



➔ TSAKOS ENERGY NAVIGATION Νεότευκτα οικογενειακά και παγκόσμια

Πήραν το όνομά τους και ξεκινούν τα μακρά ταξίδια τους στις θάλασσες. Τα νεότευκτα suezmax DR IRENE TSAKOS και SILIA T, εμπνευσμένα από δύο σημαντικές γυναίκες της οικογένειας Τσάκου, έχουν ήδη ναυλωθεί υποσχόμενα «σταθερή πορεία και μακροχρόνια αξία ανεξαρτήτως των βραχυπρόθεσμων διακυμάνσεων της αγοράς»

Πραγματοποιήθηκε η τελετή ονοματοδοσίας των suezmax DR IRENE TSAKOS και SILIA T της TEN στις εγκαταστάσεις της Hyundai Heavy Industries στο Ουλσάν της Νότιας Κορέας. Το κλίμα ήταν συγκινητικό, καθώς πρόκειται για πλοία με ξεχωριστή σημασία για την οικογένεια Τσάκου: το πρώτο αποτίει φόρο τιμής στη γιατρό Ειρήνη Τσάκου, αείμνηστη σύζυγο του καπετάν Παναγιώτη Τσάκου, ενώ το δεύτερο

φέρει το όνομα της Σίλιας Κριθαριώτη, συζύγου του Νίκου Τσάκου. Τα νεότευκτα έχουν χωρητικότητα 156.833 dwt, μήκος 270 μέτρα και πλάτος 46 μ. το καθένα. Το DR IRENE TSAKOS ύψωσε την ελληνική σημαία κατά την παράδοσή του, την ίδια μέρα, ενώ το SILIA T θα παραδοθεί τις επόμενες εβδομάδες. Και τα δύο έχουν εξασφαλίσει ναυλώσεις με ευρωπαϊκούς και αμερικανικούς ενεργειακούς ομίλους για διάστημα πέντε και τριών ετών



αντίστοιχα. Η δεύτερη ναύλωση συνοδεύεται από επιλογές επέκτασης έως και εννέα χρόνια, αυξάνοντας το συνολικό ανεκτέλεστο υπόλοιπο εσόδων της εταιρείας σε περίπου 3,7 δισ. δολάρια. Ο ιδρυτής και διευθύνων σύμβουλος της TEN δρ Νίκος Π. Τσάκος δήλωσε: «Η παράδοση

του suezmax δεξαμενόπλοιου DR IRENE TSAKOS και η ονοματοδοσία του SILIA T, δύο πλοίων υψηλών προδιαγραφών και φιλικών προς το περιβάλλον, κατασκευής Hyundai, αποτελούν ακόμη έναν σημαντικό σταθμό στην πολυετή στρατηγική ανανέωσης του στόλου της εταιρείας, εδραιώνοντας την παρουσία της στον παγκόσμιο ενεργειακό τομέα. Τα πλοία αυτά, με μακροχρόνιες ναυλώσεις από κορυφαίους ενεργειακούς ομίλους, ενισχύουν περαιτέρω την προβλεψιμότητα των εσόδων και την οικονομική ανθεκτικότητά μας. Με συνεχή επένδυση σε σύγχρονο τονάζ και ισχυρές βιομηχανικές συνεργασίες, η TEN παραμένει σε σταθερή πορεία για βιώσιμη ανάπτυξη και μακροχρόνια αξία προς τους μετόχους της, ανεξαρτήτως των βραχυπρόθεσμων διακυμάνσεων της αγοράς. Το βιομηχανικό μοντέλο της έχει δοκιμαστεί και αποδώσει για πάνω από 30 χρόνια μέσα από διαφορετικούς κύκλους της αγοράς».

Με την τελευταία παράδοση, η εταιρεία διαθέτει πλέον 19 πλοία υπό ναυπήγηση και 63 σε επιχειρησιακή λειτουργία. Από την έναρξη του προγράμματος «Green-ship» τον Ιανουάριο του 2023, υλοποιεί μια από τις πιο ολοκληρωμένες στρατηγικές ανανέωσης στόλου στην ιστορία της, με την πώληση 14 παλαιότερων πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 1,2 εκατ. dwt και μέσου όρου ηλικίας 17,3 ετών, και την αντικατάστασή τους με 30 πλοία, οικολογικά νεότευκτα και second hand, συνολικής χωρητικότητας 3,7 εκατ. dwt και μέσης ηλικίας 0,6 ετών. Ενισχύει, έτσι, περαιτέρω την εμπορική και επιχειρησιακή παρουσία της παγκοσμίως, με γνώμονα τη δέσμευση στην υπεύθυνη και φιλοπεριβαλλοντική θαλάσσια μεταφορά ενέργειας. 📌



