Αδελφότης Υδραίων Αθηνών
10ο Ναυτιλιακό Συνέδριο Ύδρας

"Η αντιπαράθεση στη ναυτιλία - είναι δικαιολογημένη;"

Σάββατο, 14 Σεπτεμβρίου 2019

Συνεδριακή αίθουσα του Ιερού Καθεδρικού Ναού Ύδρας

"Η Αντιπαράθεση (Controversy) στη ναυτιλία - είναι δικαιολογημένη;"

Το 10ο Ναυτιλιακό Συνέδριο Ύδρας, που διοργανώθηκε από την Αδελφότητα Υδραίων Αθηνών (www.aya.com.gr) ολοκληρώθηκε επιτυχώς το Σάββατο **14 Σεπτεμβρίου 2019** στην συνεδριακή αίθουσα του Ιερού Καθεδρικού Ναού Ύδρας υπό την αιγίδα του Υπουργείου της Ναυτιλίας, του Ελληνικού Ναυτικού Επιμελητηρίου, της Hellenic Marine Environment Association (HELMEPA), του Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος, της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς, του Πανελλήνιου Ομίλου Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης (ΠΟΙΑΘ), το Σύνδεσμο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων (HSA) και της Διεθνούς Ένωσης Propeller Club των Ηνωμένων Πολιτειών.

Ο κ. Γιάννης Σαχίνης Πρόεδρος της Αδελφότητος Υδραίων Αθηναίων, υποδέχτηκε τους επισκέπτες Αναφέρθηκε στους σκοπούς της Αδελφότητος, που ιδρύθηκε στην Αθήνα το 1890, ευχαρίστησε τους ομιλητές για την συμμετοχή τους και τους χορηγούς για την πολύτιμη στήριξή τους στο Ναυτιλιακό Συνέδριο Ύδρας και επίσης διάβασε τον χαιρετισμό της εκπροσώπου του Προέδρου της Ελληνικής Κυβέρνησης **κ. Κυριάκου Μητσοτάκη**, Γενικής Γραμματέα Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής**, κας Χριστιάνας Καλογήρου**, που λόγω κακών καιρικών συνθηκών δεν μπόρεσε να παρευρεθεί.

Ο δήμαρχος της Ύδρας κ. Γιώργος Κουκουδάκης καλωσόρισε τους επισκέπτες και αναγνώρισε τις προσπάθειες του κ. Σαχίνη να διοργανώνει την επιτυχημένη διάσκεψη της Ύδρας τα τελευταία δέκα συνεχή χρόνια και να συμβάλει στην πολιτιστική κληρονομιά του νησιού.

Ο κ. Γιώργος Τσαβλίρης, Διευθυντής του Ομίλου Tsavliris Salvage, Πρόεδρος και του Συνεδρίου, εισήγαγε τη συζήτηση με θέμα **«Η Αντιπαράθεση στη Ναυτιλία - Είναι Δικαιολογημένη;»,** καλωσόρισε τους επισκέπτες το κοινό με το προσωπικό μοτο των 3 P: – Perseverance, Patience and Passion – Επιμονή, Υπομονή και Πάθος, το οποίο ήταν το πιο κατάλληλο δεδομένης της περίστασης. Ο κ. Τσαβλίρης είπε: «Όλοι πιστεύουμε στα 3Π - επιμονή, υπομονή και πάθος - ή αλλιώς δεν θα ήμασταν εδώ». Ο κ. Τσαβλίρης εξέφρασε την επιθυμία του να διεξαγάγει μια διαλογική συζήτηση, με έμφαση στην ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των ειδικών και των ακροατών. Ο κ. Τσαβλίρης προλόγησε τους ομιλητές στους συνέδρους στη φετινή ναυτιλιακή διάσκεψη,

τον Δρ. Γιώργο Δ. Πατέρα, τον Πρόεδρο του Ελληνικού Ναυτικού Επιμελητηρίου και Αναπληρωτή Πρόεδρο της Contships Management Inc, τον κ. Patrick Joseph, Διευθυντή της Uirtus Marine Services Ltd που ταξίδεψε από το Ηνωμένο Βασίλειο να μας τιμήσει με τη συμμετοχή του, τον κ. Γιάννη Τριφυλλή, μέλος της Εκτελεστικής Επιτροπής, του Ελληνικού Ναυτικού Επιμελητηρίου, τον κ. Γεώργιο Γουρδομιχαλή, Πρόεδρο & MD Φοίνιξ Ναυτιλιακή και Εμπορική Α.Ε., τον κ. Ιωάννη Πατινιώτη, Οικονομικό Διευθυντή της Carras Hellas SA, την κα κα Αλεξάνδρα Κουβαδέλη, Διευθύντρια Senior Claims, UK P & I Club, τον κ. Ντίνο Αρκούμανη, τ. Αντιπροέδρου UCL και τέως Πρέσβη της Ελλάδας για την Ενεργειακή Πολιτική, τον κ. Κωνσταντίνο Ρόκκο, Διευθύνοντα Σύμβουλο της TST Intl SA και Αντιπρόεδρο της Ναυτιλιακής Επιτροπής του Propeller Club of Piraeus για τη Νότια Ευρώπη και Αφρική, Δρ Χρήστος Σπαντωνίδης, Διευθύνων Σύμβουλος Τεχνολογίας, Prisma Electronics, κ. Πάνος Ζαχαριάδης,

