

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

UNION OF GREEK SHIPOWNERS



ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ

ANNUAL REPORT

2022-23



ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
UNION OF GREEK SHIPOWNERS

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ
ANNUAL REPORT
2022-23



Κάνοντας έναν απολογισμό, όχι μόνο της χρονιάς που πέρασε, αλλά και των τελευταίων ετών, είναι γεγονός ότι ολόκληρος ο πλανήτης έρχεται αντιμέτωπος με πολλαπλές μορφές κρίσεων, είτε εθνικών, είτε διεθνών. Κρίσεων που αγγίζουν όλες τις ομάδες πολιτών της παγκόσμιας κοινότητας, με διαφορετικό τρόπο και σε διαφορετικά πεδία, οικονομικά, κοινωνικά, πολιτιστικά, περιβαλλοντικά, με ένα, όμως, κοινό σημείο αναφοράς, τον άνθρωπο. Στις κρίσεις αυτές οφείλουμε να λειτουργούμε ενωτικά και συλλογικά. Ο καθένας μας, στο πεδίο δράσης του, τόσο ατομικά, όσο και συλλογικά, έχει την ευθύνη και το καθήκον να δρα σκεπτόμενος τον συν-άνθρωπο.

Σε αυτό το περιβάλλον, ο κλάδος μας δρα με αμεσότητα και ψυχραιμία, με σταθερότητα και αποτελεσματικότητα. Αποδεικνύοντας ότι η ναυτιλία ήταν, είναι και θα είναι εδώ για να ενώνει.

Στο διαρκώς μεταβαλλόμενο σκηνικό, η ναυτιλία των Ελλήνων αντιμετωπίζει επιτυχώς τις σύγχρονες προκλήσεις με τη μακροχρόνια τεχνογνωσία της και τη συλλογική δυναμική της. Έτσι, διατηρούμε τον κυρίαρχο ρόλο μας, ποσοτικά και ποιοτικά. Έτσι, συνεχίζουμε να προσφέρουμε με αξιοπιστία τις ποιοτικές υπηρεσίες μας στη διεθνή αγορά. Έτσι, η υπεροχή μας είναι καθολικά αναγνωρισμένη.

Taking into account the past few years and the unfortunate and disheartening events of the past year and a half, it is clear that the global community is experiencing a period of increased and challenging volatility. The crises, from COVID-19, climate change and war in Ukraine to name but a few, affect the global community, economically, socially, culturally, affecting all people in a variety of manners. In all times, but especially in such challenging periods, it is the duty of all mankind to act in a united and mutually beneficial manner.

In this socio-economic environment, our industry has and will rise to the challenges at hand, as it always has, thus continuing its long tradition of bringing disparate people and cultures together, through efficient trade and logistics, helping turn the global community into an ever more prosperous and interdependent global village.

In this ever-changing environment, Greek shipping, with its long-standing know-how and collective dynamism, continues to successfully rise to the current challenges, maintaining our leading role, both in quality tonnage and market share, thus continuing to offer reliable, high quality services to the international market.

Τον Ιούνιο του 2022, στο πλαίσιο της Διεθνούς Έκθεσης των Ποσειδωνίων, στείλαμε ένα πικρό μήνυμα και δώσαμε ένα ισχυρό στίγμα του νευραλγικού ρόλου της ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία.

Η ναυτιλία αποτελεί θεματοφύλακα της εύρυθμης λειτουργίας των κρατών και των οικονομιών τους. Συμβάλλει τόσο στην επιβίωση, στη διαβίωση, αλλά και στη συμβίωση των λαών, μεταφέροντας το 90% του παγκόσμιου εμπορίου. Αποτελεί το οικονομικότερο σύστημα μεταφοράς για τον τελικό καταναλωτή, εξαιτίας των οικονομιών κλίμακας και της αποδοτικότητας που έχει επιτύχει. Επιτελεί το τεράστιο επιχειρησιακά και γεωγραφικά έργο της, σημειώνοντας το εξαιρετικά φιλικό προς το περιβάλλον αποτύπωμα του 2% των παγκόσμιων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

Η ναυτιλία είναι ένας παγκόσμιος και αναντικατάστατος οικονομικός εταίρος. Ειδικά για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ), είναι γεγονός ότι η ελληνική πλοιοκτησία κατέχει το 60% του κοινοτικού στόλου. Τις τελευταίες δεκαετίες, η ναυτιλία των Ελλήνων είναι η υπεροπλία της Ευρώπης. Διασφαλίζουμε τη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας, της επισιτιστικής επάρκειας και της ενεργειακής αυτονομίας.

Στο σύγχρονο περιβάλλον των νέων ταχυτήτων ενημέρωσης, όπου κυριαρχεί η υπερπληροφόρηση, αλλά και η παραπληροφόρηση, χρειάζεται σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο να αντιλαμβάνονται και να αναγνωρίζουν, καταρχάς η κοινωνία, αλλά και τα κέντρα λήψης αποφάσεων τον καταλυτικό μας ρόλο. Είναι αποφασιστικής σημασίας οι θεσμοί να λειτουργούν γνωρίζοντας εις βάθος τη σημαντικότητα και τις ιδιαιτερότητες του έργου μας, ώστε να αναπτύξουν μακροπρόθεσμες στρατηγικές με γνώμονα τη βιωσιμότητα του κλάδου, ειδικά απέναντι στον σκληρό ανταγωνισμό εκτός Ευρώπης.

Στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ), εκπροσωπούμε την πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο. Τιμούμε την ενότητα και εργαζόμαστε συλλογικά και δυναμικά στον τομέα της εξωστρέφειας και της ολιστικής ενημέρωσης της κοινωνίας και των θεσμών διεθνώς. Τόσο για τις θέσεις μας, αλλά κυρίως για τις πολυεπίπεδες υπηρεσίες που προσφέρουμε, κάτω από οποιαδήποτε συνθήκη, είτε ειρήνης, είτε πολέμου.

In June 2022, during the Posidonia International Shipping Exhibition, we emphasised the critical role of shipping in the global economy. Be it war, pandemics or other global disruptions, it is shipping that links the world, allowing for the smooth flow of vital goods, the link that keeps the global economy ticking and unites the world.

Shipping is essential for the smooth functioning of nation states and their economies. It contributes to the survival and livelihood, as well as the symbiosis of nations worldwide, transporting 90% of global trade. It is the most cost-effective means of transport, due to its economies of scale and the efficiencies it has achieved. It performs this task, both in terms of operations and geographic coverage, with a surprising small carbon footprint, emitting about 2% of global carbon dioxide emissions.

Shipping is an irreplaceable part of the global economy. Within the European Union (EU), 60% of the EU-controlled fleet is controlled by Greek interests. Although not often acknowledged, shipping, and by extension Greek shipping, secures supply chain resilience, food security, energy autonomy, prosperity and growth for the EU, to say nothing of the potential geopolitical influence.

In an environment of fast flowing information and disinformation, it is vital that society as a whole and especially decision makers at national, European and international levels, not only recognise but also value shipping's key role. It is of utmost importance that institutions legislate and function with an in-depth knowledge of the significance of shipping and of the special characteristics of our work and trade. It is only with this in mind that a long-term strategy can be developed, which will viably ensure our sector's sustainability. Being one of the truly global industries it is vital that legislation is global and homogenous, if EU shipping is going to survive in the face of fierce international competition.

The Union of Greek Shipowners (UGS) represents the world's largest shipowning community, a community that works collectively and dynamically in order to help shape and effect international and local legislation so that said legislation can be both effective and viable. To this end, it is imperative that the UGS reaches out to and holistically informs, society, legislators and institutions, of our positions, and the reasons for

Είναι προτεραιότητά μας να διασφαλίσουμε ότι το ευρωπαϊκό αλληλό και το διεθνές κανονιστικό και νομοθετικό πλαίσιο, συμβάλλουν στην πρόοδο της ναυτιλίας και όχι στη δημιουργία αδιεξόδων και στρεβλώσεων. Απαιτούνται λύσεις οικογενειακές και εφικτές.

Εδώ και τουλάχιστον δύο αιώνες, η ελληνική ναυτιλία με τη διεθνή επιχειρηματική της δράση, αποτελεί για την πατρίδα μας έναν ιδιαίτερα επιτυχημένο οικονομικό τομέα. Τη χρονιά που πέρασε γιορτάσαμε τα 200 χρόνια από την Ελληνική Επανάσταση. Οι πρόσφατες μελέτες ανέδειξαν ότι χωρίς τα πλοία, χωρίς τους ναυτικούς και τους καραβοκύρηδες δεν θα είχαμε κερδίσει την Επανάσταση. Και η ιστορία μάς έχει καταδείξει ότι από τη δημιουργία του ελληνικού κράτους μέχρι και σήμερα, οι ελληνικοί ναυτοπόροι και οι επιχειρηματίες της θάλασσας, που άπλωσαν τη δράση τους σε παγκόσμιο επίπεδο, συνέβαλαν καθοριστικά στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και στην ευημερία του τόπου μας.

Σε εθνικό επίπεδο, δύο είναι οι κύριοι στόχοι μας, η προάσπιση της ναυτοσύνης μας, σε συνδυασμό με την ενίσχυση του εθνικού μας νηολογίου. Το ανταγωνιστικό μας πλεονέκτημα είναι οι άνθρωποι μας, στα πλοία και τις εταιρείες μας. Η περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας μας προϋποθέτει επαρκώς εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό.

Απαιτείται ο εκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης. Και σε αυτό το πεδίο, είναι ευθύνη και χρέος μας να κατανοήσουν οι νέες και οι νέοι της χώρας μας τις προοπτικές και τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του ναυτικού επαγγέλματος. Είναι καθήκον μας να εργαστούμε όλοι μαζί, ναυτιλιακή κοινότητα και Πολιτεία, προς αυτή την κατεύθυνση.

Αλληλένδετη με το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης είναι η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου, που συνδέεται άμεσα με την αναβάθμιση και ψηφιοποίηση των υπηρεσιών του.

Η ναυτιλία των Ελλήνων είναι σύμβολο εθνικής υπερηφάνειας. Ο ελληνικός εφοπλισμός συνδέεται ιστορικά με την κοινωνική αλληλεγγύη. Η εθνική ευεργεσία είναι συνώνυμη της ναυτιλίας των Ελλήνων. Η προσφορά στην πατρίδα αποτελεί στάση ζωής για την ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια.

said positions. Shipping and its role in global trade cannot be effective unless the concerned parties have a sound understanding of the multi-layered services shipping offers in all circumstances, whether it be at times of peace, conflict or other unforeseen events.

It is our priority to ensure that not only the European but also the international regulatory and legislative framework contribute to shipping's progress and that they do not lead to false dawns and market distortions. Universally applicable and viable legislation is imperative.

Greek shipping, with its international commercial activities, has and continues to prove an especially successful sector in our nation's economy. In 2021 we celebrated the 200th anniversary of the Greek Revolution. Recent studies have shown that without the ships, without its seafarers and shipowners the Revolution of 1821 would not have begun, let alone been won. History demonstrates that from the creation of the Greek State and through to today, Greek shipping and its entrepreneurs, decisively contribute to the development and prosperity of our homeland.

At a national level, our main objectives are twofold: the enhancement and development of our seamanship and of our national registry. Our competitive advantage is based on our human resources both onboard and ashore. In order to grow further, our sector needs well-trained human capital. Continued corporate and national investment in this regard is vital.

Maritime education needs to be modernised. In this respect, it is our duty and responsibility to effectively communicate to our youth the prospects and features of the maritime profession, whilst providing globally leading education and continued opportunities. It is the duty of the shipping community, led by the UGS and the State, to work together in this most valuable of common goals.

Along with maritime education, an area of vital importance is the competitiveness of the Greek registry, which is directly linked to the upgrading and digitalisation of its services.

Greek shipping, which is a symbol of national pride, has long been associated with social solidarity and to this day is synonymous with

Σε αυτό το πλαίσιο, προσφέρουμε συλλογικά στην πατρίδα μας, συνεχίζοντας ακόμα πιο δυναμικά το πολύπλευρο κοινωνικό μας έργο στους τομείς της υγείας, της παιδείας, της πρόνοιας και της στήριξης των ευπαθών ομάδων, των συνανθρώπων μας. Ενδεικτικά σημειώνω τη δωρεά 28 υπερσύγχρονων ασθενοφόρων, καθώς και τη χορήγηση 100+1 υποτροφιών μεταπτυχιακών σπουδών σε νέες και νέους της πατρίδας μας, πραγματοποιώντας το μεγαλύτερο πρόγραμμα υποτροφιών στην ιστορία της ΕΕΕ.

Στη νέα τάξη πραγμάτων που βιώνουμε, λειτουργούμε ενωτικά και με όραμα. Με πίστη και πράξεις που προασπίζουν τη ναυτοσύνη μας και εξελίσσουν τη ναυτιλία μας, ενώ παράλληλα τη διατηρούν ανθρωποκεντρική και ηγέτιδα. Στόχος μας είναι να θωρακίσουμε τη ναυτιλία των Ελλήνων. Να θωρακίσουμε το εθνικό κεφάλαιο της πατρίδας μας.

Γιατί όπως σοφά έχει διατυπωθεί στο χρησμό του Μαντείου των Δελφών, «τα ξύλινα τείχη σώζουν την πόλη».

social contributions. Giving back to our homeland is a duty and way of life for the Greek shipping community. In this context, we strive to continue, ever more dynamically our contribution to society, in fields such as health, education, social welfare and support for vulnerable groups. Amongst the many recent projects we have undertaken I would like to highlight the donation of 28 state-of-the-art ambulances, as well as the award of 100+1 scholarships for postgraduate studies to young women and men of our nation. It should be noted that this is the largest scholarship programme in the history of the UGS.

In the current challenging environment, it is vital we work together with a common vision. Concerted and concrete actions are required to maintain our historical seamanship and advance our industry, whilst in parallel maintaining our leadership and positioning ourselves for an ever-changing global status quo. Our goal is to safeguard Greek shipping, to safeguard our national asset.

It is with the Oracle of Delphi in mind that the salient words, "the wooden walls save the city" ring most true.



