και των νέων ψηφιοποιημένων μεθόδων λειτουργίας του κλάδου.

3. Για την ασφάλεια: Καθώς η ναυτιλία προχωρά προς την απανθρακοποίηση, είναι αναγκαίο η ασφάλεια να παραμείνει στο επίκεντρο της ανάπτυξης των εναλλακτικών καυσίμων και των νέων ψηφιοποιημένων μεθόδων λειτουργίας του κλάδου. Ο DNV έχει επισημάνει εδώ και καιρό το αναδυόμενο «κενό ασφαλείας» που συνοδεύει τις δυνάμεις της απανθρακοποίησης και της ψηφιοποίησης - για παράδειγμα, τον κίνδυνο πυρκαγιάς και έκρηξης, καθώς η αμμωνία είναι πολύ τοξική και το υδρογόνο εύφλεκτο, αλλά και το ρίσκο στην ασφάλεια δεδομένων. Επομένως, είναι ζωτικής σημασίας να αναπτυχθούν νέοι κανονισμοί ασφαλείας για τον μετριασμό αυτών των κινδύνων. Ο DNV έχει ήδη εκδώσει notations για τη χρήση LNG, αμμωνίας, κυψελών καυσίμου, μεθανόλης, αιθανόλης και υγραερίου για προστασία από τη φωτιά και την απελευθέρωση τοξικών αερίων. Για παράδειγμα, το Fuel Ready notation ισχύει για αμμωνία, LNG, LPG και LFL (μεθανόλη) - είτε μεμονωμένα είτε για μίγμα καυσίμων. Ο DNV έχει τεθεί επίσης επικεφαλής σε ανάλογα projects για χρήση υδρογόνου και μπαταριών.

4. Σχετικά με τον ρόλο του DNV και των νηογνωμόνων γενικότερα στις επερχόμενες αλλαγές στον ναυτιλιακό κλάδο: Η πολυπλοκότητα των επερχόμενων αλλαγών, σε συνδυασμό με τους πολλούς και διαφορετικούς «εταίρους» που θα πρέπει να συνομιλήσουν και να συνεργαστούν για να επιτρέψουν τη μετάβαση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, είναι τεράστια. Πολλά είναι αυτά που πρέπει να συνδυαστούν ώστε να καταστεί δυνατή αυτή η μετάβαση - ψηφιοποίηση, νέα καύσιμα, κανονισμοί για τη διασφάλιση της ασφάλειας, παραγωγή καυσίμων στην ξηρά, μεταφορά και ανεφοδιασμός καυσίμων, μαζική διάθεση ενέργειας μηδενικού άνθρακα κτλ. Γι' αυτό και στον DNV πιστεύουμε ότι η συνεργασία είναι το καύσιμο του μέλλοντος! Και πιστεύουμε ότι ο DNV ως νηογνώμονας μπορεί να διαδραματίσει έναν πολύ ιδιαίτερο ρόλο στο να συμβεί αυτό.

5. Για την εκπαίδευση της νέας γενιάς στελεχών του ναυτιλιακού κλάδου: Οι επερχόμενοι μετασχηματισμοί στη ναυτιλιακή βιομηχανία δεν επηρεάζουν μόνο το παγκόσμιο εμπόριο, αλλά και την οικονομία και την κοινωνία συνολικά. Το γεγονός αυτό κάνει σήμερα την επένδυση στους αυριανούς ηγέτες του κλάδου μας ιδιαίτερα κρίσιμη. Ο DNV με μια σειρά από πρωτοβουλίες στηρίζει τους νέους που θα οδηγήσουν τη ναυτιλία σε ένα πιο βιώσιμο και ασφαλές μέλλον. Το πιο πρόσφατο παράδειγμα είναι η θέσπιση Βραβείου Αριστείας για τους τρεις πρώτους πτυχιούχους της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, στο πλαίσιο του εορτασμού 100 χρόνων παρουσίας και δράσης του DNV στην Ελλάδα. Να πούμε επίσης και για τα δωρεάν σεμινάρια επαγγελματικού προσανατολισμού, με πρακτική διάσταση, με τίτλο «What's out there and how you get in» για τους τελειόφοιτους φοιτητές της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του Πολυτεχνείου και του Τμήματος Ναυπηγών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, αλλά και τις προσπάθειες που κάνουμε για τη διασύνδεση των σχετικών με τον κλάδο πανεπιστημιακών σχολών με την αγορά εργασίας και τη δημιουργία μιας πλατφόρμας «συνάντησης» των δύο πλευρών.

H.E.C.

HELLENICENVIRONMENTALCENTER S.A



Developing Green Ports
Protecting our seas

Port Reception Facilities

www.hec.gr

EU FIT FOR 55: ΝΕΕΣ ΠΙΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

Το EU ETS και το FuelEU Maritime μπορεί να εκλαμβάνονται ως απειλή για πλοιοκτήτες ή ναυλωτές, όμως η πλήρης κατανόηση των κανονισμών μπορεί να ανοίξει ένα ευρύ περιθώριο κέρδους, λόγω της ικανότητας συμψηφισμού προστίμων και πλεονασμάτων των εκπομπών αερίων ρύπων



Θεόδωρος Κουρμπέλης
Lloyd's Register Strategic Business Partner

Τον Μάρτιο του 2023, μια νέα σειρά ευρωπαϊκών κανονισμών, το Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Εκπομπών Αερίων Ρύπων (EU Emissions Trading Scheme - EU ETS) και το FuelEU Maritime, μπήκαν στην τελική ευθεία, δημιουργώντας σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε όσους κατανοούν εις βάθος την πολυπλοκότητά τους. Πρόκειται για τους δύο βασικούς πυλώνες που επηρεάζουν άμεσα τη ναυτιλία, στα πλαίσια της δέσμης μέτρων Fit for 55, που αποσκοπεί στην εναρμόνιση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας με τους στόχους που έχουν τεθεί για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

Το EU ETS στοχεύει στη ρύθμιση των εκπομπών ρύπων που προκύπτουν από τους καταναλωτές ενέργειας πάνω στο πλοίο. Ο έλεγχός τους θα βασίζεται στα δεδομένα που υποβάλλουν οι πλοιοκτήτριες εταιρείες ετησίως στο σύστημα παρακολούθησης, αναφοράς και επαλήθευσης ρύπων της Ε.Ε. (EU MRV) και αφορά, τουλάχιστον επί του παρόντος, πλοία με χωρητικότητα μεγαλύτερη των 5.000 κόρων (Gross Tonnage). Από το 2025 οι πλοιοκτήτες θα κληθούν να καταβάλλουν το αντίτιμο για το 40% των εκπομπών CO_2 από τα ταξίδια της προηγούμενης χρονιάς που υπόκειντο στο ETS, φθάνοντας σταδιακά στο 100% μέχρι το 2027. Και από το 2026, όπου ουσιαστικά ολοκληρώνεται η σταδιακή εφαρμογή του EU ETS, οι εταιρείες θα επιβαρυνθούν εκ νέου καταβάλλοντας το αντιστάθμισμα κατά 100% από τις εκπομπές μεθανίου και οξειδίων του αζώτου που θα αρχίσουν να καταγράφουν στο EU MRV.

Από την άλλη, το FuelEU, το οποίο θα τεθεί σε ισχύ από το 2025, λαμβάνει υπόψη τους αέριους ρύπους που εκπέμπονται τόσο κατά την καύση όσο και κατά την παραγωγή, μεταφορά και επεξεργασία του καυσίμου του πλοίου. Ανάλογα με την ενέργεια που χρησιμοποιεί ένα πλοίο, ή ομάδα πλοίων, καθορίζεται και η απαιτούμενη μείωση έντασης των αερίων του θερμοκηπίου, με αφετηρία το -2% το 2025 (συγκριτικά με τα επίπεδα του 2020), προχωρώντας στο -6% το 2030, έως το -80% το 2050. Γίνεται πλέον ευνόητο ότι καύσιμα χαμηλών εκπομπών άνθρακα τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό. Σε αντίθεση με το EU ETS, όπου η φορολογία των ρύπων είναι δεδομένη, το FuelEU μπορεί να αποβεί είτε επιζήμιο είτε επικερδές για τους πλοιοκτήτες, ανάλογα με το κατά πόσο επιτυγχάνουν τον ετήσιο στόχο.

Η Lloyd's Register βοηθάει τους πλοιοκτήτες να διαμορφώσουν αποτελεσματικές στρατηγικές, συνδυάζοντας τις διαφορετικές πτυχές της ενεργειακής μετάβασης.

Συγκρίνοντας τους δύο μηχανισμούς, είναι φανερό πως το οικονομικό κόστος που προκύπτει από το EU ETS μπορεί να μειωθεί είτε μεταβάλλοντας το επιχειρησιακό προφίλ του πλοίου είτε με μετασκευή (π.χ. με ενσωμάτωση τεχνολογιών που αυξάνουν την ενεργειακή αποδοτικότητά του). Από την άλλη, το FuelEU Maritime ανταμείβει τους πρώιμους χρήστες πράσινων καυσίμων, ενώ πολλαπλασιάζει τις προβλεπόμενες ποινές σε περίπτωση μη επίτευξης των ενεργειακών στόχων μετά το 2030. Συνεπώς, η κατανόηση της σχετικής σημασίας κάθε μέτρου και των χρονικών ορίων αποτελεί το σημαντικότερο βήμα για έναν πλοιοκτήτη προκειμένου να χαράξει τη στρατηγική συμμόρφωσης για τα επόμενα χρόνια. Η Συμβουλευτική μας Ομάδα, αξιοποιώντας το ευρύ φάσμα γνώσεων του Οργανισμού, ήδη βοηθάει τους πλοιοκτήτες να διαμορφώσουν αποτελεσματικές στρατηγικές, συνδυάζοντας τις διαφορετικές πτυχές της ενεργειακής μετάβασης με βάση τις δυναμικές της αγοράς, τις τεχνολογίες, τη νομοθεσία.

Αξίζει να σημειωθεί πως οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν το δικαίωμα να μετακυλίσουν, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, τα οικονομικά βάρη που θα απορρέουν από την εφαρμογή των κανονισμών αυτών στους ναυλωτές του πλοίου, αλλά τα ναυλοσύμφωνα είναι εκείνα που θα καθορίζουν τελικά με ποιον τρόπο. Οι περισσότερες από τις τρέχουσες εμπορικές συμβάσεις δεν είναι ακόμη έτοιμες να καλύψουν το πλήθος των σεναρίων του «ποιος πληρώνει τι», επομένως τόσο για τους ναυλωτές όσο και για τους πλοιοκτήτες είναι βασικό να υπάρχει σαφής κατανόηση των επιπτώσεων των κανονισμών αυτών.

Σε μια πρώτη ανάγνωση, το EU ETS και το FuelEU Maritime μπορεί να εκλαμβάνονται ως απειλή για ορισμένους πλοιοκτήτες και ναυλωτές. Μην ξεχνάμε ότι και οι δύο κανονισμοί αποσκοπούν να ενθαρρύνουν τη μετάβαση της ναυτιλίας σε πράσινα καύσιμα, που και πιο ακριβά θα είναι κατά πάσα πιθανότητα, και συνοδεύονται από δαπανηρές επενδύσεις είτε για τη μετασκευή του υφιστάμενου στόλου είτε για ναυπήγηση πλοίων που θα μπορούν να τα χρησιμοποιούν. Όσοι όμως αντιληφθούν πλήρως τους κανονισμούς, θα διαπιστώσουν ότι διανοίγεται ένα ευρύ περιθώριο κέρδους, λόγω της ικανότητας συμψηφισμού των προστίμων με τα πλεονάσματα των εκπομπών, επηρεάζοντας σημαντικά το τελικό ποσό που θα πρέπει να καταβάλλει η εταιρεία.

Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη ότι ο κανονισμός δεν ορίζει αν είναι ο ιδιοκτήτης ή ο ναυλωτής που «θα καρπωθεί» το πλεόνασμα που σχετίζεται με ένα πλοίο, χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή κατά τη σύναψη της συμφωνίας ναύλωσης ώστε τα δύο μέρη να αντιλαμβάνονται τις συνέπειες, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις όπου οι ναυλωτές είναι υπεύθυνοι για την αγορά καυσίμων. Είναι λοιπόν εμφανές πως όποιος διαθέτει τις περισσότερες γνώσεις σε μια τέτοια διαπραγμάτευση, θα κερδίσει τη μάχη.



25 YEARS

Quality Crew



Status Maritime Corp.

ATHENS
84, Vouliagmenis Avenue, Voula 16673, Greece (Ελλάς)
T +30 210 4522110 -12, +30 210 8980000
F +30 210 4522113
E 24hours@statuscrew.gr
statuscrew.gr

ISTANBUL
Kani Karaca Sk. No:19 D:a
Cumhuriyet, P.O. Box no: 34697 Üsküdar
İstanbul, Türkiye
E statusist@statuscrew.com

CONSTANTA
1st Floor room 1.6 Mamaia Blvd. 135A137
Millenium Business Centre Constanta, Romania (România)
T +40 241 555899 - F +40 241555811
E status@statusconstanta.ro

MANILA
1802 San Marcelino, Cor. J. Nakpil St. Malate Manila ,
Philippines (Pilipinas)
T +632 524 1111, +632 525 2222
F +632 524 3921
E operations@statusmanila.com.ph

ILOILO
Lot 8, Block 1, Bernwood Resort Villas, Bgy.,
Sto Nino Sur, Arevalo, Iloilo City, Philippines (Pilipinas)
T +63 9209814752
E statusmt@statusmanila.com.ph

ODESSA
10, Sofievskaya Str., Odessa 65082,
Ukraine (Україна)
T +380 663425111, +380 986418828
E statusodessa@statuscrew.com

SPLIT
Ul. Mike Tripala 10, 3rd FLOOR Split 21000,
Croatia (Hrvatska)
T +385(0)21670021, +38 591 1544 480
E statuscroatia@statuscrew.co

ΑΡΧΗ ΜΙΑΣ ΝΕΑΣ ΕΠΟΧΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Η αναζωογόνηση της ναυπηγικής βιομηχανίας προσφέρει στη χώρα μας την ευκαιρία να επιστρέψει δυναμικά στον ευρωπαϊκό και τον παγκόσμιο χάρτη ναυπηγήσεων, προσθέτοντας έναν νέο κρίκο στην αλυσίδα των ελληνικών εξαγωγών με υψηλές αποδόσεις προστιθέμενης αξίας



Βασίλης Κορκίδης

Πρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά, ΕΒΕΠ

Δεν πρέπει να χαθεί το momentum αναζωογόνησης της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας. Και δεν πρέπει να χαθεί γιατί δεν θα υπάρξει άλλη ευκαιρία για την Ελλάδα να επιστρέψει δυναμικά στον ευρωπαϊκό, αλλά και τον παγκόσμιο χάρτη των ναυπηγήσεων, απ' όπου είχε φύγει την περασμένη και πλέον δεκαετία, εξαιτίας εσφαλμένων επιλογών και ιδεοληψιών, που οδήγησαν στον μαρασμό ή και στο «λουκέτο» πολλές επιχειρήσεις του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα. Εάν θέλουμε τα προσεχή έτη θετικά πρόσημα στα στοιχεία που αφορούν την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας, τόσο στον Πειραιά όσο και στον ευρύτερο πειραϊκό χώρο, οφείλουμε να επενδύσουμε στη ναυπηγική καινοτομία, που είναι τομέας έντασης κεφαλαίου και έντασης γνώσης, αλλά και να καταβάλουμε κάθε δυνατή προσπάθεια για τη βελτίωση του γνωσιακού επιπέδου του έμψυχου δυναμικού, που δραστηριοποιείται σε όλο το φάσμα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, σε ξηρά και θάλασσα, πάνω στις νέες τεχνολογίες που σχετίζονται με την προσπάθεια της ναυτιλίας στο πεδίο της πράσινης μετάβασης. Έχουν ωριμάσει οι συνθήκες για την υιοθέτηση μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής που θα αξιοποιεί τα δυνητικά πλεονεκτήματα του Πειραιά και, ιδιαίτερα, το ανθρώπινο δυναμικό με υψηλή κατάρτιση.

Με αυτό το σκεπτικό, το ΕΒΕΠ, σε συνεργασία με τους επενδυτές των μεγάλων ναυπηγείων, πρωτοστατεί για την ίδρυση φορέα με την ονομασία Ένωση Ελληνικών Ναυπηγείων, που θα εκφράζει επιχειρηματικά τις επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στην κατασκευή πλοίων, στη ναυπηγική βιομηχανία και στις προμήθειες υλικών και υπηρεσιών για πλοία. Το εγχείρημα αποτελεί ένα νέο κεφάλαιο στη ναυπηγική βιομηχανία της χώρας, με βασικό στόχο την άσκηση εξωστρεφούς πολιτικής από τον νέο φορέα για την ανάπτυξη του cluster των ναυπηγείων, αλλά και τη συμβολή του στην αναδημιουργία ενός νέου νομοθετικού πλαισίου που θα απαλείψει αστοχίες και στρεβλώσεις του παρελθόντος που λειτούργησαν ανασχετικά στην ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Τα ελληνικά ναυπηγεία μπορούν να αυξήσουν τον πρώτο χρόνο επαναλειτουργίας τους τις εξαγωγές της χώρας σε εξοπλισμό πλοίων κατά 1,35 δισ. ευρώ.

Η ευρωπαϊκή οργάνωση Sea Europe επισημαίνει με ανακοίνωσή της ότι η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία και η βιομηχανία ναυτιλιακού εξοπλισμού θα έρθουν σύντομα αντιμέτωπες με σημαντικές προκλήσεις εάν η Ε.Ε. δεν ακολουθήσει μια βιομηχανική στρατηγική αφουγκραζόμενη τις ανάγκες του κλάδου. Τον Δεκέμβριο του 2022 η ολομέλεια της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (EESC) έκανε έκκληση για μια βιομηχανική στρατηγική στον τομέα της ναυτικής τεχνολογίας. Εάν, λοιπόν, η Ε.Ε. ενδιαφέρεται σοβαρά για τη στρατηγική της αυτονομία, την ανθεκτικότητα, την ενεργειακή ανεξαρτησία και την άμυνα, η στρατηγική διάσταση των ναυπηγείων και των κατασκευαστών ναυτιλιακού εξοπλισμού δεν μπορεί να αγνοηθεί και πρέπει να μεταφραστεί σε μια αποτελεσματική βιομηχανική στρατηγική.

Ο Christophe Tytgat, γενικός γραμματέας της Sea Europe, αναφέρεται και στον «αθέμιτο ανταγωνισμό» από τα ναυπηγεία της Ασίας. Ως εκ τούτου, μια αποτελεσματική ναυπηγική βιομηχανική στρατηγική θα πρέπει να δημιουργήσει πραγματικούς όρους ισότιμου ανταγωνισμού για τα ναυπηγεία και τους κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού και να τους επιτρέψει να εκπληρώσουν τον στρατηγικό ρόλο τους ως βασικού παράγοντα των φιλοδοξιών της Ε.Ε. για τη «γαλάζια οικονομία». Με τις εμπειρίες των πρόσφατων γεωπολιτικών εξελίξεων, η Ε.Ε. δεν μπορεί πλέον να εφησυχάζει και χρειάζεται να δράσει, εάν επιθυμεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο, ως οφείλει.

Πρόσφατα, ο γνωστός Έλληνας εφοπλιστής Γιώργος Προκοπίου, που έχει επενδύσει στον υπό αναζωογόνηση ναυπηγικό τομέα της χώρας, αναφερόμενος στις συνέργειες, τόνισε χαρακτηριστικά ότι «ένα κι ένα δεν κάνουν δύο, αλλά τρία», καθιστώντας έτσι σαφή τον στόχο της ανάπτυξης των συνεργειών, ώστε να είναι κερδοφόρα και αποδοτική η όποια προσπάθεια. Τονίζω, λοιπόν, τη σημασία της επαναλειτουργίας των μεγάλων ελληνικών ναυπηγείων, που αποτελούν έναν νέο εξαγωγικό προορισμό. Τα ελληνικά ναυπηγεία μπορούν να αυξήσουν τον πρώτο χρόνο επαναλειτουργίας τους τις ελληνικές εξαγωγές σε εξοπλισμό πλοίων κατά 1,35 δισ. ευρώ. Η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου μέχρι το 2030 απαιτεί επενδύσεις άνω των 4,5 δισ. ευρώ βραχυπρόθεσμα και πάνω από 10 δισ. ευρώ μακροπρόθεσμα. Αυτός είναι ο λόγος που πρέπει μεγάλο μέρος αυτών των επενδύσεων να γίνει σε ελληνικά ναυπηγεία. Με απλά λόγια, η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία, με την παγκόσμια εμβέλεια που διαθέτει, μπορεί να μας δώσει τη δυνατότητα να κάνουμε «εξαγωγές στην αυλή μας». Σήμερα ο Πειραιάς αποτελεί μια ανεπτυγμένη και με υψηλή ειδίκευση και παραγωγικότητα «συστάδα» θαλάσσιας οικονομίας με παγκόσμιες διασυνδέσεις. Ο ΟΟΣΑ, επίσης, προβλέπει ότι από το 2030 πολλές επιχειρήσεις που βασίζονται στη ναυπηγική βιομηχανία θα έχουν τη δυνατότητα να επιτύχουν ιδιαίτερα υψηλές αποδόσεις όσον αφορά την προστιθέμενη αξία. Δεν πρέπει, λοιπόν, να χάσουμε αυτή την προστιθέμενη αξία. Τέλος, θέλω να σημειώσω ότι η «γαλάζια οικονομία» είναι συνυφασμένη με το μέλλον του πειραϊκού επιχειρείν, δεδομένου ότι ο Πειραιάς είναι το σημείο συνάντησης των «παγκόσμιων παικτών του θαλάσσιου πλούτου» γιατί τους ελκύει η έδρα της μεγαλύτερης ναυτιλίας στον κόσμο. Και θα ήταν σοφότερο, αντί να τρέχουμε πίσω από τις ευκαιρίες, να τις δημιουργήσουμε αξιοποιώντας τις ναυπηγικές υποδομές μας.



Troubleshooting and **Maintenance** for the **2-Stroke Propulsion Engines**

Respect the Team! Respect the Job!

Respect the Ship! Respect the Sea!

SABO
MARINE SERVICES

www.sabo.gr

A MEMBER OF SABO GROUP

Vassiliko - Chalkida | Evia - Greece | Tel.: +30 22210 51805-9
E-mail: technical@sabo-marine.gr



ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ



ΕΠΙΣΤΡΕΦΟΥΝ ΓΙΑΡΔΕΣ

Η αναγέννηση της ναυπηγικής βιομηχανίας αναμένεται να προσδώσει στη χώρα μας πρωταγωνιστικό ρόλο σε διεθνές επίπεδο, συμβάλλοντας παράλληλα και στη μεγέθυνση της εθνικής οικονομίας

Του Πάρη Τσιριγώτη ptsirigotis@naftemporiki.gr

Πρωταγωνιστικό ρόλο στον χώρο της ναυπηγικής δραστηριότητας αναμένεται να αποκτήσει το επόμενο διάστημα η Ελλάδα, αφού μετά το άνοιγμα των ναυπηγείων του Νεωρίου, της Ελευσίνας και του Σκαραμαγκά όλο και περισσότεροι εφοπλιστές εμπιστεύονται τα πλοία τους στις ελληνικές γιάρδες. Μόνο στην περιοχή του Περάματος λειτουργούν 24 ναυπηγικές μονάδες, οι οποίες ανταποκρίνονται με το παραπάνω στις απαιτήσεις των πελατών τους, αποκτώντας παγκόσμια φήμη για την ποιότητα της εργασίας τους. Η ναυπηγική δραστηριότητα παρουσιάζει σημαντική εξέλιξη σε υποδομές και τεχνογνωσία και στις υπόλοιπες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες της χώρας, αφού όλο και περισσότερες εταιρείες διεθνώς εμπιστεύονται τα ελληνικά χέρια.

Σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία (ΕΛΣΤΑΤ), ο αριθμός των επισκευασθέντων πλοίων το 2022 ανήλθε σε 593, με ολική χωρητικότητα 8.554.615 ΚΟΧ (Κόροι Ολικής Χωρητικότητας), σημειώνοντας μείωση 0,7% στον αριθμό των πλοίων και αύξηση 7,3% στην ολική χωρητικότητα σε σχέση με τα αντίστοιχα στοιχεία του 2021. Κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2021 προς το 2020, σημειώθηκε αύξηση 11% στον αριθμό των πλοίων και 30,4% στην ολική χωρητικότητα.

Ο μεγαλύτερος αριθμός των πλοίων που επισκευάστηκαν πέρυσι πραγματοποιήθηκε εκτός δεξαμενών. Συγκεκριμένα, το 66,1% των επισκευασθέντων πλοίων (392), ολικής χωρητικότητας 5.909.789 ΚΟΧ, επισκευάστηκε εκτός δεξαμενών και το υπόλοιπο 33,9% των επισκευασθέντων πλοίων (201), ολικής χωρητικότητας 2.644.826 ΚΟΧ, εντός δεξαμενών.

Ο αριθμός των πλοίων που επισκευάστηκαν εκτός δεξαμενών το 2022 παρουσίασε αύξηση 4,5% και η ολική χωρητικότητά τους αύξηση 26% σε σχέση με τα αντίστοιχα στοιχεία του 2021. Ο αριθμός των πλοίων που επισκευάστηκαν εντός δεξαμενής κατά το 2022 παρουσίασε μείωση 9,5% και η ολική χωρητικότητά τους μείωση 19,4% σε σχέση με τα αντίστοιχα στοιχεία του 2021. ▶

ΟΛΠ - ΝΕΟ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

Στοχευμένες επενδύσεις, υψηλότερες επιδόσεις



Τα συστηματικά έργα αναβάθμισης και οι στοχευμένες επενδύσεις στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη του Περάματος, που ξεκίνησαν το 2016 από τον όμιλο Cosco Shipping, συνέβαλαν συνολικά στην ενίσχυση του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου στη χώρα μας. Όλοι οι σχετικοί δείκτες απόδοσης βελτιώνονται χρόνο με τον χρόνο, παράλληλα με τις λύσεις τελευταίας τεχνολογίας, τη διευρυμένη δυναμική σε χωρητικότητα και τα υψηλότερα πρότυπα ασφαλείας που παρέχονται. Στον τομέα των δεξαμενών, που διαχειρίζεται ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, 133 πλοία μπόρεσαν και εξυπηρετήθηκαν το 2022 έναντι 141 το 2021 (-6%). Η μείωση αυτή οφείλεται κατά κύριο λόγο στο γεγονός ότι μία από τις μεγάλες δεξαμενές του ΟΛΠ ήταν εκτός λειτουργίας για τρεις μήνες το 2022, λόγω εργασιών συντήρησης και επισκευής, που ολοκληρώθηκαν επιτυχώς.

Συμπληρωματικά, οι συνολικές ημέρες πληρότητας αυξήθηκαν κατά 12% (από 1.161 σε 1.304). Πέρυσι, επίσης, σημειώθηκε αύξηση στον αριθμό των πλοίων στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, ο οποίος έφτασε στα 280. Στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. λειτουργούν συνολικά πέντε δεξαμενές, τρεις πλωτές και δύο μόνιμες.

Στην Επισκευαστική Βάση Περάματος λειτουργούν:

- Πλωτή δεξαμενή Πειραιάς ΙΙΙ, ανυψωτικής δυναμικότητας 22.000 τόνων, μήκους 240 μέτρων και 35 μέτρων εσωτερικού πλάτους.
- Πλωτή δεξαμενή Πειραιάς ΙΙ, ανυψωτικής δυναμικότητας 4.000 τόνων, μήκους 113 μέτρων και 18 μέτρων εσωτερικού πλάτους.
- Πλωτή δεξαμενή Πειραιάς Ι, ανυψωτικής δυναμικότητας 15.000 τόνων, μήκους 202 μέτρων και 31 μέτρων εσωτερικού πλάτους.

Στην Ακτή Βασιλειάδη, στη Δραπετσώνα, λειτουργούν:

- Μεγάλη μόνιμη δεξαμενή, μήκους 140 μέτρων και 18,5 μέτρων εσωτερικού πλάτους.
- Μικρή μόνιμη δεξαμενή, μήκους 85 μέτρων και 12,5 μέτρων εσωτερικού πλάτους.

ΝΕΩΡΙΟΝ ΣΥΡΟΥ

Έμφαση σε υποδομές και έμψυχο δυναμικό



Τα Ναυπηγεία Νεωρίου στη Σύρο ήδη κινούνται με εντατικούς ρυθμούς και έως τον Νοέμβριο του 2022 είχαν ολοκληρωθεί τουλάχιστον 350 επισκευές πλοίων όλων των τύπων. Με την απόκτησή τους από τον όμιλο ONEX έως σήμερα έχουν καταβληθεί 10 εκατ. ευρώ σε αποπληρωμές και οφειλές εργαζομένων και άλλα 5 εκατ. ευρώ σε οφειλές προς εφορία, ΙΚΑ και τράπεζες. Επίσης, έχουν διατεθεί συνολικά τουλάχιστον 20 εκατ. ευρώ για την αναβάθμιση των υποδομών του. Το ναυπηγείο διαθέτει πλωτές δεξαμενές χωρητικότητας 75.000 και 40.000 DWT (Deadweight Tonnage) αντίστοιχα.

Στις 16 Φεβρουαρίου 2022 άνοιξε τις πύλες της στη Σύρο η Επαγγελματική Σχολή Κατάρτισης της Γενικής Γραμματείας Επαγγελματικής Εκπαίδευσης, Κατάρτισης, Διά Βίου Μάθησης και Νεολαίας του υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων με σκοπό να προσφέρει ευκαιρίες επαγγελματικής κατάρτισης υψηλού επιπέδου στον χώρο της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας σε συνεργασία με τα ναυπηγεία στο Νεώριο - ONEX Neorion Shipyards. Εκπαίδευση γίνεται σε σύγχρονα τεχνικά επαγγέλματα, όπως τεχνίτης συγκολλήσεων και κοπής μετάλλων, ελασματουργός - ελασματουργός ειδικών κατασκευών και τεχνίτης σωληνουργός.

Σημειώνεται ότι το Νεώριο, σε συνεργασία με τη Cisco και την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, προχώρησε ήδη στη δημιουργία Κέντρου Θαλάσσιας Καινοτομίας.



Τουλάχιστον 20 εκατ. ευρώ έχουν διατεθεί από τον όμιλο ONEX για την αναβάθμιση των υποδομών στα Ναυπηγεία Νεωρίου της Σύρου.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

Άνεμος καινοτομίας και κεφαλαιακή ενίσχυση



Στα Ναυπηγεία Ελευσίνας η αμερικανική τράπεζα επενδύσεων DFC έχει ήδη δώσει έγκριση για κεφάλαια ύψους 125 εκατ. ευρώ με τη μορφή δανείου και με δυνατότητα μετατροπής του για τη χρηματοδοτική στήριξη. Το επόμενο διάστημα αναμένεται η επικύρωση του σχεδίου εξυγίανσης από το αρμόδιο δικαστήριο, ενώ ήδη η διοίκηση του ναυπηγείου, σε συνεργασία με τους εργαζόμενους, προχωρά σε αποτυπώσεις, προκειμένου τα ναυπηγεία μεταξύ Ιουνίου και Αυγούστου του 2023 να είναι πλήρως λειτουργικά. Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας διαθέτουν τρεις δεξαμενές, στις οποίες μπορούν να δεξαμενιστούν πλοία έως 120.000 DWT (capesizes) και μήκους έως 276 μέτρα. Κάθε δεξαμενή διαθέτει δύο γερανούς ανύψωσης μέχρι 18 τόνους.

Αυτή τη στιγμή, στις υποδομές των Ναυπηγείων Ελευσίνας επισκευάζονται ταυτόχρονα έξι εμπορικά πλοία. Στόχος είναι να μπορούν να επισκευάζονται και να συντηρούνται έως και 150 πλοία σε ετήσια βάση. Η διοίκηση του ναυπηγείου επιδιώκει να επιτύχει ένα περιφερειακό μερίδιο αγοράς 2,5% στη συντήρηση και την επισκευή τονάζ.

Ένας ακόμη στόχος είναι η μετατροπή πλοίων, ώστε να μπορούν να αξιοποιούν πράσινες τεχνολογίες. Υπενθυμίζεται ότι τα Ναυπηγεία Ελευσίνας αναμένεται να καταστούν κέντρο καινοτομίας και ανάπτυξης για τη μετατροπή - αναβάθμιση πλοίων συμβατικής τεχνολογίας σε φιλικά προς το περιβάλλον βαπόρια, μέσα από πρόγραμμα που χρηματοδοτείται από το υπουργείο Βιομηχανίας, Εμπορίου και Ενέργειας της Νότιας Κορέας.

Ήδη τα Ναυπηγεία Ελευσίνας έχουν προχωρήσει σε συνεργασία με τον ιταλικό όμιλο Fincantieri, μία από τις μεγαλύτερες ναυπηγικές μονάδες στην Ευρώπη και τέταρτη μεγαλύτερη στον κόσμο. Κατά τη διάρκεια της DEFEA 2023, της έκθεσης Άμυνας που διεξήχθη στην Αθήνα, η Fincantieri και ο όμιλος ONEX Shipyards & Technologies παρουσίασαν την κοινή στρατηγική τους, εάν ο ιταλικός όμιλος, ως κύριος ανάδοχος, αναλάβει το πρόγραμμα ναυπήγησης των νέων κορβετών του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού που επιδιώκει το υπουργείο Εθνικής Άμυνας.

Πρόσφατα ο όμιλος ONEX Shipyards & Technologies υπέγραψε MoU με τη Cisco για την ανάπτυξη δικτύου private 5G και τον ψηφιακό μετασχηματισμό των Ναυπηγείων Ελευσίνας.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

Νέα εποχή με υψηλές προσδοκίες ανάπτυξης



Τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά έχουν μεταβιβαστεί στον εφοπλιστή Γιώργο Προκοπίου έναντι 62,5 εκατ. ευρώ, ενώ θα επιδιωχθεί συμφωνία με τον επενδυτή για να μη μείνει κανένας εργαζόμενος εργασιακά «ακάλυπτος».

Η εταιρεία Milina Enterprises Company Ltd, συμφερόντων του Έλληνα πλοιοκτήτη, κατέβαλε 37,3 εκατ. ευρώ για να αγοράσει το τμήμα που πουλούσε η Εταιρεία Ακινήτων του Δημοσίου (ΕΤΑΔ) και άλλα 25,2 εκατ. στον διαγωνισμό του Ειδικού Διαχειριστή (ΕΝΑΕ) για το άλλο μισό του ναυπηγείου. Τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, συνολικού εμβαδού περίπου 700 στρεμμάτων, βγήκαν προς πώληση σε δύο διαγωνισμούς για δύο διακριτά, αλλά γειτονικά τμήματα: ένα από τον Ειδικό Διαχειριστή (350,7 στρέμματα), που φιλοξενεί και την κυρίως υποδομή, και ένα από την ΕΤΑΔ (332,1 στρέμματα), που φιλοξενεί την κτιστή δεξαμενή.

Πρόσφατα, η εταιρεία Naval Group και η NAFS, διαχειρίστρια εταιρεία των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, ανακοίνωσαν τη σύμπραξη για τη ναυπήγηση των κορβετών Gowind στην Ελλάδα, στο πλαίσιο του προγράμματος του Πολεμικού Ναυτικού. Σύμφωνα με πληροφορίες, στο πλαίσιο της συνεργασίας των δύο μερών προβλέπεται η κατασκευή δύο κορβετών και το δικαίωμα option για άλλη μία.

Η συμφωνία σύμπραξης που υπεγράφη τον Μάρτιο του 2023 μεταξύ NAFS και Naval Group τονίζει την προσέγγιση των μερών σε προληπτικό επίπεδο, τη δύναμη της στρατηγικής εταιρικής σχέσης τους και τη συμβολή τους στην αναζωογόνηση της ναυπηγικής ικανότητας στην Ελλάδα.

Ο κ. Προκοπίου, επίσης, ένας από τους μεγαλύτερους και ισχυρότερους πλοιοκτήτες παγκοσμίως, διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στις εξελίξεις που παρατηρούνται στον ενεργειακό τομέα. Στο συγκεκριμένο ναυπηγείο θα κατασκευάζονται ηλεκτρονικά συστήματα και σύγχρονες τεχνολογίες σε σκάφη του Πολεμικού Ναυτικού και του Λιμενικού Σώματος, ενώ θα γίνεται επίσης συντήρηση, μετασκευή και ναυπήγηση γιοτ.

Τα ναυπηγεία διαθέτουν δύο μόνιμες δεξαμενές, 500 και 250 χιλιάδων τόνων, καθώς και τρεις μικρότερες πλωτές δεξαμενές (72, 60 και 36 χιλιάδων τόνων), όπως και κεκλιμένη ναυπηγική κλίνη για την καθέλκυση πλοίων ή τμημάτων αυτών.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ

Διεθνείς συνεργασίες και θετικές προοπτικές



Την ίδια ώρα που η Ελλάδα αναμένει την ολοκλήρωση της πρώτης φρεγάτας FDI Belharra στα ναυπηγεία της Naval Group, στη Λοριάν της Γαλλίας, στη Σαλαμίνα κτίζονται τμήματα φρεγατών του ιδίου τύπου για το γαλλικό Πολεμικό Ναυτικό. Συγκεκριμένα, στις γιάρδες των Ναυπηγείων Σαλαμίνας κτίζονται τα προεξοπλισμένα μπλοκ κύτους των γαλλικών φρεγατών Belharra. Το έργο που έχουν αναλάβει τα Ναυπηγεία Σαλαμίνας αποτελεί σημαντικό τμήμα του όλου προγράμματος κατασκευής των φρεγατών, που αναμένεται να αυξηθεί, καθώς ήδη η Naval Group έχει εκφράσει ανάλογη πρόθεση και υπάρχουν σχετικές διαπραγματεύσεις. Σύμφωνα με τη διοίκηση του ναυπηγείου, τα υπό κατασκευή blocks θα είναι έτοιμα να αποχωρήσουν από το ναυπηγείο για τη Λοριάν τον Νοέμβριο του 2023, όπου θα ενωθούν με άλλα blocks στη μόνιμη δεξαμενή του γαλλικού ναυπηγείου για την ολοκλήρωση του πλοίου.

Μιλώντας στη «Ν», ο πρόεδρος των Ναυπηγείων Σαλαμίνας Γιώργος Κόρος αναφέρει ότι ο τρόπος ανέγερσης των αμυντικών πλοίων που χρησιμοποιούν προκατασκευασμένα blocks είναι ιδιαίτερα ευφυής, καθώς μειώνει τον χρόνο και το κόστος αποπεράτωσης του έργου.

Επισημαίνει, εξάλλου, ότι έως σήμερα στο ναυπηγείο έχουν κτιστεί πλοία χωρητικότητας έως και 100.000 τόνων DWT, χρησιμοποιώντας τα ρουμανικά ναυπηγεία ως υπεργολάβους για την κατασκευή του κύτους, ενώ παράλληλα θεωρούνται εξειδικευμένα στις δύσκολες και εξειδικευμένες μετασκευές, ειδικά σε πλοία ξηρού φορτίου διπλού τοιχώματος.

«Είμαστε το μοναδικό ναυπηγείο στην Ευρώπη που έχει εκτελέσει τέτοια έργα και το πρώτο ναυπηγείο διεθνώς που δημιούργησε το διπλό τοίχωμα, μεταφέροντας τους υπάρχοντες διαμήκεις φράκτες των πλοίων προς το εξωτερικό τοίχωμα αντί να κατασκευάσουμε νέους φράκτες», δηλώνει. Για την ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας στη χώρα μας τονίζει ότι χρειάζεται η ύπαρξη συστήματος έκδοσης εγγυητικών προς τους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς για λογαριασμό των ναυπηγείων, στηρίζοντας έτσι το εξαγώγιμο προϊόν, δηλαδή τα πλοία.

Τέλος, αναφέρει ότι τα Ναυπηγεία Σαλαμίνας μπορούν να πρωτοστατήσουν στο κτίσιμο νέων πλοίων της ακτοπλοΐας.

