

# CONFERENCE NOTES



*In association with*



## “Shipping in the 21st Century”

*“Preparing the Industry  
for the Future”*

Wednesday, 8 October 2014 - Athens





# Shipping in the 21st Century

Preparing the Industry for the Future

Athens - Wednesday, 8 October 2014

Eugenides Foundation

In association with



## ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΤΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ «ΜΑΡΙΑ ΤΣΑΚΟΣ» ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΕΝΤΡΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΣΕ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΗΝ CAPITAL LINK

**ΤΟ ΥΛΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΙΝΑΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΣΤΟ**  
<http://forums.capitallink.com/tsakos/2014>

Το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» – Διεθνές Κέντρο Ναυτικής Έρευνας και Παράδοσης διοργάνωσε σε συνεργασία με την Capital Link το Διεθνές Συνέδριο με τίτλο “Shipping in the 21st Century–Preparing the Industry for the Future”. Το εν λόγω Συνέδριο πραγματοποιήθηκε την **Τετάρτη 8 Οκτωβρίου, 2014** στο Ευγενίδειο Ίδρυμα με μεγάλη επιτυχία και συμμετοχή που ξεπέρασε τους 850 παρευρισκομένους, ενώ πλέον των 600 το παρακολούθησαν μέσω διαδικτύου σε ζωντανή αναμετάδοση.

### ΘΕΜΑ ΤΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

Το Συνέδριο είχε σκοπό να δώσει την ευκαιρία, σε Έλληνες και ξένους ειδήμονες της Ναυτιλίας, να εξετάσουν και αναλύσουν θέματα που σχετίζονται με την παρούσα και μελλοντική κατάσταση στον χώρο της διεθνούς βιομηχανίας, των θαλασσίων μεταφορών, υπό το καθεστώς των ραγδαίων πολιτικών, οικονομικών και τεχνολογικών εξελίξεων που παρατηρούνται σε παγκόσμια κλίμακα.

### ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ

Το Συνέδριο διοργανώθηκε από το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» – Διεθνές Κέντρο Ναυτικής Έρευνας και Παράδοσης, σε συνεργασία με την Capital Link.

Ο Πρόεδρος του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος» **Ευθύμιος Η. Μητρόπουλος** αιτιολόγησε την οργάνωση του Συνεδρίου σαν μία ευκαιρία για την ανάλυση και εξέταση των παρατηρούμενων εξελίξεων στη βιομηχανία των θαλασσίων μεταφορών υπό το καθεστώς των ραγδαίων οικονομικών, χρηματοπιστωτικών, γεωπολιτικών, τεχνολογικών και περιβαλλοντικών αλλαγών που

βιώνει η διεθνής κοινότητα σε καθημερινή βάση. Φιλοδοξία των οργανωτών ήταν να συμβάλουν σε μία καλύτερη κατανόηση των διαφόρων τάσεων και προκλήσεων που, στο σύνολό τους, διαμορφώνουν την ναυτιλία του σήμερα και έχουν την δυνατότητα να επηρεάσουν την ναυτιλία του αύριο.

Στις εισαγωγικές του ομιλίες, τόσο στην πρωινή όσο και στην απογευματινή συνεδρία, έδωσε έμφαση στην ανάγκη προσέλκυσης στο ναυτικό επάγγελμα και επαρκούς εκπαίδευσης στη συνέχεια υψηλού επιπέδου ναυτικών (χωρίς τους οποίους η ναυτιλία δεν μπορεί να λειτουργήσει), στην τεχνολογική υπεροχή των σύγχρονων πλοίων και, γενικώτερα, στην σπουδαιότητα των υπηρεσιών που προσφέρει στην παγκόσμια οικονομία και το διεθνές εμπόριο η ναυτιλία. Κατέληξε πλέκοντας το εγκώμιο των ομιλητών για την άρτια προπαρασκευή τους και την παρουσίαση ιδιαίτερα επιτυχημένων θεμάτων.



κ. Ευθύμιος Η. Μητρόπουλος, Πρόεδρος,  
Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος»



κ. Νίκος Μπορνόζης, Πρόεδρος,  
Capital Link Inc.

Ο κ. Νίκος Μπορνόζης, Πρόεδρος της Capital Link ανέφερε ότι η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται σήμερα σ' ένα στάδιο αλλαγών το οποίο αντανάκλα τους γεωπολιτικούς κινδύνους, τις τεχνολογικές εξελίξεις, τις περιβαλλοντικές ανησυχίες, τη διαθεσιμότητα των άρτια εκπαιδευμένων ναυτικών, τις προκλήσεις σε θέματα ασφάλειας και την εξέλιξη νέων εμπορικών διαδρομών. Οι παγκόσμιες οικονομικές και πολιτικές εξελίξεις επηρεάζουν τη ζήτηση ενώ το μέγεθος και η διαθεσιμότητα του παγκόσμιου στόλου επηρεάζουν την προσφορά. Αστάθειες ανάμεσα στην προσφορά και στη ζήτηση επηρεάζουν την αξία του κεφαλαίου, τους ναύλους και τα κέρδη. Οι ναυτιλιακές αγορές έχουν επιστρέψει σταδιακά στα επίπεδα που ήταν πριν την σοβαρή οικονομική κρίση του Q4 το 2008, μολονότι είναι ακόμα μακριά από τα προηγούμενα επίπεδα, δημιουργώντας μία αναζήτηση νέων ευκαιριών και προκλήσεων για τις ναυτιλιακές εταιρίες και τους επενδυτές. Καθώς η ναυτιλία είναι μια επιχείρηση κεφαλαίου έντασης, η πρόσβαση στο κεφάλαιο είναι ένας κρίσιμος παράγοντας για επιβίωση και επιτυχία. Επίσης ανέφερε ότι οι ναυτιλιακές αγορές των ΗΠΑ παραμένουν ανοιχτές σε ναυτιλιακές εταιρίες για μετοχικό κεφάλαιο και χρηματοδότηση του χρέους, αλλά η πρόσβαση σ' αυτές τις αγορές γίνεται πιο επιλεκτικά. Οι επενδυτές ψάχνουν κυρίως για εταιρίες με καθαρή και διαυγή εταιρική δομή, μια καλά διαμορφωμένη επιχειρηματική στρατηγική και έναν ευμεγέθη στόλο που δημιουργεί οικονομίες κλίμακας και δίνει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην αγορά.

Τέλος, και το προφίλ του πλοιοκτήτη αλλάζει καθώς όλο και περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες εισάγονται στα χρηματιστήρια ενώ ιδιωτικά επενδυτικά κεφάλαια και άλλοι επενδυτές παίζουν έναν αυξημένης σημασίας ρόλο ως πάροχοι κεφαλαίου και ενεργοί μέτοχοι.

**Της Πρωινής Συνεδρίας προήδρευσε ο Γάλλος οικονομολόγος κ. Pascal Lamy, μέχρι πρότινος**

Εκτελεστικός Διευθυντής του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου – World Trade Organization, πρώην Επίτροπος Εμπορίου της Ε.Ε. και ασχολήθηκε με οικονομικά (economic & financial, τραπεζικά και χρηματοπιστωτικά) θέματα, θέματα γεωπολιτικής φύσης με επιπτώσεις στη Ναυτιλία και θέματα σχετικά με τους ναυτικούς και την ναυτική εκπαίδευση.