Ο διευθύνων σύμβουλος της Top Ships Ευάγγελος Πισιόλης

➔ Top Ships • Spin-off και πλώρη για Nasdaq

Σε απόσχιση της θυγατρικής Rubico προχώρησε στα μέσα Ιουνίου η Top Ships, συμφερόντων Ευάγγελου Πισιόλη, δημιουργώντας μια spin-off εταιρεία προς εισαγωγή στο αμερικανικό χρηματιστήριο Nasdaq, που θα διαχειρίζεται δύο από τα eco suezmax δεξαμενόπλοια του στόλου. Η πρωτοβουλία ανακοινώθηκε αρχικά τον Ιούνιο του 2023, προκειμένου το ECO MALIBU να εισαχθεί στην αγορά OTCQX, ωστόσο νέος στόχος είναι πλέον η εισαγωγή σε μεγαλύτερο χρηματιστήριο. Το νέο εταιρικό σχήμα θα εντάξει στον στόλο του και το ECO WEST COAST, που όπως και το αδελφό suezmax είναι υψηλών προδιαγραφών, εξοπλίζεται με scrubbers και έχει χωρητικότητα 157.000 dwt. Η Top Ships διένειμε το 100% των κοινών μετοχών της Rubico αναλογι-

κά στους κατόχους τίτλων που ήταν εγγεγραμμένοι στις 16 Ιουνίου 2025, που σημαίνει 3.057.337 κοινές μετοχές με αναλογία μία της Rubico για κάθε δύο της Top Ships. Από την πλευρά της, η spin-off εταιρεία προχωρά σε άντληση 1,5 εκατ. δολ. με ιδιωτική τοποθέτηση των κοινών μετοχών της, με τιμή αγοράς 20,00 δολ. ανά τίτλο. Όπως δήλωσε η επικεφαλής χρηματοοικονομική σύμβουλος της νεοεισηγμένης Καλλιόπη Ορνιθοπούλου, θα υιοθετηθεί ευέλικτη στρατηγική εξαγορών με στόχο περατώσει επενδύσεις σε δεξαμενόπλοια τύπου suezmax, ενώ δεν απέκλεισε την πιθανή διαφοροποίηση σε άλλους τομείς της ναυτιλίας. Τα δύο πλοία βρίσκονται σε συμφωνίες πώλησης και επαναμίσθωσης (sale-and-leaseback) με Κινέζους χρηματοδότες, ναυλωμένα στην Clearlake Shipping. 📌

➔ Επόμενη πρόεδρος της BIMCO η Ιωάννα Προκοπίου

Πρόεδρος του Βαλτικού και Διεθνούς Ναυτιλιακού Συμβουλίου (BIMCO) για την επόμενη διετία (2027-29) εκλέχθηκε η Ιωάννα Προκοπίου, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των πρόσφατων αρχαιρεσιών που ανέδειξαν νέο πρόεδρο, και 47ο κατά σειρά, τον Paul Pathy, τον πρώτο στην ιστορία της Ένωσης από την αμερικανική ήπειρο. Ο Pathy, διαδεχόμενος τον Nicholas H. Schues που ολοκλήρωσε τη διετία θητείας του, αναλαμβάνει τα ηνία σε μια κρίσιμη περίοδο για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Η Ιωάννα Προκοπίου, διευθύνουσα σύμβουλος της Sea Traders και ιδρύτρια της Prominence Maritime, έχει διατελέσει αντιπρόεδρος της BIMCO, ενώ επίσης είναι μέλος της ελληνικής και της κυπριακής Ένωσης Εφοπλιστών και του North of England P&I Club. 📌



➔ Franman-Yanmar • Κουλτούρα ανατέλλοντος ηλίου



Ο Akihiro Tomita, γενικός διευθυντής Large Power Products Business της Yanmar, απονέμει βραβείο στον διευθύνοντα σύμβουλο της Franman Κωστή Φραγκούλη, παρουσία του senior manager Λουκά Χριστολουκά, των αντιπροσέδρων Γιάννη Παπαζαφειρίου και Βελισάριου Σαμψώνη και του επιχειρησιακού διευθυντή Γιώργου Ευστρατιάδη

