ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΓΓΛΕΣΗΣ

Πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της JHI Steamship Co.

Στον **Αντώνη Τσιμπλάκη**
atsimplakis@naftemporiki.gr

Ο νέος διπολικός κόσμος φέρνει έντονες μεταβολές στη ναυτιλία

Το πλαίσιο που διαμορφώνεται δημιουργεί χώρο για ανάπτυξη, αλλά πρέπει να μελετάται με προσοχή

Ιωάννης Ιγγλέσης: Τα γεγονότα που συνδέονται με τις γεωπολιτικές εντάσεις ήταν αυτά που επηρέασαν στον μεγαλύτερο βαθμό φέτος τις ναυτιλιακές αγορές, επίδραση που φαίνεται ότι θα συνεχίσει να είναι σημαντική για το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο και το 2026.

Έναν διπολικό κόσμο που έρχεται, ο οποίος θα φέρει όξυνση του ανταγωνισμού, θα προκαλεί εντάσεις και θα επιδράσει στο θαλάσσιο παγκόσμιο εμπόριο, περιγράφει σε συνέντευξή του στη «Ν» ο κ. Ιωάννης Ιγγλέσης, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της ναυτιλιακής εταιρείας JHI Steamship Co. «Ο κλάδος της ναυτιλίας είναι γνωστό ότι αντιμετωπίζει μεγάλες διακυμάνσεις, εποπτεύεται από νέους κανονισμούς και απαιτεί βαθιά γνώση και εμπειρία», επισημαίνει χαρακτηριστικά ο κ. Ιγγλέσης.

Προερχόμενος από μια οικογένεια με περισσότερα από 150 χρόνια στη ναυτιλία, περιγράφει επίσης τα πλεονεκτήματα που αποφέρει η ισχυρή παράδοση στον κλάδο: «Ο συνδυασμός παράδοσης και καινοτομικής προσέγγισης είναι αυτός που εγγυάται τη σταθερή και με διάρκεια προσαρμογή στις τεχνολογικές εξελίξεις».

Στη συζήτησή μας δεν θα μπορούσε να απουσιάζει και το θέμα που απασχολεί όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες. Η επιλογή του επόμενου προς ναυπήγηση πλοίου που σήμερα, εξαιτίας της μεταβατικής περιόδου που βιώνουμε, χαρακτηρίζεται ως επένδυση υψηλού ρίσκου. Ο κ. Ιγγλέσης περιγράφει τη στρατηγική της εταιρείας του, η οποία ήδη έχει επτά υπό ναυπήγηση πλοία: «Μια επιλογή που συνδυάζει τη ναυπήγηση πλοίων με σύγχρονες δοκιμασμένες τεχνολογίες που μειώνουν το κόστος, με παράλληλη υιοθέτηση και εφαρμογή καινοτόμων λύσεων που μπορούν να διασφαλίσουν τη βέλτιστη ενεργειακή απόδοση και ανταποκρίνονται στις κοινωνικές προσδοκίες, είναι η ενδεδειγμένη».

Η οικογένεια Ιγγλέση έχει παρουσία 150 χρόνων στη ναυτιλία. Πώς συνδυάζει η οικογενειακή εταιρεία τη μεγάλη παράδοση με τις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις στον κλάδο και τι νέο μπορεί να φέρει ο συνδυασμός αυτός στη ναυτιλία;

