14ο Ναυτιλιακό Συνέδριο ΄Υδρας

Σάββατο 16 Σεπτεμβρίου 2023

STAY CONFUSED?

Το **14ο Ναυτιλιακό Συνέδριο ΄Υδρας**, που διοργανώθηκε από την **Αδελφότητα Υδραίων Αθηνών** (www.aya.com.gr) ολοκληρώθηκε με επιτυχία **το Σάββατο 16 Σεπτεμβρίου 2023** στην Συνεδριακή Αίθουσα του Ιερού Καθεδρικού Ναού ΄Υδρας, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (HELMEPA), της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς, του Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος, του Πανελλήνιου Ομίλου Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης, του Adopt A- Ship, της Ελληνικής Ένωσης Γυναικών στον Πολιτισμό & Τουρισμό, του Ινστιτούτου Ενέργειας Νοτιοανατολικής Ευρώπης και του Project Connect.

Χορηγοί ήταν: Tsakos Group, Tsakos Energy Navigation, Starbulk, Atlantic Bulk Carriers Management Ltd, Τράπεζα Πειραιώς, KPMG, Totοtheo Maritime. Υποστηρικτές ήταν: Panama Maritime Authority & Panama Embassy. Συμμετείχαν : ABS, Moore, V.Ships. Χορηγός Μεταφορών η Alpha Lines. Χορηγός Κρασιού η Agrovision. Χορηγός Μπύρας η Nissos Beer και χορηγός παγωτού I love pagoto.

Χορηγοί Επικοινωνίας ήταν: Η Φωνή της ΄Υδρας, Ιστιοπλοϊκός Κόσμος, Ναυτικά Χρονικά, All about Shipping, Crisis Monitor, Elnavi, Maritime, Maritimes.gr, Mononews, Newsfront Naftiliaki και Skipper on Deck.

Ο κος Γιάννης Σαχίνης, Πρόεδρος της Αδελφότητος Υδραίων Αθηνών, καλωσόρισε τους συνέδρους και εγκαινίασε τις εργασίες του 14ου Ναυτιλιακού Συνεδρίου ΄Υδρας, ενημερώνοντάς τους για τους σκοπούς της Αδελφότητος από την ίδρυσή της το 1890 που είναι οι παρεμβάσεις σε εθνικά θέματα, η προβολή της προσφοράς της ΄Υδρας 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.

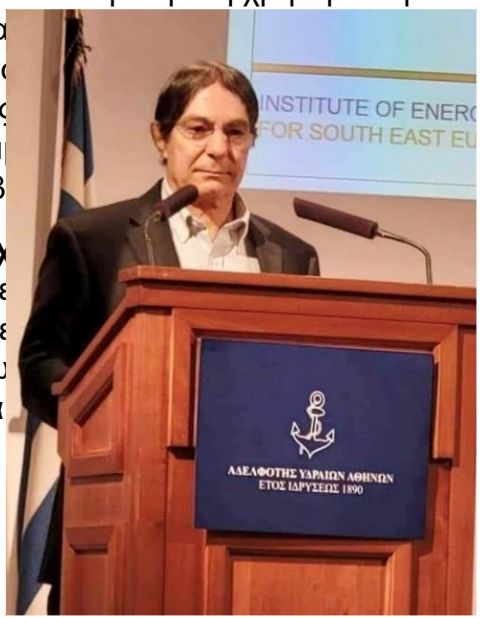
Ο κος Σαχίνης ενημέρωσε ότι, διαχρονικά, πολλοί Υπουργοί επί των Ναυτικών, ήταν Υδραίοι. Ο Υδραίος εφοπλιστής και βουλευτής Γκίκας Κουλούρας, μέλος της Αδελφότητος Υδραίων Αθηνών μαζί με τον αείμνηστο Υδραίο ναύαρχο Παύλο Κουντουριώτη, Πρόεδρο της Ελληνικής Δημοκρατίας και ήρωα των Βαλκανικών Πολέμων και μέλος της Αδελφότητος Υδραίων Αθηνών, με την συνεργασία του Ελευθέριου Βενιζέλου εμπνεύστηκαν την ίδρυση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

Ο κος Ιωάννης Παππάς, Υφυπουργός Ναυτιλίας, έστειλε εγκάρδιους χαιρετισμούς και ευχές για την επιτυχία του συνεδρίου.