σε μεγάλο βαθμό. Όπως και να δίνεις πάντα τη μέγιστη έμφαση στις ανάγκες των πελατών σου». Πρόκειται για στοιχεία που, όπως υποστήριξε, έχουν μεταλαμπαδευτεί και στη νέα γενιά της εταιρείας. «Στην ιαπωνική αγορά ανδρωθήκαμε και δυναμώσαμε, εταιρικά και ατομικά. Και αργότερα βρεθήκαμε κατάλληλα προετοιμασμένοι για την αγορά της Νότιας Κορέας, απ' όπου –μαζί και με αυτήν της Κίνας– προέρχεται το 75% των συνεργασιών μας». Όπως σημείωσε ο κ. Φραγκούλης, από τα πρώτα βήματά της η Franman ακολούθησε το μοντέλο των ιαπωνικών trading houses, υιοθετώντας φιλοσοφία «one-stop-shop». Έτσι, ξεκινώντας από τον ναυπηγικό εξοπλισμό, που παραμένει το core business της εταιρείας, συν τω χρόνω ανέπτυξε πλήθωρα υπηρεσιών και δραστηριοτήτων γύρω από τις ανάγκες των πλοίων και των ναυτιλιακών εταιρειών. 📌

Μια ξεχωριστή τιμή επιφύλαξε η Yanmar Power στην εταιρεία του Κωστή Φραγκούλη ενώπιον του διεθνούς κοινού που έδωσε το «παρών» στη διεθνή ναυτιλιακή έκθεση Nor-Shipping. Ο ιαπωνικός όμιλος βράβευσε τη Franman για την εξαιρετική συνεργασία τους και τις 3.500+ εγκαταστάσεις ηλεκτρομηχανών του σε ελληνόκτητα πλοία. Η διμερής σχέση ξεκίνησε τον Οκτώβριο του 1996 και από τότε η Yanmar αποτελεί ηγέ-

τιδα δύναμη στην ελληνική αγορά. Ήδη έναν χρόνο μετά την ίδρυσή της, η Franman απέκτησε παρουσία στην Ιαπωνία χρίζοντας το αρχικό βασικό χαρτοφυλάκιο της σε κατασκευαστές ναυπηγικού εξοπλισμού. Άνοιξε τις πόρτες η συνεργασία με τη Naniwa Pump, το 1992, και ακολούθησαν στρατηγικές σχέσεις με κορυφαίους κατασκευαστές, όπως οι Tanabe, Taiyo, Sunflame, Tsuji, Makita, Kobelco, Mikasa και βέβαια η Yanmar. «Η ιαπωνική αγορά ήταν μεγάλο σχολείο για μας.

Γιατί από τα πρώτα μας χρόνια μάθαμε να λειτουργούμε στα πρότυπα των ιαπωνικών εταιρειών –σκληρά, μεθοδικά, οργανωμένα και πειθαρχικά», δήλωσε ο ιδρυτής της Franman Κωστής Φραγκούλης, προσθέτοντας: «Θεωρώ όμως πως το χαρακτηριστικό που υιοθετήσαμε ήταν η δυναμική μας προσέγγιση στην αγορά, διατηρώντας ταυτόχρονα προφίλ χαμηλών τόνων. Αυτό διακρίνει τις ιαπωνικές εταιρείες και θα έλεγα πως καθόρισε και τη δική μας εταιρική κουλτούρα