Τεχνικός Διευθυντής της Atlantic Bulk Carriers Management Ltd., την κυρία Γιάννα Παυλοπούλου, Διευθύνουσα Εταίρος CommonLawgic,, τον Δρα Πανικός Πουτζιούρης, Πρύτανη UCLan Κύπρου, Fellow Παν. Καίμπριτζ, Οικογενειακής Επιχειρηματικότητας, τον Αντώνη Μαυρακάκη και τον Εμμανουήλ Βορδώνη, πρώην εκτελεστικό διευθυντή της Thenamaris Ship Management Inc

Ο Δρ. Martin Stopford, Πρόεδρος, Clarkson Research Services, η Δρ Ελένη Θανοπούλου, Καθηγήτρια Τμήματος Ναυτιλίας, Εμπορίου & Μεταφορών Πανεπιστήμιο Αιγαίου & Επίτιμη Επισκέπτης Καθηγητής Cass Business School, Πόλη, Πανεπιστήμιο Λονδίνου 2018-2021, κ. Σταύρος Χατζηγρηγόρης, Γενικός Διευθυντής Gas Maritime και ο Κώστας Κοντές, Γενικός Διευθυντής της εταιρείας V.Ships Greece Ltd, ήταν μεταξύ των αξιότιμων μελών της ομάδας, οι οποίοι δεσμεύτηκαν να συμμετάσχουν, αλλά τελικά δεν μπόρεσαν να περάσουν, λόγω αντίξοων προσωπικών και καιρικών συνθηκών.

Το συνέδριο περιελάμβανε πέντε βασικούς τομείς συζήτησης με πέντε ομάδες συζήτησης: 1η ομάδα συζήτησης: Τα οφέλη της δημιουργικής Διαταραχής (Disruption), 2η ομάδα συζήτησης: Πηγές Χρηματοδότησης, 3η ομάδα συζήτησης: 2020 Sulfur Cap, 4η ομάδα συζήτησης: Αργή πλεύση-Slow Steaming: Μια βραχυπρόθεσμη αποτελεσματική λύση και 5η ομάδα συζήτησης: Μελλοντικές προοπτικές.

Ο Δρ Γιώργος Πατέρας, Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Ναυτικού Επιμελητηρίου, άνοιξε το Ναυτιλιακό Συνέδριο Ύδρας με λόγια σοφίας που τόσα χρόνια έχουν γίνει αναπόσπαστο μέρος του συνεδρίου. Ο κ. Πατέρας τόνισε ότι οι οικονομικοί στόχοι έχουν αλλάξει και αυτό έχει δημιουργήσει μια ανισορροπία στους νόμους της προσφοράς και της ζήτησης. Κανείς δεν ξέρει πού πηγαίνει η ναυτιλία, δήλωσε ο Δρ Πατέρας και σε σχέση με την προθεσμία για το κατώτατο όριο του **θείου** για το 2020, έθεσε το ερώτημα: «Οι ρυθμιστές κοιμούνται άνετα τη νύχτα; Ο Δρ Πατέρας επεσήμανε ότι πρέπει να εξετάζουμε εναλλακτικές πηγές καυσίμων και να μην είμαστε τόσο αγκυλωμένοι στην κάμψη των εκπομπών αερίων από τα πλοία, όταν τα σκάφη παράγουν λιγότερο από το 3% των παγκόσμιων εκπομπών.

Ο κ. Patrick Joseph, Διευθυντής της Uirtus Marine Services Ltd, παρουσίασε την 2η ομάδα συζήτησης. **Τα Οφέλη της Δημιουργικής Διαταραχής** (Disruption), αυτό που ονομάζεται «Lost Opportunity cost», αναλύοντας πόσος χρόνος δαπανάται για διοικητικά καθήκοντα ανά μήνα από το Καπετάνιο και 10 μέλη του πληρώματος. Μέσω διαφόρων μελετών που διεξήχθησαν, ο κ. Joseph κατέληξε στο συμπέρασμα ότι 573 ανθρωποώρες δαπανώνται ανά μήνα από έναν πλοίαρχο και το πλήρωμά του σε καθήκοντα διοίκησης, όπως η αποστολή μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου που ισοδυναμούν με 11,200 δολάρια ΗΠΑ ανά πλοίο ως κόστος χαμένων ευκαιριών μηνιαίως. Ο κ. Joseph δήλωσε ότι με τη δημιουργία μιας ομάδας προσωπικού που θα λειτουργήσει ως υπεράκτια ομάδα υποστηριζόμενη από τις τελευταίες τεχνολογίες εφαρμογών και τεχνολογίας για την υποστήριξη κάθε σκάφους 24/7, 365 ημέρες / έτος, αυτό μπορεί να μειώσει το διοικητικό βάρος του καπετάνιου και το πλήρωμά του, δίνοντάς του χρόνο να επικεντρωθεί στην πλοήγηση στο πλοίο παρά στις εργασίες διοίκησης. «Γιατί συμφέρει να είσαι

