



Αποστολή
στη Λεμεσό:
Μηνάς Τσαμόπουλος
mtsamopoulos@gmail.com

Ρεπορτάζ



Από αριστερά, Νικόλας Μπορνόζης, Γιώργος Τεριακίδης, Σεμίραμης Παληού, Στέφανος Αγγελάκος, Νικόλ Μυλωνά, Πόλυς Β. Χατζηιωάννου, Γιώργος Μούσκας και Γιώργος Τσαβλίρης

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΙΣΕΡΧΕΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΟΔΟ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΤΑΡΑΞΕΩΝ

Τι είναι Έλληνες και Κύπριοι πλοιοκτήτες στο 8ο Capital Link της Κύπρου
- Οι γεωπολιτικές εξελίξεις και οι προκλήσεις της πράσινης μετάβασης

■ Η συνεισφορά της ναυτιλίας στην κυπριακή οικονομία ανέρχεται σε 7%.

Οι θέσεις των εφοπλιστών
Αριστείδης Πίπτας: «Προσπαθούμε να δούμε τι θα κάνουμε σε 10 χρόνια ενώ δεν ξέρουμε τι θα γίνει του χρόνου. Είμαι συντηρητικός όσον αφορά τις προβλέψεις για τα χρόνια που έρχονται. Προτεραιότητα είναι η αναβάθμιση του υπάρχοντος στόλου των εταιρειών Eurodyg και Euroseas. Αναβαθμίσαμε τρία πλοία μας στα οποία βάλαμε σύγχρονες τεχνολογίες και πετύχαμε να μειώσουμε την κατανάλωση καυσίμου κατά 25%. Πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό ποσοστό.

Οι αναβαθμίσεις γίνονται με σκοπό να εκμεταλλευτούμε τον υπάρχοντα στόλο μας τα επόμενα 5-10 χρόνια». Και πρόσθεσε: «Ναυπηγούνται πλοία με δυνατότητα κατανάλωσης διπλού καυσίμου. Είναι ακριβό το κόστος ναυπηγήσής τους. Δεν μου αρέσει αυτό το έξτρα κόστος για εναλλακτικά καύσιμα που δεν ξέρουμε ποια θα είναι τελικά και ποια θα επικρατήσουν. Είναι ρίσκο να προσπαθείς να μαντέψεις τι θα γίνει στο μέλλον με τα εναλλακτικά καύσιμα. Αυτό το ρίσκο

μπορούν να το πάρουν μόνο εταιρείες με μεγάλους στόλους. Εμείς χιζούμε πλοία με την υπάρχουσα τεχνολογία και ό,τι καλύτερο υπάρχει».

Φίλιππος Φιλής, τέως πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Ενωσης Εφοπλιστικών Ενώσεων (ECSA): «Ως εταιρεία έχουμε υπογράψει συμβόλαια σε επιλεγμένα λιμάνια της Κίνας, που είναι και τα περισσότερα, αλλά και της Ευρώπης και των ΗΠΑ για να προμηθευόμαστε εναλλακτικά καύσιμα και κυρίως μεθάνιο. Ουσιαστικά επιδοτούμε την παραγωγή τους με έμμεσο τρόπο μέσω των τερματικών σταθμών εφοδιασμού καυσίμων με τα οποία κλείσαμε τις συμφωνίες. Ναυπηγούνται πλοία διπλού καυσίμου και τα περισσότερα είναι για εναλλακτική χρήση μεθανόλης. Ακολουθούμε όλους τους κανονισμούς που στόχο έχουν την πράσινη μετάβαση».

Στο θέμα των κανονισμών έκανε παρέμβαση ο κ. Χατζηιωάννου, αντιπρόεδρος της Κυπριακής Ενωσης Πλοιοκτητών, λέγοντας χαρακτηριστικά: «Χρειαζόμαστε λεφτά, όχι άλλους κανονισμούς σε μια δύσκολη ναυλαγορά».

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον είχε το πάνελ όπου συμμετείχαν οι πλοιοκτήτες και με το οποίο ολοκληρώθηκε το συνέδριο. Είπαν:

Στέφανος Αγγελάκος: «Υπάρχει προβληματισμός για την πορεία της ναυτιλιακής χρηματοδότησης. Πρέπει να εξασφαλίζεις τη χρηματοδότηση σου. Επίσης, υπάρχει προβληματισμός για την προσπάθεια απο-παγκοσμιοποίησης, που περιλαμβάνει τη μείωση του διεθνούς εμπορίου, των επενδύσεων και της συνεργασίας, καθώς και την προτίμηση των χωρών να επικεντρωθούν περισσότερο σε τοπικά ή περιφερειακά συμφέροντα παρά σε παγκόσμια.