➔ IMO • Νέοι κανονισμοί για καύσιμα και εκπομπές

Η ανάγκη της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας για σημαντικές επενδύσεις στην τεχνολογία και στα εναλλακτικά καύσιμα, προκειμένου να επιτύχει τη μετάβαση προς τις μηδενικές εκπομπές, τονίστηκε στο Blue Economy Finance Forum του Μονακό από τον γενικό γραμματέα του IMO Αρσένιο Ντομίνγκεζ, ο οποίος κάλεσε τη διεθνή κοινότητα να επικεντρωθεί στην υλοποίηση των παγκόσμιων δεσμεύσεων που έχουν ήδη συμφωνηθεί. Η μετάβαση θα επηρεάσει τις εφοδιαστικές αλυσίδες, τα επιχειρηματικά μοντέλα, τα πλοία, τα λιμάνια και τους ναυτικούς, και στο πλαίσιο αυτό ο IMO ενέκρινε πρόσφατα νέους κανονισμούς για καύσιμα και εκπομπές που πρόκειται να υιοθετηθούν τον Οκτώβριο. Παράλληλα, αυξάνονται οι εκκλήσεις για επενδύσεις στην απανθρακοποίηση, και ειδικότερα στην ενίσχυση της παραγωγής εναλλακτικών καυσίμων σε επαρκή κλίμακα, ώστε να αντικατασταθούν τα 350 εκατ. τόνοι μαζούτ που καταναλώνουν ετησίως τα πλοία. Ο Αρσένιο Ντομίνγκεζ δήλωσε ότι επίσης θα απαιτηθεί αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών και των εργασιών ανεφοδιασμού, προκειμένου να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη παροχή καθαρής ενέργειας στα πλοία κατά τις προεγγίσεις τους στα λιμάνια. Σύμφωνα με το World Shipping Council, τουλάχιστον 200 ενεργά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μπορούν να λειτουργούν και με καύσιμα μηδενικών ή σχεδόν μηδενικών εκπομπών, ενώ το 80% των νέων παραγγελιών θα διαθέτει αντίστοιχες υβριδικές δυνατότητες. Το νέο πακέτο κανονισμών «IMO Net-Zero Framework», που θα είναι υποχρεωτικό, υιοθετεί διπλή προσέγγιση: έναν παγκόσμιο κανονισμό καυσίμων που περιορίζει την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG) και έναν μηχανισμό τιμολόγησης των εκπομπών. Κατά συνέπεια, μισό εκατομμύριο ναυτικά θα χρειαστεί να αναβαθμίσουν τις δεξιότητές τους έως το 2030, ενώ τα μέτρα ασφαλείας θα πρέπει να επικαιροποιηθούν πλήρως ώστε να διασφαλιστεί πως τα νέα καύσιμα θα χρησιμοποιούνται με εγγυημένο και αποδοτικό τρόπο. 📌



Αρσένιο Ντομίνγκεζ, γενικός γραμματέας του IMO

κων υποδομών και των εργασιών ανεφοδιασμού, προκειμένου να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη παροχή καθαρής ενέργειας στα πλοία κατά τις προεγγίσεις τους στα λιμάνια. Σύμφωνα με το World Shipping Council, τουλάχιστον 200 ενεργά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μπορούν να λειτουργούν και με καύσιμα μηδενικών ή σχεδόν μηδενικών εκπομπών, ενώ το 80% των νέων παραγγελιών θα διαθέτει αντίστοιχες υβριδικές δυνατότητες. Το νέο πακέτο κανονισμών «IMO Net-Zero Framework», που θα είναι υποχρεωτικό, υιοθετεί διπλή προσέγγιση: έναν παγκόσμιο κανονισμό καυσίμων που περιορίζει την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG) και έναν μηχανισμό τιμολόγησης των εκπομπών. Κατά συνέπεια, μισό εκατομμύριο ναυτικά θα χρειαστεί να αναβαθμίσουν τις δεξιότητές τους έως το 2030, ενώ τα μέτρα ασφαλείας θα πρέπει να επικαιροποιηθούν πλήρως ώστε να διασφαλιστεί πως τα νέα καύσιμα θα χρησιμοποιούνται με εγγυημένο και αποδοτικό τρόπο. 📌



Transparency, Ethics and Excellent Service



General Consulate of Panama in Greece

📍 1-3 Filellinon & Akti Miaouli 185 36 Piraeus Greece

☎ +30 210 4286 441

✉ info@panamaconsulate.gr

🌐 www.panamaconsulate.gr



➔ RINA • Πλοίο με ρεύμα, άνεμο και υδρογόνο



Οι εκπρόσωποι των RINA, Almi Marine και SDARI στην έκθεση Nor-Shipping

Τη χορήγηση αρχικής έγκρισης (AiP) για ένα νέο σχέδιο πλοίου ξηρού φορτίου, το οποίο αναπτύχθηκε σε συνεργασία με το SDARI και την Almi Marine Management, ανακοίνωσε ο RINA στην πρόσφατη έκθεση Nor-Shipping. Το πλοίο, βασισμένο στην πιο πρόσφατη πλατφόρμα Green Dolphin 64 του SDARI, είναι ultramax bulk carrier διπλού καυσίμου (πετρέλαιο και LNG) με πρόβλεψη χρήσης και υδρογόνου, ενώ διαθέτει υβριδική πρόωση και προηγμένες τεχνολογίες ενεργειακής απόδοσης. Η AiP αναγνωρίζει την πρωτοποριακή ενσωμάτωση ηλεκτρικής πρόωσης υποβοηθούμενης από μπαταρίες, τη χρήση συστημάτων παραγωγής ώσης με αιολική ενέργεια, καθώς και μιας καινοτόμου λύσης για την αναμόρφωση φυσικού αερίου ώστε να παράγεται υδρογόνο εξαλείφοντας τις προκλήσεις αποθήκευσης και μεταφοράς του. Επίσης, ο RINA επιβεβαιώνει ότι ο καινοτόμος σχεδιασμός πληροί τα ισχύοντα πρότυπα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Πρόκειται για μια νέα σχεδίαση που επαναπροσδιορίζει την πρόωση στη ναυτιλία. Ο υπερσύγχρονος σχεδιασμός της γάστρας αυξάνει τη χωρητι-