«Όπως σωστά αναφέρετε, η οικογένειά μας δραστηριοποιείται στη ναυτιλία περισσότερα από 150 χρόνια. Κατά τη διάρκεια αυτής της μεγάλης χρονικής περιόδου, αντεπεξήλθαμε με επιτυχία στις προκλήσεις που δημιούργησαν οι έντονες τεχνολογικές εξελίξεις που εισήχθησαν στη ναυτιλία. Η ανθεκτικότητα, αλλά και η ικανότητα γρήγορης προσαρμογής στις αλλαγές αποτελούν στοιχεία της ταυτότητάς μας. Αυτά τα στοιχεία μάς επιτρέπουν την προσαρμογή στις σύγχρονες προκλήσεις που αντιμετωπίζουμε σήμερα ως επιχείρηση. Έχουμε επιτύχει να δημιουργήσουμε θεσμικό πλαίσιο που χαρακτηρίζεται από ευελιξία, που δεν αντιμετωπίζει με επιφυλακτικότητα την αλλαγή, αντίθετα την επιζητά, που ευνοεί την υιοθέτηση σύγχρονων τεχνολογικών εργαλείων και λύσεων. Σε αυτή τη γραμμή, η παράδοση συνδυάζεται με την καινοτομία, σε ό,τι αφορά τον αναγκαίο τεχνολογικό μετασχηματισμό, για την ανταπόκρισή μας στις απαιτήσεις της απανθρακοποίησης και της ψηφιοποίησης. Το ισχυρό πλεονέκτημα μιας επιχείρησης με μακρά παράδοση είναι ότι βρίσκεται σε θέση να έχει μακροχρόνιο ορίζοντα και να μην καθοδηγείται από ευκαιριακές προσεγγίσεις. Στο πεδίο της τεχνολογικής προσαρμογής, αυτό το χαρακτηριστικό αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα, καθώς οδηγεί σε επιλογές που θωρακίζουν την καλή πορεία της επιχείρησης. Ο συνδυασμός παράδοσης και καινοτομικής προσέγγισης είναι αυτός που εγγυάται τη σταθερή και με διάρκεια προσαρμογή στις τεχνολογικές εξελίξεις».

Μέρος της μεγάλης παράδοσης που έχετε στη ναυτιλία είναι και η σταθερή επιλογή ιαπωνικών ναυπηγείων για την κατασκευή των πλοίων σας. Τώρα, όμως, επιλέξατε κλίνες στη Νότια Κορέα. Ποιοι παράγοντες διαδραμάτισαν καθοριστικό ρόλο γι' αυτή την απόφασή σας;

«Με εξαίρεση την τελευταία παραγγελία μας για τη ναυπήγηση τριών aframax tankers, που τοποθετήθηκε στα ναυπηγεία K Shipbuilding της Νότιας Κορέας, όλες οι ναυπηγήσεις μας έχουν γίνει στην Ιαπωνία. Αυτό, γιατί τα ιαπωνικά ναυπηγεία χαρακτηρίζονται διαχρονικά για την ποιότητα των πλοίων που ναυπηγούν και την καλή λειτουργία τους, ιδιαίτερα των bulk carriers. Δημιουργήθηκε, λοιπόν, εδώ και πολλές δεκαετίες, η παράδοση που και εσείς αναφέρετε. Αντίστοιχα χαρακτηριστικά έχουν αναπτύξει και τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας, όμως δεν είχαμε την ευκαιρία να τοποθετήσουμε παραγγελία σε αυτά, όπως το κάναμε πρόσφατα, αφού επισκεφθήκαμε το ναυπηγείο και διαπιστώσαμε την άριστη ποιότητα κατασκευής και ναυπήγησης. Η απόφαση για τη ναυπήγηση πλοίων είναι στρατηγικού χαρακτήρα και στηρίζεται στην εκτίμηση μιας σειράς παραγόντων. Προϋποθέτει, δε, την ύπαρξη σχετικής τεχνογνωσίας, κάτι που πιστεύω ότι μας χαρακτηρίζει. Κρίναμε ότι τώρα είναι η στιγμή για να επεκτείνουμε το ναυπηγικό πρόγραμμα της εταιρείας με δεξαμενόπλοια μεγέθους aframax. Όπως και εσείς γνωρίζετε, στον κλάδο μας, η ευελιξία και η ταχύτητα στην υλοποίηση των στρατηγικών αποφάσεων είναι κρίσιμος παράγοντας επιτυχίας. Εξετάσαμε τα δεδομένα, τις διαθέσιμες επιλογές και τη διαθεσιμότητα θέσεων ναυπήγησης και χρόνων παράδοσης των πλοίων, αλλά ταυτόχρονα λάβαμε υπόψη και την ισχυρή τεχνογνωσία που έχουν τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας στη ναυπήγηση δεξαμενόπλοιων. Η παραπάνω διαδικασία μάς οδήγησε στην απόφαση να τοποθετήσουμε την παραγγελία στα συγκεκριμένα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας. Όπως και στο παρελθόν, τα πλοία θα ναυπηγηθούν με τις αυστηρές προδιαγραφές που έχουμε συμφωνήσει με τα ναυπηγεία και η ομάδα μας θα συνεργαστεί στενά μαζί τους και θα επιβλέψει τη ναυπήγηση σε όλα τα στάδια».