■ Το μυστικό είναι να έχεις εξειδικευμένο στόλο με διαφοροποιημένους τύπους πλοίων. Δηλαδή να είσαι στη φορτηγό ναυτιλία και να έχεις διάφορους τύπους φορτηγών πλοίων. Με τον τρόπο αυτό μπορείς να ισορροπήσεις σε κακές και καλές ναυλαγορές. Επίσης, πρέπει να παρακολουθείς από κοντά τις γεωπολιτικές εξελίξεις.

■ Στη σημερινή εποχή χρειάζεται στρατηγικές συνεργασίες. Η συνεργασία είναι σήμερα



Η υφυπουργός Ναυτιλίας της Κύπρου Μαρίνα Χατζημανώλη με τους Γιώργο Τσαβλίρη, Νικόλα Μπορνόζη και Νικόλα Μοντάνιο



Ο Γιώργος Τσαβλίρης με τον δρ Ανίλ Σαρμά, ιδρυτή και CEO στις GMS και Lila Global, και τον Νικόλα Μπορνόζη

το κλειδί για να προχωρήσεις και να αντιμετωπίσεις τις προκλήσεις των καιρών. Δεν μπορείς να τα καταφέρεις μόνος σου.

■ Για το θέμα των πληρωμάτων το πρόβλημα θα είναι η έλλειψη τους. Εμείς είμαστε κοντά στα πληρώματά μας αλλά και στην οικογένειά τους. Είμαστε δίπλα τους κάθε στιγμή και ειδικά στις δυσκολίες που τυχόν αντιμετωπίζουν. Θεωρώ σημαντικό ο εργαζόμενος να έχει επαφή με την εταιρεία όπου εργάζεται και τη φιλοσοφία της».

Σεμίραμης Παληού: «Είμαστε σε ετοιμότητα ώστε να έχουμε ενεργή συμμετοχή στην πράσινη μετάβαση. Διατηρούμε στόλο με σύγχρονα πλοία και τηρούμε τους κανονισμούς. Προλαμβάνουμε νέους ανθρώπους σε θάλασσα και στερά με τάλεντο για να είμαστε ανταγωνιστικοί και να πετύχουμε τη μετάβαση.

■ Το μυστικό για να προταγωνιστείς στη ναυτιλία είναι να προσπαθείς να είσαι ισχυρός. Ισχυρότερος από τους άλλους ώστε να αντέξεις στην άσχημη αγορά την ώρα που οι ανταγωνιστές θα αναγκαστούν να πουλήσουν τα πλοία τους ή να τα δώσουν για παλιοσίδερα. Όταν γυρίσει προς τα πάνω η αγορά, θα είσαι εκεί

πρώτος για να την εκμεταλλευτείς. Ακολουθούμε μια πειθαρχημένη στρατηγική ναύλων και έχουμε καλή οικονομική θέση και εικόνα. Επίσης, συνεργαζόμαστε με τους stakeholders (σ.ο.: ενδιαφερόμενους φορείς και συνεργάτες), όπως είναι οι τράπεζες και οι ναυλωτές.

■ Η έλλειψη ναυτικών θα είναι πρόβλημα για το μέλλον. Ακούγεται διεθνώς ότι ψάχνουν ναυτικούς από χώρες της Αφρικής, αν και δεν έχουν φτάσει στα διεθνή πρότυπα που θέτει η ναυτιλιακή βιομηχανία. Για τα πληρώματά μας κάνουμε τα πάντα ώστε να νιώθουν ασφαλή και ότι η εταιρεία είναι κοντά τους. Παρέχουμε ψυχολογική υποστήριξη 24/7 - ακόμα και τηλεϊατρικές υπηρεσίες. Παρέχουμε επίσης ασφαλιστική κάλυψη σε όλη την οικογένειά του κάθε ναυτικού».