κότητα φορτίου ενώ μειώνει την κατανάλωση καυσίμου. Παράλληλα, η υβριδική-ηλεκτρική πρόωση επιτρέπει την εύκολη ενσωμάτωση νέων λύσεων που πιθανώς θα αναπτυχθούν στο προσεχές μέλλον, ενώ η αιολικά υποβοηθούμενη πρόωση ενισχύει περαιτέρω την ενεργειακή απόδοση. Ακόμη, η παραγωγή υδρογόνου επί του πλοίου διευκολύνει την πορεία προς την απαθρακοποίηση υπερβαίνοντας τεχνικές προκλήσεις και βελτιώνοντας τον δείκτη έντασης άνθρακα (CI). Η μετατροπή του φυσικού αερίου σε υδρογόνο πάνω στο πλοίο, κάτι που είναι δυνατό σήμερα με τη χρήση ήδη ώριμης τεχνολογίας, και η σταδιακή αντικατάσταση του ορυκτού καυσίμου από το υδρογόνο ανοίγουν τον δρόμο για την επίτευξη μηδενικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2050. Επιπροσθέτως, βελτιστοποιείται το κόστος εκπομπών, όπως περιγράφεται από την πρόσφατη MEPC83. Συνολικά, ο σχεδιασμός παρέχει εξοικονόμηση ενέργειας και μείωση εκπομπών σε συμμόρφωση με τις πλέον απαιτητικές κανονιστικές απαιτήσεις, προσφέροντας σημαντική ευελιξία για την εισαγωγή μελλοντικών λύσεων. 📌

➔ Νηολόγιο Παναμά • Διαγραφές πλοίων και κυρώσεις



Άμεση ήταν η αντίδραση της κυβέρνησης του Παναμά στους ισχυρισμούς του Mark D. Wallace, διευθύνοντος συμβούλου της αμερικανικής οργάνωσης United Against Nuclear Iran (UANI), σχετικά με τον ρόλο της κεντροαμερικανικής χώρας απέναντι στις κυρώσεις κατά του ιρανικού εμπορίου πετρελαίου. Όπως ανέφερε σε σχετική ανακοίνωση, η Ναυτιλιακή Αρχή Παναμά (AMP) έχει διαγράψει πάνω από 650 πλοία από το νηολόγιο της στο πλαίσιο της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS). Παράλληλα, έχει υπογράψει το μνημόνιο συνεργασίας «Registry Information Sharing Compact (RISC)» με τη Λιβερία, το Βανουάτου, τα Νησιά Μάρσαλ, τη Δομινίκα, την Αντίγκουα και Μπαρμπούντα και τη Μολδαβία, σύμφωνα με το οποίο δύναται να επιβάλλει κυρώσεις κατά

πλοίων του νηολογίου της που απενεργοποιούν εσκεμμένα το Σύστημα Αναγνώρισης και Παρακολούθησης Μεγάλης Εμβέλειας (LRIT) ή τον εξοπλισμό του Συστήματος Αυτόματης Αναγνώρισης (AIS). Επιπροσθέτως, πρόσφατα η σημαία Παναμά εφάρμοσε νέους αυστηρούς κανόνες για τις μεταφορτώσεις πετρελαίου από πλοίο σε πλοίο (STS), σε ευθυγράμμιση με τα πρότυπα του IMO και με τη Σύμβαση MARPOL, αποδεικνύοντας τη δέσμευση της χώρας στη ναυτιλιακή ασφάλεια και τη λειτουργική διαφάνεια. Τον Οκτώβριο του 2024, τέλος, εκδόθηκε το εκτελεστικό διάταγμα 512 που εξουσιοδοτεί την AMP να διαγράφει πλοία από το νηολόγιο εάν οι ιδιοκτήτες τους εμφανίζονται σε διεθνείς λίστες κυρώσεων· στο πλαίσιο αυτό, έχει διαγράψει μέχρι στιγμής 214 πλοία με ολική χωρητικότητα άνω των 12 εκατ. gt. 📌