ο Κολόμβος;» ρώτησε ο κ. Joseph; Λόγω του Κολόμβου, έχουμε πλέον τη μεγαλύτερη οικονομία στον κόσμο, είπε ο κ. Joseph. Οι ιδιοκτήτες σκαφών με την πάροδο του χρόνου θα είναι σε θέση να μειώσουν το κόστος και το δυνητικό μέγεθος του πληρώματος, να βελτιώσουν την ασφάλεια του σκάφους μειώνοντας τις περισπασμούς που σχετίζονται με το admin, να αναπτύξουν μια εξατομικευμένη λύση για την εμφάνιση μη επανδρωμένων πλοίων, να παρέχουν στην εσωτερική εμπορική ομάδα επικεντρωμένες πληροφορίες το σκάφος για την λήψη καλύτερων εμπορικών αποφάσεων, να μειώσει την πιθανότητα και την επίδραση του ανθρώπινου λάθους και να δημιουργήσει ένα καλύτερο περιβάλλον εργασίας για το πλήρωμα του σκάφους. Ο Joseph, κατέληξε, σημειώνοντας ότι ένα ευτυχές πλήρωμα κάνει για ένα κερδοφόρο πλοίο και ένα χαρούμενο πλοίο είναι ένα ασφαλέστερο πλοίο.

Ο κ. Τσαβλίρης επικρότησε την παρουσίαση του κ. Joseph και είπε ότι πράγματι, η «υπερανάλυση οδηγεί σε παράλυση». Όταν ένας ηγέτης βομβαρδίζεται από διοικητικά καθήκοντα, είπε ο κ. Τσαβλίρης, χάνουμε την ηγεσία.

Ο Δρ. Πατέρας συμφώνησε επίσης ότι αφιερώνεται υπερβολικά μεγάλος χρόνος στη διοίκηση και όχι αρκετή για τη ναυσιπλοΐα**. Ο κ. Βορδώνης** είχε μια διαφορετική άποψη και εξέφρασε την ανησυχία του ότι αν αφαιρέσουμε τον ανθρώπινο παράγοντα σε σχέση με τα αυτόνομα πλοία, χάνουμε αμέσως το πάθος που καθορίζει τη βιομηχανία μας και τους ανθρώπους της.

Ο κ. Γιάννης Τριφύλλης, μέλος της Εκτελεστικής Επιτροπής του Ελληνικού Ναυτικού Επιμελητηρίου, άνοιξε την 2η ομάδα συζήτησης: **πηγές χρηματοδότησης**, λέγοντας ότι οι τράπεζες και οι επιχειρήσεις επενδύσεων δεν ευθυγραμμίζονται πλέον με τις ανάγκες του εφοπλιστή. Από την κρίση του 2008 ζούμε σε έναν κόσμο «δυστοπίας» και όχι «ουτοπίας». Δεν βλέπουμε απόδοση άνω του 8% στο κεφάλαιο μας τα τελευταία χρόνια και ο κ. Τριφύλλης επεσήμανε ότι τα πράγματα δεν μπορούν να είναι βιώσιμα όταν δεν ζούμε στην πραγματικότητα.

Ο κ. Γιώργος Γουρδομιχάλης, Πρόεδρος & MD Phoenix Shipping & Trading, επιβεβαίωσε ότι οι εφοπλιστές είναι επιχειρηματίες, "θέλουμε να έχουμε την καλύτερη δυνατή χρηματοδότηση όταν την χρειαζόμαστε". Η ευθυγράμμιση είναι κρίσιμη, δήλωσε ο κ. Γουρδομιχάλης μεταξύ του πλοιοκτήτη και του χρηματοδότη. Ο κ. Γουρδομιχάλης επεσήμανε ότι, "Πρέπει να αναγνωρίζετε έγκαιρα πότε θα βγείτε ..." ως εφοπλιστές. "Θα έπρεπε να βγούμε έξω το 2008 και να περάσουμε διακοπές για τα επόμενα είκοσι χρόνια", αλλά "η ναυτιλία τρέχει στις φλέβες μας και μάθαμε ποτέ να μην εγκαταλείπουμε, και να επιμένουμε". Πράγματι, **ο κ. Τσαβλίρης** είπε ότι η ιδιοφυΐα είναι στην "γνώση να φύγει από την αγορά, όταν η πορεία είναι ακόμα καλή".