γος Τσαβλίρης σχολίασε τον τίτλο
?», τονίζοντας την πολυπλοκότητα
ηγεί σε σύγχυση και αβεβαιότητα για

ς την απανθρακοποίηση

Ο κος Γιώργος Πατέρας, Πρόεδρος του Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου Ελλάδος τόνισε ότι η κατάργηση του CO2 έως το 2050 είναι ανέφικτος στόχος για τη ναυτιλία, με τα σημερινά δεδομένα. Ακόμα και αν η ναυτιλία και οι βιομηχανίες επιτύχουν καθαρά μηδενικές εκπομπές αερίων, η ατμόσφαιρα θα έχει επιβαρυνθεί για δεκαετίες. Ο κος Πατέρας αναφέρθηκε σε εναλλακτικά καύσιμα όπως η αμμωνία, η μεθανόλη και το υδρογόνο τα οποία όμως δεν είναι ασφαλή στη χρήση και η παραγωγή τους α
ενέργειας. Σε αυτ
γνωρίζει το είδους
και βρίσκεται αντι
δυσεπίλυτα προβ

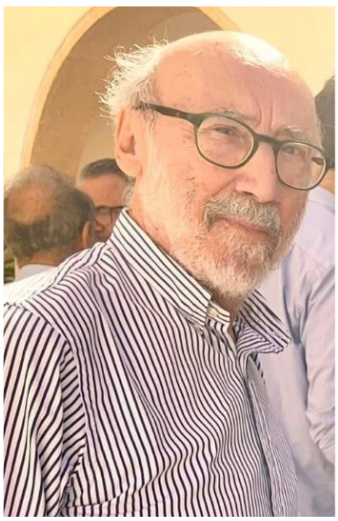


Ο κος Πάνος Ζαχ
και ανώτερο στέλε
Management αμφισβήτησε το οικολογικό πλε
καυσίμου, λόγω της απελευθέρωσης μεγάλω
προκαλούσε στην ατμόσφαιρα. Όσον αφορά

το υδρογόνο, η μεθανόλη και η αμμωνία, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, παράγονται από φυσικό αέριο και η παραγωγή τους έχει ως αποτέλεσμα επιβλαβή αέρια για το περιβάλλον. Επιπλέον, η υποδομή εφοδιασμού για τη μετάβαση από το πετρέλαιο στα εναλλακτικά καύσιμα θα απαιτήσει περίπου 2,5 τρισεκατομμύρια δολάρια, ποσό απαγορευτικό για την παγκόσμια αγορά ενέργειας.

Ο κος Κωστής Σταμπολής Διευθυντής του Ινστιτούτου Ενεργειακών Μελετών [ΙΕΝΕ], εξέφρασε τη βεβαιότητα ότι η ναυτιλία και οι άλλοι τομείς των μεταφορών θα οδηγηθούν σταδιακά σε πιο οικολογικά καύσιμα και συμφώνησε με τους άλλους ομιλητές ότι αυτό δεν θα συμβάλει απαραίτητα σε μια πιο καθαρή ατμόσφαιρα. Ο κος Σταμπολής αμφισβήτησε το γεγονός ότι οι εναλλακτικές μορφές ενέργειας θα εκτοπίσουν το πετρέλαιο μέχρι το 2050, καθώς το παγκόσμιο ενεργειακό σύστημα δεν μπορεί να αντέξει επί του παρόντος το τεράστιο κόστος τρισεκατομμυρίων δολαρίων της ενεργειακής μετάβασης. Οι μεγάλες εταιρείες ενέργειας όπως η Shell και άλλες, στις μελέτες τους εκτιμούν ότι το 2050 το πετρέλαιο θα παραμείνει η κύρια πηγή καυσίμου. Ο κος Σταμπολής κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ελληνική ναυτιλία θα συνεχίσει να μεταφέρει πετρέλαιο τα επόμενα 20-25 χρόνια, αλλά θα πρέπει σταδιακά να προετοιμαστεί για την ενεργειακή μετάβαση που θα διαρκέσει περισσότερο από το αναμενόμενο.