Marine Engineering & Constructions



Towage & Salvage



Shipyard for Megayachts



Shipyard for Commercial Vessels



Group Activities



MARINE ENGINEERING & CONSTRUCTIONS



TOWAGE



SALVAGE



WRECK REMOVAL



SHIPYARD FOR MEGAYACHTS



SHIPYARD FOR COMMERCIAL VESSELS



SEA TRANSPORTATIONS



UNDERWATER SERVICES



ENVIRONMENTAL PROTECTION SERVICES

34, Dimokratias Ave., Perama Piraeus 188 63, Greece

T: +30 210 4095 000 | F: +30 210 4095 010

www.spanopoulos-group.com

info@spanopoulos-group.com

➔ Οι καινοτομίες του Νηολογίου Νησιών Μάρσαλ



Στο κέντρο ο Bill Gallagher, πρόεδρος της IRI, και ο Θεόφιλος Ξενακούδης, εμπορικός διευθυντής της IRI και διευθύνων σύμβουλος του γραφείου Πειραιά

ση και παρέχουν καθημερινή εξοικονόμηση καυσίμου κατά 4,5 τόνους και μείωση εκπομπών CO₂ κατά 14 τόνους σε συνήθεις διεθνείς διαδρομές. Επίσης, υπογράφηκε συμφωνία μεταξύ της Lloyd's Register, της HD Hyundai Mipo, της PanOcean και του RMI Maritime Administrator που αφορά ένα νέο σχέδιο bulk carrier τύπου ultramax.

Ο Bill Gallagher, πρόεδρος της IRI, σχολίασε ότι η Νορβηγία αποτελεί σημαντική αγορά για το Νηολόγιο των Νησιών Μάρσαλ, καθώς μέχρι τις 31 Μαρτίου 2025 οι Νορβηγοί πλοιοκτήτες και διαχειριστές εκπροσώπησαν πάνω από το 10% του στόλου RMI ως προς τη χωρητικότητα gross tonnage. Στο πλαίσιο αυτό, το Νηολόγιο τίμησε πλοιοκτήτες και διαχειριστές που του εμπιστεύονται τον στόλο τους, εξαιρώντας τη δέσμευσή τους στην ποιότητα. Σημειώνεται, εξάλλου, ότι το RMI έχει καταγράψει 21 συνεχόμενα χρόνια αναγνώρισης από το Qualship 21 της Αμερικανικής Ακτοφυλακής. 🇺🇸

Δυναμική ήταν η παρουσία του Νηολογίου της Δημοκρατίας Νησιών Μάρσαλ (RMI) στην εκθεση Nor-Shipping. Στο συνέδριο και στις παράλληλες εκδηλώσεις συμμετείχαν 16 μέλη της παγκόσμιας ομάδας International Registries

και των θυγατρικών της (IRI), που παρέχουν διοικητική και τεχνική υποστήριξη στη σημαία. Στο επίκεντρο τέθηκε η συνεργασία, η καινοτομία και η εξυπηρέτηση πελατών, ενώ στα highlights μιας γόνιμης εβδομάδας συγκαταλέγονται η ενεργή συμμετοχή στη δεξίωση VIP και

στο BBQ της DNV, καθώς και η ανακοίνωση της Bar Technologies για παράδοση του πλοίου BRANDS HATCH με σημαία RMI -του πρώτου νεότευκτου δεξαμενόπλοιου τύπου Long Range 2 που φέρει τεχνολογία Wind Wings, δηλαδή άκαμπτα πανιά που αξιοποιούν την αιολική πρόω-

➔ 11th ShiplT Conference 2025

Στις 30 Σεπτεμβρίου επιστρέφει για 11η συνεχή χρονιά ένας θεσμός-σημείο αναφοράς για την τεχνολογική και βιώσιμη εξέλιξη της ελληνικής και διεθνούς ναυτιλίας: το 11th ShiplT Conference 2025, που διοργανώνεται από την Boussias Events και τον Σύνδεσμο Στελεχών Πληροφορικής και Επικοινωνιών Ναυτιλίας AMMITEC. Η συμμετοχή είναι δωρεάν για στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών, δίνοντας τη δυνατότητα σε decision makers των τομέων ICT, OT, performance, energy & efficiency, operational, cyber security, σε τεχνολογικούς παρόχους, ρυθμιστικούς φορείς και άλλους επαγγελματίες του κλάδου να ανταλλάξουν γνώσεις, στρατηγικές και καλές πρακτικές για την επόμενη μέρα της ναυτιλίας. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει παρουσιάσεις, πάνελ και θεματικά sessions που θα εσπαστούν σε τρεις βασικούς άξονες: στις καινοτόμες τεχνολογίες για τη βελτιστοποίηση της απόδοσης των πλοίων,