Ο κ. Γιάννης Πατινιώτης, Οικονομικός Διευθυντής της Carras Hellas ΑΕ, υπογράμμισε τους παράγοντες που θα εξετάσει ένας χρηματοδότης όταν αποφασίζει για την έγκριση χρηματοδότησης: η προσωπικότητα του επενδυτή, είναι γνωστό σεβαστό μέλος της κοινότητας; Ως επιχειρηματίας, έχει ένα όραμα και το προσωπικό του πιστεύει σε αυτό το όραμα; Κάποιος πρέπει να έχει μια καθορισμένη στρατηγική, είπε ο κ. Πατρινιώτης, ποιο είναι το σχέδιο ανάπτυξης της επιχείρησης του οργανισμού; Έχουν ληφθεί υπόψη παράγοντες όπως η αποδοτικότητα ως προς το κόστος και η εκπαίδευση;

Ο κ. Γιώργος Γουρδομιχάλης είπε ότι "αυτό είναι μια πραγματικά κακή επιχείρηση " (ναυτιλία), "όλοι οι παράγοντες είναι εναντίον μας, είναι ένα μικρόβιο που μας τρώει και πρέπει πραγματικά να βγούμε έξω, αλλά δεν το κάνουμε". **Ο κ. Τριφύλλης** δήλωσε ότι ως μεταφορείς «πρέπει να δημιουργήσουμε όρια / όρια με τα οποία πρέπει να ζήσουμε». **Ο κ. Τσαβλίρης** έκλεισε με εύγλωττο τρόπο την 2η ομάδα συζήτησης, εξηγώντας το νόημα του πλούτου "Πλούσιος" στην αρχαία Ελλάδα, σημαίνει "πλήρης ουσίας». Ένας πλούσιος άνθρωπος ήταν ένας άνθρωπος με αξιοπρεπή θέση στην κοινωνία, με ήθος και υψηλά ηθικά πρότυπα, κάποιος που ήταν εκπαιδευμένος και πιστεύει στις αξίες της οικογένειας και της θρησκείας.

Η Αλεξάνδρα Κουβαδέλη, Διευθύντρια Senior Claims, UK P & I Club, άνοιξε την 3η ομάδα συζήτησης: **2020 Sulphur Cap** με παρουσίαση σχετικά με τις ανησυχίες ως προς την ποιότητα, σταθερότητα και συμβατότητα του LSFO, τις πρακτικές προφυλάξεις που πρέπει να ληφθούν, όπως η ανάπτυξη σχεδίων πλοίου για διαχωρισμό καυσίμων, δοκιμές συμβατότητας, καθαρισμό δεξαμενών και συντήρηση κινητήρα. Η κ. Κουβαδέλη μίλησε για συμβατικές εκτιμήσεις που πρέπει να αξιολογηθούν, όπως το ISO 8217: 2017 και οποιεσδήποτε μεταγενέστερες τροποποιήσεις, το PAS 23263 που αναμένεται να δημοσιευθεί στο Q4 του 2019 και τις ρήτρες ποιότητας του καυσίμου στην Ναύλωση. Οι απαιτήσεις για το LSFO θα αυξηθούν και ενδέχεται να έχουμε προβλήματα ανεφοδιασμού του βαρέος μαζούτ στα μικρά λιμάνια ανεφοδιασμού καυσίμων και ότι το FONAR δεν είναι «ασφαλές διαπιστευτήριο νομιμότητας". Οι περιστάσεις στις οποίες με την υποβολή ενός FONAR, θα αποφύγει κάποιος την επιβολή ποινής είναι ασαφείς και θα ποικίλλουν από λιμένα σε λιμένα.

Ο κ. Ντίνος Αρκουμάνης, πρώην αντιπρόεδρος UCL και πρώην πρεσβευτής της Ελλάδας για την ενεργειακή πολιτική, έθεσε την ερώτηση: « Είναι η ναυτιλία θύμα των περιβαλλοντικών κανονισμών;» Ο κ. Αρκουμάνης τόνισε ότι τα ναυτιλιακά καύσιμα είναι της χειρότερης ποιότητας. Το θέμα των scrubbers είναι μια άσκοπη σπατάλη ενέργειας, αντί να επικεντρωνόμαστε στην ποιότητα των καυσίμων. Η ναυτιλία επικεντρώνεται σε μια περιττή επιβάρυνση κατά τον κ. Αρκουμάνη, "μέχρι το 2040, μπορεί να ληφθεί απόφαση που θα απαγορεύει την καύση υδρογονανθράκων".

Ο Δρ Χρήστος Σπαντωνίδης, Διευθύνων Σύμβουλος Τεχνολογίας, Prisma Electronics, δήλωσε ότι οι αλλαγές που βλέπουμε τώρα είναι παρόμοιες με την περίοδο που περνούσαμε από τον άνθρακα στα υγρά καύσιμα. Με την βιομηχανική επανάσταση άρχισε η εξαγωγή ορυκτών καυσίμων ευρείας κλίμακας και μεταμόρφωσε πλήρως τον τρόπο ζωής και εργασίας της ανθρωπότητας.