Β. ΚΟΡΚΙΔΗΣ

«Ανοίγονται μοναδικές ευκαιρίες μπροστά μας»

Ο πρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά Βασίλης Κορκίδης, μιλώντας πρόσφατα σε ημερίδα του ΕΛΙΝΤ για το μέλλον της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ελλάδα, είπε ότι «το δίδαγμα που πρέπει να συγκρατήσουμε, ώστε να εξασφαλίσουμε την επιτυχία της επανεκκίνησης, είναι τα ελληνικά ναυπηγεία να λειτουργήσουν συμπληρωματικά το ένα στο άλλο και όχι ανταγωνιστικά, όπως στο παρελθόν». Πρόσθεσε, μάλιστα, ότι η ναυπηγική βιομηχανία πρέπει να αποτελεί βασικό παράγοντα ναυτικής υποδομής της χώρας μας και να συμβάλλει στην οικονομική της μεγέθυνση. Ο ίδιος επεσήμανε ότι οι ευκαιρίες που ανοίγονται είναι μοναδικές, καθώς νέα κεφάλαια και τεχνογνωσία δύναται να αποφέρουν σοβαρά και ουσιαστικά οφέλη.

Τόνισε, επίσης, ότι η είσοδος της ακτοπλοΐας προσεχώς στην πράσινη ναυτιλία δίνει τη δυνατότητα στη ναυπηγική βιομηχανία να κατασκευάσει τα σύγχρονα πλοία εδώ στην Ελλάδα, ενώ αναφέρθηκε εκ νέου στην ανάγκη δημιουργίας διαλυτηρίου πλοίων που θα πληροί τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές, για να γίνει πράξη και η κυκλική, γαλάζια και πράσινη οικονομία.

«Πρέπει και οφείλει η χώρα να διεκδικήσει μερίδιο από την “πίτα” που απολαμβάνουν χωρίς ανταγωνισμό τα τουρκικά διαλυτήρια, μέσα από τα οποία έχει αναπτυχθεί μια δευτερογενής αγορά μεταχειρισμένων υλικών αλλά και ναυπηγικού χάλυβα, με ωφελημένη την τουρκική οικονομία», ανέφερε ο κ. Κορκίδης ■

Η ΓΕΩΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΘΕΣΗ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΡΚΕΤΗ

Επιτακτική είναι η ανάγκη για εκσυγχρονισμό των προσφερόμενων υπηρεσιών των λιμένων μέσω της θεσμικής αντιμετώπισης διαχρονικών προβλημάτων, καθώς η γεωγραφική θέση της Ελλάδας και μόνο δεν είναι αρκετή



Αντώνης Βενιέρης
Πρόεδρος της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης

Η Ελλάδα κατέχει μια σημαντική γεωστρατηγική θέση στη λεκάνη της Μεσογείου.

Τη συγκεκριμένη φράση, με διάφορες παραλλαγές, την έχω ακούσει τουλάχιστον 40 φορές σε ομιλίες των εμπλεκομένων φορέων και στελεχών των υπουργείων που σχετίζονται με τη ναυτιλιακή μεταφορά, αλλά και κατ' επέκταση με το σύνολο της εφοδιαστικής αλυσίδας τα τελευταία 3 χρόνια.

Μπορεί έως ένα σημείο να είναι σωστή αυτή η δήλωση ως γενική θεώρηση των πραγμάτων, αλλά καλό είναι να κάνουμε ένα σύντομο ταξίδι στην Ιστορία.

Η Ελλάδα δεν έχει αλλάξει γεωγραφική θέση, ούτε προς δυσμάς ούτε προς ανατολάς, από καταβολής κόσμου.

Πάντα στις ίδιες συντεταγμένες βρισκόταν και από αρχαιοτάτων χρόνων κατέστη κομβικό σημείο εμπορίου και έντονης ανάπτυξης.

Η Ελλάδα πάντα ήταν το σταυροδρόμι της Ανατολής με τη Δύση, έτερη κλισέ φράση που χρησιμοποιείται κατά κόρον και αντιπροσωπεύει το γεγονός ότι οι εμπορικοί θαλάσσιοι διάδρομοι μέσα στους αιώνες παρέμειναν ίδιοι.

Παρ' όλα αυτά, για πάρα πολλά χρόνια, η Ελλάδα είχε βγει από τα φώτα της δημοσιότητας της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Λίγο οι μηδενικές λιμενικές υποδομές του νεοσύστατου κράτους του 19ου αιώνα, λίγο η αδιαφορία για ανάπτυξη αυτών στις αρχές του 20ού αιώνα, έσβησαν την Ελλάδα από τον χάρτη της παγκόσμιας εμπορικής κίνησης.

Ενδεικτικό του τέλματος στο οποίο είχε περιέλθει η λιμενική βιομηχανία της χώρας μας είναι ότι χρειάστηκε η εκπόνηση μελέτης και η σύνταξη πρότασης νομοσχεδίου το 1930 από τη νεοσύστατη τότε Διεθνή Ναυτική Ένωση εν Ελλάδι προς τον πρωθυπουργό Ελ. Βενιζέλο για να ιδρυθεί ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς και να σταματήσει να είναι ο Πειραιάς λιμένας προς αποφυγή από τα εμπορικά πλοία της εποχής.

Η συνολική κίνηση στο λιμάνι του Πειραιά το 2010 ήταν 879.000 TEUs, ενώ το 2020 5,4 εκατομμύρια TEUs, ήτοι 6 φορές περισσότερο φορτίο.

Η ιδιωτικοποίηση

Σχεδόν 80 χρόνια μετά, το 2009, η Διεθνής Ναυτική Ένωση τάχθηκε υπέρ της ιδιωτικοποίησης του Πειραιά μέσω ενός διεθνούς διαγωνισμού, καθώς οι εξελίξεις και οι επενδύσεις στα άλλα μεσογειακά και ευρωπαϊκά λιμάνια είχαν αφήσει την κύρια πύλη της χώρας μας να είναι απαρχαιωμένη τόσο σε υποδομές όσο και σε γραφειοκρατικές διαδικασίες με γκρίζες πρακτικές σε καθημερινή βάση για την ευόδωση της ταχείας εξυπηρέτησης πλοίων και φορτίων.

Ο Πειραιάς το 2010 βρισκόταν στην 93η θέση της παγκόσμιας κατάταξης εμπορικών λιμένων. Δέκα χρόνια μετά και με την εισροή ιδιωτικών επενδύσεων, ο Πειραιάς το 2020 βρέθηκε στην 26η θέση της ίδιας κατάταξης.

Η συνολική κίνηση του 2010 ήταν 879.000 TEUs και το 2020 ήταν 5,4 εκατομμύρια TEUs, ήτοι 6 φορές περισσότερο φορτίο. Σαφώς δεν εξαπλασιάστηκε το παγκόσμιο εμπόριο, καθώς σύμφωνα με τα στοιχεία της World Bank, το 2010 διακινήθηκαν 544 εκατ. TEUs έναντι 758 εκατ. TEUs το 2020 σε παγκόσμιο επίπεδο, μία αύξηση 39% στη δεκαετία.

Προφανώς και η γεωστρατηγική θέση της Ελλάδας παρέμεινε ίδια πριν και μετά τις επενδύσεις του ιδιώτη στον Πειραιά, αλλά στο πρόσφατο παρελθόν, ελλείψει υποδομών και επενδύσεων, ήταν ελάχιστες οι ναυτιλιακές εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που προσέγγιζαν απευθείας με mother vessels τον Πειραιά.

Ένα σημαντικό κομμάτι του τοπικού φορτίου ερχόταν και έφευγε από και προς τους ελληνικούς λιμένες κατόπιν μεταφόρτωσης στα τότε major hub ports της Μεσογείου, το Port Said και το Gioia Tauro, με σημαντικά αυξημένο κόστος για τους εισαγωγείς και εξαγωγείς και την εθνική μας οικονομία.

Παράλληλα, η ανάπτυξη της πύλης εισόδου της χώρας μας επέφερε συνεχείς επενδύσεις σε logistics centers και αναβάθμιση του ρόλου του σιδηροδρομικού δικτύου σε συμπληρωματικό μέσο μεταφοράς φορτίων προς και από τις χώρες της Βαλκανικής και της Κεντρικής Ευρώπης.

Στον σωστό δρόμο

Στην επένδυση που ανέδειξε τον Πειραιά ήρθε να προστεθεί και η πρόσφατη ιδιωτικοποίηση του λιμένα της Θεσσαλονίκης, που εξ ορισμού αποτελούσε για χρόνια τη φυσική πύλη εισόδου και εξόδου των Βαλκανίων. Δυστυχώς, η έλλειψη σχεδιασμού και επενδύσεων κατά την τελευταία 20ετία οδήγησε στην απώλεια αυτού του ρόλου από τη Θεσσαλονίκη και έδωσε περιθώρια ανάπτυξης σε λιμάνια τόσο της Μαύρης Θάλασσας όσο και της Αδριατικής, που με αξιώσεις ανέλαβαν τον ρόλο της πύλης των Βαλκανίων. Το νέο πλάνο ανάπτυξης που έχει εκπονηθεί από τον ιδιώτη επενδυτή στη Θεσσαλονίκη, με βασικό μοχλό την πολυαναμενόμενη προβλήτα 6, φαίνεται ότι βρίσκεται στον σωστό δρόμο ώστε να επανέλθει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης σε ηγετική θέση για τα βαλκανικά φορτία.

Επενδύσεις και πρόβλεψη

Είναι προφανές από τις περιπτώσεις και των δύο μεγάλων λιμανιών της χώρας ότι η γεωγραφικά προικισμένη θέση από μόνη της δεν είναι ο σημαίνων παράγοντας για τη διατήρηση και προσέλκυση επιπλέον φορτίων.

Είναι οι σωστά προγραμματισμένες επενδύσεις και η εύστοχη πρόβλεψη των μελλο-



Η πολιτεία έχει δείξει το τελευταίο χρονικό διάστημα ότι υπάρχει διάθεση για επιτάχυνση, απλούστευση και ψηφιοποίηση διαδικασιών.

ντικών αναγκών της εφοδιαστικής αλυσίδας σε βάθος πλέον της πενταετίας, ώστε οι λιμενικοί πάροχοι να είναι από τώρα έτοιμοι και ανταγωνιστικοί στον στίβο του διεθνούς εμπορίου.

Θεωρώντας ότι τα λιμάνια μας είναι σε καλό επίπεδο, έχοντας βέβαια σημαντικά περιθώρια περαιτέρω εξέλιξης και βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών, καλό θα είναι να ανοίξουμε λίγο το focus στον φακό μας και να δούμε το πριν του κατάπλου των πλοίων και τι ακριβώς συμβαίνει.

Τα εμπόδια

Στις διαδικασίες που προηγούνται του κατάπλου παραμένουν η γραφειοκρατία, εγγενές χαρακτηριστικό του έθνους μας, και οι ελλείψεις σε ανθρώπινο δυναμικό και υλικοτεχνικό εξοπλισμό. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι ότι μόλις πρόσφατα η πληρωμή των πλοηγικών τελών κατέστη δυνατή με ηλεκτρονικό τρόπο και όχι με τραπεζική επιταγή, ενώ τα φαρικά τέλη παραμένουν να πληρώνονται με τραπεζική επιταγή στο Α' τελωνείο Πειραιά και κατόπιν το τελωνείο ενημερώνει το λιμεναρχείο υπηρεσιακώς ότι έχει γίνει η πληρωμή.

Παρά τις υπεράνθρωπες προσπάθειες των πλοηγών, διαχρονικά η έγκαιρη πλοήγηση των πλοίων στα μεγάλα λιμάνια της χώρας παραμένει τροχοπέδη για την έγκαιρη εξυπηρέτηση των πλοίων, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τη φήμη και την αξιοπιστία της ελληνικής λιμενικής βιομηχανίας και την παρουσία αυτής στο διεθνές ναυτιλιακό στερέωμα.

Κύριος λόγος αυτού του προβλήματος είναι η λειψανδρία που επιτείνεται από τις συνταξιοδοτήσεις πλοηγών, ενώ οι διαγωνισμοί πρόσληψης νέων πλοηγών καθυστερούν, μπλεγμένοι στα γρανάζια της γραφειοκρατίας, των ενστάσεων και λοιπών χρονοβόρων διαδικασιών και οι υπάρχοντες πλοηγοί αδυνατούν να καλύψουν την αυξημένη ζήτηση για πλοηγήσεις, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες.

Είμαστε πάρα πολύ συχνά στη δυσάρεστη θέση, ως πράκτορες, να έχουμε ένα υπερσύγχρονο πλοίο που περιμένει μερικά μίλια μακριά από ένα υπερσύγχρονο λιμάνι για να πλευρίσει, αλλά αυτό είναι αδύνατο ακόμη και για ώρες, ενώ η θέση πλεύρισης στον λιμένα είναι ελεύθερη και περιμένει το πλοίο.

Τέτοιες συνεχιζόμενες καθυστερήσεις δεν μπορούν να δικαιολογηθούν από τους πράκτορες στις εταιρείες που αντιπροσωπεύουν και φέρνουν τα πλοία τους στην Ελλάδα παρά τις «Σειρήνες» των λιμανιών της Αιγύπτου που καιροφυλακτούν να ανακτήσουν κομμάτι του χαμένου τους διαμετακομιστικού εμπορίου.

Γίνονται κάποια βήματα προς τη σωστή κατεύθυνση από πλευράς πολιτείας, αλλά είναι τέτοια η κατάσταση και τόσες οι πιέσεις των ναυτιλιακών εταιρειών, που τα βήματα πρέπει άμεσα να γίνουν άλματα για να προληφθούν δυσάρεστες εξελίξεις.

Η πολιτεία έχει δείξει το τελευταίο χρονικό διάστημα ότι υπάρχει διάθεση για επιτάχυνση, απλούστευση και ψηφιοποίηση διαδικασιών.

Καλό θα είναι να γίνει από πλευράς της και μια ρηξικέλευθη κίνηση, σκεπτόμενη out of the box της γραφειοκρατίας, ώστε να αντιμετωπιστεί άμεσα η έλλειψη των πλοηγών και οι υπάρχοντες πλοηγοί να έχουν ένα πιο εύκολο έργο να διαχειριστούν. Τα παραδείγματα είναι γύρω μας, μία ματιά στο πώς λειτουργούν οι πλοηγικές υπηρεσίες στις ανεπτυγμένες ευρωπαϊκές χώρες αρκεί για να μας δώσει κατευθυντήριες γραμμές.

Θα είναι κρίμα με τόσο ανεπτυγμένα λιμάνια να δούμε να πέφτει η κίνηση των εμπορικών πλοίων στο άμεσο μέλλον ενώ θα κουνάμε τα κεφάλια μας λέγοντας: «Μα πώς έγινε αυτό, η Ελλάδα είναι σε τέλεια γεωστρατηγική θέση»...

Μία ματιά στο πώς λειτουργούν οι πλοηγικές υπηρεσίες στις ανεπτυγμένες ευρωπαϊκές χώρες αρκεί για να μας δώσει κατευθυντήριες γραμμές.

ΔΕΝΟΥΝ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Σε αναπτυξιακούς ρυθμούς τα ελληνικά λιμάνια – Ποιοι θέλουν τη διαχείριση σε Ηράκλειο και Βόλο – Οι διοικήσεις των λιμένων ζητούν γρηγορότερες διαδικασίες για τη διευκόλυνση των επενδύσεων και των υποδομών

Του Πάρη Τσιριγώτη ptsirigotis@naftemporiki.gr

Σημαντική αναμένεται να είναι τα επόμενα χρόνια η αναπτυξιακή δυνατότητα των λιμένων που έχουν παραχωρηθεί από το ελληνικό Δημόσιο μέσω του ΤΑΙΠΕΔ σε ιδιώτες επενδυτές. Οι υποχρεωτικές επενδύσεις στα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, που έχουν ήδη ιδιωτικοποιηθεί, αναμένεται να ολοκληρωθούν το επόμενο διάστημα, ενώ στον Όμιλο Grimaldi παραχωρήθηκε πρόσφατα το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Σε εκκρεμότητα παραμένει η αξιοποίηση των λιμανιών του Βόλου και του Ηρακλείου. Το ΤΑΙΠΕΔ πρόσφατα ακύρωσε τη διαδικασία αξιοποίησης του λιμανιού της Αλεξανδρούπολης λόγω της γεωστρατηγικής του θέσης. Σημειώνεται ότι στο λιμενικό σύστημα της χώρας υπάρχουν 13 οργανισμοί λιμένων, εκ των οποίων 12 έχουν παραχωρηθεί στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου, 75 δημοτικά λιμενικά ταμεία την εποπτεία των οποίων έχει το υπουργείο Εσωτερικών και 10 λιμενικά γραφεία. Στελέχη του κλάδου της λιμενικής βιομηχανίας ζητούν επαναξιολόγηση του λιμενικού συστήματος της χώρας υπό την εποπτεία ενός κεντρικού φορέα, με ταυτόχρονη μείωση των συναρμοδιοτήτων και της γραφειοκρατίας.

Στην πλειονότητά τους οι διοικήσεις των λιμένων ζητούν γρηγορότερες διαδικασίες για τη διευκόλυνση των επενδύσεων και των υποδομών, αλλά ταυτόχρονα και συνέργειες με τους εμπλεκόμενους φορείς για τη διασύνδεση των λιμένων με το συνολικό μεταφορικό δίκτυο της Ε.Ε. και της χώρας.

194,6 δισ. τα έσοδα στον Πειραιά

Με έσοδα 194,6 δισ. το 2022, το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας και σημαντικό διαμετακομιστικό κόμβο που συνδέει τη Μεσόγειο με τη Βόρεια Ευρώπη.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση του Quality Net Foundation για τα Ετήσια Αποτελέσματα Αξιολόγησης των επιχειρηματικών επιδόσεων στη Βιώσιμη Ανάπτυξη με βάση τα κριτήρια ESG, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά βρίσκεται στη λίστα με τις πιο βιώσιμες εταιρείες στην Ελλάδα για το 2022.

Ήδη το λιμάνι του Πειραιά με τη σχετική έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος ολοκλήρωσε το master plan. Στο Προεδρικό Διάταγμα περιλαμβάνονται όλες οι προβλέψεις για τη λειτουργία και την περαιτέρω ανάπτυξη του λιμένα, οι λιμενικές ζώνες και υποζώνες, οι χρήσεις γης, οι όροι δόμησης, οι νέες υποχρεωτικές και μη επενδύσεις, οι περιβαλλοντικές δεσμεύσεις κ.ά.

> **Ο ΟΛΠ βρίσκεται στη λίστα με τις πιο βιώσιμες εταιρείες στην Ελλάδα για το 2022.**

Η σημαντικότερη περιβαλλοντική δέσμευση που έχει τεθεί για την πλήρη εφαρμογή του Π.Δ. είναι η απαίτηση εκπόνησης ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής μελέτης κατά το στάδιο της περιβαλλοντικής αδειοδότησης των έργων.

Το master plan του ΟΛΠ περιλαμβάνει επενδύσεις συνολικής αξίας περίπου 650 εκατ. ευρώ. Μεταξύ αυτών προβλέπονται η επέκταση του προβλήτα κρουαζιέρας, προϋπολογισμού 136 εκατ. ευρώ, η αναβάθμιση των υποδομών στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, προϋπολογισμού 55 εκατ. ευρώ, η επέκταση του προβλήτα Ηρακλέους για διακίνηση οχημάτων, με προϋπολογισμό 20 εκατ. ευρώ, η κατασκευή νέου προβλήτα πετρελαιοειδών, προϋπολογισμού 15 εκατ. ευρώ, και η αναβάθμιση των υποδομών του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων 1, αξίας 14 εκατ. ευρώ.

Η διεύρυνση δύο νέων cruise terminals του λιμανιού σε μήκος 400 μέτρων, έργο που θα ολοκληρωθεί σε 2-3 χρόνια, θα δώσει τη δυνατότητα στο λιμάνι να υποδέχεται πλέον τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια με όλες τις χωρητικότητες.

Σύμφωνα με τον πρόεδρο του Οργανισμού, Zenggang Yu, το λιμάνι το 2023 θα χρησιμοποιήσουν ως σημείο εκκίνησης του ταξιδιού τους (home porting) τουλάχιστον 630 κρουαζιερόπλοια, ενώ





Στο λιμενικό σύστημα της χώρας υπάρχουν 13 οργανισμοί λιμένων, 75 δημοτικά λιμενικά ταμεία και 10 λιμενικά γραφεία.









▶ πέρυσι το λιμάνι προσέγγισαν τουλάχιστον 700 κρουαζιερόπλοια, κοντά στα νούμερα του 2019.

Θεσσαλονίκη: Στην καρδιά της Ευρώπης

Σε 82,2 εκατ. ευρώ έναντι 77,9 εκατ. το 2021, αύξηση 5,6%, ανήλθαν το 2022 τα έσοδα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης. Το master plan του οργανισμού, που περιλαμβάνει υποχρεωτικές επενδύσεις 180 εκατ. ευρώ, έχει πάρει το πράσινο φως από την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ), ενώ εκκρεμεί η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και η σχετική έκδοση Προεδρικού Διατάγματος.

Το συνολικό επενδυτικό πρόγραμμα του οργανισμού μέχρι το τέλος της περιόδου παραχώρησης, συνολικού προϋπολογισμού 300 εκατ. ευρώ, προβλέπει επέκταση της λιμενικής υποδομής του 6ου προβλήτα, έργα αποκατάστασης και αξιοποίησης του Κτιρίου Παλαιού Τελωνειακού Σταθμού, κατασκευή νέου Logistics Center στη βάση του 6ου προβλήτα και αναστήλωση και αποκατάσταση προς αξιοποίηση των διατηρητέων κτιρίων και του περιβάλλοντος χώρου.

Υπενθυμίζεται ότι ανάδοχος για την επέκταση του 6ου προβλήτα, ένα έργο προϋπολογισμού 150 εκατ. ευρώ, έχει αναδειχθεί από πέρυσι η κοινοπραξία «Mytilineos S.A.-RoverMaritime SL-HDK SA». Η διοίκηση της ΟΛΘ Α.Ε. βρίσκεται σε διερευνητικές επαφές για την έναρξη νέας σταθερής σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμένα με τα Βαλκάνια, συγκεκριμένα με τη Βόρεια Μακεδονία, σε συνέχεια του dry port που έχει ιδρύσει στη Σόφια (Βουλγαρία) και της σιδηροδρομικής σύνδεσης με την πόλη Νις της Σερβίας. Γεωστρατηγικά η θέση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί την Κεντρική και Βορειοανατολική Ευρώπη.

Νέα εποχή στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας

Νέα σελίδα για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας σηματοδοτεί η παραχώρηση αξιοποίησης στον Όμιλο Grimaldi, που απέκτησε το 67% του μετοχικού κεφαλαίου του Οργανισμού Λιμένος έναντι συνολικού τιμήματος 84,17 εκατ. ευρώ. Η σύμβαση αγοραπωλησίας των μετοχών του λιμανιού από την κοινοπραξία Grimaldi Euromed S.p.A. - Μινωικές Γραμμές ΑΝΕ - Επενδυτική Κατασκευαστική Εμπορική Και Βιομηχανική Α.Ε. εγκρίθηκε από το Ελεγκτικό Συνέδριο, ενώ επίκειται η κύρωση της σύμβασης από τη Βουλή. Με την κύρωση της σύμβασης επιλύονται θέματα εκκρεμοτήτων σχετικά με το καθεστώς της χερσαίας ζώνης του λιμένα και επιστροφής τμημάτων στην τοπική κοινωνία. Η χερσαία ζώνη του λιμένα, που δεν δόθηκε στον προεπιλεγέντα επενδυτή, θα αποχαρακτηριστεί μέσω της κτηματικής υπηρεσίας του Δημοσίου και θα αποδοθεί στους δήμους.

Οι Δήμοι Ηγουμενίτσας και Φιλιατών διεκδικούσαν τη διαχείριση τμημάτων της χερσαίας ζώνης που δεν αφορούν λιμενικές δραστηριότητες. Σημειώνεται επίσης ότι το 3,5% επί του τζίρου του ΟΛΗΓ θα αποδίδεται στους δικαιούχους δήμους.

Σύμφωνα με πληροφορίες, στα σχέδια του Ομίλου Grimaldi είναι η δημιουργία ενός car terminal στο εμπορικό κομμάτι, προκειμένου να αναπτυχθεί επιπλέον η δυναμική του λιμένα, ενώ ο ιταλικός όμιλος προχώρησε ήδη σε ενίσχυση της γραμμής Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Πρίντεζι με το πλοίο «Kydon Palace» των Μινωικών Γραμμών.

Ήδη η γραμμή έχει πολύ μεγάλη ανταπόκριση από τους οδηγούς φορτηγών, ενώ αναμένεται να δραστηριοποιηθεί εντονότερα τη θερινή περίοδο, καθώς ο όμιλος έχει ξεκινήσει στη γειτονική χώρα μια εκστρατεία προκειμένου να δίνονται πιο φθηνά πακέτα διακοπών για την Ελλάδα και κυρίως για την περιφέρεια της Θεσπρωτίας. Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας είναι το πρώτο στη χώρα που έχει ήδη ολοκληρώσει τις μελέτες για την ανάπτυξη της υποδομής ενεργειακής αναβάθμισης στο πλαίσιο του προγράμματος «ALFION - INFRA». Έχει ήδη ζητηθεί ευρωπαϊκή χρηματοδότηση για την κατασκευή τριών θέσεων ηλεκτροδότησης πλοίων από την ξηρά (προβλήτες 7, 12 και 16), ενώ έχει ήδη γίνει διάλογος και με τον ΔΕΔΔΗΕ για την ενεργειακή αναβάθμιση του δικτύου. Το σύνολο της πρότασης είναι 8,5 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων το 85% προέρχεται από πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με τη νέα παραχώρηση αξιοποίησης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας στον νέο επενδυτή διασφαλίζονται πλήρως οι θέσεις εργασίας των εργαζομένων, ενώ οι υποδομές και αναδομές που θα υλοποιηθούν μετά τη λήξη της σύμβασης παραχώρησης αποτελούν αποκλειστικά περιουσία του ελληνικού Δημοσίου.

Αξιοποίηση του λιμένα Ηρακλείου

Για πρώτη φορά επιλέγεται μία διαφορετική διαδικασία για την αξιοποίηση του λιμένα Ηρακλείου, ενώ δύο είναι οι διεκδικητές του διαγωνισμού για την απόκτηση του 67% του Οργανισμού από το ΤΑΙΠΕΔ.

Από τη μια πλευρά θα είναι η κοινοπραξία της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ του Γιώργου Περιστέρη με την Aviareps Ελλάς του Κρητικού επιχειρηματία Γιάννη Γρύλου, που έχει τη Sky Express και τον όμιλο Nectar Holdings, ο οποίος διαχειρίζεται bulk τερματικά σε όλο τον κόσμο.

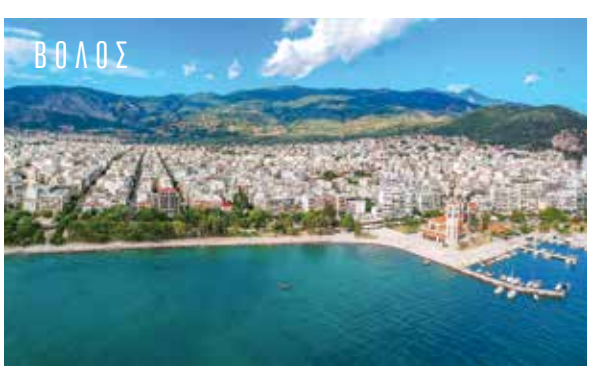
Από την άλλη πλευρά είναι η κοινοπραξία του Ομίλου Grimaldi με τις Μινωικές Γραμμές, που έχουν ήδη υπογράψει τη σύμβαση για τον μετοχικό έλεγχο του λιμανιού της Ηγουμενίτσας. Σημειώνεται επίσης ότι το Ηράκλειο της Κρήτης είναι η έδρα των Μινωικών Γραμμών.

Σύμφωνα με το ΤΑΙΠΕΔ, η διαδικασία αξιολόγησης των προσφορών, βάσει των όρων της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, θα εκκινήσει άμεσα. Στον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου έχει παραχωρηθεί από το ελληνικό Δημόσιο το δικαίωμα αποκλειστικής χρήσης και λειτουργίας των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης του λιμένος Ηρακλείου. Αναφορικά με τη διαδικασία αξιοποίησης, το κεντρικό λιμάνι του Ηρακλείου, όπου βρίσκεται ο σταθμός κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας αλλά γίνεται και η διαχείριση των φορτίων, θα παραχωρηθεί προς









αξιοποίηση στον ιδιώτη επενδυτή που θα επιλεγεί, ενώ η χερσαία ζώνη του ΟΛΗ, που περιλαμβάνει το Ενετικό Κάστρο, τα λινοπεράματα όπου βρίσκονται οι εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών και το εργοστάσιο της ΔΕΗ αλλά και τα τρία αλιευτικά καταφύγια στο νότο, θα περιέλθει σε έναν νέο οργανισμό λιμένων που θα περιέχεται στη σύμβαση παραχώρησης. Αυτό είναι κάτι που γίνεται για πρώτη φορά σε λιμάνι.

Ακύρωση διαγωνισμού για Αλεξανδρούπολη

Έργα αναβάθμισης αναμένεται να προχωρήσουν το επόμενο διάστημα στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, μετά τη ματαίωση του διαγωνισμού από το ΤΑΙΠΕΔ. Το λιμάνι χαρακτηρίζεται σημαντικός λιμενικός κόμβος γεωστρατηγικού χαρακτήρα, ενώ η ανάπτυξη της σύνδεσης του σιδηροδρομικού διαδρόμου προς το Ορμένιο έχει καταστήσει τη λιμενική υποδομή κομβική για τις δραστηριότητες των ΝΑΤΟϊκών συμμάχων στην Ευρώπη. Το ΤΑΙΠΕΔ μπορεί να ενεργεί ως Αρχή Σχεδιασμού Λιμένων, ωστόσο τα έργα αναβάθμισης στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης που θα προχωρήσουν θα εξεταστούν πρώτα από τη διυπουργική επιτροπή στρατηγικών επενδύσεων προκειμένου να μπορέσει η διαδικασία να προχωρήσει άμεσα και χωρίς προβλήματα.

Ήδη η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Ναυτιλιακών Επενδύσεων έχει συντάξει το σχετικό σχέδιο που αφορά την αποκατάσταση των λειτουργικών βαθών στον δίαυλο του λιμανιού έως 2,5 χιλιόμετρα, προκειμένου να μπορούν να εισέρχονται μεγάλα πολεμικά πλοία.

Επίσης, αναμένεται να υλοποιηθούν οδικά έργα στον εσωτερικό χώρο του λιμένα για τη διευκόλυνση μεταφοράς των φορτίων, καθώς βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη ο διασυνδετήριος αυτοκινητόδρομος που θα συνδέει το εμπορικό λιμάνι της Αλεξανδρούπολης με την Εγνατία Οδό, ένα έργο προϋπολογισμού 36 εκατ. ευρώ, που έχει ξεκινήσει από τον περασμένο Ιανουάριο και αναμένεται να ολοκληρωθεί το επόμενο διάστημα.

Εξάλλου, προβλέπεται, μετά από διεθνή διαγωνισμό, η αγορά γερανού που θα χρησιμοποιηθεί στη διαχείριση φορτίων του λιμανιού, ενώ θα προχωρήσει και η συνολική αναβάθμιση του φωτισμού με στόχο την καλύτερη διευκόλυνση των χρηστών, αλλά και την εξοικονόμηση ενέργειας. Να σημειωθεί ότι η Γενική Γραμματεία Λιμένων ολοκλήρωσε πρόσφατα τις απαλλοτριώσεις στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, μια διαδικασία που εκκρεμούσε τα τελευταία 20 χρόνια.

Στο Ελεγκτικό το «Φίλιππος Β'» της Καβάλας

Η κοινοπραξία «International Port Investments Kavala» αναδείχθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ ως προτιμητέος επενδυτής για την ανάληψη του δικαιώματος χρήσης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του λιμένα «Φίλιππος Β'», του Οργανισμού Λιμένος Καβάλας Α.Ε. Πρόκειται για μια κοινοπραξία στην οποία συμμετέχουν οι ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, EFA Group και Black Summit Financial Group. Η κοινοπραξία συζητεί τους τελευταίους μήνες με υποψήφιους συνεργάτες για τη λειτουργία του εμπορικού λιμένα, μεταξύ των οποίων και η Goldair. Εμπόδια στην υποπαραχώρηση του λιμένα «Φίλιππος Β'» δημιούργησε πρόσφατα απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου που ζητούσε υπό προϋποθέσεις την υπογραφή της σύμβασης στον προτιμητέο επενδυτή.

Το ανώτατο δικαστήριο, με βάση σχετική απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας για τη μαρίνα Καλαμαριάς, ζήτησε από το ΤΑΙΠΕΔ και τη συμβαλλόμενη κοινοπραξία International Port Investments Kavala (ΙΡΙΚ) να παρουσιάσουν πρώτα το master plan, δηλαδή το σχέδιο του λιμανιού για τις μελλοντικές επενδύσεις, που να περιλαμβάνει και τη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, και στη συνέχεια να υπογραφεί η σχετική σύμβαση.

Σημειώνεται ότι η σύμβαση υποπαραχώρησης υποβλήθηκε στο Ελεγκτικό Συνέδριο προκειμένου να υπάρξει προσυμβατικός έλεγχος και να υπογραφεί.

Πηγές από το ΤΑΙΠΕΔ, αλλά και από την κοινοπραξία International Port Investments Kavala, μιλώντας στη «Ν», ανέφεραν ότι η κατάρτιση του master plan για την υπογραφή της σύμβασης δεν αποτελεί προαπαιτούμενο, καθώς η υποπαραχώρηση του προβλήτα στο συγκεκριμένο λιμάνι περιλαμβάνει παροχή υπηρεσίας και όχι κατασκευαστικά έργα ή αναβαθμίσεις λιμενικών υποδομών. Για το θέμα αναμένεται η σχετική απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Όπως έχει ανακοινώσει το ΤΑΙΠΕΔ, το οικονομικό αντάλλαγμα για την υποπαραχώρηση ανέρχεται περίπου σε 33,9 εκατ. ευρώ σε όρους ονομαστικής αξίας. Επιπλέον, κατά τη διάρκεια της υποπαραχώρησης η κοινοπραξία καλείται να υλοποιήσει επενδύσεις της τάξης των 36 εκατ. ευρώ, συμπεριλαμβανομένων και δαπανών βαριάς συντήρησης. Οι υποχρεωτικές επενδύσεις περιλαμβάνουν την υποχρέωση του επενδυτή να κατασκευάσει κτίρια για την εξυπηρέτηση αναγκών της Λιμενικής Αρχής, της Πλοηγικής Υπηρεσίας, καθώς και τελωνειακό σταθμό. Επιπρόσθετα, ο επενδυτής αναλαμβάνει την υποχρέωση της εκπόνησης μελέτης αναδάσωσης της περιοχής των Άσπρων Χωμάτων.

Οκτώ μνηστήρες για τον Βόλο

Στην αξιοποίηση του λιμανιού του Βόλου προχωρά το ΤΑΙΠΕΔ. Ήδη έχουν επιλεχθεί 8 επενδυτικά σχήματα που αναμένεται να υποβάλουν δεσμευτικές προσφορές για την απόκτηση του 67% του Οργανισμού.

Τα προεπιλεγέντα επενδυτικά σχήματα είναι: • Advance Properties O.O.D. • Κοινοπραξία Goldair Cargo A.E. - Goldair Handling A.E. • Κοινοπραξία Intrakat A.E. - ΤΕΚΑΛ A.E. • Κοινοπραξία Israel Shipyards Ltd - Χαλυβουργία Ελλάδος A.E. • Mariner Capital Ltd • QTerminals W.L.L. • ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ A.E. • Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης A.E. Οι κύριες δραστηριότητες της ΟΛΒ A.E. περιλαμβάνουν υπηρεσίες εμπορευμάτων και εμπορευματοκιβωτίων, χάλυβα και παλιοσίδερα, ξηρό και υγρό χύδην φορτίο μαζί με υπηρεσίες επιβατών, συμπεριλαμβανομένων ferry boats προς τις Σποράδες, καθώς και δραστηριότητες κρουαζιέρας ■

«Αναπτυξιακή δυναμική στα λιμάνια»

Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων περνά μέσα από τη διαδικασία αξιοποίησής τους, δηλώνει ο πρόεδρος της ΕΛΙΜΕ και του ΟΛΘ **Αθανάσιος Λιάγκος**, τονίζοντας πως οι επενδύσεις θα συμβάλουν σε ταχύτερη αναβάθμιση των υποδομών με αύξηση εσόδων και θέσεων εργασίας

Στον Πάρη Τσιριγώτη ptsirigotis@naftemporiki.gr

Η αξιοποίηση των βασικότερων λιμένων της χώρας έχει επηρεάσει καθοριστικά την αναπτυξιακή προοπτική των επενδύσεων και το μοντέλο διακυβέρνησης του εθνικού λιμενικού συστήματος, τονίζει σε συνέντευξή του στη «Ν» ο πρόεδρος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος και πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Αθανάσιος Λιάγκος.

«Η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, αλλά και η πολιτική αξιοποίησης και των υπολοίπων λιμένων, εκτιμούμε ότι θα βοηθήσει και θα συμβάλει στην ταχύτερη ανάπτυξη του λιμενικού συστήματος με το άνοιγμα επιπλέον θέσεων εργασίας και την ενίσχυση των εσόδων, αφού η χώρα μας αποτελεί έναν από τους βασικότερους διαμετακομιστικούς κόμβους παγκοσμίως, με σημαντική διακίνηση φορτίων προς την κεντρική και ανατολική Ευρώπη και τις χώρες της Μεσογείου», τονίζει χαρακτηριστικά.

Εκσυγχρονισμός θεσμικού πλαισίου

Όπως υπογραμμίζει ο κ. Λιάγκος, δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι η Ελλάδα διαθέτει τον πρώτο εμπορικό στόλο παγκοσμίως, ενώ παράλληλα η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους πλέον δυναμικούς τομείς της οικονομίας της, ως μια διεθνής βιομηχανία αποτελεσματικής μεταφοράς και διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων.

Επίσης, επισημαίνει την ανάγκη επιπλέον εκσυγχρονισμού του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των Οργανισμών Λιμένων και των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, με απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών και υιοθέτηση σύγχρονων μεθόδων διοίκησης και διαχείρισης. Σημειώνει, δε, ότι οι διοικήσεις των λιμένων θα πρέπει να υιοθετήσουν υψηλά διεθνή αναπτυξιακά πρότυπα, με ταυτόχρονη παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών, προκειμένου τα ελληνικά λιμάνια να είναι ανταγωνιστικά σε διεθνές επίπεδο.

Υπηρεσίες και υποδομές

Αναφερόμενος στη συμμετοχή των λιμένων σε χρηματοδοτικά προγράμματα, ο πρόεδρος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος τονίζει ότι κάτι τέτοιο θα βοηθήσει στην ταχύτερη προσαρμογή τους στις τεχνολογικές εξελίξεις και στην ψηφιοποίηση, με τη χρήση τεχνολογιών πρώτης γραμμής που οδηγούν στην υιοθέτηση του υποδείγματος του «έξυπνου λιμανιού» για



Οι διοικήσεις των λιμένων πρέπει να υιοθετήσουν υψηλά διεθνή αναπτυξιακά πρότυπα, τονίζει ο κ. Λιάγκος.

τη βελτίωση των λειτουργιών και υπηρεσιών, την παρακολούθηση φορτίων σε πραγματικό χρόνο, την πρόληψη της ρύπανσης, την εξοικονόμηση ενέργειας και τη μεγιστοποίηση της ασφάλειας.

Όσον αφορά την κατασκευή και τη συντήρηση των υποδομών, δηλώνει ότι ήδη στα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας βρίσκονται σε εξέλιξη μεγάλες επενδύσεις, αλλά και σειρά επενδυτικών έργων σε άλλους σημαντικούς λιμένες με χρηματοδότηση μέσω του ΕΣΠΑ 2021-2027 και του Ταμείου Ανάκαμψης.