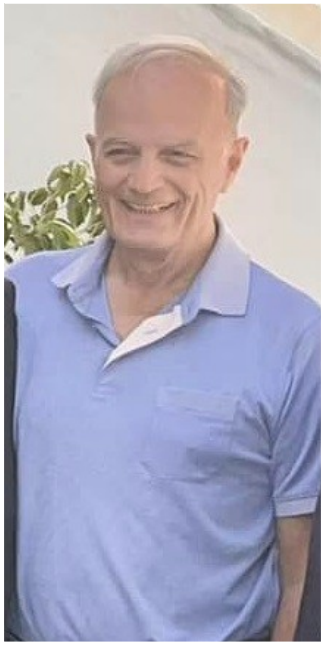
Ο καθηγητής Ντίνος Αρκουμάνης, Πρόεδρος του Ακαδημαϊκού Συμβουλίου του Μητροπολιτικού Κολλεγίου εκτίμησε ότι το κρισιμότερο ζήτημα που θα μας απασχολήσει τα επόμενα χρόνια είναι πρωτίστως η κλιματική αλλαγή και δευτερευόντως η ενεργειακή μετάβαση.



Ειδικότερα, ο καθηγητής Αρκουμάνης πιστεύει ότι η συνεχής επιβολή των κανονισμών από τον ΙΜΟ

και την ΕΕ, είναι μη αναστρέψιμη λόγω της σχετικά μικρής πολιτικής ισχύος που έχει η ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο.

Επιπλέον, οι καταστροφές που επιφέρει η κλιματική αλλαγή θα απαιτήσουν τεράστια ποσά για την ανακατασκευή της υποδομής, με αποτέλεσμα οι απαραίτητες επενδύσεις στη μαζική παραγωγή πράσινων καυσίμων να περιοριστούν σημαντικά, επιβραδύνοντας αισθητά την πράσινη μετάβαση.



Ο κος Γιάννης Πλατσιδάκης, Επίτιμος Πρόεδρος της Intercargo, συμφώνησε ότι η κλιματική αλλαγή θα μας απασχολήσει τα επόμενα χρόνια και σε ό,τι αφορά τη ναυτιλία, ο κος Πλατσιδάκης τόνισε ότι ο κλάδος έχει δεχτεί άδικη μεταχείριση από τον ΙΜΟ και τους κανονισμούς που έχει υιοθετήσει.

Η ναυτιλία δεν έπρεπε να συμφωνήσει άνευ όρων με αυτούς τους στόχους, εξήγησε ο κος Πλατσιδάκης, για το λόγο ότι η ναυτιλία δεν μπορεί να επιτύχει μόνη της απανθρακοποίηση - εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τα ναυπηγεία και τα καύσιμα που παράγονται από τα διυλιστήρια.

Ο κος Γιώργος Τσαβλίρης, Πρόεδρος του Συνεδρίου επεσήμανε ότι η ελληνική ναυτιλία πρέπει να αντιδράσει, με συμμαχίες και ασκήσεις επιρροής, σε ορισμένα μέτρα που δεν έχουν φέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα, όπως τα scrubbers. Ο κος Πλατσιδάκης συμφώνησε και σημείωσε ότι η ναυτιλία δεν διαθέτει το πολιτικό βάρος που έχουν οι άλλοι κλάδοι,όπως η ζυθοποιία, που μπορεί και επηρεάζει τις αποφάσεις των πολιτικών.