Γιώργος Μούσκας: «Η μεγάλη πρόκληση είναι οι νέοι κανονισμοί. Έχουμε και νέα πλοία, αλλά και μεγαλύτερης ηλικίας στον στόλο μας. Το να τα αναβαθμίσουμε (retrofit) κοστίζει και η υπάρχουσα ναυλαγορά δεν το στήριζει. Τι να κάνουμε; Να τα πουλήσουμε; As βρεθεί ένας προμηθευτής να μας πει ποιοι ποια εναλλακτικά καύσιμα θα επικρατήσουν και ότι θα υπάρχει η

ποσότητα που θα χρειαζόμαστε για τα πλοία μας.

■ Πρέπει να έχουμε ευελιξία. Στη spot αγορά έχουμε μεγαλύτερη ευελιξία απ' ό,τι έχουμε στο να χρονοναυλώσουμε ένα πλοίο.

■ Για τους ναυτικούς μας κάνουμε ό,τι καλύτερο μπορούμε. Πρέπει να προσέχεις τους ανθρώπους σου που είναι πάνω στα πλοία».

Νικόλ Μυλωνά: «Επένδυση στη ναυτιλία δεν είναι το να βγάζεις λεφτά κάθε χρόνο. Αυτή είναι η φύση των επιχειρήσεων. Να προσαρμόζεσαι και να έχεις ευελιξία.

■ Πρέπει να έχεις δημιουργικότητα και εταιρική ανάπτυξη.

■ Η έλλειψη ναυτικών είναι ένα παγκόσμιο πρόβλημα. Το κλειδί είναι να υπάρχουν σχέσεις μεταξύ των δύο πλευρών. Τους ναυτικούς μας, πέρα από το ότι κάνουμε ό,τι καλύτερο μπορούμε γι' αυτούς και την οικογένειά τους, φροντίζουμε να τους εκπαιδεύουμε ώστε να μπορούν να παρακολουθούν τις εξελίξεις που τρέχουν με έντονους ρυθμούς στη ναυτιλία».

Πόλυς Β. Χατζηιωάννου: «Στη ναυτιλία δεν μπορείς να κοιμάσαι ήσυχος τα βράδια. Πρέπει να είσαι σε συνεχή εγρήγορση. Για

Ο Νικόλας Μπορνόζης με τον Λουκά Μπαρμπαρή, πρόεδρο της Safe Bulkers, και την Αλκηστή Κυριακοπούλου, Chief Business Officer της Deepsea



Η Ανθή Μήλιου του Lloyd's Register με τον Σπύρο Βλασσόπουλο της Ionic Shipping



Ο δημοσιογράφος Μηνάς Τσαμόπουλος με τους κυρίους Φίλιππο Φιλή, Αριστείδη Πίπα και Πόλυο Β. Χατζηιωάννου

παράδειγμα, το 2020 η αγορά κατέρρευσε στην αρχή του έτους λόγω της πανδημίας - και μάλιστα μετά από οκτώ χρόνια πολύ κακής ναυλαγοράς. Το καλοκαίρι του 2020 εκτινάχθηκε η ζήτηση για εμπορεύματα και μαζί συμπαρέσυρε προς τα πάνω και τη ναυλαγορά. Τώρα στη φορτηγό ναυτιλία ζούμε μια περίοδο ύφεσης και πάλι.

■ Στη ναυτιλία παίρνουμε τα πράγματα όπως έρχονται. Όταν είσαι πολύ αισιόδοξος δεν βγάζεις τα λεφτά που θα έβγαζες αν ήσουν συντηρητικός και μετά το μετανιώνεις. Αν είσαι διστακτικός και δεν ξέρεις αν είναι καλή η απόφαση που πήρες, τελικά αποδεικνύεται ότι είναι η καλύτερη που έχεις πάρει.

■ Οι άνθρωποι πάνω στα πλοία είναι πολύ σημαντικό θέμα. Προσπαθούμε και είμαστε κοντά τους. Στη διάρκεια των επιθέσεων των Χοϊθί αναδρομολογήσαμε τα πλοία μας ώστε να μην περνάνε από εκεί για να προστατεύσουμε τους ναυτικούς μας παρά το γεγονός ότι συγκρονηθήκαμε σκληρά με τους ναυλωτές μας που δεν ήθελαν να αλλάζουμε δρομολόγιο. Είμαι της λογικής ότι δεν θα έστειλα κανέναν εκεί όπου δεν θα ήθελα να στείλουν ούτε εμένα. Νοιαζόμαστε για τα πληρώματά μας».