Μελίνα Τραυλού
Πρόεδρος

Melina Travlos
President

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

GREEK SHIPPING AND THE ECONOMY

Ναυτιλία: Η Κινητήριος Δύναμη του Παγκόσμιου
Εμπορίου και της Οικονομίας

Χαρακτηριστικά του Ελληνόκτητου Στόλου

Ελληνική Ναυτιλία: Στρατηγικός Τομέας
για την Ευρωπαϊκή Οικονομία

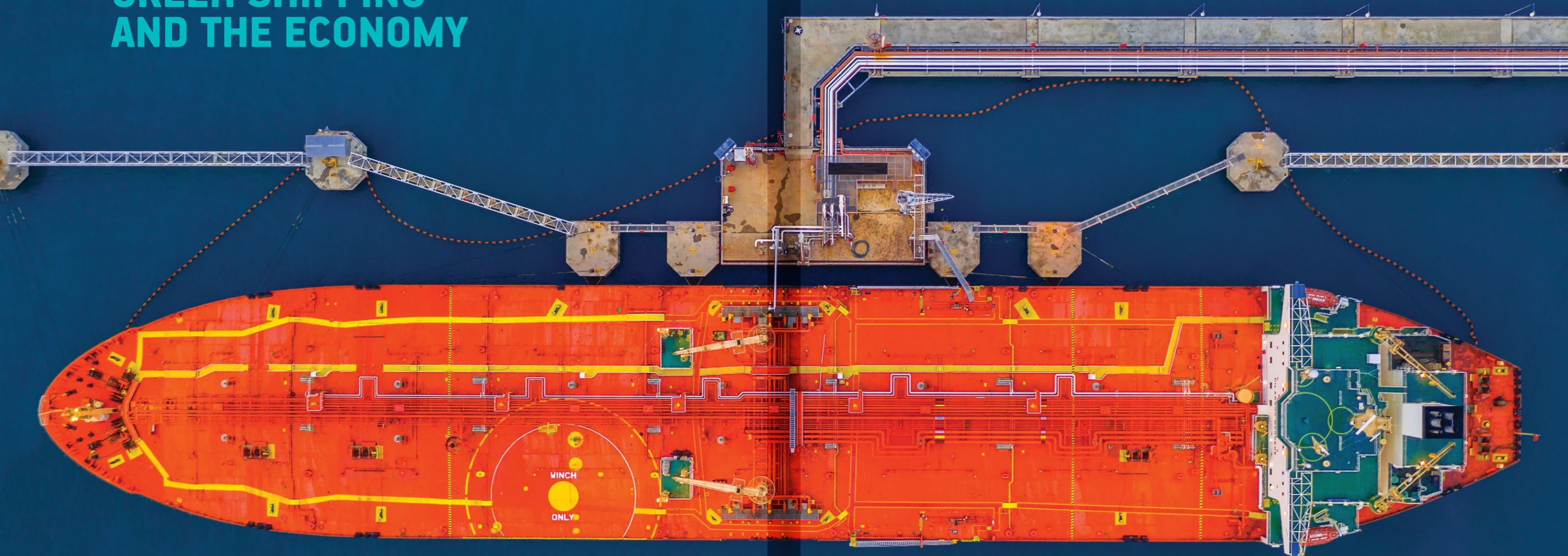
Η Συμβολή της Ναυτιλίας στην Ελληνική
Οικονομία

Shipping: The Life Force of Global Trade and
Economy

Features of the Greek-owned Fleet

Greek Shipping: A Strategic Sector for the
European Economy

The Contribution of Shipping to the Greek
Economy



Ναυτιλία: Η Κινητήριος Δύναμη του Παγκόσμιου Εμπορίου και της Οικονομίας

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του παγκόσμιου εμπορίου, καθώς σχεδόν το 90% των εμπορευμάτων μεταφέρονται δια θαλάσσης. Η διαβίωση δισεκατομμυρίων ανθρώπων παγκοσμίως εξαρτάται από την ομαλή λειτουργία της ναυτιλίας, η οποία προσφέρει μια αναντικατάστατη υπηρεσία.

Η ναυτιλία είναι ζωτικής σημασίας για την ευημερία όλων των πολιτών του κόσμου, διασφαλίζοντας, μεταξύ άλλων, την παροχή της συντριπτικής πλειονότητας βασικών αγαθών, ενεργειακών προϊόντων και πρώτων υλών (Figure 1).

Ειδικά, όσον αφορά στο μεταφορικό έργο (σε τονο-μίλια), ο τομέας της bulk/tramp ναυτιλίας αντιπροσωπεύει περισσότερο από το 85% των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών παγκοσμίως (Figure 2). Η ναυτιλία είναι η κινητήριος δύναμη του παγκόσμιου εμπορίου και συμβάλει στην παγκόσμια συνεργασία, επιτρέποντας στις κοινωνίες να ωφελούνται αμοιβαία. Η ναυτιλία συνδέει χώρες, οικονομίες και ανθρώπους.

Η ναυτιλία είναι το πιο ενεργειακά αποδοτικό, αλλά και ένα φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς. Οι εκπομπές CO₂ από τα πλοία εκτιμάται ότι κυμαίνονται μεταξύ 1,8%¹ και 2,3% των παγκόσμιων εκπομπών², εμφανίζοντας παράλληλα πτωτική τάση (Figure 3).

Shipping: The Life Force of Global Trade and Economy

Maritime transport is the backbone of global trade, as almost 90% of goods are transported by sea. The livelihoods of billions of people worldwide depend on the smooth operation of the shipping sector, which offers an indispensable service.

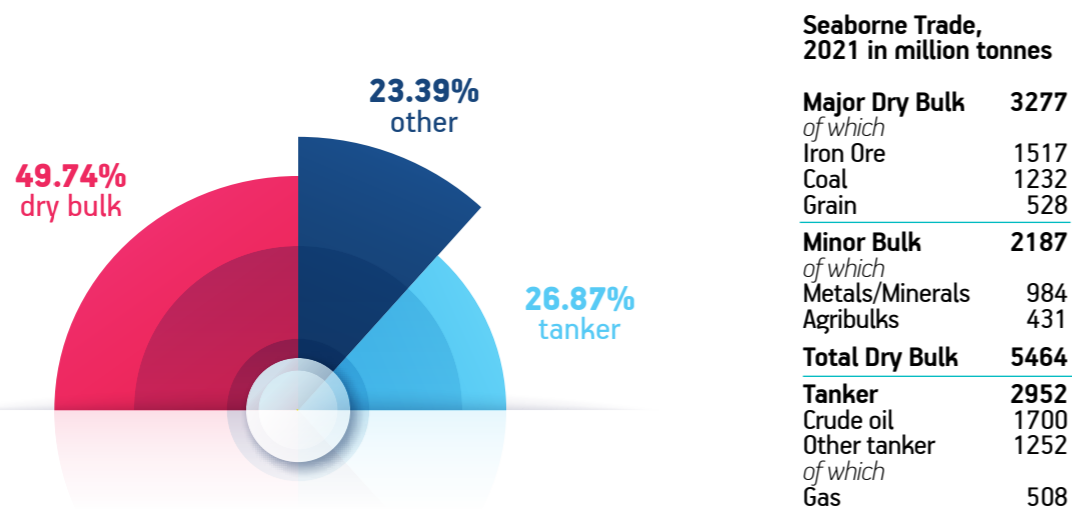
Shipping is, thus, crucial for the welfare of citizens around the world, ensuring, *inter alia*, the supply of the vast majority of essential goods, energy products and raw materials (Figure 1).

Especially, with regard to tonne-miles, the bulk/tramp sector provides more than 85% of seaborne transport services globally (Figure 2). Shipping is the enabler of world trade, it contributes to global cooperation and allows disparate societies to meet and mutually benefit. Shipping connects countries, economies and people.

Shipping is the most energy efficient and an environmentally friendly mode of transport. Emissions from ships are estimated to be in a range of 1.8%¹ to 2.3% of global CO₂ emissions², with a declining trend (Figure 3).

FIGURE 1

World Seaborne Trade Volume by type of cargo, 2021

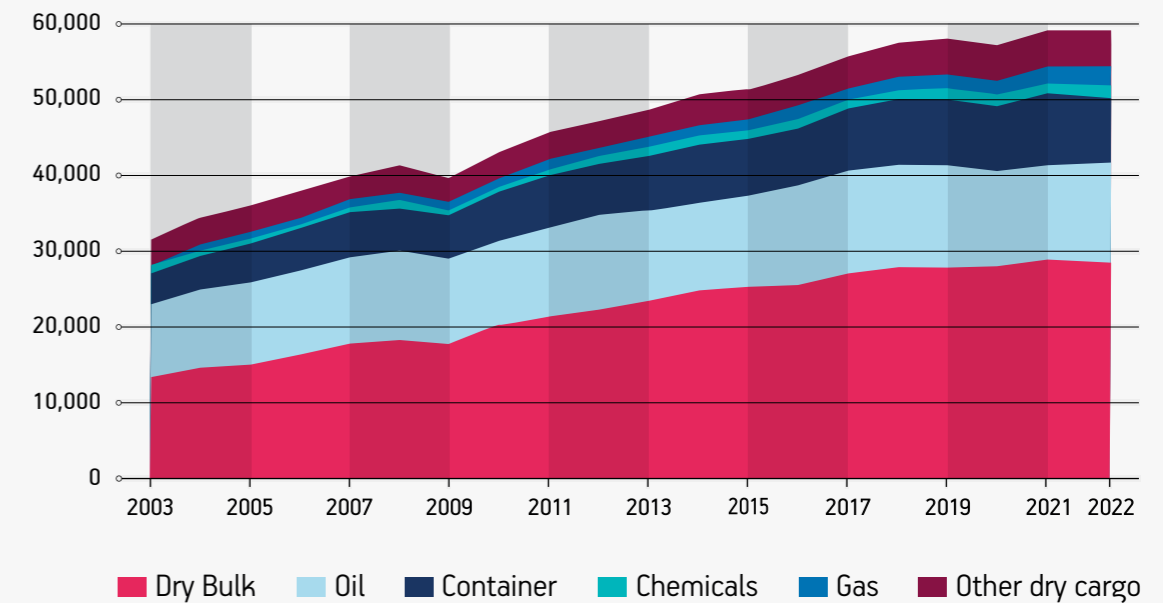


Source: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2022 (based on data from Clarksons Research)

1. Crippa et. al, *CO₂ emissions of all world countries - JRC/IEA/PBL 2022 Report*, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2022, p.12
2. International Energy Agency, *World Energy Outlook 2022 Free Dataset*, January 2023

FIGURE 2

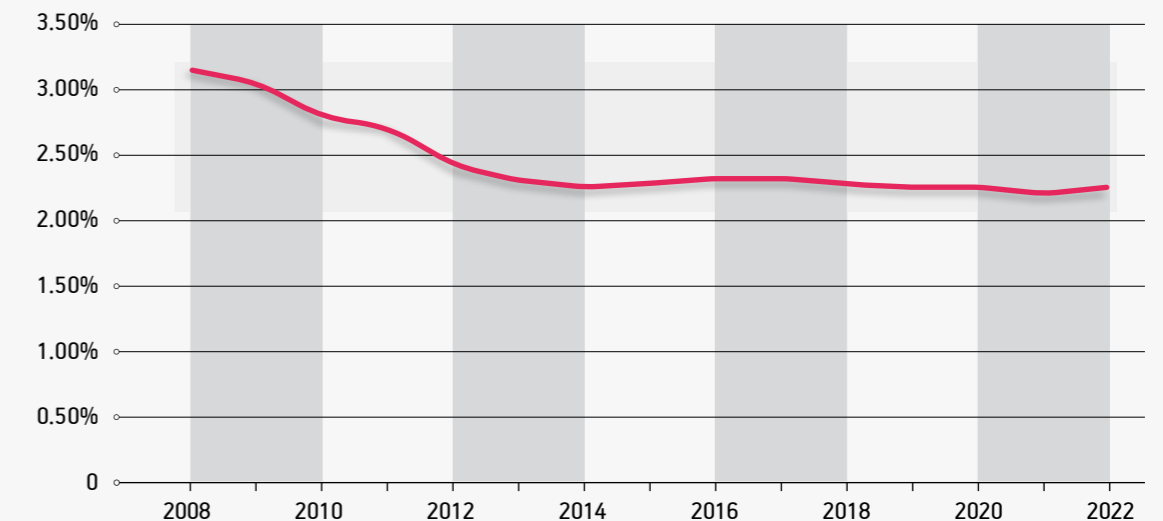
World Seaborne Trade in billion tonne-miles (2003-2022)



Source: Clarksons Research, Shipping Intelligence Network, April 2023

FIGURE 3

World Shipping Fleet CO₂ Output as % of Global CO₂ Output (2008-2022)

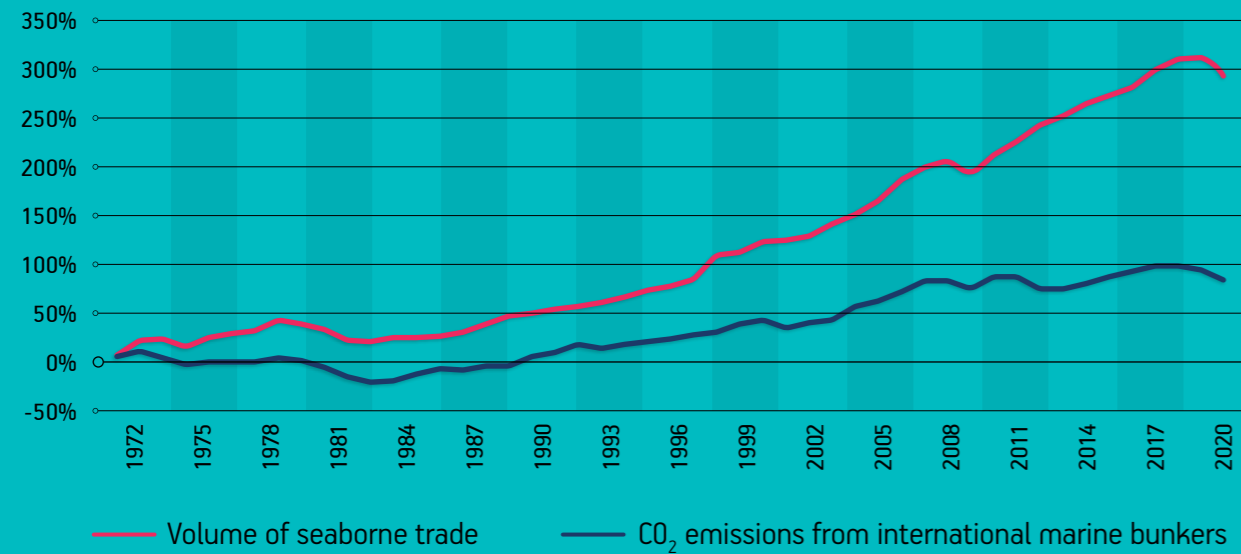


Source: Clarksons Research, Shipping Intelligence Network, April 2023

Τα τελευταία 50 χρόνια, αν και σημειώθηκε μεγάλη αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου, δεν υπήρξε αντίστοιχα σημαντική αύξηση των εκπομπών CO₂ από τη ναυτιλία (Figure 4).

