



Πλούσια η ναυτιλιακή ατζέντα και στο φετινό Φόρουμ των Δελφών: Νέοι προσανατολισμοί σε καιρό πολέμου, παράκαμψη ή τήρηση των κυρώσεων, ο ρόλος των ελληνικών πλοίων στο μεγάλο ενεργειακό παιχνίδι. Σταχυολόγηση προθέσεων και δηλώσεων εφ' όλης της ύλης. Χρησμοί για τον πόλεμο και τη ναυτιλία

Χρησμοί

ΚΕΙΜΕΝΟ: ΧΑΡΗΣ ΠΟΛΙΤΗΣ

Στον ομφαλό της γης βρέθηκε για ακόμη μια χρονιά η θάλασσα, καθώς και στο φετινό Οικονομικό Φόρουμ των Δελφών (6-9 Απριλίου) υπήρξαν συζητήσεις αφιερωμένες στη ναυτιλία και έδωσαν το «παρών» αρκετοί εφοπλιστές. Σε κεντρικό θέμα δεν θα μπορούσε να μην αναχθεί το ουκρανικό, που απασχολεί τους πάντες, ρίχνει τη σκιά του σε όλο τον κόσμο και φυσικά ταραξίζει τα ύδατα των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών. Το τοπίο είναι ακόμη ρευστό, ωστόσο «δεν υπάρχει σώφρων και σοβαρός πλοιοκτήτης που θέλει να σπάσει τις κυρώσεις –θα είναι καταστροφικό για όποιον το κάνει, έχουν αλλάξει οι εποχές», έδωσε τον

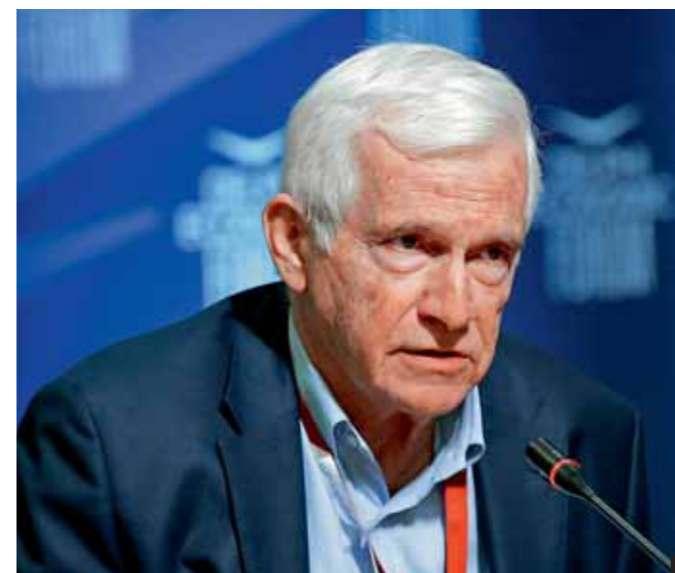
τόνο ο πρώην πρόεδρος της Ένωσης Ευρωπαίων Εφοπλιστών Πάνος Λασκαρίδης. Και πρόσθεσε: «Είναι νωρίς να εκτιμηθεί η επίδραση του πολέμου στη ναυτιλία, τα πράγματα δεν έχουν ξεκαθαρίσει, αλλά οι ναύλοι διατηρούνται σε καλά επίπεδα. Πρόβλημα αντιμετωπίζουμε με τα πληρώματα, τις προσεγγίσεις των πλοίων στα λιμάνια και τους επαναπατρισμούς». Και ενώ, με επιταχυντή τον πόλεμο και τις γεωπολιτικές ανατροπές, η επόμενη μέρα γίνεται όλο και πιο άδηλη τόσο στο πεδίο της ενεργειακής μετάβασης όσο και στις εφοδιαστικές αλυσίδες, ο κ. Λασκαρίδης έκανε τη διάκριση ανάμεσα στα ναυτιλιακά προβλήματα εσωτερικού και εξωτερικού. «Στα εξωτερικά είναι η μεγάλ-

