



ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ ΥΔΡΑΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1890

13ο Ναυτιλιακό Συνέδριο Ύδρας Σάββατο 17 Σεπτεμβρίου 2022

« Are we experiencing the other side of midnight? »

Το **13ο Ναυτιλιακό Συνέδριο Ύδρας**, που διοργανώθηκε από την **Αδελφότητα Υδραιών Αθηνών** (www.aya.com.gr) ολοκληρώθηκε με επιτυχία το **Σάββατο 17 Σεπτεμβρίου 2022** στην Συνεδριακή Αίθουσα του Ιερού Καθεδρικού Ναού Ύδρας, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ναυτιλίας, του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (HELMERA), του Ινστιτούτου Ενέργειας Νοτιοανατολικής Ευρώπης, της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς, του Πανελληνίου Ομίλου Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης και την υποστήριξη του Ομίλου Τσάκου.

Χορηγοί ήταν: Tsakos Energy Navigation, Atlantic Bulk Carriers Management Ltd., Starbulk, KPMG. Υποστηρικτές ήταν: ICS Solix και Tototheo Maritime. Συμμετείχαν: Moore, Panama Maritime Authority και Πρεσβεία Παναμά. Ειδικός Συνεργάτης του Συνεδρίου η Trinity Events. Χορηγός Μεταφορών η Alpha Lines. Χορηγός Κρασιού η Agrovision. Χορηγός Μπίρας η Nissos Beer και χορηγός παγωτού I love pagoto.

Χορηγοί επικοινωνίας ήταν: Δημοκρατία, Εστία, Οικονομική – Business File, Η Φωνή της Ύδρας, All 4 yachting, All about Shipping, Crisis Monitor, EInavi, Energia.gr, Maritime, Maritimes.gr, Mononews, Newsfront Naftiliaki, Skipper on Deck και Saronic Magazine.

Ο κος **Γιάννης Σαχίνης, Πρόεδρος της Αδελφότητας Υδραιών Αθηνών**, καλωσόρισε τους συνέδρους και εγκαινίασε τις εργασίες του 13ου Ναυτιλιακού Συνεδρίου Ύδρας, ενημερώνοντάς τους για τους σκοπούς της Αδελφότητας που είναι οι παρεμβάσεις σε εθνικά θέματα, η προβολή της προσφοράς της Ύδρας στο Έθνος, η διατήρηση επαφής με φιλέλληνες, η φιλανθρωπία, η προστασία της περιβαλλοντικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και κυρίως η προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Ο κος Σαχίνης, ευχαρίστησε τους θεσμικούς φορείς της ναυτιλίας που έθεσαν υπό την αιγίδα τους το συνέδριο καθώς και τους χορηγούς για την υποστήριξή τους.

Επίσης, ο κος Σαχίνης ευχαρίστησε τον κο **Νίκο Ευθυμίου**, πρώην **Πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών**, για την ιδιαίτερα τιμητική παρουσία του.

Στην συνέχεια τον λόγο έλαβε ο κος **Γιώργος Τσαβλέρης, Πρόεδρος του συνεδρίου**, τόνισε τη σημασία της προσαρμοστικότητας στη ναυτιλία και αναφερόμενος στην θεωρία της Εξέλιξης των ειδών, του Δαρβίνου, προσέθεσε : «*Δεν είναι το ισχυρότερο από τα είδη που επιβιώνει, ούτε το πιο έξυπνο. Είναι αυτό που προσαρμόζεται στην αλλαγή*». Υπογράμμισε επίσης, ότι οι αλλαγές στην ναυτιλία επιβάλλουν την προσαρμοστικότητα και την καινοτομία στα περιβαντολλογικά ζητήματα και την κοινωνική υπευθυνότητα. Επιπλέον ο κος Τσαβλέρης ενθάρρυνε συμμετέχοντες και κοινό να «υπερβούν τα εσκαμμένα» και με αυτόν τον τρόπο πραγματοποιήθηκε μια πολύ γόνιμη συζήτηση, που κράτησε το ενδιαφέρον όλων έως το τέλος του συνεδρίου!