The last 50 years have seen a large expansion of seaborne trade but not a proportionally sizeable rise in CO₂ emissions from shipping (Figure 4).

FIGURE 4
World Seaborne Trade and CO₂ Emissions - Percentage Change
(since 1971)



Source: UNCTAD Database, Maritime Transport, February 2022
International Energy Agency, Greenhouse Gas Emissions from Energy, 2022

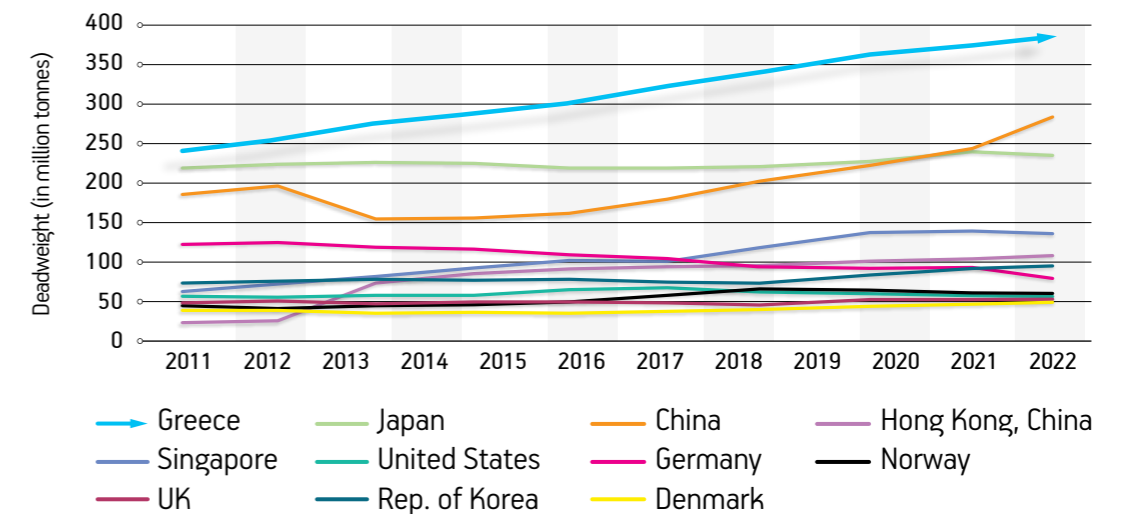
Χαρακτηριστικά του Ελληνόκτητου Στόλου

Η Ελλάδα είναι η μεγαλύτερη ναυτιλιακή χώρα στον κόσμο (Figure 5), καθώς οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 21% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου σε όρους dwt³. Τα τελευταία δέκα χρόνια η συνολική χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου, που αποτελείται από 5.520 πλοία, έχει αυξηθεί κατά 50%.

Features of the Greek-owned Fleet

Greece is the largest shipowning nation in the world (Figure 5), as Greek shipowners control the highest share, 21%, of the global merchant fleet in terms of deadweight tonnes - dwt³. During the last ten years the total capacity of the Greek merchant fleet, currently consisting of 5,520 ships, has grown by 50%.

FIGURE 5
Ownership of the World Fleet, 2011-2022
(in dwt, ships > 1,000 gt)



Source: UNCTAD Database, Maritime Transport, Merchant fleet by country of beneficial ownership, 2022
(based on data from Clarksons Research)

Η ελληνική ναυτιλία είναι βασικός πυλώνας της μεταφοράς αναγκαίων αγαθών, καθώς αντιπροσωπεύει (σε όρους dwt):

- **31,27%** του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων
- **25,32%** του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου
- **22,65%** του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (LNG)
- **15,79%** του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χημικών και προϊόντων πετρελαίου
- **11,46%** του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς υγραερίου (LPG)
- **8,92%** του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

Greek shipping is the main facilitator of the transport of essential goods accounting for (in terms of dwt):

- **31.27%** of the world oil tanker fleet
- **25.32%** of the world bulk carriers
- **22.65%** of the world Liquefied Natural Gas (LNG) carriers
- **15.79%** of the world chemical & product tankers
- **11.46%** of the world Liquefied Petroleum Gas (LPG) carriers
- **8.92%** of the world containerships

3. UGS calculations, based on data from S&P Global Market Intelligence, April 2023



Ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος cross-trader στον κόσμο, μεταφέροντας φορτία μεταξύ τρίτων χωρών σε ποσοστό άνω του 98% της μεταφορικής του ικανότητας. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες δραστηριοποιούνται κυρίως στην bulk/tramp ναυτιλία (Figure 6), τον τομέα που ειδικεύεται στη μεταφορά βασικών προϊόντων, όπως σιτηρά και άλλα γεωργικά προϊόντα, πετρέλαιο και φυσικό αέριο, σιδηρομετάλλευμα, χημικά προϊόντα, άνθρακα, λιπάσματα και δασικά προϊόντα. Η bulk/tramp ναυτιλία έχει τα χαρακτηριστικά μιας σχεδόν απόλυτα ανταγωνιστικής αγοράς, όπου η πλοιοκτησία δε μπορεί να επηρεάσει τις τιμές της ναυλαγοράς.

Η ναυτιλιακή δραστηριότητα παρέχει μεταφορές με τον πιο οικονομικά αποδοτικό και αποτελεσματικό τρόπο. Για παράδειγμα, μέσω των συνεχώς αυξανόμενων οικονομιών κλίμακας, το κόστος μεταφοράς διατηρείται εντυπωσιακά χαμηλά προς όφελος του τελικού καταναλωτή. Η ελληνική ναυτιλία είναι πρωτοπόρος και σε αυτό τον τομέα. Ο μέσος όρος χωρητικότητας ενός ελληνόκτητου πλοίου είναι σχεδόν διπλάσιος σε σχέση με τον μέσο όρο σε παγκόσμιο επίπεδο. Ειδικότερα, κατά την προηγούμενη δεκαετία, το μέσο μέγεθος των ελληνόκτητων πλοίων αυξήθηκε σημαντικά και διαμορφώνεται σήμερα στα 81.395 dwt, ενώ ο παγκόσμιος μέσος όρος παραμένει πολύ χαμηλότερος, στα 45.337 dwt.

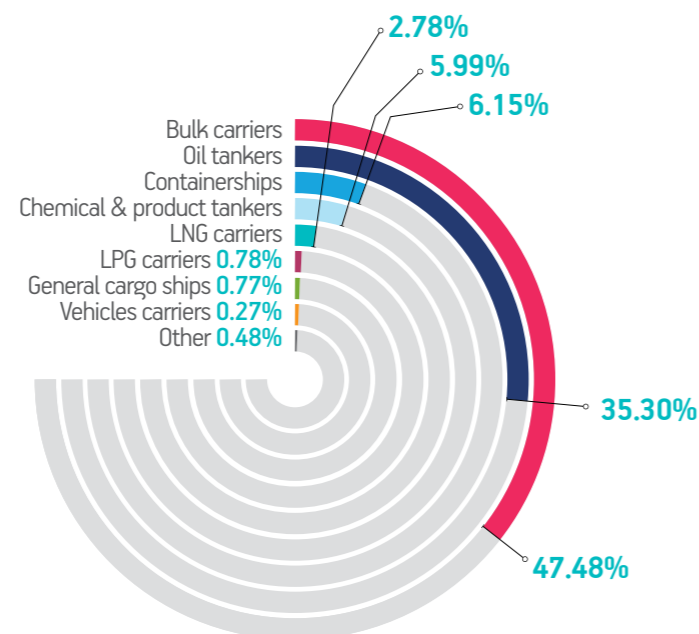
Πράγματι, η ανάπτυξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου τις τελευταίες δεκαετίες δεν συνοδεύτηκε από αντίστοιχη αύξηση του κόστους μεταφοράς, συμβάλλοντας έτσι στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου παγκοσμίως.

The Greek-owned merchant fleet is the world's largest cross-trader. It transports cargoes between third countries with more than 98% of its fleet capacity. Greek shipowners are mostly active in bulk/tramp shipping (Figure 6), the segment of the industry that specialises in the carrying of staples, such as grain and other agricultural products, oil and gas, iron ore, chemical products, coal, fertilizers and forest products. Bulk/tramp shipping has the features of an almost perfectly competitive market and shipowners are price-takers.

The economies of the business mean that transport is provided in the most cost-effective and efficient way. For example, through ever-increasing economies of scale, transport costs are kept strikingly low to the benefit of the end consumer. Greek shipping has been a frontrunner in this respect, too. An average Greek-owned vessel is almost twice as big as the average vessel at global level. In particular, during the previous decade, the average size of Greek-owned ships has significantly increased, standing today at 81,395 dwt, while the world average remains far below, at 45,337 dwt.

Indeed, the growth of global seaborne trade during the last decades has not been accompanied by a similar growth in transport costs, thus contributing to the improvement of living standards globally.

FIGURE 6
Ship Type Analysis of the Greek-owned Fleet
(in dwt, ships > 1,000 gt)



Source: UGS calculations, based on data from S&P Global Market Intelligence, April 2023

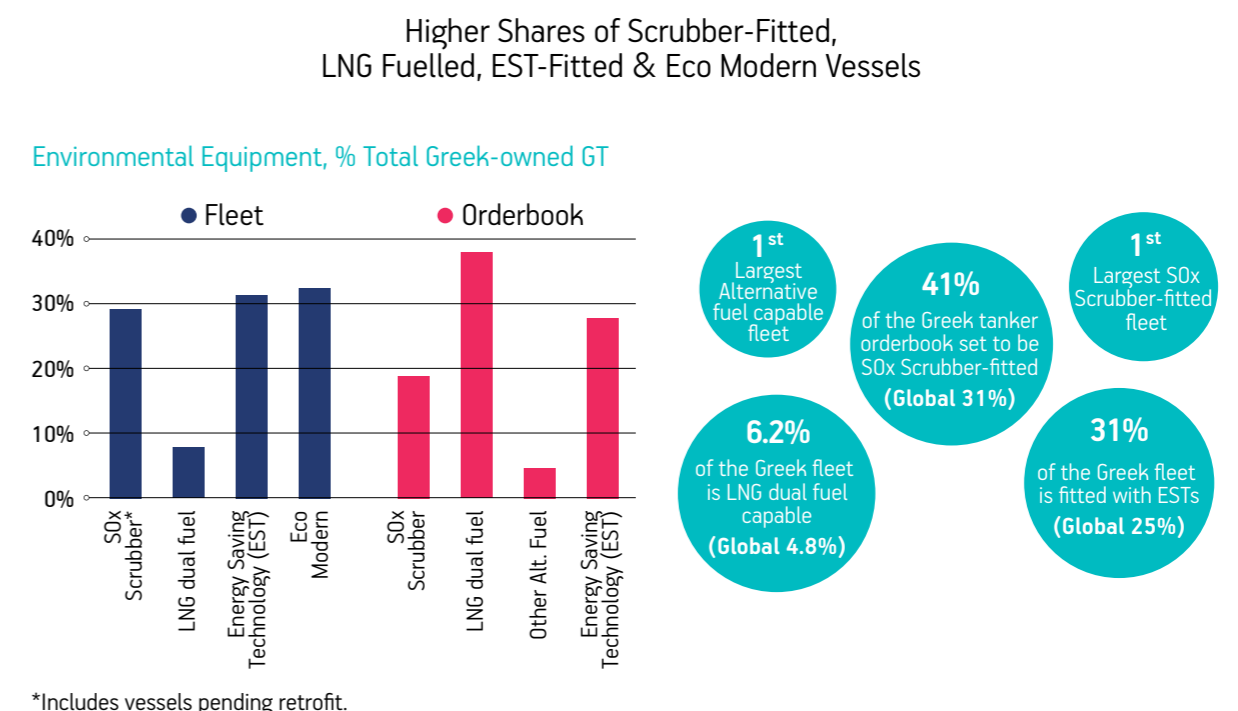
Οι Έλληνες πλοιοκτήτες συνεχίζουν να αξιοποιούν σημαντικές οικονομίες κλίμακας και να κάνουν μεγάλες επενδύσεις σε νεότευκτα πλοία και εξοπλισμό με υψηλή περιβαλλοντική απόδοση (Figure 7). Οι ελληνικές παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ανέρχονται (Απρίλιος 2023) σε 241 πλοία, που αντιστοιχούν σε 19 εκατομμύρια dwt. Αυτός ο αριθμός αντιπροσωπεύει μια σημαντική αύξηση 40% σε σύγκριση με τις παραγγελίες του προηγούμενου έτους (173 πλοία), αποδεικνύοντας ότι η ελληνική πλοιοκτησία πρωτοστατεί στην ανανέωση του στόλου της. Υπολογίζεται ότι πάνω από το 40% των πετρελαιοφόρων και σχεδόν ένα στα 6 πλοία μεταφοράς LNG που κατασκευάζονται σήμερα θα παραδοθούν σε Έλληνες πλοιοκτήτες. Επιπλέον, ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου (περίπου 10 χρόνια), είναι χαμηλότερος από τον παγκόσμιο μέσο όρο (σχεδόν 11 χρόνια).

Greek shipowners do not only utilise significant economies of scale but they continue to invest heavily in new-build vessels and equipment of high environmental performance (Figure 7). They currently (April 2023) have 241 ships on order, corresponding to 19 million dwt. This represents a significant increase of 40% compared to the previous year's orderbook (173 ships), attesting to the Greek shipping sector being the frontrunner also in fleet renewal. It is estimated that more than 40% of oil tankers and almost one out of 6 LNG carriers being built today will be delivered to Greek shipowners. Moreover, the average age of the Greek-owned fleet, around 10 years, is lower than the global average, almost 11 years.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες πρωτοστατούν στις νέες επενδύσεις και καινοτομίες στον κλάδο με ένα σύγχρονο και φιλικό προς το περιβάλλον στόλο.

