

Σεπτέμβριος 2021-Φεβρουάριος 2022

«Πρίμα»

Ενημερωτικό Newsletter – Τεύχος 2



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΕΝΩΣΗ
ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ**

**ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ • ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ • ΑΝΤΙΡΡΥΠΑΝΤΙΚΩΝ
ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΥΠΕΡΑΚΤΙΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ**

Περιεχόμενα

1. Μήνυμα Προέδρου – Editorialσελ.3 - 4
2. Έκτακτη Επικαιρότητα: Αναπτυξιακός Νόμος- Ωρολογιακή βόμβα..... σελ.5-10
3. Εσωτερική επικαιρότητα – Τα Νέασελ.11-27
4. Νέα από το Εξωτερικόσελ.28-33
5. Άποψησελ.34-36
6. Οικονομίασελ.37-44
7. Μελέτες – Έρευνεςσελ.46-47
8. Θυμόμαστεσελ.48- 49
9. Photo Galleryσελ.50
10. Πηγές – Σχετικά linksσελ.51

1. Μήνυμα Προέδρου - Editorial

Αγαπητές και αγαπητοί, Φίλες και φίλοι,

Αρχικά θα ήθελα να ευχηθώ σε όλες και όλους το 2022 να είναι μία χρονιά με υγεία, μακριά πλέον από τις τραγικές συνέπειες της πανδημίας που απειλεί την ανθρωπότητα, αγάπη, χαρά και φυσικά καλές θάλασσες.

Είναι χαρά αλλά και τιμή μου να σας καλωσορίσω στην δεύτερη έκδοση του «Πρίμα», του ενημερωτικού δελτίου της Ένωσης. Μία προσπάθεια, σε πείσμα των καιρών, να μοιραζόμαστε μαζί σας τακτικά τα νέα των μελών μας, του κλάδου εντός και εκτός των συνόρων της χώρας, της οικονομίας αλλά και να φιλοξενούμε απόψεις, έρευνες και μελέτες για τον κλάδο και τη ναυτιλία. Σε αυτό το δεύτερο τεύχος επιτρέψτε μου να αναφερθώ στο θέμα της ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

Στη χώρα μας έστω και καθυστερημένα το καλοκαίρι που μας πέρασε μέσα από διαβούλευση το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής πολιτικής προχώρησε σε Προεδρικό διάταγμα το οποίο εκσυγχρονίζει και εναρμονίζει το εθνικό θεσμικό πλαίσιο με τα διεθνή πρότυπα των Αναγνωρισμένων Οργανισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (391/2009) και του ΙΜΟ. Στο σύνολο τους οι εμπλεκόμενοι φορείς (πλοιοκτήτες ρυμουλκών, σωματείο πληρωμάτων, πλοηγοί, κλάδος επιθεώρησης εμπορικών πλοίων, κλπ.) συμμετείχαν και συμφώνησαν και με τον εκσυγχρονιστικό χαρακτήρα αλλά και την αναγκαιότητα εφαρμογής του, καταθέτοντας και τις προτάσεις τους. Δεδομένου πως η επόμενη τουριστική περίοδος πλησιάζει και όπως όλα δείχνουν αναμένεται ιδιαίτερα έντονη, έτοιμη να καταρρίψει πολλαπλά ρεκόρ, η αναβάθμιση των υπηρεσιών ναυσιπλοΐας είναι άμεση ανάγκη κρίσιμης σημασίας από τη στιγμή που ακόμα δεν έχουν προχωρήσει οι νομοθετικές πρωτοβουλίες του υπουργείου.

Ήδη τα περισσότερα από τα κριτήρια ασφάλειας και αναβάθμισης εφαρμόστηκαν με επιτυχία στις ρυθμίσεις ασφάλειας που τέθηκαν στους κανονισμούς των ΕΛΠΕ στη Θεσσαλονίκη και στην Ελευσίνα το 2012 και το 2017. Είναι καιρός πλέον να σταματήσουμε να αδικούμε τους εαυτούς μας. Γιατί και κυρίαρχη παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη είναι η χώρα αλλά και τεράστια εμπειρία και τεχνογνωσία διαθέτουν οι ελληνικές ναυαγοσωστικές εταιρίες. Όπως κάθε ηγέτης όμως, σήμερα περισσότερο από ποτέ, πρέπει να διαθέτουμε ένα νέο σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο για υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στους τομείς της ρυμούλκησης, της επιθαλάσσιας αρωγής, της ναυαγίαίρεσης και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αντίστοιχες του επιπέδου της ναυτιλίας μας.

Σήμερα περισσότερο από ποτέ, χρειαζόμαστε ένα νέο σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο για υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στους τομείς της ρυμούλκησης, της επιθαλάσσιας αρωγής, της

Σεπτέμβριος 2021-Φεβρουάριος 2022

ναυαγιαίρεσης και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αντίστοιχες του επιπέδου της κορυφαίας παγκοσμίως Ναυτιλίας που διαθέτουμε. Οι εταιρίες μέλη της Ένωσης στηρίζουν αυτήν την προσπάθεια εκσυγχρονισμού του πλαισίου ανακοινώνοντας πρόσφατα επενδύσεις άνω των 120 εκ. ευρώ. Επενδύσεις στρατηγικής σημασίας για τη χώρα και ως τουριστικό προορισμό και ως παγκόσμιο εμπορευματικό κόμβο. Είναι ένα εθνικό στοίχημα, για μία από τις μεγαλύτερες ναυτικές δυνάμεις παγκοσμίως και χρειάζεται να το πετύχουμε!

Φίλες και φίλοι, ελπίζω να βρείτε ενδιαφέρουσα τη δεύτερη έκδοση μας και όλα να πηγαίνουν «Πρίμα» για όλους!

Με εκτίμηση,



Ο Πρόεδρος,

Πάυλος Ξηραδάκης

Περιεχόμενα ◀

Έκτακτη Επικαιρότητα « Αναπτυξιακός Νόμος - Ωρολογιακή βόμβα»

Ένα θέμα που απασχόλησε τον ναυτιλιακό κλάδο και την επικαιρότητα ήταν η άρνηση της κυβέρνησης και του Υπουργείου Ανάπτυξης στο αίτημα της Ένωσης να συμπεριληφθεί ο κλάδος στον «Αναπτυξιακό Νόμο -Ελλάδα Ισχυρή Ανάπτυξη». Για αυτό το λόγο στην θεματική αυτή καλύπτουμε τις δράσεις που έγιναν με αναλυτικές αναφορές και την ανακοίνωση που εξέδωσε η Ένωση.



Η Ελληνική Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών, Ναυαγοσωστικών, Αντιρρυπαντικών

& Πλοίων Υποστήριξης Υπεράκτιων Εγκαταστάσεων: **Δεν ανταποκρίθηκε η κυβέρνηση και το Υπουργείο Ανάπτυξης στο αίτημα της Ένωσης να συμπεριληφθεί ο κλάδος στον «Αναπτυξιακό Νόμο -Ελλάδα Ισχυρή Ανάπτυξη».**

15 Φεβρουαρίου 2022. Η Ελληνική Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών, Ναυαγοσωστικών, Αντιρρυπαντικών & Πλοίων Υποστήριξης Υπεράκτιων Εγκαταστάσεων από την πρώτη στιγμή υποστήριξε και προώθησε δυναμικά και με υψηλή ένταση **σε πολιτικό και επικοινωνιακό επίπεδο με συνεχείς ενέργειες** την πρόβλεψη να υπάρχει η δυνατότητα ενισχύσεων των επενδυτικών σχεδίων στον κλάδο εξοπλισμού πλωτών μέσων παροχής υπηρεσιών υποστήριξης λιμένων (γερανοί, ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, απορρυπαντικά κλπ.) στο νέο Αναπτυξιακό Νόμο, σύμφωνα και με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό. Παρά τις επανειλημμένες προσπάθειες, τη διαρκή επικοινωνία με την ηγεσία του αρμόδιου Υπουργείου αλλά και την έντονη δημοσιότητα του θέματος **αυτό δεν επετεύχθη λόγω της άρνησης του Αναπληρωτή Υπουργού Ανάπτυξης κ. Ν. Παπαθανάση και της Πολιτικής Ηγεσίας του Υπουργείο Ανάπτυξης συνολικά.**

Σεπτέμβριος 2021-Φεβρουάριος 2022

Συγκεκριμένα στο πλαίσιο της συζήτησης και ψηφοφορίας του αναπτυξιακού νόμου παρενέβησαν υπέρ του αιτήματος της Ένωσης οι παρακάτω βουλευτές της κυβέρνησης-και της αντιπολίτευσης:



Αλεξιάδης Τρύφωνας,
Βουλευτής Β' Πειραιώς-
ΣΥΡΙΖΑ-Π. Σ.



Βολουδάκης Μανούσος,
Βουλευτής Χανίων –
ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



Γίκας Στέφανος,
Βουλευτής Κέρκυρας –
ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



Δρίτσας Θεόδωρος,
Βουλευτής Α' Πειραιώς -
ΣΥΡΙΖΑ-Π. Σ.



Κουρουμπλής Παναγιώτης ,
Βουλευτής Β2.Δυτ.Τομέα Αθηνών
ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΣ



Μαμουλάκης Χάρης,
Βουλευτής Ηρακλείου-
ΣΥΡΙΖΑ-Π. Σ.



Μαρκόπουλος Δημήτριος,
Βουλευτής Β' Πειραιώς-
ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



Μπουτσικάκης Χριστόφορος,
Βουλευτής Α' Πειραιώς
& Νήσων- ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



Φόρτωμας Φίλιππος
Βουλευτής Κυκλάδων,
ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Παρέμβαση έκανε και ο **Πρόεδρος του ΕΒΕΠ, κ. Βασίλης Κορκίδης** με επιστολή στους αρμόδιους **Υπουργούς Ανάπτυξης και Επενδύσεων, κ. Άδωνι Γεωργιάδη και κ. Νίκο Παπαθανάση**, καθώς και στον Πρόεδρο και τα μέλη της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής.

Πληθώρα δημοσιευμάτων αναφέρθηκαν στις εμπεριστατωμένες θέσεις της **Ένωσης** για τον αναπτυξιακό νόμο ενώ παράλληλα δόθηκαν συνεντεύξεις από τον **Πρόεδρο κ. Παύλο Ξηραδάκη** σε ραδιοφωνικές εκπομπές:

Ραδιοφωνικές εκπομπές

“Σημείο Αναφοράς , με επίκεντρο τις Κυκλάδες” με την **Χαρά Καπότου – FM 101,1 Kyklades**

“Πρωινή πτήση” με τον **Τηλέμαχο Σαντοριναίο – Parapolitika fm**

“Ξεμνά και Ταπεινά” με τους **Γιώργο Κακούση και Δημήτρη Πετρόπουλο – Arlha**

“Στο στόμα του Νίκου” με τον **Νίκο Υποφάντη – ΣΚΑΙ fm**

“Στο στόμα του Νίκου” με τον **Νίκο Υποφάντη – ΣΚΑΙ fm**

Αρθρογραφία

- [Να το δούμε λίγο πιο προσεκτικά: Δημοκρατία](#)
- [Αναπτυξιακός νόμος για λίγους και ισχυρούς Η ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΚΤΩΝ](#)
- [Να ενταχθούν τα ρυμουλκά στον αναπτυξιακό Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ](#)
- [Τι ζητάνε οι πλοιοκτήτες ρυμουλκών ΤΑ ΝΕΑ](#)
- [Επίθεση Βουλευτών της ΝΔ για τον αναπτυξιακό ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΣΑΒΒΑΤΟΥ](#)

Σεπτέμβριος 2021-Φεβρουάριος 2022

- [Πλήγμα για την ναυτιλιακή βιομηχανία ό νέος αναπτυξιακός νόμος ΕΣΤΙΑ](#)
- [Τα σημεία των καιρών και οι χαμένες ευκαιρίες για την αντιμετώπισή τους ot.gr](#)

Αναλυτικά για τις ενέργειες που έγιναν θα δείτε [εδώ](#)



Εικόνα 1 και 2 Συναντήσεις του ΔΣ της Ένωσης με βουλευτές του ελληνικού κοινοβουλίου



Ελληνική Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών, Ναυαγοσωστικών Αντιρρυπαντικών & Πλοίων Υποστήριξης Υπεράκτιων Εγκαταστάσεων: Ωρολογιακή βόμβα ο «Αναπτυξιακός Νόμος» για την “ασφαλή ναυσιπλοΐα” στις ελληνικές θάλασσες

19 Ιανουαρίου 2022. Ανακοίνωση : «Με αφορμή την ψήφιση του πολυνομοσχεδίου «Αναπτυξιακός Νόμος – Ελλάδα Ισχυρή Ανάπτυξη» η **Ελληνική Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών, Ναυαγοσωστικών, Αντιρρυπαντικών & Πλοίων Υποστήριξης Υπεράκτιων Εγκαταστάσεων** εξέφρασε την ισχυρή αντίθεσή της αλλά και την έντονη ανησυχία της για τις καταστροφικές συνέπειες που θα υπάρξουν τόσο στον κλάδο καθώς και στις συνθήκες ασφαλούς ναυσιπλοΐας στις ελληνικές θάλασσες καθώς εξαιρείται από το Σχέδιο Νόμου η δυνατότητα ενισχύσεων των επενδυτικών σχεδίων στον κλάδο εξοπλισμού πλωτών μέσων παροχής υπηρεσιών υποστήριξης λιμένων (γερανοί, ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, απορρυπαντικά κλπ.). **Γεγονός το οποίο αντίκειται και στον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/1084 της**

Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 14ης Ιουνίου 2017 «για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 όσον αφορά τις ενισχύσεις για τις λιμενικές και αερολιμενικές υποδομές», με τον οποίο επιτρέπεται στο εξής η χρηματοδότηση συγκεκριμένων ιδιωτικών επενδύσεων, με κύριο στόχο τη βελτίωση της προστασίας του περιβάλλοντος.

Τη στιγμή μάλιστα που η αναβάθμιση της χώρας ως παγκόσμιος εμπορευματικός και τουριστικός προορισμός είναι ένα κρίσιμο Εθνικό στοίχημα, αλλά και ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, κύριος Κυριάκος Μητσοτάκης, έχει θέσει τις πράσινες μεταφορές και την προστασία του περιβάλλοντος ως προτεραιότητα, η πολιτική ηγεσία του αρμόδιου Υπουργείου με το συγκεκριμένο Σχέδιο Νόμου - σε μία αντικοινωνική και αποεπενδυτική λογική - κωφεύει, ναρκοθετώντας τη διασφάλιση της ασφαλούς και περιβαλλοντικά καθαρής ναυσιπλοΐας για τις ελληνικές θάλασσες αλλά και τους ελληνικούς λιμένες.

Στο πλαίσιο της διαβούλευσης για το πολυνομοσχέδιο η Ένωση έχει ήδη καταθέσει εμπειριστατωμένες προτάσεις όπου και με βάση το Ενωσιακό Δίκαιο γίνεται σαφές ότι πλέον παρέχεται όχι μόνο η δυνατότητα, αλλά και η καθοδήγηση και παρότρυνση προς τα κράτη μέλη, να ενισχύσουν ιδιωτικές επενδύσεις σε τομείς όπως τα ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, αντιρρυπαντικά και λοιπά πλοία παροχής υπηρεσιών υποστήριξης λιμένων, τόσο για λόγους προστασίας του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης ζωής, όσο και για τη διευκόλυνση των ευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών.

Αξίζει αν σημειωθεί πως οι ανάγκες μεταφοράς προϊόντων και εμπορευμάτων τα τελευταία χρόνια έχουν πολλαπλασιαστεί και σε συνδυασμό με τη γεωγραφική θέση της χώρας καθιστούν τις ελληνικές θάλασσες έναν διεθνή κόμβο.

Συγκεκριμένα από τα στοιχεία και μόνο για τον Πειραιά, του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας και τέταρτου στην Ευρώπη (2020), η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων για το 2020 (5.437.477), παρά την πανδημία, ήταν πολύ κοντά στα επίπεδα του 2019 (5.648.056) και σαφώς υψηλότερη από το 2018 (4.907.913). Ταυτόχρονα και σε επίπεδο τουριστικής κίνησης ήδη το 2021 η επανεκκίνηση της κρουαζιέρας επετεύχθη σε ποσοστό 60% του 2019 (αριθμός κρουαζιερόπλοιων) ενώ για το 2022, βάσει και των προκρατήσεων, αναμένεται αύξηση 18% στον Πειραιά, με περισσότερα από 700 κρουαζιερόπλοια να καταφθάνουν όταν το 2019, προ πανδημίας, οι αντίστοιχες αφίξεις ήταν 622.

Επιπλέον, σύμφωνα και με τα σχετικά ετήσια στοιχεία (ελληνική υπηρεσία διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων) ναυτικών συμβάντων η αυξητική τάση είναι ξεκάθαρη, καθώς ακόμα και το 2020 (εν μέσω πανδημίας με ιδιαίτερα μειωμένη κίνηση) τα ναυτικά συμβάντα ήταν 631, 19% περισσότερα από το 2019 (531), το 2018 ήταν 471, το 2017 458 και το 2016 μόλις 400. Ναυτικά περιστατικά τα οποία κοστίζουν στους εργαζομένους, στις επιχειρήσεις, στο περιβάλλον και απειλούν κάθε χρόνο τα νησιά μας..

Σε αυτό ακριβώς το πλαίσιο οι επενδύσεις για την ναυπήγηση σύγχρονων ρυμουλκών, απορρυπαντικών αλλά και για ναυαγοσωστικών ώστε να μπορούν να καλύψουν τις σύγχρονες ανάγκες των χωρικών υδάτων της χώρας είναι ζωτικής σημασίας για την προστασία των νησιών και των θαλασσών μας από ναυτικά ατυχήματα και τις τραγικές περιβαλλοντικές και οικονομικές συνέπειες τους.

Ταυτόχρονα οφείλουμε να σημειώσουμε πως εκπέμπεται το απολύτως λάθος μήνυμα για την ανάπτυξη του κλάδου και της Ναυτιλίας αλλά και την προσέλκυση οποιασδήποτε επενδυτικής προσπάθειας καθώς η συντριπτική πλειοψηφία των σύγχρονων αυτών πλωτών μέσων κατασκευάζονται στα Ελληνικά ναυπηγεία. Η μη ένταξη των επενδύσεων αυτών στον «Αναπτυξιακό Νόμο» απειλεί χιλιάδες θέσεις εργασίας αλλά και σημαντικά κεφάλαια για τα Ελληνικά Ναυπηγεία.