η διάκριση μεταξύ των θεσμών, δηλαδή μεταξύ IMO και Ευρωπαϊκής Ένωσης, η κλιματική αλλαγή, οι κανονισμοί και τα εναλλακτικά καύσιμα». Όπως τόνισε: «Είμαστε στο πλευρό του IMO. Οι νέες τεχνολογίες βρίσκονται υπό δοκιμή, σε πειραματική φάση, δεν μπορούμε να ακολουθήσουμε με σιγουριά ποιο δρόμο θα επιλέξουμε. Υπάρχουν πολλές λύσεις, όπως το LNG, αλλά οι επιβαρύνσεις είναι μεγάλες». Για τα ναυτιλιακά εσωτερικού είπε: «Υπάρχει το θέμα των Ελλήνων αξιωματικών και των πληρωμάτων. Δυστυχώς συμβαίνει ό,τι έγινε στην Αγγλία και αλλού. Το κράτος προσπαθεί, ο εφοπλισμός προσπαθεί, αλλά να μην κλείνουμε τα μάτια, ο ελληνικός ναυτικός πληθυσμός μειώνεται. Αν δεν με-

ρμηήσουμε, δεν θα έχουμε ναυτικούς στα βαπόρια μας και καλά στελέχη στα γραφεία μας. Στις βόρειες χώρες, στην Αγγλία, στη Γερμανία, στη Νορβηγία, έχουν στελέχη από αλλού. Δεν πρέπει να το υποστούμε κι εμείς».

Η «ΕΧΘΡΙΚΗ ΣΤΑΣΗ» ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Αλλά υπάρχει και το μέτωπο της ευρω-ναυτιλίας, δηλαδή της ευρωπαϊκής γραφειοκρατίας: «Δεχόμαστε ευθέως την εχθρική στάση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής», είπε ο κ. Λασκαρίδης. «Χρειάζεται προσεκτική, μελετημένη, τεκμηριωμένη προσέγγιση από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ώστε να βρεθούν λύσεις και να μην οδηγηθούμε στα ευρωπαϊκά δικαστήρια. Αν δεν πάμε καλά, ➤



1. Ο διευθύνων σύμβουλος των εταιρειών Lavinia Corporation και Laskaridis Shipping κ. Πάνος Λασκαρίδης. 2. Η διευθύνουσα σύμβουλος της Diana Shipping και πρόεδρος της Helmera κυρία Σεμίραμις Παληού. 3. Η Πρόεδρος της Δημοκρατίας κυρία Κατερίνα Σακελλαροπούλου. 4. Ο διευθύνων σύμβουλος της Seenergy Maritime κ. Σταμάτης Τσαντάνης. 5. Ο γενικός διεθυντής της Eastern Mediterranean κ. Θανάσης Μαρτίνος. 6. Ο πρόεδρος του Κοινοφελούς Ιδρύματος «Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης» κ. Αντώνης Παπαδημητρίου



1. Η γενική διευθύντρια της Prominence Maritime κυρία Ιωάννα Προκοπίου. 2. Ο διευθύνων σύμβουλος της Capital Product Partners κ. Γεράσιμος Καλογηράτος. 3. Η συνδιευθύνουσα σύμβουλος της Tototheo Maritime και πρόεδρος της WISTA International κυρία Δέσποινα Παναγιώτου-Θεοδοσίου. 4. Ο αντιπρόεδρος του ABS για την Παγκόσμια Αειφορία κ. Γιώργος Πλευράκης. 5. Ο διευθύνων σύμβουλος της Latsco Shipping κ. Γιώργος Μαργαρώνης. 6. Ο επίτιμος πρόεδρος της Intercargo κ. Γιάννης Πλατσιδάκης. 7. Ο ιδρυτής των Dynacom Tankers, Sea Traders και Dynagas κ. Γιώργος Προκοπίου. 8. Ο γενικός διευθυντής της Technomar Shipping κ. Γιώργος Γιουρούκος. 9. Ο γενικός διευθυντής της V Ships Greece κ. Κώστας Κόντες. 10. Η διευθύνουσα σύμβουλος της Navigator Shipping Consultants κυρία Δανάη Μπεζαντάκου



Ο πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης με τον γενικό γραμματέα του ΟΟΣΑ κ. Μάτιας Κάρμαν και τον δημοσιογράφο του «Politico» κ. Φλόριαν Έντερ