Greek shipowners are at the forefront of new investments and innovations in the sector with a modern and environmentally friendly fleet.

FIGURE 7
Greek-owned Fleet: Environmental Equipment Summary



Source: Clarksons Research. Data as of 1st May 2023, basis vessels 1,000+ GT.

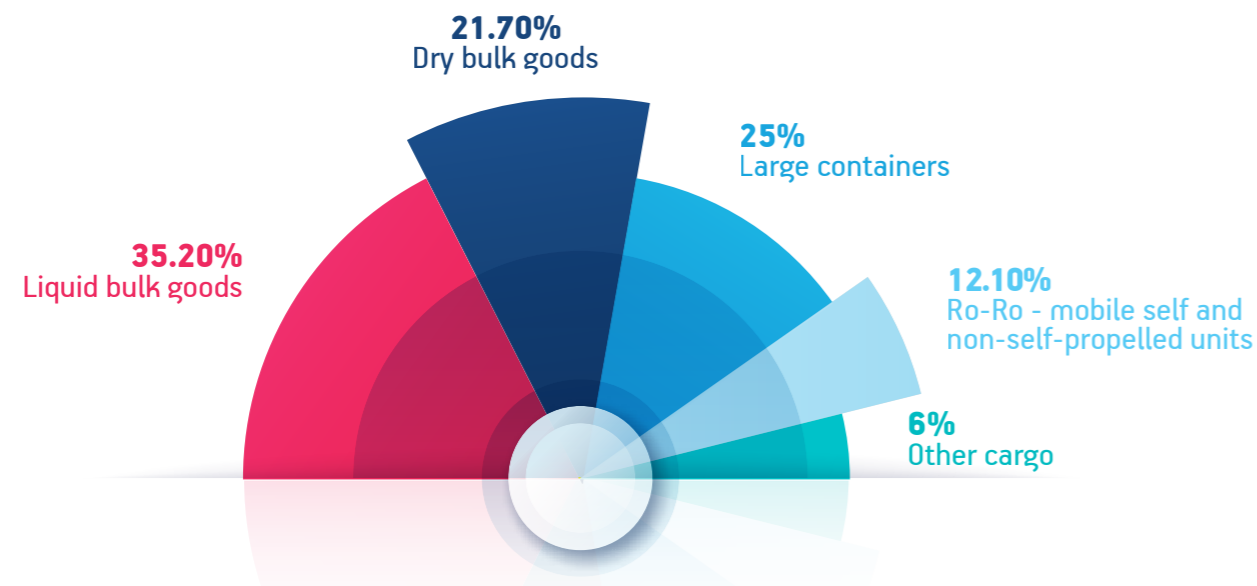
Ελληνική Ναυτιλία: Στρατηγικός Τομέας για την Ευρωπαϊκή Οικονομία

Η ναυτιλία μεταφέρει περισσότερο από το 72% του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ. Για πολλές κατηγορίες βασικών προϊόντων διατροφής, ενέργειας και πρώτων υλών, περισσότερο από το 80% του συνολικού όγκου του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ μεταφέρεται δια θαλάσσης - όπως ρύζι (90%), δημητριακά (86%), λιπάσματα (86%), καφές, τσάι και μπαχαρικά (83%), ζωικά ή φυτικά λίπη και έλαια (83%), τεχνητά υφάσματα (83%), ενώ για ορισμένα μεταλλεύματα (νικέλιο, αλουμίνιο και χαλκός), περισσότερο από το 97% των φορτίων μεταφέρεται δια θαλάσσης⁴. Όπως συμβαίνει και με το παγκόσμιο εμπόριο, τα προϊόντα που μεταφέρονται από τον τομέα της bulk/tramp ναυτιλίας αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των φορτίων που διακινούνται στους λιμένες της ΕΕ (Figure 8).

Greek Shipping: A Strategic Sector for the European Economy

Shipping transports more than 72% of the EU external trade. For many categories of basic food products, energy and raw materials, more than 80% of the total extra-EU trade volume is transported by sea - such as rice (90%), cereals (86%), fertilizers (86%), coffee, tea and spices (83%), animal or vegetable fats and oils (83%), man-made staple fibers (83%), while for certain ores more than 97% of volumes is transported by sea (nickel, aluminum and copper ores)⁴. Similar to the global trade, the products related to the bulk/tramp sector constitute the largest share of the volumes handled at EU ports (Figure 8).

FIGURE 8
EU - Gross weight of goods handled in main ports
by type of cargo % of total, 2021



Source: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2022 (based on data from Clarksons Research)

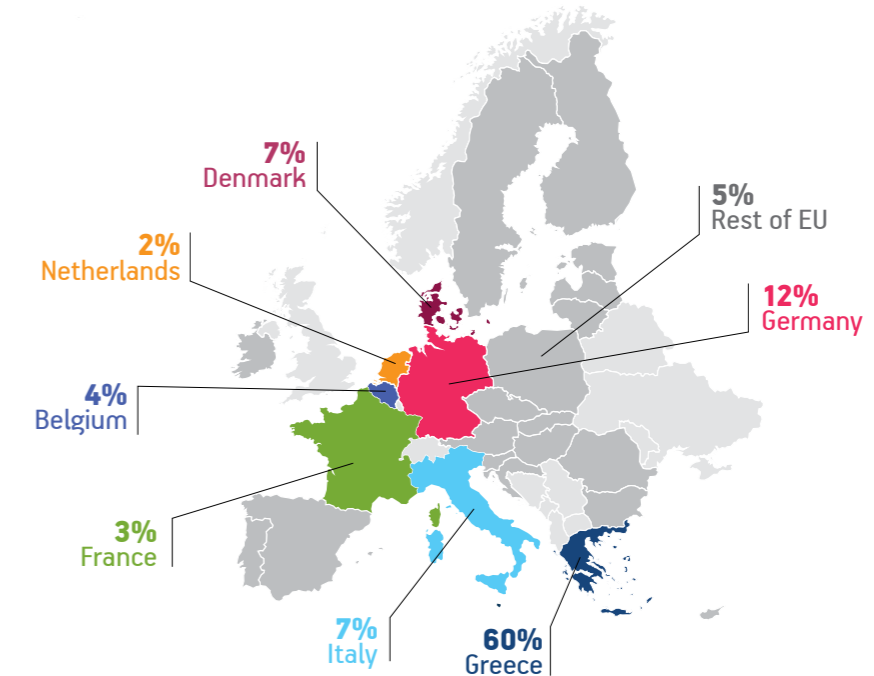
Η ελληνική ναυτιλία είναι ο ακρογωνιαίος λίθος της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, καθώς αντιπροσωπεύει το 60% του στόλου που ελέγχεται από την ΕΕ (Figure 9). Στους τύπους πλοίων στρατηγικής σημασίας, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν πάνω από το 70% της συνολικής χωρητικότητας του στόλου της ΕΕ (Figure 10),

Greek shipping is the fundamental pillar of European shipping as it accounts for 60% of the EU-controlled fleet (Figure 9). For the most strategic ship type categories, Greek shipowners control more than 70% of the total capacity of the EU-controlled fleet (Figure 10),

διασφαλίζοντας τον εφοδιασμό της ΕΕ με βασικά αγαθά και κρίσιμα υλικά. Ειδικότερα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 80% των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου που ελέγχονται από την ΕΕ, το 73% των πετρελαιοφόρων, το 85% των πλοίων μεταφοράς LNG και το 17% των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Περισσότερο από το 1/3 του ελληνόκτητου στόλου φέρει σημαία Κράτους Μέλους της ΕΕ, ενισχύοντας περαιτέρω την προστιθέμενη αξία του τομέα για την ευρωπαϊκή οικονομία.

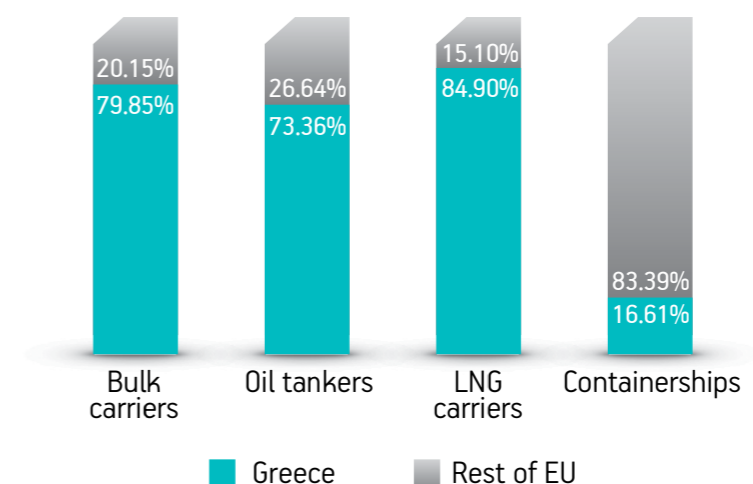
guaranteeing the supply of the essential goods and critical materials to the EU. In particular, Greek shipowners control 80% of the EU-controlled bulk carriers, 73% of the EU-controlled oil tankers, 85% of the EU-controlled LNG carriers and 17% of the EU-controlled containerships. More than 1/3 of the Greek-owned fleet flies an EU Member State flag, thereby further supporting the sector's added value to the EU economy.

FIGURE 9
Ownership of the EU-controlled Fleet
(in dwt, ships > 1,000 gt)



Source: European Commission, EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2022

FIGURE 10
Share of Greek-controlled fleet in EU-controlled fleet by main ship type
(in dwt, ships > 1,000 gt)



Source: Clarksons Research, April 2023

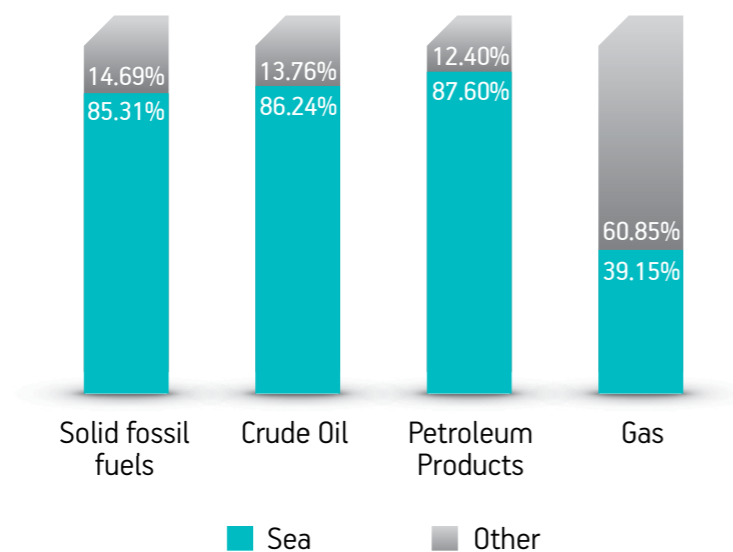
4. Eurostat Database, International Trade in Goods, March 2023

Η ελληνική ναυτιλία παίζει καθοριστικό ρόλο στη διασφάλιση του αδιάλειπτου εφοδιασμού των ευρωπαϊκών χωρών με ενεργειακά προϊόντα. Τα Κράτη Μέλη της ΕΕ βασίζονται σχεδόν αποκλειστικά σε εισαγωγές για την κάλυψη των αναγκών τους σε πετρέλαιο και φυσικό αέριο. Συγκεκριμένα, η ΕΕ εισάγει το 91,7% των αναγκών της σε πετρέλαιο και προϊόντα πετρελαίου⁵, το 83,4% των αναγκών της σε φυσικό αέριο και το 37,5% των αναγκών της σε στερεά ορυκτά καύσιμα, με το μεγαλύτερο μέρος των ποσοτήτων αυτών να μεταφέρεται δια θαλάσσης (Figure 11). Η εισαγόμενη ενέργεια δια θαλάσσης αναμένεται να αυξηθεί ακόμη περισσότερο τα επόμενα χρόνια, καθώς η πολιτική της ΕΕ (π.χ. RePowerEU / Green Deal Industrial Plan) επιδιώκει, λόγω γεωπολιτικών εξελίξεων, να διευρύνει τις επιλογές της σε σχέση με τις χώρες από τις οποίες εισάγεται ενέργεια.

Greek shipping plays a key role in ensuring the uninterrupted supply of energy products to European countries. The EU Member States almost exclusively rely on imports for their oil and natural gas needs. Specifically, the EU imports 91.7% of its oil and petroleum products needs, 83.4% of its natural gas needs and 37.5% of its solid fossil fuels needs⁵, with the largest part of these quantities being transported by sea (Figure 11). Imported energy by sea is expected to rise even further during the next years as the EU policy (e.g. RePowerEU / Green Deal Industrial Plan) seeks to diversify energy sources to the EU in light of geopolitical conflicts and rivalries.

FIGURE 11

Share of sea transport to total EU energy imports, 2022



Source: Eurostat Database, International Trade in Goods, March 2023

Ταυτόχρονα, η πρόσφατη Πρωτοβουλία της ΕΕ Green Deal Industrial Plan (GDIP) στοχεύει στο να καταστήσει την Ευρώπη κόμβο πράσινων προϊόντων και νέων τεχνολογιών. Η επιτυχία του GDIP θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από τον ναυτιλιακό τομέα, ώστε να ενισχυθεί η ανθεκτικότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας και να διασφαλιστεί η ανεμπόδιστη ροή Κρίσιμων Πρώτων Υλών - το 90% των οποίων μεταφέρεται ήδη δια θαλάσσης⁶ - και άλλων βασικών αγαθών για την ευρωπαϊκή οικονομία. Τα πλοία θα μεταφέρουν επίσης το μεγαλύτερο μέρος των νέων πράσινων προϊόντων και εναλλακτικών καυσίμων σε όλο τον κόσμο.

At the same time, the recent EU initiative Green Deal Industrial Plan (GDIP) aims to make Europe a hub of green products and new technologies. Its success will rely to a large extent on the performance of the shipping sector to enhance the resilience of supply chains and secure the uninhibited flow of Critical Raw Materials - 90% of which are already transported by sea⁶ - and other essential inputs for the European economy. Vessels will also transport the largest part of the new green products and alternative fuels around the world.

5. Eurostat Database, Energy Balances, March 2023

6. Eurostat Database, International Trade in Goods, March 2023

Η ελληνική ναυτιλία διαδραματίζει βασικό ρόλο στη διασφάλιση του αδιάλειπτου εφοδιασμού της ΕΕ με ενεργειακά προϊόντα και άλλα βασικά αγαθά.

