

*ΕΤΗΣΙΑ* ΕΚΘΕΣΗ  
2024-2025





03

ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΥ

04-06

Ο ΖΩΤΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ:  
· Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΣΚΗΝΗ

Ναυτιλία: το βασικό όχημα  
της παγκόσμιας οικονομίας

07-10

Ο ΖΩΤΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ:  
· Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΣΚΗΝΗ

Ελληνική ναυτιλία:  
ένας παγκόσμιος ηγέτης

11-15

Ο ΖΩΤΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ:  
· Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΣΚΗΝΗ

Οικοδομώντας ένα πιο βιώσιμο μέλλον  
μέσω των θαλάσσιων μεταφορών

16-17

Ο ΖΩΤΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ:  
· Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΕ

Μια στρατηγική εξαγωγική  
βιομηχανία για την ΕΕ

18-19

Ο ΖΩΤΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ:  
· Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Πυλώνας για την χώρα

20-23

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ  
ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ:  
· ΑΠΑΝΘΡΑΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΙΜΟ NZF: η πρώτη παγκόσμια συμφωνία  
τιμολόγησης εκπομπών

24-25

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ  
ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ:  
· ΑΠΑΝΘΡΑΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Το κανονιστικό πλαίσιο της Ευρώπης  
πρέπει να μην υπονομεύει τη ναυτιλία της

26

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ  
ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ:  
· ΑΠΑΝΘΡΑΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Από τη Συμφωνία στην πράξη: σε πορεία επίτευξης  
του πρώτου στόχου της Στρατηγικής του ΙΜΟ

27-28

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ  
ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ:  
· ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

29

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ  
ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ:  
· ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

30

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ  
ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ:  
· ΜΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ  
ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

31

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ  
ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ:  
· ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

32

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ  
ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ:  
· Ο ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ  
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

33-36

ΤΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ  
ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

37-40

ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ  
#ΠοντοπόροςΠρωτοπόρος





Η χρονιά που πέρασε αποτέλεσε ακόμα μία περίοδο-εφαλτήριο πολλαπλών προκλήσεων για την παγκόσμια ναυτιλία. Στο ασταθές οικονομικά, περιβαλλοντικά και γεωπολιτικά τοπίο, με τις αλληπάλληλες εντάσεις στις θαλάσσιες οδούς και με τις συνεχιζόμενες απειλές καταστρατήγησης της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας, η ναυτιλία των Ελλήνων τίμησε την ευθύνη της ως ηγέτιδα.

Η Ένωσή μας προήγαγε με ψύχραιμη, σαφή, τεκμηριωμένη και ισχυρή φωνή, την συνεργασία, εντός και εκτός του κλάδου, καθώς και τον παγκόσμιο διάλογο για την υιοθέτηση ρεαλιστικών και εφαρμόσιμων πολιτικών.

Ξεχωριστής σημασίας υπήρξε η παρέμβασή μας στην έδρα των Ηνωμένων Εθνών, στη Νέα Υόρκη, όπου στο πλαίσιο της Ελληνικής Προεδρίας του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών, θέσαμε το ζήτημα της θαλάσσιας ασφάλειας στην πραγματική του διάσταση. Αναδεικνύοντας την ανάγκη υπεράσπισης της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας ως συλλογική παγκόσμια ευθύνη και ως ακρογωνιαίο λίθο ειρήνης και ανθρωπισμού. Παίρνοντας τον λόγο από τον προεδρεύοντα Έλληνα Πρωθυπουργό, Κυριάκο Μητσοτάκη, αμέσως μετά την εισήγηση του Γενικού Γραμματέα του Οργανισμού, António Guterres, απηύθυνα στο πρόσωπό του οικουμενική πρόσκληση ενότητας και συνεργασίας, καλώντας τα κράτη-μέλη του ΟΗΕ να προστατεύσουν τον κλάδο μας από τις σύγχρονες, πολυδιάστατες, διεθνείς απειλές.

Η θέση μας ήταν σαφής, προς κάθε κατεύθυνση: ο ζωτικός ρόλος της ναυτιλίας για τη σταθερότητα του παγκόσμιου οικοσυστήματος, προϋποθέτει την ελεύθερη και ασφαλή διέλευση των πλοίων, των ναυτικών μας και των αγαθών, ως ανυπέρβλητη, παγκόσμια ευθύνη.

Στο διεθνές, επίσης, πεδίο της ενεργειακής μετάβασης, στηρίζουμε διαχρονικά τις εφικτές, παγκόσμιες λύσεις και όχι τα μονομερή και περιφερειακά μέτρα που υπονομεύουν τη βιωσιμότητα του κλάδου. Ωστόσο, η πρόσφατη συμφωνία στον IMO σχετικά με τα μεσοπρόθεσμα μέτρα για τη μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία, προβληματίζει έντονα τον κλάδο. Παρόλο που η διεθνής ναυτιλία ήταν παρούσα καθόλη τη διάρκεια των μακροχρόνιων συζητήσεων και διαπραγματεύσεων, οι ρεαλιστικές της προτάσεις υιοθετήθηκαν μερικώς και σε μη ικανοποιητικό βαθμό. Καθώς η τελική συμφωνία αποτέλεσε καρπό εξισορρόπησης αντικρουόμενων συμφερόντων και συμβιβασμού των διαφορετικών προτεραιοτήτων Κρατών-Μελών του Οργανισμού, εμφανίζει σημαντικές προκλήσεις ως προς την εφαρμογή της.

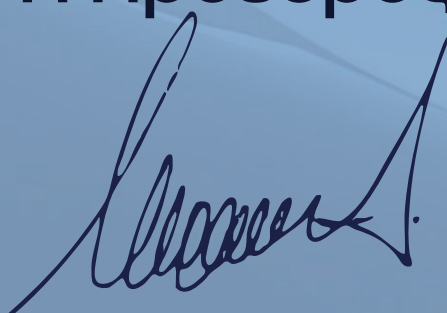
Σε ευρωπαϊκό πεδίο, το μήνυμά μας είναι ξεκάθαρο: Ευρωπαϊκή Ένωση και ευρωπαϊκή ναυτιλία είναι συγκοινωνούντα δοχεία, καθώς η ναυτιλία αποτελεί θεμέλιο της επισιτιστικής και ενεργειακής επάρκειας, της οικονομικής κυριαρχίας, της γεωπολιτικής σταθερότητας της Ευρώπης. Είναι επιτακτική η ανάγκη να ενισχύεται συνεχώς η αναγνώριση από τους ευρωπαϊκούς θεσμούς, αλλά και από τους πολίτες του αναντικατάστατου ρόλου της ναυτιλίας. Ανταγωνιστικότητα και απανθρακοποίηση οφείλουν να αντιμετωπίζονται ως ομόρροπες δυνάμεις που δρουν παράλληλα και αλληλοεπιδρούν με στόχο τη μακροχρόνια βιωσιμότητα του κλάδου.

Σε εθνικό πεδίο, η μεγαλύτερη πρόκληση είναι η θωράκιση της ηγετικής μας θέσης μέσα στο συνεχώς, ραγδαία μεταβαλλόμενο σύγχρονο, παγκόσμιο περιβάλλον. Ταυτόχρονα, η διατήρηση και η εξέλιξη της ναυτοσύνης μας απαιτεί τον σεβασμό στον ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα της ναυτιλίας των Ελλήνων, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας και τον μετασχηματισμό της ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης, σύμφωνα με τα ισχύοντα ζητούμενα, αλλά και τα αναδυόμενα ψηφιακά και τεχνολογικά δεδομένα.

Τέλος, με ιδιαίτερη υπερηφάνεια, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους συναδέλφους που με τη συμβολή τους, το ανθρωπιστικό έργο της ναυτιλίας των Ελλήνων διευρύνεται δυναμικά και καθοριστικά για την πατρίδα μας, αποτελώντας όχι μόνο εθνικό, αλλά και παγκόσμιο πρότυπο κοινωνικής αλληλεγγύης.

Με σεβασμό στην παράδοσή μας και πίστη στη δύναμή μας, η ναυτιλία μας θα συνεχίσει να εξελίσσεται, να δημιουργεί, να επενδύει, να πρωταγωνιστεί ανθρωπιστικά και επιχειρηματικά, να ηγείται, πάντα ποντοπόρος, πάντα πρωτοπόρος.

Η Πρόεδρος

  
Melina Travlou





# *Ο ΖΩΤΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ*





## Η ναυτιλία στην παγκόσμια σκηνή

*Ναυτιλία: το βασικό όχημα της παγκόσμιας οικονομίας*

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν προϋπόθεση για την ευημερία δισεκατομμυρίων ανθρώπων σε όλο τον πλανήτη, καθώς μεταφέρουν σχεδόν το 90% των αγαθών.

