

PRESS CLIPPINGS



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



“MARIA TSAKOS” FOUNDATION FORUM IN ASSOCIATION WITH CAPITAL LINK

CONFERENCE MATERIALS AND PROGRAMME AGENDA ARE AVAILABLE AT
<http://forums.capitallink.com/tsakos/2014>

The “Maria Tsakos” Foundation–International Center of Maritime Research and Tradition, organized in association with Capital Link, a Forum entitled “Shipping in the 21st Century–Preparing the Industry for the Future”. The Forum was held on Wednesday, 8 October 2014 at the Eugenides Foundation in Athens. This successful Forum was highly attended; more than 850 participants in addition to a live streaming audience of over 600 people.

FORUM OVERVIEW & OBJECTIVE

The Forum aimed at providing an opportunity, to shipping experts of high calibre from around the world, to examine and analyse the current and future state of the industry amidst the fast political, economic and technological developments experienced on a daily basis.

ORGANIZERS

The Forum was organized by the “Maria Tsakos” Foundation–International Center of Maritime Research and Tradition in association with Capital Link.

Mr. Efthimios E. Mitropoulos, Chairman of the “Maria Tsakos” Foundation, referred to 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).



**Mr. Efthimios E. Mitropoulos, Chairman,
“Maria Tsakos” Foundation**

Mr. Nicolas Bornozis, President of Capital Link, Inc. mentioned that 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



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

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.

The morning session was chaired by Mr. Pascal Lamy, former Director-General, World Trade Organization. It dealt with economic, financial, geopolitical and related matters with an impact on the structure of shipping and the shipping market and the workforce that keeps the industry going.

Mr. Pascal Lamy stated during his speech entitled «*State of the world economy and International trade*» “*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, i.e., the volume of international exchange will*

keep increasing, hence providing shipping with a solid 4% 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”.



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

The afternoon session was chaired by **Mr. Efthimios E. Mitropoulos**, Chairman of the “Maria Tsakos” Foundation. It dealt with technological developments impacting the design and equipment of ships and matters relating to the marine/atmospheric environment and security (piracy and terrorist attacks) at sea.

MINISTER’S SPEECHES

We would like to thank Mr. Miltiadis Varvitsiotis, Minister of Shipping, Maritime Affairs and the Aegean and Mr. Nikos Dendias and Minister of Development and Competitiveness, for honouring the Forum with their presence and speeches.

Mr. Miltiadis Varvitsiotis stated “*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 nec-



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

essary dynamics to progress even more in the future to formulate the new “National Development Model” of our country”.

Mr. Nikos Dendias stated: *“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. Miltiadis Varvitsiotis, Minister of Shipping,
Maritime Affairs and the Aegean**

KEYNOTE ADDRESS

Mr. Noboru Ueda, Chairman and President of ClassNK, delivered a keynote address and stated: *“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”.



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

TOPICS AND PRESENTATIONS

Throughout the day, there were presentations from the following:

Mr. Spyros Polemis, Immediate Past Chairman, International Chamber of Shipping & President, International Shipping Federation, on **“Shipping, The driving force of world trade”**, stated that: *“Today more*



Mr. Spyros Polemis, Immediate Past Chairman, International Chamber of Shipping & President, International Shipping Federation

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”.

Mr. Richard Paniguan, Non-Executive Director, Tsakos Energy Navigation presented on «Geopolitical developments with an impact on trade and shipping» and stated that: “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



Mr. Richard Paniguan, Non-Executive Director, Tsakos Energy Navigation

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”.

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

DISCUSSION PANELS

A series of panel discussion debated critical industry topics, including:

“Seafarers: Shipping’s sine qua non factor”

Moderator: 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 ser-

vice 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”.



Mr. Michael Grey, London correspondent of BIMCO



Mr. Philip Wake, Chief Executive, The Nautical Institute

Panellists:

Mr. Philip Wake, Chief Executive, The Nautical Institute-“**Seafarers’ Education and Training**”

“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”.

Professor Stratos Papadimitriou, Department of Maritime Studies, University of Piraeus-“**Preparing shipping’s future workforce**”

“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”.



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

“The state of shipping markets - Future prospects”

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

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)

Panellists:

Mr. Jeremy Penn, CEO, The Baltic Exchange-“The dry cargo market”

“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”.



Mr. Jeremy Penn, CEO, The Baltic Exchange

Mr. Lars Dencker Nielsen, President and CEO, Jellicoe Tankers; and

Ms. Stavroula Betsakou, Head of Tanker Research, ICAP-“The tanker market”

“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”.



Mr. Lars Dencker Nielsen, President and CEO, Jellicoe Tankers & Ms. Stavroula Betsakou, Head of Tanker Research, ICAP

Mr. Keith Bainbridge, Managing Director, CS LNG Ltd-**"The LNG market"**

"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".



Mr. Keith Bainbridge, Managing Director, CS LNG Ltd

Mr. Tom Strang, Senior Vice President, Marine Operations, Costa Crociere SpA-**"The state of the cruise shipping market"**

"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



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

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"

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



Mr. 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



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



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

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".

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".

Panellists:

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

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

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

"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,

"The rush for energy efficiency & its impact on ships"

Moderator: Mr. Nick Brown, Marine Chief Operating Officer, Lloyd's Register

LR's Nick Brown commented: "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".



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



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

Panellists:

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

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”.



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

Mr. Dragos Rauta, Technical Director, Intertanko
“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 prioritises 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



Mr. Dragos Rauta, Technical Director, Intertanko

provide a consistent and fair standard. No ship's voyage resembles with the previous and with the next voyage. For obvious reasons, sea trial 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".

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."

Panellists:

Professor Dinos Arcoumanis, Ambassador of the Hellenic Republic

"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



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



Professor Dinos Arcoumanis, Ambassador of the Hellenic Republic

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

Moderator: 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

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".

Dr. John Kokarakis, Vice President, Hellenic Bureau Veritas-"LNG as ships' fuel and the development of the IGF Code"

“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”.



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

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

Moderators:

Dr. Kirsi Tikka, President & COO Europe Division, ABS presented on “New Sea Routes and Their Impact on Shipping and the Environment – The Development of the Polar Code”

“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”.



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

Mr. Pascal Lamy, Member of the Global Ocean Commission-“Shipping: A friend of the Oceans”

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**

Panellists:

Mr. Apostolos Belokas, Managing Editor, GREEN-4Sea-”The impact of shale oil and gas production on shipping and the environment”

“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”.



Mr. Apostolos Belokas, Managing Editor, GREEN4Sea

Mr. Diamantis N. Manos, Managing Director, Costamare Shipping-“Ports and offshore terminals: adjusting to the needs of mega ships and related developments”

“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

The Closing speech was made by Captain Panagiotis N. Tsakos, Founder, “Maria Tsakos” Foundation who stated:

“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”.



Captain Panagiotis N. Tsakos, Founder, “Maria Tsakos” Foundation

CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS BY Mr. P. LAMY & Mr. E.E. MITROPOULOS

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”.



**Mr. Pascal Lamy, former Director-General,
World Trade Organization &
Mr. Efthimios E. Mitropoulos, Chairman,
“Maria Tsakos” Foundation**

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”.

SPEAKERS VIDEO INTERVIEWS by Mr. John N. Cotzias

Conference Highlights include speakers TV Interviews made by **Mr. John N. Cotzias**, Director Sales and Purchases at Intermodal Shipbrokers Co. & President of the Hellenic Shipbrokers Association. You can visit the Official Forum’s website and the “Maria Tsakos” Foundation website to watch all interviews: <http://forums.capitallink.com/tsakos/2014/interviews.php>



**Mr. John N. Cotzias, Director Sales and Purchases,
Intermodal Shipbrokers Co. &
President of the Hellenic Shipbrokers Association**

SPONSORS

GOLD SPONSOR: ClassNK

PLATINUM SPONSORS: ABS, ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, RBS

BRONZE SPONSORS: BUREAU VERITAS, DNV GL, HELLENIC LLOYD'S S.A

SUPPORTING ORGANIZATIONS

Greek Shipping Cooperation Committee, Hellenic Shipbrokers Association, Hellenic Chamber of Shipping, Panhellenic Seamen's Federation, Master and Mates Union of Greek Merchant Marine, Piraeus Association for Maritime Arbitration, Piraeus Marine Club, Port Captains Club, Propeller Club and Wista Hellas

PLATINUM MEDIA PARTNERS

Kathimerini and SKAI

GOLD MEDIA PARTNERS

Business File, Efoplistis Magazine, efoplistesnews.gr, Elnavi, Financial & Shipping News, Lloyd's List, maritimes.gr, Nafsgreen, Naftika Chronika, Readpoint,

reporter.gr, REPORTER Inside Information Magazine, The National Herald, SAFETY4SEA, SHIPPING & FINANCE, sofokleousin.gr, Tradewinds, WorldGR

For more information please contact:

Capital Link:

Athens – Tel. +30-210 610 98 00
Mrs. Maria Chercheletzi & Mrs. Olga Bornozi
New York – Tel. +1 212 661 7566
Mrs. Eleni Bej
Email address: fmtforum@capitallink.com

“Maria Tsakos” Foundation - Athens Office:

Athens – Tel. +30 210 9498713 / +30 210 9498715
Chios – Tel. +30 22710 82777 - Ms. Peggy Balekas
Email addresses: fmtchios@tsakoshellas.gr
contact@mariatsakosfoundation.gr

You can also visit the Official Forum’s website and the “Maria Tsakos” Foundation website:

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

ABOUT The “Maria Tsakos” Foundation

The “Maria Tsakos” Foundation was founded by Captain Panagiotis N. Tsakos and his family in 2008 and commenced its activities in May 2011, when its Board of Directors and Scientific Council met in inaugural sessions. (www.mariatsakosfoundation.gr)

The contribution of the Tsakos family to society and culture at large dates back to 1978, when Captain Tsakos founded, in Montevideo of Uruguay, the “Maria Tsakos” Foundation, in honour of, and as a tribute to, his mother Maria. The Foundation, mainly aiming at the promulgation of the Greek language and culture among Latin American countries, is credited with the continuous introduction of Latin Americans into the spirit and universality of Hellenism.

