



➔ GREEK SHIPPING COOPERATION COMMITTEE Ελληνόκτητος στόλος: Αυξομειώσεις μεγεθών

Την ακτινογραφία του ελληνόκτητου στόλου παρουσίασαν οι Έλληνες εφοπλιστές του Λονδίνου. Αυξομειώσεις σε αριθμό και χωρητικότητα πλοίων και ισχυρό αποτύπωμα στις νέες ναυπηγήσεις. Η κατανομή ανά κατηγορία σκάφους, νοπογνώμονα και νηολόγιο

Αύξηση του ελληνόκτητου στόλου πλοίων άνω των 1.000 gt από τον Μάρτιο του 2024 δείχνουν τα στατιστικά στοιχεία της 38ης ετήσιας έκθεσης της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee), που βασίστηκε σε έρευνα της S&P Global Market Intelligence. Ειδικότερα, ο στόλος ελληνικών συμφερόντων αποτελείται από 4.221 πλοία, αυξημένος κατά 9 πλοία, με συνολική χωρητικότητα 354.092.466 dwt και

208.010.850 gt, κατόπιν μείωσης που αντιστοιχεί σε 1.117.034 dwt και 241.738 gt. Από τα παραπάνω στοιχεία εξαιρούνται τα 456 πλοία που έχουν προστεθεί στο βιβλίο παραγγελιών, συνολικής χωρητικότητας 43.186.564 dwt και 27.035.837 gt, που αντιπροσωπεύουν άνοδο 23% σε σχέση με πέρυσι, αντανακλώντας το αυξανόμενο ενδιαφέρον των Ελλήνων εφοπλιστών για νεότευκτα νέας τεχνολογίας. Ως προς τον τύπο τους, τα υπό ναυπήγηση πλοία αριθμούν 157 πετρελαιοφόρα,

66 δεξαμενόπλοια χημικών και προϊόντων, 54 δεξαμενόπλοια υγραιρίου, 132 πλοία μεταλλευμάτων και χύδην φορτίου, 23 πλοία εμπορευματοκιβωτίων και 10 φορτηγά. Εξίσου υψηλές είναι οι επιδόσεις των ελληνικών μητρικών εταιρειών, που ελέγχουν το 22,7% του υφιστάμενου παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιοι, το 15,8% του στόλου μεταφοράς μεταλλευμάτων και χύδην φορτίου και το 9,4% του στόλου LNG. Ο συνολικός αριθμός πλοίων ελληνικών συμφερόντων αντιστοιχεί

στο 6,5% του παγκόσμιου στόλου, και με όρους χωρητικότητας στο 12,3% σε gt και στο 14,5% σε dwt. Λόγω της ασταθούς κατάστασης στην Ουκρανία και την Ερυθρά Θάλασσα, καθώς και των επικείμενων κανονιστικών απαιτήσεων, σημειώθηκαν μικρές αυξομειώσεις στις περισσότερες κατηγορίες του ελληνόκτητου στόλου, που συνολικά κατέγραψε καθοδική πορεία σε σχέση με τον παγκόσμιο στόλο. Ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου ανέρχεται πλέον στα 14,2 έτη, καταγράφοντας μικρή

αύξηση, έναντι 18,5 ετών του παγκόσμιου στόλου. Οι σημαίες Λιβερίας (103.121.400 dwt) και Νησιών Μάρσαλ (81.845.098 dwt) παραμένουν στην κορυφή, με 1.149 και 1.036 ελληνικά πλοία στα νηολόγια τους, ενώ ακολουθεί η Μάλτα με 587 πλοία (53.575.910 dwt). Στην τέταρτη θέση βρίσκεται σταθερά η ελληνική σημαία (48.717.807 dwt), έχοντας απολέσει 16 πλοία. Με 300 πλοία (20.054.910 dwt) έρχεται πέμπτος ο Παναμάς, έκτη η Κύπρος με 253 πλοία (18.561.879 dwt) και έβδομες οι Μπαχάμες με 190 πλοία (15.904.923 dwt). Ο συνολικός αριθμός των πλοίων που είναι νηολογημένα υπό σημαία Ε.Ε. ανέρχεται σε 1.414, αντιστοιχώντας στο 33,5% του ελληνικού στόλου, ποσοστό αυξημένο σε σύγκριση με τα 1.278 πλοία πέρυσι.