**Το 2024 σε παγκόσμιο επίπεδο σημειώθηκε αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου κατά 2,1% σε σύγκριση με το 2023, ανερχόμενο συνολικά σε 12,6 δισεκατομμύρια τόνους. Το μεγαλύτερο μέρος των ποσοτήτων μεταφέρθηκαν από πλοία χύδην ξηρού φορτίου (45,5%) και δεξαμενόπλοια (23,9%).<sup>1</sup>**

**Όσον αφορά το συνολικό μεταφορικό έργο (δηλ. λαμβάνοντας επίσης υπόψη την απόσταση που διανύεται), ο τομέας της bulk/tramp ναυτιλίας αντιπροσωπεύει σχεδόν το 85% των συνολικών τονο-μιλίων.**

**Όλοι οι τομείς της ναυτιλίας παρουσίασαν σημαντική αύξηση του μεταφορικού τους έργου κατά τα τελευταία 20 χρόνια. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο τομέας του χύδην ξηρού φορτίου, που ήταν ήδη ο μεγαλύτερος το 2005, συνέχισε να αυξάνεται και υπερδιπλασιάστηκε<sup>2</sup>.**



*Η ναυτιλία* είναι απολύτως  
απαραίτητη για την παγκόσμια  
οικονομία, καθώς διασφαλίζει  
την σταθερή παροχή βασικών  
αγαθών σε όλο τον κόσμο.



# Η ναυτιλία στην παγκόσμια σκηνή

## Ελληνική ναυτιλία: ένας παγκόσμιος ηγέτης

Η ελληνική ναυτιλία, με 5.691 πλοία, αντιπροσωπεύει περίπου το 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας (σε όρους deadweight - dwt), καθιστώντας την Ελλάδα τη μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο (Γράφημα 1).

Γράφημα 1:  
Αριθμός πλοίων και μερίδιο στον παγκόσμιο στόλο (σε dwt)  
του ελληνόκτητου στόλου, 2025 (πλοία > 1.000 gt)



**Μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου**  
2.685 πλοία  
24,9% της παγκόσμιας χωρητικότητας



**Δεξαμενόπλοια**  
887 πλοία  
29,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας



**Μεταφοράς χημικών και προϊόντων πετρελαίου**  
526 πλοία  
15,4% της παγκόσμιας χωρητικότητας



**Μεταφοράς οχημάτων**  
72 πλοία  
8,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας



**Μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG)**  
169 πλοία  
24,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας



**Μεταφοράς υγραερίου (LPG)**  
153 πλοία  
11% της παγκόσμιας χωρητικότητας



**Μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων**  
528 πλοία  
8,1% της παγκόσμιας χωρητικότητας

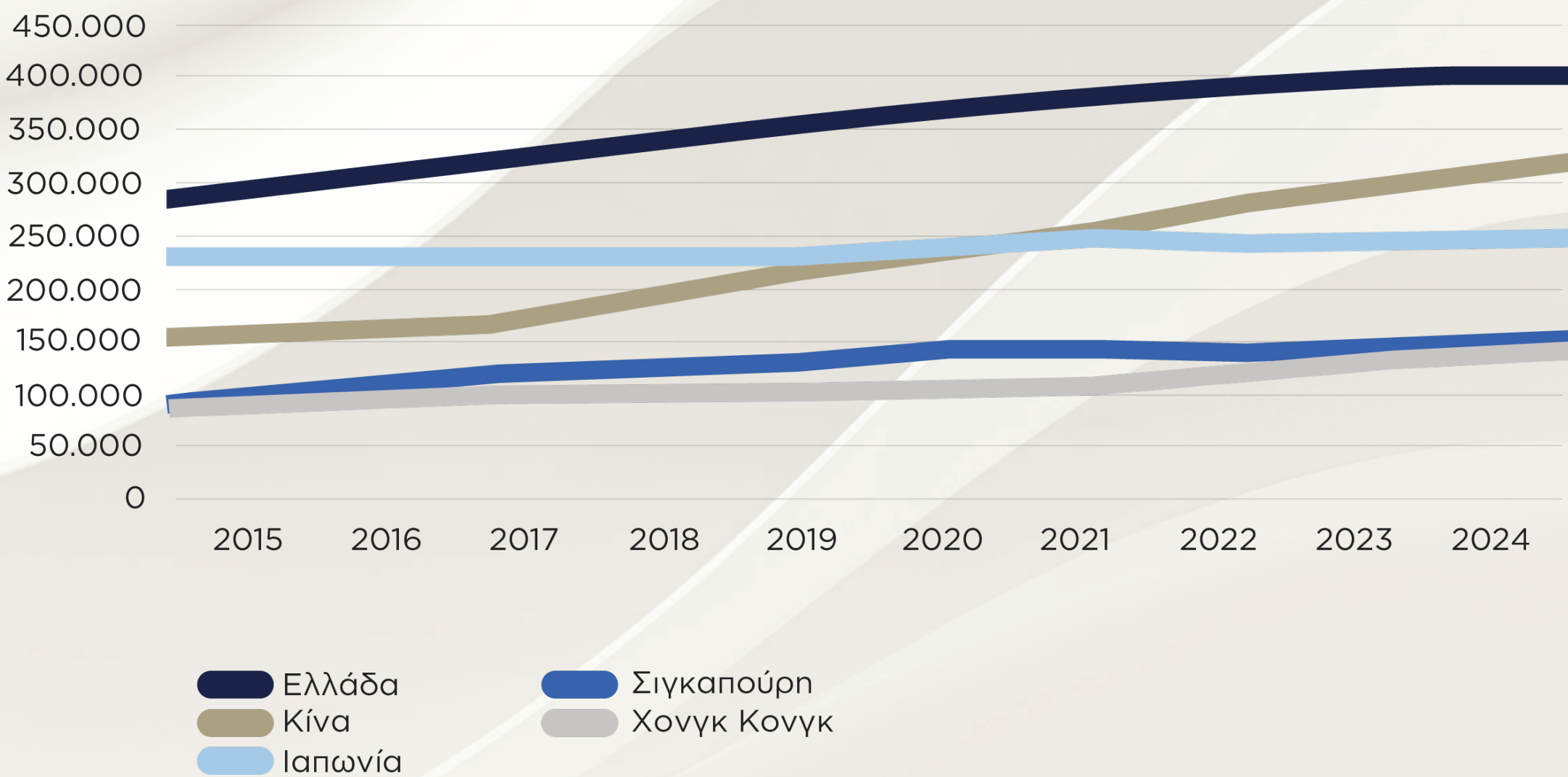


Η ναυτιλία στην παγκόσμια σκηνή

Ελληνική ναυτιλία: ένας παγκόσμιος ηγέτης

Ο ελληνόκτητος στόλος έχει παρουσιάσει αξιοσημείωτη ανάπτυξη, αυξάνοντας τη χωρητικότητά του κατά περισσότερο από 42% από το 2015 μέχρι σήμερα (Γράφημα 2).

Γράφημα 2:  
Παγκόσμιος Στόλος - Πλοιοκτησία, 2015-2024  
(σε dwt, πλοία > 1.000 gt)





