

ATHENSvoice



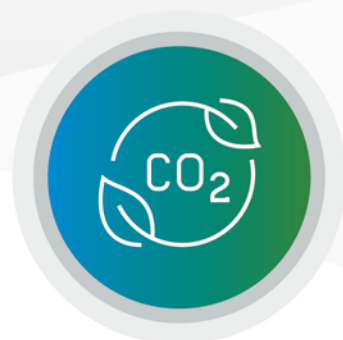
BLUE SEAS GREEN ECONOMY

..... ΜΙΑ ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΤΗΣ Α.Υ.

Η ΠΡΑΣΙΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2024 - ΠΛΟΗΓΩΝΤΑΣ ΠΡΟΣ ΕΝΑ ΠΡΑΣΙΝΟ ΜΕΛΛΟΝ

ΔΕΠΑ ΕΜΠΟΡΙΑΣ

ΕΙΜΑΣΤΕ ΠΙΣΩ ΑΠΟ ΟΣΑ ΠΑΝΕ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΜΠΡΟΣΤΑ



Βιωσιμότητα

Μείωση των εκπομπών ρύπων
άνω του 26% σε έναν χρόνο
Εφαρμογή των κριτηρίων ESG
και των Στόχων Βιώσιμης
Ανάπτυξης του ΟΗΕ



Ενεργειακή Ασφάλεια

Με το ανταγωνιστικό
χαρτοφυλάκιο προμήθειας
φυσικού αερίου
εγγυόμαστε την ενεργειακή
ασφάλεια της χώρας



ΑΠΕ

Ισχύς άνω των 700 MW
σε όλη τη χώρα,
με στόχο το 1 GW
Ανάπτυξη πράσινων καυσίμων
(υδρογόνο, βιομεθάνιο)



Αγωγός IGB

Δυναμικότητα
3 δισεκατομμύρια m³
φυσικού αερίου ετησίως



Τερματικός LNG Αλεξανδρούπολης

Χωρητικότητα
153.500 m³ LNG
Δυναμικότητα
5,5 δισεκατομμύρια m³
τον χρόνο



Ηλεκτροπαραγωγή με φυσικό αέριο

Μονάδα Αλεξανδρούπολης
ισχύος 840 MW προς
αντικατάσταση 3 ρυπογόνων
λιγνιτικών μονάδων
Μονάδα Αλβανίας
ισχύος 174 MW



Διεθνής Δραστηριοποίηση και Εξωστρέφεια

Παρουσία σε όλες τις
βασικές περιφερειακές αγορές
φυσικού αερίου και
ηλεκτρικής ενέργειας
και συνεχής αύξηση
των εξαγωγών



FISIKON

Πανελλαδικό δίκτυο
28 πρατηρίων
με CNG/FISIKON
και προώθηση
της αεριοκίνησης

choose

Είμαστε πίσω από τη δυναμική μεταμόρφωση της ΔΕΠΑ Εμπορίας σε μία σύγχρονη ολοκληρωμένη εταιρεία ενέργειας, με υψηλή καθετοποίηση. Χάρη στον μακρόπνοο σχεδιασμό, τις στοχευμένες επενδύσεις και τις στρατηγικές συνεργασίες, αντιμετωπίσαμε με επιτυχία τις προκλήσεις της ενεργειακής κρίσης και θωρακίσαμε την ενεργειακή ασφάλεια της χώρας. Στηρίζουμε την ελληνική οικονομία εξασφαλίζοντας ενεργειακή επάρκεια και προσιτές τιμές για τις επιχειρήσεις και τις βιομηχανίες της χώρας. Είμαστε πίσω από το πράσινο σχέδιο που μας πάει στο μέλλον, με επενδύσεις σε ηλεκτροπαραγωγή από φυσικό αέριο, ΑΠΕ και πράσινα καύσιμα.

ΟΜΙΛΟΣ



Κ Ρ Α Τ Α Μ Ε Τ Η Ζ Ω Η Ε Ν Ε Ρ Γ Η

BLUE SEAS GREEN ECONOMY

ΜΙΑ ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΤΗΣ Α.Υ.

Η ΠΡΑΣΙΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Την ειδική αυτή έκδοση αφιερώνουμε σε δύο σημαντικά θέματα που αφορούν το παρόν και το μέλλον της χώρας και του πλανήτη μας. Στην ελληνική Ναυτιλία, έναν από τους πιο δυναμικούς και ιστορικούς τομείς της ελληνικής οικονομίας. Και στην Πράσινη ανάπτυξη, με αφορμή την Παγκόσμια Ημέρα Περιβάλλοντος.

Ελληνική Ναυτιλία: Παράδοση και καινοτομία

Η ελληνική Ναυτιλία, παραδοσιακά, αποτελεί μία από τις πιο ισχυρές δυνάμεις της ελληνικής οικονομίας. Με τα Ποσειδώνια 2024 που διεξάγονται παράλληλα αυτές τις μέρες, η ελληνική Ναυτιλία επιβεβαιώνει ότι συνεχίζει να παίζει κεντρικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο και την παγκόσμια οικονομία, διατηρώντας τη θέση της στην αιχμή της καινοτομίας. Παράλληλα, καλείται να προσαρμοστεί στις σύγχρονες απαιτήσεις της πράσινης ανάπτυξης. Οι ναυτιλιακές εταιρείες επενδύουν σε πράσινες τεχνολογίες και πρακτικές, όπως τα πλοία χαμηλών εκπομπών και οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, για να μειώσουν το περιβαλλοντικό τους αποτύπωμα.

Πράσινη ανάπτυξη: Μια ελπίδα για το μέλλον

Με την Παγκόσμια Ημέρα Περιβάλλοντος να μας υπενθυμίζει τη σημασία της βιώσιμης ανάπτυξης, το τεύχος αυτό αναδεικνύει τις προσπάθειες και τις πρωτοβουλίες που λαμβάνονται σε εθνικό και διεθνές επίπεδο για την προστασία του περιβάλλοντος. Από την ανακύκλωση και τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα έως τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και την περιβαλλοντική εκπαίδευση, η Πράσινη ανάπτυξη αποτελεί μονόδρομο για την εξασφάλιση ενός βιώσιμου μέλλοντος για όλους μας.

Πράσινη ανάπτυξη και Ναυτιλία

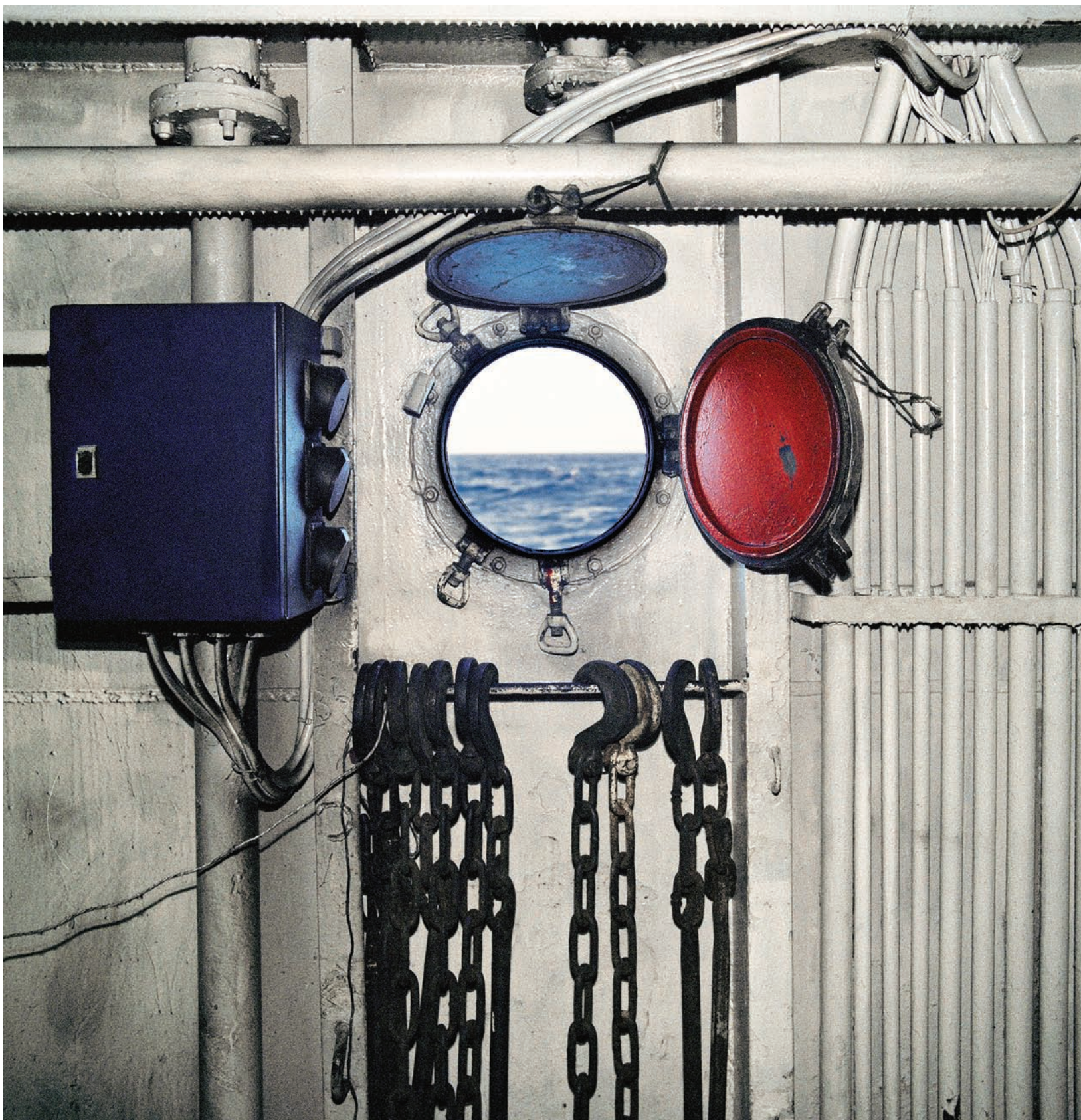
Η σύνδεση των δύο αυτών θεμάτων είναι προφανής: η Πράσινη ανάπτυξη και η ελληνική Ναυτιλία δεν είναι δύο ξεχωριστά πεδία ενδιαφέροντος, αλλά αλληλοσυμπληρώνονται και επηρεάζονται άμεσα το ένα από το άλλο. Η υιοθέτηση πράσινων πρακτικών στη Ναυτιλία συμβάλλει σημαντικά στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και στη διατήρηση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Αντίστοιχα, οι επιτυχίες της Πράσινης ανάπτυξης παρέχουν τις τεχνολογικές καινοτομίες και τις λύσεις που χρειάζεται η Ναυτιλία για να συνεχίσει να ευημερεί σε έναν βιώσιμο κόσμο.

Με αυτόν τον τρόπο, η ειδική αυτή έκδοση αποσκοπεί στο να ευαισθητοποιήσει και να ενημερώσει για τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται σε αυτούς τους τομείς, ενθαρρύνοντας τη συνεργασία και την καινοτομία προς ένα πιο πράσινο και βιώσιμο μέλλον.



ΤΟ ΕΞΩΦΥΛΛΟ ΜΑΣ

Αυτή την εβδομάδα είναι μια φωτογραφία του **Στράτου Καλαφάτη**. Γεννήθηκε στην Καβάλα. Έχει παρακολουθήσει μαθήματα φωτογραφίας στο Ινστιτούτο Τέχνης της Φιλαδέλφειας, ζει στη Θεσσαλονίκη, φωτογραφίζει, διδάσκει και οργανώνει δράσεις δημιουργικής φωτογραφίας. Έχει ολοκληρώσει μακροχρόνιες φωτογραφικές εργασίες και έχει εκδώσει τέσσερα βιβλία. Το 2022 παρουσίασε την έκθεσή του «Οψόμεθα εις Φιλίππους» στην γκαλερί Bernier/ Eliades. Η φωτογραφία του εξωφύλλου είναι από την εργασία «Αρχιπέλαγος» που εκπροσώπησε την Ελλάδα στην 10η Μπιενάλε αρχιτεκτονικής στη Βενετία. Κυκλοφορεί σε ομότιτλο βιβλίο από τις εκδόσεις Άγρα.



©ΣΤΡΑΤΟΣΚΑΛΑΦΑΤΗΣ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Οικεία αλλά εν πολλοίς ανεξερεύνητη. Κοντινή παρ' ότι πολλές φορές εκατοντάδες μίλια μακριά μας. Παραδοσιακή αλλά αδιανόητα σύγχρονη – αν όχι από το μέλλον. Πηγή πλούτου, αλλά σίγουρα όχι εύκολου πλούτου. Γιατί, κατά το ρητό, δύο είναι οι ευτυχισμένες μέρες για κάποιον που αποκτά ένα καράβι: η μέρα που το αγοράζει και η μέρα που το πουλάει. Κι αν όλες αυτές οι αναγνώσεις καταφέρνουν κάτι, είναι να της δίνουν μια διάσταση εξωπραγματική, που τελικά συντηρεί τον μύθο της.

Σίγουρα παρούσα, ωστόσο. Συνήθως διακριτικά. Ακούγεται κάπου στο βάθος, όπως ο ήχος της μηχανής ενός πλοίου που ταξιδεύει στα ανοιχτά.

Όταν αποφασίσαμε στην ATHENS VOICE να κάνουμε ένα αφιέρωμα στη ναυτιλία των Ελλήνων με αφορμή τα Ποσειδώνια, τη σπουδαία αυτή γιορτή με την παγκόσμια διάσταση, η βασική μας μέριμνα ήταν να καλύψουμε όλες

τις πτυχές της ναυτιλίας και να ακουστούν οι πρωταγωνιστές – να φέρουμε τον ήχο της μηχανής αυτής πιο κοντά στη στεριά.

Αυτό το καράβι κάποιος το σχεδίασαν· κάποιος το διαχειρίζονται· κάποιος το ταξιδεύουν. Έχοντας αυτό κατά νου, βουτήξαμε στα νερά της αχανούς θεματολογίας και φέραμε στην επιφάνεια ρεπορτάζ και συνεντεύξεις που φωτίζουν τις πλευρές της ναυτιλίας. Και φυσικά, δώσαμε βήμα σε εκείνους που διαμορφώνουν τον τρόπο που ταξιδεύουμε και που διακινούνται τα αγαθά μέσω θαλάσσης.

Το αφιέρωμα που κρατάτε στα χέρια σας αναδεικνύει τον πολύπλευρο χαρακτήρα της ναυτιλίας των Ελλήνων. Η οποία, όχι μόνο μας συστήθηκε, αλλά φόρτωσε τα αμπάρια μας με ιδέες, θέματα και εικόνες για πολλά αντίστοιχα τεύχη στο μέλλον. Καλή ανάγνωση.

Διονύσης Νοταράκης, Αρχιουνιάκτης Αφιέρωματος

Σήμερα οι πρωτοπόροι ορίζουν τη ρότα της ανάπτυξης



Η Εθνική Τράπεζα, ως η πρώτη τράπεζα που δραστηριοποιείται στη χρηματοδότηση της ελληνόκτητης ναυτιλίας εδώ και 60 χρόνια, είναι σήμερα ο αξιόπιστος συνεργάτης ενός κλάδου που πρωταγωνιστεί σε παγκόσμιο επίπεδο, με χρηματοδοτήσεις \$3,2 δισ.

Συνεχίζουμε να κάνουμε πράξη τα επιχειρηματικά οράματα όσων στηρίζουν την ελληνική ναυτιλία, επενδύοντας σε μακροχρόνιες σχέσεις εμπιστοσύνης και προσφέροντας τη μέγιστη εμπειρία, εξειδίκευση και τεχνογνωσία στον κλάδο.

Αυτή είναι η Εθνική μας Τράπεζα.
Αυτή είναι η Τράπεζα Σήμερα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2024

Ο υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής γράφει στην Athens Voice

Τα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ, ένας θεσμός που μετρά πάνω από 40 χρόνια, έχουν καθιερωθεί στο πέρασμα του χρόνου ως η μεγαλύτερη και σημαντικότερη ναυτιλιακή έκθεση σε παγκόσμιο επίπεδο. Είμαστε ιδιαίτερα περήφανοι που αυτός ο θεσμός φιλοξενείται στην Ελλάδα. Οί Έλληνες, από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα, ζούσαμε και ζούμε από και με τη θάλασσα. Η ναυτοσύνη είναι στο DNA των Ελλήνων.

Η φετινή διοργάνωση, η οποία τελεί υπό την αιγίδα του συνόλου της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας και φυσικά του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, αναμένεται να είναι από τις πλέον επιτυχημένες, με τη(ν):

- Συμμετοχή σημαντικών εκθετών από όλον τον κόσμο που αντιπροσωπεύουν κάθε πτυχή της ναυτιλίας.
- Πραγματοποίηση πλήθους συνεδρίων, σεμιναρίων και συναντήσεων εργασίας.
- Παρουσία υψηλών επισκεπτών και συμμετοχή υψηλόβαθμων εκπροσώπων ναυτιλιακών διοικήσεων και θεσμικών φορέων της ναυτιλίας από ξένες χώρες, με σημαντική ναυτιλιακή και ναυπηγική βιομηχανία, εκατοντάδων μεγάλων επιχειρήσεων του ναυτιλιακού κλάδου και του ευρύτερου ναυτιλιακού πλέγματος, οικονομικών παραγόντων και αναλυτών, καθώς και του συνόλου του ναυτιλιακού Τύπου.

Αυτή η αθρόα συμμετοχή επιβεβαιώνει, για μια ακόμη φορά, ότι τα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ είναι η μεγαλύτερη γιορτή της ελληνικής και της διεθνούς Ναυτιλίας. Ωστόσο, κανείς δεν μπορεί να αρνηθεί το γεγονός ότι, τα τελευταία χρόνια, η ναυτιλία και οι ναυτικοί μας, δοκιμάστηκαν από συνεχείς και πρωτοφανείς προκλήσεις. Και στον απόηχο των μεγάλων αυτών προκλήσεων, κάποιες εκ των οποίων τις βιώνουμε ακόμα, έρχονται τα φετινά ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ.

Πέραν, λοιπόν, από την άριστη ευκαιρία να αναδειχθούν οι συνέργειες μεταξύ ιδιωτικών και θεσμικών φορέων της ναυτιλιακής βιομηχανίας, είναι και ώρα να παρουσιαστούν τα επιτεύγματά της και να συζητηθούν σε βάθος οι προκλήσεις και ευκαιρίες που αντιμετωπίζει η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα. Και κυρίως, πώς μπορούμε να μετατρέψουμε τις προκλήσεις αυτές σε ευκαιρίες.

Στο περιθώριο των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ θα έχουμε την ευκαιρία να υποδεχθούμε στο Υπουργείο μας υψηλόβαθμες ξένες αντιπροσωπείες σημαντικών ναυτιλιακών κρατών. Με τις διμερείς αυτές συναντήσεις, θα δοθεί η ευκαιρία να ανταλλάξουμε απόψεις επί επίκαιρων ναυτιλιακών θεμάτων, να εμβαθύνουμε τη διμερή μας συνεργασία, να προάγουμε την ελληνική ναυτιλία και το ελληνικό maritime cluster. Να αξι-



ολογήσουμε, να επιβεβαιώσουμε και, γιατί όχι, να επανακαθορίσουμε προτεραιότητες που θα διαμορφώσουν την αναπτυξιακή πορεία της ναυτιλίας τις επόμενες δεκαετίες.

Στο πλαίσιο αυτό, η στόχευση της παρουσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σε αυτή τη Διεθνή Έκθεση, συνίσταται:

- στην ανάδειξη της σημαντικότητας και ανάγκης προσέλκυσης νέου και ποιοτικού ανθρώπινου δυναμικού στα πλοία και στην ξηρά
- στην ισχυροποίηση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας και
- στην περαιτέρω ανάπτυξη του ελληνικού πλέγματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων (maritime cluster).

Στον πυρήνα της εθνικής μας πολιτικής βρίσκεται και η προσέλκυση πλοίων στο εθνικό νηολόγιο και η εγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα. Εφαρμόζουμε διαχρονικά ένα πλέγμα μέτρων που αποσκοπούν στην ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και στη διατήρηση της αντίστοιχης τεχνογνωσίας, εντός της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Συνοψίζοντας, είναι κοινά αποδεκτό ότι η ναυτιλία στην Ελλάδα αποτελεί σημαντικό μοχλό ανάπτυξης της οικονομίας και απασχόλησης. Δεδομένης της ηγετικής θέσης της στην παγκόσμια ναυτιλία, σταθερή επιδίωξή μας αποτελεί η αύξηση της συνεισφοράς της στην ελληνική οικονομία προκειμένου να είναι αντίστοιχη της ανταγωνιστικής θέσης που κατέχει.

Και η επιτυχημένη διοργάνωση της έκθεσης των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ συμβάλλει ουσιαστικά και καθοριστικά προς αυτήν την κατεύθυνση.

ΔΕΔΟΜΕΝΗΣ
ΤΗΣ ΗΓΕΤΙΚΗΣ
ΘΕΣΗΣ ΤΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΣΤΗΝ
ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ,
ΣΤΑΘΕΡΗ
ΕΠΙΔΙΩΞΗ ΜΑΣ
ΑΠΟΤΕΛΕΙ Η
ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ
ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑΣ
ΤΗΣ ΣΤΗΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

ΕΘΝΙΚΟ ΛΑΧΕΙΟ

Με περισσότερες κληρώσεις
για περισσότερα ενδιάμεσα κέρδη!



ο αριθμός
του σπιτιού μου

τα ρολόγια
που έχω

το νούμερο του
παπουτσιού μου

Και στην 3^η Έκδοση του 2024, με **4 μόνο ανανεώσεις**,
ο προσωπικός αριθμός σου διεκδικεί **100 ενδιάμεσα έπαθλα** ανά
κλήρωση (300€, 500€, 1.000€, 2.000€, 5.000€, 10.000€, 20.000€,
και 100.000€) στον δρόμο για τη μεγάλη κλήρωση του 1.000.000€.

1^η κλήρωση: 12.06.2024

Κέρδη 1^{ου} λαχνού: 1.000.000€

ΓΙΑ ΝΑ ΕΙΣΤΕ ΔΙΑΡΚΩΣ ΕΝΗΜΕΡΩΜΕΝΟΙ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΛΗΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
ΔΩΡΕΑΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΚΛΗΡΩΣΕΩΝ

ΑΝ ΕΠΙΘΥΜΕΙΤΕ ΝΑ ΛΑΜΒΑΝΕΤΕ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΜΕΣΩ SMS ΣΤΟ ΚΙΝΗΤΟ Ή ΜΕ E-MAIL, ΔΗΛΩΣΤΕ ΤΑ ΣΤΟ:

800 800 5000
(γραμμή χωρίς χρέωση)

210 579 8500
(από κινητό)

www.ethniko.gr
(μέσω internet)

ΕΘΝΙΚΟ ΛΑΧΕΙΟ

ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΛΑΧΕΙΟ ΠΡΟΣΦΕΡΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΑΧΕΙΑ Α.Ε.-ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΟΠΑΠ.



18+

| ΑΡΜΟΔΙΟΣ ΡΥΘΜΙΣΤΗΣ ΕΕΕΠ | ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΕΘΙΣΜΟΥ & ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ |
ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΗΘΕΙΑΣ ΚΕΘΕΑ: 1114 | ΠΑΙΞΕ ΥΠΕΥΘΥΝΑ

ΜΕΛΙΝΑ ΤΡΑΥΛΟΥ

«Η ναυτιλία των Ελλήνων ηγείται με πίστη και τιμή στη ναυτοσύνη μας»

Η Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων
Εφοπλιστών γράφει στην Athens Voice

με με τους νέους συσχετισμούς και να τους διαχειριστούμε ως ευκαιρίες και καταλύτες προόδου.

Η ελληνική ναυτιλία προχωρά έχοντας ως παρακαταθήκη μια πολυεπίπεδη κληρονομιά επιτυχιών και επιτευγμάτων σε ελληνικό και διεθνές επίπεδο. Πλέουμε στα ακαρτογράφητα νερά της νέας πραγματικότητας, έχοντας επίγνωση της κατάστασης. Λαμβάνουμε υπόψη τα χαρακτηριστικά της νέας αυτής εποχής κατέχοντας ως πυξίδα την τεχνογνωσία, τη σταθερότητα, την προσαρμοστικότητα μας, τη δύναμη και τη δυνατότητά μας να υπερβαίνουμε τα εμπόδια. Πλέουμε «πρόσω ολοταχώς» με σύνεση και προσήλωση στην αποστολή μας. Στόχος μας είναι η ναυτιλία να εξελίσσεται, αντιμετωπίζοντας αποτελεσματικά, με ρεαλιστικές και εφικτές λύσεις τις απαιτητικές προκλήσεις του αύριο. Μετατρέποντας τη συλλογική συνένωση δυνάμεων σε ατομική ευημερία των πολιτών του κόσμου.

Επιδίωξή μας είναι «επιχειρείν» και «ευ-ζην» να συνυπάρχουν αρμονικά. Σε αυτό το πλαίσιο, στέκομαι με ιδιαίτερη υπερηφάνεια, στη δική μας σταθερά ως Ναυτιλία των Ελλήνων στο συλλογικό μας καθήκον και ως διαχρονικός, ισχυρός, κοινωνικός εταίρος της πατρίδας μας.

Θεσπίσαμε το μεγαλύτερο ετήσιο Πρόγραμμα Υποτροφιών στην ιστορία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών με 100 υποτροφίες, καθώς και την υποτροφία «Αριστεία» για τον/την

άριστο/άριστη των αρίστων. Συμβάλλουμε στην πραγματοποίηση των ακαδημαϊκών τους στόχων, αλλά και στη μορφωτική ενίσχυση νέων Ελληνίδων και Ελλήνων, στην ενίσχυση της αριστείας του ανθρώπινου κεφαλαίου της χώρας μας.

Επιπλέον, άμεσα και αποτελεσματικά, ανταποκριθήκαμε ως Ένωση στο εθνικό κάλεσμα της πατρίδας για την αποκατάσταση των ζημιών της θεομηνίας στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας. Είμαστε ο κλάδος που, πρώτος από όλους, με γρήγορα αντανακλαστικά και συντονισμένες ενέργειες, μέσα σε 10 ημέρες, συγκεντρώσαμε περισσότερα από 50 εκατομμύρια ευρώ για τους πληγέντες συνανθρώπους μας. Σε συνεργασία με την κυβέρνηση και τα συναρμόδια υπουργεία και φορείς, προχωράμε με πρώτη ομάδα έργων τη χρηματοδότηση της επισκευής του συνόλου των σχολικών μονάδων των πληγείσων περιοχών.

Η σύμπλευση και η συλλογική, ανθρωποκεντρική δυναμική είναι η κινητήριος δύναμή μας. Η ναυτιλία των Ελλήνων συνεχίζει να δημιουργεί, να εξελίσσεται, να επενδύει, να ηγείται, με πίστη και τιμή στη ναυτοσύνη μας και τη ναυτιλιακή μας παράδοση. Πάντα ποντοπόρος. Πάντα πρωτοπόρος. ●



Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΠΡΟΧΩΡΑ
ΕΧΟΝΤΑΣ ΩΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΜΙΑ ΠΟΛΥΕΠΙΠΕΔΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ
ΕΠΙΤΥΧΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΩΝ
ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ



Αλλάζουμε πολλά
για να στηρίζουμε
περισσότερα.



Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

Στατιστικά δεδομένα που αφορούν
τον ναυτιλιακό κόσμο σήμερα

Των ΧΑΡΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΥΛΟΥ, ΜΑΡΙΑΣ-ΙΩΑΝΝΑΣ ΣΙΓΑΛΟΥ



10



Η ΕΛΛΑΔΑ ΕΙΝΑΙ Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΩΡΑ, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να πρωταγωνιστούν στον διεθνή ναυτιλιακό στίβο και να ελέγχουν το 21% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου με 5.520 πλοία. Την ίδια στιγμή, όσον αφορά το θαλάσσιο εμπόριο, η συνολική χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου έχει αυξηθεί κατά 50%. Τα τελευταία χρόνια η ελληνική ναυτιλία έχει συνεισφέρει 148 δισ. ευρώ στην ελληνική οικονομία, ενώ αντιπροσωπεύει το 8% του ΑΕΠ, με στοιχεία του 2023. Η συνολική αξία του ελληνικού στόλου εκτιμάται περίπου στα 180 δισ. δολάρια. Επειδή, λοιπόν, οι αριθμοί μιλούν από μόνοι τους, συγκεντρώσαμε όλα τα στοιχεία που συνθέτουν την εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας σήμερα. Ας τα δούμε αναλυτικά.

Η ελληνόκτητη ναυτιλία αντιπροσωπεύει σε όρους dwt (χωρητικότητα νεκρού βάρους) το:

- **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.
- **1,46%** του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς υγραερίου (LPG).
- **8,92%** του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Παράλληλα, η χώρα μας κατέχει ηγετική θέση στις επενδύσεις που αφορούν την πράσινη μετάβαση χρησιμοποιώντας πιο περιβαλλοντικές μεθόδους, όπως νέα εναλλακτικά καύσιμα. Συγκεκριμένα, είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη ως προς το ποσοστό των πλοίων με δυνατότητα εναλλακτικών καυσίμων και διαθέτει τον μεγαλύτερο στόλο με πλοία που φέρουν SOx Scrubber ή αλλιώς πλυντρίδες SOx, δηλαδή σύστημα καθαρισμού καυσαερίων, όπως το διοξείδιο του άνθρακα.

- Το **41%** των ελληνόκτητων δεξαμενόπλοιων υπό παραγγελία φέρουν SOx Scrubber, με τον παγκόσμιο μέσο όρο να φτάνει το 31%.
- Το **31%** του ελληνόκτητου στόλου είναι εξοπλισμένο με συστήματα ενεργειακής απόδοσης, με μέσο όρο 25%.
- Το **6,2%** του ελληνόκτητου στόλου χρησιμοποιεί διπλά καύσιμα, LNG, με μέσο όρο 4,8%.

Την τελευταία δεκαετία η συνολική χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου, που αποτελείται από 5.543 πλοία, έχει

αυξηθεί κατά **53,5%**. Συγκεκριμένα, ο ελληνικός διαχειριστής στόλος αποτελείται από:

- **2.602** bulk carriers, δηλαδή το 48,2% του ελληνικού στόλου ή το 25,2% του παγκόσμιου τονάζ.
- **910** πετρελαιοφόρα, δηλαδή το 34,27% ή το 30,2%.
- **507** chemical & product tankers, δηλαδή το 4,30% ή το 14,9%.
- **147** LNG carriers, δηλαδή το 2,93% ή το 23,1%.
- **163** LPG carriers, δηλαδή το 0,97% ή το 13,2%.
- **504** containerships, δηλαδή το 6,35% ή το 8,6%.
- **71** vehicle carriers, δηλαδή το 0,26% ή το 8,6%.

Σε ό,τι αφορά την κατανομή του ελληνόκτητου στόλου, σχεδόν ένα στα δύο πλοία (48,2%) είναι bulk carrier, ενώ το ποσοστό των πετρελαιοφόρων διαμορφώνεται στο 34,27%. Τα containerships του ελληνόκτητου στόλου αντιστοιχούν στο 6,35%, ενώ για τα product/chemical tankers το αντίστοιχο ποσοστό ανέρχεται σε 4,3%.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, το ιδιοκτησιακό καθεστώς του στόλου (σε dwt, πλοία άνω των 1.000 gt):

- Ελλάδα, **60%**
- Γερμανία, **12%**
- Ιταλία, **7%**
- Δανία, **7%**
- Βέλγιο, **4%**
- Γαλλία, **3%**
- Ολλανδία, **2%**
- Λοιπές χώρες της Ε.Ε., **5%**

Η Ελλάδα βρίσκεται επίσης υψηλά στην κατάταξη με τα 10 παγκοσμίως κορυφαία λιμάνια για το έτος 2024. Η σειρά ορίζεται ως εξής:

- Αμβέρσα, Βέλγιο (100 εκ. τόνους/έτος)
- Αμβούργο, Γερμανία
- Βαλένθια, Ισπανία
- Πειραιάς, Ελλάδα
- Μασσαλία, Γαλλία
- Γένοβα, Ιταλία
- Λίβερπουλ, Ηνωμένο Βασίλειο
- Κοπεγχάγη, Δανία
- Λισαβόνα, Πορτογαλία

Σύμφωνα με το *Forbes*, μεταξύ των 10 πιο πλούσιων Ελλήνων για το 2024 βρίσκονται επτά εφοπλιστές:

- Μαρία Αγγελικούση **6,4** δισ. δολάρια (432η παγκοσμίως)
- Γιώργος Προκοπίου (και η οικογένειά του) **2,6** δισ. δολάρια (1.286ος παγκοσμίως)
- Κωνσταντίνος Μαρτίνος (και η οικογένειά του) **2,3** δισ. δολάρια (1.438ος παγκοσμίως)
- Σπύρος Λάτσης (και η οικογένειά του) **2,2** δισ. δολάρια
- Μαριάννα Λάτση (και η οικογένειά της) **1,8** δισ. δολάρια
- Ανδρέας Μαρτίνος (και η οικογένειά του) **1,8** δισ. δολάρια

κογένειά του) **1,8** δισ. δολάρια

- Αθανάσιος Μαρτίνος **1,5** δισ. δολάρια
- Η ετήσια έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών που δημοσιεύτηκε για το διάστημα 2023-2024, παρουσιάζει τη διεθνή, ευρωπαϊκή και εθνική διάσταση του έργου της ελληνικής ναυτιλίας.
- Με περισσότερα από **5.500** πλοία, οι Έλληνες εφοπλιστές έφτασαν να ελέγχουν το **20%** της παγκόσμιας χωρητικότητας, κάτι που καθιστά την Ελλάδα ως τη μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο.
 - Περισσότερο από το **60%** της ελεγχόμενης από την Ε.Ε. ναυτιλίας ανήκει σε ελληνικά συμφέροντα.
 - Η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους πιο φιλικούς περιβαλλοντικούς τρόπους μεταφοράς, με το χαμηλότερο κόστος για τους καταναλωτές. Ο ελληνόκτητος στόλος αυξάνεται και ανανεώνεται διαρκώς, είναι ενεργειακά αποδοτικός και εξοπλισμένος με περιβαλλοντικά συστήματα τελευταίας τεχνολογίας. Αποτελεί ήδη τον μεγαλύτερο στόλο με ικανότητα χρήσης εναλλακτικών καυσίμων στον κόσμο.

Σύμφωνα με την έρευνα «*The Leading Maritime Cities Of The World 2024 (LMC)*», μια έκδοση των Menon Economics και του vno-γνώμονα DNV, η Αθήνα βρίσκεται στη 2η θέση στην κατηγορία «Ναυτιλιακά Κέντρα», κυρίως γιατί είναι έδρα της μεγαλύτερης ναυτιλίας του κόσμου. Η έκθεση εξηγεί ότι χάνει την πρωτιά, καθώς εξυπηρετεί πρωτίστως τοπικές ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες και όχι διεθνείς. Ωστόσο, υστερεί στις λοιπές 4 κατηγορίες αξιολόγησης της κατάταξης:

- Κέντρα Ναυτιλιακών Οικονομικών και Δικαίου
- Ναυτιλιακή Τεχνολογία
- Λιμάνια και Logistics
- Ελκυστικότητα και Ανταγωνιστικότητα

Είναι εύλογο, καθώς ο Πειραιάς δεν αποτελεί μεγάλο κέντρο διακίνησης φορτίων (κατηγορία Λιμάνια και Logistics) και δεν υπάρχει μεγάλη ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών (κατηγορία Ναυτιλιακή Τεχνολογία). Την ίδια στιγμή, υστερεί και στο ευρύτερο επιχειρηματικό περιβάλλον (κατηγορία Ελκυστικότητα και Ανταγωνιστικότητα).

Έτσι, στην τελική πεντάδα των κυρίαρχων ναυτιλιακών κέντρων βρίσκονται οι:

- Σιγκαπούρη
- Ρότερνταμ
- Λονδίνο
- Σαγκάη
- Όσλο

Εκτός της πεντάδας, σε καλές θέσεις κατάταξης βρίσκονται οι:

Η ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΤΕΧΕΙ ΗΓΕΤΙΚΗ ΘΕΣΗ ΣΤΙΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΠΡΑΣΙΝΗ ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩΝΤΑΣ ΠΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΥΣ, ΟΠΩΣ ΝΕΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ

- Ντουμπάι
- Χονγκ Κονγκ
- Αθήνα
- Άμπου Ντάμπι
- Οσάκα
- Βανκούβερ
- Βαρκελώνη

Ενώ στην 50άδα εισήλθαν:

- Σετζέν, Κίνα (23η θέση)
- Μαδρίτη, Ισπανία (29η θέση)
- Γκντανσκ, Πολωνία (39η θέση)
- Τζέντα (43η θέση)
- Νάπολη (45η θέση)

Σύμφωνα με τους εμπειρογνώμονες, η Σιγκαπούρη θα αποτελεί την κορυφαία ναυτιλιακή πόλη του κόσμου για τα επόμενα 5 έτη, ενώ η Σαγκάη θα ανέβει στη δεύτερη θέση. Λαμβάνοντας υπόψη όλες τις κατηγορίες, η Αθήνα σήμερα βρίσκεται στην 35η θέση.

Όσον αφορά τις κρουαζιέρες, νέο ρεκόρ θα σημειώσει η Ελλάδα το 2024, καθώς 131 εκ των 421 ποταπόρων κρουαζιερόπλοιων παγκοσμίως θα πραγματοποιήσουν πλόες σε ελληνικά λιμάνια. Τα 92 μάλιστα από αυτά (ποσοστό 70%) θα πραγματοποιήσουν homeport ή μερικώς homeport σε ελληνικά λιμάνια, σύμφωνα με τη Μαρία Δηληγιάννη, διευθύντρια Ανατολικής Μεσογείου της Διεθνούς Ένωσης Εταιρειών Κρουαζιέρας (CLIA). Η οικονομική συνεισφορά της κρουαζιέρας αυξήθηκε από το 1 δισ. του 2019 στα 1,4 δισ. του 2022, εκ των οποίων τα άμεσα έσοδα ανέρχονταν στα 0,8 δισ. Το 2023 αποτέλεσε εξίσου «χρονιά ρεκόρ», αφού σημειώθηκαν περισσότερες από 5.230 αφίξεις κρουαζιερόπλοιων και 7.003.150 επιβατών – κάτι που μεταφράζεται ποσοστιαία σε αύξηση 9,41% προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων –, καθώς και αύξηση 51,26% του αριθμού των επιβατών έναντι του 2022. ●

«Η προσπάθεια για το GREEN SHIPPING συνεχίζεται»

Ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας γράφει στην Athens Voice

Του δρ. ΓΙΩΡΓΟΥ Δ. ΠΑΤΕΡΑ

Η «πράσινη ναυτιλία» θα έπρεπε να είναι οικουμενικός στόχος, ενταγμένος στην ευρύτερη προσπάθεια αντιμετώπισης της κλιματικής κρίσης. Η προσπάθεια αυτή απαιτεί σύγκλιση απόψεων, ορθολογισμό και ομοφωνία σε παγκόσμιο επίπεδο. Το κλίμα μάς αφορά όλους. Όσο ο αυξανόμενος πληθυσμός ενισχύει τις καταναλωτικές πρακτικές τόσο επιδεινώνεται το πρόβλημα. Ρύπανση δεν προκαλούν μόνο το αυτοκίνητο, το εργοστάσιο, η φάρμα, το πλοίο, αλλά και αυτός που αγοράζει αγαθά και υπηρεσίες περισσότερα από όσα χρειάζεται, μετακινείται άσκοπα επιβαρύνοντας το περιβάλλον, τρέφεται αλόγιστα χωρίς να συνειδητοποιεί το κλιματικό του αποτύπωμα. Κι είναι ο ίδιος ο οποίος μετά θα διαδηλώσει και θα ρίξει την ευθύνη στο εργοστάσιο, στο πλοίο... Η έλλειψη ατομικής περιβαλλοντικής συνείδησης είναι η γενεσιουργός αιτία της κρίσης.

Η απουσία κοινής καθολικής πορείας δυναμιτίζει την επίτευξη του στόχου. Περιφερειακά μέτρα όπως το EUETS (λες και η ατμόσφαιρα της Ε.Ε. δεν αποτελεί μέρος της όλης ατμόσφαιρας του πλανήτη), ο Δείκτης Έντασης Άνθρακα (CII) του IMO, η προώθηση επικίνδυνων ή/και ιδιαίτερα ρυπογόνων καυσίμων, τα εμπορικά συμφέροντα κατασκευαστών και παραγωγών

καυσίμων, των δικτύων διάθεσής τους, ακόμη και γεωστρατηγικοί παράγοντες προωθούν ό,τι τους συμφέρει με ιδιοτελή κριτήρια που, σε συνδυασμό με την υπερκατανάλωση, εμποδίζουν τη μετάβαση στην απανθρακοποίηση. Η ναυτιλία είναι έρμαιο των λανθασμένων πολιτικών, των αμφίβολων τεχνολογικών καινοτομιών και όσων προανέφερα. Δεν μπορεί από μόνη της να λύσει το πρόβλημα, όπως και κάθε άτομο εξαρτάται απ' ό,τι υπάρχει και δύναται να αποκτήσει ή να χρησιμοποιήσει. Παρ' όλα αυτά, όλο και περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες επιχειρούν με νέα καύσιμα και τεχνολογίες, ελπίζοντας ότι στην πορεία θα δικαιωθούν με τις επιλογές τους.

Όταν άρχισε να εντείνεται η ανησυχία για την απανθρακοποίηση της ναυτιλίας, που προκαλεί 2,7% των παγκόσμιων αέριων ρύπων διακινώντας το 90% του παγκόσμιου εμπορίου, στο Ναυτικό Επιμελητήριο προβληματισθήκαμε σχετικά με το μέλλον της ελληνικής ακτοπλοΐας – τον ομφάλιο λώρο μεταξύ της ηπειρωτικής και της νησιωτικής μας χώρας. Σε συνεργασία με εξειδικευμένα ιδρύματα αναλύσαμε τον κλάδο, τις προοπτικές του, τον εθνικό του ρόλο, τις τεχνολογίες, τα χαρακτηριστικά των πλοίων, τη διαδικασία ανανέωσης, τις χρηματοδοτικές πηγές, αλλά ενεργοποιήσαμε και

12

ΟΛΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΟΥΝ ΜΕ ΝΕΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ, ΕΛΠΙΖΟΝΤΑΣ ΟΤΙ ΣΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ ΘΑ ΔΙΚΑΙΩΘΟΥΝ ΜΕ ΤΙΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΤΟΥΣ



τους αρμόδιους φορείς της Ε.Ε. και συνεργασθήκαμε με τα αρμόδια Υπουργεία για τον σχεδιασμό του πλαισίου υλοποίησης. Ελπίζουμε ότι η προεργασία αυτή θα συμπέσει με την ολοκλήρωση των νέων τεχνολογιών και την εφικτότητα της εφαρμογής τους στην πράξη. Η αναβίωση του ναυπηγικού τομέα στη χώρα μας ελπίζουμε ότι θα επιτρέψει τη συμμετοχή του στο πρόγραμμα ανανέωσης των πλοίων της ακτοπλοΐας πορθμείων, μικρών και μεγάλων συμβατικών πλοίων. Πιστεύουμε παράλληλα ότι θα ωφεληθεί και ο κλάδος κατασκευής ναυτιλιακού μηχανολογικού εξοπλισμού και υλικών. Το Hellenic Maritime Cluster έχει διαγράψει αξιόλογη πορεία τα τελευταία χρόνια και στις νέες τεχνολογίες – λογισμικό, φωτισμός, διαχωριστήρες έρματος, αντλίες κ.λπ. Και πιστεύουμε ότι οι δικές μας επιχειρήσεις θα παράγουν συστήματα απανθρακοποίησης (CCS - carbon capture storage).

Η τεχνολογία αυτή φαίνεται να αποσπά σημαντικό ενδιαφέρον διότι δεν προϋποθέτει νέους κινητήρες ούτε αλλαγή καυσίμου, δικτύων κ.λπ., οπότε το κόστος προσαρμογής θα είναι σημαντικά χαμηλότερο. Ενθαρρυντική είναι και η μελλοντική χρήση των ασφαλών αντιδραστήρων Thoron 4ης γενεάς με moltensalt.

Η ναυτιλιακή κοινότητα νοιάζεται για το περιβάλλον και στο πλαίσιο των δυνατοτήτων της προσπαθεί να συμβάλει στην πράσινη μετάβαση. Ειδικότερα, η ελληνική ναυτιλία πρωτοπορεί με τις παραγγελίες πλοίων διπλού καυσίμου και την εφαρμογή νέων τεχνολογιών. Εξάλλου η μείωση των ρύπων συνιστά ποιοτικό παράγοντα στην πιστοποίηση ESG (Environment Sustainability Governance).

Και η προσπάθεια συνεχίζεται... ●



Navios Maritime Partners L.P.

An International Owner and Operator of Dry Cargo and Tanker Vessels

www.navios-mlp.com



ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ, Η ΠΟΡΕΙΑ ΜΕΣΑ ΣΤΟΝ ΧΡΟΝΟ

ΣΤΑ ΜΕΣΑ ΤΗΣ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ ΤΟΥ '60, το πρωτοποριακό όραμα για μια έκθεση που θα προωθήει την παγκόσμια σημασία της ελληνικής ναυτιλίας και του ελληνικού στόλου πήρε σάρκα και οστά με τη διενέργεια των πρώτων Ποσειδωνίων στο Ζάππειο. Έκτοτε άλλαξαν πολλά. Η έκθεση αναπτύχθηκε όλο και περισσότερο και, από τη δεκαετία του '70 και μετά, διοργανώνεται στον Επιβατικό Σταθμό του ΟΛΠ συμβάλλοντας στην καθιέρωση του Πειραιά ως ένα παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο. Αργότερα θα φιλοξενηθεί στους χώρους του πρώην Ανατολικού Αερολιμένα Αθηνών και την τελευταία δεκαετία στο Athens Metropolitan Expo.

Οι αριθμοί είναι ίσως ο ασφαλέστερος δείκτης για τη συναρπαστική πορεία των Ποσειδωνίων στον χρόνο. Από τους 80 εκθέτες 15 χωρών στα τέλη της δεκαετίας του '60, οι εκθέτες έφτασαν τους 800 από 50 διαφορετικές χώρες στα μέσα του '80 και πλέον το 2022 ο συνολικός αριθμός συμμετεχόντων –συμπεριλαμβανομένων εκθετών, επισκεπτών και εκπροσώπων του Τύπου– ξεπέρασε τα 40.000 άτομα. «Τα Ποσειδώνια διατηρούν επάξια τον τίτλο της σημαντικότερης διεθνούς ναυτιλιακής έκθεσης, χάρη στη μοναδική κληρονομιά και τη μακρόχρονη παράδοσή τους στη δημιουργία νέων επιχειρηματικών ευκαιριών» αναφέρει η διοργάνωση.

Οι εταιρείες που συμμετέχουν, όπως φαίνεται στη σελίδα των Ποσειδωνίων, αναπτύσσονται σε περισσότερες από 100 κατηγορίες, καλύπτοντας ακόμα και τις πιο εξειδικευμένες ανάγκες, ενώ την ατζέντα της έκθεσης συμπληρώνει ένα διευρυμένο πρόγραμμα συνεδρίων και σεμιναρίων. Τα τελευταία χρόνια έχουν προστεθεί στο πρόγραμμα και οι αγώνες *Posidonia Games*, τα έσοδα των οποίων ενισχύουν κοινωνικές δράσεις και χρηματοδοτούν εκπαιδευτικές δραστηριότητες. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της διοργάνωσης, περισσότερα από 10.000 άτομα ταξιδεύουν στην Ελλάδα κάθε δύο χρόνια για την έκθεση, που αποτελεί σταθερά μια σημαντική πηγή εσόδων για την ελληνική οικονομία. Εκτιμάται ότι τα Ποσειδώνια δημιουργούν έσοδα περίπου 80 εκατ. ευρώ για την Ελλάδα από δαπάνες για διαμονή, μεταφορές, εστίαση, διοργάνωση εταιρικών εκδηλώσεων, κατασκευή περιπτέρων κ.ά., αναδεικνύοντας τη σημασία του εκθεσιακού τουρισμού.

Από το «ταπεινό» ξεκίνημα στο Ζάππειο με τη συμμετοχή 80 εταιρειών από 5 χώρες, στη σημερινή διοργάνωση των 2.000 εκθετών και των 40.000 συμμετεχόντων



1965

• Η Διεθνής Ναυτιλιακή Έκθεση Ποσειδώνια ξεκίνησε όταν ο Θεόδωρος Βώκος, δημοσιογράφος και ιδρυτής της Ναυτιλιακής - Ναυτεργατικής, με τον φίλο του Richard (Dick) Stubbs, στέλεχος δημοσίων σχέσεων, αναγνώρισαν την ανάγκη να δημιουργηθεί στην Ελλάδα μια έκθεση για τη ναυτιλία. Τα Ποσειδώνια πραγματοποιήθηκαν για πρώτη φορά το 1969 στο Ζάππειο Μέγαρο, με τη συμμετοχή 80 εταιρειών από 15 χώρες, ενώ από το 1970 διοργανώνονται ανά διετία.



1976

• Τα Ποσειδώνια έφτασαν να φιλοξενούν 250 εταιρείες από 30 χώρες και μεταφέρθηκαν στον Πειραιά, στον επιβατικό Σταθμό του ΟΛΠ.



1978-2000

• Η Έκθεση συνέχισε να αναπτύσσεται όλο και περισσότερο. Στα μέσα της δεκαετίας του '80 οι εκθέτες έφτασαν τους 800, από 50 διαφορετικές χώρες, ενώ το 1990 οι εκθέτες ανήλθαν σε 1.200.



2006

• Τα Ποσειδώνια στεγάστηκαν στο Εκθεσιακό Κέντρο Ελληνικού. Το 2010 οι επισκέπτες έφτασαν τους 17.865 και οι εκθέτες τους 1.858 από 87 χώρες.



2012

• Τα Ποσειδώνια βρίσκουν νέα στέγη, στο Athens Metropolitan Expo και έκτοτε διοργανώνονται εκεί.



2022

• Μια δεκαετία μετά, η μεγαλύτερη ναυτιλιακή έκθεση στον κόσμο ξεπέρασε κάθε προηγούμενο ρεκόρ, φιλοξενώντας 1.964 εκθέτες από 88 χώρες και περίπου 29.000 επισκέπτες από 103 χώρες και επικράτειες.



2024

• Τα φετινά, 28α Ποσειδώνια θα πραγματοποιηθούν από τις 3 έως τις 7 Ιουνίου στους χώρους του Athens Metropolitan Expo.



Το φωτογραφικό υλικό που περιλαμβάνεται σε αυτό το timeline παραχωρήθηκε ευγενικά από τις Εκθέσεις Ποσειδώνια

ΠΟΣΕΙΔΟΝΙΑ 2024 TIMELINE



15

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΒΩΚΟΣ

«Τα Ποσειδώνια θεωρούνται δικαίως η πιο σημαντική ναυτιλιακή έκθεση στον κόσμο»

Ο Managing Director των Εκθέσεων Ποσειδώνια Α.Ε.
μιλάει για την ιστορία της διεθνούς ναυτιλιακής έκθεσης,
τους στόχους της, αλλά και τη φετινή ατζέντα της

Του ΔΙΟΝΥΣΗ ΝΟΤΑΡΑΚΗ

— **Είστε η τρίτη γενιά που βρίσκεται στο τιμόνι μιας διεθνούς διοργάνωσης που αποτελεί σημείο αναφοράς. Τι αφήσατε πίσω και τι νέο κληθήκατε να υιοθετήσετε στην πορεία ώστε τα Ποσειδώνια να παραμένουν επίκαιρα;**

Τα Ποσειδώνια ξεκίνησαν με ελληνική πρωτοβουλία το 1965, όταν ο Θεόδωρος Βώκος, δημοσιογράφος και ιδρυτής της Ναυτιλιακής-Ναυτεργατικής, μαζί με τον φίλο του Richard (Dick) Stubbs, στέλεχος δημοσίων σχέσεων, αναγνώρισαν την ανάγκη να δημιουργηθεί στην Ελλάδα μια έκθεση για τη ναυτιλία, η οποία θα προωθούσε τη δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας και τη σημασία του ελληνικού στόλου για τη βιομηχανία σε παγκόσμιο επίπεδο. Η έκθεση πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά το 1969 στο Ζάππειο Μέγαρο, με τη συμμετοχή 80 ναυπηγείων και ναυτιλιακών εταιρειών από 15 χώρες, ενώ από το 1970 διοργανώνεται κάθε δύο χρόνια, τον Ιούνιο.

Έκτοτε, τα Ποσειδώνια διατηρούν επάξια τον τίτλο της σημαντικότερης διεθνούς ναυτιλιακής έκθεσης, χάρη στη μοναδική κληρονομιά και τη μακρόχρονη παράδοσή τους στη δημιουργία νέων επιχειρηματικών ευκαιριών. Το 2022, η μεγαλύτερη ναυτιλιακή έκθεση στον κόσμο ξεπέρασε κάθε προηγούμενο ρεκόρ, φιλοξενώντας 1.964 εκθέτες από 88 χώρες και περίπου 29.000 επισκέπτες από 103 χώρες και επικράτειες, που κατέκλυσαν τον εκθεσιακό χώρο και τις συνεδριακές αίθουσες. Ο αριθμός των συνολικών συμμετεχόντων, συμπεριλαμβανομένων εκθετών, επισκεπτών και εκπροσώπων του Τύπου, ξεπέρασε τα 40.000 άτομα.

Η έκθεση αποτελεί πλατφόρμα ενημέρωσης και συζητήσεων για τις τελευταίες εξελίξεις και τάσεις στον χώρο της ναυτιλίας διεθνώς, καθώς στην ατζέντα της έχει προστεθεί ένα πλούσιο πρόγραμμα συνεδρίων και σεμιναρίων, που καλύπτει τις περισσότερες πτυχές θεμάτων τα οποία απασχολούν τον ναυτιλιακό κλάδο. Το πρόγραμμα των Ποσειδωνίων έχει επεκταθεί και πλέον διαρκεί 10 ημέρες, αφού τα τελευταία χρόνια έχουν προστεθεί και τα Posidonia Games – μια σειρά από αθλητικούς αγώνες για στελέχη της ναυτιλίας που παρέχουν επιπλέον ευκαιρίες δικτύωσης για τους χιλιάδες συμμετέχοντες της έκθεσης.

Όλα αυτά διαμορφώθηκαν στο πέρασμα του χρόνου με προσαρμογή στις ανάγκες του κλάδου, με σεβασμό στην παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα, αλλά και με διάθεση να παρουσιάσουμε καινοτομίες που μπορούν να προσελκύσουν έναν από τους πιο ισχυρούς κλάδους της παγκόσμιας οικονομίας. Αν σε αυτά προσθέσουμε και την πρωτοφανή για όλους εμπειρία της πανδημίας, μπορούμε να πούμε ότι τα τελευταία σχεδόν 60 χρόνια έχουμε μάθει στα Ποσειδώνια να ξεπερνάμε τις δυσκολίες, να αφήνουμε πίσω τα εμπόδια και να συνδυάζουμε αρμονικά καινοτομίες και σταθερές αξίες που κάνουν τη διοργάνωσή μας μοναδική.

Η εμπειρία της ομάδας μας στη διοργάνωση της Έκθεσης, η ώθηση από τα εντυπωσιακά μεγέθη του 2022 και η σταθερή δυναμική της ελληνικής ναυτιλίας, μπορούν να γίνουν η πυξίδα μας για ακόμα μεγαλύτερες επιτυχίες, φρέτος και τα επόμενα χρόνια.

— **Με τη διάδοση των εικονικών εκδηλώσεων και της ψηφιακής αλληλεπίδρασης γιατί προτιμάτε τη διοργάνωση μιας φυσικής έκθεσης μεγάλης κλίμακας; Το ψηφιακό και το φυσικό μπορούν να λειτουργήσουν συμπληρωματικά ή, μοιραία, η σχέση τους θα είναι πάντα ανταγωνιστική;**

Αναφέρθηκα προηγουμένως στην εμπειρία της πανδημίας και αυτό το παράδειγμα νομίζω ότι μπορεί να δώσει απάντηση στο ερώτημά σας. Κατά την περίοδο της πανδημίας, η ψηφιακή αλληλεπίδραση προκρίθηκε ως η μοναδική ασφαλής εναλλακτική στη φυσική παρουσία. Και παρ' ότι είναι βέβαιο ότι το ψηφιακό δεν μπορεί να υποκαταστήσει πλήρως το φυσικό, ειδικά στην περίπτωση τόσο μεγάλων εκδηλώσεων, είναι επίσης βέβαιο ότι εξακολουθεί να προσφέρει ευκαιρίες και να αίρει εμπόδια ακόμα και μετά την επιστροφή σε φυσικές εκδηλώσεις. Ωστόσο, η φυσική εκδήλωση παραμένει ο «βασιλιάς», τόσο χάρη στις ευκαιρίες δικτύωσης που προσφέρει όσο και χάρη στην προστιθέμενη αξία της στην οικονομία. Άλλωστε, τα Ποσειδώνια ανέκαθεν αποτελούσαν σημαντική πηγή εσόδων για την τουριστική βιομηχανία και άλλους συναφείς κλάδους της ελληνικής οικονομίας, αφού υπολογίζεται ότι πάνω από 10.000 άτομα ταξιδεύουν στη χώρα μας για την έκθεση κάθε δύο χρόνια. Επιπλέον, η διοργάνωση μιας έκθεσης τόσο μεγάλου βεληνεκού στην Αθήνα, συμβάλλει στη δημιουργία θετικής εικόνας της Ελλάδας στο εξωτερικό και προωθεί την πρωτεύουσα, αλλά και τη χώρα συνολικά, ως πιθανό προορισμό για σημαντικές διεθνείς εκδηλώσεις. Και βέβαια εκδηλώσεις όπως τα Posidonia Games, που ήδη ανέφερα, δεν θα μπορούσαν να πετύχουν το αποτέλεσμά τους αν δεν γίνονταν με φυσική παρουσία.

Όλα αυτά τα είδαμε ξεκάθαρα στη διοργάνωση του 2022, στο πάθος και τον ενθουσιασμό όσων συμμετείχαν στα Ποσειδώνια μετά τη διετή διακοπή εξαιτίας της πανδημίας. Επομένως, κρατάμε τα θετικά του ψηφιακού, τα εντάσσουμε στο φυσικό και προχωράμε.

— **Σε κάθε διοργάνωση η ατζέντα διαφοροποιείται. Πώς αποφασίζετε τις ανάγκες της ναυτιλιακής κοινότητας και πώς εξασφαλίζετε ότι τα Ποσειδώνια θα αποτελούν έναν χώρο δεκτικό για τις νέες τάσεις στο ναυτιλιακό γίγνεσθαι;**

Την ημέρα που τελειώνουν τα Ποσειδώνια, ξεκινάει η προετοιμασία για την επόμενη διοργάνωση.



Όταν μιλάμε για την παγκόσμια ναυτιλία που έχει τέτοια δύναμη και δυναμική, κάθε μέρα είναι τροφή για σκέψη και ιδέες, και φέρνει εξελίξεις που μπορεί να αλλάζουν τα δεδομένα. Έτσι, επί δύο χρόνια προετοιμαζόμαστε εντατικά, παρακολουθούμε τις εξελίξεις, μιλάμε με όλους τους φορείς και τους ηγέτες της ναυτιλιακής βιομηχανίας και διαμορφώνουμε από κοινού την κατάλληλη και επίκαιρη πλατφόρμα για να τεθούν επί τάπητος όλα τα ζωτικής σημασίας θέματα της ναυτιλίας. Η δυναμική του κλάδου τροφοδοτεί τη σταθερή δέσμευσή μας να είναι κάθε διοργάνωση των Ποσειδωνίων μια αξέχαστη συγκέντρωση όπου τα μέλη της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας δικτυώθηκαν, ενημερώθηκαν και αλληλεπείδρασαν με το βλέμμα στο αύριο. Τα Ποσειδώνια συνεργάζονται στενά με την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα και κοινός σκοπός μας είναι οι θέσεις της να ακούγονται και να συζητιούνται με τους διεθνείς φορείς που συμμετέχουν στα Ποσειδώνια.

— **Πριν από λίγες μέρες μιλήσατε για τον ρόλο της Τεχνητής Νοημοσύνης στη ναυτιλία. Ποιος θα είναι ο ρόλος των εταιρειών τεχνολογίας και καινοτομίας στη φετινή διοργάνωση;**

Η ζήτηση εκθεσιακού χώρου από εταιρείες προηγμένης τεχνολογίας και καινοτομίας που παρέχουν υπηρεσίες στη ναυτιλιακή βιομηχανία έχει αυξηθεί σημαντικά στα φετινά Ποσειδώνια. Και δεν θα μπορούσε να είναι αλλιώς, αφού μία διεξοδική μελέτη για το μελλοντικό τοπίο της Τεχνητής Νοημοσύνης στον ναυτιλιακό τομέα, με τίτλο «Out of the box», η οποία εκπονήθηκε από το Lloyd's Register και την εταιρεία συμβούλων ναυτιλιακής καινοτομίας Thetius, δείχνει ότι η αγορά συστημάτων AI και αυτονομίας σκαφών αναμένεται να αγγίξει σε συνολική αξία τα 5 δισ. δολάρια έως το 2028. Σύμφωνα με τη μελέτη, σήμερα υπάρχουν ήδη 276 ενεργές εταιρείες που τοποθετούνται στον τομέα της Τεχνητής Νοημοσύνης για τη ναυτιλία. Και η υιοθέτηση της Τεχνητής Νοημοσύνης δεν περιορίζεται μόνο στον κατασκευαστικό τομέα, αλλά αγκαλιάζεται γρήγορα και από τους τομείς των υπηρεσιών. Τα ποσοστά επένδυσης στο AI δεν αφήνουν καμία αμφιβολία ότι η Τεχνητή Νοημοσύνη γίνεται βασικός παράγοντας στην ψηφιοποίηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, προσφέροντας οφέλη όπως μειωμένο κόστος, λιγότερους κινδύνους, μειωμένες εκπομπές αερίων, βελτιωμένες προβλέψεις και ταχύτερες παραδόσεις μέσω βελτιστοποιημένων διαδρομών.

Καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία οδεύει προς την ψηφιακή ωριμότητα, η Τεχνητή Νοημοσύνη πρόκειται να διαδραματίσει ολοένα και πιο καθοριστικό ρόλο στη βελτιστοποίηση των λειτουργιών, τη διασφάλιση της ασφάλειας και την ώθηση του κλάδου προς ένα βιώσιμο και τεχνολογικά προηγμένο μέλλον. Τα Ποσειδώνια αποτελούν απόδειξη της συλλογικής αναγνώρισης των δυνατοτήτων

ΤΟ 2022 ΤΑ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ ΞΕΠΕΡΑΣΑΝ ΚΑΘΕ ΠΡΟΗΓΜΕΝΟ ΡΕΚΟΡ ΦΙΛΟΞΕΝΩΝΤΑΣ 1.964 ΕΚΘΕΤΕΣ ΑΠΟ 88 ΧΩΡΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΕΣ. Ο ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ ΞΕΠΕΡΑΣΕ ΤΑ 40.000 ΑΤΟΜΑ.



Times Square, Νέα Υόρκη. «Ο Nasdaq χαιρετίζει τα Ποσειδώνια 2024 και εύχεται σε όλους τους συμμετέχοντες καλή επιτυχία!» Το μήνυμα αναρτήθηκε στο Nasdaq billboard, την περιζήτητη ψηφιακή διαφημιστική πινακίδα και μία από τις μεγαλύτερες στον κόσμο. Ήνωσή και ως «Πύργος της Αγοράς NASDAQ», η πινακίδα έχει μέγεθος 930 τ.μ. και ύψος 36,5 μ.

της Τεχνητής Νοημοσύνης από τη βιομηχανία, σηματοδοτώντας την αυγή μιας νέας εποχής στη ναυτιλιακή καινοτομία.

— Τι διαφορετικό θα δούμε φέτος;

Η βασικότερη αλλαγή είναι ότι τα Ποσειδώνια είναι πλέον ένα γεγονός δύο εβδομάδων, καθώς οι «ποσειδωνιακές» εκδηλώσεις δεν περιορίζονται πλέον μόνο στην εβδομάδα της έκθεσης, αλλά ξεκινούν την προηγούμενη.