Επίσης ο κος Πλατσιδάκης είπε πως είναι υπέρ ενός φόρου (εισφοράς) για την ανάπτυξη πράσινων τεχνολογιών που χρειάζονται οι θαλάσσιες μεταφορές.

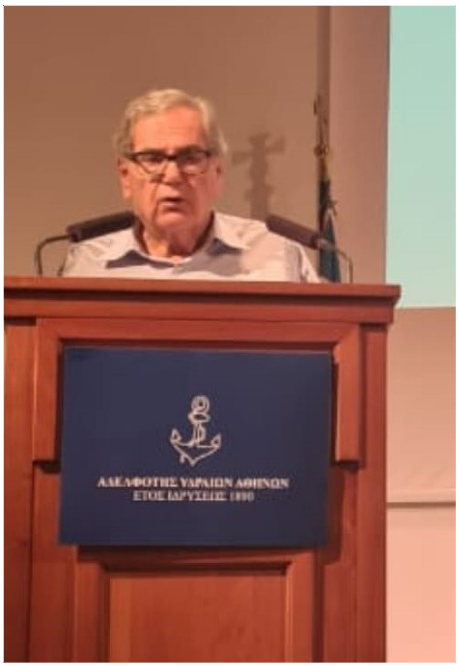
Από πλευράς πλοιοκτησίας, ο κος Βαλέντιος Βαλεντής, Ιδρυτής & Πρόεδρος της Pyxis Maritime Corp. ανέφερε ότι είναι δύσκολο για μια μικρή και μεσαία ναυτιλιακή εταιρεία να επενδύσει σε «έτοιμα» πλοία διπλού καυσίμου, καθώς το κόστος είναι 7-8 εκατομμύρια δολάρια μεγαλύτερο. Αυτό που πρακτικά θα μπορούσε να επιτευχθεί, είναι η μείωση των εκπομπών αερίων από τα πλοία - μέσω επιλεκτικών τεχνικών βελτιώσεων και η διατήρηση ενός στόλου νεότερης τεχνολογίας ούτως ώστε οι μικρές και μεσαίες ναυτιλιακές εταιρείες να είναι σε θέση να πλεονεκτούν ανταγωνιστικά.

Άλλα στελέχη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, όπως οι κκ. Γιώργος Ξηραδάκης, Διευθύνων Σύμβουλος XRTC Business, Γιάννης Κοτζιάς, Πρόεδρος της Xclusiv Shipbrokers και Γιάννης Τριφύλλης, Εκτελεστικό Μέλος του Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου Ελλάδος συμφώνησαν με τις εκτιμήσεις των προαναφερθέντων ομιλητών ότι οι κανονισμοί είναι πολύ φιλόδοξοι και ότι το πετρέλαιο θα παραμείνει η κύρια πηγή ενέργειας για το άμεσο μέλλον. Ο **κος Τριφύλλης** επεσήμανε τις παράπλευρες συνέπειες που οδηγούν σε εμφάνιση τάσεων συγκεντρωτισμού σε ολοένα και λιγότερες εταιρείες.

Η κα. **Ιωάννα Ν. Βαρδινογιάννη,** ανέφερε ότι όταν εργάστηκε για την Mobil oil στο Κογκρέσο στην Ουάσινγκτον έζησε την δυσκολία επικοινωνίας μεταξύ πολιτικής ηγεσίας και οικονομικού τρόπου σκέψεως. Πριν από αρκετά χρόνια, την εποχή του τραγικού οικολογικού συμβάντος του Exxon Valdez, η Mobil Oil αποφάσισε να μεταφέρει τα κεντρικά της γραφεία από τη Νέα Υόρκη στην

Fairfax Washington DC. Ένας από τους στόχους της εταιρίας ήταν να είναι κοντά στην πολιτική ηγεσία της Αμερικής για να την βοηθήσει να δημιουργηθεί νομικό πλαίσιο που θα προστατεύει τον πλανήτη από το να μην επαναληφθεί μια τέτοια σοβαρή οικολογική καταστροφή. Χωρίς όμως να ξεχάσουν ότι το περιβάλλον και η ναυτιλία μπορούν να συνυπάρξουν βάζοντας εφικτούς και πραγματοποιήσιμους στόχους.