Συνδυασμένες μεταφορές

Όπως τονίζει ο κ. Λιάγκος, η αύξηση της παραγωγικής δυναμικότητας των λιμένων εξαρτάται άμεσα από τις συνδυασμένες μεταφορές και συγκεκριμένα τη σύνδεσή τους με τους κεντρικούς οδικούς άξονες, τον σιδηρόδρομο και τα αεροδρόμια, όπου, λόγω και της ιδιωτικοποίησής τους, υφίσταται πεδίο κοινών στόχων μέσω συνεργειών και συνεργασιών.

Προσθέτει, εξάλλου, ότι η στρατηγική ανάπτυξης των λιμένων θα πρέπει να επικεντρωθεί στην ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου και της κρουαζιέρας στη χώρα.

Γι' αυτό, όπως υποστηρίζει, απαιτούνται σημαντικές κεφαλαιακές επενδύσεις, όπως σειρά έργων συνδεσιμότητας που έχει ήδη προχωρήσει το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και αφορούν, μεταξύ άλλων, την αναβάθμιση και τη σύνδεση με σιδηροδρομική γραμμή των λιμένων Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Πάτρας και Πειραιά, αλλά και τη σύνδεση του Προαστιακού με τα λιμάνια της Ραφήνας και του Λαυρίου.

Στα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας υλοποιούνται ήδη επενδυτικά έργα με χρηματοδότηση μέσω του ΕΣΠΑ και του Ταμείου Ανάκαμψης.

Σημαντικό χαρακτηρίζει και το θέμα της χωροθέτησης υδατοδρομίων για τη λειτουργία υδροπλάνων.

Ο τομέας της κρουαζιέρας

Για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας, ο πρόεδρος του ΟΛΘ σημειώνει ότι οι ελληνικοί λιμένες, σε συνεργασία με το ΤΑΙΠΕΔ, θα πρέπει να ολοκληρώσουν τις υποδομές τους για τις πύλες Σένγκεν, υιοθετώντας το αυτοματοποιημένο Σύστημα Εισόδου - Εξόδου (EES) και το Ευρωπαϊκό Σύστημα Πληροφοριών και Αδειοδότησης Ταξιδίου (ETIAS), καθώς αποτελεί κανονιστική υποχρέωση έως το 2024.

Όσον αφορά τις τελωνειακές υπηρεσίες, χαρακτηρίζει σημαντικό πως ήδη προχωρά η ηλεκτρονική σύνδεση των τελωνείων, αρχικά με τα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας.

Αναφορικά, τέλος, με τον εκσυγχρονισμό των δεξιοτήτων του προσωπικού των Οργανισμών Λιμένων και των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, ο κ. Λιάγκος αναφέρει την ανάγκη περαιτέρω αναβάθμισης των δεξιοτήτων του προσωπικού με σεμινάρια και εκπαιδευτικά προγράμματα, όπως και την εκπαίδευση νέων στελεχών της λιμενικής βιομηχανίας.



Διασφαλίζοντας τη Ναυτιλιακή Βιομηχανία

Οι λύσεις cybersecurity της Fortinet διασφαλίζουν και προστατεύουν το Maritime 4.0

Οι Προκλήσεις του Maritime 4.0

Η επιτάχυνση του ψηφιακού μετασχηματισμού οδηγεί την επανάσταση στη ναυτιλία του 21ου αιώνα, γνωστή και ως Maritime 4.0. Αυτή η ψηφιακή επανάσταση μπορεί να κάνει τη διαφορά στην εξασφάλιση της μελλοντικής βιωσιμότητας και του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος των ναυτιλιακών εταιρειών, με τη βελτιστοποίηση των λειτουργιών, της αποτελεσματικότερης διαχείρισης του στόλου, τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος με μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και του κόστους.

Τα κρίσιμα συστήματα ελέγχου που διασφαλίζουν την ομαλή λειτουργία των διαδικασιών σε ένα πλοίο, δέχονται όλο και περισσότερες επιθέσεις. Λόγω της συνδεσιμότητας σε μηχανογραφικά (IT) περιβάλλοντα, τα συστήματα λειτουργιών (OT) γίνονται πλέον ορατά στους hackers, επιτρέποντάς τους να εκμεταλλευτούν τα μειονεκτήματα ασφαλείας.

HIGHLIGHTS

- Ενοποιημένη λύση ασφάλειας
- Ισχυρό visibility και προστασία
- Ενοποιημένη διαχείριση
- Απλοποιημένη ανάπτυξη
- Global Threat Intelligence
- Ευφυές network segmentation
- Ασφαλές SD-WAN
- Προστασία κρίσιμων υποδομών

Μετασχηματισμός Κυβερνοασφάλειας

Προκειμένου να υποστηρίξει αυτές τις νέες τεχνολογίες και να τις υιοθετήσει με ασφάλεια, η ναυτιλιακή βιομηχανία πρέπει να επανεξετάσει τη στάση της στην ασφάλεια και να προχωρήσει σε μια απρόσκοπτη και ολοκληρωμένη στρατηγική στην κυβερνοασφάλεια. Καθώς οι ναυτιλιακές εταιρείες προσαρμόζουν τις υποδομές τους σε IT και OT για τον ψηφιακό μετασχηματισμό, πρέπει επίσης να προχωρήσουν και σε μετασχηματισμό όσον αφορά στην ασφάλεια για να προστατευτούν από τις εξελισσόμενες απειλές στον κυβερνοχώρο, που αποτελούν και τον μεγαλύτερο κίνδυνο για τον ψηφιακό μετασχηματισμό. Η Fortinet παρέχει στις εταιρείες της ναυτιλιακής βιομηχανίας μια προληπτική και μετασχηματιστική προσέγγιση στην ασφάλεια στον κυβερνοχώρο, με το Fortinet Security Fabric (Σχήμα 1) που υπόσχεται ευρεία, ολοκληρωμένη και αυτοματοποιημένη ασφάλεια.



Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με όλα τα προϊόντα και λύσεις **FORTINET** μπορείτε να επικοινωνήσετε με την GCC Hellas, επίσημο διανομέα **FORTINET** σε Ελλάδα και Κύπρο.
gcc.net.gr | Κονίτσης 11β 15125 Μαρούσι | T. 210 4441 300 | info@gcc.net.gr

«Η Ραφήνα θα γίνει μια μικρή Ριβιέρα»

Σε τροχιά ταχείας ανάπτυξης εισέρχεται το λιμάνι της Ραφήνας, σύμφωνα με τον CEO του ΟΛΡ, **Φάνη Ματσόπουλο**, καθώς η υλοποίηση του σχεδιασμού για την ανάπτυξη υποδομών βαίνει προς την τελική ευθεία, με την έναρξη των έργων να δρομολογείται για το δ' τρίμηνο του 2023

Στον Πάρη Τσιριγώτη ptsirigotis@naftemporiki.gr

Για την ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών στο λιμάνι της Ραφήνας και την πορεία υλοποίησής τους μιλάει στη «Ν» ο νέος διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού, Φάνης Ματσόπουλος. Αναφερόμενος στα πρόσφατα έργα για την αναβάθμιση του λιμανιού, επισημαίνει ότι η προγραμματική σύμβαση που υπεγράφη τον Μάρτιο μεταξύ του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας (ΟΛΡ) και της Περιφέρειας Αττικής προβλέπει τη βελτίωση των προβλητών 3 έως 9, ένα έργο προϋπολογισμού 500 χιλ. ευρώ (συν ΦΠΑ). Σημειώνει, μάλιστα, ότι η δημοπράτηση του έργου προγραμματίζεται εντός τριμήνου από την υπογραφή της σύμβασης, προκειμένου να δρομολογηθεί η έναρξη των εργασιών κατά το τελευταίο τρίμηνο του 2023.

«Ο σχεδιασμός αυτός μας βρίσκει σύμφωνους ως Οργανισμό, αφού κατά τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο η κίνηση του λιμανιού βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα, τα οποία δεν συγκρίνονται με τα αντίστοιχα του καλοκαιριού», τονίζει ο κ. Ματσόπουλος. Δηλώνει, εξάλλου, ότι το συγκεκριμένο έργο θα παρέχει απόλυτα ασφαλείς λιμενικές υπηρεσίες στους χρήστες του, που δεν είναι άλλοι από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες και το επιβατικό κοινό, ενώ από την εξέλιξη των εργασιών δεν θα διαταραχθεί κάποια λιμενική υπηρεσία, ούτε θα προκύψει κάποια οικονομική επιβάρυνση του προϋπολογισμού του Οργανισμού.

Το master plan

Σχετικά με την επικαιροποίηση του master plan του λιμανιού της Ραφήνας και τη θετική γνωμοδότηση από την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ), ο διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένος υπογραμμίζει ότι αυτή τη στιγμή εκκρεμεί η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), που αποτελεί ένα σημαντικό έργο για τη βιωσιμότητα του λιμένα και η οποία αναμένεται να ολοκληρωθεί μέσα στο επόμενο τρίμηνο προκειμένου να κατατεθεί στα αρμόδια όργανα και πιο συγκεκριμένα στη Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης του υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

«Θα ήταν εντελώς παρακινδυνευμένο εκ μέρους μου να προσδιορίσω πότε ακριβώς θα ολοκληρωθεί συνολικά η διαδικασία, αλλά ελπίζω ότι οι αλλαγές που έχουν λάβει χώρα στο σύνολο του κρατικού μηχανισμού θα μας ευνοήσουν και δεν θα υπάρχει μεγάλη καθυστέρηση. Εμείς ως διοίκηση έχουμε ολοκληρώσει το σύνολο των διαδικασιών που μας αναλογεί και αναμένουμε τις εξελίξεις», τόνισε.



Η νέα μαρίνα θα αποτελέσει βατήρα ανάπτυξης για τη Ραφήνα, δηλώνει ο Φάνης Ματσόπουλος.

Η προγραμματική σύμβαση ύψους 500 χιλ. ευρώ με την Περιφέρεια Αττικής προβλέπει τη βελτίωση των προβλητών 3 έως 9 του ΟΛΡ.

Σε ερώτηση εάν θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα σε κάποια συγκεκριμένα έργα του νέου σχεδίου (master plan), απαντά ότι η κατασκευή του κυματοθραύστη θα αποτελέσει εξαιρετικά σημαντικό έργο για τον ελλιμενισμό των πλοίων, καθώς αποτελεί χρόνιο αίτημα της ναυτικής κοινότητας. Όπως σημειώνει, το συγκεκριμένο έργο θα βελτιώσει την ασφάλεια του λιμένα σε έντονες καιρικές συνθήκες και θα εξασφαλίσει μεγαλύτερη ευελιξία στα πλοία.

Η νέα μαρίνα

Για τη δημιουργία της νέας μαρίνας, που θα συνδράμει καίρια στη διαφοροποίηση των πηγών εσόδων του Οργανισμού, ο κ. Ματσόπουλος τονίζει ότι η πολιτική της διοίκησης θα πρέπει να επικεντρωθεί στις νέες τάσεις που διαμορφώνονται σε παγκόσμιο επίπεδο όσον αφορά τον τουρισμό και στη βιομηχανία των σκαφών αναψυχής.

«Πιστεύουμε ακράδαντα ότι η νέα μαρίνα θα αποτελέσει τον βατήρα για να μετατραπεί το λιμάνι σε μια μικρή Ριβιέρα της Ανατολικής Αττικής, που θα προσελκύει υψηλού εισοδηματικού επιπέδου πολίτες, οι οποίοι με τη σειρά τους θα τονώνουν την τοπική οικονομία, θα διαφημίζουν την περιοχή και θα συμβάλουν στην τοποθέτησή της στον χάρτη ως προορισμού ψυχαγωγίας και προσοδοφόρων υπηρεσιών μέσω των κτιρίων που υπάρχουν και εκείνων που θα δημιουργηθούν», υπογραμμίζει ο ίδιος.

Η σύνδεση με τον Προαστιακό

Όσον αφορά τη σύνδεση του Προαστιακού Σιδηρόδρομου με το λιμάνι, ο κ. Ματσόπουλος λέει ότι αποτελεί το «κλειδί» που θα αλλάξει την εικόνα που έχουν οι πολίτες για την περιοχή σε περιόδους αιχμής, καθώς παρατηρούνται έντονες καθυστερήσεις και κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Όπως υπογραμμίζει, μεγάλο μέρος των πολιτών που θα θέλουν να ταξιδέψουν μέσω της Ραφήνας, δεν θα χρειάζεται να χρησιμοποιήσουν πλέον το αυτοκίνητό τους, αλλά αντιθέτως θα έχουν πρόσβαση στο λιμάνι με πολύ μικρό κόστος, σαφή και καθορισμένο χρόνο, χωρίς άγχος, εκνευρισμό και αργοπορία. Συμπληρώνει, επίσης, ότι σε όποια πόλη του εξωτερικού και αν ταξιδέψει κανείς, θα διαπιστώσει ότι τα λιμάνια έχουν σύνδεση με τα μέσα σταθερής τροχιάς, καθιστώντας τη χρήση του αυτοκινήτου μη αναγκαία.

Οργανική ανάπτυξη και κερδοφορία

Το λιμάνι της Ραφήνας εισέρχεται σε μία φάση ταχείας ανάπτυξης και συμβάλλει τα μέγιστα στον εκσυγχρονισμό της πόλης της Ραφήνας, αφού το μέλλον των δύο οντοτήτων είναι άρρηκτα συνδεδεμένο, καταλήγει ο CEO του ΟΛΡ. Προσθέτει, μάλιστα, ότι το master plan θα αποτελέσει μια εξαιρετική πρόταση που θα αλλάξει ριζικά την εικόνα του λιμανιού της Ραφήνας, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του αστικού ιστού της περιοχής, ενώ ταυτόχρονα θα επιτρέψει τον εκσυγχρονισμό του, διασφαλίζοντας οργανική ανάπτυξη και κερδοφορία με βελτίωση των υπηρεσιών του.

MARICHEM WORLDWIDE

MARIGASES SERVICES ®



Marine Chemicals & Equipment

Gases & Refrigerants

Fire, Rescue & Safety Services

www.marichem-marigases.com

«ΠΡΑΣΙΝΙΖΕΙ» Η ΔΥΤΙΚΗ ΠΥΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Με τα οικονομικά μεγέθη του και τη διακίνηση φορτίων να ξεπερνούν τα προ πανδημίας επίπεδα, ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας χαράσσει ρότα ενεργειακής αναβάθμισης, με γνώμονα τον εξηλεκτρισμό της ναυτιλίας και στόχο τη μείωση του περιβαλλοντικού του αποτυπώματος



Αθανάσιος Πορφύρης

Διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας

Το 2022 ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε. επέστρεψε στην κανονικότητα μετά την πανδημία, καθώς η άρση των ταξιδιωτικών περιορισμών, σε συνέχεια της υγειονομικής αποκατάστασης, λειτούργησε καταλυτικά για τον κλάδο της ναυτιλίας. Ειδικότερα, την περσινή χρονιά οι συνολικές αφίξεις πλοίων που προσέγγισαν το λιμάνι της Ηγουμενίτσας ήταν 11.202, με αριθμό επιβατών 1.254.778. Το 2021 οι προσεγγίσεις ήταν 10.016, με 901.469 επιβάτες, δηλαδή η αύξηση σε ετήσια βάση για το 2022 ήταν 11,84% στις αφίξεις πλοίων και 39,19% στην επιβατική κίνηση. Η ανάπτυξη στον τομέα του γενικού φορτίου, το οποίο διακινείται από τον Λιμένα Ηγουμενίτσας με φορτηγά οχήματα, φαίνεται να συνεχίζεται και για το 2023 από τα στατιστικά του πρώτου τριμήνου, που ξεπερνούν κατά 7,95% τα αντίστοιχα του 2022 και κατά 23,9% εκείνα του 2019.

Με βάση τις οικονομικές καταστάσεις, τα αποτελέσματα της χρήσεως αξιολογούνται ως ιδιαίτερα θετικά, καθώς ο Οργανισμός επέδειξε σημαντική λειτουργική κερδοφορία, διατηρώντας παράλληλα άρτια χρηματοοικονομική ισορροπία και υψηλή ρευστότητα. Ενδεικτικά, ο δείκτης EBITDA για το 2022 ανήλθε σε 1.731.190 ευρώ έναντι 863.761 ευρώ το 2021 και το καθαρό κεφάλαιο κίνησης χρήσης αυξήθηκε σε 13.018.035 ευρώ έναντι 11.073.504 ευρώ το 2021. Ο κύκλος εργασιών παρουσίασε σημαντική αύξηση της τάξεως του 12,67%, διαμορφούμενος σε 6.321.403,51 ευρώ έναντι 5.610.785,01 ευρώ κατά τη χρήση του 2021, υπερβαίνοντας κατά 1,76% και τα αντίστοιχα μεγέθη του 2019, όταν είχε διαμορφωθεί σε 6.212.028 ευρώ.



Λόγω του σημαντικού ρόλου του στο ευρύτερο πλαίσιο του τομέα των μεταφορών, ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας έχει θέσει ως στρατηγικό στόχο την παροχή υψηλής ποιότητας λιμενικών υπηρεσιών.

Ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε. συμβάλλει στην επέκταση και την ποιοτική βελτίωση των υπηρεσιών μεταφορών που παρέχονται στην Ελλάδα, καθώς και στην ανάπτυξη των διεθνών διασυνδέσεων της χώρας, με στόχο την περιφερειακή ανάπτυξη και την οικονομική συνοχή. Λόγω της σημαντικότητας του λιμένα στο ευρύτερο πλαίσιο του μεταφορικού συστήματος, ο Οργανισμός έχει θέσει ως έναν από τους στρατηγικούς του στόχους την παροχή υψηλών υπηρεσιών σε συνδυασμό με τη δημιουργία ενός βιώσιμου οικολογικού περιβάλλοντος υψηλής οικονομικής αποδοτικότητας.

Στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης και της κυκλικής οικονομίας, ο Λιμένας Ηγουμενίτσας κατέθεσε στον μηχανισμό CEF (Connecting Europe Facilities) την πρόταση ALFION - INFRA αναφορικά με την υλοποίηση πλέον των μελετών που είχαν χρηματοδοτηθεί ξανά από τον μηχανισμό CEF για την αναβάθμιση της ηλεκτρολογικής εγκατάστασης και τον εξηλεκτρισμό της ναυτιλίας.

Τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά της πρότασης είναι η δυνατότητα φόρτισης ηλεκτροκίνητων πλοίων, η δυνατότητα λειτουργίας των ελλιμενισμένων πλοίων χωρίς απαίτηση λειτουργίας των μηχανών (Cold Ironing), η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων κατά την παραμονή τους και η μείωση του θορύβου που παράγεται. Σύμφωνα, επίσης, με μελέτες για την ενεργειακή αναβάθμιση μέσω ΑΠΕ, εξασφαλίζεται ότι η ενέργεια που θα καταναλώνουν ο Λιμένας και τα πλοία θα είναι 100% πράσινη, χωρίς να επιβαρύνεται το δίκτυο διανομής.

Η ανάπτυξη στον τομέα γενικού φορτίου το πρώτο τρίμηνο της φετινής χρονιάς ξεπέρασε κατά 23,9% τα αντίστοιχα επίπεδα του 2019.

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΟΥ ΣΥΝΔΕΕΙ

πλ**Ο**ία, **Λ**ιμάνια, **Π**όλεις, **Α**νθρώπους

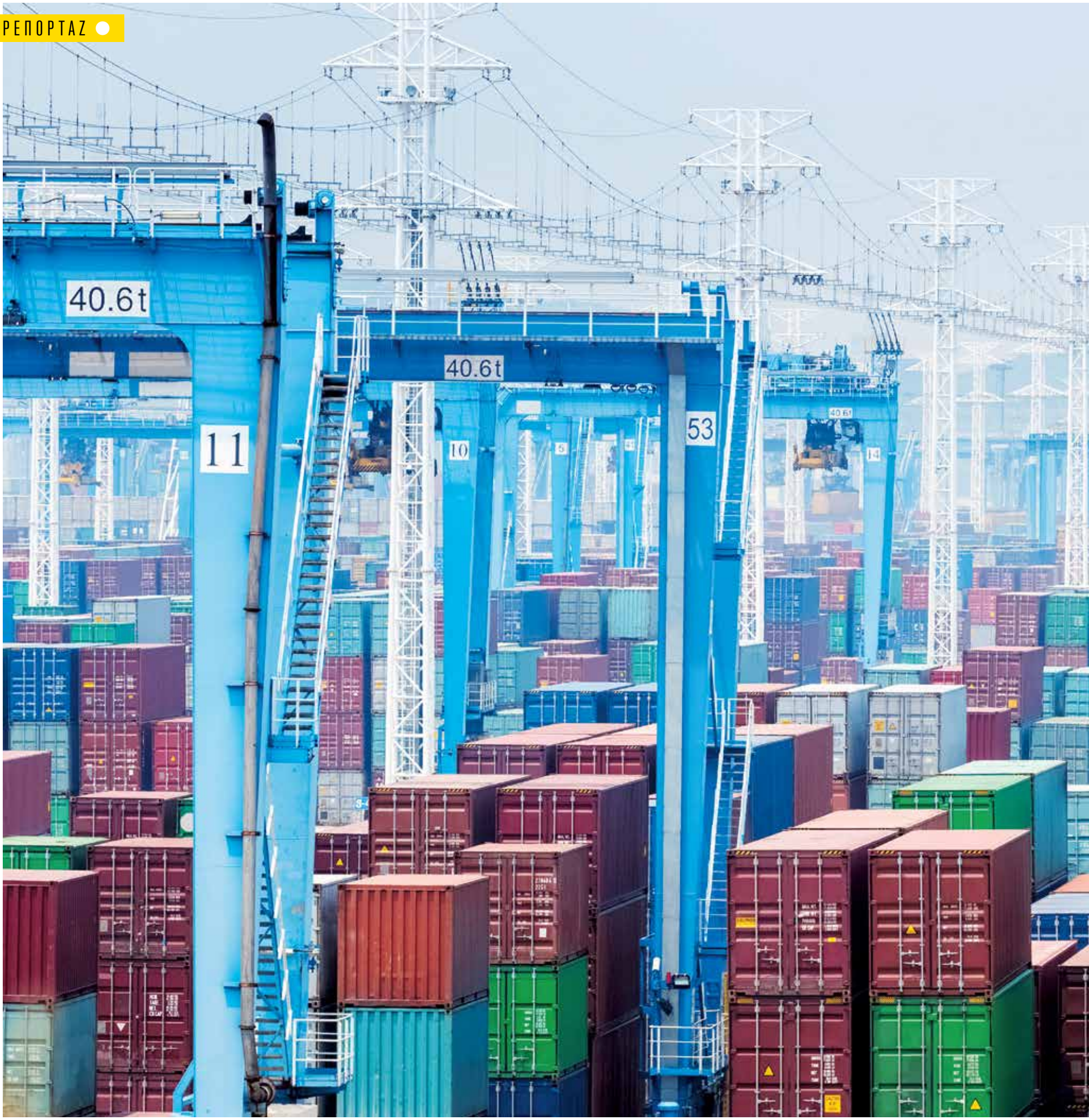
ΟΛΠΑ

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ
ΠΑΤΡΩΝ Α.Ε.



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΩΝ Α.Ε.

PATRAS PORT AUTHORITY S.A.



33,3 εκατ. TEUs διακινήθηκαν από το Ningbo-Zhoushan.

ΚΙΒΩΤΙΑ



ΜΕ... ΜΕΤΑΦ

ΕΡΓΑΣΜΕΝΑ

Στην Κίνα 7 στα 10 μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου

Στα βήματα του νέου «Δρόμου του Μεταξιού», οι Κινέζοι διατηρούν την πρωτοκαθεδρία και για το 2022 στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων

Του Πάρη Τσιριγώτη ptsirigotis@naftemporiki.gr



Παγκόσμιος ηγέτης εμπορίου αναδεικνύεται για άλλη μία φόρα η Κίνα, αφού στα βήματα του νέου «Δρόμου του Μεταξιού» οι Κινέζοι διατηρούν την πρωτοκαθεδρία και για το 2022 στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων.

Σύμφωνα με τη λίστα των 30 μεγαλύτερων λιμανιών του κόσμου της Alphaliner, επτά κινεζικά λιμάνια βρίσκονται στις 10 πρώτες θέσεις της λίστας, ενώ στην 11η θέση δεσπόζει το ευρωπαϊκό λιμάνι του Ρότερνταμ.

Ο Πειραιάς βρέθηκε έπειτα από τρία χρόνια εκτός της λίστας των 30 κορυφαίων παγκοσμίως λιμένων εμπορευματοκιβωτίων, αλλά διατήρησε την πέμπτη θέση για το 2022 μεταξύ των 15 μεγαλύτερων ευρωπαϊκών λιμανιών.

Σύμφωνα με την έκθεση της Alphaliner, η συνολική διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων για τα 30 κορυφαία λιμάνια του κόσμου ανήλθε στα 454 εκατομμύρια TEUs, αριθμός αυξημένος κατά σχεδόν 1% σε ετήσια βάση.

Τα θετικά πρόσημα προέρχονται σχεδόν εξ ολοκλήρου από τα λιμάνια της Κίνας και σε ένα μικρότερο ποσοστό από αυτά της Μέσης Ανατολής.

Παρά τους αυστηρούς περιορισμούς, λόγω της πανδημίας, οι όγκοι στα 10 κορυφαία κινεζικά λιμάνια διαμορφώθηκαν στα 222 εκατομμύρια TEUs κατά τη διάρκεια του 2022, αύξηση κατά 4,1% σε ετήσια βάση. Σημειώνεται, ωστόσο, ότι τα κινεζικά λιμάνια αναπτύχθηκαν με βραδύτερο ρυθμό συγκριτικά με το 2021, όταν είχαν σημειώσει αύξηση 6,2%.

Κυρίαρχη παγκοσμίως η Σαγκάη

Πρώτο λιμάνι στον κόσμο είναι αυτό της Σαγκάης, που διατηρεί το προβάδισμά του ως του πιο πολυσύχναστου λιμανιού διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο, κατακτώντας για 12η χρονιά την κορυφή.

Συνολικά η Σαγκάη διακίνησε το 2022 47,2 εκατ. TEUs έναντι 47 εκατ. TEUs το 2021.

Το μεγαλύτερο βάρος σήκωσε η Ζώνη Ελεύθερου Εμπορίου της Σαγκάης, που φιλοξενεί κυρίως μικρότερα πλοία σε μικρότερα ταξίδια.

Οι τερματικοί σταθμοί εκεί αντιμετώπισαν μια επιδημία μόλυνσης μεταξύ των λιμενεργατών στις αρχές Απριλίου, αναγκάζοντας εκατοντάδες από αυτούς να απομονωθούν.

Η αποδοτικότητα χειρισμού στις εν λόγω εγκαταστάσεις που επλήγησαν λέγεται ότι μειώθηκε στο 25%-50% των κανονικών επιπέδων, ενώ ο χρόνος αναμονής των πλοίων αυξήθηκε σε τρεις έως τέσσερις ημέρες.

> **Επτά κινεζικά λιμάνια βρίσκονται στις 10 πρώτες θέσεις της λίστας με τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου. Στην πέμπτη θέση μεταξύ των 15 μεγαλύτερων ευρωπαϊκών λιμανιών ο Πειραιάς.**

Δεν είναι περίεργο που η Shanghai Mingdong Container Terminals, ο κύριος φορέας εκμετάλλευσης στη ζώνη ελεύθερου εμπορίου, είδε τον όγκο να υποχωρεί κατά περισσότερο από τα δύο τρίτα τον Απρίλιο και τον Μάιο σε σύγκριση με την ίδια περίοδο το 2021.

Ωστόσο, ο όγκος αυξήθηκε μετά την άρση των απαγορεύσεων μετακίνησης σε ολόκληρη την πόλη στις αρχές Ιουνίου.

Η συνολική ημερήσια διακίνηση του λιμανιού στη Σαγκάη έφτασε τα 131.000 TEUs για τις τελευταίες 10 ημέρες του μήνα, η οποία σχεδόν επανήλθε στα επίπεδα πριν από τον αποκλεισμό, σύμφωνα με στοιχεία της Ένωσης Λιμένων της Κίνας.

Παρατηρήθηκε μια αξιοπρεπής ανάκαμψη τον Ιούλιο του 2022, όταν η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι ξεπέρασε τα 4,3 εκατ. TEUs, αυξημένη κατά 16% σε ετήσια βάση.

Ηλεκτρικοί γερανοί στη Σιγκαπούρη

Στη δεύτερη θέση βρίσκεται το λιμάνι της Σιγκαπούρης που είχε συνολική διακίνηση 37,2 εκατ. TEUs το 2022 έναντι 37,4 TEUs το 2021.

Η απόδοση της Σιγκαπούρης παρέμεινε σε μεγάλο βαθμό στάσιμη, σημειώνοντας πτώση 0,5%.

Σύμφωνα με τους στόχους του λιμανιού για την



Το λιμάνι της Σιγκαπούρης είχε συνολική διακίνηση 37,2 εκατ. TEUs

απαλλαγή από εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, αναπτύσσονται ηλεκτρικοί γερανοί ναυπηγείου, καθώς και ηλεκτροκίνητοι γερανοί αποβάθρας. Οι ηλεκτρικοί ή υβριδικοί γερανοί μπορούν να επιτύχουν τουλάχιστον 50% εξοικονόμηση καυσίμου σε σύγκριση με τις ντιζελοκίνητες παραλλαγές, με το πρόσθετο πλεονέκτημα της μείωσης των εκπομπών οξειδίων του αζώτου.

Η κ. Seow Hwee, επικεφαλής του τμήματος Port+ Business Division, Νοτιοανατολική Ασία, PSA International, δήλωσε ότι η βελτιστοποίηση της εφοδιαστικής αλυσίδας οδηγεί στην ευθυγράμμιση και την εστίαση στην επίτευξη του εθνικού στόχου για μηδενικές εκπομπές αερίων έως το 2050.

Επένδυση στις υποδομές

Ακολουθούν στη συνέχεια τα κινεζικά λιμάνια Ningbo-Zhoushan, Shenzhen, Qingdao, Guangzhou και Tianjin.

Χτυπημένος σκληρά από την πανδημία του κορονοϊού ο λιμένας Ningbo-Zhoushan επέδειξε ισχυρή ανθεκτικότητα και απέδειξε ότι μπορεί να αντέξει τη δοκιμασία.

Η αύξηση του όγκου των κιβωτίων κατά 6,8% το 2022 φέρνει το λιμάνι στην ελίτ των λίγων μόνο ικανών «παικτών» που έχουν ετήσια διακίνηση άνω των 30 εκατ. TEUs. Συγκεκριμένα, ο αριθμός διακίνησης ανήλθε το 2022 στα 33,3 εκατ. TEUs έναντι 31 εκατ. TEUs το 2021.

Αυτό οφείλεται εν μέρει στις προσπάθειες του Ningbo να αναπτύξει μια ειδική σιδηροδρομική γραμμή που τον συνδέει με το κύριο συγκρότημα χονδρικής αγοράς Yiwu, το οποίο είναι γνωστό για το εμπόριο εμπορευμάτων και τη συνεργασία με τα τοπικά τελωνεία για τον εξορθολογισμό των διαδικασιών εκτελωνισμού.

Η υπηρεσία έχει καλύψει 16 επαρχίες και 61 πόλεις της χώρας από το 2021.

Η επένδυση του λιμανιού στις υποδομές άρχισε να αποδίδει καρπούς, παρά τα αυστηρά μέτρα ελέγχου κατά των ιών που εφαρμόζονται.

Το έργο του έξυπνου λιμανιού στην περιοχή του λιμανιού Meishan -που αναπτύχθηκε από κοινού από το λιμάνι Ningbo-Zhoushan, την China Mobile, τη Zhenhua Heavy Industries Co και τη Huawei- είναι διαθέσιμο από τον Δεκέμβριο του 2021, με το άνοιγμα τεσσάρων νέων θέσεων ελλιμενισμού και τις εργασίες που αρχίζουν να αναλαμβάνουν οι τηλεχειριζόμενοι γερανοί και ελκυστήρες.

Οι γερανοί εμπορευματοκιβωτίων λειτουργούν αυτόματα και τα μη επανδρωμένα ηλεκτρικά φορτηγά εμπορευματοκιβωτίων πηγαινοέρχονται. Στο λιμάνι, οι τηλεκατευθυνόμενοι γερανοί αποβάθρας παραλαμβάνουν με ασφάλεια από φορτηγά πλοία εμπορευματοκιβώτια με πλήρες φορτίο και τα φορτώνουν σε μη επανδρωμένα ηλεκτρικά φορτηγά. Υπό την καθοδήγηση του δορυφορικού συστήματος πλοήγησης τα φορτηγά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατευθύνονται στους σταθμούς αυτόματου κλειδώματος/ξεκλειδώματος, σύμφωνα με τη βέλτιστη διαδρομή οδήγησης που υπολογίζεται σε πραγματικό χρόνο, για να ξεκλειδώσουν τα εμπορευματοκιβώτια και μετά να τα οδηγήσουν στον χώρο αποθήκευσης. Η όλη διαδικασία ολοκληρώνεται με μία κίνηση.

5G σε 35 προβλήτες

Το δίκτυο 5G καλύπτει πέντε περιοχές του λιμανιού και 35 προβλήτες.

Για την αξιοποίηση των βασικών δυνατοτήτων του 5G, ο φορέας εκμετάλλευσης έχει αναπτύξει τον πρώτο διακομιστή mobile edge computing (MEC) της Κίνας για λιμάνια και είναι από τους πρώτους παγκοσμίως που χρησιμοποιούν το 5G slicing. Αυτό ανταποκρίνεται στις κρίσιμες απαιτήσεις για χαμηλή καθυστέρηση και μεγάλο εύρος ζώνης ανερχόμενης ζεύξης βίντεο για τον τηλεχειρισμό γερανών γερανογέφυρας με λαστιχένια καρότσα.

Το λιμάνι Ningbo Zhoushan Port διαθέτει ακτογραμμή που εκτείνεται σε 220 χιλιόμετρα. Αποτελείται από 19 λιμενικές ζώνες, διαθέτει περισσότερες από 200 μεγάλες θέσεις ελλιμενισμού βαθέων υδάτων για πλοία άνω των 10.000 dwt και περισσότερες από 115 μεγάλες και υπερμεγέθεις θέσεις ελλιμενισμού βαθέων υδάτων για πλοία άνω των 50.000 dwt. Το Ningbo Zhoushan Port κατέχει και διαχειρίζεται τις περισσότερες μεγάλες και υπερμεγέθεις θέσεις ελλιμενισμού βαθέων υδάτων στην ηπειρωτική Κίνα.

Πλήγμα από την Όμικρον

Το λιμάνι του Shenzhen βρίσκεται στην 4η θέση των 30 μεγαλύτερων λιμανιών του κόσμου με συνολική διακίνηση 30 εκατ. TEUs το 2022 έναντι 28,7 το 2021. Μια σοβαρή επιδημία του Covid, που προκλήθηκε από την εξαιρετικά μεταδοτική παραλλαγή Όμικρον στην πόλη το πρώτο τρίμηνο του έτους, επιβάρυνε σοβαρά τη χερσαία εφοδιαστική και τις λειτουργίες του τερματικού σταθμού.

Η Σενζέν ήταν υπό αποκλεισμό σε ολόκληρη την πόλη για εβδομάδες, καθώς η Maersk προειδοποίησε ότι η αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών μεταφοράς φορτηγών μεταξύ του κινεζικού τεχνολογικού κόμβου ▶

και των κοντινών πόλεων θα μπορούσε να μειωθεί κατά 30% λόγω του αυστηρότερου οδικού ελέγχου. Η διακίνηση στο λιμάνι τους πρώτους τρεις μήνες του 2022 μειώθηκε κατά περισσότερο από 10% σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του περασμένου έτους.

Οι απότομες μειώσεις παρατηρήθηκαν και στα δύο βασικά στοιχεία του λιμανιού -το YICT της Hutchison και τον τομέα δυτικά της Shenzhen, όπου κυριαρχεί το China Merchants Port (CMPort)-, με τους δύο φορείς εκμετάλλευσης να αναφέρουν παρόμοιες τάσεις.

Τα στοιχεία από το υπουργείο Μεταφορών της Κίνας δείχνουν ότι η συρρίκνωση κατά 10% μετατράπηκε σε αύξηση 4,6% για το πρώτο εξάμηνο του 2022, υποδεικνύοντας ότι ο όγκος ανέβηκε γρήγορα τους επόμενους μήνες.

Στο μέτωπο της τεχνολογίας, τον Οκτώβριο του 2021 στο λιμάνι του Shenzhen τέθηκε σε λειτουργία ένας αυτοματοποιημένος τερματικός σταθμός μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, ο οποίος τροφοδοτείται από αιολική ενέργεια και φωτοβολταϊκά.

Η εγκατάσταση, την οποία διαχειρίζεται η Tianjin Port Second Container Terminal Co, είναι εξοπλισμένη με τρεις θέσεις ελλιμενισμού υπερμεγάλων containerships και ετήσια σχεδιασμένη χωρητικότητα 2,5 εκατ. TEUs.

“ Οι όγκοι στα 10 κορυφαία κινεζικά λιμάνια διαμορφώθηκαν στα 222 εκατομμύρια TEUs κατά τη διάρκεια του 2022, αύξηση κατά 4,1% σε ετήσια βάση.

Τον Ιούλιο του 2021 ολοκληρώθηκε επίσης η κατασκευή του έργου για τη μετατροπή τεσσάρων θέσεων ελλιμενισμού στον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα Tianjin Port σε πλήρως αυτοματοποιημένη εγκατάσταση, υποστηριζόμενη από τεχνολογίες αιχμής, όπως η τεχνητή νοημοσύνη και οι συνδέσεις 5G.

Μία από τις θέσεις ελλιμενισμού που είναι ήδη σε λειτουργία είναι ικανή για πλήρως μη επανδρωμένες λειτουργίες, οι οποίες μπορούν να μειώσουν την κατανάλωση ενέργειας κατά 20% ανά εμπορευματοκιβώτιο, να αυξήσουν την αποτελεσματικότητα του χειρισμού κατά 20% και να μειώσουν το λειτουργικό κόστος κατά 10% σε σύγκριση με μια συμβατική θέση ελλιμενισμού με κιβώτια, σύμφωνα με τον διαχειριστή του τερματικού σταθμού.

Ανάκαμψη

Το λιμάνι του Qingdao φαίνεται να έχει προσαρμοστεί καλά στις προκλήσεις που παρουσίασε ο κορονοϊός όσον αφορά την αύξηση της διακίνησης. Ο όγκος των κιβωτίων αυξήθηκε κατά 7,6% σε ετήσια βάση, σε 25,6 εκατ. TEUs το 2022 έναντι 23,7 εκατ. TEUs κατά τη διάρκεια του 2021. Η αύξηση στο πιο πολυσύχναστο λιμάνι της βόρειας Κίνας έρχεται καθώς η χώρα ανακάμπτει από τα χαμηλά επίπεδα δραστηριότητας.

Το μεγαλύτερο ψυγείο

Αύξηση 1,7% στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων παρουσίασε σε ετήσια βάση το λιμάνι του Guangzhou, που περιλαμβάνει έναν αυτοματοποιημένο τερματικό σταθμό αποτελούμενο από 12 θέσεις ελλιμενισμού φορτηγών πλοίων και τέσσερις θέσεις ελλιμενισμού κιβωτιοφόρων πλοίων. Διακίνησε 24,6 εκατ. TEUs έναντι 24,1 εκατ. TEUs το 2021. Η νέα εγκατάσταση, που βρίσκεται στο νότιο άκρο του νησιού Longxue, θα φιλοξενήσει επίσης το μεγαλύτερο ψυγείο της Κίνας - ένα μεγάλο έργο ψυκτικής αλυσίδας στο πλαίσιο του Διεθνούς Κέντρου Logistics Nansha.

Στόχος είναι επίσης να αναπτυχθεί η λιμενική περιοχή στον μεγαλύτερο κόμβο διανομής κατεψυγμένων τροφίμων και εισαγόμενων φρούτων στη Νότια Κίνα.

Η κατασκευή ενός πέμπτου τερματικού σταθμού, ο οποίος θα διαθέτει τρεις θέσεις ελλιμενισμού υπερμεγάλων containerships και 1.380 μέτρα προβλήτας, είναι επίσης στα σκαριά.