1η ομάδα συζήτησης για τις προκλήσεις της χρηματοδότησης της ναυτιλίας



Ο κος **Συμεών Παλιός**, κεντρικός ομιλητής του συνεδρίου αναφέρθηκε στην παραδοσιακή χρηματοδότηση της δεκαετίας του 60, όταν ξεκίνησε την ναυτιλιακή του καριέρα όπου στον Πειραιά κυριαρχούσε η Williams Glynn's που στήριξε τα σχέδια των Ελλήνων πλοιοκτητών. Με την είσοδο στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, της εταιρίας του Αντώνη Αγγελικούση το 1986, ήλθε μια επανάσταση στην ναυτιλία, ωστόσο η κίνηση αυτή δεν ήταν ολοκληρωμένη και δεν συνεχίστηκε από άλλους πλοιοκτήτες. Σήμερα όπως γνωρίζουμε το χρηματιστήριο προσφέρει μεγάλες δυνατότητες. Μια ναυτιλιακή εταιρεία εισηγμένη στο χρηματιστήριο έχει πρόσβαση σε διεθνή

κεφάλαια από όλες τις χώρες του κόσμου. Υπάρχει όμως μια ένσταση ότι ο πλοιοκτήτης με την είσοδο της εταιρείας του στο χρηματιστήριο, μπορεί να χάσει την διοίκηση της εταιρείας του. Η Diana Shipping που εισήχθη το 2015 στο χρηματιστήριο της NY, παρ' ότι έχει διαθέσει το 85% σε ξένους επενδυτές, δεν έχει απωλέσει το πραγματικό έλεγχο της επιχείρησης γιατί υπάρχει εμπιστοσύνη στην διοίκηση και στην πολιτική επέκτασης του στόλου της, είπε ο κ Παλιός. Επίσης ανέφερε ότι το κόστος εισαγωγής στο χρηματιστήριο είναι περίπου 7%.

Ο κος **Αντώνης Μαυρακάκης** απάντησε στον κ. Παληό λέγοντας ότι επειδή η εισαγωγή στο χρηματιστήριο απασχολεί πολλά επαγγέλματα, παράγοντες, το πραγματικό κόστος είναι πολύ παραπάνω από 7%.



Στην παρέμβαση τους οι κ.κ. **Νίκος Τσαβλίρης** και **Γιάννης Πλατσιδάκης** πρώην διευθυντής της Anangel, ρώτησαν τον κ. Παληό, πως προστατεύεται από τα «αντισταθμιστικά αμοιβαία κεφάλαια υψηλού κινδύνου» (**hedge funds**) και τις επιθετικές τους κινήσεις, προκειμένου να χαλιναγωγήσουν τις τιμές των μετοχών. Ο κος **Παληός** απάντησε πως το χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης διέπεται από αυστηρούς κανόνες διαφάνειας και πειθαρχίας και είναι πολύ δύσκολο για τα «hedge funds», να επιφέρουν μια

ανεπιθύμητη αναστάτωση σε μια καθαρή και υγιή εταιρία.

Επίσης προσέθεσε πως υπάρχουν τρόποι εισαγωγής στο χρηματιστήριο και για τους μικρούς πλοιοκτήτες, με διάφορα επενδυτικά οχήματα, όπως spacs, αρκεί να έχεις διάφανο και αξιόπιστο τρόπο λειτουργίας. Ο κος **Πλατσιδάκης** τόνισε ότι ο κ. Αντώνης Αγγελικούσης, που ήταν ο πρώτος το 1986 που εισήγαγε την εταιρία στο χρηματιστήριο, δίνει μόνο το 25% των μετόχων σε ξένους επενδυτές, δίνοντας μάλιστα σε αυτούς το δικαίωμα να αποφασίζουν για το μέλλον της εταιρείας που σήμαινε εμπιστοσύνη και διαφάνεια. Ωστόσο το 2001 ο κ. Γιάννης Αγγελικούσης πήρε την σωστή απόφαση να αποσύρει την εταιρεία από το χρηματιστήριο και να δραστηριοποιηθεί ως ιδιωτική εταιρεία.