Greek shipping plays a key role in ensuring the uninterrupted supply of energy and other staple products to the European Union.

Επιπλέον, η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA) διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη διασφάλιση των εμπορικών ροών τόσο εντός της ΕΕ όσο και μεταξύ Κρατών Μελών της ΕΕ και γειτονικών τρίτων χωρών. Υπολογίζεται ότι 1,8 δισεκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων μεταφέρθηκαν με πλοία της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων το 2021⁷, σχεδόν 100 εκατομμύρια τόνοι περισσότεροι σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Το μεγαλύτερο μέρος αποτελείται από υγρά χύδην φορτία (40% του συνόλου), ξηρά χύδην αγαθά (21%), μεγάλα εμπορευματοκιβώτια (17%) και φορτία Ro-Ro (15%). Όσον αφορά στη γεωγραφική κατανομή των λιμένων προέλευσης και προορισμού, 35% βρίσκεται στη Μεσόγειο θάλασσα, 24% στη Βαλτική και 24% στη Βόρεια θάλασσα. Η NMA παραμένει ένας από τους πιο φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς, που επιτρέπει την αποσυμφόρηση των οδικών αξόνων. Η ανταγωνιστικότητά της πρέπει να διαφυλαχθεί ώστε να αποφευχθεί η στροφή προς τις οδικές μεταφορές, εξέλιξη που θα επηρέαζε αρνητικά την ευρωπαϊκή περιβαλλοντική στρατηγική.

In addition, Short Sea Shipping (SSS) plays an important role in securing trade flows both intra-EU and between EU Member States and neighbouring third countries. It is estimated that 1.8 billion tonnes of goods were transported by SSS in 2021⁷, almost 100 million tonnes more than the year before. The largest part comprises liquid bulk goods (40% of total), followed by dry bulk goods (21%), large containers (17%) and Ro-Ro units (15%). Regarding sea regions of partner ports, 35% is located in the Mediterranean Sea, 24% in the Baltic and 24% in the North Sea. SSS is one of the most environmentally friendly modes of transport, allowing the decongestion of roads. Thus, its competitiveness must be safeguarded to ensure that no modal shift takes place to the detriment of the EU environmental strategy.

Η ελληνική πλοιοκτησία κατέχει το 80% των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου που ελέγχονται από την ΕΕ, το 73% των πετρελαιοφόρων, το 85% των πλοίων μεταφοράς LNG και το 17% των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Greek shipowners control 80% of the EU-controlled bulk carriers, 73% of oil tankers, 85% of LNG carriers and 17% of the EU-controlled containerships.

7. Eurostat Database, Maritime Transport, February 2023



Η Συμβολή της Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία

Η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους πιο παραγωγικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας μέσω της οικονομικής, κοινωνικής και στρατηγικής συμβολής της. Η συνολική συνεισφορά της στην ελληνική οικονομία αγγίζει το 7% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ), ενώ δημιουργεί άμεσα και έμμεσα εκατοντάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας στη χώρα. Η ναυτιλία παρέχει μεγάλες χρηματοροές στην ελληνική οικονομία. Το 2022 οι εισροές στο ελληνικό ισοζύγιο πληρωμών από τις θαλάσσιες μεταφορές ξεπέρασαν τα €21 δισ., αποτελώντας τη μεγαλύτερη συνεισφορά που καταγράφηκε τα τελευταία 20 χρόνια (Figure 12). Ιδιαίτερα σημαντικό είναι ότι για την περίοδο 2012-2022 η ναυτιλία συνεισέφερε €148 δισ. σε εισροές στην ελληνική οικονομία, αναδεικνύοντας τον καθοριστικό ρόλο του κλάδου για την Ελλάδα.

Η ναυτιλία αποτελεί τη ραχοκοκαλιά ενός ακμάζοντος κλάδου ναυτιλιακών υπηρεσιών στη χώρα μας, προσελκύοντας επενδύσεις και καινοτομία.

Οί Έλληνες πλοιοκτήτες επενδύουν επίσης σε μεγάλο βαθμό και σε πολλούς άλλους οικονομικούς τομείς στην Ελλάδα, όπως η τεχνολογία, οι υπηρεσίες, η αγορά ακινήτων, ο τουρισμός κ.α., αυξάνοντας την προστιθέμενη αξία της ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας.

Εκτός από μια σημαντική οικονομική δραστηριότητα, η ναυτιλία αποτελεί εθνικό κεφάλαιο για την Ελλάδα με πολύπλευρη συνεισφορά στην οικονομία και την κοινωνία.

The Contribution of Shipping to the Greek Economy

Shipping is one of the most productive pillars of the Greek economy through its economic, social and strategic contribution. The overall impact of maritime transport on the Greek economy reaches 7% of the Gross Domestic Product (GDP), while it creates directly and indirectly hundreds of thousands of jobs in Greece. More importantly, shipping provides large monetary inflows to the Greek economy. In 2022 inflows to the Greek Balance of Payments by sea transport surpassed €21 billion, the largest contribution recorded in the last 20 years (Figure 12). Very importantly, for the period 2012-2022 shipping contributed €148 billion in inflows to the Greek economy, highlighting the pivotal role of the sector for Greece.

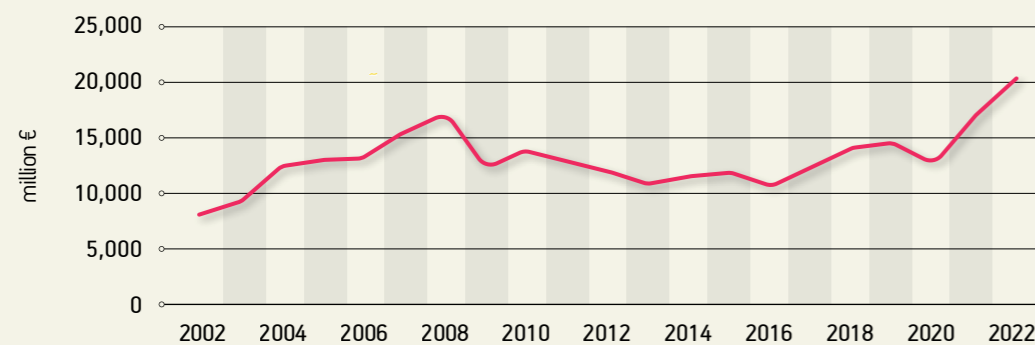
Greek shipping is the backbone of a thriving maritime services sector in Greece, attracting investments, talent and innovation.

Greek shipowners also invest heavily in many other economic sectors in Greece, such as technology, services, real estate, tourism and others, bringing additional value added to the country's economy.

Apart from a major economic activity, shipping is a national asset for Greece contributing to the economy and society in multiple ways.

FIGURE 12

Receipts from Sea Transport (2002-2022)



Source: Bank of Greece, Services Balance, April 2023



ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

SHIPPING POLICY

Ανταγωνιστικότητα της Ναυτιλίας της ΕΕ:

Ανάγκη για ένα Αποτελεσματικό Ρυθμιστικό Περιβάλλον

Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση: Απαραίτητη για την Ανάπτυξη και την Ενεργειακή Μετάβαση της Ναυτιλίας

Ανθρώπινος Παράγοντας:

Βασική Παράμετρος του Θαλάσσιου Εμπορίου

Competitiveness of EU Shipping:

The Need for an Effective Regulatory Environment

Ship Finance: Crucial for the Growth and Energy Transition of Shipping

The Human Element:

A Key Factor of Seaborne Trade

Ανταγωνιστικότητα της Ναυτιλίας της ΕΕ: Ανάγκη για ένα Αποτελεσματικό Ρυθμιστικό Περιβάλλον

Το παγκόσμιο εμπόριο και οι αλυσίδες εφοδιασμού βασίζονται στην εύρυθμη λειτουργία του ναυτιλιακού τομέα. Σε μια εποχή που χαρακτηρίζεται από αστάθεια και απρόβλεπτα γεγονότα, όπως η πρόσφατη πανδημία COVID-19 και οι γεωπολιτικές διαμάχες, είναι ζωτικής σημασίας να διασφαλιστεί για τη ναυτιλία σταθερό ρυθμιστικό πλαίσιο και ισότιμοι όροι ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο.

Επομένως και σε επίπεδο ΕΕ, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι οποιοδήποτε μέτρο και σχέδιο δράσης της ΕΕ είναι σύμφωνο με τα παγκόσμια πρότυπα και το σχετικό διεθνές νομοθετικό πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO) κ.λπ. Στόχος είναι να αποφευχθεί η υπέρμετρη οικονομική και διοικητική επιβάρυνση για τη ναυτιλία της ΕΕ ώστε να παραμείνει ανταγωνιστική διεθνώς.

Ένας άλλος πυλώνας που διασφαλίζει την ομαλή λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών είναι η διεξαγωγή του ελεύθερου εμπορίου. Οι κανόνες του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (WTO) και η σύναψη συμφωνιών ελεύθερων συναλλαγών διευκολύνουν τη ροή αγαθών σε όλο τον κόσμο. Η ΕΕ θα πρέπει να συνεχίσει να συνάπτει εμπορικές συμφωνίες με τρίτες χώρες που θα καλύπτουν και τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, διευκολύνοντας τη δραστηριοποίηση του στόλου της παγκοσμίως.

Η ΕΕ δρομολόγησε (Φεβρουάριος 2023) το Green Deal Industrial Plan (GDIP) στην προσπάθειά της να αυξήσει ριζικά την παραγωγή νέων τεχνολογιών και πράσινων προϊόντων. Η ναυτιλία προσβλέπει στην υλοποίηση του GDIP για την ανάπτυξη εναλλακτικών, ασφαλών και αποκλειστικών για τη ναυτιλία καυσίμων το συντομότερο δυνατό, καθώς αποτελεί το κλειδί για την επιτυχία του σκοπού της εν λόγω πρωτοβουλίας.

Είναι ζωτικής σημασίας να διασφαλιστεί η διεθνής ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας της ΕΕ, καθώς είναι εκτεθειμένη σε σκληρό παγκόσμιο ανταγωνισμό. Οι κοινοτικές Κατευθυντήριες Γραμμές για τις Κρατικές

Competitiveness of EU Shipping: The Need for an Effective Regulatory Environment

Global trade and supply chains primarily rely on a well-functioning shipping sector. In an era characterised by instability and unforeseen events, such as the recent COVID-19 pandemic and geopolitical conflicts, it is crucial to ensure a stable regulatory framework and a global level playing field for shipping.

At EU level, therefore, it is crucial to ensure that any EU measure and scheme is in line with global standards and the relevant global legislative framework by the International Maritime Organization (IMO), the International Labour Organization (ILO) etc. This will help to avoid unnecessary financial and administrative burden for EU shipping and allow it to remain internationally competitive.

Another pillar that ensures the smooth operation of maritime transport is free trade. The international rules-based trade regime under the World Trade Organization (WTO) and the conclusion of free trade agreements enable the flow of goods around the globe. The EU should continue to agree trade deals with third countries and regions, covering also maritime transport services and facilitating the global activities of the EU-controlled fleet.

The EU launched (February 2023) the Green Deal Industrial Plan (GDIP) in its effort to radically increase the production of new technologies and green products. Shipping, which looks forward to the implementation of the GDIP for the deployment of alternative dedicated and safe marine fuels as soon as possible, will be key to its success.

Overall, it is vital that the international competitiveness of EU shipping is ensured, as it is exposed to fierce global competition.

Ενισχύσεις στις Θαλάσσιες Μεταφορές (Maritime SAGs) συνέβαλαν καθοριστικά σε αυτό και πρέπει επομένως, κατ' ελάχιστο, να παραμείνουν σε ισχύ, διασφαλίζοντας τη βιωσιμότητα του κλάδου.

Η αναγνώριση του αναντικατάστατου ρόλου της ναυτιλίας από τα θεσμικά όργανα της ΕΕ και η αναβάθμισή της στην πολιτική ατζέντα της ΕΕ είναι επίσης απαραίτητες προϋποθέσεις τόσο για την επιτυχία του GDIP, όσο και για τη διασφάλιση προοπτικών ανάπτυξης της Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένης της ενεργειακής αυτονομίας και ασφάλειάς της. Η ναυτιλιακή πολιτική και το σχετικό κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ απαιτούν καλύτερο συντονισμό μεταξύ των διαφόρων αρμόδιων Υπηρεσιών της ΕΕ και στενότερη διαβούλευση με τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Η ναυτιλία πρέπει να αναγνωριστεί ως στρατηγικά αναντικατάστατος και καθοριστικής σημασίας τομέας για την ανθεκτικότητα και την ενεργειακή αυτονομία της ευρωπαϊκής οικονομίας.

The Community Guidelines on State Aid to Maritime Transport (Maritime SAGs) have been instrumental in this and, therefore, they must remain in place as a minimum in order to guarantee the sector's sustainability.

The recognition of the indispensable role of shipping by the EU institutions and the upgrade of its status in the EU policy agenda are also necessary for the success of the GDIP and more broadly, in order to safeguard the EU growth prospects, its energy autonomy and security. EU shipping policy and regulation requires enhanced coordination between the relevant EU services and closer consultation with the industry.

Shipping should be acknowledged as strategically indispensable and of key importance for the EU's economy and energy autonomy.



Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση: Απαραίτητη για την Ανάπτυξη και την Ενεργειακή Μετάβαση της Ναυτιλίας

Η ναυτιλία χρειάζεται πρόσβαση σε επαρκή χρηματοδότηση για την ανάπτυξη και ανανέωση του στόλου της, προκειμένου να επιτευχθεί και η απανθρακοποίηση της. Το πλαίσιο της ΕΕ για τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση θα πρέπει να εξυπηρετεί αυτόν τον στόχο, καθώς και τη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου.

Το νομοθετικό πλαίσιο της ΕΕ που αποσκοπεί στη διευκόλυνση των βιώσιμων επενδύσεων (EU Taxonomy Regulation), αναγνωρίζει ότι η ναυτιλία μπορεί να συμβάλει στη μετάβαση σε μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία. Ωστόσο, οι ειδικοί όροι και τα κριτήρια που προβλέπονται δεν είναι κατάλληλα για τον συγκεκριμένο τομέα και πρέπει να αναθεωρηθούν, με την άρση κυρίως των περιορισμών που σχετίζονται με το είδος των φορτίων που μεταφέρονται.