Επιπλέον, την ίδια στιγμή που η Τουρκία προχωράει στη ναυπήγηση 8 νέων σύγχρονων ρυμουλκών - ναυαγοσωστικών σκαφών, με στόχο την κάλυψη του Αιγαιακού θαλάσσιου χώρου, η χώρα μας, με τη συγκεκριμένη πολιτική επιλογή, αρνείται, πέραν κάθε λογικής, να ενθαρρύνει την επένδυση ιδιωτικών κεφαλαίων σε σύγχρονα και εξελεγμένα ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά και αντιρρυπαντικά πλοία, ελαχιστοποιώντας τις εθνικές δυνατότητες θαλάσσιας αρωγής και θέτοντας σε κίνδυνο ακόμα και την Εθνική κυριαρχία.

Έχουμε καταθέσει την πρόταση μας να προβλεφθεί ρητά στο Σχέδιο Νόμου η δυνατότητα ενισχύσεων των επενδυτικών σχεδίων στον κλάδο προάγοντας την ασφάλεια αλλά και την προστασία των λιμένων και θαλασσών μας και αξιοποιώντας την κορυφαία θέση παγκοσμίως της Ελληνικής Ναυτιλίας. Από την πλευρά της όμως η Πολιτεία κωφεύει, επιμένοντας σε προσχηματικούς διαλόγους αγνοώντας τους κινδύνους αλλά και τους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς διακυβεύοντας τη στήριξη της ελληνικής οικονομίας, ναυτιλίας αλλά και της περιβαλλοντικής προστασίας των θαλασσών και ακτών μας.

Καλούμε τους αρμόδιους, Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων, κύριο Άδωνι Γεωργιάδη, και Αναπληρωτή Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων, κύριο Νικόλαο Παπαθανάση, να απαντήσουν για ποιο λόγο αγνοούν την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία και ναρκοθετούν το Εθνικό Στοιχείο της ανάπτυξης μίας ασφαλούς και περιβαλλοντικά πράσινης ναυσιπλοΐας αλλά και ενός εμπορευματικού και τουριστικού κόμβου διεθνών προδιαγραφών. Η Πολιτεία οφείλει να λειτουργήσει με υπευθυνότητα προωθώντας ένα «Αναπτυξιακό Νομοσχέδιο» το οποίο θα ενθαρρύνει τις επενδύσεις στην ασφαλή, και περιβαλλοντικά και οικονομικά, ναυσιπλοΐα στη χώρα.»

Περιεχόμενα ◀

2. Εσωτερική Επικαιρότητα – Τα Νέα



Γ. Πατέρας: Ανάγκη για ανανέωση του στόλου με zero carbon πλοία

14 Σεπτεμβρίου 2021. Την ανάγκη ανανέωσης του ελληνικού στόλου των πλοίων, λόγω των προστίμων που θα επιβάλλει η ΕΕ για το αποτύπωμα άνθρακα (carbon footprint) επισήμανε ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, **κ. Γεώργιος Πατέρας**, μιλώντας σε εκδήλωση στο περίπτερο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στην 85η ΔΕΘ. Πρόσθεσε, δε, ότι «η αντικατάσταση με πλοία που δεν θα χρησιμοποιούν άνθρακα (zero carbon), αλλά υδρογόνο θα στοιχίσει 11 δισ. ευρώ. Τα επόμενα βήματα είναι η εκπόνηση του business plan και η κατασκευή του πρώτου πλοίου, που θα δείξει ότι η ιδέα είναι υλοποιήσιμη».



Επιχειρηματικά Βραβεία «Θαλής ο Μιλήσιος – 200 χρόνια Ελλάδα»: Βράβευση του καπετάν Παναγιώτη Τσάκου

16 Σεπτεμβρίου 2021. Για τη συνολική του προσφορά στο ελληνικό επιχειρείν και στο κοινωνικό σύνολο, βραβεύτηκε ο Έλληνας εφοπλιστής **καπετάν Παναγιώτης Τσάκος** από τα 3α Επιχειρηματικά Βραβεία «**Θαλής ο Μιλήσιος – 200 χρόνια Ελλάδα**», που πραγματοποιήθηκαν στην αίθουσα Φίλων Μουσικής στο Μέγαρο Μουσικής Θεσσαλονίκης.

Το βραβείο απένειμε **ο Υπουργός Ναυτιλίας, κ. Γιάννης Πλακιωτάκης**, ο οποίος μεταξύ άλλων επεσήμανε ότι: «Είναι επιβεβλημένο να βραβεύουμε επιχειρήσεις και επιχειρηματίες, που με την καθημερινή τους δράση και παρουσία, προωθούν και υπηρετούν τη σταθερή ανάπτυξη, την καινοτομία και την κοινωνική συνοχή».

Αναφερόμενος στον βραβευθέντα **καπετάν Παναγιώτη Τσάκο** σημείωσε ότι πρόκειται για «έναν από τους σημαντικότερους Έλληνες πλοιοκτήτες και εφοπλιστές της παγκόσμιας ναυτιλίας που τιμά όχι μόνο την ελληνική εμπορική ναυτιλία, αλλά τιμά κυρίως και ταυτόχρονα την ελληνική ναυτοσύνη».



Propeller Club: Στο πηδάλιο του Propeller Club για δεύτερη συνεχόμενη φορά ο Κωστής Φραγκούλης

17 Σεπτεμβρίου 2021. Εξελέγη η νέα διοικούσα επιτροπή για το **Propeller Club Πειραιά**, με τον **κ. Κωστή Φραγκούλη** να συνεχίζει για δεύτερη θητεία από τη θέση του προέδρου. Στο πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο εξελέγη και η νέα Διοικούσα Επιτροπή του **Propeller Club Πειραιά** για τη διετία Σεπτέμβριος 2021- Σεπτέμβριος 2023. Συνολικά 11 από τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου υπήρξαν ήδη κυβερνήτες της προηγούμενης διετίας, ενώ στην ομάδα προστέθηκαν πέντε νέοι κυβερνήτες.

Ο πρώτος εκλεγμένος, με 248 ψήφους από τους 309 που ψηφίστηκε ήταν ο **κ. Κωστής Φραγκούλης**, ο οποίος ανέλαβε για δεύτερη φορά την Προεδρία του **Propeller Club Πειραιά**.

Η νέα Διοικούσα Επιτροπή με 2ετή θητεία είναι η εξής:

- Πρόεδρος: κ. Κωστής Φραγκούλης
- Α' Αντιπρόεδρος: κ. Χρήστος Τιμαγένης
- Β' Αντιπρόεδρος: κ. Γιάννης Μπελούσης
- Γενική Γραμματέας: κ. Δανάη Μπεζαντάκου
- Ταμίας: κ. Δημήτρης Βασιλάκος

Οι υπόλοιποι 11 Κυβερνήτες του νέου Διοικητικού Συμβουλίου είναι με αλφαβητική σειρά οι : κ. Μιχάλης Δαλακούρας, κ. Δημήτρης Δημητριάδης, κ. Δωροθέα Ιωάννου, κ. Γιώργος Καλλιάνης, κ. Γιάννης Κοτζιάς, κ. Ιωάννης Λαγούδης, κ. Γιώργος Μαργαρώνης, κ. Ειρήνη Νοτιά, κ. Κατερίνα Σταθοπούλου, κ. Γιώργος Τεριακίδης, κ. Άκης Τσιριγκάκης.



XRTC :Πάνω από 185 δισ. δολάρια το χαρτοφυλάκιο των ναυτιλιακών τραπεζών στο Poseidon Principles

24 Σεπτεμβρίου 2021. Στη δυναμική που παρουσιάζεται στην χρηματοδότηση της ναυτιλίας, εστίασε ο διευθύνων σύμβουλος της **XRTC κ. Γιώργος Ξηραδάκης** στο πλαίσιο συζήτησης που συντόνισε με θέμα : Τα επόμενα βήματα της Ναυτιλίας στην διαχείριση, την Χρηματοδότηση και τις Επενδύσεις, στο 12ο Ναυτιλιακό Συνέδριο της Ύδρας.

Αναφέρθηκε στα **Poseidon Principles** τα οποία είναι μια σύμπραξη που δημιουργήθηκε από τους ηγέτες χρηματοδότες της ναυτιλιακής βιομηχανίας και η οποία ελέγχει αν οι ναυτιλιακές

εταιρίες- πελάτες συμμορφώνονται με τους κανονισμούς του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Τόνισε, ότι ξεκίνησαν από την Ευρωπαϊκή πλευρά το 2019 με τις ηγέτιδες ναυτιλιακές τράπεζες **Citi, Societe Generale και DNB** σε συνεργασία με τις κορυφαίες πλοιοκτήτριες εταιρίες **A.P. Moller Maersk, Cargill, Euronav, Gram Car Carriers**, και την υποστήριξη των **Lloyd's Register, Watson Farley & Williams, Global Maritime Forum, Rocky Mountain Institute και University College London Energy Institute**. Σημείωσε δε ότι στους υπογράφοντες της σχετικής συμφωνίας, συγκαταλέγονται 27 μεγάλες τράπεζες. Οι επτά από αυτές αντιπροσωπεύουν περίπου 185 δισ. δολάρια ναυτιλιακής χρηματοδότησης. Σημειώνεται ότι οι 40 κορυφαίες τράπεζες στη παγκόσμια ναυτιλιακή χρηματοδότηση έχουν συνολικό χαρτοφυλάκιο ύψους 294 δισ. δολαρίων, σύμφωνα με τα στοιχεία της **Petrofin** από τα τέλη του 2019.



ΙΜΟ: Στροφή στο υδρογόνο για καύσιμο πλοίων από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα

30 Σεπτεμβρίου 2021. Το καύσιμο του μέλλοντος είναι το υδρογόνο. Αυτή ήταν η σαφής κατεύθυνση του **Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού-ΙΜΟ** όπως προέκυψε από τις συζητήσεις που πραγματοποιήθηκαν στο Λονδίνο στο πλαίσιο του Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτιλίας. Από την πλευρά των πλοιοκτητών υπήρξε έντονος προβληματισμός για τους τύπους πλοίων που θα πρέπει να ναυπηγήσουν τα προσεχή χρόνια αφού κανείς δεν γνωρίζει ποιο θα είναι το καύσιμο του... μέλλοντος. Όπως σχολίασαν οι πλοιοκτήτες, «Δεν ξέρουμε για ποιόν τύπο πλοίου να δώσουμε παραγγελίες ναυπήγησης. Τώρα κυρίαρχο ως εναλλακτικό καύσιμο είναι το LNG όμως όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις στο Συνέδριο του ΙΜΟ, σε λίγα χρόνια θα είναι ήδη ξεπερασμένο και πάμε για υδρογόνο. Το LNG είναι καύσιμο γέφυρα για τη μετάβαση στο υδρογόνο. Κανείς όμως δεν μπορεί να μας διαβεβαιώσει για αυτό». Σύμφωνα με τις συζητήσεις στον ΙΜΟ για τα βιοκαύσιμα δεν υπάρχει μέλλον αφού είναι δύσκολη η τροφοδοσία πλοίων σε μεγάλη κλίμακα, ενώ η χρήση μπαταρίας θα είναι για μικρά πλοία. Ο **κ. Θ. Βενιάμης** έχει πει ότι το EU ETS είναι ασύμβατο με τον παγκόσμιο χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και με τον τρόπο λειτουργίας της ναυτιλίας.

Πριν από δύο χρόνια ο **κ. Γιώργος Προκοπίου** είχε δηλώσει για το LNG: «Το LNG δεν αποτελεί λύση. Δεν πρόκειται να παραγγείλω πλοίο που θα καταναλώνει LNG». Ενώ όμως η χρήση του LNG ικανοποιεί τους πρόσφατους κανονισμούς εκπομπών οξειδίων του θείου και αζώτου, στο μείζον ζήτημα της υπερθέρμανσης του πλανήτη ο **κ. Πάνος Ζαχαριάδης**, τεχνικός διευθυντής της εταιρίας Atlantic Bulk Carriers, έχει διατυπώσει μία διαφορετική άποψη βασιζόμενος τόσο

Σεπτέμβριος 2021-Φεβρουάριος 2022

στην τεχνογνωσία που έχει, όσο και σε νέες μελέτες, πανεπιστημίων και ινστιτούτων. Άποψη που δικαιολογεί τη στροφή προς το υδρογόνο της διεθνούς Ναυτιλίας.

«Οι επιδόσεις του LNG είναι χειρότερες από τα σημερινά ευρέως χρησιμοποιούμενα συμβατικά καύσιμα όπως για παράδειγμα το ντίζελ». Και επεξηγεί: «Το LNG αποτελείται κατά 95,98% από μεθάνιο. Σύμφωνα με παλαιότερες μελέτες όταν το μεθάνιο διαρρέει στην ατμόσφαιρα, είναι 25 φορές χειρότερο από το διοξείδιο του άνθρακα. Δηλαδή ένα λίτρο μεθανίου θερμαίνει την ατμόσφαιρα 25 φορές παραπάνω από ένα λίτρο CO₂. Πιο πρόσφατες μελέτες όμως δείχνουν ότι η επίδραση αυτή του μεθανίου είναι πολύ χειρότερη. Δεν είναι απλά 25 φορές χειρότερο από το διοξείδιο του άνθρακα (CO₂), όπως συνήθως λέγεται, αλλά 86 φορές χειρότερο σε ορίζοντα 20ετίας. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) και ο Πρόεδρος της, **κ. Θεόδωρος Βενιάμης** έχουν εκφράσει τη θέση ότι οι προτάσεις αποσκοπούν στην επιτάχυνση της ενεργειακής μετάβασης του κλάδου σε καθαρότερα καύσιμα. Ωστόσο σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να διασφαλιστούν η αποτελεσματικότητα των προβλεπόμενων κανόνων ως προς την επίτευξη πραγματικής μείωσης των εκπομπών και η βιωσιμότητα του ναυτιλιακού τομέα. Σύμφωνα με την ΕΕΕ, ως περιφερειακό αγορακεντρικό μέτρο, το EU ETS είναι ασύμβατο με τον παγκόσμιο χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και με τον τρόπο λειτουργίας της ναυτιλίας, ενώ υπονομεύει σοβαρά τις συνεχιζόμενες διεθνείς προσπάθειες και διαπραγματεύσεις για την απανθρακοποίηση του τομέα. Ένα σύστημα εμπορίας εκπομπών είναι ανεφάρμοστο για τις χιλιάδες ναυτιλιακές μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜμΕ) που απαρτίζουν το μεγαλύτερο μέρος του κλάδου». Για την πρόταση Fuel EU Maritime, ο **κ. Θεόδωρος Βενιάμης** σχολίασε: «Αντί να επιβάλει την υποχρέωση στους προμηθευτές καυσίμων, όπως συμβαίνει σε άλλους κλάδους των μεταφορών, καθιστώντας τους υπεύθυνους για την ένταση άνθρακα του καυσίμου που παρέχουν στα πλοία, οι υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στοχοποιούν άδικα και αδικαιολόγητα τα πλοία και τους διαχειριστές τους, οι οποίοι δεν μπορούν να θεωρηθούν υπεύθυνοι για την ποιότητα ή τη διαθεσιμότητα καυσίμων καθορισμένων προδιαγραφών. Χωρίς σημαντικές επενδύσεις στην έρευνα και ανάπτυξη από εμπλεκόμενους φορείς εκτός τομέα, όπως κατασκευαστές μηχανών, παραγωγούς καυσίμων και προμηθευτές ενέργειας, η ναυτιλιακή βιομηχανία θα παραμείνει εξαρτημένη από τον άνθρακα».



Παγκόσμια Ημέρα Ναυτιλίας :Μηνύματα του Γ.Πλακιωτάκη και του Θ. Βενιάμη

30 Σεπτεμβρίου 2021. Με την ευκαιρία του εορτασμού της Παγκόσμιας Ημέρας Ναυτιλίας, που έχει θεσμοθετηθεί σε αναγνώριση της σημασίας της ναυτιλίας για το παγκόσμιο εμπόριο ο **Πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ), κ. Θεόδωρος Βενιάμης**, δήλωσε:

«Η ελληνόκτητη ναυτιλία χαιρετίζει όλους τους ναυτικούς, που υπηρετούν στα πλοία της ανά τον κόσμο, Έλληνες αλλά και κάθε εθνικότητας, αξιωματικούς και πληρώματα, και τους εύχεται καλές θάλασσες στα ταξίδια τους. Η ΕΕΕ, προσηλωμένη στην προώθηση της ασφάλειας των ναυτικών μας, που αποτελεί ουσιώδη προϋπόθεση και για την ομαλή διεξαγωγή των θαλάσσιων μεταφορών, απευθύνει εκ νέου έκκληση στους έχοντες αρμοδιότητα διεθνώς να αναγνωρίσουν στους ναυτικούς το καθεστώς «ουσιώδους εργαζομένου», διευκολύνοντας τις μετακινήσεις τους από και προς τα πλοία και θέτοντας σε προτεραιότητα τον εμβολιασμό τους κατά του COVID-19. Θα ήθελα, επίσης, να επαναλάβω ότι η αναβίωση της ναυτοσύνης αποτελεί άμεση προτεραιότητα της ναυτιλιακής μας κοινότητας, προκειμένου να διαφυλάξουμε την τεχνογνωσία και τη ναυτική μας παράδοση».

Μήνυμα, με αφορμή τον εορτασμό της Παγκόσμιας Ημέρας Ναυτιλίας, απεύθυνε **ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Γιάννης Πλακιωτάκης** λέγοντας:

«Η επιλογή του θέματος αυτή τη χρονιά, "Ναυτικοί: Στον πυρήνα του μέλλοντος της Ναυτιλίας", αναδεικνύει τον καταλυτικό ρόλο δύο εκατομμυρίων ναυτικών, χωρίς τους οποίους δεν θα υπήρχε ναυτιλία, δεν θα υπήρχε διεθνές εμπόριο, δεν θα υπήρχε ροή αγαθών ζωτικής σημασίας στα μήκη και τα πλάτη του κόσμου. Ο ρόλος των ναυτικών είναι κρίσιμος, τόσο για την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία των πλοίων, όσο και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ακριβώς γι' αυτό, πάντοτε και πολύ περισσότερο στη διάρκεια της πανδημίας, η πατρίδα μας πρωτοστατεί στην προσπάθεια στήριξης τους και επίλυσης των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν. Με σειρά μέτρων και παρεμβάσεων στηρίξαμε τους ναυτικούς μας στην Ελλάδα, ενώ πρωτοστατήσαμε στην προσπάθεια ανάδειξης και επίλυσης του μεγάλου προβλήματος της αντικατάστασης πληρωμάτων και πραγματοποίησης επαναπατρισμών. Σε εθνικό επίπεδο προωθήθηκαν άμεσα τα απαιτούμενα νομοθετικά και κανονιστικά μέτρα για την αναγνώριση των ναυτικών ως "ουσιωδών εργαζομένων" και επιτράπη η απρόσκοπτη διέλευσή τους ("in transit") από τη χώρα μας. Σε διεθνές επίπεδο, κινητοποιήσαμε τον Διεθνή ναυτιλιακό Οργανισμό. Αξίζει να σημειωθεί ότι, παρά το γεγονός ότι η Ελλάδα δεν αποτελεί παραδοσιακό κόμβο αλλαγής πληρωμάτων, πραγματοποιήθηκαν από το ελληνικό έδαφος, από την αρχή της μέχρι σήμερα χιλιάδες αντικαταστάσεις και επαναπατρισμοί πληρωμάτων, όλων των εθνικοτήτων.