In the Founder’s own words: “...the creation of the “Maria Tsakos” Foundation is a small tribute owed to our ancestors – a heritage to this and generations to come, those who will shoulder the heavy legacy of maintaining and disseminating the precious wealth of Greece’s perennial cultural contribution to the world.”

The Foundation, acting as an International Center of Maritime Research and Tradition, aims at redefining the relation of young Greeks with the sea, amidst the challenges facing today’s shipping industry, through the study, research, innovation, documentation, development and generation of original and innovative ideas and propositions.

To achieve its objectives, the Foundation seeks cooperation, at the national and international level, with entities active in the fields of shipping, education, cul-

ture, environmental protection and maritime tradition. It gradually expands its activities on projects regarding children welfare and philanthropy.

The Foundation has its headquarters on the island of Chios and is housed in a neoclassical building near the port of the capital. The 19th century mansion is associated with milestone events in the history of Chios and linked with prominent families of the island and its maritime history. The Greek State has branded the building as “one requiring special government protection, as it constitutes a unique sample of 19th century architecture”, while Europa Nostra has commended it for the excellence of its restoration work.

In its vision statement, the “Maria Tsakos” Foundation expresses profound gratitude for all the sea gives us and the world as a whole; supports the development of a culture of social responsibility, ethical behavior and integrity in shipping; and fosters initiatives with a lasting impact on people’s lives through serving the industry while nurturing the notion of volunteerism and supporting philanthropic causes.

In September 2013, the Foundation founded a boarding school (the “Maria’s House”), at the Founders’ home town of Kardamyla, as an education and culture campus to host promising secondary school pupils from various parts of Greece and to provide them with opportunities to excel in life and career.

ABOUT CAPITAL LINK

*With its headquarters in **New York** and presence in **London, Athens and Oslo, Capital Link***

(www.capitallink.com) has been active since 1995 in the field of Investor Relations and Financial Communication.

Capitalizing on our in-depth knowledge of the shipping industry and capital markets, Capital Link has made a strategic commitment to the shipping industry and has become the largest provider of Investor Relations and Financial Communications services to international shipping companies listed on the US and European Exchanges.

It also organizes annually in New York, London and Athens a series of Investment Forums focusing on its main activity fields (www.capitallinkforum.com).

It has a leading position globally in the area of investor relations with respect to shipping, cooperating with the majority of shipping companies listed on the U.S. stock exchanges, London (LSE and AIM) and Milan.

(www.capitallinkshipping.com).

*Capital Link’s efforts have been recognized by the **2011 Greek Shipping Lloyds Awards** and in **2012, 2013 and 2014 by Intercontinental Finance Magazine.***

Capital Link has undertaken a series of initiatives beyond the traditional scope of its investor relations activity.





REGISTER NOW

*The “Maria Tsakos” Foundation
cordially invites you to attend*



“Shipping in the 21st Century”
“Preparing the Industry for the Future”

In association with



**Wednesday, 8 October 2014
8:15 AM - 7:00 PM**

**Venue: Eugenides Foundation
387 Syngrou Avenue
175 64 P. Faliro**

Attendance is by invitation only at no cost

▶ REGISTER

▶ AGENDA

▶ ADD TO OUTLOOK

ABOUT THE FORUM

The aim of the one-day Forum is to provide an opportunity, to shipping experts from around the world, to examine and analyse the current and future state of the industry amidst the fast political, economic and technological developments we experience on a daily basis. Our ambition is to enable the Forum to contribute to a better understanding of the various forces that shape our industry today and may influence its state in the years to come.

The morning session will be chaired by the renowned French economist and until recently Executive Director of the World Trade Organization Mr. Pascal Lamy and will deal with economic, financial, geopolitical and related matters with an impact on the structure of shipping and shipping markets.

The afternoon session will be chaired by Mr. Efthimios E. Mitropoulos, Chairman of the “Maria Tsakos” Foundation and Secretary–General Emeritus of IMO and will deal with technological developments impacting the design and equipment of ships and matters relating to the marine/atmospheric environment and security (piracy and terrorist attacks) at sea.

For more details and registration, please see the information below and visit our [website](#).

Capital Link:

Athens – tel +30-210 610 98 00 - Mrs. Maria Chercheletzi & Mrs. Olga Bornozi

New York – tel +1 212 661 7566 - Mrs. Eleni Bej

Email address: – fntforum@capitallink.com

We look forward to seeing you in October!

▶ REGISTER

▶ AGENDA

▶ ADD TO OUTLOOK

GOLD SPONSOR



SILVER SPONSORS



NATIONAL BANK OF GREECE



BRONZE SPONSORS



SUPPORTING ORGANIZATIONS



PLATINUM MEDIA PARTNERS



GOLD MEDIA PARTNERS



www.efoplistesnews.gr

Lloyd's List



ReadPoint.gr

Reporter

Reporter.gr

SAFETY4SEA

Shipping Finance

Ισοκλέουςin

TradeWinds





“Maria Tsakos Foundation”

INTERNATIONAL CENTER OF MARITIME RESEARCH AND TRADITION

“SHIPPING IN 21st CENTURY”

“Preparing the Industry for the Future”

ATHENS - WEDNESDAY, 8 OCTOBER 2014 - EUGENIDES FOUNDATION

In association with



Γίνετε συνδρομητής με ένα... κλικ!

Αποκλειστικά για τους συμμετέχοντες
του “Shipping in the 21st Century” Forum.

Τώρα η **ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ** σας προσφέρει
12μην συνδρομή στην έντυπη έκδοση
με **20% έκπτωση.**



Επικοινωνήστε με το Τμήμα Συνδρομών: 210 480 8232.

Για πληροφορίες: www.kathimerini.gr/subscriptions ή e-mail: subs@kathimerini.gr

Μπείτε κι εσείς στον κόσμο προνομίων των συνδρομητών της «Κ».

“Maria Tsakos” Foundation-International Center of Maritime Research and Tradition



Shipping in the 21st Century

Preparing the Industry for the Future

Athens - Wednesday, 8 October 2014

Eugenides Foundation

In association with



MEDIA PROMOTION

➤ Radio Promotion

➤ TV Media Promotion



Polemis slams eco-ships

Eco-ships are actually a burden on the environment, traditional Greek shipowner Spyros Polemis has said.



The former chairman of the International Chamber of Shipping told an Athens conference organised by the Maria Tsakos Foundation and Capital Link: "(It is a) fallacy that the so-called eco-ships will benefit the environment."

The carbon emissions caused by building a new ship far outweigh the environmental benefits created by their lower fuel consumption, he argued.

"Existing vessels must be allowed to run their course," Polemis said, accusing some charterers of blacklisting and discriminating against these "slightly older vessels".

Eco-vessels are only one example where governments and international bodies were rushing into ill-advised initiatives without properly consulting the shipping industry, Polemis said.

"The list is almost endless," he said, citing rules on the sulphur content of fuel, ballast water management, ship recycling and the maritime convention.

"Politics complicate issues unnecessarily for shipping," Polemis said, accusing governments of being under too much influence from environmental organisations and rushing to "knee-jerk reactions" which fail to take account of all the facts.

"Politicians never give credit to the industry for the efficiency it operates, much less seek to consult it in a meaningful way on future regulations before positions become entrenched".

"Shipping must be given a seat at the top table... it should be treated with the same respect that is due to a sovereign nation," Polemis said, arguing that the industry is indispensable to the world economy.

"They say that a certain profession is the oldest in the world, but I wonder whether shipping has that distinction".