Στον τραπεζικό τομέα, οι κανόνες προληπτικής εποπτείας της ΕΕ για τις τράπεζες είναι επί του παρόντος πολύ περιοριστικοί, καθώς δε λαμβάνουν υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και το προφίλ χρηματοοικονομικού κινδύνου της ναυτιλιακής χρηματοδότησης. Είναι επομένως αναγκαίο να ληφθούν τα κατάλληλα θεσμικά μέτρα σε επίπεδο ΕΕ, ώστε να αντιστραφεί η πτωτική τάση της ναυτιλιακής χρηματοδότησης.

Η ολοένα αυξανόμενη υιοθέτηση περιφερειακών ή/και ιδιωτικών πρωτοβουλιών για τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, χωρίς να λαμβάνουν υπόψη τη φύση και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ναυτιλίας, δημιουργούν ένα ανομοιογενές σύνολο διακριτών πλαισίων που υπονομεύουν τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού παγκοσμίως.

Ship Finance: Crucial for the Growth and Energy Transition of Shipping

Shipping needs access to sufficient finance for the growth and renewal of the fleet and, as a hard-to-abate sector, to facilitate its decarbonisation. The EU framework on ship financing should be conducive to serving this goal and ensuring the competitiveness of EU shipping.

The EU Taxonomy framework, which aims to direct private investments towards sustainable activities, recognises that shipping can contribute to the transition to a climate-neutral economy. However, the specific conditions and criteria implemented are not fit for purpose for the sector and need to be reviewed, by removing primarily any cargo-related restrictions on the financing of vessels.

In banking finance, the EU prudential rules for banks are currently very restrictive, without taking into account the specific features and the financial risk profile of ship financing. It is, therefore, essential to promote those institutional measures at the EU level that will ultimately reverse the downward trend in ship financing.

The proliferation of regional or private initiatives concerning ship finance, which do not take into account the nature and special features of the shipping industry, create a patchwork of distinct frameworks and undermine the global level playing field.



Ανθρώπινος Παράγοντας: Βασική Παράμετρος του Θαλάσσιου Εμπορίου

Η πανδημία COVID-19 ανέδειξε τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία. Κατά τη διάρκεια αυτής της δύσκολης περιόδου, οι ναυτικοί συνέβαλαν τα μέγιστα στην απρόσκοπτη διενέργεια του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, χωρίς ωστόσο να τύχουν της δέουσας αναγνώρισης από τη διεθνή κοινότητα. Ο ρόλος των ναυτικών ως βασικών εργαζόμενων και αφανών ηρώων, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια εξαιρετικά αντίξων συνθηκών διεξαγωγής εμπορίου παγκοσμίως, πρέπει να αναγνωριστεί έμπρακτα.

The Human Element: A Key Factor of Seaborne Trade

The COVID-19 pandemic brought vividly to the fore the importance of the human element in shipping. During this period, seafarers contributed immensely to the uninterrupted continuation of global maritime trade, without, however, the necessary and due acknowledgement by the international community. Seafarers' role as key workers and unsung heroes during severely adverse global trading conditions must be recognised with concrete measures.

Οι νέες τεχνολογίες που θα εισαχθούν στο πλαίσιο της απανθρακοποίησης και η ψηφιοποίηση της ναυτιλίας προϋποθέτουν κατάλληλη εκπαίδευση για τους ναυτικούς και τους εργαζόμενους του κλάδου στην ξηρά.

The new technologies which decarbonisation and digitalisation will introduce require appropriate training for seafarers and shore-based personnel.

Ο ρόλος τους πρέπει επίσης να αναδειχθεί στο πλαίσιο των εκπαιδευτικών αναγκών που δημιουργούνται από τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις και καινοτομίες που αναπτύσσονται για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής. Η ψηφιοποίηση των συστημάτων πλοίων, η αυτοματοποίηση και το σύνθετο διεθνές νομικό πλαίσιο, που αναπτύσσεται για την προσαρμογή της ναυτιλίας στους περιβαλλοντικούς στόχους, προϋποθέτουν καταρτισμένους επαγγελματίες. Στον IMO βρίσκεται σε εξέλιξη η συνολική επανεξέταση της Διεθνούς Σύμβασης (ΔΣ) STCW, προκειμένου να εξακολουθήσει η Σύμβαση να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες και μελλοντικές ανάγκες των πλοίων και των ναυτικών.

Their role must also be highlighted in the context of the training needs created by the new technological developments and innovations taking place in the fight against climate change. Digitalisation of ship systems, automation and a complex international legal framework being developed to adapt shipping to environmental objectives, demand skilled professionals. At the IMO, a comprehensive review of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) is underway to ensure that the Convention corresponds successfully to the current and future needs of ships and seafarers.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ. ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

MARITIME SAFETY AND PROTECTION OF THE ENVIRONMENT

Μείωση Εκπομπών Αερίων του Θερμοκηπίου
από τα Πλοία

Η Δέσμη Μέτρων της ΕΕ "Fit For 55"

Διεθνής Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ:
Απαραίτητη η Εφαρμογή Παγκόσμιων Προτύπων
Ανακύκλωσης Πλοίων

GHG Emissions Reduction from Ships

EU's "Fit For 55" Package

Hong Kong Convention:
Time for Global Ship Recycling Standards

Μείωση Εκπομπών Αερίων του Θερμοκηπίου από τα Πλοία

Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα παραμένει προσηλωμένη στις δεσμεύσεις της για την απανθρακοποίηση της ναυτιλίας και συνεχίζει να υποστηρίζει βιώσιμες και λειτουργικές διεθνείς λύσεις που υιοθετούνται στον IMO. Περιφερειακά μέτρα που δεν αναγνωρίζουν τον παγκόσμιο χαρακτήρα της ναυτιλίας, δυσχεραίνουν τις θαλάσσιες μεταφορές και δημιουργούν περιορισμούς στο παγκόσμιο εμπόριο, χωρίς να προσφέρουν ουσιαστικά οφέλη στην καταπολέμηση του προβλήματος της υπερθέρμανσης του πλανήτη.

Η ΕΕΕ χαιρετίζει την 2023 Στρατηγική του IMO για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία. Αυτή η ιστορική συμφωνία περιλαμβάνει στόχους για μηδενικές «καθαρές» (net) εκπομπές από τη ναυτιλία, έως ή πλησίον του 2050, όπως είχε προτείνει και η ναυτιλιακή κοινότητα, καθώς και φιλόδοξους ενδεικτικούς ενδιάμεσους στόχους για το 2030 και το 2040. Η διαθεσιμότητα ασφαλών και κατάλληλων εναλλακτικών drop-in καυσίμων είναι καθοριστικός παράγοντας για την ενεργειακή μετάβαση του υπάρχοντα στόλου, δεδομένου του σύντομου χρονικού περιθωρίου μέχρι το 2030.

Η ΕΕΕ υποστηρίζει την πρόταση της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας για ένα σύστημα "Fund and Reward". Ο μηχανισμός "Fund and Reward" θα χρηματοδοτείται από μια υποχρεωτική συνεισφορά των πλοίων βασισμένη σε ανά τόνο εκπεμπόμενου CO₂ που θα αποδίδεται σε ένα ταμείο του IMO, όπως έχει προτείνει το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο (ICS). Θα παρέχει, δε, αντικίνητρα στα πλοία που εκπέμπουν διοξείδιο του άνθρακα και θα επιβραβεύει εκείνα που χρησιμοποιούν καύσιμα και τεχνολογίες που περιορίζουν τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Ένα τεχνικό παγκόσμιο πρότυπο καυσίμου (Global Fuel Standard), παρόμοιας εφαρμογής με τον Κανονισμό του IMO για τη μέγιστη περιεκτικότητα θείου στα ναυτιλιακά καύσιμα (IMO 2020), είναι απαραίτητο να συμπληρώσει το οικονομικό μέτρο και να ελαχιστοποιήσει το διοικητικό βάρος ιδίως για τις Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις (ΜΜΕ).

Ο συνδυασμός ενός μηχανισμού "Fund and Reward" με ένα παγκόσμιο τεχνικό πρότυπο καυσίμων θα ήταν αποτελεσματικός στην επίτευξη των παγκόσμιων περιβαλλοντικών στόχων της ναυτιλίας.

GHG Emissions Reduction from Ships

The Greek shipping community is committed to shipping's decarbonisation and continues to support global policies based on sustainable and viable solutions adopted at the IMO. Regional measures that do not recognise the international character of shipping hinder maritime transport and world trade and are suboptimal in the combat against global warming.

The UGS welcomes the 2023 IMO Greenhouse Gas (GHG) Strategy on the reduction of GHG emissions from ships. This historic agreement includes a net zero target by or around 2050, as also proposed by the industry, and ambitious indicative checkpoints for 2030 and 2040. Availability of alternative drop-in fuels that are safe and fit for purpose will be vital in enabling the existing fleet to achieve the revised decarbonisation pathway, especially given the short time to the 2030 checkpoint.

The UGS supports the shipping industry's proposal for a "Fund and Reward" system. The "Fund and Reward" mechanism, will be financed by a mandatory contribution by ships per tonne of CO₂ emitted to an IMO fund, as proposed by the International Chamber of Shipping (ICS). It will disincentivise ships from emitting carbon and reward ships that use fuels and technologies restricting CO₂ emissions. A technical Global Fuel Standard, similar to the IMO 2020 Sulphur Regulation, is also needed to supplement the economic measure in a way that minimises the administrative burden especially on the shipping industry's Small and Medium-sized Enterprises (SMEs).

Combining a global "Fund and Reward" scheme with a Global Fuel Standard as a technical measure will be effective in achieving shipping's global environmental goals.

Ο IMO έχει επίσης εγκρίνει βραχυπρόθεσμα μέτρα με στόχο τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των υπάρχοντων πλοίων και τη μείωση της έντασης άνθρακα της διεθνούς ναυτιλίας με ισχύ από 1.1.2023. Τα μέτρα αυτά προβλέπουν τεχνικές (δείκτης ενεργειακής απόδοσης υπάρχοντων πλοίων - EEXI), λειτουργικές (δείκτης έντασης άνθρακα - CII) και διοικητικές (σχέδιο διαχείρισης της ενεργειακής απόδοσης του πλοίου - SEEMP) απαιτήσεις. Προστίθενται, δε, στο υπάρχον μέτρο για την εφαρμογή του δείκτη ενεργειακής απόδοσης κατά τη σχεδίαση του πλοίου (EEDI) που έχει τεθεί σε ισχύ παγκοσμίως για τα νεότευκτα πλοία από το 2013.

Ωστόσο, τα βραχυπρόθεσμα αυτά μέτρα παρουσιάζουν ατέλειες. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το κανονιστικό πλαίσιο για τον δείκτη CII επιδιώκει τη μείωση των εκπομπών από τα πλοία μέσω της εφαρμογής λειτουργικών μέτρων, τα οποία είναι μη ρεαλιστικά και συχνά εκτός του ελέγχου των πλοιοκτητών. Οι λειτουργικές αποφάσεις που επηρεάζουν κυρίως τις παραμέτρους της κατηγοριοποίησης του πλοίου με τον δείκτη CII (π.χ. η ταχύτητα πλοίου, το δρομολόγιο, το μεταφερόμενο φορτίο, το είδος του καυσίμου) λαμβάνονται κατά κανόνα από τον φορέα που εκμεταλλεύεται εμπορικά το πλοίο (commercial operator). Ο IMO έχει δεσμευτεί να αντιμετωπίσει τα προβληματικά σημεία του Κανονισμού του δείκτη CII κατά την περίοδο αναθεώρησης του μέτρου που λήγει το 2026.

Το κανονιστικό πλαίσιο για τον δείκτη CII χρειάζεται ουσιαστική βελτίωση, καθώς δεν είναι κατάλληλο για πολλούς τύπους πλοίων και τον τρόπο λειτουργίας τους.

The IMO has also adopted short-term measures aimed at improving the energy efficiency of existing ships and reducing the carbon intensity of international shipping with effect from 1.1.2023. These measures include technical (Energy Efficiency Existing Ship Index - EEXI), operational (Carbon Intensity Indicator - CII) and administrative reporting (Ship Energy Efficiency Management Plan - SEEMP) requirements. These measures are in addition to the Energy Efficiency Design Index (EEDI) which has been in force globally for newly built ships since 2013.

Still, the package of short-term measures comes with imperfections. This is because the CII framework seeks to reduce the emissions from ships through the implementation of operational measures which are unrealistic and often out of the shipowners' control. The operational decisions that mainly affect the parameters of the ship's CII rating (e.g. ship's speed, itinerary, routing, cargo, refueling) are more often than not, taken by the commercial operator/charterer of the ship. The IMO is committed to addressing concerns surrounding the CII Regulation during the review period which ends in 2026.

The CII framework needs substantial improvement as it is not fit for purpose for many ship types and their *modus operandi*.



Ο ρόλος άλλων εμπλεκόμενων με τη ναυτιλία κλάδων

Είναι επιτακτική ανάγκη να υπάρξει μια ισορροπημένη προσέγγιση μεταξύ φιλόδοξων και ρεαλιστικών στόχων, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες προσφοράς και ζήτησης ενέργειας. Η απανθρακοποίηση απαιτεί μια νέα γενιά καυσίμων και τεχνολογιών πρόωσης με μηδενικό αποτύπωμα άνθρακα. Η ποντοπόρος ναυτιλία είναι ένας τομέας που είναι δύσκολο να απεξαρτηθεί από τον άνθρακα και απαιτεί τη διαθεσιμότητα ναυτιλιακών καυσίμων υψηλής ενεργειακής πυκνότητας σε προσιτές τιμές, καθώς και νέες τεχνολογίες, προϋποθέσεις οι οποίες δεν έχουν ωστόσο καταστεί ακόμη βιώσιμες. Αυτός είναι ένας από τους λόγους για τους οποίους η ΕΕΕ διατηρεί μια ουδέτερη τεχνολογικά προσέγγιση, ενώ δείχνει προτίμηση σε καύσιμα drop-in που είναι συμβατά με τις υπάρχουσες μηχανές εσωτερικής καύσης (ICEs) και τις υπάρχουσες υποδομές εφοδιασμού καυσίμων.