Ο κ. Κωνσταντίνος Ρόκκος, Διευθύνων Σύμβουλος της TST Intl SA & Πρόεδρος της Ναυτιλιακής Επιτροπής του Propeller Club του Πειραιά και Περιφερειακός Αντιπρόεδρος του International Propeller Club για τη Νότια Ευρώπη και την Αφρική, δήλωσε ότι κανείς δεν μιλάει για το ζήτημα του κόστους που είναι το μεγαλύτερο βάρος για τον πλοιοκτήτη και το κόστος αυτό θα μεταφερθεί στις μικρότερες εταιρείες, είπε. Ο κ. Ρόκκος εξέφρασε την άποψη ότι δεν έχει δει καμία αναφορά από τους ρυθμιστικούς φορείς στο θέμα των δαπανών: "Γιατί δεν ζήτησαν (οι ρυθμιστικές αρχές) να ζητήσουν δοκιμαστική εφαρμογή"; "Είναι σαν να βάζουμε τη μεταφορά πριν από το άλογο", είπε ο κ. Ρόκκος.

Ο κ. Πάνος Ζαχαριάδης, Τεχνικός Διευθυντής της Atlantic Bulk Carriers Management Ltd., σε μια παρουσίαση με τίτλο "Η σχέση μεταξύ του πλανήτη Γη και του 2020 0.5% Sulphur Cap" περιέγραψε τα συστατικά που ακτινοβολούν την αναγκαστική επίδραση στη γη ή το κλίμα μεταξύ της ηλιακής ακτινοβολίας που απορροφάται από τη Γη και της ενέργειας που ακτινοβολείται πίσω στο διάστημα.Οι επιρροές που προκαλούν αλλαγές στο κλιματικό σύστημα της Γης, μεταβάλλοντας την ακτινοβολία της Γης, αναγκάζοντας τις θερμοκρασίες να ανεβούν ή να πέσουν, ονομάζονται κλίματα. Ο κ. Ζαχαριάδης δήλωσε ότι «πρέπει να αποφασίσουμε ποια είναι η προτεραιότητά μας, είναι η σωτηρία της ανθρώπινης ζωής ή η διάσωση του περιβάλλοντος; Αλλά τότε, εάν το περιβάλλον καταστραφεί, θα είναι το τέλος της ανθρώπινης ζωής ούτως ή άλλως **". Ο κ. Τσαβλίρης** έκλεισε την τρίτη ομάδα σχετικά με το Sulphur Cap, επισημαίνοντας ότι δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι "η επιχείρηση των ανυπόστατων προβλημάτων είναι μια επιχείρηση τρισεκατομμυρίων δολαρίων".

4η ομάδα συζήτησης: **σχετικά με Slow Steaming**: **μια βραχυπρόθεσμη αποτελεσματική λύση - έχει υπονομευθεί;** άνοιξε ο **κ. Ντίνος Αρκουμάνης**, ο οποίος τόνισε ότι το Slow Steaming είναι στην πραγματικότητα ένας λανθασμένος όρος, η σωστή διατύπωση πρέπει να είναι η «βελτιστοποίηση της ταχύτητας». Ο **κ. Πάνος Ζαχαριάδης**, δήλωσε ότι το πρόβλημα είναι τα όρια ταχύτητας: "Πόσα περισσότερα πλοία θα χρειαστούμε εάν επιβάλουμε όρια ταχύτητας; Και η διαδικασία κατασκευής αυτών των επιπλέον πλοίων, πόση ποσότητα CO2 θα εκπέμπεται στην ατμόσφαιρα για την κατασκευή αυτών των επιπλέον πλοίων; "Το Slow Steaming, τόνισε ο κ. Ζαχαριάδης, αρνείται εντελώς τις μελέτες που δεν προωθούν τη νέα τεχνολογία. **Ο κ. Κωνσταντίνος Ρόκκος** δήλωσε ότι πρόκειται καθαρά για ζήτημα κατανάλωσης, ποια είναι η βέλτιστη ταχύτητα; **Ο κ. Ρόκκος** ισχυρίστηκε ότι πρέπει να δοκιμάσουμε δυναμικά κάθε σκάφος προκειμένου να καθορίσουμε τη βέλτιστη ταχύτητα. **Ο Δρ Γιώργος Πατέρας** είπε

