



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ Σε περιβάλλον ανατροπών

Κρίσιμη χρονιά, πιο κρίσιμη δεκαετία: Το σήμερα και το αύριο της ακτοπλοΐας ικνηλατεί η ετήσια έκθεση της εταιρείας ΧRTC. Οι επιπτώσεις της πανδημίας κλόνισαν σοβαρά έναν κλάδο που ήδη μετρά τα γηρασμένα πλοία του, αναζητώντας πόρους για τις αναγκαίες νέες ναυπηγήσεις

Με τίτλο «Η ελληνική ακτοπλοΐα σε ένα περιβάλλον ανατροπών», η ΧRTC Business Consultants δημοσίευσε την 20ή ετήσια μελέτη της για τον κλάδο, ο οποίος βρίσκεται σε ιδιαίτερα κρίσιμη καμπή εξαιτίας της πανδημίας. Οι εισπράξεις της χώρας από τον τουρισμό το 2020 εμφάνισαν μείωση 76,5% σε σύγκριση με το 2019 και διαμορφώθηκαν σε 4,3 δισ. ευρώ. Αντίστοιχα, το μεταφορικό έργο των

εισηγμένων Attica και ANEK, που μετέφεραν το 41% των επιβατών και το 44% των οχημάτων, κατέγραψε διαρκή συρρίκνωση. Ωστόσο, η απώλεια του μεταφορικού έργου επιβατών μετριάστηκε από τις επιδόσεις στην κίνηση των εμπορευμάτων. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η εύρυθμη τροφοδοσία και λειτουργία της αγοράς, αντιμετώπισε βέβαια και η εφοδιαστική αλυσίδα τις δικές της προκλήσεις. Βασική προϋπόθεση είναι να ανταποκριθεί η εγχώρια λιμενική βιο-

μηχανία. Και στο πλαίσιο αυτό, μεγάλη σημασία έχει η εκκίνηση των περιφερειακών λιμένων. Μετά τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη, σε ιδιότες οδηγούνται και τα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης (πώληση 67%), της Καβάλας (υπο-παραχώρηση τμήματος για 40 χρόνια) και της Ηγουμενίτσας (πώληση του 67%), τα οποία προσελκύουν αξιοσημείωτο επενδυτικό ενδιαφέρον. Τα δύσκολα είναι μπροστά όμως, καθώς ο κλάδος καλείται

να αντιμετωπίσει τη μέγιστη πρόκληση της ανανέωσης του στόλου. Με βάση σχετικές μελέτες, το 32,7% του ακτοπλοϊκού στόλου θα έχει ηλικία άνω των 40 ετών το 2030, ενώ 18 πλοία θα έχουν ξεπεράσει και τα 50 έτη. Χαρακτηριστικό της γήρανσης του στόλου, που καταγράφει ήδη διάμεση ηλικία 25 ετών, είναι ότι στις ελληνικές θάλασσες δεν υπάρχει πλοίο κάτω των 7 ετών. Στην πράξη, και δεδομένου ότι το κόστος συντήρησης για πλοία άνω των 35 ετών αυξά-

νει απαγορευτικά, αυτό σημαίνει ότι την επόμενη δεκαετία θα πρέπει να αντικατασταθεί το 50% του υφιστάμενου στόλου. Η μόνη λύση που προκρίνεται είναι η κατασκευή νέων πλοίων, το κόστος των οποίων είναι υψηλό κυρίως λόγω των νέων περιβαλλοντικών προδιαγραφών, ενώ ο χρόνος ναυπήγησης διαρκεί 2-3 χρόνια.

Στο σχέδιο του Ταμείου Ανάκαμψης υπάρχει πρόβλεψη 1 εκατ. ευρώ για την ολοκλήρωση μελέτης στην οποία θα αποτυπώνονται τόσο οι συνολικές ανάγκες όσο και οι δυνατότητες χρηματοδότησης των ναυπηγήσεων. Σύμφωνα με την ΧRTC, τα απαιτούμενα κεφάλαια για την ανανέωση και αναβάθμιση του στόλου κυμαίνονται μεταξύ 2,6-3 δισ. ευρώ. Πρόκειται για ποσά-πρόκληση για την εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία, η οποία με την είσοδο πεπειραμένων ναυτιλιακών επενδυτών έχει αποκτήσει αναπτυξιακή δυναμική. Παρά τις δυσκολίες, πάντως, η τρέχουσα δεκαετία αποτελεί περίοδο ευκαιριών ούτως ώστε να προσαρμοστεί η επιβατηγός ναυτιλία στο νέο επιχειρηματικό περιβάλλον. Καταλυτικό ρόλο αναμένεται να διαδραματίσουν αφενός τα χρηματοδοτικά εργαλεία της Ε.Ε., στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής πολιτικής για την αειφόρο ανάπτυξη, και αφετέρου τα νέα πρότυπα ESG που στο άμεσο μέλλον θα επιβάλουν αλλαγή κουλτούρας και νέα μοντέλα στην εταιρική διακυβέρνηση.