BY HARRY PAPACHRISTOU IN ATHENS 08 October 2014, 10:02 GMT



Βαρβιτσιώτης: Εμποτισμένη στο DNA του Έλληνα η ναυτιλία

Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης και Νίκος Δένδιας μίλησαν στην εκδήλωση που διοργάνωσε το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» με θέμα «Η ναυτιλία στον 21ο αιώνα: Προετοιμάζοντας τον κλάδο για το μέλλον».

g+1



Οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε αντίθεση με άλλους κλάδους είδαν την κρίση ως ευκαιρία και ανανέωσαν τον στόλο τους με νέα υπερσύγχρονα πλοία, φιλικά προς το περιβάλλον και λιγότερο κοστοβόρα, αποδεικνύοντας ότι μπορούν ακόμη και να κυριαρχήσουν σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον και υπό δύσκολες συνθήκες της ελληνικής οικονομίας, τόνισε ο υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, μιλώντας σήμερα στο συνέδριο του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος», σε συνεργασία με το forum Capital link με θέμα «Η ναυτιλία στον 21ο αιώνα: Προετοιμάζοντας τον κλάδο για το μέλλον».

Το συνέδριο είχε ως θέμα τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα και συμμετείχαν προσκεκλημένοι από τον ναυτιλιακό, τραπεζικό και ερευνητικό τομέα.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης τόνισε ότι αισθάνεται υπερηφάνεια κάθε φορά που μιλάει ως υπουργός για τον ρόλο της ναυτιλίας, καθώς αποτελεί «μοναδική ιστορία επιτυχίας για την εθνική οικονομία», ενώ είναι, όπως είπε, «εμποτισμένη στο DNA του Έλληνα».

Περιγράφοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα, ο υπουργός είπε ότι υπάρχουν κάποια σημεία-«κλειδιά», «που το κράτος οφείλει να διαφυλάξει για να δει τα οφέλη της ανάπτυξης της ναυτιλίας να διαχέονται στην ελληνική οικονομία». «Το ελκυστικό φορολογικό περιβάλλον, η υιοθέτηση παγκόσμιων κανόνων που προστατεύουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας, η ναυτική εκπαίδευση και ο νέος ρόλος των ελληνικών λιμένων είναι κάποια από τα σημεία που οφείλουμε επικεντρωθούμε» τόνισε ο υπουργός Ναυτιλίας.

Για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ο υπουργός Ναυτιλίας υπογράμμισε την πολύ καλή συνεργασία που έχει αναπτυχθεί, η οποία μάλιστα κορυφώθηκε, όπως ανέφερε, «με την υιοθέτηση της Διακήρυξης των Αθηνών που αποτυπώνει τη βούληση να υιοθετούνται παγκόσμιοι κανόνες που δεν θα βλάπτουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας». Υπογράμμισε, επίσης, ότι η Ελλάδα και το Υπουργείο Ναυτιλίας τηρούν στο ακέραιο τις συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ενδυναμώνοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης αναφέρθηκε και στον ρόλο των ελληνικών λιμανιών που θα αντικατοπτρίζουν την εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας, καθώς πρέπει να υπηρετούν τον κυρίαρχο στόχο των εξαγωγών και του διεθνούς εμπορίου και «όχι απλά να ικανοποιούν τις εσωτερικές ανάγκες της χώρας».

Συνέδριο για Ναυτιλία από «Μαρία Τσάκος» και «CAPITAL LINK»

8 Οκτωβρίου 2014 in Latest News Leave a comment

g+1

Share

ΑΘΗΝΑ. (Γραφείο Εθνικού Κήρυκα). Κορυφαίοι παράγοντες της παγκόσμιας Ναυτιλίας, έδωσαν το «παρών» χθες στο συνέδριο «Shipping in the 21st Century-Preparing the Industry for the Future» που διοργάνωσε το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» – Διεθνές Κέντρο Ναυτικής Έρευνας & Παράδοσης, σε συνεργασία με το «Capital Link» στο Ευγενίδειο Ίδρυμα στην Αθήνα.

Το συνέδριο για τη Ναυτιλία στον 21ο αιώνα παρείχε την ευκαιρία σε Έλληνες και ξένους ειδήμονες του κλάδου, να εξετάσουν και να αναλύσουν θέματα που σχετίζονται με την παρούσα, αλλά και τη μελλοντική κατάσταση στον χώρο υπό το καθεστώς των ραγδαίων πολιτικών, οικονομικών και τεχνολογικών εξελίξεων. Στόχος, όπως επισήμαναν άλλωστε οι διοργανωτές, είναι η συνεισφορά στην καλύτερη κατανόηση των διαφόρων δυναμικών που διαμορφώνουν τη Ναυτιλία σήμερα και μπορούν να επηρεάσουν τη μετεξέλιξή της. Στις εργασίες μετείχαν και οι αρμόδιοι υπουργοί, Ανάπτυξης Νίκος Δένδιας και Ναυτιλίας Μιλιάδης Βαρβιτσιώτης.

«Το συνέδριο εξετάζει τις προκλήσεις της Ναυτιλίας, αλλά και τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται. Είναι ένας κλάδος, στον οποίο η Ελλάδα έχει μία παγκόσμια πρωτιά επί σειρά ετών... Η Ναυτιλία αντανακλά τις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις, τις γεωπολιτικές επιδράσεις, τους νέους δρόμους του εμπόρου», δήλωσε στον «Ε.Κ.» ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του «Capital Link», Νίκος Μπορνόζης.

Ο Νίκος Τσάκος στο βήμα του συνεδρίου.

«Είναι ένας κλάδος που έχει περάσει από μία μεγάλη ύφεση. Ωστόσο, σιγά-σιγά ξαναβρίσκει το ρυθμό του, και το συνέδριο εξετάζει πως ο διεθνής κλάδος αυτός εξελίσσεται, ανταποκρινόμενος στις προκλήσεις που υπάρχουν», πρόσθεσε.

Ο κ. Μπορνόζης επισήμανε ακόμη, πως «οι Έλληνες είναι πρωτοπόροι στη Ναυτιλία, γι' αυτό και το συνέδριο γίνεται στην Ελλάδα, αποκτώντας έτσι ιδιαίτερη βαρύτητα. Εχουμε ομιλητές από το εξωτερικό, που είναι ειδήμονες στο χώρο. Και ακριβώς η ιδέα είναι βασισμένη στην εμπειρία και την τεχνογνωσία αυτών των ανθρώπων, να μπορέσουμε να εξετάσουμε όσο είναι δυνατόν, το μέλλον το οποίο προβλέπεται για τη Ναυτιλία».

Τόνισε δε, πως ο κ. Ευθύμιος Μητρόπουλος, ο οποίος προϊστάται του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος», είναι ένας άνθρωπος «με καταξιωμένη πορεία στο χώρο, καθώς υπήρξε γενικός γραμματέας του International Maritime Organization (IMO).

»Έχει τεχνογνωσία μοναδική και υπό την αιγίδα του το συνέδριο έχει μία ιδιαίτερη βαρύτητα. Και βέβαια η οικογένεια Τσάκος, είναι μία οικογένεια, η οποία στο χώρο της Ναυτιλίας έχει μία μοναδική παράδοση, και παρουσία».

Το διεθνούς εμβέλειας Φόρουμ, διεξήχθη σε δύο συνόδους. Στην πρωινή, οπότε εξετάστηκαν οι γεωπολιτικές και οικονομικές εξελίξεις, προϊστάτο ο κ. Πασκάλ Λαμί, «μοναδική φυσιογνωμία στο χώρο», όπως είπε ο κ. Μπορνόζης, καθώς ο κ. Λαμί υπήρξε πρόεδρος του World Trade Organization (WTO), μεταξύ άλλων θέσεων που κατείχε στο παγκόσμιο στερέωμα. Το απόγευμα, υπό τον κ. Μητρόπουλο, εξετάστηκαν οι τεχνολογικές, περιβαλλοντικές και ρυθμιστικές εξελίξεις στη Ναυτιλία.

Για τη διεξαγωγή του συνεδρίου, ο κ. Νίκος Τσάκος, συνιδρυτής του «Μαρία Τσάκος», πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της ναυτιλιακής «TEN», είπε στον «Ε.Κ.»: «Η Ελλάδα είναι το Σίλικον Βάλει της Ναυτιλίας. Είναι πολύ καλό να έρχονται διεθνείς προσωπικότητες και να μας δίνουν και τις δικές τους εμπειρίες και ιδέες, που μπορούμε να μεταφέρουμε και στην ελληνική Ναυτιλία».

Read more here:: [Συνέδριο για Ναυτιλία από «Μαρία Τσάκος» και «Capital Link»](#)

Βαρβιτσιώτης: Η ναυτιλία μοναδική ιστορία επιτυχίας για την οικονομία

08/10/2014 Categories: Πολιτική Tags: Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, πλοιοκτήτες, υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου

Η ναυτιλία είναι «εμποτισμένη στο DNA του Έλληνα»



Μιλώντας στο συνέδριο του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος», που συνδιοργανώνεται με το forum Capital link, ο υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης τόνισε ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες είδαν την κρίση ως ευκαιρία αλλαγής πορείας.

Είδαν την κρίση ως ευκαιρία και ανανέωσαν τον στόλο τους με νέα υπερσύγχρονα πλοία, φιλικά προς το περιβάλλον και λιγότερο κοστοβόρα, αποδεικνύοντας ότι μπορούν ακόμη και να κυριαρχήσουν σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον και υπό δύσκολες συνθήκες της ελληνικής οικονομίας ανέφερε μεταξύ των άλλων ο υπουργός.