Ο κ. **Pascal Lamy** κατά τη διάρκεια της ομιλίας του, με τίτλο «**Η κατάσταση της διεθνούς οικονομίας και το παγκόσμιο εμπόριο**» ανέφερε:

«*Τα πλοία είναι και παραμένουν οι οδηγητές της Παγκοσμιοποίησης. Ο κύριος διαμορφωτικός παράγοντας του μέλλοντος της ναυτιλίας είναι το παγκόσμιο εμπόριο. Παρόλο που η Διεθνής Οικονομία θα αναπτύσσεται με πιο αργούς ρυθμούς απ' ότι στο παρελθόν, η ένταση του εμπορίου, όπως για παράδειγμα, ο όγκος των διεθνών συναλλαγών, θα συνεχίσει να αυξάνεται, προσφέροντας ως εκ τούτου στη ναυτιλία ένα ποσοστό ανάπτυξης 4% ανά έτος. Μέσα σ' αυτή τη συνολική θετική προοπτική, νέες προοπτικές και εξελίξεις θα αναδειχθούν στις εμπορικές οδούς, στην τεχνολογία, στην ενεργειακή αποδοτικότητα, στο περιβάλλον ή στους κοινωνικούς κανονισμούς. Οι σημαντικότεροι κίνδυνοι που θα μπορούσαν να επηρεάσουν αυτή την υπόθεση είναι (με μειούμενη σημασία): γεωπολιτικές εντάσεις γύρω από σημαντικές θαλάσσιες διαδρομές, συμφόρηση υποδομών, πολιτικές ανταγωνισμού και προστατευτισμού».*



κ. Pascal Lamy, former Director-General,  
World Trade Organization

**Της Απογευματινής Συνεδρίας** προήδρευσε ο κ. **Ευθύμιος Η. Μητρόπουλος**, Πρόεδρος του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος» και Επίτιμος Γ. Γραμματέας του IMO, και ασχολήθηκε με τεχνολογικά θέματα που αφορούν στο πλοίο και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, θέματα πηγών ενέργειας και γενικότερα θέματα που σχετίζονται με το θαλάσσιο και ατμοσφαιρικό περιβάλλον.





**κ. Νίκος Δένδιας, Υπουργός Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας**



**κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου**



**κ. Noboru Ueda, Chairman and President, ClassNK**

### **ΟΜΙΛΙΕΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ**

Το Συνέδριο τίμησαν μεταξύ άλλων, με την παρουσία και ομιλία τους, ο **Υπουργός Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας κ. Νίκος Δένδιας** και ο **Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης**.

Ο **Υπουργός κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης** δήλωσε: «Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, έχει ως στόχο να ενδυναμώσει το Ελληνικό Νηολόγιο το οποίο σήμερα δεν είναι “σημαία ευκαιρίας”. Σε κάθε ευκαιρία και με κάθε τρόπο αναζητούμε τρόπους για την προσέλκυση περισσότερων πλοίων κάτω από την Ελληνική σημαία. Αυτός είναι ο στόχος μας, καθώς κατέχουμε το κεφάλαιο της απέραντης εμπειρίας συσσωρευμένη στη χώρα μας από την Ελληνική αιώνια ναυτιλιακή επιτυχία, καθώς παρέχουμε ναυτιλιακές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας εξαλείφοντας τα γραφειοκρατικά εμπόδια και καθώς συμμετέχουμε ως αντιπρόσωποι σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς παγκοσμίως. Αυτός είναι ο βασικός στόχος μας καθώς το κεντρικό στοιχείο της πολιτικής μας είναι να εγγυηθούμε την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας και των ελλήνων ναυτικών. Για εμάς η ναυτιλία έχει έναν θεμελιώδη ρόλο και την απαραίτητη δυναμική για ακόμα μεγαλύτερη πρόοδο στο μέλλον για την διαμόρφωση του νέου “Εθνικού Μοντέλου Ανάπτυξης” της χώρας μας».

Ο **Υπουργός κ. Νίκος Δένδιας** ανέφερε: «Η ελληνική οικονομία δείχνει ενθαρρυντικά σημάδια ανάκαμψης και ανάπτυξης χάρις στις θυσίες του ελληνικού λαού. Η ελληνική κυβέρνηση είναι πλήρως προσηλωμένη στην εφαρμογή των διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων. Η Ελλάδα μεταμορφώνεται από μια κλειστή, βασιζόμενη στην κατανάλωση, οικονομία, σε μια ανοιχτή σύγχρονη οικονομία προσανατολισμένη στις εξαγωγές και στις ξένες επενδύσεις. Μέσω της προώθησης σειράς κανονιστικών μεταρρυθμίσεων αντιμετωπίζονται

προβλήματα όπως η γραφειοκρατία και η διευκόλυνση των επενδύσεων. Το Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας εφαρμόζει ένα νέο μοντέλο ανάπτυξης που στοχεύει στην μεταμόρφωση της Ελλάδας σε ένα μοντέρνο, επιχειρηματικά φιλικό και φορολογικά προβλέψιμο οικονομικό περιβάλλον. Επεξεργαζόμαστε και αναπτύσσουμε μία σειρά από πρόσθετες ρεαλιστικές, στοχευμένες πρωτοβουλίες με μετρήσιμα αποτελέσματα, για να καταργήσουμε τα γραφειοκρατικά εμπόδια, να δοθεί ρευστότητα στην πραγματική οικονομία, να προσελκύσουμε ξένες επενδύσεις και να προωθήσουμε τις Ελληνικές εξαγωγές. Το νέο μοντέλο ανάπτυξης σημαίνει στην πράξη μια αλλαγή από την παραγωγή μη εμπορεύσιμων αγαθών και υπηρεσιών, στην αύξηση της παραγωγής και της ανταγωνιστικότητας καθώς και στην εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας. Αυτή η ανάπτυξη σχετίζεται άμεσα με τις δυνατότητες που παρέχει η Ελλάδα σε βασικούς τομείς όπως η ναυτιλία. Σε περιόδους κρίσης, η ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα αποδεικνύεται ως ένας από τους σταθερούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Η δημιουργία ενός σύγχρονου ρυθμιστικού και επιχειρηματικού περιβάλλοντος για την ναυτιλία θα είναι μόνο προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας. Το συνέδριο του Ιδρύματος Μαρία Τσάκος στις 8 Οκτωβρίου ήταν μια εξαιρετική ευκαιρία για όλους τους εμπλεκόμενους στον Ελληνικό Ναυτιλιακό τομέα να ανταλλάξουν απόψεις σε μελλοντικές προοπτικές και προκλήσεις».

### **ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΟΜΙΛΙΑ**

Την **Κεντρική Ομιλία** του Συνεδρίου πραγματοποίησε ο **κ. Noboru Ueda**, Chairman and President, του ιαπωνικού νηογνώμονα ClassNK, ο οποίος τόνισε τα εξής: «Το μέλλον της ναυτιλίας πρέπει να είναι ασφαλέστερο και φιλικότερο προς το περιβάλλον και οι κανονισμοί υποδεικνύουν πως επιτυγχάνεται αυτό. Οι ανάγκες της βιομηχανίας για καινοτομία γέννησαν νέες

τεχνολογίες που μας επιτρέπουν να συμμορφωθούμε με τους νέους κανονισμούς. Τώρα, οι Νηογνώμονες οφείλουν να γίνουν ένας καλύτερος και πιο ενεργητικός εταίρος της βιομηχανίας και να αποτελέσουν την απαρχή για καινοτομίες. Δεν υπάρχει τέλος στην προσπάθεια για την επιδίωξη ενός ασφαλέστερου και βιώσιμου μέλλοντος. Για την πραγματοποίηση συνεχούς καινοτομίας, η ClassNK θα συνεχίσει να επενδύει και να εμπλέκεται στην εξέλιξη της έρευνας και της ανάπτυξης αυτής της βιομηχανίας».