Παράλληλα, μετά την έναρξη του εμβολιαστικού προγράμματος για την πανδημία, προτείναμε στον ΙΜΟ και την Ε.Ε. τον κατά προτεραιότητα εμβολιασμό των ναυτικών, με στόχο να συνεχίσουν να παρέχουν τις κρίσιμες υπηρεσίες τους σε ένα ασφαλές υγειονομικά περιβάλλον. Στην Ελλάδα, διευκολύναμε τον κατά προτεραιότητα εμβολιασμό των ναυτικών που απασχολούνται τόσο στις ενδομεταφορές, όσο και στα ελληνικής σημαίας πλοία διεθνών πλοίων, αλλά και αλλοδαπών ναυτικών-μελών πληρωμάτων ποντοπόρων πλοίων που κατέπλευσαν σε ελληνικούς λιμένες. Οι προσπάθειές για τη διευκόλυνση του έργου και της

Σεπτέμβριος 2021-Φεβρουάριος 2022

καθημερινής διαβίωσης των ναυτικών μας, όπου και αν βρίσκονται, αποτελούν για το υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, σταθερή προτεραιότητα.

Απευθυνόμενος προς τις Ελληνίδες και τους Έλληνες ναυτικούς, είμαι βέβαιος ότι εκφράζω το σύνολο της κοινωνίας και ασφαλώς της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, με τη φράση: Σας ευχαριστούμε ολόψυχα για όσα μας προσφέρετε. Είμαστε και θα είμαστε πάντα δίπλα σας».



Ελληνική Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών, Ναυαγοσωστικών, Αντιρρυπαντικών & Πλοίων Υποστήριξης Υπεράκτιων Εγκαταστάσεων: Σημαντική επιτυχία της Ένωσης, η συμβολή της στα νομοσχέδια 2189/2021 και Ν. 4646/2019

08 Οκτωβρίου 2021. Η **Ελληνική Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών, Ναυαγοσωστικών, Αντιρρυπαντικών & Πλοίων Υποστήριξης Υπεράκτιων Εγκαταστάσεων** ανακοίνωσε ότι ήταν σημαντική η επιτυχία κατόπιν προσπαθειών του Διοικητικού Συμβουλίου, μέσω επιστολών και παρουσίας για να ενταχθούν οι θέσεις στο σχέδιο νόμου «Παροχή οδηγιών αναφορικά με την φορολόγηση κοινοπραξιών από πλοιοκτήτριες εταιρείες ρυμουλκών πλοίων μετά και την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 57 του ν. 4646/2019 (Α'201) περί προσδιορισμού και καταβολής τέλους ρυμουλκών και αλιευτικών πλοίων - Λοιπά θέματα σχετικά με τη φορολόγηση των κοινοπραξιών αυτών και του **ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 4646**

Επετεύχθη η διευκρίνιση σχετικά με τη φορολόγηση κοινοπραξίας, η οποία έχει αντικείμενο εργασιών της την εκμετάλλευση ρυμουλκών πλοίων, καθώς και τον τρόπο φορολόγησης των κερδών. Ακόμα, η παροχή οδηγιών αναφορικά με την φορολόγηση κοινοπραξιών από πλοιοκτήτριες εταιρείες ρυμουλκών πλοίων, μετά και την εφαρμογή των διατάξεων, συμπεριλαμβάνεται εκτενώς στα συνοδευτικά αρχεία.

- **E. 2189/2021**
- **N. 4646/2019**



Propeller Club Πειραιά: International Propeller Club της χρονιάς το Club του Πειραιά

17 Οκτωβρίου 2021. Το **Propeller Club Πειραιά** αναδείχθηκε ως **International Propeller Club of the Year** ξεχωρίζοντας ανάμεσα σε 72 συνολικά Clubs. Την διάκριση αυτή απέσπασε το ελληνικό Club, με το πέρασμα των εργασιών του 95ου ετήσιου παγκόσμιου online Συνεδρίου του

International Propeller Club of USA. Τη σημαντική αυτή διάκριση συμπλήρωσε η εκλογή του προέδρου του **Propeller Club Πειραιά κ. Κωστή Φραγκούλη**, ως ενός εκ των Αντιπροέδρων του Παγκόσμιου Διοικητικού Συμβουλίου του **International Propeller Club**.



Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών: Ο ρυπαίνων πληρώνει για τα ναυτιλιακά καύσιμα

21 Οκτωβρίου 2021. Η **Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ)** δημοσίευσε Τεχνική Έκθεση αναφορικά με την απανθρακοποίηση του ναυτιλιακού τομέα, η οποία συμπληρώνει τη μελέτη της **“Survey of Alternative Fuels - Technologies for Shipping”** (Μάιος 2021) και παρουσιάζει από τεχνικής άποψης τα πιθανά εναλλακτικά ναυτιλιακά καύσιμα και τεχνολογίες πλοίων, που απαιτούνται να αναπτυχθούν για να καταστεί εφικτή η απανθρακοποίηση του τομέα των θαλασσίων μεταφορών. Η **ΕΕΕ**, επιθυμώντας να συνεισφέρει, με την εξειδικευμένη γνώση της και την πρακτική της εμπειρία στη λειτουργία της ναυτιλίας, στις τρέχουσες συζητήσεις για το περιβάλλον, συγκέντρωσε και δημοσίευσε σχετικό τεχνικό πληροφοριακό υλικό. Από το υλικό αυτό προκύπτει ότι η ανάπτυξη νέων, οικονομικά βιώσιμων και ασφαλών καυσίμων χαμηλής ή μηδενικής έντασης ρύπων, διαθέσιμων ανά την υφήλιο, καθώς και νέων τεχνολογιών πρόωσης πλοίων, αποτελεί ουσιαστική προϋπόθεση για την ενεργειακή μετάβαση της ναυτιλίας. Επισημαίνεται, επίσης, ότι η εκπλήρωση των ανωτέρω προϋποθέσεων πρέπει να βαρύνει φορείς εκτός ναυτιλίας, στο εξειδικευμένο αντικείμενο των οποίων εμπίπτουν.

«Είναι σημαντικό, οι διαμορφωτές των πολιτικών και οι νομοθέτες να λάβουν υπόψη τους το δεδομένο αυτό, προτού νομοθετήσουν αποκλειστικά για τους πλοιοκτήτες. Είναι εξίσου σημαντικό να διασφαλιστεί ότι ο ρυπαίνων είναι αυτός που θα πληρώνει το κόστος που συνεπάγεται η εφαρμογή των σχετικών Κανονισμών της ΕΕ, όπως το ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (EU ETS), όπως εύστοχα διατυπώθηκε από τον Πρωθυπουργό της Ελλάδας. Ο ρυπαίνων, εν προκειμένω, είναι ο commercial operator του πλοίου και τις περισσότερες φορές είναι πρόσωπο διαφορετικό από τον πλοιοκτήτη, δηλαδή ο ναυλωτής. Η ανάθεση της σχετικής ευθύνης στα σωστά πρόσωπα, δηλαδή σε αυτούς που λαμβάνουν αποφάσεις που επιδρούν καθοριστικά στο περιβαλλοντικό αποτύπωμα των πλοίων, είναι θεμελιώδους σημασίας για την επιτυχή υλοποίηση των περιβαλλοντικών στόχων», τόνισε ο κ. **Βενιάμης**.



Όμιλος V Group: Δημοσίευση του 1ου Απολογισμού Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης για το έτος 2020

17 Νοεμβρίου 2021 .Τον 1ο Απολογισμό Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης δημοσίευσε ο **Όμιλος Εταιρειών VGroup** σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα **GRI Standards, AA 1000 και SASB**, στον οποίο παρουσιάζεται αναλυτικά ο τρόπος που επιδρά θετικά στην κοινωνία, την οικονομία και το περιβάλλον.

Με βασικό γνώμονα τις αξίες της επιχειρηματικής ηθικής, της διαφάνειας και της αξιοπιστίας, στόχος του Απολογισμού είναι η ενημέρωση όλων των ενδιαφερόμενων μερών, καθώς και του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου, για τις δράσεις και την επίδοση του Ομίλου στα θέματα Βιώσιμης Ανάπτυξης και Εταιρικής Υπευθυνότητας. Ωστόσο, ο πρώτος αυτός Απολογισμός αποτελεί για τον **VGroup** ένα σημαντικό εργαλείο και βασικό οδηγό προκειμένου ο Όμιλος να εξελίσσει και να βελτιώνει συνεχώς τις επιδόσεις του στα σημαντικά ζητήματα της προστασίας του περιβάλλοντος, της στήριξης της κοινωνίας και της υπεύθυνης εταιρικής διακυβέρνησης. Στο πλαίσιο της ανάπτυξης του Απολογισμού, ο Όμιλος προχώρησε στην αξιολόγηση και στην ανάλυση των πιο σημαντικών θεμάτων που αφορούν στους άξονες της υπεύθυνης λειτουργίας του. Επιπλέον, με την επιστημονική καθοδήγηση της Grant Thornton πραγματοποίησε αναλυτική καταγραφή και προτεραιοποίηση των σημαντικών αυτών θεμάτων σε σχέση με τους **Παγκόσμιους Στόχους για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη του ΟΗΕ**. Ο Απολογισμός 2020 του **VGroup** εστιάζει σε θέματα Βιώσιμης Ανάπτυξης και Εταιρικής Υπευθυνότητας του Ομίλου, κάνοντας αναφορά σε 56 δημοσιοποιήσεις κατά **GRI Standards** και σε συνολικά 88 ποσοτικούς δείκτες. Επιπλέον, θέτει στόχους συνεχούς βελτίωσης στους άξονες Εταιρικής Υπευθυνότητας που έχει αναγνωρίσει ως σημαντικούς σε σχέση με τις δραστηριότητές του και οι οποίοι αφορούν στην υψηλή ποιότητα και καινοτομία υπηρεσιών, στην προστασία του περιβάλλοντος, στο ανθρώπινο δυναμικό, στην εταιρική διακυβέρνηση και στην κοινωνική συνεισφορά και ευαισθησία.

Οι ποιοτικές και ποσοτικές πληροφορίες που παρουσιάζονται στον Απολογισμό καλύπτουν το σύνολο των δραστηριοτήτων του Ομίλου για τις εταιρείες **Antipollution, VEN Engineering, VEN Energy, Green, καθώς και για το Ίδρυμα Ντέπυ Βασιλειάδη**.

Προλογίζοντας τον Απολογισμό Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης του Ομίλου, ο **Ιδρυτής του και Πρόεδρος, κ. Βύρων Βασιλειάδης**, ανέφερε : *«Οι επενδύσεις μας σε Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας, η ενσωμάτωση και εφαρμογή βέλτιστων πρακτικών στις δομές των εργοστασίων μας, η μείωση του ανθρακικού μας αποτυπώματος σε συνδυασμό με την αντιστάθμιση των*

εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα που παράγουμε, η στρατηγική μας για την πλήρη αξιοποίηση αποβλήτων (zero waste), καθώς και η στήριξη της τοπικής κοινωνίας, αποτελούν έμπρακτη απόδειξη ότι ο Όμιλος έχει υιοθετήσει και εφαρμόζει τις αρχές της Βιώσιμης Ανάπτυξης. Εργαζόμαστε εντατικά προκειμένου να δημιουργήσουμε έναν πρότυπο περιβαλλοντικό και ενεργειακό Όμιλο, ο οποίος θα πρωταγωνιστήσει στις εθνικές και διεθνείς εξελίξεις για τη βιώσιμη ανάπτυξη και την καινοτομία, θέτοντας ως προτεραιότητα την κοινωνική και περιβαλλοντική υπευθυνότητα. Έχοντας βγει πιο δυνατοί από μια χρονιά κατά την οποία ανατράπηκαν τα πάντα, είμαστε σε εγρήγορση προκειμένου να αντιμετωπίσουμε οποιαδήποτε πρόκληση μπορεί να φέρει το ερχόμενο έτος. Είναι βέβαιο ότι θα συνεχίσουμε με την ίδια δυναμική να επεκτείνουμε τις δραστηριότητές μας, πάντα με κύριο γνώμονα τη βιώσιμη ανάπτυξη και τη δημιουργία αξίας για τις κοινωνίες στις οποίες δραστηριοποιούμαστε.»

Περισσότερα για την Έκθεση του Ομίλου [εδώ](#)



Baltic Exchange: Πέθανε ο εφοπλιστής Φίλιπ Εμπειρικός

26 Νοεμβρίου 2021. Απεβίωσε το Σάββατο 20 Νοεμβρίου, σε ηλικία 78 ετών, ο εφοπλιστής **Φίλιππος Αλέξανδρος Εμπειρικός-Κουμουνδούρος**. Όπως αναφέρεται σε ανακοίνωση του οίκου **Baltic Exchange**, του οποίου ήταν μέλος για χρόνια, υπήρξε διευθυντής της **Embiricos Shipbrokers UK**, υπηρέτησε ως πρόεδρος της κορυφαίας ναυτιλιακής ένωσης **BIMCO** την περίοδο 2007-2009, ενώ διετέλεσε μέλος της εκτελεστικής επιτροπής της **Intertanko (Διεθνής Ένωση Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων)** και της **τεχνικής επιτροπής της Lloyd's Register**.

"Διπλωματούχος ναυπηγός, ήταν πολύ γνωστός στη ναυτιλιακή αγορά για τις εξαιρετικές συμβουλές του αναφορικά με τα τεχνικά χαρακτηριστικά και τις εμπορικές αξίες των πλοίων, ενώ πάντα σκεπτόταν εκ των προτέρων τις επιπτώσεις που θα επέφεραν στην αγορά οι επερχόμενοι κανονισμοί" επισημαίνεται στη σχετική ανακοίνωση. Ο εκλιπών αφήνει πίσω τη σύζυγό του, Nitzia, τις κόρες του, Nitzia Logothetis και Adriana Embiricos-Coumoundouros και τα εγγόνια του.



IMO :Η Ελλάδα ξανά στην πρώτη θέση του Συμβουλίου Κατηγορίας «Α» του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού

10 Δεκεμβρίου 2021. Στην πρώτη θέση του Συμβουλίου της **Κατηγορίας «Α» του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)**, στην οποία εκλέγονται οι χώρες με το μεγαλύτερο

ενδιαφέρον στην παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών, επανεξελέγη, για τη διετία 2022-2023, η Ελλάδα, η οποία έλαβε τους 150 από τους 157 συνολικά ψήφους των κρατών-μελών του. Ο **Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Γιάννης Πλακιωτάκης**, εξέφρασε την πλήρη ικανοποίησή του για τη θετική αυτή εξέλιξη, ευχαριστώντας ταυτόχρονα και το υπουργείο Εξωτερικών για την πολύτιμη συμβολή του στην ελληνική αυτή πρωτιά. «Η επανεκλογή της Ελλάδας στην πρώτη θέση της Κατηγορίας "Α" του Συμβουλίου του ΙΜΟ επιβεβαιώνει με τον πιο emphaticό τρόπο την εμπιστοσύνη που απολαμβάνει η χώρα μας από το σύνολο των κρατών μελών του Οργανισμού, καθώς και το άριστο επίπεδο συνεργασίας που διατηρεί με όλες τις χώρες του κόσμου στο ναυτιλιακό τομέα» τόνισε ο **κ. Πλακιωτάκης**.

Όπως συμπλήρωσε, «η χώρα μας θα συνεχίζει να υποστηρίζει ενεργά τη στοχοθεσία του Οργανισμού για ασφαλή, βιώσιμη και αποτελεσματική διεθνή ναυτιλία ως ουσιώδη παράγοντα της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης και ευημερίας. Από τη θέση μας στην πρώτη Κατηγορία του Συμβουλίου προσβλέπουμε στην εποικοδομητική συνεργασία με τα λοιπά κράτη μέλη του Συμβουλίου για την επίτευξη των στόχων του ΙΜΟ και τη διατήρηση της πρωτοκαθεδρίας του για την εξέταση και ρύθμιση όλων των θεμάτων που αφορούν τη διεθνή ναυτιλία».



Ελληνική Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών, Ναυαγοσωστικών Αντιρρυπαντικών & Πλοίων Υποστήριξης Υπεράκτιων Εγκαταστάσεων : Συνέντευξη του Προέδρου της Ένωσης, κ. Παύλου Ξηραδάκη

17 Δεκεμβρίου 2021. «Την ανάγκη και τη σημασία της ασφαλούς ναυσιπλοΐας, η οποία και αποτελεί εθνικό στοίχημα για τη χώρα μας με δεδομένο την αύξηση της κίνησης των πλοίων στη χώρα μας» σχολίασε ο **Πρόεδρος της Ελληνικής Ένωσης Πλοιοκτητών Ρυμουλκών Ναυαγοσωστικών Αντιρρυπαντικών & Πλοίων Υποστήριξης Υπεράκτιων Εγκαταστάσεων, κ. Παύλος Ξηραδάκης** σε συνέντευξη που παραχώρησε στο **Maritime Intelligence**.

Όπως εξήγησε, η ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών υποδοχής, φιλοξενίας και διαχείρισης της κυκλοφορίας τους θα πρέπει να ακολουθεί τις νέες ανάγκες των ελληνικών θαλασσών και τις σύγχρονες προδιαγραφές και να γίνει ο απαιτούμενος και αναγκαίος εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου των προδιαγραφών για τα πλωτά μέσα (ρυμουλκικά και ναυαγοσωστικά).