Το συνέδριο είχε ως θέμα τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα και συμμετείχαν προσκεκλημένοι από τον ναυτιλιακό, τραπεζικό και ερευνητικό τομέα.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης τόνισε ότι αισθάνεται υπερηφάνεια κάθε φορά που μιλάει ως υπουργός για τον ρόλο της ναυτιλίας, καθώς αποτελεί «μοναδική ιστορία επιτυχίας για την εθνική οικονομία», ενώ είναι, όπως είπε, «εμποτισμένη στο DNA του Έλληνα».

Περιγράφοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα, ο υπουργός είπε ότι υπάρχουν κάποια σημεία «κλειδιά», «που το κράτος οφείλει να διαφυλάξει για να δει τα οφέλη της ανάπτυξης της ναυτιλίας να διαχέονται στην ελληνική οικονομία». «Το **ελκυστικό φορολογικό περιβάλλον**, η υιοθέτηση παγκόσμιων κανόνων που προστατεύουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας, η ναυτική εκπαίδευση και ο νέος ρόλος των ελληνικών λιμένων είναι κάποια από τα σημεία που οφείλουμε επικεντρωθούμε» τόνισε ο **υπουργός Ναυτιλίας**.

Για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ο υπουργός Ναυτιλίας υπογράμμισε την πολύ καλή συνεργασία που έχει αναπτυχθεί, η οποία μάλιστα κορυφώθηκε, όπως ανέφερε, «με την υιοθέτηση της Διακήρυξης των Αθηνών που αποτυπώνει τη βούληση να υιοθετούνται **παγκόσμιοι κανόνες** που δεν θα βλάπτουν την **ανταγωνιστικότητα** της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας». Υπογράμμισε, επίσης, ότι η Ελλάδα και το Υπουργείο Ναυτιλίας τηρούν στο ακέραιο τις συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ενδυναμώνοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης αναφέρθηκε και στον ρόλο των ελληνικών λιμανιών που θα αντικατοπτρίζουν την εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας, καθώς πρέπει να υπηρετούν τον κυρίαρχο στόχο των εξαγωγών και του διεθνούς εμπορίου και «όχι απλά να ικανοποιούν τις εσωτερικές ανάγκες της χώρας».



Διεθνής "σύννοδος κορυφής" για τη ναυτιλία στην Αθήνα

Τετάρτη, 8 Οκτωβρίου 2014 - 08:42

Του **Ηλία Γ. Μπέλλου**

Στην Αθήνα συγκεντρώνονται σήμερα κορυφαίοι παράγοντες της παγκόσμιας ναυτιλίας και εμπορίου αλλά και μεγάλων επενδυτικών οίκων στα πλαίσια διεθνούς ναυτιλιακού συνεδρίου στο Ευγενίδειο που διοργανώνει το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος».

Η συμμετοχή που ξεπερνά σύμφωνα με τους διοργανωτές κάθε προσδοκία αποδίδεται στην ευκαιρία που προσφέρεται σε Έλληνες και ξένους ειδήμονες της ποντοπόρου, να εξετάσουν και αναλύσουν θέματα που σχετίζονται με την παρούσα και μελλοντική κατάσταση στον χώρο της διεθνούς βιομηχανίας των θαλασσιών μεταφορών υπό το καθεστώς των ραγδαίων πολιτικών, οικονομικών και τεχνολογικών εξελίξεων. Όπως όμως αποδίδεται και στην ευκαιρία πραγματοποίησης κορυφαίων επαφών με δεδομένο τον αριθμό των εφοπλιστών, επενδυτών και τραπεζιτών που συμμετέχουν στο forum και βρίσκονται στην Αθήνα.

Στο συνέδριο ξεχωρίζουν οι συμμετοχές κορυφαίων στελεχών από οργανισμούς και επιχειρήσεις όπως το Boston Consulting Group, η Royal Bank of Scotland, η Morgan Stanley, η Wells Fargo Securities, η ICAP, το Baltic Exchange, η CS LNG Ltd, η Costa Crociere SpA, η Jellicoe Tankers, το International Chamber of Shipping, το International Shipping Federation, το The Nautical Institute, η Tsakos Energy Navigation, η Parallax Energy, το City University και το Πανεπιστημίου Πειραιώς, ο ClassNK, η DNV GL, η Maran Gas, η Intertanko, ο Hellenic Bureau Veritas, ο ABS Europe, η British Petroleum, η Costamare και, βέβαια, του ομίλου Τσάκου. Θα συμμετέχουν στις εργασίες και ο υπουργός ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας Νίκος Δένδιας και ο υπουργός ναυτιλίας και Αιγαίου Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης.

Κεντρικός καλεσμένος είναι ο Γάλλος οικονομολόγος Pascal Lamy, μέχρι πρότινος Εκτελεστικός Διευθυντής του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (World Trade Organization) και θα ασχοληθεί σε συνεργασία με τους συνέδρους με οικονομικά, τραπεζικά και χρηματοπιστωτικά θέματα, θέματα γεωπολιτικής φύσης με επιπτώσεις στη ναυτιλία και θέματα έχοντα σχέση με τους ναυτικούς και την ναυτική εκπαίδευση.

Οικοδεσπότης είναι το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» δια του προέδρου του Ευθύμιου Η. Μητρόπουλου, προέδρου του ιδρύματος και επίτιμου γενικού γραμματέα του IMO ο οποίος θα προεδρεύσει και στις απογευματινές εργασίες που θα επικεντρωθούν μεταξύ άλλων και σε τεχνολογικά θέματα που αφορούν στο πλοίο και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, σε θέματα πηγών ενέργειας αλλά και γενικότερα θέματα που σχετίζονται με το θαλάσσιο περιβάλλον και την ατμόσφαιρα.

Θέμα του συνεδρίου είναι το «Shipping in the 21st Century—Preparing the Industry for the Future» και διοργανώνεται από το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» - Διεθνές Κέντρο Ναυτικής Έρευνας & Παράδοσης σε συνεργασία με την Capital Link στο Ευγενίδειο Ίδρυμα.

<http://www.capital.gr/news.asp?id=2126163>

Η ομιλία Δένδια για τη Ναυτιλία στο Ίδρυμα "Μαρία Τσάκος"

Μέγεθος κειμένου: α- α+

Δημοσιεύθηκε 08/10/2014 by — 0 Σχόλια ↓



Σε ομιλία που έδωσε ο υπουργός Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας κ. Νίκος Δένδιας στην εκδήλωση που διοργάνωσε το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» σε συνεργασία με την Capital Link με θέμα «Η ναυτιλία στον 21ο αιώνα: Προετοιμάζοντας τον κλάδο για το μέλλον», μεταξύ άλλων αναφέρθηκε στα εξής:

Θα ήθελα να ευχαριστήσω το ίδρυμα "Μαρία Τσάκος" και την "Capital Link" για την ευκαιρία που δίνει να συμμετάσχω σε μια εκδήλωση με διακεκριμένους ομιλητές και διακεκριμένο ακροατήριο.

Το Ίδρυμα προωθεί και καλλιεργεί μια μακρόχρονη παράδοση που βασίζεται στις αρχές και τις αξίες μιας εμπνευσμένης περιόδου της ελληνικής ναυτιλίας. Η "Capital Link" είναι μια δυναμική εταιρεία με διεθνή παρουσία και στο κομμάτι της ναυτιλίας.

Επιτρέψτε να κάνω ειδική αναφορά στον κ. Ευθύμιο Μητρόπουλο, πρόεδρο του Ιδρύματος και πρώην Γ.Γ. του ΙΜΟ, ενός αληθινού "ναύτη" των συμφερόντων της ελληνικής ναυτιλίας.

Δεν υπάρχει λόγος να αναφερθώ σε στατιστικά στοιχεία γνωστά σε όλους σας που καταδεικνύουν την υπεροχή και τη δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας

Θεωρώ όμως σκόπιμο να μοιραστώ μαζί σας κάποιες σκέψεις για την ελληνική ναυτιλία, με βάση την ιστορία του νομοθετικού πλαισίου της χώρας μας για την Ναυτιλία. Δεδομένου του θέματος της σημερινής εκδήλωσης "προετοιμάζοντας την ναυτιλία για το μέλλον" θα αρχίσω λέγοντας ότι η ιστορία μπορεί να μην επαναλαμβάνεται αλλά συχνά υπαγορεύει το μέλλον.

Είναι σε όλους γνωστό το ελληνικό ναυτικό δαιμόνιο και η ναυτοσύνη των Ελλήνων.

Πριν από 60 χρόνια η Ελλάδα προσπαθούσε να αντιμετωπίσει τις καταστροφικές ζημιές που άφησε ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος και η εμφύλια διαμάχη.

Εξαιτίας της απουσίας άμεσα διαθέσιμων χρηματικών πόρων, η ελληνική οικονομία βασίστηκε σχεδόν αποκλειστικά από τη χρηματοδότηση του Σχεδίου Μάρσαλ.