Το έργο έχει συμπεριληφθεί στο τελευταίο σχέδιο κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης του Πεκίνου, το 14ο πενταετές σχέδιο, μεταξύ 2021-2025 ■



Στο Ρότερνταμ το 2022 διακινήθηκαν 14,4 εκατ. TEUs.

Υποχώρηση της διακίνησης στην Ευρώπη

Εκτεταμένες μειώσεις όγκων είχαμε στη διακίνηση φορτίων σε πολλά λιμάνια στην Ευρώπη.

Τα τρία μεγάλα λιμάνια της Ευρώπης, Ρότερνταμ, Αμβέρσα-Μπριζ και Αμβούργο, υποχώρησαν κατά 5,8%, 5,5% και 5,4% αντίστοιχα.

Στο Ρότερνταμ το 2022 διακινήθηκαν 14,4 εκατ. TEUs έναντι 15,3 εκατ. TEUs το 2021, στο Αμβούργο 8,3 εκατ. TEUs το 2022 έναντι 8,7 εκατ. TEUs το 2021 και στην Αμβέρσα 13,5 εκατ. TEUs έναντι 14,2 εκατ. TEUs το 2021.

Το αποτέλεσμα είναι ιδιαίτερα σοβαρό για την Αμβέρσα, η οποία συγχωνεύθηκε με το λιμάνι της Zeebrugge τον Απρίλιο του 2022. Με βάση την εκτιμώμενη συνδυασμένη διακίνηση των δύο λιμένων το 2021, η πραγματική μείωση του 2022 είναι πιθανότερο να είναι περίπου 6,5%. Η διακίνηση και για τα τρία ευρωπαϊκά λιμάνια είναι τώρα κάτω από τα επίπεδα του 2019.

Στο λιμάνι του Ρότερνταμ η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων μειώθηκε κατά 5,5% σε TEUs (-9,6% σε τόνους), κυρίως επειδή η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων από και προς τη Ρωσία ακινητοποιήθηκε ουσιαστικά μετά την εισβολή στην Ουκρανία. Σύμφωνα με την Alphaliner, η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ανήλθε το 2022 σε 14,4 εκατ. TEUs έναντι 15,3 εκατ. TEUs το 2021.

Το λιμάνι του Πειραιά βρέθηκε στην 5η θέση των 15 μεγαλύτερων λιμανιών της Ευρώπης, μία θέση πιο κάτω από τη Βαλένθια. Το 2022 διακίνησε συνολικά 5 εκατ. TEUs, παρουσιάζοντας πτώση κατά 6% σε σχέση με το 2021.

Το λιμάνι του Πειραιά κατέλαβε την 9η θέση διεθνώς στον Δείκτη Ναυτιλιακών Κέντρων Xinhua-Baltic (ISCD). Το ISCD είναι μία ετήσια ανεξάρτητη κατάταξη, όπου αξιολογείται συγκριτικά η επίδοση των κορυφαίων πόλεων-λιμανιών και των ναυτιλιακών κέντρων σε όλο τον κόσμο και βασίζεται σε διαφορετικούς δείκτες, σε τρεις βασικούς, τις λιμενικές υποδομές, τις ναυτιλιακές υπηρεσίες και τους γενικούς περιβαλλοντικούς δείκτες, καθώς και σε 16 επιμέρους, με στόχο την αξιολόγηση της συνολικής επίδοσης 43 πόλεων-λιμανιών παγκοσμίως.

Aegean Consulting: Κάλυψη των λογιστικών και συμβουλευτικών αναγκών με αξιοπιστία

Βάσει της εμπειρίας και της επιστημονικής κατάρτισης, η εταιρεία προσφέρει λύσεις πλήρως εναρμονισμένες με τις ανάγκες της κάθε επιχείρησης, ανεξάρτητα από το μέγεθος, το στάδιο ανάπτυξης ή τον τομέα δραστηριοποίησης



Η Aegean Consulting ξεκίνησε το 2006 με στόχο και έμπνευση να βοηθήσει και να εφαρμόσει τη γνώση και την εμπειρία στη λογιστική και συμβουλευτική, με απώτερο όραμα να μετατραπεί σε ηγετική επιχείρηση συνώνυμη του επαγγελματισμού και της σοβαρότητας. Σήμερα, ύστερα από χρόνια στον χώρο των επιχειρήσεων στην Ελλάδα, με σιγουριά και υπερηφάνεια, το όραμά μας έχει επιτευχθεί. Η ομάδα των συνεργατών μας περιλαμβάνει πάνω από 20 άτομα στα γραφεία της Αθήνας και της Σαντορίνης. Έχει εδραιώσει συνεργασίες με περισσότερους από 300 πελάτες στη διάρκεια αυτών των ετών. Η απάντηση στην ερώτηση τι κάνει την εταιρεία μας μοναδική είναι οι άνθρωποι, οι γνώσεις και η επιστημονική κατάρτιση. Στο μέλλον είμαστε σίγουροι ότι η ομάδα μας θα μεγαλώσει με ξεκάθαρο στόχο να χρησιμοποιούμε τις γνώσεις και την εμπειρία μας ώστε να βοηθάμε τους πελάτες μας να δημιουργούν υγιείς και πετυχημένες επιχειρήσεις με μεγάλες υπεραξίες. Ο στόχος είναι η συνέχεια της ανάπτυξης και της κάλυψης των λογιστικών και συμβουλευτικών αναγκών των επιχειρήσεων, πάντα με επαγγελματισμό και αξιοπιστία.

Υπηρεσίες Aegean Consulting
- Τήρηση βιβλίων επιχειρήσεων
- Μισθοδοσία επιχειρήσεων

Συμβουλευτικές υπηρεσίες
- Χρηματοδοτήσεις
- Έλεγχος λειτουργίας λογιστηρίου

Κλάδοι που δραστηριοποιούμαστε
- Ναυτιλία
- Χονδρικό εμπόριο κινητής τηλεφωνίας
- Εστιατόρια
- Ξενοδοχεία
- Βιοτεχνίες επίπλων
- Εργοστάσια μαρμάρων
- Τεχνικές & κατασκευαστικές εταιρείες
- Παραγωγή & εξαγωγή λαδιού

Διαφορετικές λύσεις για διαφορετικές ανάγκες επιχειρήσεων

Βάσει της εμπειρίας και της επιστημονικής κατάρτισης, η ομάδα μας προσφέρει λύσεις πλήρως εναρμονισμένες με τις ανάγκες της κάθε επιχείρησης, ανεξάρτητα από το μέγεθος, το στάδιο ανάπτυξης ή τον τομέα στον οποίο δραστηριοποιείται η κάθε εταιρεία.

Αρχικά στάδια ίδρυσης & ανάπτυξης
- Χαμηλή ή μηδενική γνώση λογιστικών, φορολογικών και οικονομικών διαδικασιών
- Έλλειψη γνώσεων εμπορικής νομοθεσίας & κανονισμών λειτουργίας
- Ανεπαρκείς δομές ελέγχου & ανάπτυξης της επιχείρησης
- Ανεπαρκής επιχειρηματικός σχεδιασμός
- Έλλειψη κεφαλαίων κίνησης

Έντονη ανάπτυξη & μεγέθυνση
- Ανεπαρκής επιχειρηματική δομή σε συνάρτηση με το μέγεθος και τον ρυθμό ανάπτυξης της επιχείρησης
- Έλλειψη κεφαλαίων για περαιτέρω ανάπτυξη & μεγέθυνση της επιχείρησης
- Υποστελεχωμένα τμήματα για την αναγκαία υποστήριξη & ανάπτυξη της επιχείρησης
- Υπέρμετρη φορολογική επιβάρυνση λόγω κακού φορολογικού σχεδιασμού που στερεί σημαντικούς πόρους στην επιχείρηση
- Ανεπάρκεια στην εφαρμογή του επιχειρηματικού σχεδίου & της στρατηγικής της διοίκησης
- Ανάπτυξη πληροφοριακού συστήματος για την πλήρη ενημέρωση & ανάλυση των δυνατοτήτων της επιχείρησης και τη βελτιστοποίηση του λογιστικού τμήματος

Εδραιωμένη & ώριμη επιχείρηση
- Μείωση ρίσκου & διαχείριση κινδύνων μέσω σχεδιασμού συστημάτων ελέγχου
- Έλλειψη γνώσης της αξίας της επιχείρησης λόγω εύρεσης στρατηγικού επενδυτή
- Απόφαση για πώληση ή περαιτέρω ανάπτυξη της επιχείρησης
- Χρηματοδότηση της επιχείρησης μέσω hedge fund ή μέσω στρατηγικού επενδυτή
- Οικονομική ανάλυση δυνατοτήτων πώλησης, εξαγοράς ή συγχώνευσης
- Οργάνωση εσωτερικού ελέγχου της επιχείρησης
- Ανάπτυξη πληροφοριακών συστημάτων για τον πλήρη έλεγχο και τη διαχείριση δεδομένων

Στις υπηρεσίες της εταιρείας περιλαμβάνεται η ανάπτυξη πληροφοριακού συστήματος για την πλήρη ενημέρωση & ανάλυση των δυνατοτήτων της επιχείρησης και τη βελτιστοποίηση του λογιστικού τμήματος.

Λυκείου 15 & Ρηγίλλης, Αθήνα, 10674,
Τηλ: +302107249250,
www.aegeanconsulting.gr

ADVERTORIAL

Πριν από κάθε απόφαση

naftemporiki.gr



Εκεί όπου χτυπά
ο παλμός
της οικονομικής και
επιχειρηματικής ζωής

ΠΑΝΩ ΑΠΟ
25.000.000
ΠΡΟΒΟΛΕΣ ΣΕΛΙΔΑΣ
ΤΟΝ ΜΗΝΑ

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ · Naftemporikitv · CLICKATLIFE · careernet.gr

ENGLISH VERSION



SHIPPING 2023

OPENING UP NEW HORIZONS



Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΠΙΧΕΙΡΕΙΝ

OWNERSHIP - PUBLICATION
NAFTEMPORIKI

EDITOR - SHAREHOLDER
George Melisanidis

GENERAL MANAGER
Spyros Ktenas

PUBLISHING DIRECTOR
Platon Tsoulos

DESIGN DIRECTOR
Dimitris Nikas

SUBSCRIPTIONS
Christina Hafousidou

SPECIAL EDITIONS MANAGER
Giannis Sarantopoulos

REPORTAGE
Antonis Tsimplakis, George Georgiou, Paris Tsirigotis

COPY EDITOR, TRANSLATOR
Manos Hatzantonakis

COMMERCIAL DEPARTMENT
Maria Balikoura

COMMERCIAL DEPARTMENT
Otto Vassilopoulos,Graziella Kladi, Lisa Gezepoglou, George Sakellopoulos, Eugenia Panteli, Irini Politou, Matina Grapsa, Giannis Tsiampas

MARKETING AND COMMUNICATION DEPARTMENT
Effie Boni

CAREERNET
Sofia Kasapaki

ATELIER MANAGER
Betty Spanou

LAYOUT
Eleftheria Kirykou, Katerina Rota, Maria Paschalidou

IMAGE PROCESSING
Eleni Kontou, Christos Bouvis

PHOTO ARCHIVE
Konstantina Panagopoulou

HEADQUARTERS
10 Akti Kondili St., Piraeus 185 45, Greece
Tel.: +30 210 5198000
Fax: +30 210 5139905

SUBSCRIBER SERVICE
801 11 11300 (land line)
www.naftemporiki.gr
info@naftemporiki.gr

DISTRIBUTED FREE OF CHARGE TO "N" SUBSCRIBERS

PRINTING Aisakos S.A.

Singed articles do not nessasarily reflect the views of Naftemporiki

Tradition meets evolution

A few months ago, at a shipping event, I was introduced to a young man, an executive of a large Northern European company involved in shipping services. We exchanged business cards and I was pleased to find out that even though he was a northern European, he knew of Naftemporiki. In fact, he associated the first compound of the word, with perhaps the only word he somehow knew to pronounce in Greek: Naftosini (meaning 'seamanship'). He told me that as far as he knew, 'naftosini' was the 'secret weapon' of Greek shipping; it was what made Greek shipping always a pioneer, and that it was in the DNA of the Greeks.

Indeed, seamanship, and all that this word signifies, is regarded the cornerstone of the unique attainments of Greek shipping.

It is no coincidence that shipping companies want to employ Greek seafarers even for their onshore offices, to pilot Greek-owned fleets from land as well.

We are currently in the midst of very big changes that are expected to bring about sweeping change s in the way shipping works. Digitization and artificial intelligence (AI) are the first part of these changes, with decarbonization following. Decarbonization includes from devices and mechanisms to reduce fuel consumption and protect the environment on a ship, up to new fuel tests, with low- to zero-emissions.

Greek shipping seems to have attained to perfectly combine traditional seamanship with the elements of the new era: an increasing number of scientists and companies working on digitization, artificial intelligence and advanced devices, envisaged to further reduce the environmental footprint of ships.

Another critical issue is that in order to meet demand in coming years, as many as 10,000 well-qualified Greek seafarers, and this is probably a matter of action by the Greek state. Already, the plans are there for a comprehensive upgrade of the maritime training and attraction systems.

An area that is tough to navigate, is the new 'green' fuels. After all, this is why new orders by Greek shipowners have dropped in recent years. Greek shipowners are keeping a wait-and-see attitude with regard to the perfect timing for investment in the energy sector. But again, in the first five months of 2023, Greek shipowners' moves appeared to be picking up, as if they have seen "land" from a ship's mast!

Antonis Tsimplakis

IT'S UP TO US TO NAVIGATE THIS ISSUE

There is a fine line that separates
leaders from executives.

MBA in Shipping

MSc in Shipping Management

At Alba, we help develop a business culture that would breed sustainable and innovative leaders. **Our Shipping** programs are in line with the most recent developments in the shipping industry, **recognized by international professional bodies** and **strongly supported by the Greek shipping community**, thus offering significant **networking** opportunities and **hands-on** activities. Go ahead, find your course and futureproof your career.

#FUTUREPROOFLEADERS | ALBA

NECHE New England Commission of Higher Education

Association of MBAs ACCREDITED

Institute of Chartered Shipbrokers Greek Branch

Alba Graduate Business School

The American College of Greece – Pierce – Deree – Alba – 1875

Alba Graduate Business School
The American College of Greece, 6-8 Xenias St., 115 28, Athens, GR
Tel.: +30 210 896 4531-8 | Email: info@alba.acg.edu | **www.alba.acg.edu**

DILEMMAS IN SHIPPING ARE REGARDED AS CHALLENGES

We maintain the primacy of our shipping, facing reality and giving an immediate and effective response to any dilemma.
We are direct, practical and always responsible and consistent



Melina Travlou
President,
Union of Greek Shipowners

In the modern, complex reality, things are changing rapidly. In conditions of great change, dilemmas and challenges always emerge.

Shipping is indeed going through a period of pivotal changes, similar to those it encountered during the transition from sails to steam. Then, using scientific ship propulsion achievements, shipping opened new horizons in world trade; it united peoples, reducing times and distances, achieving economies of scale and creating a global transportation system.

To tackle such challenges, we must act to decisively defend our values, both on individual and collective levels. In the constantly changing environment of recent years, shipping has emerged as the constant that guarantees the values of healthy competition, offering sustainable solutions, without exclusions and discrimination. Shipping's role in world trade is irreplaceable. Especially in Europe, shipping ensures the operation of the supply chain, food sufficiency and energy autonomy, emerging as a strategic partner of the European Union.

In particular for Greek shipping, its historical superiority is undoubtedly linked to our ability to use challenges as opportunities. We maintain the primacy of our shipping, facing reality and giving an immediate and effective response to any dilemma. We are direct, practical and always responsible and consistent. We act as a beacon of stability, proving in practice our resilience in the face of every new state of things.

Greek-owned shipping, with over 5,500 ships and a young fleet, is the leading force constantly working and cooperating toward achieving the goal of the sector's sustainable transition. Our positive environmental performance is a given. It is our high priority. Until we reach the goal of decarbonisation, necessary for the entire planet, we are steadily investing in new vessels and new technologies. We place emphasis on the adoption of digitization as a dynamic factor in improving our environmental footprint.

The Greek State and the shipping sector should work together to shield our fleet and strengthen our national registry.

The complete decarbonisation of shipping is a multi-layered challenge, due to the sector's particularities.

Cooperation between all parties involved, such as ship and engine manufacturers, as well as energy producers, combined with the development of technology, is crucial. It is necessary to act collectively, not in terms of exacerbating the dilemmas, but in terms of arriving at solutions. We need solutions that are realistic, workable, universal and, above all, safe for the crew, the ship, the environment.

At the same time, global shipping is facing the challenge of managing and training human resources. There is mounting evidence highlighting the shortage of seafarers in general and of qualified seafarers in particular, as a major issue. Such seafarers should be able to respond to the constantly evolving and technological working environment of global, European and Greek shipping.

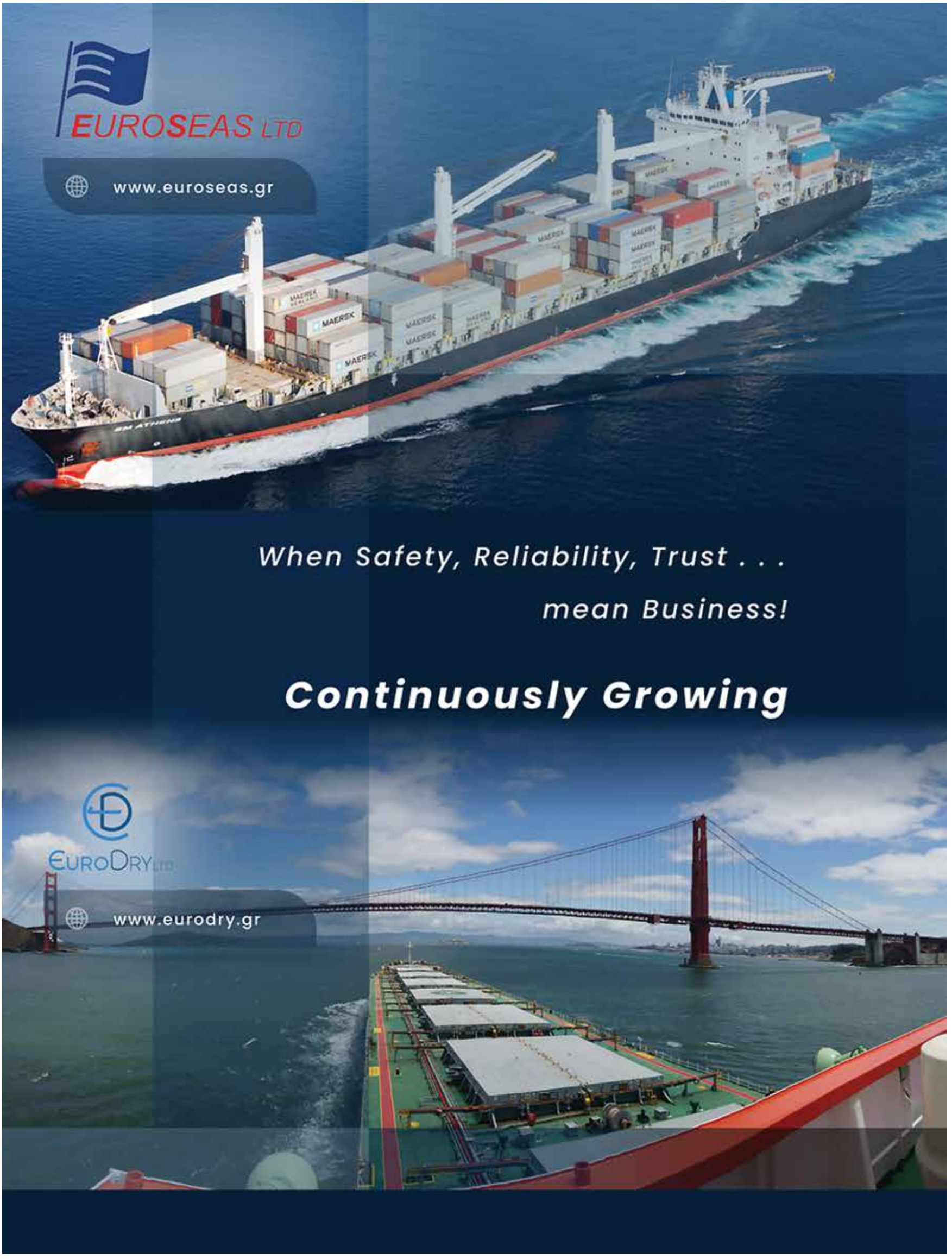
Throughout time, our competitive advantage as the Greek fleet has been, is and will be the strength of human-centered shipping. It is, however, a fact that our seamanship does not follow corresponding rates of development as shipping. Maritime education needs to be modernized and transformed. The State should focus its attention on the evaluation and proper utilization of the existing Merchant Marine Academies.

Further, we must communicate with our young men and women in their own language, responding to their own dreams and wishes, so they can realize the strategic advantage of our shipping as a professional branch, and perceive the prospects and quality characteristics of the maritime profession. They should consciously and proudly choose a healthy, safe and forward-looking work environment that rewards merit.

The Greek State and the shipping sector should work together in this direction to pursue a comprehensive national plan of action, shield our nation's fleet and strengthen our national registry. Greek shipping needs a strong and competitive national registry.

The supremacy of Greek shipping is the supremacy of our homeland. It is a supra-party capital of strategic importance, as a vital branch of our national economy, as a strong partner of social solidarity in our homeland and as a global geopolitical advantage of Greece.

Greek shipping has the power to inspire and unite us towards the common good. I am optimistic that all of us, shipping, the State and society, will join forces towards the armoring of our seamanship, the development of Greek shipping, the defense of our national capital, and our national pride.


EUROSEAS LTD
www.euroseas.gr
MAERSK
When Safety, Reliability, Trust . . .
mean Business!
Continuously Growing
EURODRY LTD.
www.eurodry.gr

GREEK COASTAL SHIPPING AND THE NEW GENERATION

The renewal of the coastal shipping fleet and the attraction of young people to the maritime professions are two main pillars emphasized by the Hellenic Maritime Chamber as the official advisor of the state



Dr. George D. Pateras
President, Hellenic Chamber of Shipping (NEE)

This special edition of "Naftemporiki", on the occasion of its Shipping Conference, is an opportunity to express opinions, findings and proposals from the entire spectrum of our maritime family and cluster. Speakers are usually distracted by current affairs, such as the transition to green shipping, the course of the chartering market, ESG, financing, the implications of geopolitical developments, maritime education and other interesting and important issues.

However, I would like to focus on three points:

1. The role of the Hellenic Chamber of Shipping (NEE): As an official advisor to the state, we operate through recommendations and formulating opinions for the benefit of all shipping branches and the branches of its cluster, but within the framework of the national economy's interests. This statutory definition of the role of the NEE and its form as a Legal Entity of Public Law (NPDD) require the objective and reasoned support of suggestions and proposals.

Throughout time, our cooperation with state bodies has been harmonious and productive, above ideological or political party preferences and expediencies. However, for a number of years, even decades, stagnation has been observed on certain issues, which is attributed to either the inability to break with established practices, due to the likely political cost, or because they are mired in bureaucracy.

Examples:

- Reformation, simplification and digitization of the regulatory framework for professional maritime tourism, which, despite patchy improvements, remains ineffective.
- Update of the crew structure of ships up to 3,000 GRT.
- Implementation in Greece of EU Directive 2019/883 for the collection of solid and liquid residues from ships.
- Modernization of maritime education.

We will continue to support our recommendations, which are based on solid arguments and cost-benefit studies.

Green hydrogen and electricity from RES will be the proper fuels for the future coastal ships.

Beyond the management of everyday life, broad-mindedness and a radical approach to key areas are required.

2. Renewal of the coastal shipping fleet: When in 2020 the need to gradually renew the aging fleet, and meeting shipping decarbonisation deadlines became apparent, we were still sailing in uncharted waters. Alternative fuel technologies and the production and distribution of these fuels were almost nonexistent, as were the appropriate engineering equipment and finance sources. However, the moment was right, as the process was launched and important steps were taken with new technologies that, after the experimental stage, are gradually entering implementation phases. We estimate that green hydrogen and RES power will be suitable fuels for our future coastal vessels, depending on routes and carrying capacity.

The establishment of the committees (financial and technical), the business plan, the construction of two ship models and the financing of the studies are progressing smoothly, as is the structure of the financial framework.

A prudent and methodical course has been followed, which continues and it is estimated that its completion will coincide with the practical and sustainable application of the new technologies. I should emphasize the high level of cooperation with the Ministries of Shipping and Development, the relevant EU institutions, the European Investment Bank, and of course the Greek Shipowners Association For Passenger Ships (SEEN).

3. Attracting young people to maritime professions: Greek shipping cannot exist without Greek officers and executives. Maintaining and strengthening this "genuine bond" is a national necessity.

Attraction to shipping should not be limited only to the context of a career advertising campaign, but to the revival of the maritime consciousness of our people, to maritime sports, maritime tradition, familiarity with the maritime element, highlighting the size of Greek shipping and its contribution in the national economy, employment and Greece's international prestige.

The strengthening of maritimehellas.org, the website of the Greek maritime cluster, is part of this framework.

Wishful thinking will not fill the schools with worthy youths who have made a career at sea their life's goal. In common with the Union of Greek Shipowners, we are completely redesigning the information program for the general public, especially for teenagers about maritime professions. With targeted actions, we expect to highlight the advantages and special characteristics of our industry.

At the same time, we are considering proposals, such as the operation of specialized maritime schools, the strengthening of the teaching staff with active sea instructors, improvements in infrastructure (study rooms, residential areas, teaching equipment, etc.).

In closing, I would like to wish "Naftemporiki" a very happy birthday, as it has already turned 99 years old, and to continue providing us with such objective and comprehensive information.

Your Booking Partner

www.gstravel.gr



GS travel s.a.

GREEK SHIPPING'S CENTURY OF GROWTH

Since WWI, the Crash of 1929, WWII, the embargo of 1973 and up to the recent global socioeconomic crises, Greek shipping not only endured, but made the miracle come true



Harry Fafalios

Chairman, Greek Shipping Cooperation Committee (GSCC)

In 2023, the Greek shipping sector holds the top spot as the largest in the world, with representation in all ship categories.

At the same time, the Greek fleet is being renewed day by day and now includes a larger number of newly built ships, environmentally friendly and technologically advanced, which meet current and future needs.

Also, Greek representatives have held and continue to hold many high-ranking positions in bodies representing shipping in the international arena.

A century ago, while Greece was recovering from WWI, Greek shipowners settled en masse in London, the world's shipping capital.

Representatives of seafaring families, mainly from Cefalonia, Kasos, Andros and Chios, set up bases in the UK to become part of the global maritime community.

Although the fleet was old at the time, new builds were ordered mainly to British shipyards, allowing the Greek fleet to gradually get younger and bigger.

Greece, despite barely being in the top 10 shipping countries, aimed to reach and surpass them. Almost the entire Greek shipping fleet consisted of general cargo ships, known as tweendeckers.

As the Great Depression of 1929 and the great recession that followed had a devastating impact on the economy and social life, in the period that followed, some Greek companies took advantage of the opportunity and bought much newer vessels at low prices, thus lowering the average age of the Greek fleet.

Greek companies have established themselves in all ship categories, remaining the first choice of freight forwarders looking for modern and reliable capacity.

During WWII, the Greek merchant fleet eagerly joined the Allied Forces and took part in the very risky North Atlantic convoys, aiming at providing the Allies with enough supplies to survive the Nazi attack on Europe.

At the end of World War II, which found the world devastated and the Greek fleet worn out by German submarines and warships, the American government, in cooperation with New York-based Greek shipowners, and through the concession program of Liberty's, gave Greek shipping a breath to continue its work, which was to supply countries through world trade at competitive prices.

In the early 1950s, Greek companies started massively ordering new ships, mainly tankers and general cargo, to shipyards all over the world, including England, Germany, Scandinavia and Japan.

Japan and Germany, whose facilities were completely destroyed by the Allies, ended up having the most reliable and advanced shipyards in the world, and in the case of Japan, even today they still build modern, high-tech ships for Greek companies.

The 1973 oil embargo and the shock caused by the rise in oil prices brought enormous changes to the shipping industry. For the first time, the rise of world trade came to a halt and a major crisis followed. The oversupply of ships was of the same magnitude as during the Great Depression of 1929.

In the late 1980s, a glimmer of optimism reappeared, and as a result the Greek fleet started growing again, claiming a place among the top five fleets worldwide.

At the beginning of the 21st century, the Greek merchant fleet consisted of all ship classes, such as dry cargo, tankers, containers, chemical and petroleum product tankers, ferries and modernized passenger ships.

Greek companies have established themselves in all ship categories, remaining the first choice of freight forwarders looking for modern and reliable capacity.

Such explosive growth, ambition, progress and pursuit of excellence are based on Greek sailors and maritime office executives who made this miracle a reality.

Summing up, we should never forget the dream of many young people, a few generations ago who climbed the ship's ladder expecting that one day their coat of arms would be on the chimney with the Greek flag waving proudly on the stern of their ship.

NAVIGATOR
TOWAGE & AGENCIES WORLDWIDE

NAVIGATE

YOUR VESSELS TO PORT SINCE 1991

Towage and Agency Service Providers in more than 1400 ports worldwide with more than 1000 tugboats

NAVIGATOR - The Shipping Decision Makers Forum since 2001

Young Executives & Students Shipping (YES) Forum - Youth Day at Posidonia

www.navigatorltd.gr

A CRITICAL FACTOR FOR THE ECONOMY AND SOCIETY

Shipping is the connecting link between countries across the length and breadth of the Earth through sea transport, and Intercargo takes care of cargo ships safety and environmental protection



Dimitrios Fafalios
President, Intercargo

Shipping is an integral part of human commerce. Vessels of various types carry cargo and passengers across the length and breadth of the Earth. International shipping is vital to the global economy and prosperity, carrying around 90% of world trade goods. After all, sea transport is the only way to transport goods that require a large tonnage and is the main driver for the conduct of world trade. Products such as oil, grain and ores could not be supplied to countries that do not themselves have them without shipping. Shipping is, therefore, the connecting link between countries to meet vital needs by transporting goods even to the most remote places. In addition, the shipping industry is a decisive factor for the economy.

The availability of modern and safe ships is important to complete a safe transport through an extremely difficult, unpredictable and dangerous maritime environment, which at the same time should be protected. Shipping is an industry obliged to constantly evolve and adapt to rules for safety, environmental protection, but also to develop technological means for its more efficient operation.

The dry bulk sector is the largest shipping sector in terms of number of ships and tonnage. Dry bulk carriers account for 43% of the global fleet in tonnage and carry around 55% of the transport load. Currently, the fleet of cargo ships (over 10,000 dwt) numbers approximately 13,000.

Dry bulk carriers account for 43% of the global fleet in tonnage and carry around 55% of the transport load.

It is worth emphasizing that the greenhouse gas (GHG) emissions of a dry bulk carrier are among the lowest per tonne-mile of cargo carried, and these ships are one of the most economical and environmentally friendly modes of transport.

Dry bulk shipping is vital to the well-being of people around the globe, serving basic needs of society and industry, such as the supply of food, energy and minerals. It has also played a critical role in facilitating trade during the Covid-19 pandemic, with the invaluable support and tireless work of seafarers providing vital services for the global economy and society.

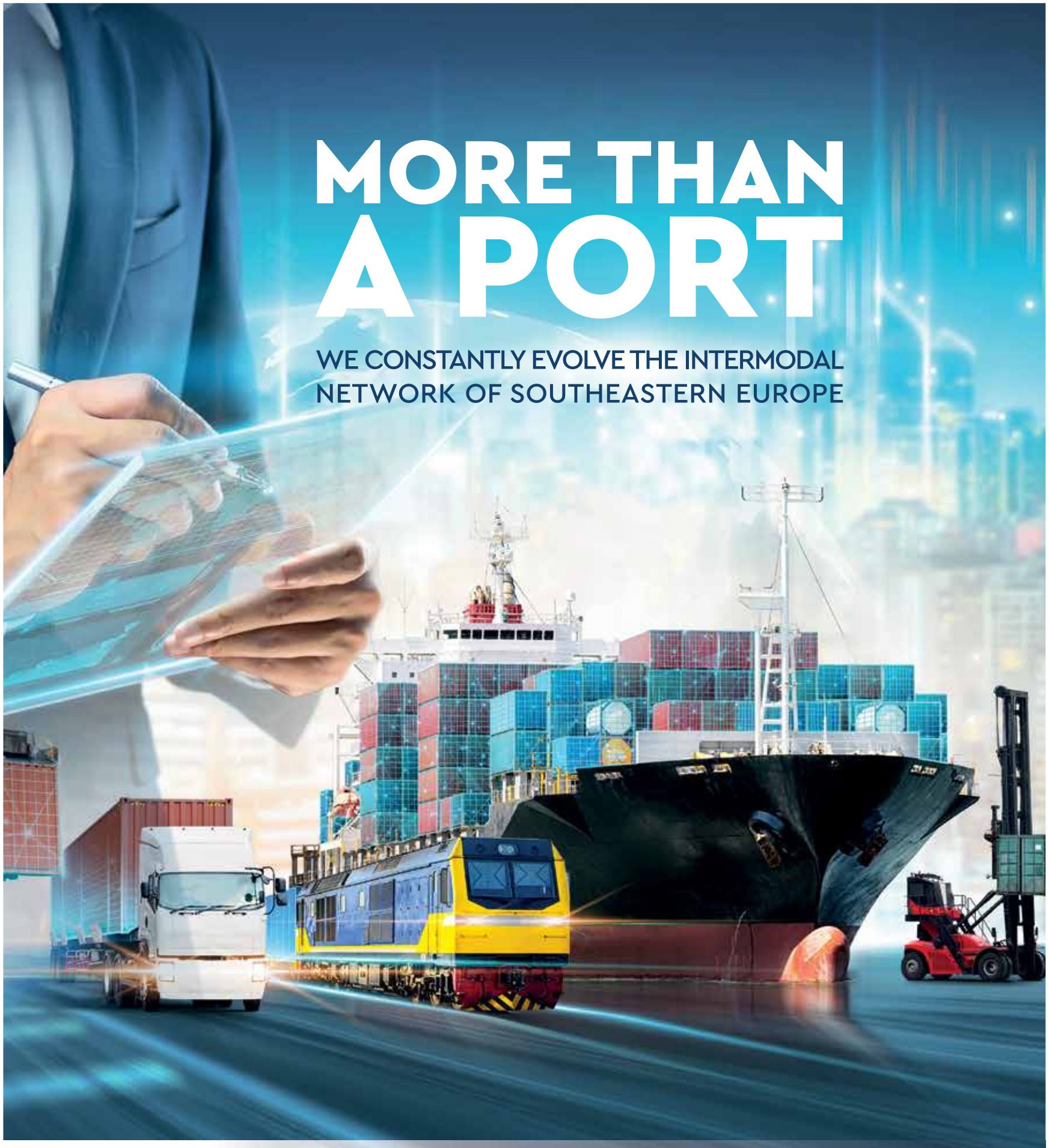
After all, the 2.0 million seafarers who staff today's merchant ships are the real heart of world shipping. It plays the same vital role today during the invasion of Ukraine, managing to continue supplying grain to third countries, preventing a global food crisis.

An important commercial feature of dry bulk transport is that most of the approximately 13,000 dry bulk carriers sail in tramp shipping, rather than along fixed routes, such as for instance container ships, and serve ports around the world and third countries. This business model has created the required flexibility of the dry bulk transportation industry in times of crisis, such as the above, allowing shipping to ensure the necessary transportation of goods.

Intercargo first met in 1980 in London, and since 1993 has participated in consultative status with the International Maritime Organization (IMO). Intercargo today numbers 155 companies from 30 countries as core members, accounting for approximately 40% of the world dry bulk carrier fleet, and another 90 members as companies supporting the industry.Intercargo's objective is to promote the safety of these ships and the protection of the marine environment.

Finally, it is worth mentioning the amazing growth of the Greek shipping industry, its support to society and the employment of the workforce during the post-war period. In 1938, just before the outbreak of World War II, the Greek-owned fleet reached a total capacity of 1.8 million tons. In 1949, a few years after the end of the War, the tonnage of the fleet increased to 2.4 million tons, reaching an astonishing 50.6 million tons in 1976, with Greek shipowners emerging as the most powerful players in the global shipping industry.

Today, the Greek-owned fleet is the largest in the world in terms of capacity, with over 5,500 ships and 251 new orders in shipyards mainly in Asia, followed by the fleets of China and Japan.



ThPA S.A.
PORT OF THESSALONIKI

www.thpa.gr

ThPA S.A. I Pier No 1, Port of Thessaloniki, PC: 546 25, Thessaloniki, Greece I E-mail: customer.service@thpa.gr

THE TRANSITION TO A DIGITAL GREEN ERA

Regulatory arrangements, technical and operational measures, new fuels and engines must go through the path of digitization, which will play an even greater role in the future of shipping



Philippos Philis

President, European Community Shipowners' Association (ECSA)

The "**Digital** Green Age" encompasses two broad, interrelated concepts moving along a multi-dimensional dynamic so complex that one could argue that neither one could be achieved on its own. The first concept concerns "decarbonization," and the second regards "digitalization" of shipping.

Shipping is therefore faced with the dual challenge of transitioning to the digital green age. In this context, it is useful to outline what exactly the transition to a low- and zero-emission economy means, and what role technology can play in the era of "Shipping 4.0".

Shipping is a global industry and any solutions should always take into account its global nature. However, in recent years, we have been faced with regulations at the European level. The European Union is committed to becoming a carbon-neutral economy by 2050. In this context, it committed to reducing greenhouse gas emissions by at least 55% compared to 1990 levels by 2030. This goal concerns the entire economy, and in this context, the inclusion of shipping was proposed in the European Emissions Trading System (EU ETS). We pointed out the need to preserve the competitiveness of European shipping and avoid legislative fragmentation. At the same time, we recognized that the industry can contribute its fair share to European climate goals. Shipping is therefore at the center of the new European regulations dealing with the climate crisis and energy transition. The sector will join the EU ETS as of the beginning of 2024 and will have to implement the new European fuel legislation, FuelEU Maritime, as of 2025. At the same time, the EU regulates access to bank financing based on green criteria through the so-called Taxonomy. All these arrangements are decided in Brussels and will have a direct impact on the competitiveness of European shipping.

Shipping is at the center of the new European regulations dealing with the climate crisis and energy transition.

EEXI and CII

Therefore, making this very brief reference to the regional regulations that have been passed and put into action, we should add those that have been implemented since January 2023 at the level of the IMO (International Maritime Organization). I am referring to EEXI Energy Efficiency eXisting Index) and CII (Carbon Intensity Indicator), for which shipowners should activate in-house processes and departments to be able to monitor and have an active say in implementation and full compliance.

I have repeatedly referred to the four pillars of shipping decarbonisation: (a) the regulatory arrangements, at the IMO level but also regional ones, such as at the EU level; (b) the technical measures that shipowners can take on existing and new ships under construction; (c) the operational measures that are directly connected to charterers and their business strategy; and, finally, (d) the 4th Propulsion Revolution, with an emphasis on green fuels with zero greenhouse gas emissions and respective engines, whether internal combustion or other technologies currently in development.

As it can be seen, for all four pillars, digitization plays and will continue to play an even greater role in the future.

Regulations

In the first phase, examining the regulations and all relevant legislation that regulate the smooth and fully controlled operation of shipping, any successful implementation would not be possible should the systems DCS at IMO level and MRV at EU level did not enter at an unsuspecting time into compulsory application by the shipowners. Keeping all these data and the corresponding files requires continuous upgrading of computers, data storage technologies, and data management and analysis systems before they are sent to the respective services. In particular, CII monitoring, the upcoming MBM measure at IMO level to cap CO_2 emissions, and EU EST and FuelEU implementation, control and monitoring, are based on the validity of data and files that are managed and collected to a large extent digitally (and will continue to be done with even more digitally advanced and automated systems).

I will not refer to the technical measures since it is well known that the digitization of both the recording and analysis of data for the optimization of internal combustion engines and all similar machinery has been in place for decades, and has contributed to the maximum to their diagnosis, productivity and efficiency.

Shipowners and charterers

A new chapter has opened in shipping concerning the closer cooperation between shipowners and charterers, for two specific reasons. The first is absolute cooperation with full transparency and concerns the operation of the ship, returns, deviations and ways to improve ship efficiency, with the contribution of both contractually bound parties. The second and equally important reason concerns compliance with all legislation and regulations, both at the IMO and regional levels (e.g., EU).