# Η ναυτιλία στην παγκόσμια σκηνή

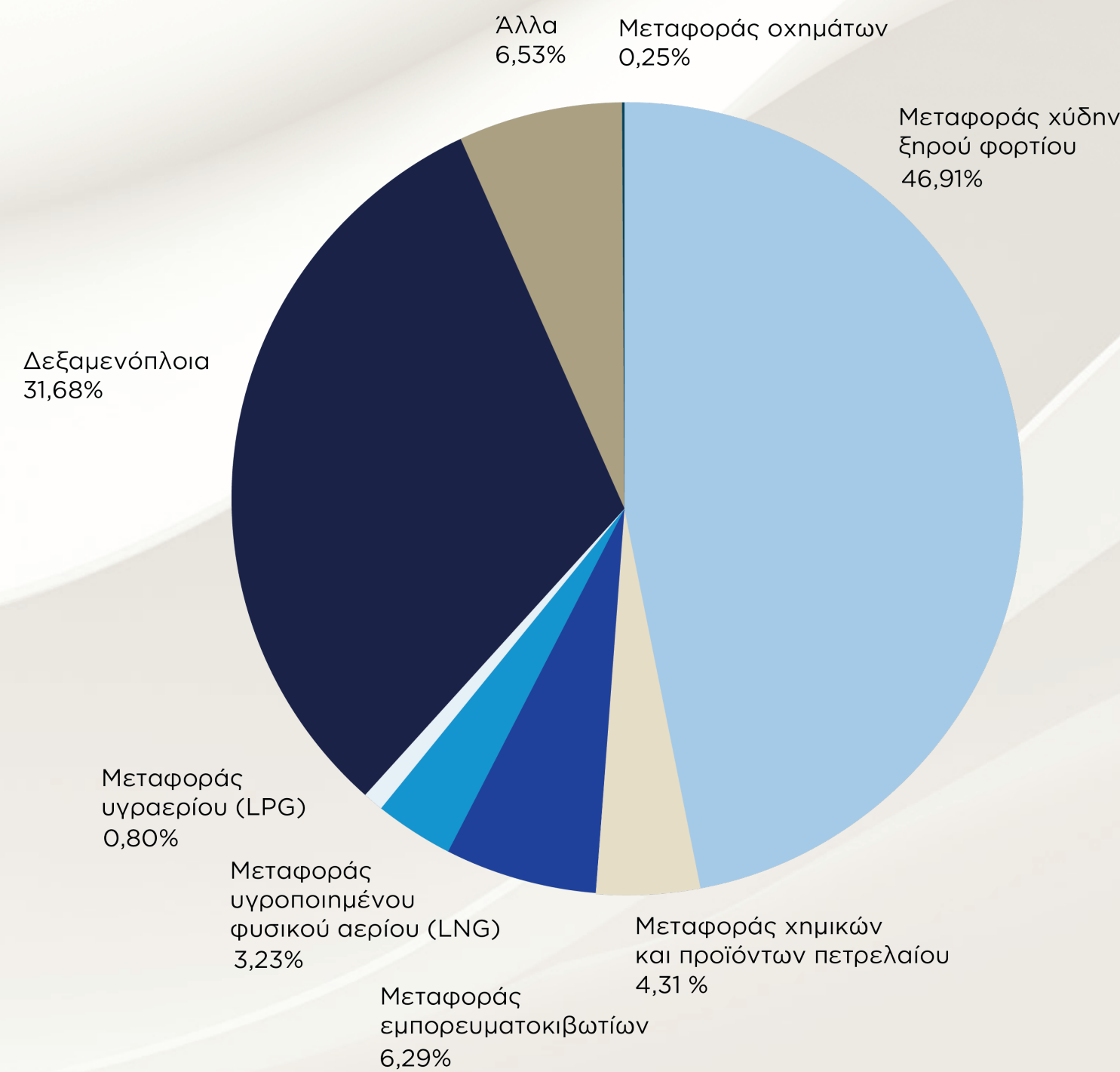
## Ελληνική ναυτιλία: ένας παγκόσμιος ηγέτης

Η ελληνική ναυτιλία δραστηριοποιείται κυρίως στον bulk/tramp τομέα (Γράφημα 3), ενώ παράλληλα είναι ο μεγαλύτερος μεταφορέας φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών (cross-trader) στον κόσμο. Αξίζει να σημειωθεί ότι το 2024, ελληνικά πλοία προσέγγισαν λιμάνια σε 176 χώρες ανά την υφήλιο<sup>3</sup>.

Ο τομέας της bulk/tramp ναυτιλίας μεταφέρει βασικά αγαθά, όπως τρόφιμα, πρώτες ύλες και ενεργειακά προϊόντα χωρίς σταθερά δρομολόγια. Αυτό συνεπάγεται ότι η ελληνική ναυτιλία διαθέτει υψηλό βαθμό ευελιξίας και ανταποκρίνεται ταχύτατα στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς.

3. “Greece-owned merchant fleet navigates shifting trade lanes”, Lloyd’s List, 28/5/2025

Γράφημα 3:  
Ανάλυση Τύπων Πλοίων του Ελληνόκτητου Στόλου  
(σε dwt, πλοία > 1.000 gt)



Πηγή: Υπολογισμοί ΕΕΕ με βάση στοιχεία από S&P Global Market Intelligence, Φεβρουάριος 2025



*Η ελληνική ναυτιλία* αποτελεί  
σημαντικό μοχλό ανάπτυξης  
του παγκόσμιου εμπορίου,  
διαθέτοντας έναν αξιόπιστο,  
ευέλικτο και ανθεκτικό στόλο.



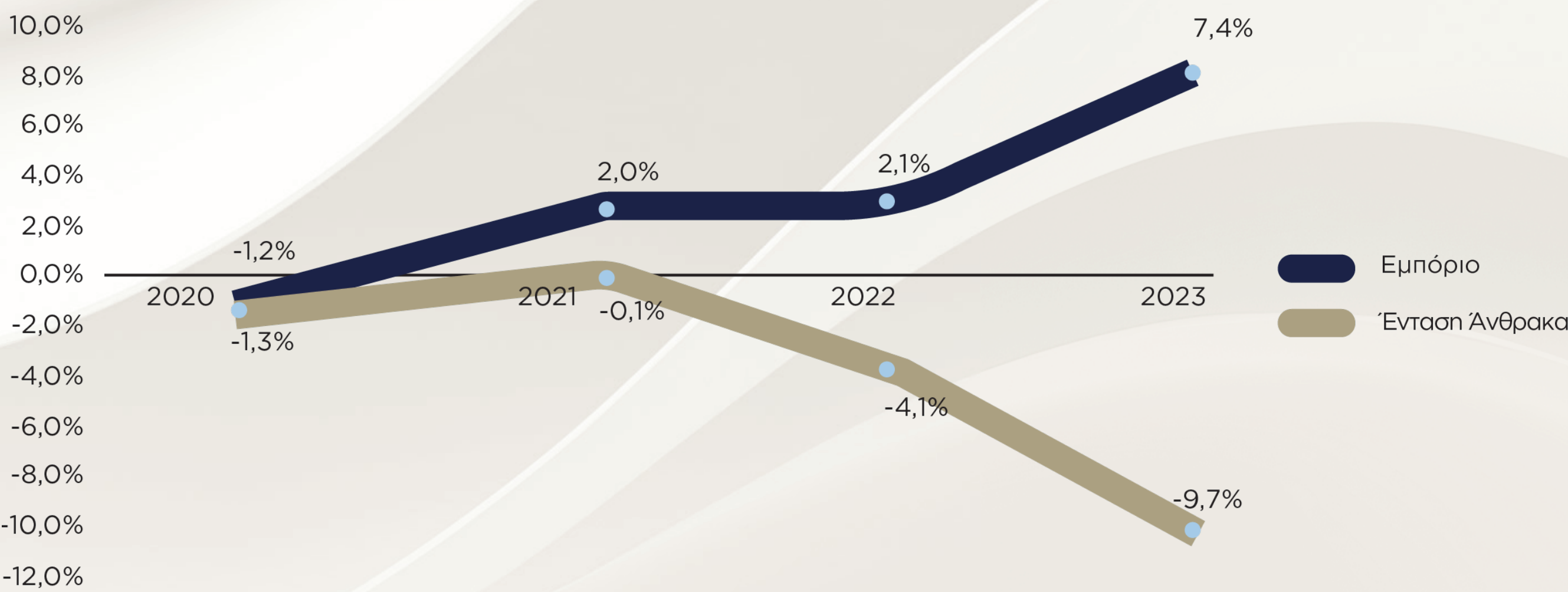
# Η ναυτιλία στην παγκόσμια σκηνή

Οικοδομώντας ένα πιο βιώσιμο μέλλον μέσω των θαλάσσιων μεταφορών

Η ναυτιλία είναι ένας από τους τομείς με τις μεγαλύτερες προκλήσεις στην απεξάρτηση από τον άνθρακα, ωστόσο έχει επιδείξει εντυπωσιακά αποτελέσματα στη μείωση του περιβαλλοντικού της αποτυπώματος.

Μεταξύ 2019-2023, ενώ το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε κατά 7,4% (σε όρους τόνο-μιλίων), η ένταση άνθρακα του παγκόσμιου στόλου μειώθηκε κατά 9,7% (Γράφημα 4).