Έχοντας να αντιμετωπίσει μια κατεστραμμένη οικονομία και έναν σχεδόν διαλυμένο ναυτιλιακό τομέα, η τότε κυβέρνηση παρουσίασε το 1953 μια νομοθετική πρωτοβουλία σχετικά με "επένδυση και προστασία του ξένου κεφαλαίου", με κυριο σκοπό την προσέλκυση ξένου κεφαλαίου και της επανεκκίνηση της κατεστραμμένης οικονομίας.

Η ελληνική ναυτιλία είναι ο μόνος τομέας οικονομικής δραστηριότητας που δεν επηρεάστηκε από οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις στην Ελλάδα. Η ελληνική ναυτιλία δεν φοροδιέφευγε.

Είναι αλήθεια ότι ο ναυτιλιακός τομέας έχει αγνοηθεί από κάθε είδους στρατηγικό σχεδιασμό της χώρας μας κατά τα τελευταία 30 χρόνια.

Μια πρώτη σημαντική συνεισφορά θα ήταν να σταματήσει το ελληνικό κράτος να βάζει εμπόδια στην ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Πιστεύουμε ότι η ελληνική ναυτιλία μπορεί να γίνει ξανά βασικός μοχλός ανάπτυξης της χώρας.

Η ναυτιλία ανταγωνίζεται σε δύσκολο διεθνές περιβάλλον, και πολύ απλά δεν γίνεται να λειτουργεί σε ένα περιβάλλον αντικινήτρων.

Η κυρίαρχη θέση της Ελλάδος στην ναυτιλία μπορεί να συνδυαστεί με την ανάπτυξη ενός ενεργού οικοσυστήματος.

Αυτό το οικοσύστημα πρέπει να υποστηριχθεί από ένα σταθερό και φιλικό φορολογικό και νομοθετικό πλαίσιο.

Σχετικές υπηρεσίες που μπορούν να αναπτυχθούν ως μέρος του οικοσυστήματος είναι οι χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, ασφαλιστικές υπηρεσίες, νομικές υπηρεσίες, συντήρηση, διαμεσολάβηση και αγοραπωλησίες, και θα μπορούσε να αναπτυχθεί μέχρι και εξειδικευμένος τομέας ναυπηγοεπισκευαστικής και ναυπηγοκατασκευαστικής.

Δημιουργώντας ένα σύγχρονο πλαίσιο εκπαίδευσης για τους νέους της θάλασσας που μπορούν να γίνουν οι αυριανοί καπετάνιοι και το πλήρωμα των μελλοντικών υπερσύγχρονων ελληνικών πλοίων, δημιουργούμε συνθήκες για να αντιμετωπίσουμε την ανεργία.

Οι προσπάθειες αυτές πρέπει να στηριχθούν από όλη την ελληνική κοινωνία.

Αντίθετα, πολύ πρόσφατα ακούστηκαν φωνές από πολιτικά κόμματα που δεσμεύονται ότι η σχέση του Ελληνικού Κράτους, με την ναυτιλία και τους Εφοπλιστές θα ξετασθούν από μηδενική βάση.

Σε περίοδο κρίσης δεν μπορούμε να ενθαρρύνουμε αντιλήψεις που έφεραν την χώρα στην σημερινή κατάσταση. Αυτό μοντέλο δεν είναι πλέον βιώσιμο.

Θέλουμε περισσότερους Έλληνες στα ελληνικά πλοία και πρέπει να βρούμε τρόπο να προσελκύσουμε τα ελληνόκτητα πλοία να υψώσουν την ελληνική σημαία.

Στο Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας εφαρμόζουμε ένα αναπτυξιακό σχέδιο με σκοπό να μετατρέψουμε την Ελλάδα σε ένα επιχειρηματικά φιλικό, ανταγωνιστικό και λιγότερο γραφειοκρατικό οικονομικό περιβάλλον.

Αυτή η προσπάθεια αφορά άμεσα και έμμεσα την ελληνική ναυτιλία.

Αναφέρω χαρακτηριστικά τον τομέα της απλούστευσης των αδειοδοτήσεων (...) τον πρόσφατα ψηφισθέντα νόμο για την Εφοδιαστική Αλυσίδα (logistics) την προσπάθεια να δοθεί πρόσβαση στις ελληνικές εταιρείες κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού στα κινεζικά ναυπηγεία, όπου αυτή τη στιγμή κατασκευάζεται μεγάλος αριθμός ελληνόκτητων πλοίων.

Επίσης, η κυβέρνηση προωθεί την αποκρατικοποίηση των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, όπου σύμφωνα με την εμπειρία που έχουμε από την επένδυση της COSCO, πιστεύουμε ότι ο μεν Πειραιάς μπορεί να εξελιχθεί σε διαμετακομιστικό κόμβο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, ενώ η Θεσσαλονίκη μπορεί να λειτουργήσει ως κύρια πύλη για την Κεντρική Ευρώπη.

“Τα πλοία είναι εφοδιασμένα με προπέλες και μπορούν να φύγουν” λένε κάποιο παλιό πλοιοκτήτες ως αντίδρασης στα αντικίνητρα του ελληνικού κράτους.

Ας συμφωνήσουμε ότι πρέπει να δημιουργήσουμε ένα περιβάλλον, ένα οικοσύστημα, μέσα στο οποίο η ναυτιλία θα νιώθει ασφαλής.

Ας αφήσουμε τις ίδιες προπέλες να κατευθύνουν τον τεράστιο στόλο μας, την εθνική περηφάνια, όχι μακριά αλλά κοντά στις ελληνικές ακτές. Ας κάνουμε τον στόλο μας ένα αναπόσπαστο μέρος της οικονομικής αναπτυξιακής στρατηγικής μας, του μέλλοντος και της ευημερίας αυτού του τόπου.

Άρθρο

Ειδήσεις [Ελληνικές](#)**Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» - Διεθνές Συνέδριο για τη Ναυτιλία στην Αθήνα**

energia.gr

Τετάρτη, 8 Οκτωβρίου 2014

✉ Αποστολή 📄 Εκτύπωση ➦ + Μέγεθος κειμένου
Μοιραστείτε το:

Κορυφαίοι παράγοντες της παγκόσμιας ναυτιλίας και εμπορίου αλλά και μεγάλων επενδυτικών οίκων βρίσκονται σήμερα την Αθήνα, στο πλαίσιο διεθνούς ναυτιλιακού συνεδρίου στο Ευγενίδειο που διοργανώνει το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος».

Θέμα του συνεδρίου είναι το « Shipping in the 21 st Century- Preparing the Industry for the Future» και διοργανώνεται από το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» - Διεθνές Κέντρο Ναυτικής Έρευνας & Παράδοσης σε συνεργασία με την Capital Link στο Ευγενίδειο Ίδρυμα.

Σύμφωνα με τους διοργανωτές η συμμετοχή ξεπερνά κάθε προσδοκία, καθώς η διοργάνωση αποτελεί μία εξαιρετική ευκαιρία για σημαντικές επαφές, για Έλληνες και ξένους ειδήμονες από τον εφοπλιστικό, τραπεζικό και επενδυτικό χώρο, να εξετάσουν και αναλύσουν θέματα που σχετίζονται με την παρούσα και μελλοντική κατάσταση στον χώρο της διεθνούς βιομηχανίας των θαλασίων μεταφορών υπό το καθεστώς μάλιστα, ραγδαίων πολιτικών, οικονομικών και τεχνολογικών εξελίξεων.

Στις εργασίες του συνεδρίου συμμετέχουν επίσης ο υπουργός ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας Νίκος Δένδιας και ο υπουργός ναυτιλίας και Αιγαίου Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, ενώ κεντρικός καλεσμένος είναι ο Γάλλος οικονομολόγος Pascal Lamy, μέχρι πρότινος Εκτελεστικός Διευθυντής του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (World Trade Organization).

Η θεματολογία που θα εξετασθεί αφορά σε οικονομικά, τραπεζικά και χρηματοπιστωτικά θέματα, έχοντα σχέση με τους ναυτικούς και την ναυτική εκπαίδευση, καθώς και σε θέματα γεωπολιτικής φύσης με επιπτώσεις στη ναυτιλία.

Οικοδεσπότης είναι το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» δια του προέδρου του Ευθύμιου Η. Μητρόπουλου, προέδρου του ιδρύματος και επίτιμου γενικού γραμματέα του IMO ο οποίος θα προεδρεύσει και στις απογευματινές εργασίες που θα επικεντρωθούν μεταξύ άλλων και σε τεχνολογικά θέματα που αφορούν στο πλοίο και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, σε θέματα πηγών ενέργειας αλλά και γενικότερα θέματα που σχετίζονται με το θαλάσσιο περιβάλλον και την ατμόσφαιρα.