Με πάθος και απόλυτο σεβασμό για την παράδοση της ελληνικής ναυτιλίας, **η κα Ειρήνη Νοτιά, Ιδρύτρια και Διευθύντρια του Project Connect,** περιέγραψε τους στόχους και τα επιτεύγματα του προγράμματος **Adopt-A-Ship**, το οποίο υποστηρίζεται από ναυτιλιακές εταιρείες και απευθύνεται στη πρωτοβάθμια εκπαίδευση, με στόχο την δημιουργία ευαισθητοποίησης των παιδιών, ώστε να επιδιώξουν σταδιοδρομία στο ναυτικό επάγγελμα.



Ο κος Ανδρέας Ανδριανόπουλος αναφέρθηκε στην κλιματική αλλαγή και εξέφρασε αμφιβολίες για το φαινόμενο του θερμοκηπίου και την υπερθέρμανση. Ανέφερε ότι η Γροιλανδία ονομάστηκε έτσι γιατί παλιά ήταν εύφορη, χωρίς παγετώνες όλο το χρόνο. Επιπλέον, ο κος Ανδριανόπουλος πρόσθεσε ότι η ελληνική ναυτιλία, πάντα με την βοήθεια της κυβέρνησης, θα πρέπει να αντιδρά σε κανονισμούς που την επηρεάζουν αρνητικά. Κατέληξε στο συμπέρασμα ότι σύμφωνα με επίσημες μελέτες, δεν υπάρχει κλιματική κρίση που να προκαλείται από ανθρώπινη παρέμβαση και υιοθετούνται ορισμένοι πράσινοι κανονισμοί για να ωφεληθούν συγκεκριμένα οικονομικά συμφέροντα. Σε ό,τι αφορά τις κυρώσεις κατά της

Ρωσίας, ο κος Ανδριανόπουλος διερωτήθηκε γιατί έχουν επιβληθεί περιορισμοί στις θαλάσσιες μεταφορές και όχι στη μεταφορά πετρελαίου μέσω αγωγών. Τέλος, πρόσθεσε πως παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη όπως η Ελλάδα, η Κύπρος και η Μάλτα θα έπρεπε να ασκήσουν βέτο σε αυτές τις κυρώσεις.

2η ομάδα συζήτησης: Γεωπολιτικά, κλιματική αλλαγή και οικονομικά της ναυτιλίας

Ο **κος Γιώργος Ξηραδάκης**, συντονιστής της δεύτερης ομάδας, παρατήρησε ότι το θαύμα και το παράδοξο της ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι μια μικρή χώρα, που ελέγχει πολύ λίγα φορτία παγκοσμίως, μεταφέρει το 20% των παγκόσμιων εμπορευμάτων. Στο πλαίσιο αυτό, ο κος Ξηραδάκης κάλεσε τον **κο. Ντίνο Πετρόπουλο της Τράπεζας Πειραιώς**, που χρηματοδοτεί την ελληνική ναυτιλία, να εξηγήσει τα θέματα της ναυτιλιακής πίστωσης.

Ο κος Πετρόπουλος ενημέρωσε ότι η Τράπεζα Πειραιώς έχει ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο περίπου 3 δισεκατομμυρίων δολαρίων, αλλά αυτό το επίπεδο έχει επιτευχθεί μέσω μιας σημαντικής διαδικασίας αναδιάρθρωσης και αλλαγής πολιτικής από το 2013, σε μια περίοδο κατά την οποία κολοσσιαία χρηματοπιστωτικά ιδρύματα όπως η Royal Bank of Scotland κατέρρεαν. Ο κος Πετρόπουλος είπε χαρακτηριστικά ότι η ναυτιλία είναι ένας μαραθώνιος με εμπόδια και σε αυτό το πλαίσιο, σήμερα, ο στόχος είναι να στηρίξουμε υγιείς και αφοσιωμένες ναυτιλιακές εταιρείες, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους.