### **ΘΕΜΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ**

Κατά τη διάρκεια του Συνεδρίου, υπήρξαν παρουσιάσεις από τους ακόλουθους:

**κ. Σπύρο Πολέμη**, Immediate Past Chairman, International Chamber of Shipping & President, International Shipping Federation, με τίτλο ομιλίας: **«Shipping, The driving force of world trade»**

**κ. Richard Paniguián**, Non-Executive Director, Tsakos Energy Navigation, με τίτλο ομιλίας: **«Γεωπολιτικές εξελίξεις με επιρροή στο εμπόριο και την ναυτιλία»** και **κ. Nigel Lowry**, Greece Correspondent, Lloyds List, με τίτλο ομιλίας: **«The image of Shipping»**



**κ. Σπύρος Πολέμης**, Immediate Past Chairman, International Chamber of Shipping & President, International Shipping Federation



**κ. Richard Paniguián**, Non-Executive Director, Tsakos Energy Navigation



**κ. Nigel Lowry**, Greece Correspondent, Lloyds List

### **ΠΑΝΕΛ ΣΥΖΗΤΗΣΕΩΝ**

Υπήρχαν διάφορα panels συζητήσεων, ως ακολούθως:

#### **“Seafarers: Shipping’s sine qua non factor”**

**Συντονιστής:** **κ. Michael Grey**, London correspondent of BIMCO

#### **Συνομιλητές:**

**κ. Philip Wake**, Chief Executive, The Nautical Institute, με τίτλο ομιλίας: **“Seafarers’ Education and Training”**

**Καθηγητής Στράτος Παπαδημητρίου**, Αναπληρωτής Καθηγητής του Πανεπιστημίου Πειραιώς με τίτλο ομιλίας: **“Preparing shipping’s future workforce”**



**κ. Philip Wake**, Chief Executive, The Nautical Institute, **κ. Michael Grey**, London correspondent of BIMCO, **κ. Pascal Lamy**, former Director-General, World Trade Organization & **κ. Στράτος Παπαδημητρίου**, Αναπληρωτής Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς

#### **“The state of shipping markets - Future prospects”**

**Συντονιστής:** **κ. Νίκος Π. Τσάκος**, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος, Tsakos Energy Navigation (TEN)

#### **Συνομιλητές:**

**κ. Jeremy Penn**, CEO, The Baltic Exchange με τίτλο ομιλίας: **“The dry cargo market”**

**κ. Lars Dencker Nielsen**, President & CEO, Jellicoe Tankers και

**κα. Σταυρούλα Μπετσάκου**, Head of Tanker Re-

search, ICAP - με τίτλο ομιλίας: “**The tanker market**”  
κ. **Keith Bainbridge**, Managing Director, CS LNG Ltd,  
με τίτλο ομιλίας: “**The LNG market**”  
κ. **Tom Strang**, Senior Vice President, Marine Operations, Costa Crociere SpA, με τίτλο ομιλίας: “**The state of the cruise shipping market**”



κ. Νίκος Π. Τσάκος, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος, Tsakos Energy Navigation (TEN)



κ. Jeremy Penn, CEO, The Baltic Exchange &  
κ. Lars Dencker Nielsen, President & CEO,  
Jellicoe Tankers



κα Σταυρούλα Μπετσάκου, Head of Tanker Research,  
ICAP & κ. Keith Bainbridge, Managing Director,  
CS LNG Ltd



κ. Tom Strang, Senior Vice President, Marine Operations, Costa Crociere SpA

### “Bank shipping finance & capital markets”

**Συντονιστής:** κ. **Costas Grammenos**, Pro-Vice Chancellor, City University London, Deputy Dean, Cass Business School

### Συνομιλητές:

κ. **Andy Georgiou**, Head of Greek Shipping, The Royal Bank of Scotland

κ. **Νίκος Μπορνόζης**, Πρόεδρος, Capital Link, Inc.

κ. **Eric H. Schless**, Managing Director, Wells Fargo Securities LLC



κ. Νίκος Μπορνόζης, Πρόεδρος, Capital Link, Inc.,  
κ. Eric H. Schless, Managing Director,  
Wells Fargo Securities LLC, κ. Pascal Lamy, former  
Director-General, World Trade Organization, κ. Andy  
Georgiou, Head of Greek Shipping, The Royal Bank of  
Scotland & Costas Grammenos, Pro-Vice Chancellor,  
City University London, Deputy Dean,  
Cass Business School

### “The rush for energy efficiency & its impact on ships”

**Συντονιστής:** κ. **Nick Brown**, Marine Chief Operating Officer, Lloyd’s Register

### Συνομιλητές:

κ. **Σταύρος Χατζηγηργόρης**, Managing Director, Maran Gas Maritime Inc.

κ. **Ιωάννης Ψαρρός**, Project Leader, The Boston Consulting Group

κ. **Dragos Rauta**, Technical Director, Intertanko





κ. Nick Brown, Marine Chief Operating Officer, Lloyd's Register, κ. Ιωάννης Ψαρρός, Project Leader, The Boston Consulting Group, κ. Σταύρος Χατζηγηργόρης, Managing Director, Maran Gas Maritime Inc., κ. Ευθύμιος Η. Μητρόπουλος, Πρόεδρος, Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» & κ. Dragos Rauta, Technical Director, Intertanko

**“A regulatory update (including air pollution prevention, ballast water management and ship recycling)”**

**Συντονιστής:** κ. Ανδρέας Χρυσοστόμου, former Chairman, IMO Marine Environment Protection Committee

**Συνομιλητές:**

Καθηγητής Ντίνος Αρκουμάνης, Ambassador of the Hellenic Republic

Δρ. Ιωάννης Κοκαράκης, Αντιπρόεδρος, Hellenic Bureau Veritas, με τίτλο ομιλίας: **“LNG as ships’ fuel and the development of the IGF Code”**



κ. Ιωάννης Κοκαράκης, Αντιπρόεδρος, Hellenic Bureau Veritas, κ. Ντίνος Αρκουμάνης, Ambassador of the Hellenic Republic, κ. Ευθύμιος Η. Μητρόπουλος, Πρόεδρος του Ίδρυματος «Μαρία Τσάκος» & κ. Ανδρέας Χρυσοστόμου, former Chairman, IMO Marine Environment Protection Committee

**“Oceans, shipping and the environment - Looking to the future”**

**Συντονιστές:**

κα. Kirsi Tikka, President & COO Europe Division, με τίτλο ομιλίας: **“New Sea Routes and Their Impact on Shipping and the Environment – The Development of the Polar Code”**.

κ. Pascal Lamy, Member of the Global Ocean Commission, με τίτλο ομιλίας: **“Shipping: A friend of the Oceans”**



κα Kirsi Tikka, President & COO Europe Division, κ. Pascal Lamy, Member of the Global Ocean Commission, κ. Απόστολος Μπελόκας, Managing Editor, GREEN4Sea, κ. Ευθύμιος Η. Μητρόπουλος, Πρόεδρος, Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» & κ. Διαμαντής Μανός, Managing Director, Costamare Shipping

**Συνομιλητές:**

κ. Απόστολος Μπελόκας, Managing Editor, GREEN4Sea με τίτλο ομιλίας: **“The impact of shale oil and gas production on shipping and the environment”**.

κ. Διαμαντής Μανός, Managing Director, Costamare Shipping, με τίτλο ομιλίας: **“Ports and offshore terminals: adjusting to the needs of mega ships and related developments”**

**Οι εργασίες του Συνεδρίου έκλεισαν με την καταληκτική ομιλία του Καπτ. Παναγιώτη Τσάκου, ο οποίος δήλωσε:**

*«Κλείνοντας, θα ήθελα να αναφέρω κάποιες από τις σκέψεις μου και τα συμπεράσματά μου για περαιτέρω εξέταση. Πρώτον, θα ήθελα να αναφέρω ότι όλοι πρέπει να επενδύσουμε χρόνο και προσπάθεια και να διοχετεύσουμε τους πόρους μας προς μία και μόνο προτεραιότητα: το ανθρώπινο στοιχείο, τους ναυτικούς μας που είναι πράγματι το πιο σημαντικό κεφάλαιο που έχουμε.*

*Νομίζω ότι θα συμφωνήσετε πως οι επιδεξιότητες και η ναυτοσύνη των ναυτικών μας είναι το κλειδί για να επιτύχουμε μια ασφαλή και βιώσιμη ναυτιλία. Η δουλειά του ναυτικού θα πρέπει να είναι ένα υψηλής εκτίμησης επάγγελμα που θα παρέχει ευχαρίστηση, ασφάλεια, θα ανοίξει νέους ορίζοντες, θα είναι μια απασχόληση με υψηλό ενδιαφέρον και ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΟΛΑ θα παρέχει το αίσθημα ότι όλοι ανήκουμε σε μία οικογένεια που περικλείει την στοργή όλων των μελών της, την αγάπη και την αφοσίωση ανεξαρτήτως εθνικότητας και αρμοδιότητας, είτε αυτή είναι στα πλοία είτε είναι στην στεριά.*

*Δεύτερον, θα πρέπει να φροντίσουμε εμείς οι ίδιοι οι μελλοντικές επενδύσεις να γίνονται με μέτρο και σωφροσύνη. Μόνο έτσι θα διασφαλιστεί η βιωσιμότητα της ναυτικής βιομηχανίας.*

*Επιπροσθέτως, είναι ανάγκη ο ανθρώπινος παράγοντας να εξοικειωθεί με τη σύγχρονη τεχνολογία*



**Καπετάνιος Παναγιώτης Τσάκος, Ίδρυτής,  
Ίδρυμα “Μαρία Τσάκος”**



**κ. Νίκος Δένδιας,  
Υπουργός Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας**

του εξοπλισμού των πλοίων μας, πράγμα που απαιτεί εκπαίδευση, κατάρτιση και χρόνο.