Καθώς τα Ποσειδώνια μεγαλώνουν, μία εβδομάδα για να συζητηθούν όλα τα θέματα απλώς δεν είναι αρκετή. Για τον λόγο αυτό, το συνεδριακό πρόγραμμα ξεκινά μία εβδομάδα νωρίτερα από την έκθεση, με το Συνέδριο Marine Insurance Greece, που θα επικεντρωθεί στο να φέρει μεσίτες, ασφαλιστές και άλλους ενδιαφερόμενους κοντά στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, για να συζητήσουν όλες τις πτυχές της ναυτικής ασφάλισης, η οποία πρέπει να προσαρμοστεί σε ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο γεωπολιτικό περιβάλλον. Αλλά και η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ξεκινά με δικές τις εκδηλώσεις την προηγούμενη εβδομάδα, όπως και πολλοί εκθέτες που οργανώνουν στοχευμένες εκδηλώσεις για την ελληνική αγορά.

Μια σημαντική νέα πτυχή των Ποσειδωνίων είναι οι οργανωμένες προσπάθειες προσέλκυσης νέων στη ναυτιλία, που γίνεται πλέον από πλειάδα φορέων – κρατικών και ιδιωτικών.

Τα Ποσειδώνια παραμένουν σταθερά προσηλωμένα στην προσέλκυση της νεότερης γενιάς στη ναυτιλιακή βιομηχανία, όπως φαίνεται από την έναρξη του διαδικτυακού μαθήματος Posidonia Masterclass in Shipping (www.PosidoniaMasterclass.com), που δίνει τη δυνατότητα σε κάποιον να εξοικειωθεί με τις ευκαιρίες που προσφέρει η ναυτιλία με έναν άμεσο και απλό τρόπο. Η συνεργασία με την πλατφόρμα YES Forum (Young Executives in Shipping), το Isalos.net και το Adopta Ship στοχεύει να μυήσει την επόμενη γενιά στον κλάδο, να παρουσιάσει ευκαιρίες καριέρας και να καλλιεργήσει το ενδιαφέρον τους για αυτόν τον δυναμικό τομέα.

— Τα τελευταία χρόνια έχει ανοίξει η συζήτηση για τη σχέση εκδηλώσεων και περιβάλλοντος. Πώς τοποθετούνται τα Ποσειδώνια απέναντι στα ζητήματα βιωσιμότητας;

Όπως σε όλα τα ζητήματα, έτσι και στη βιωσιμότητα είμαστε πρωτοπόροι. Τα 27α Ποσειδώνια, το 2022, ήταν όχι μόνο τα μεγαλύτερα αλλά και τα πλέον περιβαλλοντικά και κοινωνικά βιώσιμα στην ιστορία του θεσμού και έγιναν η πρώτη πιστοποιημένη Βιώσιμη Έκθεση στην Ελλάδα, λαμβάνοντας την πιστοποίηση ISO 20121. Η δέσμευση της Εκθέσεως Ποσειδώνια Α.Ε. να ενσωματώσει πτυχές βιωσιμότητας σε όλα τα στάδια σχεδιασμού και υλοποίησης των Ποσειδωνίων αποτυπώνεται στα στοιχεία του Event Sustainability

Report, τα οποία μεταξύ άλλων δείχνουν ότι στη διοργάνωση του 2022 καταγράφηκε:

- 11,25% μείωση στην κατανάλωση ρεύματος από τους εκθέτες
- 21,25% μείωση της συνολικής κατανάλωσης νερού
- 18,33% αύξηση επαναχρησιμοποιούμενων περιπτέρων σε σύγκριση με την έκθεση του 2018
- 55% των εκθετών εφάρμοσε πρακτικές βιωσιμότητας στη συμμετοχή του, κατόπιν σχετικών προτροπών και καθοδήγησης από τους διοργανωτές
- 90% μείωση εταιρικών εκτυπώσεων και ψηφιοποίηση όλου του προωθητικού υλικού.

Στην ίδια κατεύθυνση κινούμαστε και στη φετινή διοργάνωση και είμαστε υπερήφανοι που αυτές οι επιδόσεις δείχνουν τον δρόμο που χαράζει η εκθεσιακή βιομηχανία για το μέλλον: βιώσιμες εκδηλώσεις, με έμφαση στο περιβαλλοντικό και κοινωνικό αποτύπωμά τους, προς όφελος όλων.

— Μερικά από τα στοιχεία του 2022: συμμετείχαν 1.964 εταιρείες, αναπτύχθηκαν 24 εθνικά περίεργα και οι συμμετέχοντες ξεπέρασαν τις 40.000, προερχόμενοι από 103 χώρες. Φέτος τα ρεκόρ αυτά αναμένεται να σπάσουν. Υπάρχει όριο;

Τα ρεκόρ υπάρχουν για να σπάνε, αυτό το ξέρουμε καλά εμείς στα Ποσειδώνια. Γι' αυτό και επιλέγουμε να μη θέτουμε δεσμευτικά όρια, προς τα πάνω ή προς τα κάτω, παρά μόνο στη δέσμευσή μας να παράγουμε μια υψηλής ποιότητας, διεθνώς αναγνωρισμένη διοργάνωση. Είμαστε, όμως, αισιόδοξοι ότι τα φετινά μεγέθη θα ξεπεράσουν αυτά του 2022, με περισσότερους από 2.000 εκθέτες και 40.000 συμμετέχοντες. Η διαρκής εξέλιξη του κλάδου, αλλά και της Έκθεσης αντικατοπτρίζεται στους περίπου 45 νεοεισερχόμενους εκθέτες στα φετινά Ποσειδώνια, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν τόσο προϊόντα λογισμικού και εξοπλισμού όσο και κρατικούς φορείς από όλον τον κόσμο. Σε αυτήν την τάση συμβάλλει και η χρονική συγκυρία διεξαγωγής των φετινών Ποσειδωνίων, καθώς την περίοδο αυτή πρέπει να συζητηθούν πολλές παράμετροι που επηρεάζουν τη ναυτιλία και να αναληφθούν νέες πρωτοβουλίες.

Τα τελευταία δύο χρόνια υπήρξαν σημαντικές γεωπολιτικές προκλήσεις, με νέες κρίσεις να ξεσπούν σε όλον τον κόσμο και τη ναυτιλία να καλείται να προσαρμοστεί σε νέα δεδομένα και απαιτήσεις κάθε έξι μήνες. Οι πόλεμοι στην Ουκρανία και τη Γάζα, το προσωρινό κλείσιμο της διόδου της Ερυθράς Θάλασσας, οι περιορισμοί στη Διώρυγα του Παναμά και άλλες εξελίξεις, έχουν επηρεάσει τον σχεδιασμό και τη λειτουργία ολόκληρης της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Επιπρόσθετα σε όλα τα παραπάνω, οι νέοι κανονισμοί και η προσπάθεια του κλάδου να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις βιωσιμότητας, ήταν ο καταλύτης για τις τελευταίες εξελίξεις στον κλάδο.

Αυτή τη στιγμή το εκθεσιακό κέντρο θέτει τα όρια στην ανάπτυξη των Ποσειδωνίων, καθώς πλέον δεν έχει άλλους διαθέσιμους χώρους για να φιλοξενήσουμε περισσότερους εκθέτες. Ευελπιστούμε το 2026 να έχει ολοκληρωθεί το αναπτυξιακό του πρόγραμμα και να διαθέτει πλέον πρόσθετες αίθουσες που θα μας επιτρέψουν να προσθέσουμε νέες υπηρεσίες και εκθέτες.

— Τα Ποσειδώνια μετρούν περισσότερο από μισό αιώνα ζωής. Μπορείτε να αναριθμήσετε τις έως σήμερα μεγαλύτερες επιτυχίες τους; Ποια είναι η μεγαλύτερη δυσκολία που συναντήσατε;

Από το «ταπεινό» ξεκίνημά τους, πριν από σχεδόν 60 χρόνια, τα Ποσειδώνια έχουν εξελιχθεί εντυπωσιακά και σήμερα θεωρούνται δικαίως

η πιο σημαντική ναυτιλιακή έκθεση στον κόσμο. Αυτή η διαδρομή συνιστά από μόνη της μια πορεία επιτυχιών, καθώς σταδιακά, από την περιορισμένη – αν και φιλόδοξη για την εποχή – Έκθεση στο Ζάππειο (1969), τα Ποσειδώνια μεταφέρθηκαν στον επιβατικό Σταθμό του ΟΛΠ στον Πειραιά, συμβάλλοντας καθοριστικά στη διεθνή προβολή της πόλης ως παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο, και από εκεί (2006) στο Εκθεσιακό Κέντρο Ελληνικού, στον χώρο του πρώην Ανατολικού Αερολιμένα Αθηνών, για να φτάσουν στο Athens Metropolitan Expo (2012), όπου έως σήμερα καταρρίπτουν το ένα ρεκόρ μετά το άλλο, σε εκθέτες και επισκέπτες.

Οι επιτυχίες μας ήταν ταυτόχρονα και οι μεγαλύτερες δυσκολίες μας, καθώς κάθε αλλαγή εκθεσιακού κέντρου συνεπάγεται πρόσθετες προκλήσεις, αντίδραση από τους εκθέτες, νέες ανησυχίες για την επιτυχία και φυσικά επηρεάζει τη χημεία της έκθεσης. Αλλά μέχρι στιγμής κάθε αλλαγή εκθεσιακού κέντρου αποτέλεσε εφιαλτήριο για μεγέθυνση της έκθεσης, συνεπώς κάθε εμπόδιο για καλό.

Μεγάλη δυσκολία αποτέλεσε και η πανδημία, όπως προανέφερα, καθώς απείλησε την επιβίωση όχι μόνο των Ποσειδωνίων, αλλά του συνόλου του εκθεσιακού κλάδου. Αλλά η ολική επαναφορά του κλάδου ανέδειξε τη σημασία που έχουν οι διαπροσωπικές σχέσεις στο επιχειρείν, ενώ η άμεση επαφή μεταξύ των συμμετεχόντων είναι αυτή που επιτρέπει στη ναυτιλία να συνεχίσει να βασίζεται στην ιστορική αρχή «my word is my bond». Η εμπιστοσύνη που δημιουργείται από την προσωπική επαφή και γνωριμία των συμμετεχόντων αποτελεί τη βάση για την ομαλή λειτουργία του κλάδου.

— Τελικά τι κρατάει την ελληνική ναυτιλία στην κορυφή;

Ανθεκτικότητα και προσαρμοστικότητα. Και εξηγούμε: Η ελληνική ναυτιλία έχει ιδιαίτερη βαρύτητα τόσο για την ελληνική οικονομία (συνεισφέρει το 7%-8% του ΑΕΠ και δημιουργεί πάνω από 100.000 θέσεις εργασίας) όσο και για την παγκόσμια οικονομία. Τα ελληνόκτητα πλοία αποτελούν το 20% του παγκόσμιου στόλου και το 60% του ευρωπαϊκού στόλου. Άρα από όλα τα αγαθά που έρχονται στην Ευρώπη, πάνω από τα μισά μεταφέρονται με ελληνικά πλοία.

Τα προηγούμενα δύσκολα χρόνια, τόσο εξαιτίας της πανδημίας όσο και των συνεχών γεωπολιτικών αναταράξεων, αναδείχθηκε περισσότερο η σημασία της ελληνικής ναυτιλίας για το παγκόσμιο στερέωμα. Τόσο σε επίπεδο αξιοπιστίας –όταν στις πιο αντίξοες συνθήκες λειτουργήσε κανονικά και επιτέλεσε το έργο της– όσο και σε επίπεδο ανεξαρτησίας. Ο ελληνικός στόλος παραμένει πάντα ένας από τους πρώτους στόλους, καθώς είναι ανεξάρτητος και έτοιμος να συνεργαστεί με όλες τις χώρες, ανά πάσα στιγμή, και να συνεχίσει να επιτελεί το έργο του.

Αξίζει να σταθούμε στο προφίλ του ελληνικού στόλου: Παλαιότερα θεωρούνταν ο μεγαλύτερος, πλέον δεν είναι μόνο ο μεγαλύτερος, αλλά και ο πιο σύγχρονος και πιο κατάλληλος εξοπλισμένος. Βρισκόμαστε στη διαδικασία υιοθέτησης νέων τεχνολογιών, τόσο για την καλύτερη λειτουργία των πλοίων όσο και για τη μεγαλύτερη προστασία του περιβάλλοντος.

Και βέβαια οι οικογενειακοί δεσμοί και το γεγονός ότι η γνώση και το μεράκι του κλάδου μεταφέρονται από γενιά σε γενιά, με αποτέλεσμα να υπάρχει συνέχεια, τόσο στις ναυτιλιακές εταιρείες όσο και στις παραναυτιλιακές επιχειρήσεις. Βλέπουμε ακόμα και σήμερα να ανοίγουν συνεχώς καινούργιες ναυτιλιακές εταιρείες, γεγονός που μας γεμίζει αισιοδοξία για το μέλλον. ●

Η ATHENS VOICE ΤΑΞΙΔΕΥΕΙ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΜΗΛΟΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ 191 ναυτικά μίλια σε Αιγαίο και Κρητικό Πέλαγος

ΕΝΑ ΝΕΟΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ, Η ΜΗΛΟΣ,
ΕΧΕΙ ΠΡΟΣΤΕΘΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟ
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΦΕΡΝΟΝΤΑΣ ΤΟ ΝΗΣΙ ΑΚΟΜΑ ΠΙΟ ΚΟΝΤΑ
ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΖΟΝΤΑΣ ΤΟ ΣΕ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ
ΚΟΜΒΟ ΤΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

ΑΠΟΣΤΟΛΗ: ΔΙΟΝΥΣΗΣ ΝΟΤΑΡΑΚΗΣ
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: ΜΙΧΑΗΛ ΑΝΔΡΟΥΛΙΔΑΚΗΣ





19





Πέμπτη βράδυ στο λιμάνι του Πειραιά. Πύλη Ε2. Η κίνηση γύρω από το μεγάλο πλοίο πυκνώνει. Οι ιταλικές και τα αυτοκίνητα περνούν από τους κεντρικούς καταπέλτες και κατευθύνονται στα γκαράζ του, ενώ από τον μικρότερο καταπέλτη επιβιβάζονται οι επιβάτες που με τις κυλιόμενες σκάλες ανεβαίνουν στα ανώτερα καταστρώματα. Στη γέφυρα του καραβιού, εκεί από όπου δίνονται όλες οι εντολές, τα φώτα σβήνουν. Αλλιώς τα μεγάλα τζάμια της θα γίνουν καθρέφτες. Οι αξιωματικοί βρίσκονται στις θέσεις τους με τα VHF ανά χείρας, οι ναύτες στην πρύμνη και στην πλώρη, ο τιμονιέρης στο πόστο του. Τα αντανάκλαστα οξυμένα. Η εγρήγορση πριν τον απόπλου. Από τη δεξιά βαρδιόλα ο πλοίαρχος δίνει εντολές. Οι κάβοι λύνουν. Μέσα σε λίγα λεπτά, το ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ θα περάσει τα φανάρια της μπουκάς και θα βγει στον Σαρωνικό με πορεία 170°. Το ταξίδι για Μήλο και Ηράκλειο έχει ξεκινήσει.

Ένας πρίγκιπας στα φουγάρα

Το δρομολόγιο από τον Πειραιά προς το Ηράκλειο της Κρήτης αποτελεί ένα από τα πλέον παραδοσιακά της ελληνικής ακτοπλοΐας. Στη γραμμή αυτή δρομολόγησαν το πρώτο τους καράβι οι Μινωικές Γραμμές το 1974. Ήταν το θυρλικό ΜΙΝΩΣ ένα τάνκερ που μετασκευάστηκε σε επιβατηγό-οχηματογωγό. Ο «Πρίγκιπας των Κρίνων», η συμβολική τοιχογραφία που ανακαλύφθηκε στο παλάτι της Κνωσού και σήμερα εκτίθεται στο Αρχαιολογικό Μουσείο Ηρακλείου, έγινε το σινιάλο της εταιρείας, κόσμησε το φουγάρο του πρώτου καραβιού και πλέον αποτελεί σήμα κατατεθέν όλων των πλοίων του στόλου. Ο οποίος, λίγο μετά την απόκτηση του ΜΙΝΩΣ, αρχίζει να μεγαλώνει καθώς η κρητική εταιρεία αποκτά μια σειρά επιβατηγών-οχηματογωγών

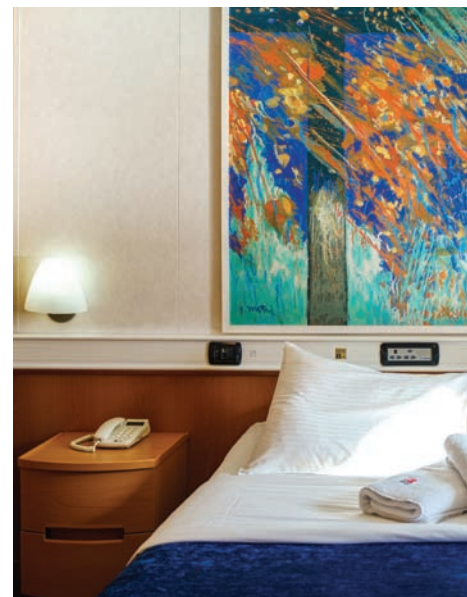
από τη δευτερογενή αγορά της Ευρώπης, της Σκανδιναβίας και της Ιαπωνίας. Πολλά από τα μέλη των πληρωμάτων σήμερα, ανάμεσά τους και ο πλοίαρχος του ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ, Μανώλης Γιακουμάκης, ξεκίνησαν την καριέρα τους από τα πλοία αυτά και τα θυμούνται με συγκίνηση. Η εταιρεία επεκτείνεται και σε άλλες γραμμές, ανοίγεται στην Αδριατική και στο Αιγαίο. Από τα μέσα της δεκαετίας του '90 έως το 2010 παραγγέλλει μια σειρά νεότευκτων πλοίων και εξαγοράζεται από τον ιταλικό κολοσσό Γκριμάλντι, που σήμερα διαχειρίζεται 140 πλοία και 25 λιμάνια. Δύο από τα νεότευκτα πλοία εκείνης της περιόδου, τα ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ και ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΑΣ, εξυπηρετούν σήμερα τη γραμμή Πειραιάς - Μήλος - Ηράκλειο.

Εν πλω στο Αιγαίο

Μετά τον Σαρωνικό η πορεία αλλάζει στις 149°. Οι άνεμοι πνέουν σχεδόν μέτριοι, έντασης τεσσάρων μποφόρ και το ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ ταξιδεύει το Αιγαίο με ταχύτητα 22.5 κόμβων. Στα εξωτερικά καταστρώματα και κάτω από το φουγάρο οι επιβάτες απολαμβάνουν την καλοκαιρινή νύχτα. Είναι Μάιος, μα θα μπορούσε και μέσα Ιουνίου. Στα εσωτερικά καταστρώματα τα πράγματα είναι πιο ζωντανά. Οι επιβάτες διαβάζουν, μιλούν, σκρολάρουν, βλέπουν τηλεόραση, παίζουν παιχνίδια, επισκέπτονται τα καταστήματα με αναμνηστικά, δώρα, αρώματα, ρούχα, ρολόγια – ένα σωστό εμπορικό κέντρο αναπτύσσεται στο πλοίο. Κάποιοι έχουν οδηγηθεί από τους θαλαμηπόλους στις καμπίνες τους, κάποιοι άλλοι βρήκαν τη θέση τους στα σαλόνια, κάποιοι ξεκουράζονται στα αναπαυτικά δερμάτινα VIP καθίσματα με τις θρόνες και τα υποπόδια. Και σχεδόν όλοι, επισκέπτονται, ή έστω μπαίνουν στον πειρασμό να επισκεφθούν,



τα εστιατόρια του πλοίου, self service και à la carte. Η διατροφή αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι κάθε κουλούρας και ένα γεύμα είναι ίσως το ομορφότερο μέσο για να μυηθεί κανείς σε μια νέα τοποθεσία. Στο à la carte εστιατόριο του ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ η κρητική γαστρονομία συστήνεται στους επιβάτες με τον καλύτερο τρόπο μέσω ενός



μενού δώδεκα πιάτων με πρώτες ύλες από τους παραγωγούς του νησιού. Το μενού υπογράφει η μαγείρισσα Νεκταρία Κοκκινάκη, ενώ πιστοποιήθηκε με το σήμα ποιότητας «Κρητική Κουζίνα» της Περιφέρειας Κρήτης. Ακριβώς τέσσερις ώρες μετά τον απόπλου, το καράβι προσεγγίζει ένα από τα μεγαλύτερα φυσικά λιμάνια της Μεσογείου, τον Αδάμαντα. Χρειάστηκαν μόλις 12 λεπτά για να δέσει και να αποβιβάσει οχήματα και επιβάτες.

Προσεγγίζοντας τη Μήλο 365 ημέρες τον χρόνο

Η Μήλος αποτελεί μια νεότερη προσθήκη στο δρομολόγιο Πειραιάς - Ηράκλειο. Τα τελευταία χρόνια τα πλοία των Μινωικών Γραμμών προσεγγίζουν το νησί τα καλοκαίρια, πλέον όμως το εξυπηρετούν 365 μέ-

ρες τον χρόνο. Σύμφωνα με τον δήμαρχο Μήλου, Μανώλη Μικέλη, το γεγονός αυτό έχει αναβαθμίσει τη Μήλο σε ακτοπολικό κόμβο. Πέραν του ότι το νησί προσφέρεται ευκολότερα για αποδράσεις λίγων ημερών, οι επισκέπτες του από το εξωτερικό έχουν μια ακόμα επιλογή: να προσγειώνονται στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου και στη συνέχεια να επιβιβάζονται στο πλοίο για τη Μήλο. Όμως και για τους κατοίκους του το δρομολόγιο αυτό είναι μια μεγάλη διευκόλυνση. Με τα πλοία των Μινωικών Γραμμών, που για χρόνια μετέφεραν τους γιατρούς του Πανεπιστημιακού Γενικού Νοσοκομείου Ηρακλείου στο νησί των Δυτικών Κυκλάδων, οι κάτοικοι της Μήλου μπορούν να πραγματοποιήσουν μονοήμερα ταξίδια στην Αθήνα και να διεκπεραιώσουν τις υποθέσεις τους. Τα ιατρικά περιστατικά εξυπηρετούνται επίσης από τα πλοία αυτά. Ο χρόνος της διακομιδής στον Πειραιά ανέρχεται πλέον σε τέσσερις ώρες, τόσος όσος χρειάζεται για τη διακομιδή στο μεγαλύτερο νοσοκομείο των Κυκλάδων, αυτό της Σύρου. «Από την ίδρυσή μας (σ.σ. οι Μινωικές Γραμμές δημιουργήθηκαν ως εταιρεία λαϊκής βάσης), μας έχει ανατεθεί να είμαστε πολύ κοντά στις κοινωνίες και στις ανάγκες τους, ιδιαίτερα εκείνες που χρήζουν μεγαλύτερης βοήθειας» υπογραμμίζει ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας, Λουκάς Σιγάλας.

Πορεία για Ηράκλειο

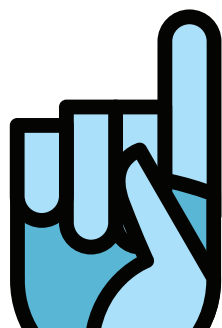
Σε λιγότερο από 15 λεπτά το ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ έχει ολοκληρώσει τη φόρτωση των επιβατών και τον οχημάτων από το λιμάνι της Μήλου και ετοιμάζεται για την αναχώρηση. Ως ώρα αναχώρησης θα γραφτεί



στο ημερολόγιο γέφυρας «01.36». Το πλοίο με την ευκολία που του παρέχουν οι δυνατές μηχανές του και τις αυξημένες ικανότητες ελιγμών χάρη στα προπελάκια στην πλώρη και στην πρύμνη, αφήνει εύκολα πίσω του τον Αδάμαντα. Θα περάσει ανάμεσα από τη Μήλο και την Αντίμνηλο και κάπου κοντά στο Παξιμάδι, την ακατοίκητη νησίδα που βρίσκεται Νοτιοδυτικά της Μήλου, θα βάλει πορεία 150° για Ηράκλειο. Οι άνεμοι πνέουν Ανατολικοί - Βορειοανατολικοί έντασης 5 μποφόρ. Έχει πια ξημερώσει όταν στον ορίζοντα διακρίνεται η Δία - η νησίδα βόρεια του Ηρακλείου. Η σιλουέτα του πλοίου φαίνεται από την πόλη που σιγά σιγά ξυπνάει. Στις 06.54, το ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ θα δέσει στο λιμάνι του Ηρακλείου. Άλλο ένα δρομολόγιο 191 ναυτικών μιλίων σε Αιγαίο και Κρητικό Πέλαγος ολοκληρώθηκε με επιτυχία.

Δύο νέα πλοία στη γραμμή Πειραιάς - Μήλος - Ηράκλειο

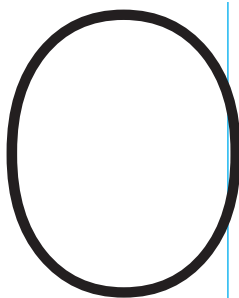
Στη ναυπήγηση νέων πλοίων για το δρομολόγιο Πειραιάς - Μήλος - Ηράκλειο αναμένεται να περάσουν το επόμενο χρονικό διάστημα οι Μινωικές Γραμμές. Μπορεί τα πλοία που εξυπηρετούν σήμερα τη γραμμή να βρίσκονται σε υποδειγματική κατάσταση και να είναι εναρμονισμένα με τα πλέον σύγχρονα πρότυπα - η εταιρεία άλλωστε επένδυσε μεγάλο ποσό για την προσθήκη scrubbers στα πλοία, ενός συστήματος που αφαιρεί σωματίδια και αέρια από τα καυσαέρια -, ωστόσο ο εκσυγχρονισμός δεν θα σταματήσει εκεί. «Στο πλαίσιο της ανάπτυξής μας θα παραγγείλουμε δύο νεότευκτα πλοία που θα δρομολογηθούν στη γραμμή όταν θα ολοκληρωθεί η ναυπήγησή τους» αναφέρει ο διευθύνων σύμβουλος των Μινωικών Γραμμών, Λουκάς Σιγάλας. Τα νέα πλοία θα αντικαταστήσουν τα υπάρχοντα. «Θα έχουν τη δυνατότητα χρήσης εναλλακτικών καυσίμων, ενώ σε σχέση με τα πλοία που βρίσκονται σήμερα στη γραμμή, θα μπορούν να μεταφέρουν περισσότερους επιβάτες σε περισσότερες καμπίνες, όπως επίσης και περισσότερα οχήματα». Πέρα από αυτό όμως πρέπει να θεωρείται σίγουρη αναβάθμιση της ταξιδιωτικής εμπειρίας καθώς στα νέα πλοία, που όπως όλα δείχνουν θα πάρουν τα ονόματα των προκατόχων τους, τα όρια ανάμεσα στην ακτοπλοία και την κρουαζιέρα θα είναι δυσδιάκριτα. «Η Μήλος εντάσσεται στον σχεδιασμό μας για το μέλλον», ξεκαθαρίζει ο κ. Σιγάλας προσθέτοντας πως η προσπάθεια για την καθιέρωση του δρομολογίου θα συνεχιστεί και όταν οι Μινωικές Γραμμές παραλάβουν τα δύο νεότευκτα. «Ένα μεγαλύτερο πλοίο θα βοηθήσει στην ανάπτυξη τόσο της Μήλου όσο και της Κρήτης, καθώς θα προσφέρει αναβαθμισμένες υπηρεσίες όχι μόνο στους κατοίκους, αλλά και στους επισκέπτες». Προς το παρόν δεν έχει γνωστοποιηθεί πού θα ναυπηγηθούν οι νέες μονάδες.



Σρτ Μανώλης Γιακουμάκης

Πλοίαρχος όλης της Μεσογείου

Ο σρτ Μανώλης Γιακουμάκης είναι ο πλοίαρχος του ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ. Αποφοίτησε το 1988 από την ΑΕΝ Κρήτης και πρωτομπάρκαρε, 16 μήνες, στο πρώτο ΦΑΙΣΤΟΣ των Μινωικών Γραμμών. Ακολούθησε η θητεία στο ΠΝ και στη συνέχεια ταξίδεψε ως στα κρουαζιερόπλοια της Ηπειρωτικής. Μετά το κλείσιμο της Ηπειρωτικής ναυτολογήθηκε ως ανθυποπλοίαρχος σε πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που ταξίδευε στα λιμάνια της Β. Αφρικής. Επέστρεψε στις Μινωικές Γραμμές στα μέσα της δεκαετίας του '90 και παρέμεινε. «Η εταιρεία εξελισσόταν, είχε μέλλον» αναφέρει. Έχοντας θητεύσει δίπλα στην παλαιότερη γενιά πλοιάρχων, ανέλαβε το 2016 την πλοιαρχία του ΙΚΑΡΟΣ ΠΑΛΑΣ στις απαιτητικές γραμμές Ιταλίας - Ισπανίας - Μαρόκου, Ιταλίας - Ισπανίας και Ιταλίας - Τυνησίας. Το 2018 επέστρεψε στην Ελλάδα. «Ένας καλός πλοίαρχος είναι ένας καλός μάεστρος» μας λέει. Ο ίδιος προτρέπει τους νέους να μπουν στη θάλασσα «αρκεί να έχουν ξεκάθαρους στόχους» και δηλώνει αισιόδοξος. «Τα νέα παιδιά έχουν περισσότερα ερεθίσματα, είναι πιο καλλιεργημένα και παίζουν την τεχνολογία στα δάχτυλα». ●



ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (Σ.Ε.Ε.Ν.) με τις 23 εταιρείες επιβατηγού ναυτιλίας ως μέλη του, με πλοία μεταφορικής ικανότητας άνω των 82.000 επιβατών, συνολικής χωρητικότητας άνω των 737.000 κόρων (Κ.Ο.Χ.), και με απασχολούμενους κοντά στους 4.000 ναυτικούς, αποτελεί θεσμικό συνομιλητή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και της ελληνικής κυβέρνησης για όλα τα ζητήματα της επιβατηγού ναυτιλίας και στήριξης της νησιωτικότητας, με γνώμονα το συμφέρον της ελληνικής οικονομίας, την ανάδειξη της ελληνικής σημαίας και του Έλληνα ναυτικού.



Ως κοινωνικός εταίρος, ο Σύνδεσμός μας διαπραγματεύεται και υπογράφει για σειρά ετών στις τρεις κατηγορίες πλοίωντων επιβατηγών πλοίων τις ανάλογες Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας των πληρωμάτων, οι οποίες κυρώνονται από τον υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Στο σημείο αυτό, να επισημάνω τη συμβολή των πληρωμάτων μας στην αξιόπιστη εκτέλεση των δρομολογίων και τις εξαιρετικές υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό.

Στοιχεία όπως ότι η ελληνική ακτοπλοία:

- Αποτελεί το μοναδικό μέσο μεταφοράς για τη συντριπτική πλειοψηφία των νησιωτικών περιοχών της Ελλάδας, συνδέει 115 νησιά με την ηπειρωτική χώρα σε καθημερινή βάση, εκ των οποίων τα 89 εξυπηρετούνται αποκλειστικά και μόνο από τα ακτοπλοϊκά πλοία. Ο λιμένας του Πειραιά εξυπηρετεί πάνω από 100 προορισμούς νησιωτικών περιοχών.
- Εξυπηρετεί το 95% της κίνησης του ακτοπλοϊκού δικτύου μεταφορών, με δρομολογήσεις πλοίων, χωρίς καμία κρατική ενίσχυση, επιχορήγηση ή επιδοτήσεις, έναντι του υπόλοιπου 5% της κίνησης (44 «άγονα» νησιά) που εξυπηρετούνται με τη μίσθωση πλοίων, των οποίων η αποζημίωση μετά βίας καλύπτει το λειτουργικό κόστος.
- Οι μεταφορές μεταξύ των νησιών εκτελούνται μόνο με ακτοπλοϊκά πλοία.
- Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές στην Ελλάδα αποτελούν το 18% των ευρωπαϊκών θαλάσσιων ενδομεταφορών, ενώ ο πληθυσμός της μόλις το 2,2%.

Τα παραπάνω αναδεικνύουν τη συμβολή των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων στη νησιωτικότητα, τη συνοχή, τη γεωγραφική συνέχεια, τον τουρισμό και την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Σήμερα, και με ορίζοντα το 2030, η σημαντικότερη πρόκληση που αντιμετωπίζει η ελληνική ακτοπλοία στο πλαίσιο των νομοθετικών μέτρων και δράσεων της πράσινης μετάβασης είναι αυτή της ανανέωσης του στόλου. Ωστόσο, ακόμη δεν έχει ανοίξει κανένας κύκλος χρηματοδότησης στη χώρα μας.

Για την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου και την προσαρμογή στους νέους περιβαλλοντικούς κανονισμούς αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής, απαιτούνται νέες επενδύσεις. Οι οποίες, όμως, είναι αναγκαίο να συγχρηματοδοτηθούν μέσω προγραμμάτων και Ταμείων Ευρωπαϊκών ή/και κρατικών.

Σημειώνεται ότι ο ακτοπλοϊκός μας στόλος στηρίζεται μέχρι σήμερα στις επενδύσεις του ιδιωτικού

τομέα, οι οποίες εκτιμάται ότι τα αμέσως επόμενα 3-5 χρόνια θα ξεπεράσουν το 1 δις. ευρώ.

Για τη στήριξη της βιωσιμότητας και της ανταγωνιστικότητας των ακτοπλοϊκών μεταφορών απαιτείται καταρχάς η άμεση επιχορήγηση με ποσό ύψους τουλάχιστον 500 εκατ. ευρώ, από χρηματοδοτικούς μηχανισμούς με ευέλικτες και απλές διαδικασίες.

Η επαναδραστηριοποίηση των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων και των μεγάλης δυναμικότητας ναυπηγικών μονάδων, με την έναρξη υλοποίησης προγραμμάτων εκτέλεσης ιδιωτικών επενδύσεων περιβαλλοντικής αναβάθμισης των υφιστάμενων πλοίων ή κατασκευής νέων πλοίων κατάλληλων για την ακτοπλοία, αναδεικνύει την ιδιαίτερη προστιθέμενη αξία των μονάδων αυτών και των επενδύσεων του κλάδου μας στην ελληνική οικονομία.

Οι προτάσεις του Συνδέσμου μας για την εφαρμογή από την πολιτεία και την υλοποίηση δέσμης μέτρων στήριξης της πράσινης μετάβασης του ακτοπλοϊκού μας στόλου, της νησιωτικότητας και της απασχόλησης συνοψίζονται στις ακόλουθες θεματικές ενότητες:

- Χρηματοδότηση και επιχορήγηση των επενδύσεων απανθρακοποίησης του ακτοπλοϊκού στόλου.
- Οι επενδύσεις απανθρακοποίησης με στόχο τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και τη μείωση του αποτυπώματος του στόλου της επιβατηγού ναυτιλίας πρέπει να εστιάζονται κυρίως σε έργα ναυπήγησης νέων πλοίων ή σε επενδύσεις εκσυγχρονισμού των υφιστάμενων πλοίων με μηχανές χρήσης διπλού εναλλακτικού καυσίμου.

Να αναφέρουμε ενδεικτικές περιπτώσεις του τι συμβαίνει σε κάποιες χώρες της Ε.Ε.:

- Επιδoteίται η χρήση βιοκαυσίμων.
- Συγχρηματοδοτούνται επενδύσεις «Cold Ironing» υποδομών και εξοπλισμών ηλεκτροδότησης των εν λιμνισμένων πλοίων.
- Συγχρηματοδοτούνται επενδύσεις υβριδικών πλοίων ή ηλεκτροκίνητων ή μετατροπής μηχανών πρόωσης πλοίων για τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων.
- Σχετικά με την παραπάνω δράση να αναφέρω ότι πριν από έναν χρόνο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, για να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας (Green Deal), ενέκρινε αίτημα της Ιταλίας για κρατική επιχορήγηση προγράμματος βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων των πλοίων της ιταλικής ακτοπλοίας.

- Χρηματοδότηση και υλοποίηση των λιμενικών υποδομών στήριξης της πράσινης μετάβασης.
- Επένδυση των ακτοπλοϊκών εισπράξεων ως ανταποδοτικών, στη βελτίωση της λειτουργικότητας, της ασφάλειας, της υποδομής εναλλακτικών καυσίμων και ηλεκτροδότησης με πολιτική χρεώσεων επιβράβευσης της χρήσης.
- Προσέλκυση των νέων για στελέχωση των ακτοπλοϊκών πλοίων και ευρύτερα της Ναυτιλίας μας.

Η πορεία της προσέλκυσης νέων ναυτικών δεν ακολούθησε τη ραγδαία εξέλιξη του στόλου της ελληνικής ναυτιλιακής διαχείρισης. Η έλλειψη προσωπικού για τη στελέχωση των πλοίων της επιβατηγού ναυτιλίας αποτελεί μια αυξανόμενη πρόκληση προς αντιμετώπιση.

Ως εκ τούτου, για την αντιμετώπιση του ζητήματος απαιτούνται:

- Συντονισμός όλων και θέσεις εργασίας προσαρμοσμένες στις νέες τεχνολογίες της Ψηφιοποίησης - Πράσινης Μετάβασης.
- Η χάραξη μιας σύγχρονης στρατηγικής προσέλκυσης των νέων, προβολής των ευκαιριών σταδιοδρομίας του επαγγέλματος στον κλάδο, της επαγγελματικής καταξίωσης, της προσφοράς και της σημασίας του στην ανάπτυξη.

- Εφαρμογή δημοσιονομικών μέτρων ισότιμης αντιμετώπισης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου με πολιτικές ανάλογες των διεθνών και εσωτερικών γραμμών των

ΔΙΟΝΥΣΗΣ ΘΕΟΔΩΡΑΤΟΣ

«Κινητοποίηση όλων των διαθέσιμων πόρων για τη μετάβαση στην πράσινη επιβατηγό ναυτιλία»

Ο πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας γράφει στην Athens Voice

κρατών μελών της Ε.Ε.:

— Ένταξη στον συντελεστή 13% του ΦΠΑ του εισιτηρίου του επιβάτη και του μεταφερόμενου Ι.Χ. οχήματος. Στις αντίστοιχες ακτοπλοϊκές μεσογειακές μεταφορές, ο συντελεστής ΦΠΑ της Ιταλίας διαμορφώνεται στο 5%, στη Γαλλία και την Ισπανία στο 10%, ενώ στη Μάλτα στο 0%.

— Επιδότηση των εργοδοτικών εισφορών των ναυτολογημένων ναυτικών, των πλοίων με ελληνική σημαία και των ακτοπλοϊκών εταιρειών μέσω της παρακράτησης του φόρου μισθωτών υπηρεσιών.

● Επαναπροσδιορισμός των όρων και προϋποθέσεων, βάσει κριτηρίων πράσινης μετάβασης, της μίσθωσης των πλοίων (σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας) για την παροχή έργου ακτοπλοϊκής μεταφοράς εξυπηρέτησης των νησιών των «άγονων» γραμμών (γραμμές με εξαιρετικά χαμηλή επιβατική-εμπορική κίνηση) ή γραμμών αναπτυξιακού χαρακτήρα κατόπιν διαγωνιστικών διαδικασιών.

Η ουσιαστική μετάβαση στην Πράσινη Επιβατηγό Ναυτιλία χρειάζεται στήριξη και κινητοποίηση όλων των διαθέσιμων πόρων. Ο χρηματοπιστωτικός τομέας και οι λοιποί χρηματοδοτικοί μηχανισμοί πρέπει να δώσουν προτεραιότητα στη χρηματοδότηση επενδύσεων «Πράσινης Επιβατηγού Ναυτιλίας» σε έργα που θα αυξάνουν τις περιβαλλοντικές επιδόσεις, την ενεργειακή απόδοση και την ανανέωση των δρομολογημένων πλοίων της ελληνικής ακτοπλοΐας. ●

ΓΙΑ ΤΗΝ
ΑΝΑΝΕΩΣΗ
ΤΟΥ
ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΥ
ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΙ
ΤΗΝ ΠΡΟΣΑΡ-
ΜΟΓΗ ΣΤΟΥΣ
ΝΕΟΥΣ ΠΕΡΙ-
ΒΑΛΛΟΝΤΙ-
ΚΟΥΣ ΚΑΝΟΝΙ-
ΣΜΟΥΣ ΑΝΤΙ-
ΜΕΤΩΠΙΣΗΣ
ΤΗΣ ΚΛΙΜΑΤΙ-
ΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ,
ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ
ΝΕΕΣ
ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ



ΜΑΡΙΑ ΔΕΛΗΓΙΑΝΝΗ

«Η κρουαζιέρα είναι ο καλύτερος τρόπος να ανακαλύψεις τον κόσμο»

Η διευθύντρια Ανατολικής Μεσογείου της CLIA, της Διεθνούς Ένωσης εταιρειών κρουαζιέρας, μιλάει για την κρουαζιέρα, τα οφέλη του homeporting, τον βιώσιμο τουρισμό και το μέλλον του κλάδου

Του ΔΙΟΝΥΣΗ ΝΟΤΑΡΑΚΗ

Είναι ευρέως αποδεκτά τα οφέλη του homeporting για τις τοπικές οικονομίες. Η Ελλάδα μέχρι πρότινος υστερούσε. Πρόσφατα εταιρείες κρουαζιέρας δείχνουν προτίμηση στα ελληνικά λιμάνια. Πώς πραγματοποιήθηκε αυτή η στροφή και τι χρειάζεται να γίνει ακόμα; Ποια άλλα λιμάνια πληρούν τις προϋποθέσεις για homeporting πέρα από τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη;

Είναι αλήθεια ότι το homeporting κερδίζει έδαφος δυναμικά στην Ελλάδα, αλλά και η Ελλάδα αποκομίζει από αυτό και μπορεί να κερδίσει ακόμα περισσότερο στο μέλλον. Είναι χαρακτηριστικό ότι από τα 131 κρουαζιερόπλοια που αναμένεται να δραστηριοποιηθούν φέτος στη χώρα μας, με πάνω από 5.280 προσεγγίσεις, το 70% θα κάνει homeporting ή μερικό homeporting σε ελληνικά λιμάνια, συμβάλλοντας σημαντικά στην ελληνική οικονομία.

Τα έσοδα από τη διαμονή επιβατών πριν και μετά την κρουαζιέρα και από την αεροπορική τους μεταφορά, οι ανάγκες ανεφοδιασμού, συντήρησης και προμήθειας των πλοίων, αλλά και οι αλλαγές πληρωμάτων και οι δαπάνες που πραγματοποιούν είναι μερικά από τα πολλαπλά οικονομικά οφέλη του homeporting για τη χώρα. Επίσης, μέσω της επαναλειτουργίας των ελληνικών ναυπηγείων, δημιουργείται μια μεγάλη ευκαιρία για την ελληνική οικονομία, καθώς ήδη το 93% των κρουαζιερόπλοιων χτίζεται στην Ευρώπη. Τέλος, πρέπει να αναφέρουμε το έμμεσο οικονομικό αποτύπωμα της κρουαζιέρας. Η κρουαζιέρα αποτελεί εμπειρία «γευσιγνωσίας» πολλών προορισμών και, σύμφωνα με έρευνα της CLIA, 6 στους 10 τουρίστες επιστρέφουν σε αυτούς τους προορισμούς για τις διακοπές τους συμβάλλοντας στην ενίσχυση της οικονομίας.

Για την περαιτέρω ανάπτυξη του homeporting απαιτούνται πρόσθετες, στοχευμένες επενδύσεις σε επίπεδο λιμενικών υποδομών, ενώ εξίσου σημαντική είναι η κατάλληλη διαχείριση προκειμένου η ανάπτυξη της κρουαζιέρας να είναι βιώσιμη, με γνώμονα τις τοπικές κοινωνίες και με στόχο η εμπειρία του επιβάτη να είναι αντάξια των υψηλών προσδοκιών. Παράλληλα πρέπει να υπάρξει και η κατάλληλη οργάνωση και σε επίπεδο δήμων όπου οι υπεύθυνοι κάθε προορισμού πρέπει να αξιολογήσουν τις δυνατότητες και να διαμορφώσει πλάνο ανάπτυξης τουρισμού, και συγκεκριμένα κρουαζιέρας. Σε αυτές τις κατευθύνσεις, το πενταετές Σχέδιο Δράσης της CLIA για την Ελλάδα, το οποίο παρουσιάσαμε πέρυσι στην ελληνική κυβέρνηση, μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά ώστε τα οφέλη από την κρουαζιέρα να μεγιστοποιηθούν και να ξεκλειδώσουν οι δυνατότητες της χώρας για βιώσιμη ανάπτυξη.

Σύμφωνα με τα τελευταία μας οικονομικά στοιχεία που αφορούν το 2022, η οικονομική συνεισφορά της κρουαζιέρας ανήλθε σε 1,4 δισ. ευρώ ετησίως δημιουργώντας πάνω από 14.000 θέσεις εργασίας.

Στερεοτυπικά πιστεύουμε πως η κρουαζιέρα απευθύνεται σε άτομα μεγαλύτερων ηλικιών. Ωστόσο, σύμφωνα με στοιχεία της CLIA, είναι θελκτική και σε νεότερες γενιές αφού το 36% των επιβατών είναι κάτω των 40. Πώς εξηγείτε την τάση αυτή και πώς η κρουαζιέρα μπορεί να γίνει ακόμα πιο θελκτική στους νεότερους επιβάτες;

Η άποψη ότι η κρουαζιέρα απευθύνεται σε ταξιδιώτες μεγαλύτερων ηλικιών είναι πλέον παρωχημένη. Η κρουαζιέρα έχει αλλάξει τελείως προφίλ τα τελευταία χρόνια. Τα πλοία έχουν εκμοντερνιστεί προσφέροντας επιλογές διασκέδασης και ψυχαγωγίας αντάξιες με αυτές που μπορούν να βρουν στους πιο τουριστικές προορισμούς. Το κρουαζιερόπλοιο από μόνο του είναι ένας προορισμός! Πισίνες μεγάλων διαστάσεων, υδάτινα πάρκα και νεροτσουλήθρες, θαλάσσιο σκι, πισίνες με κύματα και άλλα αξιοθέατα, spa και fitness centers, clubs, bars και εστιατόρια, συμπεριλαμβανομένων ice-bars και snow rooms, κινηματογράφο και θέατρο, είναι μερικά από τα παραδείγματα για όλα τα γούστα.

Ο λόγος που η κρουαζιέρα θεωρείται ο καλύτερος τρόπος να ανακαλύψεις τον κόσμο είναι η δυνατότητα επίσκεψης πολλαπλών προορισμών και ότι η εμπειρία «αξίζει τα λεφτά της» (value for money).

Ο μέσος όρος ηλικίας του επιβάτη κρουαζιέρας σήμερα είναι 46 ετών! Τα στοιχεία της CLIA δείχνουν ότι οι Millennials και οι Gen X είναι οι πιο ενθουσιώδεις μελλοντικοί ταξιδιώτες κρουαζιέρας. Μάλιστα σε ό,τι αφορά την πρόθεση να επαναλάβουν ένα ταξίδι κρουαζιέρας, το 86% της γενιάς των Gen X και το 88% των Millennial δηλώνουν ότι θα ξανακάνουν κρουαζιέρα, ενώ αντίστοιχα ποσοστά των νεότερων ταξιδιωτών θα συνιστούσαν στην οικογένεια και τους φίλους τους να κάνουν διακοπές κρουαζιέρας. Τέλος, οι κρουαζιέρες εξερεύνησης (expedition cruises) είναι ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος τομέας του τουρισμού κρουαζιέρας παγκοσμίως, με αύξηση 71% στους επιβάτες που ταξίδεψαν σε τέτοια δρομολόγια από το 2019 έως το 2023. ➔

23



Ο ΛΟΓΟΣ ΠΟΥ Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΘΕΩΡΕΙΤΑΙ Ο ΚΑΛΥΤΕΡΟΣ ΤΡΟΠΟΣ ΝΑ ΑΝΑΚΑΛΥΨΕΙΣ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΕΙΝΑΙ Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΠΙΣΚΕΨΗΣ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΟΤΙ Η ΕΜΠΕΙΡΙΑ «ΑΞΙΖΕΙ ΤΑ ΛΕΦΤΑ ΤΗΣ»

Αντίστοιχα, το ενδιαφέρον για εναλλακτικούς προορισμούς ή για κρουαζιέρες πολυτελείας επίσης κερδίζει έδαφος και οι προτάσεις των εταιρειών προσελκύουν ταξιδιώτες που αναζητούν αυτές τις εμπειρίες.

Οι γενιές αυτές είναι, ωστόσο, και οι πιο ευαίσθητοποιημένες σε περιβαλλοντικά ζητήματα. Μετά τη Βενετία και το Άμστερνταμ απαγόρευσε τα κρουαζιερόπλοια στο λιμάνι της πόλης, ενώ εντείνεται η συζήτηση για τον υπερτουρισμό. Πώς ο βιώσιμος τουρισμός μπορεί να συμβαδίσει με την κρουαζιέρα;

Αρχικά να τονίσουμε ότι τα κρουαζιερόπλοια δεν έχουν απαγορευτεί στο λιμάνι του Άμστερνταμ. Η παραπάνω δήλωση αφορά τις θέσεις που εξέφρασαν μέλη του Τοπικού Συμβουλίου, χωρίς να έχει παρθεί τέτοια απόφαση. Επίσης, να σημειωθεί ότι από τους περισσότερους από 21 εκατομμύρια επισκέπτες που δέχεται το Άμστερνταμ κάθε χρόνο, περίπου το 1% φτάνει με κρουαζιερόπλοια.

Πιστεύουμε ακράδαντα ότι όλες οι τουριστικές πόλεις του κόσμου πρέπει να οργανώσουν τον τουρισμό τους με όρους αειφορίας για να προστατέψουν τη μοναδικότητά τους, και αυτό δεν μπορούν να το πετύχουν στοχεύοντας μόνο στην κρουαζιέρα. Απαιτείται η υιοθέτηση μιας ολιστικής προσέγγισης.

Η κρουαζιέρα αναγνωρίζεται πλέον ως μια από τις πιο υπεύθυνες και βιώσιμες μορφές τουρισμού. Αυτό δεν προέκυψε τυχαία, ούτε από τη μια στιγμή στην άλλη. Συστηματικά, η CLIA και οι εταιρείες μέλη της, με μεγάλο σεβασμό για τις κοινότητες που υποστηρίζουν τον τομέα της κρουαζιέρας, συνεργάζονται σε δρομολόγια, λιμενικές λειτουργίες και βελτιωμένες πρακτικές διαχείρισης προορισμών, ώστε να παρέχουν βιώσιμες, βέλτιστες εμπειρίες για τις κοινότητες και τους επισκέπτες. Στους δημοφιλείς προορισμούς αναγνωρίζουμε τη σημασία εισαγωγής συστημάτων berth management που βοηθούν στην οργάνωση των θέσεων κράτησης, με γνώμονα τις δυνατότητες του εκάστοτε λιμένα και προορισμού.

Όσον αφορά το περιβάλλον, η κρουαζιέρα είναι πρωτοπόρος στον κλάδο της ναυτιλίας επενδύοντας δισεκατομμύρια δολάρια για την πράσινη μετάβαση του κλάδου, τόσο σε τεχνολογίες πρόωσης μείωσης του αποτυπώματος άνθρακα των πλοίων και εναλλακτικά καύσιμα, όσο και σε προηγμένες περιβαλλοντικές τεχνολογίες εν πλω και στο ξενοδοχειακό κομμάτι του πλοίου για την αύξηση της ενεργειακής απόδοσης και

μείωσης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος. **Η οικονομία κλίμακας, αλλά και οι ενισχυμένες δυνατότητες των ναυπηγικών μονάδων, έχουν οδηγήσει στην κατασκευή πλοίων που η μεταφορική τους ικανότητα αγγίζει ακόμα και τους 7.600 επιβάτες – αριθμός αδιανόητος ακόμα και μια εικοσαετία πριν. Υπάρχει όριο στον γιγαντισμό των πλοίων;**

Το μέγεθος των πλοίων δεν είναι κριτήριο για την αποτελεσματικότητα στην κρουαζιέρα. Γι' αυτό ακριβώς ο κλάδος επικεντρώνεται περισσότερο στην ποιότητα και στο εύρος επιλογών παρά στο μέγεθος. Αν εξετάσουμε το προφίλ του παγκόσμιου στόλου, δεν βλέπουμε τα πλοία να μεγαλώνουν, αλλά διαπιστώνουμε ότι υπάρχει μια ποικιλία μεγεθών πλοίων που ταιριάζουν σε όλους τους τύπους διακοπών.

Είμαστε μια βιομηχανία που χωρίζεται σε τρεις κατηγορίες: περίπου το ένα τρίτο των πλοίων μας είναι έως 1.000 κλινών, άλλο ένα τρίτο είναι μεταξύ 1.000 και 3.000 κλινών και τα υπόλοιπα είναι πλοία άνω των 3.000 κλινών. Σήμερα μπορούμε να πούμε με σιγουριά ότι διαθέτουμε τον πιο σύγχρονο στόλο που έχει υπάρξει ποτέ.

Η κρουαζιέρα αποδεικνύεται μια δραστηριότητα ιδιαίτερα ευάλωτη απέναντι στην πολιτική αστάθεια. Ανησυχείτε ότι οι συρράξεις στην ευρύτερη περιοχή της Μέσης Ανατολής θα μπορούσουν να προκαλέσουν ακυρώσεις ή επανασχεδιασμούς δρομολογίων; Πώς αναμένεται να επηρεαστούν οι ελληνικοί προορισμοί;

Φέτος στην Ελλάδα αναμένονται 5.280 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοίων, ενώ πέρσι σημειώθηκαν 5.230. Οπότε αναμένουμε αύξηση. Προς το παρόν, η Ελλάδα δεν έχει επηρεαστεί από την κρίση στη Μέση Ανατολή. Ωστόσο, όλες οι άλλες χώρες της Ανατολικής Μεσογείου έχουν επηρεαστεί σημαντικά παρά το ότι δεν διαφαίνεται σε πολλές από αυτές ουσιαστική απειλή για την ασφάλεια. Στην κρουαζιέρα, πέρα από την πραγματική γεωπολιτική κατάσταση, ιδιαίτερα μεγάλη σημασία έχει η αντίληψη του κόσμου για το πόσο ασφαλής είναι μια χώρα ή μια περιοχή.

Η γεωπολιτική σταθερότητα είναι σίγουρα βασικός γνώμονας για τον καθορισμό των δρομολογίων των εταιρειών κρουαζιέρας καθώς η ασφάλεια των επιβατών και του πληρώματος παραμένει η κορυφαία προτεραιότητα του κλάδου. Παρακολουθούμε καθημερινά τις εξελίξεις ενημερώνοντας τα μέλη μας και οι εταιρείες προσαρμόζονται αντίστοιχα. ●

Navigating Excellence

Η NAVARONE S.A. στην πρωτοπορία της ναυτιλιακής διαχείρισης



Κοιτώντας προς το μέλλον, η **Navarone S.A.** παραμένει σταθερή στη **δέσμευσή της για αριστεία, καινοτομία και βιωσιμότητα**

Έχοντας ως κληρονομιά ένα λαμπρό παρελθόν που ξεπερνάει τον μισό αιώνα, η **Navarone S.A.** χαράζει τη δική της πορεία ως μία από τις κορυφαίες εταιρείες διαχείρισης πλοίων και επάξια συμπεριλαμβάνεται στις παγκόσμιες ναυτιλιακές δυνάμεις. Σταθερά δεσμευμένη στην ποιότητα, τη βιωσιμότητα και τις ηθικές επιχειρηματικές πρακτικές και παρέχοντας κορυφαίες υπηρεσίες στους πελάτες της, έχει κερδίσει τη φήμη της πρωτοπόρου.

Μεταφορά εμπορευμάτων σε όλον τον κόσμο

Η Navarone S.A. διαχειρίζεται έναν στόλο 27 πλοίων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου που διακινούν απρόσκοπτα φορτία στα λιμάνια όλων των ηπείρων. Παράλληλα, ειδικεύεται στο **ice navigation** μεταφέροντας εμπορεύματα στις Μεγάλες Λίμνες και στον ποταμό του Αγίου Λαυρεντίου της Βόρειας Αμερικής, χωρίς όμως να περιορίζεται εκεί. Άλλωστε το μεγαλύτερο μέρος του στόλου της είναι **ice - class built**.

Ο στόλος της Navarone S.A. είναι πλήρως εφοδιασμένος με όλα τα εξειδικευμένα συστήματα και τον εξοπλισμό, ενώ τα πληρώματά της διαθέτουν τις γνώσεις ώστε να εκτελούν με επιτυχία εξαιρετικά απαιτητικά ταξίδια, σε περιοχές όπως οι παγωμένες λίμνες του Καναδά και η Βαλτική Θάλασσα.



ΣΤΟΝ ΔΙΑΡΚΩΣ ΕΞΕΛΙΣΣΟΜΕΝΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΛΑΔΟ, Η NAVARONE S.A. ΕΙΝΑΙ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΜΕΝΗ ΝΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΕΙ ΤΙΣ ΝΕΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΝΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΤΕΙ ΤΙΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ, ΠΡΟΩΘΩΝΤΑΣ ΕΤΣΙ ΕΝΑ ΦΩΤΕΙΝΟΤΕΡΟ ΚΑΙ ΠΙΟ ΒΙΩΣΙΜΟ ΜΕΛΛΟΝ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ

Ασφάλεια και βιωσιμότητα

Η Navarone S.A. προσεγγίζει με σεβασμό τα θαλάσσια οικοσυστήματα, καθώς έχει αγκαλιάσει την ανάγκη για περιβαλλοντικά βιώσιμες πρακτικές, ενσωματώνοντας φιλικές προς το περιβάλλον τεχνολογίες και πρωτοβουλίες στις δραστηριότητές της, μειώνοντας έτσι το αποτύπωμα άνθρακα. Η αφοσίωσή της στην ασφάλεια και τη βιωσιμότητα έχει αναγνωριστεί με την ανώτερη πιστοποίηση, για τη λειτουργική αριστεία και τη συμμόρφωση με τα υψηλότερα πρότυπα της βιομηχανίας των dry bulk carriers, το διακριτικό σήμα DryBMS από τη RightShip.

Δράση για την κλιματική αλλαγή και διαχείριση πόρων

Η δέσμευση στην προστασία του περιβάλλοντος και στην εφαρμογή βιώσιμων πρακτικών στη ναυτιλία βρίσκεται στον πυρήνα των λειτουργιών της. Για τη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα έχει εφαρμοστεί ένας σχεδιασμός, που συμμορφώνεται πλήρως με τη στρατηγική του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Παράλληλα, η εταιρεία υλοποιεί αποτελεσματικές πρακτικές διαχείρισης ενέργειας και πόρων. Κεντρικό στοιχείο των περιβαλλοντικών της πρωτοβουλιών είναι η αυστηρή στρατηγική στη διαχείριση της ενέργειας. Εστιάζοντας τόσο στα καύσιμα όσο και στο ηλεκτρικό ρεύμα, έχει πραγματοποιήσει σημαντική μείωση της κατανάλωσης ενέργειας σε όλες τις λειτουργίες της.

Με επίκεντρο τον άνθρωπο

Για τη Navarone S.A. η ποιοτική και αποτελεσματική διαχείριση των ανθρωπίνων πόρων αποτελεί κύριο παράγοντα για την ευημερία και την ανάπτυξη. Με προσεκτική επιλογή, εκπαίδευση και υποστήριξη, αλλά και ευκαιρίες σταδιοδρομίας για νέους επαγγελματίες, η εταιρεία δημιουργεί ένα περιβάλλον εργασίας όπου οι εργαζόμενοι μπορούν να αναπτυχθούν και να συνεισφέρουν στην κοινή επιτυχία. Η Navarone S.A. δηλώνει περήφανη για την εταιρική της κουλτούρα, ενώ δίνει μεγάλη έμφαση στην ψυχική υγεία και το well being των εργαζομένων της, επενδύοντας σε εξειδικευμένα προγράμματα επαγγελματικής και προσωπικής εξέλιξης των εργαζομένων και προσφέροντας in-house συμβουλευτική.

Επιπρόσθετα, είναι ιδιαίτερα ευαίσθητο-ποιημένη και ενεργή στις δράσεις εταιρικής κοινωνικής ευθύνης, επιδιώκοντας να συμβάλλει θετικά στην κοινωνία και στο περιβάλλον μέσα από πρωτοβουλίες που προάγουν τη βιώσιμη ανάπτυξη και την κοινωνική αλληλεγγύη.

Δημιουργώντας ένα καλύτερο μέλλον για όλους

Έτσι, στον διαρκώς εξελισσόμενο κλάδο της ναυτιλίας, η **Navarone S.A.** είναι προετοιμασμένη να αντιμετωπίσει τις νέες προκλήσεις και να αξιοποιήσει τις ευκαιρίες που προκύπτουν, **προωθώντας ένα φωτεινότερο και πιο βιώσιμο μέλλον για όλους**. Με έμφαση στην **καινοτομία**, την **αειφορία** και την **εταιρική κοινωνική ευθύνη**, δεσμεύεται να συνεχίσει να προσφέρει λύσεις που ενισχύουν την **αποτελεσματικότητα** και την **οικολογική συνειδηση**.



ΑΕΝ ΥΔΡΑΣ

Ιστορίες από τη θάλασσα

Η ιστορική Ακαδημία
Εμπορικού Ναυτικού
της Ύδρας, οι σπουδές
για να γίνει κανείς καπε-
τάνιος, τα μπάρκα,
η μοναξιά στο πλοίο

Του ΤΑΚΗ ΣΚΡΙΒΑΝΟΥ

Πώς γίνεται κανείς ναυτικός; Ίσως από οικογενειακή παράδοση ή από αγάπη για τη θάλασσα, άλλος για τα καλά χρήματα ή για να γυρίσει τον κόσμο. Κι αν είναι κανείς ονειροπόλος, μπορεί να αρκεί να δει κάποιον άλλον να σχεδιάζει μια πορεία σε έναν χάρτη με μολύβι. Η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού της Ύδρας είναι η παλαιότερη στην Ελλάδα με ιστορία που ξεκινά από το 1749. Είναι μία από τις 11 Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού στην Ελλάδα, όπου εισάγεται κανείς μέσω πανελλαδικών εξετάσεων για να γίνει πλοίαρχος. Αυτές είναι οι ιστορίες της σχολής και των ανθρώπων της.



Από την ΑΕΝ Ύδρας πέρασαν σημαντικοί δάσκαλοι, Ιταλοί και Πορτογάλοι, οι οποίοι διδάσκαν όχι μόνο τη ναυτική τέχνη, αλλά και ξένες γλώσσες



Το πρώτο μπάρκο

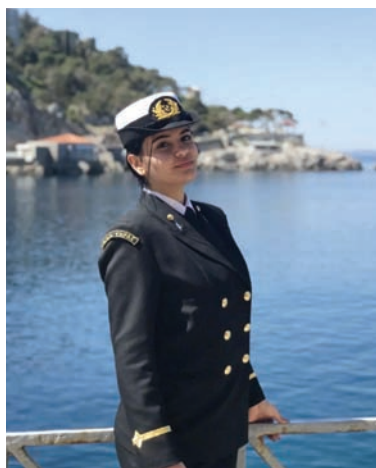
Οι σπουδές στην ακαδημία είναι 4ετείς και απο-τελούνται από 6 εξάμηνα θεωρίας και δύο εξά-μηνα στη θάλασσα, σε εκπαιδευτικά ταξίδια. Η **Φωτεινή Σταύρου**, 21 ετών από το Πέραμα, είναι φοιτήτρια στο τρίτο έτος και αυτή είναι η εμπει-ρία της από το πρώτο της μπάρκο: «Ήμουν σε δε-ξαμενόπλοιο, αυτά μεταφέρουν πετρέλαιο και παράγωγά του. Μπήκα στο πλοίο ενώ εκείνο ήταν εν πλω, στην Αίγυπτο. Η πρώτη μας στάση ήταν στην Ινδία, στο Μομπάι. Δεν κατέβηκα για διάφο-ρους δικούς μου λόγους. Μετά Γκάνα – ούτε εκεί κατέβηκα. Το πρώτο λιμάνι που κατέβηκα, για λίγες ώρες, ήταν το Πόιντ Τάπερ στον Καναδά. Ή-ταν ένα πάρα πολύ όμορφο μέρος. Απόκριες τότε και όλα τα σπίτια ήταν στολισμένα με κολοκύθες όπως τα βλέπουμε στις ταινίες. Μετά πήγαμε Α-μερική, στη Νέα Υόρκη περάσαμε σχεδόν ξυστά από το Αγαλμα της Ελευθερίας. Δεν κατέβηκα ού-τε εκεί ούτε στο Χιούστον μετά, δυστυχώς, για-τί δεν είχα βγάλει αμερικανική βίζα. Κι από εκεί Γερμανία, απ' όπου ξεμπάρκαρε». Η Φωτεινή, η οποία λέει ότι από μικρή ήξερε ότι θα ασχοληθεί με κάτι δυναμικό και ότι αποφάσισε να γίνει ναυ-τικός βλέποντας τον αδερφό της να σχεδιάζει μια πορεία σε έναν χάρτη με μολύβι, όντας και ο ίδιος φοιτητής στην ίδια σχολή, ήταν η μόνη γυναίκα στο πλοίο. «Είχα πολύ καλή αντιμετώπιση, το κλί-μα ήταν μια χαρά και δεν υπήρξε κανένα θέμα δι-ακρίσεων λόγω φύλου. Σίγουρα έπαιξε ρόλο και η δική μου σοβαρή και προσεκτική στάση». Όταν αποφοιτήσει το μεγαλύτερο μέρος του χρόνου θα ταξιδεύει. Τη ρωτάω πώς το αντιμετωπίζουν αυτοί τα αγόρια. «Ξεκαθαρίζω εξ αρχής ότι αυτό είναι το επάγγελμά μου, αυτό είναι που θα κάνω, μέχρι να κάνω οικογένεια και να σταματήσω να ταξιδεύω. Από εκεί και έπειτα είναι επιλογή του καθενός να αποφασίσει αν μπορεί να αντέξει αυ-τή τη συνθήκη».