Ο κος **Μανώλης Βορδώνης** αναφερόμενος στην δική του πορεία, επεσήμανε ότι επικεντρώθηκε στην ποιότητα της ναυτιλιακής μεταφοράς, αλλά πιστεύει ότι το χρηματιστήριο δημιουργεί μια νεφελώδη αγορά απ' όπου απομυζούν μεγάλα χρηματικά ποσά δεκάδες άλλα επαγγέλματα, εισπράττοντας προμήθειες και αμοιβές, οι οποίες δεν έχουν σχέση με το έργο της ναυτιλίας.

Ο κος **Πάνος Λασκαρίδης**, καταξιωμένος πλοιοκτήτης, τόνισε ότι σήμερα υπάρχουν πολλοί τρόποι χρηματοδότησης που θα συνυπάρχουν στο μέλλον και επομένως ο πλοιοκτήτης έχει μεγάλο πεδίο επιλογών υλοποίησης των επενδύσεων του. Επίσης επικεντρώθηκε στην εξέλιξη της τεχνολογίας και των περιβαλλοντικών κανονισμών που καθιστούν δύσκολη την απόφαση για την κατασκευή νέων πλοίων. Ο κος **Αντώνης Μαυρακάκης** σχολίασε ότι στο τέλος θα εξαναγκαστούμε από τους οργανισμούς που ασχολούνται με την μείωση των εκπομπών καυσαερίου, να ναυπηγούμε πλοία που θα χρησιμοποιούν υδρογόνο.



Ο κος **Γιάννης Μαραγκουδάκης** πρόεδρος του Ομίλου ιστοπλοΐας ανοικτής θαλάσσης ΠΟΙΑΘ, είπε πως η αυτοματοποίηση των πλοίων θέτει νέες προκλήσεις και υπάρχει κίνδυνος της απώλειας της ναυτικής τεχνογνωσίας.

Ο κος **Νίκος Τσαβλέρης** συμφώνησε ότι αν χάσουμε την ναυτοσύνη θα εκλείψει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της ελληνόκτητης ναυτιλίας, ενώ ο κος Λασκαρίδης διαφώνησε με αυτήν την άποψη διότι τα τελευταία 15 χρόνια ο

ελληνόκτητος στόλος έχει αυξήσει την διαφορά από άλλες ναυτιλίες (Κινεζική και Ιαπωνική) και αυτό οφείλεται στην ανάληψη ρίσκου από τους Έλληνες εφοπλιστές και την διαίσθησή τους.

Ο κος **Θάνος Παπαδόπουλος** είπε ότι οι μικρές εταιρείες μπορούν να εισαχθούν στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, απλώς έχει ανέβει πολύ το ρίσκο μιας τέτοιας προσπάθειας και άρα το κόστος. Υπάρχουν και πολλοί άλλοι τρόποι όπως τα SPACS, τα SPVs ή οχήματα που είναι ήδη καταχωρημένα και που με την εξαγορά τους γίνεται αντίστροφη συγχώνευση (**reverse merger**) και έτσι γίνεται η εισαγωγή τους στο χρηματιστήριο.

2η ομάδα συζήτησης: Ναυτιλία και η πρόσφατη ενεργειακή κρίση: έως που θα φτάσει;

Ο κομβικός ρόλος της ενέργειας σε σχέση με την ναυτιλία αναγνωρίστηκε και αναδείχθηκε μέσα από τρεις βασικές ομιλίες που έγιναν από διακεκριμένους εμπειρογνώμονες στο πλαίσιο του ετήσιου 13 ου Ναυτιλιακού Συνεδρίου Ύδρας.