Τρίτον, θα πρέπει το επίπεδο της ασφάλειας και η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος να αποτελεί πρωταρχική μέριμνα μας. Προτεραιότητα που προκύπτει άλλωστε από την αγάπη μας για τη θάλασσα και τον σεβασμό στον πλανήτη μας.

Τέλος, ως ναυτικός νιώθω ότι θα πρέπει να εκφράσω τις ανησυχίες μου για τους συνεχώς αυξανόμενους κανονισμούς, όχι μόνο σε αριθμούς αλλά και σε πολυπλοκότητα. Πιστεύω πως έφτασε ο καιρός να αρχίσουμε να σκεφτόμαστε όχι μόνο την υιοθέτηση νέων κανονισμών αλλά και πώς να εφαρμόσουμε πρακτικά και αποτελεσματικά τους ήδη υπάρχοντες».

#### **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΥΡΙΟΥΣ Ρ. LAMY & ΕΥΘΥΜΙΟ ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟ**

##### **κ. Ρ. LAMY:**

Το κύριο συμπέρασμα αυτής της συναρπαστικής ημέρας συνοψίζεται ως εξής: «Η αναζήτηση της ισορροπίας ανάμεσα στις θαυμάσιες ευκαιρίες και στο πραγματικό ρίσκο απαιτεί συνολική δράση της ναυτιλιακής βιομηχανίας σε πολλά μέτωπα. Μια από τις προτεραιότητες, κατά την άποψη μου, θα μπορούσε να είναι η ενασχόληση με την κοινωνία των πολιτών και την κοινή γνώμη που, όλο και περισσότερο απασχολούνται με ηθικές αξίες, ώστε να διαμορφώσουν μια ακόμα πιο φιλική εικόνα. Η διαφάνεια σ’ όλη την “αλυσίδα δράσεων αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο προς αυτόν τον σκοπό».

##### **κ. Ε. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ**

**Η Απογευματινή Συνεδρία** ασχολήθηκε κυρίως με τεχνολογικά και περιβαλλοντολογικά θέματα.

«Δύο υπουργοί τίμησαν το Συνέδριο:

• ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, **κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης**, ο οποίος παρουσίασε τη θέση της Ελληνικής Ναυτιλίας στο Παγκόσμιο Εμπόριο και στην Παγκόσμια Οικονομία και,



**κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης,  
Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου**

• ο Υπουργός Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας, **κ. Νίκος Δένδιας**, ο οποίος αναφέρθηκε στην Ελληνική Ναυτιλία και την Ελληνική Οικονομία

**Ο κ. N. Ueda**, Πρόεδρος της, **ClassNK**, πραγματοποίησε την Κεντρική Ομιλία και αναφέρθηκε σε θέματα θαλάσσιας. Στην συνέχεια, το Συνέδριο ασχολήθηκε με ένα ευρύ φάσμα θεμάτων όπως:

1. Ο αντίκτυπος των τεχνολογικών εξελίξεων στη ναυτιλία
2. Η τάση για ενεργειακή απόδοση και η επίδρασή της στα πλοία
3. Ενημέρωση για τους ισχύοντες κανονισμούς καθώς και αναφορά στις εξελίξεις των προσπαθειών της ναυτιλιακής κοινότητας για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και,
4. Οι πρόσφατες εξελίξεις σχετικά με τους ωκεανούς, την ναυτιλία (κυρίως το άνοιγμα της διαδρομής της Βόρειας Θάλασσας και του βορειοδυτικού περάσματος), τα λιμάνια και τους σταθμούς ανοιχτής θαλάσσης και το περιβάλλον.

Το Συνέδριο καταδίκασε κάποιες πρόσφατες αθέμιτες εμπορικές πρακτικές που πραγματοποιήθηκαν σε ορισμένα μέρη του κόσμου, διά των οποίων τα δεξαμενόπλοια θεωρήθηκαν αποκλειστικά υπεύθυνα για ζημιές σε τερματικούς σταθμούς πετρελαίου».



## ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ ΤΩΝ ΟΜΙΛΗΤΩΝ στον κ. Γιάννη Κοτζία

Στα Highlights του Συνεδρίου περιλαμβάνονται οι τηλεοπτικές συνεντεύξεις των ομιλητών που πραγματοποιήθηκαν από τον κ. Γιάννη Κοτζία, Director Sales and Purchases at Intermodal Shipbrokers Co. & Πρόεδρο του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, και τις οποίες μπορείτε να παρακολουθήσετε αναλυτικά στην επίσημη ιστοσελίδα του συνεδρίου:

<http://forums.capitallink.com/tsakos/2014/interviews.php>



κ. Γιάννης Κοτζίας, Director Sales and Purchases, Intermodal Shipbrokers Co. & Πρόεδρος του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων

## ΧΟΡΗΓΟΙ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

**ΧΡΥΣΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ:** ClassNK

**ΑΡΓΥΡΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ:** ABS, ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, RBS

**ΧΑΛΚΙΝΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ:** BUREAU VERITAS, DNV GL, HELLENIC LLOYD'S S.A

## ΦΟΡΕΙΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ

Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, Ένωση Ναυτικής Διαιτησίας στον Πειραιά, Λέσχη Αρχιπλοιάρχων Πειραιά, Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ), Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ), Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, The International Propeller Club of the United States - Port of Piraeus και η WISTA Hellas.

## ΠΛΑΤΙΝΕΝΙΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ και ΣΚΑΙ

## ΧΡΥΣΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

BUSINESS FILE economia.gr, ΕΘΝΙΚΟΣ ΚΗΡΥΚΑΣ, efoplistesnews.gr, Elnavi, Lloyd's List, maritimes.gr, Ναυτικά Χρονικά, Nafsgreen, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ, ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, Readpoint, reporter.gr, REPORTER Inside Information Magazine, SAFETY4SEA, SHIPPING & FINANCE, sofokleousin.gr, Tradewinds, WorldGR

Για περισσότερες πληροφορίες, παρακαλούμε απευθυνθείτε:

### CAPITAL LINK

**ΑΘΗΝΑ** κα. Όλγα Μπορνόζη / κα. Μαρία Χερχελετζή:  
Τηλ: +30 210 610 9800

**ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ** κ. Νίκο Μπορνόζη / κα. Ελένη Μπέη:  
Τηλ: +1 212 661 75 66

**Email :** [fmtforum@capitallink.com](mailto:fmtforum@capitallink.com)

### ΙΔΡΥΜΑ «ΜΑΡΙΑ ΤΣΑΚΟΣ»

**ΑΘΗΝΑ** κα. Εύα Χατζηανδρέου:  
Τηλ: +30 210 949 8713

**ΧΙΟΣ** κα. Πέγκυ Μπαλέκα:  
Τηλ: +30 22710 82777

**Emails :** [fmtchios@tsakoshellas.gr](mailto:fmtchios@tsakoshellas.gr)  
[contact@mariatsakosfoundation.gr](mailto:contact@mariatsakosfoundation.gr)

Για περισσότερες λεπτομέρειες και εκτενείς πληροφορίες, παρακαλούμε επισκεφθείτε την επίσημη ιστοσελίδα του Συνεδρίου καθώς και την ιστοσελίδα του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος»:

<http://forums.capitallink.com/tsakos/2014/index.html>

[www.mariatsakosfoundation.gr](http://www.mariatsakosfoundation.gr)

## Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ «ΜΑΡΙΑ ΤΣΑΚΟΣ»

Το Ίδρυμα «**Μαρία Τσάκος – Διεθνές Κέντρο Ναυτικής Έρευνας και Παράδοσης**» ([www.mariatsakosfoundation.gr](http://www.mariatsakosfoundation.gr))

ιδρύθηκε από τον καπετάν Παναγιώτη Τσάκο το 2008 και ξεκίνησε τη δράση του το 2010. Έχει την έδρα του σε νεοκλασικό κτήριο της Χίου (γνωστό σαν “Λιβανούδικο”, επί της οδού Μ. Λιβανού 51) που, στη συνέχεια, παραχωρήθηκε, από την οικογένεια Τσάκου, στο Ίδρυμα μετά από εκτεταμένη ανακαίνιση, για την οποία το 2014 βραβεύθηκε από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό *Europa Nostra*.