Τριάντα φοιτητές ετησίως με ποσόστωση 10% για τις γυναίκες

Η ΑΕΝ Ύδρας στεγάζεται σε δύο πανέμορφα κτί-ρια μπροστά στη θάλασσα. Όπως λέει ο διοικητής της ακαδημίας, Ευάγγελος Δανόπουλος, πλοίαρ-χος Λιμενικού Σώματος, και τα δύο χτίστηκαν στα τέλη του 17ου αιώνα και ανήκαν στους Υδραίους караβοκύρηδες Αναστάσιο Τσαμαδό και Αθα-νάσιο Κουλούρα. Το ένα έχει παραχωρηθεί στο Δημόσιο αποκλειστικά για τη λειτουργία της σχολής, ενώ το δεύτερο εκμισθώνεται από τον Ιερό Ναό Ζωοδόχου Πηγής Αθηνών για την κάλυψη των αναγκών της. Στην ΑΕΝ Ύδρας εισάγονται ετησίως 30 φοιτητές κάθε χρόνο, με ποσόστωση 10% για γυναίκες, ενώ υπάρχει ηλικιακό όριο στα 27 χρόνια. Οι άνδρες φοιτητές έχουν τη δυνατότητα να μείνουν στη σχολή, όχι όμως και οι γυναίκες λόγω κατασκευαστι-κών περιορισμών (ενδιαίτηση για γυναίκες υπάρχει στις ακαδημίες Κρήτης, Πρέβεζας, Κύ-μης και Οινουσσών). Επίσης, από την περίοδο της οικονομικής κρίσης έχει διακοπεί η σίτιση και δεν έχει επανέλθει (σε καμία ακαδημία). Ανάμεσα στα μαθήματα είναι η Ναυτιλία, η Ευστάθεια, η Επικοι-νωνία Πλοίων, το Ναυτικό Δίκαιο, η Μετεωρολο-γία, τα Ναυτικά Αγγλικά, η Ναυπηγία.

Η επαγγελματική εξέλιξη και οι υψηλοί μισθοί

Ο φοιτητής που αποφοιτεί από την ακαδημία είναι δόκιμος πλοίαρχος. Θα κάνει κάποια σεμινάρια και θα πάρει το πτυχίο πλοίαρχου Γ' Τάξης Εμπο-ρικού Ναυτικού (ανθυποπλοίαρχος). Οι δουλειές του στο πλοίο θα είναι βάρδιες ως υπεύθυνος αξιωματικός στη γέφυρα, συντήρηση πλοίου, βοηθός υποπλοίαρχου στις φορτοεκφορτώσεις κ.λπ. Ύστερα από διετή θαλάσσια υπηρεσία θα εισαχθεί στο Κέντρο Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) από όπου θα πάρει το πτυχίο Β' Τάξης, υποπλοίαρχος δηλαδή, το νούμερο δύο στο καράβι. Ύστερα από μία ακόμη



Πάνω: Ο διοικητής της ΑΕΝ Ύδρας, Ευάγγελος Δανόπουλος, πλοίαρχος Λιμενικού Σώματος Μέση: Η σπουδαστρια Φωτεινή Σταύρου Κάτω: Ο σπουδαστής Χαράλαμπος Τσουλουβής

ΟΙ ΣΠΟΥΔΕΣ
ΣΤΗΝ ΑΚΑ-
ΔΗΜΙΑ ΕΙΝΑΙ
4ΕΤΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΟ-
ΤΕΛΟΥΝΤΑΙ
ΑΠΟ 6 ΕΞΑΜΗ-
ΝΑ ΘΕΩΡΙΑΣ ΚΑΙ
ΔΥΟ ΕΞΑΜΗΝΑ
ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

διετή θαλάσσια υπηρεσία θα πάει και πάλι στο ΚΕΣΕΝ όπου θα πάρει δίπλωμα Α' Τάξης και θα είναι, πλέον, πλοίαρχος. «Αν κάποιος τελειώσει τη σχολή στα 22, σε μια δεκαετία μπορεί να είναι πλοίαρχος», λέει ο **Ε. Δανόπουλος**. Αναφέρει ότι είναι πολύ εύκολο να βρει κανείς δουλειά γιατί οι ανάγκες είναι μεγάλες και οι εταιρείες ζητούν συ-νέχεια κόσμο. Ο ανθυποπλοίαρχος πληρώνεται με περίπου 5.000 ευρώ τον μήνα, ο υποπλοίαρχος με 8-9.000 ευρώ, ο πλοίαρχος με 10-12.000 ευρώ – έχει να κάνει και με τον τύπο του πλοίου, αν κά-ποιοι εργαζομένοι σε ένα επιβατηγό που κάνει δρο-μολογία στο Αιγαίο θα έχει χαμηλότερη αμοιβή από τον πλοίαρχο ενός ποντοπόρου πλοίου. Τα μπάρκα διαρκούν, συνήθως, 5-6 μήνες. Ένα ταξίδι μπορεί να κρατήσει και 50 μέρες στη θάλασσα χωρίς να πιάσει λιμάνι, ένα πλοίο, για παράδειγ-μα, που πάει από Καναδά προς Αυστραλία. Μετά το μπάρκο, ανάλογα και με την πολιτική της κάθε εταιρείας, ο αξιωματικός θα μείνει στη στεριά για 2-3 μήνες πριν ξαναμπάρκαρει. Το διάστημα αυτό δεν πληρώνεται, αν και κάποιες εταιρείες δίνουν έναν μικρό μισθό ως κίνητρο.

Αυστραλία, Κίνα, Αφρική, Βραζιλία

«Από μικρός αγαπούσα τη θάλασσα και ήθελα να γυρίσω τον κόσμο», λέει ο **Χαράλαμπος Τσου-λουβής**, 22 χρονών από την Ορεστιάδα, τριτοε-τής φοιτητής στην ΑΕΝ Ύδρας, ο οποίος έχει κάνει κι αυτός το πρώτο εκπαιδευτικό του μπάρκο. «Ή-μουν σε ένα φορτηγό χύδην φορτίου, που συ-νήθως μεταφέρουν σιδηρομεταλλεύματα. Το πλοίο ήταν στο Πορτ Γουόλκοτ, στην Αυστραλία, όπου έφτασα αεροπορικάς μέσω Σιγκαπούρης. Για δύο μήνες κάναμε το δρομολόγιο Αυστραλία – Κίνα. Μετά Αφρική στη Γουινέα, στην Ινδία μέσω Μεσογείου και της Διώρυγας του Σουέζ και από εκεί στη Βραζιλία, από όπου ξεμπάρκαρε. Έξι μί-νες δεν βγήκα σε κανένα λιμάνι. Στην Κίνα υπήρχε ακόμα η ιστορία του κορωνοϊού, στην Αυστραλία η φόρτωση γινόταν πολύ γρήγορα, κρατούσε λιγότερο από 24 ώρες, ενώ σε Αφρική και Ινδία οι συνθήκες δεν ήταν τόσο καλές, δεν θέλαμε και οι ίδιοι να βγούμε έξω». Ο ελεύθερος χρόνος λίγος: «Συνήθως είχα βάρδια στο κατάστρωμα από τις 8 το πρωί έως τις 5 το απόγευμα και μετά, έως τις 8, βάρδια στη γέφυρα, οπότε μετά δεν είχα και πολύ κουράγιο, έτρωγα και κοιμόμουν. Κάποιες φορές γυμναστήριο και κάποιες έβλεπα ταινίες στο λά-πτοπ». Με τα κορίτσια; «Νομίζω ότι ο περισσότε-ρος προβληματισμός θα προκύψει όταν έρθει η ώρα να κάνω οικογένεια. Είναι το επάγγελμά μου, η κοπέλα μου θα πρέπει είτε να κάνει υπομονή είτε δεν θα μπορούμε να συνεχίσουμε».

Μπορείς να αντέξεις τη μοναξιά;

Η μεγαλύτερη δυσκολία για έναν καπετάνιο, λέ-ει ο **Ε. Δανόπουλος**, είναι ότι έχει την ευθύνη για τα πάντα. «Ευθύνη για την ανθρώπινη ζωή, για την περιουσία που διαχειρίζεται, για το φορτίο που μεταφέρει. Φανταστείτε την ευθύνη ενός πλοίαρχου σε ένα κρουαζιερόπλοιο με 6.000 ε-πιβαίνοντες ή ενός πετρελαιοφόρου που μπορεί να προσαράξει και να προκληθεί θαλάσσια ρύ-πανση». Σημειώνει ότι ισχύει πως οι Έλληνες ναυ-τικοί έχουν πολύ καλό όνομα διεθνώς. «Είναι η νοοτροπία του που χαρακτηρίζεται από το φιλό-τιμο, την εργατικότητα, αλλά και τον αυτοσχεδια-σμό – αυτό που λέμε πατέντα. Ναι, θεωρούμαστε από τους καλύτερους. Πολύ καλό όνομα έχουν, επίσης, Οι Γερμανοί, οι Άγγλοι, οι Αμερικάνοι, οι Ιάπωνες, ενώ και οι Φιλιππινέζοι έχουν ανεβά-σει πάρα πολύ το επίπεδό τους». Θεωρητικά, μου λέει, ο καθένας θα μπορούσε να γίνει πλοίαρχος. «Θα πρέπει να έχει ισχυρό χαρακτήρα, ψυχική δύναμη, θάρρος, να αντέχει το άγχος, να ωφ-βάται τους κινδύνους και τις κακοκαιρίες. Να γνωρίζει ότι θα πρέπει να βρίσκεται συνεχώς σε επικυφαλή γιατί δεν είναι εύκολες οι συνθήκες σε ένα πλοίο, όπου καλείται να λειτουργήσει και να διοικήσει σε ένα περιβάλλον μικρό και πολυπολι-τισμικό. Κι επίσης να αντέχει το έντονο αίσθημα απομόνωσης και μοναξιάς». ●



ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΒΥΘΟΥΛΚΑ, ΕΙΣΑΙ Η ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ ΜΑΣ

Η ιστορία της πρώτης γυναίκας πλοίαρχου του Ιονίου

Της ΜΑΡΙΑΝΝΑΣ ΜΑΝΩΛΟΠΟΥΛΟΥ

Φωτό: ΠΕΤΡΟΣ ΣΟΦΙΚΙΤΗΣ

Τη φωνάζουν Καπετάνισσα. «Καπετάνισσα Μαριέττα, δικό σου». Η 34χρονη Μαριέττα Βυθούλκα, από το Κοιλιωμένο Ζακύνθου, είναι η πρώτη και μοναδική γυναίκα πλοίαρχος του Ιονίου και αναλαμβάνει καθημερινά τη διακυβέρνηση του πλοίου ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΛΒΟΣ της Levante Ferries, εκτελώντας το δρομολόγιο Πάτρα - Σάμη - Ιθάκη. Δυναμική, ευγενική και ταυτόχρονα αυστηρή στη δουλειά της, έμαθε να «διαβάζει χαρακτήρες» όλα αυτά τα χρόνια, όπως μου λέει. Σηκώνεται νωρίς, με έγνοια να δει τι καιρό έχει να αντιμετωπίσει στο ταξίδι κι έπειτα εξετάζει αν είναι όλα όπως τα «άφησε» την προηγούμενη, αν για παράδειγμα η πρόσδεση είναι ασφαλής. Στη συνέχεια ελέγχει τα ναυτιλιακά όργανα της γέφυρας κι επιβλέπει τη φόρτωση του πλοίου. Η ολοκλήρωση της προετοιμασίας του απόπλου περνάει από την ίδια.

Ζει μεταξύ Ζακύνθου και Κεφαλονιάς – εξαρτάται πού την χρειάζεται η εταιρεία. Η καθημερινότητά της είναι απαιτητική και ο ελεύθερος χρόνος της ελάχιστος. Οι φίλοι το έχουν συνηθίσει ότι δεν μπορεί να βρίσκεται πάντα κοντά τους, ισορροπούν την απόσταση όμως με συχνή επικοινωνία. Και εγώ δυσκολεύτηκα να ξεκλέψω λίγο από τον χρόνο της, αφού βρίσκεται αδιάλειπτα «στο νερό». Αυτό που τη γεμίζει, εκτός από τη δουλειά της, είναι να περνά χρόνο με τους ανθρώπους της, να διαβάζει βιβλία και να βρίσκεται κοντά στη φύση, άλλοτε κάνοντας βουτιές στην αγαπημένη της παραλία Πόρτο Ρόζα και άλλοτε στο Κορακονήσι στο νησί της.

Όλα ξεκίνησαν όταν ο μπαμπάς της, ναυτικός στο επάγγελμα, την έπεισε μαζί του στα δρομολόγια Κυλλήνη - Ζάκυνθος. «Έκανε» τιμόνι από μικρή και μάθαινε να «διαβάζει» τον καιρό. Ακολούθησε την πορεία του, όπως και τα αδέρφια της τα οποία εργάζονται σήμερα στην ίδια εταιρεία. «Θα μπορούσε να το πει κάποιος καθαρά οικογενειακή υπόθεση!» Το σημαντικό είναι ότι ποτέ κανείς δεν την απέτρεψε από το να ασχοληθεί με αυτό το «αντρικό» επάγγελμα. Αντίθετα, έλαβε μεγάλη στήριξη από τον περίγυρο που πίστευε σε εκείνη και έβλεπαν το «μικρόβιο» μέσα της. Σπούδασε στην ΑΕΝ Ασπροπύργου, εντάχθηκε αρχικά στο δυναμικό της SeaJets και το 2015 στη Levante Ferries ως ανθυποπλοίαρχος. Οκτώ χρόνια μετά, τον Ιούλιο του 2023, προάχθηκε σε πλοίαρχος.

«Τα πρώτα μου ταξίδια ήταν στο πλαίσιο της πρακτικής μου άσκησης στη γραμμή Κυλλήνη - Ζάκυνθος. Θυμάμαι χαρακτηριστικά τον ενθουσιασμό μου και την επιθυμία μου να αποτυπώσω όσα περισσότερα έβλεπα και άκουγα. Παρατηρούσα τα πάντα γύρω μου.

»Η καθημερινότητά μας σήμερα, αν και δύσκολη, γίνεται ομορφότερη μέσω της επαφής μας με τους επιβάτες και πιο ουσιαστική λόγω των δεσμών και του άψογου κλίματος που επικρατεί μεταξύ του πληρώματος. Η μεγαλύτερη πρόκληση είναι να τα «βάξεις» με τα κύματα της θάλασσας λαμβάνοντας υπόψη τα πρωτόκολλα και την ασφάλεια των επιβατών. Η θάλασσα έχει τη δύναμη και εμείς με σεβασμό πάντα την ακολουθούμε. Θέλουμε τα ταξίδια να κυλούν

28



ομαλά και κάνουμε το καλύτερο».

Τι σημαίνει, όμως, για τη Μαριέττα το ότι είναι η πρώτη γυναίκα - πλοίαρχος στην ακτοπλοΐα του Ιονίου; Αναρωτιέμαι γιατί «άργησε» να συμβεί κάτι τέτοιο. «Είναι μεγάλη τιμή για εμένα που υπηρετώ το καθήκον μου στον τόπο μου, στις θάλασσες που μεγάλωσα, στο Ιόνιο Πέλαγος. Η εταιρεία μου, Levante Ferries, με εμπιστεύτηκε και έπειτα από τόσα χρόνια κοινής πορείας, μου έδωσε τον βαθμό της πλοιάρχου και παράλληλα την ευκαιρία να πραγματοποιήσω το όνειρό μου. Ο τίτλος είναι βαρύς και έχει ευθύνη. Ωστόσο, η θέση αυτή δεν θεωρώ πως άργησε για μένα. Ήθελα πρώτα να αποκτήσω την εμπειρία και έπειτα να μου δοθεί η δυνατότητα να ηγηθώ μιας τέτοιας θέσης. Προσπαθώ να δείχνω πράγματα στους συναδέλφους μου και να μαθαίνω από εκείνους.

»Θεωρητικά πρόκειται για ένα ανδροκρατούμενο επάγγελμα. Σε κάποιες περιπτώσεις μπορεί κάποιες γυναίκες να διστάζουν για προσωπικούς λόγους να διεκδικήσουν μια τέτοια θέση και σε άλλες να μην τους δίνεται το βήμα. Θεωρώ ότι όλες μπορούν να καταφέρουν όσα επιθυμούν με τόλη και αγώνα. Θαυμάζω όλες τις γυναίκες της ελληνικής ακτοπλοΐας, αλλά και εκείνες στα ποντοπόρα πλοία που έχουν να αντιμετωπίσουν καθημερινά τόσες προκλήσεις. Θαυμάζω τους ανθρώπους που προσπαθούν για τα όνειρά τους ασχέτως φύλου. Στις φορτώσεις πλοίων μου έλεγε ο κόσμος "Είμαστε μαζί

σου. Συγχαρητήρια. Μας έκανες περήφανους". Όταν μαθεύτηκε με χαιρετούσαν παντού. Πήγαυα στο περίπτερο και μου έλεγαν "είσαι η καπετάνισσά μας".

»Μέχρι τώρα δεν έχει αμφισβητήσει κάποιος συνάδελφος ή επιβάτης τις επαγγελματικές μου ικανότητες εξαιτίας του ότι είμαι γυναίκα. Αν το έχει κάνει πίσω από την πλάτη μου, δεν το γνωρίζω. Κι αν ποτέ συνέβη δεν δίνω καν σημασία. Εργάζομαι σκληρά καθημερινά για όσα έχουν νόημα τόσο για τη δική μου εξέλιξη όσο και της ομάδας. Έλαβα αμέριστη υποστήριξη από τον cpt Ανδρέα Ακτύπη και έτσι ανέλαβα την ευθύνη και την τιμή, νιώθοντας έτοιμη να αποτελέσω παράδειγμα για κάθε νέο κορίτσι που θέλει να ακολουθήσει τα όνειρά του και επηρεάζεται από τη βαθιά πατριαρχική κοινωνία στην οποία δυστυχώς ακόμη και τώρα ζούμε. Παρ' όλα αυτά θέλω να πιστεύω πως τα πράγματα προχωράνε πάντα προς το καλύτερο και η κοινωνία αναγνωρίζει πλέον τις δυνάμεις κάθε γυναίκας και το έργο που παράγει η καθεμία ξεχωριστά στο πεδίο δραστηριότητάς της».

Ιδιαίτερα ευτράπελα δεν της έχουν συμβεί από τότε που ξεκίνησε τα δρομολόγια της ως πλοίαρχος. Όπως μου λέει όμως, δεν θα ξεχάσει ποτέ όταν ένας επιβάτης έπαθε ανακοπή και εγκεφαλικό, με την ίδια και την ομάδα της να του παρέχουν πρώτες βοήθειες. «Ο άνθρωπος ευτυχώς σώθηκε. Είχαμε έναν κοινό γνωστό, έτσι βρήκε κάποια στιγμή το τηλέφωνό μου και με πήρε προσωπικά να με ευχαριστήσει που τον βοηθήσαμε. Μέσα από τα ταξίδια γνωρίζεις μέ-

ρη και ανθρώπους, μαθαίνεις ιστορίες για τους επιβάτες, που θέλουν να τις μοιραστούν μαζί σου. Άλλες πάλι φορές συμβαίνει κάτι και απλώς γνωρίζετε».

Μια πλοίαρχος σήμερα χρειάζεται την ομάδα της

«Οι ομάδες πάνε μπροστά, οι ομάδες φέρνουν επιτυχημένα αποτελέσματα. Αν μιλήσουμε όμως επί προσωπικού, είναι μια θέση που χρειάζεται γερό στομάχι. Οι απαιτήσεις πολλές, οι ευθύνες περισσότερες και οι στιγμές διαχείρισης κρίσεων πολύ συχνό φαινόμενο. Προτεραιότητά μας είναι οι επιβάτες μας και γι' αυτό μια σύγχρονη πλοίαρχος πρέπει να είναι ψύχραιμη και αποφασιστική, να έχει τον πλήρη έλεγχο. Πάνω από όλα χρειάζεται να είναι άνθρωπος. Οι νέοι καλό είναι να το σκεφτούν σοβαρά, πριν ακολουθήσουν αυτό το επάγγελμα».

Η παρουσία της στις επισκευές δεν είναι επιλογή, αλλά επιταγή, καθώς δεν γίνεται να επισκευάζεται ένα πλοίο χωρίς πλήρωμα, πόσο μάλλον τους αξιωματικούς και την πλοίαρχο. «Τα επαγγελματικά μου όνειρα ως έναν βαθμό έχουν εκπληρωθεί. Ανήκω σε μια εταιρεία η οποία με ανέδειξε και λειτουργεί υποστηρικτικά για μένα. Το σίγουρο είναι πως μόλις πάρω άδεια θα πάω να ξεκουραστώ στο χωριό μου και θα κάνω ένα μεγάλο ταξίδι στο εξωτερικό, που τόσο πολύ θέλω. Κάποια στιγμή θα ήθελα να κάνω και μια μεγάλη κρουαζιέρα – κάτι που δεν έχω δοκιμάσει». **A**

ΜΑΝΩΛΗΣ ΤΣΙΚΑΛΑΚΗΣ

«Ο νους και η καρδιά του πλοίου είναι ο άνθρωπος»

Ο γενικός γραμματέας της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας, cpt Μανώλης Τσικαλάκης, μιλάει στην Athens Voice για τον συνδικαλισμό στη θάλασσα, τις προκλήσεις της εποχής και την προσέλκυση νέων στο επάγγελμα

Του ΔΙΟΝΥΣΗ ΝΟΤΑΡΑΚΗ

N

Α ΣΑΣ ΑΠΟΚΑΛΩ «Κ. ΠΡΟΕΔΡΕ» Ή «Κ. ΠΛΟΙΑΡΧΕ;» ήταν το πρώτο πράγμα που ρώτησα τον γενικό γραμματέα της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας και πλοίαρχο Εμπορικού Ναυτικού Μανώλη Τσικαλάκη, όταν μιλήσαμε στο τηλέφωνο για τη συνέντευξη αυτή. «Καπτά Μανώλη» μου απάντησε. Απόφοιτος της ΑΕΝ Ασπροπύργου, ταξίδεψε από το 1988 ως το 2004 με διάφορους τύπους πλοίων, από φορτηγά και τάνκερ έως επιβατηγά-οχηματαγωγά. Από το 2004 έως το 2015 ανέλαβε αρχιπλοίαρχος και στη συνέχεια διευθυντής Ναυτικής Λειτουργίας/ΔΡΑ, στις Μινωικές Γραμμές. Το 2016 εξελέγη πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού και από το 2021 είναι γενικός γραμματέας της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας.

— Πόσο εύκολη είναι η προστασία των εργασιακών δικαιωμάτων των ναυτικών, δεδομένης της φύσης του επαγγέλματος; Τι διαφοροποιεί τον συνδικαλισμό στη θάλασσα από εκείνον στη στεριά;

Από το 1800 σε όλον τον κόσμο υπήρξε η ανάγκη σε ομάδες εργαζομένων με το ίδιο αντικείμενο εργασίας να συνενώνονται και συλλογικά να διεκδικούν τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας τους, των αμοιβών τους και γενικότερα να προασπίζονται τα συμφέροντά τους. Υπάρχουν άλλωστε ημερομηνίες ορόσημα διεθνώς για τον μεγάλο αγώνα που δινόταν για την επίτευξη όλων των παραπάνω. Στη χώρα μας, στις αρχές του 1900, αυτή ακριβώς η ανάγκη έκανε τους ναυτεργάτες να συνενώνονται και να ιδρύουν τις ναυτεργατικές τους οργανώσεις ανά ειδικότητα. Οι πιο πολλές πρωτοβάθμιες ναυτεργατικές οργανώσεις που υπάρχουν και σήμερα έχουν δημιουργηθεί από τότε. Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία ιδρύθηκε το 1920 και αποτελεί το δευτεροβάθμιο συνδικαλιστικό όργανο για τους Έλληνες ναυτεργάτες. Υπάρχει μεγάλη διαφοροποίηση του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος σε σχέση με το συνδικαλιστικό κίνημα της στεριάς. Οι ιδιομορφίες του ναυτικού επαγγέλματος το καθιστούν δύσκολο με δεδομένο ότι οι ναυτεργάτες είναι στο καράβι, που στην ουσία είναι και το σπίτι τους για αρκετούς μήνες τον χρόνο. Ταξιδεύουν ανά τον κόσμο και λείπουν πολύ καιρό. Αυτό, λοιπόν, δημιουργεί μια σειρά προβλήματα, όπως το να μην υπάρχει μεγάλη συμμετοχή σε πολλές εκδηλώσεις και δράσεις



του κινήματος και να πρέπει οι διοικήσεις να καταβάλλουν τεράστια προσπάθεια ώστε να καλύψουν αυτή την αδυναμία που αντικειμενικά προκύπτει λόγω της ιδιομορφίας του ναυτικού επαγγέλματος.

Όμως, παρ' όλο που τα ποσοστά στο στεριανό συνδικαλιστικό κίνημα, με βάση τα στοιχεία που έχουν δει το φως της δημοσιότητας –για το πόσοι εργαζόμενοι είναι εγγεγραμμένοι στα σωματεία τους– είναι χαμηλά, το ποσοστό στους ναυτεργάτες είναι πολύ υψηλότερο και, όταν πρόκειται για πολύ σοβαρά ζητήματα που αφορούν την εργασία τους, επιλέγουν να α-

πευθύνονται στους εκπροσώπους τους. Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία τα τελευταία δύο χρόνια κάνει μια πολύ σοβαρή προσπάθεια για να αλλάξει αρνητικά φαινόμενα του παρελθόντος που προφανώς υπήρχαν. Είναι μια αργή και δύσκολη διαδικασία, αλλά απ' ό,τι φαίνεται υπάρχει θετικός αντίκτυπος στους συναδέλφους μας από τις δράσεις της, όπως είναι η υπογραφη ικανοποιητικών συλλογικών συμβάσεων εργασίας, και είμαστε από τους λίγους κλάδους που έχουμε περιφρουρήσει την ύπαρξη και την ανανέωσή τους. Οι μεικτοί έλεγχοι διενεργούνται με αξιοπιστία από την ΠΝΟ και τις Αρχές και παρ' όλες τις δυσκολίες θα συνεχίσουμε να εκπροσωπούμε και να απαιτούμε το καλύτερο δυνατό για τους συναδέλφους μας. Ακριβώς μέσω αυτής της διαδικασίας, νέοι συνάδελφοι θα εγγράφονται στα σωματεία τους και νέοι συνάδελφοι θα ασχολούνται με τα κοινά. Γιατί θα έπρεπε να είναι αυτόνομο η ανανέωση να είναι πρώτο μέλημα κάθε καλού συνδικαλιστή.

— Πώς η τεχνολογία αλλάζει το ναυτικό επάγγελμα; Ποια θεωρείτε ότι είναι η μεγαλύτερη καινοτομία της εποχής και πώς επηρεάζει τη ναυτική τέχνη;

Από αρχαιοτάτων χρόνων ο άνθρωπος είχε αντιληφθεί τη μεγάλη σημασία της θάλασσας, τουλάχιστον σε επίπεδο αλιείας, για την εξασφάλιση της τροφής του. Αυτή του η ανάγκη τον ωθούσε να βρίσκει διάφορους τρόπους και μέσα για να καλύπτει μεγάλες θαλάσσιες διαδρομές. Στο πέρασμα των χρόνων, η παραπάνω διαδικασία έμελλε να πυροδοτήσει μια σειρά κοσμογονικών εξελίξεων, όπως την α-

30

νακάλυψη νέων ηπείρων, νέων πολιτισμών. Άρχισε να αναπτύσσεται σε εμβρυακό στάδιο η μεταφορά ανθρώπων και η ανταλλαγή εμπορευμάτων. Τα πλεούμενα μέσα που χρησιμοποιούσε είναι τα γνωστά. Τα κουπιά, τα πανιά και όταν περίπου στο 1800 τελειοποιήθηκε η παλινδρομική μηχανή, κινητήρια δύναμή ήταν ο ατμός που παραγόταν αρχικά με τη χρήση κάρβουνου, μετέπειτα πετρελαίου και φτάσαμε στο σήμερα που ζούμε αυτό το τεχνολογικό θαύμα.

Όμως, σε όλη αυτή τη θαλάσσια διαδρομή αιώνων, ο κύριος και πιο σημαντικός παράγοντας ήταν πάντα ο άνθρωπος. Έτσι και τώρα, όποια κι αν είναι η τεχνολογική εξέλιξη, ο ανθρώπινος εγκέφαλος, η λογική παραγωγική σκέψη και η λήψη αποφάσεων σε κρίσιμες στιγμές της ναυσιπλοΐας δεν μπορούν να αντικατασταθούν γιατί ακόμη κι αυτή η περίφημη Τεχνητή Νοημοσύνη είναι δημιούργημα του ανθρώπου.

Απαντώντας, λοιπόν, στο παραπάνω ερώτημα, είμαστε υπέρ της τεχνολογικής εξέλιξης στις θαλάσσιες μεταφορές, η οποία συμβάλλει τα

— Η μετάβαση στην «πράσινη ναυτιλία» είναι το μεγάλο στοίχημα για τη ναυτική βιομηχανία. Τι εφόδια πρέπει να έχουν οι ναυτικοί για να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις της επόμενης μέρας;

Είναι γνωστό ότι το 80% του παγκόσμιου εμπορίου γίνεται διά θαλάσσης. Χιλιάδες πλοία συμμετέχουν συνεχώς σε αυτή την τεράστια μεταφορική δραστηριότητα εμπορευμάτων. Ως εκ τούτου, δεν θα μπορούσε να λείπει τον αποτύπωμα των εκπομπών ρύπων των πλοίων και το πώς επηρεάζουν στην κλιματική αλλαγή, που αποτελεί διεθνώς ένα πολύ σοβαρό πρόβλημα. Όμως, είναι ένα σύνθετο θέμα το πώς τα πλοία θα γίνουν φιλικά προς το περιβάλλον με δεδομένο τα μεγέθη των ιδίων, αλλά και της μεταφορικής τους ικανότητας. Η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα συμμετέχει σε όλη αυτή τη συζήτηση, όμως από αυτή τη διαδικασία προκύπτει και σύγκρουση συμφερόντων. Αυτό που διαφαίνεται είναι ότι κάποια στιγμή θα είναι μονόδρομος η μετάβαση σε τεχνολογίες που οι εκπομπές ρύπων από τη δραστηριότητα των πλοίων θα είναι έως και μηδενικές. Εδώ ό-

επί σειρά ετών υπήρξαν αυτές οι προϋποθέσεις που οδήγησαν σε μια φθίνουσα πορεία στον αριθμό των Ελλήνων ναυτεργατών. Ανεξάρτητα από τις ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος, όπως προανέφερα, αντιμετωπίζουμε διαχρονικά μια σοβαρή κατάσταση δυσλειτουργίας στις παρεχόμενες υπηρεσίες της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης, που πολλές φορές λειτουργούν ανασταλτικά στο να αποφασίσει ένας νέος να υποστεί όλη αυτή τη διαδικασία.

Θα ήθελα εδώ να αναφέρω ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα το οποίο είναι και σε εξέλιξη σε ό,τι αφορά τη ναυτική εκπαίδευση. Η έκθεση του Ιδρύματος Ευγενίδου με τίτλο: «Διαμόρφωση νέου θεσμικού πλαισίου της Ναυτικής Εκπαίδευσης στην Ελλάδα». Ούτε λίγο ούτε πολύ προτείνουν να νομοθετηθεί ότι οι απόφοιτοι των Ακαδημιών Ε.Ν. Πλοίαρχοι και Μηχανικοί όταν, μετά από τέσσερα χρόνια, αποφοιτούν και παίρνουν το πτυχίο τους Ανθυποπλοίαρχου και Γ' Μηχανικού, αντίστοιχα αυτό να ενταχθεί στο εθνικό πλαίσιο προσόντων επιπέδου 5. Δηλαδή ισότιμο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Ο παραλογισμός της απαίτησης αυτής έγκειται στο γεγονός ότι οι σπουδαστές των Ακαδημιών Ε.Ν. εισάγονται στις ανωτέρω σχολές μέσω Πανελληνίων εξετάσεων.

Η ΠΝΟ έχει κρούσει τον κώδωνα του κινδύνου ότι πρέπει να δοθούν άμεσα λύσεις στα προβλήματα όπως: η ανωτατοποίηση των αποφοίτων των Ακαδημιών Ε.Ν., η συμμετοχή τους σε μεταπτυχιακά προγράμματα, η αναβάθμιση του ΚΕΣΕΝ και πολλά άλλα, ο εκσυγχρονισμός της παρεχόμενης εκπαίδευσης και κυρίως των εργαστηρίων που δυστυχώς υπολείπεται κατά πολύ της τεχνολογίας που εφαρμόζεται στα πλοία σήμερα.

— Τι θα λέγατε σε έναν νέο που θέλει να γίνει ναυτικός;

Είναι γνωστό ότι οι απολαβές των εργαζομένων στη θάλασσα είναι πολύ υψηλότερες από οποιοδήποτε άλλο επάγγελμα. Όμως, αυτό από μόνο του δεν αποτελεί κριτήριο επιλογής του Ναυτικού επαγγέλματος. Σίγουρα παίζει σημαντικό ρόλο, ωστόσο θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι ιδιομορφίες του ναυτικού επαγγέλματος και συνολικά ένα νέο παιδί να αξιολογήσει με τα δεδομένα που υπάρχουν. Μεγάλο ρόλο παίζει η αγάπη για τη θάλασσα, για τα ταξίδια, το ενδιαφέρον να γνωρίζει νέους τόπους και συνεκτιμώντας όλα αυτά να κάνει την επιλογή του. Αυτό όμως που είναι σίγουρο είναι ότι η ενασχόληση ενός νέου με το Ναυτικό επάγγελμα, κυρίως με τις ειδικότητες Πλοίαρχου και Μηχανικών, είναι ότι τους ανοίγει δρόμους σε ένα διεθνές επαγγελματικό πεδίο με πολύ μεγάλες οικονομικές απολαβές, αλλά και με προοπτικές εξέλιξης.

Επιπλέον, οι συνθήκες που επικρατούν στη ναυτιλία και τα πλοία σήμερα δεν έχουν καμία σχέση με τις συνθήκες περασμένων ετών και προσφέρουν στους ανθρώπους που εργάζονται στη θάλασσα αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης. Με βάση τα παραπάνω, η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία κι εγώ, ως Γενικός Γραμματέας, ενθαρρύνουμε τους νέους να επιλέξουν το Ναυτικό επάγγελμα. ●

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΕΙΝΑΙ ΓΕΓΟΝΟΣ ΟΤΙ ΣΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ ΧΡΟΝΙΑ ΘΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΕΙ ΠΟΛΥ ΣΟΒΑΡΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΕΛΛΕΙΨΗΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ, ΟΠΩΣ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ ΚΑΙ ΑΠΟ ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΙΚΩΝ

μως, πάλι θα πρέπει να υπάρξει συγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης, της κατάρτισης των αξιωματικών που χειρίζονται τα πλοία σε σχέση με τις νέες τεχνολογίες.

— Το ναυτικό επάγγελμα παραμένει «μη θελκτικό» για τους νέους. Πόσο μακριά είμαστε από το να έχουμε έναν ελληνόκτητο στόλο χωρίς Έλληνες αξιωματικούς; Ποιες οι θέσεις της ΠΝΟ για την προσέλκυση νέων στο επάγγελμα;

Το ερώτημα που θέτετε δεν αφορά μόνο τον ελληνόκτητο στόλο και τους Έλληνες ναυτικούς, γιατί υπάρχουν πάρα πολλά καράβια ελληνόκτητα που στελεχώνονται από αλλοδαπούς συναδέλφους μας. Η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα είναι γεγονός ότι τα επόμενα χρόνια θα αντιμετωπίσει πολύ σοβαρό πρόβλημα έλλειψης αξιωματικών πλοίαρχων και μηχανικών, όπως προκύπτει και από τα συμπεράσματα μελετών διεθνών οίκων που έχουν δει το φως της δημοσιότητας. Ας δούμε όμως αυτή τη στιγμή τι συμβαίνει στη χώρα μας. Για τους Έλληνες αξιωματικούς, όπως και για τις υπόλοιπες ειδικότητες, είναι αλήθεια ότι

μέγιστα. Όμως, ο νους και η καρδιά του πλοίου, όπως και τότε έτσι και τώρα, είναι ο άνθρωπος. Γι' αυτό και η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία με μεγάλη προσοχή παρακολουθεί όλες τις εξελίξεις. Για το ζήτημα της ναυτικής εκπαίδευσης, το οποίο είναι επίκαιρο με δεδομένο ότι έχει κηρυχθεί το 2024 ως έτος ναυτικής εκπαίδευσης, έχει καταθέσει συγκεκριμένες θέσεις και απόψεις για την αναβάθμιση αυτής σε κατεπείγουσα βάση, ώστε να υπάρχει μια παράλληλη ανάπτυξη της εκπαίδευσης των ναυτικών μας με την εξέλιξη της τεχνολογίας.

31



M/MARITIME

Στη ναυτιλία η επικοινωνία θέλει λεπτοδουλειά



Η Ελίζα Γερούκη είναι υπεύθυνη εταιρικής επικοινωνίας της M/MARITIME

Η Ελίζα Γερούκη είναι υπεύθυνη εταιρικής επικοινωνίας της M/MARITIME, μιας ναυτιλιακής εταιρείας με διακριτή ταυτότητα και αναγνωρίσιμο σινιάλο, η οποία διαχειρίζεται έναν νεότερο στόλο 18 φορτηγών πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου. Έχει έναν σπάνιο ρόλο στη ναυτιλία και δηλώνει στην Athens Voice περήφανη που μπορεί να συστήνει σε διαφορετικά ακροατήρια τη σύγχρονη εταιρεία στην οποία εργάζεται και να μεταδίδει την αγάπη της για τον κλάδο.

Του ΔΙΟΝΥΣΗ ΝΟΤΑΡΑΚΗ

«Ο ρόλος μου είναι σπάνιος στον χώρο της ναυτιλίας τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς. Η επιμονή όμως στη σημασία του ρόλου αυτού, ειδικά στην Ελλάδα, και η τύχη να πιστέψει κάποιος τόσο στον ρόλο όσο και στον άνθρωπο, μου επιτρέπουν να μιλάω σήμερα με υπερφάνεια για την αξία του αλλά και το περιθώριο εξέλιξής του», αναφέρει κατηγορηματικά. Ακόμα και λίγα χρόνια πριν, η ύπαρξη τμήματος εταιρικής επικοινωνίας σε μία ποντοπόρο ναυτιλιακή θα φάνταζε σενάριο επιστημονικής φαντασίας, οι καιροί όμως αλλάζουν. «Η ναυτιλία ήταν ένας εσωστρεφής κλάδος και σε έναν βαθμό παραμένει» μας λέει, συμπληρώνοντας ωστόσο ότι οι ναυτιλιακές, ακόμα και οι πιο παραδοσιακές, κατανοούσαν διαχρονικά τη σημασία της εικόνας και της φήμης. «Ορίζαν υπεύθυνο για την επικοινωνιακή διαχείριση των κρίσεων, συχνά όμως ο ρόλος του σταματούσε εκεί», μας λέει βάζοντας το ζήτημα στην ιστορική του διάσταση. «Πολλές φορές, επειδή ο ρόλος αυτός ήταν σημαντικός, τον αναλάμβανε ο ίδιος ο πλοιοκτήτης ή κάποιο άτομο από τον στενό του πυρήνα».

Η εισαγωγή των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών σε χρηματιστήρια στο εξωτερικό, η εξάπλωση των νέων τεχνολογιών αλλά και οι νέες συνθήκες ζωής που ευνοούν την εξωστρέφεια ήταν, σύμφωνα με τη συνομιλήτριά μας, ανάμεσα στους παράγοντες που ώθησαν τη ναυτιλία να γίνει περισσότερο εμφανής. «Σήμερα η διαχείριση της φήμης και της εικόνας σε περίπτωση ενός δυσάρεστου γεγονότος είναι πολύ πιο δύσκολη σε σχέση με το παρελθόν» αναφέρει, ξεκαθαρίζοντας πως η συνθήκη αυτή αφορά όχι μόνο την ελληνική αλλά την παγκόσμια ναυτιλία.

«Χαράζουμε εμείς την πορεία μας»

Μπορεί οι ναυτιλιακές να αντιλήφθηκαν την αλλαγή των καιρών ωστόσο, όπως σημειώνει η κυρία Γερούκη, το ζητούμενο είναι «να μην παρασυρθείς από μια τάση, αλλά να σταθμίσεις πώς θες να τοποθετηθεί η εταιρεία σου σε ένα νέο κόσμο, όπως στην περίπτωση της M/MARITIME και του κ. Ιωάννη Μυτιληναίου». Οι δράσεις που μπορούν να αναπτυχθούν μέσα από πρωτοβουλίες είναι αναρίθμητες αλλά η εταιρεία οφείλει να θέσει όρια και να έχει ξεκάθαρη στοχοθεσία ώστε το αφήγημά της και η ταυτότητά της να ξεχωρίσουν. «Με προσοχή, ευθύνη και σεβασμό στις αξίες της» υπογραμμίζει, κάνοντας σαφές ότι η υπερέκθεση πρέπει να αποφεύγεται. «Δεν αποτελούν τα πάντα είδηση». «Η συμβολή του ρόλου της επικοινωνίας σε μία ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί να είναι απεραντη όπως και η θάλασσα, αρκεί να ξέρεις ότι πρέπει να τη σέβεται και να τη φοβάσαι. Κάθε μέρα είναι ένα ξεχωριστό αλλά συνεχές ταξίδι, έχοντας στον μυαλό σου το όραμα και τις αξίες του ιδρυτή της εταιρείας».

Πολλαπλά ακροατήρια

Ναυλωτές, ναυπηγεία, ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, επενδυτές, κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού, λιμάνια, προμηθευτές αποτελούν μόνο κάποιους από τους παραλήπτες των μηνυμάτων μιας ναυτιλιακής εταιρείας.

ΤΟ ΠΩΣ ΘΑ ΜΙΛΗΣΟΥΜΕ
ΚΑΙ ΤΟ ΤΙ ΘΑ ΠΟΥΜΕ
ΘΕΛΕΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ, ΕΙΝΑΙ ΣΑΝ ΕΝΑ
ΚΕΝΤΗΜΑ. ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
Η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ
ΘΕΛΕΙ ΛΕΠΤΟΔΟΥΛΕΙΑ.

ας. «Κυρίως όμως υπάρχει το εσωτερικό κοινό. Οι άνθρωποι της. Μέχρι πρότινος, πολλές εταιρείες και όχι μόνο στο χώρο της ναυτιλίας, δεν επικοινωνούσαν στο ανθρώπινο δυναμικό τους. Η εσωτερική επικοινωνία, που άργησε να υιοθετηθεί, είναι πολύ σημαντική καθώς δημιουργεί δεσμούς με το βασικό σου κοινό, τους ανθρώπους σου. Αυτοί είναι οι κοινωνοί της είδησης που θα μεταφέρουν το μήνυμα». Τι γίνεται όμως με εκείνους έξω από τον κύκλο της ναυτιλίας; «Πρέπει να εξηγήσουμε τι κάνει η ναυτιλία. Με κατανοητούς όρους. Και γνωρίζοντας το πού μιλάμε, σε ποιον απευθυνόμαστε να προσαρμόζουμε τη γλώσσα μας. Στην M/MARITIME το έχουμε καταφέρει αυτό» αναφέρει η κυρία Γερούκη σημειώνοντας ωστόσο πως, μεμονωμένα ή συλλογικά, εταιρείες, οργανισμοί και ενώσεις οφείλουν να επικοινωνούν. «Το πώς θα μιλήσουμε και το τι θα πούμε θέλει ιδιαίτερη προσέγγιση, είναι σαν ένα κέντημα. Στη ναυτιλία η εταιρική επικοινωνία θέλει λεπτοδουλειά».

Επικοινωνώντας το ευχάριστο

Η ναυτιλία εξελίσσεται, οι εταιρείες υιοθετούν πράσινες λύσεις, παραγγέλλουν νέα, καλύτερα και ασφαλέστερα πλοία. Πρόσφατα, στην κατοχή της M/MARITIME πέρασε το AMBER STAR.GR μετά από επιτυχή πεντάχρονη ναύλωση. Το χαρακτηριστικό κυματιστό «M» που κοσμεί τις πλώρες των καραβιών της εταιρείας σύντομα θα φιγουράρει και στο μόλις επτά ετών πλοίο. Πώς λοιπόν μια ναυτιλιακή επικοινωνεί το ευχάριστο; Στην περίπτωση της M/MARITIME, ένας συνδυασμός από παραδοσιακά και σύγχρονα μέσα επικοινωνίας. Για τον πρώτο δεξαμενισμό του πλοίου της AVRA.GR στο Νεώριον της Σύρου δημιούργησε ένα εντυπωσιακό βίντεο. «Μέσα από ένα Video Press Release προβάλαμε την όλη διαδικασία, μιλήσαμε για τα ναυπηγεία και τη σημασία τους, τα συνεργεία, τους ανθρώπους τους, τους ναυτικούς μας. Τη δουλειά μας! Μια διαδικασία που για εμάς είναι απαραίτητη για τη σωστή συντήρηση των πλοίων μας, για ένα ευρύτερο κοινό είναι κάτι άγνωστο. Οφείλαμε να το κάνουμε κατανοητό». Ήταν η πρώτη φορά που έγινε κάτι τέτοιο και ανάλογες πρωτοποριακές δράσεις αναμένεται να ακολουθήσουν.

Πρωθώντας την ελληνική ναυτιλία

Ποια είναι τελικά η προστιθέμενη αξία της εταιρικής επικοινωνίας στη ναυτιλία; Η κυρία Γερούκη είναι ξεκάθαρη: «Η εταιρική επικοινωνία στη ναυτιλία δεν διασφαλίζει μόνο τη δημόσια εικόνα μιας ναυτιλιακής, βοηθώντας την να ξεχωρίσει, αλλά ενισχύει τον κλάδο».

Το προφίλ της M/MARITIME

Η M/MARITIME είναι μια νέα ναυτιλιακή εταιρεία που αναπτύχθηκε γρήγορα με σεβασμό στη σημασία της ναυτιλίας για την Ελλάδα και τον κόσμο. Ιδρύθηκε το 2016 από τον κύριο Ιωάννη Μυτιληναίο και μέσα σε ένα χρονικό διάστημα μικρότερο από τρία έτη, με τη δυναμική της ανάπτυξη συνέβαλε στην ενίσχυση του κλάδου, ενώ κατάφερε να εξελίξει τους δεσμούς της Ελλάδας με την Ιαπωνία και να επιβεβαιώσει τη θέση της ελληνικής ναυτιλίας στον κόσμο. Σήμερα διαχειρίζεται με ευθύνη έναν σύγχρονο στόλο 18 ποντοπόρων φορτηγών πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, γνωστά με τη διεθνή ονομασία bulk carriers, τα οποία ναυπηγήθηκαν στο σύνολό τους στην Ιαπωνία με προηγμένες προδιαγραφές, με γνώμονα την ποιότητα, την ενεργειακή και λειτουργική υπεροχή, αλλά και την άνεση των πληρωμάτων. Ο στόλος της M/MARITIME αποτελείται από πλοία χωρητικότητάς από 34.000 έως και 82.000 τόνους με μέσο όρο ηλικίας τα 6,5 έτη.



All on board

— Guided by our values and our Greek heritage, we work side by side on
— land and at sea to ensure accuracy and quality in global sea
— transportations and establish unique standards of excellence in the
— daily operations of our Japanese built modern fleet.

A STEP AHEAD



m-maritime.com

ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝ

34



ΤΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠ

Οι νέες γενιές ναυπηγών



35



Συνέντευξη με τον κοσμήτορα της σχολής
Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών,
Κωνσταντίνο Μπελιμπασάκη, και τον καθη-
γητή του Τομέα Ναυτικής και Θαλάσσιας
Υδροδυναμικής, **Γρηγόρη Γρηγορόπουλο**

Των ΕΛΕΝΗΣ ΒΑΡΔΑΚΗ, ΜΑΡΙΑΣ-ΙΩΑΝΝΑΣ ΣΙΓΑΛΟΥ

— Φωτό: ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΑΚΗΣ

A

Ν ΚΑΤΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, εκτός από τον ήλιο της, είναι οι θάλασσές της, καθιστώντας τη χώρα μας έναν παραδοσιακά ναυτιλιακό τόπο. Η ελληνική ναυτιλία διατηρεί κυρίαρχη θέση στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία ήδη από τον 19ο αιώνα. Δεν είναι τυχαίο που η σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου αποτελεί σταθερά μία από τις πιο περιζήτητες σχολές του μηχανογραφικού.

Ίδρυση Σχολής Μηχανολόγων Μηχανικών

Η σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών ιδρύθηκε το 1969, αρχικά ως τμήμα της Σχολής Μηχανολόγων Μηχανικών του ΕΜΠ, ενώ από το 1982 λειτουργεί ως ανεξάρτητο τμήμα και από το 2002 ως Σχολή, προετοιμάζοντας τις νέες γενιές ναυπηγών της χώρας μας. Ποια είναι όμως η εικόνα της Σχολής Ναυπηγών σήμερα; Τι μαθαίνουν οι φοιτητές και τι προοπτικές έχουν; Παραμένουν στην Ελλάδα ή αποφασίζουν να φύγουν στο εξωτερικό; Πώς το ΕΜΠ συνδέεται με το παγκόσμιο ναυπηγικό γίγνεσθαι και ποιες οι προκλήσεις για τη ναυπηγική τέχνη; Ο κοσμήτορας της σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, **Κωνσταντίνος Μπελιμπασάκης**, και ο καθηγητής του Τομέα Ναυτικής και Θαλάσσιας Υδροδυναμικής, **Γρηγόρης Γρηγορόπουλος**, μίλησαν στην Athens Voice εξηγώντας τι σημαίνει το να είσαι σήμερα μηχανολόγος ναυπηγός.

Πρόγραμμα σπουδών

«*Αν και πρόκειται για μία από τις πιο υψηλόβαθμες σχολές, η οποία για τη χρόνια 2023 βρισκόταν στην 4η θέση των πολυτεχνικών σχολών σε όλη την Ελλάδα, το ποσοστό αποφοίτησης είναι εξαιρετικά μεγάλο*» εξηγεί ο κ. Κωνσταντίνος Μπελιμπασάκης. Το πρόγραμμα σπουδών έχει συνταχθεί με τρόπο ώστε να παρέχονται στους φοιτητές οι βασικές επιστημονικές γνώσεις στις περιοχές της Ναυπηγικής και της Ναυτικής Μηχανολογίας, ανταποκρινόμενο παράλληλα και στις απαιτήσεις της επαγγελματικής απασχόλησης σε κάθε τομέα. Η Σχολή προσφέρει ένα προπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών που οδηγεί σε Δίπλωμα Ναυπηγού Μηχανολόγου Μηχανικού επιπέδου integrated master, ενώ ταυτόχρονα λειτουργεί πρόγραμμα διδακτορικών σπουδών, με ιστορικό 120 διατριβών έως σήμερα. Πρόβλημα παρατηρείται στον χρόνο που απαιτείται για την ολοκλήρωση των σπουδών, αγγίζοντας κατά μέσο όρο τα 7 έτη. Σύμφωνα με τον κ. Μπελιμπασάκη, λύση στο ζήτημα φαίνεται να είναι τα μαθήματα που οι φοιτητές αποκαλούν «αλυσίδες»: προαπαιτούμενες επιτυχημένες εξετάσεις προηγούμενων μαθημάτων, προκειμένου να μπορέσουν να δώσουν κάποια επόμενα.

Αν και κάποιοι θα περίμενε η δυσκολία να αυξάνεται όσο αυξάνεται το εύρος γνώσεων, μαθαίνουν με πως τα πρώτα χρόνια της σχολής είναι τα πιο δύσκολα. Πρόκειται για μια έντονα μεταβατική περίοδο, για αυτό και οι καθηγητές προσπαθούν με εισαγωγικά μαθήματα να τους προετοιμάσουν. Προκειμένου να ανακαλύψει περισσότερο ο κάθε φοιτητής τον τομέα που τον ενδιαφέρει στον χώρο της ναυτιλίας, το πρόγραμμα σπουδών δέχεται αρκετές επικαιροποιήσεις, σχεδόν κάθε πέντε χρόνια, με τα μαθήματα επιλογής να αναβαθμίζονται στο πλαίσιο του εφικτού.

Η Σχολή στην πράξη

Τελικά οι φοιτητές μαθαίνουν στην πράξη το επάγγελμα του ναυπηγού; «*Σημαντικός είναι ο ρόλος των μαθημάτων στα εργαστήρια της σχολής. Στην επαγγελματικών προδιαγραφών πειραματική δεξαμενή του εργαστηρίου Ναυτικής και Θαλάσσιας Υδροδυναμικής, η οποία χρησιμοποιείται από τους φοιτητές και αποτελεί τη μοναδική στην Ελλάδα*» εξηγεί ο κ. Γρηγόρης Γρηγορόπουλος. Η πειραματική δεξαμενή τέθηκε σε λειτουργία στο τέλος της δεκαετίας του '70, ύστερα από κρατική επιχορήγηση της τάξεως των 1 δισ. δραχμών (150 εκ.



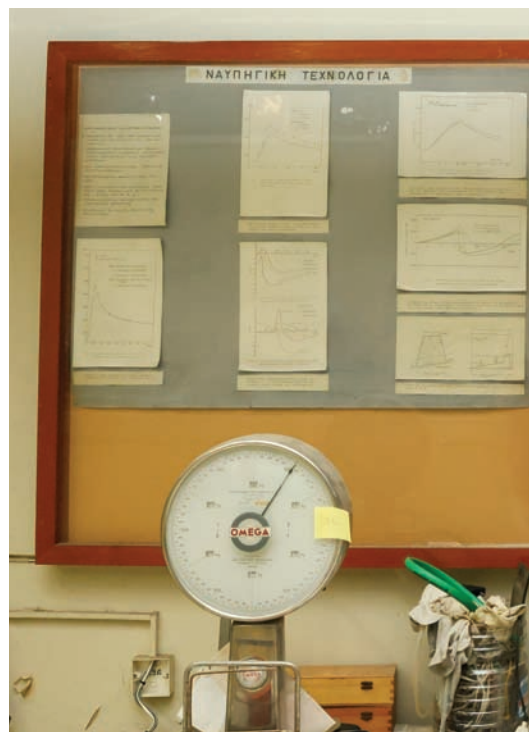
δολάρια) και έκτοτε έχουν πραγματοποιηθεί σε αυτή 350 διαφορετικά projects και έχουν δοκιμαστεί 250 μοντέλα. Στην πράξη, οι φοιτητές έρχονται σε επαφή με τον υδροδυναμικό σχεδιασμό πλοίων και πλωτών κατασκευών, τα συστήματα εξοικονόμησης ενέργειας πλοίων και τα συστήματα ανανεώσιμης ενέργειας στη θάλασσα.

Όσον αφορά τον ρόλο της πρακτικής άσκησης είναι ιδιαίτερα σημαντικός, με πάνω από 100 θέσεις διαθέσιμες κάθε χρόνο λόγω έντονης προσφοράς από τη βιομηχανία, αλλά κυρίως λόγω της ανάπτυξης που παρατηρείται ξανά στα μεγάλα ναυπηγεία, όπως της Ελευσίνας. Δημιουργείται έτσι ένα αρκετά πρόσφορο έδαφος για τους προπτυχιακούς φοιτητές, δίνοντάς τους την ευκαιρία να έρθουν σε επαφή με τον επαγγελματικό κόσμο από νωρίς, με πολλές εταιρείες να απορροφούν ένα μεγάλο ποσοστό των ασκούμενων. Έτσι, πολλοί από τους σπουδαστές ξεκινούν την καριέρα τους πριν ακόμα πάρουν πτυχίο.

Ελλάδα ή εξωτερικό;

Στο πλαίσιο της εξωστρέφειας του ΕΜΠ και σκοπεύοντας στη δημιουργία σύνδεσης της Σχολής με το παγκόσμιο ναυπηγικό γίγνεσθαι, έχουν αναπτυχθεί σχέσεις με τους σημαντικότερους εκπροσώπους της διεθνούς ναυπηγικής και ναυτιλιακής κοινότητας. Διατηρούνται δεσμοί με τα αντίστοιχα τμήματα ναυπηγών σε πανεπιστήμια και ερευνητικά κέντρα του εξωτερικού, κυρίως σε Ευρώπη και ΗΠΑ, δίνοντας την ευκαιρία στους Έλληνες φοιτητές να διευρύνουν τους ορίζοντές τους.

Σχετικά με το αν τελικά οι απόφοιτοι επιλέγουν να παραμείνουν στην Ελλάδα ή αναζητούν ευκαιρίες εκτός, ο κ. Μπελιμπασάκης θεωρεί ότι το 80% παραμένει στη χώρα μας, ενώ το υπόλοιπο συνεχίζει την έρευνα στο εξωτερικό. Παρατηρούμε ότι σημαντικό ποσοστό προτιμά την Ελλάδα – αναμενόμενο, αν λάβουμε υπ' όψιν τον κλάδο δραστηριοποίησης. Η πλειοψηφία όσων επιλέγουν το εξωτερικό κινείται στην Αμερική, με αρκετούς να εργάζονται στο MIT, το University of Michigan και άλλα κορυφαία πανεπιστήμια της Ivy League της Δυτικής Ακτής, αλλά και στην Ευρώπη στο Univ. Strathclyde & Glasgow, στο DTU, στο UCLouvain, στη SINTEF κ.ά. «*Κάθε φοιτητής πρέπει να κάνει αυτό που θέλει η ψυχή του. Αυτό δεν έχει σχέση με την Ελλάδα ή το εξωτερικό. Σημασία έχει να διαλέξουν με ποιον τομέα θέλουν να ασχοληθούν ώστε να ανα-*



πτύξουν και να εξελίξουν την προσωπικότητά τους όπου και όπως θέλουν».

Γυναικεία εκπροσώπηση στη σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών

Ο Κοσμήτορας γνωρίζει πως πρόκειται για έναν αρκετά ανδροκρατούμενο χώρο, καθώς όταν ο ίδιος εισήχθηκε, το 1980, δεν υπήρχε καμία γυναίκα συμφοιτήτρια (!). Σήμερα, 44 χρόνια μετά, υποστηρίζει πως τα πράγματα αλλάζουν, με την αναλογία να αντιστοιχεί στο 1/3, βλέποντας γυναίκες να διατρέπουν στον τομέα της ναυτιλίας. Με στόχο να είναι όλο και πιο ενεργή η γυναικεία παρουσία στη σχολή, έχει τεθεί ως κριτήριο των ερευνητικών προγραμμάτων να λαμβάνουν μέρος φοιτητές και φοιτήτριες. «*Από τους καλύτερους αποφοίτους και στο κομμάτι της έρευνας και στο επαγγελματικό, είναι γυναίκες και μάλιστα κορυφαίες, μιλώντας πάντοτε για τους φοιτητές και φοιτήτριες που εγώ έχω συνεργαστεί*». Φαίνεται πως η σχολή βρίσκεται σε μια περίοδο ανατροπών, κινούμενη σε μια όλο και πιο ισότιμη κατεύθυνση.

36





ΝΑΥΠΗΓΟΣ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ ΔΕΝ ΣΗΜΑΙΝΕΙ ΜΟΝΑΧΑ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΕΞΙΟΤΗΤΕΣ, ΑΛΛΑ ΣΕΒΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΣΤΟΝ ΥΔΑΤΙΝΟ ΚΟΣΜΟ



Παρ' όλα αυτά, αν και αποτελείται από 32 μέλη ΔΕΠ, μόνο 1 είναι γυναίκα. «Φιλοδοξούμε ότι θα αποκτήσουμε περισσότερες γυναίκες μέλη ΔΕΠ, είναι κάτι που πραγματικά το θέλουμε και το επιδιώκουμε».

Πράσινη ναυτιλία και οι ενέργειες της Σχολής

Αυτή τη στιγμή, το 95% του παγκόσμιου εμπορίου γίνεται μέσω ναυτιλίας, δεδομένου ότι είναι η οικονομικότερη μέθοδος μεταφοράς, με αποτύπωμα περίπου 2,6% σε σχέση με το παγκόσμιο, ποσοστό συγκριτικά πολύ χαμηλό. Ωστόσο, γίνονται προσπάθειες να μειωθεί ακόμη περισσότερο. «Έχει περιληφθεί στις δράσεις του ΟΗΕ, του ΙΜΟ, και οι πιέσεις για λύσεις μεταφέρονται σε φορείς όπως εμείς» αναφέρει ο κ. Γρηγόριος. Μία από τις βασικότερες προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι σημερινοί ναυπηγοί, είναι η δημιουργία μεταφορικών συστημάτων φιλικά προς το περιβάλλον. Στόχος τους, η ανάπτυξη και βελτιστοποίηση τεχνολογιών που συμβάλλουν στην αύξηση της συμμετοχής και της αποδοτικότητας των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, για αυτό και η Σχολή εστιάζει στον τομέα της πράσινης ναυτιλίας. Έτσι, εκτός από τις γνώσεις που προσφέρει στη Ναυτική Μηχανολογία, επικεντρώνεται σε ζητήματα γύρω από της βιωσιμότητα και την προστασία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων.

«Μελετάμε όλη τη βιομηχανική δραστηριότητα από πλοία, π.χ. τις εξορύξεις, τι εκπέμπουν και τι αφήνουν στο περιβάλλον. Δουλεύουμε για την ελαχιστοποίηση

της κατανάλωσης ενέργειας, δηλαδή την ελαχιστοποίηση των εκπομπών ρύπων με στόχο την απανθρακοποίηση – μια προσπάθεια στην οποία συμβάλλουν όλοι οι τομείς της σχολής» λέει ο κοσμήτορας. Μάλιστα, το πρόσφατα ολοκληρωμένο ερευνητικό έργο Seatech H2020 αποσκοπεί στην ανάπτυξη επόμενης γενιάς τεχνολογιών κινητήρα διπλού καυσίμου και εξοικονόμησης ενέργειας πρόωσης πλοίων, που αναμένεται να οδηγήσει σε σημαντική αύξηση απόδοσης και ριζικές μειώσεις εκπομπών.

Η λύση βρίσκεται στα εναλλακτικά καύσιμα, όπως αμ-μωνία, αιθανόλη, μεθανόλη και υδρογόνο, που είναι ακόμα σε πειραματικό στάδιο και χρειάζονται τεράστια μέτρα ασφαλείας για να χρησιμοποιηθούν. Ενδιάμεσο καύσιμο το οποίο είναι σε χρήση αυτή τη στιγμή είναι το LNG – πιο «καθαρό» από το πετρέλαιο. «Η πυρηνική ενέργεια πιστεύω ότι αποτελεί το μέλλον. Αν ελεγχθεί, δεν νομίζω ότι θα έχει κανείς αντίρρηση. Εξάλλου σχεδόν όλες οι προηγμένες χώρες έχουν σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής και πυρηνικής ενέργειας, όμως δεν μπορούμε να την τάζουμε ως λύση της επόμενης δεκαετίας» λέει ο κ. Γρηγόριος.