The shipowner should take into account the provisions of these new regulations, and be accountable in the event of non-compliance. The shipowner should therefore be able to know in real time all the information



Passing on to charterers is a great success for European shipping, proving that with hard work and the right alliances, our voice can be heard.

regarding the performance of the ship and its ongoing classification in the respective categories of the CII.

Shipowners should also be able to budget the pollutants they will contribute to the EU ETS, to be taken into account during the negotiation with the respective new charterer, especially in short-term charters that will include the EU at their planned destinations. I have briefly mentioned above some of the potential regulatory ramifications and risks involved in non-owner-controlled management of the ship's operational performance to point out that digitization will make the greatest contribution to the protection of the shipowner.

The continuous data exchanged to and from the ship in real time, offered today by the installation of modern sensors on ships and the use of the most developed satellite connections, but also with the appropriate analysis systems, will allow shipowners to check on a continuous basis the performance of the ship and the possible deviation from the ever stricter targets for reducing greenhouse gas emissions.

Competitiveness

We should, however, realize that the transition to the digital green era, also resulting from European regulations, should at the same time strengthen the competitiveness of European shipping and, consequently, the economy. We should realize that, in geopolitical and economic terms, we are going through an era where we have to deal with one crisis after another. The latest crises are testing the resilience of the economy, society and businesses. Continuous crisis management seems to be emerging as the new normal of our time. In combination with the above comes the climate crisis and the need to transition to a low- or even zero-emissions economy. Shipping, as a fundamentally international industry, has demonstrated great resilience and the ability to adapt and manage crises while supporting other sectors of the economy. That is why European shipping plays and will continue to play an even more important role in Europe's strategic autonomy and a pioneering role in the digital green transition.

Europe has realized that it may lose the game of its industry competitiveness against China and the US. What changed the perception of European leaders was the provision of subsidies of more than 300 billion dollars in green technologies by the US government (the Inflation Reduction Act). In this context, the Commission last month published Europe's response, the so-called Net-Zero Industry Plan, which aims to immediately strengthen strategic sectors and transition to a low-pollution economy. Regrettably, shipping was not included in this plan. European shipping is struggling to reposition itself in the public debate as a critical sector for the European security architecture. Great progress, however, has been made in how the EU perceives shipping, and this is characteristically confirmed in the ETS and the recognition of the "polluter pays" principle. Passing on the cost of the ETS to charterers is a great success for European shipping and proves that with hard work and the right alliances, our voice can be heard. However, there is no comprehensive assessment of the strategic role and contribution of shipping to the European economy and the energy security of our continent.

Shipping was wrongly excluded from the Net-Zero Industry Plan, the EU's response to the US Inflation Reduction Act.

Realistic goals

Finally, the other big challenge regards the convergence and harmonization of European regulations with international ones. The energy transition of shipping needs an international framework of regulations that will be adapted to the characteristics of the sector and will create resources for clean fuels and new technologies, including more developed digital systems. Introducing different regulations and targets in different countries internationally will not help the transition. In this context, the introduction of an international "carbon levy" at IMO level will be decisive. We need clear and realistic targets, as well as available clean fuels and technologies.

SHORTSEA CHALLENGES IN EUROPE

We are going through an era of changes, a transitional period that will lead to the integration of new technologies and the formation of new types of ships, and within this environment, shortsea shipping must adapt and modernize by taking advantage of any opportunities



Charalambos Simantonis

President, Hellenic Shortsea Shipowners Association (HSSA)

Short Sea Shipping is the backbone of European transport since, according to Eurostat data, up to 61.2% of the total transported cargo to and from European ports was handled via shortsea shipping in 2020. Specifically with regard to Greece, shortsea shipping acquires added value due to the country's geographical distribution and multi-island nature, undertaking the role of the connecting link between the mainland and the islands, taking into account that more than 10% of the country's population lives in island areas and is almost entirely dependent on shipping.

In recent years, amidst all the shocks and challenges experienced by the global community, the shipping industry has played perhaps the most important role in maintaining global order and security. Europe's energy sufficiency was rescued with the help of shipping, while the visible risk of a global food crisis was averted mainly due to the direct assistance of the industry.

However, shortsea shipping, despite its direct and substantial contribution to holding up the social and economic cohesion of Europe, is constantly confronted with multiple challenges, causing problems in its smooth operation. It is particularly important to understand that the shortsea shipping industry consists mainly of family and self-made businesses, which have little access to financing tools, making the necessary fleet renewal a difficult equation.

Studying the new environmental regulations as they are being mapped out to reflect the EU's new strategy for climate neutrality by 2050, one realizes that an upgrade of the European shortsea fleet is essential to the industry's survival. We are going through an era of changes, a transitional period that will lead to the integration of new technologies and the formation of new types of ships, and within this environment, shortsea shipping must adapt and modernize by taking advantage of any opportunities.

Contrary to what is often implied, shipping is an overregulated industry, governed by regulations throughout the entire spectrum of its operation.

Contrary to what is often implied, shipping is an overregulated industry, governed by regulations throughout the entire spectrum of its operation. It should be noted that although shipping carries 90% of world trade, it is responsible for less than 3% of global emissions, and relative to the volume of trade it serves and the quantities carried, this number is spectacularly small.

Unstudied regulations

Efforts by the IMO and the EU to reduce the environmental footprint of shipping have led to the adoption of regulations, without having carried out the required study and evaluation of the positive results of these measures. An example is the adoption as of 1/1/23 of the Energy Efficiency eXisting ship Index (EEXI) for ships over 400 gt, and the CII carbon intensity indicator for ships over 5000 gt, which actively involves (with the consequent effects) also the charterers, causing great turbulence in the global shipping industry.

The CII index measures carbon emissions during the operation of a ship over a period of one year, and applies to all ships over 5000 gt. This results in key elements of charters not being able to be followed without objection by shipowners, since they could reduce the ship's rating performance.

Disproportionate measurement

In addition, the index is affected by the distances traveled by the ship, its stay in ports, and weather conditions, factors that are out of the shipowners' control. Paradoxically, ships that travel longer distances and actually emit more pollutants may score better on the CII than ships that travel shorter distances but spend more time in ports. So, shortsea boats make shorter voyages but call at ports very often. Therefore, it will be difficult for such ships to achieve a high CII index rating. After all, there are fears that in the future, some categories of ships will disappear since they will not be able to keep up with new regulations, such as feeders.

Alternative fuels

At the same time, the debate on alternative fuels is also taking place, with a multitude of proposals, that, instead of leading to a possible solution, create more ambiguity since no technology has matured enough to allow shipowners to finalize a strategic plan. It is important to narrow down the list of alternative fuels to one or two options so as to reduce the uncertainty that currently exists when a shipping company is drawing up a strategic plan for building new ships with a horizon beyond 20 years.

The Europa Ship Plan

In the general context of the green transition, we should not overlook that the European shortsea fleet is an aging fleet, with an average ship age of 25 years. The lack of financial tools has contributed to the difficulty of building new ships, and has been an inhibiting factor in the renewal of the fleet.

The HSSA, in order to shape the conditions for the sector's smooth transition, promoted the Europa Ship Plan, which was passed by the European Parliament; it was a loan program from the EU for the renewal and environmental upgrading of the Greek shortsea fleet. Regrettably, the inability of



In spite of its direct and substantial contribution to holding up Europe's socioeconomic cohesion, shortsea shipping is constantly confronted with multiple challenges, causing problems in its smooth operation.

Greek shipyards to undertake the construction projects and provide refund guarantees, in addition to the higher VAT imposed on shipyard repairs, did not allow the implementation of the plan and the absorption of the financing. However, in the light of current developments, the Europa Ship Plan could come back to the discussion table, having been updated to respond to new market conditions and provide solutions to the lack of financial tools, which is the main obstacle to fleet upgrades.

Collective approach

The industry's green transition is a must; no one disagrees with that. But decisions have been made hastily, with short timelines and no thorough studies. The result is that shipowners are called upon to take on a greater share than they should, as the regulations include other stakeholders, such as charterers, financial institutions, shipyards and equipment manufacturers

The only effective way to achieve the green transition is to address the issues carefully and collectively, with the involvement of all shipping operators. With regard specifically to European shortsea shipping, the harmonization of national regulatory frameworks with the new technological requirements is of particular importance. It is unthinkable to discuss autonomous ships, when the Greek regulatory framework consists of laws referring to 1950s technology ships. The technological gap between today's fleet and that of the '50s can be easily understood. In the case of shipping, it is not possible to discuss fleet modernization without discussing the concurrent update of the regulatory framework, or port infrastructure upgrades, which are absolutely necessary for the substantial reduction of the sector's carbon footprint.

The challenges facing shipping, especially shortsea shipping during this period, can be easily understood. But if there is one industry that, throughout its history, has faced challenges and consistently survived, it is the shipping industry. I am therefore optimistic that, once again, the shipping industry will achieve the necessary transition to green development and will be a pioneer for all other industries, showing the way forward.

It is not possible to discuss fleet modernization without discussing the concurrent update of the regulatory framework, or port infrastructure upgrades.

ESG AND SHIPPING IN THE SPOTLIGHT

Innovative research on the measurement and publication of ESG performance in the shipping industry

By Antonis Tsimplakis atsimplakis@naftemporiki.gr

One of the most critical issues currently facing humanity around the planet is sustainable development, also known as 'sustainability'. In the broader context of this concept, other concepts have been developed in recent years, with some of them regarded as similar, and some others as subordinate, such as CSR (Corporate Social Responsibility), which is considered a precursor to today's ESG (Environmental, Social, [Corporate] Governance).

According to the survey carried out by Theodoros Syriopoulos, Professor of Maritime Finance, National and Kapodistrian University of Athens, Stavros Karaberidis, Director of Maritime Transport Research Center, University of Plymouth, Michalis Tsatsaronis, Assistant Professor of Quantitative Methods in Shipping, National and Kapodistrian University of Athens Georgia Bura, Lawyer, PhD(c), National and Kapodistrian University of Athens, the continuous environmental burden on the planet, the major inequalities that exist between human societies around the globe, and the uncontrollable ways of managing companies today have led to the realization that the promotion of ESG must be given first priority and be a key axis in every human activity. In particular, however, in the shipping industry, there is intense political and social mobilization for ESG promotion, with strong regulatory action at national and international levels.

Why ESG concerns the shipping industry worldwide today?

Everyone seems to have a broad understanding of the concept of ESG, and aims to improve the Environment, Society and Governance through their activities. This, however, in itself is not enough, and of course, the consequences of the ESG efficiency of companies are multi-layered. For example, the IMO's (International Maritime Organization) green target for 2050 is not just an environmental requirement but involves huge technological changes and also influences the capital market and investors' decisions about shipping finance.

> **"ESG must be given first priority and be a key axis in every human activity.**

Therefore, what is of primary concern to the global shipping community beyond continuous improvement at all the aforementioned levels, is how ESG will ultimately be measured, how a company will monitor its performance, how it will compare with the performance of others, and how investors could get a clear picture of all of these.

Performance reports

As shown by the present innovative survey of the world's largest listed shipping companies, there is no single way to measure and report ESG performance (Tsatsaronis, et al., 2022). Their existing reports were studied, and the result showed that each company gives a different title to its report, includes different elements, different data with different structure and classification, different kinds of measurements, and even with a selective report in the field where each has the best performances. In fact, other companies integrate their reports into their annual reports, while others issue them separately.

Among these fragmented efforts, there are some dominant ways of measuring or reporting ESG, such as, for instance, the United Nations' 17 SDGs (Sustainable Development Goals), which are basic guidelines and targets for sustainable development. Another sustainability criteria framework is the SASB (Sustainability Accounting Standards Board), created essentially to develop sustainability accounting standards and derived from the IFSR Foundation. Likewise, the GRIs are also a popular way of assessing ESG, originating from private initiatives and including a classification for various ESG factors and a categorization in various industries, such as, for instance, chemicals, mining, crops, etc.

Process complexity

In spite of the above efforts, shipping is still in no position to attain a clear picture of its measurable and comparable ESG performance, because the above criteria are general and do not take into account the particularities of the shipping industry, such as the complexity of the processes followed and the variety of factors that influence it. For example, a shipping company in the production of its transport work faces issues such as air, land and sea pollution, employment of workers in the office and on board, cross-cultural staff, traffic in many countries and the open seas, and falling under different legal and social systems. At the same time, the abovementioned systems-frameworks for recording or measuring ESG performance often refer to pseudo-variables or may overlap, resulting to not being properly applied in the shipping sector.

Specialized indicator

For all the above reasons, the authors of the article focused their research on the development of a highly innovative, useful and unique tool consisting of a specialized ESG indicator based on the characteristics of the shipping industry, and a specific ESG reference framework, which is formalised, standardised, complete, clear, appropriate, and adjusted so that it can be used uniformly by all shipping companies concerned. Its most important advantages are that it is easy to use, includes data that companies already collect, record or publish to a large extent, but also has the ability to adapt to any future change by adding new data, taking into account the ever-changing environment of the shipping industry, especially in terms of international policies and imposed regulations.

Part of the survey is presented below regarding the evaluation of the current situation of a sample



A shipping company, in the production of its transport work, faces issues such as air, land and sea pollution, employment of workers in the office and on board, cross-cultural staff, traffic in many countries and open seas, and falling under different legal and social systems.

of 70 listed shipping companies, seeking the rate of companies' compliance with the authors' proposed framework. The purpose is to form an image of each company's strategic priorities in the context of ESG practices, but also to determine whether the universal application of a single methodological reference and assessment framework for ESG or sustainability is feasible.

The survey

The survey sample consists of 70 shipping companies, including port management and development companies, listed on the NYSE, NASDAQ, Oslo Stock Exchange and Shanghai Stock Exchange. In a previous survey by the authors (Tsatsaronis, et al., 2022), a methodological framework for reference and evaluation of ESG practices was formed, defining specific factors that define each pillar - E, S, G - as well as the way to measure each factor with specific measurements. The factors for each pillar are summarized in the table.

By following the aforementioned ESG framework, the authors conducted a quality assessment of existing reporting practices in the shipping sector by analyzing the most recent reports of 70 listed shipping companies as of 2022. The qualitative analysis of the reports includes data mining for required factors,

THE FACTORS OF EACH ESG PILLAR

Environment Factors Pillar E	Social Factors Pillar S	Government Factors Pillar G
GHG and Air Emissions	Wellbeing, Health and Safety	Memberships In Associations and Initiatives
Decarbonizing Operations	Security Policy	Business Ethics
Energy Efficiency and Energy Saving	Labour Practices	Compliance and Regulatory Changes
Protection of the Marine Ecosystem	Speak up Reports, Employee Relations	Antitrust
Climate Change	Diversity, Equity & Inclusion	Anti-Bribery and Corruption
Responsible Ship Rrecycling	Training, Education & Development	Data Privacy and Cyber Security
Spills and Pollution	Social Engagement	Digitization of Operations
Ballast Water Management	Drug and Alcohol Policy	Risk Management
Waste and Water Management	Customers-Services and Innovation	Sec ESG Taskforce
Ashore Environmental Impact	Social Supply Chain	Operational Excellence
	Social Media Activity	Responsible Business Practices
		Stakeholder Communication
		R&D
		Employee Recruitment and Retention

Source: Tsatsaronis, et al., 2022

► as well as percentage assessment of adequacy and completeness of information.

In addition, this analysis of quality was applied to the various industries of the sampled shipping companies. The companies were divided into branches based on their field of activity: Bulk carriers, Tankers, Containerships, LNGs, Multiple fleet and Port Development. The heterogeneity observed in a previous study by the authors (Tsatsaronis, et al., 2022) is also evident in the present study.

"ESG reports in the shipping industry are generic, fragmented and incomplete, using various sources of ESG assessment, such as the UN SDGs, SASB, GRI, etc., which are not effectively applied to shipping.

A characteristic of the heterogeneity in the reporting of ESG is that in the survey sample, 49% of companies publish an ESG report, 29% publish a Sustainability report, and the remaining 22% do not publish any report on ESG **(Diagram 1)**.

An interesting finding was that until 2020, 29 companies, out of the same sample of 70 had not published any kind of report on ESG, CSR or Sustainability in general. In the following two years (2021 and 2022), the number of these companies dropped to 15, clearly demonstrating the trend of the shipping market **(Diagram 2)**, which upgrades ESG to a matter of high importance. It is worth noting that the majority of the aforementioned 15 companies do not provide an ESG report are in the tanker sector **(Diagram 3)**.

Examining the accuracy and quantity of data published in each factor's measurements for each pillar of the ESG reporting methodology, is the next stage of the research to assess the quality of existing shipping ESG reporting. This way, we can quantify the degree to which each factor's data requirements are met on a percentage basis.

PILLAR **E**

With regard to the E-pillar, almost all companies report and publish data on the factors "Climate Change", "Responsible Ship Recycling", "Spills and Pollution" and "Ballast Water Management". On the other hand, a very small percentage of companies publish data on water and waste management and the environmental impact of the company's onshore activity **(Diagram 4)**.

Another interesting finding regarding the "Energy Efficiency and Energy Saving" factor is that the Port Management and Development sector provides all the necessary measurements, unlike shipping companies, demonstrating the critical role of ports in the energy transition.

DIAGRAM 1: ESG REPORTING PRACTICES IN 2022

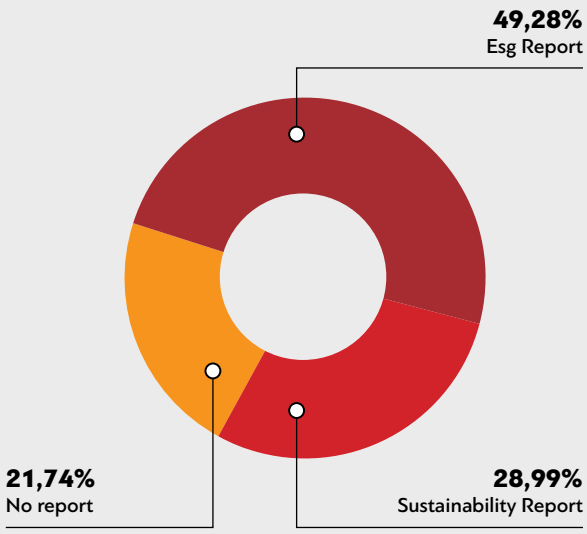


DIAGRAM 2: COMPANIES WITHOUT ESG REPORTING ACTIVITY BEFORE AND AFTER 2020

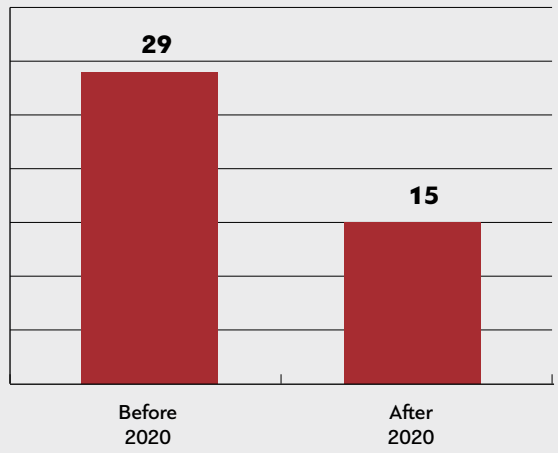
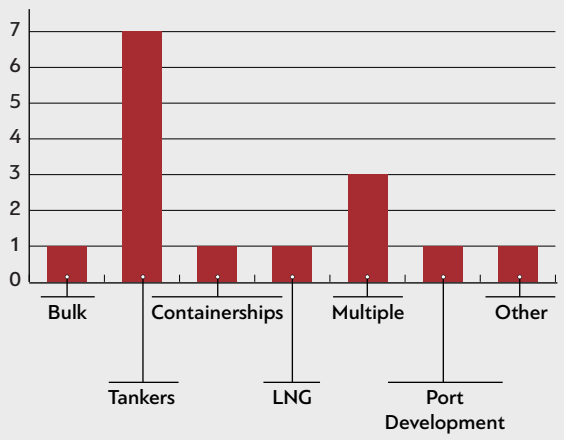


DIAGRAM 3: NUMBER OF COMPANIES NOT SUBMITTING ESG DATA PER ACTIVITY SECTOR



Source: Authors' analysis

PILLAR **S**

According to the assessment of the quality of published data in existing ESG and/or sustainability reports, the factors "Security Policy", "Labour Practices", "Drug and Alcohol Policy" and "Customer Service" are at the top of the business agenda in the pillar S. For the four (4) factors listed above, all companies provide and publish 100% appropriate measurements **(Diagram 5)**.

On the other hand, the factors "Training, Education and Inclusion", "Social Supply Chain" and "Social Media Activity", appear to be of minor importance because the appropriate measurements are rarely or not at all covered in published reports. These findings are consistent across the different sectors of the shipping market (Bulk carriers, Tankers, Containerships, LNGs, Mixed fleet and Port Management and Development).

PILLAR **G**

With regard to how businesses report and publish the necessary measurements, the most important drivers for pillar G are: "Digitization of Operations", "Risk Management", "Stakeholder Communication" and "Anti-bribery and corruption". In these factors, the data refer to a percentage of more than 90% **(Diagram 6)**. These findings demonstrate that digitization of the shipping sector, combined with risk management, is a top priority. In addition, communication with stakeholders is still a key objective for the management of any company.

Except in the case of the "Anti-bribery and Corruption" factor, where companies with mixed fleets, container ships and port development and management companies showed lower quality, the findings in the other industries are similar.

It is worth noting that important factors, in our opinion, such as the "Sec ESG Taskforce", "Responsible Business Practices", "R&D" and "Compliance and Regulatory Changes" are not mentioned at all by the majority of the companies in the sample.

DIAGRAM 4: ARITHMETIC AVERAGE OF THE OCCUPANCY RATE OF PILLAR E

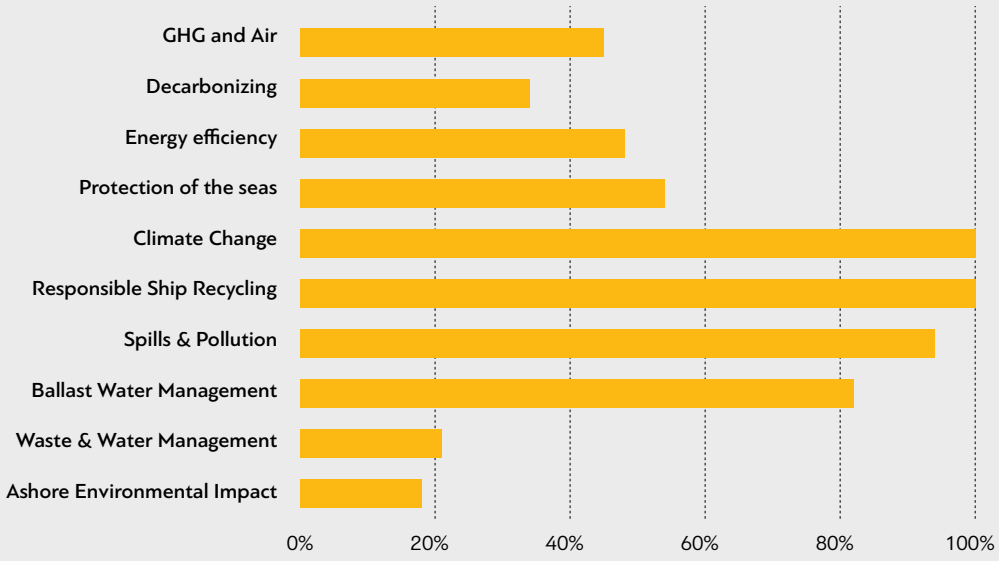


DIAGRAM 5: ARITHMETIC AVERAGE OF THE OCCUPANCY RATE OF PILLAR E

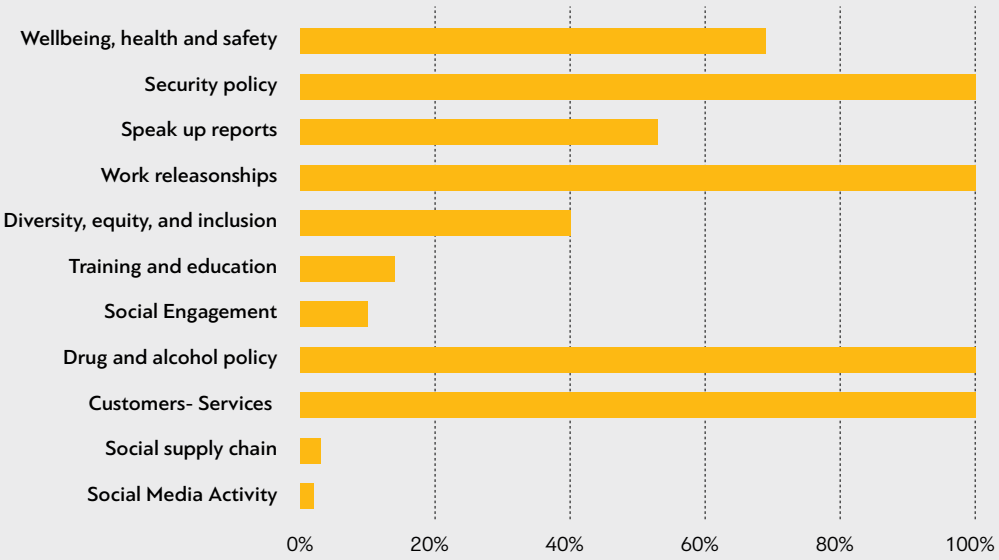
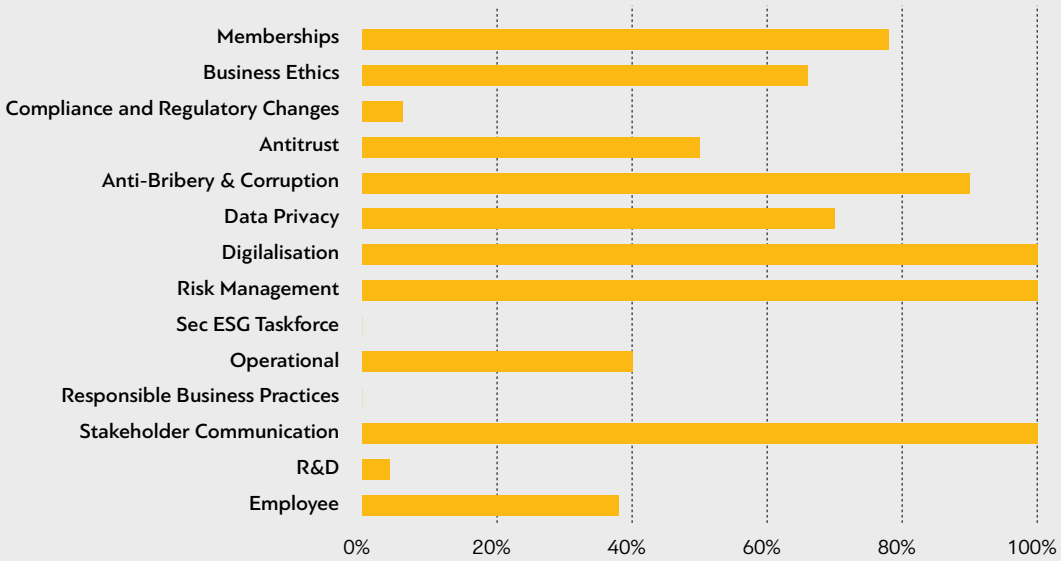


DIAGRAM 6: ARITHMETIC AVERAGE OF THE PERCENTAGE OF OCCUPANCY OF PILLAR G



Source: Authors' analysis

Global vacuums

Summarizing, even though there is widespread interest in enhancing the shipping industry's ESG profile, including charterers, P&I clubs, port authorities, international organizations and ship registers, there is only sporadic or insufficient reference to shipping companies' ESG practices. ESG reports in the shipping industry are generic, fragmented and incomplete, and they use various sources of ESG assessment, such as the UN SDGs, SASB, GRI, etc., which are not effectively applied to shipping.

All these vacuums in the maritime transport sector's ESG assessment and reporting have yet to be addressed on a global scale. In a previous study (Tsatsaronis et al., 2022), the authors developed a methodological framework for an adjusted ESG indicator for shipping, allowing shipping companies to easily publish and evaluate their performance. The aim of this study is to evaluate the quality of existing ESG or Sustainability reports, using the aforementioned methodological framework.

"The IMO's green target for 2050 is not merely an environmental requirement, but involves huge technological changes, bearing influence on the capital market and investors' decisions on shipping finance.

The analysis of the quality of reports includes data mining for the necessary elements that make up the aforementioned methodological framework, as well as a percentage assessment of the adequacy and completeness of the information. As a result of this analysis, several important findings are revealed. Initially, assessment focused on how feasible it was for the shipping industry to adjust to the proposed methodological framework. Thus, it was found that a sufficient percentage of companies publish data on the required factors, but there is also a need to publish additional factors that are measured for other reasons, but are not incorporated into the ESG report. Finally, this survey helped in understanding the priorities of ESG practices set by shipping companies, as well as any differences by sector of activity. ■

Note: This article is a summary of the survey by the authors (Tsatsaronis, et al., 2023).

References

Tsatsaronis, M., Syriopoulos, T., Karamperidis, S. & Boura, G., 2022. ESG Rating and Reporting: The Case of Shipping. Busan, S. Korea, IAME.

Tsatsaronis, M., Syriopoulos, T., Karamperidis, S. & Boura, G., 2023. ESG Reporting Quality Assessment in Listed Shipping Companies. Los Angeles, IAME.





NOW USING ESG CRITERIA

Listed companies on a sustainability course

Survey by "N" records some of the most important elements in the latest ESG reports by Greek shipping companies listed on the American bourse (NYSE)

By George Georgiou ggeorgiou@naftemporiki.gr

Greek shipowners play a leading role in the wave of Environment, Society and Governance (ESG) criteria that have been sweeping the global shipping industry in recent years. Initiatives are led primarily by shipping companies listed on the New York Stock Exchange (NYSE), which mobilizes companies to adopt best practices for transparent recording and publication of ESG data. Of course, even non-listed players are increasingly responding to current requirements by disclosing their ESG performance. In the "Naftemporiki" survey, presented below, some of the most important elements of the latest ESG reports by Greek shipping companies listed on the NYSE.

The list includes the 15 companies that published reports for 2021, out of a total of 25 that were listed by the end of 2022. Some companies, particularly spin-offs of other listed firms, began trading on the stock exchange in 2022, so their reports are expected to be published in 2023. Highlights of the reports include: the green actions by shipping companies for the energy upgrade of their fleets; adoption of digitization and innovation tools; the extremely high job retention rates; the efforts to create a diversified work environment; the assignment of more important roles to female workers; and, the multitude of educational activities to attract young people to shipping.

COSTAMARE

Sustainability in the spotlight



"The transition to a more sustainable economy remains at the top of the global agenda. Leaders around the world are increasingly focusing on limiting environmental degradation and reversing climate change, as well as improving society as a whole," said **Kostis Konstantakopoulos**, Costamare President and CEO, in his opening message in the company's latest ESG report. He stressed that the shipping company continues to place special emphasis on ESG criteria, which are listed as part of its core operations, "ensuring that sustainability remains an integral part of the business model."

In this context, the company participates in a wide network of organizations with environmental and social labels. Indicatively, Costamare is a member of: the Getting to Zero Coalition, which aims at the commercial viability of seagoing ships with zero emissions by 2030; the Hellenic Association for the Protection of the Marine Environment (HELMEPA); the Maritime Anti-Corruption Network (MACN); and, the Container Ship Safety Forum (CSSF), which promotes the improvement of safety performance and management practices in the containership industry.

Highlights of Costamare's report include the company's determination to choose commercially viable solutions that will lower or eliminate carbon emissions, to reduce maritime accidents despite fleet growth, and a 66.78% year-on-year increase in staff at sea.

The company's fleet consists of 71 containerships, with a total capacity of 524,000 TEUs, and 44 bulk carriers, with a capacity of 2.4 million dwt.

CAPITAL PRODUCT PARTNERS

Commitment to UN targets



"Sustainability is an integral part of our business activity, and our commitment to the United Nations Sustainable Development Goals (UN SDGs), as well as to our customers, suppliers, partners, employees and the global community remains unquestionable," emphasizes **Jerry Kalogiratos,** CEO and Director of Capital Product Partners.

The shipping company has participated in various research projects to reduce emissions, but also in educational initiatives, including "ShipFC", a program which targets ammonia cells, with the support and funding of the European Union. Ammonia is also the focus of the initiative launched by France's certification company, Bureau Veritas, with the participation of Capital Product Partners.

In addition, the company is also a member of the technical committee of Lloyds' Register, taking part in laboratory work investigating various alternative fuels, and also of the technical committee of the International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo).

Capital Product Partners also participates in scientific initiatives and programs, such as the Safety4Sea conferences, of the National Technical University of Athens, the University of Piraeus, private colleges and technology academies.

Notably, the company recorded a 9% reduction in AER (Annual Efficiency Ratio), which captures the ratio of the ship's carbon emissions per distance traveled and capacity. Significant findings of the research include zero maritime accidents and an increase in personnel both at sea (1,051 versus 476) and onshore (54 versus 33).

Capital Product Partners operates a fleet of 22 vessels, of which 14 are containerships, 7 LNG carriers, and 1 bulk carrier.

DANAOS CORPORATION

True value for all



"We need a shared vision for a truly sustainable future. We, as corporate leaders, now face the requirement for sustainable growth, creating value for all: shareholders, employees and society. A business that produces real value for everyone is one that everyone can benefit from," **Yannis Koustas**, Danaos Corporation President and CEO, pointed out in the company's latest ESG report.

Data presented in the report highlight the achievement for the third consecutive year of the goal set by the International Maritime Organization (IMO) for the reduction of emissions in 2030 (40%). In 2021, the shipping company achieved a 41.4% reduction in emissions per tonne-mile compared to the benchmark year of 2008. Danaos, in fact, aims to reduce emissions by 50% by 2030, 10% higher than the IMO goal.

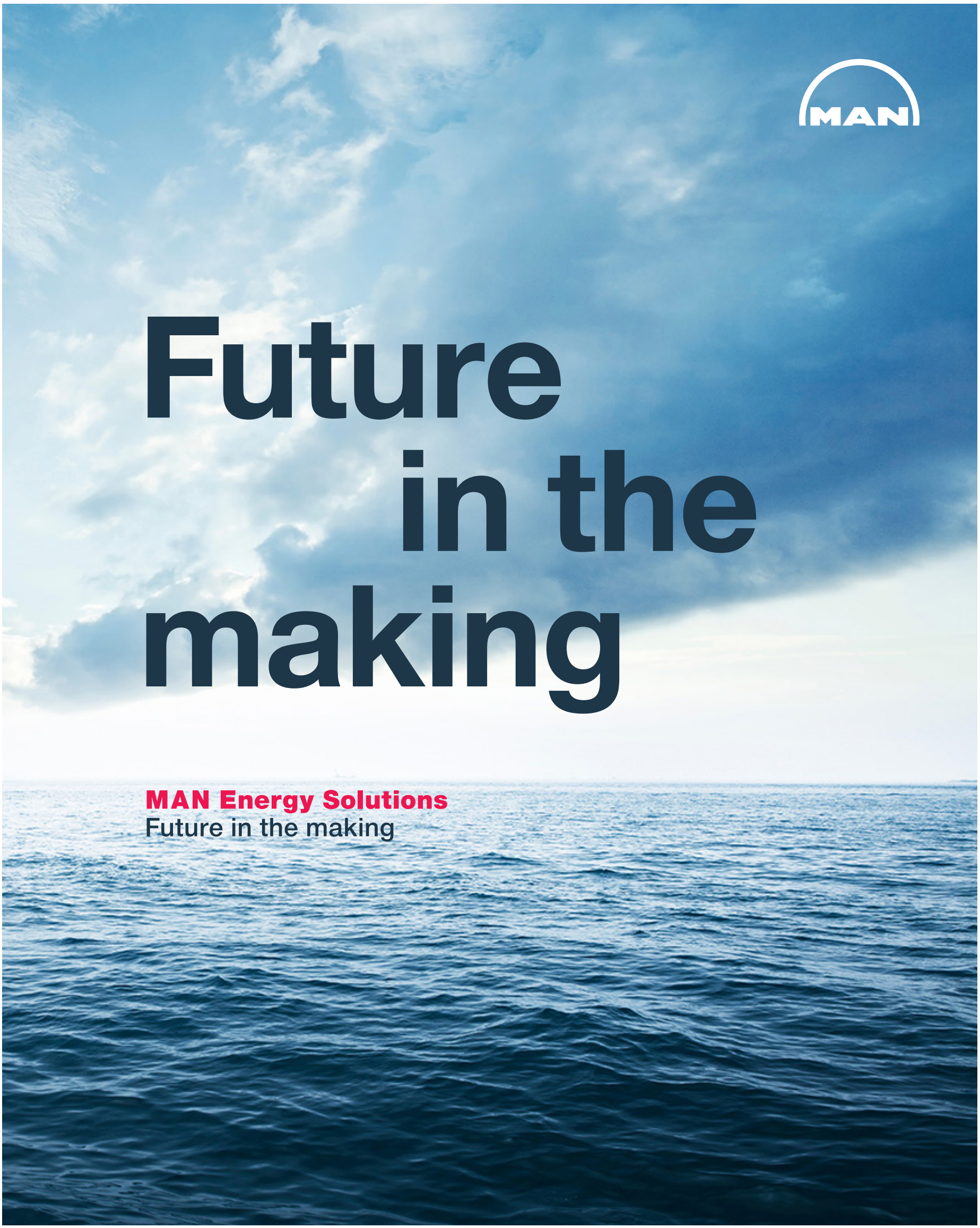
Danaos is a member of the Global Maritime Forum (GMF), the Ammonia Energy Association (AEA) and the Methanol Institute, having even ordered ships that can use methanol.

It is noted, in fact, that 19% of the fleet is already compliant with the Poseidon Principles, which help banks align shipping finance with IMO's climate goals.

On a labour level, Danaos maintains an average of 94.1% of its personnel on land and 84.6% at sea. In fact, 45.1% of workers onshore are women, while women also occupy 22.72% of managerial positions.

Danaos controls a total of 68 containerships, with a capacity of 421,293 TEUs.

Future in the making



MAN Energy Solutions
Future in the making

DIANA SHIPPING

The green success goes on



"We believe that sound ESG policies and practices not only contribute to the well-being of people, institutions and society, but can also benefit us financially and operationally and create value. Our shareholders can be sure that the company recognizes the vital role of ESG criteria," says Diana Shipping Director and CEO **Semiramis Paliou**.

The shipping company has been a member of the Hellenic Marine Environment Protection Association (Helmepa), presided over by Mrs. Paliou, while it has signed the declaration Call to Action for Shipping Decarbonization, in support to the Getting to Zero Coalition . At the same time, the listed company takes part in important programs, such as "HyShip", which is financed by the EU and aims to design and build a RoRo that will use liquefied green hydrogen.

Diana Shipping's fleet achieved several green successes during the year. Initially, energy consumption was reduced by 12% on an annual basis, while the use of heavy fuel oil also decreased compared to 2020, now making up 58% of the fuel mix.

At the same time, gross greenhouse gas emissions fell 12% year-on-year and 25% compared to 2019, with the report stating that increased fleet efficiency will lead to even better results.

Finally, it is noted that women account for 35% of the staff onshore and 11% of the Board of Directors.

Diana Shipping's fleet consists of 42 bulk carriers, with a total capacity of 4.7 million dwt.

DORIAN LPG

Adopting tech innovations



"The company's ESG strategies avoid clichés. Our goals are aligned with the values we inherited from a long legacy of shipping services, with a strong sense of responsibility towards customers, employees, society and the environment. Our goal is to achieve or exceed industry goals and minimize our environmental footprint through the adoption of technological innovations," stresses **Yiannis Chatzipateras**, President and CEO of Dorian LPG.

At an institutional level, the shipping company actively participates in environmental, social and educational initiatives. Being a member of Helmepa and a founding member of the corresponding association in North America (Namepa), the firm also supports scholarships granted by the Connecticut Maritime Association (CMA) Education Foundation, and collaborates with the University of the Aegean.

Dorian LPG recorded significant environmental and social performances. In particular, it recorded an annual reduction of 0.6% in emissions, 0.5% in SOx emissions, 1.4% in NOx emissions, 0.6% in particle emissions, and 30.4% in the consumption of plastic bottles. The company also significantly reduced fuel consumption.