θα δούμε δυσάρεστες καταστάσεις για την ευρωπαϊκή ναυτιλία. Η ελληνόκτητη ναυτιλία προφανώς θα συνεχίσει να υπάρχει, το ζητούμενο είναι αν θα υπάρχει στην Ελλάδα. Πρέπει να εξασφαλίσουμε ένα πλαίσιο που θα επιτρέπει την παρουσία μας στην πατρίδα μας». Και ως κατακλείδα: «Η ναυτιλία πρέπει να γίνει εξωστρεφής και όχι να σχολιάζει τις απόψεις των άλλων. Τις δικές μας απόψεις πρέπει να προβάλλουμε».

Γ. ΠΡΟΚΟΠΙΟΥ: ΣΚΩΠΤΙΚΑ, ΠΟΛΙΤΙΚΑ, ΙΔΕΟΛΟΓΙΚΑ

Κεντρικό πρόσωπο στο Φόρουμ υπήρξε και ο εφοπλιστής Γιώργος Προκοπίου, με τα βλέμματα εστιασμένα κυρίως στο τι μέλλει γενέσθαι στα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά. Ο ίδιος δεν ήταν φειδωλός στα λόγια. «Με κέρδισε η ιδέα όταν έμαθα για τον διαγωνισμό. Με "σίγκλισε" πώς θα ξαναζωτανέψω το ναυπηγείο και θα το φέρω στην αίγλη που ήταν. Νέα παιδιά να μπορέσουν να δείξουν τις δεξιότητές τους. Το όραμά μου είναι να είμαστε αυτόνομοι. Πρέπει επιτέλους η πρώτη ναυτική δύναμη στον κόσμο να έχει τα ηνία και στη ναυπηγική». Ενόψει της απόφασης του ΣτΕ επί της προσφυγής του Δήμου Χαϊδα-

ρίου που είχε παγώσει τη μεταβίβαση των ναυπηγείων (σ.σ. απορρίφθηκε από την Ολομέλεια του Ανωτάτου Διακστηρίου στις 23 Μαΐου), ο πλειοδότης σχολίασε: «Ενημερώθηκα για τον διαγωνισμό οχτώ μέρες πριν τη λήξη του, όταν με πληροφόρησαν ότι υπάρχει μόνο ένας ενδιαφερόμενος. Τρέξαμε και δημιουργήσαμε τις εταιρείες, να βγάλουμε τις εγγυητικές. Η κυβέρνηση δεν πρέπει να πουλάει ακατέργαστα διαμάντια, αλλά επεξεργασμένα. Δεν είναι δυνατόν να σου πουλάει ναυπηγείο που λειτουργεί 60 χρόνια και να σου λέει "υπόγραψε και μετά θα δούμε αν έχεις πρόσβαση στη θάλασσα". Ο χώρος που θέλει ο Δήμος είναι ιδανικός για "μαύρισμα", αφού δίπλα του ξεφορτώνουν βενζίνες και πετρέλαια», ανέφερε σκωπτικά.

«**Δ**εν ήρθα για να γίνω πολέμαρχος», πρόσθεσε, «αλλά για να επενδύσω στην τεχνολογία και να δημιουργήσουμε ένα ναυπηγείο που θα ναυπηγεί το πλοίο από την αρχή και θα διαθέτει δικό του τεχνολογικό εξοπλισμό. Έχουμε την τεχνογνωσία για την κατασκευή mega yachts από την Olympic Marine. Υπάρχουν ενδιαφερόμενοι να επενδύσουν μαζί μας απ’