Η δράση της σχολής είναι επικεντρωμένη στην πράσινη και γαλάζια ναυτιλία, καθώς η αλληλεπίδραση συστημάτων με τη θάλασσα, τόσο από τη σκοπιά κατασκευών όσο και περιβαλλοντικών αλληλεπιδράσεων ευρείας κλίμακας, χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής. Ναυπηγός Μηχανολόγος δεν σημαίνει μονάχα τεχνικές γνώσεις και δεξιότητες, αλλά σεβασμός και προστασία στον υδάτινο κόσμο. ●



Ο καθηγητής Γρηγόριος Γρηγορόπουλος και ο κοσμήτορας Κωνσταντίνος Μπελιμπασάκης μās ξεναγούν στις εγκαταστάσεις του κτιρίου Αεροδυναμικής Ναυπηγικής και Υδροδυναμικών Μηχανών

OCEANOS

Εξερευνώντας τη θάλασσα με την τέχνη της ναυπηγικής



Η ομάδα Oceanos στον διαγωνισμό Monaco Energy Boat Challenge 2023

Η

ΣΧΟΛΗ ΕΧΕΙ ΓΙΝΕΙ ΠΛΕΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟ ΣΠΙΤΙ ΤΟΥΣ και το να ψάχνουν τρόπους για να βελτιωθεί το σκάφος τους είναι η νέα part time δουλειά τους. Η αγάπη για τη θάλασσα τους ενώνει και, όσο έχουν ο ένας τον άλλον, πηγαίνουν από διαγωνισμό σε διαγωνισμό κερδίζοντας βραβεία και πανηγυρίζοντας παρέα. Είναι η ομάδα Oceanos, της σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου. Η ομάδα των 70 φοιτητών (69 προπτυχιακοί και 1 διδακτορικός) ξεκίνησε το ταξίδι της το 2016 και φέτος ετοιμάζεται για 6η φορά για το Monaco Energy Boat Challenge. Στόχος τους, μια θέση στο βάθρο.

Oceanos: Γνωρίζοντας την ομάδα

Στο κτίριο ANYM (Αεροδυναμικής, Ναυπηγικής και Υδροδυναμικών Μηχανών) μας ξεναγούν πέντε από τα μέλη της Oceanos, εξηγώντας μας πώς συνεργάζονται, τι ση-

μαίνει τελικά πράσινη ναυτιλία και ποιες προοπτικές υπάρχουν για τις νέες γενιές ναυπηγών. Η Κωνσταντίνα Δελήογλου και ο Διονύσης Ταπίνης έχουν αναλάβει τον ρόλο των team managers, η Μαρία Λεοντιάδου και ο Αιμίλιος Μόνος ανήκουν στην υποομάδα «Hydrodynamics & Propulsion» και ο Λάμπρος Σκυριώτης είναι μέλος της υποομάδας «Design & Structural». Η Oceanos έχει σήμερα απήχηση τόσο στους φοιτητές του ΕΜΠ όσο και του ΟΠΑ, με ισότιμη συμμετοχή αγοριών και κοριτσιών σε έναν φαινομενικά «ανδροκρατούμενο» κλάδο. «Θεωρώ ότι είμαστε η γενιά της ανατροπής. Ήδη από το δικό μου έτος βρισκόμασταν σε μια αναλογία 30-70, αλλά κάθε χρόνο το ποσοστό των γυναικών αυξάνεται και φέτος ίσως αγγίξαμε το 50-50» αναφέρει η Κωνσταντίνα.

Διακρίσεις και θέσεις

Θυσιάζουν πολλά για να πετύχουν όσα έχουν

σκεφτεί και συνήθως ανταμείβονται, όπως το 2022 που τερμάτισαν στην 4η θέση στο Monaco Energy Boat Challenge, ενώ πέρυσι στη 2η. Είναι ένας διαγωνισμός που διοργανώνεται από το Yacht Club de Monaco σε συνεργασία με το Ίδρυμα Πρίγκιπα Αλβέρτου II του Μονακό, το Ίδρυμα Hydros και το International Power boating Federation (UIP), και συγκεντρώνει μια νέα γενιά μηχανικών για να παρουσιάσουν και να αγωνιστούν τα ενεργειακά αποδοτικά και πράσινα σκάφη που έχουν σχεδιάσει και κατασκευάσει. Πέρα από το καθαρά αγωνιστικό πλαίσιο, στον συγκεκριμένο διαγωνισμό δίνονται και διάφορα βραβεία, όπως καινοτομίας, λαμβάνοντας υπ' όψιν το πόσο eco friendly είναι η ομάδα (εναλλακτικά καύσιμα, μπαταρία, υδρογόνο) μια και πρόκειται για έναν πράσινο διαγωνισμό, που βασίζεται στην πρωτοπορία. Οι θέσεις κατάταξης βγαίνουν ξεχωριστά από τα βραβεία και καθορίζονται μόνο από την επίδοση στη θάλασσα.

38

OSINTUA

κής

Μιλήσαμε με την ομάδα που εκπροσωπεί το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο σε διεθνείς διαγωνισμούς ναυπηγικής των ΕΛΕΝΗΣ ΒΑΡΔΑΚΗ, ΜΑΡΙΑΣ-ΙΩΑΝΝΑΣ ΣΙΓΑΛΟΥ



Λίγο πριν τον μεγάλο αγώνα

Μία από τις πιο σημαντικές στιγμές είναι εκείνη της προετοιμασίας, για αυτό και η ομάδα εστιάζει τόσο στα πειράματα στη στεριά όσο και στα δοκιμαστικά (Sea Trials). «Η διαδικασία των Sea Trials είναι χρονοβόρα και αγχωτική. Πρέπει να βγάλουμε σχετικές άδειες, να πάμε στον Σχοινιά και να γίνει μεταφορά του εξοπλισμού με δικά μας έξοδα. Είναι 3-4 μέρες δύσκολες» λέει ο Αιμίλιος. Πρόκειται για προσομοίωση του κανονικού αγώνα, γι' αυτό και γίνεται όσο το δυνατόν με περισσότερο επαγγελματισμό. «Δοκιμάζουμε τα πάντα για να δούμε τι προβλήματα μπορεί να συναντήσουμε: ζήτημα με θερμοκρασίες, σπάσιμο της έλικας, λάθος κατανομή βάρους κ.λπ. Τσεκάρουμε τους χρόνους μας, ανάλογα με το κάθε αγώνισμα. Ετοιμαζόμαστε για παν ενδεχόμενο» προσθέτει ο Διονύσης. Το δύσκολο είναι ότι μόλις γίνει μια βελτίωση, πρέπει όλα να κάνουν keep up με αυτή.

«ΤΟ ΣΥΝΑΙΣΘΗΜΑ ΤΟΥ ΝΑ ΒΛΕΠΟΥΜΕ ΤΟΝ ΑΙΜΙΛΙΟ (ΤΟΝ ΟΔΗΓΟ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ) ΝΑ ΤΕΡΜΑΤΙΖΕΙ, ΔΕΝ ΝΟΜΙΖΩ ΟΤΙ ΣΥΓΚΡΙΝΕΤΑΙ ΕΥΚΟΛΑ ΜΕ ΑΛΛΟ. ΤΟ ΣΥΝΑΙΣΘΗΜΑ ΟΤΙ ΤΕΛΙΚΑ ΟΛΑ ΑΥΤΑ ΑΠΟΔΙΔΟΥΝ ΕΙΝΑΙ ΑΠΕΡΙΓΡΑΠΤΟ».



Από αριστερά:
Αιμίλιος Μόνος,
Μαρία Λεοντιάδου,
Διονύσης
Ταπίνης και
Λάμπρος
Σκυριώτης

39

OCEANOS NTUA



Δημιουργία σκάφους

Από τον σχεδιασμό μέχρι την τελική υλοποίηση ενός σκάφους, η Oceanos χρειάζεται περίπου ένα εξάμηνο. Φέτος, η ομάδα θα τρέξει με ένα καινούργιο (πλάτος 2,5 μ. και μήκος 4,99 μ.), πιο ελεγχόμενο σε σχέση με τα κιλά του και πιο αεροδυναμικά σχεδιασμένο. «Είμαστε η μοναδική ναυπηγική φοιτητική ομάδα στην Ελλάδα που φτιάχνει κάτι τέτοιο» αναφέρουν.



υπάρχει και το υδρογόνο ως εναλλακτική, το οποίο προωθούν πολύ τα πανεπιστήμια της Ιταλίας. Εκείνοι όμως επιλέγουν να απέχουν, διότι η ενέργεια που παράγεται από μπαταρία είναι πιο ισχυρή και αποδοτική, ενώ ταυτόχρονα δεν παρατηρείται ιδιαίτερη διαφορά στο περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Να σημειωθεί πως χρησιμοποιούνται υλικά από 3D printer εντός του κυκλώματος της μπαταρίας, αντί του πλαστικού, καθιστώντας την έτσι επαναχρησιμοποιήσιμη. Ωστόσο για ένα πιο «πράσινο» racing, γίνεται μελέτη για έναν νέο διαγωνισμό στην κατηγορία Solar-Class, που θα υπάρχει μόνο πάνελ και θα τροφοδοτείται όλο το σκάφος από ηλιακή ενέργεια.

Συνδυάζοντας σχολή και ομάδα

Το να ανήκεις στη συγκεκριμένη ομάδα συνεπάγεται πολλών ωρών στο κτίριο ANYM, ξενύχτια, πειράματα –άλλοτε επιτυχημένα, άλλοτε όχι τόσο–, πίεση και πολύ πάθος. Παρ' όλο που ορισμένες φορές είναι δύσκολο το να συνδυαστεί με τις υποχρεώσεις της σχολής, τα μέλη της δεν δέχονται και ούτε θα θέλανε ιδιαίτερη μεταχείριση από τους καθηγητές. «Παίρνουμε πτυχίο ναυπηγού, δεν γίνεται να έχουμε την ομάδα ως ελαφρυντικό» λέει ο Διονύσης. Δεδομένου ότι η σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών εστιάζει ορισμένες φορές περισσότερο στο θεωρητικό παρά στο πρακτικό υπόβαθρο, η ενασχόληση με την Oceanos έχει συμβάλει στο να γεφυρωθεί αυτό το χάσμα. «Εφαρμόζουμε αρκετές γνώσεις, κυρίως στην υδροδυναμική και στο κατασκευαστικό κομμάτι, βλέποντας πλέον όσα μαθαίναμε μόνο στα βιβλία να παίρνουν κίνηση και μορφή. Οι έννοιες παύουν να είναι τόσο αόριστες» αναφέρει η Μαρία.

Μετά τη σχολή

Αποφοιτώντας από τη σχολή κάποιοι σκέφτονται να παραμείνουν Ελλάδα, ενώ άλλοι έχουν επιλέξει ήδη τον ιδανικό για εκείνους προορισμό στο εξωτερικό, κάνοντας το επόμενο βήμα. Στη χώρα μας φαίνεται να υπάρχουν δυνατότητες επαγγελματικής εξέλιξης, δεδομένου ότι ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών είναι μεγάλος. Από την άλλη, το μείζον όπως το shipbuilding με το οποίο αρκετοί σπουδαστές επιθυμούν μελλοντικά να ασχοληθούν, δεν εμφανίζεται σε μεγάλη κλίμακα εντός Ελλάδος, ωθώντας τους νέους ναυπηγούς σε προορισμούς όπως Κορέα και Κίνα. «Ευκαιρίες και άνθρωποι που θέλουν να επενδύσουν υπάρχουν. Άνθρωποι όμως που μπορούν να τρέξουν εταιρείες δεν υπάρχουν και όλοι ψάχνουμε» λέει ο Αιμίλιος.

Πέρα από κάθε πρακτική δυσκολία, κάθε ξενύχτι και κάθε θυσία, αυτό που μένει στο τέλος είναι το πάθος, το δέσιμο, οι φιλίες. «Το συναίσθημα του να βλέπουμε τον Αιμίλιο (τον οδηγό του σκάφους) να τερματίζει, δεν νομίζω ότι συγκρίνεται εύκολα με άλλο. Το συναίσθημα ότι τελικά όλα αυτά αποδίδουν είναι απερίγραπτο». Και αυτό που κάνει την Oceanos να συνεχίζει είναι η ευχαρίστηση που παίρνουν στο τέλος του αγώνα. Ένα αποτέλεσμα που πάντα τους δικαιώνει. Μια κοινή αφοσίωση (και υπόσχεση) που τους κρατάει για πάντα ομάδα. ●

Για περισσότερα επισκεφτείτε τη σελίδα του OCEANOS NTUA στο διαδίκτυο, oceanos-ntua.com

Πάνω: Διονύσης Ταπίνης,
Κέντρο: Μαρία
Λεοντιάδου και
Αιμίλιος Μόνος
Κάτω: μέλη της
ομάδας Oceanos

Χορηγίες

Το φιλόδοξο έργο της Oceanos NTUA στηρίζουν εταιρείες με χρηματικές ή υλικές χορηγίες, από Ελλάδα και εξωτερικό, μεταξύ των οποίων και μεγάλες ναυτιλιακές, όπως η Navios και η Navarone. «Πέρυσι κάποιες εταιρείες που μας ξεχώρισαν στον διαγωνισμό, αποφάσισαν να μας βοηθήσουν με προϊόντα τα οποία έχουν χρησιμοποιηθεί και εντός του σκάφους» λέει ο Λάμπρος. «Έχουμε κάνει πολλές χρήσιμες –και κοστοβόρες– αγορές που δεν θα πραγματοποιούνταν αν δεν είχαμε καλές συνεργασίες». Βοήθεια βέβαια έχουν λάβει και από μεμονωμένα άτομα. «Πέρσι, στον πρώτο αγώνα αντοχής του Racing Weekend, ενώ τρέχαμε και ήμασταν πρώτοι, ξαφνικά έπρεπε να αλλάξουμε αντλία, κάτι που δεν έχει ξανασυμβεί, και δεν είχαμε. Για καλή μας τύχη, βρήκαμε στο Μονακό έναν Έλληνα, βασικά μας βρήκε, και προθυμοποιήθηκε να μας αγοράσει νέα. Πραγματικά, χωρίς τον κύριο Άλκη Καμπάνη δεν θα είχαμε συνεχίσει» λέει ο Διονύσης.

Oceanos και πράσινη δράση

«Δεν είμαστε η πιο “καθαρή” ομάδα, αλλά το προσπαθούμε». Γενικότερος στόχος τους είναι να μειώσουν τα αναλώσιμα που χρειάζονται, γι' αυτό και προμηθεύονται υλικά υψηλής ποιότητας που είναι πιο ανθεκτικά. «Χρησιμοποιούμε αρκετό carbon –είναι αναπόφευκτο–, αλλά προσπαθούμε όσο γίνεται να το μειώσουμε αναφορικά με το βάρος και το περιβαλλοντικό μας αποτύπωμα» λέει ο Λάμπρος, μέλος της υποομάδας Design & Structural. Ως καύσιμο επιλέγουν την μπαταρία, ωστόσο



ΠΑΔΑ ΜΕ ΒΛΕΜΜΑ ΠΡΟΣ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Έχει κερδίσει τον χαρακτηρισμό «το πρώτο πράσινο πανεπιστήμιο της Ελλάδας» και όχι άδικα. Το **Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής**, στα έξι χρόνια λειτουργίας του, αποτελεί το 2ο σε μέγεθος φοιτητών στην Αττική και «συνομιλεί με το μέλλον».

Της ΝΑΤΑΣΣΑΣ ΚΑΡΥΣΤΙΝΟΥ



Σ

τη συγκεκριμένη περίπτωση με το «Πράσινο Μέλλον», υπό την προτεστανεία του Παναγιώτη Καλδή και της ομάδας του, το ΠΑΔΑ έχει καταφέρει να πάρει πρωτοβουλίες στον τομέα των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας όσο κανένα άλλο πανεπιστήμιο. Μερικές από αυτές είναι η λειτουργία σταθμού Συμπαράγωγής Ηλεκτρισμού Θερμότητας Υψηλής Απόδοσης (ΣΗΘΥΑ), η βιοκλιματική δόμηση, η ενεργειακή απόδοση με φωτισμό LED, η εγκατάσταση φωτοβολταϊκών, η διαχείριση νερού, η χρήση ηλεκτρικού λεωφορείου, η ανακύκλωση, το Πάρκο Ελιάς και η δραστηριοποίηση στον χώρο των ενεργειακών κοινοτήτων.

Πέρα, όμως, από την πρόοδο που έχει σημειώσει για να γίνει το «πρώτο πράσινο πανεπιστήμιο», το ΠΑΔΑ κατάφερε πρόσφατα να πάρει και το πράσινο φως για την αντιστοίχιση έξι τμημάτων της Σχολής Μηχανικών με τμήματα πολυτεχνικών σχολών λύνοντας το ζήτημα επαγγελματικών προοπτικών των φοιτητών τους. Πρόκειται για τα τμήματα: Ναυπηγών Μηχανικών, Μηχανολόγων Μηχανικών, Μηχανικών Τοπογραφίας και Γεωπληροφορικής, Ηλεκτρολόγων και Ηλεκτρονικών Μηχανικών, Μηχανικών Πληροφορικής και Υπολογιστών και Πολιτικών Μηχανικών. Η αρχή έγινε με την αντιστοίχιση του Τμήματος Ναυπηγών Μηχανικών του ΠΑΔΑ με πολυτεχνικό τμήμα.

Με την υπογραφή των σχετικών υπουργικών αποφάσεων, οι απόφοιτοι όλων των παραπάνω τμημάτων θα έχουν τη δυνατότητα να εγγραφούν στο ΤΕΕ και να λαμβάνουν τα επαγγελματικά δικαιώματα της αντίστοιχης ειδικότητας, όπως αυτά περιγράφονται για τους Μηχανικούς στο ΠΔ99/2018.

Μιλώντας στην Athens Voice, ο Πρόεδρος του Τμήματος Ναυπηγών Μηχανικών του ΠΑΔΑ και Αναπληρωτής Καθηγητής, **Δημήτρης Κουμπογιάννης**, σημειώνει πως «μια τέτοια απόφαση σταθμός θέτει τις στέρεες βάσεις για την κατοχύρωση τόσο των επαγγελματικών δικαιωμάτων των φοιτητών του ΠΑΔΑ όσο και για την ακαδημαϊκή τους πορεία». Όπως επισημαίνει ο κ. Κουμπογιάννης, η εν λόγω εξέλιξη σε συνδυασμό με τη διαρκή προσφορά εργασίας στον χώρο της Ναυτιλίας στην Ελλάδα και διεθνώς, αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση της ζήτησης του τμήματος για σπουδές, την ποιοτική αναβάθμιση του φοιτητικού του δυναμικού και τη μεγαλύτερη αναγνωρισιμότητά του εντός και εκτός της χώρας μας.

Ο πρύτανης του Πανεπιστημίου **Παναγιώτης Καλδής** σημειώνει πως «με συστηματική δουλειά αναβαθμίζουμε την ποιότητα των παρεχόμενων σπουδών, και ειδικά στο κομμάτι της Ναυτιλίας – έναν από τους δύο σημαντικότερους

πυλώνες της ανάπτυξης της Ελλάδας, εδώ και αιώνες. Σε αυτόν τον «καινούργιο κόσμο» στον οποίο πλέον βαδίζει η ανθρωπότητα, για τη χώρα μας η θάλασσα είναι και πάλι ένας βασικός και σημαντικός δρόμος. Η ναυτιλία προσφέρει και στη θάλασσα και στη στεριά. Και το ΠΑΔΑ κάνει αυτό το οποίο οφείλει απέναντι στους νέους, να βρίσκεται μέσα στις εξελίξεις».

Το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής είναι ένα οικοσύστημα 64.000 προσώπων σε ένα περιβάλλον με αισθητική που εμπνέει – ένας ελκυστικός εκπαιδευτικός προορισμός, με ευχερή συγκοινωνιακή πρόσβαση –, με εξαιρετικές διακρίσεις πιστοποίησης στα προπτυχιακά προγράμματά του, που οδηγούν σε επιζητούμενα διεθνώς επαγγελματικά προσόντα και επιστημονική ανέλιξη, με συνεχή εκσυγχρονισμό στον εργαστηριακό και εκπαιδευτικό εξοπλισμό του και στις υποδομές του και με κατάλληλη αναλογία εκπαιδευτικού προσωπικού και φοιτητών για αποτελεσματική αλληλεπίδραση της γνώσης.

Διασυνδέει αποτελεσματικά την έρευνα και την καινοτομία με την εκπαίδευση και την προαγωγή της, με κατάλληλες διπλωματικές εργασίες και επιλεγμένη πρακτική άσκηση στην Ελλάδα και το εξωτερικό, μέσω χιλιάδων συνεργασιών και απόκτησης μοναδικών τυπικών και ουσιαστικών προσόντων για διαρκή και διεθνή απασχολησιμότητα σε έναν κόσμο που αλλάζει. ●

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Οι χρυσές εποχές και οι μεγάλες προσωπικότητες

Η καθηγήτρια **Τζελίνα Χαρλαύτη** αφηγείται τη σύγχρονη ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας

Του ΛΟΥΚΑ ΒΕΛΙΔΑΚΗ



ΣΤΑ ΠΑΡΑΛΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ, όπου τα κύματα αγκαλιάζουν τη γη και φέρνουν μια αύρα από το παρελθόν, ξεδιπλώνεται η ιστορία της ελληνικής ναυτοσύνης, μια ακατάπαυστη έκφραση της προσπάθειας, της εφευρετικότητας και της διάθεσης για εξερεύνηση και κατάκτηση. Μια ιστορία που διασχίζει αιώνες και γενιές.

Από τα αρχαία χρόνια, οι Έλληνες θεωρούνταν πρωτοπόροι και αυτή η ιδέα δεν έχει εξατμιστεί, παραμένει ένα κεφάλαιο που γράφεται καθημερινά – ένας συνδυασμός παράδοσης και καινοτομίας. Ένας κόσμος πλούσιος σε περιπέτειες, επιτυχίες και ανθρώπινες ιστορίες που μας διδάσκει τη σημασία της ανθρώπινης αντοχής και της αναζήτησης.

Εμείς επιχειρούμε μια περιπλάνηση στη σύγχρονη ιστορία, ζητώντας από την **Τζελίνα Χαρλαύτη**, καθηγήτρια ναυτιλιακής ιστορίας στο Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου Κρήτης, να ξεφυλλίσει μαζί μας αυτό το πλούσιο βιβλίο.

Όταν μιλήσαμε μαζί της, η κ. Χαρλαύτη είχε μόλις ολοκληρώσει ένα 8ήμερο ταξίδι στο γιγαντιαίο δεξαμενόπλοιο ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ και τα συναισθήματα της ήταν έντονα: «Πλοία μπορεί να αγοράσει κανείς όσα θέλει. Ανθρώπους για να διαχειριστούν τα πλοία δεν μπορεί να αγοράσει. Και η μεγάλη επιτυχία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, ακόμη και σήμερα, είναι ότι έχει ανθρώπους που είναι τρίτη, τέταρτη, πέμπτη γενιά από ναυτικούς με καταγωγή πολλές φορές ακόμα και από το ίδιο νησί. Έτσι ήταν τουλάχιστον μέχρι και τη δεκαετία του 1980. Αυτή η παράδοση συνεχίζει στο πλοίο, από τον παλιό ναυτικό στον καινούργιο. Έκανα αυτό το ταξίδι με το δεξαμενόπλοιο "ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ" και πραγματικά συγκινηθήκα, διότι είχα τον Σπετσιώτη υποπλοίαρχο, τον Χιώτη ανθυποπλοίαρχο, τον Καλύμνιο τρίτο Μηχανικό, τον άλλον ανθυποπλοίαρχο από την Αμοργό και επίσης μια ουσιαστικά καινούργια κοινότητα ναυτικών που υπάρχει στο Πέραμα, τη Νίκαια και το Κερατσίνι».

Η κ. Χαρλαύτη επί δεκαετίες μελετά το ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα και ευθύς εξ αρχής σπεύδει να διευκρινίσει ότι «τις ρίζες της σύγχρονης ναυτιλίας των Ελλήνων μπορούμε να εντοπίσουμε στον 18ο αιώνα», όταν Έλληνες ναυτικοί –κυρίως από νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου– δραστηριοποιούνταν στο θαλάσσιο εμπόριο. Αρχικά, η ναυτιλία εστίαζε στη μεταφορά σιτηρών από τη Μαύρη Θάλασσα στην Ευρώπη.

Βρισκόμαστε στην περίοδο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και από έρευνες έχουν βρεθεί αρχεία –τόσο οθωμανικά όσο και δυτικοευρωπαϊκά– τα οποία καταδεικνύουν χιλιάδες ταξίδια Ελλήνων υπήκων είτε των Οθωμανών (στο Αιγαίο) είτε των Βενετών (στα Ιόνια νησιά), οι οποίοι συνεργάζονταν και συνομιλούσαν μεταξύ τους στο κατά θάλασσα επιχειρείν. Από πού όμως προέρχονταν οι ναυτικοί; «Τον 18ο αιώνα τους εντοπίζουμε σε 40 νησιά του Ιονίου και του Αιγαίου. Έχουμε 120 κατοικημένα νησιά, από αυτά τα 40 ανέπτυξαν ποντοπόρους στόλους με ιστιοφόρα, τα οποία έφτιαχναν στα καρνάγια των νησιών τους ή σε διπλανά νησιά. Υπήρχαν ειδικευμένες ομάδες που έφτιαχναν τα πλοία και προσαρμόστηκαν στη δυτικό-ευρωπαϊκή τεχνολογία. Εκτός των 40 νησιών ο παράγοντας των μεγαλεμπόρων της διασποράς, στη διάρκεια του 19ου αιώνα πλέον, έπαιξε τον ρόλο του. Οι μεγάλες εταιρείες είχαν εγκατασταθεί στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, αλλά και στην Αλεξάνδρεια. Μέλη των οικογενειών ήταν στη Μαύρη Θάλασσα και στην Ανατολική Μεσόγειο, ενώ υπήρχαν μέλη των ιδίων εμπορικών οικογενειών στα κύρια λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου και της Βόρειας Ευρώπης».

Τον 19ο αιώνα ακολουθεί η άνοδος των εξαγωγών σιτηρών από τη Μαύρη Θάλασσα. «Σε αυτή τη ρότα: Μαύρη Θάλασσα, Βόρεια Ευρώπη, Μαύρη Θάλασσα, Δυτική Μεσόγειος, φτιάξανε την ελληνόκτητη ναυτιλία» σημειώνει η κ. Χαρλαύτη. «Μιλάμε για οικογένειες όπως: Σκαρामαγκά, Ράλλη, Πετροκόκκινου, Αργέντη, Βαλλιάνου, Λυκιαρδόπουλου, Εμπειρίκου κ.λπ. Όλοι αυτοί απασχολούνταν σε λιμάνια της αυτοκρατορικής Ρωσίας και σε λιμάνια του δούναβη στη Ρουμανία. Παρείχαν κι εξασφάλιζαν τα εμπορεύματα, τα σιτηρά, και τα οποία μετέφεραν οι Έλληνες των νησιών στα κύρια λιμάνια της εκβιομηχανιζόμενης Δυτικής Ευρώπης. Έπειτα, ενώ η τεχνολογία εξελίσσεται, οι Έλληνες έχουν πολύ επιτυχημένη μετάβαση από τα ιστιοφόρα στα ατμόπλοια. Χάνουν τη ναυπηγική τους δραστηριότητα ναυτότοποι όπως η Σύρος, η Σκόπελος, η Σκιάθος, η Κάσος, οι Σπέτσες, το Γαλαξίδι, όμως οι ναυτικοί τους στελεχώνουν τα ατμόπλοια».

Μετά, τη σκυτάλη αναλαμβάνουν τα μεγάλα ιστορικά γεγονότα που αλλάζουν ριζικά τα πάντα. Α' ΠΠ, Οκτωβριανή Επανάσταση. Κλείνουν τα Δαρδανέλια. Στο διάστημα αυτό, οι Έλληνες χάνουν τις αγορές της Μαύρης Θάλασσας και κινούνται προς τον Ατλαντικό μεταφέροντας τα ίδια





φορτία, σε διαφορετικές ρότες: σιτηρά από την Αργεντινή προς τη Βόρεια Ευρώπη, με κάρβουνο πίσω στην Αργεντινή και ευρύτερα στη Λατινική Αμερική. Πρωταγωνιστούν Κεφαλλονιά και η Ιθάκη από το Ιόνιο, η Χίος, η Άνδρος και η Κάσος από το Αιγαίο.

Ο Μεσοπόλεμος σηματοδότησε την άνοδο της ελληνόκτητης ναυτιλίας, με την ίδρυση γραφείων στο Λονδίνο και την ανάπτυξη του Πειραιά ως βασικού κέντρου. Τα γραφεία του Λονδίνου, περίπου 10 στις παραμονές του Α' ΠΠ, γίνονται περίπου 20 πριν τον Β' ΠΠ και αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον 300 επιχειρήσεις – μικρούς εφοπλιστές και πολλούς από τους λεγόμενους μοναχοβαποράδες, δηλαδή πλοιάρχους ή μηχανικούς με πλοίο. Στο μεταξύ, όσοι δραστηριοποιούνταν στη Ρουμανία ή στη Ρωσία έχουν επιστρέψει στον Πειραιά που «μετατρέπεται σε κέντρο της ελληνόκτητης ναυτιλίας». Οι Έλληνες τότε είχαν τον ένατο μεγαλύτερο στόλο στην Ευρώπη και συγκρίνονται με τη βρετανική αυτοκρατορία που τότε διέθετε τον μισό στόλο του κόσμου. «Η μικρή Ελλάδα είναι πολύ ψηλά και όταν ξεσπάει ο Β' ΠΠ είναι πολύτιμη για τις συμμαχικές δυνάμεις γιατί έχει τον τρίτο μεγαλύτερο στόλο φορτηγών πλοίων μετά τη Βρετανία και τη Νορβηγία. Οπότε κατά τη διάρκεια του Β' ΠΠ οι Έλληνες χάνουν τα 2/3 του στόλου τους, αλλά τα έχουν ασφαλίσει. Τότε πολλοί από τους εφοπλιστές των μεγάλων γραφείων του Λονδίνου επιλέγουν να εγκατασταθούν στη Νέα Υόρκη. Εκεί πλέον έχουμε και την αγορά του πετρελαίου, ενώ η χρήση των μηχανών ντίζελ γίνεται όλο και πιο γνωστή».

Η επένδυση σε δεξαμενόπλοια αποδείχθηκε στρατηγική κίνηση. Το 1938, ο Αριστοτέλης Ωνάσης αγοράζει το πρώτο δεξαμενόπλοιο από τα Σουηδικά Ναυπηγεία. Ο ίδιος ανοίγει την αγορά της αμερικανικής χρηματοδότησης το 1946. Ακολουθούν οι Σταύρος Νιάρχος, Αδελφοί Κουλουκουντή, Αδελφοί Γουλανδρή, Κώστας Λαιμός κ.λπ. Μετά τον Β' ΠΠ, ο βρετανικός στόλος παραμένει μεγάλος, αλλά έχει πέσει στο 25%. Η Αμερική αναρριχάται ως η μεγαλύτερη παγκόσμια δύναμη, προωθώντας και στηρίζοντας ευρωπαϊκές, παραδοσιακές ναυτιλιακές επιχειρήσεις. «Μεταξύ άλλων, οι πρώτοι τους εταίροι είναι οι Έλληνες εφοπλιστές. Και έχουμε το φαινόμενο οι Έλληνες να ναυπηγούν δεξαμενόπλοια σε αμερικανικά και ευρωπαϊκά ναυπηγεία και με τις λεγόμενες τότε «σημαίες ευκαιρίας» (Λιβερίας, Παναμά, Ονδούρας) να γίνονται από τους πιο σημαντικούς ανεξάρτητους μεταφορείς του κόσμου φορτίων τρίτων χωρών». Η χρήση των «σημαίων ευκαιρίας» ή σημαίων «ανοικτών νηολογίων», όπως λέγονται σήμερα, έδωσε στους Έλληνες εφοπλιστές ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και τους καθιέρωσε ως πρωτοπόρους στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. «Είναι ένα εργαλείο ενδεικτικό της παγκοσμιοποίησης που κυριαρχεί στο 2ο μισό του 20ού αιώνα. Το εν λόγω τέχνασμα ή εργαλείο πρωτοχρησιμοποίησαν οι Αμερικανοί από τη δεκαετία του 1920, για να μεταφέρουν στην περίοδο της ποσοπαγόρευσης αλκοολούχα ποτά στις Ηνωμένες Πολιτείες». Σήμερα το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου στόλου πλέει με σημαίες ανοικτών νηολογίων.

43

50 ΧΡΟΝΙΑ ΤΩΡΑ
ΕΞΑΚΟΛΟΥΘΟΥΜΕ ΝΑ
ΕΧΟΥΜΕ ΤΟΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ
ΣΤΟΛΟ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ. ΥΠΟ ΔΙΑ-
ΦΟΡΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ ΜΕΝ, ΑΛΛΑ
ΜΕ ΚΕΝΤΡΟ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ.
ΣΥΝΕΧΙΖΟΥΜΕ ΝΑ ΕΙΜΑΣΤΕ
ΣΤΗ ΧΡΥΣΗ ΕΠΟΧΗ.

Η χρυσή εποχή της ελληνικής ναυτιλίας

Η ελληνική ναυτιλία διατηρεί ηγετική θέση παγκοσμίως, με δυναμική, προσαρμοστικότητα και πνεύμα καινοτομίας. Η χρυσή εποχή της αρχίζει από τη δεκαετία του '50 και εξελίσσεται έως σήμερα με σύγχρονες μεθόδους και ηγετικές προσωπικότητες. «Εξακολουθούμε από το 1973-1974, δηλαδή 50 χρόνια, να έχουμε τον μεγαλύτερο στόλο του κόσμου. Και υπό διάφορες σημαίες μεν, αλλά πλέον από τη δεκαετία του '70 μέχρι και σήμερα, το κέντρο είναι ο Πειραιάς. Αρα συνεχίζουμε να είμαστε στη χρυσή εποχή». Σκέφτομαι ότι τότε υπήρξαν πηχρά ονόματα εφοπλιστών: **Λιβανός, Ωνάσης, Νιάρχος, Λαιμός, αδελφοί Γουλανδρή, αδερφοί Κουλουκουντή, αδελφοί Χανδρή.** «Και σήμερα υπάρχουν σημαντικές προσωπικότητες, αλλά είναι χαμηλότερων τόνων» όπως υπογραμμίζει η κ. Χαρλαύτη.

Από παραδοσιακούς εφοπλιστές, φυσιογνωμίες που καθόρισαν τις εξελίξεις και καινοτόμησαν ήταν «οι αδερφοί Βαλλιάνου, τρεις πλοιάρχοι από την Κεφαλλονιά – ο Μαρής στη Ρωσία, ο Ανδρέας στη Μασσαλία, ο Παναγής στο Λονδίνο. Όταν πέθαναν, άφησαν κληρονομιά που σήμερα αντιστοιχούν σε 2,3 δισεκατομμύρια δολάρια. Για να καταλάβετε τη σύγκριση, όταν πέθανε ο Αριστοτέλης Ωνάσης, το 1975, άφησε κληρονομιά 2,6 δισεκατομμύρια δολάρια με τα σημερινά δεδομένα». Οι Βαλλιάνοι άνοιξαν το πρώτο γραφείο του Λονδίνου και υπήρξαν οι μεγαλύτεροι εφοπλιστές ιστιοφόρων και ατμόπλοιων στο τελευταίο τρίτο του 19ου αιώνα. Αγόραζαν και πουλούσαν, μεσολάβησαν επίσης στην αγορά των νέων ατμόπλοιων. «Είναι αυτοί οι οποίοι έδιναν χρηματοδοτήσεις στους νέους πλοιάρχους και μηχανικούς για να αγοράσουν καινούργια ή μεταχειρισμένα πλοία. Αυτό το πρωτοποριακό γραφείο είναι που άνοιξε τον δρόμο στο Λονδίνο. Αντίστοιχα και άλλοι Κεφαλλονίτες, Ιθακήσιοι, Ανδριώτες και Χιώτες άρχισαν να ανοίγουν, από τα τέλη του 19ου με αρχές 20ού αιώνα, και άλλα ναυτιλιακά γραφεία».

Ο **Παναγής Βαλλιάνος** ήταν ο πατριάρχης της ελληνόκτητης ναυτιλίας τον 19ο αιώνα – το άγαλμά του βρίσκεται έξω από την Εθνική Βιβλιοθήκη, η οποία δημιουργήθηκε από δική του δωρεά. «Η επόμενη καθοριστική οικογένεια κατ' εμέ ήταν η οικογένεια Κουλουκουντή από την Κάσο», που ακολούθησε το μοντέλο των Βαλλιάνων με το περίφημο γραφείο R&K στο Λονδίνο. Οι Χιώτες εφοπλιστές δεν ήταν τόσο σημαντικοί όταν ξεκίνησαν. Είναι ο **Μιχαήλ Λιανός** κι οι **Λιβανοί, ο Σταύρος Λιβανός** που άνοιξε και αυτός γραφείο στο Λονδίνο. Σημαντική ήταν η οικογένεια **Εμπειρίκου** από την Άνδρο. Τις παραμονές του Α' ΠΠ διέθεταν το 13% του στόλου των Ελλήνων.

Εκείνος που επίσης πρωτοπόρησε κι άνοιξε νέους δρόμους ήταν ο **Αριστοτέλης Ωνάσης**, ο οποίος δεν είχε σχέση με παραδοσιακές ναυτιλιακές οικογένειες. Τα δύο πρώτα πλοία του τα αγόρασε από το Ιθακήσιο ναυτιλιακό γραφείο Δρακούλη στο Λονδίνο το 1932. «Το δεξί του χέρι, ο Κώστας Γράτσος, ήταν από την Ιθάκη και όλα του τα πληρώματα και στελέχη ήταν από την Ιθάκη. Αρα συνέχισε αυτή τη ναυτική παράδοση. Ο Ωνάσης ήταν ο πρώτος Έλληνας που αγόρασε δεξαμενόπλοιο (το 1938) και αυτός που άνοιξε την αγορά και την αμερικανική χρηματοδότηση και σε μεθόδους χρηματοδότησης σε ναυλώσεις από πετρελαϊκές εταιρείες».

Τη δεκαετία του 1950 βλέπουμε να αναδύεται μια χρυσή εφοπλιστική πεντάδα: «Οι αδερφοί Κουλουκουντή από την Κάσο, οι αδερφοί Γουλανδρή από την Άνδρο, ο Αριστοτέλης Ωνάσης, ο Σταύρος Νιάρχος και ο Κώστας Λαιμός από τις Οινούσσες».

Το 1980 άλλαξαν τα πράγματα. «Η μεγάλη κρίση του 1983-1986 έφερε την έξοδο πολλών παραδοσιακών οικογενειών. Το ατού της ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι δεν έχουμε δυναστείες» λέει η κ. Χαρλαύτη. Ακόμα και οι καινούργιες επιχειρήσεις βγαίνουν από τις παλιές. «Μια πρωτοποριακή εταιρεία ήταν η *Thesmaris*, της οικογένειας Μαρτίνου, που χρησιμοποίησε σύγχρονες μεθόδους οργάνωσης του γραφείου και από αυτήν ξεπήδσαν άλλες εταιρείες της οικογένειας και όχι μόνο. Και βέβαια η πιο σημαντική εφοπλιστική οικογένεια σήμερα είναι των Αδελφών Μαρτίνου, που διατηρεί χαμηλούς τόνους και πορεύεται με πολύ αξιοπρέπεια και ήθος».

ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Προκλήσεις και καινοτομίες στη ναυπηγική βιομηχανία

Ο δρ. Νικόλαος Λιάπης, πρόεδρος του Ελληνικού
Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας,
γράφει στην Athens Voice



συστήματα αερολίπανσης αέρα και τα εξελεγμένα υφολοχρώματα, που μειώνουν την τριβή μεταξύ του κύτους και του νερού, κερδίζουν έδαφος. Επιπλέον, η ενσωμάτωση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, όπως η αιολική και η ηλιακή ενέργεια, στον σχεδιασμό των πλοίων καθίσταται ολοένα και πιο βιώσιμη. Τα συστήματα πρόωσης με υποβοήθηση του ανέμου, συμπεριλαμβανομένων των περιστρεφόμενων ιστίων Flettner, δοκιμάζονται και εφαρμόζονται προσφέροντας σημαντική εξοικονόμηση καυσίμου και μειώσεις εκπομπών.

Η απαλλαγή από τις εκπομπές άνθρακα δεν μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσω βελτιώσεων της αποδοτικότητας. Η μετάβαση σε εναλλακτικά καύσιμα είναι απαραίτητη. Η ναυτιλιακή βιομηχανία διερευνά μια σειρά επιλογών, καθεμία με το δικό της σύνολο προκλήσεων και οφελών.

Το υδροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) είναι σήμερα το πιο καθιερωμένο εναλλακτικό καύσιμο προσφέροντας μείωση των εκπομπών CO₂ σε σύγκριση με τα παραδοσιακά καύσιμα πλοίων και τη δυνατότητα σταδιακά να υποκατασταθεί με ανανεώσιμο βιοαέριο. Ωστόσο, το LNG δεν αποτελεί πανάκεια. Οι απώλειες μεθανίου, του βασικού συστατικού του Φυσικού Αερίου (methane slip) κατά την εξόρυξη και καύση του, έχουν δραματικά περισσότερες συνέπειες από το CO₂.

Το υδρογόνο, ιδιαίτερα όταν παράγεται από ανανεώσιμες πηγές, υπόσχεται πολλά ως καύσιμο μηδενικών εκπομπών. Ωστόσο, οι τεχνικές δυσκολίες που συνδέονται με την αποθήκευση και τη διανομή του είναι σημαντικές. Η χαμηλή ενεργειακή πυκνότητα του υδρογόνου απαιτεί μεγάλες, κρυογονικές δεξαμενές, οι οποίες μπορούν να επηρεάσουν τον σχεδιασμό και τη χωρητικότητα φορτίου ενός σκάφους.

Η αμμωνία είναι ένα άλλο πολλά υποσχόμενο υποψήφιο ενεργειακό προϊόν για τη Ναυτιλία προ-

σφέροντας το πλεονέκτημα ότι είναι απαλλαγμένη από άνθρακα και ευκολότερη στην αποθήκευση από το υδρογόνο. Ωστόσο, η τοξικότητα και ο διαβρωτικός χαρακτήρας της θέτουν προκλήσεις όσον αφορά την ασφάλεια και τη συμβατότητα των υλικών, που πρέπει να αντιμετωπιστούν.

Τα βιοκαύσιμα και τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης, όπως αυτά που προέρχονται από πυρόλυση πλαστικών αποβλήτων, προσφέρουν μια πιο άμεση λύση, καθώς μπορούν συχνά να χρησιμοποιηθούν σε υπάρχοντες κινητήρες με μικρές ή καθόλου τροποποιήσεις. Η βασική πρόκληση εδώ έγκειται στη διασφάλιση της βιωσιμότητας και της επεκτασιμότητας της παραγωγής τους σε επάρκεια για την κάλυψη των αναγκών της ναυτιλίας.

Η ψηφιακή επανάσταση μεταμορφώνει τη ναυπηγική βιομηχανία εγκαθιστώντας την εποχή του «έξυπνου πλοίου». Η ψηφιοποίηση περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα τεχνολογιών, από προηγμένους αισθητήρες και αυτοματισμούς έως Τεχνητή Νοημοσύνη και ανάλυση μεγάλων δεδομένων.

Μία από τις σημαντικότερες επιπτώσεις της ψηφιοποίησης είναι ο σχεδιασμός και η κατασκευή πλοίων. Ο σχεδιασμός με τη βοήθεια υπολογιστή (CAD) και η 3D μοντελοποίηση επιτρέπουν ακριβή και αποτελεσματικά σχέδια σκαφών. Οι προηγμένες προσομοιώσεις μπορούν να προβλέψουν την απόδοση ενός πλοίου υπό διάφορες συνθήκες επιτρέποντας στους μηχανικούς να βελτιστοποιήσουν τα σχέδια για αποδοτικότητα καυσίμου και ασφάλεια πριν κοπεί ένα κομμάτι μετάλλου. Η υπολογιστική ρευστομηχανική (CFD) χρησιμοποιείται όλο και πιο συχνά για τον σχεδιασμό νέων πλοίων, αλλά και τις μετατροπές υπαρχόντων.

Κατά τη λειτουργία, τα έξυπνα πλοία που είναι εξοπλισμένα με ένα δίκτυο αισθητήρων μπορούν να παρακολουθούν συνεχώς ένα ευρύ φάσμα παραμέτρων, από την απόδοση του κινητήρα, τις συνθήκες καιρού και θάλασσας έως την ακεραιότητα του κύτους. Αυτά τα δεδομένα μπορούν να αναλυθούν σε πραγματικό χρόνο επιτρέποντας την προληπτική συντήρηση, η οποία μπορεί να μειώσει τον χρόνο διακοπής λειτουργίας και να παρατείνει τη διάρκεια ζωής του σκάφους.

Η αυτόνομη ναυτιλία είναι ένα άλλο σύνορο της ψηφιοποίησης. Ενώ τα πλήρως αυτόνομα πλοία μπορεί να είναι ακόμα μερικά χρόνια μακριά, οι εξελίξεις στον αυτοματισμό ενισχύουν ήδη την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα. Ημιαυτόνομα σκάφη, ικανά να λειτουργούν με ελάχιστη ανθρώπινη παρέμβαση, δοκιμάζονται ανοίγοντας ένα παράθυρο στο μέλλον.

Η σύγκλιση της απαλλαγής από τον άνθρακα, των εναλλακτικών καυσίμων και της ψηφιοποίησης δημιουργεί μια νέα γενιά πλοίων που είναι καθαρότερα, έξυπνότερα και πιο αποτελεσματικά. Τα πλοία του μέλλοντος πιθανότατα θα τροφοδοτούνται από ένα υβριδικό μείγμα ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και εναλλακτικών καυσίμων, προσαρμοσμένο στις συγκεκριμένες επιχειρησιακές ανάγκες τους.

Αυτά τα σκάφη θα διαθέτουν προηγμένο σχεδιασμό και συστήματα πρόωσης βελτιστοποιημένα για ελάχιστες περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Τα ενσωματωμένα συστήματα θα αξιοποιούν δεδομένα σε πραγματικό χρόνο και AI για τη βελτιστοποίηση της απόδοσης, διασφαλίζοντας ότι κάθε ταξίδι είναι όσο το δυνατόν πιο αποδοτικό ενεργειακά και λειτουργικά. Τα μέλη του πληρώματος θα υποστηρίζονται από προηγμένο αυτοματισμό, που θα μειώνει τον κίνδυνο ανθρώπινου λάθους και θα ενισχύει την ασφάλεια.

Επιπλέον, τα πλοία αυτά θα αποτελούν μέρος ενός ευρύτερου, ψηφιακού διασυνδεδεμένου θαλάσσιου οικοσυστήματος. Τα λιμάνια, οι εταιρείες logistics και οι ναυτιλιακές γραμμές θα μοιράζονται δεδομένα απρόσκοπτα, επιτρέποντας πιο αποτελεσματικό προγραμματισμό, δρομολόγηση και χειρισμό φορτίου. Αυτό το επίπεδο ολοκλήρωσης, όχι μόνο θα μειώσει το κόστος, αλλά και θα ελαχιστοποιήσει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα του παγκόσμιου εμπορίου. ●

Ο ΣΤΟΧΟΣ
ΕΙΝΑΙ ΣΑΦΗΣ:
ΕΩΣ ΤΟ 2050,
ΣΤΟΧΕΥΟΥΜΕ
ΣΤΟΝ ΜΗΔΕ-
ΝΙΣΜΟ ΤΩΝ
ΕΚΠΟΜΠΩΝ
CO₂ ΑΠΟ ΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η

ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ σε ένα κομβικό σημείο, οδηγούμενη από μια σειρά προκλήσεων και ευκαιριών, που αναδιαμορφώνουν τη διεθνή ναυτιλία. Ως πρόεδρος του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας, έχω το πρόνομιο να παρακολουθώ από πολύ κοντά τις μετασχηματιστικές αλλαγές που βρίσκονται σε εξέλιξη, καθώς και τις τεχνολογικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή βιομηχανία –την απανθρακοποίηση, τα εναλλακτικά καύσιμα και την ψηφιοποίηση– οδεύοντας προς το μέλλον της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Η επιτακτική ανάγκη για απαλλαγή της ναυτιλιακής βιομηχανίας από τον άνθρακα δεν ήταν ποτέ πιο επείγουσα. Με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και την Ε.Ε. να θέτουν φιλόδοξους στόχους για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, η ναυπηγική βιομηχανία πρέπει να ανταποκριθεί με καινοτόμες λύσεις. Ο στόχος είναι σαφής: έως το 2050, στοχεύουμε στον μηδενισμό των εκπομπών CO₂ από τη ναυτιλία.

Η επίτευξη αυτού του στόχου απαιτεί πολύπλευρη προσέγγιση. Πρώτον, η ενίσχυση της ενεργειακής απόδοσης των νεότευκτων πλοίων είναι ζωτικής σημασίας. Αυτό περιλαμβάνει την ανάπτυξη προηγμένων σχεδίων γάστρας, βελτιστοποιημένων για χαμηλότερη αντίσταση και υψηλότερη απόδοση καυσίμου. Τεχνολογίες, όπως τα

44

50 χρόνια ταξιδεύουμε μαζί

ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΜΗΛΟΣ – ΗΡΑΚΛΕΙΟ

ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ – ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



✓ Υπερσύγχρονα, Πολυτελή & Οικολογικά Cruise Ferries

✓ Πιστοποιημένη Ασφάλεια



MINOAN LINES

a Grimaldi Group company

www.minoan.gr

[in](#) Minoan Lines S.A.

[f](#) Minoan Lines S.A.

[@](#) minoanlines

Ionis

Μακροπρόθεσμη επιτυχία και ανθεκτικότητα



Η Ionis διαχειρίζεται έναν σύγχρονο στόλο που αποτελείται από δεξαμενόπλοια και φορτηγά πλοία γενικού και χύδην φορτίου. Ο διευθύνων σύμβουλός της, Δημήτριος Φραγκίσκος Σαρακάκης, μιλάει στην Athens Voice για το παρόν και το μέλλον της ναυτιλίας και τάσσεται υπέρ της προληπτικής υιοθέτησης «πράσινων» λύσεων, αποκαλύπτει πώς καλλιεργείται η εταιρική κουλτούρα σε μια ναυτιλιακή εταιρεία και στοχάζεται στο μεγάλο θέμα της εποχής: την Τεχνητή Νοημοσύνη.

— Η Ionis Bulkers απέσπασε το βραβείο της Lloyd's List «Greek Dry Cargo Company of the Year» για το 2022. Τι σημαίνει για εσάς αυτή η βράβευση μια δεκαετία μετά τη σύσταση της εταιρείας και τι δεσμεύσεις δημιουργεί;

Αποτελεί, χωρίς αμφιβολία, σημαντικό ορόσημο για την εταιρεία. Αντανακλά την αφοσίωσή μας στην αριστεία, τη λειτουργική αποτελεσματικότητα και την ικανοποίηση των πελατών στον εξαιρετικά ανταγωνιστικό κλάδο της ναυτιλίας. Η Ionis είναι υπερήφανη που αναγνωρίστηκε ως ηγέτης στον τομέα μεταφοράς χύδην φορτίου, καθώς επικυρώνει τις προσπάθειές μας και μας ξεχωρίζει από τους ανταγωνιστές μας, ενισχύοντας τη φήμη μας στον κλάδο. Λειτουργεί ως απόδειξη για όλους τους συναδέλφους μας, στη στεριά όσο και στη θάλασσα, για τη σκληρή δουλειά, την τεχνογνωσία και τη δέσμευσή τους στη διατήρηση υψηλών προτύπων εξυπηρέτησης και ασφάλειας. Το βραβείο αυτό μας παρακινεί να συνεχίσουμε να προσπαθούμε και να παρέχουμε την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση στους πελάτες μας.

— Ο στόλος σας αποτελείται από φορτηγά πλοία και δεξαμενόπλοια. Θα επενδύατε σε διαφορετικούς τύπους, πραγματοποιώντας άνοιγμα σε νέες αγορές ή θα συνεχίσετε εκεί που ήδη δραστηριοποιείστε;

Η Ionis πίστευε πάντα στη διαχείριση διαφορετικών τύπων πλοίων. Δεδομένου του γεγονότος ότι η Ionis κατά κύριο λόγο δεν αναθέτει σε τρίτους καμία τεχνική ή εμπορική διαχείριση των πλοίων της, οι δυσκολίες που πρέπει να αντιμετωπιστούν κατά την ανάμιξη σε νέους τομείς διασφαλίζουν ότι κάποιος διαθέτει την τεχνογνωσία εντός του οργανισμού και βασίζεται σε αυτήν. Με την εμπλοκή της Ionis σε δι-

αφορετικούς τομείς και διαφορετικούς τύπους πλοίων, πιστεύουμε πραγματικά ότι μπορούμε να πληροποιηθούμε καλύτερα στην παγκόσμια αγορά, διασφαλίζοντας μακροπρόθεσμη επιτυχία και ανθεκτικότητα για τον όμιλό μας.

— Εφαρμόσατε πρόσφατα μία καινοτόμο λύση επιστρώσεων κύτους σε δεξαμενόπλοιο σας ενισχύοντας την απόδοση του πλοίου και συμβάλλοντας στην προστασία των θαλασσών. Ποιες άλλες τέτοιες καινοτομίες σκοπεύετε να υιοθετήσετε;

Η Ionis ήταν μία από τις πρώτες ναυτιλιακές που χρησιμοποίησε μεθόδους φιλικές προς τις θάλασσες υιοθετώντας νέες λύσεις πράσινης επιστρώσης μηδενικού αντίκτυπου, τεχνολογίες που βελτιώνουν την ενεργειακή απόδοση των πλοίων. Αυτή η επαναστατική τεχνολογία επιστρώσεως αποτελεί μέρος της στρατηγικής της Ionis για υψηλότερα πρότυπα απόδοσης και βιωσιμότητας, υποστηρίζοντας τις προσπάθειες απαλλαγής από τον άνθρακα με έμφαση σε καινοτόμα νέα προϊόντα. Η κατοχυρωμένη με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας λύση δεν απελευθερώνει χημικές ουσίες ή άλλους ρύπους, ενώ χάρη στην εξαιρετική ομαλότητα του κύτους μειώνεται η αντίσταση που αυξάνει την απόδοση του καυσίμου και έτσι μειώνονται οι εκπομπές άνθρακα. Η προληπτική επιδίωξη βιώσιμων μεθόδων από την Ionis αποτελεί θεμελιώδες μέρος των αξιών και του οράματος της εταιρείας μας. Ενσωματώνοντας τη βιωσιμότητα στις δραστηριότητές μας, όχι μόνο συμβάλλουμε σε έναν πιο υγιή πλανήτη, αλλά

Από αριστερά:
Δημήτριος
Φραγκίσκος
Σαρακάκης,
CEO IONIC

Σπύρος Ν.
Βλασσόπουλος,
Managing
Director IONIC



Η ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΗ ΕΠΙΔΙΩΞΗ ΒΙΩΣΙΜΩΝ ΜΕΘΟΔΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ IONIC ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΠΛΩΣ ΜΙΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ, ΑΛΛΑ ΘΕΜΕΛΙΩΔΕΣ ΜΕΡΟΣ ΤΩΝ ΑΞΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΜΑΣ

διασφαλίζουμε τη μακροπρόθεσμη επιτυχία και ανθεκτικότητά μας σε έναν κόσμο που αλλάζει ταχέως. Η δέσμευσή μας για τη βιωσιμότητα είναι win win, ωφελεί εμάς, το περιβάλλον, τους πελάτες μας και την ευρύτερη κοινότητα.

— Με ποιους τρόπους η Τεχνητή Νοημοσύνη διαμορφώνει τη ναυτιλία και ποια η στάση της Ionis απέναντί της;

Η Τεχνητή Νοημοσύνη έχει βαθύ αντίκτυπο και μεταμορφώνει τη ναυτιλιακή βιομηχανία ενισχύοντας την αποτελεσματικότητα, την ασφάλεια και τη βιωσιμότητα. Έχοντας τη δυνατότητα χρήσης δεδομένων σε πραγματικό χρόνο η Τεχνητή Νοημοσύνη καθορίζει τις πιο αποτελεσματικές διαδρομές παγκοσμίως. Μπορεί επίσης να αναλύσει διάφορους παράγοντες που επηρεάζουν την κατανάλωση καυσίμου. Τα παραπάνω εργαλεία βοηθούν στην ελαχιστοποίηση της κατανάλωσης καυσίμου και στη μείωση του χρόνου ταξιδιού, γεγονός που οδηγεί σε εξοικονόμηση κόστους, χαμηλότερες εκπομπές ρύπων και μειωμένο περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Μπορεί επίσης να προσφέρει μεγάλη βοήθεια στην πλοήγηση. Αυτό ενισχύει την ασφάλεια, ειδικά σε πολυσύχναστες περιοχές, κάτι που είναι συχνό φαινόμενο στις μέρες μας.

Η Ionis κατανοεί τα οφέλη από τη χρήση εργαλείων Τεχνητής Νοημοσύνης και έχει ήδη επενδύσει σε λογισμικά που βοηθούν στη λειτουργική απόδοση, την ασφάλεια πλοήγησης και τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Τέτοια εργαλεία βοηθούν τους ναυτικούς μας παρέχοντας εκτενείς πληροφορίες, αν και πρέπει να είναι ξεκάθαρο ότι δεν είναι εργαλεία λήψης αποφάσεων, αλλά μάλλον βοηθήματα. Πιστεύουμε ακράδαντα ότι το ανθρώπινο στοιχείο είναι απαραίτητο και το πιο σημαντικό στο πλοίο και η απόφαση πρέπει να ληφθεί με βάση την κριτική σκέψη των ανθρώπων που πηγάζει από τη συναισθηματική νοημοσύνη, την τεχνογνωσία και την εμπειρία τους.

— Με δεδομένες τις δυσκολίες που προκύπτουν από το επάγγελμα, ποιες στρατηγικές ακολουθείτε για την καλλιέργεια της εταιρικής κουλτούρας, την εξέλιξη πληρωμάτων και αξιωματικών και την προσέλκυση νέων στελεχών;

Η Ionis υιοθετεί διάφορες στρατηγικές για την προώθηση της εταιρικής κουλτούρας, την ανάπτυξη και εξέλιξη του πληρώματος και των αξιωματικών και την προσέλκυση νέων ταλέντων. Δημιουργήσαμε το Ionis Manila, το δικό μας γραφείο επάνδρωσης στις Φιλιππίνες, που έχει βελτιώσει σημαντικά κάθε πτυχή που σχετίζεται με τα πληρώματά μας. Αυτό ενισχύει και συμπληρώνει τη μεγάλη συμβολή των Ελλήνων ναυτικών μας, στους οποίους η Ionis δείχνει εδώ και χρόνια απόλυτη εμπιστοσύνη. Δίνουμε προτεραιότητα στη συ-

νεχή εκπαίδευση και την επαγγελματική εξέλιξη, διασφαλίζοντας ότι οι ναυτικοί μας είναι εξοπλισμένοι με τις πιο πρόσφατες δεξιότητες και γνώσεις. Τα προγράμματα αυτά συνδέουν έμπειρους αξιωματικούς με νεότερα μέλη του πληρώματος, ενισχύοντας ένα υποστηρικτικό περιβάλλον το οποίο βοηθά την εξέλιξή τους, ενώ το καθιερωμένο πρόγραμμα προώθησης προσφέρει σαφείς ευκαιρίες επαγγελματικής ανέλιξης, παρακινώντας τους ναυτικούς μας και ενισχύοντας τις δεξιότητές τους. Για να προσελκύσουμε νέα ικανά πληρώματα, προσφέρουμε ανταγωνιστικά πακέτα αποδοχών, παρέχουμε υψηλής ποιότητας internet, υπηρεσίες τηλεϊατρικής παγκόσμιας κλάσης και κάρτες υγείας για την ολοκληρωμένη υγειονομική περίθαλψη για των ναυτικών μας και μελών των οικογενειών τους.



Committed to service excellence

Ionic Tankers (Mgt) Inc.
93 Poseidonos Avenue
Glyfada 16674, Athens
Greece
Tel: +30 210 4282818
info@ionictankers.com

Ionic Bulk Carriers (Mgt) Inc.
93 Poseidonos Avenue
Glyfada 16674, Athens
Greece
Tel: +30 210 4282818
info@ionicbulkcarriers.com

Ionic (UK) Shipping Agencies Ltd.
36, Upper Brook Street,
London, W1K 7QJ
United Kingdom
Tel: +44 203 0965150
london@ionicship.com



Ionic (Manila) Manning Inc.
7th Floor, Suntime Tower, 13 Meralco Ave.,
Ortigas Center, Pasig City,
Metro Manila, Philippines 1600
Tel: +63 2 8804 0170
crewing@ionicmanila.com

www.ionicship.com



Σ

ΤΟΝ ΤΑΡΣΑΝΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΝΤΑΙ παραδοσιακά σκάφη από ξύλο. Με το όνομα αυτό ως τοπωνύμιο αναφέρονται πολλές περιοχές – συνήθως όρμιοι, όπου υπάρχουν ή υπήρξαν κάποτε παρόμοιες εγκαταστάσεις. Στο καρνάγιο γίνεται η ανέλκυση και καθέλκυση σκαφών για τις απαραίτητες εργασίες συντήρησης και επισκευής. Και στις δύο μονάδες, μια τέχνη με ιστορία που ταξιδεύει αιώνες πίσω, αυτή της ναυπηγοξυλουργικής, πασχίζει να επιβιώσει και να διατηρήσει ζωντανές τις πρακτικές της ελληνική ναυτικής παράδοσης. Δεδομένης της καμψής στο επάγγελμα και του ότι εκλείπουν στη χώρα μας οι αντίστοιχες σχολές για караβομαραγκούς, η τέχνη ανθεί σε έναν εξαιρετικά κλειστό κύκλο που περνά από γενιά σε γενιά, σε ορισμένα νησιά κυρίως των Κυκλάδων και στα Δωδεκάνησα. Τι είναι αυτό που θα έκανε έναν νέο τεχνίτη, που δεν τον συνδέει κάποια οικογενειακή δραστηριότητα, να ασχοληθεί με την εν λόγω τέχνη; Η 30χρονη **Ιωάννα Μουτουσιδη**, με καταγωγή από τη Χαλκίδα, επέλεξε να γίνει караβομαραγκός και δραστηριοποιείται στη Σύρο.

Αρχικά σπούδασε στο τμήμα μηχανικών σχεδίασης προϊόντων και συστημάτων του Πανεπιστημίου Αιγαίου και έπειτα σε μια σχολή Παραδοσιακής Ξυλοναυπηγικής στη Χώρα των Βάσκων για τρία χρόνια. Όταν επέστρεψε στην Ελλάδα, έστησαν με τον σύντροφό της, **Γιάννη Μπομπαντωνάκη**, το δικό τους μικρό εργαστήριο και έριξαν στο νερό το πρώτο τους σκάφος. Πώς ξεκίνησαν όμως όλα αυτά;

«Την τέχνη της Ξυλοναυπηγικής την ερωτεύτηκα και την ακολούθησα λόγω του Νίκου Δαρουκάκη – wooden boat builder & designer στην Αίγινα. Πριν από λίγα χρόνια βρισκόταν στο καρνάγιο του Μαυρικού στη Σύρο και σκάρωνε ένα ξύλινο ιστιοφόρο. Εκεί έτυχε να τον γνωρίσουμε με τον Γιάννη και μέσα από τις ιστορίες του και το πάθος του στην Ξυλογλυπτική, μπήκαμε σε διαδικασία να ψάξουμε, να μελετήσουμε και εν τέλει να την ακολουθήσουμε.

»Εκεί επίσης γνωρίσαμε και τον τότε βοηθό του, Πάρη Αρμενάκη, και πλέον οι τρεις μας συνεργαζόμαστε σε διάφορα πρότζεκτ. Για παράδειγμα, αναλαμβάνουμε την κατασκευή, ανακατασκευή και συντήρηση ξύλινων σκαφών».

Σε σχέση με τις περασμένες δεκαετίες, οι ναυπηγήσεις σήμερα αφορούν συνήθως μικρότερα σκάφη, όπως τουριστικά και αλιευτικά, το καθένα με τις δικές του ιδιαιτερότητες ως προς τον σχεδιασμό. Παράδειγμα αποτελεί το παραδοσιακό καναδικό τρίμετρο σκαφάκι με ιστιοφορία, που κατασκεύαζαν πρόσφατα.