Γράφημα 4:  
Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο και ένταση άνθρακα πλοίων, μεταβολή (%) από το 2019, 2020-2023





## Η ναυτιλία στην παγκόσμια σκηνή

Οικοδομώντας ένα πιο βιώσιμο μέλλον μέσω των θαλάσσιων μεταφορών

Όσον αφορά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (Greenhouse Gas - GHG), τα πιο πρόσφατα στοιχεία δείχνουν ότι η διεθνής ναυτιλία αντιστοιχούσε στο 1,4% των συνολικών παγκόσμιων εκπομπών το 2023. Παρότι *εξυπηρετεί τις ανάγκες όλων των χωρών του κόσμου*, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που παράγει, είναι λιγότερες από το ένα εικοστό των εκπομπών της χώρας με τις υψηλότερες εκπομπές παγκοσμίως<sup>4</sup>.

Αυτά τα αξιοσημείωτα επιτεύγματα στη *βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων της διεθνούς ναυτιλίας* αντανakλώνται και στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Μεταξύ 2008-2022, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) από τη ναυτιλία στην ΕΕ μειώθηκαν κατά 22% σε απόλυτα μεγέθη. Για την ίδια περίοδο, ενώ οι εκπομπές CO<sub>2</sub> από τον τομέα των μεταφορών αυξήθηκαν από 28,5% σε 34,6% ως ποσοστό των συνολικών εκπομπών στην ΕΕ, το μερίδιο της ναυτιλίας μειώθηκε από 16,8% σε 14,2%<sup>5</sup>.



## Η ναυτιλία στην παγκόσμια σκηνή

*Οικοδομώντας ένα πιο βιώσιμο μέλλον μέσω των θαλάσσιων μεταφορών*

Η ναυτιλία έχει κατορθώσει να βελτιώσει την ενεργειακή της απόδοση και να παραμείνει ο πιο φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς, χάρη στις τεράστιες επενδύσεις σε νέα πλοία και σε μετασκευές που ενσωματώνουν πράσινες καινοτομίες.

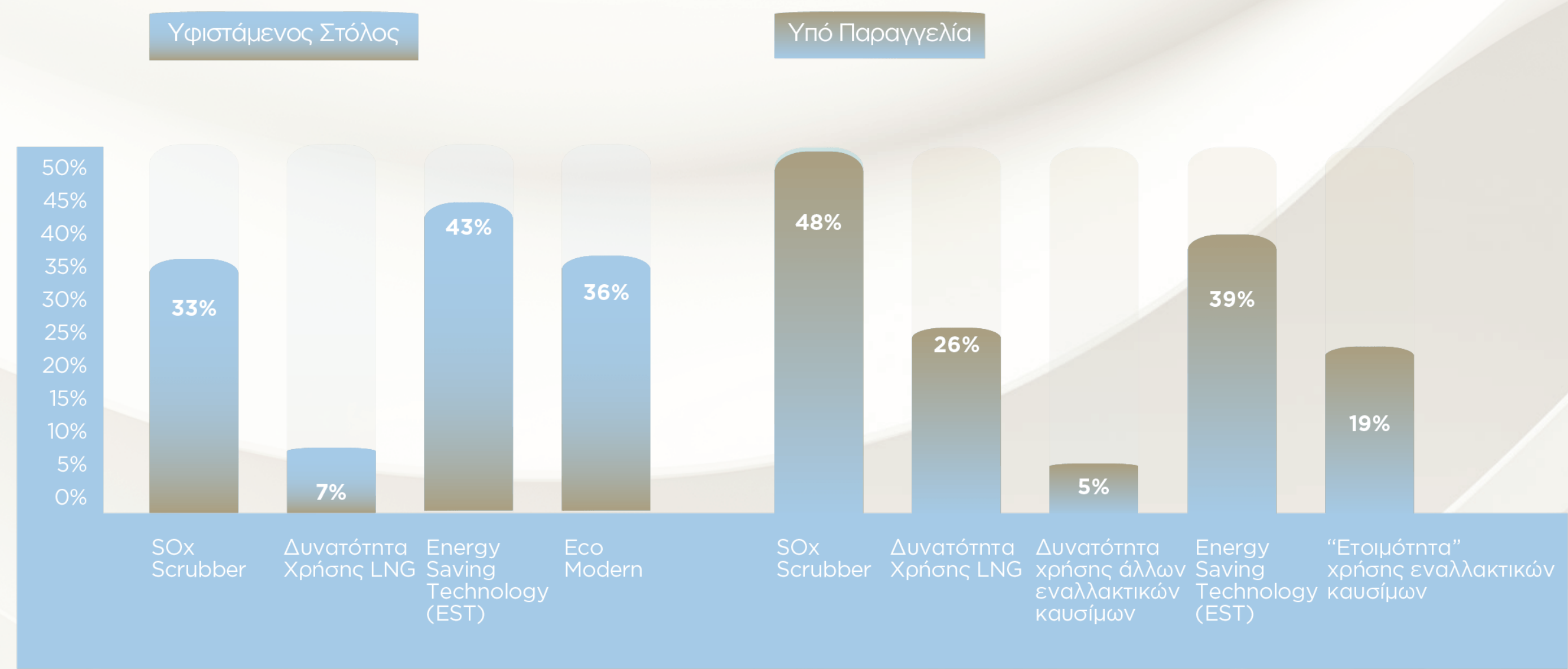
*Οι Έλληνες πλοιοκτήτες βρίσκονται στην πρώτη γραμμή αυτών των εξελίξεων, αυξάνοντας συνεχώς τις παραγγελίες τους για νέα πλοία - με τη χωρητικότητα να φτάνει τα 56,2 εκατ. dwt έναντι 14,4 εκατ. dwt το 2021. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων 5 ετών, ο αριθμός των νέων πλοίων που έχουν παραγγείλει οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχει αυξηθεί κατά περισσότερο από 5 φορές<sup>6</sup>.*

*Ο ελληνόκτητος στόλος είναι επίσης ο μεγαλύτερος στόλος στον κόσμο με δυνατότητα χρήσης εναλλακτικών καυσίμων και ο μεγαλύτερος στόλος εφοδιασμένος με SOx scrubbers. Καταγράφει, επιπλέον, υψηλότερα ποσοστά χρήσης προηγμένου περιβαλλοντικού εξοπλισμού σε σχέση με τον παγκόσμιο μέσο όρο (Γράφημα 5).*



Γράφημα 5:  
Ελληνόκτητος Στόλος: Σύνοψη Περιβαλλοντικού Εξοπλισμού  
Υψηλότερο ποσοστό πλοίων με συστήματα Scrubber,  
με χρήση καυσίμου LNG και εξοπλισμένων με συστήματα EST

Περιβαλλοντικός Εξοπλισμός,  
% του ελληνόκτητου στόλου σε χωρητικότητα GT



**1ος**

Ο μεγαλύτερος στόλος με δυνατότητα χρήσης εναλλακτικών καυσίμων

**1ος**

Ο μεγαλύτερος στόλος με συστήματα scrubber

**7,3%**

του ελληνόκτητου στόλου έχει δυνατότητα χρήσης διπλού καυσίμου LNG  
(Παγκόσμιος 6,4%)

**66%**

των ελληνικών δεξαμενόπλοιων υπό παραγγελία θα είναι εξοπλισμένο με συστήματα Scrubber  
(Παγκόσμιος 57%)

**43%**

του ελληνόκτητου στόλου είναι εξοπλισμένο με συστήματα EST  
(Παγκόσμιος 39%)



*Η ναυτιλία* παραμένει το πιο  
αποδοτικό μέσο μεταφοράς,  
με την ελληνική ναυτιλία  
να ηγείται στη μείωση  
των εκπομπών αερίων του  
θερμοκηπίου.