Συνέδριο του ιδρύματος «Μαρία Τσάκος»

Βαρβιτσιώτης: Μοναδική ιστορία επιτυχίας η ελληνική ναυτιλία

8/10/2014

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε αντίθεση με άλλους κλάδους είδαν την κρίση ως ευκαιρία και ανανέωσαν τον στόλο τους με νέα υπερσύγχρονα πλοία, φιλικά προς το περιβάλλον και λιγότερο κοστοβόρα, αποδεικνύοντας ότι μπορούν ακόμη και να κυριαρχήσουν σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον και υπό δύσκολες συνθήκες της ελληνικής οικονομίας, τόνισε ο υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, μιλώντας

σήμερα στο συνέδριο του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος», που συνδιοργανώνεται με το forum Capital link.

Το συνέδριο είχε ως θέμα τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα και συμμετείχαν προσκεκλημένοι από τον ναυτιλιακό, τραπεζικό και ερευνητικό τομέα.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης τόνισε ότι αισθάνεται υπερηφάνεια κάθε φορά που μιλάει ως υπουργός για τον ρόλο της ναυτιλίας, καθώς αποτελεί «μοναδική ιστορία επιτυχίας για την εθνική οικονομία», ενώ είναι, όπως είπε, «εμπροσθιμένη στο DNA του Έλληνα».

Περιγράφοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα, ο υπουργός είπε ότι υπάρχουν κάποια σημεία-«κλειδιά», «που το κράτος οφείλει να διαφυλάξει για να δει τα οφέλη της ανάπτυξης της ναυτιλίας να διαχέονται στην ελληνική οικονομία».

«Το ελκυστικό φορολογικό περιβάλλον, η υιοθέτηση παγκόσμιων κανόνων που προστατεύουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας, η ναυτική εκπαίδευση και ο νέος ρόλος των ελληνικών λιμένων είναι κάποια από τα σημεία που οφείλουμε επικεντρωθούμε» τόνισε ο υπουργός Ναυτιλίας.

Για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ο υπουργός Ναυτιλίας υπογράμμισε την πολύ καλή συνεργασία που έχει αναπτυχθεί, η οποία μάλιστα κορυφώθηκε, όπως ανέφερε, «με την υιοθέτηση της Διακήρυξης των Αθηνών που αποτυπώνει τη βούληση να υιοθετούνται παγκόσμιοι κανόνες που δεν θα βλάπτουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας».

Υπογράμμισε, επίσης, ότι η Ελλάδα και το Υπουργείο Ναυτιλίας τηρούν στο ακέραιο τις συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ενδυναμώνοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης αναφέρθηκε και στον ρόλο των ελληνικών λιμανιών που θα αντικατοπτρίζουν την εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας, καθώς πρέπει να υπηρετούν τον κυρίαρχο στόχο των εξαγωγών και του διεθνούς εμπορίου και «όχι απλά να ικανοποιούν τις εσωτερικές ανάγκες της χώρας».

Δένδιας: Προτεραιότητα η δημιουργία ενός φιλικού οικοσυστήματος για τη ναυτιλία

Μιλώντας στο ίδιο συνέδριο ο υπουργός Ανάπτυξης, Νίκος Δένδιας τόνισε ότι η δημιουργία ενός οικοσυστήματος, μέσα στο οποίο η ναυτιλία θα νιώθει ασφαλής και θα υποστηριχθεί από ένα σταθερό και φιλικό φορολογικό και νομοθετικό πλαίσιο, πρέπει να είναι προτεραιότητα.

Σχετικές υπηρεσίες που μπορούν να αναπτυχθούν ως μέρος του οικοσυστήματος, κατά τον υπουργό, είναι οι χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, ασφαλιστικές υπηρεσίες, νομικές υπηρεσίες, συντήρηση, διαμεσολάβηση και αγοραπωλησίες, και θα μπορούσε να αναπτυχθεί μέχρι και εξειδικευμένος τομέας ναυπηγοεπισκευαστικής και ναυπηγοκατασκευαστικής.

"Μια πρώτη σημαντική συνεισφορά θα ήταν να σταματήσει το ελληνικό κράτος να βάζει εμπόδια στην ναυτιλιακή δραστηριότητα" υπογράμμισε ο υπουργός ενώ συνέχισε ότι χρειαζόμαστε περισσότερους Έλληνες στα ελληνικά πλοία "και πρέπει να βρούμε τρόπο να προσελκύσουμε τα ελληνόκτητα πλοία να υψώσουν την ελληνική σημαία".

Ο υπουργός συνέχισε: "Τα πλοία είναι εφοδιασμένα με προπέλες και μπορούν να φύγουν, λένε κάποιοι παλιοί πλοιοκτήτες ως αντίδραση στα αντικίνητρα του ελληνικού κράτους. Ας συμφωνήσουμε ότι πρέπει να δημιουργήσουμε ένα περιβάλλον, ένα οικοσύστημα, μέσα στο οποίο η ναυτιλία θα νιώθει ασφαλής. Ας αφήσουμε τις ίδιες προπέλες να κατευθύνουν τον τεράστιο στόλο μας, την εθνική περηφάνια, όχι μακριά αλλά κοντά στις ελληνικές ακτές. Ας κάνουμε τον στόλο μας ένα αναπόσπαστο μέρος της οικονομικής αναπτυξιακής στρατηγικής μας, του μέλλοντος και της ευημερίας αυτού του τόπου".

Ομιλία Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη, στο συνέδριο του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος» και του forum “Capital Link”....

g+1

ΥΝΑ



Στο συνέδριο του Ιδρύματος «**Μαρία Τσάκος**», που συνδιοργανώνεται με το forum **Capital link** παρέστη, σήμερα, ως ομιλητής ο **Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης**. Το συνέδριο είχε ως θέμα τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21^ο αιώνα και συμμετείχαν προσκεκλημένοι από τον ναυτιλιακό, τραπεζικό και ερευνητικό τομέα.

Ο κ. **Βαρβιτσιώτης**, κατά την ομιλία του, τόνισε ότι αισθάνεται υπερηφάνεια κάθε φορά που μιλάει ως

Υπουργός για τον ρόλο της ναυτιλίας, καθώς αποτελεί «μοναδική ιστορία επιτυχίας για την εθνική οικονομία» ενώ «είναι», όπως είπε, «εμπιστομένη στο dna του Έλληνα». Τόνισε, δε, ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε αντίθεση με άλλους κλάδους είδαν την κρίση ως ευκαιρία και ανανέωσαν τον στόλο τους, με νέα υπερσύγχρονα πλοία, φιλικά προς το περιβάλλον και λιγότερο κοστοβόρα, αποδεικνύοντας ότι «*μπορούν ακόμη και να κυριαρχήσουν σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον και υπό δύσκολες συνθήκες της ελληνικής οικονομίας*».

Περιγράφοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21^ο αιώνα, ο κ. **Βαρβιτσιώτης** ανέφερε κάποια σημεία κλειδιά, όπως είπε, «που το κράτος οφείλει να διαφυλάξει για να δει τα οφέλη της ανάπτυξης της ναυτιλίας να διαχέονται στην ελληνική οικονομία». «Το ελκυστικό φορολογικό περιβάλλον, η υιοθέτηση παγκόσμιων κανόνων που προστατεύουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας, η ναυτική εκπαίδευση και ο νέος ρόλος των ελληνικών λιμένων είναι κάποια από τα σημεία που οφείλουμε επικεντρωθούμε», τόνισε σχετικά ο Υπουργός Ναυτιλίας.

Αναφορικά με το φορολογικό περιβάλλον ο κ. **Βαρβιτσιώτης** σημείωσε ότι την προηγούμενη εβδομάδα η κυβέρνηση ψήφισε την νομοθετική ρύθμιση που βελτιώνει το καθεστώς της οικειοθελούς συνεισφοράς της ναυτιλιακής οικογένειας, «προστατεύοντας με τον καλύτερο τρόπο το νομικό καθεστώς του απορρέει από το Σύνταγμα και κατάσταση την ελληνική ναυτιλία πρωταθλήτρια διεθνώς». Μάλιστα, άσκησε για ακόμη μία φορά κριτική σε όσους επιτίθενται σε αυτό το καθεστώς υιοθετώντας επιχειρήματα που ακούγονται διεθνώς από ανταγωνίστριες δυνάμεις. «*Λειτουργώ ως εκπρόσωπος των εθνικών συμφερόντων της ναυτιλίας, του εθνικού μας κεφαλαίου κι ως δέχομαι έντονη κριτική τη στιγμή μάλιστα που διεθνώς χώρες παρέχουν κίνητρα για την προσέλκυση των ναυτιλιακών μας κεφαλαίων*», τόνισε συγκεκριμένα.