ότι πρέπει να εξετάσουμε τη βελτιστοποίηση της ταχύτητας με βάση τη συνολική παραγωγή CO2. Ο **κ. Πάνος Ζαχαριάδης**, δήλωσε ότι το λάθος ήταν ότι η λύση των scrubbers παρουσιάστηκε ως το ισοδύναμο του Slow Steaming. Ο κ. Ζαχαριάδης πιστεύει ότι θα έρθει μια εποχή που ο IMO θα θέσει σε ισχύ την κατανάλωση ενέργειας και όχι την κατανάλωση καυσίμων. Ο **κ. Σταύρος Χατζηγρηγόρης, MD του Maran Gas Maritime,** που δεν μπόρεσε να είναι μαζί μας, μας προώθησε μια εξαιρετική παρουσίαση του Slow Steaming, που ο **κ. Ντίνος Αρκουμάνης** παρουσίασε επάξια παρά την απουσία του. Στην παρουσίαση του, ο κ. **Σταύρος Χατζηγρηγόρης**, περιέγραψε ότι η αλλαγή του κλίματος που προκαλείται από τον άνθρωπο είναι εδώ και κλιμακώνεται γρήγορα, αλλά δεν συμφωνούν όλοι οι επιστήμονες.

Οι φορείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας πρέπει να συμμετέχουν δραστικά στον αγώνα για ένα πιο πράσινο μέλλον. Το IMO 2020 0,5% Sulphur Cap θα επηρεάσει τόσο νέα όσο και υπάρχοντα πλοία, διυλιστήρια και προμηθευτές καυσίμων.

Ο **κ. Χατζηγρηγόρης** μας έδωσε μια γενική εικόνα των εκπομπών SOx, NOx και αερίων θερμοκηπίου (GHG) και δήλωσε ότι το βραχυπρόθεσμο μέτρο θα συμφωνηθεί από το MEPC πριν από το 2023. Μεσοπρόθεσμα μέτρα θα συμφωνηθούν μεταξύ 2023-2030 και μακροπρόθεσμα μέτρα θα συμφωνηθούν μετά το 2030. Αναλύθηκε ο Δείκτης Σχεδιασμού Ενεργειακής Απόδοσης (EEDI) και πώς δόθηκε κίνητρο στους ναυπηγούς να σχεδιάσουν πιο αποδοτικά πλοία. Ο κ. Χατζηγρηγόρης παρουσίασε τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των Υποχρεωτικών ορίων ταχύτητας και την ανάγκη επενδύσεων E & A σε εναλλακτικά καύσιμα. Θα χρειαστούμε μια ολιστική προσέγγιση, είπε για μακροχρόνιες, βιώσιμες και ασφαλείς λύσεις. "Η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία μπορεί να έχει μεγάλο αντίκτυπο και να κατευθύνει τα ρυθμιστικά όργανα. Η πράσινη νομοθεσία θα λειτουργήσει ως φίλτρο για την παρωχημένη χωρητικότητα και των πλοιοκτητών που δεν επιθυμούν να επενδύσουν στην αναβάθμιση του στόλου τους. Μπορούμε να δούμε μια επιστροφή των στόλων «κρατικών ιδιοκτητών» ή «μεγάλων πετρελαϊκών πλοίων». »Ο **κ. Ζαχαριάδης** τόνισε την ανάγκη συνεργασίας, αντί να αποδεχόμαστε τι επιβάλλουν οι πολιτικοί σε εμάς, είναι ζωτικής σημασίας να έχουμε δικό μας λόμπι στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Είναι κρίσιμο να γνωρίζουμε αποτελεσματικούς τρόπους παρέμβασης lobbying, σχολίασε ο Δρ George D. Pateras. Ο **κ. Ζαχαριάδης** παρουσίασε μια μελέτη στον ναυπηγικό νηογνώμονα, η οποία ανέφερε ότι το Slow Steaming μπορεί να φανεί σαν λύση στην μείωση του CO2, αλλά αν αναλυθεί, οι αριθμοί μπορεί να δείξουν κάτι εντελώς διαφορετικό.

Η κυρία Γιάννα Παυλοπούλου, Διευθύνουσα Εταίρος CommonLawgic, άνοιξε την τελευταία 5η ομάδα συζήτησης: **Μελλοντικές Προοπτικές**, με παρουσίαση νέων οικονομικών μοντέλων που ευνοούν τα συμφέροντα των πλοιοκτητών: Υπεύθυνη καινοτομία, Κυκλική ναυτιλιακή παραγωγή, με σχήματα χρηματοδοτικής μίσθωσης, επανάχρησης, ανακατασκευής, διαμοιρασμού (sharing) κι επιστροφής εξοπλισμού πριν ανακυκλωθεί (πχ. Scrubbers). Η κυρία Παυλοπούλου περιέγραψε τις παραπάνω διαδικασίες γνωστές κι ως Upcycling, με σχεδιασμό από τον παραγωγό κάθε προιόντος με δυνατότητα αποσυναρμολόγησης, χρονικής επέκτασης του κύκλου ζωής και δημιουργία δευτερογενούς αγοράς με ανθεκτικά υλικά, υπηρεσίες και προϊόντα μεγαλύτερης περιβαλλοντικής αξίας."Η κυκλική οικονομία είναι το μέλλον προκειμένου να εξοικονομηθούν πρώτες ύλες. Η ακαδημαϊκή έρευνα και η εμπλοκή κοινωνικών εταίρων μπορούν να καθορίσουν πιο δίκαιους κανόνες του παιχνιδιού! "