«Το εργαστήριό μας είναι μικρό, έχει όμως χώρο για να σκαρώνουμε βάρκες μέχρι επτά μέτρα. Κατά κύριο λόγο φτιάχνουμε ιστιοφόρα και κωπήλατα, τα οποία είναι συνήθως αναψυχής. Κάποια ξύλα που χρησιμοποιούνται είναι το πεύκο, ο δρυς, η ακακία, το καραγάτσι, το έλατο και το κυπαρίσσι από ελληνικά, ενώ προτιμούμε και ξυλία από εξωτικά δέντρα όπως είναι το τικ, το ιρόκο, το νιαγκόν, το σίπο που δεν τα βρίσκεις στην Ελλάδα. Το κάθε ξύλο έχει τις δικές του ιδιότητες και χαρακτηριστικά και χρησιμοποιείται σε διαφορετικά μέρη του σκάφους.

»Βασικό χαρακτηριστικό της δουλειάς είναι ότι πρέπει να λαμβάνεις υπόψη σου πολλές παραμέτρους ταυτόχρονα, γιατί όλα τα στάδια είναι αλληλένδετα. Η λεπτομέρεια είναι επίσης πολύ σημαντική για λόγους πλευστότητας, αντοχής, ασφαλείας και αισθητικής. Το κάθε πρότζεκτ από μόνο του είναι μια ευχάριστη πρόκληση!»

Η Σύρος δεν επιλέχθηκε τυχαία από την Ιωάννα. Κατά τα πρώτα χρόνια ίδρυσης του ελληνικού κράτους, υπήρξε στο εμπορικό επίκεντρο της χώρας με πληθώρα ναυπηγείων. Σήμερα αυτά μπορεί να είναι μετρημένα στα δάχτυλα, αλλά αποτελούν τις παλαιότερες επιχειρήσεις στο νησί. Αναρωτιέμαι πώς είναι η καθημερινότητα στο εργαστήριό της στην Ερμούπολη.

«Τη Σύρο την επιλέξαμε γιατί είναι ένα μέρος με πλούσια ναυπηγική παράδοση. Επίσης το λιμάνι της έχει καλό δίκτυο με το γύρω νησιωτικό σύμπλεγμα, κάτι που διευκολύνει τη δουλειά. Τυπική μέρα, όπως θα την όριζε κάποιος που εργάζεται σε ένα γραφείο, δεν υπάρχει, πιστεύω. Ανάλογα με τη δουλειά που έχουμε αναλάβει μπορεί να βρισκόμαστε στο εργαστήριο, στο καρνάγιο, σε κάποιον ιδιωτικό χώρο που υπάρχει το σκάφος, στη Σύρο, στην Πάρο ή κάπου αλλού.

»Τα καρνάγια ιστορικά και λόγω πρακτικότητας βρίσκονται κοντά στη θάλασσα και αποτελούν έναν προνομιακό γεωγραφικό χώρο εργασίας, εκτεθειμένα βέβαια σε όλες τις καιρικές συνθήκες, όπως ήλιος, κρύο ή άνεμος. Το κάθε καρνάγιο έχει τη δική του μορφή και ιδιαιτερότητες».

Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Ναυτιλίας, τα προηγούμενα χρόνια καταστράφηκαν πάνω από 10.000 παραδοσιακά αλιευτικά πλοία, στο πλαίσιο του πρόγραμματος απόσυρσης αλιευτικών σκαφών για τη μείωση της υπεραλίευσης. Πολλά από αυτά θα μπορούσαν να μετατραπούν σε ιδιωτικά ή επαγγελματικά σκάφη αναψυχής. Παράδειγμα αποτελούν τα 450 πλοία αναψυχής που έχουν χαρακτηριστεί ως παραδοσιακά, τα οποία σήμερα δουλεύουν με τουρίστες. Θα μπορούσε να ανακάμψει η ναυπηγική τέχνη μετά από αυτό το πλήγμα;

«Παρατηρώ ανά περιόδους πως υπάρχει κάποια κινητοποίηση και μια ανάγκη ως προς τη διατήρηση της τέχνης της Ξυλοναυπηγικής, και αυτό μόνο θετικό μπορεί να χαρακτηριστεί. Τα τελευταία χρόνια το Ναυτικό Μουσείο στη Σάμο κάνει αξιόλογες προσπάθειες να δημιουργήσει μια Σχολή Ξυλοναυπηγικής όπου νέα άτομα θα μπορέσουν να διδαχθούν την τέχνη. Τα νέα άτομα είναι απαραίτητος συνδετικός κρίκος ώστε να μπορέσει να υπάρξει και μελλοντικά η τέχνη, που είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον ναυτικό μας πολιτισμό. Όσο για τον τελευταίο, θα μπορούσαμε να τον αξιοποιήσουμε και να τον διασώσουμε. Συνηθίζουμε να τον μνημονεύουμε ως κάτι παρελθοντικό και όχι ως κάτι ζωντανό και εξελίξιμο».



48

ΙΩΑΝΝΑ ΜΟΥΤΟΥΣΙΔΗ

Μια 30χρονη караβομαραγκός

Ερωτεύτηκε την τέχνη της Ξυλοναυπηγικής και με τον σύντροφό της ξεκίνησαν το δικό τους εργαστήριο στη Σύρο

Της ΚΑΤΕΡΙΝΑΣ ΚΑΜΠΟΣΟΥ



ΣΥΝΗΘΙΖΟΥΜΕ
ΝΑ ΜΝΗΜΟΝΕΥΟΥΜΕ
ΤΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΑΣ
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟ ΩΣ ΚΑΤΙ
ΠΑΡΕΛΘΟΝΤΙΚΟ ΚΑΙ
ΟΧΙ ΩΣ ΚΑΤΙ ΖΩΤΑΝΟ
ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΜΟ

49





Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΜΕΣΑ ΜΑΣ

Η έκθεση της φωτογράφου **Έφη Χαλιορή**
με τίτλο *«Everything is the Same
but Everything is Different»*
και θέμα τη θάλασσα, πρωταγωνιστεί
μέχρι 20 Ιουνίου στη Δημοτική
Πινακοθήκη Πειραιά
Του ΔΗΜΗΤΡΗ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ

Πολίτισσα και κοσμοπολίτισσα, δωρική και μεστή, ουσιαστική κι ευθύβολη. Η εικαστική φωτογράφος **Έφη Χαλιορή** παρουσιάζει στη Δημοτική Πινακοθήκη Πειραιά για πρώτη φορά την ατομική της έκθεση *«Everything is the Same but Everything is Different»* για την οποία ταξίδεψε πολύ. Την άνοιξη του 2015 βρέθηκε στη Χίο και τη Λέσβο. Εποχές ταραγμένες, δύσκολες, με τα καΐκια να τσακίζονται στις ακτές. «Στις εικόνες της υπονοούνται όλα αυτά που συμβαίνουν στα ταραγμένα νερά της Μεσογείου, υπενθυμίζοντάς μας πως το σκηνικό δεν θα είναι ποτέ ξανά το ίδιο. Μπορεί το φυσικό τοπίο να παραμένει αμετάβλητο στον χρόνο, ωστόσο η συλλογική μνήμη το καθιστά δραματικό. Όλα έχουν αλλάξει, κι ας μη φαίνεται» μου λέει ο κριτικός τέχνης και επιμελητής εκθέσεων, **Χριστόφορος Μαρίνος**. «Η θάλασσα είναι παντού η ίδια, αλλά πάντα διαφορετική. Κάθε φορά αλλάζει από τον τόπο και τον τρόπο που την κοιτάμε, από τη χρονική στιγμή που βρισκόμαστε και από την ψυχολογική μας διάθεση».

Η ίδια προέρχεται από οικογένεια Ελλήνων της Κωνσταντινούπολης που βρέθηκε στην Ελλάδα και γνωρίζει τι θα πει ξεριζωμός. «Οι φωτογραφίες της Έφης Χαλιορή επαληθεύουν τη μοναδικότητα του βλέμματος. Η θέα της θάλασσας που καταγράφει με τον φακό της είναι ξεχωριστή, αποκλειστικά δική της. Είναι μια συναισθηματικά φορτισμένη θέα, γιατί συνδέεται με τη σύγχρονη Οδύσσεια χιλιάδων προσφύγων που επιχειρούν να διασχίσουν, όχι πάντοτε επιτυχημένα, το ανατολικό Αιγαίο από την Τουρκία» συνεχίζει. Αυτή είναι η μαγεία της ματιάς της Έφης: ξέρει τι θέλει να τραβήξει και ξέρει πώς να φωτίσει το πιο σπαρτακτικό μήνυμα μέσα από την απουσία του προφανούς. Η ζωή και ο θάνατος σ' ένα καρέ, το αδιέξοδο και η λύτρωση, ο φόβος και η κινητήριος δύναμη.

Ο Πειραιάς αυτές τις μέρες πρωταγωνιστεί: όχι μόνο λόγω της νίκης του Ολυμπιακού, αλλά και λόγω των Ποσειδωνίων – του εμβληματικού θεσμού που συγκεντρώνει το ενδιαφέρον της παγκόσμιας ναυτιλίας. Στη Δημοτική Πινακοθήκη Πειραιά πρωταγωνιστεί μέχρι τις 30 Ιουνίου η θάλασσα μέσα από τη διεισδυτική ματιά της Έφης Χαλιορή, που σε κάθε θέμα που επιλέγει δίνει μια νέα διάσταση. Όπως στη σειρά *«Ino the Dark»* που απαθανατίζει δέντρα σαν γλυπτά μέσα στην αταραξία της νύχτας. Ή τη σειρά *«Transformations»* που επισκεπτόταν λατομεία σε όλη την Ελλάδα και στις εικόνες της βλέπεις την αιωνιότητα και τη στιγμή, το μεγαλείο του μαρμάρινου όγκου και τη φθορά του ανθρώπου. Στις δεκάδες συμμετοχές της σε ομαδικές εκθέσεις σε όλον τον κόσμο και στις ατομικές τις εκθέσεις. Διότι στο τέλος, πρωταγωνιστής στα θέματά της είναι πάντα ο άνθρωπος, ακόμη κι αν δεν αποτυπώνεται per se στις φωτογραφίες της.

Η έκθεση είναι μέρος του «AphF: 24 Satellite Program» και του πολιτιστικού προγράμματος «Ημέρες Θάλασσας» του Δήμου Πειραιά, Δημοτική Πινακοθήκη, Φίλωνος 29, Πειραιάς

PROJECT CONNECT™

Πώς 122 σχολεία «υιοθέτησαν» ισάριθμα πλοία μέσω μιας ψηφιακής πλατφόρμας

Μιλήσαμε με την ομάδα που εκπροσωπεί το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο σε διεθνείς διαγωνισμούς ναυτιλίας

ΕΝΑΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΒΟΗΘΑΕΙ ΦΟΙΤΗΤΕΣ και αποφοίτους να βρουν το επαγγελματικό τους λιμάνι, ενώ συστήνει τους μαθητές στον μαγικό κόσμο της ναυτιλίας βάζοντας ένα πλοίο στην καθημερινότητά τους.

Μια πρωτοποριακή διαδικτυακή πλατφόρμα προσφέρει, εννέα χρόνια τώρα, δωρεάν τις υπηρεσίες της σε προπτυχιακούς φοιτητές και πτυχιούχους πανεπιστημίων και ναυτιλιακών ακαδημιών συνδέοντάς τους με τα τμήματα ανθρώπινου δυναμικού ναυτιλιακών εταιρειών. Οι δράσεις του δεν σταματούν όμως εκεί, καθώς, μέσα από το εκπαιδευτικό πρόγραμμα Adopt a Ship™, σχολεία πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης έχουν υιοθετήσει συνολικά 122 πλοία. Ο λόγος για την Project Connect: μια ΑΜΚΕ που στοχεύει στην ενημέρωση και στην εκπαίδευση για όλα όσα αφορούν τη ναυτιλία, σε θάλασσα και ξηρά, στην ενίσχυση της απασχολησιμότητας των νέων και στη βιωσιμότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

ΧΤΙΖΟΝΤΑΣ ΓΕΦΥΡΕΣ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΕ ΑΠΟΦΟΙΤΟΥΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ

Η λειτουργία της πλατφόρμας βασίζεται σε μια απλή, αλλά αποτελεσματική λογική. Οι υποψήφιοι ανεβάζουν τα βιογραφικά τους υποβάλλοντας

αίτηση είτε για πρακτική άσκηση είτε για κάποια από τις θέσεις εργασίας που έχουν σχεδιαστεί από τα Τμήματα Ανθρώπινου Δυναμικού. Σημειώνεται πως μέλη Project Connect είναι δεκάδες κορυφαίες εταιρείες του χώρου οι οποίες κατά καιρούς βρήκαν τα στελέχη που αναζητούσαν μέσα από το Online CV της Project Connect. Παράλληλα, η πλατφόρμα προσφέρει επιπλέον την εμπειρία μιας τρισδιάστατης εικονικής περιήγησης σε μια ναυτιλιακή εταιρεία και έναν εξατομικευμένο φάκελο ενημέρωσης για επαγγελματική σταδιοδρομία, ενώ παρέχει ένα στοχευμένο πρόγραμμα επαγγελματικών σπουδών που βοηθά τους νέους να προετοιμαστούν με μεγαλύτερη ευκολία για την είσοδό τους στην αγορά εργασίας.

ADOPT A SHIP: 168 ΣΧΟΛΙΚΕΣ ΤΑΞΕΙΣ «ΥΙΟΘΕΤΗΣΑΝ» 122 ΠΛΟΙΑ

Η καινοτόμος δράση της Project Connect επεκτείνεται και στα σχολεία της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης με το Adopt a Ship. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει την υιοθέτηση ενός πλοίου από μια τάξη για ένα σχολικό έτος. Κατά το διάστημα αυτό, οι μαθητές αλληλογραφούν με τον πλοίαρχο σε εβδομαδιαία βάση. Σύμφωνα με την Project Connect αυτή «η διαδραστική δραστηριότητα με το πλοίο, τη ναυτιλιακή εταιρεία και τη

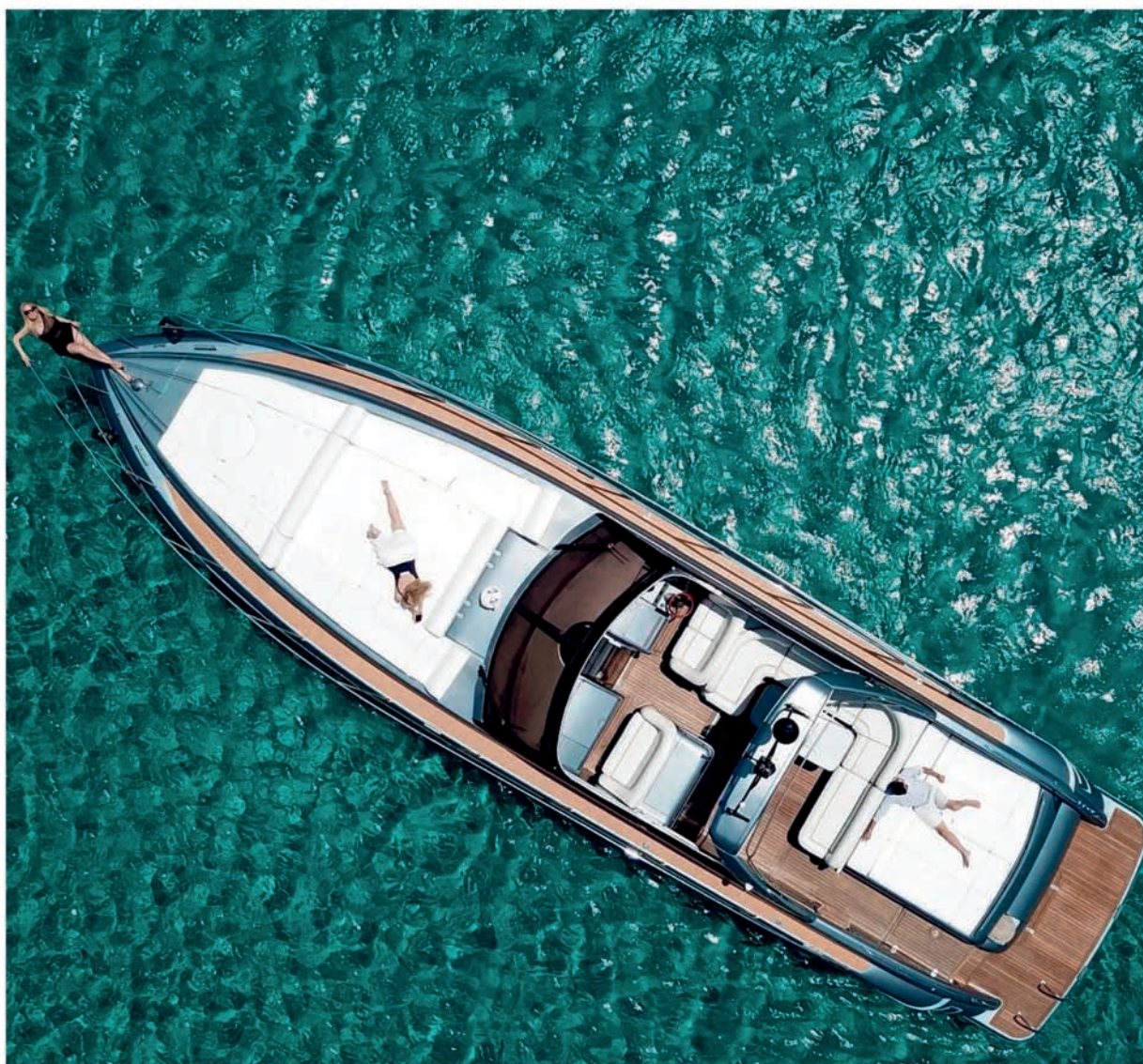
ναυτιλία, σε νεαρή ηλικία, ενθαρρύνει τη νέα γενιά να ακολουθήσει το ναυτικό επάγγελμα και γενικότερα μια καριέρα στη ναυτιλία».

Ανάμεσα στους παιδαγωγικούς στόχους του προγράμματος είναι η καλύτερη κατανόηση των μαθητών για τον κόσμο που τους περιβάλλει, η καλλιέργεια της παρατήρησης, της έρευνας, της επικοινωνίας και της αλληλεπίδρασης και η συνεργασία για τη συλλογή στοιχείων για τη ναυτιλία και τη ζωή των ναυτικών. Στους γνωσιακούς στόχους του προγράμματος συγκαταλέγονται η εξοικείωση με το επάγγελμα των επαγγελματιών που σχετίζονται με τη ναυτιλία, η γνωριμία με διαφορετικούς τύπους πλοίων και τις λειτουργίες τους, η συνειδητοποίηση της σημασίας της ελληνικής ναυτιλίας και η ανακάλυψη χωρών, λιμανιών, πολιτισμών, θαλασσών και ωκεανών. «Οι μαθητές θέλουν να πάνε στο σχολείο γιατί ανυπομονούν να διαβάσουν το γράμμα του καπετάνιου».

Η εκπαιδευτική κοινότητα έχει αγκαλιάσει το Adopt a Ship, καθώς το πρόγραμμα υλοποιείται από 168 τάξεις σε 122 σχολεία πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης σε συνεργασία με 122 πλοία από σαράντα οκτώ από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες της Ελλάδας. Σημειώνεται πως φέτος, για πρώτη φορά, το πρόγραμμα υιοθετήθηκε και στις ΗΠΑ, συγκεκριμένα από σχολεία της Φλόριντα. ●

Επισκεφθείτε το εκθεσιακό περίπτερο της Project Connect στα Ποσειδώνια 2024 (No 2544) ή τη σελίδα της στο διαδίκτυο, project-connect.gr

52



Sail into Luxury

Mykonos | Athens | Crete | Syros

➤ www.mykonosyachtrentals.com

➤ info@mykonosyachtrentals.com



GREEN ECONOMY and FUTURE

Βιώσιμο μέλλον, κλιματική κρίση, πράσινη μετάβαση, έννοιες που μπαίνουν όλο και πιο επίμονα στην καθημερινότητά μας. Το πρώτο βήμα για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που βρίσκονται ήδη εδώ, μαζί με αυτές που θα έρθουν στο μέλλον, είναι η ενημέρωση. Στις σελίδες που ακολουθούν, η ATHENS VOICE φωτίζει τόσο τη μεγάλη εικόνα, όσο και επιμέρους αλλά σημαντικές προσπάθειες για ένα βιώσιμο αύριο.

Θα διαβάσετε για το συνέδριο που αφορά στις επιπτώσεις της κλιματικής κρίσης, που θα πραγματοποιηθεί με πρωτοβουλία της Προέδρου της Δημοκρατίας, Κατερίνας Σακελλαροπούλου. Επίσης, ο υπουργός Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Δημήτρης Παπαστεργίου, μιλάει για την καινοτόμα εφαρμογή My

Coast για την παρακολούθηση και προστασία των παραλιών, αλλά και την αντιμετώπιση των πυρκαγιών, και η υφυπουργός Μεταφορών, Χριστίνα Αλεξοπούλου, για τα ηλεκτρικά λεωφορεία που μπαίνουν δυναμικά στη ζωή μας.

Κι ακόμη: Ο Τάσος Τέλλογλου μας εξηγεί τι είναι το πρωτοπόρο δημοσιογραφικό project των Βιώσιμων Κυκλάδων, η δημιουργός του podcast «Μηδενικό Αποτύπωμα» της ATHENS VOICE, Αγγελική Κοσμοπούλου, απαντάει για το πώς βλέπουν οι πολίτες τα περιβαλλοντικά ζητήματα, μαθαίνουμε για τις δράσεις της Ορνιθολογικής Εταιρείας για τα άγρια πουλιά, τη βιωσιμότητα στη μόδα, την εκπαίδευση στην προσχολική και πρώτη σχολική ηλικία, και άλλα πολλά.



Πώς οι δορυφόροι θα σβήνουν τις φωτιές

«Για εμάς, το πιο σημαντικό είναι η αλλαγή του δορυφορικού προγράμματος», λέει στην Athens Voice ο **Δημήτρης Παπαστεργίου** περιγράφοντας λεπτομερώς το πώς η τεχνολογία μπορεί να αποτελέσει το όπλο που έλειπε στην αντιμετώπιση, είτε των αυθαιρεσιών είτε των φυσικών καταστροφών

Του ΛΟΥΚΑ ΒΕΛΙΔΑΚΗ

B

λέποντας τον υπουργό Ψηφιακής Διακυβέρνησης, ο νους σου πάει σε κάποιο νέο app του δημοσίου που ο ίδιος παρουσιάζει με ενθουσιασμό. Ο Δημήτρης Παπαστεργίου είναι λάτρης της τεχνολογίας, σε βαθμό που, όταν μιλάει για τα νέα δεδομένα, χρησιμοποιεί φράσεις του τύπου «εκστασίαστηκα με αυτό» και ούτω καθεξής. Κάναμε ένα ραντεβού για να μιλήσουμε για το MyCoast, αλλά η συζήτηση πήγε ακόμη πιο μακριά, στο πώς το νέο δορυφορικό πρόγραμμα της χώρας θα είναι σε θέση να ενισχύσει την προστασία του περιβάλλοντος, «από έναν τομέα στον οποίο δεν είχαμε σχεδόν τίποτα».



ΟΙ ΕΙΚΟΝΕΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΔΟΡΥΦΟΡΟΥΣ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΒΟΗΘΗΣΟΥΝ ΣΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΦΥΣΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ, ΟΠΩΣ ΟΙ ΠΥΡΚΑΓΙΕΣ, ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΑΣ ΕΓΚΑΙΡΗ ΚΑΙ ΑΚΡΙΒΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΑΚΟΜΑ ΚΑΙ ΤΗ ΝΥΧΤΑ

Το MyCoast είναι μια εφαρμογή παρακολούθησης των παραλιών, αλλά εν τέλει δεν περιορίζεται μόνο στην καταπολέμηση της αυθαιρεσίας, καθώς διαθέτει και μια σειρά από επιπλέον περιβαλλοντικά οφέλη. Οι δορυφορικές εικόνες και οι χάρτες μπορούν να αξιοποιηθούν για την παρακολούθηση της διάβρωσης των ακτών κι άλλων περιβαλλοντικών εξελίξεων.

Την ίδια ώρα, το νέο δορυφορικό πρόγραμμα που υλοποιείται περιλαμβάνει τη χρήση μικροδορυφόρων, οι οποίοι παρέχουν ακριβείς εικόνες με λεπτομέρεια μισού μέτρου. Αυτές οι εικόνες μπορούν να βοηθήσουν στην αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών, όπως φερ' ειπείν οι πυρκαγιές, προσφέροντας έγκαιρη και ακριβή πληροφορία ακόμα και τη νύχτα ή σε συνθήκες καπνού. Το πρόγραμμα μικροδορυφόρων αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το 2026, αλλά μέχρι τότε θα χρησιμοποιούνται υπάρχοντες δορυφόροι για την παροχή καθημερινών δεδομένων.

Ο κ. Παπαστεργίου χαρακτηρίζει τον μηχανισμό του MyCoast πρόκριμα «για το πόσες ακόμη δυνατότητες μας δίνουν η δορυφορική αποτύπωση και οι χάρτες». Και το συνδυάζει και με το καινούργιο δορυφορικό πρόγραμμα το οποίο τρέχει. «Ήδη δύο διαγωνισμοί έχουν τελειώσει», λέει.

Βάσει των νέων δυνατοτήτων που δίνει το πρόγραμμα των 15 μικροδορυφόρων, «θα έχουμε τόση πληροφορία, η οποία μπορεί να μας χρησιμεύσει στη μετεωρολογία και την έγκαιρη πρόγνωση για τα ακραία καιρικά φαινόμενα, καθώς επίσης για τη διάβρωση των ακτών, για πλημμυρικά φαινόμενα, για την προστασία των δασών».

Από τους διαγωνισμούς οι οποίοι τρέξαν, μένει έως τις 30 Ιουνίου να υπογράψουν τον τρίτο άξονα που αφορά όλον τον εξοπλισμό εδάφους και «το πώς θα δημιουργήσουμε ένα κυβερνητικό hub, στο οποίο θα αποθηκεύονται όλες οι φωτογραφίες, οι χάρτες και τα δεδομένα με σκοπό να χρησιμοποιηθούν από όλους τους φορείς του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα και τα πανεπιστήμια».

Οι περιγραφές του έχουν μια δόση ενθουσιασμού, αλλά κυρίως δίνουν τη διάσταση της συνδρομής που θα μπορούσε να δώσει η τεχνολογία σε δύσκολες στιγμές. «Έχουμε απίστευτη πληροφορία πλέον σε λεπτομέρεια μισού μέτρου, λεπτομέρεια δέντρου. Και όλο αυτό μπορεί από μόνο του να αποτελεί την πηγή για να δημιουργηθούν οικοσυστήματα γύρω από το περιβάλλον. Είμαι χαρούμενος και εντυπωσιασμένος από το γεγονός, ότι με αφορμή τα γεγονότα του περασμένου καλοκαιριού αλλάξαμε όλο αυτό το πρόγραμμα».

Τα χρήματα προέρχονται από το Ταμείο Ανάκαμψης. Και το δορυφορικό πρόγραμμα, πάνω στο οποίο βασίζεται η πληροφορία για το MyCoast, θα περιλαμβάνει πολλές φωτογραφίες μέσα στην ημέρα. Ο κ. Παπαστεργίου υπογραμμίζει ότι «δεν

θες μία φωτογραφία κάθε 1,5 ημέρα που μπορεί να περάσει ένας δορυφόρος. Και όχι με ακρίβεια 10 μέτρων, όπως ήταν το Copernicus. Τώρα θα έχουμε ακρίβεια μισού μέτρου. Υπό προϋποθέσεις, και 30 εκατοστών».

Οι δορυφορικές εικόνες μπορούν να ενισχύσουν τη μάχη της κατάσβεσης των πυρκαγιών, καθώς ακόμα και μέσα στη νύχτα, με σύννεφα και καπνούς, θα έχουμε εικόνα στο οπτικό φάσμα. «Υπάρχουν ραντάρ, τα οποία μπορούν και βλέπουν μέσα από τα σύννεφα. Και, βέβαια, τα θερμικά, τα οποία επίσης δίνουν τη δυνατότητα εικόνας ακόμα και τη νύχτα».

Πότε θα τα δούμε αυτά; «Η συμφωνία που κάναμε με τις εταιρείες που πήραν τους διαγωνισμούς είναι ότι οι δορυφόροι εκτοξεύονται το 2026, σε δύο χρόνια. Αλλά μέχρι τότε, θέλουμε υλικό από τους υφιστάμενους δορυφόρους που έχουν αυτές οι εταιρείες».

«Το νέο διάστημα, το new space, είναι φοβερά ενδιαφέρον», σημειώνει και συμπληρώνει: «Έχω εντυπωσιαστεί – αν ξεκινούσα από την αρχή το Πολυτεχνείο, θα διάλεγα αυτόν τον κλάδο. Τόσο πολύ με έχει εκστασιάσει».

Από αυτό το καλοκαίρι, άμεσα, η χώρα θα έχει τη δυνατότητα καθημερινών, πολλών εικόνων από τους δορυφόρους, άρα στη φαρέτρα μπαίνει ένα νέο ισχυρό όπλο. «Πλέον, η Πυροσβεστική θα έχει την πληροφορία με ακρίβεια: το μέτωπο είναι εκεί, οι άνεμοι είναι προς τα εδώ, αυτή είναι η γεωμορφολογία – γίνονται αναλύσεις τέτοιου είδους –, εκεί είναι χαράδρα, εκεί μπορεί να την πιάσουμε τη φωτιά. Θα έχουμε όλα τα εργαλεία από ψηλά για την καλύτερη εποπτεία του προβλήματος».

Smart cities και νέες ανάγκες

Το Υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής προωθεί έργα όπως οι «έξυπνες πόλεις» (smart cities), που στοχεύουν στη βελτίωση της διαχείρισης των φυσικών πόρων, την εξοικονόμηση ενέργειας και τη μείωση της κατανάλωσης μέσω της χρήσης σύγχρονων τεχνολογιών.

«Είναι ένα έργο κοντά στο μισό δισ., με σκοπό οι δήμοι να ασχοληθούν με τα δίκτυά τους, με τους φυσικούς πόρους και κυρίως με το νερό. Να μετρήσουν, να ξέρουν πλέον και να ποσοτικοποιήσουν τις απώλειες από τα δίκτυά τους, να φροντίσουν, να εξοικονομήσουν ενέργεια. Μιλάμε πολύ για την παραγωγή καθαρής ενέργειας, αλλά πρέπει εξίσου να μιλήσουμε για τη μείωση της κατανάλωσης. Άρα, πώς οι Δήμοι θα αξιοποιήσουν αυτά τα προγράμματα των Smart Cities, για ναβάλουν μετρητές και να δουν τελικά ποιες είναι οι καταναλώσεις και να τις περιορίσουν. Κι αυτό είναι ένα πολύ σημαντικό κομμάτι άμεσου αποτελέσματος μέσα στις πόλεις μας, γιατί εκεί πονάμε».

Η βεντάλια της χρήσης του MyCoast

Η περσινή διαμαρτυρία που εκφράστηκε μέσω του «Κινήματος της πετσέτας» ώθησε στην ανάπτυξη μιας πιο λεπτομερούς απεικόνισης των παραλιών, συμπεριλαμβανομένων των περιγραμμάτων των μισθώσεων.

Κάπως έτσι τέθηκε σε εφαρμογή η πλατφόρμα MyCoast, που –όπως σημειώνει ο κ. Παπαστεργίου– αμέσως «έγινε δημοφιλής, με περίπου 50.000 χρήστες να την κατεβάζουν τις πρώτες εβδομάδες». Επιπλέον, έχουν καταγραφεί περίπου 600-700 καταγγελίες για παραβιάσεις μισθώσεων και το Υπουργείο Οικονομικών ξεκίνησε τους σχετικούς ελέγχους.

Το MyCoast είναι μια εφαρμογή, που επιτρέπει στους πολίτες και το κράτος να ελέγχουν την υπερεκμετάλλευση των παραλιών και να διασφαλίζουν την ελεύθερη πρόσβαση. Μέσω ενός χάρτη με συντεταγμένες, εμφανίζονται φωτογραφίες και πολύγωνα των μισθώσεων από τους επιχειρηματίες. Έτσι, είναι ορατό και διά γυμνού οφθαλμού αν κάποιος έχει υπερβεί τα όρια της μίσθωσης ή αν έχει τοποθετήσει αυθαίρετα κατασκευές, ομπρέλες και ξαπλώστρες.

Η εφαρμογή επιτρέπει την υποβολή αναφορών από τους χρήστες, είτε επώνυμα είτε ανώνυμα, και η παρέμβαση γίνεται άμεσα από το Υπουργείο Οικονομικών. Επιπλέον, το σύστημα χρησιμοποιεί τεχνητή νοημοσύνη (AI) για την αυτόματη σάρωση των παραλιών και την ανίχνευση παραβάσεων στέλνοντας ειδοποιήσεις στο υπουργείο.

Από τον Ιούνιο, θα χρησιμοποιηθούν πιο πρόσφατες φωτογραφίες για βελτίωση της ακρίβειας και της αποτελεσματικότητας του συστήματος. «Σκοπός μας είναι τώρα, τον Ιούνιο, που θα έχουν αναπτυχθεί όλες οι ξαπλώστρες και οι ομπρέλες, να κάνουμε ένα σκανάρισμα όλης της χώρας. Άρα, σε κάποιες περιοχές που έχουν έντονο τουριστικό ενδιαφέρον και έντονη εκμετάλλευση ή υπερεκμετάλλευση, εκεί θα πάμε να έχουμε επί τούτου περισσότερες φωτογραφίες».

Η εφαρμογή συνεργάζεται με το Ελληνικό Κέντρο Διαστήματος για την παροχή ακριβών δορυφορικών εικόνων. Οι φωτογραφίες αυτές βοηθούν, επίσης, στην αποτελεσματική παρακολούθηση και αντιμετώπιση ζητημάτων, όπως η διάβρωση των ακτών και άλλες περιβαλλοντικές μεταβολές.

«Είναι ένα φοβερό εργαλείο. Πλέον η τεχνολογία μπορεί να δώσει εργαλεία για να κάνεις τη δουλειά σου και να αντιμετωπίσεις ακόμα και τέτοια ζητήματα, όπως είναι η διάβρωση των ακτών», λέει και καταλήγει: «Το MyCoast είναι μια πολύ καλή αφορμή να δούμε και να χρησιμοποιήσουμε τις δυνατότητες που μας δίνει η τεχνολογία για πολλές ακόμη παραμέτρους». **Α**

Τα φορτίζεις και αλλάζουν όλη την εμπειρία Τα 250 ηλεκτρικά λεωφορεία είναι ήδη εδώ

Στους δρόμους της Αθήνα και της
Θεσσαλονίκης αναμένεται να κυκλο-
φορούν έως το τέλος Ιουνίου
250 ηλεκτρικά λεωφορεία.
Συναντήσαμε την υφυπουργό
Μεταφορών, **Χριστίνα Αλεξοπούλου**,
η οποία μας ξενάγησε σε ένα
από τα σύγχρονα οχήματα.

ΤΟΥ ΛΟΥΚΑ ΒΕΛΙΔΑΚΗ - ΦΩΤΟ: ΤΑΣΟΣ ΑΝΕΣΤΗΣ

Το τελευταίο διάστημα στους δρόμους της Αθήνας και του Πειραιά μπορεί κανείς να δει κάποια οχήματα διαφορετικά από τ' άλλα. Πρόκειται για δεκάδες ηλεκτρικά λεωφορεία και, σύμφωνα με τους υπολογισμούς του Υπουργείου Μεταφορών, θα κυκλοφορούν 250 έως το τέλος του Ιουνίου: 140 στην Αττική, 110 στη Θεσσαλονίκη.

Το «καύσιμό» τους είναι το ρεύμα, πρέπει να τα φορτίσεις για να κινηθούν. Ως εκ τούτου, στήθηκαν τέσσερις σχετικές υποδομές στην Αθήνα και μία στη Θεσσαλονίκη. Τα λεωφορεία φορτίζουν σε λιγότερο από τέσσερις ώρες, κι όπως είπαν οι οδηγοί «έχουν μεγάλη αυτονομία, περισσότερη κι από τις αρχικές προδιαγραφές».

Βρεθήκαμε στο αμαξοστάσιο της ΟΣΥ στου Ρέντη και μπήκαμε σε ένα από τα καινούργια λεωφορεία με την υφυπουργό Μεταφορών, Χριστίνα Αλεξοπούλου. «Είναι υπεrsύγχρονα, έχουν εξαιρετικό κλιματισμό, δεν ρυπαίνουν, δεν κάνουν θόρυβο. Είναι όλα 12μετρα και πλήρως προσβάσιμα», λέει, υπογραμμίζοντας: «Για τα άτομα με κινητικές αναπηρίες είναι αυτονόητο ότι όλα έπρεπε να είναι προσβάσιμα». Δίπλα από τις θέσεις των επιβατών υπάρχουν θύρες USB, στις οποίες μπορεί κάποιος να φορτίσει το κινητό του. «Στο πλαίσιο της αστικής κινητικότητας, δεν μπορούμε να συζητούμε τίποτα πέρα από οχήματα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας: δεν ρυπαίνουν, δεν κάνουν θόρυβο και δεν δημιουργούν αυτό το αίσθημα που προκαλεί το δύσκολο κυκλοφοριακό στις πόλεις μας».





Ο ΣΤΟΧΟΣ ΜΑΣ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΑΛΛΑΞΕΙ Η ΝΟΟΤΡΟΠΙΑ, Η ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΤΩΝ ΣΥΜΠΟΛΙΤΩΝ ΜΑΣ – ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕ ΟΛΟΙ ΤΑ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Με την είσοδο των νέων αυτών οχημάτων, στην Αθήνα σταδιακά αντικαθίστανται τα μη προσβάσιμα λεωφορεία. «Έχουμε περισσότερα από 300 λεωφορεία στην Αθήνα, που δυστυχώς δεν είχαν ράμπες για άτομα με κινητικές δυσκολίες. Αυτό δεν περιποιεί τιμή για κανέναν. Άρα, προτεραιότητά μας είναι με κάθε τι νέο που έρχεται, να αντικατασταθούν πρώτα τα μη προσβάσιμα λεωφορεία», σημειώνει.

Η ξενάγηση μέσα στο όχημα δίνει περίπου την ίδια αίσθηση που είχε κανείς όταν πρωτοέμπαινε σε βαγόνι του Μετρό. Σύγχρονο, καινούργιο, καθαρό. «Ο στόχος μας είναι να αλλάξει η νοοτροπία, η κουλτούρα των συμπολιτών μας – να χρησιμοποιούμε όλοι τα ΜΜΜ. Επειδή οι πόλεις μας έχουν σχεδιαστεί για πολύ λιγότερα οχήματα, αντιλαμβάνεστε ότι όσο περνάνε τα χρόνια και τα οχήματα γίνονται περισσότερα, δεν μπορεί παρά να δημιουργηθεί αυτό το κυκλοφοριακό πρόβλημα που υπάρχει. Ο μόνος τρόπος είναι να βρούμε εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης, είτε με μέσα μαζικής μεταφοράς είτε μέσω της μικροκινητικότητας», τονίζει η υφυπουργός Μεταφορών.

Μέρος της στόχευσης, τονίζει η κ. Αλεξοπούλου, είναι και η αλλαγή της νοοτροπίας, ένα νέο παράδειγμα για τον πολίτη, ο οποίος θα επιλέγει συνειδητά να αφήσει το ΙΧ του και να κινηθεί με ΜΜΜ. «Καταρχάς, όταν κάποιος μπαίνει σε ένα τέτοιο λεωφορείο και βλέπει πόσο υπεσύγχρονο, καθαρό, άνετο και ασφαλές είναι, αυτό από μόνο του δημιουργεί το “mouth-to-mouth”, να επικοινωνήσει με τους υπόλοιπους ότι “είναι πολύ ωραίο το λεωφορείο, χρησιμοποιήσέ το και εσύ”. Έχουμε δουλειά να κάνουμε ακόμα, γιατί η παροχή των υπηρεσιών χρειάζεται οπωσδήποτε αναβάθμιση και ο δρόμος είναι ανηφορικός, πάντα χρειάζεται προσπάθεια. Υπάρχει και η ανάγκη του σεβασμού, διότι όταν εμείς οι ίδιοι λερώσουμε ή καταστρέφουμε μια δημόσια περιουσία, όπως είναι τα ηλεκτρικά λεωφορεία, πρώτα απ’ όλα εμείς οι ίδιοι δεν τα έχουμε στην κατάσταση που τα θέλουμε αμέσως μετά».

Τα αρχικά δείγματα γραφής για τα ηλεκτρικά λεωφορεία δόθηκαν λίγο μετά το Πάσχα, οπότε και κυκλοφόρησαν στους δρόμους τα πρώτα οχήματα. «Η ζωή των οδηγών έχει γίνει πιο εύκολη. Μας περιγράφουν την άνεση την οποία βιώνουν από τη θέση του οδηγού και ταυτόχρονα την ικανοποίηση των πολιτών που επιβιβάζονται στα λεωφορεία».

Ένα από τα μεγαλύτερα αγκάθια στις δημόσιες μεταφορές είναι η εισιτηριοδιαφυγή. Η κ. Αλεξοπούλου εκτιμά ότι αυτό σταδιακά αλλάζει και το γεγονός ότι νέα οχήματα βγαίνουν στους δρόμους βοηθά προς αυτήν την κατεύθυνση: «Φαίνεται ότι οι συμπολίτες μας που τα χρησιμοποιούν, όπως περιγράφουν οι εργαζόμενοι, χτυπάνε το εισιτήριό τους, γιατί καταλαβαίνουν ότι τα χρήματά τους πάνουν τόπο – όταν όλοι μας πληρώσουμε το εισιτήριό μας, προφανώς αυτά τα χρήματα πάνε στη συντήρηση και την επιπλέον αναβάθμιση».

Στα σκαριά βρίσκεται κι ένας δεύτερος διαγωνισμός, ενώ ήδη έχουν υπογραφεί δύο συμβάσεις για 300 λεωφορεία CNG, φυσικού αερίου. «Μέσα στο καλοκαίρι θα έρθουν τα πρώτα 10 και μέχρι το 2025 θα έρθουν και τα υπόλοιπα, 300 στο σύνολο. Είναι και 12μέτρα και 18μέτρα». Επίσης, ετοιμάζεται ένας διαγωνισμός – το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα – για 700 νέα, αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, λεωφορεία.

Η Χριστίνα Αλεξοπούλου χαρακτηρίζει την προσπάθεια να κυκλοφορήσουν τα ηλεκτρικά λεωφορεία στους δρόμους «μια δύσκολη άσκηση με έντονη γραφειοκρατία, αλλά και με πολύ καλό σχεδιασμό και συντονισμό. Όλοι οι φορείς, σε συνεργασία με τις αρμόδιες διευθύνσεις και με την

πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, δούλεψαν σε χρόνους ιδιωτικού τομέα». Και συμπληρώνει ότι παραμένουν συνεπείς «σε αυτό που είχαμε πει και δεσμευτεί τον Σεπτέμβριο του 2023 στο υπουργικό Συμβούλιο, ότι τον Μάιο του 2024 θα ήταν τα λεωφορεία στους δρόμους. Αυτό κάναμε, δουλεύοντας σε χρόνους ιδιωτικού τομέα».

Καταλήγοντας, η υφυπουργός Μεταφορών σημειώνει: «Συνολικά, η αναβάθμιση των μέσων μαζικής μεταφοράς μέσω της εισαγωγής ηλεκτρικών και φυσικού αερίου λεωφορείων, μαζί με την αλλαγή της κουλτούρας χρήσης, αποτελεί σημαντικό βήμα για μια πιο βιώσιμη και φιλική προς το περιβάλλον αστική κινητικότητα». **A**



«Αναβάθμιση για τους επαγγελματίες οδηγούς»

Η Στέλλα Χριστοπούλου βρίσκεται επί 19 χρόνια πίσω από τιμόνια λεωφορείων. Η έμπειρη οδηγός είναι από τις πρώτες που ανέλαβαν την κυκλοφορία των ηλεκτρικών λεωφορείων και μίλησε για τις θετικές αλλαγές τις οποίες έχουν επιφέρει στη δική της καθημερινότητα, αλλά και για την εμπειρία των επιβατών. «Τα ηλεκτρικά λεωφορεία διαθέτουν σύγχρονη τεχνολογία, εργονομικό κάθισμα και αθόρυβη λειτουργία κάνοντας την οδήγηση πιο άνετη και ασφαλή. Οι οδηγοί έχουν καλύτερη ορατότητα και έλεγχο του οχήματος και των επιβατών, μέσω της άψογης τεχνολογίας του ταμπλό, ενώ νιώθουν και μεγαλύτερη ασφάλεια λόγω του παραθύρου πλεξγκλάς», λέει χαρακτηριστικά.

Η εμπειρία της δείχνει ότι οι επιβάτες εντυπωσιάζονται από την καινοτομία και την καθαριότητα των νέων λεωφορείων. «Η αντίδραση είναι θετική, καθώς μετά από καιρό είδαν κάτι καινούριο, κάτι πρωτότυπο. Δεν υπάρχει ούτε ενόχληση ούτε φασαρία. Υπάρχει ωραία και ασφαλής οδήγηση, μπαίνουν και ξεκουράζονται».

Τα λεωφορεία χρειάζονται σχεδόν μία φόρτιση την ημέρα και έχουν αυτονομία περίπου 16 ωρών καλύπτοντας δύο βάρδιες. Η οδήγηση είναι πιο οικολογική και οικονομική, με λιγότερους ρύπους. «Οι οδηγοί βιώνουν βελτίωση στην καθημερινή τους εργασία, με πιο ξεκούραστες βάρδιες και καλύτερες συνθήκες οδήγησης. Η αναβάθμιση αυτή αποτελεί σημαντικό όφελος για τους επαγγελματίες οδηγούς που σέβονται το επάγγελμά τους», επισημαίνει.

elpedison

Ενεργοποιούμε το καλό για όλους!

**Στην ELPEDISON
δημιουργούμε
ΚΑΙ μια ενέργεια
που συμβάλλει
στην προστασία
του περιβάλλοντος!**





Little Athens

Μ

ΙΑ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΗ ΓΕΙΤΟΝΙΑ, ΠΡΑΣΙΝΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ σε όλους, χτίζεται στο Ελληνικό, ανάμεσα στα εντυπωσιακά έργα που βρίσκονται ήδη στα σκαριά, όπως ο ουρανοξύστης Riviera Tower, το Hard Rock Casino και η υπογειοποίηση της λεωφόρου Ποσειδώνος. Ο λόγος για το περίφημο «Little Athens», που θα αντιπροσωπεύει μια σύγχρονη προσέγγιση της αθηναϊκής γειτονιάς και θα περιλαμβάνει σπίτια και καταστήματα με τη σφραγίδα κορυφαίων αρχιτεκτόνων από την Ελλάδα και το εξωτερικό.

Σύμφωνα με τον φορέα υλοποίησης του project, τη Lamda Development, θα εκτείνεται σε 10 οικοδομικά τετράγωνα πάνω από τη λεωφόρο Ποσειδώνος, από το ύψος της παραλίας του Αγίου Κοσμά έως την πλευρά προς τον Άλιμο και το Ρέμα Τραχώων. Κάποιες εκ των κατοικιών θα είναι ενταγμένες σε κτίρια μεικτής χρήσης, με εμπορικούς χώρους συνοικιακού τύπου για την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών των κατοίκων της περιοχής, όπως για παράδειγμα φαρμακείο, καφέ, σούπερ μάρκετ, καταστήματα ένδυσης, χώροι ευεξίας, αλλά θα υπάρχουν και διαμορφωμένοι κοινόχρηστοι χώροι μόνο για τους ενοίκους.



ens

ΠΩΣ ΘΑ ΕΙΝΑΙ Η ΝΕΑ ΓΕΙΤΟΝΙΑ ΠΟΥ ΧΤΙΖΕΤΑΙ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ

Οι αρχιτέκτονες πίσω από την πρώτη οικιστική γειτονιά που θα παραδοθεί στο Ελληνικό, περιγράφουν τις προτάσεις τους για τα πρωτοποριακά συγκροτήματα κατοικιών που σχεδιάζονται
ΤΗΣ ΚΑΤΕΡΙΝΑΣ ΚΑΜΠΟΣΟΥ

Η γειτονιά θα ενσαρκώνει το μοντέλο της «Πόλης των 15 λεπτών», βασισμένο στις αρχές της βιωσιμότητας, σύμφωνα με το οποίο όλες οι καθημερινές ανάγκες των πολιτών θα μπορούν να καλύπτονται εντός 15 λεπτών με τα πόδια ή το ποδήλατο.

Τα περισσότερα κτίρια της γειτονιάς θα φτάνουν τα 20 μέτρα σε ύψος και θα διαθέτουν διαμερίσματα από 1 έως 5 υπνοδωμάτια που θα ξεκινούν από 70 τ.μ. και θα εκτείνονται σε περισσότερα από 250 τ.μ., με θέα το πάρκο, τη θάλασσα και τη γειτονιά. Θα περιλαμβάνουν ιδιωτικούς κήπους στις ισόγειες κατοικί-

ες, καθώς και ιδιωτικές πισίνες σε μερικές εξ αυτών, υπόγειους χώρους στάθμευσης και αποθήκες για κάθε διαμέρισμα, καθώς και ιδιωτικά roof garden με Jacuzzi σε κάποια από τα ρετιρέ.

Πίσω από τα συγκροτήματα Pavilion Terraces, Promenade Heights, Atrium Gardens και Trinity Gardens, που θα πλαισιώνουν μέρος του πρωτοποριακού masterplan της Little Athens, βρίσκονται 3 κορυφαία ελληνικά αρχιτεκτονικά γραφεία, οι εκπρόσωποι των οποίων περιγράφουν στην **ATHENS VOICE** το όραμα και τις προκλήσεις του project.



01

Pavilion Terraces και Promenade Heights από 314 Architecture

Το **Pavilion Terraces** από το 314 Architecture Studio είναι ένα συγκρότημα 7 κτιρίων και 156 κατοικιών, ενώ το **Promenade Heights** θα περιλαμβάνει εννέα κτίρια κυκλικού και ελλειπτικού σχεδιασμού που διαχωρίζονται σε δύο συγκροτήματα συνολικού αριθμού 79 κατοικιών και ύψους έως 5 ορόφους. Σύμφωνα με τα λεγόμενα του αρχιτέκτονα **Παύλου Χατζηπαγγελίδη**, με τα συγκροτήματα αυτά προτείνεται ένας νέος τρόπος συλλογικής κατοίκησης, με στόχο να ενσωματωθούν τα ιδιαίτερα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά του κτίσματος με το περιβάλλον, με βάση τις αρχές της βιωσιμότητας.

«Ο σχεδιασμός μας συμβάλλει στη δημιουργία ενός κοινοτικού χώρου που σέβεται το περιβάλλον και παρέχει μια εμπλουτισμένη εμπειρία διαβίωσης στη ζωντανή αυτή γειτονιά του Ελληνικού.

»Οι επαναλαμβανόμενες τυπολογίες σε ύψος, οι μεγάλοι εξώστες και οι αποστάσεις μεταξύ των κτιρίων αποτελούν μια επανεφεύρεση της αθηναϊκής πολυκατοικίας με μια νέα, σύγχρονη συνομιλία με το μεσογειακό τοπίο. Οι σχεδιαστικές συνθέσεις εμπνέονται από φυσικές οργανικές μορφές, όπως ο αέρας και η κίνηση των κυμάτων στη θάλασσα, και αυτό αποτυπώνεται ογκοπλαστικά στη μορφή των κτιρίων. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά αυτών των συγκροτημάτων ακολουθούν τη γενικότερη φιλοσοφία του αρχιτεκτονικού γραφείου μας και περιλαμβάνουν εμβληματικούς όγκους, απαλές καμπυλότητες και οργανικές μορφές. Οι μεγάλες βεράντες με θέα και οι φυσικές υλικότητες συνδράμουν στη δημιουργία ενός μεσογειακού, βιώσιμου οικιστικού συγκροτήματος.

»Οι καμπυλωτές γραμμές και οι οργανικές μορφές των κτιρίων αντανακλούν το κύμα της θάλασσας και την κίνηση του αέρα, ενώ οι μεγάλες βεράντες παρέχουν επιπλέον χώρο για απόλαυση του θαλάσσιου τοπίου. Η δημιουργία λειτουργικών, πράσινων, συλλογικών χώρων στους πυρήνες των συγκροτημάτων, σε συνδυασμό με τις φυτεμένες στέγες, μετατρέπει αυτούς τους συνήθως αχρησιμοποίητους χώρους σε χώρους συνάντησης και συνένωσης των κατοίκων.

»Ο σχεδιασμός στοχεύει σε μια ισορροπία μεταξύ ιδιωτικής ζωής και κοινωνικής αλληλεπίδρασης, διατηρώντας την αίσθηση της ατομικότητας. Πρόκληση αποτελεί η εφαρμογή αρχών βιώσιμου σχεδιασμού σε όλο το έργο. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει την ενσωμάτωση τεχνικών πράσινων κτιρίων, ενεργειακά αποδοτικών συστημάτων και φιλικών προς το περιβάλλον υλικών. Η διασφάλιση ότι το έργο πληροί τους στόχους βιωσιμότητας και συμβάλλει θετικά στο περιβάλλον, απαιτεί προσεκτικό σχεδιασμό και συνεργασία με ειδικούς στον τομέα».







02

Atrium Gardens από Deda & Architects

Το συγκρότημα **Atrium Gardens**, από τους **Deda & Architects**, διαθέτει 4 κτίρια με 56 κατοικίες, ενός έως τεσσάρων δωματίων σε 5 ορόφους. Στα βασικά ζητούμενα του έργου είναι η κοινωνική αλληλεπίδραση μέσω διάφορων κοινόχρηστων χώρων. Η αρχιτέκτονας **Μαρία Δέδα** των **Deda & Architects** περιγράφει πώς οραματίζεται τη θέση του συγκροτήματος στη γειτονιά και τον αντίκτυπό του στην καθημερινότητα των ενοίκων.

«**Η πρόταση του γραφείου μας**, προσαρμοσμένη στα σύγχρονα μοντέλα και έχοντας ως βασική αρχή την ελληνική έννοια του “ευ ζην”, τη ζωή που χαρακτηρίζεται από ποιότητα και πληρότητα, στοχεύει σε μια δυναμική λύση που προσφέρει υψηλή ποιότητα ζωής και εμπειρίες στους κατοίκους, αξιοποιώντας τις νέες τεχνολογίες για τη δημιουργία διαχρονικών κτιρίων.

»**Μέσω σειράς διερευνήσεων**, τα κτίρια είναι διατεταγμένα και προσανατολισμένα στο οικόπεδο με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτευχθεί η πλήρης ανάδειξη θεάσεων, όχι μόνο προς τη θάλασσα και τον Υμηττό, αλλά και το Μητροπολιτικό Πάρκο, εξασφαλίζοντας παράλληλα την ελαχιστοποίηση της σκίασης μεταξύ τους, τις βέλτιστες συνθήκες για όλες τις χρήσεις, καθώς και τον διαμπερή φωτισμό και αερισμό των διαμερισμάτων.

»**Άλλο ζητούμενο αποτελεί** η ένταξη του πράσινου στην καθημερινή διαβίωση και η ενίσχυση της εξωτερικής κατοίκησης. Αυτό επιτυγχάνεται με τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου, όπου χώροι πράσινου και πλατώματα λειτουργούν ως σημεία συγκέντρωσης και συνάντησης με θέα στο Πάρκο, τον Υμηττό και τη θάλασσα και με τη δημιουργία χώρων εκτόνωσης των κατοίκων σε κάθε όροφο, ώστε κάθε διαμέρισμα να παρέχει τις απαραίτητες βεράντες ή αυλές, μαζί με χώρους πρασίνου και στεγασμένους χώρους. Αυτό θέλουμε να πετύχουμε και με την εσωτερική αυλή του συγκροτήματος. Ο εσωτερικός πεζόδρομος που δημιουργείται λειτουργεί σαν ραχοκοκαλιά μεταξύ των τεσσάρων κτιρίων, επιτρέποντας την πρόσβαση από τις διαφορετικές εισόδους και ενώνοντας τα τρία διαφορετικά εσωτερικά επίπεδα που διαμορφώνονται, και αποτελεί χώρο περιπάτου και αναψυχής για τους κατοίκους.

»**Στα ζητούμενα είναι και** η συνύπαρξη της εμπορικής και της οικιστικής χρήσης. Προβλέπεται η δημιουργία μιας εμπορικής ζώνης, ενός εμπορικού περάσματος, με καταστήματα εστίασης και μικρά εμπορικά καταστήματα, τόσο για τους περαστικούς όσο και για τους ενοίκους του συγκροτήματος, ενώ παράλληλα διασφαλίζεται η ιδιωτικότητα των κατοίκων μέσω του σχεδιασμού, διαχωρίζοντας τις χρήσεις με την ύπαρξη ανεξάρτητων εισόδων και διαδρόμων κίνησης μεταξύ των καταστημάτων και των οικιστικών χώρων».



03

Trinity Gardens των Tsolakis Architects

Το **Trinity Gardens** είναι ένα συγκρότημα 3 ανεξάρτητων πεντάωροφων κτιρίων, 80 κατοικιών με κοινό υπόγειο, όπου θα εγκατασταθούν οι βοηθητικές συμπληρωματικές χρήσεις του συγκροτήματος και ο κοινός χώρος στάθμευσης. Η πρόταση των Tsolakis Architects θέλει να πετύχει την ανάδειξη μιας γεωμετρίας που να παρέχει πολλαπλότητα θεάσεων, κοινωνικότητα, αλλά και ιδιωτικότητα σε ένα καθόλα προσβάσιμο και πράσινο περιβάλλον, όπως μας εξηγεί ο αρχιτέκτονας **Γιώργος Τσολάκης**.

«Η πρόταση περιλαμβάνει τρεις κύριους όγκους, οι οποίοι τοποθετούνται στο οικοπέδο με τέτοιον τρόπο ώστε να εκμεταλλεύονται τις καλύτερες θεάσεις προς τη θάλασσα και το μητροπολιτικό πάρκο. Κάθε κτίριο επικεντρώνεται σε ένα συγκεκριμένο σημείο θέασης και περιστρέφεται ανάλογα με αυτό, με τους εξώστες να μεγαλώνουν προς τα σημεία ενδιαφέροντος. Η θέα προς τη θάλασσα, ο προσανατολισμός και η σχέση με το φυσικό φως και τον αέρα αποτέλεσαν τους βασικούς παράγοντες για τη διαμόρφωση των κύριων γραμμών που καθόρισαν το σχήμα του κάθε όγκου.

»**Το φυσικό στοιχείο** και έννοιες όπως η ιδιωτικότητα, αλλά και η κοινωνικοποίηση αποτελούν στοιχεία που διαμορφώνουν τον σχεδιασμό. Σημαντική επίσης, είναι η απρόσκοπτη είσοδος και κυκλοφορία στο συγκρότημα, είτε με αυτοκίνητο είτε ως πεζός, ούτως ώστε να καλύπτονται όλες οι ανάγκες για κα-



λύτερη οικειοποίηση του συγκροτήματος. Ο σχεδιασμός υποστηρίζει και ενισχύει όλες τις πιθανές εκφάνσεις των ανθρωπίνων αναγκών και δραστηριοτήτων σε σχέση με το φυσικό στοιχείο, παρέχοντας πολλαπλότητα σε κοινόχρηστους χώρους πρασίνου, ιδιωτικές αυλές, βεράντες με φύτευση και θεάσεις προς την ευρύτερη περιοχή του Ελληνικού.

«Κάθε τύπος διαμερίσματος έχει σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να φιλοξενεί τα υπνοδωμάτια και τους χώρους διαβίωσης με τον βέλτιστο δυνατόν τρόπο, προσφέροντας θέα στους κύριους χώρους διαβίωσης και ιδιωτικότητα στα υπνοδωμάτια.

«Κάθε όροφος περιβάλλεται από μικρούς χώρους πρασίνου –αστικούς κήπους– που μετατρέπουν την εξωτερική θέα σε προέκταση του εσωτερικού χώρου διαβίωσης. Η εσωτερική αυλή του συγκροτήματος αποκτά χαρακτήρα γειτονιάς καθώς δημιουργούνται

μονοπάτια για πεζούς και ποδήλατα εντός εκτενών επιφανειών φύτευσης που ενισχύουν τη βιοκλιματική συμπεριφορά του συγκροτήματος. Η δημιουργία αυτής της γειτονιάς έχει ως στόχο την οικειοποίηση και ενίσχυση των σχέσεων στη μακροχρόνια διαμονή των ενοίκων του συγκροτήματος.

«Η πλήρης λειτουργικότητα του συγκροτήματος στο πλαίσιο των αναγκών μιας σύγχρονης πόλης, επιτυγχάνεται μέσω του σκληρού υλικού επίστρωσης το οποίο επιτρέπει την κυκλοφορία ασθενοφόρου ή βαριάς κυκλοφορίας οχήματος αν απαιτηθεί για λόγους συντήρησης ή έκτακτης ανάγκης».

Οι εργασίες αναμένεται να ολοκληρωθούν το 2026, ενώ η προπώληση των πρώτων 217 διαμερισμάτων της Little Athens έχει αρχίσει με τιμές πώλησης που ξεκινούν από €5.500-6.000 ανά τ.μ.





Alumil Επανάσταση στην ανακύκλωση αλουμινίου

ΤΟ ΚΑΙΝΟΤΟΜΟ LOOP 60 ΜΕ ΤΟ ΟΠΟΙΟ Η ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΦΤΑΣΕΙ ΕΩΣ ΚΑΙ ΤΟ 95%

ΤΗΣ ΝΑΤΑΣΣΑΣ ΚΑΡΥΣΤΙΝΟΥ

Στοχεύοντας στη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα, η Alumil έχει υιοθετήσει ένα «πράσινο» μοντέλο ανάπτυξης, επενδύοντας συστηματικά σε βιώσιμες πρακτικές που συμβάλλουν στη μείωση του περιβαλλοντικού μας αποτυπώματος και την εξοικονόμηση ενέργειας και πρώτων υλών. Η σημαντικότερη εξ αυτών είναι η ανακύκλωση αλουμινίου, μέσα από την οποία η Alumil κατάφερε να δημιουργήσει και να εισάγει στην αγορά το **Loop 60**.

Το Loop 60 είναι το πρώτο πιστοποιημένο ανακυκλωμένο αλουμίνιο στην Ελλάδα για προφίλ αρχιτεκτονικών συστημάτων, το οποίο παράγεται από 60% ανακυκλωμένο υλικό. **Με το Loop 60 η εξοικονόμηση ενέργειας μπορεί να φτάσει έως και το 95%, ενώ οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα μειώνονται δραστικά σε ποσοστό άνω του 76% σε σύγκριση με τον παγκόσμιο μέσο όρο της πρωτογενούς παραγωγής αλουμινίου.**

Οι διαδικασίες παραγωγής και ανακύκλωσης του Loop 60 είναι πιστοποιημένες με το σχήμα «OK Recycled», το οποίο πληροί τις απαιτήσεις των προτύπων EN 15343 και ISO 14021, παρέχοντας αξιοπιστία και αντικειμενικότητα για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο. Η πιστοποίηση «OK Recycled» είναι διαπιστευμένη από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης (Ε.Σ.Υ.Δ.) και παρέχεται από την TÜV AUSTRIA, μία από τις κορυφαίες εταιρείες πιστοποίησης συστημάτων διαχείρισης και προϊόντων στον κόσμο.

Η υλοποίηση αυτής της καινοτομίας ήρθε έπειτα από την ανάλυση των τεχνικών απαιτήσεων και την αναζήτηση των κατάλληλων τεχνολογιών που θα επέτρεπαν την παραγωγή ανακυκλωμένου αλουμινίου υψηλής ποιότητας. Ο σχεδιασμός του Loop 60 βασίστηκε σε προσεκτική μελέτη και έρευνα, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα προϊόν που να συνδυάζει την κορυφαία ποιότητα με τη βιωσιμότητα. **Η Alumil συνεχίζει να στηρίζει τη στρατηγική της στη βιώσιμη ανάπτυξη μέσω της ανακύκλωσης του αλουμινίου, στοχεύοντας σε προϊόντα με ακόμα μεγαλύτερο ποσοστό**

ανακυκλωμένου υλικού. Στις αρχές του 2024 ήδη η εταιρεία κατάφερε να αγγίξει το 70% σε ανακυκλώσιμο αλουμίνιο με στόχο να κατακτήσει σύντομα το 80%.