στον ρόλο της ασφαλούς ψηφιοποίησης ως βασικού εργαλείου για την επίτευξη των στόχων απανθρακοποίησης και στην εφαρμογή της ψηφιοποίησης και τη συμμόρφωσή της με τις απαιτήσεις της κυβερνοασφάλειας. Στο πλαίσιο του συνεδρίου θα αναδειχθούν λύσεις όπως η αξιοποίηση της τεχνητής νοημοσύνης, της μηχανικής μάθησης, των αυτοματισμών και του IIoT με στόχο τη βελτιστοποίηση της επιχειρησιακής και της επιχειρηματικής λειτουργικότητας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η διαχείριση δεδομένων και επιχειρησιακής πληροφορίας για στρατηγική λήψη αποφάσεων, καθώς και η σημασία της συνδεσιμότητας στις ψηφιακές λειτουργίες. Θα συζητηθούν, επίσης, ζητήματα όπως η ανθεκτικότητα των ναυτιλιακών υποδομών σε κυβερνοεπιθέσεις και η αντιμετώπιση απειλών σε περιβάλλοντα επιχειρησιακής τεχνολογίας, ενώ θα παρουσιαστούν παραδείγματα από «έξυπνα» λιμάνια και νέα επιχειρηματικά μοντέλα στη ναυτιλία. 🇺🇸

Trust without Limits

Στην ΕΤΕΚΑ, διαθέτοντας εμπειρία 35 χρόνων στο χώρο του Bunkering, κατανοούμε σε βάθος τις ανάγκες των πελατών μας. 'Συμπλέουμε' με τους στόχους τους, παραδίδοντας καύσιμα υψηλής ποιότητας, άμεσα και εγγυημένα. Έχουμε κερδίσει την προτίμηση της Ελληνικής και διεθνούς ναυτιλίας, γι' αυτό οι συνεργάτες μας μάς δείχνουν Εμπιστοσύνη χωρίς όρια!



Winning trust overseas

www.eteka.com.gr
ΕΤΕΚΑ Bunkering, Τριπόλεως 2,
Πέρασμα 188 63 Τηλ: 210 4009030-1
E-mail: bunkering@eteka.com.gr



«Shipping in disruption • Απειλές και ευκαιρίες»



1. Η πρόεδρος της ΕΕΕ Μελίνα Τραυλού. 2. Ο ιδρυτής της Laskaridis Shipping Πάνος Λασκαρίδης. 3. Ο διευθύνων σύμβουλος της Attica Group Πάνος Δικαίος. 4. Ο διευθύνων σύμβουλος της Κορωνάκης ΑΒΕΕ Κωνσταντίνος Κορωνάκης



3



4

Με τη συμμετοχή κορυφαίων πλοιοκτητών και στελεχών του κλάδου πραγματοποιήθηκε το 9ο Ναυτιλιακό Συνέδριο της «Ναυτεμπορικής» στις 28 Μαΐου, με φετινό κεντρικό θέμα «Shipping in disruption: Απειλές και ευκαιρίες στο σύγχρονο ναυτιλιακό περιβάλλον». Στον εισαγωγικό χαιρετισμό της, η πρόεδρος της ΕΕΕ Μελίνα Τραυλού προχώρησε σε μια ηχηρή παρέμβαση παρουσιάζοντας τη ναυτιλία τόσο ως ευαίσθητο δείκτη των εξελίξεων όσο και ως αδιαμφισβήτητη σταθερά, που λειτουργεί αδιάλειπτα και ενώνει τον πλανήτη υπό οποιεσδήποτε συνθήκες. Παράλληλα, υπογράμμισε την ανάγκη για διακρατική εγρήγορση και κοινή δράση: «Αυτό ήταν και το βασικό μήνυμα που μετέφερα και στον ΟΗΕ, στη Νέα Υόρκη», ανέφερε χαρακτηριστικά. Ακόμη, ευχαρίστησε την ελληνική κυβέρνηση και τον πρωθυπουργό Κυριάκο Μητσοτάκη για την πρωτοβουλία να τεθεί το θέμα της θαλάσσιας ασφάλειας στο επίκεντρο της πρόσφατης συνεδρίασης των Ηνωμένων Εθνών, καταλήγοντας: «Έχουμε την τύχη –και ταυτόχρονα τη μεγάλη ευθύνη– να εκπροσωπούμε τον θεματοφύλακα της παγκόσμιας οικονομίας και της ευρωπαϊκής σταθερότητας. Είναι μια ευθύνη που μεγαλώνει όσο