# Η ναυτιλία στην ΕΕ

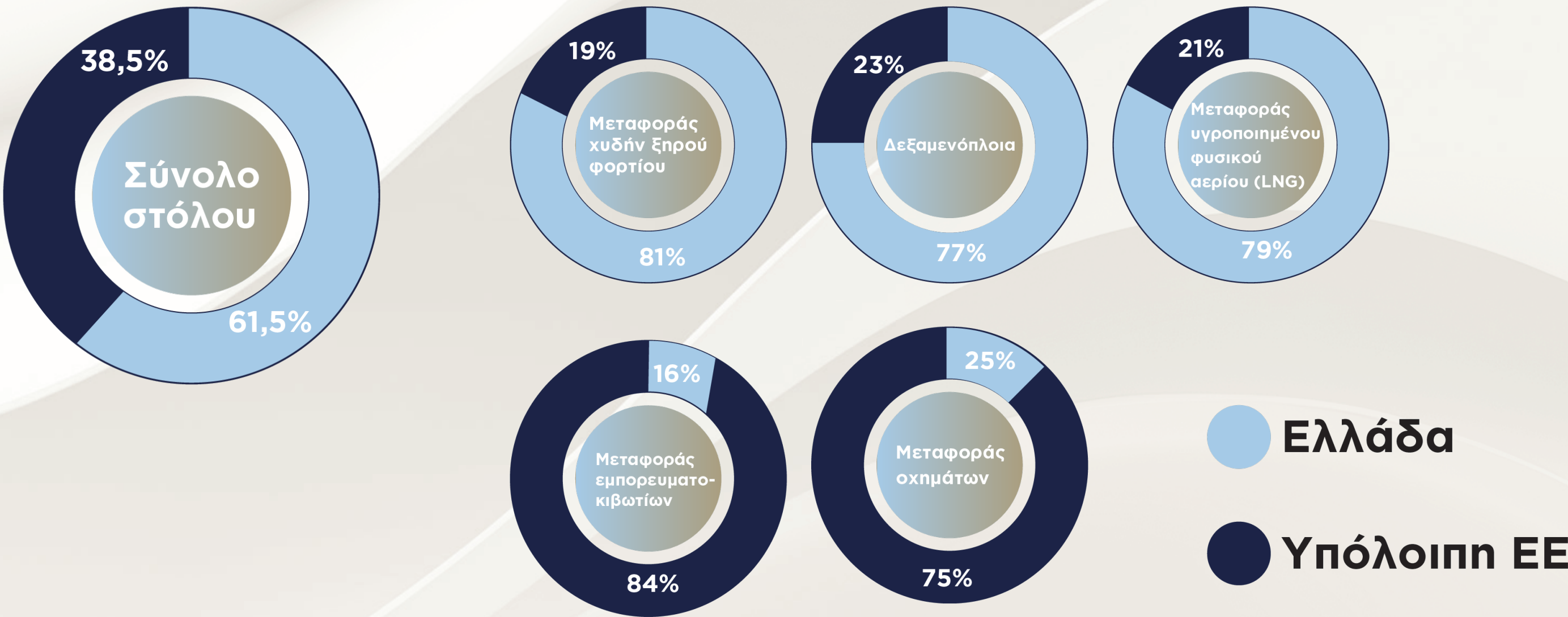
## Μια στρατηγική εξαγωγική βιομηχανία για την ΕΕ

Η ναυτιλία εγγυάται την επισιτιστική και ενεργειακή ασφάλεια, καθώς και την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας της ΕΕ, διακινώντας το 75% του εμπορίου της με τρίτες χώρες<sup>7</sup>.

Οι χώρες της ΕΕ βασίζονται σε εισαγωγές για το 95% των αναγκών τους σε πετρέλαιο και πετρελαϊκά προϊόντα, το 90% των αναγκών τους σε φυσικό αέριο και το 47% των αναγκών τους σε στερεά ορυκτά καύσιμα<sup>8</sup>. Από τις εισαγωγές αυτές, το 89% του πετρελαίου και των πετρελαϊκών προϊόντων, το 47% του φυσικού αερίου (LNG) και το 93% των στερεών ορυκτών καυσίμων μεταφέρεται από πλοία<sup>9</sup>.

Επιπλέον, η ναυτιλία της ΕΕ αποτελεί από μόνη της έναν δυναμικό τομέα, με τον συνολικό οικονομικό της αντίκτυπο να εκτιμάται σε 127,8 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως<sup>10</sup>. Αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην ελληνική ναυτιλία, καθώς αντιπροσωπεύει πάνω από το 61% του ελεγχόμενου από την ΕΕ στόλου (Γράφημα 6).

Γράφημα 6:  
Στόλος ΕΕ - Πλοιοκτησία (σε dwt, πλοία > 1.000 gt)



7. Eurostat database, International Trade in Goods (2024)  
8. Eurostat database, Energy Balances (2023)  
9. Eurostat database, International Trade in Goods (2024)  
10. CE Delft, The economic value of the European shipping sector, Μάρτιος 2025

Πηγή: European Commission, EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2024 και Clarksons Research, Ιανουάριος 2025



Μια ισχυρή *ευρωπαϊκή*  
*ναυτιλία*, με τον ελληνικό  
στόλο στον πυρήνα της,  
αποτελεί προϋπόθεση για την  
ανταγωνιστικότητα της ΕΕ.



## Η ναυτιλία στην Ελλάδα

### Πυλώνας για την χώρα

Η ναυτιλία είναι ο πιο εξωστρεφής τομέας της ελληνικής οικονομίας, με συνολική οικονομική επίδραση που κυμαίνεται μεταξύ 7%-8% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) της χώρας κάθε χρόνο. Οι εισροές στην ελληνική οικονομία έχουν ξεπεράσει τα 150 δισεκατομμύρια ευρώ την τελευταία δεκαετία<sup>11</sup>.

**Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη<sup>12</sup>, οι Έλληνες εφοπλιστές επανεπενδύουν ναυτιλιακά κεφάλαια και σε άλλους τομείς, τα οποία ανέρχονται σε 1,4-1,5 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ ετησίως. Ειδικότερα, ποσοστό 15% των ετήσιων συναλλαγών στην εγχώρια αγορά ακινήτων αποδίδεται σε επενδύσεις πλοιοκτητών ενώ σημαντικές επενδύσεις γίνονται στους μεγαλύτερους ομίλους των κλάδων ενέργειας, τουρισμού, μέσων ενημέρωσης και αθλητισμού.**

Η ναυτιλία διαδραματίζει επίσης σημαντικό ρόλο στην απασχόληση, καθώς περίπου το 10% της συνολικής μισθοδοσίας στον ιδιωτικό τομέα της χώρας σχετίζεται με τον κλάδο, ο οποίος προσφέρει σχεδόν 160.000 θέσεις εργασίας (άμεσα και έμμεσα) στην Ελλάδα. Αυτές **οι θέσεις εργασίας είναι υψηλής ποιότητας και καλά αμειβόμενες**, καθώς εκτιμάται ότι ο μέσος μισθός στις ναυτιλιακές εταιρείες είναι 3 φορές υψηλότερος από τον μέσο όρο του μισθού στον ιδιωτικό τομέα.

<sup>11</sup>. Bank of Greece, Services Balance

<sup>12</sup>. McKinsey and Company, Greek shipping: Success factors and opportunities, Ιούλιος 2024



*Ως μοχλός ανάπτυξης*  
**και απασχόλησης,  
η ναυτιλία παραμένει βασικός  
τροφοδότης για την οικονομική  
ευημερία της Ελλάδας.**



# *ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ*





## Απανθρακοποίηση της ναυτιλίας

### *IMO NZF: η πρώτη παγκόσμια συμφωνία τιμολόγησης εκπομπών*

Η πορεία για την απανθρακοποίηση της ναυτιλίας δεν είναι εύκολη. Μετά από έτη έντονων διαπραγματεύσεων και συμβιβασμών, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) συμφώνησε τον Απρίλιο του 2025 το κανονιστικό πλαίσιο Net-Zero Framework (NZF) για τα μεσοπρόθεσμα μέτρα μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία.

Το IMO NZF, εφόσον υιοθετηθεί τον Οκτώβριο 2025, θα αποτελεί το πρώτο παγκόσμιο κανονιστικό πλαίσιο τιμολόγησης εκπομπών για έναν ολόκληρο κλάδο. Είναι θετικό το γεγονός ότι περιλαμβάνει την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», θέση την οποία η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) έχει καταλυτικά υποστηρίξει. Ειδικότερα, προβλέπεται ότι το πλοίο θα μπορεί να ανακτήσει τυχόν κόστη που προκύπτουν βάσει αυτού του κανονισμού από τον φορέα που ασκεί την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την επιλογή του καυσίμου, του μεταφερόμενου φορτίου, της διαδρομής ή/και της ταχύτητας του πλοίου.

Παρ'όλα αυτά το IMO NZF παρουσιάζει σοβαρές προκλήσεις όπως:

Μια πολύπλοκη πορεία σταδιακής μείωσης Έντασης Καυσίμου σε αέρια θερμοκηπίου (GHG Fuel Intensity - GFI) με μη ρεαλιστικούς ετήσιους στόχους μείωσης εκπομπών και δυσανάλογα υψηλές κυρώσεις για τα πλοία που δεν συμμορφώνονται, απουσία διαθέσιμων εναλλακτικών καυσίμων.

Κρίσιμες λεπτομέρειες που παραμένουν ασαφείς, όπως η μεθοδολογία υπολογισμού των ανταμοιβών για τη χρήση καυσίμων και τεχνολογιών μηδενικών ή σχεδόν μηδενικών εκπομπών (ZNZ) και οι μηχανισμοί διακυβέρνησης και εκταμίευσης του νέου Ταμείου Απανθρακοποίησης (Net-Zero Fund) του IMO.