Οι επενδύσεις στην παραγωγή καυσίμων και στις υποδομές εφοδιασμού αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού κόστους της απανθρακοποίησης. Η ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων και τεχνολογιών απαιτεί τη συμβολή και τον συντονισμό ενός ευρέος φάσματος εμπλεκόμενων με τη ναυτιλία κλάδων, όπως παραγωγοί και προμηθευτές καυσίμων, ναυπηγεία, κατασκευαστές ναυτικών μηχανών, λιμένες και τερματικοί σταθμοί, ναυλωτές, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, ρυθμιστικές αρχές και κυβερνήσεις, προκειμένου η διεθνής ναυτιλία να έχει πρόσβαση σε ασφαλείς και κατάλληλες για τις ανάγκες της τεχνολογίες πρόωσης, καθώς και σε ναυτιλιακά καύσιμα που θα είναι διαθέσιμα παγκοσμίως.

Η απανθρακοποίηση της ναυτιλίας απαιτεί από τους άλλους εμπλεκόμενους με τη ναυτιλία κλάδους να δεσμευτούν για την επείγουσα ανάπτυξη εναλλακτικών και ασφαλών ναυτιλιακών καυσίμων και τεχνολογιών.

The role of out-of-sector stakeholders

It is imperative that a balanced approach is followed between ambitions and realism, taking also into account energy supply and demand requirements. Decarbonisation entails a new generation of zero-carbon fuels and propulsion technologies. Ocean-going shipping is a hard-to-abate sector and relies on the availability of high energy density marine fuels at affordable prices and abatement technologies, which, however, have not yet become viable. This is one of the reasons why the UGS remains technology neutral, while showing a preference for drop-in fuels which are compatible with existing Internal Combustion Engines (ICEs) and existing bunkering infrastructure.

The investments in fuel production and in supply infrastructure represent by far the biggest share of the total cost of decarbonisation. The development of alternative fuels and technologies requires the contribution and coordination of a wide range of out-of-sector stakeholders, such as fuel producers and suppliers, shipyards, marine engine manufacturers, ports and terminals, charterers, financial institutions, regulators and governments in order for international shipping to have access to safe and fit for purpose propulsion technologies and marine fuels available worldwide.

The decarbonisation of shipping requires out-of-sector stakeholders to commit to the urgent development of alternative and safe marine fuels and technologies.

Πρώτα η ασφάλεια: η βασική αρχή για όλους τους κανονισμούς

Η ασφάλεια των νέων καυσίμων και των αναδυόμενων τεχνολογιών είναι ύψιστης σημασίας για τη ναυτιλία. Η διατήρηση και η βελτίωση των υφιστάμενων επιπέδων ασφάλειας αποτελεί προτεραιότητα. Αυτό αναδεικνύει τον κρίσιμο ρόλο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του IMO ούτως ώστε να διασφαλιστεί ότι οι εξοπλισμοί και οι διαδικασίες επί του πλοίου και στην ξηρά επιτυγχάνουν σταθερά κατ' ελάχιστο τα ίδια επίπεδα ασφάλειας με αυτά που ήδη ισχύουν σήμερα με την χρήση συμβατικών καυσίμων.

Safety first: the underlying principle for all regulations

The safety of the new fuels and emerging technologies is of paramount importance for shipping. The preservation and the improvement of the existing safety levels have to be guaranteed. This brings the IMO Maritime Safety Committee (MSC) at the forefront to ensure that equipment and procedures onboard and ashore offer at least the same safety levels as is presently the case with the universal use of fossil fuels.

Η παράμετρος της ασφάλειας θα πρέπει να παραμείνει η πρωταρχική αρχή σε όλους τους κανονισμούς της ναυτιλίας.

Safety should remain paramount as the overarching principle in all shipping regulations.



Η Δέσμη Μέτρων της ΕΕ “Fit for 55”

Ένταξη της διεθνούς ναυτιλίας στο ευρωπαϊκό σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ETS)

Τα θεσμικά όργανα της ΕΕ υιοθέτησαν την αναθεωρημένη Οδηγία της ΕΕ για το EU ETS ώστε να συμπεριλάβει τη διεθνή ναυτιλία σε ένα αμφιλεγόμενο περιφερειακό σύστημα, το οποίο συνεπάγεται σοβαρό οικονομικό και διοικητικό βάρος για τις ναυτιλιακές εταιρείες, και ιδίως τις ΜΜΕ. Στα θετικά στοιχεία της αναθεωρημένης Οδηγίας συγκαταλέγεται η πρόβλεψη για την εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» - καθιστώντας τον φορέα εμπορικής εκμετάλλευσης του πλοίου υπεύθυνο για το κόστος συμμόρφωσης - καθώς και η δέσμευση μέρους των εσόδων που προέρχονται από τη ναυτιλία ώστε να διατίθενται για την απαλλοτρίωση του τομέα από τον άνθρακα. Τα έσοδα αυτά θα ήταν σκόπιμο να χρησιμοποιηθούν ώστε να εξισορροπήσουν τη διαφορά τιμής μεταξύ των συμβατικών ναυτιλιακών καυσίμων και των νέων συμμορφούμενων καυσίμων με έναν οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Η ρήτρα αναθεώρησης της Οδηγίας με σκοπό την ευθυγράμμιση της στο μέλλον με έναν παγκόσμιο κανονισμό, ο οποίος εξετάζεται επί του παρόντος στον ΙΜΟ, είναι ένα επιπλέον θετικό στοιχείο. Στόχος είναι η διασφάλιση της ομαλής ενεργειακής μετάβασης της ναυτιλίας έως τα μέσα του αιώνα με την ελάχιστη δυνατή στρέβλωση της αγοράς.

Η κατάλληλη εφαρμογή των νέων κανονισμών είναι απαραίτητη για την επίτευξη του στόχου της ενεργειακής μετάβασης της ναυτιλίας.

Κανονισμός FuelEU Maritime: ζωτικής σημασίας για την προώθηση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα στις θαλάσσιες μεταφορές

Η τελική συμφωνία του Τριλόγου μεταξύ των θεσμικών οργάνων της ΕΕ για τον νέο Κανονισμό FuelEU Maritime τον Μάρτιο 2023, είναι θετική εξέλιξη για την πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας, καθώς αναγνωρίζει ως ένα βαθμό τον κρίσιμο ρόλο των προμηθευτών καυσίμου στην ανάπτυξη και διάθεση των απαιτούμενων ναυτιλιακών καυσίμων για χρήση από τα πλοία. Η ΕΕΕ ήταν η πρώτη που υποστήριξε τη σημασία της αναγνώρισης αυτής της παραμέτρου για την απεξάρτηση της ναυτιλίας από τον άνθρακα.

EU’s “Fit for 55” Package

Extending the EU Emissions Trading System (ETS) to international shipping

The EU institutions have adopted the revised EU ETS Directive extended to include international shipping in a controversial regional scheme putting on shipping companies, and in particular SMEs, a serious financial and administrative burden. Positive elements in the revised Directive, are the provision for application of the “polluter pays” principle - making a ship’s commercial operator responsible for the cost of compliance - and the earmarking of part of the revenues generated from shipping for the decarbonisation of the sector. Hopefully, these revenues will balance out the price difference between conventional marine fuels and new compliant fuels in a cost-effective way. A review clause to align the Directive with a future global regulation, that is currently being examined at the IMO, is another positive element which will ensure a smooth energy transition of shipping to carbon neutrality by the middle of this century with minimal market distortion.

Fit for purpose and practical implementation of new regulations is needed to achieve the goal of shipping’s energy transition.

FuelEU Maritime Regulation: crucial for promoting renewable and low-carbon fuels in maritime transport

The final Trialogue agreement between the European institutions on the new FuelEU Maritime Regulation in March 2023 is positive for the green transition of shipping, as to a certain extent it recognises the crucial role of fuel suppliers in deploying the required marine fuels for use by ships. The UGS was the first to support the importance of the recognition of this parameter for shipping’s decarbonisation.

Η ναυτιλία και ιδίως οι ΜΜΕ θα έχουν σοβαρά ζητήματα συμμόρφωσης όταν τα νέα συμβατά καύσιμα δε θα είναι διαθέσιμα σε επαρκείς ποσότητες στα λιμάνια της ΕΕ και παγκοσμίως.

Ο Κανονισμός FuelEU Maritime επιβάλλει υποχρεώσεις στα πλοία χωρίς να λαμβάνει επαρκώς υπόψη τη διαθεσιμότητα συμμορφούμενων καυσίμων στην ΕΕ και παγκοσμίως.

Διεθνής Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ: Απαραίτητη η Εφαρμογή Παγκόσμιων Προτύπων Ανακύκλωσης Πλοίων

Η ΔΣ του Χονγκ Κονγκ για την Ασφαλή και Περιβαλλοντικά Ορθή Ανακύκλωση Πλοίων (ΗΚΚ) του ΙΜΟ θα τεθεί σε ισχύ σε δύο χρόνια μετά από την κύρωσή της στις 26.6.2023 από τις κυβερνήσεις του Μπαγκλαντές και της Λιβερίας.

Υποστηρίζοντας σταθερά την ύπαρξη παγκόσμιων ρυθμίσεων για τον κλάδο, η ΕΕΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για το ότι η πολυαναμενόμενη έναρξη ισχύος της ΗΚΚ γίνεται πλέον πραγματικότητα.

Το επόμενο βήμα θα πρέπει να είναι η αναθεώρηση του Κανονισμού της ΕΕ για την Ανακύκλωση Πλοίων (EU Ship Recycling Regulation). Αυτό θα βοηθήσει στην άρση περιττών εμποδίων για τη δημιουργία ενός παγκόσμιου, ενοποιημένου συνόλου προτύπων υγιεινής, ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος σε εγκαταστάσεις συμβατές με την ΗΚΚ ανά τον κόσμο χωρίς να στρεβλώνεται ο ανταγωνισμός.

Η έναρξη ισχύος της ΗΚΚ γίνεται πραγματικότητα. Το επόμενο βήμα θα πρέπει να είναι η αναθεώρηση του Κανονισμού της ΕΕ για την Ανακύκλωση Πλοίων, προκειμένου να διασφαλιστούν επαρκείς συνθήκες ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος για την ανακύκλωση πλοίων παγκοσμίως και να αποφευχθούν τα διπλά πρότυπα.

Shipping and especially SMEs will have serious issues of compliance when compliant fuels are not available in sufficient quantities at EU ports and worldwide.

The FuelEU Maritime Regulation places obligations on ships without adequately taking account of the availability of compliant fuels in the EU and worldwide.

Hong Kong Convention: Time for Global Ship Recycling Standards

The IMO Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (HKC) will enter into force in two years, after the ratification by Bangladesh and Liberia on 26.6.2023.

As strong advocate of global regulations for our sector, the UGS is especially pleased that the long-awaited entry into force of the HKC is becoming a reality.

The next step should be the revision of the EU Ship Recycling Regulation. This will help remove any unnecessary hurdles in creating a global, unified set of health, safety and environmental protection standards in HKC compliant yards globally without distorting competition.

The entry into force of the HKC is becoming a reality. The next step should be the revision of the EU Ship Recycling Regulation to ensure adequate safety and environmental conditions for ship recycling globally and to avoid double standards.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΕΕΕ

ABOUT THE UGS

Από το 1916, η ΕΕΕ εκπροσωπεί τα ελληνόκτητα και διαχειριζόμενα από την Ελλάδα εμπορικά πλοία άνω των 3.000 γτ υπό ελληνική και άλλες σημαίες.

Η ΕΕΕ υποστηρίζει και προάγει πολιτικές που εξασφαλίζουν ένα πραγματικά ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον, το ελεύθερο εμπόριο, κανόνες και κανονισμούς παγκόσμιας εφαρμογής και πρωτίστως την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα.

Με έδρα της τον Πειραιά και μόνιμους εκπροσώπους στις Βρυξέλλες και την Ουάσιγκτον, η ΕΕΕ παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ), στη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ΙΛΟ), στον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), στο Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ΙCC) και άλλους παγκόσμιους οργανισμούς. Η ΕΕΕ είναι μέλος του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ΙCS) και της Ένωσης Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (ΕCSA), ενώ συμμετέχει στην Ευρωπαϊκή Οικονομική & Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) και στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ελλάδος (ΟΚΕ). Επίσης, η ΕΕΕ είναι μέλος του Αρκτικού Οικονομικού Συμβουλίου (Arctic Economic Council - AEC).

Η ΕΕΕ διατηρεί διαχρονικές σχέσεις συνεργασίας με διεθνή και ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, καθώς και με διεθνείς ναυτιλιακούς φορείς, όπως η INTERTANKO, η INTERCARGO και η BIMCO, καθώς και με άλλες εθνικές εφοπλιστικές ενώσεις. Η ΕΕΕ έχει επίσης τακτικές συναντήσεις με τη Διεθνή Ένωση Νηογνώμωνων (ΙΑCS) και μεμονωμένους νηογνώμονες. Επιπλέον, επισκέπτεται τακτικά τις ΗΠΑ και έχει συναντήσεις με τη Διοίκηση και το Κογκρέσο για την προώθηση κοινών στρατηγικών συμφερόντων και την καλύτερη κατανόηση των ναυτιλιακών ζητημάτων αμοιβαίου ενδιαφέροντος.

Η ΕΕΕ διατηρεί επίσης μακροχρόνιες στενές σχέσεις με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΝΕΕ), την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (GSCC) με έδρα το Λονδίνο, καθώς και την Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (HELMΕΡΑ) με στόχο την περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση σχετικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

First established in 1916, the UGS represents Greek-owned and managed from Greece vessels over 3,000 gt under Greek and other European and third country flags.

The UGS has traditionally supported and fostered policies ensuring a truly competitive business environment, free trade, global rules and regulations and first and foremost safety of life at sea and a sustainable environment.

With headquarters in Piraeus and permanent representatives in Brussels and Washington D.C., the UGS closely follows developments in the United Nations International Maritime Organization (IMO), the International Labour Organization (ILO), the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), the International Chamber of Commerce (ICC) and other global bodies. The UGS is a member of the International Chamber of Shipping (ICS) and the European Community Shipowners' Associations (ECSA) and participates in the European Economic and Social Committee (EESC) and the Economic and Social Council of Greece (ESC). The UGS is also a member of the Arctic Economic Council (AEC).

The UGS is active in engaging with international and EU institutions and stakeholders. It maintains close working relations with sector-specific industry organisations, such as INTERTANKO, INTERCARGO and with BIMCO, as well as with other national shipowners' associations. The UGS also regularly has meetings with the International Association of Classification Societies (IACS) and individual classification societies. In addition, the UGS regularly visits the U.S. and meets with the Administration and Congress in order to promote common strategic interests and better understanding of maritime issues of mutual concern.