Οι σκοποί του εδράζονται στους πυλώνες: Ναυτική έρευνα, παράδοση, περιβάλλον, παιδεία και φιλανθρωπικές δραστηριότητες.

Με τις πολλαπλές του δραστηριότητες, το Ίδρυμα επιδιώκει τον επαναπροσδιορισμό της σχέσης των νέων της Ελλάδας με τη θάλασσα και προσεγγίζει, σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, τις προκλήσεις της σύγχρονης παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας με τη μελέτη, την έρευνα, την καινοτομία, την τεκμηρίωση, την ανάπτυξη και την παραγωγή καινοτόμων ιδεών και πρωτοβουλιών.

Το Ίδρυμα διοικείται από εννεαμελές Διοικητικό Συμβούλιο, του οποίου προεδρεύει ο κ. Ευθύμιος Μητρόπουλος, Επίτιμος Γενικός Γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και επικουρείται στο έργο του από Επιστημονικό Συμβούλιο, το οποίο συγκροτείται από καταξιωμένους επιστήμονες, Έλληνες και αλλοδαπούς, με Πρόεδρο τον ακαδημαϊκό καθηγητή κ. Σταμάτιο Κριμιζή.

Σαν «Διεθνές Κέντρο Ναυτικής Έρευνας και Παράδοσης», το Ίδρυμα αποτελεί συνέχεια του πολυβραβευμένου Ιδρύματος “*Maria Tsakos Fundacion*” που ιδρύθηκε, το 1978 στο Montevideo της Ουρουγουάης, από τον καπετάν Παναγιώτη Τσάκο με σκοπό τη διάδοση της ελληνικής γλώσσας και του ελληνικού πολιτισμού στις χώρες της Λατινικής Αμερικής.



## Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ CAPITAL LINK

Η *Capital Link* ([www.capitallink.com](http://www.capitallink.com)) με έδρα τη **Νέα Υόρκη** και γραφεία στο **Λονδίνο**, στην **Αθήνα** και το **Όσλο**, δραστηριοποιείται από το 1995 στον τομέα των Επενδυτικών Σχέσεων και της Επικοινωνίας (*Investor Relations & Financial Communication*).

Είναι η πιο αναγνωρίσιμη εταιρία Επενδυτικών Σχέσεων στον συγκεκριμένο τομέα με μοναδική προσβασιμότητα σε επενδυτές, αναλυτές, τραπεζίτες και ΜΜΕ. Έχει δημιουργήσει μια εκτεταμένη και αποδοτική πλατφόρμα σύνδεσης των ναυτιλιακών εισηγμένων εταιριών με την επενδυτική κοινότητα Ευρώπης και Αμερικής.

Παράλληλα διοργανώνει ετησίως μία σειρά Επενδυτικών Συνεδρίων στη Νέα Υόρκη, το Λονδίνο και την Αθήνα που αφορούν στους κύριους τομείς δραστηριότητάς της ([www.capitallinkforum.com](http://www.capitallinkforum.com)).

Έχει κερδίσει ηγετική θέση διεθνώς στον τομέα των *Investor Relations* όσον αφορά στη ναυτιλία συνεργαζόμενη με την πλειοψηφία των ναυτιλιακών εταιριών που είναι εισηγμένες στα δύο Αμερικανικά Χρηματιστήρια, και τα Χρηματιστήρια του Λονδίνου και Μιλάνου. ([www.capitallinkshipping.com](http://www.capitallinkshipping.com)).

Εις αναγνώριση αυτής της προσπάθειάς, η *Capital Link* έλαβε διάκριση το **2011 από το Greek Shipping Lloyds Awards** και επί τέσσερα συνεχή χρόνια, από το *Intercontinental Finance Magazine* στο **Λονδίνο**.

Η *Capital Link* έχει αναπτύξει μία σειρά από δραστηριότητες που συμβάλλουν στην προβολή της ναυτιλίας στο διεθνές επενδυτικό κοινό.













## Shipping in the 21st Century

Preparing the Industry for the Future

Athens - Wednesday, 8 October 2014

Eugenides Foundation

In association with



---

**“Maria Tsakos” Foundation –  
International Center of Maritime Research and Tradition Forum,  
in association with Capital Link  
SPEAKERS SUMMARIES**

---



**Mr. Eftimios E. Mitropoulos**  
Chairman of the “Maria Tsakos”  
Foundation

*“The aims of the Forum explaining that it had been conceived as a one-day meeting to provide an opportunity, to shipping experts from around the world, to examine, analyze and debate the state of the shipping industry, as it stands today and may transform in the foreseeable future amidst the fast economic, financial, geopolitical, technological and environmental developments experienced on an almost daily basis. He added that it was the ambition of the organizers of the Forum to contribute to a better understanding of the various trends and forces that presently shape the industry and those that may influence its state in the years to come; and also how best shipping should prepare itself to be able to face the challenges that come its way every now and then. In his introductory speeches, at the beginning of the morning and afternoon sessions, he made special mentions to seafarers (without whom, shipping could not function), the technological excellence of modern ships and the need to preserve and promote the shipping industry (without which the world trade and economy would collapse)”.*

*“The global shipping industry is currently in a stage of transformation reflecting geopolitical risks, advances in technology, environmental concerns, availability of well-trained seafarers, challenges to maritime safety and security and the evolution of new trade routes. Global economic conditions and political developments affect the demand side, while the size and availability of the global fleet affect the supply side. Imbalances between demand and supply affect asset values, freight rates and earnings. The shipping markets have gradually come back since the severe financial crisis of Q4 2008, albeit still far from their previous highs, creating a sleuth of new challenges and opportunities for shipping companies and investors. As shipping is a capital intensive business, access to capital is a critical factor for survival and success. He described that the US capital markets remain open to shipping companies for equity capital and debt financing, but access to these markets becomes more selective. Investors are mainly looking for companies with a clear and transparent corporate structure, a well defined business strategy and a sizable fleet that creates economies of scale and a competitive advantage in the marketplace. Finally, the profile of the shipowner is also being transformed as more shipping companies become publicly listed and private equity funds and other investors play an increasingly important role as providers of capital and active shareholders”.*



**Mr. Nicolas Bornozis,**  
President Capital Link, Inc.



**Mr. Pascal Lamy**  
Former Director-General,  
World Trade Organization

*“Ships have been and will remain the packhorses of globalization. The main shaping factor of the future of shipping is international trade. Although the world economy will grow less rapidly than in the past, its trade intensity, ie the volume of international exchange will keep increasing, hence providing shipping with a solid 4% yoy growth path. Within this overall positive prospect, new patterns will appear in trade routes, in technology, in energy efficiency, in environmental or social regulations. The mains risks that could affect this scenario are, in decreasing order: geopolitical tensions around critical sea routes, infrastructure bottlenecks, competition policies, protectionism”.*





## Shipping in the 21st Century

Preparing the Industry for the Future

Athens - Wednesday, 8 October 2014

Eugenides Foundation

In association with



---

### MINISTER'S SPEECHES

---



**Mr. Miltiadis Varvitsiotis**  
Ministry of Shipping, the Maritime Affairs

*“As the Ministry of Shipping, the Maritime Affairs and the Aegean, we aim to strengthen the National Greek Registry that currently is not a “flag of convenience”. In every opportunity and in every way we seek to attract more vessels under the Greek flag. This is our goal, as we possess the capital of the vast experience accumulated in our country from the Greek shipping’s everlasting success. This is our goal, as we offer high quality services to shipping eliminating the bureaucratic obstacles and as we participate in all the international Organizations having representatives all over the world. Mainly this is our goal as the central element of our policy is to guarantee the competitiveness of Greek Shipping and of the Greek Seaman. For us Shipping has a fundamental role and the necessary dynamics to progress even more in the future to formulate the new “National Development Model” of our county”.*