Επιπλέον η Alumil ανακοινώνει με υπερφάνεια τη συμμετοχή της στο πρωτοποριακό έργο RecAL (Τεχνολογίες Ανακύκλωσης για Κυκλικό Αλουμίνιο), το οποίο ξεκίνησε επίσημα στη Βιέννη τον Φεβρουάριο. Αυτή η πρωτοβουλία, που στοχεύει στην επανάσταση της ανακύκλωσης αλουμινίου σε όλη την Ευρώπη, έχει λάβει σημαντική υποστήριξη, με χρηματοδότηση ύψους 10,6 εκατομμυρίων ευρώ από το Πρόγραμμα Horizon Europe. Η Alumil είναι μεταξύ των 19 εταιρών από 9 ευρωπαϊκές χώρες.

Το έργο RecAL επικεντρώνεται στην ανάπτυξη προηγμένων τεχνολογιών ανακύκλωσης και ψηφιακών τεχνολογιών για την προώθηση μιας κυκλικής οικονομίας αλουμινίου. Η εμπειρογνωμοσύνη της ALUMIL στην ανακύκλωση αλουμινίου, ιδιαίτερα μέσω της πρωτοβουλίας R&D, Loop 60, την καθιστά βασικό εταίρο στην κοινοπραξία.

Με την εστίαση στη βιώσιμη παραγωγή αλουμινίου, το έργο RecAL υιοθετεί μια ολιστική στρατηγική για την αποτελεσματική αξιοποίηση των δευτερευόντων πόρων αλουμινίου ενισχύοντας την ηγετική θέση της Ευρώπης στις τεχνολογίες αποδοτικής χρήσης πόρων και συμβάλλοντας στην κυκλική οικονομία. Η ALUMIL και οι συνεργάτες της είναι έτοιμοι να σημειώσουν σημαντική πρόοδο στην επανάσταση των μεθόδων ανακύκλωσης και στην προώθηση βιώσιμων πρακτικών.

Η Alumil συνεχίζει να στηρίζει τη στρατηγική της στη βιώσιμη ανάπτυξη μέσω της ανακύκλωσης του αλουμινίου, στοχεύοντας σε προϊόντα με ακόμα μεγαλύτερο ποσοστό ανακυκλωμένου υλικού

GREGY

ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΗ ΑΙΓΥΠΤΟΥ-ΕΛΛΑΔΑΣ

ΕΛΛΑΔΑ

ΑΙΓΥΠΤΟΣ



Μεταφέρει
3.000 MW
100%
πράσινη
ενέργεια



Μειώνει τις
εκπομπές CO₂
κατά **10**
εκατομμύρια
τόνους ετησίως



Φθηνή και σε
ανταγωνιστικές
τιμές
ενέργεια



Συμβάλλει
στην
ενεργειακή
ασφάλεια



Ενταγμένο στη
λίστα Έργων
Αμοιβαίου
Ενδιαφέροντος
της Ε.Ε. (PMI)



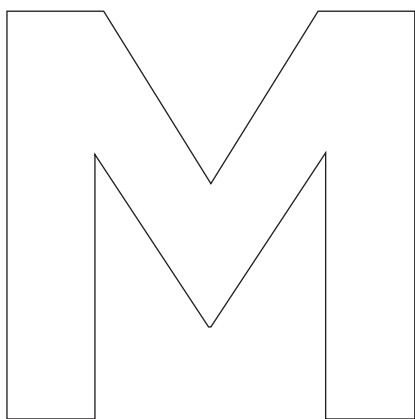
ELICA GROUP

Copelouzos
Group

«Κλιματική ανθεκτικότητα και τοπική κοινωνία»

Συνέδριο στην Αλεξανδρούπολη για το περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή, με πρωτοβουλία της Προέδρου της Δημοκρατίας, **Κατερίνας Σακελλαροπούλου**

A.V. TEAM



Με πρωτοβουλία της Κατερίνας Σακελλαροπούλου, τ^ο Ίδρυμα Ευγενίδου διοργανώνει, στο πλαίσιο της Πρωτοβουλίας 21, με τη συμβολή του Εθνολογικού Μουσείου Θράκης, της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, του Δήμου Αλεξανδρούπολης και του Δημοκριτείου Πανεπιστημίου Θράκης, συνέδριο με τίτλο «Κλιματική ανθεκτικότητα και τοπική κοινωνία» στις 28 και 29 Ιουνίου 2024. Το συνέδριο θα διεξαχθεί στην Αλεξανδρούπολη με τη συμμετοχή ειδικών στον τομέα του περιβάλλοντος και της κλιματικής αλλαγής, εκπροσώπων των τοπικών αρχών και της κοινωνίας των πολιτών.



© ΘΟΔΩΡΗΣ ΜΑΝΩΛΟΠΟΥΛΟΣ

Στόχος του συνεδρίου είναι η έγκαιρη ενημέρωση και περαιτέρω ευαισθητοποίηση της κοινωνίας ως προς τις ευρείες επιρροές της κλιματικής αλλαγής, για τις περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες. Ταυτόχρονα, να δοθεί η ευκαιρία για τη δημιουργία διαύλων επικοινωνίας ανάμεσα στην επιστήμη, την πολιτική και τους πολίτες, αναδεικνύοντας τις προκλήσεις της Θράκης στην πορεία προς την κλιματική ουδετερότητα και την ενίσχυση της ανθεκτικότητας της τοπικής κοινωνίας, των δήμων, των υποδομών και των παραγωγικών τομέων της οικονομίας. Κατά τη διάρκεια του συνεδρίου, θα συζητηθούν θεματικές όπως: ο ρόλος των νέων στη δίκαιη μετάβαση, οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στην υγεία, οι νέες τεχνολογίες για την κλιματική ουδετερότητα και την ανάπτυξη, κλιματική αλλα-

γή και πολιτιστική κληρονομιά, και, τέλος, τα δάση, οι υδάτινοι πόροι και οι φυσικές καταστροφές. Την έναρξη θα κηρύξει η Πρόεδρος της Δημοκρατίας, Κατερίνα Σακελλαροπούλου, ενώ μεταξύ των ομιλητών βρίσκεται ο καθηγητής της Σχολής Διοίκησης Επιχειρήσεων Sloan του MIT, Δημήτριος Μπερτσιμάς, ο καθηγητής Φυσικής Περιβάλλοντος και Κλίματος ΕΚΠΑ, Κώστας Καρτάλης, ο τοπογράφος - μηχανικός Πολυτεχνικής Σχολής ΑΠΘ και μέλος της Επιτροπής για την Ανασυγκρότηση του Έβρου, Σταύρος Μπένος, η διευθύντρια Έρευνας του Ινστιτούτου Θαλάσσιας Προστασίας «Αρχιπέλαγος» και πρέσβειρα της Ελλάδας στην Ε.Ε. σε θέματα Αειφόρου Θαλάσσιας Πολιτικής, Αναστασία Μήλιου, και η πρόεδρος Εθνολογικού Μουσείου Θράκης, Αγγελική Παννακίδου. **Α**



Τα καταφέραμε! Εσείς «κόψατε» τον έγχαρτο λογαριασμό και μαζί φυτέψαμε πάνω από 5.000 δέντρα!

Όλοι εμείς στην ΕΥΔΑΠ, σας ευχαριστούμε που ανταποκριθήκατε στο κάλεσμά μας να καταργήσουμε τον έγχαρτο λογαριασμό και να «πρασινίσουμε» την Αττική, αλλά και πληγείσες περιοχές και κοινότητες της Βόρειας Εύβοιας!

**Δεν σταματάμε, όμως, εδώ. Αυτή ήταν μόνο η αρχή.
Συνεχίζουμε την προσπάθειά μας!**

Για κάθε 5 έγχαρτους λογαριασμούς που μετατρέπονται σε ψηφιακούς, φυτεύουμε ένα δέντρο, σε συνεργασία με τον περιβαλλοντικό οργανισμό we4all.

Μαζί, κάνουμε, ξανά, το χαρτί οξυγόνο!

Επιταχύνουμε την αλλαγή, κάνουμε τη διαφορά στη διαχείριση του νερού, καινοτομούμε για τους καταναλωτές μας και το περιβάλλον, γινόμαστε όλοι μέρος της λύσης, ενώνουμε δυνάμεις και θέληση γύρω από το πολυτιμότερο αγαθό της ζωής.



eydap.gr



Ελληνική Ορνιθολογική Εταιρεία

40 συν 2 χρόνια αφοσίωσης στην προστασία των άγριων πουλιών

Από την ίδρυσή της έχει αφιερωθεί
στην παρακολούθηση, διατήρηση
και έρευνα των άγριων πουλιών
και των βιοτόπων τους
σε όλη την Ελλάδα
Του ΛΟΥΚΑ ΒΕΛΙΔΑΚΗ

Carlota Viada
Ελληνική Ορνιθολογική Εταιρεία



Ξεφυλλίζοντας την καλαίσθητη έκδοση για τα 40 χρόνια της Ελληνικής Ορνιθολογικής Εταιρείας εντυπωσιάζει για το εύρος των δράσεών της, αλλά κυρίως από την αφετηρία της: Μια μικρή ομάδα «τρελών» –όπως οι ίδιοι αποκαλούσαν τον εαυτό τους– στις αρχές των 70ς, περνούσε στον λαιμό τα κιάλια κι έτρεχε σε βιοτόπους και στην άγρια φύση για να δει και να καταγράψει πουλιά. Οι τύποι αυτοί επιβεβαίωναν σε απόλυτο βαθμό τη φράση «Την ιστορία γράφουν οι παρέες».

Με τα χρόνια, η παρέα αυτή μεγάλωσε, πήρε χαρακτηριστικά, άλλα έδωσε θεσμική διάσταση στο εγχείρημα. Κυρίως συνέδραμε στο να (δια)σωθούν και να καταγραφούν πολλά είδη πουλιών.

Από την ίδρυσή της το 1982, η Ελληνική Ορνιθολογική Εταιρεία (ΕΟΕ) ηγείται μιας αδιάκοπης προσπάθειας για την προστασία των άγριων πουλιών και των βιοτόπων τους σε όλη τη χώρα. Στο επίκεντρο της δράσης βρίσκεται η συστηματική μελέτη, η αποτελεσματική διατήρηση και η ανάδειξη του πλούσιου ορνιθολογικού αποθέματος της χώρας.

Οι άνθρωποι της υλοποιούν δράσεις σε κάθε γωνιά της Ελλάδας, από τις ψηλότερες βουνοκορφές έως τις ακατοίκητες νησίδες του Αιγαίου – αν δείτε κάτι τύπους να κρέμονται από βραχονησίδες, πολύ πιθανόν να είναι από την Ορνιθολογική στην προσπάθειά τους να καταγράψουν τα θαλασσοπούλια.

Μέσω ερευνητικών προγραμμάτων, δράσεων καταγραφής και παρακολούθησης, η οργάνωση αποκτά πολύτιμη γνώση για τα πουλιά, τους βιοτόπους και τις απειλές που αντιμετωπίζουν.

«Η Ορνιθολογική γεννήθηκε σε μια εποχή που η παρατήρηση πουλιών με κιάλια ήταν ακόμη μια άγνωστη ή και παρεξηγήσιμη δραστηριότητα. Σύντομα, η καθαρή απόλαυση της παρατήρησης των πουλιών εξελίχθηκε σε συστηματική



Μιχάλης
Χατζηκύρκας
Ελληνικοί δακτυλιωμένοι νεοσσοί
μαυροπετρίτη

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΡΝΙΘΟΛΟΓΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΙΝΑΙ ΑΠΟ
ΤΙΣ ΜΑΚΡΟΒΙΟΤΕΡΕΣ ΚΑΙ ΠΙΟ ΔΡΑΣΤΗΡΙΕΣ ΠΕΡΙ-
ΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, ΠΑ-
ΡΑΓΟΝΤΑΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΕΡΓΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ
ΤΩΝ ΑΓΡΙΩΝ ΠΟΥΛΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΒΙΟΤΟΠΩΝ ΤΟΥΣ





Η Ορνιθολογική στο Αρχιπέλαγος

Ένα από τα πιο σπουδαία επιτεύγματα της ΕΟΕ είναι ότι κατάφερε να κάνει γνωστά στο ευρύ κοινό τα πουλιά της θάλασσας και να αντιστρέψει την αντίληψη ότι οι εκατοντάδες νησίδες είναι άχρηστοι βράχοι (αναφορά για την αξία τους υπάρχει πλέον και στα βιβλία του Δημοτικού). Κι αυτό δεν ήταν εύκολο, αφού μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '90, η γνώση για τα πουλιά στο Αιγαίο περιοριζόταν στα μεγάλα κατοικημένα νησιά. Οι υπόλοιπες, χιλιάδες απρόσιτες γωνιές του αρχιπέλαγους ήταν –για τους περισσότερους– σαν κάποια άγνωστη, χαμένη ήπειρο.

Μόλις λίγα χρόνια πολλής δουλειάς ήταν αρκετά για να ανοίξει μια πόρτα σε έναν νέο κόσμο, καθώς αιγαιόγλαροι, μύχοι, αρτέμινδες, θαλασσοκόρακες, σπιζαετοί μάς αποκάλυπταν τα μυστικά τους, ενώ η πρώτη ολοκληρωμένη καταγραφή του Μαυροπετρίτη, του πιο σημαντικού είδους της Ελλάδας, εξέπληξε τους πάντες: αντί για δύο με δυόμισι χιλιάδες ζευγάρια που νομίζαμε, αποδείχτηκε ότι η Ελλάδα φιλοξενεί σχεδόν 13.000 ζευγάρια, δηλαδή το 85% του παγκόσμιου πληθυσμού. Όλη αυτή η τιτάνια προσπάθεια έδωσε έναν τεράστιο όγκο νέων δεδομένων για τα πουλιά και οδήγησε στην καθιέρωση πολλών νέων σημαντικών περιοχών. Τουλάχιστον 50 –σημερινές– Ζώνες Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ) της χώρας που περιλαμβάνουν νησίδες και μικρά νησιά «ανακαλύφθηκαν» ορνιθολογικά εκκίνη την περίοδο.

Σήμερα, η Ορνιθολογική παραμένει ένας από πιο εξειδικευμένους φορείς στη νησιωτική φύση στην Ελλάδα με αδιάκοπη δράση στο θαλασσινό πεδίο και σημαντικές παρεμβάσεις για τη σωτηρία και ανάδειξη των πολύτιμων καταφυγίων ενδημισμού που φιλοξενεί. Μάλιστα, ο πρόσφατος χαρακτηρισμός του Ν. Αιγαίου ως Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο στηρίζεται στην παρουσία προστατευόμενων θαλασσοπουλιών και κατ' επέκταση στη μακρόχρονη επιστημονική δράση της Ορνιθολογικής που παρακολουθεί αυτά τα είδη εδώ και τρεις δεκαετίες.

«Στην Ελλάδα, η Ορνιθολογική έχει αναγνωρίσει 208 ΣΠΠ, οι οποίες αποτέλεσαν την επιστημονική βάση για την ανάπτυξη του Δικτύου NATURA 2000 και συγκεκριμένα για τις Ζώνες Ειδικής Προστασίας για τα πουλιά. Βέβαια, ο ρόλος μας δεν τελειώνει εκεί, καθώς οι περιοχές αυτές αντιμετωπίζουν πλήθος απειλών. Σημαντική απειλή που διαρκώς γιγαντώνεται είναι η χωροθέτηση Αιολικών Σταθμών Παραγωγής Ηλεκτρικής Ενέργειας εντός ή πλησίον των ΣΠΠ και των περιοχών NATURA 2000, με συχνά καταστροφικές επιπτώσεις για τη βιοποικιλότητα και το τοπίο. Υποστηρίζουμε την ανάπτυξη ΑΠΕ όταν όμως αυτές σχεδιάζονται ορθά. Η αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής πάει χέρι με την προστασία της βιοποικιλότητας» συμπληρώνει.

Στο πλαίσιο του επιστημονικού της έργου, η ΕΟΕ έχει υλοποιήσει ή συμμετάσχει σε εκατοντάδες έρευνες και επιστημονικές δημοσιεύσεις. Αναπτύσσει συνεργασίες με ερευνητικά ιδρύματα και φορείς σε όλο τον κόσμο και υλοποιεί δράσεις υψηλού επιστημονικού κύρους, όπως ο Ορνιθολογικός Σταθμός Αντικυθήρων, ο Ατλαντας των Αναπαραγόμενων Πουλιών της Ελλάδας και οι Μεσοχειμωνιάτικες Καταμετρήσεις Υδροβίων Πουλιών.

Η 42χρονη αφοσίωση της οργάνωσης στην έρευνα, την εκπαίδευση και την ενεργή δράση έχει αφήσει θετικό αποτύπωμα στο ελληνικό τοπίο. **A**

έρευνα, καταγραφή πληθυσμών και αξιολόγηση απειλών, ενώ οι μεγάλες προκλήσεις της δεκαετίας του '90, όπως το "στήσιμο" των Σημαντικών Περιοχών για τα Πουλιά (ΣΠΠ) και του δικτύου NATURA 2000, η εξερεύνηση του "άγνωστου" Αιγαίου, αλλά και η ανάγκη στιβαρής αντίστασης απέναντι σε μια αδιάφορη και περιβαλλοντικά παραβατική πολιτεία, ωρίμασαν, αρκετά βίαια, τη νεαρή ακόμα οργάνωση. Τα επόμενα 20 χρόνια και μέχρι σήμερα, συμπυκνώνονται σε μια συνεχώς ανοδική πορεία παραγωγής επιστημονικής γνώσης και διαρκούς δράσης για την προστασία και διατήρηση των πουλιών και των βιοτόπων τους, πάντα με συνέπεια, διαφάνεια και δημοκρατική λειτουργία» τονίζει η πρόεδρος του ΔΣ, **Νίκη Καρδακάρη**.

Και προσθέτει: «Μέσα στο 2024 αποχαιρέτησαμε δύο εμβληματικούς εκπροσώπους της πρώτης γενιάς: τον ιδρυτή μας, Χριστόφορο Βαλιάνο, και τον Μπεν Χάλμαν, εξέχοντα ορνιθολόγο και μέντορα όλων μας. Η δεύτερη γενιά –που και εγώ εκπροσωπώ– ήδη καμαρώνει τους διαδόχους της, εκπληκτικά νέα παιδιά με κοφτερά μάτια, ακούραστα πόδια και άρτια γνώση, που εξασφαλίζουν τη συνέχεια του έργου μας και την προσφορά στην ελληνική φύση και άγρια ζωή».

Κουλτούρα σεβασμού

Η Ορνιθολογική εστιάζει στην ευαισθητοποίηση του κοινού σχετικά με τη σημασία της προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος. Εκστρατείες ενημέρωσης, εκδηλώσεις και προγράμματα περιβαλλοντικής εκπαίδευσης μεταφέρουν τα μηνύματα της οργάνωσης σε όλη την Ελλάδα, καλλιεργώντας μια κουλτούρα σεβασμού προς τα άγρια πουλιά και το οικοσύστημα στο οποίο ζουν. Η δράση της δεν περιορίζεται μόνο στην Ελλάδα.

Ως εθνικός εταίρος της BirdLife International, της μεγαλύτερης ομοσπονδίας περιβαλλοντικών οργάνωσεων παγκοσμίως, η ΕΟΕ παρεμβαίνει σε περιπτώσεις παραβίασης της περιβαλλοντικής νομοθεσίας και των διεθνών συμβάσεων για την προστασία της ορνιθοπανίδας. Διατυπώνει και προωθεί θέσεις για κρίσιμα περιβαλλοντικά ζητήματα, συμβάλλοντας στην υιοθέτηση λύσεων σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.

«Η Ορνιθολογική, μετρώντας ήδη 42 χρόνια, είναι από τις μακροβιότερες και πιο δραστήριες περιβαλλοντικές οργανώσεις στην Ελλάδα, παράγοντας σημαντικό έργο για την προστασία των άγριων πουλιών και των βιοτόπων τους. Εάν χρειαζόταν να διαλέξω ένα κορυφαίο επίτευγμα της οργάνωσής μας, θα ήταν σίγουρα το πρόγραμμα της αναγνώρισης, καταγραφής και παρακολούθησης των Σημαντικών Περιοχών για τα Πουλιά (ΣΠΠ) στην Ελλάδα, μέρος του παγκόσμιου προγράμματος της BirdLife International για περιοχές που είναι ζωτικές για τη διατήρηση των πουλιών του πλανήτη», σημειώνει ο υπεύθυνος Νομικών Θεμάτων, **Βασίλης Παπαδόπουλος**.

Από το
1989
δημιουργούμε προϊόντα
ομορφιάς χωρίς δοκιμές
σε ζώα

ΣΚΑΝΑΡΕΤΕ ΓΙΑ
ΝΑ ΔΕΙΤΕ ΤΙΣ
ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΜΑΣ



Τασσόμαστε υπέρ της ομορφιάς χωρίς δοκιμές σε ζώα.

Ο Όμιλος L'Oréal επενδύει συνεχώς στην ανάπτυξη μεθόδων χωρίς δοκιμές σε ζώα και ενώνει την επιστημονική κοινότητα προς αυτήν την κατεύθυνση. Μοιραζόμαστε τις επιστημονικές ανακαλύψεις, τις γνώσεις και την τεχνογνωσία μας για να ενθαρρύνουμε τη χρήση μεθόδων χωρίς δοκιμές σε ζώα. Παράλληλα, συνεργαζόμαστε με τις ρυθμιστικές αρχές και τους φορείς λήψης αποφάσεων για την παύση των δοκιμών σε ζώα, για τα καλλυντικά σε όλο τον κόσμο.

L'ORÉAL
G R O U P E

**ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΜΕ ΤΗΝ ΟΜΟΡΦΙΑ
ΠΟΥ ΚΙΝΕΙ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ**

Μείωση της βιοποικιλότητας και αγωνία για το μέλλον

Χλωρίδα και πανίδα εξαφανίζονται και η αστάθεια εμφανίζεται στην ποιότητα ζωής μας

Του ΝΑΤΑΣΣΑΣ ΚΑΡΥΣΤΙΝΟΥ

Κάποτε είχαμε εποχές, ξεχωρίζαμε την άνοιξη από το φθινόπωρο, πλέον όμως η κλιματική κρίση κάνει την εμφάνισή της πιο αισθητή από ποτέ. Ρύπανση του περιβάλλοντος, των υδάτων, καταστροφή δασών και ερημοποίηση των εδαφών μειώνουν σήμερα σημαντικά τη βιοποικιλότητα. Η αστάθεια στο οικοσύστημα είναι πια εμφανής.

Ως βιοποικιλότητα, ή βιολογική ποικιλότητα, ονομάζεται το σύνολο σύγχρονων μορφών ζωής στη γη, των ειδών και γονιδίων που υπάρχουν στον κόσμο ή σε έναν συγκεκριμένο οικοτόπο και είναι αποτέλεσμα χρόνων εξελικτικής ιστορίας. Οι επιστήμονες εκτιμούν ότι ένα εκατομμύριο είδη φυτών, εντόμων, πτηνών και θηλαστικών απειλούνται σήμερα με εξαφάνιση σε παγκόσμιο επίπεδο. Η βιοποικιλότητα αποτελεί το θεμέλιο ενός φάσματος αγαθών και υπηρεσιών που παρέχουν τα οικοσυστήματα και, κατ'επέκταση, συμβάλλουν καθοριστικά στην ευημερία του ανθρώπου. Οι αποφάσεις και οι ενέργειές μας έχουν σημαντικό αντίκτυπο στη βιοποικιλότητα και ίσως ήρθε η στιγμή να αναγνωρίσουμε την αξία της αλλάζοντας συνήθειες.

Σε μια εποχή κλιματικής αλλαγής και, δυστυχώς, συνεχών φυσικών καταστροφών, το ενδιαφέρον μας πρέπει να στραφεί υπεύθυνα στην προστασία του πλανήτη. Διεθνείς μελέτες και έρευνες συμφωνούν στο ότι η μείωση των φυσικών πόρων θέτει σε υψηλό κίνδυνο την ικανότητα των οικοσυστημάτων να υποστηρίξουν τις επόμενες γενιές και ας μην ξεχνάμε πως δεν υπάρχει plan(et)-B. Οι φυσικές καταστροφές που προκαλούνται από την υποβάθμιση των οικοσυστημάτων είναι εξαιρετικά κοστοβόρες, την ίδια στιγμή που πάνω από το 50% του παγκόσμιου ΑΕΠ εξαρτάται κυρίως από τη φύση. Σύμφωνα με το Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ, οι μεγαλύτεροι οικονομικοί τομείς (οικοδομική δραστηριότητα, γεωργία και βιομηχανία τροφίμων και ποτών) εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τη φύση συνεισφέροντας από κοινού περίπου 7,3 τρις. ευρώ στην παγκόσμια οικονομία. Εκτός από τα οικονομικά προβλήματα που προκύπτουν εξαιτίας της μειωμένης βιοποικιλότητας, ζητήματα εμφανίζονται και στα προϊόντα, τις ύλες που καταναλώνουμε και οι οποίες είναι απαραίτητες για την ανθρώπινη ευεξία. Συμβάλλοντας στην αντιμετώπιση της κρίσης αυτής, γινόμαστε μέρος μιας προσπάθειας για ένα πιο βιώσιμο μέλλον, τόσο για τον πλανήτη όσο και για εμάς τους ίδιους. Μόνο όταν εκτιμήσουμε και κατανοήσουμε πραγματικά την αλληλένδετη σχέση που έχουμε με το φυσικό περιβάλλον, θα μπορούμε να ξεκινήσουμε μια ουσιαστική συζήτηση για βιωσιμότητα και πράσινη ανάπτυξη.

Συνεργασία κρατών και επιχειρήσεων για διαφύλαξη της βιοποικιλότητας

Το Παγκόσμιο Πλαίσιο για τη βιοποικιλότητα, μετά το 2020 που υιοθετήθηκε από 188 χώρες στη 15η σύνοδο της Διάσκεψης των Μερών (COP15) της Σύμβασης για τη Βιολογική Ποικιλότητα, θέτει συγκεκριμένους στόχους, τόσο για τις κυβερνήσεις όσο και τις τοπικές αρχές. Σύμφωνα με το πλαίσιο αυτό, κρίνεται αναγκαία η παρακολούθηση, αξιολόγηση και γνωστοποίηση κινδύνων από τις μεγάλες επιχειρήσεις και τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, ώστε να υπάρχει μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα της κατάστασης, περιορίζοντας την επιδείνωσή της. Παράλληλα, οι επιδοτήσεις δραστηριοτήτων που είναι επιβλαβείς για τη βιοποικιλότητα θα μειώνονται κατά τουλάχιστον \$500 δισ. ετησίως, ενώ προβλέπεται η κινητοποίηση τουλάχιστον \$200 δισ. ετησίως προς τις αναπτυσσόμενες χώρες.

Δεσμεύσεις της ΕΕ και των μελών της για τη βιοποικιλότητα

Με στόχο τη δημιουργία ενός φιλόδοξου παγκόσμιου πλαισίου για τη βιοποικιλότητα, η ΕΕ και τα κράτη μέλη δεσμεύονται να θέσουν το ζήτημα αυτό σε τροχιά ανάκαμψης, έως το 2030. Σύμφωνα με την ΕΕ, η οποία παρουσίασε τη στρατηγική της το 2020, οι βασικές δράσεις που πρέπει να υλοποιηθούν είναι:

1. Δημιουργία προστατευόμενων περιοχών που καλύπτουν τουλάχιστον το 30% της χερσαίας έκτασης και της θαλάσσιας περιοχής της ΕΕ, επεκτείνοντας την κάλυψη των περιοχών που ανήκουν στο δίκτυο Natura 2000
2. Αποκατάσταση των υποβαθμισμένων οικοσυστημάτων σε όλη την ΕΕ έως το 2030, μέσω σειράς συγκεκριμένων δεσμεύσεων και μέτρων, όπως ο περιορισμός της χρήσης φυτοφαρμάκων
3. Διάθεση 20 δισ. ευρώ ετησίως για την προστασία και την προώθηση της βιοποικιλότητας από κονδύλια της ΕΕ, από εθνική και ιδιωτική χρηματοδότηση

Η κατάσταση στην Ελλάδα

Παρ'όλο που η χώρα μας είναι ιδιαίτερα ευνοημένη σε σχέση με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες, το πλαίσιο προστασίας και αποκατάστασης της φύσης παραμένει ασαφές. Λαμβάνοντας υπόψη πως η Εθνική Στρατηγική για τη Βιοποικιλότητα καταρτίστηκε το 2014, δηλαδή δέκα χρόνια πριν, απαιτεί αλλαγή και εκσυγχρονισμό, ώστε να ανταποκρίνεται στα νέα δεδομένα. Η Ελλάδα, όπως και τα υπόλοιπα μέλη της ΕΕ, φέρει βάρος ηθικής ευθύνης για τη διατήρηση, αλλά και την αειφορική χρήση της βιοποικιλότητας, διαμορφώνοντας ένα πιο δίκαιο και ισότιμο μέλλον, τόσο για εμάς όσο και για τις επόμενες γενιές. Η σημασία της βιοποικιλότητας παραμένει ανυπολόγιστη, δεδομένου ότι παρέχει τη δυνατότητα σε εμάς, αλλά και σε όλους τους ζωντανούς οργανισμούς, να επιβιώνουμε σε ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον. Αλλάζουμε τρόπο σκέψης και ερχόμαστε σε επαφή με τη φύση, πριν να είναι αργά.

25 χρόνια Lidl



Η προστασία του περιβάλλοντος στα καλύτερά της

Στα Lidl γιορτάζουμε 25 χρόνια διαρκούς προσπάθειας για έναν πιο πράσινο πλανήτη. Μία προσπάθεια που συνεχίζουμε καθημερινά, μέσα από τις δράσεις μας για την αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης. Βοηθάμε έμπρακτα για την αναδάσωση και την περιβαλλοντική αποκατάσταση πυρόπληκτων περιοχών και φροντίζουμε μέσα από το "Plastic Free Greece" για τη συλλογή απορριμμάτων σε παράκτιους και υποθαλάσσιους προορισμούς σε όλη την Ελλάδα. Έτσι ώστε και στο μέλλον, να μπορούμε όλοι να συνεχίσουμε να απολαμβάνουμε τη φύση γύρω μας.

Το Lidl στα καλύτερά του!



[lidl-hellas.gr](https://www.lidl-hellas.gr)

Το περιβάλλον στο επίκεντρο της εκπαίδευσης

Σπουδές με το βλέμμα στο αύριο
στο Perrotis College, το τριτοβάθμιο τμήμα
της ιστορικής Αμερικανικής Γεωργικής
Σχολής Θεσσαλονίκης

Σύμφωνα με έκθεση για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η λεκάνη της Μεσογείου μετατρέπεται σε hotspot και χαρακτηρίζει «α-βέβαιη» και «μεταβλητή» τη διαθεσιμότητα των υδάτινων πόρων σε πολλές περιοχές, θέτοντας σε κατάσταση «προειδοποίησης» την Ελλάδα, την Κύπρο, τη Μάλτα και άλλες περιοχές. Ειδικά στην Ελλάδα, ο χειμώνας 2023-2024 ήταν ο πιο άνυδρος της τελευταίας τετραετίας. Στο κέντρο της Θεσσαλονίκης έπεσε 46,3% λιγότερη βροχή σε σχέση με πέρυσι (χειμώνας 2022-2023) και 55,5% λιγότερη συγκριτικά με την προηγούμενη χρονιά (χειμώνας 2021-2022). Ωστόσο, οι ειδικοί εκτιμούν ότι ακόμη δεν τίθεται θέμα για την ύδρευση και την άρδευση, τονίζοντας ότι το πρόβλημα είναι οξύτερο στη νότια Ελλάδα και τα νησιά.

Όλοι πλέον αναγνωρίζουν ότι η περιβαλλοντική κρίση είναι παρούσα. Η αναγκαιότητα ανάληψης πρωτοβουλιών για να επανέλθει η ισορροπία στην αλληλεπίδραση περιβάλλοντος - ανθρώπου είναι πιο επίκαιρη από ποτέ. Την ίδια προσέγγιση στο «καυτό» ζήτημα του παρόντος και του μέλλοντος έχει και το Perrotis College, το οποίο αποτελεί το τριτοβάθμιο τμήμα της ιστορικής Αμερικανικής Γεωργικής Σχολής Θεσσαλονίκης. Οι έννοιες κλιματική αλλαγή, κυκλική οικονομία, αειφορία, προστασία του περιβάλλοντος και βιώσιμη ανάπτυξη έχουν ενσωματωθεί στη γνώση που παρέχει, αναδεικνύοντάς το σε ένα από τα περισσότερα φιλοπεριβαλλοντικά εκπαιδευτικά ιδρύματα. Η υιοθέτηση της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, η οποία είναι ο οδικός χάρτης για τη βιωσιμότητα

της οικονομίας της ΕΕ, ωθεί όλο και περισσότερους να στρέψουν το βλέμμα και να εργαστούν πάνω στα γενικότερα ζητήματα του περιβάλλοντος.

Το Perrotis College, θέλοντας να ενισχύσει περισσότερο το περιβαλλοντικό εκπαιδευτικό «αποτύπωμά» του, παρέχει από την ακαδημαϊκή χρονιά 2020-2021 το προπτυχιακό πρόγραμμα «B.Sc. στην Περιβαλλοντική Επιστήμη». Οι συνεχώς μεταβαλλόμενες περιβαλλοντικές συνθήκες που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή, καθώς και η ανάγκη αποτίμησης του περιβάλλοντος και εφαρμογής της νομοθεσίας, έχουν οδηγήσει στην αυξημένη ανάγκη για περιβαλλοντικούς επιστήμονες. Το προπτυχιακό πρόγραμμα του Perrotis College προσφέρει πολύτιμη γνώση σε ένα πολύπλευρο πεδίο έρευνας που εστιάζει στις αλληλεπιδράσεις μεταξύ του εδάφους, του νερού, του αέρα στη βίοςφαιρα και των ζωντανών οργανισμών της, μελετώντας τις δυναμικές αλληλεξαρτώμενες σχέσεις που έχουν αναπτυχθεί μεταξύ αυτών των τεσσάρων παραμέτρων. Οι περιβαλλοντικοί επιστήμονες προσπαθούν να κατανοήσουν τις διαδικασίες του παρελθόντος και του παρόντος, έτσι ώστε να μπορούν να κάνουν αξιόπιστες και επιστημονικά διαπιστευμένες προβλέψεις για το μέλλον. Επιπλέον, δεσμεύονται για την καταπολέμηση της ρύπανσης, την εφαρμογή της περιβαλλοντικής πολιτικής και την προώθηση πρακτικών βιώσιμης ανάπτυξης.

Περισσότερες πληροφορίες:
www.perrotiscollege.edu.gr

Οι σπουδές στην Περιβαλλοντική Επιστήμη στοχεύουν στην ανάπτυξη σπουδαστών με:

- γνώση στην περιβαλλοντική επιστήμη και εκτίμηση για το πώς αυτή η διεπιστημονική γνώση μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την κατανόηση σύγχρονων θεμάτων
- κατανόηση της συνεχώς μεταβαλλόμενης δυναμικής τριών συστημάτων αλληλεπίδρασης: της γεώσφαιρας, της ατμόσφαιρας και της υδρόσφαιρας
- εκτίμηση των πολύπλοκων αλληλεπιδράσεων που μεταβάλλουν συνεχώς τα περιβαλλοντικά συστήματα, σε διαφορετικές χρονικές κλίμακες
- ικανότητα εφαρμογής διαφόρων πεδίων, ερευνών και εργαστηριακών μελετών που περιλαμβάνουν συλλογή και ανάλυση ποιοτικών και ποσοτικών δεδομένων και ερμηνεία αποδεικτικών στοιχείων
- κριτική ικανότητα αξιολόγησης περιβαλλοντικών εννοιών, ερμηνειών, ισχυρισμών και συμπερασμάτων με αναφορά σε στοιχεία. Οι απόφοιτοι του προγράμματος έχουν ευρύ φάσμα επιλογών απασχόλησης στον περιβαλλοντικό τομέα. Ένας αυξανόμενος αριθμός ευκαιριών παρατηρείται παγκοσμίως στους τομείς της περιβαλλοντικής διαχείρισης, της διαχείρισης αποβλήτων, της εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων και της περιβαλλοντικής εκπαίδευσης.

Εκτός από το B.Sc. στην Περιβαλλοντική Επιστήμη, το Perrotis College προσφέρει τα προγράμματα: B.Sc. στην Αειφορική Γεωργία και Διαχείριση, B.Sc. στην Επιστήμη και την Τεχνολογία Τροφίμων, B.Sc. στη Διεθνή Επιχειρηματικότητα και B.A. στο Ψηφιακό Μάρκετινγκ. Στη Σχολή Μεταπτυχιακών Σπουδών του Perrotis College, συνεχίζονται να παρέχονται τα προγράμματα: M.Sc. στην Ανάπτυξη Νέων Προϊόντων και Επιχειρήσεων στον Τομέα των Τροφίμων, M.Sc. στο Μάρκετινγκ του Αγροδιατροφικού τομέα και M.Sc. στην Αειφορική Γεωργία και Διαχείριση.

Πιστό στη διαχρονική φιλοσοφία του, το Perrotis College συνεχίζει να θέτει το περιβάλλον στο επιστημονικό επίκεντρό του, παρέχοντας υψηλού επιπέδου γνώση. Τα στελέχη του εργάζονται με γνώμονα την πραγματική ευαισθησία για το περιβάλλον, την ποιότητα ζωής και την αειφορία.



Το Perrotis College,
θέλοντας να ενισχύσει
περισσότερο το
περιβαλλοντικό
εκπαιδευτικό
«αποτύπωμά» του,
παρέχει από την
ακαδημαϊκή χρονιά
2020-2021 το προπτυχιακό
πρόγραμμα «B.Sc.
στην Περιβαλλοντική
Επιστήμη»

Perrotis your College



Ένα κολλέγιο, πολλές αξίες

B.Sc. Περιβαλλοντική Επιστήμη

Η περιβαλλοντική επιστήμη εστιάζει στη σχέση αλληλεξάρτησης μεταξύ εδάφους, νερού, αέρα και ζωντανών οργανισμών στη βιόσφαιρα.

Το ερευνητικό της πεδίο αφορά την σύνδεση των σχέσεων αυτών με τις περιβαλλοντικές αλλαγές σε διάφορες χωρικές και χρονικές κλίμακες, αξιοποιώντας μεθόδους και από το πεδίο των φυσικών επιστημών.

ΠΡΟΠΤΥΧΙΑΚΑ (B.Sc. & B.A.):

Περιβαλλοντική Επιστήμη
Αειφορική Γεωργία και Διαχείριση
Επιστήμη και Τεχνολογία Τροφίμων
Διεθνής Επιχειρηματικότητα
Ψηφιακό Μάρκετινγκ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΑ (M.Sc.):

Ανάπτυξη Νέων Προϊόντων και
Επιχειρήσεων στον Τομέα των Τροφίμων
Μάρκετινγκ στον Αγροδιατροφικό Τομέα
Αειφορική Γεωργία και Διαχείριση



A division of the American Farm School

Τμήμα της Αμερικανικής
Γεωργικής Σχολής

Μαρίνου Αντύπα 54
Τ.Θ. 60097, 570 01, Θέρμη Θεσσαλονίκης
Τ: +30 2310 492800 & +30 2310 492854
admissions@afs.edu.gr
www.perrotiscollege.edu.gr



Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ηγείται στο δρόμο προς τη βιώσιμη ανάπτυξη

ΚΑΙΝΟΤΟΜΕΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑ «ΠΡΑΣΙΝΗΣ» ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑΣ

ΤΗΣ ΧΑΡΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΥΛΟΥ

Εν έτει 2024 η περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση, δυστυχώς, δεν είναι ακόμη αυτονόητη για όλους. Στο πλαίσιο αυτό, δράσεις με περιβαλλοντική ενσυναίσθηση και σκοπό την ηθική επιχειρηματικότητα αποτελούν παραδείγματα προς μίμηση. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι κι αυτό του Αεροδρομίου Αθηνών, το οποίο μέσα από τις πρωτοβουλίες και τις δράσεις του, δείχνει το δρόμο για ένα πιο περιβαλλοντικά αισιόδοξο μέλλον.

Ήταν Μάρτιος του 2001 όταν ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «άνοιξε τα φτερά» του προς την επακόλουθη επιτυχία. Με τις υπηρεσίες που παρείχε δεν άργησε να κερδίσει την εμπιστοσύνη εταιρειών, πελατών, συνεργατών και συμμετόχων του. Με περισσότερους από 370 εκατομμύρια επιβάτες και πάνω από 4 εκατομμύρια πτήσεις, το αεροδρόμιο της πρωτεύουσας εξακολουθεί να αποτελεί όλα αυτά τα χρόνια μια σταθερή αξία για την εθνική και τοπική οικονομία επιδιώκοντας συνεχώς την ενίσχυση της διασυνδεσιμότητας της Αθήνας, ως βιώσιμου προορισμού καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Ειδικότερα το έτος που ολοκληρώθηκε, το δίκτυο του αεροδρομίου προσέφερε ταξίδια προς 156 προορισμούς και 57 χώρες με περισσότερες από 65 αεροπορικές εταιρείες.

Και σε συνάρτηση με τη φροντίδα για το περιβάλλον, ο ΔΑΑ ήδη από το 2016 αποτελεί το μοναδικό αεροδρόμιο στην Ελλάδα με Ουδέτερο Ισοζύγιο Άνθρακα, ενώ με την τολμηρή πρωτοβουλία του «Route 2025», δεσμεύτηκε να καταφέρει το μηδενικό αποτύπωμα άνθρακα (NetZeroCarbon) μέχρι το 2025.

Βιώσιμη πολιτική και δράσεις

Η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί κεντρική και μακροπρόθεσμη φιλοσοφία του ΔΑΑ

κι έχει οδηγήσει στη διαμόρφωση ενός μοντέλου ανάπτυξης σύμφωνα με τους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών (UN SDGs). Στο πλαίσιο αυτό, η Εταιρεία Αεροδρομίου έχει υιοθετήσει στρατηγικές ηθικής επιχειρηματικής δραστηριότητας με περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο εκπόνησης και με οφέλη τόσο κοινωνικά όσο και ατομικά για το ανθρώπινο δυναμικό της.

Μία από τις περιβαλλοντικές δράσεις του αεροδρομίου είναι η συμμετοχή του (από τη δημιουργία του, το 2009) στο εθελοντικό πρόγραμμα για τη Διαχείριση & Μείωση των Εκπομπών Άνθρακα των Αεροδρομίων (Airport Carbon Accreditation) του Διεθνούς Συμβουλίου Αεροδρομίων της Ευρώπης (ACI Europe) όπου το 2023 η Εταιρεία πιστοποιήθηκε στο στάδιο 4+ «Μετάβαση» (το οποίο απαιτεί υπολογισμό εκπομπών από περισσότερες πηγές και σύνταξη σχεδίου δράσης για τρίτους φορείς της αεροδρομιακής κοινότητας, με στόχους και μέτρα για τη μείωση των εκπομπών τους.)

Η πρωτοβουλία «Route 2025» της ΑΙΑ

Το 2019 ο ΔΑΑ δεσμεύτηκε στην υλοποίηση του «Route 2025» για μηδενικές εκπομπές άνθρακα, καταναλώνοντας μόνο καθαρή, ανανεώσιμη ηλεκτρική ενέργεια, η οποία θα παράγεται αποκλειστικά εντός των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου. Η υλοποίηση έχει στόχο να ολοκληρωθεί πολύ πριν το 2050, το οποίο αποτελεί στόχο για άλλα ευρωπαϊκά αεροδρόμια.

Τον Απρίλιο του 2023 εγκαινιάστηκε το μεγαλύτερο φωτοβολταϊκό εργοστάσιο στην Ελλάδα υπό την αιγίδα του ΔΑΑ, συμβάλλοντας σημαντικά στη διαμόρφωση της ταυτότητας της Αθήνας ως βιώσιμου προορισμού. Μαζί με το πρώτο

φωτοβολταϊκό πάρκο του αεροδρομίου, 8 MW, το οποίο λειτουργεί από το 2011, και σε συνδυασμό με την επόμενη φάση του έργου -που εκτιμάται ότι θα είναι μια επιπλέον εγκατάσταση 35,5 MW προς ολοκλήρωση εντός του 2025- ο ΔΑΑ θα έχει εξασφαλίσει την παραγωγή του συνόλου ηλεκτρικής ενέργειας που χρειάζεται ετησίως μέχρι το 2046, οπότε και λήγει η σύμβαση παραχώρησης της εταιρείας, μεγιστοποιώντας την αυτοκατανάλωση μέσω της χρήσης αποθήκευσης με μπαταρίες 82,5 μεγαβατώρα.

Η προστασία του περιβάλλοντος είναι σίγουρα μια σοβαρή πρωτοβουλία τόσο του αεροδρομίου Αθηνών όσο και των εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε αυτό, κάτι που αποδεικνύεται από τις ενέργειες πρόληψης ή μείωσης, όπου είναι εφικτό, των επιπτώσεων στην Εταιρική Περιβαλλοντική Πολιτική και τις εταιρικές διαδικασίες. Σε συνεργασία με τους αντίστοιχους συμμετόχους, εφαρμόζονται πρωτοβουλίες οι οποίες βασίζονται σε διεθνείς βέλτιστες πρακτικές με σκοπό τη βελτίωση της περιβαλλοντικής απόδοσης. Έτσι, πραγματοποιούνται συνεχώς προσπάθειες για αύξηση της ευαισθητοποίησης μεταξύ των εργαζομένων, των μελών της αεροδρομιακής κοινότητας και της τοπικής κοινωνίας.

Για την καλύτερη αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προκλήσεων

το Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης (ΣΠΔ) είναι πιστοποιημένο με βάση το διεθνές περιβαλλοντικό πρότυπο ISO:14001 από το 2000. Ο ΔΑΑ απαιτεί τη συμμόρφωση όλων των μεζονων τρίτων μελών που δραστηριοποιούνται στο αεροδρόμιο, με την πιστοποίηση του δικού τους ξεχωριστού Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης το καθένα, σύμφωνα με τους κανονισμούς του προτύπου ISO:14001 και/ή του Συστήματος Οικολογικής Διαχείρισης και Οικολογικού Ελέγχου (EMAS).

Η διατήρηση της κλιματικής ισορροπίας είναι στο χέρι όλων μας και το αεροδρόμιο της Αθήνας δημιουργεί στρατηγικές και στόχους ώστε να ηγείται στο δρόμο της βιώσιμης ανάπτυξης δημιουργώντας βέλτιστες πρακτικές που εξασφαλίζουν την επόμενη ημέρα στον τομέα της φροντίδας για το περιβάλλον.

Η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί κεντρική και μακροπρόθεσμη φιλοσοφία του ΔΑΑ κι έχει οδηγήσει στη διαμόρφωση ενός μοντέλου ανάπτυξης σύμφωνα με τους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών (UN SDGs).



Ξέρει από πράσινο τσιμέντο

Τσιμέντα ECOPlanet με
περιβαλλοντικές δηλώσεις EPD και
μειωμένες εκπομπές CO₂ έως 45%

www.lafarge.gr  

ΚΑΝΕΙΣ ΔΕΝ ΞΕΡΕΙ
ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΑΠΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΔΕΙΦΟΡΙΑΣ



MAGID DOORZ

Τάσος Τέλλογλου

«Τα νησιά είναι κομμάτι της ταυτότητάς μας»

Μύκονος, Σαντορίνη, Πάρος: Από το Κίνημα της Πετσέτας στο δημοσιογραφικό πρότζεκτ των Βιώσιμων Κυκλάδων

Της ΔΗΜΗΤΡΑΣ ΓΚΡΟΥΣ



B

ιωσιμότητα: η ικανότητα μιας περιοχής να δέχεται πρόσθετες ανθρώπινες δραστηριότητες, χωρίς να υποβαθμίζεται ανεπανόρθωτα το περιβάλλον. Όσο μπαίνεις σε αυτή τη συζήτηση, καταλαβαίνεις ότι για την Ελλάδα είναι μονόδρομος να προστατεύσει το φυσικό της πλούτο, και μαζί το τουριστικό της προϊόν. Και εδώ έρχεται η έννοια του «υπερ-τουρισμού», με την οποία δεν εννοούμε απλώς την έλευση πολλών τουριστών, αλλά κυρίως την αδυναμία ενός τόπου να εξυπηρετήσει όλον αυτό τον κόσμο, επειδή: δεν φτάνει το νερό (έτσι κι αλλιώς στις Κυκλάδες είναι λίγο), δεν επαρκεί η ενέργεια (με αποτέλεσμα συχνές διακοπές ρεύματος), τα αυτοκίνητα δεν χωράνε στους δρόμους (κι έτσι δημιουργείται κυκλοφοριακή συμφόρηση), δεν υπάρχουν συστήματα διαχείρισης για τους τόνους από τα σκουπίδια (κι έχει γεμίσει το Αιγαίο πλαστικά).

Αν προσθέσουμε την υπερδόμηση, το ότι χτίζονται δηλαδή συνεχώς νέα τουριστικά καταλύματα, έχουμε τις εξής τρεις –αλληλένδετες– συνέπειες: α) η ταυτότητα των νησιών αλλοιώνεται, β) η ζωή των κατοίκων πλήττεται, γ) η τουριστική εμπειρία υποβαθμίζεται. Όχι μόνο των ξένων επισκεπτών, και η δική μας. «Κι εμείς γιατί πάμε; Για να έχει σκοτάδι το βράδυ και να βλέπουμε τα άστρα. Αν έχει παντού φώτα, καθόμαστε κι εδώ» μου λέει ο Τάσος Τέλλογλου, ο οποίος επιμένει ότι τα ελληνικά νησιά είναι κομμάτι της ταυτότητάς μας. Για αυτά και για πολλά άλλα συζητήσαμε στα γραφεία του Inside Story, όπου τον συνάντησα για να μας μιλήσει για τις «Βιώσιμες Κυκλάδες», το δημοσιογραφικό εγχείρημα που τρέχουν με τον Γιάννη Παλαιολόγο, δημοσιογράφο της «Καθημερινής», με το οποίο παρακολουθούν τις πιέσεις που δέχονται τα νησιά των Νότιων Κυκλάδων από την ανάπτυξη του τουρισμού.

Το Κίνημα της Πετσέτας. Οι κάτοικοι της Πάρου διαδηλώνουν ενάντια στην παράνομη κατάληψη της παραλίας από επιχειρήσεις.



Το αρχικό έναυσμα για το πρότζεκτ των Βιώσιμων Κυκλάδων έδωσε ο Ξυλοδαρμός του αρχαιολόγου Μανώλη Ψαρρού τον περσινό Μάρτιο. «Εμείς ξέραμε ότι η Μύκονος είναι χαμένη υπόθεση, αλλά σε αυτήν βλέπαμε το μέλλον άλλων νησιών. Είπαμε ότι μόλις τελειώσουν οι εκλογές θα το ξεκινήσουμε». Υπήρχε και η προηγούμενη εμπειρία από το Παρατηρητήριο για το Μάτι, την πρώτη τους δημοσιογραφική ερευνητική πρωτοβουλία με μακροχρόνιο ορίζοντα. Τον Ιούλιο του 2018, έφτιαξαν την Πρωτοβουλία για τη Δημοσιογραφία, μία Αστική Μη Κερδοσκοπική Εταιρία μέσω της οποίας έστησαν έναν μηχανισμό που παρακολουθούσαν πώς προχωράει η υλοποίηση των διαδικασιών, από τον αρχικό καθαρισμό και τη νομοθεσία για τους εγκαυματίες, μέχρι τη δημιουργία του Ειδικού Πολεοδομικού σχεδίου για το Μάτι.

«Η ιδέα ήταν να διαλέξουμε κάποια από τα νησιά και να κάνουμε το ίδιο, σε σχέση με τις πιέσεις που δέχονται από την ανάπτυξη του τουρισμού. Εγώ πήρα τη Μύκονο, τη Νάξο, τη Σαντορίνη, και ο Γιάννης Παλαιολόγος την Τήνο και τη Σίφνο. Η ανταπόκριση ήταν μεγάλη και έτσι, μετά τις δημοτικές εκλογές του Οκτώβρη, πήγαμε για μία εβδομάδα στα νησιά για να καταγράψουμε τα πάντα – σκουπίδια, νερό, δόμηση, δρόμους, δίκτυα, σχολεία, υγεία. Στην πορεία μάς προσέγγισαν οργανώσεις όπως το Cyclades Preservation Fund (CPF) – με τους ψαράδες της Αμοργού έφτιαξαν το Αμοργόγραμμα, που ασχολείται με τη ρύπανση των ακτών από πλαστικά και την υπεραλίευση-, που μας είπαν: για τη βιώσιμη αλιεία δεν θα κάνετε τίποτα; Και μετά έρχονταν ένα-ένα και τα άλλα νησιά, Αμοργός, Τζια, Κύθνος... και έλεγαν, εγώ γιατί να μην είμαι μέσα...; Δεν μπορούσαμε να τα αναλάβουμε όλα, μπορούσαμε όμως να ασχολούμαστε όταν προέκυπτε ένα μεγάλο θέμα. Εγώ, που είμαι Παριανός, την Πάρο δεν την συμπεριέλαβα, γιατί δεν χρειάζομαι κάποιον ειδικό μηχανισμό για να μαθαίνω τι γίνεται εκεί – γράφουμε

για την Πάρο, όπως και για τα άλλα νησιά. Να πούμε ότι το *Inside story*, σημαντικό κομμάτι αυτής της προσπάθειας, είχε έτσι κι αλλιώς τις Κυκλάδες στη θεματολογία του... Απλά, μετά τον Ξυλοδαρμό του Ψαρρού, το όλο θέμα απέκτησε μια δραματικότητα. Καταλάβαμε ότι η δύναμη που πάει να καταλάβει τα νησιά είναι τόσο μεγάλη, που ούτε ο κρατικός μηχανισμός μπορεί να κάνει κάτι. Και νομίζω ότι το κατάλαβε και η κυβέρνηση τότε. Αυτό δείχνει η επιμονή της να εφαρμοστεί η νομοθεσία στην περίπτωση του *Principote* – δεν ξέρουμε αν είχε σχέση με τον Ξυλοδαρμό αλλά συμβόλιζε την αυθαιρεσία στο νησί-, και εφαρμόστηκε το πρωτόκολλο κατεδάφισης κατά γράμμα. Και πολλές από τις αλλαγές που έγιναν στην αυτοδιοίκηση στις εκλογές το φθινόπωρο νομίζω ότι έχουν σχέση με αυτά, δηλαδή ο κόσμος είπε ότι κάπου πρέπει να βάλουμε όρια».

Με τα νησιά ό'Ελλενας έχει συναισθηματική σχέση, είναι μέρος της βιογραφίας μας. Μας ενοχλεί όταν χάνεται ο χαρακτήρας τους ή όταν δεν μπορούμε να πάμε γιατί είναι πάρα πολύ ακριβά.

Τα νησιά είναι κομμάτι της ελληνικής μας ταυτότητας. Υπήρχε ένα παλιό τραγούδι που έλεγε εμείς ψωμί δεν έχουμε τους ξένους δεν τους θέλουμε. Σήμερα λέμε το αντίθετο, ότι τους έχουμε ανάγκη. Όμως αν η αντιπαράθεση ανάπτυξη - περιβάλλον αποκτήσει ταυτοτικές διαστάσεις, καμία πολιτική δύναμη δεν μπορεί να κερδίσει έναν ταυτοτικό πόλεμο. Τι εννοώ... Πάρα πολλοί άνθρωποι στα νησιά βγάζουν λεφτά, αλλά δεν είναι ευτυχισμένοι. Μία ταβερνιάρισσα, σε ένα μικρό μέρος στην Πάρο, που είχε 15 τραπέζια και τώρα έχει 100, ήρθε πέρσι στο τραπέζι μας σχεδόν κλαίγοντας επειδή 11 άνθρωποι παρήγγειλαν μακαρονάδα με γαρίδες την ίδια ώρα. Αυτή, λοιπόν, είναι ένας άνθρωπος δυστυχισμένος γιατί έχει χάσει τον έλεγχο της δουλειάς της. Το μεγάλο σουπερμάρκετ της Πάρου πουλήθηκε στον Σκλαβενίτη γιατί δεν μπορούσαν να βρουν εργαζόμενους ούτε α-

ποθηκευτικούς χώρους, έπρεπε να φέρνουν δύο νταλίκες νερά την ημέρα. Με λίγα λόγια, τόπος είναι πολύ μικρός για αυτά τα μεγέθη.

Δηλαδή, τους ντόπιους τους πονάει κάτι που τους ακουμπάει πολύ πιο βαθιά.

Το πρώτο είναι ο ψυχικός πόνος της αδυναμίας να διαχειριστούν τα πλήθη. Έχω μιλήσει με 100 επαγγελματίες που μου λένε όλοι «δεν μπορώ άλλο, θέλω να πουλήσω και να φύγω». Που μόνοι τους το έφτιαξαν αυτό. Όταν όμως με χτυπάς στη βάση της ύπαρξής μου, δηλαδή όταν είμαι ένα παιδί που δουλεύω στον φούρνο ή σεζόν, και δεν μπορώ να πεταχτώ στην κοντινή παραλία για να δροσιστώ –ενώ πεθαίνω στη δουλειά όλο το καλοκαίρι– γιατί έχεις βάλει την καρέκλα 50 ευρώ, τότε θα αντιδράσω. Γι' αυτόν που μένει εκεί, η παραλία του, που έκανε μπάνιο όταν ήταν παιδί, είναι κομμάτι της ταυτότητάς του, έτσι δεν είναι;

Αυτό οδήγησε πέρσι στο Κίνημα της Πετσέτας; Ήταν εναντίον της αυθαίρετης χρήσης των παραλιών από επιχειρηματίες του τουρισμού. Ξεκίνησε από την Πάρο, αλλά οδήγησε σε κινητοποιήσεις σε πολλά μέρη. Έγιναν αυτόφωρα, μηνύσεις, μπήκαν πρόστιμα και η κυβέρνηση τροποποίησε τον σχετικό νόμο, περιορίζοντας τις αρμοδιότητες των δήμων. Πώς έγινε όλο αυτό;

Στην Πάρο υπήρχε μία ομάδα ανθρώπων μεγάλης ηλικίας, μέλη του ιστορικού πολιτιστικού συλλόγου «Αρχίλοχος». Κάποιοι από αυτούς δημιούργησαν τη λεγόμενη Κίνηση Πολιτών Πάρου – την Κυριακή έχουμε συνέλευση, μαζεύονται και θέτουν τα θέματα: παραλίες, πλαστικά, οριοθέτηση στις ανεμογεννήτριες... Ξεκίνησαν λοιπόν με τις παραλίες και όταν τελείωσαν οι δημοτικές εκλογές τις πήραν μία-μία, χρησιμοποίησαν τα νέα ψηφιακά εργαλεία για να μετρήσουν τα τετραγωνικά που έπρεπε να είχε ο κάθε επιχειρηματίας και είχαν, συγγνώμη, παιδιά, δεν έχετε τέτοια συμβό-



λαία. Εκεί λοιπόν δεξιός, αριστερός, κεντρώος μπορούσαν να συναντηθούν και να εκτονώσουν τον θυμό τους. Στη διαδήλωση που κάναμε στην παραλία πίσω μας ήταν ο παπάς και πιο πίσω ένας υπάλληλος της αστυνομίας, ήταν δηλαδή όλο το νησί. Και παρότι στα μικρά μέρη είναι δύσκολο να πεις «θα είμαι εναντίον σου, γιατί αυτό είναι εναντίον του κοινού καλού», η ιστορία των παραλιών για πρώτη φορά έκανε ένα μέρος των νησιωτών δυσάρεστους σε συντοπίτες τους που έκαναν αυθαιρέσιες. Και αυτοί, για να ξαναγυρίσω στην αρχική μου σκέψη, δεν θα διστάσουν να γίνουν δυσάρεστοι και στους επισκέπτες. Και σε αυτό το σημείο το στοίχημα του τουρισμού θα έχει χαθεί.

Η ιδέα είναι ότι ο τουρισμός πρέπει να έχει περιορισμούς που να αντιστοιχούν σε αυτό που ονομάζουμε «φέρουσα ικανότητα», πόσο αντέχουν οι υποδομές κάθε τόπου.

Οι εκπρόσωποι της βιομηχανίας του τουρισμού και οι ξενοδόχοι θα σου πουν ότι μπορούμε να μεγαλώσουμε τις υποδομές απεριόριστα. Αυτό δεν είναι σωστό. Για παράδειγμα η Σαντορίνη αυτή τη στιγμή έχει 4.500 χιλιάδες transfers και 5.000 rentals. Το οδικό δίκτυο είναι 28 χλμ. και το συνολικό μήκος οχημάτων 56 χλμ. Αν αυτά τα βάλεις το ένα δίπλα στο άλλο πέφτουν στη θάλασσα. Το νησί



είναι ένα συγκεκριμένο κομμάτι γης, δεν είναι σαν την ενδοχώρα. Αυτή τη στιγμή, αντί για 50 τ.μ. ανά κάτοικο, αντιστοιχούν 183 τ.μ. εκ των οποίων τα 114 τ.μ. είναι δόμηση με τουριστικές χρήσεις.

Δεν μπορεί να εφαρμοστεί στα νησιά ο νόμος της προσφοράς και της ζήτησης.

Οχι, δεν μπορεί – είναι θέμα γεωγραφίας. Να σου φέρω άλλο παράδειγμα. Η Σαντορίνη είναι το πιο άνυδρο μέρος της Ελλάδας, μαζί με την Αμοργό. Φτιάχνουν μία αφαλάτωση τον χρόνο, και έχει 3 εκ. επισκέπτες. Η ζήτηση όμως αυξάνεται με μιάμιση αφαλάτωση τον χρόνο. Πόσες αφαλατώσεις θα φτιάξεις; Η Σαντορίνη αποφάσισε κάποια στιγμή, το 2012-13, ότι θα γίνει το νησί των ερωτευμένων, ότι θα πηγαίνουν οι Κινέζοι να παντρευτούν εκεί και ότι πρέπει να έχουνε όλα τα δωμάτια τζακούζι – ερήμην του νερού της, και ήταν λάθος...

Και μετά εμφανίζονται και όλα τα υπόλοιπα: όπως, τι κάνεις με τα σκουπίδια;

Έχουμε γεμίσει το Αιγαίο με πλαστικά επειδή τα σκουπίδια είναι πάρα πολλά στα νησιά. Αυτή τη στιγμή η χωματερή μας είναι η θάλασσα. Θέλουμε να κολυμπάμε σε μια χωματερή; Αυτό υποβιβάζει την εμπειρία του επισκέπτη, του λέει... μην έρχεσαι. Πού το ξέρω; Γιατί κι εμείς έχουμε πει πολλές φορές καλοκαίρι δεν πάω εκεί. Εγώ πέρσι, αν δεν ήτανε οι συγκεντρώσεις για τις παραλίες, τις καλύτερες διακοπές τις έκανα στα Πάννεννα.

Αυτό, ξέρεις, είναι ένα επιχείρημα που λέει ότι Ελλάδα δεν είναι μόνο Κυκλάδες. Υπάρχουν κι άλλα ωραία μέρη για διακοπές.

Σύμφωνοι, αλλά η προσπάθεια αυτή τη στιγμή είναι να γίνουν όλα τα ωραία μέρη σαν την Πάρο. Άλλο παράδειγμα, πάλι από τις Κυκλάδες. Υπάρχουν νησιά που δεν πιάνει το κρουαζιερόπλοιο – ο επισκέπτης κρουαζιέρας είναι ο χειρότερος, αφήνει πίσω του μπηδαμνές εισπράξεις και απορρίμματα. Η Σαντορίνη των 23.000 κατοίκων κάποιες ημέρες θα δεχτεί ισόποσους επισκέπτες κρουαζιέρας, έχει 7 κρουαζιερόπλοια λόγω του πολέμου στο Ισραήλ. Κάποια θα τα στείλουν στην Αμοργό. Υπάρχει εκεί μια παραλία που χωράει 100 ανθρώπους, κι όταν έρχεται το κρουαζιερόπλοιο όλοι αυτοί πρέπει να φύγουν. Ήθα τα στείλουν στα Κουφονήσια, που έχουν τον μεγαλύτερο αριθμό επισκεπτών προς μόνιμο κάτοικο. Τα Κουφονήσια είναι το πρώτο μικρό νησί που καταστρέφεται – ήταν ένα ψαροχώρι με 2 χλμ. δρόμο και τώρα τα αυτοκίνητα δεν έχουνε πού να κατέβουν.