Σε μια περίοδο μεγάλων αλλαγών, τις οποίες ζούμε και στη ναυτιλία, πόσο εύκολη είναι η επιλογή του επόμενου προς ναυπήγηση πλοίου; Ποιοι είναι οι άξονες που καθορίζουν σήμερα τις αποφάσεις σας για τη ναυπήγηση του τύπου πλοίου, αλλά και των νέων τεχνολογιών που θα φέρει;

«Βρισκόμαστε σε μια μεταβατική περίοδο, κάτι που σημαίνει ότι κάθε επενδυτική απόφαση, ιδιαίτερα όταν αναφέρεται σε assets όπως τα πλοία, τα οποία έχουν χρόνο ζωής που, υπό φυσιολογικές συνθήκες, υπερβαίνει τα 15 έτη, εμπεριέχει υψηλό ρίσκο. Σχηματικά, θα έλεγα ότι αυτό το ρίσκο είναι συνάρτηση της στρατηγικής της κάθε επιχείρησης. Είναι διαφορετικό για την επιχείρηση που επιλέγει να είναι εκείνη που υιοθετεί πρώτη μια νέα τεχνολογία και διαφορετικό για την επιχείρηση που επιλέγει την υιοθέτηση της ίδιας τεχνολογίας μεταγενέστερα. Χαρακτηριστικά που έχουν σχέση με το μέγεθος, το ιδιοκτησιακό καθεστώς, την ικανότητα της επιχείρησης να αποτελεί μέρος αλυσίδων εφοδιασμού, που διασφαλίζουν σταθερή απασχόληση του στόλου της ή την πρόσβαση στην αναγκαία χρηματοδότηση, είναι αυτά που κυρίαρχα οδηγούν στη βασική προσέγγιση σε σχέση με τον χρόνο και την ταχύτητα υιοθέτησης των νέων τεχνολογιών. Η εμπειρία οδηγεί στην παρατήρηση, ότι η ναυτιλία είναι ένας κλάδος που απαιτεί μακροχρόνια προσέγγιση, προσεκτική μελέτη των δεδομένων και ταχύτητα στην υλοποίηση των αποφάσεων. Εάν υπάρχουν αυτά τα χαρακτηριστικά, η προσέγγιση του μεταγενέστερου χρόνου μπορεί να αποδειχθεί επιτυχής, αφού διασφαλίζει και την έγκαιρη προσαρμογή στην τεχνολογική πρόοδο και τη μείωση του επιχειρηματικού κινδύνου. Αυτή η προσέγγιση, άλλωστε, είναι που έχει οδηγήσει τις ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην ανταγωνιστική θέση που κατέχουν τις τελευταίες δεκαετίες. Κατά συνέπεια, μια επιλογή που συνδυάζει τη ναυπήγηση πλοίων με σύγχρονες δοκιμασμένες τεχνολογίες που μειώνουν το κόστος, με παράλληλη υιοθέτηση και εφαρμογή καινοτόμων λύσεων που μπορούν να διασφαλίσουν τη βέλτιστη ενεργειακή απόδοση και ανταποκρίνονται στις κοινωνικές προσδοκίες, είναι η ενδεδειγμένη».

Ποια είναι κατά την άποψή σας τα γεγονότα που σημάδεψαν τις ναυτιλιακές αγορές το 2025; Πώς επιτιμάτε ότι θα διαμορφωθεί η εικόνα το 2026, αναφορικά με τη ζήτηση, αλλά και τις αλλαγές που φέρνουν στα trade οι γεωπολιτικές ανακατατάξεις που βιώνουμε (εμπορικοί πόλεμοι – ένοπλες συγκρούσεις – κυρώσεις – ζώνες επιρροής – ενεργειακή ασφάλεια);