μεγαλώνουν οι προκλήσεις και οι κρίσεις. Ο δικός μας δρόμος είναι μονόδρομος. Πρόσω ολοταχώς». Στα κακώς κείμενα της ελληνικής ναυτιλίας επικεντρώθηκε ο ιδρυτής της Laskaridis Shipping Πάνος Λασκαρίδης, αντικρούοντας την υπερβολική έμφαση που δίνεται σε γεωπολιτικά ή εμπορικά σοκ: όπως εξήγησε, οι παράγοντες που απασχολούν σε καθημερινή βάση τις ελληνικές ναυτιλιακές και διαμορφώνουν τη στρατηγική τους δεν είναι ούτε οι γεωπολιτικές εντάσεις ούτε οι εμπορικοί πόλεμοι και η πολιτική Τραμπ. Σε ό,τι αφορά την πράσινη μετάβαση, είπε: «Πρέπει να πάμε στην απαθρακοποίηση, αλλά όχι έτσι. Μου θυμίζει τη γριούλα που θέλουν με το ζόρι να την περάσουν απέναντι. Δεν υπάρχουν ακόμη logistics, δεν υπάρχουν καύσιμα, δεν ξέρουμε πού πάμε». Τέλος, έκρουσε τον κώδωνα του κινδύνου εξαιτίας της έλλειψης αξιωματικών και της συρρίκνωσης της ελληνικής σημαίας: «Σε πέντε χρόνια θα χρειάζονται 100.000 νέοι αξιωματικοί παγκοσμίως. Με 60.000 πλοία, θα λείπει ενάμιση αξιωματικός ανά πλοίο. Βλέπω επίσης πως σε πέντε χρόνια δεν θα υπάρχει ελληνικό νηολόγιο. Σήμερα υπάρχουν μόλις 450 πλοία ελληνικής σημαίας στην ποντοπόρο». Για την ανταγωνιστικότητα και το περιβαλλοντικό

κόστος στο μεταβαλλόμενο ρυθμιστικό τοπίο έδωσε απαντήσεις η διευθύνουσα σύμβουλος της Sea Traders Ιωάννα Προκοπίου. Από την πλευρά του, ο διευθύνων σύμβουλος της Seanergy Maritime Σταμάτης Τσαντάνης εστίαστηκε στην ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών τεχνητής νοημοσύνης, αναφέροντας ότι ήδη από το 2015 η εταιρεία του έχει εγκαταστήσει αισθητήρες και άλλα συστήματα που συμβάλλουν στην εξοικονόμηση καυσίμου.

Στο πεδίο της ακτοπλοΐας, ο διευθύνων σύμβουλος της Attica Group Πάνος Δικαίος υπογράμμισε πως τα μέτρα της Ε.Ε. και του ΙΜΟ εφαρμόζονται σε μια συγκυρία έντονων πληθωριστικών πιέσεων, ιδίως τα τελευταία δύο χρόνια, τόσο για το λειτουργικό κόστος των εταιρειών όσο και για τους καταναλωτές-επιβάτες. Τέλος, ο Κωνσταντίνος Κορωνάκης, πρόεδρος του Μεταποιητικού Τμήματος του ΕΒΕΠ και διευθύνων σύμβουλος της Κορωνάκης ΑΒΕΕ, μίλησε για τα οφέλη του cluster από την επανεκκίνηση της ναυπηγοεπισκευής, υπογραμμίζοντας: «Τώρα έχουμε τη δυνατότητα να προσεγγίσουμε πιο εύκολα και γρήγορα τις καινούργιες ιδέες και εφαρμογές».

L Lyboussakis

SALVAGE & TOWAGE



Nikis 51, Perama 18863, Greece,
Tel: +30 210 4014 404
salvage@lyboussakis.gr
www.lyboussakis.gr