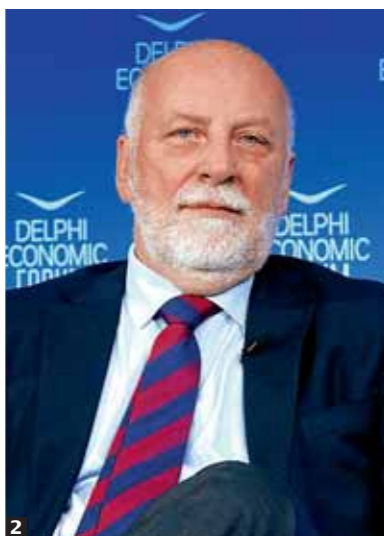
όλο τον κόσμο». Μοιραία, έκανε λόγο –αρκούντως πολιτικό– και για τις πιθανές ναυπηγήσεις πολεμικών πλοίων: «Η κυβέρνηση θα πρέπει να ζητήσει απ’ αυτούς που θέλουν να αναλάβουν τη ναυπήγηση πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού ότι θα μας καλύψουν και θα μας θωρακίσουν αμυντικά. Στην περίπτωση των Γάλλων, έδωσε ό,τι έδωσε, τώρα πρέπει να πάρετε εγγυήσεις. Πολλοί θέλουν να έρθουν στην Ελλάδα, το θέμα είναι τι θα δώσουν. Έχουμε αποκτήσει πάρα πολλούς φίλους το τελευταίο εξάμηνο: Αμερικανοί, Άγγλοι, Ολλανδοί. Η πολιτική των ίσων αποστάσεων δεν μας ικανοποιεί. Θέλουμε μια λύση που θα βάζει θέματα εγγύησης των συνόρων της Ελλάδας». Και κατέληξε ιδεολογικά: «Ο επιχειρηματίας δεν είναι ο εχθρός, αλλά ο καταλύτης της προόδου, ο άνθρωπος που θα επενδύσει και θα δημιουργήσει θέσεις εργασίας. Δεν ανη-

συχάν θα υπάρχει ναυτιλία, αλλά αν θα υπάρχει στην Ελλάδα. Αυτό θα γίνει μόνο όταν υπάρξει το ελκυστικό θεσμικό πλαίσιο βάσει του οποίου θα διαγωνίζονται για να έρθουν οι ξένοι επενδυτές. Για 6.000 χρόνια η Ελλάδα ήταν ναυτιλιακή χώρα. Δεν έχουμε το θάρρος να πούμε ότι η ναυτιλία είναι ο μεγάλος πρωταθλητής μας».

Η ΑΠΑΝΘΡΑΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΣΤΙΖΕΙ 3,2 ΤΡΙΣ.

Φόρουμ σημαίνει διάλογος. Σε ειδική θεματική συζήτηση για το μέλλον της ναυτιλίας, την προβληματική και τα ερωτήματα έθεσε ο Αντώνης Παπαδημητρίου, πρόεδρος του Ιδρύματος Ωνάση: «Οι ερασιτέχνες μιλούν για στρατηγική, οι επαγγελματίες μιλούν για logistics. Ποια θα είναι τα φορτία που θα κουβαλούν τα πλοία μας; Τι πλοία θα έχουμε; Ποιες θα είναι οι μηχανές; Αν την επόμενη δεκαετία πρέπει να ανα-

«Δεν υπάρχει σώφρων και σοβαρός πλοιοκτήτης που θέλει να σπάσει τις κυρώσεις» • «Να μην κλείνουμε τα μάτια, ο ελληνικός ναυτικός πληθυσμός μειώνεται» • «Δεχόμαστε ευθέως την εχθρική στάση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής» Πάνος Λασκαρίδης



1. Ο εκτελεστικός αντιπρόεδρος Επιχειρηματικής Ανάπτυξης της Dorian LPG κ. Αλεξ Χατζηγεωργίου. 2. Ο πρόεδρος της Επενδυτικής Επιτροπής της Latsco κ. Κώστας Μητρόπουλος. 3. Η επικεφαλής ESG, Αειφορίας και Κλιματικής Αλλαγής του Ομίλου Motor Oil κυρία Έλενα Αθουσάκη. 4. Ο διευθύνων σύμβουλος της Olympic Shipping and Management κ. Γιώργος Καραγεωργίου. 5. Ο διευθυντής Τεχνολογίας και Επιχειρηματικής Ανάπτυξης του Bureau Veritas για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, τη Μαύρη Θάλασσα και την Αδριατική κ. Γιάννης Κοκαράκης. 6. Η πρόεδρος της WISTA Hellas κυρία Έλλη Πετράκη

νεωθούν τα 2.000 από τα 5.000 ελληνόκτητα πλοία, πρόκειται για ένα τεράστιο ποσό που από κάπου πρέπει να χρηματοδοτηθεί».