Το γεγονός ότι σημαντικά μεταβατικά καύσιμα, όπως το LNG, δεν τυγχάνουν δίκαιης μεταχείρισης, το οποίο υπονομεύει τις υφιστάμενες επενδύσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας, που είναι αναγκαίες για την ενεργειακή της μετάβαση στην απανθρακοποίηση.



## Απανθρακοποίηση της ναυτιλίας

*IMO NZF: η πρώτη παγκόσμια συμφωνία τιμολόγησης εκπομπών*

Αναμένεται ότι τα συμμορφούμενα καύσιμα θα έχουν περιορισμένη διαθεσιμότητα, ιδίως κατά τα πρώτα χρόνια της μετάβασης. Επομένως, κρίνεται απαραίτητο να υποστηριχθούν όλα τα καύσιμα και οι τεχνολογίες που μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, συμπεριλαμβανομένων και των μεταβατικών καυσίμων, όπως είναι το LNG και τα βιοκαύσιμα.

Το IMO NZF πρέπει απαραίτητα να συνοδευτεί από εμπειριστατωμένες και κατάλληλες κατευθυντήριες γραμμές. Είναι επιβεβλημένο αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές να αναπτυχθούν σε στενή διαβούλευση με τη ναυτιλία αξιοποιώντας την εξειδικευμένη γνώση του κλάδου.

Για την αποφυγή στρεβλώσεων και τη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού, είναι απαραίτητο η ναυτιλία να συμμετάσχει στη διοίκηση του Ταμείου (Fund) Net-Zero του IMO, το οποίο αναμένεται να αποφέρει σημαντικά ετήσια έσοδα. Αποτελεί υψηλή προτεραιότητα η διασφάλιση της διάθεσης σημαντικού μέρους των εσόδων αυτών στην απανθρακοποίηση της ναυτιλίας. Αναγκαίο είναι επίσης να τεθούν αυστηροί μηχανισμοί εποπτείας που θα εγγυώνται την αποτελεσματική διάθεση των κεφαλαίων.



Θα απαιτηθούν εμπειριστατωμένες και κατάλληλες  
κατευθυντήριες γραμμές, προκειμένου να  
συμπληρώσουν το IMO NZF, εφόσον αυτό υιοθετηθεί,  
*διασφαλίζοντας τη βιωσιμότητά του.*



## Απανθρακοποίηση της ναυτιλίας

*Το κανονιστικό πλαίσιο της Ευρώπης  
πρέπει να μην υπονομεύει τη ναυτιλία της*

Η ναυτιλία είναι εκ φύσεως παγκόσμια. Η διασφάλιση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας είναι καίριας σημασίας για έναν τομέα που δεν περιορίζεται σε γεωγραφικά σύνορα.

**Επομένως, αν ο IMO υιοθετήσει το IMO NZF, η ΕΕ θα πρέπει να το ενσωματώσει πλήρως στο ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο. Σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να μην υπάρχουν πολλαπλές ρυθμίσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στις θαλάσσιες μεταφορές και να εκλείψουν σχετικά περιφερειακά μέτρα, όπως η επέκταση του Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών της ΕΕ (EU ETS) στη ναυτιλία και ο Κανονισμός FuelEU Maritime.**



Τα περιφερειακά μέτρα  
υπονομεύουν τη *βιωσιμότητα της*  
*ναυτιλίας* και διαταράσσουν  
το παγκόσμιο εμπόριο.  
Η ευθυγράμμισή τους με τα  
παγκόσμια μέτρα είναι απαραίτητη.



## Απανθρακοποίηση της ναυτιλίας

*Από τη Συμφωνία στην πράξη:  
σε πορεία επίτευξης του πρώτου  
στόχου της Στρατηγικής του IMO*

Η ναυτιλία έχει βρεθεί σε ένα σημείο καμπής στην προσπάθειά της να μειώσει τις εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου σύμφωνα με τους στόχους της Στρατηγικής του IMO. Ο πρώτος στόχος που πρέπει να επιτευχθεί είναι η μείωση της έντασης άνθρακα κατά 40% σε σύγκριση με το 2008 ή κατά 21,5% σε σύγκριση με το 2019, έως το 2030. Και όπως φαίνεται, η ναυτιλία βρίσκεται σε σωστή πορεία για να συμβεί αυτό.

**Σύμφωνα με τον IMO, ο κλάδος της ναυτιλίας έχει επιτύχει μείωση της έντασης άνθρακα κατά 9,7% για το έτος 2023 (σε σύγκριση με το 2019). Η μείωση κατά 9,7% είναι σχεδόν διπλάσια από τη συμφωνηθείσα μείωση 5% για το έτος 2023 και κοντά στον στόχο του 11% για το 2026.**

Σημειώνεται ότι ο δείκτης έντασης άνθρακα (Carbon Intensity Indicator-CII) που αποτυπώνει τη μείωση έντασης άνθρακα των πλοίων, επηρεάζεται από παραμέτρους εκτός του ελέγχου του πλοίου. Η ναυτιλία έχει υποστηρίξει ότι θα πρέπει να αντιμετωπιστούν οι διαπιστωμένες ασυνέπειες του κανονισμού CII ώστε να αντικατοπτρίζεται με ακρίβεια η ενεργειακή αποδοτικότητα των πλοίων. Ο IMO εργάζεται για την ανάπτυξη μιας αναθεωρημένης πρότασης για τον κανονισμό CII, η οποία θα μπορούσε να βασιστεί στην πρόωση του πλοίου κατά τη διάρκεια του πλου.



## Ασφάλεια ναυσιπλοΐας

Οι επιθέσεις κατά πλοίων στην Ερυθρά Θάλασσα και η αύξηση των περιστατικών πειρατείας και ένοπλων ληστειών, σε συνδυασμό με γεωπολιτικές εντάσεις και αναδυόμενες απειλές όπως το κυβερνοέγκλημα, αναδεικνύουν το κρίσιμο ζήτημα της ασφάλειας στη θάλασσα και τη σημασία της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας.

Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας είναι απαραίτητη ώστε η ναυτιλία να συνεχίσει να προσφέρει τις ζωτικές της υπηρεσίες στην παγκόσμια οικονομία. Αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την απρόσκοπτη διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου και την ασφάλεια των ανθρώπων στη θάλασσα, των πλοίων και του περιβάλλοντος. Κάθε εμπλεκόμενος φορέας - από διεθνείς οργανισμούς και κράτη σημαίας ή παράκτια κράτη μέχρι φορείς εκπροσώπησης του κλάδου και ναυτιλιακές εταιρείες - πρέπει να αντιμετωπίζει την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ως μια διαρκή αναγκαιότητα.

Στο πλαίσιο αυτό, είναι απαραίτητο να:

***Τίθεται η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ως βασική προτεραιότητα, ιδιαίτερα στα Ηνωμένα Έθνη.***

***Υιοθετηθεί μια συνεκτική, συνολική και συντονισμένη παγκόσμια πολιτική για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.***

***Αξιοποιηθεί η πολύτιμη εμπειρία και τεχνογνωσία της ναυτιλιακής κοινότητας στην αντιμετώπιση των θεμάτων που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.***



*Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας* πρέπει πάντα να αντιμετωπίζεται ως κοινό αγαθό, ως αναγκαία συνθήκη για την απρόσκοπτη ροή του παγκόσμιου εμπορίου.



## Εμπορική πολιτική

Οι εμπορικές συγκρούσεις αυξάνονται παγκοσμίως. Τα μέτρα προστατευτισμού πολλαπλασιάζονται, με κίνδυνο να ανατραπεί η πορεία δεκαετιών οικονομικής ανάπτυξης που βασίστηκε στο ελεύθερο και ανοικτό εμπόριο. Μια ανάπτυξη που η ναυτιλιακή βιομηχανία παραδοσιακά διευκολύνει και υποστηρίζει. Ενώ αμέσως μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο η μεταφορά προϊόντων μέσω θαλάσσης δεν ξεπερνούσε τους 500 εκατομμύρια τόνους ετησίως, σήμερα υπερβαίνει τα 12 δισεκατομμύρια τόνους, εξυπηρετώντας τις ανάγκες τόσο ανεπτυγμένων όσο και αναπτυσσόμενων χωρών σε όλο τον κόσμο.

Σε αυτό το πλαίσιο, είναι επιτακτικό να:

*Υποστηριχθούν* οι αρχές του πολυμερούς και βασισμένου σε κανόνες διεθνούς εμπορικού συστήματος.