Ελληνική Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών, Ναυαγοσωστικών Αντιρρυπαντικών & Πλοίων Υποστήριξης Υπεράκτιων Εγκαταστάσεων : Αποκολλήθηκε το «SEA PATRIS» από τα αβαθή της Ψυττάλειας

07 Δεκεμβρίου 2021. Με τη συνδρομή τριών ρυμουλκών της Ένωσης, αποκολλήθηκε το φορτηγό πλοίο «SEA PATRIS» σημαίας Παναμά, που προσάραξε κενό φορτίου σε αβαθή της Ψυττάλειας, κατά την έξοδό του από τον λιμένα του Ικονίου, με 22 άτομα πλήρωμα. Σύμφωνα με το Λιμενικό Σώμα, το πλοίο αγκυροβόλησε με ασφάλεια στο αγκυροβόλιο Πειραιά, ενώ κατά δήλωση του πλοιάρχου δεν προκλήθηκε ρήγμα, ούτε τραυματισμός, ενώ δεν παρατηρήθηκε θαλάσσια ρύπανση.



AMVER: Νέα διάκριση των ελληνικών πλοίων στις διασώσεις

15 Δεκεμβρίου 2021. Με μία ξεχωριστή πρωτιά έκλεισε το 2021 για την ελληνόκτητη ναυτιλία. Για τρίτη συνεχόμενη χρονιά η Ελλάδα είναι η χώρα που έλαβε περισσότερα από 2.000 βραβεία AMVER. Πρόκειται για το ηλεκτρονικό Σύστημα Automated Mutual Assistance Vessel Rescue το οποίο ξεκίνησε να λειτουργεί το 1958 από την Αμερικανική Ακτοφυλακή και είναι διεθνές εθελοντικό πρόγραμμα στο οποίο οι συμμετέχοντες καλούνται να παρέχουν βοήθεια στη θάλασσα, σώζοντας ζωές και περιουσίες.

Στα φετινά AMVER Awards τα οποία διοργάνωσε το Propeller Club Port of Piraeus, τιμήθηκαν 251 ελληνικές εταιρίες και τα 2.081 πλοία τους που συμμετείχαν εθελοντικά στο πρόγραμμα. Επίσης, τιμήθηκαν με Special Rescue Awards 17 εταιρείες ελληνικών συμφερόντων και 22 πλοία τους προχώρησαν σε διασώσεις 505 ατόμων που κινδύνευαν στη θάλασσα.

Ανάμεσά τους βραβεύτηκαν: Όμιλος Λάτση, Όμιλος Τσάκου, Όμιλος Βαγγέλη Μαρινάκη, Όμιλος Costamare του Κωστή Κωνσταντακόπουλου, Όμιλος Λασκαρίδη, Όμιλος Πέτρου Παππά, Όμιλος Λου Κολάκη, Όμιλος της οικογένειας Λαιμού-Πατίτσα, Ευάγγελος Πιστιόλης, οικ. Λεμονίδη.

Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες κατά σειρά βράβευσης: Starbulk, Optimum Group, Seastar Maritime Management, Tsakos Group of Companies, Euronav Ship Management, Element Ship Management, Costamare Shipping, Product Shipping and Trading Sa, Oceanbulk International SA. Seamar Management, M/Maritime Corp, Laskaridis Shipping Company,

Capital Ship Management Corp., Central Mare, Chartworld Shipping Corporation, Atlas Maritime Ltd, Latsco Marine Management INC.



Ένωση Ευρωπαϊών Πλοιοκτητών : Ο Φίλιππος Φιλής νέος πρόεδρος της Ένωσης Ευρωπαϊών Πλοιοκτητών

20 Δεκεμβρίου 2021. Νέος πρόεδρος της Ένωσης Ευρωπαϊών Πλοιοκτητών (European Community Shipowners' Associations – "ECSA"), εξελέγη **ο Κύπριος κ. Φίλιππος Φιλής, πρώην Πρόεδρος του Κυπριακού Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου**. Το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο ανακοίνωσε : «Το γεγονός αυτό αποτελεί σημαντική επιτυχία και αναγνώριση για την Κυπριακή Ναυτιλία αλλά και σημαντική ευκαιρία να συμμετέχει ακόμα πιο δυναμικά στη χάραξη Ευρωπαϊκής πλοιοκτητικής πολιτικής».



XRTC Business Consultants: ESG πρότυπα στη ναυτιλία

28 Δεκεμβρίου 2021. Τα γραφεία της **XRTC Business Consultants** επισκέφθηκε ο κ. **Jan Fransen – Executive Director του Green Award Foundation** όπου συναντήθηκε με τον κύριο **Γιώργο Ξηραδάκη** και στελέχη της εταιρίας. Στη συζήτηση που πραγματοποιήθηκε υπήρξε ανταλλαγή απόψεων για την εφαρμογή των ESG προτύπων στη ναυτιλία και τις νέες δυναμικές, ευκαιρίες και προκλήσεις που παρουσιάζονται στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Το **Green Award** είναι ένα εθελοντικό σύστημα πιστοποίησης αξιολόγησης ποιότητας που επιθεωρεί και πιστοποιεί μεταξύ άλλων και πλοία. Η απόκτηση του πιστοποιητικού από το **Green Award Foundation**, λειτουργεί ως σήμα ποιότητας και αποφέρει οφέλη στους κατόχους του. Λιμάνια, ναυτιλιακές οργανώσεις και εταιρίες καθώς επίσης και προμηθευτές ναυτιλιακών υπηρεσιών ή προϊόντων γίνονται υποστηρικτές του **Green Award (Green Award Incentive Provider)** και προσφέρουν προγράμματα κινήτρων σε πλοία και εταιρίες που γίνονται μέλη του, αποσκοπώντας στην υποστήριξη και βελτίωση τόσο των περιβαλλοντικών επιδόσεων και της ασφάλειας των πλοίων όσο και στην προώθηση υψηλότερων προτύπων ποιότητας. Ήδη στην Ελλάδα, τα λιμάνια της Θεσ/νίκης και της Ελευσίνας είναι υποστηρικτές του προγράμματος καθώς επίσης και ένας μεγάλος αριθμός ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών εταιριών. Πρόεδρος του Διεθνούς οργανισμού είναι το ανώτατο στέλεχος της **Arcadia Shipmanagement Company Ltds Καπ. κ. Δημήτρης Ματθαίου**.



Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών: Δημιουργία campus για την Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού

04 Ιανουαρίου 2022. Τη δημιουργία μιας μεγάλης Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού, με υπερσύγχρονο εξοπλισμό η οποία θα μπορεί να φιλοξενεί 3.000-5.000 σπουδαστές-σπουδάστριες στα πρότυπα αντίστοιχων Σχολών του εξωτερικού, έχει συζητήσει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και **ο πρόεδρος της, κ. Θεόδωρος Βενιάμης**, με το υπουργείο Ναυτιλίας. Πρόκειται για ένα μεγάλο εκπαιδευτικό campus για την Ναυτιλία όπου παράλληλα θα φοιτούν και ναυτικοί για να λαμβάνουν τις απαραίτητες πιστοποιήσεις. Υπάρχει μία τεράστια έκταση 50 στρεμμάτων πάνω στη θάλασσα στην Καλαμάτα την οποία έχει δωρίσει η ΕΕΕ για τον σκοπό αυτόν. Το προσχέδιο που το έχει **ο γγ του ΥΝΑ, κ. Βαγγέλης Κυριαζόπουλος**, έχει τίτλο «Πρόταση δημιουργίας πρότυπης ΑΕΝ-ΚΕΣΕΝ-Σχολής Σωστικών σε ιδιόκτητο οικόπεδο 50 στρεμμάτων στον Δήμο Μεσσήνης».



Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών: Μ. Τραυλού η νέα πρόεδρος

10 Φεβρουαρίου 2022. Η **κ. Μελίνα Τραυλού** είναι η νέα πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ). Αναδείχθηκε πρώτη σε αριθμό ψήφων μεταξύ 42 υποψηφίων στις αρχαιρεσίες της Ένωσης, κατά τη διάρκεια της γενικής συνέλευσης του αντιπροσωπευτικού φορέα της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας. Κύκλοι της ΕΕΕ χαρακτήρισαν ευρεία και ενωτική» την ψηφοφορία και την επικράτηση της Ελληνίδας επιχειρηματία. Είναι η πρώτη γυναίκα πρόεδρος στην ιστορία των 100 και πλέον ετών της Ένωσης και διαδέχεται τον απερχόμενο και επί τέσσερις συνεχόμενες θητείες πρόεδρο κ. Θεόδωρο Βενιάμη.

Το νεοεκλεγέν **Διοικητικό Συμβούλιο**, συνήλθε στις 10 Φεβρουαρίου 2022 στα γραφεία της ΕΕΕ και συγκροτήθηκε σε Σώμα ως εξής :

- Πρόεδρος: κ. Τραυλού Ν. Μελίνα
- Αντιπρόεδροι: κ. Χανδρής Δ. Μιχαήλ, κ. Λαιμός Ν. Αντώνιος-Θωμάς
- Γραμματείς: κ. Φαφαλιός Ι. Δημήτριος, κ. Βενιάμης Θ. Νικόλαος
- Ταμίας: κ. Ξυλάς Α. Ιωάννης
- Αναπλ. Ταμίας: κ. Καρούσης Ι. Κωνσταντίνος

Τα υπόλοιπα Μέλη με αλφαβητική σειρά είναι οι : κ. Αγγελικούση Ι. Μαρία, κ. Αγγελόπουλος Κ. Γεώργιος, κ. Γιουρούκος Δ. Γεώργιος, κ. Δράγνης Π. Ιωάννης, κ. Ευσταθίου Α. Φίλιππος, κ. Κανελλάκης Χ. Φραγκίσκος, κ. Καραγεωργίου Κ. Γεώργιος, κ. Κουμάνταρος Γ. Ιωάννης, κ. Κούστας Δ. Ιωάννης (Δρ.), κ. Κωνσταντακόπουλος Β. Κωνσταντίνος, κ. Λεκανίδης Δ. Στέφανος, κ. Λιβανός Σ. Γεώργιος, κ. Λύρας Κ. Ιωάννης, κ. Μαρινάκης Μ. Ευάγγελος, κ. Μαρτίνος Κ. Νικόλαος, κ. Νομικός Α. Μάρκος, κ. Οικονόμου Χ. Γεώργιος, κ. Παληού Σ. Σεμίραμις, κ. Παπαγιαννόπουλος Α. Βασίλειος, κ. Παππάς Π. Αλέξανδρος, κ. Προκοπίου Γ. Ιωάννα, κ. Σαρακάκης Δ. Δημήτριος Φραγκίσκος, κ. Φραγκίστα Α. Μαρία.



Ναυτικό Επιμελητήριο : Αρχαιρεσίες ΝΕΕ

16 Φεβρουαρίου. Η Ελληνική Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών, Ναυαγοσωστικών Αντιρρυπαντικών & Πλοίων Υποστήριξης Υπεράκτιων Εγκαταστάσεων συγχαίρει τον Γενικό της Γραμματέα, κ. **Νικόλαο Τσαβλίρη** για την επανεκλογή του στις αρχαιρεσίες του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

Στις 16 Φεβρουαρίου πραγματοποιήθηκαν οι αρχαιρεσίες του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, για την εκλογή Διοικητικού Συμβουλίου ανά τομέα, οι εκλεγέντες με Αλφαβητική σειρά έχουν ως ακολούθως:

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Α' (Ποντοπόρος Φορτηγός Ναυτιλία)

- κ. Αλεξανδράτος Γεώργιος
- κ. Βερνίκος Νικόλαος
- κ. Γαβριήλ Γεώργιος- Νικόλαος
- κ. Μαδιάς Νικόλαος
- κ. Πατέρας Γεώργιος
- κ. Πλατσιδάκης Ιωάννης
- κ. Σπανός Γεώργιος
- κ. Τσάκωνας Γεώργιος
- κ. Φαφαλιός Δημήτριος

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Β' (Φορτηγά Τακτικών Γραμμών)

- κ. Παπαδόπουλος Στυλιανός

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Γ' (Μεσογειακά Φορτηγά Μικρών Αποστάσεων)

- κ. Πετράκης Ελπινίκη-Ναταλία
- κ. Σημαντώνης Χαράλαμπος

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Δ' (Ε/Γ – Ο/Γ Διεθνών Πλόων)

- κ. Πασχάλης Σπυρίδων
- και αναπληρωματικός ο κ. Καλούδης Αντώνιος

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Ε' (Ε/Γ – Ο/Γ Ακτοπλοϊκά)

- κ. Απέργης Ευστράτιος

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤ' (Ακτοπλοϊκά Φορτηγά)

- κ. Κρουστάλλης Γεώργιος

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Ζ' (Ρ/Κ – Ν/Γ)

- κ. Τσαβλίρης Νικόλαος



Υπουργείο Ναυτιλίας : Ανακοίνωση για την πυρκαγιά στο Euroferry Olympia

18 Φεβρουαρίου. Τις πρώτες πρωινές ώρες στις 18 Φεβρουαρίου, οι Λιμενικές Αρχές Ηγουμενίτσας και Κέρκυρας από το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής ενημερώθηκαν για περιστατικό εκδήλωσης πυρκαγιάς στο κατάστρωμα Νο3 του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου «**EUROFERRY OLYMPIA**» σημαίας Ιταλίας, ενώ το πλοίο έπλεε στη θαλάσσια περιοχή βορειοανατολικά ν. Ερεικούσσας, κατά την εκτέλεση προγραμματισμένου δρομολογίου από την Ηγουμενίτσα προς το Πρίντεζι. Στο σημείο βρισκόνταν 4 περιπολικά σκάφη Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., 1 Ν/Γ ΛΣ, ένα σκάφος ιταλικής Οικονομικής Αστυνομίας, 2 παραπλέοντα πλοία, 2 ιδιωτικά σκάφη, ένα ελικόπτερο Λ.Σ, 2 ελικόπτερα της Π.Α., καθώς και ένα ελικόπτερο του Π.Ν., και η φρεγάτα «Υδρα». Επίσης στην περιοχή έσπευσαν 2 ρυμουλκά σκάφη, ρυμουλκό/ πυροσβεστικό καθώς και αντιρρυπαντικό σκάφος ΛΣ. Σύμφωνα με τις επίσημες καταστάσεις πληρώματος και επιβατών που κατέθεσε ο πλοίαρχος του πλοίου στην Ηγουμενίτσα, πριν τον απόπλου του, στο "EUROFERRY OLYMPIA" επέβαιναν 239 επιβάτες και 51 άτομα πλήρωμα.



MEGATUGS και SMIT Salvage :Ρυμούλκηση και ναυαγαιρεία του φλεγόμενου Euroferry Olympia

19 Φεβρουαρίου. Το πλοίο **Euroferry Olympia** ρυμουλκήθηκε σε ασφαλέστερο σημείο από εταιρείες μέλη της Ένωσης. Οι ναυαγοσωστικές εταιρείες κλήθηκαν σε συνεργασία με της Αρχές να μεταφέρουν το πλοίο σε ασφαλέστερο σημείο ώστε να είναι προστατευμένο σε περίπτωση που ο καιρός αλλάξει προς το χειρότερο. Σύμφωνα με την τελευταία μέτρηση που έγινε στο εσωτερικό του πλοίου, η θερμοκρασία του ήταν στους 550 βαθμούς Κελσίου. Οι

Σεπτέμβριος 2021-Φεβρουάριος 2022

διασώστες δεν μπορούσαν να ανέβουν στο πλοίο καθώς η φωτιά που έκαιγε στο εσωτερικό του δεν τους το επέτρεπε για αυτό οι προσπάθειες κατάσβεσης της πυρκαγιάς έγινε με **πυροσβεστικά οχήματα που ήταν μέσα σε ferry boat**. Γύρω από το πλοίο υπήρχε αντιρρυπαντικός εξοπλισμός και σκάφη στην θαλάσσια περιοχή για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τυχόν διαρροή καυσίμων στην θάλασσα. Για αυτό το λόγο στη περιοχή ήταν η έμπειρη ειδική ναυαγοσωστική ομάδα 14 ατόμων, των εταιρειών **MEGATUGS και SMIT Salvage** που βρισκότουσαν στην περιοχή προκειμένου να διεξαχθούν οι εργασίες με τον καλύτερο και ασφαλέστερο τρόπο. Ενώ υπάρχουν αναφορές στα ΜΜΕ για 3 αγνοούμενους και 8 νεκρούς .Οι διασωθέντες από το πλοίο είναι 281.



Εικόνες 1 και 2 . Η εικόνα από το δυστύχημα στην Κέρκυρα, στο οποίο έχουν φορτωθεί πυροσβεστικά οχήματα σε ελληνικά ferry boat την ίδια ώρα που οι Αλβανικές αρχές έχουν στείλει ναυαγοσωστικό με δυνατότητα πυρόσβεσης, έκανε το γύρω του κόσμου και αποτελεί ντροπή για το Ελληνικό κράτος. Ας προβληματιστεί με αυτή την κατάσταση η Κυβέρνηση και το Υπουργείο Ανάπτυξης που τόσο επιπόλαια και άδικα αρνήθηκαν την επιλεξιμότητα των επενδύσεων του κλάδου μας στο Νέο Αναπτυξιακό Νόμο.



Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής : Ανακοίνωση για την Ουκρανική Κρίση

24 Φεβρουαρίου. Ήδη από τις πρώτες ώρες έναρξης των ρωσικής εισβολής στην Ουκρανία στις 24 Φεβρουαρίου, εκδόθηκε σύσταση της Ελλάδας ως κράτος σημαίας, για άμεση απομάκρυνση και μη προσέγγιση των ελληνικών εμπορικών πλοίων από και προς τα λιμάνια

Σεπτέμβριος 2021-Φεβρουάριος 2022

και τα χωρικά ύδατα της Ουκρανίας και της Ρωσικής Ομοσπονδίας στη Μαύρη Θάλασσα, καθώς και στα αγκυροβόλια των ως άνω λιμένων, από το Υπουργείο Ναυτιλίας το οποίο από την πρώτη στιγμή ήταν σε επαφή με την η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα (NEE, ΕΕΕ ΕΕΝΜΑ, ΠΝΟ και ΠΕΠΕΝ) για κάθε εξέλιξη. Η Μικτή Στρατιωτική Επιτροπή του Lloyd's Market Association (LMA) κατέταξε τα ρωσικά και ουκρανικά ύδατα της Μαύρης και Αζοφικής Θάλασσας στον κατάλογο περιοχών αυξημένων στρατιωτικών, πειρατείας, τρομοκρατίας και συναφών κινδύνων. Με βάση την ανωτέρω ανακοίνωση της LMA, αλλάζουν οι όροι και οι προϋποθέσεις ασφάλισης των πλοίων κατά κινδύνων πολέμου που βρίσκονται στην υπόψη περιοχή και θα αποτελούν αντικείμενο ειδικής διαπραγμάτευσης μεταξύ πλοιοκτητών και ασφαλιστών. Η ανακοίνωση δεν επηρεάζει τους όρους ναυτολόγησης ναυτικών.