Η διευθύνουσα σύμβουλος της Diana Shipping και πρόεδρος της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (Helmera) Σεμίραμης Παληού εμφανίστηκε αισιόδοξη πως η ναυτιλία θα καταφέρει να μειώσει τις εκπομπές ρύπων κατά 40% τα επόμενα χρόνια. «Το 90% των παγκόσμιων φορτίων μετακινείται διά θαλάσσης. Τα ρούχα που φοράτε, τα δημητριακά που τρώτε, είτε σε πρώτη ύλη είτε σε τελικό προϊόν, όλα έχουν μεταφερθεί με πλοίο. Το 20% αυτών των πλοίων ανήκει σε ελληνικά χέρια. Χρησιμοποιούμε ψηφιακά μέσα για να μετράμε τους ρύπους μας. Σιγά σιγά υπάρχει και η ανανέωση του στόλου –αποχωρούν τα πιο ρυπογόνα. Ο στόχος του 2030 είναι πάρα πολύ εφικτός και θα τα καταφέρουμε».

Η γενική διευθύντρια της Prominence Maritime Ιωάννα Προκοπίου επισήμανε ότι, παρά το μεγάλο ποσοστό των παγκόσμιων φορτίων που διακινείται μέσω της ναυτιλίας, ο κλάδος ευθύνεται μόλις για το 3% των εκπομπών ρύπων. Ανέδειξε μεν τη σημασία της μείωσης των εκπομπών, αλλά υπογράμμισε πως «η απανθρακοποίηση των πλοίων θα κοστίσει 3,2 τρισ. δολάρια». Στο ίδιο μήκος κύματος, ο επίτιμος πρόεδρος της Intercargo Γιάννης Πλατσιδάκης επανέλαβε πως η ναυτιλία είναι ο λιγότερο επικίνδυνος τρόπος μεταφοράς φορτίων –«δεν έχει υποκατάστατο», είπε– και ως εκ τούτου πρέπει να διασφαλιστεί η βιωσιμότητά της. «Πρέπει να βρούμε τρόπο ο ναυλωτής να χρησιμοποιεί το πλοίο με τον πιο αποδοτικό τρόπο». Παράλληλα, χαρακτήρισε «σημαντικό λάθος» την αποδοχή των κανονισμών του IMO για τη μείωση του διοξειδίου του άνθρακα, που –όπως είπε– στερούνταν επιστημονικής τεκμηρίωσης. «Είχαμε ενοχικό σύμπλεγμα. Έπρεπε να πούμε ένα “αλλά”», τόνισε.

ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΝΕΑ ΓΕΝΙΑ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Στις προκλήσεις της ψηφιοποίησης αναφέρθηκε ο διευθύνων σύμβουλος της Olympic Shipping and Management Γιώργος Καραγεωργίου: «Πρέπει να φτιάξουμε πλατφόρμες που θα αποθηκεύουν και θα διαχειρίζονται ιδιαίτερα ογκώδη ποιοτικά δεδομένα. Χρειαζόμαστε κυβερνοασφάλεια ώστε κανείς να μην έχει πρόσβαση στα δεδομένα αυτά και στα πλοία μας –είναι περίπλοκη διαδικασία». Για τις αλλαγές που φέρνει στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις η νέα γενιά πλοιοκτητών και στελεχών μίλησε ο συγγραφέας και καθηγητής του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά Γιάννης Θεοτοκάς: «Οι δομές είναι πια πολύ πιο οριζόντιες, με άμεση επικοινωνία, ενώ το ιεραρχικό μοντέλο έχει υποχωρήσει. Το ελληνικό εκπαιδευτικό σύστημα προσφέρει εξειδικευμένα στελέχη που μπορούν να στηρίξουν τη διαδικασία μετάβασης στο νέο περιβάλλον».