Στην πρώτη ομιλία ο κος **Ανδρέας Ανδριανόπουλος** ανέφερε ότι ο πόλεμος στην Ουκρανία έφερε στο προσκήνιο διάφορα προβλήματα και αδυναμίες των ευρωπαϊκών πολιτικών. Κατά κύριο λόγο, οι κυρώσεις που επιβλήθηκαν στη Ρωσία αποδείχθηκαν μέχρι τώρα αναποτελεσματικές, ασαφείς και αντιπαραγωγικές. Είναι αναποτελεσματικές, επειδή η Ρωσία έχει λάβει τουλάχιστον το διπλάσιο χρηματικό ποσό για τις εξαγωγές ενέργειας της από το προηγούμενο έτος. Αν η ρωσική οικονομία γίνεται πλουσιότερη, ποιο είναι το νόημα των κυρώσεων; Είναι ασαφείς γιατί δεν είναι σαφές τι είδους δραστηριότητες απαγορεύονται και ποιες επιτρέπονται όσον αφορά τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις. Οι ρωσικές εξαγωγές ενέργειας στην Ευρώπη επιτρέπονται υπό την προϋπόθεση ότι γίνονται μέσω αγωγών. Ωστόσο, η μεταφορά ρωσικού αερίου και πετρελαίου με πλοία δεν επιτρέπεται. Ή επιτρέπεται; Δεν είναι απολύτως σαφές, εκτός από το γεγονός ότι είναι ουσιαστικά παράλογο. Τι ακριβώς τιμωρείται, το ρωσικό προϊόν ή το ευρωπαϊκό μεταφορικό μέσο; Εντελώς ακατανόητο! Οι κυρώσεις είναι αντιπαραγωγικές γιατί είναι καταστροφικές για τις ευρωπαϊκές οικονομίες ενώ, προς το

παρόν, δεν έχουν καμία ουσιαστική αρνητική επίδραση στα δημόσια οικονομικά της Ρωσίας. Ποιο είναι το νόημα της έναρξης ενεργειών που στοχεύουν να χτυπήσουν τον επιτιθέμενο στον πόλεμο στην Ουκρανία, δηλαδή τη Ρωσία, ενώ χάνει εντελώς τον στόχο. Υπάρχει επίσης το γεγονός ότι υπάρχουν και άλλες χώρες που επωφελούνται από αυτή την κατάσταση. Οι ΗΠΑ και το Κατάρ αποκομίζουν τεράστια κέρδη με την παροχή ενεργειακών προϊόντων, κυρίως φυσικού αερίου, στην Ευρώπη λόγω των κυρώσεων κατά της Ρωσίας. Θα πρέπει να ληφθούν άλλα μέτρα, κυρίως πολιτικά και διπλωματικά, κατά της Ρωσίας αντί των οικονομικών κυρώσεων. Όστε η Ευρώπη και η ναυτιλιακή της βιομηχανία να μην φέρουν τόσο βαρύ φορτίο. Ένα προφανές μέτρο θα πρέπει να είναι να πειστεί το 40% περίπου των εθνών σε όλο τον κόσμο που κρατούν τα χέρια μακριά από την προσέγγιση της κρίσης και χρησιμεύουν ως πρόθυμοι πολιτικοί και επιχειρηματικοί πελάτες στη Ρωσία, να ενταχθούν στην ομάδα των χωρών - κυρίως δυτικών - που στέκονται στο πλευρό της Ουκρανίας. Αυτό προφανώς σημαίνει κόστος πολιτικού κεφαλαίου για κάποιους, κυρίως για τις ΗΠΑ. Αλλά πρέπει να γίνει. Είναι λογικό η Ευρώπη να επωμιστεί σχεδόν μόνη της και να φέρει το κόστος αυτού του πολέμου.