«Χωρίς αμφιβολία, τα γεγονότα που συνδέονται με τις γεωπολιτικές εντάσεις ήταν αυτά που επηρέασαν στον μεγαλύτερο βαθμό. Παρατηρώντας κανείς τις εξελίξεις, καταλήγει στη διαπίστωση ότι οδηγούμαστε ξανά σε έναν διπολικό κόσμο. Αυτή η μεταβολή φαίνεται ότι θα οδηγήσει στην όξυνση του ανταγωνισμού, θα επηρεάσει τις γεωπολιτικές εξελίξεις και πιθανώς θα συνεχίσει να προκαλεί εντάσεις μεταξύ κρατών. Σε αυτό το πλαίσιο, η επίδραση για το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο θα συνεχίσει να είναι σημαντική και να οδηγεί σε έντονες μεταβολές, όπως για παράδειγμα αυτές που παρατηρούμε τους τελευταίους μήνες στην αγορά των υγρών φορτίων. Η όποια ισορροπία επιτυγχάνεται έπειτα από κοπώδεις προσπάθειες, μοιάζει να είναι εύθραυστη και να διαρκεί μέχρι τη στιγμή της εμφάνισης της επόμενης έντασης. Για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις αυτό είναι ένα πλαίσιο που δημιουργεί χώρο για ανάπτυξη των δραστηριοτήτων. Ταυτόχρονα, όμως, είναι και ένα σημείο που πρέπει να μελετάται με προσοχή. Ο κλάδος της ναυτιλίας, άλλωστε, είναι γνωστό ότι αντιμετωπίζει μεγάλες διακυμάνσεις, εποπτεύεται από νέους κανονισμούς και απαιτεί βαθιά γνώση και εμπειρία».

Ο κλάδος της ναυτιλίας αντιμετωπίζει μεγάλες διακυμάνσεις, εποπτεύεται από νέους κανονισμούς και απαιτεί βαθιά γνώση και εμπειρία.

Απαιτούνται πιο πολλές ενέργειες για λύση στην έλλειψη ναυτικών

Ακόμα ένα μεγάλο ζήτημα, που βρίσκεται ίσως και στην κορυφή της ατζέντας, είναι η προσέλκυση νέων ναυτικών σε παγκόσμιο επίπεδο, αλλά και η επιτακτική ανάγκη εκπαίδευσής τους στα νέα δεδομένα του κλάδου. Ποιες είναι οι πρωτοβουλίες που λαμβάνει η ναυτιλιακή βιομηχανία προς την κατεύθυνση αυτή και με πόση επιτυχία; Αλλά και ποιες είναι οι ευθύνες των κρατών που καλούνται να αναλάβουν πρωτοβουλίες για την ενίσχυση και συνέχιση ενός επαγγέλματος που «κινεί τον κόσμο»;