Notably, in 2021 the company was one of the first to sign the Global Maritime Forum's Neptune Declaration on Seafarer Welfare and Crew Change. The shipping company employed a total of 887 sailors, of whom 14 were women, while staff onboard numbered 500, of whom 9 were women. The retention rate of personnel at sea is 94.3%, and the sums spent on payments, bonuses and social security contributions exceeded $36 million.

Dorian LPG's fleet consists of 25 modern VLGCs, including three dual-fuel LPGs.

DYNAGAS LNG PARTNERS

A multi-generation challenge



"This is our first ESG report, published at a time when energy security and sustainability are colliding, as the public seems more concerned about managing the cost of living and preparing for the looming post-energy crisis recession. Nevertheless, emissions and their impact on the planet's temperature and air quality will be a challenge for many generations to come, and our society must and will continue to face it in the long run," underlined Tony Lauritzen, CEO of Dynagas LNG Partners - controlled by **Giorgos Prokopiou**.

Shipping is part of major industry organizations and regulatory bodies. As stated in the report, the company participates, among others, in the Society of International Gas Tanker and Terminal Operators Ltd (SIGTTO), which promotes liquefied natural gas, and the Oil Companies International Marine Forum (OCIMF), a voluntary organization of companies involved in oil transport, focusing on the prevention of harm to humans and the environment.

Significantly, the company has achieved an annual reduction in fuel consumption, a 5% reduction in energy consumption, while emissions remained at relatively steady levels. The report stresses within 2023 Dynagas will have installed marine ballast treatment systems in 100% of its fleet.

At the same time, the shipping company retains an average of 98.7% of its staff at sea, with the corresponding percentage onshore being 92.7%. Women account for 32.7% of office employees.

Dynagas LNG Partners operates a total of 6 LNG carriers.


Hellas Confidence Shipmanagement S.A.
We work around the clock
for our fleet, our crew, our family.
Always with...
CONFIDENCE
14, Marinou Antypa Str., 17455, Alimos, Greece
www.hellasconfidence.gr, hellasconfidence@hellasconfidence.gr

EURODRY

Emphasis on decarbonization



"Today, we are more than ever focused on the decarbonisation process of our fleet, the digitization of the company and the well-being of our employees, despite the challenges we faced from the pandemic, which led to increased operational costs. We are committed to continuing to focus on sustainability, contributing to the decarbonization of the shipping industry and creating a fair future for seafarers and societies."
This was the message from EuroDry CEO **Aristidis Pittas** during the company's latest ESG report. The shipping company is a member -through EuroBulk- of HELMEPA, but also of technical expert committees that discuss ways to improve the efficiency and limit the environmental footprint of ships. At the same time, the company participates in the "Adopt a ship" program, which allows young people to familiarize themselves with the shipping industry, in the activities of the Yes Forum, which also focuses on young people, while supporting the Athens Polytechnic's robotics programs.
Also, the company has created a dedicated internal team, which checks data on ship performance and various other environmental parameters. Its aim is to renew and expand the fleet with newer and greener ships.
According to the company's report, it achieved zero incidents of environmental pollution, using high-quality but low-sulphur fuel, and a high rate (91.8%) of keeping personnel at sea. Women account for 42% of staff onshore.

EuroDry controls a total of 10 bulk carriers, with a capacity of 728,975 dwt.

EUROSEAS

Major reduction in energy use

In a similar message, NYSE-listed EuroSeas CEO **Aristidis Pittas** said: "We are very happy and proud that our company is focusing, alongside the industry, even more on preserving the principles of environment, society and governance at the heart of our activities. In this report, we have tried to record our ongoing efforts to further strengthen environmental policy, social contribution and strong governance."
On an environmental level, the company managed to minimize emissions by 14% on an annual basis, recording, at the same time, a reduction in energy consumption and sulfur oxide (SOx) emissions, as measured in relation to the distance traveled and the cargo carried. Specifically, the energy consumption ratio improved by 25% on an annual basis and that of SOx emissions by 20%.
Notably, the shipping company runs an extensive shipbuilding program with nine ships (one of which has been delivered), which are designed for reduced emissions. Three of these vessels will be able to use LNG after conversions, while there is the option of four more using the same fuel or methanol. Four more ships will be equipped with a system that allows the use of electricity from land.
At a social level, the staff retention rate at sea reaches 90%, while 42% of employees onshore are women.

The existing fleet of EuroSeas consists of 18 containerships, with a capacity of 56,061 TEUs.

GASLOG PARTNERS

Fair and inclusive shipping



"We believe in zero emissions targets for 2050, and support the International Maritime Organization (IMO) climate change ambitions, looking forward to increased clarity with regard to regulations and targets. We continue to work on improving our fleet efficiency and maintain a constructive dialogue with our customers for the optimal use of our vessels," says Paolo Enoizi, CEO of GasLog Partners, controlled by **Peter Livanos**.
The listed company is a founding member of the Global Maritime Forum, Helmepa, and implements several social contribution initiatives.
The company stresses that since LNG is the cleanest commercially available marine fuel, the ships in the fleet are mainly fueled by the boil-off cargo they carry (86% in 2021), which places it among the cargo carriers with lower carbon intensity.
In fact, the company achieved an improvement in the average carbon intensity index (AER - annual efficiency ratio) by 6% year-on-year, which was attributed to the increased efficiency of the vessels that were docked.
GasLog Partners has expressed its commitment to the Global Maritime Forum's All-Aboard Alliance initiative for a diverse, fair and inclusive shipping industry.
Staff retention rates onshore and at sea range between 96% and 97.4%. Female employees account for 39% of shore-based personnel and for 1.7% at sea, while 18% of women occupy leadership positions or positions on the Board of Directors.

GasLog Partners' fleet consists of 11 LNG carriers, with an average capacity of 159,000 cubic meters.

www.maritahellas.gr

SAFETY STANDARDS YOU CAN TRUST

MARITA HELLAS S.A.

GLOBAL SHIP LEASE

Roadmap to zero emissions



"The increasing integration of decarbonisation principles into all aspects of our industry –from the regulatory environment to the growing role of sustainable finance and investment, and the requirements of liner companies and consumers– highlights the need for alignment and collaboration between stakeholders in the energy and supply chain," noted **George Youroukos,** Executive Chairman of Global Ship Lease.

In 2021, the shipping industry signed the Declaration on the need for immediate action towards decarbonisation, which was launched by the Getting to Zero Coalition.

The company has created a detailed roadmap to achieve the goal of zero emissions by 2050. Key steps of the plan include optimizing the efficiency of the existing fleet through

technical and operational additions, gradually improving the emissions profile through selective development and fleet renewal moves, and ultimately adding new generation green assets.

The company has invested in the carbon capture and storage technology solution, which, according to Mr. Youroukos, has the potential to reduce the industry's carbon footprint.

Global Ship Lease managed to increase by 19% year-on-year the retention rate of personnel at sea, which rose to 91%. The company has made progress, according to its report, on its diversity goals, now having 12 female officers on board its ships. "A positive step in a historically male-dominated industry," commented Mr. Youroukos.

The shipping company controls a total of 64 container ships, with a total capacity of 375,406 TEUs, and it has agreed to buy four more second-hand vessels.

PERFORMANCE SHIPPING

Creating a talented workforce



"The company acknowledges the responsibility to operate in a responsible manner with regard to ESG criteria. The ESG policy applies to all employees, directors, officers and agents of the company. The policy sets out our commitment to assess ESG risks and opportunities and integrate them into our operations. We are proud of the effort we made during 2021, as we continued to keep our commitments and implement new initiatives," emphasized **Aliki Paliou**, BoD Chairperson of Performance Shipping.

The shipping company is a member with the UN Global Compact Network Hellas, the International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko), while it has signed the Declaration for the welfare of seafarers and the change of crews, as well as the Declaration of the Gulf of Guinea to curb piracy.

Women account for 40% of staff onshore, while the company seeks to strengthen female presence also on the ships of the fleet. "We have set a goal of increasing female representation in the workforce at sea and will implement new procedures to attract and retain more female seafarers, continuing our efforts to create a talented workforce," commented Ms. Paliou. Two women also participate in the five-member Board of Directors (average age of members: 48 years) .

Staff retention rates onshore and at sea range between 90% and 100%.

Performance Shipping controls a total of 8 tankers, while a shipbuilding program is running for one more, with a delivery horizon of 2025.

SAFE BULKERS

Priority on extensive digitization



"We recognize that we are only as strong as our people and our communities. Building on six decades of experience, we continue to integrate and upgrade sustainability efforts across the company, and continually improve our ESG performance. Looking ahead, we know that despite the challenge, we remain firmly focused on our commitment to serving our shareholders, creating long-term value and contributing to society."

With this message, CEO **Polys Chatziioannou** welcomes the readers of Safe Bulkers' latest ESG report.

The shipping company stands out for its green achievements in recent years. As stated in the report, it managed to reduce emissions by 5.1% on an annual basis, while also reducing fuel consumption by 4.9% and transportation work by 0.7%.

Safe Bulkers has been testing biofuels on five ships of its fleet with "satisfactory results", while it is investigating the use of other alternative fuels. At the same time, a significant number of the company's ships are equipped with scrubber systems. Of course, the company's green strategy includes a major shipbuilding program for nine ships, which will be compatible with the latest requirements of the International Maritime Organization (IMO). Extensive digitization is also an important priority for 2030.

At the same time, the shipping company has adopted a diversified working environment, with the women-to-men ratio at 30%, while it has signed the Declaration for the welfare of seafarers and crew changes.

Safe Bulkers' current fleet consists of 44 bulk carriers , with a total capacity of 4.5 million dwt.

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

naftemporiki.gr

Οι Ειδικές Εκδόσεις εισέρχονται σε νέα εποχή

Ναυτιλία • Υγεία • Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη
Βιομηχανία • Τουρισμός • Τεχνολογία • Περιβάλλον



Ένα χρήσιμο εργαλείο
στα χέρια επιχειρηματιών και στελεχών

naftemporiki.gr/afieromata

Εμπορικό Τμήμα: τηλ. 210 5198 000 email: marketing@naftemporiki.gr

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ Naftemporiki.gr Naftemporikitv CLICKATLIFE careernet.gr

SEANERGY MARITIME HOLDINGS

Corporate ethics and integrity



"Sustainability principles run through our culture and operations. We are committed to upholding these principles, maintaining the highest level of corporate ethics and integrity, and operating responsibly towards the environment and society. In this report, we present our sustainability commitments, initiatives and goals to our ship's crews, our employees, as well as key stakeholders in a transparent and comprehensive way," said **Stamatis Tsantanis,** CEO and Director of Seanergy Maritime Holdings.

The shipping company is a member of the registers' technical committees, which discuss environmental, innovation and safety policies, as well as of the Decarbonization Committee of the Italian register RINA. Being a member of HELMEPA and advisory committees of academic institutions, the company has also signed the Declaration on the decarbonization of the Getting to Zero coalition.

Seanergy pursues a targeted green policy, focusing on the existing fleet. In this context, it is installing scrubber systems, energy saving devices, performance monitoring and voyage optimization technologies on most of the fleet, and has also performed advanced biofuel trials in collaboration with charterers.

In fact, the company achieved a 28% YoY reduction in emissions on specific voyages, while it expected a reduction of 10%-28% per ship on specific routes in 2022, using biofuels.

The listed company has signed the Declaration for the wellbeing of seafarers, while it tries to maintain a differentiated personnel policy. As much as 48% of onshore staff are women.

Seanergy's fleet comprises 16 capesize bulk carriers with a capacity of 2.84 million dwt.

STAR BULK CARRIERS

Prosperity: The goal of coming generations



"Our vision is to remain leaders in sustainable dry bulk shipping. This report provides a transparent description of our ESG performance, objectives and strategy. We follow strict global standards to ensure it is comprehensive and comparable to other similar reports. We remain true to our values and work hard to achieve our goals, for the benefit of the world, the well-being of our children and grandchildren," Star Bulk Carriers CEO **Petros Pappas** pointed out.

The shipping company participates in various environmental and social alliances, such as the Global Maritime Forum, having signed the Decarbonization Declaration, the mega project of green corridors, the Carbon Disclosure Project (CDP), and is an active member of HELMEPA and the Clean Shipping Alliance 2020.

Research projects in which the company takes part, include primarily the ShipFC, which focuses on ammonia, but also the DT4GS, which aims to support shipping companies in achieving up to a 20% reduction in emissions, with a 2026 horizon, through the development of digital twins in real time to optimize the operational performance of ships.

At the same time, the company has signed the Declaration for the wellbeing of crews, as well as the Gulf of Guinea Declaration on suspension of piracy. It is also a member of the Maritime Anti-Corruption Network (MACN).

At the corporate level, the staff retention rate stands at 94.1%, while women account for 42% of onshore employees.

Star Bulk Carriers' fleet comprises 126 dry bulk carriers with a total capacity of 13.8 million dwt.

TSAKOS ENERGY NAVIGATION

With professionalism toward the green transition



"Both management and the Board of Directors set the tone by actively pursuing a corporate culture that prioritizes professionalism, integrity, ethical standards, social concerns and full compliance with legal requirements. I want to thank our people on board and ashore for their professionalism and commitment, our financiers who help us go green, our shareholders who have supported us since the beginning, and we invite everyone to join us on this exciting journey ahead," CEO and President of the company, **Nikolas Tsakos**, remarked in the company's ESG report.

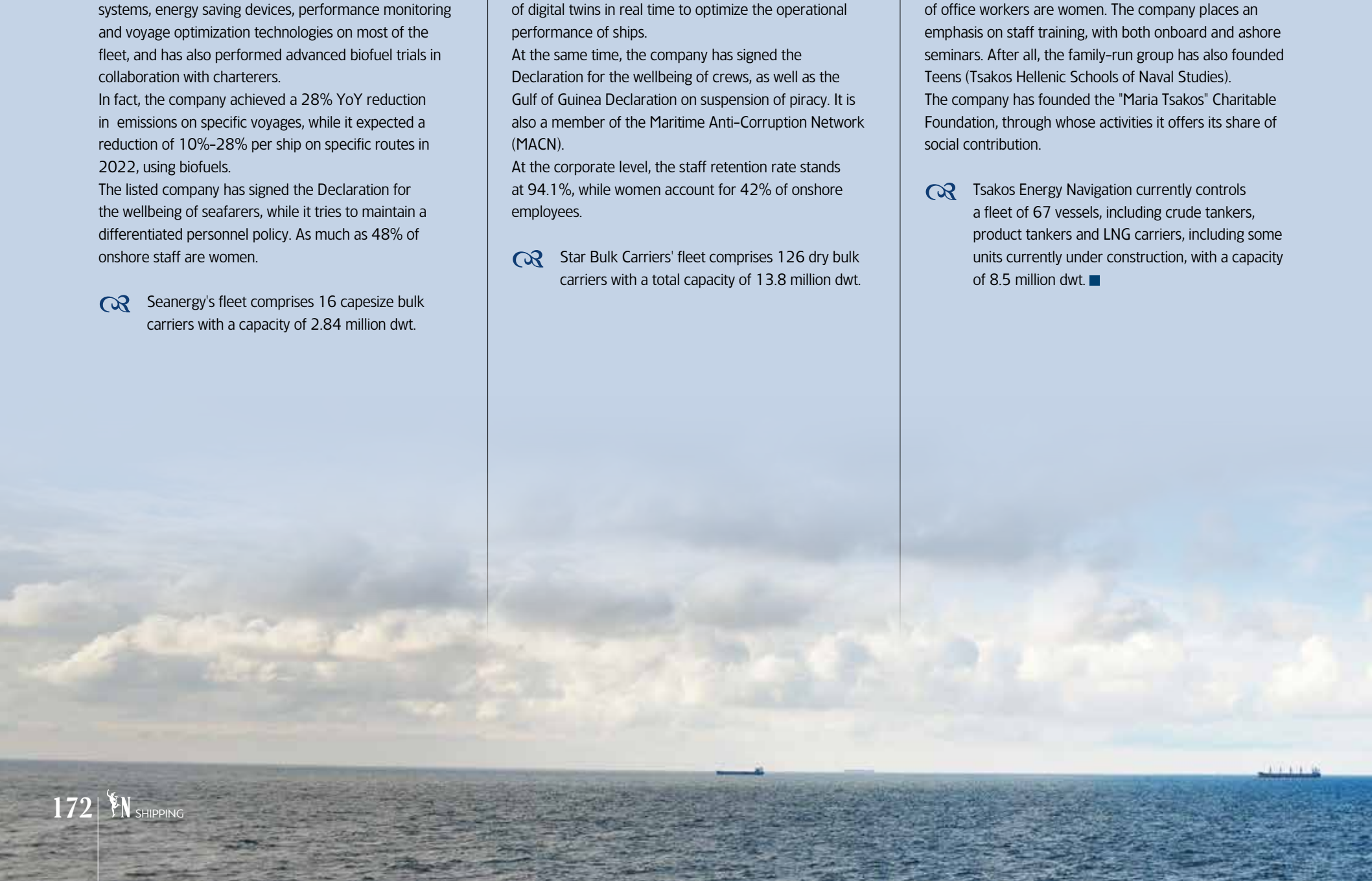
Tsakos Energy Navigation is a member of the leading international and domestic maritime organizations, while participating, among others, in the Global Maritime Forum, HELMEPA , the International Maritime Employers' Council (IMEC) and The Nautical Institute.

A significant part of its fleet is equipped with marine ballast treatment systems, while regular inspections and cleaning of critical points on the ships are carried out.

The staff retention rate reaches 93.5%, while 40% of office workers are women. The company places an emphasis on staff training, with both onboard and ashore seminars. After all, the family-run group has also founded Teens (Tsakos Hellenic Schools of Naval Studies).

The company has founded the "Maria Tsakos" Charitable Foundation, through whose activities it offers its share of social contribution.

Tsakos Energy Navigation currently controls a fleet of 67 vessels, including crude tankers, product tankers and LNG carriers, including some units currently under construction, with a capacity of 8.5 million dwt. ■



We are Monjasa
in every port

Global top 10 fuel supplier

Monjasa means personal business in the oil and shipping industries and is positioned as gloal top 10 marine fuels supplier.

Every year, our fleet of 30 tankers complete 6,000+ ship-to-ship operations across the Middle East, Northwest Europe, West Africa and here in the Panama Canal.

monjasa.com

MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATION
DNV
ISO 9001 • ISO 14001
ISO 45001 • ISO 50001

MONJASA

A PILLAR OF SECURITY IN TIMES OF CRISES

Europe's new industrial strategy is an opportunity to raise the flag of shipping on a European level, so that its strategic role in the energy, food and logistics security of the continent becomes commonplace



Sotiris Raptis

BoD Secretary General, European Community Shipowners' Associations (ECSA)

The planet, and especially Europe, seem to be encountering one crisis after another. From the climate and pandemic crises, to the energy crisis, the war in Ukraine and geopolitical tensions, the resilience of the economy and society is being tested. The ongoing crisis seems to be emerging as a new normal.
In this context, shipping, as a primarily international industry, has not only shown remarkable resilience, but has also underpinned the resilience of the global economy. Particularly in Europe, shipping is emerging as one of the key pillars of the continent's security architecture, from energy security to food and logistics security.

The climate crisis and ways to deal with it are very high on the political agenda both at the international and European levels. Notably, the recent tension in trade relations between the European Union and the US has been caused by the Biden administration's massive subsidies of more than $300 billion in green technologies to combat climate change. The US government's subsidies have sparked a new round of debate in Europe about whether the measures taken by the EU are strong enough to support the continent's energy transition while ensuring its competitiveness and security.

The question is not "if" but "how" we will transition to a low and zero emission economy. As for the "how", the "Competitiveness and security" factor is back at the center of the dialogue. The war in Ukraine, the return of geopolitics and the sudden realization that Europe is rapidly losing the game of industrial competitiveness vis-à-vis China and the US are resetting the terms of the dialogue at European level. There is a sense of urgency that Europe is being left behind as business giants freeze their investment plans in Europe and consider moving to the US.

Shipping is the only industry sector under the ETS with a specific amount earmarked for the energy transition.

Europe's first attempt to respond in a more coherent way to these challenges was the recent publication by the Commission of the Net-Zero Industry Act. This is a legislative proposal that seems to mark the beginning of a new era in which Europe's security will play a primary role. The proposal aims to boost European production of low- and zero- emission technology. It attempts to answer the "how" of the energy transition, and the obvious answer is through bolstering European industry.

In this context, the central role of shipping in Europe's security architecture should be acknowledged. The realization that the EU must enhance its industry competitiveness is an opportunity to underline the role of shipping in energy, food and logistics security. There are various terms in the political vocabulary that attempt to describe the new reality. Others speak of Europe's resilience, and others of its strategic autonomy. But they all mean building a new security strategy, that will strengthen the European economy's competitiveness, while responding to challenges such as the climate crisis. The recognition of the central role of shipping should be translated into concrete policies. Apart from the fact that the Net-Zero Industry Act makes no mention of new, clean marine fuels, it is also important to focus on shipping companies' access to bank financing.

But how likely is shipping to be able to highlight its special weight at the European level? Granted, it takes determination and a lot of work, going step by step through many small victories. Shipping managed to reposition itself in the great European debate on the legislative proposals of the climate package "Fit for 55". It emphasized the firm and unwavering preference for international rules that ensure regulatory homogeneity in the industry and its competitiveness. It also recognized that the sector can contribute, to the extent it is responsible, to the reduction of emissions and the economy's energy transition. The shipping industry was able to pass on costs to charterers under the EU Emissions Trading System (EU ETS) legislation. It was an important development considering that the backbone of shipping is small and medium-sized enterprises. The pledge of 20 million emission allowances, which at current carbon prices translates to 2.0 billion euros for the industry by 2030, was a major victory.

Shipping is the only industry sector under the ETS with a specific amount earmarked for the energy transition. However, new challenges lie ahead in a constantly changing environment. Europe's new industrial strategy is an opportunity to raise the flag of shipping on a European level so that its strategic role in the energy, food and logistics security of the continent becomes commonplace.

Intermodal

People.
Process.
Know How.

www.intermodal.gr

ATHENS | SHANGHAI

THE well-being OF SEAFARERS & ITS RELATION TO NATIONAL / INTERNATIONAL REGISTERS

A study exploring seafarers' perceptions of their level of well-being and comparing the views of those working on national-flagged ships with those employed on international-flagged ships

By: Professor Angelos Pantouvakis, dean of the School of Shipping and Industry; director of the Marine Sciences Laboratory,
Ass. Professor Maria Karakasnaki

Referring to seafarers Crew Well-being or Social Sustainability just a few decades ago would have been perhaps a paradoxical phenomenon, since a popular view of seafarers was associated with men who were mostly tough, tireless, and perhaps most of the time marginally legal. This situation and image seem to be changing drastically nowadays, with modern ships and all the regulations (such as TMSA, Dry BMS , SIRE 2.0, etc.) that are starting to promote and apply specific provisions for the way seafarers work at sea. The paradox is that, although now compulsorily assessed, so far there has been no single, more objective way of measuring and evaluating seafarers well-being, resulting at times in tensions or misunderstandings.

For example, the negative correlation of the ship's flag (National or International/Convenience) with poor living and safety conditions, reduced wages, lack of good and quality food and water, and the general occupational well-being of seafarers has been particularly mentioned -as an opinion- both in the literature and by the ITF as a result of seeking to reduce costs and/or take advantage of a more favorable tax regime for of seafarers. In fact, the International Transport Organization (ITF) has been at the forefront of similar campaigns since 1948, highlighting what it calls a huge problem of "seafarers' exploitation", as well as the reduced well-being of seafarers on ships carrying an international flag or a Flag of Convenience.

The present survey was conducted on a large sample of seafarers of all nationalities by the Laboratory of Marine Sciences (ETH) of the Department of Maritime Studies of the University of Piraeus, led by Professor Angelos Pantouvakis and research heads Ass. Professor Maria Karakasnaki and Ass. Professor Dionysis Polemis. The survey attempted to scientifically define and measure: (a) what we mean by and how



▶ we should measure more objectively the well-being or social sustainability of seafarers; and (b) if measured correctly, does the well-being of seafarers differ between ships flying national flags (e.g., Greece, Germany, Japan, etc.) or International/Convenience flags (among them, Liberia, Panama, Malta, and Cyprus)?

Work environment and crew well being

The working environment for seafarers is very different from any other onshore environment, since the workers here cannot leave whenever they want, even in the case of a crisis, panic or danger, and are forced to work and stay 24 hours a day, for months, in a limited space together with other -many times unknown- people of different nationalities, religions and cultures, on whom they are completely dependent. They also work long hours, often in adverse conditions, with high stress, minimal time spent in ports, and are socially isolated from family and friends, while managing technologically sophisticated ships, often worth hundreds of millions of dollars, with ever-changing regulations and laws.

"A national flag is a country flag, such as that of Japan, Greece, Hong Kong, China, Norway, etc.

All these work characteristics usually lead to stressful situations and excessive fatigue, which may lead to work or social isolation onboard. Other stressors may include the working conditions onboard the ship itself, which are often particularly tough; the noise and vibration from the engines; and, the weather, which combined with living in a confined environment cause stress and certainly impact the living conditions at sea compared to a worker onshore.

The dimensions of seafarers' well-being - which are introduced or defined, quantified and specialized for the first time by the program of the present research (by the Laboratory of Marine Sciences of the Department of Maritime Studies of the University of Piraeus), are grouped into five (5) sections that can be described as: senses, functioning, cultural, communication and group cohesion and finally hygiene/health. The "senses" section includes specific questions about what a person can perceive through the five (5) senses of the human body (sight, sound, smell, taste, and touch), and assessment questions are asked about lighting , noises, food, ventilation, vibrations, sleep quality, variety of food and drinks, etc. The section "functions" mainly concerns factors related to the movement or functioning of people within the environment, and include questions concerning the design, size and layout of the areas inside the ship. Thus, closed questions are asked regarding the size of the cabin, decoration, hygiene and aesthetics of the accommodation, catering and leisure areas. In addition, the quality of communication with the 'outside world' is evaluated mainly through the Internet and the access and degree of connection or monitoring programs or sending email. The "cultural" section aims to capture seafarers' views on how to socialize with other workers of other opinions, cultures and religions, as well as their degree of security and confidence in the way of verbal and non-verbal communication (e.g., gestures, voice volume, etc.) with them. Opinions related to "team cohesion" are evaluated in the three subsections: cohesion of purpose, or identification with a purpose or task cohesion; social cohesion, or the degree of social relations with the group; and, individual attraction, i.e. the degree to which seafarers consider the group of other seafarers onboard as interesting.

DIAGRAM 1. WHAT IS YOUR NATIONALITY?

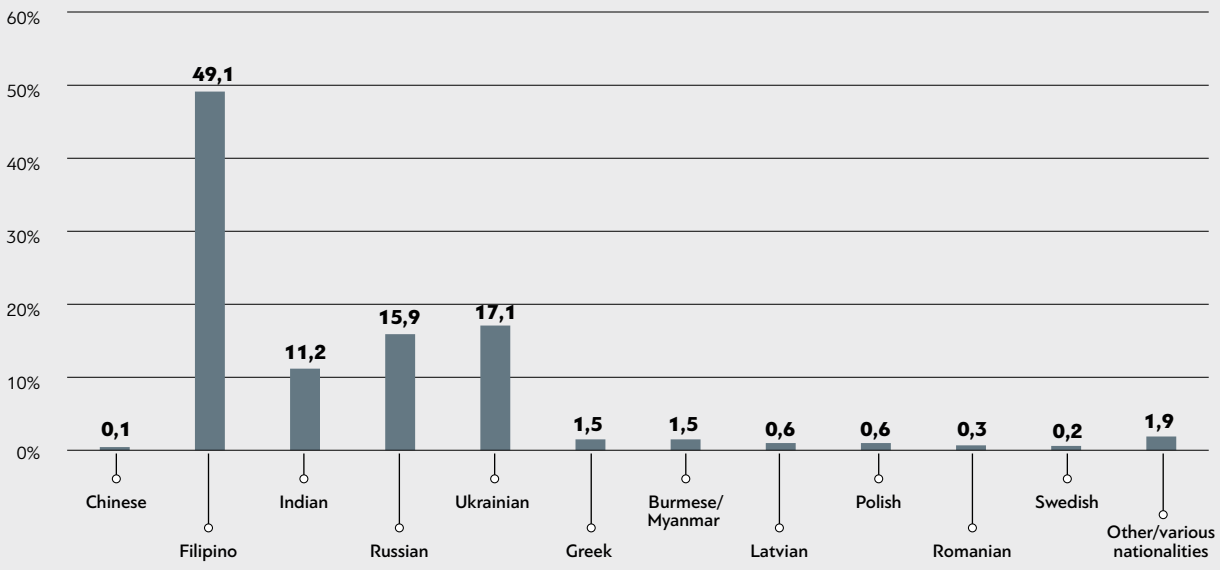


DIAGRAM 2.
WHAT IS YOUR CURRENT SHIP'S FLAG

Country	Percent %
Liberia of Monrovia	23,1
Antigua or Antigua and Barbuda	14,3
Marshall Islands	11,5
Cyprus	7,4
Bahamas or Nassau	6,8
The Netherlands (Holland)	5,5
Malta	4,5
Panama	4,3
Singapore	4,2
Germany	3,7
Portugal	3,5
Other/None/Unidentified	2,0
GREECE	**1,9**
Barbados or Bridgetown	1,9
Philippines	1,0
Madeira	0,8
St. John	0,6
Gibraltar	0,6
Hong Kong	0,4
Norway	0,4
Luxembourg	0,3
UK	0,2
Turkey	0,2
Japan	0
China	0,1
Vanuatu	0,1
Russia	0,1
Canada	0,1
Bermuda	0,1
Italy	0,1
Malaysia	0,1

Seafarers' logs and welfare

According to the International Labour Organization (ILO), well-being in the workplace relates to all aspects of working life, from the quality and safety of the environment, to how employees feel about their work, their work environment, the climate at work and the company. As far as seafarers' well-being is concerned, the relevant literature has not arrived at a specific conceptual view, thus allowing space for various views of well-being, such as its connection with the state of working and living conditions onboard, the physical and spiritual or mental health of seafarers, suicide rates or avoiding their financial exploitation. A recent scientific study emphasized that in trying to define seafarers' well-being, all the necessary needs for seafarers to be healthy and happy must be identified, as must all the procedures that need to be established by the international maritime community to address this fundamental and vital issue.

In this context, the adoption and implementation of the ILO's Maritime Labour Convention have had an important contribution in the upgrading of living and working standards onboard. Specifically, the Convention aims to formulate and provide a regulatory framework related to various aspects of seafarers' welfare, such as accommodation, recreational facilities and food. However, it is clear that there is room

DIAGRAM 3. COMPARISON OF MEANS ON TEMPERATURE, AIR QUALITY AND VENTILATION

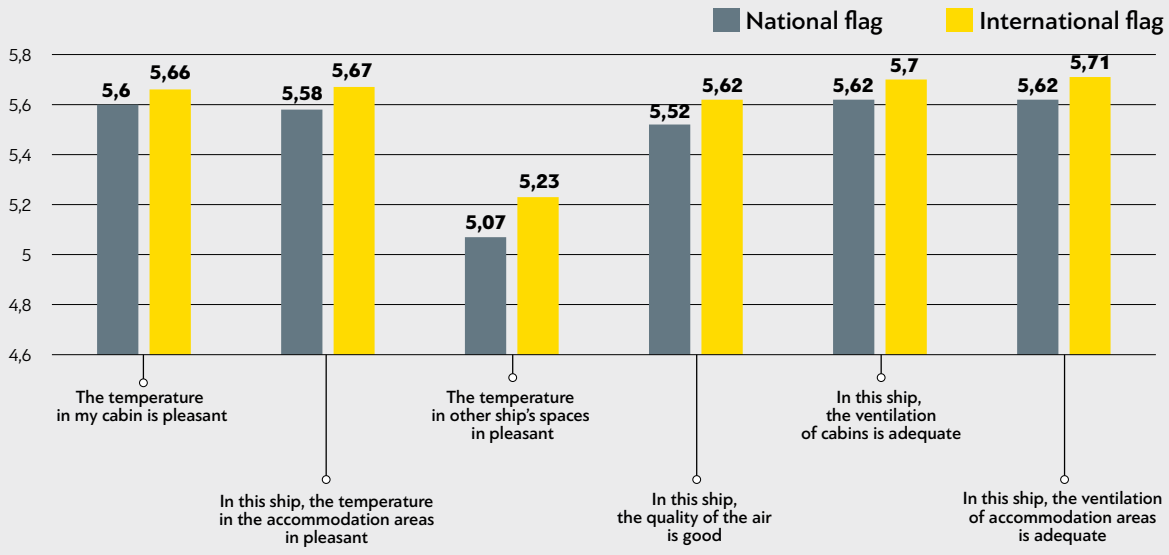
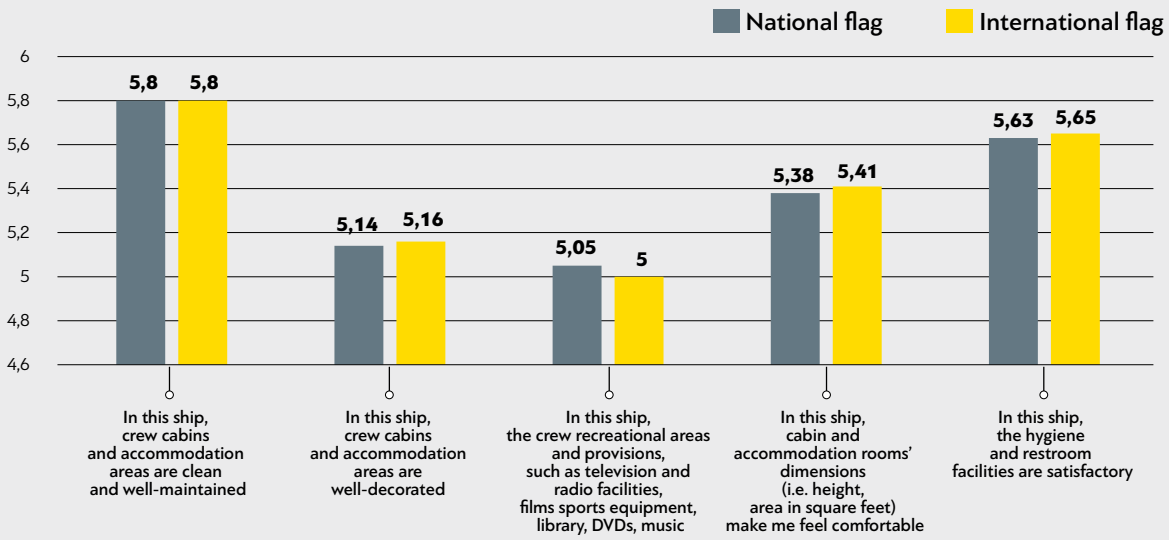


DIAGRAM 4. COMPARISON OF MEANS IN DECORATION AND CLEANLINESS



for improvement, as various factors such as social isolation, stress or fatigue continue to have a negative effect on seafarers. In addition, one of the reasons that led to the need for a universal framework to deal with maritime labour issues was the globalization of registers and the "flags of convenience". Some countries have adopted a passive attitude to the exercise of their jurisdiction and control over ships registered under their flag (flags of convenience). These "open registers" allow foreign-owned ships to be registered under their flag, offering flexibility to shipowners.

In general, and according to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS - Articles 91 and 92), ships must fly the flag of a country and are subject to its exclusive jurisdiction at sea. Also, each country determines the conditions for granting its nationality to ships, while ships have the nationality of the country whose flag they are entitled to fly. The flag country has the duty to implement and enforce international standards, laws and regulations (Zwinge, 2011), and must ensure that ships comply with international law. More specifically, the country must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag, and take the necessary measures to ensure safety at sea (Article 94, UNCLOS). These measures concern, among others, the seaworthiness of the ship, the crews and the related working conditions and training (of the crews), as well as the use of signals, the prevention of collisions and the maintenance of the means of communication (Article 94, UNCLOS). Other additional measures are necessary to ensure the safe navigation of the ship, the possession of necessary qualifications of the masters and officers in seamanship, navigation, telecommunications and engine operation, the adequacy of the crew in number and qualifications, and also the fact that the crew members are aware of and observe the international regulations for the safety, avoidance of collisions, prevention of pollution and maintenance of the means of radio communication (Article 94, UNCLOS).

As mentioned above, some registries have been associated with lower seafarers' living and working standards or safety, while other related research has attempted to link a ship's flag with levels of stress or depression in crews.

Study - Research

From all of the above, emerges the need to firstly define, but also to investigate and evaluate the well-being of seafarers, and to connect it with the ship's registration flag. This way, there will be a response to the need to settle the deeper disagreements that exist in the shipping community regarding the connection between the flag of registry and working and living conditions onboard.

The main purpose of the present study was to investigate seafarers' perceptions of their level of well-being, but also to compare the views of seafarers employed on a national-flagged ships with the views of seafarers employed on international-flagged ships. In the present study, the classification of flags as “national” or “international” generally follows common practice in the maritime terminology of ship registration. Also, the current study takes into account the international flags included in the white list of the Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU Whitelist). Therefore, the "national flag" is the flag of a country, such as that of Japan, Greece, Hong Kong, China, Norway, etc. The term "international flags" refers to the flags of countries such as Marshall Islands, Panama, Bahamas, Bermuda, Cyprus, Malta, Liberia, etc. Therefore, focusing on international flags considered to be "quality" and excluding other flags characterized as medium, medium to high, or high risk, may provide comparable results for examining potential differences in the well-being of seafarers on ships flying these flags and ships flying national flags.

> “ **International flags are those of countries such as the Marshall Islands, Panama, the Bahamas, Bermuda, Cyprus, Malta, Liberia, etc.**

Summing up, the specific objectives of the research include initially the analytical and scientific definition and the correct and more objective evaluation of the well-being of seafarers, taking into account their working and living conditions onboard the ship based on specific dimensions. An additional objective of the research was to examine and determine the extent to which the ship's flag of registration (distinguishing between national and international flags) is associated with the overall experience seafarers go through onboard. Finally, the survey examines seafarers' perceptions of a set of additional variables related to the overall experience they go through, such as the factors that may negatively affect their mood, their feelings at the start of the shift onboard, the degree of team cohesion, but also their perceptions of their earnings, job security and satisfaction, and their intention to leave the maritime profession. Also explored are the possible differences in seafarers' perceptions, related to the ▶

► aforementioned factors, depending on employment on national- and international-flagged ships.

Study sample

The target audience for this survey was seafarers employed on merchant ships, as well as seafarers who had been employed on ships in recent years. For the purposes of the survey, an electronic questionnaire construction tool was used, which was distributed electronically to the target audience on ships around the world, and was filled in with the care of experienced online researchers. At the time of completion of the online survey, 2,174 seafarer responses had been collected. After the exclusion from further analysis of specific responses due to incompletely filled questionnaires, the final sample consisted of a total of 1,612 seafarers, whose responses were deemed suitable for statistical processing. Some demographic and other characteristics of the sample are presented below.

Seafarers employed on international-flagged ships tend to feel more secure about their employment compared to seafarers on a national-flagged ship.

The vast majority (95.22%) of the seafarers in the sample had been employed on ships in the past two years (up to the time of the survey), while almost half of the surveyed seafarers are Filipinos (49.1%) **(Diagram 1)**, followed by Ukrainians (17.1%), Russians (15.9%), and Indians (11.2%). Almost all of the seafarers in the sample are men (99.22%) and the majority of them were born between 1971 and 2000. One fourth of the respondents, or 24.5%, have been in the seafaring profession for 7-12 years, while 22.9% have been seafarers for more than 20 years. The predominant sections in which the seafarers in the sample work on the ship are the deck (57.4%) and the engine room (37.2%), while the dominant ship flag in the sample is that of Liberia (23.1%) **(Diagram 2)**, followed by Antigua (or, Antigua and Barbuda) (14.3%) and the Marshall Islands (11.5%). In general, the majority (76.32%) of the flags flying on the ships on which the sampled seafarers were employed are international. More than half of the seafarers in the sample are employed either on a dry bulk carrier (33.1%) or a container carrier (27.0%). In addition, the seafarers surveyed were asked to characterize the size of the company they work for compared to its larger competitors. Most respondents indicated that the company is medium (44.5%) or large (31.9%) in size.