Στην συνέχεια ο κος **Πάνος Ζαχαριάδης**, ναυπηγός- μηχανικός και ανώτερο στέλεχος της Atlantic Bulk Carriers Management, κάλυψε το κρίσιμο θέμα των νέων καυσίμων χαμηλών εκπομπών, που καλούνται να υιοθετήσουν και να χρησιμοποιήσουν μέσα στα επόμενα χρόνια όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες, στο πλαίσιο συμμόρφωσης τους στις οδηγίες του IMO, προχωρώντας στις κατάλληλες μετατροπές των πλοίων τους η ακόμα ανανεώνοντας εκ βάθρων τον στόλο τους. Στην λεπτομερή παρουσίαση του ο Πάνος Ζαχαριάδης αναφέρθηκε σε όλες τις τεχνολογίες που προωθούνται αυτή την στιγμή σε παγκόσμιο επίπεδο και περιλαμβάνουν το LNG, το Υδρογόνο, την Αμμωνία και την Μεθανόλη. Λίγο πολύ οι εν λόγω τεχνολογίες εμφανίζονται σήμερα ανταγωνιστικές η μια με την άλλη αλλά αυτό δεν ανταποκρίνεται στα πραγματικά δεδομένα της ναυτιλιακής αγοράς και των αναγκών της για ασφαλή και περιβαλλοντικά αποδεκτά καύσιμα, παρατήρησε ο κος. Πάνος Ζαχαριάδης. Μέσα από μια λεπτομερή συγκριτική ανάλυση όλων των ανωτέρω τεχνολογιών και καυσίμων, που περιελάμβανε το περιβαλλοντικό αποτύπωμα, την επικινδυνότητα και το κόστος η Μεθανόλη αναδεικνύεται ως το πλέον κατάλληλο καύσιμο. Όπως υπογράμμισε ο κος Πάνος Ζαχαριάδης κατά την παρουσίαση του, η χρήση της Μεθανόλης δεν απαιτεί ιδιαίτερες προσαρμογές στον τεχνολογικό και μηχανολογικό εξοπλισμό των πλοίων με την καύση της ως βασικού καυσίμου κίνησης να συγκρίνεται με αυτή του ντίζελ, και επιτυγχάνοντας μάλιστα καλύτερες αποδόσεις.



Ο κος **Κωστής Σταμπολής** τόνισε ότι τους τελευταίους 14-18 μήνες εκτυλίχθηκε μια άνευ προηγουμένου ενεργειακή κρίση με κατακόρυφες αυξήσεις σε πετρέλαιο, φυσικό αέριο, άνθρακα και ηλεκτρική ενέργεια. Τόνισε ότι είναι πολύ χειρότερες κρίσεις από αυτές που είχαμε το 1973 και το 1979, δεδομένου ότι έχει επηρεάσει όλο το φάσμα των πηγών ενέργειας. Οι θεμελιώδεις λόγοι πίσω από την κρίση φαίνεται να είναι μια πραγματική έλλειψη προσφοράς, καθώς η παγκόσμια οικονομία έχει επεκταθεί εξαιρετικά

γρήγορα στην περίοδο μετά Covid 19. Η Ευρώπη έχει πληγεί περισσότερο καθώς πρέπει να εισάγει, από τη Ρωσία και άλλες χώρες, περισσότερο από το 60% της ενέργειας που καταναλώνει. Η ενεργειακή κρίση επιδεινώθηκε περαιτέρω από ένα κακώς επινοημένο εμπόριο της ΕΕ κατά των εισαγωγών ρωσικού πετρελαίου και άνθρακα. Μια προβλεπόμενη παγκόσμια οικονομική ύφεση μπορεί να περιορίσει τη ζήτηση, τόνισε ο κ. Σταμπολής, αλλά αυτό αναμένεται να είναι οριακό, ενώ οι ελλείψεις πετρελαίου και φυσικού αερίου αναμένεται να επηρεάσουν πολύ περισσότερο τη δυναμική των τιμών. Καθώς η ζήτηση για πετρέλαιο και φυσικό αέριο ειδικά για LNG δεν αναμένεται να μειωθεί σύντομα, οι προοπτικές για αυξημένη ναυτιλιακή δραστηριότητα αναμένεται να παραμείνουν ισχυρές με τους ναύλους να διατηρούν για κάποιο χρονικό διάστημα το σημερινό υψηλό επίπεδο τους, κατέληξε ο κος Σταμπολής.