Οι Έλληνες εφοπλιστές εμπιστεύονται τον στόλο τους στους οκτώ κορυφαίους νηογνώμονες παγκοσμίως: ο Αμερικανικός Νηογνώμονας ABS απολαμβάνει τη μερίδα του λέοντος με 146 πλοία, έναντι 143 το 2024. Με 89 πλοία (90) κατατάσσεται στη δεύτερη θέση ο Lloyd's Register και στην τρίτη ο Νορβηγικός Νηογνώμονας DNV με 76 (83). Με 58 ταξινομημένα πλοία, όσα και πέρυσι, έρχεται τέταρτος ο Γαλλικός Νηογνώμονας Bureau Veritas και πέμπτος έπεται ο Ιταλικός Νηογνώμονας RINA με 48 πλοία (44). Με 15 πλοία και φέτος ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας ClassNK είναι στην έκτη θέση, ακολουθεί ο Κορεατικός Νηογνώμονας με 7 πλοία (9) και, τέλος, ο Κινεζικός Νηογνώμονας CCS με 5, έναντι 19 πλοίων το 2024. 📊



➔ ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ Κάλεσμα στην Κομισιόν για άλμα στη βιωσιμότητα

Την πρόθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να συμπεριλάβει τη δράση για το κλίμα και την ανταγωνιστικότητα στο πλαίσιο της συνολικής αναπτυξιακής στρατηγικής της, όπως αναφέρεται στο Clean Industrial Deal (CID), χαιρετίζει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Όπως επισημαίνεται σε σχετική ανακοίνωση, η ελληνική και η ευρωπαϊκή ναυτιλία πρωτοστατούν στη μείωση των εκπομπών, αλλά η επιτυχία εξαρτάται από την παγκόσμια σύμπλευση, τις επενδύσεις και τη διαθεσιμότητα καυσίμων. Η ναυτιλία πρέπει να ενταχθεί πλήρως στο σύνολο των πρωτοβουλιών του CID για επαρκή χρημα-

τοδότηση στο πεδίο των εναλλακτικών καυσίμων και υποδομών, σημειώνεται. Η ασφάλεια του κανονιστικού πλαισίου και τα οικονομικά κίνητρα έχουν ζωτική σημασία για τη γεφύρωση του χάσματος κόστους μεταξύ συμβατικών και εναλλακτικών καυσίμων. «Καλούμε την Ε.Ε. να προωθήσει παγκόσμιες λύσεις στο πλαίσιο του IMO, αποφεύγοντας περιφερειακά μέτρα που διαταράσσουν την ανταγωνιστικότητα. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών παραμένει προσηλωμένη στη συνεργασία με τα θεσμικά όργανα της Ε.Ε. για τη διασφάλιση μιας ανταγωνιστικής και βιώσιμης ναυτιλιακής βιομηχανίας», υπογραμμίζεται. 📊

➔ Νέος υπουργός Ναυτιλίας ο Βασίλης Κικίλιας

Νέος υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ανέλαβε ο Βασίλης Κικίλιας, μετά τον πρόσφατο κυβερνητικό ανασχηματισμό που τον μετακίνησε από την ηγεσία του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας. Στη θέση του υφυπουργού Ναυτιλίας παραμένει ο Στέφανος Γκίκας. Ο Βασίλης Κικίλιας γεννήθηκε το 1974 και είναι διδάκτωρ της Ιατρικής Σχολής του Πανεπιστη-

μίου Αθηνών, χειρουργός ορθοπεδικός, πτυχιούχος της Ιατρικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών, με μεταπτυχιακές σπουδές στην Εθνική Σχολή Δημόσιας Υγείας. Η σταδιοδρομία του σε υπουργικούς θώκους ξεκίνησε το 2014, όταν ανέλαβε υπουργός Προστασίας του Πολίτη, ενώ από τότε έχει αναλάβει επίσης τα χαρτοφυλάκια των Υπουργείων Υγείας και Τουρισμού. 📊