ΤΑ 2/3 ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΑΣ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΣΠΑΣΟΥΝ ΤΟ ΕΜΠΑΡΓΚΟ ΣΤΗ ΡΩΣΙΑ

Την περίφημη ελληνικότητα –και ευρωπαϊκότητα– της ναυτιλίας, που «προσδιορίζεται από τη διαχείριση, την ιδιοκτησία, τα πληρώματα και τη σημαία», έθιξε ο γενικός διευθυντής της Eastern Mediterra-nea Maritime Θανάσης Μαρτίνος. Αφενός, «μόνο το ένα τρίτο του ελληνόκτητου στόλου κινείται υπό ελληνική, κυπριακή ή μαλτέζικη σημαία. ▶

«Δεν ήρθα για να γίνω πολέμαρχος, αλλά για να επενδύσω στην τεχνολογία και να δημιουργήσουμε ένα ναυπηγείο που θα ναυπηγεί το πλοίο από την αρχή και θα διαθέτει δικό του τεχνολογικό εξοπλισμό»
Γιώργος Προκοπίου

WORLDWIDE ENERGY MOVERS 3 DECADES OF RESPONSIBLE GROWTH

WWW.TENN.GR



TEN LTD

TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD

TNP
LISTED
NYSE



Ο ιδρυτής και πρόεδρος του Οικονομικού Φόρουμ των Δελφών κ. Συμεών Τσομώκος

Η μεγαλύτερη σημαία στον ελληνόκτητο στόλο είναι η Λιβερία, με δεύτερο τον Παναμά». Αφετέρου, «το σύνολο των Ελλήνων εφοπλιστών διαχειρίζονται τα πλοία τους από την Ελλάδα. Άλλοι αναθέτουν τη διαχείριση σε τρίτους. Η Ελλάδα προσφέρει ευνοϊκό θεσμικό πλαίσιο, αντίστοιχο με ανερχόμενων κέντρων όπως το Ντουμπάι και Σιγκαπούρη. Το πλεονέκτημά μας όμως είναι τα στελέχη μας. Έχουν μεγαλύτερο κόστος αλλά είναι εύελκτοι, γρήγοροι στις αποφάσεις τους και φιλότιμοι».

Υπάρχει περίπτωση να μας πουν να σταματήσουμε τις εμπορικές σχέσεις με τη Ρωσία. Γι' αυτό τα δύο τρίτα των πλοίων μας είναι εκτός ελληνικής σημαίας».

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΘΑ ΑΠΕΞΑΡΤΗΣΟΥΝ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Σε παρεμφερή συζήτηση, με θέμα τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλία σήμερα, βρέθηκαν στο επίκεντρο οι επιπτώσεις και τα νέα δεδομένα μετά την έκρηξη του ρωσο-ουκρανικού πολέμου, καθώς και ζητήματα περιβαλλοντικής και κοινωνικής

Το φυσικό αέριο έγινε όπλο που χρησιμοποίησε η Ρωσία για να πιέσει την Ευρώπη. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ένα πλεονέκτημα για να διασφαλίσει την ενέργεια: οι εταιρείες της ελέγχουν το ένα τρίτο του στόλου που μεταφέρει υδρογονάνθρακες φυσικό αέριο». Η Ελλάδα, τόνισε, διαθέτοντας έναν από τους σημαντικότερους αριθμούς LNG carriers, μπορεί να μεταφέρει αέριο απ' όλο τον κόσμο οδηγώντας στην απεξάρτηση από τους ρωσικούς αγωγούς.

RESTART: ΤΟ ΣΥΝΘΗΜΑ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

Για τις αλλαγές στις εμπορικές ροές μετά την επιβολή των δυτικών κυρώσεων στη Ρωσία έκανε λόγο και ο διευθύνων σύμβουλος της Latsco Shipping Γιώργος Μαργαρίτης, ενώ ο διευθύνων σύμβουλος της Seenergy Maritime Σταμάτης Τσαντάνης τόνισε πως η Δύση παραμένει ακόμη εξαρτημένη από τον άνθρακα, παρά τη «δαμονοποίησή του». «Θα πρέπει να γίνει ένα restart με αυτό τον πόλεμο. Ακόμη βασιζόμαστε στον άνθρακα και πρέπει να γίνουν πολλά για να μεταβούμε στην καθαρή ενέργεια». Σε σχέση με τον τρόπο μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άν-