*“The Greek economy is beginning to show very encouraging signs of rebalancing and recovery, due to the sacrifices of the Greek people. The Greek Government is fully engaged in accomplishing all the remaining structural reforms and fiscal adjustments. Greece is successfully transforming itself from a closed economy based on consumption to an open economy, based on exports and foreign investment. New laws and regulations are in the pipeline in order to further cut down the red tape and further speed up investment processes. The Ministry for Development and Competitiveness is currently implementing a new development model aiming to transform Greece into a modern, business friendly and fiscally predictable economic environment. We process and we will very soon deploy an additional set of realistic, targeted regulatory initiatives with measurable effects in order to fully remove bureaucratic obstacles, provide liquidity to the real economy, attract foreign investments and promote Greek exports. The new development model means in practice a shift from the production of non-tradable goods and services to the increase of productivity, competitiveness and the promotion of an export-oriented Greek economy. This development is highly associated with the opportunities for growth that Greece “offers” in key sectors such as the shipping industry. In times of crisis, the maritime entrepreneurship proved to be one of the stable pillars for the Greek economy. The Greek society in general will only have to profit if we manage to create a modern legislative and business environment for the Greek shipping industry. Maria Tsakos’s Foundation Forum is a great opportunity for all involved in Greek maritime actors to exchange views on future prospects and challenges”.*



**Mr. Nikos Dendias**  
Minister of Development and Competitiveness

---

### KEYNOTE ADDRESS

---



**Mr. Noboru Ueda**  
Chairman and President of ClassNK

*“The future of shipping must be “Safer” and “Greener”, and the regulations show how to achieve it. The industry needs innovation has given birth to the technologies that enable us to comply with new and challenging regulations. Now classification societies should become both a better and more proactive partner for the industry and a kick-starter for innovation. There is no end goal in the pursuit of a safer and greener future. To realize constant innovation ClassNK will continue to invest and involve ourselves in progressive R&D with the industry at large”.*





## Shipping in the 21st Century

Preparing the Industry for the Future

Athens - Wednesday, 8 October 2014

Eugenides Foundation

In association with



---

### TOPICS & PRESENTATIONS

---



**Mr. Spyros Polemis**

Immediate Past Chairman, International Chamber of Shipping & President, International Shipping Federation of Shipping & President, International

*“Today more than ever, it is no longer possible to do without shipping. We are so interdependent, so inextricably linked the world over, that we need shipping to transport goods to markets and to people like never before and what is more, to continue to do it as efficiently and cost-effectively as possible. This task shipping undertakes gladly, but politicians never give it credit for the efficiency with which it operates, much less seek to consult the industry in a meaningful way, on future regulations before positions become entrenched”.*

*“Geopolitical impacts on Oil & Gas shipping are not new. However far the development of non-hydrocarbon energy and renewable resources may have advanced, the central part which Oil & Gas play in the lives of us all, and the dimension they occupy at the heart of governments’ economic and foreign relations, mean that they are tightly bound up in politics at every turn. The preponderance of maritime exposure in the transportation of Oil and Gas makes shipping a unique risk; this assertion is amply supported by hard evidence. This presentation reviews the evolution of Oil and Gas shipping, identifies the underlying causes of risk and geographical zones of heightened vulnerability, as well as offering a view of the actions which are being taken to mitigate these risks both in terms of closer co-operation between Industry and Governments as well as the application of protective technologies”.*



**Mr. Richard Paniguan**

Non-Executive Director, Tsakos Energy Navigation Shipping Federation

*Finally, Mr. Nigel Lowry of Lloyd’s List, the shipping information provider since 1734, spoke about The Image of Shipping and how its distorted image has negatively affected the industry. Shipping’s image problem was two-fold, he suggested: it has struggled to rid itself of the negative stereotype of an old-fashioned and polluting industry; at the same time it suffered from almost zero recognition among the general public.*

*“The key to a better public image for shipping is doubtless the vital overall role it plays in making the world go around, but it should not rest solely on this. That is simply the nature of the shipping business,” he said. “The industry’s pride should stem from more than this – from excellence in environmental performance, safety and service, and also in proactive social responsibility. Shipping has a good story to tell and we must ensure that it is heard more widely, but it’s important that it is based on reality,” Lowry said.*



**Mr. Nigel Lowry**

Greece Correspondent, Lloyds List



## Shipping in the 21st Century

Preparing the Industry for the Future

Athens - Wednesday, 8 October 2014

Eugenides Foundation

In association with



### DISCUSSION PANELS

#### “Seafarers: Shipping's sine qua non factor”



**Mr. Michael Grey**  
London correspondent of BIMCO

*“The panel focused very much on the future of the shipping industry and on its dependence on well educated and trained seafarers, both for the increasingly sophisticated and complex ships now coming into service which will produce new levels of efficiency and productivity, but also the shore-side infrastructure, in which there is a continuing need for people with sea experience. We examined some of the challenges facing the industry as it seeks to recruit and more importantly retain, its fair share of the available talent, who need to be shown that the sea career is one with an excellent future, within one of the world's most essential industries”.*

*“Drawing on input to the Nautical Institute's current Command Seminar series, Mr Wake highlighted recent changes to STCW training and briefly looked at industry self-regulation of specialised training beyond STCW. The Panel explored whether the maritime education and training (MET) systems are able to keep up with the pace of change in the industry whilst maintaining a balance with teaching the core skills still fundamentally required for safe operations”.*



**Mr. Philip Wake**  
Chief Executive, The Nautical Institute



**Professor Stratos Papadimitriou**  
Department of Maritime Studies,  
University of Piraeus

*“One of the major objectives of any educational system is to equip the students with the capacities required to successfully meet the needs of the industry and the employers. This task is getting more challenging today due to a number of factors. The world is changing at a much faster pace and the industry is undergoing substantial transformations. Environmental, technology, safety and security issues are at the forefront of a complex world that intervenes with management, operations, finance and legal issues. Providing the future office work force with the essential tools, which would enrich their overall understanding of the world economy and shipping industry while providing them simultaneously with foundation and specialization courses is an objective that is very challenging”.*

#### “The state of shipping markets - Future prospects”

*“Mr. N. Tsakos chaired the shipping panel. He described the various segments of shipping. From Gas (LNG), which is going through a period of growth, to conventional tankers and the challenges they face in today's environment to the exciting future of cruise ships.*

*The conclusion from the panelists' presentations was:*

- Positive long term prospects for LNG and LPG carriers. A growing market for the future*
- Crude carriers have short to medium term encouraging prospects in view of the well balanced supply and demand curve*
- Products have been overbuilt and it will take a couple of years to recuperate*
- Cruise ships seem to be the most promising segment in view of the growing interest from passengers from the developing world”.*



**Mr. Nikolas P. Tsakos**  
President and CEO, Tsakos Energy Navigation (TEN)



## Shipping in the 21st Century

Preparing the Industry for the Future

Athens - Wednesday, 8 October 2014

Eugenides Foundation

In association with



JEREMY

**Mr. Jeremy Penn**  
CEO, The Baltic Exchange

*“The dry bulk market is in an era of change like no other in recent history and this is set to continue on a number of fronts. The Baltic Exchange is in the process of modernizing its vessel descriptions to reflect the much larger sized vessels which are now standard in the market. It is also changing the routes it reports to reflect the dramatically changing trade patterns. In addition we see for the first time a regulatory interest in the production processes for market benchmarks and even an encroachment from the derivatives market into the physical market via new regulations such as the Market Abuse Regulation. In addition to the traditional investors and lenders as sources of capital there are new flows coming into the industry for good or for ill”.*

*“The product tanker market has sadly become the victim of its own success. Even though global product trade volumes recorded a staggering 12.2% growth year-on-year in 2013, beating even the most bullish expectations, strong deliveries in the MR sector and the large number of LRs switching from the then disappointing dirty trades to the more rewarding clean market capped MR earnings’ upside and kept LRs flat year-on-year. More orders were placed with heavy deliveries expected to last up to 2017 due to strong slippage across the board. Meanwhile, the delayed start-ups of new refineries in the Middle East Gulf and India, relatively healthier margins and runs at European refineries due to the Brent contango and slowing global demand are just some of the reasons why this year we expect sub-3% growth in traded volumes. Furthermore, the aggressive strategy switch from Russian refineries towards product exports has taken share off long haul trades into Europe, reducing its tonne-mile demand growth. Looking ahead, demand growth should accelerate from next year led by stronger GDP growth. Imminent changes in trade patterns will back this volume growth up with longer miles as well. Even though the next two years will show conservative growth in earnings – which perhaps may not transpire in round voyage benchmarks but should appear in real earnings – the market should pick up some momentum by late 2016/early 2017. At that time, the recent strong ordering in the crude sector will begin to take effect so the focus will move back to the products sector. Ordering activity will return sooner or later, however we hope it will be at a rate that allows the sector to realise some of its remarkable potential”.*