*Εξαλειφθούν* τα εμπόδια στην αποτελεσματική διεξαγωγή του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου.

*Διασφαλιστεί* ότι οι θαλάσσιες μεταφορές δεν θα χρησιμοποιούνται ως μέσο οικονομικής ή πολιτικής πίεσης.



## Μια ολοκληρωμένη Ναυτιλιακή Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Ο κρίσιμος ρόλος της ναυτιλίας στη διασφάλιση της οικονομικής ασφάλειας της Ευρώπης αναγνωρίζεται στην Έκθεση Draghi για το μέλλον της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας<sup>13</sup>. Ο τομέας των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας, είναι ένας από τους δέκα βασικούς κλάδους που αναλύονται στην Έκθεση, με συγκεκριμένες συστάσεις για παρεμβάσεις πολιτικής.

Οι προτεραιότητες και το πρόγραμμα εργασίας της νέας Ευρωπαϊκής Επιτροπής, καθώς και οι πρώτες πολιτικές πρωτοβουλίες που ανακοινώθηκαν (π.χ. Competitiveness Compass, Clean Industrial Deal), υιοθετούν τις συστάσεις της Έκθεσης Draghi και τοποθετούν την ανταγωνιστικότητα στο επίκεντρο των πολιτικών της ΕΕ.

Σε αυτό το πλαίσιο, βασική αρχή σε κάθε μελλοντική πολιτική της ΕΕ οφείλει να είναι ότι η απανθρακοποίηση πρέπει πάντα να συνυπάρχει με την ανταγωνιστικότητα, όχι να την υπονομεύει. Αυτό είναι ακόμη πιο κρίσιμο για την αναμενόμενη νέα Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τη Ναυτιλιακή Βιομηχανία, η οποία θα καθορίσει σε μεγάλο βαθμό την πορεία της ναυτιλίας της ΕΕ και του συνόλου του ναυτιλιακού τομέα τα επόμενα χρόνια.

Η στρατηγική αυτή πρέπει να έχει τη ναυτιλία στο επίκεντρο και να υιοθετήσει μια ολιστική προσέγγιση.

Θα πρέπει, έτσι, να:

**Διασφαλίζει** τη διεθνή ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, διατηρώντας το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο για τη στήριξη του κλάδου και ευθυγραμμίζοντας τους ευρωπαϊκούς κανόνες με τους παγκόσμιους.

**Ανταποκριθεί** στις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες όλων των τομέων της ναυτιλίας, ιδίως του bulk/tramp και των Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων (ΜΜΕ) που αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της ναυτιλίας της ΕΕ.

**Επιβάλλει** δεσμευτικές υποχρεώσεις στους παραγωγούς και προμηθευτές καυσίμων ώστε να εξασφαλίζεται η διαθεσιμότητα ασφαλών και οικονομικά προσιτών εναλλακτικών ναυτιλιακών καυσίμων.

**Διευκολύνει** την πρόσβαση σε δημόσια και ιδιωτική χρηματοδότηση, ώστε οι ναυτιλιακές εταιρείες να επιτύχουν τους στόχους ανταγωνιστικότητας και απανθρακοποίησης.

**Εξασφαλίζει** την πρόσβαση του κλάδου σε επαρκή αριθμό κατάλληλα εκπαιδευμένων ναυτικών για την κάλυψη των τρεχουσών και μελλοντικών αναγκών και τη διατήρηση και επέκταση της ναυτιλιακής τεχνογνωσίας στην ΕΕ.

<sup>13</sup>. “The future of European Competitiveness”, Σεπτέμβριος 2024



## Ναυτιλιακή χρηματοδότηση

Σύμφωνα με την Έκθεση Draghi, οι συνολικές επενδυτικές ανάγκες για την απανθρακοποίηση της διεθνούς ναυτιλίας θα ανέλθουν σε 39 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως από το 2031 έως το 2050.

Αυτό συνεπάγεται ότι παράλληλα με την ανάγκη διατήρησης της διεθνούς ανταγωνιστικότητάς της, η ναυτιλία της ΕΕ θα πρέπει να εξασφαλίσει πρόσβαση σε μια αυξανόμενη ροή χρηματοδότησης με ανταγωνιστικούς όρους.

Αυτό αποκτά ιδιαίτερη σημασία για τις εταιρείες του bulk/tramp τομέα, όπου κυριαρχούν οι ΜΜΕ, οι οποίες βασίζονται κυρίως σε δανεισμό με δέσμευση περιουσιακών στοιχείων, χωρίς εύκολη πρόσβαση στις κεφαλαιαγορές. Για τις επιχειρήσεις αυτές, η πρόσβαση στη χρηματοδότηση παραμένει δομική πρόκληση, καθώς οι ευρωπαϊκές τράπεζες έχουν μειώσει δραστικά τα δανειακά τους χαρτοφυλάκια προς τη ναυτιλία τα τελευταία 15 χρόνια.

Προς αυτή την κατεύθυνση, είναι υψίστης σημασίας σε επίπεδο ΕΕ να:

**Εξασφαλιστεί** ότι τα έσοδα από τη συμμόρφωση των ναυτιλιακών εταιρειών με τα υφιστάμενα μέτρα της ΕΕ, για όσο ισχύουν, και με το νέο θεσμικό πλαίσιο του IMO (IMO Net-Zero Framework), θα επιστρέφουν στον κλάδο για να στηρίξουν τη μετάβασή του σε ένα μέλλον καθαρών μηδενικών εκπομπών, εστιάζοντας ιδιαίτερα στη χρηματοδότηση της διαφοράς κόστους μεταξύ συμβατικών και εναλλακτικών καυσίμων.

**Ενισχυθεί** το οικοσύστημα της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων νέων και παραδοσιακών χρηματοδοτικών εργαλείων, όπως ο τραπεζικός δανεισμός, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά όλων των ναυτιλιακών τομέων και των ευρωπαϊκών ΜΜΕ.



## Ο ανθρώπινος παράγοντας στη ναυτιλιακή βιομηχανία

Ο κεντρικός ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα στην σύγχρονη ναυτιλία αναδεικνύεται από ζητήματα όπως:

**η ασφαλής χρήση εναλλακτικών καυσίμων και συστημάτων πρόωσης**

**οι απαιτήσεις εκπαίδευσης για πλοία με προηγμένα ψηφιακά και αυτοματοποιημένα συστήματα**

**η συμμόρφωση πλοίων και εταιρειών με τις νέες κανονιστικές ρυθμίσεις**

**η αυξανόμενη ανάγκη για προσαρμοστικότητα και ήπιες δεξιότητες (soft skills) τόσο για τα πληρώματα όσο και για το προσωπικό ξηράς**

Υπό αυτό το πρίσμα, η ναυτιλιακή βιομηχανία καλείται να αντιμετωπίσει τη διαρκή πρόκληση της προσέλκυσης νέου ανθρώπινου δυναμικού και της ενίσχυσης της θετικής εικόνας του κλάδου στις νεότερες γενιές, προκειμένου να αναστραφεί η προβλεπόμενη μελλοντική έλλειψη σε ναυτιλιακό εργατικό δυναμικό, ιδίως σε αξιωματικούς εμπορικού ναυτικού.

Επιπλέον, είναι επιτακτική ανάγκη η επανεκπαίδευση και η αναβάθμιση δεξιοτήτων σημαντικού ποσοστού των σχεδόν δύο εκατομμυρίων ναυτικών παγκοσμίως, στο πλαίσιο της ενεργειακής μετάβασης της ναυτιλίας.

Αυτές οι προκλήσεις αναδεικνύουν ακόμη περισσότερο τη ζωτική σημασία διατήρησης ενός ισχυρού και συνεκτικού παγκόσμιου ρυθμιστικού πλαισίου, υπό την αιγίδα του IMO και της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO). Κατακερματισμένα περιφερειακά μέτρα ενέχουν τον κίνδυνο να υπονομεύσουν τη σημαντική πρόοδο που έχει επιτευχθεί τις τελευταίες δεκαετίες στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της ευημερίας των ναυτικών και να θέσουν σε κίνδυνο τον ισότιμο ανταγωνισμό.



# *ΤΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ*





# ΝΑΥΤΙΛΙΑ + ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΠΑΝΤΑ ΜΑΖΙ!

Το ανθρωπιστικό αποτύπωμα κοινωνικής αλληλεγγύης της Ναυτιλίας των Ελλήνων είναι διαχρονικό και συνεπές. Τα αποτελέσματα πρόσφατης έκθεσης<sup>14</sup> είναι εντυπωσιακά: Οι δωρεές του εφοπλισμού σε έργα πρόνοιας, ατομικά και συλλογικά, υπολογίζονται σε πάνω από 400 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ ετησίως.