PANTHEON TANKERS Εμπιστοσύνη στο εθνικό νηολόγιο

Χωρίς διακοπές συνεχίστηκε μέσα στο καλοκαίρι το ναυπηγικό πρόγραμμα της Pantheon Tankers Management. Δύο μήνες μετά το aframax SEA TURTLE, σειρά είχε το αδελφό SEA URCHIN που παραλήφθηκε τον Ιούλιο. Το πλοίο, που δανείστηκε το όνομά του από την αγγλική λέξη για τον αχινό, ναυπηγήθηκε επίσης στο κινεζικό ναυπηγείο Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding (SWS), έχει μήκος 250 μέτρα, πλάτος 44 μέτρα, χωρητικότητα 114.085 dwt και φέρει την κλάση του Αμερικανικού Νηογνώμονα ABS. Είναι το 31ο πλοίο της εταιρείας και αποτελεί ακόμη μια πολύτιμη προσθήκη στον στόλο του εθνικού νηολογίου, που έχει ανάγκη περισσότερο από κάθε άλλη φορά την έμπρακτη ψήφο εμπιστοσύνης του ελληνικού εφοπλισμού. Μέχρι το τέλος της χρονιάς θα παραληφθεί και το τρίτο αδελφό πλοίο. Η εταιρεία, που τελεί υπό τη διαχείριση της κυρίας Άννας Αγγελικούση και των γιων της

κ. Αντώνη και Φραγκίσκου Κανελλάκη, με ανακοίνωσή της ευχαρίστησε όσους πήραν μέρος στην επιτυχή ναυπήγηση και παράδοση, με την ευχή το νεότευκτο να είναι καλοτάξιδο και να πλέει σε ήρεμες θάλασσες. Παράλληλα, σε εξέλιξη βρίσκεται και η ναυπήγηση τεσσάρων suezmax στα ναυπηγεία New Times Shipbuilding της Κίνας και Samsung Heavy Industries της Νότιας Κορέας, με χωρητικότητα 156.250 dwt το καθένα, που θα παραδοθούν το 2022. Τέλος, ο στόλος της Alpha Gas του ίδιου Ομίλου, που δραστηριοποιείται στον κλάδο μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, μετρά πλέον πέντε πλοία μετά την παραλαβή των ENERGY INTEGRITY και ENERGY INTELLIGENCE τον περασμένο Μάιο και Ιούνιο αντίστοιχα. Ναυπηγημένα στην Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, τα νεότευκτα έχουν χωρητικότητα 173.400 κ.μ. και φέρουν σημαία Νησιών Μάρσαλ.

Π. Τσάκος και Σ. Παληός «Θα αναδασώσουμε τις καμένες εκτάσεις της Αρχαίας Ολυμπίας»

Άμεση ήταν η ανταπόκριση δύο κορυφαίων εκπροσώπων του ελληνικού εφοπλισμού μετά τις ανυπολόγιστες καταστροφές που προκάλεσαν στη χώρα οι πρωτοφανείς πυρκαγιές του Αυγούστου. Μέσω του Κοινωφελούς Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος»-Διεθνές Κέντρο Ναυτικής Έρευνας και Παράδοσης, ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος και ο κ. Συμεών Παληός αποφάσισαν να χρηματοδο-



τήσουν τη μελέτη για την αναδάσωση των καμένων εκτάσεων στην Αρχαία Ολυμπία. Προς τον σκοπό αυτό ενημερώθηκε τόσο το πρωθυπουργικό γραφείο και η υπουργός Πολιτισμού κυρία Λίνα Μενδώνη όσο και οι κ. Λουκάς Χριστοφύρου και Χρήστος Ζερεφός, πρόεδρος και γενικός γραμματέας αντίστοιχα της Ακαδημίας Αθηνών, υπό την αιγίδα της οποίας θα εκπονηθεί η μελέτη.