Ο κος **Σταύρος Χατζηγηγόρης** επισήμανε την ανάγκη να συνυπολογιστεί η τιμή και η διαθεσιμότητα των διαφόρων μελλοντικών καυσίμων σε κάθε ανάλυση σχετική με την δυνατότητα της μελλοντικής χρήσης των. Ένα ακόμη πρόβλημα είναι η υποστήριξη από τις μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών διαφορετικών μελλοντικών καυσίμων που προξενεί πολυδιάσπαση της σχετικής έρευνας και ανάγκη δημιουργίας πολλαπλών δικτύων παραγωγής, μεταφοράς και διανομής. Επίσης ανέφερε ότι η χρήση πυρηνικής ενέργειας μπορεί να αποτελέσει μια εναλλακτική λύση βασισμένη στην τεχνολογία 'molten salt' για την οποία ένας πειραματικός αντιδραστήρας θα είναι έτοιμος το 2024/2025. Η λύση αυτή υποστηρίζεται ενεργά από τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Βρετανία. Οι εταιρείες που προωθούν την πυρηνική ενέργεια υπόσχονται να συμπεριλάβουν στην τιμή του αντιδραστήρα μηχανικούς που θα αναλάβουν την λειτουργία του για τα είκοσι χρόνια μέχρι την στιγμή της ανάγκης εμπλουτισμού του καυσίμου. Υπενθύμισε ότι πριν από 30 χρόνια το Internet ήταν διαθέσιμο μόνο για στρατιωτική χρήση και νέες τεχνολογίες δεν πρέπει να αποκλείονται.

Ο κος **Μιχάλης Τσαμαδός**, μέλος της Αδελφότητας, παρουσίασε την εργασία του για το λιώσιμο των πάγων στον Βόρειο Πόλο.

Ο Πρόεδρος της Αδελφότητας Υδραίων Αθηνών κος **Γιάννης Σαχίνης** έλαβε τον λόγο, απευθύνθηκε στον κο **Πάνο Λασκαρίδη**, και είπε: ο κος Λασκαρίδης έπραξε το καθήκον του ως πατριώτης, καλύπτοντας το κόστος αναβάθμισης ηλεκτρομηχανών πλοίων του



πολεμικού μας ναυτικού και άλλων αναγκών. Επίσης έχει δωρίσει 3 πλοία γενικής υποστήριξης, πολλαπλών δυνατοτήτων, το Ηρακλής το Άτλας και το Αίας. Ελπίζουμε να συνεχίσει μεθ' ορμής ακαθέκτου, όπως έλεγε ο ναύαρχος Κουντουριώτης, και να αποτελέσει το παράδειγμα για όλους τους Έλληνες, εφοπλιστές και μή. Θεωρήσαμε καθήκον μας να βραβεύσουμε τον επίτιμο ναύαρχο κο Λασκαρίδη. Το βραβείο επρόκειτο να επιδώσουμε το 2020 μαζί με το μέλος του διοικητικού συμβουλίου της Αδελφότητας, δισέγγονο του ναυάρχου Παύλου Κουντουριώτη πρέσβη **Αλέξιο Παύλο Στεφάνου** που δυστυχώς δεν είναι πια στη ζωή.

Κλείνοντας, ο κος **Γιώργος Τσαβλέρης** ανέφερε ότι το συνέδριο ήταν ένα από τα πιο επιτυχημένα συνέδρια που είχε την τιμή να προεδρεύει μέχρι σήμερα, δεδομένου του διαμετρήματος των ομιλητών, των θεμάτων, των αμφιλεγόμενων συζητήσεων και της μεγάλης συμμετοχής με φυσική παρουσία.

Για περισσότερες πληροφορίες, παρουσιάσεις και φωτογραφικό υλικό, παρακαλώ επισκεφθείτε την ιστοσελίδα μας <http://www.aya.com.gr>

Κερκύρας 14, Καστρί 14671 | 210-8072826, 6944-242292
www.aya.com.gr www.facebook.com/AdelfotisYdraiwnAthinwn
13hydrashippingconference@gmail.com



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ &
ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ



•HELMEPA•

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
HELLENIC MARINE ENVIRONMENT
PROTECTION ASSOCIATION



INSTITUTE OF ENERGY
FOR SOUTH-EAST EUROPE



ΠΙΡΑΙΕΥΣ ΜΑΡΙΝ ΚΛΟΥΒ



TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD



Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.



PANAMA
MARITIME AUTHORITY



Embassy and General Consulate
of Panama in Greece



DOMAINE
Agrovision



δημοκρατία

ΕΣΤΙΑ
ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΦΗΜΕΡΙΣ



ONDECK

OLYMPIC
YACHT SHOW



ONCHARTER

SARONIC
MAGAZINE

ZEА MARINA



SEABORN

Olympic Marine

saronicmagazine.gr • facebook.com/saronicmagazine