Για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ο Υπουργός Ναυτιλίας υπογράμμισε την πολύ καλή συνεργασία που έχει αναπτύξει, η οποία μάλιστα κορυφώθηκε, όπως ανέφερε, «με την υιοθέτηση της Διακήρυξης των Αθηνών που αποτυπώνει την βούληση να υιοθετούνται παγκόσμιοι κανόνες που δεν θα βλάπτουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας». Υπογράμμισε, επίσης, ότι η Ελλάδα και το Υπουργείο Ναυτιλίας τηρούν στο ακέραιο τις συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, επιβεβαιώνοντας τον ενδυναμώνοντας τον ρόλο της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Παράλληλα, εκτενή αναφορά έκανε στη ναυτική εκπαίδευση και τον στόχο του Υπουργείου Ναυτιλίας να προσελκυθούν περισσότεροι νέοι με υψηλά προσόντα στο επάγγελμα του ναυτικού. «*Η μεγάλη δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας είναι οι άνθρωποι της, που ασχολήθηκαν στην αρχή ως καπεταναίοι και στη συνέχεια, πολλοί από αυτούς, έγιναν επιτυχημένοι επιχειρηματίες της θάλασσας*», είπε χαρακτηριστικά. Συμπλήρωσε, δε, ότι η πολιτική προτεραιότητα του Υπουργείου για το άμεσο μέλλον είναι η αναβάθμιση των υποδομών των Ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού, ο εκσυγχρονισμός του εκπαιδευτικού εξοπλισμού και σε αυτή την προσπάθεια το Υπουργείο έχει ως σύμμαχο την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, ιδρύματα όπως το «*Ίδρυμα Ευγενίδη*» και την απορρόφηση πόρων από το ΕΣΠΑ. Ταυτόχρονα, σημαντικό βήμα χαρακτήρισε την επικείμενη ιδιωτικοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης, που αρχικά θα αφορά κάποιες βαθμίδες της ναυτικής εκπαίδευσης και έπειτα τις υπόλοιπες.

Στη συνέχεια, ο κ. **Βαρβιτσιώτης**, αναφέρθηκε στον ρόλο των ελληνικών λιμανιών που θα αντικατοπτρίζουν την εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας, καθώς πρέπει να υπηρετούν τον κυρίαρχο στόχο των εξαγωγών και του διεθνούς εμπορίου και «*όχι απλά να ικανοποιούν τις εσωτερικές ανάγκες της χώρας*». Στο στόχο αυτό του Υπουργείου Ναυτιλίας, ο κ. **Βαρβιτσιώτης**, επεσήμανε ότι συμβάλλουν οι νέες επενδύσεις 230 εκατομμυρίων ευρώ που πρόκειται να πραγματοποιήσει η COSCO με τον Φιλικό Διακανονισμό, «που θα μετατρέψουν τον Πειραιά σε κορυφαίο λιμάνι της Νοτιανατολικής Ευρώπης» Καταλήγοντας ο κ. **Βαρβιτσιώτης** τόνισε ότι το Υπουργείο Ναυτιλίας θα στηρίξει την Ελληνική ναυτιλία και την κυρίαρχη συμβολή της στο νέο αναπτυξιακό μοντέλο της χώρας ώστε τα οφέλη να παραμένουν στην Ελλάδα, καθιστώντας τη χώρα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο

Μ.Βαρβιτσιώτης : Η ναυτιλία στο DNA του Έλληνα

Τετάρτη, 08 Οκτωβρίου 2014



• Ομιλία του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου στο συνέδριο του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος» και του forum “Capital Link”

Στο συνέδριο του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος», που συνδιοργανώνεται με το forum Capital link παρέστη την Τετάρτη ως ομιλητής ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης. Το συνέδριο είχε ως θέμα τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα και συμμετείχαν προσκεκλημένοι από τον ναυτιλιακό, τραπεζικό και ερευνητικό τομέα.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης, κατά την ομιλία του, τόνισε ότι αισθάνεται υπερηφάνεια κάθε φορά που μιλάει ως Υπουργός για τον ρόλο της ναυτιλίας, καθώς αποτελεί «μοναδική ιστορία επιτυχίας για την εθνική οικονομία» ενώ «είναι», όπως είπε, «εμποτισμένη στο dna του Έλληνα». Τόνισε, δε, ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε αντίθεση με άλλους κλάδους είδαν την κρίση ως ευκαιρία και ανανέωσαν τον στόλο τους, με νέα υπερσύγχρονα πλοία, φιλικά προς το περιβάλλον και λιγότερο κοστοβόρα, αποδεικνύοντας ότι «μπορούν ακόμη και να κυριαρχήσουν σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον και υπό δύσκολες συνθήκες της ελληνικής οικονομίας».

Περιγράφοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα, ο κ. Βαρβιτσιώτης ανέφερε κάποια σημεία κλειδιά, όπως είπε, «που το κράτος οφείλει να διαφυλάξει για να δει τα οφέλη της ανάπτυξης της ναυτιλίας να διαχέονται στην ελληνική οικονομία». «Το ελκυστικό φορολογικό περιβάλλον, η υιοθέτηση παγκόσμιων κανόνων που προστατεύουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας, η ναυτική εκπαίδευση και ο νέος ρόλος των ελληνικών λιμένων είναι κάποια από τα σημεία που οφείλουμε επικεντρωθούμε», τόνισε σχετικά ο Υπουργός Ναυτιλίας.

Αναφορικά με το φορολογικό περιβάλλον ο κ. Βαρβιτσιώτης σημείωσε ότι την προηγούμενη εβδομάδα η κυβέρνηση ψήφισε την νομοθετική ρύθμιση που βελτιώνει το καθεστώς της οικειοθελούς συνεισφοράς της ναυτιλιακής οικογένειας, «προστατεύοντας με τον καλύτερο τρόπο το νομικό καθεστώς του απορρέει από το Σύνταγμα και κατέστησε την ελληνική ναυτιλία πρωταθλήτρια διεθνώς». Μάλιστα, άσκησε για ακόμη μία φορά κριτική σε όσους επιτίθενται σε αυτό το καθεστώς υιοθετώντας επιχειρήματα που ακούγονται διεθνώς από ανταγωνίστριες δυνάμεις. «Λειτουργώ ως εκπρόσωπος των εθνικών συμφερόντων της ναυτιλίας, του εθνικού μας κεφαλαίου κι ας δέχομαι έντονη κριτική τη στιγμή μάλιστα που διεθνώς χώρες παρέχουν κίνητρα για την προσέλκυση των ναυτιλιακών μας κεφαλαίων», τόνισε συγκεκριμένα.

Για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ο Υπουργός Ναυτιλίας υπογράμμισε την πολύ καλή συνεργασία

που έχει αναπτυχθεί, η οποία μάλιστα κορυφώθηκε, όπως ανέφερε, «με την υιοθέτηση της Διακήρυξης των Αθηνών που αποτυπώνει την βούληση να υιοθετούνται παγκόσμιοι κανόνες που δεν θα βλάπτουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας». Υπογράμμισε, επίσης, ότι η Ελλάδα και το Υπουργείο Ναυτιλίας τηρούν στο ακέραιο τις συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, επιβεβαιώνοντας τον ενδυναμώνοντας τον ρόλο της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Παράλληλα, εκτενή αναφορά έκανε στη ναυτική εκπαίδευση και τον στόχο του Υπουργείου Ναυτιλίας να προσελκυσθούν περισσότεροι νέοι με υψηλά προσόντα στο επάγγελμα του ναυτικού. «Η μεγάλη δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας είναι οι άνθρωποι της, που ασχολήθηκαν στην αρχή ως καπεταναίοι και στη συνέχεια, πολλοί από αυτούς, έγιναν επιτυχημένοι επιχειρηματίες της θάλασσας», είπε χαρακτηριστικά. Συμπλήρωσε, δε, ότι η πολιτική προτεραιότητα του Υπουργείου για το άμεσο μέλλον είναι η αναβάθμιση των υποδομών των Ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού, ο εκσυγχρονισμός του εκπαιδευτικού εξοπλισμού και σε αυτή την προσπάθεια το Υπουργείο έχει ως σύμμαχο την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, ιδρύματα όπως το «Ίδρυμα Ευγενίδη» και την απορρόφηση πόρων από το ΕΣΠΑ. Ταυτόχρονα, σημαντικό βήμα χαρακτήρισε την επικείμενη ιδιωτικοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης, που αρχικά θα αφορά κάποιες βαθμίδες της ναυτικής εκπαίδευσης και έπειτα τις υπόλοιπες.

Στη συνέχεια, ο κ. Βαρβιτσιώτης, αναφέρθηκε στον ρόλο των ελληνικών λιμανιών που θα αντικατοπτρίζουν την εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας, καθώς πρέπει να υπηρετούν τον κυρίαρχο στόχο των εξαγωγών και του διεθνούς εμπορίου και «όχι απλά να ικανοποιούν τις εσωτερικές ανάγκες της χώρας». Στο στόχο αυτό του Υπουργείου Ναυτιλίας, ο κ. Βαρβιτσιώτης, επεσήμανε ότι συμβάλλουν οι νέες επενδύσεις 230 εκατομμυρίων ευρώ που πρόκειται να πραγματοποιήσει η COSCO με τον Φιλικό Διακανονισμό, «που θα μετατρέψουν τον Πειραιά σε κορυφαίο λιμάνι της Νοτιανατολικής Ευρώπης» Καταλήγοντας ο κ. Βαρβιτσιώτης τόνισε ότι το Υπουργείο Ναυτιλίας θα συνεχίσει να στηρίζει την Ελληνική ναυτιλία και την κυρίαρχη συμβολή της στο νέο αναπτυξιακό μοντέλο της χώρας ώστε τα οφέλη να παραμένουν στην Ελλάδα, καθιστώντας τη χώρα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος»: Διεθνές Συνέδριο για τη Ναυτιλία στην Αθήνα

Λεπτομέρειες Κατηγορία: ΝΕΑ Δημοσιεύτηκε στις Τετάρτη, 08 Οκτωβρίου 2014 15:43



Με συμμετοχή που ξεπερνά κάθε προσδοκία, πραγματοποιείται αυτή την ώρα στο Ίδρυμα Ευγενίδου Διεθνές Ναυτιλιακό Συνέδριο με θέμα «Shipping in the 21st Century—Preparing the Industry for the Future».