Περιεχόμενα ◀

3. Νέα από το εξωτερικό



Maritime Partners: Το πρώτο ρυμουλκό με μεθανόλη στον κόσμο έχει προγραμματιστεί να καθελκυστεί το 2023

01 Δεκεμβρίου 2021. Η **Maritime Partners** σε συνεργασία με την Elliott Bay Design Group, την **e1 Marine και την ABB** ανακοίνωσαν σχέδια για το πρώτο ρυμουλκό με μεθανόλη στον κόσμο που θα καθελκυστεί το 2023.

Γνωστό ως **Hydrogen One**, το σκάφος θα είναι συμβατό με τον IMO 2030 και θα πληροί όλες τις απαιτήσεις των κανονισμών στο Υποκεφάλαιο M της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ. Ο σχεδιασμός προέρχεται από την **Elliott Bay Design Group** χρησιμοποιώντας δοκιμασμένη τεχνολογία. Η ABB θα παράσχει τη διανομή της ηλεκτρικής ενέργειας και τον αυτοματισμό στη μπαταρία κυψελών καυσίμου μεθανόλης σε υδρογόνο της e1 Marine. Η απαλλαγή από τον άνθρακα στον τομέα των ρυμουλκών θέτει σημαντικές προκλήσεις, ιδίως λόγω των περιορισμών μεγέθους, χώρου και βάρους των συγκεκριμένων σκαφών. Οι μπαταρίες είναι κατάλληλες μόνο εάν πραγματοποιούνται σταθερά δρομολόγια γιατί έτσι μπορούν να επαναφορτίζονται καθημερινά, ενώ η περιορισμένη χωρητικότητα αποθήκευσης περιορίζει τη χρήση των υπό πίεση ή κρυογονικών αερίων τα οποία χρησιμοποιούνται ως καύσιμα. Υπάρχουν επίσης πολύ λίγες εγκαταστάσεις στους ντόκους για τη φόρτωση τέτοιων καυσίμων σε πλοία, γεγονός που περιορίζει σοβαρά την εμβέλεια και τη λειτουργικότητα τους.

Ωστόσο, σύμφωνα με την κατασκευάστρια εταιρεία, επειδή η μεθανόλη είναι ένα κοινό φορτίο ρυμουλκού σκάφους και διατίθεται σε 88 από τα 100 κορυφαία λιμάνια του κόσμου, θα επιτρέψει τον ανεφοδιασμό καυσίμων σχεδόν οπουδήποτε, χωρίς να χρειάζεται να παρεκκλίνουν της πορείας τους. Η χρήση της τεχνολογίας της e1 Marine από το M/V Hydrogen One θα παράγει υδρογόνο από μεθανόλη κατά παραγγελία, γεγονός που το καθιστά πολύ ασφαλέστερο από τη μεταφορά και αποθήκευση υδρογόνου απευθείας, ενώ το πλήρωμα του πλοίου θα χρειαστεί ελάχιστη πρόσθετη εκπαίδευση για τη χρήση της τεχνολογίας. «Η μετατροπή της μεθανόλης σε υδρογόνο μειώνει την παραγωγή CO2 και η τεχνολογία αναμόρφωσής μας εξαλείφει την πολυπλοκότητα της άμεσης τροφοδοσίας και αποθήκευσης ναυτιλιακών καυσίμων αερίου», δήλωσε ο Robert Schluter, Διευθύνων Σύμβουλος της e1 Marine.

«Με την παραγωγή υδρογόνου στο σημείο κατανάλωσης, από ένα μείγμα μεθανόλης και νερού, το σύστημα της e1 Marine θα επιτρέπει την ασφαλή, αποτελεσματική και οικονομική χρήση του υδρογόνου ως καυσίμου πλοίων. Η τεχνολογία είναι ιδανική για οτιδήποτε απαιτεί συνεχή ισχύ για εκτεταμένες περιόδους, συμπεριλαμβανομένων των σκαφών εργασίας και των επιβατηγών πλοίων μεσαίας εμβέλειας, ή και για την παροχή εφεδρικής ισχύος σε λιμάνια».

Το **Hydrogen One** αναμένεται να μπορεί να αποδίδει σε τυπικές επιχειρησιακές ταχύτητες έως και 550 μίλια πριν χρειαστεί ανεφοδιασμό. «Η αγορά των ρυμουλκών σκαφών των ΗΠΑ είναι μια από τις πιο παραδοσιακές στον κόσμο, επομένως είναι σημαντικό να αναγνωρίσουμε τι αντιπροσωπεύει: το πρώτο βήμα στη μετάβαση από ηλεκτρικό ντίζελ σε ηλεκτρική μεθανόλη και μια σημαντική πρόοδο προς μηδενικές εκπομπές ρύπων», δήλωσε ο Dave Lee **στο ABB Marine & Ports**. «Το σύστημα διέπεται από την τεχνολογία διαχείρισης και διανομής ενέργειας της ABB, το και καταναλώνει καύσιμο μεθανόλης κατά παραγγελία. Αυτή η φιλοσοφία είναι πολύ πιο αποτελεσματική από ένα παραδοσιακό ρυμουλκό, όπου χρειάζεστε και τους δύο κύριους κινητήρες καθώς και μια γεννήτρια online ανά πάσα στιγμή. Μέσω αυτού του σχεδιασμού και της τεχνολογίας μας, επιτρέπουμε όχι μόνο τεράστιες λειτουργικές και οικονομικές αποδόσεις, αλλά κάνουμε τον πιο φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο μεταφοράς ακόμα πιο βιώσιμο». Όπως είχε προγραμματιστεί, το **Hydrogen One** θα ενταχθεί στον στόλο της Maritime Partners και θα είναι διαθέσιμο προς ναύλωση το 2023 για να καλύψει την πιεστική ζήτηση για βιώσιμες λειτουργίες των ρυμουλκών. Ο κ. Austin Sperry, συνιδρυτής και Chief Operating Officer της Maritime Partners, σχολίασε: «Οι πλοιοκτήτες ευνόητα ήταν απρόθυμοι να δεσμευτούν για καύσιμα χαμηλών εκπομπών άνθρακα έως ότου υπάρξουν υποδομές για τον ανεφοδιασμό των σκαφών τους. Το M/V Hydrogen One λύνει αυτό το πρόβλημα χρησιμοποιώντας μεθανόλη, η οποία είναι ασφαλής και άμεσα διαθέσιμη παγκοσμίως. Όταν το M/V **Hydrogen One** ενταχθεί στον στόλο των 1.600 πλοίων μας, όχι μόνο θα παρέχει εξαιρετικές δυνατότητες μείωσης των εκπομπών αλλά και εξαιρετικά λειτουργικές, αξιόπιστες και οικονομικά αποδοτικές λειτουργίες».

Ο **κ. Mike Complita**, Διευθυντής και Αντιπρόεδρος Στρατηγικής Επέκτασης στο Elliott Bay Design Group, λέει ότι το **Hydrogen One** θα χρησιμεύσει ως μοντέλο για αυτό που είναι πιθανό να είναι η μόνη πρακτική και εμπορικά διαθέσιμη τεχνολογία που θα επιτρέψει σε μικρότερα πλοία να λειτουργούν για πολλές ημέρες με ένα μόνο φορτίο καυσίμου και χωρίς την ανάγκη ειδικών εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού. «Οι ναυπηγοί μας, έχουν βελτιστοποιήσει την ισορροπία μεταξύ αναμορφωτών, κυψελών καυσίμου και μπαταριών για να μεγιστοποιήσουν την εμβέλεια και την ισχύ ελαχιστοποιώντας παράλληλα το λειτουργικό κόστος», δήλωσε ο Complita. «Αυτός ο σχεδιασμός και οι τεχνολογίες που χρησιμοποιεί μπορούν εύκολα να κλιμακωθούν ώστε να ταιριάζουν σε οποιοδήποτε σκάφος με παρόμοια ανάγκη να λειτουργεί σε μεταβλητές διαδρομές με πολλαπλές ημέρες διέλευσης και ενισχύει περαιτέρω την κορυφαία τεχνογνωσία του Elliott Bay Design Group σε αυτόν τον αναπτυσσόμενο τομέα».



Ahmet Teli: Δεξαμενόπλοιο «φράκαρε» στον Βόσπορο

15 Δεκεμβρίου 2021. Αδύνατη κατέστη η κίνηση πλοίων από τον Βόσπορο λόγω μηχανικής βλάβης δεξαμενόπλοιου. Συγκεκριμένα το **chemical tanker «Ahmet Teli»** υπέστη μηχανική βλάβη όταν διέρχονταν από τον Βόσπορο από τη νότια κατεύθυνση και ενώ εκτελούσε ταξίδι από την Κωνσταντζα προς τη Σμύρνη. Ρυμουκτά έσπευσαν στο σημείο προκειμένου να απομακρύνουν το πλοίο και εν τέλει η κυκλοφορία αποκαταστάθηκε από την πλωτή οδό που συνδέει τη Μαύρη Θάλασσα με τη Θάλασσα του Μαρμαρά και τη Μεσόγειο εντός της ίδιας ημέρας.



China Association of the National Shipbuilding Industry (CANSI): Αύξηση 183% στις παραγγελίες στα ναυπηγεία της Κίνας

28 Δεκεμβρίου 2021. Οι τρεις κύριοι ναυπηγικοί δείκτες της Κίνας διατήρησαν την ανάπτυξη τους πρώτους έντεκα μήνες του τρέχοντος έτους, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα η **China Association of the National Shipbuilding Industry (CANSI)**. Για τους πρώτους έντεκα μήνες, η ναυπηγική παραγωγή της Κίνας ήταν 35,88 εκατομμύρια dwt, σημειώνοντας αύξηση 7,9%. Η νέα ναυπηγική παραγγελία ήταν 63,64 εκ. dwt, σημειώνοντας αύξηση 182,6%. Στα τέλη Νοεμβρίου, το βιβλίο παραγγελιών των κινεζικών ναυπηγείων ήταν 96,39 εκατομμύρια dwt, σημειώνοντας αύξηση 35,9% σε ετήσια βάση. Ο όγκος των εξαγωγών της ναυπηγικής βιομηχανίας ήταν 33,38 εκατ. dwt, σημειώνοντας αύξηση 11,1% σε ετήσια βάση, ενώ οι νέες παραγγελίες ήταν 57,04 εκατ. dwt, μία αύξηση της τάξεως του 188,5%. Οι παραγγελίες εξαγωγών ήταν 85,69 εκατ. dwt στο τέλος Δεκεμβρίου, σημειώνοντας αύξηση 31,6%. Ο όγκος των εξαγωγών της ναυπηγικής βιομηχανίας, οι νέες παραγγελίες για εξαγωγές και οι παραγγελίες εξαγωγών αντιπροσώπευαν το 93%, το 89,6% και το 88,9% του εθνικού όγκου αντίστοιχα. Στα τέλη Δεκεμβρίου, η ναυπηγική παραγωγή της Κίνας, οι νέες παραγγελίες και οι παραγγελίες που ήδη είχαν γίνει αντιστοιχούσαν στο 45,5%, 53,3% και 47,8% αντίστοιχα, του παγκόσμιου μεριδίου της ναυπηγικής αγοράς. Δεκαπέντε μεγάλες κινεζικές εταιρείες επισκευής πλοίων ολοκλήρωσαν 2.889 πλοία για τους πρώτους έντεκα μήνες, σημειώνοντας πτώση 5,1% σε ετήσια βάση.



Διώρυγα του Σουέζ: Ρεκόρ εσόδων της τάξεως των 6.3 δισεκατομμυρίων δολαρίων το 2021

04 Ιανουαρίου 2022. Η Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ ανακοίνωσε αποτελέσματα ρεκόρ για τον αριθμό των διελεύσεων πλοίων και τα έσοδα το 2021, αναφέροντας ότι οι δραστηριότητες υπερέβαιναν τον συνολικό ρυθμό ανάπτυξης για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Επικαλούμενη την επιτυχία του μάρκετινγκ και την ευέλικτη προσέγγισή της στη συνεργασία με τον κλάδο, η SCA είπε ότι πέτυχε την καλύτερη χρονιά της στην ιστορία, ενώ παράλληλα προετοιμάστηκε για ένα δυνατό μέλλον. «Η Διώρυγα του Σουέζ πέτυχε ετήσια έσοδα ρεκόρ στην ιστορία της, της τάξεως των 6,3 δισεκατομμυρίων δολαρίων και τη μεγαλύτερη ετήσια καθαρή χωρητικότητα των 1,27 δισεκατομμυρίων τόνων για το 2021», δήλωσε ο Αντιστράτηγος κ. Osama Rabie, επικεφαλής της Αρχής της Διώρυγας του Σουέζ. Ο επικεφαλής της αρχής τόνισε ότι οι δείκτες που σχετίζονται με τον όγκο του εμπορίου ξεπέρασαν τους ρυθμούς αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου. Τα έσοδα για ολόκληρο το έτος αυξήθηκαν κατά 12,8 τοις εκατό, παρά τη διακοπή της λειτουργίας του καναλιού και το κόστος που σχετίζεται με την προσάραξη του **Ever Given** την άνοιξη του 2021. Υπήρχε αύξηση 1,1 δισεκατομμυρίων δολαρίων λόγω των ενεργειών μάρκετινγκ του καναλιού και της συνεργασίας με ναυτιλιακές εταιρείες κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Για παράδειγμα, ανέφερε τη μείωση των τελών κατά 15 τοις εκατό για τα επιβατηγά πλοία και τις προσπάθειες να βοηθηθούν οι ναυτιλιακές εταιρείες να επιστρέψουν τα πληρώματα που είχαν αποκλειστεί κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Συνολικά 1.532 πλοία διέσχισαν τη διώρυγα για πρώτη φορά, δημιουργώντας σχεδόν 600 εκατομμύρια δολάρια νέων εσόδων. Ο αριθμός των πλοίων που διέρχονται από το κανάλι παρουσίασε ισχυρή αύξηση φτάνοντας τα 20.694 για ολόκληρο το έτος, αύξηση 10 τοις εκατό σε σύγκριση με το 2020. Η καθαρή χωρητικότητα αυξήθηκε επίσης κατά 8,5 τοις εκατό σε 1,27 δισεκατομμύρια τόνους το 2021. Συγκριτικά, ανέφεραν στοιχεία που λένε ότι το παγκόσμιο εμπόριο είχε αυξηθεί κατά λιγότερο από τέσσερις τοις εκατό το 2021.

Η SCA επεσήμανε την μεγάλη αύξηση σε όλες τις μεγάλες κατηγορίες πλοίων, με πρώτα αυτά της μεταφοράς φυσικού αερίου. Σε ποσοστιαία αύξηση, τα πλοία μεταφοράς LNG αυξήθηκαν κατά περισσότερο από το ένα τρίτο σε 937 πλοία που πέρασαν από το κανάλι, αλλά τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παρέμειναν η μεγαλύτερη κατηγορία. Το 2021 ολοκληρώθηκαν συνολικά 5.186 διελεύσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, σημειώνοντας αύξηση 10% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Οι διελεύσεις στα φορτηγά πλοία μεταφορά χύδην φορτίου ήταν επίσης αυξημένες, και τα έσοδα από αυτήν την κατηγορία να ξεπερνούν το ένα δισεκατομμύριο δολάρια για πρώτη φορά, και να αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 16% των κερδών του συνολικού παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου. Ωστόσο, για το επόμενο έτος, η SCA σχεδιάζει να αυξήσει τα τέλη διαμετακόμισης

κατά μέσο όρο κατά έξι τοις εκατό. Αυτό θα ισχύει για τις περισσότερες από τις κύριες κατηγορίες πλοίων. Η SCA σχεδιάζει επίσης να λάβει μέτρα για την ενθάρρυνση της πράσινης ναυτιλίας το 2022.



Λιμενική Αρχή της Κένυας : Παραλαμβάνει ρυμουλκό τουρκικής κατασκευής

13 Ιανουαρίου 2022. Η Αρχή Λιμένων της Κένυας (Kenya Port Authority) ανακοίνωσε ότι παρέλαβε ένα σύγχρονο ρυμουλκό τουρκικής κατασκευής με πυροσβεστικές δυνατότητες (Fi-Fi) που θα προσφέρει συμπληρωματική προστασία σε λιμενικές εγκαταστάσεις και πλοία. Το Mwookozi 2, Istanbul διαθέτει ASD εξοπλισμό με δύο κινητήρες πρύμνης ικανούς να παράγουν μια γενική κατευθυντική δύναμη προώθησης. Το Mwookozi είναι η λέξη Σουαχίλι για τον «σωτήρα», ανέφερε η KPA κατά την άφιξη του ρυμουλκού στο λιμάνι της Μομπάσα. Το σκάφος έχει κατασκευαστεί και εξοπλιστεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις Safety Of Life At Sea (SOLAS). Το νέο υπερσύγχρονο ρυμουλκό RAstar 4200 που κατασκευάστηκε στην Τουρκία με κόστος 1,9 δισεκατομμύρια σελίνια (16,7 εκατομμύρια δολάρια), δήλωσε η KPA θα χρησιμοποιηθεί στη Μομπάσα, το μεγαλύτερο λιμάνι της Ανατολικής Αφρικής και θα είναι το μεγαλύτερο του είδους του, στις ακτές του Ινδικού Ωκεανού.

Το ρυμουλκό υψηλών επιδόσεων που κατασκευάστηκε από τη Med Marine εντάσσεται στον στόλο των ρυμουλκών της ,για να προσφέρει κυρίως υπηρεσίες λιμενικές και διάσωσης. Σύμφωνα με την KPA είναι «σχεδιασμένο ώστε να έχει ευελιξία και με έλξη 120 τόνων (132,3 τόνων ΗΠΑ), το σκάφος με συνολικό μήκος 42 μέτρα (138 πόδια) και μέγιστο βύθισμα 7,2 μέτρα (24 πόδια) θα προσφέρει υπηρεσίες ρυμούλκησης σε πλοία που έχουν κολλήσει στη θάλασσα ή με μηχανικά προβλήματα».