**Miss Stavroula Betsakou**  
Head of Tanker Research, ICAP



**Mr. Keith Bainbridge**  
Managing Director, CS LNG Ltd

*“LNG shipping is the most important part of the LNG chain as the only reason natural gas is liquefied is to transport it by sea. It is just over 50 years since the first LNG commercial cargo was shipped from Algeria to the UK and over that time there have been very few incidents and no major accidents on the ships. Now there are over 400 ships afloat and over 120 on order with more growth to come. Traditional production will continue to play an important role as Energy Majors drilling for oil and gas need to monetize the fields in order to effectively 'book' those reserves on their balance sheet. However, the shale oil and gas revolution in the USA has presented an alternative source of LNG which in turn will promote shorter term contracts both for end buyers and for ship charters. The LNG market continues to grow but predominantly outside of the OECD zone and most of the emerging markets want gas LNG for power generation: the EU today consumes less energy*

*than 20 years ago! Asia is still an important LNG market but its percentage share will decrease and hence there will be new financial challenges for sellers into the emerging markets. New efficiencies in shipping will impact the LNG shipping sector with larger less fuel consuming new ships but LNG fuel for other shipping sectors is certainly set to grow”.*





## Shipping in the 21st Century

Preparing the Industry for the Future

Athens - Wednesday, 8 October 2014

Eugenides Foundation

In association with



**Mr. Tom Strang**  
Senior Vice President, Marine Operations, Costa  
Crociere SpA

*“The cruise industry continues to show strong growth. According to Clia, in 2013 11.82 million North Americans and 6.4 Europeans went on a cruise. The penetration rate is still low compared to the total population: about 3% in NA and 1% in Europe, showing there is still a big potential of growth. In addition there are new emerging markets, like China where Costa was a “pioneer” as the first cruise company to operate cruise for Chinese starting 2007. Next year there will be 3 Costa ships positioned/operating in China. The industry continues to innovate with fantastic new ships like Costa Diadema and products tailored for specific targets like the costa neoCollection”.*

### “Bank shipping finance & capital markets”



**Professor Costas Grammenos**  
Pro-Vice Chancellor, City University London, Deputy  
Dean, Cass Business School

*“Crises bring about changes which could be cyclical or structural. The early 1980s shipping crisis and the Capital Adequacy Rules Basle One had led a large number of banks to abandon the shipping industry and shipowners to get experimentally involved and not so successfully with USA capital markets in the second half of the 1980s and in the 1990s. The high growth in the world trade and shipping markets had strengthened the banks and the capital markets as sources for shipping finance; while the 2008 financial crisis and the Basle Three Capital Rules once more have made a number of banks to get gradually away from the provision of shipping finance; at the same time high yield bonds, public and private equity cropped up as potential sources assisted by Oslo’s friendly Stock Exchange, Over the Counter Market and High Yield Bond Market. All these have been important developments. But more important for the strategist will be to figure out which are structural and which are cyclical changes”.*

*“Since 2010, Master Limited Partnerships (“MLPs”) comprised ~40% of new equity issuance in the shipping sector. MLPs are highly attractive, both to the sponsors that list them and to the investors that buy them. A good candidate for an MLP has a fleet of young vessels under long-term charters to high quality counterparties providing predictability of cash flows, and a large pipeline of vessels that can be acquired by the MLP to drive distribution growth. For investors, MLPs provide a compelling total return value proposition and represent a lower risk way to invest in shipping. High yield and baby bonds also remain a source of capital for shipping companies looking to diversify their capital funding sources”.*



**Mr. Eric H. Schless**  
Managing Director, Wells Fargo Securities LLC

### “The rush for energy efficiency & its impact on ships”



**Mr. Nick Brown**  
Marine Chief Operating Officer, Lloyd’s  
Register

*“The key issues for improvements in efficiency are understanding the technology, understanding the risks and understanding the impact on costs – both CAPEX and OPEX. LR’s role is to help our clients manage risk and realise their potential by helping them make the best commercial decisions based on the best technical insight”.*



## Shipping in the 21st Century

Preparing the Industry for the Future

Athens - Wednesday, 8 October 2014

Eugenides Foundation

In association with



*“The presentation discussed ideas that could have improved Ship Safety, were discussed in IMO and failed to materialize and present some cases of measures that were taken, caused major upsets but did not in real terms improved anything. Will define what it is thought that Smarter Shipping means. They also discussed recent measures that according to our opinion could improve the emissions signature of ships in the short term”.*



**Mr. Stavros Hatzigrigoris**  
Managing Director, Maran Gas Maritime Inc.



**Mr. Ioannis Psarros**  
Project Leader, The Boston Consulting Group

*Recent years have been challenging for maritime shipping companies. Shipping companies need to focus on reducing their biggest cost: bunker. There are multiple levers that can be pulled to improve their performance, including planning, procurement, voyage execution, charter value, technical efficiency, fleet optimization initiatives and enablers such as optimized organizational structures, robust scorecards and KPIs. By following such an approach a company can realize savings of 5 to 10%. Realizing the full potential will require the building of advanced bunker optimization capabilities over time as well as creating a culture of continuous improvement supported by CEO's daily engagement.*

*“The business case for success in ship operation is solidly based on three quality pillars: safe operations, environmental performance and high energy efficiency. Mediocre results in any of these are not an option, particularly in the tanker sector. The key to success is depending on the involvement of company's top management who should ensure a professional phase-in process of new, safer and efficient innovative technology and operations. The high prices of marine fuels have prompted significant efforts to improve energy efficiency through design, operations and through improvements of logistics. In this context, the IMO regulation mandating a step wise increase energy efficiency of new buildings is welcomed. There were fears that designing ships against one index will not improve efficiency in operations. Experience indicates that newly delivered ships are indeed more efficient in operations. There still is a lot to learn and to adjust so that the new generation of eco-ships becomes more efficient. It would be natural that IMO prioritizes monitoring of results from EEDI compliant ships and, based on actual data, seeks opportunities for improvements on the next generation of new buildings. Unfortunately, there are strong suggestions to divert the attention from new buildings to ships in operations. There are proposals to develop mandatory operational efficiency standards for ships in operations. Maybe this is not such a good idea as it would be an inefficient use of IMO time and resources. Ships do monitor and report their fuel consumptions. Ship operators use the variety of data reported to find ways to minimise ship's fuel consumption. There would be no burden on ships to report to IMO similar data on an annual aggregate basis, as suggested. However, to go a step further and impose a mandatory benchmark for energy efficiency in operation sounds like “mission impossible”. It is naïve to believe there could be a scheme or index which could provide a consistent and fair standard. No ship's voyage resembles with the previous and with the next voyage. For obvious reasons, sea trail results of sister ships are not identical. Ignoring such obvious reasons which are cemented into the complexity of ship's operations dictated by the environment, by the nature of the cargo and by the legally imposed commercial obligations, is a key to inefficiency and maybe a key to serious negative impact on shipping at large. Many of existing ships are challenged by the new eco-ships, so there is no better incentive that all ships and ship operators seek to maximize efficiency. Fixing a number as a benchmark of annual fuel consumption based on distance travelled or based on service hours or even cargo carried may add nothing to the strong commercial incentives to improve efficiency but may bring large complications in enforcement and control of such provisions”.*



**Mr. Dragos Rauta**  
Technical Director, Intertanko



## Shipping in the 21st Century

Preparing the Industry for the Future

Athens - Wednesday, 8 October 2014

Eugenides Foundation

In association with



### “A regulatory update (including air pollution prevention, ballast water management and ship recycling)”



**Mr. Andreas Chrysostomou**  
Former Chairman, IMO Marine Environment  
Protection Committee

*“Shipping as the main transport mode of the globe for commodities and other vital cargoes have not been immune to the environmental issues of our time and today there are a number of international conventions in relation to the protection of the marine environment which are directly applicable to international shipping.*