The UGS also maintains long-standing close relations with the Hellenic Chamber of Shipping, the London-based Greek Shipping Co-operation Committee (GSCC) and the Hellenic Marine Environment Protection Association (HELMΕΡΑ), raising environmental awareness regarding the protection of the marine environment in Greece and abroad.



ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ SYN-ENOSIS

ΝΑΥΤΙΛΙΑ + ΚΟΙΝΩΝΙΑ
ΠΑΝΤΑ ΜΑΖΙ!
 SHIPPING + SOCIETY TIED TOGETHER

Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα εδώ και δεκαετίες συμβάλλει με πρωτοβουλίες κοινωνικής προσφοράς στην ευημερία της ελληνικής κοινωνίας, άμεσα και συστηματικά, τόσο σε ατομικό όσο και συλλογικό επίπεδο. Το επιστέγασμα αυτού του έργου ήταν η ίδρυση, το 2016 από την ΕΕΕ, της ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ, της Αστικής Μη Κερδοσκοπικής Εταιρείας Κοινωνικής Προσφοράς Ελληνικού Εφοπλισμού. Η ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ είναι το μόνιμο όχημα και το σταθερό σημείο αναφοράς για τη συλλογική κοινωνική ευθύνη των Ελλήνων εφοπλιστών.

Καθώς η ναυτιλία και η κοινωνία είναι πάντα μαζί, ο στόχος της ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ είναι να συνεισφέρει στην ελληνική κοινωνία, υποστηρίζοντας πολυάριθμα προγράμματα και δραστηριότητες κοινωνικής προσφοράς για ευάλωτες κοινωνικές ομάδες, καθώς και έργα δημόσιου ενδιαφέροντος.

Σε χιλιάδες ελληνικές οικογένειες με εξαιρετικά περιορισμένη οικονομική δυνατότητα παρέχεται επισιτιστική βοήθεια και άλλα είδη πρώτης ανάγκης σε μηνιαία βάση. Το Εθνικό Σύστημα Υγείας έχει ενισχυθεί και αναβαθμιστεί μέσα από πολλαπλές, αλλά στοχευμένες δράσεις. Κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα ενίσχυσε τα νοσοκομεία της χώρας με απαραίτητο ιατρικό εξοπλισμό, αναλώσιμα και ασθενοφόρα. Το έργο της ΕΕΕ στον τομέα της Υγείας συνεχίζεται με την ανακαίνιση των χώρων υγιεινής δημόσιων νοσοκομείων και τη γενική αναβάθμιση των υποδομών των νοσοκομείων.

Επιπρόσθετα, η ΕΕΕ, μέσω της ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ, υποστηρίζει ενεργά τις ανάγκες των υπηρεσιών της Εθνικής Άμυνας και Πολιτικής Προστασίας. Η στήριξη αυτή περιλαμβάνει δωρεές οχημάτων προς την Ελληνική Αστυνομία, πυροσβεστικά οχήματα και εξοπλισμό για την Πυροσβεστική, ταχύπλοα σκάφη υψηλής τεχνολογίας στο Λιμενικό Σώμα-Ελληνική Ακτοφυλακή, συντήρηση στρατιωτικών ελικοπτερών και πολλά άλλα.

Η παιδεία βρίσκεται επίσης στην κορυφή των τομέων ενδιαφέροντος της ΕΕΕ. Για αυτό το λόγο, πρόσφατα ανακοίνωσε το μεγαλύτερο πρόγραμμα υποτροφιών για μεταπτυχιακές σπουδές στην ιστορία της. Συγκεκριμένα, για το ακαδημαϊκό έτος 2023-2024, η ΕΕΕ, μέσω του προγράμματός της «+ΕΝΩΣΙΣ για την Παιδεία», προσφέρει 100+1 υποτροφίες σε φοιτητές για σπουδές στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, για μεταπτυχιακά προγράμματα. Πρόκειται για μία ακόμα πρωτοβουλία που δείχνει τους στενούς δεσμούς της ελληνικής εφοπλιστικής κοινότητας με την κοινωνία και το ιδιαίτερο ενδιαφέρον της για τη νέα γενιά.

The Greek shipping community throughout the decades has contributed with social welfare initiatives to the prosperity of Greek society, readily and systematically, both on an individual and collective basis. The amalgam of this work was the establishment, in 2016 by the UGS, of SYN-ENOSIS, the non-profit Greek Shipowners' Social Welfare Company. SYN-ENOSIS is the permanent vehicle and a solid reference point for the collective social responsibility of Greek shipowners.

As shipping and society are tied together, the aim of SYN-ENOSIS is to contribute to the Greek society by supporting numerous social welfare programmes and activities for vulnerable social groups, as well as projects of public interest.

Thousands of Greek families of poor economic means are being provided with food aid and other essentials on a monthly basis. The National Health Care System has been strengthened and upgraded through multiple but targeted action. During the COVID-19 pandemic, the Greek shipping community provided the country's hospitals with much-needed medical equipment, consumables and ambulances. The UGS' work on Health Care continues with the renovation of sanitary facilities of public hospitals and general upgrade of the hospitals' infrastructure.

The UGS, through SYN-ENOSIS, actively supports the needs of the National Defense and Civil Protection services. This support includes donations of vehicles for the Hellenic Police, fire-fighting vehicles and equipment to the Fire Brigade, high-speed boats of the highest technological equipment to the Hellenic Coast Guard, maintenance of military helicopters and many other.

For the UGS, education is also at the top of areas of interest. It has, therefore, recently announced the biggest ever scholarship programme for postgraduate studies. More specifically, for the academic year 2023-2024, the UGS, through its programme "+ENOSIS for Education", offers 100+1 scholarships to students for postgraduate courses in Greece and abroad. This initiative illustrates even further the close ties of the Greek shipowning community with the Greek society and its special interest in the younger generation.

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

Μελίνα Ν. Τραυλιού

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΙΜιχαήλ Δ. Χανδρής
Αντώνιος Θ. Ν. Λαιμός**ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**Δημήτριος Ι. Φαφαλιός
Νικόλαος Θ. Βενιάμης**ΤΑΜΙΑΣ**

Γιάννης Α. Ξυλιάς

ΑΝΑΠΛ. ΤΑΜΙΑΣ

Κωνσταντίνος Ι. Καρούσης

ΜΕΛΗΜαρία Ι. Αγγελικούση
Γεώργιος Κ. Αγγελόπουλος
Γεώργιος Δ. Γιουρούκος
Ιωάννης Π. Δράγνης
Φίλιππος Α. Ευσταθίου
Φραγκίσκος Χ. Κανελλιάκης
Γεώργιος Κ. Καραγεωργίου
Ιωάννης Γ. Κουμάνταρος
Δρ. Ιωάννης Δ. Κούστας
Κωνσταντίνος Β. Κωνσταντακόπουλος
Στέφανος Δ. Λεκανίδης
Γεώργιος Σ. Λιβανός
Ιωάννης Κ. Λύρας
Ευάγγελος Μ. Μαρινάκης
Νικόλαος Κ. Μαρτίνος
Μάρκος Α. Νομικός
Γεώργιος Χ. Οικονόμου
Σεμίραμις Σ. Παλιού
Βασίλειος Α. Παπαγιαννόπουλος
Αλέξανδρος Π. Παππάς
Ιωάννα Γ. Προκοπίου
Δημήτριος Φραγκίσκος Δ. Σαρακάκης
Μαρία Α. Φραγκίστα**BOARD OF DIRECTORS****PRESIDENT**

Melina N. Travlos

VICE PRESIDENTSMichael D. Chandris
Andonis T. N. Lemos**SECRETARIES**Dimitrios J. Fafalios
Nikolaos Th. Veniamis**TREASURER**

John A. Xylas

DEPUTY TREASURER

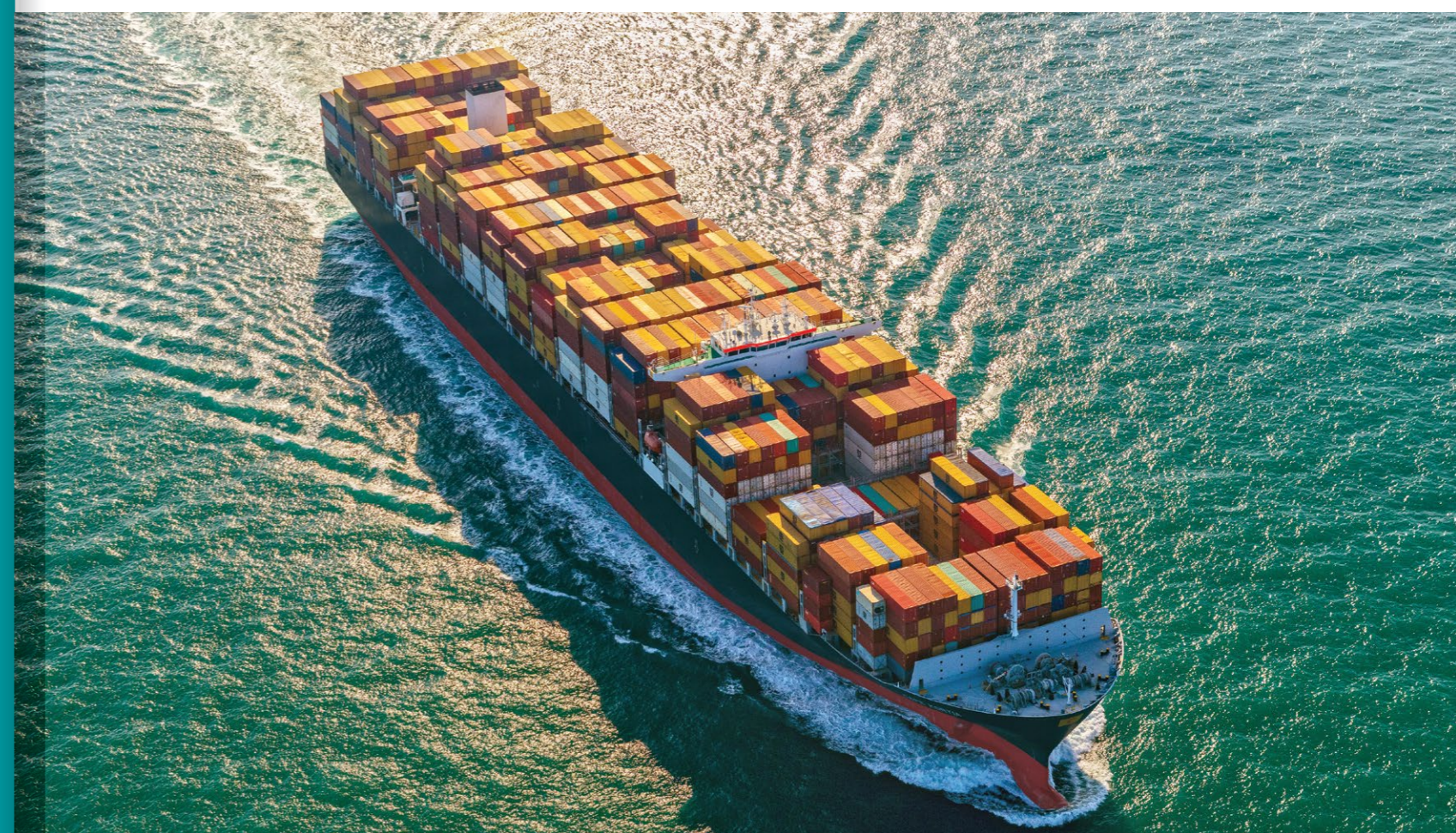
Constandinos I. Caroussis

MEMBERSMaria I. Angelicoussis
George C. Angelopoulos
Constantinos V. Constantacopoulos
John G. Coumantaros
Dr. John D. Coustas
John P. Draghis
George Ch. Economou
Filippos A. Efstathiou
Maria A. Fragkista
Frangiskos Ch. Kanellakis
George K. Karageorgiou
Stephanos D. Lecanides
George S. Livanos
John C. Lyras
Evangelos M. Marinakis
Nikolaos C. Martinos
Markos A. Nomikos
Semiramis S. Paliou
Vasileios A. Papaqiannopoulos
Alexandros P. Pappas
Johanna G. Procoriou
Dimitri Frank D. Saracakis
Georgios D. Youroukos**ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ****ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ**ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Ιωάννης Κ. Λύρας
ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Νικόλαος Θ. Βενιάμης**ΥΠΟΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ**ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Γιάννης Α. Ξυλιάς**ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ**ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Μελίνα Ν. Τραυλιού
ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Γιάννης Α. Ξυλιάς**ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Δημήτριος Ι. Φαφαλιός
ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Δρ. Ιωάννης Δ. Κούστας**ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗΣ ΝΕΩΝ
ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ**ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Αντώνιος Θ. Ν. Λαιμός
ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Ιωάννης Ε. Πλατσίδακας**ΔΙΕΥΘΥΝΤΡΙΑ ΕΕΕ**

Αικατερίνη Α. Πέππα

COMMITTEES**FOREIGN AFFAIRS**CHAIRPERSON
John C. Lyras
DEPUTY CHAIRPERSON
Nikolaos Th. Veniamis**SUB-COMMITTEE
SHORT SEA SHIPPING**CHAIRPERSON
John A. Xylas**LABOUR ISSUES**CHAIRPERSON
Melina N. Travlos
DEPUTY CHAIRPERSON
John A. Xylas**MARITIME SAFETY & MARINE
ENVIRONMENT PROTECTION**CHAIRPERSON
Dimitrios J. Fafalios
DEPUTY CHAIRPERSON
Dr. John D. Coustas**MARITIME
EDUCATION**CHAIRPERSON
Andonis T. N. Lemos
DEPUTY CHAIRPERSON
John E. Platsidakis**UGS DIRECTOR GENERAL**

Katerina A. Peppas





ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ UNION OF GREEK SHIPOWNERS

Ακτή Μιαούλη 85, 185 38 Πειραιάς 85, Akti Miaouli, 185 38 Piraeus, Greece
Τηλ.: 210 42 91 159 - 65, Fax: 210 42 91 166 Tel.: +30 210 42 91 159 - 65, Fax: +30 210 42 91 166

E-mail: ugs@ugs.gr
www.ugs.gr





δείτε εδώ
την ετήσια έκθεση



download
the annual report