Ο κος Βαλεντής, Πρόεδρος της Pyxis Maritime Corporation, από πλευράς πλοιοκτησίας, επιβεβαίωσε ότι η Τράπεζα Πειραιώς τηρεί τις παραδοσιακές αξίες της ναυτιλιακής χρηματοδότησης, υποστηρίζοντας την ανάπτυξη της ποντοπόρου ναυτιλίας. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το 2008, συνέχισε ο κος Βαλεντής, η χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας έφτασε τα 72 Δισ. δολάρια και σήμερα ανέρχεται σε 42 δισεκατομμύρια δολάρια, οι ελληνικές τράπεζες ελέγχουν το μεγαλύτερο ποσοστό πιστώσεων.

Στην συνέχεια **ο κος Ζαχαριάδης** αναφέρθηκε στον κανονισμό, (ΕΕ) 2020/852 (EU Taxonomy), που προωθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση, ο οποίος περιλάμβανε πράσινα κριτήρια για την έγκριση της χρηματοδότησης. Η πολιτική αυτή, τόνισε ο κος Ζαχαριάδης, στρέφεται ενάντια στα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας, όπως και πολλές άλλες ισχύουσες νομοθεσίες, όπως τα Poseidon principles, που δυσχεραίνουν τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας.

Η καθηγήτρια Πανεπιστημίου Αιγαίου, κα Ελένη Θανοπούλου, διαφώνησε εν μέρει με τον ισχυρισμό ότι δεν υπάρχει κλιματική κρίση που να προκαλείται από ανθρώπινη παρέμβαση, ο παγκόσμιος πληθυσμός έχει φτάσει στα 8 δισεκατομμύρια κατοίκους που καταναλώνουν τεράστιες ποσότητες ενέργειας, μολύνοντας έτσι το περιβάλλον.

Η κα Κατερίνα Σταθοπούλου, ESG Shipping Awards και Executive Director της Investments & Finance Ltd περιέγραψε τους στόχους των νεοϊδρυθέντων βραβείων ESG που περιλαμβάνουν τη διαφάνεια και τη βιώσιμη ανάπτυξη που τόσο απεγνωσμένα χρειάζεται η ελληνική ναυτιλία για να εξασφαλίσει μελλοντικά κεφάλαια για την ανάπτυξή της.

Ο κος Κώστας Κωνσταντίνου της Moore αναφέρθηκε στην αβεβαιότητα που προκαλεί η εξέλιξη της τεχνολογίας και στις απαιτήσεις για προστασία του περιβάλλοντος. Εν συνεχεία είπε πως η ναυτιλία υιοθετεί σταδιακά τις αρχές ESG, καθώς είναι επιτακτική η ανάγκη προσαρμογής τους στη διαδικασία αναφοράς βιωσιμότητας (sustainability reporting process). Ο κος Κωνσταντίνου κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ελληνική ναυτιλία δεν έχει να φοβηθεί τίποτα και καθώς πέρασε από τη χειροκίνητη καταγραφή των φορολογικών συναλλαγών, στο παρελθόν, σε συστήματα ERP, θα ανταποκριθεί επάξια και στις απαιτήσεις ESG.

Η κα Amelia Rocos, της Pacific Energy Group, περιέγραψε το νέο ενεργειακό τοπίο όπως έχει διαμορφωθεί μετά τον πόλεμο Ρωσίας-Ουκρανίας και πώς πρέπει να διασφαλίσουμε ένα ασφαλές πλαίσιο για τη ναυτιλία. Η κα Rocos τόνισε ότι το 80-90% των παγκόσμιων αγαθών μεταφέρονται δια θαλάσσης και όλα τα έξοδα, στο τέλος της ημέρας, επιβαρύνουν τον τελικό καταναλωτή.