Research results

For the purposes of the study, the appropriate statistical techniques were used in order to examine whether there are statistically significant differences between the values that appear in the group of seafarers employed on ships flying a national flag (group 1) and in the group of seafarers employed on an international ship registry (group 2) in order to determine

DIAGRAM 5. COMPARISON OF MEAN ON FOOD AND BEVERAGES

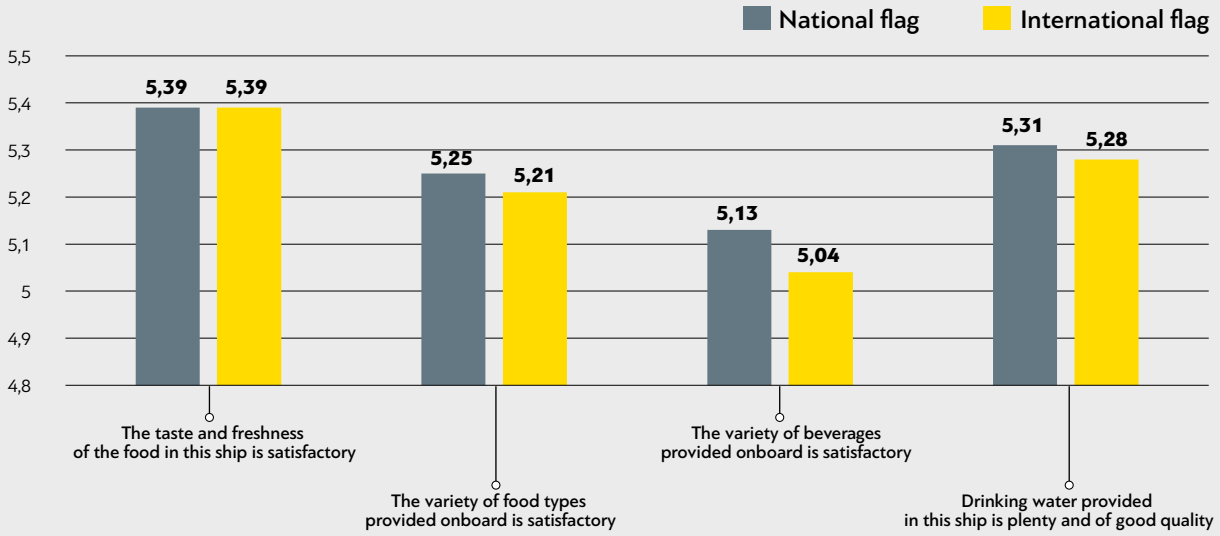


DIAGRAM 6. COMPARISON OF MEANS ON COMMUNICATION

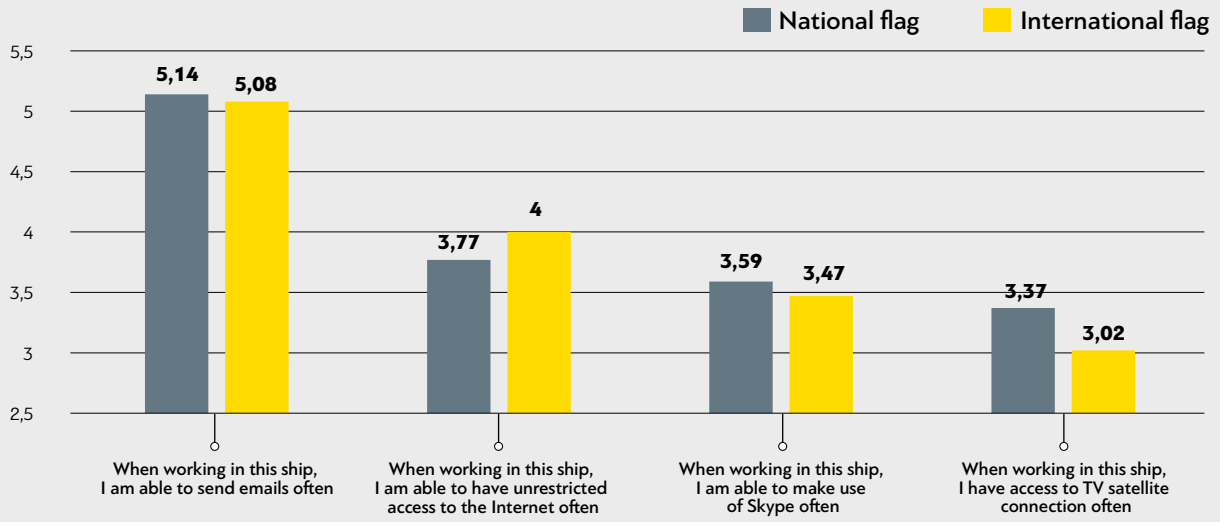


DIAGRAM 7. COMPARISON OF MEANS ON CULTURAL COMPONENT

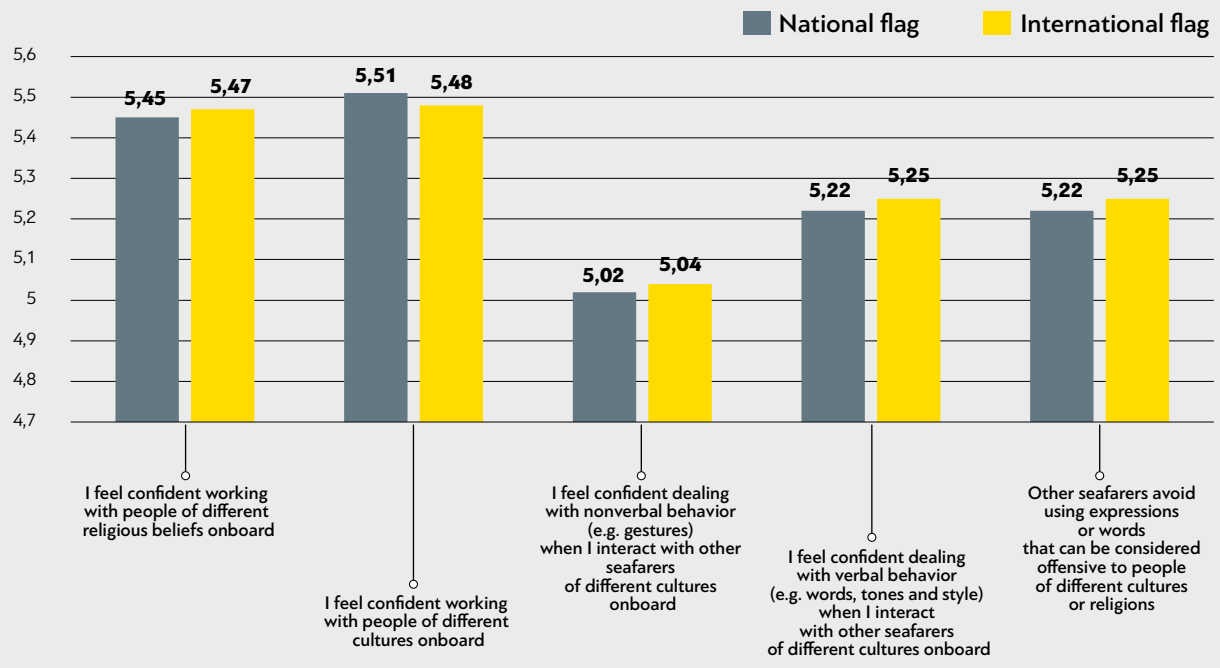


DIAGRAM 8. COMPARISON OF MEANS ON TEAM COHESION

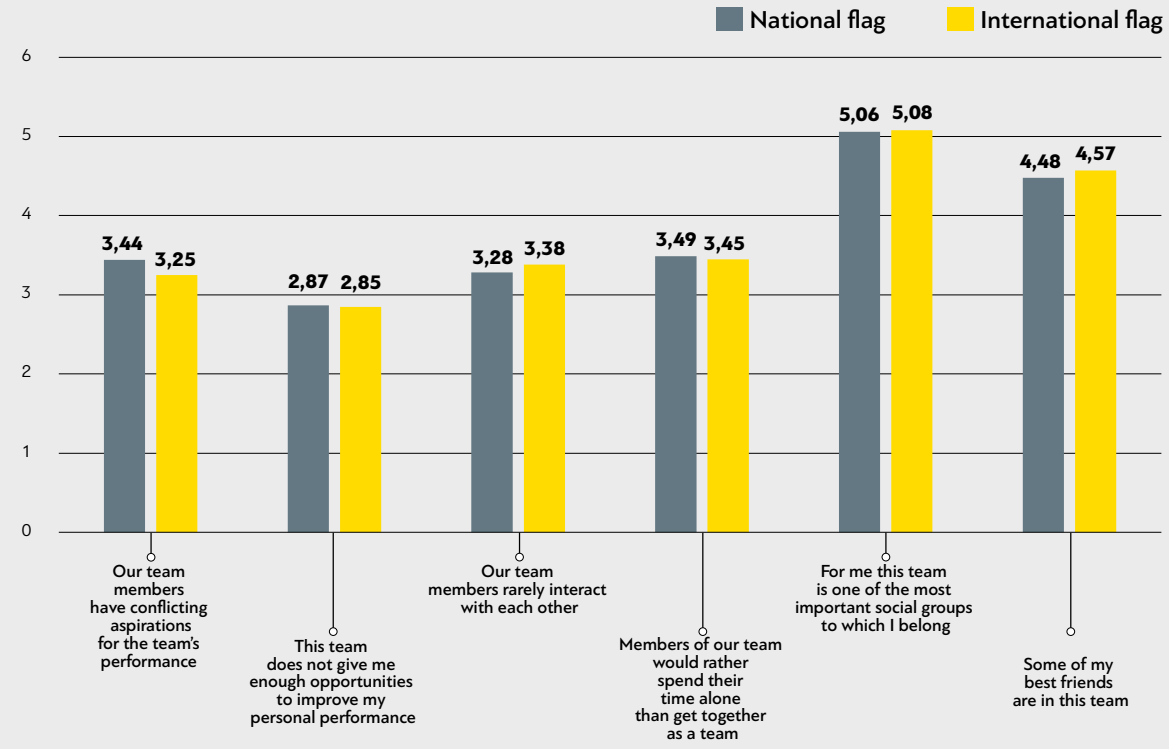
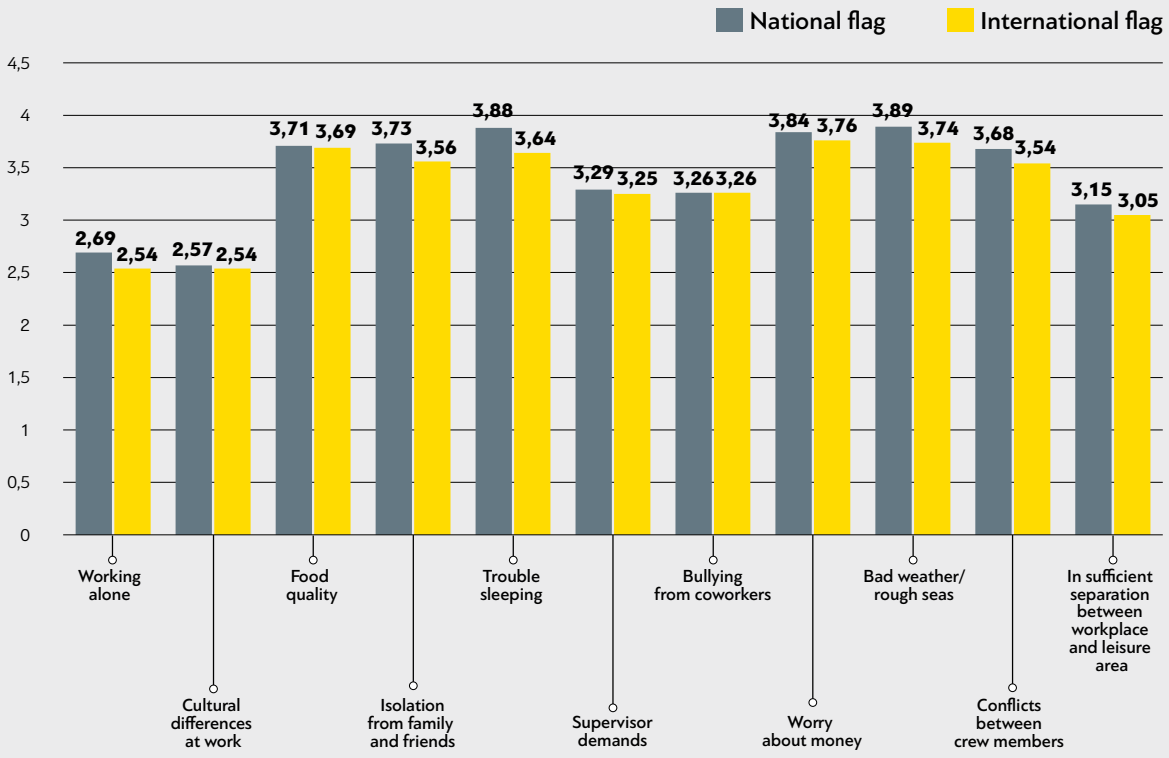


DIAGRAM 9. COMPARISON OF MEANS ON FACTORS THAT MAY NEGATIVELY AFFECT THE SEAFARERS' MOOD



whether the means of the relevant population are statistically significantly different.

It is worth noting that statistical significance indicates the probability of a result not being due to chance, while a statistically significant difference means that this difference in mean values between the two groups probably reflects a "real" difference in the population from which the groups were drawn. The diagrammes below reflect the mean values of the answers given by the seafarers in the sample (as per group, according to employment on a national or international flag ship). It should be noted that the measurement scales used in the questionnaire ranged from 1 to 7.

Dimensions of crew well-being

In general, the seafarers in the sample seem to evaluate the dimensions of the questionnaire positively, since the average values range from 5 to 5.8. An exception are the two statements describing the dimension "Vibrations and sleep quality", in which the average values range from 4 to 5, which indicates a more neutral attitude from the seafarers of the two groups regarding this particular dimension. The responses to the "Communication" **(Diagram 6)** dimension are an exception, where the average values of the answers are below 4, i.e., it seems that the seafarers want more and, if possible, unlimited access to the internet, the use of Skype, and the use of a satellite TV connection. However, it seems that both groups agree (assess positively) on the ability to send frequent emails, which is shown by the average values in this statement.

Regarding the assessed well-being dimension concerning the group "Temperature, air and ventilation" **(Diagram 3)**, the highest mean value appears in the statement "On this ship, the ventilation of the accommodation spaces is adequate", for both the group of seafarers employed on a national ship flag (group 1), as well as for those on an international flag ship (group 2). In general, the perceptions of seafarers employed on an internationally registered ship seem to be slightly more positive (higher mean values) than those of their colleagues in group 1, which seems to be the case with the majority of the statements that make up the remaining dimensions of seafarers' well-being.

> **"The research introduces and proposes a scientifically well-structured, new and comprehensive "soft" assessment tool for seafarers' Well-being and Social Sustainability.**

In more detail, regarding the dimension "Decoration and cleanliness" **(Diagram 4)**, both groups of seafarers gave the highest mean value to the statement "On this ship, the crew cabins and accommodation areas are clean and well maintained", while regarding the dimension "Noise and lighting", seafarers seem to agree with the statement "On this ship, the lighting in other areas (except cabins and accommodation) is good" more than the remaining three statements. On the other hand, the statement "I feel confident when I demonstrate non-verbal behaviors (e.g., gestures) when interacting with other seafarers of different cultures onboard" has a lower mean value compared to the rest of the well-being dimension category titled "Cultural Dimension" **(Diagram 7)**.

Although there appear to be small differences in the mean values of the seafarers' perceptions of the two groups, the statistical analysis showed that there are no statistically significant differences in the vast majority of the mean values of these variables among the seafarers of the two groups (both individual statements and aggregated dimensions of seafarers' well-being).

Other survey variables

The following diagrammes depict the mean values ▶

▶ of seafarers' perceptions regarding the remaining variables of the survey. Seafarers from both groups **(Diagram 8)** seem to disagree with most of the statements describing team cohesion, which is reasonable considering that these statements are phrased in a "negative way" (e.g., "Our team members rarely interact with each other"), and tend to disagree with them. With the sole exception of the statement "Our team members have conflicting aspirations for team performance", statistical analysis revealed no significant differences in the mean values of the two groups' seafarer perceptions of the two dimensions of team cohesion (and the individual components thereof).

Regarding the factors that may negatively affect the mood of seafarers onboard, statistically significant differences between national and international flags are found in the "difficulty sleeping" variable, with the mean value being higher in the group of seafarers on ships of national flags. It should be noted that the seafarers were asked to evaluate the degree to which each of the factors can negatively affect their mood on a scale from 1: No effect at all, to 7: Extremely great effect. The variation of values around the value 3 indicates that these factors seem to have little effect on seafarers' mood.

> **"In trying to define the well-being of seafarers, it is necessary to identify all that it takes for seafarers to be healthy and happy.**

In addition, no statistically significant differences were detected in the mean values of the variables "Emotions of seafarers at the start of their shift onboard" and "Mood of seafarers in different situations". Nevertheless, it is interesting that seafarers show positive emotions at the start of their shift, with their best mood on the first day at home after a voyage and their worst mood on the last day at home before starting a new voyage.

Seafarers in both groups tend to have a neutral attitude (or, slightly agree) regarding their perceptions of their earnings. Also, seafarers in group 1 (national flags) gave a statistically lower mean value to two (2) job security statements compared to seafarers in group 2 (international flags), namely: "I feel that I can find a similar job easily," and " If I leave this company, I can find a better job easily." According to the results of the analysis, there are no statistically significant differences in the mean value of the statements that make up job satisfaction and the seafarers' intention to leave the seafaring profession. However, it appears that seafarers employed on ships with an international flag tend to feel more secure about their employment compared to seafarers on a ship registered with a national flag (the job security factor showed a statistically significant difference in the mean value between in the two groups of seafarers).

DIAGRAM 10. COMPARISON OF MEANS ON ATTITUDES TOWARD PAY

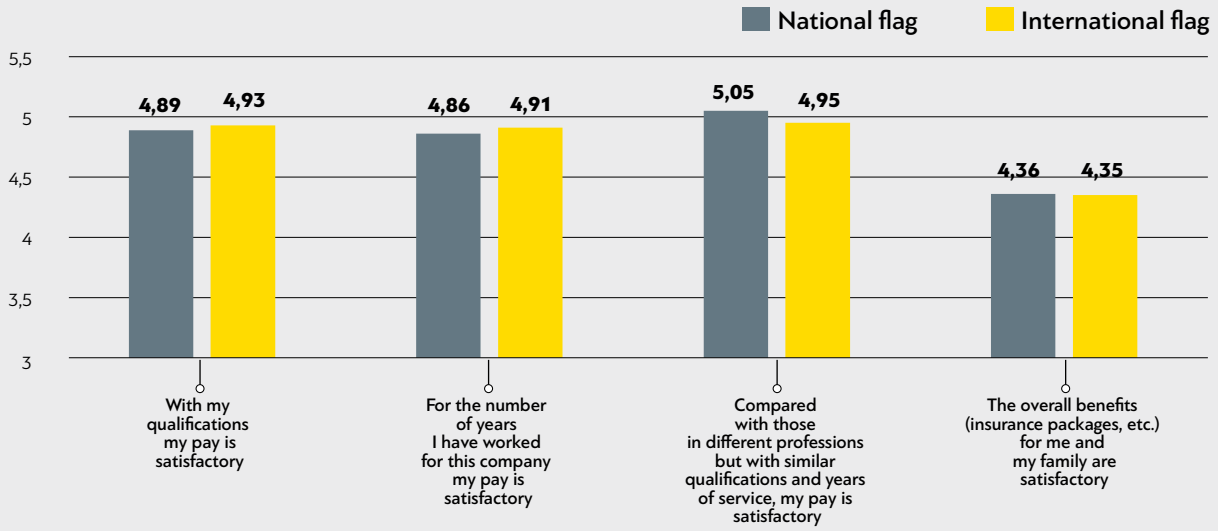
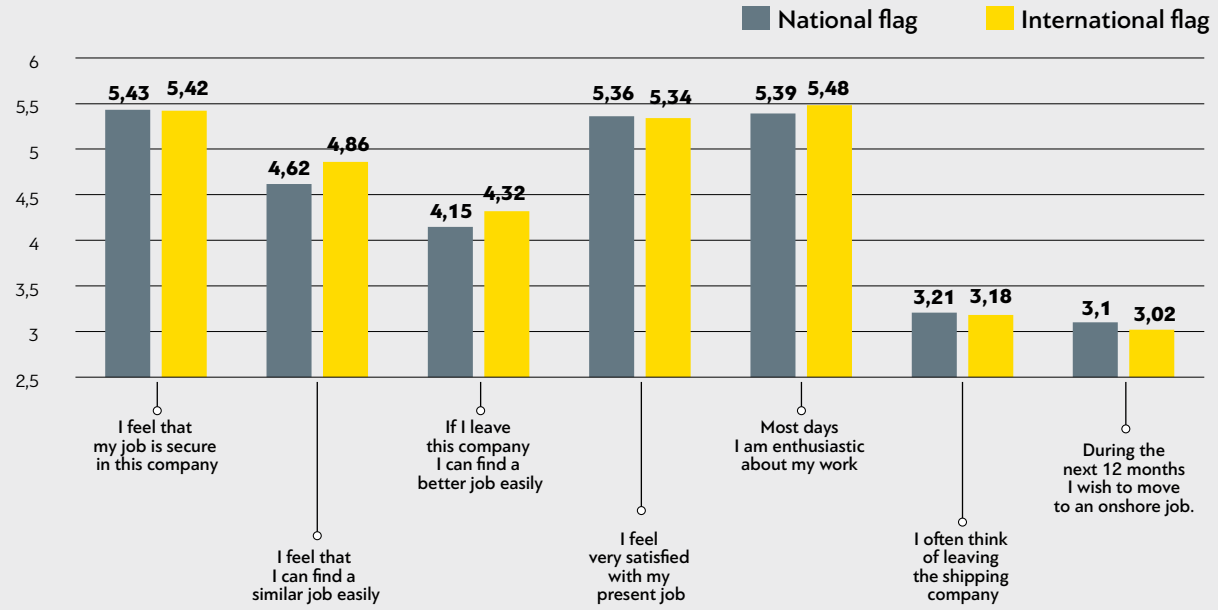


DIAGRAM 11. COMPARISON OF MEANS ON EMPLOYMENT SECURITY, JOB SATISFACTION AND INTENTION TO LEAVE ITEMS



Concluding proposals

The study introduces and proposes a new and holistic, "soft" evaluation tool of "well-being" or "Social Sustainability" of seafarers, that can be used by shipping companies and other interested parties (such as crew management firms, charterers' associations, etc.) to investigate working and living conditions onboard. The proposed tool is intended to be adopted and used from now on as a barometer for measuring and continuously improving the experience of seafarers onboard ships. This barometer focuses on "soft" issues concerning physical, functional, cultural, and communication elements. Analyses carried out in the context of the survey revealed that the overall assessment of seafarers' well-being concerns both the physical aspects of the environment in which they work and live (i.e., the ship) and intangible aspects, which describe how seafarers interact with other people, focusing on interpersonal relationships and effective coexistence with other people in a cross-cultural environment.

The proposed measures on seafarers' well-being can be categorized into a set of underlying dimensions, which are: "Temperature, air and ventilation", "Decoration and cleanliness", "Food and drink" **(Diagram 5)**, "Communication", "Noise and lighting", "Vibrations and sleep quality" and "Cultural dimension". Regarding the remaining variables, the study highlighted the importance of team cohesion, factors that may negatively affect seafarers' mood, their mood in various situations and their emotions at the start of the shift, their perceptions about their pay, job security, job satisfaction, and their intention to leave the maritime profession, as components of the overall experience that seafarers go through in their working environment.

Overall, the use of the seafarers' well-being tool can provide an indication of the extent to which seafarers' perceptions of their well-being are changing or improving, thereby enabling assessment of the current level of perceived well-being onboard with



The final sample consisted of a total of 1,612 seafarers whose responses were deemed suitable for statistical processing.

the aim of improving the quality of seafarers' working lives. Also, through the tool, shipping companies can measure crew members' perceptions of well-being across their fleet, and identify areas for improvement as needed at an individual-, ship- or fleet-level. Other benefits deriving from the adoption and use of this tool include the identification of possible differences in perceived well-being on different ships in the company's fleet, and the implementation of targeted measures and specific actions in cases of low levels of perceived well-being, as well as the assessment of changes in perceived well-being over time. Utilizing the proposed "soft" evaluation system, the effects that bring about changes in the perceived well-being levels of seafarers can provide useful conclusions regarding the selection of appropriate practices and the formulation of the right strategies, not only at the company level, but also at the industry level as a whole.

> **Seafarers want more and if possible unlimited access to the internet, use of Skype and use of satellite TV connection.**

Choosing a register

Furthermore, following the examination of different groups of seafarers, the research concludes scientifically that the choice of register (national flag or open register) is not related to seafarers' perceptions of better or worse working and living conditions.

Specifically, according to the survey results, no statistically significant differences are found in: the overall dimensions of seafarers' well-being; the dimensions that describe team cohesion; the factor of perceptions about earnings; job satisfaction; and, the seafarers' intention to leave the seafaring profession between the groups of seafarers employed on national-flagged ships and on international-flagged ships. An exception is the factor of job security, as it appears that seafarers serving on international-flagged ships tend to feel safer compared to seafarers on national-flagged ships.

The overall finding of no differences in well-being perceptions between seafarers working on national-flagged ships and those on international-flagged ships in terms of both their well-being and other factors related to their onboard experience, is in contrast to possible entrenched perceptions prevailing in the shipping industry, linking the low levels of the aforementioned conditions to flags of convenience, while demonstrating that the procedures applied on ships as a result of relevant mandatory regulations (such as the Maritime Labour Convention), at least in major international flags (such as, for instance, Marshall Islands, Cyprus, Malta, Liberia, etc.), are effective ■

FINANCIAL TRUST IN THE GREEK EXPERIENCE

The know-how, experience and abundance of banking and financial executives in Greek shipping constitute the safest entry for institutional or non-financiers in the Greek shipping industr.

By Antonis Tsimplakis atsimplakis@naftemporiki.gr



"The vacuum left by European banks has been taken over by Far Eastern banks, which support the shipbuilding industry of their countries, and therefore cover the financing of ship newbuildin.

As a global industry handling 90% of world trade, shipping has always been a central driver for trade and innovation in both the European and Greek economies. Greece, with a fleet accounting for 59% of the EU fleet and approx. 21% of global capacity, remains the leading shipping power in the world.

Accoreding to an analysis by Mr. Goerge Xiradakis, current challenges facing shipping are related to: the transition to a zero-emissions regime according to the International Maritime Organization (IMO); the European Union's green transition plan; linking financing to borrowers' performance on environmental, social and governance (ESG) investing; the implementation of the Basel IV framework by financial institutions; and, shipping companies' access to financing at competitive costs and terms.

Shipping finance is a highly specialized industry. Despite the fact that shipping is the most important means of transporting products, it is also an industry that requires major investment, as ships have high acquisition costs and a short life cycle. Shipping is an industry experiencing particularly high fluctuations in revenues.

The implementation of the Basel measures and the rise in bad debt provisions triggered a decline in the shipping portfolios of major, traditional European banks.

To grant a shipping loan, any bank must take into account complex supervisory requirements, capital requirements, and accounting provisions.

The above developments have resulted in the withdrawal of large and traditional European shipping banks by selling their portfolios to other banks, mainly Asian, or to private equity funds, etc. The difficulty of finding capital from European banks in the past ten years has shaken Greek shipping, especially its backbone, the traditional small shipowners.

Special provision

Just this year, the European Parliament approved retaining the special provision on ship financing as a specialized form of lending, after years of efforts by all parties involved. This decision, according to ECSA, acknowledges the need to ensure the competitiveness of Europe's shipping industry by introducing an effective framework to promote ship financing in Europe.

The European Commission and Parliament recognize the level of risk associated with ship financing and have put effective measures on capital requirements on the table to ensure that European banks have the tools to continue lending to European businesses, including, of course, Greek-owned shipping companies, which are Europe's largest shipping force.

By the end of 2008, around 40 banks were financing Greek shipping with a total



The renewal of the Greek fleet, being among the world's youngest, is a continuous process.

portfolio of $73.2 billion; of these banks, 39 were European, with a portfolio totaling $72 billion. According to Petrofin data, at the end of 2021, European banks financing shipping numbered 20, with a portfolio of $39 billion. Recently, Credit Suisse, the largest financier of Greek shipping with a portfolio of US$5.6 billion, i.e., 10.65% of total financing, was acquired by UBS, which has no significant exposure to shipping finance. No moves have been announced yet, since the new buyer will have to consider the strategy to follow. However, according to reports by Reuters and the Wall Street Journal, UBS will likely shrink Credit's world shipping portfolio, amounting to $10 billion. UBS could also try to sell the portfolio, but doing so could reduce deposits with the bank itself, since a large number of shipowner borrowers keep high deposits in the bank's wealth management arm.

RBS's departure

The latest major withdrawal of a banking institution from shipping finance was that of RBS in 2015, which sold its Greek portfolio for $5 billion. The vacuum left by European banks has been taken over by Far Eastern banks, which support the shipbuilding industry of their countries, and therefore cover the financing of ship newbuildings. It is striking that instead of directly supporting European shipping, European banks are cooperating with Asian financial institutions, ▶



George Xiradakis
President, Association of Banking and Financial Executives of Hellenic Shipping

through which the sector is financed. A typical example is the collaboration between BNP Paribas and Japan's SBI Leasing Service and other export credit agencies in South Korea and China.

Greek shipping has always enjoyed the support of banking institutions and financial markets. In recent years, the reduction of European banks' portfolios has given the opportunity to banking and investment organizations from both the East and the West to infiltrate the field.

A European Parliament decision that regards ship financing as specialized lending is very important and auspicious for the resumption of shipping financing by European banks or investment firms. In addition, the favorable investment climate prevailing in the country can facilitate the establishment of new banks in the field of shipping finance, since Greece is the largest ship owning center in the world, and also possesses the appropriate human resources to support their operation.

Greek banks

Shipping financiers' know-how must be recovered, and Greek shipping executives can contribute the most in this direction, passing on their knowledge and experience to foreign banks' executives.

The leading role of Greek banks should be recognized, as their portfolios show an impressive increase, as a result of which the country's four systemic banks are now ranked among the 10 largest financiers of Greek shipping, with a 58% share in the sector's lending.

However, apart from this positive development, the most important point currently in the financing of shipping is the fact that financial institutions are joining the efforts to decarbonize the global shipping industry, following the new set of mandatory directives, frameworks and timetables issued by the European Banking Authority (EBA) which banks must follow.

The term "sustainable finance" --which includes the process of making investment decisions and providing investment advice taking into account environmental, social and corporate governance (ESG) issues-- and the Sustainable Finance Disclosure Regulation (SFDR), have brought about significant changes in the market for financial products.

ESG and Poseidon Principles

Both banks and shipping companies are under strong pressure from both regulators and their investors to implement business practices that are in line with Environmental, Social and Governance (ESG) principles.

Although ESG indicators are often considered "non-financial", companies' performance in this area affects their credit capacity.

Thus, climate change is added to the list of risks European banks must take into account in order to proceed with lending to shipping companies. The new EU regulations for the financing of sustainable investments are a new challenge that banks have to face, significantly changing their maritime lending strategies.

The partnership of leading financiers of the maritime industry, Poseidon Principles, is a concerted effort on the part of financiers to increase their sustainable shipping portfolios.

Major banks focus on shipping companies that comply with shipping's long-term environmental goals. Today, the signatories to the relevant agreement include 29 major banks, with shipping portfolios totaling approx. $185 billion, accounting for approx. 50% of total bank financing to shipping.

The transition of global shipping from a carbon-dependent industry to one that operates free of greenhouse gas (GHG) emissions is a huge undertaking, that will require enormous amounts of capital.
It is a complex multi-technology, multi-stakeholder development process that must be guided and supported by a set of mutually reinforcing global regulations.

Greek shipowners, with the support of mainly European banks, have already made the first steps. New orders for ships using alternative fuels have already been financed, while the renewal of the Greek fleet, being among the world's youngest, is a continuous process.

Greek shipping companies, recognizing the challenges, respond with continuous efforts to arrive at solutions with regard to environmental regulations.

However, the point they should focus on is devising appropriate eligibility criteria for long-distance shipping, which they can forward to the European Commission and the banks concerned, so that it can be included in the sustainable shipping financing programs ■



A safe springboard

The biggest objective of Greek shipping companies seeking financing is to attract banks that will continue to support new business plans.
The global financial miracle of Greek shipping was based to a large extent on bank credit and the credit of Greek and foreign private and institutional investors. The granting of hundreds of billions in loans in the past 20 years has been the safe springboard for any financier's safe cooperation with the Greek shipping market.
The know-how, experience and abundance of banking and financial executives in Greek shipping constitute the safest entry for institutional or non-financiers in the Greek shipping industry


Contships Management Inc.
47
Container Feeder Ships
800
Seafarers Employed
1.7
Million TEU Carried
4,800
Port Calls Annually
The leading provider of container feederships
between 900-1500 TEU
45, Vasilissis Sofias Ave., Athens, Greece
+30 210 7267800
contships-management.com





THE BATTLE FOR THE CROWN IN SHIP OWNERSHIP

Greece vs. China: The race to the top still remains in doubt as both Chinese and Greek owners may further accelerate their orders and second-hand purchases

By Antonis Tsimplakis atsimplakis@naftemporiki.gr

This article focuses on an analysis of the top two shipping powers in the world by nationality. In recent years, China has risen to second place in terms of fleet size, behind steady first-place Greece, and also became the leading shipowner in Asia, followed by Japan (**Table 1**). Whereas Greece maintains the top position in terms of DWT, there is no doubt that China is closing the gap (**Table 2**). The growth rate over the past 10 years for China averaged 7.48% per year, while for Greece it was 5.4% per year. Notably, the fleet differential between Greece and China in the last ten years reached its maximum in favor of Greece in 2018, when it was around 112 million DWT. The gap narrowed to about 60 million DWT at the end of 2022. If the growth rate for each country remains at similar averages, the gap is likely to narrow further by 2030 or earlier, and China may well become the leading shipowner country in the world.

Underlying factors supporting China's shipowning growth While Greece's GDP accounts for 0.201% of world GDP, China's GDP accounts for 17.09%, so far in 2023. China is a leading exporting/importing nation and has also developed a very large coastal shipping industry. Therefore, the country is in a better position to support the expansion of its shipping sector through the need to service its own exports/imports, as well as domestic needs.

China

China is currently expanding its output at a time when high energy costs and rapid inflation have adversely affected growth in Western countries.



Ted Petropoulos
Head
of Research,
Petrofin Research

Moreover, China's interest rates have actually declined as it continues to support monetary growth and quantitative easing, as well as promote bank lending.

China's economic growth in 2022 was modest at 2.0%, but the IMF predicts it will jump to 5.2% this year, taking into account its improving economy, a post-pandemic surge in productivity, and recovering consumer confidence and competitiveness.

Another factor bolstering China's growth is related to its rapidly-expanding ship financing potential. Local shipowners have no problem securing adequate financing, as well as chartering from Chinese charterers at favorable rates. In addition, a huge local shipbuilding, repair and spare parts industry means that Chinese shipowners meet their needs and receive top service. They have their own classifier, their own insurance companies, as well as local crew, who speak the same language.

China's shipping growth is also linked to its "One Belt, One Road" policy. The above key features are important and support China's rise to the top place.

Greece

In contrast, Greek shipowners focus more on shipownership and enjoy the benefits of using the rest of the services of other countries, including China, such as surveyors, insurance, crew, etc. Greek shipowners have also developed close ties with Chinese shipyards and repair and spare parts providers, to whom they turn for continuous service. Greek shipowners have developed their own crew pools, which often include Ukrainian officers, as well as Filipinos and Chinese, with English as the common language. ▶

TABLE 4. ESTIMATED FLEET VALUES
(existing fleet and orders) - in $ billion)



<< **Greeks** have held back investment, to some extent, keeping a wait-and-see attitude as to what new fuels and technologies will emerge.

TABLE 1. THE FLEET OF THE TOP FIVE SHIPPING COUNTRIES (in million DWT)

Year	China	Greece	Japan	S. Korea	USA
2012	174,10	246,70	225,59	69,73	57,57
2013	193,12	261,45	240,33	80,38	58,37
2014	201,88	283,04	245,56	83,41	61,10
2015	205,29	308,80	250,03	84,92	70,74
2016	219,11	326,37	249,43	83,27	71,45
2017	234,37	344,21	247,01	85,39	77,67
2018	254,81	367,25	247,25	81,43	79,60
2019	287,51	380,37	247,47	80,97	71,27
2020	309,66	396,77	256,12	85,44	72,00
2021	326,70	405,33	265,29	89,93	69,72
2022	358,23	418,62	259,72	95,37	71,79

Source: Clarkson's - Petrofin Research © April 202

TABLE 2. GREECE - CHINA DIFFERENTIAL (in million DWT)

Year	China	Greece	Greece vs China - Difference
2012	174,10	246,70	**72,60**
2013	193,12	261,45	**68,33**
2014	201,88	283,04	**81,16**
2015	205,29	308,80	**103,51**
2016	219,11	326,37	**107,26**
2017	234,37	344,21	**109,84**
2018	254,81	367,25	**112,44**
2019	287,51	380,37	**92,86**
2020	309,66	396,77	**87,11**
2021	326,70	405,33	**78,63**
2022	358,23	418,62	**60,39**

Source: Clarkson's - Petrofin Research © April 2023

TABLE 3. ORDER BOOK

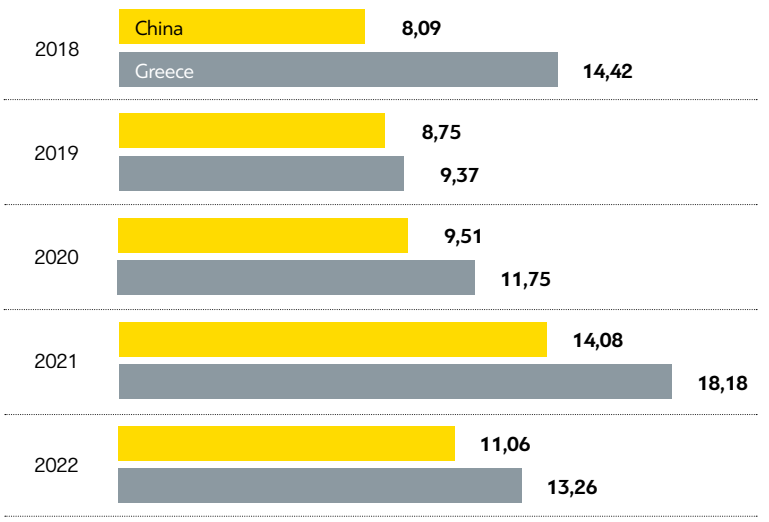
(in million DWT))

Year	China	Greece
2023	11,04	7,06
2024	9,95	5,92
2025	4,87	5,02
2026	0,64	1,46
2027	0,87	0,00
2028	0,74	0,00
Grand Total	28,11	19,46

Source: Clarkson's - Petrofin Research © April 2023

DIAGRAM. SECOND-HAND PURCHASES

(in million GT)



Πηγή: Clarksons - Petrofin Research © April 2023

Greece has kept up its leading position in the shipping market, assisted by the support of Greek and some Western banks, which have developed good relations with Greek shipping and offer competitive terms. However, Chinese leasing has also proved beneficial for Greek shipowners (especially the bigger names).

Greek shipowners' long-standing presence in US stock markets has contributed to securing the very large sums that were required, and allowed the expansion of the Greek fleet. We have seen an increase in the number of public companies, often through spin-offs of existing companies, active in various sectors. Greek owners were thus able to develop their ability to leverage capital from the stock markets, often with smaller fleets but with a clear focus on growth. In addition, private equity funds have been and continue to be very active in Greek shipping.

The race to the top

China undoubtedly offers its shipowners an overall advantage owing to its economic size and position in international trade. In addition, as mentioned above, the tonnage differential with Greek shipping has narrowed significantly. Looking ahead, **Table 3** presents the distribution of committed newbuilding orders, where Chinese shipowners have a much larger order book. On the other hand, Greek shipowners tend to acquire significant capacity through the S&P market. In **diagram,** it can be seen that Greece is consistently ahead of China in second-hand ship purchases.

Table 4 shows the estimated fleet value, with China leading and Japan and Greece following. Needless to say, estimating the value of a country's fleet is not as easy as measuring it DWT terms, as it involves assessing the values of different types of ships, their age, and up-to-date market values that fluctuate all the time.