Αν λοιπόν από τη Μύκονο και τη Σαντορίνη απλά σπρώχνουμε την πίεση στα άλλα νησιά, στο τέλος δεν θα μείνει τίποτα. Και μετά θα πάμε και στα Πάννεννα και στα Ζαγόρια. Το χωριό μου στην Πάρο, η Μάρπησσα, το καλοκαίρι γίνεται θεματικό πάρκο, αντί να ακούς τζιτζίκια ακούς τους τύπους με τα ροδάκια, τοκ τοκ τοκ... δεν υπάρχουν κάτοικοι, όλοι νοικιάσανε τα σπίτια τους. Το θέλουμε αυτό; Πιστεύω ότι έχουμε φτάσει σ' ένα σημείο που –αφού ξεφύγαμε από τον κίνδυνο από την οικονομική κρίση, όταν ήμασταν αναγκασμένοι να δώσουμε ορισμένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας όπως το φυσικό περιβάλλον– πρέπει το εκκρεμές να αρχίσει να γυρνάει. Για εμένα αυτό σηματοδοτούν οι Βιώσιμες Κυκλάδες.

Και τι μπορεί να γίνει;

Η κυβέρνηση ξέρει τι μπορεί να γίνει. Κι εμείς ξέρουμε. Είναι αυτό που λέει ο Πάρις Τσάρτας, καθηγητής Τουρισμού, ότι για να αρχίσουν να παίρνονται μέτρα πρέπει πρώτα απ' όλα να αναγνωρίσεις ότι αυτός που κάθεται απέναντί σου

έχει άλλα συμφέροντα από σένα και ότι πρέπει να τα βρείς κάπου στα μισά του δρόμου. Δεν μπορούν μόνοι τους οι τοπικές κοινωνίες, γιατί υπάρχει ο αγαπησιάρικος ελληνικός τρόπος, που δεν θέλουμε να χαλάσουμε τη ζαχαρένια του άλλου. Άρα ποιος μπορεί να το κάνει; Το κεντρικό κράτος, εφόσον δεν υπολογίσει το πολιτικό κόστος. Πρέπει να συγκρουστείς με συμφέροντα και νοοτροπίες, και να εμπλέξεις θεσμικά το σύνολο των τοπικών ομάδων συμφερόντων. Πέρσι συνάντησα κάπου μια υπουργό της κυβέρνησης και της είπα, τι θα κάνετε για τα νησιά; Μου απάντησε «τα νησιά τα έχουν καταστρέψει οι ντόπιοι». Μα τα νησιά δεν ανήκουν στους ντόπιους, είναι μέρος της ελληνικής ταυτότητας, είναι των παιδιών μας και των δικών τους παιδιών.

Το Κίνημα της Πετσέτας έδειξε ότι έχει νόημα να ασχολούνται όλο και περισσότεροι, ειδικά στις τοπικές κοινωνίες.

Φυσικά! Γιατί είναι ένα κομμάτι του ποιοι είμαστε, και ξαναγυρνάμε στη συζήτηση για την ταυτότητα. Για τους νησιώτες, η παραλία είναι τόπος συνάντησης. Εγώ όταν ο μικρός εκεί συναντούσα τους ανθρώπους, τα παιδιά μου δεν έχουνε πια πού να συναντηθούν. Ακόμα και σήμερα η παραλία είναι πολύ κεντρικό σημείο. Αν θέλω να συναντήσω πέντε φίλους που ξέρω ότι κάνουν διακοπές στο νησί, στην παραλία θα πάω να τους βρω. Όταν λοιπόν εσύ μου παρατάσσεις ανάκλιντρα, πώς θα γίνει; Είναι κάτι θεμελιώδες. Χώρια τα άλλα τραγικά που μου έλεγαν, ότι πήγαν θερινό σινεμά τέλη Μαΐου και έσπασε ο βόθρος και μπορείς να φανταστείς τι έγινε στη μέση της ταϊνίας. Τα συστήματα αποχέτευσης δεν άντεξαν και μύριζε όλη η Πάρος. Με μια κουβέντα, το μέρος είναι μικρό για τόσους πολλούς ανθρώπους. Και είναι παντού το ίδιο πρόβλημα. Αν το σκεφτείς, τα νησιά είναι ηφαιστειακά βραχάκια – είναι τρελό να γεμίζουμε ένα βραχάκι με 3,5 εκ. ανθρώπους. Η μέση παραμονή στη Σαντορίνη είναι δυόμισι μέρες, οι μισοί έρχονται για Ίνσταγκραμ. Όταν είχα πάει για να γράψω τα προβλήματα, 15 Οκτωβρίου, είχε μιάμιση ώρα αναμονή στον ήλιο, στο τελεφερίκ. Δηλαδή, και ο τουρίστας δεν περνάει καλά.

Μου είπες στην αρχή ότι αύριο θα πας στη Σαντορίνη, τι θα κάνετε εκεί;

Θα συντονίσω μια εκδήλωση στην οποία θα προβληθεί η «Φωνή Αιγαίου», ένα ντοκιμαντέρ της Λυδίας Καρρά του 2004. Το βλέπεις και παθαίνεις *dejavu*! Λες, συγγνώμη τα κάνουμε; Τα λένε όλα ήδη από το 2004. Δηλαδή τι; Ότι το Αιγαίο που αγαπήσαμε εξαφανίζεται με γοργούς ρυθμούς και στη θέση του αναδύεται ένα ατέλειωτο γιαπί. Θα είναι εκεί και οι νησιώτες που μιλούν στην ταϊνία, 20 χρόνια μεγαλύτεροι! Και μετά θα γίνει μία συζήτηση με ξενοδόχους και επαγγελματίες του τουρισμού. Η Σαντορίνη αρχίζει και πέφτει τουριστικά, μείον 10% πέρσι, μείον 10% πρόπερσι... Φαίνεται ότι έχει καβαλήσει το πιο ψηλό σημείο και τώρα αρχίζει η κάθοδος, και η Μύκονος το ίδιο.

«...Το Αιγαίο είναι ένα καράβι που ταξιδεύει αιώνες. Το θέμα είναι εμείς τι θα αφήσουμε πίσω μας...» λέει ένας νησιώτης το 2004 στο ντοκιμαντέρ. Δεν μπορούμε να γυρίσουμε πίσω, αλλά μοιάζει αναγκαίο να πατήσουμε φρένο και να βάλουμε κανόνες. Για την Ελλάδα είναι μονόδρομος να προστατεύσει το φυσικό της πλούτο, και μαζί το τουριστικό της προϊόν. Η δημοσιογραφία έχει να παίξει σημαντικό ρόλο σε αυτό – αναδεικνύοντας τα προβλήματα, εποπτεύοντας, ελέγχοντας την εξουσία, αναδεικνύοντας θετικά πρότυπα. Αυτό κάνουν οι «Βιώσιμες Κυκλάδες». **Α**

Αγγελική Κοσμοπούλου, σε τι βαθμό νοιάζονται πραγματικά οί Έλληνες για το περιβάλλον;

Η ιδρύτρια του Storymentor, storytelling coach και δημιουργός του podcast της ATHENS VOICE «Μηδενικό Αποτύπωμα», απαντά σε 6 ερωτήματα σχετικά με τον πραγματικό βαθμό που ενδιαφέρει τους Έλληνες το περιβάλλον, προτείνοντας λύσεις ευαισθητοποίησης απέναντι στην περιβαλλοντική απαξίωση

ΤΗΣ ΚΑΤΕΡΙΝΑΣ ΚΑΜΠΟΣΟΥ

— Πόσο ενδιαφέρει στην πραγματικότητα τους Έλληνες το περιβάλλον;

Το περιβάλλον μοιάζει να ενδιαφέρει όλο και περισσότερο τους Έλληνες και τις Ελληνίδες. Μετά από αρκετές δεκαετίες, στις οποίες υπήρχε καταγεγραμμένη αδιαφορία για τα περιβαλλοντικά ζητήματα και οι αναφορές σε αυτά στον δημόσιο διάλογο σπάνιζαν, βρισκόμαστε μπροστά σε μια μεγάλη αλλαγή. Ενδεικτικά, στην έρευνα που πραγματοποιεί κάθε χρόνο η ΔΙΑΝΕΟΣΙΣ, με αντικείμενο τις αντιλήψεις των Ελλήνων, βλέπουμε πως η κλιματική κρίση καταγράφεται ως η τρίτη σημαντικότερη απειλή για το μέλλον της χώρας, μετά από την οικονομία και το δημογραφικό πρόβλημα.

— Ο κόσμος ενημερώνεται περισσότερο από ποτέ για την κλιματική κρίση. Κάνει, όμως, κάτι γι' αυτό; Μπαίνει σε δράσεις ή μένει στη θεωρία σχετικά με τα υπάρχοντα περιβαλλοντικά θέματα;

Ο κόσμος πράγματι γνωρίζει περισσότερα και ενημερώνεται σε μεγαλύτερο βαθμό, ωστόσο η γνώση από μόνη της δεν είναι αρκετή για να διαμορφώσει την περιβαλλοντική συνείδηση. Ξέρουμε πως η κλιματική κρίση δεν είναι κάτι που «θα» συμβεί, αλλά είναι ήδη πραγματικότητα. Αντιλαμβανόμαστε ότι οι κλιματικές συνθήκες έχουν αλλάξει και είμαστε οι ίδιοι μάρτυρες φυσικών καταστροφών που δεν είναι τυχαίες – γι' αυτό άλλωστε έχουμε μετακινηθεί από την έννοια της κλιματικής αλλαγής σε αυτήν της κλιματικής κρίσης. Μαθαίνουμε για τα δυσάρεστα, κάποτε εφιαλτικά αποτελέσματά της. Ωστόσο, δεν συνδέουμε πάντοτε αυτό που συμβαίνει με αυτό που εμείς μπορούμε να κάνουμε για να το αντιμετωπίσουμε ή, ακόμη καλύτερα, να το προλάβουμε. Όταν φτάνουμε στη δράση, γινόμαστε κάπως παθητικοί. Περιμένουμε να αναλάβουν δράση κάποιοι άλλοι, που είναι «πιο υπεύθυνοι», πιο κατάλληλοι ή πιο επιδραστικοί από εμάς, κι έτσι ως πολίτες δεν κάνουμε κάποιες φορές ούτε αυτό που εύλογα μας αναλογεί. Σε αυτό περιλαμβάνονται αλλαγές στον τρόπο με τον οποίο κινούμαστε και καταναλώνουμε, στις καθημερινές μας συνήθειες, σε όσα επιλέγουμε να βάλουμε στο πιάτο μας, αλλά και στις πολιτικές επιλογές μας, καθώς οι θέσεις για το περιβάλλον αποτελούν ουσιαστικό διακύβευμα και μπροστά στην κάθε είδους κάληψη.

— Τι χρειάζεται προκειμένου να ταρακουνηθούν και να παραινθθούν όσο το δυνατόν περισσότεροι;

Η αναζήτηση των τρόπων με τους οποίους μπορούμε να παραινθθούμε το κοινό είναι ένα μεγάλο ζητούμενο στον χώρο των περιβαλλοντικών φορέων και οργανώσεων. Χρειαζόμαστε έναν συνδυασμό ενημέρωσης και κινητοποίησης. Η θεωρητική γνώση του προβλήματος έχει αποδειχθεί πως δεν είναι

©ΘΑΝΑΣΗΣ ΚΑΡΑΤΖΑΣ

επαρκής. Είναι αναγκαίο να απευθυνθούμε και στο συναίσθημα, αξιοποιώντας τους κώδικες του storytelling. Ας σκεφτούμε πόσο έχουν βοηθήσει στη διαμόρφωση των αντιλήψεών μας ντοκιμαντέρ όπως εκείνα του David Attenborough ή το «My Octopus Teacher», που έκανε πολλούς ανθρώπους να δουν με άλλα μάτια τον κόσμο της θάλασσας και να αλλάξουν ακόμα και τις διατροφικές τους συνήθειες. Χρειαζόμαστε συχνότερα μηνύματα, περισσότερες εικόνες και περισσότερες ιστορίες. Χρειαζόμαστε, επίσης, περισσότερα θετικά πρότυπα που θα μας ξεσηκώσουν από την αδράνεια και θα μας δείξουν ότι μπορούμε –και αξίζει– να γίνουμε μέρος της λύσης.

— Πρακτικά, πώς μπορούν να ευαισθητοποιήσουν η πολιτεία, η εκπαίδευση και τα ΜΜΕ;

Για να αλλάξει η σχέση με το περιβάλλον, χρειάζεται να συντρίξουν πολλές προϋποθέσεις. Κάθε κρίκος της αλυσίδας έχει διαφορετικό ρόλο. Η πολιτεία πρέπει να μεριμνήσει για την περιβαλλοντική νομοθεσία και τις πολιτικές, όπως και την εφαρμογή τους. Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει αρκετά σημαντικά βήματα προς αυτήν την κατεύθυνση, υπάρχει όμως απόκλιση ανάμεσα στο νομοθετικό πλαίσιο και την εφαρμογή του. Στην εκπαίδευση, είναι θετική η ένταξη δράσεων με περιβαλλοντικό πρόσημο στα σχολεία, παρότι οι δράσεις αυτές είναι ακόμη εκτός του βασικού εκπαιδευτικού πλαισίου. Τα παιδιά γνωρίζουν περισσό-



τερα για την κλιματική κρίση από πολλούς μεγάλους, αλλά το να μάθουν για αυτό μία φορά στο σχολείο δεν είναι αρκετό. Χρειάζεται επανάληψη και βιωματική δράση. Όσο για τα ΜΜΕ, για πολλά χρόνια, τα περισσότερα mainstream μέσα αδιαφορούσαν για το περιβάλλον. Το θυμούνταν όταν ερχόταν μια παγκόσμια μέρα ή όταν μια σημαντική καταστροφή δεν επέτρεπε να σωπάσουν. Ωστόσο, ο ρόλος τους στο να ενημερώσουν τους πολίτες είναι καίριος και θα ήταν ευχής έργον αν, μαζί με τα ευτελέστατα πρότυπα που προωθούν (ας δούμε, για παράδειγμα, τα reality), έδιναν χώρο και στο περιβάλλον. Αν η περιβαλλοντική προστασία δεν γίνει μόδα, δεν μπορούμε να περιμένουμε πολλά.

— Σε γενικές γραμμές υπάρχουν ισχυρά περιβαλλοντικά κινήματα στην Ελλάδα; Η ακόμα κι αν είναι στραμμένο το ενδιαφέρον του πληθυσμού προς αυτή την κατεύθυνση, δεν έχουν και πολλές επιλογές;

Στην Ελλάδα υπάρχουν πολλές περιβαλλοντικές οργανώσεις που ασχολούνται με πλειάδα θεμάτων, από τον καθαρισμό των ακτών και τη δενδροφύτευση, μέχρι την προστασία της άγριας ζωής και τον μετριασμό των επιπτώσεων της άναρχης δόμησης στις Κυκλάδες. Παίρνουν στους ώμους τους ένα μεγάλο μέρος της ενημέρωσης και της ευαισθητοποίησης του κοινού και συχνά επιτελούν σημαντικό έργο που συμπληρώνει το έργο της πολιτείας, όπως οι καθημερινοί, μεγάλης κλίμακας καθαρισμοί

ακτών που πραγματοποιεί εδώ και χρόνια το Κοινωνιφέλξ Ίδρυμα Αθανάσιος Κ. Λασκαρίδης. Το έργο των οργανώσεων είναι πάρα πολύ σημαντικό, δεν μπορεί όμως να υποκαταστήσει την πολιτεία.

Όσοι ενδιαφέρονται να μάθουν για το περιβάλλον και να δραστηριοποιηθούν εθελοντικά, έχουν πολλές δυνατότητες. Δεν θα έπρεπε, ωστόσο, να αρκεστούμε σε αυτές.

— Οι νέοι άνθρωποι, που θεωρούνται από τις πιο ευαισθητοποιημένες γενιές μέχρι σήμερα, βλέπουν την κλιματική αλλαγή ως κοινό τους πρόβλημα; Ποιος είναι ο ρόλος τους στην αντιμετώπισή της;

Αναφέρουμε συχνά τους νέους ως το «μέλλον». Εκείνους που θα καταφέρουν να αλλάξουν τη σχέση μας με το περιβάλλον. Και τους «πετάμε» τις δικές μας ευθύνες ζητώντας τους να κάνουν αυτά που εμείς δεν καταφέραμε και, ακόμη χειρότερα, να φτιάξουν όσα εμείς χαλάσαμε.

Οι νέοι είναι σίγουρα πιο ευαισθητοποιημένοι για το περιβάλλον. Γνωρίζουν, ενδιαφέρονται και θέλουν να αναλάβουν δράση. Το καλύτερο που μπορούμε να κάνουμε είναι να τους πάρουμε σοβαρά και να τους εντάξουμε πιο οργανικά στον σχεδιασμό για την επόμενη μέρα. Φοβάμαι πως, για άλλη μία φορά, σχεδιάζουμε το περιβάλλον της επόμενης ημέρας για αυτούς, χωρίς αυτούς, ενώ μας είναι απαραίτητοι.



ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΟ
ΝΑ ΑΠΕΥΘΥΝΘΟΥΜΕ
ΚΑΙ ΣΤΟ ΣΥΝΑΙΣΘΗΜΑ,
ΑΞΙΟΠΟΙΩΝΤΑΣ
ΤΟΥΣ ΚΩΔΙΚΕΣ ΤΟΥ
STORYTELLING



Η «πράσινη επανάσταση» της Flip στην αγορά και πώληση μεταχειρισμένων κινητών και συσκευών

Η Χρυσάνθη Βαλιανάτου, Country Manager της Flip στην Ελλάδα, μας εξηγεί πώς μπορούμε να αγοράσουμε ή να πουλήσουμε refurbished τηλέφωνα με υπευθυνότητα

ΤΗΣ ΜΑΡΙΑΣ ΑΛΕΞΙΟΥ



Ενα κλικ στο **Flip.gr** αρκεί για να σε φέρει πιο κοντά στο κινητό ή το tablet των ονείρων σου. Σε εκείνο που θα βρίσκεται σε καλή τιμή, με δύο χρόνια εγγύηση, δυνατότητα επιστροφής σε 30 ημέρες και πληρωμή σε 4 άτοκες δόσεις χωρίς πιστωτική κάρτα. Ναι, πολύ καλά διαβάζεις! Μέσα από μια τεράστια ποικιλία από πασίγνωστα brands μπορούν να γίνουν εύκολα και άμεσα δικά σου πάνω από 200 μοντέλα smartphones και tablets χάρη στη Flip. Η καινοτομία start-up, που δραστηριοποιείται πλέον και στην Ελλάδα, αγοράζει μεταχειρισμένα ηλεκτρονικά είδη και τα επαναφέρει στην αγορά σαν καινούργια. Με λίγα λόγια επαναπροσδιορίζει την έννοια του refurbished για τα smartphones και τα tablets, και προσδίδει στις αγοραπωλησίες ασφάλεια, ποιότητα, ταχύτητα και κυρίως περιβαλλοντική συνείδηση. Μιλήσαμε με τη Χρυσάνθη Βαλιανάτου, Country Manager της Flip στην Ελλάδα, για όλα όσα μας ενδιαφέρουν να ανακαλύψουμε για την πώληση και την αγορά των συσκευών.

Πείτε μας λίγα λόγια για η Flip. Πότε ξεκινήσατε και γιατί δημιουργήθηκε; Η βιωσιμότητα είναι στο DNA της Flip και αυτός ήταν και ο βασικός λόγος που ξεκίνησαν όλα το 2019 από τρεις νέους επιχειρηματίες, τον Alin Luca, τον Alex Burghelia και τον George Moroiianu. Εντόπισαν την ανάγκη στην αγορά να γίνουν πιο εύκολες και άμεσες η αγορά και η πώληση

μεταχειρισμένων κινητών και άλλων ηλεκτρονικών συσκευών. Έτσι δημιουργήθηκε η Flip. Η εταιρεία δραστηριοποιείται ήδη στη Ρουμανία, τη Βουλγαρία και την Ουγγαρία, ενώ ξεκίνησε τη λειτουργία της στην Ελλάδα το φθινόπωρο του 2023. Η απόφασή μας να επεκταθεί η Flip στην Ελλάδα προήλθε από την επιθυμία μας να ανταποκριθεί η εταιρεία στην αυξανόμενη πλέον ζήτηση των Ελλήνων καταναλωτών για εύκολη και ασφαλή πρόσβαση σε ποιοτικά refurbished smartphones και tablets. Όλες οι συσκευές που πωλούνται στο flip.gr περνούν πρώτα από μια αυστηρή διαδικασία τεχνικού ελέγχου, έτσι ώστε οι Flip experts να είναι σίγουροι ότι η συσκευή που θα φτάσει στα χέρια του τελικού αγοραστή θα λειτουργεί άψογα.

Σκοπός μας είναι να εμπνεύσουμε το ελληνικό καταναλωτικό κοινό, δίνοντας την επιλογή σε όλους να μπορούν να απολαμβάνουν προηγμένη τεχνολογία μέσα από βιώσιμες λύσεις και σε προσιτές τιμές.

Τι σημαίνει για τη Flip η βιωσιμότητα και πώς αντιμετωπίζει η εταιρεία την πρόκληση της κλιματικής αλλαγής; Όπως όλοι γνωρίζουμε, η βιωσιμότητα του πλανήτη και η κυκλική οικονομία αποτελεί πλέον προτεραιότητα για τις επιχειρήσεις και η δραστηριότητα της Flip ευθυγραμμίζεται απόλυτα με αυτές τις τάσεις. Οι ανακατασκευασμένες ηλεκτρονικές συσκευές που προσφέρουμε μπορούν να είναι έως και 10 φορές πιο φιλικές προς το περιβάλλον σε σύγκριση με τις καινούργιες, ενώ

η παράταση της διάρκειας ζωής των τεχνολογικών συσκευών κατά δύο χρόνια μπορεί να βελτιώσει την περιβαλλοντική ισορροπία έως και 50%. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι ηλεκτρονικές συσκευές περιέχουν υλικά που εξαντλούνται και η παραγωγή τους απαιτεί μεγάλη ποσότητα ενέργειας.

Πώς εισάγετε πρακτικά τη νοοτροπία περιβαλλοντικής υπευθυνότητας στην αγορά μέσω της πώλησης ηλεκτρονικών κινητών συσκευών; Πώς ανταποκρίνεται το κοινό; Μέσα από το flip.gr, επιτρέπουμε στους καταναλωτές να επαναχρησιμοποιούν τις ηλεκτρονικές συσκευές τους, αντί να τις απορρίπτουν. Έτσι, συμβάλλουν σημαντικά στη μείωση των ηλεκτρονικών αποβλήτων (e-waste) και της ρύπανσης, εξοικονομούν φυσικούς πόρους και ενέργεια, και μειώνουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Συνολικά, η δραστηριότητά μας προάγει μια πιο βιώσιμη και περιβαλλοντικά υπεύθυνη καταναλωτική συμπεριφορά, ενισχύοντας πλήρως την κυκλική οικονομία και βοηθώντας στη διατήρηση της περιβαλλοντικής ισορροπίας.

Από την αρχή της δραστηριότητάς μας στην Ελλάδα, εστιάσαμε στην όλο και αυξανόμενη περιβαλλοντική συνείδηση των καταναλωτών η οποία οδηγεί σε μεγαλύτερη προτίμηση για βιώσιμες επιλογές. Οι πελάτες μας, και ειδικά οι νεότερες γενιές, δείχνουν μεγάλο ενδιαφέρον για προϊόντα και υπηρεσίες που συμβάλλουν στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος. Για αυτό τον λόγο, θέλουμε να ενθαρρύνουμε όλο και περισσότερο τους Έλληνες καταναλωτές να στρέφονται και να επιλέγουν συνειδητά λύσεις φιλικές προς το περιβάλλον και τη βιωσιμότητα, επωφελούμενοι παράλληλα από τα οικονομικά και ποιοτικά οφέλη των πλήρως και άρτια ανακατασκευασμένων προϊόντων που προσφέρει το Flip.gr.

Τι θεωρείτε πως είναι αυτό που κάνει τη Flip να ξεχωρίζει στην αγορά από αντίστοιχα market place με refurbished κινητά; Αυτό που σίγουρα μας ξεχωρίζει από αντίστοιχες εταιρείες είναι ότι, αρχικά, παρέχουμε πολύ ποιοτικές ηλεκτρονικές συσκευές σε άπαστευτα χαμηλές τιμές. Και αυτό, γιατί όλες οι συσκευές περνούν από μια διαδικασία αυστηρού ελέγχου, η οποία περιλαμβάνει έως και 67 δοκιμές υλικού, λογισμικού και αισθητικής κατάστασης στο υπερσύγχρονο επισκευαστικό μας κέντρο. Επίσης, οι καταναλωτές μας μπορούν να γνωρίζουν ανά πάσα στιγμή πού βρίσκεται η συσκευή ή τα χρήματά τους. Ένα ακόμα κομμάτι στο οποίο έχουμε εστιάσει ιδιαίτερα είναι το customer service, το οποίο λειτουργεί πάντα case-by-case, διασφαλίζοντας ότι ο κάθε ενδιαφερόμενος θα λάβει άψογη εξυπηρέτηση. Με ταχύτητα και αξιοπιστία, παραμένουμε στο πλευρό του πελάτη από την αρχή έως το τέλος σε κάθε αγορά ή πώληση της συσκευής του! Τέλος, στο Flip.gr προσπαθούμε να δημοσιεύουμε όλες τις κριτικές που λαμβάνουμε για τα προϊόντα μας, αλλά και για τη διαδικασία πώλησης των συσκευών σε εμάς, θέλοντας να χτίσουμε μία σχέση ειλικρίνειας και εμπιστοσύνης με το ελληνικό καταναλωτικό κοινό.

Σκοπός μας είναι να εμπνεύσουμε το ελληνικό καταναλωτικό κοινό, δίνοντας την επιλογή σε όλους να μπορούν να απολαμβάνουν προηγμένη τεχνολογία μέσα από βιώσιμες λύσεις και σε προσιτές τιμές



ΚΑΝΕ ΤΟ ΚΑΛΟ ΚΑΙ ΡΙΞΤΟ ΣΤΟ ΓΙΑΛΟ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΝΟΝΤΑΙ ΚΑΘΕ ΧΡΟΝΟ ΤΟΝΟΙ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ*

*Αποσίγαρα, κομμάτια πλαστικού,
καπάκια μπουκαλιών
κ.ά. απορρίμματα αποτελούν
σοβαρή απειλή για τα θαλάσσια ζώα
και πουλιά.



Μάθε περισσότερα
για την 5^η χρονιά δράσης
του Περιβαλλοντικού Προγράμματος
«Καθάρισε σε Βάθος, Καθάρισε στην Πηγή»

5 ΙΟΥΝΙΟΥ
ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΗΜΕΡΑ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Οι επιμελητές της πράσινης μετάβασης

*Πώς μπορεί να αλλάξει περιβαλλοντική σελίδα η χώρα; Με τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και την ορθή εφαρμογή τους. Πώς γίνεται αυτό; Μιλάμε με την **Ιόλη Χριστοπούλου** από το **Green Tank**, μια ΜΚΟ με ρόλο εποπτείας και ανάλυσης της πράσινης μετάβασης.*

Του ΛΟΥΚΑ ΒΕΛΙΔΑΚΗ

«Λύσεις πολιτικής για ένα βιώσιμο μέλλον». Με αυτό το σλόγκαν σε υποδέχεται η ιστοσελίδα του Green Tank, αλλά τι σημαίνει αυτό; Απέναντί μας η διευθύντρια πολιτικής της ΜΚΟ, Ιόλη Χριστοπούλου, περιγράφει τη διαδρομή των πέντε χρόνων και το δικό τους αποτύπωμα σε σχέση με την πράσινη μετάβαση της χώρας.

Προσπαθώ να αντιληφθώ τι κάνει μια περιβαλλοντική οργάνωση όπως το Green Tank, ποια η στόχευση και ποιο το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Συνοψίζοντας, η κ. Χριστοπούλου σημειώνει ότι έχουν επικεντρωθεί στο πώς θα προχωρήσει η πράσινη μετάβαση και πώς αυτό θα γίνει με τρόπο σωστό: πώς θα διασφαλιστεί η κοινωνική δικαιοσύνη με τη συμμετοχή των πολιτών υπερβαίνοντας τα προβλήματα και την αναστάτωση, που μια μεγάλη αλλαγή συνεπάγεται. Ξεκινώντας πριν από πέντε χρόνια, «το κίνητρό μας ήταν να δούμε με ποιον τρόπο μπορούμε να επιταχύνουμε την πράσινη μετάβαση, να πάμε πιο γρήγορα στον μετασχηματισμό οικονομίας και κοινωνίας για ένα πιο βιώσιμο μέλλον».

Όπως μου λέει «η έμφρασή μας είναι πολιτική», εξηγώντας ότι εκείνοι συλλέγουν ενδελεχώς όλα τα στοιχεία και προχωρούν σε μια εξαντλητική ανάλυση των δεδομένων, προκειμένου να καταλήξουν σε μια ολοκληρωμένη και τεκμηριωμένη πρόταση. Το βασικό τους «πεδίο» είναι τα databases: «Πρέπει να διαβάσεις πολύ, να καταλάβεις τι γίνεται. Έχουμε πολλές συνεργασίες με άλλους φορείς, ώστε οι προτάσεις που θα καταθέσουμε να είναι φιλόδοξες, να προχωρήσουμε την ατζέντα παρακάτω: Η πράσινη μετάβαση να είναι ρεαλιστική, να μπορεί να εφαρμοστεί».

Η ηλεκτροπαραγωγή ήταν έως τώρα ο τομέας που είχε το μεγαλύτερο μερίδιο εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στην Ελλάδα. «Αν, λοιπόν, θες να κάνεις κάτι για το κλίμα, πρέπει να μειώσεις τις εκπομπές». Σε τι φάση βρίσκεται η Ελλάδα; «Αυτήν τη στιγμή σημειώνεται μια πολύ σημαντική πρόοδος ως προς τη μεγαλύτερη συμμετοχή των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Περισσότερη από τη μισή ηλεκτροπαραγωγή στη χώρα γίνεται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Ο λιγνίτης, που παλαιότερα ήταν το εθνικό μας καύσιμο και η βασική πηγή ενέργειας, τώρα έχει πέσει σε λιγότερο από 8-9% στην ηλεκτροπαραγωγή. Πριν από 10 χρόνια ήταν στο 45%».

Η κ. Χριστοπούλου εμφανίζεται αισιόδοξη, μολονότι η πανδημία και η εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία έβαλαν πρόσθετα βάρη στην πράσινη μετάβαση. «Η πρόοδος συνεχίζεται και μάλιστα οι στόχοι αφορούν στο πώς θα πάει ακόμα πιο γρήγορα η απεξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα. Και η Ευρώπη το καταφέρνει. Η Ελλάδα ακόμα περισσότερο. Χωρίς να θέλω να πω ότι όλα είναι ρόδινα, πρόοδος υπάρχει παρά τους κινδύνους».

Ποιοι είναι οι κίνδυνοι; Ότι, ενώ έχουμε μεγάλη πρόοδο στις ΑΠΕ, υπάρχει μεγάλος ανταγωνισμός από το φυσικό αέριο και με σειρά μεγάλων επενδύσεων. «Αυτό μπορεί να μας ωθήσει σε μια καινούργια εξάρτηση από το αέριο, ενώ μπορούμε και χωρίς. Κι αυτό που ακούμε πολύ τελευταία, είναι ότι έχουμε τόση πολλή ενέργεια από τις ανανεώσιμες, που την πετάμε. Χρειαζόμαστε αποθήκευση ενέργειας». Στην αποθήκευση, είμαστε πολύ πίσω στις υποδομές.





ΠΩΣ ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΠΑΜΕ ΠΙΟ ΓΡΗΓΟΡΑ
ΣΤΟΝ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΓΙΑ ΕΝΑ ΠΙΟ ΒΙΩΣΙΜΟ ΜΕΛΛΟΝ;





Το αίτημα της απολιγνιτοποίησης

Όταν ξεκίνησε τη δράση του το Green Tank, η πρώτη μεγάλη έκθεσή του, το 2019, αφορούσε τα οικονομικά του λιγνίτη. «Με στοιχεία και οικονομική ανάλυση, δείξαμε για πρώτη φορά ότι όσο παραμένει η εξάρτηση από τον λιγνίτη, δεν θα βγαίνει οικονομικά, γιατί ήδη είχε επηρεαστεί και θα επηρεαζόταν περισσότερο από τις ευρωπαϊκές αλλαγές σε σχέση με το κόστος διοξειδίου του άνθρακα. Οπότε δείξαμε ότι αν συνεχίσουμε σε αυτό το μοντέλο, θα καταστεί πάρα πολύ ακριβό για όλους, πέρα από το κλιματικό αποτύπωμα».

Η έκθεση δημοσιεύτηκε στις αρχές Σεπτεμβρίου και προς το τέλος του ίδιου μήνα ανακοινώθηκε από τον πρωθυπουργό η απόφαση της απολιγνιτοποίησης. «Προφανώς η δική μας έκθεση δεν ήταν ο μοναδικός παράγοντας, αλλά ξέρουμε ότι συμβάλαμε. Ήταν συνεισφορά στον δημόσιο διάλογο, με στοιχεία – δεν ήταν ευχή, ήταν μια τεκμηριωμένη πρόταση».

Δεν σταμάτησαν εκεί οι αναλύσεις για τον λιγνίτη. Έγιναν μηνιαίες και συνεχώς παρουσιάζουν στοιχεία για την ηλεκτροπαραγωγή. Παρά τις έντονες ενεργειακές προκλήσεις των τελευταίων χρόνων, διαπίστωσαν με στοιχεία ότι σημειώθηκε «σημαντική πρόοδος στην επένδυση στις ΑΠΕ και αυτές μας βοήθησαν και μας στήριξαν».

Σε τι φάση βρίσκονται τώρα οι ΑΠΕ; Τα φωτοβολταϊκά, στο τέλος του 2023, βρίσκονταν περίπου στο 18% της ηλεκτροπαραγωγής. Τα αιολικά στο 22%. Μαζί στο 40%. «Κι αν βάλεις και τα μεγάλα υδροηλεκτρικά, πάμε σε πάνω από το μισό της ηλεκτροπαραγωγής από καθαρή ενέργεια» υπογραμμίζει η κ. Χριστοπούλου.

Πράσινη μετάβαση με δίκαιο τρόπο

Η επικεφαλής του Green Tank επισημαίνει emphaticά πως, μαζί με τις αλλαγές, πρέπει να υπάρχει διασφάλιση ότι η πράσινη μετάβαση συντελείται με δίκαιο τρόπο: Πώς θα συμμετέχουν οι πολίτες, πώς θα υπάρχει καταμερισμός και του κόστους και των οφελών. «Ξεκινήσαμε με τις λιγνιτικές περιοχές, καθώς εκεί γίνεται η μεγάλη αλλαγή. Πτολεμαΐδα, Φλώρινα, Κοζάνη και Μεγαλόπολη. Είναι το ενεργειακό μας κέντρο επί δεκαετίες. Αυτές οι περιοχές και αυτές οι κοινωνίες θυσιάστηκαν για χρόνια και το λέω κυριολεκτικά – όχι μόνο το φυσικό τους περιβάλλον, αλλά και η υγεία τους, ώστε να μπορέσει η υπόλοιπη χώρα να λειτουργήσει και να αναπτυχθεί. Τώρα εγκαταλείπουμε

το πάλοι ποτέ εθνικό καύσιμο, αλλά δεν πρέπει να εγκαταλείψουμε αυτές τις κοινωνίες».

Η οργάνωση διεκδίκησε τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού ταμείου δίκαιης μετάβασης και έναν εθνικό σχεδιασμό για το πώς και το πού θα πάνε οι πόροι. Προτείνει επίσης να μην υπάρξει «ενεργειακή μονοκαλλιέργεια, γιατί αυτό ήταν το δύσκολο που αντιμετώπισε η περιοχή – ήταν φουλ εξαρτημένη από τη λιγνιτική βιομηχανία, με άμεσο και έμμεσο τρόπο. Οπότε θέλουμε να δημιουργηθούν άλλες δραστηριότητες, είτε στον πρωτόγεννη τομέα είτε σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Και πολύ μεγάλη έμφαση δίνουμε στο τι μπορεί να κάνει η νεολαία». Προχώρησαν, μάλιστα, στη διεξαγωγή σεμιναρίων στην περιοχή προκειμένου να ακούσουν τους ίδιους τους πολίτες.

Οι ενεργειακές κοινότητες

Προτείνουν τη δημιουργία ενεργειακών κοινοτήτων από τους πολίτες: να έχουν φωτοβολταϊκά, να καλύπτουν τις δικές τους ανάγκες και να γίνουν αυτοπαραγωγοί. «Προσπαθούμε να ενθαρρύνουμε τις ενεργειακές κοινότητες: οι πολίτες να συμμετέχουν τοπικά στην ενεργειακή μετάβαση. Ακούμε, για παράδειγμα, ότι θα γίνουν μεγάλες επενδύσεις φωτοβολταϊκών, ας πούμε στην Κοζάνη. Είναι θετικό, γιατί θέλουμε η περιοχή να συνεχίσει να έχει τον ενεργειακό της χαρακτήρα. Αλλά αυτό μόνο δεν θα βοηθήσει τους πολίτες, οι οποίοι για χρόνια έχουν συνηθίσει να έχουν αυτήν τη σύνδεση με την ενέργεια. Πρέπει να ενθαρρυνθούν να κάνουν τα δικά τους φωτοβολταϊκά συστήματα, να καλύπτουν τις ενεργειακές τους ανάγκες, που μέχρι τώρα σε μεγάλο βαθμό τις έδινε η ΔΕΗ, και να συμμετέχουν στην πράσινη μετάβαση με αυτόν τον τρόπο».

Πόσο συμμετέχουν οι πολίτες στις ενεργειακές κοινότητες; «Βλέπουμε ένα εκπληκτικό ενδιαφέρον από πολίτες και όχι μόνο στη Δυτική Μακεδονία ή στις λιγνιτικές περιοχές, αλλά σε όλη την Ελλάδα. Διπλασιάζεται κάθε χρόνο η ισχύς που μπαίνει στο δίκτυο από τέτοια έργα, αυτοπαραγωγής και ενεργειακών κοινοτήτων, και συγχρόνως έχουμε ουρά νέων αιτήσεων. Εκεί έχουμε ένα πρόβλημα, έχει κορεστεί το δίκτυο και δεν μπορεί να δεχτεί όλα αυτά τα έργα. Οπότε θέλουμε επενδύσεις σε δίκτυα, υπάρχουν πόροι και γι' αυτό είναι κάτι που προσπαθούμε, να υπάρξουν κινητοποιήσεις αυτών των πόρων, ώστε να δημιουργηθεί ηλεκτρικός χώρος».



ΠΡΟΣΠΑΘΟΥΜΕ ΝΑ
ΕΝΘΑΡΡΥΝΟΥΜΕ ΤΙΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΕΣ ΚΟΙΝΟ-
ΤΗΤΕΣ: ΟΙ ΠΟΛΙΤΕΣ
ΝΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ
ΤΟΠΙΚΑ ΣΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙ-
ΑΚΗ ΜΕΤΑΒΑΣΗ,
ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΣ ΟΙ ΙΔΙΟΙ
ΤΙΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΕΣ ΤΟΥΣ
ΑΝΑΓΚΕΣ



Η Ιόλη
Χριστοπούλου,
από το Green
Tank



ΜΙΑ
ΧΑΛΑΣΜΕΝΗ
ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΣΚΟΥΠΑ

ΜΠΟΡΕΙ
ΑΚΟΜΑ
ΝΑ
ΚΑΘΑΡΙΣΕΙ

ΑΡΚΕΙ ΝΑ ΤΗΝ
ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΕΙΣ

σε έναν κάδο της Ανακύκλωση Συσκευών,
στα καταστήματα **ηλεκτρικών ειδών**
& σε επιλεγμένα **super market**.

electrocycle.gr



ανακύκλωση
συσκευών α.ε.

Ό,τι χάλασε, μπορεί να φτιάξει
ένα καλύτερο αύριο.

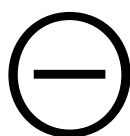


Sun Yield Hellas

Φωτίζοντας τον δρόμο για ένα πιο πράσινο μέλλον

ΗΛΙΑΚΟΣ ΑΣΤΙΚΟΣ SMART ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ
ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΗΣ
ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

Της ΝΑΤΑΣΣΑΣ ΚΑΡΥΣΤΙΝΟΥ



α έχετε δει ασφαλώς σε διάφορα σημεία της Αθήνας, αλλά και άλλων πόλεων της χώρας, τα μοντέρνα και καλαίσθητα συστήματα φωτισμού, τα οποία, μάλιστα, προέρχονται από 100% πράσινη ενέργεια, καθώς το φως παράγεται αποκλειστικά από τη μετατροπή ηλιακής ενέργειας σε ηλεκτρική. Προφανώς, είναι το παρόν και το μέλλον.

Ο ηλιακός αυτός αστικός smart εξοπλισμός αποτελεί μια καινοτομία της Sun Yield Hellas, η οποία εξειδικεύεται στην παροχή ολοκληρωμένων λύσεων αυτόνομου αστικού εξοπλισμού και αναλαμβάνει κάθε στάδιο του έργου, από την αρχική μελέτη και τον σχεδιασμό του συστήματος, μέχρι την τελική παραγωγή και την εγκατάσταση. Έτσι, η Sun Yield Hellas προμηθεύει: α) Ηλιακά Συστήματα Οδοφωτισμού, β) Ηλιακά smart παγκάκια και γ) Ηλιακές smart στάσεις λεωφορείων.

Η έξυπνη λύση που μπορεί να εγκατασταθεί παντού

Η Sun Yield Hellas κατέχει την αποκλειστική αντιπροσωπεία στην Ελλάδα μιας παγκόσμιας πατέντας στον χώρο του αυτόνομου/υβριδικού φωτισμού: το Κυλινδρικό Φωτοβολταϊκό Panel με All in Two LED λαμπτήρα, το οποίο έρχεται και αγκαλιάζει τον οποιοδήποτε στυλό αρθρωτά και με γρήγορη τοποθέτηση.

Η Sun Yield Hellas σε αριθμούς μέχρι σήμερα

- ↑ **1.060+**
Εγκατεστημένα Ηλιακά Συστήματα Οδοφωτισμού LED
- ↑ **18+**
Συνεργασίες με Δήμους & Περιφέρειες
- ↑ **65+**
Συνεργασίες με Ιδιώτες
- ↑ **77,5+**
τόνοι
Εξοικονόμησης Ορυκτού Καυσίμου
- ↓ **90+**
τόνοι
Μείωσης CO₂
- ↑ **159+**
Ισοδύναμες Φύτευσεις Δέντρων

Προσέξτε: εξαιτίας του μεγάλου του εμβαδού σε συνδυασμό με την ηλιοκάλυψη των 360 μοιρών, επί του panel, μπορεί να φωτίζει λαμπτήρες μεγάλης ισχύος των 30, 60 και 80W LED, οι οποίοι έχουν ενσωματωμένη τη συστοιχία μπαταριών λιθίου και τον MPPT controller. Μάλιστα, το φωτιστικό μπορεί να προσαρμοστεί σε οποιαδήποτε ανάγκη, μέσω της smart λειτουργίας του και της δημιουργίας σεναρίων φωτισμού μέσω του τηλεχειριστηρίου του ή συστήματος απομακρυσμένης τηλεδιαχείρισης.

Τα συστήματα της Sun Yield Hellas αφορούν τόσο στον ιδιωτικό όσο και στον

δημόσιο τομέα και ενδεικτικά μπορούν να εγκατασταθούν σε: τοπικές, περιφερειακές και εθνικές οδούς, ανοιχτούς χώρους στάθμευσης, αθλητικούς χώρους, πλατείες, παιδικές χαρές, πάρκα, κατασκηνώσεις, logistics και εργοτάξια, μαρίνες σκαφών και χώρους ελλιμενισμού, ιδιωτικούς διαδρόμους και κοινόχρηστους χώρους συγκροτημάτων.

Ήδη έχουν εγκατασταθεί σε δήμους (Μαρούσι, Αθήνα, Φυλή, Λαύριο, Γλυφάδα, Άλιμος, Ξυλόκαστρο, Ασπρόπυργος, Βάρη-Βούλα-Βουλιαγμένη κ.ά.), στην Άνδρο και ακολουθούν και άλλες περιοχές. Πρόσφατα, δε, ολοκληρώθηκε η προμήθεια του εξοπλισμού στο πρώτο έργο οδοφωτισμού εκτός δικτύου (off-grid) της Περιφέρειας Αττικής, το οποίο είναι σε παράλληλο δρόμο της Αττικής οδού στις Αχαρνές, ενώ τα φωτιστικά έχουν προδιαγραφεί και για το επικείμενο έργο του Ποδηλατόδρομου της αθηναϊκής Ριβιέρας.

Ανάπτυξη πράσινων έργων

Παράλληλα, η Sun Yield Hellas παρέχει ολοκληρωμένες λύσεις ανάπτυξης και εγκατάστασης φωτοβολταϊκών συστημάτων (είτε σε στέγες, είτε σε έδαφος) για τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα, αναλαμβάνοντας κάθε στάδιο του έργου, από την αρχική μελέτη και τη χωροθέτηση μέχρι την τελική εγκατάσταση και επопεία του. Σημειώστε ότι συγκριτικό πλεονέκτημα της Sun Yield Hellas αποτελεί η νομική της ομάδα, η οποία εξειδικεύεται σε ζητήματα που αφορούν στις αδειοδοτικές διαδικασίες ενώπιον των αρμόδιων αρχών, έχει συμβουλευθεί αυτοπαραγωγούς όλων των κατηγοριών, από φυσικά πρόσωπα μέχρι ΟΤΑ και ενεργειακές κοινότητες, ενώ μπορεί να συμβάλει στην άμεση και έγκαιρη σύσταση οποιασδήποτε νομικής μορφής για την επίτευξη του επιθυμητού αποτελέσματος.

Με όραμα ένα πράσινο αύριο

Βασικό όραμα της Sun Yield Hellas αποτελεί η σταδιακή μετάβαση από ένα ενεργειακά αναποτελεσματικό και κοστοβόρο μοντέλο ηλεκτροφωτισμού, σε ένα νέο και σύγχρονο μέσα από τη χρήση της επαναστατικής πράσινης τεχνολογίας. Στόχοι είναι ο εκμηδενισμός του κόστους κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας, η μείωση των εκπομπών CO₂, η άρτια αισθητική εμφάνιση των αυτόνομων συστημάτων φωτισμού και η παροχή επαρκούς ηλεκτροφωτισμού, ακόμα και σε περιοχές που δεν υφίσταται δίκτυο. Παράλληλα, η εμπειρία της σε έργα πράσινης τεχνολογίας, την οδηγεί στο να οραματίζεται την πλήρη απεξάρτηση από τη χρήση καυσίμων υλών για την εξασφάλιση ηλεκτρισμού και την αντικατάστασή τους με συστήματα ανανεώσιμων πηγών. Σε αυτήν την κατεύθυνση οδηγεί σε μεγάλο βαθμό η πραγματοποίηση έργων net metering/netbilling, καθώς και άλλων πράσινων έργων μεγαλύτερης δυναμικότητας, που εκτελούνται από τη Sun Yield Hellas.

SUN YIELD
HELLAS

Στα τιμολόγια ρεύματος,
κάτω από όλα τα πράσινα
βρίσκεις...

το κίτρινο!

Ρεύμα με **χαμηλότερη**
τιμή έως και 20%
από **οόόλα** τα πράσινα!



Κάλεσε τώρα
 **181133**

choose

Μικροί οικολόγοι

Πώς η εκπαίδευση
μπορεί να διαμορφώσει
περιβαλλοντική
συνείδηση και συμπερι-
φορά στα παιδιά

Της ΜΑΡΙΑΝΝΑΣ
ΜΑΝΩΛΟΠΟΥΛΟΥ

Αειφόρο 2ο Νηπιαγωγείο
Χολαργού, Σχολείο του δά-
σους, Σχολείο της φύσης, Big
Bang School, Ataxia School

Η εκπαίδευση για το περιβάλλον και την αειφορία από την προσχολική και πρώτη σχολική ηλικία αποτελεί κεντρικό στοιχείο για τη μετάβαση σε ένα βιώσιμο μέλλον. Τα παιδιά ευαισθητοποιούνται, ενισχύονται μελλοντικά, αλλάζουν συμπεριφορά μέσα από συμμετοχικές διαδικασίες στη λήψη αποφάσεων και βρίσκουν λύσεις σε περιβαλλοντικά ζητήματα που προκύπτουν στο πλαίσιο της τάξης.

Σήμερα υπάρχουν στη χώρα δημόσια και ιδιωτικά σχολεία που υιοθετούν καινοτόμα προγράμματα τα οποία έχουν σχεδιαστεί για να ενθαρρύνουν τα παιδιά να αναλάβουν δράση για το περιβάλλον, προκειμένου να αποτελέσουν κοινότητες αειφορικής συμπεριφοράς. Οικολογικά, αειφόρα, σχολεία της φύσης... Μιλήσαμε με πέντε σχολεία που συμβάλλουν στην εκπαίδευση των παιδιών από νεαρή ηλικία, προκειμένου να διαμορφώσουν περιβαλλοντική συνείδηση και συμπεριφορά.



Αειφόρο 2ο Νηπιαγωγείο Χολαργού – Sustainable 2nd Kindergarten of Cholargos

Στο Αειφόρο Νηπιαγωγείο Χολαργού οι μαθητές και οι μαθήτριες κάνουν συχνά το μάθημά τους στην «υπαίθρια τάξη» και απολαμβάνουν το δεκατιανό τους στην αυλή. Στα διαλείμματα συμμετέχουν στην «υπαίθρια βιβλιοθήκη» και διαβάζουν βιβλία που βρίσκονται μόνιμα εκεί. Κάνουν καθημερινά κομποστοποίηση και με οργανικά υλικά, όπως φλούδες από τα φρούτα τους, φτιάχνουν το δικό τους compost, φυτεύουν λαχανικά, λουλούδια και δέντρα και δημιουργούν το δικό τους μπουστάκι (bo μπα) στη βεράντα του σπιτιού τους. Τα παιδιά στο Νηπιαγωγείο έχουν τη δυνατότητα να έρχονται καθημερινά στο σχολείο με ποδήλατο ή πατίνι μειώνοντας το οικολογικό τους αποτύπωμα, υιοθετώντας πράσινες περιβαλλοντικές συνήθειες. Κάπως έτσι κυλάει μια τυπική μέρα στο Αειφόρο 2ο Νηπιαγωγείο Χολαργού, στους πρόποδες του Υμηττού.

«Η κυκλική οικονομία» είναι μια έννοια που έχει γίνει συνήθεια και τρόπος ζωής στους μικρούς μαθητές, ένα πράσινο μοντέλο ανάπτυξης που χαρακτηρίζει το βραβευμένο με σημαία Αειφόρο νηπιαγωγείο μας», ένα από τα 473 αειφόρα δημόσια σχολεία της Αθήνας, μου λέει η **Σωτηρία Αντωνέλλου**, νηπιαγωγός του σχολείου. Οι μαθητές/τριες εφαρ-

μόζουν καθημερινά τον «Οικοκώδικα» που έχουν δημιουργήσει –ένα σύνολο κανόνων περιβαλλοντικής συμπεριφοράς–, ενώ διαρκώς ενθαρρύνεται η συνεργασία μεταξύ μαθητών, εκπαιδευτικών, γονέων και τοπικής κοινωνίας για την επίτευξη αποτελεσματικότερης περιβαλλοντικής δράσης. Το Νηπιαγωγείο, όντας πρεσβευτής των 17 Παγκόσμιων Στόχων, συμμετέχει για 2η σχολική χρονιά στα **Οικολογικά Σχολεία – Eco Schools**, λειτουργώντας στο πλαίσιο του Συμβουλίου Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης της Ελληνικής Εταιρείας Περιβάλλοντος και Πολιτισμού, επιδιώκοντας να βραβευτεί με την πράσινη σημαία.

Η κυριότερη πρόκληση που αντιμετωπίζουν οι εκπαιδευτικοί του Αειφόρου 2ου Νηπιαγωγείου Χολαργού για να διαμορφώσουν την περιβαλλοντική συνείδηση των παιδιών είναι οι συνήθειες που υιοθετούν τα ίδια εκτός περιβάλλοντος.

«Στο πλαίσιο του σχολείου, όπου ο χώρος είναι κατάλληλα διαμορφωμένος ώστε τα παιδιά να έχουν ερεθίσματα και ίσες ευκαιρίες για να αναπτύξουν περιβαλλοντική συμπεριφορά, είναι εύκολο να αποκτήσουν αυτήν τη συνήθεια. Εκτός σχολικού περιβάλλοντος, όμως, είναι οι συνθήκες τόσο κατάλληλες, για να συνεχίσουν τα παιδιά να εφαρμόζουν τις περιβαλλοντικές συμπεριφορές που υιοθέτησαν στο σχολείο; Έχουν την κατάλληλη ενίσχυση και πληροφόρηση από τα άτομα που καθημερινά συναναστρέφονται;» καταλήγει η κ. Αντωνέλλου.



PRO EXCELLENCE PRO GREEN INVESTMENTS PRODEA INVESTMENTS

Η μεγαλύτερη εταιρεία επενδύσεων
σε ακίνητη περιουσία στην Ελλάδα.

ΜΕ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΝ ΑΡΙΣΤΕΙΑ.
ΜΕ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΤΗΝ ΑΕΙΦΟΡΙΑ.

Ο ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΗΚΕ ΓΙΑ ΝΑ
ΜΑΘΑΙΝΕΙ ΑΠΟ ΤΗ ΦΥΣΗ, ΓΙΑΤΙ ΕΚΕΙ ΓΕΝΝΙΕΤΑΙ
Η ΠΙΟ ΚΑΘΑΡΗ ΚΑΙ ΖΩΝΤΑΝΗ ΣΚΕΨΗ, ΜΕΣΑ
ΣΕ ΑΥΤΗ ΤΟ ΠΑΙΔΙ ΑΝΤΙΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ ΤΟΝ
ΕΑΥΤΟ ΤΟΥ ΣΤΟΝ ΚΥΚΛΟ ΤΗΣ ΖΩΗΣ



Σχολείο της Φύσης και Big Bang στη Θεσσαλονίκη

Η πρώτη φορά που επισκέφτηκε το Σχολείο της Φύσης ήταν κατά τη διάρκεια της φοίτησής μου στη σχολή Επιστημών Προσχολικής Αγωγής και Εκπαίδευσης του ΑΠΘ. Δεν θα ξεχάσω ποτέ τη στιγμή που παιδιά 3 ετών, καθώς έπαιρναν τα αυγά από το κοτέτσι, έσπασαν ένα κι αμέσως πήραν τη σκούπα –χωρίς να τους προτρέψει εκπαιδευτικός– και καθάρισαν τον χώρο. Στη φύση, λοιπόν, εντός 7 στρεμμάτων, δημιουργήθηκε το 2007 ένα σχολείο με μεγάλους και φωτεινούς χώρους, που «βλέπουν» Όλυμπο και θάλασσα για να επικρατεί η αίσθηση της ελευθερίας, και με μια μεγάλη αυλή με λαχανόκηπους, χώρους για τα ζώα και τα πουλιά, νεραϊδόσπιτα και δενδρόσπιτα, flying fox και παιδικές χαρές. Η νηπιαγωγός **Ελισάβετ Γεωργιάδου**, η οποία έχει αφοσιωθεί εδώ και πολλά χρόνια στα παιδιά και το εκπαιδευτικό της όραμα, δημιούργησε τον βρεφονηπιακό σταθμό-νηπιαγωγείο «Σχολείο της Φύσης»

Εκπαίδευση με
ταξίδια στο Νεπάλ

και, το 2019, το δημοτικό Big Bang School με τον εκπαιδευτικό **Άγγελο Πατσιά** στη Θεσσαλονίκη.

Και τα δύο σχολεία δημιουργήθηκαν λόγω της αγωνίας για την πορεία του ανθρώπου και του πλανήτη, ώστε να υπάρξει ένα πλαίσιο όπου να μπορεί ο μικρός άνθρωπος να αναπτυχθεί, να μάθει με φυσικό τρόπο τον εαυτό του και να γνωρίσει τη φύση για να αποκτήσει οικολογική συνείδηση. Τα παιδιά στα σχολεία αυτά μέσω της καθημερινής τους εκπαίδευσης αναπτύσσουν αναγκαίες δεξιότητες για την εποχή τους, όπως η ευελιξία, η προσαρμοστικότητα, η επικοινωνία, η συνεργασία. Αναγνωρίζοντας πως μόνο μέσα από το βίωμα και τις αυθεντικές καταστάσεις ζωής μαθαίνει ο άνθρωπος, έστησαν ένα περιβάλλον έξω από την πόλη, στα χωράφια, και υιοθέτησαν μεθοδολογίες πρότζεκτ, που βάζουν τα παιδιά σε διαδικασίες παρατήρησης, έρευνας, ανακάλυψης, εξαγωγής συμπερασμάτων, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο στο παιδί εργαλεία μάθη-

σης. Τα παιδιά καθημερινά κάνουν θεματικές σχετικές με τη φύση, την τροφή και από πού έρχεται στο τραπέζι μας, την υγεία, το ευ ζην, καθαρίζουν τις τάξεις τους, κομποστοποιούν, καλλιεργούν και φροντίζουν τους λαχανόκηπους, τα ζώα του αγροκτήματος του σχολείου. Τρέχουν στα χωράφια και στήνουν δράσεις στην υπαίθρια τάξη στο δάσος δίπλα από το σχολείο, συνδέοντας και δημιουργώντας σχέση με ό,τι υπάρχει γύρω τους, κι αναπτύσσοντας τη φυσιοκρατική τους νοημοσύνη – που σύμφωνα με τη θεωρία των πολλαπλών νοημοσυνών του Gardner είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη και την επιβίωση όλων.

Και στα δύο σχολεία η μάθηση είναι βιωματική, με τον δάσκαλο να δημιουργεί πλαίσια μάθησης και έπειτα να μπαίνει στη θέση του συντονιστή έχοντας επικουρικό ρόλο, υποστηρίζοντας τον μαθητή για να εξελιχθεί ατομικά και ομαδικά. «Η μεγαλύτερη πρόκληση είναι να καταλάβει η πολιτεία ότι ο τρόπος εκπαίδευσης που υπάρχει αυτή τη στιγμή στα δημόσια σχολεία είναι παρωχημένος, γνώση ασύνδετη και αποκομμένη από τη ζωή, και να αλλάξει ριζικά το εκπαιδευτικό σύστημα δίνοντας βαρύτητα στην προσχολική εκπαίδευση. Ο άνθρωπος δημιουργήθηκε για να μαθαίνει από τη φύση, γιατί εκεί γεννιέται η πιο καθαρή και ζωντανή σκέψη, μέσα σε αυτή το παιδί αντιλαμβάνεται τον εαυτό του στον κύκλο της ζωής. Η κατανόηση της σχέσης του με το περιβάλλον εξασφαλίζει τη διατήρηση της ισορροπίας και της αρμονίας στη ζωή του και το βοηθάει να έρθει με φυσικό τρόπο σε επαφή με τα δύσκολα της ζωής, όπως η αλλαγή, η απώλεια, ο θάνατος – κάτι που γίνεται φανερό σε περιπτώσεις που χάθηκε γονιός από ατύχημα ή ασθένεια όπου τα παιδιά τους αντιλήφθηκαν το τραγικό αυτό γεγονός ως φυσικό μέσω της αντίληψης του κύκλου της ζωής. Και ξέρουμε όλοι πως ο άνθρωπος που προσδεύει και χαίρεται είναι αυτός που εξοικειώθηκε με τη ζωή, την κατανόησε και δεν φοβάται να ρισκάρει για να πετύχει αυτό που οραματίζεται. Συνολικά λοιπόν, στήσαμε ένα εκπαιδευτικό πλαίσιο όπου το παιδί θα μπορέσει να καταλάβει ποιος είναι και γιατί γεννήθηκε, να βρει την αποστολή του έτσι ώστε να μπορεί να δημιουργήσει την προσωπική του ιστορία».

Πιστεύουν όμως, πως για να εκπαιδεύσουν το παιδί πρέπει να εκπαιδεύσουν τον γονιό του ώστε να καταλάβει τον ρόλο του στη ζωή του παιδιού του, αναφέρει η Ελισάβετ Γεωργιάδου. «Γι' αυτό υποστηρίζουμε με δράσεις τα δίκτυα που αναπτύσσονται μεταξύ των γονιών φτιάχνοντας μια κοινότητα, γιατί θέση μας είναι ότι χρειάζεται ένα χωριό γύρω από ένα παιδί για να μεγαλώσει σωστά. Γι' αυτό δημιουργήσαμε μια άτυπη και πολύ σημαντική εκπαίδευση με ταξίδια στο Νεπάλ, στην Τανζανία, με summer camps εδώ και 11 χρόνια στο Καζαβίτι της Θάσου για τα νήπια και προνήπια του Σχολείου της Φύσης και για τα μεγαλύτερα summer camps στη Σαμοθράκη, στο Δασικό χωριό στο Καρπενήσι και φέτος στα Ανω Δολιανά στην Αρκαδία, με το καλοκαιρινό σχολείο στη Σίκινο που γίνεται εδώ και 3 χρόνια. Μέσω των δράσεων αυτών γονείς και παιδαγωγοί χτίζουν εμπιστοσύνη στον εαυτό, σχέσεις με τον άλλον, αλλά και με τη φύση. Το σημαντικό είναι οι ξανααυθενθεί ο άνθρωπος με το περιβάλλον του για να υπάρξει στο μέλλον με χαρά».





Motor Oil Ηθική δέσμευση της εταιρείας ένα μέλλον πιο «πράσινο»

Eco friendly πρωτοβουλίες όπως η «υιοθεσία» του δασικού
εκκοκκιστηρίου και φυτωρίου της Αμυγδαλέζας

Της ΧΑΡΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΥΛΟΥ

Η προστασία του περιβάλλοντος είναι ευθύνη όλων και για να γίνει «σήμερα» το «αύριο» που ονειρευόμαστε, αρκεί να κάνει κάποιος το πρώτο βήμα. Κατά καιρούς η οικολογική ευαισθητοποίηση και οι «ηράσινες» δράσεις ενισχύονται κι αποτελούν πρότυπο περιβαλλοντικής ηθικής για όλο και περισσότερους ανθρώπους, επιχειρήσεις και οργανισμούς.

Ο Όμιλος της Motor Oil, κυρίαρχος στον ενεργειακό κλάδο τόσο στην Ελλάδα όσο και στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, εξελίσσεται με ένα ποικιλόμορφο, πολυενεργειακό μοντέλο που αφορά τόσο την κινητικότητα του retail, όσο και την κυκλική οικονομία, τη διύλιση, τον εφοδιασμό και την εμπορία και τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στα εναλλακτικά καύσιμα. Κατανοώντας τις ανάγκες του σήμερα, προσπαθεί ενεργά

να συμβάλλει στη διατήρηση και την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας εφαρμόζοντας eco friendly στρατηγικές και κινητοποιήσεις. Μία από αυτές είναι και η «υιοθεσία» του δασικού εκκοκκιστηρίου και φυτωρίου της Αμυγδαλέζας.

Με κεντρικό γνώμονα την αναγνώριση της σημασίας των δασών και της προσφοράς τους ως φυσικού μηχανισμού αποθήκευσης του διοξειδίου του άνθρακα, ο Όμιλος Motor Oil φροντίζει να μεριμνά για τις φάσεις του κύκλου της ζωής τους ενισχύοντας και διατηρώντας έτσι την καλή ισορροπία στα επίπεδα της ομαλής βιοποικιλότητας. Το δασικό εκκοκκιστήριο της Αμυγδαλέζας είναι το μοναδικό στην Ελλάδα που ασχολείται με τη συλλογή, την εκκόκκιση, τη διατήρηση, τη διακίνηση και τον ποιοτικό έλεγχο δασικού πολλαπλασιαστικού υλικού από ολόκληρη τη χώρα, με σκοπό τη διάθεση ποιοτικών

φυτωρίων, πρωτίστως σε δημόσια δασικά φυτώρια για την κάλυψη των αναγκών υλοποίησης αναδασωτικών προγραμμάτων, αλλά και στην περίπτωση που υπάρχουν αποθέματα.

Τον Οκτώβριο του 2021 η Motor Oil «υιοθετεί» το εκκοκκιστήριο με τη δέσμευση να στηρίξει τη στελέχωση και την αναβάθμισή του με τον κατάλληλο εξοπλισμό, να συμμετάσχει από κοινού σε ερευνητικά προγράμματα και να συνεργαστεί στο κομμάτι των επισκέψεων-ξεναγήσεων. Έναν μήνα μετά, η συνεργασία εξελίσσεται με την πρωτοβουλία συνολικής αναδάσωσης 500 στρεμμάτων.