«Σωστά επισημαίνετε την ανάγκη για την προσέλκυση νέων ναυτικών σε παγκόσμιο επίπεδο, αλλά και την προσαρμογή του επιπέδου εκπαίδευσης που παρέχεται σε αυτούς, προκειμένου να είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις σύγχρονες απαιτήσεις της λειτουργίας του πλοίου. Σήμερα τα πλοία είναι τεχνολογικά εξελιγμένες παραγωγικές μονάδες. Απαιτούν από τους ναυτικούς που τα στελεχώνουν, ιδιαίτερα τους αξιωματικούς, σύνθετες γνώσεις σε τουλάχιστον τρία επίπεδα. Το πρώτο αναφέρεται στην τεχνολογία που ενσωματώνουν τα πλοία στη λειτουργία τους, το δεύτερο αναφέρεται στους διεθνείς κανονισμούς και το πλαίσιο που δημιουργούν στη λειτουργία του πλοίου και το τρίτο αναφέρεται στις γνώσεις που οδηγούν στην ανάπτυξη των ήπιων δεξιοτήτων που είναι κρίσιμες για την εργασία τους. Η παροχή αυτών των γνώσεων δεν είναι υποχρέωση μόνο της κάθε κρατικής αρχής, αλλά και των ίδιων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Απαιτείται, δηλαδή, και οι ίδιες οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις να αντιμετωπίζουν τους ναυτικούς τους ως βασικούς συντελεστές της λειτουργίας τους και ως κρίσιμο κρίκο στην ανταγωνιστική λειτουργία τους. Αυτό θα συμβάλει στην αύξηση της διατήρησης των ναυτικών στο επάγγελμα. Σε σχέση με την προσέλκυση νέων ναυτικών και την έλλειψη που καταγράφουν οι διεθνείς στατιστικές, ιδιαίτερα για αξιωματικούς, θα έλεγα ότι απαιτούνται περισσότερες ενέργειες που θα πείθουν τη νέα γενιά, την επονομαζόμενη GenZ, ότι η ναυτιλία είναι ένας κλάδος στην αιχμή της τεχνολογικής προόδου, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τα συστήματα επικοινωνίας των πλοίων, που παρέχει σταθερή απασχόληση, λαμπρές προοπτικές επαγγελματικής εξέλιξης, αμοιβές που δεν μπορεί να προσφέρει η απασχόληση στη στεριά και πλαίσιο που διασφαλίζει την εκπαίδευση και την επαγγελματική ανάπτυξή τους. Επιπρόσθετα, η προσέλκυση γυναικών στον κλάδο θα μπορούσε να δώσει λύση στην κρίσιμη έλλειψη ναυτικών, εφόσον βεβαίως αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι γυναίκες για την είσοδο και την παραμονή τους στο επάγγελμα και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις εντάξουν σχετικές πρωτοβουλίες στη στρατηγική τους».

Το πλοίο «Proteus» είναι ένα από τα bulk carriers του στόλου της εταιρείας JHI Steamship Co., συμφερόντων του κ. Ιωάννη Ιγγλέση.

Με μακρά παράδοση άνω των 150 ετών

Η ΠΑΡΟΥΣΙΑ της οικογένειας Ιγγλέση στη ναυτιλία υπερβαίνει τα 150 χρόνια, με σημαντικές διακρίσεις στο ναυτιλιακό γίγνεσθαι, γεγονός που την κατατάσσει στις σημαντικότερες ναυτιλιακές οικογένειες της χώρας. Ιδρυτής ήταν ο Δημήτριος Ι. Ιγγλέσης, ο οποίος ξεκίνησε τις ναυτιλιακές, βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητές του στα μέσα του 19ου αιώνα. Από τις αρχές του 20ού αιώνα η οικογένεια Ιγγλέση επικεντρώθηκε κυρίως σε ναυτιλιακές δραστηριότητες. Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο η οικογένεια επέκτεινε τον στόλο της με πλοία τύπου Liberty και απέκτησε παρουσία στο Λονδίνο. Το 1961 απέκτησε το πρώτο δεξαμενόπλοιο. Το 1964 συμμετείχε στην πρωτοποριακή συνεργασία με τις οικογένειες Περατικού, Ξυλά και Ανδριανόπουλου, που οδήγησε στη δημιουργία της Pegasus Ocean Services, στην οποία συνέχισε να συμμετέχει έως το 1991, χρονική στιγμή που τα μέλη της οικογένειας επέλεξαν την ανεξάρτητη δραστηριοποίηση και την επανενεργοποίηση της Samos Steamship Co. Η εταιρεία JHI Steamship Co. ιδρύθηκε στις αρχές του 2025 από τον κ. Ιωάννη Ιγγλέση και αποτελεί φυσική συνέχεια της παραδοσιακής οικογενειακής επιχείρησης Samos Steamship Co. Διαχειρίζεται στόλο ο οποίος, στην πλήρη ανάπτυξή του, θα αποτελείται από οκτώ bulk carriers και δώδεκα δεξαμενόπλοια. Το βιβλίο παραγγελιών της JHI Steamship Co. περιλαμβάνει τη ναυπήγηση επτά νέων πλοίων, τεσσάρων στην Ιαπωνία και τριών στη Νότια Κορέα.

*** Μια επιλογή που συνδυάζει τη ναυπήγηση πλοίων με σύγχρονες δοκιμασμένες τεχνολογίες και παράλληλη υιοθέτηση καινοτόμων λύσεων για βέλτιστη ενεργειακή απόδοση είναι η ενδεδειγμένη.**