Ο Δρ Πανίκος Πουτζιούρης, Πρύτανης Πανεπιστημίου Κύπρου UCLan Cyprus , Fellow Οικογενειακής Επιχειρηματικότητας Παν. Καίμπριτζ, παρουσίασε την θεματική **«Επιστροφή στα βασικά στοιχεία».** Για την βιώσιμη επιτυχία της ελληνικής οικογενειακής επιχείρησης ναυτιλίας ». Ο Δρ. Πουτζιούρης είπε ότι πρέπει να διασφαλίσουμε ότι οι στόχοι των γενεών είναι ευθυγραμμισμένοι: "Μια επιχείρηση που δεν δημιουργεί παρά μόνο χρήματα είναι μια κακή επιχείρηση". Δεν πρέπει να χρησιμοποιήσουμε την οικογενειακή επιχείρηση για να είμαστε δίκαιοι γονείς, "πρέπει να υπάρχει δίκαιη κατανομή όχι ισότιμη διανομή", τόνισε ο Δρ. Πουτζιούρης. Έχουμε την υποχρέωση να προστατεύουμε την πηγή του πλούτου μας και συνιστούμε να εισέλθουν εξωτερικοί επαγγελματίες στην οικογενειακή επιχείρηση για να την ακολουθήσουν στην επόμενη γενιά. Ο κ. Πουτζιούρης δήλωσε ότι πρέπει να μεταβιβάσει την εταιρεία "στους άξιους, όχι στον δικαιούχο". Μεταξύ των κυριότερων αιτιών των αποτυχιών μεταφοράς πλούτου είναι η κατανομή της εμπιστοσύνης και της επικοινωνίας εντός της οικογένειας και η αποτυχία να προετοιμαστούν κληρονόμοι για ρόλους και ευθύνες. Οι οικογένειες στη ναυτιλία μοιράζονται μια κληρονομιά που τις διατηρεί συνδεδεμένες, αλλά υπάρχουν σίγουρα προκλήσεις, τόνισε ο κ. Πουτζιούρης, οι οποίες μπορούν να ξεπεραστούν με τις αξίες της εμπιστοσύνης, της επικοινωνίας της ενότητας και της επαγγελματοποίησης. Ο κ. Τσαβλίρης σχολίασε ότι η ναυτιλιακή οικογενειακή επιχείρηση έχει στατιστικά μεγαλύτερη συνέχεια από οποιαδήποτε άλλη εταιρική οργάνωση.

Ο κ. Αντώνης Μαυρακάκης έκλεισε την ομάδα για τις μελλοντικές προοπτικές, δηλώνοντας ότι " Η εξαιρετική αγορά, για πρώτη φορά στην ιστορία, από το 2002 έως το 2007 που έφτασε σε αστρονομικό επίπεδο, μας οδήγησε στο να πιστέψουμε, εμάς τους εφοπλιστές, θα διαρκέσει για πάντα, διότι τα τελευταία 50 χρόνια στην ναυτιλιακή αγορά είχαμε βιώσει 2 χρόνια καλής αγοράς 3 χρόνια κακής αγοράς, 3 καλά χρόνια, 2 κακά χρόνια. Η κατάσταση αυτή μας ανάγκασε να γίνουμε αλαζόνες και να κάνουμε το λάθος να επενδύσουμε τα αστρονομικά κέρδη που κερδίσαμε το 2002-2007 τρεις φορές περισσότερο στη ναυτιλία, αλλά δυστυχώς η αγορά κατέρρευσε μετά την πτώχευση της Leman brothers και την κρίση των ακινήτων (subprime loans) στις ΗΠΑ. Πέσαμε από το ρετιρέ σε επίπεδο πιο κάτω και από το υπόγειο. Από τότε και για 10 χρόνια προσπαθήσαμε να ανακάμψουμε από τις απώλειες που είχαμε υποστεί αλλά μάταια. Ο κ. Μαυρακάκης είπε ότι πρέπει να είμαστε πολύ συντηρητικοί στο μέλλον, καθώς υπάρχει σοβαρή πιθανότητα, να αντιμετωπίσουμε μια ακόμη πιο σοβαρή κρίση από εκείνη του 2008.