θρακα είπε: «Η ναυτιλία μεταφέρει τρόφιμα, λιπάσματα, πρώτες ύλες, βασικά υλικά για να τραφεί ο πληθυσμός. Είναι αδύνατο τα επόμενα χρόνια να αντικατασταθούν 7.000 πλοία. Η καλύτερη λύση είναι η επιβράδυνση, μαζί με την εγκατάσταση νέων τεχνολογιών». Από την άλλη, ο γενικός διευθυντής της Technomar Shipping Γιώργος Γιουρούκος υποστήριξε πως «υπάρχουν τα βιοκαύσιμα, υπάρχει η πυρηνική ενέργεια, το θέμα δεν είναι να αλλάξουμε τα καύσιμα, αλλά τα logistics: Πρέπει να βρούμε το σωστό καύσιμο και να το παράξουμε οικονομικά».

BRAINSTORMING, ΣΧΟΛΕΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Σε θέματα ανθρώπινου δυναμικού, ο εκτελεστικός αντιπρόεδρος Επιχειρησιακής Ανάπτυξης της Dorian LPG Άλεξ Χατζηπατέρας εστίασε στην «ποικιλομορφία των φύλων στα πλοία και την αξιοποίηση γυναικών αξιωματικών», ενώ ο γενικός διευθυντής της V Ships Greece Κώστας Κόντες τόνισε: «Η ναυτιλία χωρίς τους ναυτικούς δεν θα ήταν τίποτα. Υπάρχουν ακόμα περιορισμοί λόγω της πανδημίας, αλλά μπορούμε να αντιμετωπίσουμε αποτελεσματικά τα προβλήματα. Έχουμε όμως και τον πόλεμο στην Ουκρανία. Αρκετοί ναυτικοί προέρχονται από τις εμπόλεμες χώρες. Οι πλοιοκτήτες έχουν λάβει μέτρα, προσπαθούμε να έχουν καλή ψυχική υγεία οι ναυτικοί μας και να επικοινωνούν με τις οικογένειές τους. Χρησιμοποιήσαμε ηλεκτρονικές λύσεις για να τους πληρώσουμε».

Τέλος, η διευθύνουσα σύμβουλος της Navigator Shipping Consultants και ιδρύτρια του YES Forum Δανάη Μπεζεντάκου πρότεινε τη σύνδεση της ναυτιλίας με τη βασική εκπαίδευση: «Πρέπει να φέρουμε τη ναυτιλία και τον τουρισμό στα σχολεία. Η ναυτιλία χρειάζεται brainstorming και το brainstorming πρέπει να γίνεται διά ζώσης». Το ραντεβού των Δελφών αναβλήθηκε για το 2023, και πάντα με ανοιχτή ατζέντα. ■

«Η Ευρωπαϊκή Ένωση χρησιμοποιεί την οικονομία για γεωπολιτικούς λόγους. Υπάρχει περίπτωση να μας πουν να σταματήσουμε τις εμπορικές σχέσεις με τη Ρωσία. Γι' αυτό τα δύο τρίτα των πλοίων μας είναι εκτός ελληνικής σημαίας»
Θανάσης Μαρτίνο

Ωστόσο, ο κ. Μαρτίνο δήλωσε επιφυλακτικός για το μέλλον, για δύο λόγους: «Για την εμμονή της ευρωπαϊκής Επιτροπής Ανταγωνισμού με το ελληνικό πλαίσιο και για την πρόσφατη τάση της Ευρωπαϊκής Ένωσης να χρησιμοποιεί την οικονομία για γεωπολιτικούς λόγους.

πολιτικής. Ο διευθύνων σύμβουλος της Capital Product Partners Γεράσιμος Καλογηράτος επισήμανε: «Οι συνέπειες της ρωσικής εισβολής θα μας συνοδεύουν για πολλά χρόνια. Η Ρωσία είχε τη φήμη του αξιόπιστου παρόχου ενέργειας. Με την προσάρτηση της Κριμαίας, η εικόνα χάλασε.

CAPITAL

PRODUCT PARTNERS L.P.

Share our Passion for Shipping!



Capital Product Partners L.P.
3 Iassonos St., Piraeus 18537, Greece
Tel: +30 210 4584950, Fax: +30 210 4284285
www.capitalpplp.com, info@capitalpplp.com

CPLP
NASDAQ
LISTED