Ο ελληνικός εφοπλισμός είναι ο πρώτος και μοναδικός κλάδος της χώρας που έχει δημιουργήσει, μέσω της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών την αστική μη κερδοσκοπική Εταιρεία Κοινωνικής Προσφοράς Ελληνικού Εφοπλισμού ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ για την υλοποίηση του συλλογικού κοινωνικού του έργου. Το έργο κοινωνικής προσφοράς της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας επικεντρώνεται σε δράσεις κοινωνικής αλληλεγγύης, έργα φιλανθρωπικού και ανθρωπιστικού χαρακτήρα και δωρεές ευρύτερου ενδιαφέροντος, έχοντας προσφέρει πάνω από 130 εκατομμύρια ευρώ στους τομείς υγείας, παιδείας, κοινωνικής πρόνοιας, επισιτιστικής βοήθειας, έργων δημοσίου ενδιαφέροντος, καθώς και στην αντιμετώπιση κρίσεων, τα τελευταία χρόνια.

Ξεχωριστής σημασίας για την χώρα η ανταπόκριση της ΕΕΕ στις ανάγκες που προέκυψαν από τις πρωτοφανείς πλημμύρες στη Θεσσαλία. Για τον σκοπό αυτό, με το σχέδιο δράσης της “Άγιος Νικόλαος” συγκεντρώθηκαν άμεσα πάνω από 50 εκατομμύρια ευρώ, τα οποία διατίθενται για την αποκατάσταση των πληγισίων περιοχών.

Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΕΕ σε συνεργασία με την ελληνική Κυβέρνηση, ανέλαβε την αποκατάσταση 33 σχολείων, καθώς και σημαντικών αρχαιολογικών χώρων και θρησκευτικών μνημείων που είχαν υποστεί φθορές από τις πλημμύρες. Στην ίδια περιοχή, η ΕΕΕ προχώρησε επίσης στην αναβάθμιση και ανακαίνιση των υποδομών των δημόσιων νοσοκομείων, αναλαμβάνοντας παράλληλα και άλλες στοχευμένες δράσεις προς όφελος ιδίως των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων, όπως τα παιδιά και οι ηλικιωμένοι.

Επίσης, με ιδιαίτερη μέριμνα για τη νέα γενιά, η ΕΕΕ έχει θεσπίσει το μεγαλύτερο πρόγραμμα υποτροφιών μεταπτυχιακών σπουδών στην Ελλάδα. Πέρυσι, χορήγησε 111 υποτροφίες σε νέες και νέους, που διακρίθηκαν στις σπουδές τους ενώ για το ακαδημαϊκό έτος 2025-2026, 130 υποτροφίες. Τα στοιχεία που ακολουθούν αναδεικνύουν ξεκάθαρα το πολύπλευρο και σημαντικό έργο κοινωνικής προσφοράς της ΕΕΕ για το έτος 2024-2025.

14. McKinsey and Company, Greek shipping: Success factors and opportunities, Ιούλιος 2024



# ΝΑΥΤΙΛΙΑ + ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΠΑΝΤΑ ΜΑΖΙ!

**ΤΕΝΩΣΙΣ** Συνένωσις  
για την Παιδεία

**110**  
Υποτροφίες  
για το ακαδημαϊκό  
έτος 2024-2025

**+1**  
Υποτροφία  
«Αριστεία»

**65** Άνδρες + **46** Γυναίκες

από **20** περιοχές της Ελλάδας

σε **52** Πανεπιστήμια  
στην Ελλάδα  
και το εξωτερικό  
σε **10** διαφορετικά  
επιστημονικά πεδία  
σε **14** χώρες



# ΝΑΥΤΙΛΙΑ + ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΠΑΝΤΑ ΜΑΖΙ!

**50** €  
εκατ.

για την αποκατάσταση  
των πληγείσων  
περιοχών της  
Θεσσαλίας

**+18**  
Σημεία Δράσης

**3** Πυλώνες Δράσης:

## ΠΑΙΔΕΙΑ

33 σχολικές μονάδες και 2.450 μαθητές

## ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

4 εμβληματικοί αρχαιολογικοί χώροι  
και εκκλησιαστικά μνημεία

## ΥΓΕΙΑ

Γαστρεντερολογική Κλινική Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου Λάρισας  
>3.000 ασθενείς/έτος

Μονάδα Νεογνών & Παιδιατρική Κλινική Πανεπιστημιακού  
Νοσοκομείου Λάρισας

>2.000 παιδιά και 700 νεογνά/έτος

**+ΕΝΩΣΙΣ** για τη  
Θεσσαλία

**+Άγιος  
Νικόλαος**

Σχέδιο Δράσης ΕΕΕ για τη Θεσσαλία  
Παιδεία Υγεία Πολιτισμός

## ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΩΝ ΤΟΠΙΚΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Ωφελούμενοι:

7 διασωστικές ομάδες & 230 εθελοντές

107 πλημυροπαθείς οικογένειες με  
ανήλικα τέκνα σε συνεργασία με το  
«Μαζί για το Παιδί»

2 ιδρύματα – Ορφανοτροφείο  
και Γηροκομείο Βόλου – και 105  
ωφελούμενοι

2 κατασκηνώσεις και 1.400  
αγόρια και κορίτσια 7-18 ετών





*#ΠοντοπόροςΠρωτοπόρος*





# Η Ένωση

Από το 1916, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) εκπροσωπεί τα ελληνόκτητα και διαχειριζόμενα από την Ελλάδα εμπορικά πλοία άνω των 3.000 gt υπό ελληνική και άλλες σημαίες. Η ΕΕΕ παραδοσιακά υποστηρίζει πολιτικές που προάγουν και 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 (ICS) 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 (ΑΕC). 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 Νηογνωμόνων (IACS) 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 ευαισθητοποίηση σχετικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.



# Το Διοικητικό Συμβούλιο

## ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Μελίνα Ν. Τραυλού

## ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΙ

Μιχαήλ Δ. Χανδρής  
Αντώνιος Θ. Ν. Λαϊμός

## ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

Νικόλαος Θ. Βενιάμης  
Δημήτριος Ι. Φαφαλιός

## ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

Γεώργιος Δ. Γιουρούκος  
Ιωάννα Γ. Προκοπίου

## ΤΑΜΙΑΣ

Γιάννης Α. Ξυλάς

## ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΤΑΜΙΑΣ

Κωνσταντίνος Ι. Καρούσης

## ΜΕΛΗ

Μαρία Ι. Αγγελικούση  
Γεώργιος Κ. Αγγελόπουλος  
Αντώνιος Χ. Κανελλάκης  
Γεώργιος Κ. Καραγεωργίου  
Δρ. Ιωάννης Δ. Κούστας  
Κωνσταντίνος Β. Κωνσταντακόπουλος  
Ιωάννης Σ. Λεκανίδης  
Σταύρος Γ. Λιβανός  
Ιωάννης Κ. Λύρας  
Γεώργιος Ι. Μαργαρώνης  
Ευάγγελος Μ. Μαρινάκης  
Νικόλαος Κ. Μαρτίνος  
Μάρκος Α. Νομικός  
Γεώργιος Χ. Οικονόμου  
Σεμίραμις Σ. Παληού  
Βασίλειος Α. Παπαγιαννόπουλος  
Αλέξανδρος Π. Παππάς  
Αριστείδης Ι. Πίττας  
Δημήτριος Δ. Σαρακάκης  
Μαρία Α. Φραγκίστα  
Αγγελική Ν. Φράγκου



# Οι Επιτροπές

## ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
Ιωάννης Κ. Λύρας

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
Νικόλαος Θ. Βενιάμης

## ΥΠΟΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
Γιάννης Α. Ξυλάς

## ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
Μελίνα Ν. Τραυλού

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
Γιάννης Α. Ξυλάς

## 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. Πλατσιδάκης

## ΔΙΕΥΘΥΝΤΡΙΑ ΕΕΕ

Κατερίνα Α. Πέππα



ΕΝΩΣΙΣ  
ΕΛΛΗΝΩΝ  
ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ



UNION  
OF GREEK  
SHIPOWNERS



email: [ugs@ugs.gr](mailto:ugs@ugs.gr)  
site: [www.ugs.gr](http://www.ugs.gr)