Η κα Ανίτα Φλωρεντίν παρουσίασε την πλατφόρμα Wellness & Mental Health – την πρώτη παγκόσμια πλατφόρμα – εφαρμογή αφιερωμένη στην ευημερία, την ευζωία και την ψυχική υγεία των ναυτικών επί των πλοίων.

Ο κος Γιάννης Κοτζιάς, Xclusiv Shipbrokers επεσήμανε τον κίνδυνο πολλά πλοία να θεωρηθούν απαρχαιωμένα, λόγω της εξέλιξης της ναυτικής τεχνολογίας και κατά συνέπεια της μη συμμόρφωσης με τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις.

Ο κος Γιάννης Πατινιώτης, Οικονομικός Διευθυντής της Carras Hellas εξήγησε τον ρόλο της τεχνητής νοημοσύνης [AI] στη ναυτιλία η οποία είναι να υποστηρίξει τον ανθρώπινο παράγοντα και όχι να τον περιθωριοποιήσει.

Ο κος Μανώλης Βορδώνης, πρώην Διευθυντής της Thenamaris, συνόψισε τα συμπεράσματα του συνεδρίου και τόνισε την ανάγκη να εκπροσωπήσουμε τη χώρα μας διεθνώς, με αυτοπεποίθηση και δυναμισμό.

Ο κος Βορδώνης σχολίασε τον τίτλο του συνεδρίου «Stay Confused» και είπε ότι πρέπει να δημιουργήσουμε μια ναυτιλιακή κοινότητα βασισμένη σε ισχυρούς συνεκτικούς δεσμούς, παίρνοντας παράδειγμα από τον Μέγα Αλέξανδρο που έλυσε τον Γόρδιο δεσμό με μια απλή κίνηση. Ο κος Βορδώνης πρότεινε να χτίσουμε γέφυρες στην διαφορετικότητα των απόψεων μας και να δημιουργήσουμε μια πολιτιστική και εθνική συνείδηση, βασισμένη σε μια ολιστική προσέγγιση των κοινωνικών αναγκών. Αναρωτήθηκε, γιατί να θυσιάσουμε τον πλανήτη στην οικολογική καταστροφή που προκάλεσε ο πόλεμος μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας. Οφείλουμε να αντιδράσουμε κατέληξε ο κος Βορδώνης, να ενθαρρύνουμε τους συμπολίτες μας στην ενασχόληση και συμμετοχή στα κοινωνικά δρώμενα (civic engagement), έτσι ώστε να βελτιωθεί αισθητά η θέση της χώρας μας στα διεθνή φόρα και να προχωρήσουμε στο περιφερειακό και παγκόσμιο γίγνεσθαι ως ηγέτιδα δύναμη.

ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΕΣΧΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
PIRAEUS MARINE CLUB

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

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

14hydrashippingconference@gmail.com

IENE INSTITUTE OF ENERGY FOR SOUTH-EAST EUROPE
PROJECT CONNECT Young Professionals in the Making
NAVIGATING THE FUTURE
TEN LTD TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD
STAR BULK
Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.
ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
KPMG
TOTOTHEO MARITIME
PANAMA MARITIME AUTHORITY
Embassy and General Consulate of Panama in Greece
ABS

MOORE

Alpha lines

DOMAINE
Agrovision

ΝΗΣΟΣ

daily made ice-cream
I ♥ PAGOTO
by chef Artigianale Sotiris Tsichlopoulos

η φωνή της Υδρας

Ιστιοπλοϊκός κόσμος
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ALL ABOUT SHIPPING .co.uk

crisis monitor
Insight and Intel before it heats up

ELNAVI
MONTHLY SHIPPING REVIEW
www.elnavi.gr

MARITIME

maritimes.gr

mononews

NEWSFRONT
Naftiliaki

ONDECK
OLYMPIC
ONCHARTER
ZEA MARINA
SEABORN
Olympic Marine