Την επόμενη χρονιά, ξεκίνησε η πιλοτική αναδάσωση της Κινέττας

με drone, τεχνική που χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά στην Ελλάδα και που ελαχιστοποιεί τα περιθώρια σφάλματος. Για την καλύτερη μετάδοση της περιβαλλοντικής ευαισθησίας, το Μάιο του 2022 πραγματοποιήθηκαν πιλοτικά τρεις συναντήσεις - βιωματικά εργαστήρια μαθητών κι επιστημόνων ώστε να ενημερωθούν για τις δράσεις και το μετέπειτα περιβαλλοντικό αποτύπωμά τους. Οι δράσεις αυτές συνεχίστηκαν τόσο το 2023 όσο και το 2024 με νέους «κύκλους» επισκέψεων μαθητών από σχολεία όλης της ευρύτερης περιοχής. Στόχος τους ήταν να μάθουν την αξία της δενδροφύτευσης, μέσω της συμβολικής και ουσιαστικής βιωματικής δράσης, φυτεύοντας 250 δενδρύλλια από το δασικό φυτώριο Αμυγδαλέζας, πάντα με την υποστήριξη της Motor Oil. Μια δράση για την ενίσχυση της ελληνικής βιοποικιλότητας που πραγματοποιήθηκε στους Αγίους Θεοδώρους με την πρωτοβουλία της Motor Oil και του Δήμου Λουτρακίου - Περαχώρας - Αγίων Θεοδώρων.

Περισσότεροι από χίλιοι επισκέπτες, μαθητές κι εκπαιδευτικοί είχαν την ευκαιρία να ζήσουν από κοντά την εμπειρία της αναδάσωσης έχοντας πραγματοποιήσει 3.000.000 νέες φυτεύσεις και να δώσουν πίσω στο περιβάλλον την αγάπη που έχουν πάρει από αυτό. Καθώς για το Εθνικό Πρόγραμμα Αναδασώσεων παράγονται συνολικά 700.000 δένδρα το μέγεθος της δράσης είναι τόσο μεγάλο που κινητοποιήσεις σαν κι αυτές είναι σημαντικό να ακούγονται.

Τα τελευταία δύο χρόνια η συγκέντρωση σπόρων στο δασικό εκκοκκιστήριο της Αμυγδαλέζας έχει αυξηθεί τουλάχιστον κατά 49%, ενώ παράχθηκαν 1.165 kg δασικών ειδών τα οποία περιέχουν 98.490.641 σπόρους.

Δέσμευση της Motor Oil είναι να συνεχίζει τις δράσεις της υπέρ της διατήρησης της βιοποικιλότητας και της περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης, ανοίγοντας έναν πιο «πράσινο» δρόμο για το μέλλον της φύσης που αποτελεί το μέλλον όλων μας.



Φροντίζω





Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΥΜΕ ΕΙΝΑΙ ΟΤΙ ΤΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΑΥΤΟ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΕΝΑ ΟΡΑΜΑ ΚΙ Ο ΚΟΣΜΟΣ ΕΙΝΑΙ ΚΑΧΥΠΟΠΤΟΣ ΜΕ ΚΑΘΕΤΙ ΝΕΟ



Το δημοκρατικό σχολείο του βουνού, Ataxia school στο Στείρι του νομού Βοιωτίας

Το βουνό, από την άλλη, για το Ataxia school (νηπιαγωγείο και δημοτικό) που βρίσκεται στο Στείρι του νομού Βοιωτίας, ένα χωριό τετρακοσίων περίπου μόνιμων κατοίκων –οι περισσότεροι εξ αυτών υπερήλικες–, λειτουργεί ως συμβολική ταυτότητα μιας ολόκληρης περιοχής με συγκεκριμένη ιστορία και αξίες αποτελώντας ορμητήριο ελευθερίας, αυτάρκειας, βιωματικής αειφορίας και αναδιοργάνωσης. Τι σημαίνει αυτό; Η επιστημονική παιδαγωγική γνώση δένεται οργανικά με την άμεση εμπειρία. Το σχολείο «απλώνεται», πέρα από τις τάξεις, στην κοινότητα, στους αγρούς και στο βουνό. Τα παιδιά κατανοούν την αυτάρκεια και την οικονομία στην πράξη, ως βίωμα. Για παράδειγμα, για να μαγειρέψουν πηγαίνουν συχνά στις αυλές των γιγαδιάδων του χωριού, μαθαίνουν για τοπικές συνταγές, προμηθεύονται τα υλικά από τον κήπο ή από το τοπικό μπακάλικο και με αυτόν τον τρόπο κάνουν μαθηματικά για να υπολογίσουν το κόστος, αλλά και ανάγνωση και ορθογραφία πάνω στη μαγειρική συνταγή. Το σχολείο, όμως, συνδέει και τους μεγαλύτερους κατοίκους στις δράσεις του. Στην πλατεία του χωριού, συχνά συναντιούνται μικροί και μεγάλοι για κάποια έκθεση προϊόντων των μαθητών/τριών ή για μάθημα αγγλικών και αρβανίτικων – μια γλώσσα η οποία απειλείται με εξαφάνιση. Η διαγενεακή μάθηση αποτελεί βασικό στόχο ενός ανοικτού κοινοτικού σχολείου, όπως το Ataxia School.

Πρόκειται για ένα συνεταιριστικό σχολείο που λειτουργεί εδώ και έναν χρόνο από μια ομάδα νέων επιστημόνων και γονέων, οι οποίοι με δικά τους έξοδα και κόπο επαναλειτούργησαν το, για πάνω από 13 χρόνια κλειστό, σχολείο της κοινότητας. Το όραμα της παιδαγωγικής τους προσέγγισης τεκμηριώνεται στις σύγχρονες γνώσεις για τη φυσική τάση των παιδιών να εξερευνούν και να μαθαίνουν. Μιλάμε

για έναν χώρο, όπου τώρα «φοιτούν» 11 παιδιά, χωρίς τάξεις και αυστηρά ηλικιακά όρια (νηπιαγωγείο, πρώτη και δεύτερα δημοτικού). Δηλαδή, ένα παιδί που θέλει και έχει τις δυνατότητες να παρακολουθήσει μαθήματα από μεγαλύτερη τάξη, μπορεί να το κάνει. Αλλά και το αντίθετο, καλύπτοντας ταυτόχρονα τους μαθησιακούς στόχους, όπως έχουν οριστεί από το Υπουργείο Παιδείας, με έναν διαφοροποιημένο τρόπο.

Η δημοκρατική παιδεία και η παιδαγωγική του δάσους που ασπάζονται, είναι μια ιδέα ιδιαίτερα διαδεδομένη στις σκανδιναβικές χώρες και την Ευρώπη. Επιδιώκει τη μάθηση στη, με τη, και από τη φύση και προάγει την πολύπλευρη ανάπτυξη του παιδιού μέσα από την ελευθερία και την αυτονομία. Παρ' όλα αυτά, το Στείρι δεν είναι ένας ειδυλλιακός τόπος. «Βρισκόμαστε σε μια ζώνη που είναι στη φύση, αλλά έχει καθοριστεί ως βιομηχανική». Το Ataxia School φέρει ένα μήνυμα αποκέντρωσης, βασιζόμενης στις αξίες της κοινότητας, διοργανώνοντας παράλληλα μια μεγάλη ποικιλία από δράσεις που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος. Μία από αυτές, ένα φεστιβάλ χαμηλού

οικολογικού αποτυπώματος, είναι το Upperground Mountain Festival στον Ελικώνα. Θα διοργανωθεί και φέτος στις 28 και 29 Ιουνίου, αναφέρουν τα μέλη της Κοιν.Σ.Επ. «Με τα παιδιά παρακολουθούμε όλο τον κύκλο των εποχών και των εργασιών που κάνουν οι άνθρωποι στην ύπαιθρο. Πρώτα υφίσταται το βίωμα και μετά η συμβολική αναπαράσταση».

«Η μεγαλύτερη πρόκληση που αντιμετωπίζουμε είναι ότι το σχολείο αυτό αποτελεί ένα

όραμα κι ο κόσμος είναι καχύποπτος με καθετί νέο. Γι' αυτό, όπως ιστορικά συμβαίνει με καθετί πρωτοπόρο, έχουμε δεχθεί κακοπροαίρετες και υστερόβουλες κριτικές. Η τοπική κοινωνία, βέβαια, μας υποστηρίζει αφού βλέπει έμπρακτα όλα αυτά τα οφέλη στα παιδιά και την ίδια. Είμαστε υπέρ της δημόσιας παιδείας, αλλά και του προεκικονισμού της στο σήμερα. Ελπίζουμε το παράδειγμά μας να γίνει η αφορμή για ανθρώπους που επιθυμούν να επιστρέψουν στους τόπους τους και να δημιουργήσουν, να έχουν τη δυνατότητα ν' ανοίξουν σχολεία που κλείνουν εξ αιτίας της έλλειψης πληθυσμού, να φτιάξουν τους συνεταιρισμούς τους και να επανανοηματοδοτήσουν τους όρους της συνύπαρξής τους. Όλη αυτή η δράση αποτελεί, για εμάς, ουσιαστικά μια πρόταση αποαστικοποίησης. Τα δημοκρατικά σχολεία όπως απαντώνται στη βιβλιογραφία, υφίστανται σε πολλές χώρες του εξωτερικού, γιατί όχι και στη χώρα μας, στην οποία γεννήθηκε και το σημαίνον Δημοκρατία;»



FUJIFILM



Green

Αειφόρος ανάπτυξη και ελαχιστοποίηση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος

Για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και την επίτευξη μιας βιώσιμης ανάπτυξης, στο πλαίσιο της Πράσινης Πολιτικής μας ως FUJIFILM, στοχεύουμε στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των παραγωγικών μας δραστηριοτήτων, εστιάζουμε στη μείωση των εκπομπών CO₂ και στην αποτελεσματική χρήση του νερού και άλλων πόρων σε ολόκληρο τον κύκλο ζωής των προϊόντων μας. Αναπτύσσουμε προϊόντα και υπηρεσίες που προσφέρουν εξαιρετικά αποτελέσματα εξοικονόμησης ενέργειας και πόρων προωθώντας την ανακύκλωση αυτών ώστε να συμβάλουν στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την κοινωνία στο σύνολό της.





ΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΥΝ ΤΗ ΦΥΣΗ, ΓΙΑΤΙ ΑΓΑΠΟΥΝ ΤΟ ΣΗΜΕΙΟ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ ΤΟΥΣ... ΤΟ ΔΑΣΟΣ, ΚΑΙ ΤΟ ΚΑΤΑΝΟΟΥΝ ΣΕ ΒΑΘΟΣ



μας, ώστε να προστατεύονται αφενός απέναντι σε εν δυνάμει καταγγελλίες όσων δεν κατανοούν περί τίνος πρόκειται, αλλά και επειδή τα δασικά νηπιαγωγεία αποτελούν ισότιμη βαθμίδα της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης στον υπόλοιπο κόσμο. Στην Ελλάδα, όμως, αδειοδοτείται το κτίριο κι όχι η παιδαγωγική κατάρτιση και προσέγγιση. Εξάλλου, τι κτίριο να... χτίσει κανείς μέσα στο δάσος;»

Πάμε να δούμε, όμως, πώς κυλά η μέρα τους. Όλα ξεκινούν με την άφιξη των δασέ-νιων οικογενειών σε ένα από τα δύο σημεία του δάσους, όπου σημείο αναφοράς αποτελούν δύο ξύλινες, φορητές κατασκευές που λειτουργούν ως καταφύγια σε περίπτωση καταιγίδας.

«Κάτω από τα πλατάνια κάνουμε τον κύκλο μας, μοιραζόμαστε τα νέα μας και τραγουδάμε κα-ταλύνοντας σε ένα

ξέφρενο κυνηγητό ανάμεσα στα δέντρα μεταξύ "λύκων κι ελαφιών".

Σειρά έχουν η πεταλούδα, το σκαθάρι ή ο κοκκινολαίμης που θα οδηγήσουν τα βήματά μας στον βράχο της αλεπούς, το αρχαίο λατομείο και την ακροποταμιά, ή στο μυστηριώδες δάσος, το φαράγγι ή τα λιβάδια, όπου το ελεύθερο παιχνίδι θα εξακτινωθεί σε όλες του τις εκφάνσεις ανάλογα με το δυναμικό και τα ενδιαφέροντα των παιδιών: καλάμια ψαρέματος από κλαδάκια και κουκουναρία, καλύβες από καλαμιές, κουκλάκια από βε-

λανίδια και καρύδια». Η μέρα τους κλείνει με την αφήγηση παραμυθιού, το οποίο βασίζεται στις μνημιαίες έννοιες που δουλεύουν κάθε εποχή του χρόνου, ενώ παράλληλα γύρω από τη φωτιά ψήνουν μήλα ή πατάτες μπηγμένες σε κλαράκια που μάζεψαν από το δάσος.

Σχολεία που δίνουν χώρο, χρόνο, αγάπη και ερεθίσματα στα παιδιά για να έρθουν σε επαφή με το περιβάλλον και να το κατανοήσουν. Σχολεία που βάζουν το δικό τους λιθαράκι και δημιουργούν πολίτες που διεκδικούν αποτελεσματικά την ποιότητα ζωής και τα περιβαλλοντικά δικαιώματα. Τέτοια σχολεία χρειαζόμαστε, δημόσια και ιδιωτικά, παράλληλα με τη στήριξη των γονέων και, κυρίως, της κοινωνίας.

Info Ο Δήμος Αθηναίων, όπως ανακοίνωσε πρόσφατα ο δήμαρχος Χάρης Δούκας, γίνεται ο πρώτος Δήμος στην Ελλάδα που προσχωρεί στην παγκόσμια «Σύμπραξη για την Πράσινη Εκπαίδευση» της UNESCO (υπεγράφη Μνημόνιο Συνεργασίας του Δήμου Αθηναίων με την Ελληνική Εταιρία Προστασίας της Φύσης για την προώθηση των στόχων της Σύμπραξης).



Σχολείο του Δάσους στη Σταμάτα

Στη Σταμάτα θα βρει κανείς το Σχολείο του Δάσους, όπου με κεντρικό άξονα το ελεύθερο και βιωματικό παιχνίδι τα παιδιά προσεγγίζουν τη ζωή και την ολόπλευρη ανάπτυξή τους στη φύση βρέξει χιονίσει, μέσω του Forest craft (χειροτεχνίες με υλικά της φύσης που οδηγούν είτε σε παιχνίδια είτε σε τέχνη), της Art of Land (Τέχνη της Γης και του εφήμερου), ήπιων μορφών πεζοπορίας κι εξερεύνησης,

στοιχείων βοτανικής, γεωλογίας και μετεωρολογίας, ελεύθερης αναρρίχησης σε δέντρα και βράχους και μέσω της καλλιέργειας της ομαδικότητας και της φιλίας. Προστατεύουν τη φύση, γιατί αγαπούν το σημείο συνάντησής τους... το δάσος, και το κατανοούν σε βάθος. Αναγνωρίζουν, για παράδειγμα, αμέσως πως αν υπάρχει κάποιο πεταμένο αντικείμενο εκεί, θα τους δημιουργήσει πρακτικά πρόβλημα στη μέρα τους.

Το πρώτο σχολείο δάσους στη Σουηδία, η σχολή ορειβασίας και η μητρότητα βοήθησαν τη Βασιλική Κομπιλάκου, ιδρύτρια κι εμπνευστή του Σχολείου του Δάσους Πευκίτες, να βρει το μονοπάτι της που την οδήγησε στην παιδαγωγική του δάσους. Σήμερα, οι ομάδες του δάσους διακρίνονται σε δύο ηλικιακές ομάδες: πρώιμη παιδική ηλικία (2-5 ετών), μέση παιδική ηλικία (6-12 ετών) και στη νεοσύστατη ομάδα Βόλου - Σχολείο του δάσους «Πευκίτες». «Το κοινό στοιχείο των ομάδων είναι ότι συναντιούνται στο δάσος, λειτουργούν βιωματικά με βάση το ελεύθερο παιχνίδι. Δεν αντιμετωπίζουν το δάσος χρησιμοποιητικά, αλλά το σέβονται και το προστατεύουν... Πρόκληση είναι η ατομία του ελληνικού κράτους να νομοθετήσει υπέρ της ύπαρξης των Σχολείων του Δάσους στη χώρα



Κάνε κι εσύ αυτό που σου αναλογεί!

Επίλεξε συσκευασίες και έντυπα
πιστοποιημένα κατά FSC®
και η **Pressious**Arvanitidis
θα φυτέψει κι από ένα δέντρο,
με τη βοήθεια της We4U.

Το κολιμπρί μας, σε μια ιστορία
για μικρούς και μεγάλους,
μας αποδεικνύει πως ακόμη
και μια μικρή πράξη μπορεί
να επιτύχει μεγάλα αποτελέσματα.
Μια σταγόνα είναι αρκετή
για να φέρει την αλλαγή!

ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ Α.Β.Ε.Ε. ΓΡΑΦΙΚΕΣ ΤΕΧΝΕΣ - ΕΚΤΥΠΩΣΕΙΣ
Γραφεία Α. Κηφισίας 304, Χαλάνδρι 152 32
Τ 216 100 5100 F 216 100 5101
Έδρα 78ο κλμ. Εθν. Οδού Αθηνών-Λαμίας, Ύψιστο Βοιωτίας 322 00
Τ 216 100 5200 F 216 100 5201 E info@pressious.com
www.pressious.com

 **Pressious**Arvanitidis®
Print your mind



Δες όλη την ιστορία



Το ταξίδι προς τη βιωσιμότητα της KPMG επιτυγχάνεται μέσω ατομικών και ομαδικών δράσεων ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης που αφορούν τους στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης: 14 «Ζωή στο Νερό» και 15 «Ζωή στη Στεριά», του ΟΗΕ



KPMG

ΟΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΝΕΟ ΚΤΙΡΙΟ «THE WAVE»

Πλανήτης, άνθρωποι, ευημερία και διακυβέρνηση
στις προτεραιότητες της εταιρείας

Της **ΝΑΤΑΣΣΑΣ ΚΑΡΥΣΤΙΝΟΥ**

Σε μια προσπάθεια για ένα πιο βιώσιμο και αειφόρο μέλλον, η εταιρεία KPMG στην Ελλάδα αποφασίζει να παρουσιάσει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο ESG (Environmental, Social, Governance) δεσμεύσεων και φιλοδοξιών, μέσω της ελληνικής έκδοσης «Our Impact Plan». Εστιάζοντας την αναγνώριση των περιβαλλοντικών, κοινωνικών και διακυβερνητικών ζητημάτων, δραστηριοποιείται σε τέσσερις πυλώνες, έχοντας ως γνώμονα τις δέκα Αρχές του Οικουμενικού Συμφώνου του ΟΗΕ, για την επίτευξη των 17 Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης. Πλανήτης, άνθρωποι, ευημερία, και διακυβέρνηση μπαίνουν στο επίκεντρο της KPMG και το ταξίδι προς τη βιωσιμότητα ξεκινάει. Στόχος της, οι δράσεις της να αποτελέσουν επένδυση για την ίδια την κοινωνία, μαθαίνοντας παράλληλα μέσω της συνεργασίας, να ενεργούμε όλοι ως υπεύθυνοι πολίτες.

Οι χώροι της εταιρείας στο νέο κτίριο «The Wave» είναι ένα αποτέλεσμα συνδυασμού μοντέρνων τεχνολογικών και κτιριακών υποδομών, με βάση τις περιβαλλοντικές δεσμεύσεις και τις αρχές βιώσιμης ανάπτυξης. Λαμβάνοντας διεθνή πιστοποίηση LEED Gold για τα επίπεδα ενέργειας και του υγιούς εσωτερικού περιβάλλοντος, η KPMG στην Ελλάδα αποτελεί επισήμως μια εταιρεία με υψηλό επίπεδο βιωσιμότητας. Να σημειωθεί πως ένας από τους βασικούς στόχους της εταιρείας είναι η μείωση εκπομπών CO2 και η επίτευξη μηδενικού ισοζυγίου άνθρακα έως το 2030, κάτι το οποίο ενισχύεται σημαντικά από την τοποθεσία των νέων της γραφείων κοντά σε σημεία Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Ταυτόχρονα, εντός του κτιρίου η

ομάδα της KPMG κατάφερε μόλις το 2023 να ανακυκλώσει 6,7 τόνους υλικών, ενώ από το 2019 έχει μειώσει κατά 60% την κατανάλωση χαρτιού. Η οικολογική συνείδηση είναι συνυφασμένη με την καθημερινότητα της εταιρείας, μια και έχουν τοποθετηθεί κάδοι ανακύκλωσης εντός των γραφείων, ωστόσο η αναζήτηση για περισσότερους τρόπους προστασίας τους περιβάλλοντος συνεχίζεται. Γνωρίζοντας πως η περιορισμένη κατανάλωση χαρτιού μπορεί να συμβάλει σημαντικά σε έναν καλύτερο πλανήτη, η KPMG προσπαθεί να προωθεί όσο το δυνατόν περισσότερο τη χρήση ψηφιακών εργαλείων.

Το ταξίδι προς τη βιωσιμότητα της KPMG επιτυγχάνεται μέσω ατομικών και ομαδικών δράσεων ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης που αφορούν τους στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης: 14 «Ζωή στο Νερό» και 15 «Ζωή στη Στεριά», του ΟΗΕ.

Η προστασία του περιβάλλοντος και η πρόληψη του πλανήτη από τις φυσικές καταστροφές, αποτελούν βασικό μέλημα της εταιρείας, για αυτό και συνεργάζεται με τη ΜΚΟ «WE4ALL», παρέχοντας χρηματοδοτική υποστήριξη για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας. Παράλληλα, η ομάδα της KPMG δείχνει έμπρακτα την οικολογική της συνείδηση, συμμετέχοντας σε ενέργειες δendraφύτευσης στις πληγείσες περιοχές της Ελλάδας, έχοντας φυτέψει μέχρι σήμερα πάνω από 3.000 δέντρα.

Από το 2018 η KPMG δίνει το παρόν στην Παγκόσμια Πρωτοβουλία Εθελοντικού Καθαρισμού των Ακτών που συντονίζει η HELMEPA, συμβάλλοντας στη μεγιστοποίηση του αντίκτυπου στο θαλάσσιο περιβάλλον και στην αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης.

Ερχόμενη στο 2023, η εταιρεία συμμετέχει και στο πρόγραμμα «Marine Cleanup Monitoring» της HELMEPA, μέσω του οποίου δεσμεύεται για την επόμενη τριετία να ενισχύσει τον παράκτιο καθαρισμό της παραλίας και να συμβάλει στην επιστημονική μελέτη του προβλήματος. Για τη φετινή χρονιά έχουν ήδη πραγματοποιηθεί δύο εξορμήσεις στην παραλία «Άγιος Δημήτριος» στο Σαρωνικό, με περισσότερα από 100 στελέχη της KPMG να συγκεντρώνουν 120 κιλά απορριμμάτων και 60 κιλά ανακυκλώσιμων υλικών.

Εκτός από το περιβάλλον, η ομάδα της KPMG στρέφει το ενδιαφέρον της στον άνθρωπο, προσφέροντας οικονομική, και όχι μόνο, υποστήριξη σε μια ελληνική αποστολή του οργανισμού AWomanCanBe.org. Ένας οργανισμός που συνδυάζει τη γυναικεία ενδυνάμωση με την περιβαλλοντική προστασία, καταφέροντας έτσι η εταιρεία να συμβάλει στην ισότητα των φύλων και να ενισχύσει την έρευνα για την επίδραση της κλιματικής αλλαγής στις γυναίκες παγκοσμίως.

Με καθήκον, στρατηγική και υπεύθυνη προσέγγιση, η KPMG επενδύει στην Κοινωνική Υπευθυνότητα της εταιρείας, στοχεύοντας στην εκπλήρωση των ESG δεσμεύσεων για ένα καλύτερο μέλλον. Σε μια εποχή που η βιωσιμότητα είναι ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα, εταιρείες όπως η KPMG έρχονται για να δείξουν με τον τρόπο τους, πώς μπορούμε να προστατέψουμε έμπρακτως τον πλανήτη μας. Σε αυτή την προσπάθεια είμαστε όλοι μαζί, κάθε κίνηση έχει σημασία.

Διαβάστε περισσότερα για τις δράσεις Κοινωνικής Υπευθυνότητας της KPMG στην Ελλάδα στο kpmg.com/gr/corporate-citizenship

Η βιωσιμότητα είναι της «μόδας», συναντάται όμως στη μόδα;

Οι νέοι κανόνες βιωσιμότητας στη μόδα και τι να περιμένουμε

Της ΜΑΡΙΑΣ-ΙΩΑΝΝΑΣ ΣΙΓΑΛΟΥ

Η βιομηχανία της μόδας, που εξακολουθεί να μην είναι σε καλό δρόμο για την επίτευξη των κλιματικών της στόχων, οδεύει προς ένα reality check. Μέχρι το τέλος του 2024, η ενσωμάτωση βιώσιμων πρακτικών μπορεί να μην αποτελεί πλέον επιλογή. Πολλοί νέοι κανόνες σε όλον τον κόσμο πρόκειται να επιβάλουν δράση για τα πάντα – από την παραγωγή κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων και τη χρήση χημικών ουσιών έως την ανακύκλωση και τα απόβλητα.

Ενώ είναι εμφανής κάποια σχετική πρόοδος του κλάδου, ο ρυθμός μετασχηματισμού υπολείπεται αυτού που απαιτείται για την προετοιμασία για τους επικείμενους κανονισμούς. Σε ολόκληρο τον κλάδο, η ρυπογόνος χρήση ορυκτών καυσίμων εξακολουθεί να κυριαρχεί στην παραγωγή, ενώ τα κυκλικά επιχειρηματικά μοντέλα βρίσκονται ακόμη σε πολύ πρώιμο στάδιο. Εάν η πρόοδος συνεχιστεί με τον τρέχοντα ρυθμό, η κατανάλωση ενδυμάτων και υποδημάτων αναμένεται να αυξηθεί πάνω από 60%, από 62 εκατομμύρια τόνους το 2022 σε 102 εκατομμύρια τόνους το 2023.

Με τον κλάδο να αγωνίζεται να προχωρήσει, οι ρυθμιστικές αρχές παρεμβαίνουν. Επικεφαλής της προσπάθειας είναι η ΕΕ, καθώς επιδιώκει το όραμα για μια κλιματικά ουδέτερη, κυκλική οικονομία, με την ανάπτυξη να αποσυνδέεται από την κατανάλωση πεπερασμένων πόρων. Το όραμα της ΕΕ για τα κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα αποτυπώνεται στη στρατηγική της για τα βιώσιμα και κυκλικά κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα, η οποία ψηφίστηκε τον Ιούνιο του 2023 και προβλέπει μια βιομηχανία που θα ορίζεται από προϊόντα που θα κατασκευάζονται με σεβασμό στο περιβάλλον και τα κοινωνικά δικαιώματα. Επί του παρόντος συζητούνται 16 νομοθετήματα, με το πρώτο να τίθεται σε ισχύ μέσα στο 2024. Το περιθώριο για να προετοιμαστούν οι μάρκες ώστε να συμμορφωθούν, στενεύει γρήγορα.

Με τη μόδα να ευθύνεται για σημαντικές εκπομπές, ρύπανση και απόβλητα, οι ρυθμιστικές αρχές πρόκειται να απαιτήσουν από τις εταιρείες να διορθώσουν τις δικές τους λειτουργίες και να επιβάλουν υψηλότερα πρότυπα στις αλυσίδες εφοδιασμού τους. Οι κανονισμοί εφαρμόζονται σε όλους τους βασικούς τομείς δραστηριότητας επηρεάζοντας τους καταναλωτές και τις εταιρείες εντός και εκτός της ΕΕ. Παρακάτω αναλυτικά οι τομείς:

Σχεδιασμός προϊόντος Το 80% των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ενός προϊόντος καθορίζεται στη φάση του σχεδιασμού και εξαρτάται από τα υλικά και τις βαφές. Επί του παρόντος, η βαφή είναι μια εξαιρετικά ρυπογόνος διαδικασία – με τα ποτάμια σε χώρες όπως το Μπαγκλαντές και η Κίνα να έχουν αλλάξει τελείως

το χρώμα τους από την απόρριψη χημικών ουσιών. Ο κανονισμός της ΕΕ για τον οικολογικό σχεδιασμό βιώσιμων προϊόντων (ESPR), ο οποίος πρόκειται να τεθεί σε πλήρη ισχύ έως το 2025, ορίζει ελάχιστα πρότυπα σχεδιασμού για όλα τα μεμονωμένα προϊόντα που πωλούνται στην ΕΕ. Αυτό περιλαμβάνει απαιτήσεις σχετικά με την ανακυκλωσιμότητα, την ανθεκτικότητα, την επαναχρησιμοποίηση, την επισκευασιμότητα και τη χρήση επικίνδυνων ουσιών. Τα παραπάνω αναμένεται να αναταράξουν τη διαδικασία σχεδιασμού. Για παράδειγμα, το ότι πλέον η προσοχή πέφτει στη μακροζωία και την ανθεκτικότητα των υλικών, θα απαιτήσει νέα προσοχή σε λεπτομέρειες όπως π.χ. οι ραφές και οι συγκολλήσεις των ρούχων. Συγχρόνως, θα χρειαστεί να αποφευχθούν υλικά που δεν μπορούν να διαχωριστούν στην ανακύκλωση, κάτι που σημαίνει ότι οι σχεδιαστές πρέπει να σκεφτούν πιο δημιουργικά και έξυπνα σε σχέση με το design. Λύση φαίνεται να είναι η τρισδιάστατη δειγματοληψία που μπορεί να οδηγήσει στη μείωση της χρήσης πόρων.

Προμήθεια και παραγωγή Καθώς οι δραστηριότητες της εφοδιαστικής αλυσίδας των ρούχων ευθύνονται για την πλειονότητα των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στην απαλλαγή τους από αυτές. Στη διαδικασία παραγωγής, οι κύριοι μοχλοί απαλλαγής από τον άνθρακα περιλαμβάνουν πρωτοβουλίες για την ενεργειακή απόδοση και την ενεργειακή μετάβαση. Καθώς οι μάρκες στρέφονται σε πιο βιώσιμα υλικά, ενδέχεται να αναζητήσουν νέους προμηθευτές ή να συμμετάσχουν σε στρατηγικές συμμαχίες.

Μάρκετινγκ Οι ισχυρισμοί πολλών εταιρειών θεωρούνται ασαφείς ή παραπλανητικοί. Η νέα οδηγία της ΕΕ Green Claims περιορίζει το greenwashing (οικολογική «πλύση») απαιτώντας οι δηλώσεις που σχετίζονται με τη βιωσιμότητα να είναι συγκεκριμένες, να υποστηρίζονται από στοιχεία, να επαληθεύονται από ανεξάρτητους φορείς και να κοινοποιούνται με σαφήνεια. Η Γαλλία έχει ήδη κάνει το πρώτο βήμα απαιτώντας από τις μεγάλες εταιρείες να τοποθετούν carbon labels σε όλα τα είδη ένδυσης που πωλούνται στη χώρα.

Διαχείριση αποβλήτων Τι γίνεται με τα ρούχα που μένουν στα ράφια; Κάθε δευτερόλεπτο, ένα φορτηγό με προϊόντα στέλνεται σε χωματερή ή αποτεφρώνεται σε κάποιο μήκος και πλάτος της γης. Μια τροποποίηση της οδηγίας πλαισίου για τα απόβλητα, αφορά την εκτεταμένη ευθύνη του παραγωγού η οποία απαιτεί από τις εταιρείες να χρηματοδοτούν τη συλλογή, τη διαλογή και την ανακύκλωση των κλωστοϋφαντουργικών αποβλήτων. Τα

τέλη αναμένεται να ποικίλλουν ανάλογα με την παραγωγή και τα επίπεδα ρύπανσης που προκαλούνται, μια αρχή γνωστή ως «οικολογική διαμόρφωση». Έως το 2025, όλες οι χώρες της ΕΕ θα πρέπει να ξεκινήσουν προγράμματα συλλογής κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων, ενώ αναμένεται να απαγορευτεί η καταστροφή των μη πωληθέντων προϊόντων. Για την ελαχιστοποίηση της παραγωγής των αποβλήτων, έρχονται στο προσκήνιο νέα επιχειρηματικά μοντέλα. Η μεταπώληση συνεχίζει να αυξάνεται μέσω συνεργασιών εμπορικών σημάτων με αγορές μεταχειρισμένων ειδών, όπως η The Real Real ή η Vestiaire Collective. Κάποιες ακόμη πλατφόρμες που προσφέρουν μεταπώληση, ενοικίαση και επισκευή, κερδίζουν επίσης έδαφος. Επιπλέον, υπάρχει η ευκαιρία να επιταχυνθεί η ανακύκλωση κλειστού κύκλου. Η εταιρεία Renewcell, με έδρα τη Στοκχόλμη, αναπτύσσει το πρώτο σε κλίμακα εργοστάσιο ανακύκλωσης ινών στον κόσμο. Σε συνεργασία με παγκόσμιες μάρκες όπως η H&M, η Inditex και η Levi's, η Renewcell σχεδιάζει μέσα στο 2024 να φτάσει σε πλήρη δυναμικότητα 120.000 τόνων ή το ισοδύναμο 600 εκατομμυρίων μπλουζών.

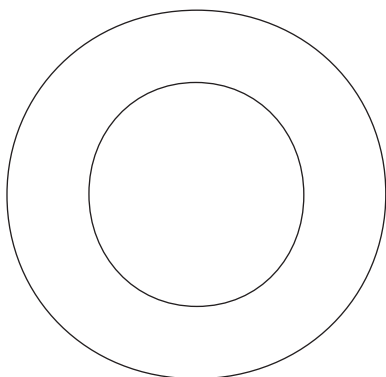
Υποβολή εκθέσεων Οι εταιρείες εξακολουθούν να μην έχουν πρόσβαση σε επαρκή δεδομένα και μετρήσεις επιδόσεων ή να δυσκολεύονται να ορίζουν οικονομικές δραστηριότητες που μπορούν να θεωρηθούν βιώσιμες. Το ότι δεν υπάρχει σύγκριση μεταξύ των εμπορικών σημάτων εμποδίζει την αποτελεσματική λήψη αποφάσεων από τους επενδυτές και τους καταναλωτές. Η επικείμενη οδηγία για την υποβολή εκθέσεων εταιρικής βιωσιμότητας (CSRD) απαιτεί από τις εταιρείες να υποβάλουν εκθέσεις σχετικά με τις δραστηριότητες ESG (περιβαλλοντικές, κοινωνικές τακτικές και τακτικές διακυβέρνησης). Σημειώνεται, ότι η οδηγία επιβάλλει τη δέουσα επιμέλεια και τα σχέδια δράσης για το περιβάλλον και τα ανθρώπινα δικαιώματα σε όλη την αλυσίδα αξίας. Ο αντίκτυπος των νέων κανόνων της ΕΕ αναμένεται να επεκταθεί πέραν των συνόρων της περιοχής, ιδίως στην Ασία, όπου κατασκευάζεται το 70% των κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων της ΕΕ.

Ανιχνευσιμότητα Η επίτευξη πλήρους ορατότητας της αλυσίδας εφοδιασμού σε όλα τα επίπεδα παραγωγής θα αποτελέσει κρίσιμο παράγοντα για τη συμμόρφωση με τις κανονιστικές διατάξεις. Οι εξελίξεις στην τεχνολογία blockchain και σε άλλες τεχνολογίες μπορούν να επιτρέψουν μια πιο διαφανή και αποτελεσματική παρακολούθηση. Η Adidas, για παράδειγμα, έχει επιτύχει την ιχνηλασιμότητα υλικών χρησιμοποιώντας την ψηφιακή πλατφόρμα TrusTrace.

Ράψε το χθες, φόρεσέ το σήμερα Η κυκλική μόδα στην πρώτη γραμμή

Τέσσερις άνθρωποι
από τον χώρο της μόδας
ανοίγουν τα χαρτιά τους
στην Athens Voice

Του ΛΟΥΚΑ ΒΕΛΙΔΑΚΗ



Όλοι μας έχουμε ρούχα στην ντουλάπα, ξεχασμένα, φθαρμένα, άβολα: ένα ριγέ πουκάμισο από την πρώτη μας συνέντευξη, ένα μπλου τζιν ποτισμένο από αλκοόλ και ξενύχτι, ένα ζευγάρι σνίκερς των οποίων οι ραφές μαρτυρούν τα χιλιόμετρα που έχουν διανύσει. Τα ρούχα μας –είτε τα φοράμε είτε όχι– κάνουν περισσότερο από το να καταλαμβάνουν απλώς χώρο στην ντουλάπα: λένε τη δικιά τους ιστορία.

Μια σειρά ντοκιμαντέρ σε γνωστή πλατφόρμα, με τίτλο «Worn Stories», βασισμένο στο ομώνυμο βιβλίο της συγγραφέως Emily Spivack, αποδεικνύει ακριβώς αυτό: τα ρούχα σηματοδοτούν μνήμες και εμπειρίες μιας ζωής. Στην ίδια φιλοσοφία κινείται ο σχεδιαστής ρούχων και στιλίστας **Leo Ross**: «Σχεδιάζω ρούχα για ανθρώπους, στα μέτρα και στις ανάγκες τους. Η επαφή μου μαζί τους, από την αρχή μέχρι την τελική δημιουργία, αποτυπώνεται στο ρούχο κι αυτό το κάνει ξεχωριστό». Με βάση του τη θεσσαλονίκη, ο Leo φτιάχνει ρούχα custom made, τόσο λειτουργικά όσο και ενοποιημένα με την ταυτότητα του ανθρώπου που έχει απέναντί του. Η δουλειά του, όπως εξηγεί, είναι απαιτητική, με προθεσμίες και άγχος, αλλά πολύ δημιουργική. Τελείωσε τις σπουδές και ξεκίνησε την καριέρα του στα 24, φτιάχνοντας ένα διαδικτυακό κατάστημα με κοσμήματα. «Αυτό που μου έδωσε το πραγματικό boost στη δημιουργία είναι η συμμετοχή μου σε ένα τηλεοπτικό reality μόδας», το οποίο υπήρξε σταθμός στην πορεία του.



Ασπασία Μανέττα

Ηλεκτρονικό εμπόριο και μόδα

Η πανδημία του covid-19 επιτάχυνε σημαντικά την εξέλιξη του ηλεκτρονικού εμπορίου, καθώς οι περιορισμοί και τα μέτρα κοινωνικής αποστασιοποίησης ώθησαν πολλούς καταναλωτές στο διαδίκτυο. Η εύκολη πρόσβαση σε μια τεράστια γκάμα προϊόντων από όλο τον κόσμο, η δυνατότητα σύγκρισης τιμών και η άνεση των αγορών από το σπίτι, έχουν καταστήσει το online shopping εξαιρετικά δημοφιλές. «Η πανδημία έδωσε ώθηση στη δημιουργία του δικού μου διαδικτυακού καταστήματος ρούχων vintage, όπου συνδύασα την έρευνα και τις γνώσεις μου με την αγάπη μου για τα ρούχα», λέει η **Ασπασία Μανέττα**, ειδική στη στρατηγική μάρκετινγκ και ιδιοκτήτρια του ηλεκτρονικού καταστήματος με vintage είδη **Alltogether Vintage**.

Οι πλατφόρμες ηλεκτρονικού εμπορίου έχουν ενισχύσει την ταχύτητα με την οποία διαδίδονται οι τάσεις της μόδας, καθιστώντας πιο άμεση την αντίδραση των καταναλωτών σε νέες κυκλοφορίες. Ιδιαίτερα καθοριστικό ρόλο διαδραματίζουν και τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, όπως και οι influencers, μέσω των οποίων επηρεάζονται οι αγοραστικές αποφάσεις με συνεργασίες με μάρκες ή οικους μόδας και διαφημίσεις. «Ta social media αποτελούν έναν ιδανικό τρόπο να προωθήσεις τη δουλειά σου, εύκολα και δωρεάν» αναφέρει ο Leo.

Η άνοδος του ηλεκτρονικού εμπορίου έχει φέρει νέες τάσεις και προκλήσεις στον τρόπο με τον οποίο οι καταναλωτές σχετίζονται με τα ρούχα τους. «Πάνω από τους μισούς χρήστες του διαδικτύου πραγματοποιούν ηλεκτρονικές αγορές, ποσοστό υπερδιπλάσιο αυτού που ίσχυε πριν από μια δεκαετία», παρατηρεί η Ασπασία, μετά από έρευνά της στο Πανεπιστήμιο Neapolis της Πάφου. Σύμφωνα

με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, κατά το πρώτο τρίμηνο του 2023, από όσους έκαναν αγορές από ηλεκτρονικά καταστήματα περίπου το 74% ψώνισε ρούχα, παπούτσια και αξεσουάρ, σε σύγκριση με το 71% που καταγράφηκε την προηγούμενη χρονιά.

Στο ερώτημα, τι είδους ρούχα προτιμάνε οι καταναλωτές, η Ασπασία απαντά πως πίσω από τα κλικ προσθήκης στο καλάθι των αγορών μας, βρίσκονται συχνά ρούχα πάμφθυνα και κατασκευασμένα με όσο το δυνατόν μικρότερο κόστος, από φθηνά εργατικά χέρια με αρκετά επιβλαβή συστατικά για τον οργανισμό, αλλά και το περιβάλλον μας. Πρόκειται για τη λεγόμενη γρήγορη μόδα (Fast Fashion), όρος που χρησιμοποιήθηκε από τους *New York Times* τη δεκαετία του '90, για να περιγράψουν ακριβώς αυτό το φαινόμενο: πώς εταιρείες αποσκοπούν σε μαζικές πωλήσεις, παραβλέποντας την ποιότητα και τη βιωσιμότητα των προϊόντων που παράγουν.

Fancy ρούχα, με τι κόστος;

Ένα μοδάτο καινούργιο κοντομάνικο μπλουζάκι με λεπτομέρειες αρκεί για να δώσει συναισθήματα ικανοποίησης και ενθουσιασμού. Το φοράς, το λουστράρεις, το βαριέσαι, το πετάς. Το μοτίβο επαναλαμβάνεται και η επιθυμία σου για κάτι καινούργιο λαμβάνει διαστάσεις τερέν: 2+1 εσώρουχα σε τιμή ευκαιρίας ίσα με ένα φλιτζάνι καφέ, η φλις ζακέτα με γνωστό αθλητικό λογότυπο που περιμένεις κάθε σεζόν με αγωνία να πέσει η τιμή της γιατί το πορτοφόλι σου δεν τη σηκώνει, τώρα 70% φθηνότερη. Στο ποδοβολητό για τις αγορές που θα σου δώσουν νίτρο συναισθηματικής ευφορίας «βρίσκονται στρατηγικές εταιρειών με σημαντικό μερίδιο ευθύνης για το περιβάλλον, την οικονομία και την κοινωνία» τεκμηριώνει η Ασπασία.

ΤΑ ΑΓΑΠΗΜΕΝΑ ΜΑΣ ΜΠΛΟΥΖΑΚΙΑ, ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΓΙΑ
ΝΑ ΦΤΙΑΧΤΟΥΝ ΧΡΕΙΑΖΟΝΤΑΙ 2.720 ΛΙΤΡΑ ΝΕΡΟΥ
ΕΚΑΣΤΟ, ΟΣΟ ΧΡΕΙΑΖΟΜΑΣΤΕ ΚΑΝΟΝΙΚΑ ΣΕ
ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΡΙΩΝ ΧΡΟΝΩΝ, ΚΑΤΑΛΗΓΟΥΝ
ΣΕ ΚΑΠΟΙΑ ΧΩΜΑΤΕΡΗ, ΣΤΗ ΧΙΛΗ Ή ΤΗΝ ΓΚΑΝΑ



Leo Ross, σχεδιαστής
ρούχων & στιλίστας

Η βιομηχανία της μόδας έχει αυξήσει δραματικά την παραγωγή της τα τελευταία 20 με 30 χρόνια, ώστε η ποσότητα των ρούχων που παράγεται κάθε χρόνο να φτάνει τα 100 δισεκατομμύρια ενδύματα. Στη συζήτηση για τη σπατάλη των ρούχων η Ασπασία επισημαίνει ότι «ο παγκόσμιος πληθυσμός μας είναι 8 δισεκατομμύρια άνθρωποι, γεγονός που σημαίνει ότι η βιομηχανία της μόδας φτιάχνει σχεδόν 13 φορές τον ανθρώπινο πληθυσμό στα ρούχα. Ανά έτος». Τις τελευταίες δύο δεκαετίες, η παραγωγή ειδών ένδυσης διπλασιάστηκε και η ζήτηση για τα ρούχα αναμένεται να αυξηθεί κατά 2% ετησίως. Πάνω από 60% των υφαντικών ινών είναι πλέον συνθετικές, προέρχονται από ορυκτά καύσιμα και δεν θα μπορέσουν να αποσυντεθούν σε περίπτωση που καταλήξουν σε κάποια χωματερή, για παράδειγμα στη Χιλή ή την Γκάνα. «Εκεί καταλήγουν και τα αγαπημένα μας μπλουζάκια τα οποία για να φτιαχτούν χρειάζονται 2.720 λίτρα νερού έκαστο, όσο χρειάζομαστε κανονικά σε περίοδο τριών χρόνων» σημειώνει η Ασπασία.



Vintage δαχτυλίδια από το ηλεκτρονικό κατάστημα της Ασπασίας Μανέττα "AlltogetherVintage"

Τόσο η τοπική όσο και η παγκόσμια οικονομία επηρεάζονται από τη γρήγορη μόδα και τα σημάδια είναι μελανά: Οι τεράστιες ποσότητες νερού και πρώτων υλών που καταναλώνονται, αυξάνουν το κόστος και οι φυσικοί πόροι εξαντλούνται. Μεταξύ άλλων, επιβαρύνονται και οι ίδιοι οι δήμοι, μια και η διάθεση και η ανακύκλωση των μεγάλων ποσοτήτων απορριμμάτων ρούχων που παράγονται συνεπάγεται σημαντικές δαπάνες. Η αντιμετώπιση της ρύπανσης και της περιβαλλοντικής ζημίας σημαίνει σημαντικό κόστος καθαρισμού, το οποίο συχνά επιβαρύνει τις κυβερνήσεις και τους φορολογούμενους πολίτες.

Και τι συμβαίνει με τις κοινωνικές και ηθικές συνέπειες της γρήγορης μόδας;

Η Ασπασία με κατευθύνει στην πρωτοβουλία της Fashion Revolution Greece, η οποία χρησιμοποιώντας το #whomademyclothes, χαρτογραφεί την κατάσταση. Συγκεκριμένα, από τα 75 εκατομμύρια των εργαζομένων στον χώρο αυτόν, περίπου το 80% είναι γυναίκες και πολλές από αυτές υπόκεινται σε εκμετάλλευση, λεκτική και σωματική κακοποίηση. Οι συνθήκες εργασίας τους είναι επισφαλείς, με πολύ χαμηλές αμοιβές και χωρίς την παροχή ίσων δικαιωμάτων. Οι έμφυλες ιεραρχίες δεσπόζουν και δημιουργούνται κοινωνικοοικονομικές ανισορροπίες, παρεμποδίζοντας τη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη.

Κυκλική μόδα και second hand

Η έννοια της κυκλικής μόδας (circular fashion) γίνεται όλο και πιο ορατή ήδη από το καλοκαίρι του 2014 από την **Anna Brismar**, ιδιοκτήτρια της εταιρείας Green Strategy. Χαρακτηρίζει τον όρο ως «*ρούχα, παπούτσια ή αξεσουάρ που σχεδιάζονται, προέρχονται, παράγονται και παρέχονται με σκοπό να χρησιμοποιηθούν και να κυκλοφορούν υπεύθυνα και αποτελεσματικά στην κοινωνία για όσο το δυνατόν περισσότερο, στην πιο πολύτιμη μορφή τους*». Αυτό προσπαθεί να πετύχει και η Ασπασία με το διαδικτυακό της κατάστημα. «*Τα ρούχα που προμηθεύομαι και μεταπωλώ είναι από δεύτερο χέρι, για όλα τα φύλα, τους σωματότυπους και τις ηλικίες. Το target γκρουπ μου είναι ηλικίες 16-65+*» λέει και χαμογελάει. Τα μεταχειρισμένα ρούχα γίνονται πλέον πεδίο συζήτησης σε μικρές, αλλά και μεγαλύτερες ηλικίες. Όσον αφορά το κόστος, εξηγεί ότι παρ' όλο που μπορεί μερικές φορές να είναι σχετικά υψηλό, η ποιότητα του υφάσματος αξίζει πολύ περισσότερο από την τιμή του.

Πώς διαμορφώνεται η σχέση των ανθρώπων με τα ρούχα;

«*Η γενιά των γονιών μας κατανοούσε τη διαδικασία παραγωγής ενός ρούχου κι έδειχνε αξία στο ύφασμα από το οποίο προέρχεται*» εξηγεί ο Leo. Την ίδια άποψη έχει και η **Δώρα Παπανικήτα**, φωτογράφος και ιδιοκτήτρια καταστήματος vintage στο κέντρο της Αθήνας. «*Ξεκίνησα ως καταναλώτρια γρήγορης μόδας. Μετά από αρκετά χρόνια στο εξωτερικό και με πολλή αγάπη για την αισθητική και τα ρούχα, αποφάσισα να κάνω το χόμπι μου επάγγελμα*», λέει και ταυτό-

ACCESS FASHION ESSENTIALS



Ανακαλύψτε το
βιώσιμο όραμά μας



FASHIONING
A *Greener*
TOMORROW

Ως ένα προοδευτικό fashion brand, αγκαλιάζουμε & προωθούμε τη **βιώσιμη μόδα**. Στόχος μας είναι να σας προσφέρουμε τις πιο όμορφες & επιθυμητές δημιουργίες μας με τον ελάχιστο δυνατό αντίκτυπο για τον πλανήτη. Τα **CYQLO** κομμάτια μας παράγονται με **ηθικό τρόπο**, χρησιμοποιώντας **πιο φιλικές προς το περιβάλλον πρώτες ύλες** όπως το BCI βαμβάκι, ο ανακυκλωμένος πολυεστέρας με πιστοποίηση GRS, η βιώσιμη βισκόζη Lenzing & οι φυσικές ίνες. Επιλέξτε **συνειδητά**, φορέστε **υπεύθυνα**.

CYQLO

ΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΥΠΕΡΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ
ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΜΙΛΑΜΕ ΓΙΑ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ,
ΟΧΙ ΜΕ ΤΟ ΝΑ ΚΑΝΟΥΜΕ ΤΑ ΑΓΑΘΑ ΠΙΟ ΠΡΟΣΙΤΑ.
ΠΙΟ ΠΡΟΣΙΤΑ ΣΗΜΑΙΝΕΙ ΚΑΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ.



Δώρα Παπανικήτα,
φωτογράφος & ιδιοκτήτρια
του καταστήματος
Vintage "City Pearlz"

χρονα μου δείχνει ένα μικρό αγαλματίδιο της θεάς Αφροδίτης στον πάγκο του μαγαζιού της: «City Pearlz - μικρά μαργαριτάρια στην πόλη, έτσι ήθελα να ονομάσω την επιχείρησή μου». Με διαλεγμένα κομμάτια από τα τέλη της δεκαετίας του '90, μέχρι και τα μέσα του 2000, το ψάξιμο έχει ξεκινήσει ήδη από πολύ νωρίς, τότε που ακόμα παιδί χανόταν στην γκαρνταρόμπα της μητέρας της για να βρει κάποιον θησαυρό: «Ξόδευα ατελείωτες ώρες στο πατάρι και στις ντουλάπες του σπιτιού μας». Τελικά, κάποια από αυτά τα κομμάτια βρίσκονται σήμερα κρεμασμένα στο μαγαζί. «Εδώ θα βρεις ρούχα, παπούτσια και αξεσουάρ από second hand, μέχρι κάποια deadstock, δηλαδή παλιό stock εταιρειών ή καταστημάτων που έχουν κλείσει και είναι αφόρετα, με το ταμπελάκι τους». Το μάτι μου πέφτει σε ένα χακί φόρεμα, το οποίο έμαθα ότι είναι σπάνιο και δυσεύρετο. «Συχνά έρχονται και συλλέκτες, άτομα που ψάχνουν συγκεκριμένα κομμάτια από brand και catwalk, που αναζητούν κάτι πιο ιδιαίτερο» υπογραμμίζει.

Θεά Αφροδίτη,
από το Vintage
"City Pearlz"



Ο λόγος πίσω από την κατανάλωση είναι θέμα ψυχολογίας, όπως εξηγεί η Νικόλ Ερίνη, κοινωνική λειτουργός με σπουδές και προϋπηρεσία στον χώρο της μόδας και της πολιτισμικής κοινωνιολογίας. «Η γρήγορη μόδα απευθύνεται σε όσους θέλουν να ακολουθούν τις τάσεις και σχετίζεται με την επίδειξη πλούτου και της κοινωνικής τάξης». Την περίοδο που εργαζόταν σε charity στην Αγγλία –δηλαδή σε καταστήματα που πουλούν μεταχειρισμένα είδη, με τα έσοδα να προσφέρονται για φιλανθρωπικούς σκοπούς– η Νικόλ χαρακτηρίζει τη δράση τους σπουδαία, αλλά την ίδια στιγμή το κόστος μεταφορών των ρούχων σε καύσιμα, οι πλαστικές συσκευασίες και η κατάληξη όσων δεν κατάφεραν να πουληθούν σε χωματερές, ενίσχυε το πρόβλημα.

Είναι η μόδα προσβάσιμη σε όλους τους ανθρώπους;

Η Νικόλ κάνει λόγο για τον «εκδημοκρατισμό» του design, «θυμίζοντας μια πασίγνωστη σουηδική αλυσίδα γρήγορης μόδας, η οποία υποσχόταν να "κάνει το design πιο προσιτό στον καταναλωτή" στο πλαίσιο και του κοινωνικού χαρακτήρα της Σουηδίας ως κράτους που δίνει βάση στη συμπερίληψη και την πρόνοια. Όμως, αν σκεφτεί κανείς το περιβαλλοντικό αντίκτυπο, τις συνθήκες εργασίας και το γεγονός ότι ενισχύεται η υπερκατανάλωση και συνεπώς αποδυναμώνονται οικονομικά τα "θύματα" του marketing, τελικά πόσο δημοκρατική μπορεί να είναι μια τέτοια εταιρεία;»

Στο ερώτημα, ποιες ατομικές πρωτοβουλίες μπορούμε να αναλάβουμε ώστε να έχουμε ένα μικρότερο οικολογικό αποτύπωμα, η Ασπασία προτείνει: Να επαναχρησιμοποιούμε την ήδη υπάρχουσα γκαρνταρόμπα και να συμμετέχουμε με το #OOTD στο Instagram, ή αλλιώς «Old outfit of the day», όπου θα βρούμε μια κοινότητα από ανθρώπους οι οποίοι γιορτάζουν όλα τα παλιά τους ρούχα.

«Μειώνοντας την υπερκατανάλωση, μπορούμε να μιλάμε για βιωσιμότητα, όχι με το να κάνουμε τα αγαθά πιο προσιτά. Πιο προσιτά σημαίνει και περισσότερα» δηλώνει η Νικόλ Ερίνη. Παράλληλα, ο Leo συμβουλεύει να διαβάσουμε τις ετικέτες των ρούχων μας για να βεβαιωθούμε από τι υλικά κατασκευάζονται, διασφαλίζοντας ότι θα διαρκέσουν περισσότερο στις ντουλάπες μας. Ψωνίζοντας μεταχειρισμένα κομμάτια, η διαδικασία μπορεί να παίρνει περισσότερο, αλλά η ικανοποίηση να βρίσκεις κάτι μοναδικό και διαχρονικό, γλιτώνοντας ενδεχομένως μερικές δεκάρες, κάνει τη σχέση μας με το ρούχο πιο ξεχωριστή, όπως επισημαίνει η Δώρα.

Τέλος, η Ασπασία, η Δώρα και ο Leo έδωσαν την ίδια ακριβώς απάντηση για το μέλλον της βιώσιμης μόδας: Ελπίζουν τα μεταχειρισμένα και όσα φτιάχνονται με ηθικό τρόπο να είναι η κύρια πηγή αγορών, ενώ και οι 4 αισιοδοξούν να γίνουμε πιο ευσυνείδητοι σχετικά με τον τρόπο που καταναλώνουμε, τι καταναλώνουμε και γιατί καταναλώνουμε. **A**



voice
IO2.5

FROM THE ARCHIVES TO THE SOUNDTRACK THE POWER

[illegible]

Το φάσμα βροδισμάτων
«Φ» στην περιοχή 550 Mwp,
θα καθοδηγήσει τις αναγκαίες
παραρτήσεις 200.000
των ακοκκίων, από 0,0001
των 0,0001.

[illegible]

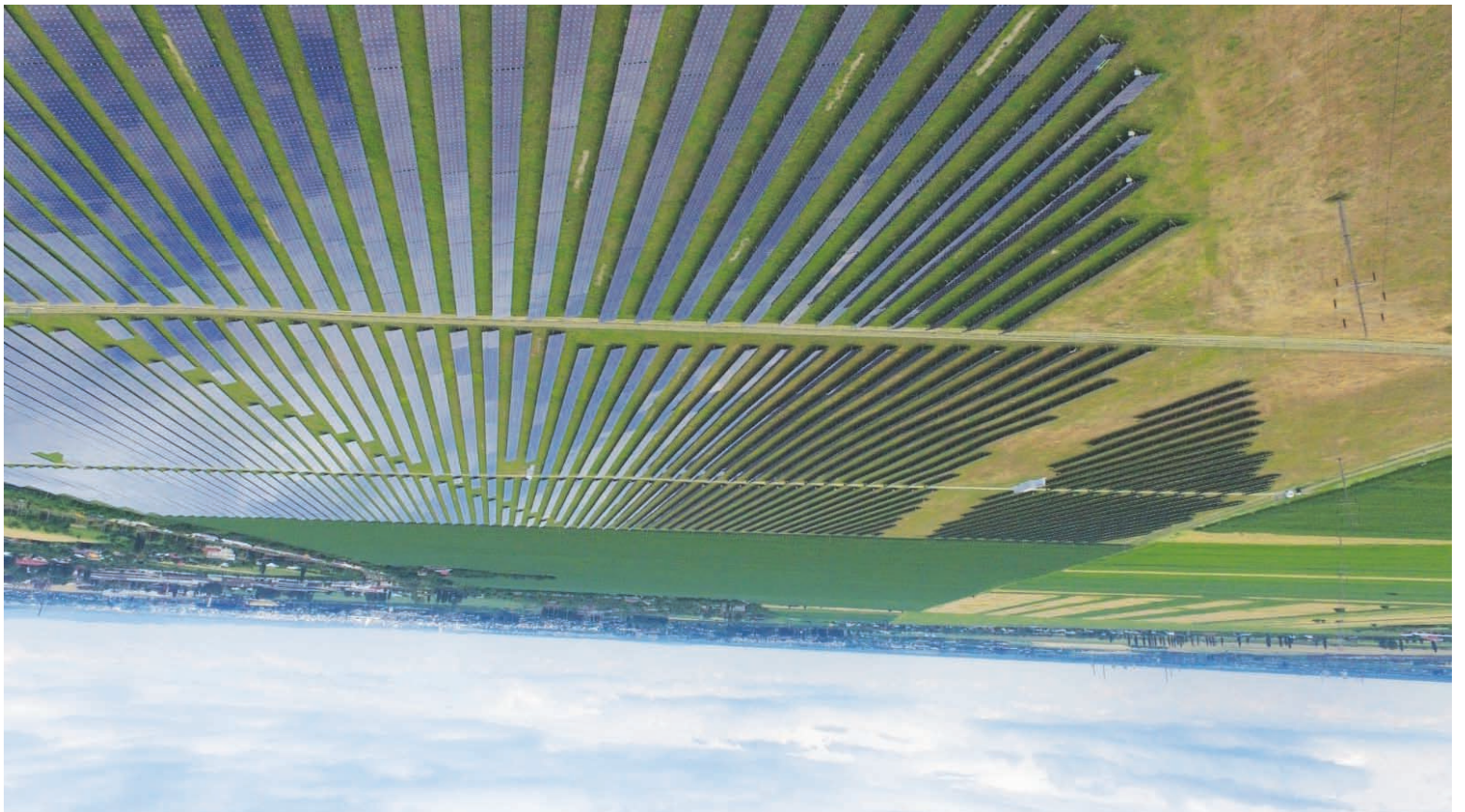
Με όραμα να μετασχηματιστεί σε μια οικονομικά και περιβαλλοντικά βιώσιμη, σύγχρονη, ψηφιακή βιοτεχνία, η **ΔΕΗ** κατακτά ηγετική θέση στον κλάδο των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ)

Όμιλος ΔΕΗ

Ηγέτης στην Πράσινη Ενέργεια και
την Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα



Ος σύγχρονη ψηφιακή εταιρεία, η ΔΕΗ κατακτά ηγετική θέση στον κλάδο των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ), επενδύοντας στην πράσινη ενέργεια και αναδιοργανώνοντας τη σημασία της περιβαλλοντικής υποστήριξης



Η ΔΕΗ, η οποία είναι η μεγαλύτερη εταιρεία ηλεκτρικής ενέργειας στην Ελλάδα, έχει ανακοινώσει την πρόθεση να κατασκευάσει και να λειτουργήσει ένα από τα μεγαλύτερα φωτοβολταϊκά πάρκα στην Ελλάδα, με συνολική χωρητικότητα 1,2 GW. Το πάρκο θα βρίσκεται στην περιοχή της Λιβαδειάς, στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, και θα αποτελείται από 120.000 φωτοβολταϊκά πάνελ. Η ΔΕΗ έχει ήδη υπογράψει συμφωνία με την εταιρεία EPC για την κατασκευή του πάρκου, η οποία θα ολοκληρωθεί το 2025. Το πάρκο θα παράγει ηλεκτρική ενέργεια για περίπου 25 χρόνια, με συνολικό κόστος επένδυσης της τάξης των 1,5 δισεκατομμυρίων ευρώ. Η ΔΕΗ έχει ανακοινώσει ότι το πάρκο θα είναι το μεγαλύτερο φωτοβολταϊκό πάρκο στην Ελλάδα, με συνολική χωρητικότητα 1,2 GW. Το πάρκο θα αποτελείται από 120.000 φωτοβολταϊκά πάνελ. Η ΔΕΗ έχει ήδη υπογράψει συμφωνία με την εταιρεία EPC για την κατασκευή του πάρκου, η οποία θα ολοκληρωθεί το 2025. Το πάρκο θα παράγει ηλεκτρική ενέργεια για περίπου 25 χρόνια, με συνολικό κόστος επένδυσης της τάξης των 1,5 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Η ΔΕΗ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η ΔΕΗ έχει ανακοινώσει την πρόθεση να κατασκευάσει και να λειτουργήσει ένα από τα μεγαλύτερα φωτοβολταϊκά πάρκα στην Ελλάδα, με συνολική χωρητικότητα 1,2 GW. Το πάρκο θα βρίσκεται στην περιοχή της Λιβαδειάς, στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, και θα αποτελείται από 120.000 φωτοβολταϊκά πάνελ. Η ΔΕΗ έχει ήδη υπογράψει συμφωνία με την εταιρεία EPC για την κατασκευή του πάρκου, η οποία θα ολοκληρωθεί το 2025. Το πάρκο θα παράγει ηλεκτρική ενέργεια για περίπου 25 χρόνια, με συνολικό κόστος επένδυσης της τάξης των 1,5 δισεκατομμυρίων ευρώ. Η ΔΕΗ έχει ανακοινώσει ότι το πάρκο θα είναι το μεγαλύτερο φωτοβολταϊκό πάρκο στην Ελλάδα, με συνολική χωρητικότητα 1,2 GW. Το πάρκο θα αποτελείται από 120.000 φωτοβολταϊκά πάνελ. Η ΔΕΗ έχει ήδη υπογράψει συμφωνία με την εταιρεία EPC για την κατασκευή του πάρκου, η οποία θα ολοκληρωθεί το 2025. Το πάρκο θα παράγει ηλεκτρική ενέργεια για περίπου 25 χρόνια, με συνολικό κόστος επένδυσης της τάξης των 1,5 δισεκατομμυρίων ευρώ.





ΔΕΗ

Η ΔΕΗ «οικοδομεί» έναν πιο πράσινο
και καλύτερο πλανήτη



ATHENS
voice