Ευρωπαϊκή Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών (ETA): Θα αυξηθεί η προσπάθεια μας για διάλογο με την ΕΕ

14 Ιανουαρίου 2022. Η Ευρωπαϊκή Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών θα διπλασιάσει τις προσπάθειες για να συνεργαστεί με τις ρυθμιστικές αρχές και τους βασικούς ενδιαφερόμενους στο πλαίσιο συζήτησης της περιβαλλοντικής νομοθεσίας με τους αντίστοιχους φορείς της ΕΕ με σκοπό για να ελαχιστοποιήσει τον αντίκτυπο των προτεινόμενων περιβαλλοντικών πολιτικών στον τομέα της ρυμούλκησης. Η ETA θα συνεργαστεί με το αρμόδιους παράγοντες της ΕΕ για να διασφαλίσει ότι οι νομοθέτες λαμβάνουν υπόψη τις απαιτήσεις των λιμένων και των εταιρειών θαλάσσιων υπηρεσιών κατά

Σεπτέμβριος 2021-Φεβρουάριος 2022

τη διάρκεια των συζητήσεων. Η γενική γραμματέας της ΕΤΑ, κ. Anna Maria Darmanin ανέφερε ότι «η ένωση θα βοηθήσει επίσης τους ευρωπαίους ιδιοκτήτες ρυμουλκών να διασφαλίσουν ότι τα πρότυπα του κλάδου διατηρούνται καλά. Μαζί με τα αρμόδια τμήματα της ΕΕ, θα εργαστούμε σκληρά για να διασφαλίσουμε ότι αυτή η νομοθεσία καλύπτει τις ανάγκες του κλάδου μας και θα λάβει υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κλάδου». Το 2021, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΚ) ενίσχυσε τις φιλοδοξίες της σχετικά με τον στόχο μηδενικών εκπομπών για το 2050. Αυτοί οι νέοι προτεινόμενοι στόχοι και πολιτικές θα έχουν ισχυρό αντίκτυπο στον τομέα μας», λέει η κ. Darmanin.

Περιεχόμενα ◀

4. Άποψη



Τα σημεία των καιρών και οι χαμένες ευκαιρίες για την αντιμετώπισή τους, από τον Πρόεδρο της Ένωσης κ. Παύλο Ξηραδάκη.

Το προσαραγμένο και κομμένο πλοίο «MANASSA ROSE» στη θαλάσσια περιοχή του κόλπου Κισσάμου στην Κρήτη, το οποίο παραδόθηκε στα μανιασμένα κύματα που επικρατούσαν στην περιοχή, ήταν μία από τις πιο συγκλονιστικές εικόνες των τελευταίων ημερών. Μια ακόμα εικόνα που μας υπενθυμίζει την ισχύ και μανία της φύσης και επιβεβαιώνει πως χιονοθύελλες, καταιγίδες, φωτιές σε ξηρά και θάλασσα μπορούν να είναι τρομακτικές και καταστροφικές.

Ταυτόχρονα, όπως και όλα όσα ζήσαμε την εβδομάδα που πέρασε, αναδεικνύουν την επείγουσα ανάγκη σχεδιασμού και προετοιμασίας για την πρόληψη και αντιμετώπιση τέτοιων ακραίων φαινομένων και περιστατικών, τα οποία αναμφίβολα πλέον πληθαίνουν και οφείλουμε να θεωρούμε δεδομένα για τα επόμενα χρόνια. Στην περίπτωση του ναυαγίου, τα 10 μέλη του πληρώματος το εγκατέλειψαν και διασώθηκαν, όμως, όπως και σε κάθε ναυτικό ατύχημα, η απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον και τις ελληνικές ακτές είναι τεράστια.

Το πλοίο μετέφερε σίδηρο ενώ στις δεξαμενές του είχε περισσότερους από 45 τόνους καυσίμων καθώς επίσης άλλους επιβλαβείς για το περιβάλλον ρύπους όπως λιπαντικά μπαταρίες, μπόγιές και άλλα χημικά υλικά, κτλ. Κατόπιν αιτήματος του Υπουργείου Ναυτιλίας και του Λιμενικού προς την Ένωση Πλοιοκτητών Ναυαγοσωστικών Ρυμουλκών και Αντιρρυπαντικών, εξειδικευμένο αντιρρυπαντικό σκάφος έσπευσε άμεσα και αφιλοκερδώς για το Ελληνικό δημόσιο νωρίς το πρωί της Παρασκευής ξεκίνησε τις εργασίες τοποθετώντας ειδικά πλωτά φράγματα περιμετρικά του ναυαγίου, αντλώντας τα καύσιμα από τις δεξαμενές του πλοίου, περισυλλέγοντας ρυπαντικά στοιχεία και υλικά (μπογιές, μπαταρίες, κτλ.) και αποθηκεύοντας τα σε ειδικές συσκευασίες.

Η διαρροή αυτών των ποσοτήτων πετρελαιοειδών και χημικών στο Αιγαίο θα είχε ανυπολόγιστες οικονομικές και οικολογικές επιπτώσεις για το θαλάσσιο περιβάλλον, τις ακτές της Κρήτης και των νησιών μας, ενώ και το κόστος συλλογής τους για την Ελληνική Πολιτεία, και όχι μόνο, θα ήταν τεράστιο. Σύμφωνα με τα στοιχεία του EMSA (European Maritime Safety Agency) υπολογίζεται πως το κόστος της επιχείρησης καθαρισμού ανά τόνο καυσίμου είναι € 2.395,2 ενώ το κόστος της περιβαλλοντικής υποβάθμισης αλλά και των

κοινωνικοοικονομικών συνεπειών εκτιμάται σε €149.600 ανά τόνο, συνεπώς το εκτιμώμενο συνολικό κόστος του ατυχήματος για τη συγκεκριμένη περιοχή του Αιγαίου – με τη ρύπανση να εξαπλώνεται από την επίδραση του ανέμου και των κυμάτων σε μεγάλο μέρος – φθάνει τα €6.839.784.

Δυστυχώς όμως είχαμε και στο παρελθόν στη χώρα μας αντίστοιχα περιστατικά. Η ελληνική υπηρεσία διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων καταγράφει την αυξητική τάση που παρατηρείται την τελευταία πενταετία καθώς από 400 ναυτικά συμβάντα το 2016 φτάσαμε το 2020, με μειωμένη κίνηση λόγω πανδημίας, στα 631, 19% περισσότερα από το 2019. Όλα τα παραπάνω επιβεβαιώνουν πως η ασφαλής διακίνηση των πλοίων από τις ελληνικές θάλασσες αλλά και η πρόληψη και αντιμετώπιση ναυτικών ατυχημάτων γίνεται όλο και περισσότερο ζωτικής σημασίας. Βασικός πυλώνας για την ασφαλή – τόσο για τη χώρα (τα νησιά, τις θάλασσες και τα λιμάνια μας) όσο για τις ανθρώπινες ζωές – διέλευση αυτών των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι ο ρόλος των ρυμουλκών και ναυαγοσωστικών.

Σήμερα περισσότερο από ποτέ, με χιλιάδες πλοία – κάθε χρόνο και περισσότερα (ήδη στο λιμάνι του Πειραιά για το 2022 αναμένεται αύξηση 18% στις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων σε σχέση με το 2019 αλλά αναμένεται αύξηση και στα εμπορευματοκιβώτια που θα διακινηθούν) – να διασχίζουν και να φιλοξενούνται στις ελληνικές θάλασσες, η ανάγκη αναβάθμισης των πλωτών υπηρεσιών ναυαγίαίρεσης, ρυμούλκησης και απορρύπανσης είναι επιτακτική, ώστε να είναι εφάμιλλες της κορυφαίας παγκοσμίως ελληνικής ναυτιλίας. Πόσο μάλλον αν αναλογιστούμε πως ο μέσος όρος ηλικίας αυτών των σκαφών στην χώρα μας απέχει κατά πολύ από τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο καθώς 1 στα 4 ελληνικά ναυαγοσωστικά – ρυμουλκά είναι άνω των 50 ετών, υστερώντας σε μεγάλο βαθμό σε τεχνικές προδιαγραφές.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι εταιρίες του κλάδου σχεδιάζουν επενδύσεις άνω των 200 εκ. ευρώ για την απόκτηση πλέον των 35 νέων σύγχρονων σκαφών. Την ίδια στιγμή όμως που η ελληνική Πολιτεία ζητά την επείγουσα συνδρομή τους, την οποία και παρέχουν όπου και όποτε τους ζητηθεί με εθνικό πατριωτισμό και υπευθυνότητα, η ίδια αρνείται – ενάντια ακόμα και στις προσαγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης (κανονισμός 1084/2017)– πεισματικά, πέραν κάθε λογικής και χωρίς επιχειρηματολογία την ένταξη της δυνατότητας ενισχύσεων των επενδυτικών σχεδίων στον κλάδο στο νέο Αναπτυξιακό νόμο που συζητείται στη Βουλή. Οι πράσινες μεταφορές και η προστασία του περιβάλλοντος αποτελούν εθνική προτεραιότητα, η οποία υπογραμμίζεται με έμφαση σε κάθε ευκαιρία και από τον ίδιο τον Πρωθυπουργό, Κυριάκο Μητσοτάκη, το Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων όμως – και πιο συγκεκριμένα ο αρμόδιος Αναπληρωτής Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων κ. Νικόλαος Παπαθανάσης – δείχνει να μην την συμερίζεται, προφανώς έχει αντίθετη άποψη σε όσα ευαγγελίζεται καθημερινά η Κυβέρνηση και ο Πρωθυπουργός.

Σεπτέμβριος 2021-Φεβρουάριος 2022

Οι συνέπειες και τα προβλήματα που ελλοχεύουν σε παρόμοια περιστατικά όπως στο πρόσφατο ναυάγιο του «MANASSA ROSE» είναι και μεγάλα και σημαντικά. Η αλήθεια είναι πως δεν μπορεί κάποιος να φανταστεί για ποιο λόγο το αρμόδιο Υπουργείο δεν θέλει, έστω και ως εξαίρεση, να υπάρχει η δυνατότητα στήριξης των ιδιωτικών επενδύσεων στη διασφάλιση της ασφαλούς και περιβαλλοντικά καθαρής ναυσιπλοΐας για τις ελληνικές θάλασσες αλλά και τους ελληνικούς λιμένες. Μήπως δεν είναι στις δικές του προτεραιότητες; Αλλά μήπως είναι καιρός πλέον να σταματήσουμε να αδικούμε τους εαυτούς μας διακυβεύοντας ανθρώπινες ζωές, την εθνική οικονομία, το περιβάλλον, τις θάλασσες και τα νησιά μας;

5. Οικονομία



Ολοκληρώθηκε η μεταβίβαση του επιπλέον 16% του ΟΛΠ στην COSCO

Ολοκληρώθηκε στις 6 Οκτωβρίου 2021, η χρηματιστηριακή μεταβίβαση του ποσοστού 16% των μετοχών της ΟΛΠ Α.Ε. στην COSCO SHIPPING (Hong Kong) Co., Limited από το ΤΑΙΠΕΔ, εταιρεία-μέλος του Υπερταμείο (ΕΕΣΥΠ). Αντίστοιχα, το ΤΑΙΠΕΔ και η COSCO SHIPPING (Hong Kong) Co., Limited υπέγραψαν την τροποποιημένη Συμφωνία Αγοραπωλησίας Μετοχών (ΣΑΜ) και τη Συμφωνία Μετόχων (ΣΜ). Η COSCO SHIPPING (Hong Kong) Co., Limited κατέβαλε στο ΤΑΙΠΕΔ το τίμημα των 88 εκατ. ευρώ για το 16% των μετοχών της ΟΛΠ Α.Ε., πλέον δεδουλευμένων τόκων 11,87 εκατ. ευρώ, καθώς και εγγυητική επιστολή ύψους 29 εκατ. ευρώ του ΟΛΠ στην COSCO.



Γιάννης Πλακιωτάκης: 25 εκατ. ευρώ για το Μεταφορικό Ισοδύναμο τον Ιανουάριο

Τη χρηματοδότηση 44 έργων για την αναβάθμιση λιμενικών υποδομών σε νησιά και 47 ακτοπλοϊκών γραμμών, μέσω πολυετών συμβάσεων, ανακοίνωσε ο υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Γιάννης Πλακιωτάκης από το βήμα της βουλής στις 13 Ιανουαρίου 2022, κατά την ψήφιση του νομοσχεδίου 4770/2021.

«Με σωστό σχεδιασμό και συστηματική δουλειά», δήλωσε ο υπουργός, «καταρτίσαμε και υλοποιούμε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για την υλοποίηση κρίσιμων έργων και τη διασφάλιση κρίσιμων συνδέσεων στο νησιωτικό και ευρύτερα θαλάσσιο χώρο της Ελλάδας. Η θεσμοθέτηση της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής στον νησιωτικό χώρο και η εξειδίκευση της Εθνικής Στρατηγικής για τα νησιά μας, αποδίδουν ήδη καρπούς. Διασφαλίστηκαν πόροι περίπου 1 δισ. ευρώ, που θα διατεθούν για την ακτοπλοΐα και τα λιμάνια των νησιών μας, δίνοντας λύσεις σε δυο κρίσιμα ζητήματα που αφορούν τη νησιωτικότητα: τις επαρκείς και ποιοτικές ακτοπλοϊκές συνδέσεις και τις σύγχρονες και ασφαλείς λιμενικές υποδομές. Σχετικά με τα λιμενικά έργα, σημείωσε πως προκρίνονται 33 έργα συνολικού προϋπολογισμού 175.210.000 ευρώ για αναβάθμιση λιμενικών υποδομών στα νησιά μέσω του νέου ΕΣΠΑ 2021-2027 με τεκμηριωμένη πρόταση και με υπογραφή του υπουργείου. Επίσης 11 έργα συνολικού ύψους 20 εκατομμυρίων ευρώ για αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και διαβρώσεων σε λιμενικές υποδομές και εγκαταστάσεις σε νησιωτικές περιοχές μέσω ειδικής δράσης του υπουργείου Ναυτιλίας, η οποία έχει ενταχθεί στο εθνικό

σχέδιο ανάκαμψης και ανθεκτικότητας της χώρας». Επιπλέον ο υπουργός αναφέρθηκε, στο πρόγραμμα ΝΕΑΡΧΟΣ όπως και τις επαφές που έχει με την Ελληνική Αναπτυξιακή Τράπεζα για την ενεργοποίηση των θεσμοθετημένων χρηματοδοτικών εργαλείων για τη νησιωτικότητα και την γαλάζια οικονομία. Ο κος Πλακιωτάκης τόνισε ότι ο σχεδιασμός του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής πολιτικής αξιοποιεί με αποτελεσματικότητα εθνικούς και ευρωπαϊκούς πόρους (ΕΣΠΑ 2021 - 2027, Ταμείο Ανάκαμψης), δίνοντας έμφαση σε δύο παράλληλες κατευθύνσεις. Αφενός τη βελτίωση της διασυνδεσιμότητας των νησιών, τόσο με την ηπειρωτική Ελλάδα, όσο και μεταξύ τους, με αυξημένη ασφάλεια και μείωση του χρόνου και του κόστους μεταφορών. Αφετέρου, την αναβάθμιση λιμενικών υποδομών και τον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό των λιμένων, για την καλύτερη και ασφαλέστερη εξυπηρέτηση των επιβατών.



Ποιες αρνητικές πρωτιές και «διακρίσεις» στις τιμές ενέργειας και στην επιβάρυνση των καταναλωτών εμφανίζει η χώρα μας. Τι δείχνουν ο δείκτης τιμών ενέργειας οικιακής χρήσης που παρακολουθεί και η Κομισιόν και τα στατιστικά των αγορών ενέργειας ανά την Ευρώπη.

Από τις πιο ακριβές χώρες της Ευρώπης στον ηλεκτρισμό και στο φυσικό αέριο αναδείχθηκε η Ελλάδα τον Δεκέμβριο του 2021, δίπλα στη Δανία, την Αγγλία, τη Σουηδία, την Ολλανδία και την Ελβετία. Σύμφωνα με τον Δείκτη Τιμών Ενέργειας Οικιακής Χρήσης (HEPI), στις 19 Ιανουαρίου, που καταρτίζεται από την αυστριακή Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας (Energie-Control) και την ουγγρική Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας (MEKH), σε συνεργασία με την εξειδικευμένη εταιρεία συμβούλων VaasaETT, με βάση στοιχεία από 33 ευρωπαϊκές χώρες, η Ελλάδα τον Δεκέμβριο ήταν 6η κατά σειρά στη λιανική τιμή ρεύματος, με 0,32 ευρώ την κιλοβατώρα, συμπεριλαμβανομένων φόρων και τελών, και 7η κατά σειρά στη λιανική τιμή του φυσικού αερίου, με 0,12 ευρώ την κιλοβατώρα. Οι τιμές αυτές είναι πολύ πιο πάνω από τον μέσο όρο τόσο στην Ευρώπη των 27 όσο και στο δείγμα των 33 ευρωπαϊκών χωρών. Ειδικότερα, στον ηλεκτρισμό, η μέση τιμή του ρεύματος τον Δεκέμβριο στην Ε.Ε. ήταν στο 0,24 ευρώ την κιλοβατώρα και στις 33 χώρες στο 0,23 ευρώ την κιλοβατώρα. Αντίστοιχα, στο φυσικό αέριο, η μέση τιμή στην Ε.Ε. ήταν περίπου στο 0,10 ευρώ την κιλοβατώρα και στις 33 χώρες στο 0,9 ευρώ την κιλοβατώρα.

Να σημειωθεί ότι η λιανική τιμή του ρεύματος στην Ελλάδα ήταν τον Δεκέμβριο, με βάση τον HEPI, σχεδόν διπλάσια από αυτήν που δημοσιεύει η τελευταία Έκθεση της Κομισιόν για τις ενεργειακές αγορές κατά το τρίτο τρίμηνο του 2021, δηλαδή, Ιούλιος-Αύγουστος-Σεπτέμβριος. Η Κομισιόν αναφέρει για τη χώρα μας στο διάστημα αυτό λιανική τιμή στο 0,17 ευρώ την κιλοβατώρα, πολύ κοντά στη μέση τιμή της Ε.Ε., που διαμορφώθηκε στο 0,23 ευρώ την κιλοβατώρα. Ας μην ξεχνάμε ότι τότε ουσιαστικά ξεκίνησε η ενεργειακή κρίση, με το ράλι των

τιμών στο φυσικό αέριο και στους ρύπους, που κορυφώθηκε κυριολεκτικά από τον Σεπτέμβριο και μετά, με την Ελλάδα να είναι συχνά πρωταθλήτρια στις χονδρεμπορικές τιμές ανάμεσα στις χώρες της Ευρώπης και το δυσθεώρητο βάρος να μετακυλιέται στους λογαριασμούς επιχειρήσεων και νοικοκυριών.