*Although all of the above international conventions are important it is important to mention MARPOL and Ship Recycling as two of the most prominent ones supplemented by the Ballast Water Management convention.*

*Further shipping is under pressure to reduce its carbon footprint and rules are in preparation to address this in relation to the existing fleet. Shipping is expected to adapt to those needs and we as the shipping community must find the best way possible to adapt without compromising efficiency and safety and also without hampering competition.”*

*“Although shipping is undoubtedly the most energy efficient and environmentally friendly mode of transportation, there is increasing pressure for urgent control of both NOx and SOx emissions emitted from marine engines as well as improvement of the overall vessel energy efficiency aiming to reduce CO2 emissions. The relevant regulations are in a different level of maturity, having taken years to reach their present approval or per-approval stage despite their different purpose, goals and costs involved in their implementation. For example, control of SOx emissions is purely a fuel issue aiming to reduce environmental pollution without direct benefits to the industry (except for the attention given to LNG as a propulsion fuel) while NOx emissions are very little dependent on the fuel composition but much more on the fuel/air mixture strength, the peak combustion temperature and engine speed. As such, NOx emissions are intimately related to fuel efficiency, fuel consumption and fuel costs and deserve more attention as they represent a higher % of global NOx emissions than SOx. Additional regulations under discussion and implementation which have more aspirational goals and attracted justifiably more controversy than exhaust emissions include ballast water treatment, ship recycling and more lately shipping in the Arctic”.*



**Professor Dinos Arcoumanis**  
Ambassador of the Hellenic Republic



**Dr. John Kokarakis,**  
Vice President, Hellenic Bureau Veritas

*“Environmental friendliness combined with potential financial benefits on fuel and maintenance bills as well as higher future availability of LNG have started a revolution towards its utilization as a ship fuel in non-LNG carriers. The imminent introduction by IMO of the International Code for Safety for Ships Using Gases or Other Low Flashpoint Fuels, IGF, is expected to remove the uncertain regulatory framework and propel LNG utilization as a propulsion fuel. IGF code is expected to enter into force in 2017 and it aims to preserve the unsurpassable safety record of LNG carriers. Topics on ship construction, design and arrangement, safety, control and monitoring, training and operations are the outcome of many years of hard work by the IMO Sub-Committees”.*





## Shipping in the 21st Century

Preparing the Industry for the Future

Athens - Wednesday, 8 October 2014

Eugenides Foundation

In association with



### “Oceans, shipping and the environment - Looking to the future”



**Dr. Kirsi Tikka**  
President & COO Europe Division, ABS

*“Changing ice conditions in the arctic and shorter shipping distances are the main drivers for increased interest in the Northern Sea Route. Vessel transits and cargo volumes have grown steadily over the past two years and the establishment of the Administration for the Northern Sea Route by Russia, together with new rules and regulations for navigation of the route is promoting more traffic. In addition there is growing commercial interest in using the even more challenging Northwest Passage. As interest in arctic navigation grows, the regulatory regime is developing further with the IMO Polar Code which will become mandatory for all ship operation in polar waters, the Arctic and Antarctic”.*

Mr. Lamy, presented the main findings and recommendations of the Global Ocean Commission (<http://www.globaloceancommission.org>) and said: “We have to reverse the dangerous degradation of our oceans, which cover 3/4 of the surface of our planet. The shipping industry should engage in lobbying for decisive international action in order to restore the sustainability of its main ecosystem”.



**Mr. Pascal Lamy**  
Member of the Global Ocean Commission



**Mr. Apostolos Belokas**  
Managing Editor,  
GREEN4Sea

*“Shale oil and gas will be a game changer in shipping due to the fact that gas in contrast with oil cannot be stored for long term. USA the world leader in Shale Oil & Gas production will be forced to export with more than 20 LNG export permits pending in the US Department of Energy. Long term effects to shipping include a boost in LNG transport demand and in the use of LNG as a fuel minimizing the current LNG technology premium and further enhancing the environmental performance of the shipping industry”.*

*“Ongoing changes in ship design and deployment, directed by economics of international shipping, triggered fundamental and wide-ranging changes in the development of seaports and offshore terminals. Among port users, container vessels are the most demanding, requiring coordinated actions by ship operators, port authorities, land side transport organizations, regulatory and support agencies. New mega container terminals shall provide efficient hinterland connections through the development of road system, railway system and inland waterway system where applicable, including on deck rail facilities, terminals of inland container barges, IT systems for intermodal transportation and finally dispose the necessary backland storage area”.*



**Mr. Diamantis N. Manos**  
Managing Director, Costamare Shipping



## Shipping in the 21st Century

Preparing the Industry for the Future

Athens - Wednesday, 8 October 2014

Eugenides Foundation

In association with



---

### CLOSING SPEECH

---



**Captain Panagiotis N. Tsakos**  
Founder, "Maria Tsakos" Foundation

*“Concluding, I would like to offer some of my thoughts and conclusions for your further consideration.*

*Firstly, I need to mention that we all need to invest time and effort and to channel our resources towards the one and only priority: the human element, our people, our seafarers, which is indeed the most important asset that we have.*

*I think that we should all agree that the competence and the seamanship of our seafarers is the key success parameter to ensure a safe and sustainable shipping. Seafaring needs to be a high esteemed profession which should provide job satisfaction, safety and security, open frontiers and a challenging occupation AND ABOVE ALL the feeling that you belong to a family which encompasses all its members with affection, love and devotion irrespective of their nationality and their work onboard or ashore. Secondly, we need to ensure that our future investments in shipping will be made in a sensible manner so as to ensure the sustainability of our industry. We should also try to include in*

*our considerations and in our research the human element and the interaction of people with the modern equipment and technology that is installed onboard our vessels. Thirdly, we should continue to work in continually improving the safety and the environmental standards of the shipping. This is not only a legal requirement but also our responsibility, a business need and a society expectation. As a seafarer I feel that I have to express my concern for the ever increasing regulations which increase not only in numbers but also in complexity. I think that it is about time to start considering not only how to adopt new regulations but how to implement practically and effectively the existing ones”.*

---

### CONCLUSIONS & RECOMMENDATIONS

BY Mr. P. LAMY

---



**Mr. P. LAMY:** *“The main conclusion I draw from this day of fascinating exchanges is the following: getting the balance right between formidable opportunities and real risks will imply collective action of the shipping industry on many fronts. One of the priorities, in my view, would be to engage more with civil society and public opinion who care more and more about ethics, in order to build a more friendly image. Transparency all along the value chain will be key in public perceptions”.*



# Shipping in the 21st Century

Preparing the Industry for the Future

Athens - Wednesday, 8 October 2014

Eugenides Foundation

In association with



## CONCLUSIONS & RECOMMENDATIONS BY Mr. E.E. MITROPOULOS

**Mr. E.E. MITROPOULOS:** “The afternoon session of the Forum mainly dealt with technological and environmental matters. Two Greek Government Ministers spoke:

- Mr. Miltiadis Varvitsiotis (Minister of Shipping, Maritime Affairs and the Aegean), who presented the position of Greek shipping within the world trade and economy; and
- Mr. Nicos Dendias (Minister of Development and Competitiveness), who spoke on “Greek shipping and the Greek economy”.
- Mr. N. Ueda, Chairman and President, ClassNK, delivered the keynote address on maritime safety matters before the Forum dealt with such issues as:
  1. The impact of technological developments on shipping;
  2. The rush for energy efficiency and its impact on ships;
  3. A regulatory update, including developments in the efforts of the maritime community to reduce greenhouse gas emissions; and
  4. Recent developments relating to oceans, shipping (mainly the opening of the north sea route and the northwest passage), ports and offshore terminals and the environment.

The Forum condemned recently reported malpractices in some parts of the world whereby tankers are held exclusively responsible for damage caused to oil terminals thus being waved of their liability limiting rights”.

**GOLD SPONSOR**



**SILVER SPONSORS**



**BRONZE SPONSORS**



**SUPPORTING ORGANIZATIONS**



**PLATINUM MEDIA PARTNERS**



**GOLD MEDIA PARTNERS**