It has been observed that Greek owners have been holding back investment, to some extent, waiting to see what new fuels and technologies will emerge to meet the 2030 and 2050 emission regulations, as their decisions are often based on long-term potential, as opposed to shorter term market needs. The race to the top still remains in doubt as both Chinese and Greek owners may further accelerate their orders and second-hand purchases. How each nation's shipowners view and adapt to future market challenges and unpredictable geopolitical factors, which always play an important role, will determine the course through 2030 ■

"China's economic growth in 2022 was modest at 2.0%, but the IMF predicts it will jump to 5.2% in 2023.


Alberta
AMBELOS
AMBELOS
ALBERTA SHIPMANAGEMENT LTD
26A Ioannou Apostolopoulou
Chalandri, 152 31, Athens, Greece
Tel: (+30) 211 1047400
Email: info@albertashipmanagement.com

IT IS IMPORTANT TO LOOK AFTER YOUR HEART

Seafarers are the heart of the maritime industry, so we must take care of their training, working conditions, safety and well-being in order to attract new generations to seafaring professions



Emanuele Grimaldi

Chairman, International Chamber of Shipping (ICS)

Doctors famously say that it is important to look after our hearts. The heart is one of the most important organs in a human body, beating approximately 100,000 times a day and delivering oxygen and nutrients to the whole body 24 hours a day/seven days a week. Seafarers, in my opinion, are just as important to our industry as the heart is to the body, moving over 90% of global trade all year round. Without our seafarers, we would not have an industry - they go hand in hand together - so similarly to what a doctor would say, I cannot stress the importance of looking after our hearts.

Where we are now

Currently, there are approximately 1.9 million seafarers operating over 74,000 vessels. In 2021, the International Chamber of Shipping (ICS) in collaboration with BIMCO, published the Seafarer Workforce Report, which provided a comprehensive overview of the supply and demand balance for STCW-certified seafarers qualified to work on board the world merchant fleet. The report predicted that there would be a need for an additional 90,000 STCW-certified officers by 2026. This figure was calculated before the conflict in Ukraine, which has impacted over 14% of the global seafarer workforce, so it is now likely to be higher. This is humbling because even as the demand for shipping increases, we are facing a shortage of seafarers, and the impact on the health of our industry will be significant.

The pandemic also exacerbated the issue of the recruitment and retention of seafarers. Unfortunately, during the pandemic, our seafarers were forgotten by some, and many suffered. At the height of the pandemic, 400,000 seafarers were affected by the crew change crisis, unable to return to shore or access ships due to travel restrictions imposed by national and local authorities. There was a real concern for the welfare and safety of seafarers, and there was a real threat to the supply chain. The pressures of the pandemic forced many more seafarers out of the industry. While the pandemic brought the world to a standstill, one encouraging outcome was that our industry came together like never before, and we fought for our seafarers to be recognised as key workers. This was a significant step, as the role that our seafarers play in transporting food, medicine, energy supplies and other essential raw materials was acknowledged. What's more, now more than ever, we know that to achieve our collective goals and tackle pressing issues facing our industry, collaboration is key.

Improving crew life on ships is the key to encouraging more people to join the industry.

Looking forward

So what more can be done? The maritime sector represents a good career, and at the ICS we are encouraging many governments to recognise this in their industrial and employment strategies. It is vital that industry, governments, and unions all work together to significantly increase training and recruitment levels if it is to avoid the potential 90,000 shortage. Seafarers are vital to certain countries' economies, and investments should be made to ensure that sufficient numbers of skilled seafarers are available.

Improving the lives of crew on ships is key to encouraging more people to join the industry. Important steps were taken last year, with shipowners, governments, and unions agreeing to vital updates to the Maritime Labour Convention. These updates include bolstered legal requirements for seafarers' access to medical care ashore, strengthened health and safety policies on board ships, and improved seafarers' communication with their loved ones while at sea.

There is currently also a review of the STCW Convention, pushed for by the ICS at the International Maritime Organization, to ensure that this important convention remains fit for purpose when moving forward on our decarbonisation journey - one of the biggest challenges ahead for our industry. We are working closely with the International Maritime Organization (IMO), which hopes to have this completed by 2026.

Going green and the role of seafarers

Meeting the ambitious goal of net zero carbon emissions by 2050 and decarbonisation are top of the agenda for almost all in maritime. The fuel landscape at the moment is uncertain when talking about future green fuels and the demand for them. We must remember that there is not a one-size-fits-all solution, and instead, shipping's green transition will have a multi-fuel future. Biofuels, e-fuels, natural gas and hydrogen derivatives even carbon capture are all likely to play a role in the future fuel mix for shipping.

Seafarers must be part of the discussions, as the shift to an industry powered by green fuels and green technologies will require workers to learn and implement a new set of skills. Seafarer training will need to evolve in line with new technologies being rolled out, and any decisions being taken will need to keep seafarers in mind. The speed and scale of change cannot come at the cost of safety. It is important to remember that this is an opportunity for all, developed and developing countries alike, and no one should be left behind.



SHUTTERSTOCK

Seafaring as a career has changed, creating space for a more inclusive workforce, and we must put investment towards filling the gaps and creating a more diverse workforce.

This is where the work of the Just Transition Maritime Taskforce is so important, and I am pleased that ICS is a part of it. The Taskforce was formed at COP26 in Glasgow in November 2021 by the ICS, the International Transport Workers' Federation (ITF), the United Nations Global Compact (UNGC), the International Labour Organization (ILO), and the International Maritime Organization (IMO), with the key objective being to support seafarers and their communities through the energy transition while driving forward maritime decarbonisation.

It has been designed to ensure that shipping's response to the climate emergency puts seafarers at the heart of the solution, supported by globally established Just Transition principles. Put simply, a Just Transition is a fair and equitable people-centered response to addressing the climate emergency.

During COP27 at Sharm El Sheik in November 2022, the Maritime Just Transition Taskforce launched an Action Plan that sets out recommendations and maps a pathway to unlock the seafarer skills needed to support shipping's decarbonisation goals. The 10-point action plan was developed in response to the research and modelling conducted by leading maritime consultancy DNV, which was commissioned by the Maritime Just Transition Task Force, and found that hundreds of thousands of seafarers - as many as 800,000 - will require additional training by the mid-2030s.

The 10-point-action recommendations include strengthening global training standards; ensuring a health-and-safety-first approach; and, establishing advisory national maritime skills councils. All of the points are interconnected and vital for developing and developed countries as we move forward on our energy transition.

Who will be our seafarer in 2050?

Recruitment and retention of seafarers are vital for our industry to continue to operate effectively and efficiently. This is why, in June this year, we are bringing the industry together at our Shaping the Future of Shipping - Seafarer 2050 summit in Manila, in June, where we will be looking at the training and education the future seafarer will need, recruitment and retention of seafarers, seafarer welfare, and opportunities for national economic development.

Companies also have a part to play and should adopt a fresh approach in their recruitment strategies, especially acknowledging that it is time that we put heavy investment into diversifying the seafarer population. Seafaring as a career has changed, creating space for a more inclusive workforce, and we must put investment towards filling the gaps and creating a more diverse workforce.

Personally, I employ crews for more than a hundred ships and know firsthand the value of seafarers' work and the critical role they play. One of my key objectives as chairman of the ICS is to help find solutions to the challenges our industry faces around recruitment, working conditions, and attracting the next generation of seafarers to this diverse and interesting industry.

On June 25, 2023, we will once again celebrate the Day of the Seafarer, and we must remember that our seafarers must be recognised, respected, and safeguarded by the industry. Our people are, after all, the heart of our industry, and as any good doctor says, it is important to look after your heart and let it continue to beat strongly.

Up to 800,000 seafarers will need additional training by the mid-2030s as part of the green transition.

GREECE, SHOULD BE A LEADER IN MARITIME EDUCATION, TOO

A basic condition for our country to maintain its leadership in global shipping is the training of new officers in accordance with the rapid developments brought to the maritime profession by the revolutionary changes in the field of technology



Leonidas Dimitriadis - Eugenides

President, Eugenides Foundation; Ambassador of the International Maritime Organization (IMO) in Greece

Attracting young people to the maritime profession and, subsequently, education, on-board apprenticeships and training, is a perennial issue that worries the Greek shipping sector with increasing intensity.

Greek shipping plays a leading role both at national and global levels. It contributes over 7% directly and indirectly to the country's GDP and creates over 160,000 jobs in the Greek economy. A condition for Greek shipping to maintain its global leading role is to have qualified executives, who can assimilate, monitor, and implement the revolutionary changes that rapid technological developments bring and will bring to the maritime profession. To facilitate this, it is necessary to offer a high quality maritime education, which will produce ship officers competitive both nationally and internationally.

At the same time, modern developments with regard to the new requirements by environmental regulations are setting the new framework for the knowledge and skill requirements for modern Greek officers (bridge/engine), the mastery of which is a basic prerequisite to be globally competitive as Merchant Marine officers. The irrefutable DNA and timeless characteristics of the Greeks involved in the sea, such as their perception, acumen, unique ability to solve complex issues in complex and unpredictable situations, and leadership skills are the elements completing the mosaic of the prerequisite qualifications for a successful career at sea.

The Eugenides Foundation promotes the creation of digital educational material and the new digital teaching structures in Merchant Marine Academies (AEN).

In terms of attraction, we feel that our industry has begun, together with the state and institutional partners, to approach the issue more correctly, where personal contact and dialogue, mainly directly with the youth, lay the right foundations, given that, nowadays, honest and well-organized interaction, as shown by research, is much more important than digital campaigns, without, of course, underestimating their role.

In maritime education, many strides have been achieved. I will mention only a few: Improvement in the curricula which are directly related to the qualifications with which graduates leave the Merchant Marine Schools; efforts to improve the situation related to the teaching and administrative staff; efforts to improve things in the building infrastructure, equipment, and laboratories.

Even though many steps forward have been taken, much more must and can be done. Indicatively, there is great scope for improvement in: the way of admission to the maritime educational system; the way in which certificates of competency (COC) are issued; encouraging measures that must be adopted to attract advanced academic staff to the AENs; building infrastructure (in some cases, new buildings have to be constructed); and, the logistical equipment.

I mention separately the need to introduce new learning methods, because it is a particularly important matter. The Ministry of Shipping in mid-2021 launched a major initiative, the digital transformation of maritime education. Two important goals are the creation of digital educational material and the structuring of digital teaching of the courses from the beginning, which will allow not only physical presence teaching, but also hybrid teaching in both of these goals. The Eugenides Foundation is responsible for the promotion of these goals and will properly and quickly handle all that is needed in order for these two goals to be achieved.

Also, a very important issue is the provision of substantial financial incentives and other allowances to attract sufficiently qualified sea instructors to public maritime education. It is a chronic issue that requires an immediate solution.

In summary, fundamental changes in technology and market expectations require continuous upgrading of maritime education. The traditional curriculum should change in time to reflect and be inspired by the ever-evolving innovation in the industry. Maritime education should respond to environmental, social and technical developments and prepare graduates with the required skills for the future.

All of this, however, requires coordination, common vision and commitment by all the agencies and bodies involved. It is necessary, at the same time, to coordinate all the actions even in attendance, as "as a bad apple spoils the bin". As a world leader in shipping, Greece should be a leader in maritime education, too.



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ ΑΕ

Ο μεγαλύτερος Εμπορικός Δημόσιος Λιμένας στην Αττική
για τη διακίνηση χύδην φορτίων

210 554 3755 grammatia@olesa.gr www.elefsisport.gr

GREEN CORRIDORS TO DECARBONISATION

Green corridors are a decarbonisation value chain initiative that brings together groups of stakeholders working to solve the same problem



Pantelis Skinitis
Director, Global Sustainability, Greece

Broad and deep cooperation is essential to develop sustainable maritime networks. Green corridors are rightly seen as an essential element of the shipping industry's decarbonisation efforts, and early initiatives demonstrating their potential in this process are widely welcomed.

The next stage is to develop the green corridor concept so that it can be implemented on a large scale. There is immediate interest, but to further spread the concept it is necessary to clarify how green corridors will work and how their impact will be measured.

Commitment across the value chain is an integral part of any Green Corridor from the outset, as Green Corridors are an initiative of the decarbonisation value chain, bringing together groups of stakeholders who are called upon to solve the same problem. A solid business venture to transform a green corridor from a theoretically possible action to a commercially practical solution is an essential part of the process. Such business venture may differ from corridor to corridor, but inevitably the guideline is the requirement to reduce emissions from the value chain, combined with an economically optimal solution.

The cost analysis must cover the entire range of corridors and be oriented towards the diversity of stakeholders, as - for the corridor to be successful - every action connecting to it must also be successful. The business model should aim to remove weak links from the value chain along the entire length of the corridor.

For a green corridor to succeed, all members need to work together more intensively, especially on points where their business boundaries intersect.

Ports play an important role in the development of green corridors, as they require access to supply sustainable fuels, they have logistics for the supply and storage of alternative fuels and infrastructure for their safe refueling.

Ports and fuel producers are required to work together to analyze in detail the storage and supply profile of green corridors based on vessel, voyage and fuel characteristics. Ports are required to focus on storage requirements based on fuel volume, physical condition of the fuel, such as compression or refrigeration requirements. A significant decision-making criterion about green corridors is to quantify the energy demand for the corridors based on route development, vessel use, engine type and vessel size. Further, fuel producers in the consortium of project contractors must estimate the demand for alternative fuels on the basis of fuel characteristics, such as energy content, transportation and efficient use.

Decarbonisation cuts across the entire spectrum of the economy, and therefore the shipping industry needs to assess the availability of these fuels for the shipping sector. The green corridors consortium should help fuel producers by ensuring long-term demand to allow capacity to grow and control supply.

The policy line and regulations play a catalytic role in enabling initiatives that will cover many stakeholders in different sectors of the economy. While the Green Shipping Corridor appears initially as a shipping-focused initiative, it has the potential to impact many sectors of the economy and, therefore, a top-down supportive regulatory environment and corresponding policy are urgently needed.

The combination of economic policies that help with financial barriers and regulatory policies that reduce non-financial barriers is a powerful catalyst for finding solutions that are on the edge of commercial viability. A corresponding example is the electric vehicle industry, which benefited greatly from tax incentives for consumers and tax credits for producers.

Creating sustainable green corridors requires modeling the entire ecosystem, a complex process of applying assessment criteria to understand how it can be developed and what foundations need to be in place to achieve low-carbon operations.

To support the detailed analysis for creating green corridors, the American Bureau of Shipping (ABS) has developed a simulation and visualization tool that can be used to help stakeholders understand their requirements and implications. The simulation and visualization tool allows participants to assess the critical elements for a successful project by predicting and modeling the necessary elements and evaluating their likely evolution.

Each project member makes decisions based on different criteria, which are aligned with the needs of their business model or stakeholders. For a green corridor to succeed, all members need to work together more intensively, especially on points where their business boundaries intersect.

Rely only on the best!

In the past two years, SABO Marine Services has accomplished more than 200 service jobs, all of them concerning propulsion engines

SABO Marine Services was founded in August 2021 with the objective to deliver quality services and consultation services on engine optimization, contributing to a sustainable and green future.

Given the dynamic shifting of the worldwide trade, the global economy, the alternative fuels, the core business itself will continue to change rapidly, likewise the global financial and geopolitical landscape shifts significantly once more.

With sustainable growth, trust, innovation, calmness, adaptability, and wisdom we are striving to the top of our kind. When it comes to onboard services, it is very common that problems can occur quickly, and engineers often take rash and inefficient decisions under a time crunch. To the contrary, to bring long lasting solutions, it takes a deep know-how, attention to the detail and of course meticulousness and professionalism of the people involved.

In the past two years, SABO Marine Services has accomplished more than two hundred service jobs, all of them concerning propulsion engines. And every single time the focus of our engineering department was to achieve the optimized operation of the serviced system at hand, for the engine to deliver a better thermodynamic performance, an optimized thermal stability, optimal combustion pressures, optimal cylinder condition and finally optimal exhaust, hence reduced NOx, SOx, CO and CO_2.

At the same time, our engineers are constantly advising through seminars, webinars and meetings for engines' optimized operation and are spreading SABO's know-how all around the shipping community. Instead of doing many things on an average level, SABO decided to go "few but perfect" and exceed the current norm, with our partners all around the globe.

Shipping is responsible for transporting 90% of the world's trade. Maritime infrastructure underpins the global economy and the supply chain, including food and healthcare, that livelihoods depend upon.

That having been said, it is also a major contributor to greenhouse gases, with maritime vessels responsible for 3% of the world's annual emissions. The industry has made important strides toward decarbonization, including a series of ambitious commitments to reduce emissions in alignment with IPCC guidance to maintain global temperature rise below 1.5C. ECAs, alternative fuels, EEXI and CII are some of this to come.

However, in order for all of the above to contribute to the net zero that the maritime sector is striving for, the maintenance contributing to all injection & exhaust equipment should be rigorous and effective.

SABO Marine Services is proud to be acknowledged by its customers as a company that does not solely provide services in case of need but performs an overall consultation regarding better efficiency, reliability, reduced downtime and performance of their propulsion engines.

Treating the main engine as a whole is our ultimate goal, achieved by treating every single project with full responsibility.

Culture making for the main engine, this is our vision. Our legacy, a greener operation after maintenance.



SABO is proud to be acknowledged by its customers as a company that does not solely provide services in case of need, but performs an overall consultation on better efficiency, reliability, reduced downtime and performance of propulsion engines.

ADVERTORIAL

ON A 'GREEN' PATH TOWARD THE NEW ERA

A key priority set by Greek marine manufactures is to contribute to a safe energy transition of shipping, offering innovative and high-quality solutions for a reduced environmental footprint



Eleni Polychronopoulou

President, Hellenic Marine Equipment Manufacturers and Exporters, HEMEXPO

In recent decades, Asian shipyards have dominated the commercial shipbuilding and repair sector, with Europe maintaining its lead only in the cruise ship sector and defense equipment. But in what area does the European Union excel Asian industries? That of marine equipment. Around 22,000 manufacturers and suppliers of marine equipment are based in Europe, employing a total of over 320,000 people, with an annual production value of around 70 billion euros, and accounting for 50% of the global market share. It is in this context that Hellenic Marine Equipment Manufacturers and Exporters (HEMEXPO) operate and grow, having set as their main priority helping with the safe transition of shipping to the green and digital era.

SEA Europe, the association representing European manufacturers and shipyards, of which HEMEXPO has been a member for the past nine years, aims to promote the interests of the European maritime technology sector at the highest level. In addition to calling for the industry to join the Green Deal, the union has developed proposals for a number of policies that it hopes will create more favorable operating conditions in the industry - and create the kind of conditions that have helped China and South Korea thrive as shipbuilding centers.

Among these proposals are tax relief for shipyards and marine equipment manufacturers, flexibility in the application of OECD guidelines in financing ship exports, strengthening of the EU regulation on maritime cabotage, and the drafting of guidelines on state aid to maritime transport. Also, in February 2022, the Cruise Lines International Association (CLIA) and SEA Europe made a joint call for the marine technology industry to be recognized as an integral part of the European Commission's industrial plan for the Green Deal.

Greece's reviving shipbuilding industry creates new opportunities for equipment manufacturers.

Even though the formulation of policies is constantly evolving, Greek manufacturers are constantly developing new products that serve the effort to reduce the environmental footprint of shipping. The range of products and applications in which HEMEXPO members specialize is wide, but today there is a particular emphasis on sustainability. Examples are hull coatings that reduce friction, energy-efficient lighting, sensors that monitor operations and provide recommendations to boost efficiency, land-connected technology for emissions-free port stays, and carbon capture systems that promise significant reduction in ship emissions.

Several other products are also being developed by HEMEXPO members, but their high costs in terms of research, development and production will require external funding, for which HEMEXPO has turned to the EU's Innovation Fund. Energy recovery from ship operation with various technologies is an area we are investigating, and we are also working together with DNV to create a framework that will allow HEMEXPO members to label the products they manufacture as "environmentally sustainable" and "energy saving". More support will also be needed to address the shortage in skilled workers - a particularly major issue in Greece today, as a large proportion of young people choose other sectors of the economy, creating a gap in the sector in terms of skilled staff.

To address this issue, we plan to develop a program to attract new recruits - mainly technicians, automation electricians and sales engineers - combining training opportunities with compensation and bonus-based incentives to stay in the industry. However, given the scale of the challenge, I believe that attracting and specializing them will require organized moves by government agencies as well.

I cannot fail to mention the reopening of the country's two major shipyards. The revival of the Greek shipbuilding industry is a promising development, since with the imminent reopening of two major shipyards in Greece, Skaramangas and Elefsina, the marine technology industry in Greece is expected to receive a further boost. The shipbuilding sector in Greece is undergoing a period of renaissance and this creates new opportunities for equipment manufacturers, not only in Greece but also around Europe. Shipowners, in turn, will benefit from access to the innovative, high-quality and cost-effective solutions that Greek builders specialize in.


εσκιμώ
Γλυκιά Ιστορία
από το 1955
Φωτοπούλου 3, Σκαραμαγκάς
T: 210 5575758 | F: 210 5572063
info@eskimoice.gr | www.eskimoice.gr
THE WHITE RABBIT designers' lab | 210 4297 900 | www.whiterabbit.gr

GREEKS STAGE DYNAMIC COME BACK TO SHIPYARDS

Orders by Greek shipowners for newbuilds in the first four months of 2023 recorded a spectacular increase

By George Georgiou ggeorgiou@naftemporiki.gr



A strong come back to shipyards is recorded in 2023 by Greek shipowners investing in new ships to renew and further expand their fleet, being the world's largest based on tonnage.

In particular, according to data shared with "N" by the shipping company George Moundreas & Company SA, in Q1 2023, Greek shipowners ordered 69 ships, of a total capacity of 7.3 million dwt and an estimated value of $5.2 billion. Greek investment accounts for 18.7% of the orders placed worldwide, based on the number of ships, and for 19.5% of total value.

Looking at the preferences of domestic shipowners by ship category, it can be seen that during the period under review they invested in the construction of 47 tankers, with a total capacity of 5.4 million dwt, and a value of more than $3 billion; 13 bulk carriers, with a total capacity of 1.16 million dwt and a value of $480 million; 5 LNG carriers, of a capacity of 948,000 cubic meters and a value of $1.3 billion; and, 4 LPG carriers, of a capacity of 350,000 cubic meters and a value of $390.8 million.

Notably, orders for tanker newbuilding account for 40.1% of international activity in number of vessels, and for 58.8% of total value. Dry bulk shipbuilding accounts for 14.6% of global orders by number and 15.4% of total value. Finally, Greek activity in LNG carriers accounts for 23.8% of ships ordered globally, and for 24.4% of total value.

> **"Chinese shipyards have taken on 49 Greek newbuild orders out of a total of 69, i.e., 71% of the contracts.**

With regard to tankers, Greeks mainly preferred LR2 tankers, which transport oil products. Charters for such ships took off after the war in Ukraine and the redrafting of trade routes. Therefore, out of the 47 tankers on order, 24 were LR2s, 15 suezmaxes, 4 handy tankers, 2 MR tankers and 2 LR1 tankers. There was zero investment in VLCCs, the value of which have climbed to prohibitive levels for orders.

In bulk carriers, investment funds were divided almost equally. In particular, medium-sized kamsarmaxes stood out with 6 contracts, followed by handymaxes with 3 orders, and ultramaxes and large capesize ships with 2 deals each.

Spectacular year-on-year growth

In the first quarter of 2022, Greek shipowners ordered a total of 53 ships, totaling $3.67 billion, at the time accounting for 8.1% of international activity in terms of number of ships and 8.67% in terms of value. In comparison, this year's contracts are up 30.19% in vessels and 42.77% in value.

The figures demonstrate a surge in this year's Greek orders for tankers, but also a contraction, to zero levels, of investment in container ships. The

In Q1 2023, Greek shipowners ordered 69 ships, including 47 tankers, with a total capacity of 5.4 million dwt, and a value of more than $3 billion.



As many as 15 ships under construction will be fitted with dual-fuel engines.

fact that the containership charter market has fallen significantly from the record levels of the previous three years, and the expanded global orderbook, are discouraging domestic shipowners from investing in such ships.

Similar numbers were recorded in the remaining categories, with the exception of LPG carriers, which increased significantly this year. More specifically, last year the Greeks placed orders for 28 containerships, 15 bulk carriers, 7 LNG carriers, 2 tankers and 1 PCTC (car transporter).

Opting for China

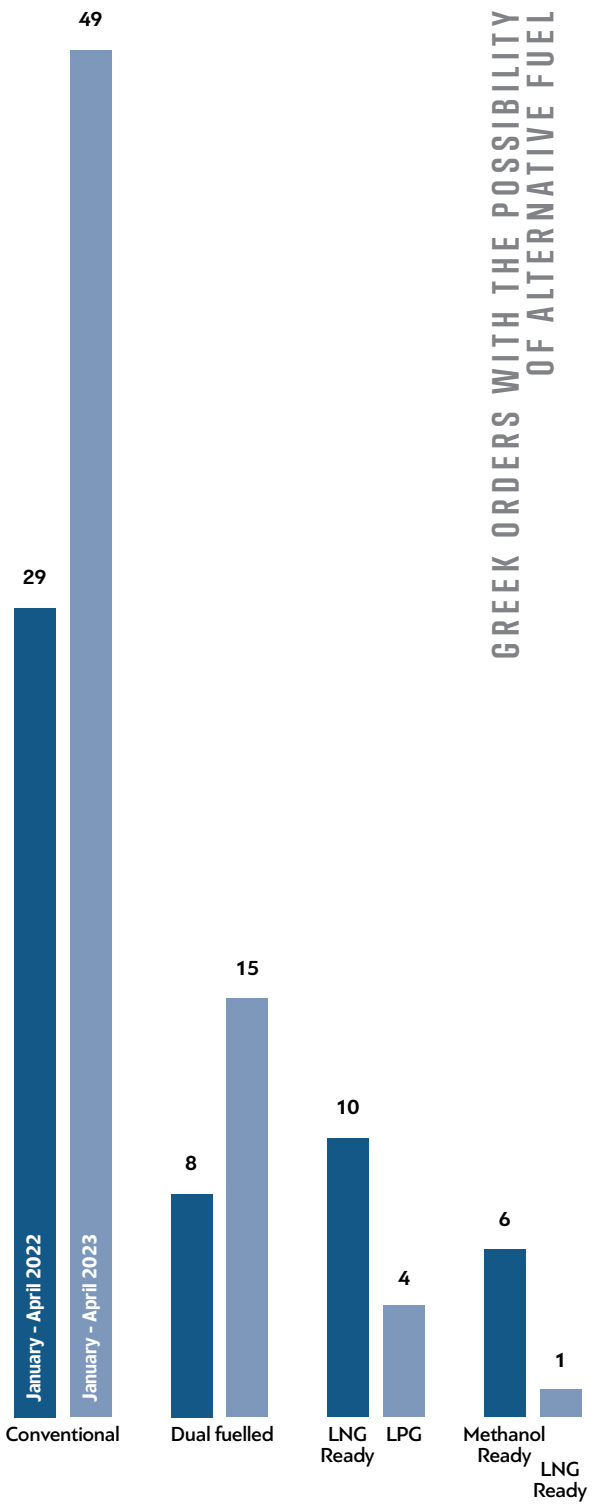
In 2023, during the period under review, Greek shipowners turned en masse to Chinese shipyards, placing orders primarily for tankers. By offering discount prices, quite competitive delivery times and financing packages, the Chinese are steadily gaining larger shares in world shipbuilding.

Specifically, according to the data, Chinese yards took on 49 Greek orders out of a total of 69, i.e., 71% of the contracts. Of these, 40 orders were for tankers and the remaining 9 for bulk carriers. South Korean shipyards are ranked second in terms of Greek preference with 15 contracts: 6 tankers, 5 LNG carriers and 4 LPG carriers. Once dominant in Greek orders, the Japanese accepted orders for just 4 ships, all freighters, while an order for a steamer was also placed in a Vietnamese yard.

Data on the shipyards preferred by Greek ship- ►

▶ ORDERS NEWLY BUILT

Ship Type	2022 January - April						2023 January - April					
	International Orders		Greek Orders		Share of Greek of orders internationally in %		International Orders		Greek Orders		Share of Greek of orders internationally in %	
	Number ships	Value contracts in $ million	Number ships	Value contracts in $ million	Number ships	Value contracts	Number ships	Value contracts in $ million	Number ships	Value contracts in $ million	Number ships	Value contracts
BULK CARRIERS	183	6.428,30	15	486,5	8,2	7,6	89	3.119,55	13	480,0	14,6	15,4
CONTAINERSHIPS	201	16.326,30	28	1.419,8	13,9	8,7	45	6.180,23	-	-	-	-
LNG CARRIERS	62	12.515,90	7	1.559,9	11,3	12,5	21	5.333,15	5	1.302,0	23,8	24,4
LPG CARRIERS	16	1.043,50	-	-	-	-	18	1.572,44	4	390,8	22,2	24,9
TANKERS	42	1.323,10	2	126,0	4,8	9,5	117	5.234,99	47	3.078,6	40,1	58,8
PCTCs	18	1.470,15	1	86,0	5,6	5,8	31	2.896,25	-	-	-	-
ΑΛΛΟΙ ΤΥΠΟΙ	128	3.340,66	-	-	-	-	47	2.567,39	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	650	42.447,91	53	3.678,2	8,1	8,67	368	26.904,00	69	5.251,4	18,7	19,5



GREEK ORDERS WITH THE POSSIBILITY OF ALTERNATIVE FUEL

ANALYTICAL EXAMINATION OF GREEK ORDERS

	2022 January - April		2023 January - April	
Bulk Carriers	Handy	4	Handy	3
	Ultramax	8	Ultramax	2
	Kamsarmax	3	Kamsarmax	6
	Capesize	-	Capesize	2
Tankers	Handy	-		4
	MR	-	MR	2
	LR1	-	LR1	2
	LR2	2	LR2	24
	Suezmax	-	Suezmax	15
	VLCC	-	VLCC	-
Containerships	1K-3.5K TEUs	-	1K-3.5K TEUs	-
	3.6K-8K TEUs	20	3.6K-8K TEUs	-
	11K-16K TEUs	8	11K-16K TEUs	-
Gas	LNG	7	LNG	5
	LPG	-	LPG	4
PCTC	7.000 CEUs	1	7.000 CEUs	-

owners show a reversal of the trend recorded in 2022. In the first quarter of 2022, Greek owners placed orders for 29 ships with South Korean yards and 15 with Chinese yards. Larger shares in the Greek orderbook, compared to 2023, were also held by the Japanese (7 contracts), and the Vietnamese (2).

The Greeks' withdrawal from container shipbuilding, which the South Koreans almost monopolized last year, is another factor that has contributed to the dominance of the Chinese.

Alternative fuels

So far in 2023, Greek shipowners have been wary of the new fuel options that have come to the fore, as most of the 69 orders they placed in the first quarter, the vast majority - 49 contracts - regard ships using conventional fuels. At the same time, 15 of the ships under construction will be equipped with dual-fuel engines, using LNG in most cases, while 1 will be LNG-Ready, i.e., it can be converted to use liquefied natural gas. Finally, 4 ships will use LPG.

Compared to the same period in 2022, the Greeks had placed orders for 29 conventional fuel vessels, 10 LNG-Ready, 8 with dual-fuel engines, and 6 Methanol-Ready.

The conditions of uncertainty surrounding the right choice of fuel and the infrastructure to support their use as well as the increased costs, compared to a conventional ship, are only some of the factors behind the Greeks' low orders for new-fuel ships.

Of course, it should be noted that most of these conventional and non-conventional newbuilds will be of a green design, allowing compliance with the latest environmental requirements, while several ships will also be equipped with scrubber systems. ▶

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

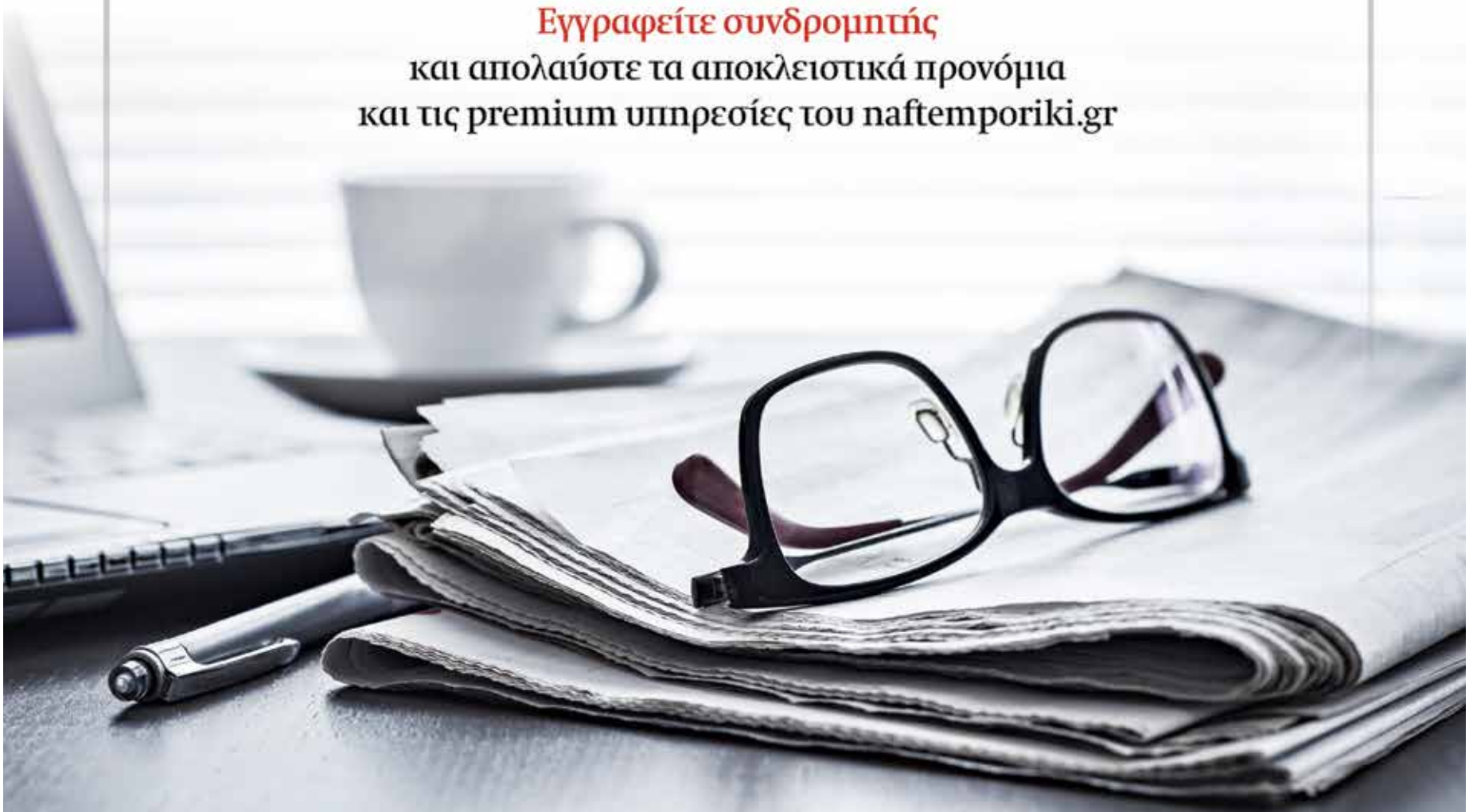
naftemporiki.gr

Αρχίστε την ημέρα σας
με τη

No1

έγκυρη οικονομική ενημέρωση

Εγγραφείτε συνδρομητής
και απολαύστε τα αποκλειστικά προνόμια
και τις premium υπηρεσίες του naftemporiki.gr



Τηλεφωνήστε τώρα στα

210 5198247 / 801 1111300

ή επισκεφθείτε το www.naftemporiki.gr/sub

naftemporiki.gr Naftemporikitv CLICKATLIFE careernet.gr



GREEK ORDERS/SHIPBUILDING COUNTRIES

	2022 January - April							2023 January - April						
Country Shipbuilding	Bulk Carriers	Tankers	Container-ships	LNG	LPG	PCTC	Total	Bulk Carriers	Tankers	Container-ships	LNG	LPG	PCTC	Total
China	8	-	6	-	-	1	15	9	40	-	-	-	-	49
South Korea	-	-	22	7	-	-	29	-	6	-	5	4	-	15
Japan	7	-	-	-	-	-	7	4	-	-	-	-	-	4
Vietnam	-	2	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	-	1
Total	**15**	**2**	**28**	**7**	**-**	**1**	**53**	**13**	**47**	**-**	**5**	**4**	**-**	**69**

International orders at $27 billion

In contrast to Greek orders, global shipbuilding activity moved at a subdued pace in the first quarter of 2023, marking a year-on-year decline. Specifically, between January - April 2023, contracts were signed internationally for the construction of a total of 368 ships of all types, of a total capacity of 8.2 million cgt and 21.8 million dwt, and an estimated value of $26.9 billion. In the corresponding period in 2022, orders had been placed for 650 ships, worth $42.4 billion.

According to George Moundreas analysts, "the market continues to be characterized by increased prices, depletion of berth availability in shipyards, which now offer deliveries for the first half of 2027 on certain ship types (gas carriers, containerships), and uncertainty surrounding available alternative fuel technologies. These are factors that continue to bear a negative impact on attracting investment, with orders still on a declining trajectory since the second quarter of 2022."

Investment interest around the world is mainly focused on tanker orders, with the sector showing a large increase compared to the corresponding period in 2022; containerships have also registered significant interest in spite of the downward trend of the charter market. These two industries together account for 53% of orders so far in 2023 in cgt terms, and for 58% in dwt terms.

> **"Globally, in the period January-April 2023, orders have been placed for more than 100 tankers of all sizes, with a total capacity of 7.3 million dtw**

"Demand for newbuild tankers has increased significantly, continuing the trend seen in the fourth quarter of 2022, but the overall number remains well below 2021 orders. Shipowners are attracted by the historically low level of the order book of the industry which is at about 4% of the existing fleet with a declining trend as deliveries outpace new orders, increased demand mainly for petroleum products, as well as the effects caused by Russia's invasion of the Ukraine with the subsequent increase in ton-miles," the analysts explained.

The result was that orders have been placed for more than 100 tankers of all sizes, with a total capacity of 7.3 million dwt, between January and April 2023.

In addition, a significant number of orders are recorded for liquefied natural gas (LNG/LPG) vessels. There is major interest in LNG carriers - albeit at lower levels compared to 2022 - despite the fact that shipbuilding prices have climbed to record highs, and shipyard delivery slots have been closed until the second half of 2026. On the other hand, the LPG carrier market is seeing a rise in orders.

"The interest shown by shipowners is in response to the growing demand for seaborne natural gas transportation, and market estimates that there will be enhanced demand for such vessels from 2026 onwards. According to statistics, the orderbook of LNG carriers accounts for approx. 50% of the active fleet. The high demand for these vessels, combined with the corresponding fervor for newbuild containerships has led shipyards to consider ways to increase capacity in order to increase production volume," George Moundreas & Company SA executives pointed out ■

H.E.C.
HELLENIC ENVIRONMENTAL CENTER S.A

GREEN PORTS PIRAEUS · GREEN PORTS GIBRALTAR · GREEN PORTS HAMBURG · GREEN PORTS MALTA

PORT RECEPTION FACILITIES
WASTE MANAGEMENT • ALTERNATIVE FUELS

3 million
TONS
of collected and
treated oily waste

320.000
TONS
of oily waste collected
and treated annually

150.000
TONS
of CO2 emissions
avoided annually

70
PORTS

BUSINESS AREAS

- PORTS
- SHIPPING
- INDUSTRIAL UNITS
- OIL PLATFORMS
- REFINERIES







ISO 9001 · ISO 14001 · ISO 45001 · ISO 16304 · EMAS Performance, Credibility, Transparency · MEMBER HELMEPA · EUROSHORE SUSTAINABLE SHIP WASTE SOLUTIONS

hec.gr



Ταξιδεύουμε μαζί
γρήγορα & άνετα

Σε **50** λιμάνια, **400** διασυνδέσεις στο Αιγαίο & στην Κρήτη

@seajets
seajetsgr
SeaJets
Seajets

SEAJETS

Ο μεγαλύτερος στόλος ταχύπλοων παγκοσμίως