Ταμείο Ανάκαμψης: Από 30% έως 50% η ποσόστωση για επενδυτικό σχέδιο - Κριτήρια και όροι

Στο 50% ορίζεται η ανώτατη ποσόστωση για το δάνειο του Ταμείου Ανθεκτικότητας και Ανάκαμψης (ΤΑΑ) εφόσον **ένα επενδυτικό σχέδιο είναι επιλέξιμο σε παραπάνω από έναν από τους πέντε πυλώνες** (πράσινη μετάβαση, ψηφιακός μετασχηματισμός, καινοτομία – έρευνα, μεγέθυνση, εξωστρέφεια), οι ποσοστώσεις των οποίων αθροίζονται σύμφωνα με την ανακοίνωση στις 9 Φεβρουαρίου 2022 από τις Ελληνικές Τράπεζες (Eurobank, Alpha Bank, Πειραιώς και Εθνική)

Ωστόσο, αν μια επένδυση δεν είναι επιλέξιμη με βάση τα ελάχιστα ποσοστά κάθε πυλώνα (μη επιλέξιμο σχέδιο λόγω μη κάλυψης των ελάχιστων ποσοστών ανά πυλώνα), τότε **μπορεί να παρασχεθεί 30% αυτοτελής ποσόστωση για δάνειο από το ΤΑΑ**, εφόσον το άθροισμα των ελάχιστων ποσοστών των πυλώνων ανέρχεται σε τουλάχιστον 30%. Σε ό,τι αφορά το κεφάλαιο κίνησης που θα απαιτηθεί στο πλαίσιο της επένδυσης αποτελεί μέρος των επιλέξιμων δαπανών και **μπορεί να ανέλθει μέχρι και στο 30% του επενδυτικού σχεδίου**, αθροιστικά με τυχόν δαπάνες προώθησης και επικοινωνίας.

Επιλέξιμη είναι και η αγορά παγίων, όπως **εξοπλισμού από το εξωτερικό** εφόσον χρησιμοποιηθεί από εταιρεία εντός της ελληνικής επικρατείας. Η αγορά/χρήση άυλων στοιχείων περιλαμβάνει μεταξύ άλλων εμπορικά σήματα, λίστες πελατών, συμφωνίες αδειών χρήσης, συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, συμβόλαια μίσθωσης, συμφωνίες δικαιοχρησίες, συμβάσεις εργασίας, δικαιώματα χρήσης, λογισμικά ηλεκτρονικών υπολογιστών κ.ά.

Αντίθετα, **στον πυλώνα της μεγέθυνσης** (ανάπτυξη οικονομιών κλίμακας μέσω συνεργασιών, εξαγορών και συγχωνεύσεων) δεν αποτελεί επιλέξιμη δαπάνη η εξαγορά τίτλων-μετοχών εταιρειών, σύμφωνα με την υπουργική απόφαση που αφορά τα κριτήρια επιλεξιμότητας των επενδυτικών σχεδίων.

Οι πέντε πυλώνες του δανειακού σκέλους του ΤΑΑ και τα ελάχιστα κριτήρια ένταξης

1. Πράσινη μετάβαση

20% ελάχιστος προϋπολογισμός (επί του συνολικού προϋπολογισμού) για επενδύσεις πράσινης μετάβασης που συνεισφέρουν στους πράσινους στόχους (green tagging) του ΤΑΑ.

2. Ψηφιακός μετασχηματισμός

20% ελάχιστος προϋπολογισμός (επί του συνολικού προϋπολογισμού) για επενδύσεις ψηφιακού μετασχηματισμού που συνεισφέρουν στους ψηφιακούς στόχους (digital tagging) του ΤΑΑ.

3. Καινοτομία - Έρευνα και ανάπτυξη

- 10% ελάχιστος προϋπολογισμός (επί του συνολικού προϋπολογισμού) για επενδύσεις στην καινοτομία – έρευνα και την ανάπτυξη.
- Κάλυψη ενός δείκτη καινοτομίας – έρευνας και ανάπτυξης. Ενδεικτικά: Επενδυτικό σχέδιο δημιουργίας νέου προϊόντος / νέας υπηρεσίας . Χρηματοδότηση διδακτορικών ερευνητών επιστημών, τεχνολογίας, μηχανικής και μαθηματικών (STEM).

4. Μεγέθυνση (ανάπτυξη οικονομιών κλίμακας μέσω συνεργασιών, εξαγορών και συγχωνεύσεων)

- Ύπαρξη υφιστάμενης ή νέας συνεργασίας:
 - Με 5ετή δέσμευση συνεργασίας.
 - Έως 20% των επιλέξιμων δαπανών του επενδυτικού σχεδίου αφορούν δαπάνες σύμφωνα με τη σύμβαση συνεργασίας.
 - Μέσος συνολικός κύκλος εργασιών (για 3 χρόνια) των συμμετεχόντων στη συνεργασία > του 50% του κύκλου εργασιών του μεγαλύτερου συμμετέχοντα.
- Δημιουργία νέου σχήματος που προκύπτει από εξαγορά / συγχώνευση:
 - Το επενδυτικό σχέδιο περιλαμβάνει νέο σχήμα που προκύπτει από εξαγορά / συγχώνευση με ολοκλήρωση κατόπιν της δημοσίευσης της Υπουργικής Απόφασης (30.09.2021).
 - Μέσος συνολικός κύκλος εργασιών (για 3 χρόνια) των συμμετεχόντων στην εξαγορά / συγχώνευση > του 50% του κύκλου εργασιών του μεγαλύτερου συμμετέχοντα.

5. Εξωστρέφεια

15% ελάχιστος ΜΟ υφιστάμενης εξαγωγικής δραστηριότητας (ως % του κύκλου εργασιών), με βάση τα οικονομικά στοιχεία τριετίας ή 15% ελάχιστος προϋπολογισμός εξαγωγών επενδυτικού σχεδίου (ως % των προβλεπόμενων συνολικών εσόδων), σύμφωνα με μελέτη βιωσιμότητας.



Χρήστος Σταϊκούρας: «Τελειώνουμε με το ΔΝΤ τον Μάρτιο – Πληρώνονται τα τελευταία ομόλογα 1,9 δισ. ευρώ»

Εντός του Μαρτίου θα γίνει η αποπληρωμή των δύο τελευταίων ομολόγων προς το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ), ύψους 1,9 δισ. ευρώ, όπως ανακοίνωσε ο Υπουργός Οικονομικών, **κ. Χρήστος Σταϊκούρας**, μιλώντας στο πρακτορείο Reuters στις 14 Φεβρουαρίου το 2022. «Η αποπληρωμή θα πραγματοποιηθεί δύο χρόνια νωρίτερα από το προγραμματισμένο (2022 αντί για 2024), στέλνοντας ένα ξεκάθαρο μήνυμα αξιοπιστίας και φερεγγυότητας στις αγορές». «Η Ελλάδα έχει υποβάλει επίσημα αίτημα για την πλήρη αποπληρωμή του υπολειπόμενου ποσού των δανείων στο ΔΝΤ» επιβεβαίωσε ο κ. Σταϊκούρας, προσθέτοντας ότι η σχετική διαδικασία έχει ξεκινήσει και αναμένεται να ολοκληρωθεί στα τέλη Μαρτίου. Την πρόωρη αποπληρωμή του υπολοίπου των δανείων που είχε λάβει η Ελλάδα από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο ενέκριναν την Παρασκευή 25 Φεβρουαρίου οι υπουργοί Οικονομικών της Ευρωζώνης.



Στα ύψη το εμπορικό έλλειμμα το 2021 παρά την αύξηση των εξαγωγών

Στα 24,29 δισ. ευρώ το έλλειμμα στο εμπορικό ισοζύγιο, αυξημένο κατά 33,8% σε σύγκριση με το 2020. Ισχυρή αύξηση 29,5% για τις εξαγωγές, με τις εισαγωγές να ενισχύονται 31,1%.

Παρά την ισχυρή άνοδο των εξαγωγών το 2021 η ανάκαμψη της οικονομίας προκάλεσε μεγάλη αύξηση και των εισαγωγών με αποτέλεσμα να διευρυνθεί κατά 33% το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ στις 9 Φεβρουαρίου το 2022, οι εξαγωγές ενισχύθηκαν 29,5% και διαμορφώθηκαν στα 39,8 δισ. ευρώ, αλλά την ίδια στιγμή οι εισαγωγές είχαν άνοδο 31,1%. Αποτέλεσμα, το έλλειμμα στο εμπορικό ισοζύγιο να διαμορφωθεί στα 24,29 δισ. ευρώ και να είναι ενισχυμένο κατά 33,8% σε σύγκριση με το 2020. Η μεγαλύτερη εξαγωγική αλλά και εισαγωγική δραστηριότητα αφορά τον πετρελαϊκό κλάδο,

με τις εξαγωγές προϊόντων πετρελαίου να ξεπερνούν τα 10 δισ. ευρώ, ενώ οι αντίστοιχες εισαγωγές έφθασαν στα 9,9 δισ. ευρώ.

Βάσει των στοιχείων που δημοσιοποίησε η ΕΛΣΤΑΤ:

Η συνολική αξία των εισαγωγών - αφίξεων κατά το χρονικό διάστημα Ιανουαρίου - Δεκεμβρίου 2021 ανήλθε στο ποσό των 64.190,2 εκατ. ευρώ (75.520,6 εκατ. δολάρια) έναντι 48.953,8 εκατ. ευρώ (55.774,9 εκατ. δολάρια) κατά το ίδιο διάστημα του έτους 2020, παρουσιάζοντας αύξηση, σε ευρώ 31,1%. Η αντίστοιχη αξία χωρίς τα πετρελαιοειδή παρουσίασε αύξηση κατά 7.974,2 εκατ. ευρώ, δηλαδή 20,1% και η αντίστοιχη αξία χωρίς τα πετρελαιοειδή και τα πλοία παρουσίασε αύξηση κατά 8.057,6 εκατ. ευρώ, δηλαδή 20,5%, σε σχέση με το χρονικό διάστημα Ιανουαρίου - Δεκεμβρίου 2020. Η συνολική αξία των εξαγωγών - αποστολών κατά το χρονικό διάστημα Ιανουαρίου - Δεκεμβρίου 2021 ανήλθε στο ποσό των 39.894,6 εκατ. ευρώ (47.263,4 εκατ. δολάρια) έναντι 30.800,2 εκατ. ευρώ (35.317,9 εκατ. δολάρια) κατά το ίδιο διάστημα του έτους 2020, παρουσιάζοντας αύξηση, σε ευρώ 29,5%. Η αντίστοιχη αξία χωρίς τα πετρελαιοειδή παρουσίασε αύξηση κατά 4.743,0 εκατ. ευρώ, δηλαδή 19,7% και η αντίστοιχη αξία χωρίς τα πετρελαιοειδή και τα πλοία παρουσίασε αύξηση κατά 4.777,4 εκατ. ευρώ, δηλαδή 19,9%, σε σχέση με το χρονικό διάστημα Ιανουαρίου-Δεκεμβρίου 2020. Το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου κατά το χρονικό διάστημα Ιανουαρίου - Δεκεμβρίου 2021 ανήλθε σε 24.295,6 εκατ. ευρώ (28.257,2 εκατ. δολάρια) έναντι 18.153,6 εκατ. ευρώ (20.457,0 εκατ. δολάρια) κατά το ίδιο διάστημα του έτους 2020, παρουσιάζοντας αύξηση, σε ευρώ, 33,8%. Το αντίστοιχο μέγεθος χωρίς τα πετρελαιοειδή παρουσίασε αύξηση κατά 3.231,2 εκατ. ευρώ, δηλαδή 20,9% και το αντίστοιχο μέγεθος χωρίς τα πετρελαιοειδή και τα πλοία παρουσίασε αύξηση κατά 3.280,2 εκατ. ευρώ, δηλαδή 21,3%.

Τα στοιχεία για τον Δεκέμβριο

Η συνολική αξία των εισαγωγών - αφίξεων, κατά το μήνα Δεκέμβριο 2021 ανήλθε στο ποσό των 6.246,3 εκατ. ευρώ (7.039,7 εκατ. δολάρια) έναντι 4.533,0 εκατ. ευρώ (5.499,8 εκατ. δολάρια) κατά τον ίδιο μήνα του έτους 2020 παρουσιάζοντας αύξηση, σε ευρώ, 37,8%. Η αντίστοιχη αξία χωρίς τα πετρελαιοειδή κατά τον μήνα Δεκέμβριο 2021 παρουσίασε αύξηση κατά 869,0 εκατ. ευρώ, δηλαδή 25,1%, ενώ η αντίστοιχη αξία χωρίς τα πετρελαιοειδή και τα πλοία κατά τον μήνα Δεκέμβριο 2021 παρουσίασε αύξηση κατά 937,1 εκατ. ευρώ, δηλαδή 27,6%, σε σχέση με τον μήνα Δεκέμβριο 2020. Η συνολική αξία των εξαγωγών - αποστολών, κατά το μήνα Δεκέμβριο 2021 ανήλθε στο ποσό των 3.560,7 εκατ. ευρώ (4.037,1 εκατ. δολάρια) έναντι 3.032,3 εκατ. ευρώ (3.701,5 εκατ. δολάρια) κατά τον ίδιο μήνα του έτους 2020 παρουσιάζοντας αύξηση, σε ευρώ, 17,4%. Η αντίστοιχη αξία χωρίς τα πετρελαιοειδή κατά τον μήνα Δεκέμβριο 2021 παρουσίασε αύξηση κατά 317,8 εκατ. ευρώ δηλαδή 14,0% και η αντίστοιχη αξία χωρίς τα πετρελαιοειδή και τα πλοία κατά τον μήνα Δεκέμβριο 2021 παρουσίασε αύξηση κατά 384,7 εκατ. ευρώ, δηλαδή 17,6%, σε σχέση με τον μήνα Δεκέμβριο

Σεπτέμβριος 2021-Φεβρουάριος 2022

2020. Το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου κατά τον μήνα Δεκέμβριο 2021 ανήλθε σε 2.685,6 εκατ. ευρώ (3.002,6 εκατ. δολάρια) έναντι 1.500,7 εκατ. ευρώ (1.798,3 εκατ. δολάρια) κατά τον ίδιο μήνα του έτους 2020, παρουσιάζοντας αύξηση, σε ευρώ, 79,0%. Η αντίστοιχη αξία χωρίς τα πετρελαιοειδή κατά τον μήνα Δεκέμβριο 2021 παρουσίασε αύξηση του ελλείμματος κατά 551,2 εκατ. ευρώ, δηλαδή 45,8%, ενώ η αντίστοιχη αξία χωρίς τα πετρελαιοειδή και τα πλοία κατά τον μήνα Δεκέμβριο 2021 παρουσίασε αύξηση κατά 552,4 εκατ. ευρώ, δηλαδή 46,0% σε σχέση με τον μήνα Δεκέμβριο 2020.



Στα 10,6 δισ. ευρώ το έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών

Στα 10,6 δισ. ευρώ ανήλθε το 2021 το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, εν μέσω επιδείνωσης του ισοζυγίου αγαθών και παρά την εξαιρετική ανάκαμψη των εισπράξεων από τουρισμό και ναυτιλία. Σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος που δημοσιεύθηκαν 21 Φεβρουαρίου το 2022, η αύξηση του ελλείμματος του ισοζυγίου αγαθών οφείλεται στη μεγαλύτερη αύξηση των εισαγωγών έναντι των εξαγωγών. Αναλυτικότερα, οι εξαγωγές σημείωσαν αύξηση κατά 35,2% σε τρέχουσες τιμές (12,7% σε σταθερές τιμές) και οι εισαγωγές σημείωσαν αύξηση κατά 36,4% σε τρέχουσες τιμές (13,6% σε σταθερές τιμές). Ειδικότερα, σε τρέχουσες τιμές οι εξαγωγές και οι εισαγωγές αγαθών χωρίς καύσιμα αυξήθηκαν κατά 26,9% και 27,7% αντίστοιχα (20,2% και 24,2% σε σταθερές τιμές).

Αυτό οφείλεται στην εκτίναξη της αξίας των εισαγωγών καυσίμων κατά 82,6% ή κατά 6,7 δισ. ευρώ το 2021, από τα 9,2 δισ. ευρώ το 2020 στα 16 δισ. ευρώ το 2021.

Το 2021 είχαμε αύξηση του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών στα 13,1 δισ. ευρώ, κάτι που οφείλεται σχεδόν αποκλειστικά στη βελτίωση του ισοζυγίου ταξιδιωτικών υπηρεσιών, η οποία όμως αντισταθμίστηκε εν μέρει από τη μείωση του πλεονάσματος του ισοζυγίου μεταφορών. Οι τουριστικές εισπράξεις ανήλθαν στα 10,6 δισ. ευρώ, από 4,3 δισ. ευρώ το 2020. Οι αφίξεις μη κατοίκων ταξιδιωτών αυξήθηκαν κατά 99,4% και οι σχετικές εισπράξεις κατά 146,7% σε σχέση με το 2020, αντιπροσωπεύοντας το 46,9% και το 58,6% των αντίστοιχων επιπέδων του 2019. Οι καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανήλθαν το 2021 στα 18,7 δισ. ευρώ, έναντι 13,8 δισ. ευρώ το 2020, ήτοι αυξήθηκαν κατά 5 δισ. ευρώ.

Το ισοζύγιο πρωτογενών εισοδημάτων κατέγραψε πλεόνασμα, έναντι ελλείμματος το 2020, κυρίως λόγω της μείωσης των καθαρών πληρωμών για τόκους, μερίσματα και κέρδη, ενώ το πλεόνασμα του ισοζυγίου δευτερογενών εισοδημάτων υπερδιπλασιάστηκε, λόγω της αύξησης των καθαρών εισπράξεων της γενικής κυβέρνησης.



Οι εκτιμήσεις των οίκων αξιολόγησης για το Ουκρανικό και την Ελλάδα.