Ο κ. Μανώλης Βορδώνης, πρώην εκτελεστικός διευθυντής της Thenamaris Ship Management Inc, τίμησε το κοινό της ναυτιλιακής διάσκεψης της Ύδρας με ένα διορατικό κλείσιμο. Αρχικά ευχαρίστησε τον κ. Τσαβλίρη για τα διαισθητικά θέματα συζήτησης και όλους τους ομιλητές και ομιλήτριες για τις παρουσιάσεις τους και είπε ότι κατά την άποψή του όλα τα θέματα που τίθενται είναι ουσιαστικά ζητήματα ηγεσίας. Έχουμε μάθει να χορεύουμε στους ρυθμούς άλλων εθνών, είπε ο κ. Βορδόνης, αντί να παίζουμε την δική μας μουσική. Αν κανείς δεν αισθάνθηκε ποτέ τον πόνο να χάσει συγγενή του από μια έκρηξη σε πλοίο, τότε πώς μπορεί να αισθανθεί πιθανώς την ευθύνη για τους κανονισμούς που διαμορφώνει; Ο κ. Βορδώνης είπε ότι οι επιστήμονες είναι δυστυχώς η πιο επικίνδυνη ομάδα, δεν έχουν τόσο ανθρωπιά ούτε και ταπεινοφροσύνη. Πρέπει να αναπτύξουμε ηγεσία με βάση θεμελιώδεις αξίες οι οποίες απηχούν την φύση και τον Θεό, τόνισε ο κ. Βορδώνης. «Πρέπει να αρχίσουμε να παίζουμε τη δική μας μουσική και οι δυναμικές ισορροπίες της αγοράς θα ρυθμίσουν την πορεία προς τα εμπρός».

Αντώνης Μαυρακάκης, Μανώλης Βορδώνης, Γιώργος Πατέρας, Γιώργος Γουρδομιχάλης, Γιώργος Τσαβλίρης, Γιάννης Σαχίνης, Αλεξάνδρα Κουβαδέλλη, Παναγιώτης Ζαχαριάδης, Γιάννα Παυλοπούλου, Κωνσταντίνος Ρόκκος, Πανίκκος Πουτζιούρης, Patrick Joseph, Χρήστος Σπανδωνίδης

Γιώργος Τσαβλίρης, Όλγα Μπορνόζη, Νίκος Μαρματσούρης, Ειρήνη Νοτιά, Γιάννης Σαχίνης
Μανουέλα Ν. Βαρδινογιάννη, Αντώνης Μαυρακάκης

Γιώργος Τσαβλίρης, Patrick Joseph, Μαίρη Αρβανίτη, Γιάννης Σαχίνης, Δήμητρα Γιορδαμλή, Νίκος Μαρματσούρης, Ειρήνη Νοτιά, Κώστας Κωνσταντίνου

Γεύμα

Μανουέλα Ν. Βαρδινογιάννη, Γιώργος Πατέρας

Ιωάννα Σουλιώτη, Θοδωρής Βαρβίας
Λυδία Ελένη Ζαφειρίου
Αλεξάνδρα Κουβαδέλλη , Μανώλης Βορδώνης
Ανδρέας Ανδριανόπουλος, Γιάννης Πατινιώτης

Cocktail - Οικία Σαχίνη

Νίκος Μαρματσούρης, Γιάννης Πατινιώτης
Γιάννης Τριφύλλης, Γιώργος Πατέρας
Γιάννης Σαχίνης, Αντώνης Μαυρακάκης
Μανώλης Βορδώνης, Κωνσταντίνος Ρόκκος
Γιάννης Μπελούσης, Κώστας Κωνσταντίνου

Ευάγγελος Δανόπουλος, Μαρία Βούλγαρη
Αντιγόνη Βαμβακά, Γιάννης Πατινιώτης
Κωνσταντίνα Ασπρούδη, Κωνσταντίνος Ρόκκος
Γιάννης Σαχίνης, Νίκος Μαρματσούρης
Αντρέα Δημητρίου

Γιάννης Πατινιώτης, Κώστας Κωνσταντίνου
Κωνσταντίνα Ασπρούδη
Κωνσταντίνος Ρόκκος, Μαίρη Αρβανίτη

Μαρία Μητσέλη, Αντρέα Δημητρίου
Ευάγγελος Ραφαλιάς, Μανώλης Βορδώνης

Υπό την Αιγίδα

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

•HELMEPA•

The INTERNATIONAL PROPELLER CLUB of the United States
INTERNATIONAL PORT OF PIRAEUS, GREECE

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
www.ycg.gr

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΕΣΧΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
PIRAEUS MARINE CLUB

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ
ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ
ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
HELLENIC OFFSHORE
RACING CLUB

ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΜΕΣΙΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ
HSA 1975
HELLENIC SHIPBROKERS ASSOCIATION

Χορηγοί

KONSTANTINA ASPROUDI
INTERNATIONAL FINANCIAL CONSULTING

LAROS
by Prisma Electronics

Υποστηρικτές

independent
AVERAGE ADJUSTERS LTD

StarBulk

INTERNATIONAL REGISTRIES 1948
The Marshall Islands Registry
www.register-iri.com

Εταιρική Συμμετοχή

Χορηγός Κρασιού

Χορηγός Μπύρας

Χορηγός Παγωτού

Χορηγός Καφέ

Χορηγοί Επικοινωνίας