Η πανδημία πρόσθεσε περί τα 32 δισ. ευρώ στο ελληνικό χρέος (στα 388,3 δισ. ευρώ τον περασμένο Δεκέμβριο, από 356 δισ. ευρώ στα τέλη του 2019) και εκτόξευσε το έλλειμμα στο 9,5% το 2020 και 7% το 2021. Το ενδιαφέρον της παρούσας έκθεσης των Θεσμών εστιάζει στον στόχο προσαρμογής: το βασικό της σενάριο εκτιμά το πρωτογενές πλεόνασμα στο 1,5% για το 2023 και έπειτα 2,2%. Εν ολίγοις, από το έλλειμμα 1,2% φέτος θα απαιτηθεί προσαρμογή 2,7% του ΑΕΠ ή περίπου 5 δισ. ευρώ το 2023. Μία κλιμάκωση εκτός των προβλέψεων στις διεθνείς αγορές ενέργειας και η διατήρηση του πολεμικού κλίματος δεν αποκλείεται να επιφέρει αλλαγές. Κυρίως στο «μέτωπο» των παροχών προς νοικοκυριά και επιχειρήσεις. Είναι ολοφάνερο και «πιστοποιείται» από τις εκτιμήσεις διεθνών οίκων, φορέων, αναλυτών, ότι αντίκτυπος του πολέμου στην Ουκρανία, στην ευρωπαϊκή οικονομία και φυσικά στην ελληνική θα είναι ισχυρός. Αυτό που δεν μπορεί να εκτιμηθεί με ακρίβεια είναι το μέγεθος της ζημιάς, ωστόσο, διαφαίνονται οι βασικές επιπτώσεις σε κρίσιμους μακροοικονομικούς τομείς, που θα επηρεάσουν την καθημερινότητα των πολιτών. Ο πληθωρισμός που ήδη βρίσκεται άνω του 6%, όχι μόνον δεν θα «δείξει» τάσεις αποκλιμάκωσης το επόμενο διάστημα, αλλά αντιθέτως θα παραμείνει επί μακρόν σε υψηλά επίπεδα. Η ρωσική εισβολή στην Ουκρανία άνοιξε ένα νέο γύρο κλιμάκωσης των ενεργειακών τιμών στην Ευρώπη, οι οποίες επηρεάζουν τα μέγιστα την εφοδιαστική αλυσίδα, τις πρώτες ύλες, το κόστος παραγωγής, δημιουργώντας ένα πληθωριστικό ντόμινο που καταλήγει σε ανατιμήσεις σε βασικά προϊόντα και αγαθά. Οι πρόσφατες αναλύσεις είναι άκρως απαισιόδοξες, καθώς «βλέπουν» εκτόξευση του πληθωρισμού στην Ευρώπη και κατ' επέκτασή της στην Ελλάδα, καθώς και διατήρησή του σε πολύ υψηλά επίπεδα, σχεδόν για όλο το 2022. **Η εκτίμηση του οίκου Wood στις 26 Φεβρουαρίου το 2022 είναι ότι ο πληθωρισμός στην Ελλάδα θα φτάσει στο 8,4%**, κάτι που προφανώς συνεπάγεται αλληπάλληλες ανατιμήσεις σε προϊόντα και υπηρεσίες, που θα σε συνδυασμό με τη ενεργειακή ακρίβεια, θα δημιουργήσει ένα ασφυκτικό πλαίσιο για τους πολίτες και τη διαβίωσή της. Άκρως δυσμενείς είναι οι προβλέψεις για τον πληθωρισμό στην Ευρωζώνη, που θα εκτοξευτεί στο 11,7%.

6. Μελέτες - Έρευνες



Μελέτη NEE: Στόχοι και οράματα που αποτελούν εξέλιξη της άρρηκτης σχέσης Έθνους και Ναυτιλίας

Μελέτη με τίτλο «Ελλάδα και Ναυτιλία σε κοινή ρότα ανανέωσης του ακτοπλοϊκού στόλου, βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες προκλήσεις στην πορεία προς το 2040» συνέταξε το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος στο πλαίσιο της συμμετοχής του στη σύνταξη της Λευκής Βίβλου για την Ελλάδα το 2040, μετά από πρόσκληση της Επιτροπής «Ελλάδα 2021»

Διαβάστε ολόκληρη την ΜΕΛΕΤΗ [εδώ](#)



Deloitte Ελλάδος-μελέτη: Αυξητική η τάση διείσδυσης των κριτηρίων ESG στην ποντοπόρο Ναυτιλία

Ο τρόπος με τον οποίο τα θέματα περιβάλλοντος, κοινωνίας και εταιρικής διακυβέρνησης (ESG) επηρεάζουν την πορεία της ποντοπόρου ναυτιλίας είναι το αντικείμενο της νέας μελέτης της Deloitte Ελλάδος. Συγκεκριμένα οι **Shipping Partners της Deloitte, κ. Ηλίας Μακρής και κ. Μιχάλης Στεργίου, στη μελέτη τους που βασίστηκε μεταξύ άλλων σε δείγμα 38 εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών, 14 εκ των οποίων είναι ελληνικών συμφερόντων, εντοπίζουν μια αυξητική τάση στη διείσδυση των κριτηρίων ESG στην αξιολόγηση των εταιρειών του κλάδου, ενώ ταυτόχρονα χαρτογραφούν τα στρατηγικά ζητήματα στα οποία εστιάζουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις σε παγκόσμιο επίπεδο.** Η μελέτη της **Deloitte** αναδεικνύει τον ρόλο του ESG σε έναν από τους πλέον δυναμικούς κλάδους της παγκόσμιας οικονομίας, καθώς και ποιες είναι οι προκλήσεις που έχουν μπροστά τους οι εταιρείες της ποντοπόρου ναυτιλίας προκειμένου να προσαρμόσουν τη λειτουργία τους σύμφωνα με τα κριτήρια που θέτουν οι αρχές του ESG. Ορισμένα σημεία που αναδεικνύονται στο πλαίσιο της μελέτης της Deloitte είναι:

"Ε" - Περιβάλλον

Η πρώτη συνιστώσα του **ESG**, το Περιβάλλον, αποτελεί το στοιχείο εκείνο με τις περισσότερες αναφορές/δείκτες, αναλύσεις αλλά και «σύνδεση» πρακτικών διαχείρισης της λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιρειών με στόχους που σε μερικά χρόνια πρόκειται να λάβουν υποχρεωτικό χαρακτήρα, όπως οι απαιτήσεις του IMO σχετικά με την εκπομπή ρύπων. Τα **Poseidon Principles** - που τυγχάνουν ευρείας αναγνώρισης από σημαντικούς χρηματοδοτικούς φορείς

της ναυτιλίας - αναδεικνύονται σε κεντρικό άξονα της συνιστώσας Περιβάλλον όσον αφορά τη ναυτιλιακή βιομηχανία και αποτελούν ένα ανεπτυγμένο και ευρέως διαδεδομένο στον κλάδο πλαίσιο αξιολόγησης και αναφοράς πολιτικών εναρμονισμένων με τις στρατηγικές του **IMO** για το περιβάλλον, καθώς επίσης και μέτρησης του βαθμού εναρμόνισης χρηματοδοτούμενων ναυτιλιακών εταιρειών που βρίσκονται σε διεθνή χαρτοφυλάκια χρηματοοικονομικών οργανισμών. Η πρακτική λειτουργία και η χρησιμότητα των **Poseidon Principles** είναι ότι όλοι οι οργανισμοί οι οποίοι συνυπογράφουν τις αρχές αυτές, οφείλουν σε ετήσια βάση, να επιμετρούν τις εκπομπές ρύπων, αλλά και να εξάγουν και να δημοσιεύουν συμπεράσματα αναφορικά με το πόσο οι μετρήσεις αυτές εναρμονίζονται με την στρατηγική τάση σταδιακής μείωσης αυτών.

"S" - Κοινωνία

Η δεύτερη συνιστώσα του **ESG**, η Κοινωνία έχει να κάνει με το πώς μια επιχείρηση διαχειρίζεται τις σχέσεις της με τους εργαζόμενους, τους προμηθευτές, τους πελάτες και τις κοινότητες στις οποίες δραστηριοποιείται. Στο ναυτιλιακό περιβάλλον έχει άμεση σύνδεση με εκείνες τις πρακτικές διαχείρισης της ναυτιλιακής λειτουργίας που στοχεύουν στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας για τα πληρώματα λαμβάνοντας όλα τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας με απώτερο στόχο τη μείωση των ατυχημάτων «εν-πλω». Άλλωστε είναι πολύ πρόσφατη η συζήτηση κατά τη διάρκεια της κορύφωσης της πανδημίας COVID-19 για τη λήψη των απαραίτητων μέτρων που ελήφθησαν για να αντιμετωπίσουν τη δυσφορία των πληρωμάτων η οποία προκλήθηκε από την παρατεταμένη παρουσία τους στα πλοία εξαιτίας των δυσκολιών επαναπατριsmού. Επιπλέον, η Κοινωνία αγγίζει και το θέμα της ισότητας των φύλων και των ίσων ευκαιριών, μέσω της εκπροσώπησης, μεταξύ άλλων, των γυναικών στα πληρώματα της ποντοπόρου ναυτιλίας, που σαν ποσοστό παραμένει σε αρκετά χαμηλά επίπεδα σε σχέση με άλλους κλάδους. Σύμφωνα με τελευταία στοιχεία του IMO, οι γυναίκες αποτελούν περίπου το 1,2% του συνολικού παγκόσμιου δυναμικού πληρωμάτων, με στρατηγικό στόχο του Οργανισμού την σταδιακή αύξηση του αριθμού των γυναικών στην ναυτιλιακή βιομηχανία.

"G" - Εταιρική Διακυβέρνηση

Η Εταιρική Διακυβέρνηση, αποτελεί την τρίτη συνιστώσα του **ESG** η οποία σχετίζεται με το σύστημα κανόνων, αρχών, πρακτικών και διαδικασιών που διέπουν τη λειτουργία μιας επιχείρησης. Στον τομέα της ποντοπόρου ναυτιλίας, το σύστημα αυτό περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, πολιτικές και διαδικασίες που στόχο έχουν την καταπολέμηση της διαφθοράς σε λιμάνια που δεν διαθέτουν εκσυγχρονισμένα πρωτόκολλα λειτουργίας. Είναι σαφείς οι ενδείξεις ό,τι οι ναυτιλιακές εταιρείες που σημειώνουν βελτίωση στις επιδόσεις τους αναφορικά με τα κριτήρια **ESG**, γίνονται περισσότερο ελκυστικές στους επενδυτικούς κύκλους της ναυτιλίας, αποκτώντας πιο εύκολα πρόσβαση σε κεφάλαια και χρηματοδότηση.

Μάλιστα, παρόλο που συχνά οι δείκτες **ESG** θεωρούνται «μη χρηματοοικονομικοί» και δεν μπορεί ακόμη να στοιχειοθετηθεί επαρκώς το αν οι επιδόσεις **ESG** επηρεάζουν την πορεία της μετοχής, ενδέχεται να έχουν αντίκτυπο στα χρηματοοικονομικά των εταιρειών. Επιπλέον, είναι χαρακτηριστικό ό,τι τα κεφάλαια που επενδύονται σε εταιρείες που εναρμονίζουν τη λειτουργία τους με τους κανόνες του **ESG** έχουν σημειώσει αύξηση κατά 170% στην περίοδο 2015 - 2021, ενώ την ίδια περίοδο έχουν επταπλασιαστεί τα κεφάλαια που επενδύονται σε πράσινα ομόλογα. Σύμφωνα με τη μελέτη, από τον Μάιο του 2018 μέχρι σήμερα έχουν διοχετευτεί επενδυτικά κεφάλαια ύψους \$14,5 δισ. σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις με βάση κριτήρια **ESG**. Ταυτόχρονα, οι οίκοι αξιολόγησης όπως **όπως η Moody's, η Bloomberg, το MSCI και το Fitch**, στοχεύουν στη θέσπιση προτύπων αξιολόγησης για τα κριτήρια **ESG**. Αλλά και οι τράπεζες εστιάζουν ολοένα και περισσότερο στην τήρηση των κριτηρίων **ESG** για τις επενδυτικές και χρηματοδοτικές τους αποφάσεις, αφού ο κλιματικός κίνδυνος σύντομα θα ενταχθεί από την ΕΚΤ στην προληπτική εποπτεία, με στόχο να μειωθεί ο ρίσκο που δημιουργούν οι μη βιώσιμες επενδύσεις. Η μελέτη καταδεικνύει επίσης ό,τι, σύμφωνα με την Refinitiv, η αξία των πράσινων ομολόγων οκταπλασιάστηκε το 2020 ενώ μόνο για το πρώτο τρίμηνο του 2021 έφτασε τα \$287 δισ., ποσό διπλάσιο από το αντίστοιχο περσινό διάστημα. Μέχρι το τέλος του 2020 το σύνολο των κεφαλαίων των **ESG funds** παγκοσμίως, έφτασε στο ποσό ρεκόρ των \$1,7 τρις., σημειώνοντας εντυπωσιακή αύξηση 50% σε σχέση με το 2019, που ήταν επίσης χρονιά ρεκόρ.

Συμπερασματικά, σύμφωνα με τη **Deloitte και τους κ.Στεργίου και κ.Μακρή**, «η διαρκώς αυξανόμενη τάση των ναυτιλιακών εταιρειών για την ενσωμάτωση του **ESG**, αλλάζει τα δεδομένα του κλάδου, εισάγοντας νέες έννοιες και θέτοντας νέους στόχους και προκλήσεις. Το μέλλον της ποντοπόρου ναυτιλίας παγκοσμίως, θα καθοριστεί τα επόμενα χρόνια από το πόσο γενναίες θα είναι οι αποφάσεις του **IMO** και των θεσμών της ναυτιλίας αναφορικά με τη μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, από τον βαθμό στον οποίο οι πολιτικές που θα διαμορφωθούν θα επηρεάσουν τον παγκόσμιο στόλο, αλλά και από τον βαθμό προσήλωσης των funds και των τραπεζών στην εφαρμογή του **ESG** ως κριτήριο χρηματοδότησης των εταιρειών». Τέλος, σύμφωνα με τους συντάκτες της μελέτης, «σημαντικό ρόλο για τη μελλοντική πορεία της ποντοπόρου ναυτιλίας, θα παίξουν το πόσοι ακόμη τραπεζικοί κολοσσοί θα προσυπογράψουν τα **Poseidon Principles**, ο συνεχώς διευρυνόμενος ρόλος της Ασίας ως βασικού χρηματοδότη της ναυτιλίας και ο βαθμός στον οποίο οι Ασιάτες χρηματοδότες θα εστιάσουν στο **ESG** και γενικότερα, η ικανότητα του επενδυτικού κοινού να αφομοιώσει τις πολιτικές ESG και να τις συνδέσει με τη βελτίωση της αποδοτικότητας των επενδυτικών χαρτοφυλακίων».

Διαβάστε ολόκληρη την ΜΕΛΕΤΗ [εδώ](#)

Περιεχόμενα ◀

7. Θυμόμαστε



Η ιστορία του Freedom Ship

«Η πρώτη πλωτή πόλη στον κόσμο ενδέχεται σύντομα να περάσει από τη σφαίρα της φαντασίας σε αυτήν της πραγματικότητας» έγραφαν τα ΜΜΕ το 2013. Το «Πλοίο της Ελευθερίας» (**Freedom Ship**) δεν ονομάστηκε έτσι τυχαία, αφού θα έπλεε από τη μία χώρα στην άλλη σε διετείς κύκλους, χωρίς να ανήκει σε καμία. Οι εμπνευστές του πλοίου, η Freedom Ship International Inc. με έδρα τη Φλόριντα των Ηνωμένων Πολιτειών, οραματίζονταν μια πόλη με 50.000 κατοίκους και δυνατότητα για 30.000 επισκέπτες. Το FS θα έχει όλες τις βασικές υποδομές: σχολεία, ένα νοσοκομείο, χώρους πρασίνου, καταστήματα, καζίνο, γκαλερί, ακόμη και έναν αεροδιάδρομο για μικρά εμπορικά και ιδιωτικά αεροσκάφη.

Η πόλη-πλοίο θα έχε μήκος 1,4 χιλιομέτρων και θα εκτείνεται σε 25 ορόφους. Σύμφωνα με τους δημιουργούς της, οι ενεργειακές της ανάγκες θα καλύπτονται σε μεγάλο βαθμό από ηλιακά πάνελ και κυματική ενέργεια. Οι τιμές ανέφεραν ότι θα κυμαίνονταν από 112.000 ευρώ - για ένα υποτυπώδες διαμέρισμα χωρίς κουζίνα - μέχρι περίπου 1,5 εκατομμύριο ευρώ. Καθώς το πλοίο θα ήταν πολύ μεγάλο για να εισέρχεται σε λιμάνια, θα περνάει το 70% του χρόνου αγκυροβολημένο ανοιχτά μεγαλουπόλεων και το υπόλοιπο 30% ταξιδεύοντας.

«Φανταστείτε ένα ιδανικό περιβάλλον για να ζείτε ή να διευθύνετε μια επιχείρηση, μια φιλική και ασφαλή κοινότητα με μεγάλους ανοιχτούς χώρους και πολλές εγκαταστάσεις διασκέδασης και ψυχαγωγίας», αναφέρει η Freedom Ship International στην ιστοσελίδα της. «Φανταστείτε αυτήν την κοινότητα να κινείται διαρκώς ανά τον κόσμο .Το έργο αναμένεται να στοιχίσει 10 δισεκατομμύρια δολάρια». Ο διευθυντής και αντιπρόεδρος της αμερικανικής εταιρείας υποστήριξε το 2013 ότι έλειπε 1 δισεκατομμύριο για να αρχίσουν οι εργασίες, ωστόσο ήταν αισιόδοξος ότι «τα χρήματα θα βρεθούν».

Το 2016 σύμφωνα με ιστοσελίδες το Freedom Ship συνδέθηκε με την εταιρεία Kanethara Marine στην Ινδία και αυτό μας οδηγεί στο επόμενο ερώτημα: Θα δούμε ποτέ το Freedom Ship να αποπλέει; Φαίνεται δύσκολο.

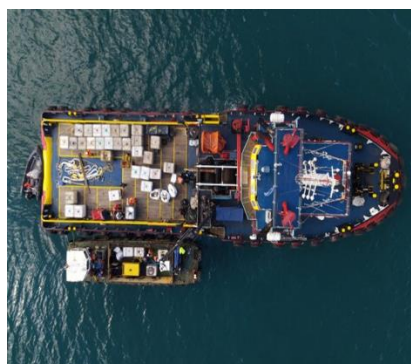
Ο κ. Νίξον, ο πιο ένθερμος υποστηρικτής του πέθανε το 2012. Επίσης, ολόκληρη η ομάδα διαχείρισης της Freedom Ship International έχει αλλάξει τις τελευταίες δεκαετίες, αποδυναμώνοντας περαιτέρω τη σταθερότητα του έργου. Η ημερομηνία κατασκευής του μεγαπλοίου δεν έχει ανακοινωθεί επίσημα, ούτε πού θα ναυπηγήθηκε και ποιος θα ήταν

Σεπτέμβριος 2021-Φεβρουάριος 2022

υπεύθυνος γι' αυτό. Πάρα πολλές ερωτήσεις για ένα ουτοπικό έργο που όμως στερείται τα βασικά για να εκτελεστεί ακόμα και σήμερα..

Περιεχόμενα ◀

8. Photo Gallery



Ακολουθήστε μας



Περιεχόμενα ◀

9. Πηγές – Σχετικά links



Περιεχόμενα ◀