Το Συνέδριο διοργανώνεται από το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» - Διεθνές Κέντρο Ναυτικής Έρευνας & Παράδοσης σε συνεργασία με την Capital Link.

Κορυφαίοι παράγοντες της παγκόσμιας ναυτιλίας και εμπορίου αλλά και μεγάλων επενδυτικών οίκων θα εξετάσουν 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.

Όπως όμως αποδίδεται και στην ευκαιρία πραγματοποίησης κορυφαίων επαφών με δεδομένο τον αριθμό των εφοπλιστών, επενδυτών και τραπεζιτών που συμμετέχουν στο forum και βρίσκονται στην Αθήνα.

Μεταξύ των συμμετεχόντων θα είναι το Boston Consulting Group, η Royal Bank of Scotland, η Morgan Stanley, η Wells Fargo Securities, η ICAP, το Baltic Exchange, η CS LNG Ltd, η Costa Crociere SpA, η Jellicoe Tankers, το International Chamber of Shipping, το International Shipping Federation, το The Nautical Institute, η Tsakos Energy Navigation, η Parallax Energy, το City University και το Πανεπιστήμιο Πειραιώς, ο ClassNK, η DNV GL, η Maran Gas, η Intertanko, ο Hellenic Bureau Veritas, ο ABS Europe, η British Petroleum, η Costamare και, βέβαια, του ομίλου Τσάκου.

Στις εργασίες του Συνεδρίου θα συμμετάσχουν ο υπουργός ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας Νίκος Δένδιας και ο υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης.

Κεντρικός καλεσμένος είναι ο Γάλλος οικονομολόγος Pascal Lamy, μέχρι πρότινος Εκτελεστικός Διευθυντής του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (World Trade Organization) και θα ασχοληθεί σε συνεργασία με τους συνέδρους με οικονομικά, τραπεζικά και χρηματοπιστωτικά θέματα, θέματα γεωπολιτικής φύσης με επιπτώσεις στη ναυτιλία και θέματα έχοντα σχέση με τους ναυτικούς και την ναυτική εκπαίδευση.

Οικοδεσπότης είναι το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» δια του προέδρου του Ευθύμιου Η. Μητρόπουλου, πρόεδρου του ιδρύματος και επίτιμου γενικού γραμματέα του IMO ο οποίος θα προεδρεύσει και στις απογευματινές εργασίες που θα επικεντρωθούν μεταξύ άλλων και σε τεχνολογικά θέματα που αφορούν στο πλοίο και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, σε θέματα πηγών ενέργειας αλλά και γενικότερα θέματα που σχετίζονται με το θαλάσσιο περιβάλλον και την ατμόσφαιρα.





Στο συνέδριο του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος» ο ΥΝΑ

Πρώτη καταχώρηση: Τετάρτη, 8 Οκτωβρίου 2014, 18:34

Στο συνέδριο του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος», που συνδιοργανώνεται με το forum Capital link παρέστη, σήμερα, ως ομιλητής ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης. Το συνέδριο είχε ως θέμα τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα και συμμετείχαν προσκεκλημένοι από τον ναυτιλιακό, τραπεζικό και ερευνητικό τομέα.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης, κατά την ομιλία του, τόνισε ότι αισθάνεται υπερηφάνεια κάθε φορά που μιλάει ως Υπουργός για τον ρόλο της ναυτιλίας, καθώς αποτελεί «μοναδική ιστορία επιτυχίας για την εθνική οικονομία» ενώ «είναι», όπως είπε, «εμποτισμένη στο dna του Έλληνα». Τόνισε, δε, ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε αντίθεση με άλλους κλάδους είδαν την κρίση ως ευκαιρία και ανανέωσαν τον στόλο τους, με νέα υπερσύγχρονα πλοία, φιλικά προς το περιβάλλον και λιγότερο κοστοβόρα, αποδεικνύοντας ότι «μπορούν ακόμη και να κυριαρχήσουν σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον και υπό δύσκολες συνθήκες της ελληνικής οικονομίας». Περιγράφοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα, ο κ. Βαρβιτσιώτης ανέφερε κάποια σημεία κλειδιά, όπως είπε, «που το κράτος οφείλει να διαφυλάξει για να δει τα οφέλη της ανάπτυξης της ναυτιλίας να διαχέονται στην ελληνική οικονομία». «Το ελκυστικό φορολογικό περιβάλλον, η υιοθέτηση παγκόσμιων κανόνων που προστατεύουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας, η ναυτική εκπαίδευση και ο νέος ρόλος των ελληνικών λιμένων είναι κάποια από τα σημεία που οφείλουμε επικεντρωθούμε», τόνισε σχετικά ο Υπουργός Ναυτιλίας.

Αναφορικά με το φορολογικό περιβάλλον ο κ. Βαρβιτσιώτης σημείωσε ότι την προηγούμενη εβδομάδα η κυβέρνηση ψήφισε την νομοθετική ρύθμιση που βελτιώνει το καθεστώς της οικειοθελούς συνεισφοράς της ναυτιλιακής οικογένειας, «προστατεύοντας με τον καλύτερο τρόπο το νομικό καθεστώς του απορρέει από το Σύνταγμα και κατέστησε την ελληνική ναυτιλία πρωταθλήτρια διεθνώς». Μάλιστα, άσκησε για ακόμη μία φορά κριτική σε όσους επιτίθενται σε αυτό το καθεστώς υιοθετώντας επιχειρήματα που ακούγονται διεθνώς από ανταγωνίστριες δυνάμεις. «Λειτουργώ ως εκπρόσωπος των εθνικών συμφερόντων της ναυτιλίας, του εθνικού μας κεφαλαίου κι ας δέχομαι έντονη κριτική τη στιγμή μάλιστα που διεθνώς χώρες παρέχουν κίνητρα για την προσέλκυση των ναυτιλιακών μας κεφαλαίων», τόνισε συγκεκριμένα.

Για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ο Υπουργός Ναυτιλίας υπογράμμισε την πολύ καλή συνεργασία που έχει αναπτυχθεί, η οποία μάλιστα κορυφώθηκε, όπως ανέφερε, «με την

υιοθέτηση της Διακήρυξης των Αθηνών που αποτυπώνει την βούληση να υιοθετούνται παγκόσμιοι κανόνες που δεν θα βλάπτουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας». Υπογράμμισε, επίσης, ότι η Ελλάδα και το Υπουργείο Ναυτιλίας τηρούν στο ακέραιο τις συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, επιβεβαιώνοντας τον ενδυναμώνοντα τον ρόλο της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Παράλληλα, εκτενή αναφορά έκανε στη ναυτική εκπαίδευση και τον στόχο του Υπουργείου Ναυτιλίας να προσελκυσθούν περισσότεροι νέοι με υψηλά προσόντα στο επάγγελμα του ναυτικού. «Η μεγάλη δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας είναι οι άνθρωποι της, που ασχολήθηκαν στην αρχή ως καπεταναίοι και στη συνέχεια, πολλοί από αυτούς, έγιναν επιτυχημένοι επιχειρηματίες της θάλασσας», είπε χαρακτηριστικά. Συμπλήρωσε, δε, ότι η πολιτική προτεραιότητα του Υπουργείου για το άμεσο μέλλον είναι η αναβάθμιση των υποδομών των Ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού, ο εκσυγχρονισμός του εκπαιδευτικού εξοπλισμών και σε αυτή την προσπάθεια το Υπουργείο έχει ως σύμμαχο την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, ιδρύματα όπως το «Ίδρυμα Ευγενίδη» και την απορρόφηση πόρων από το ΕΣΠΑ. Ταυτόχρονα, σημαντικό βήμα χαρακτήρισε την επικείμενη ιδιωτικοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης, που αρχικά θα αφορά κάποιες βαθμίδες της ναυτικής εκπαίδευσης και έπειτα τις υπόλοιπες.

Στη συνέχεια, ο κ. Βαρβιτσιώτης, αναφέρθηκε στον ρόλο των ελληνικών λιμανιών που θα αντικατοπτρίζουν την εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας, καθώς πρέπει να υπηρετούν τον κυρίαρχο στόχο των εξαγωγών και του διεθνούς εμπορίου και «όχι απλά να ικανοποιούν τις εσωτερικές ανάγκες της χώρας». Στο στόχο αυτό του Υπουργείου Ναυτιλίας, ο κ. Βαρβιτσιώτης, επεσήμανε ότι συμβάλλουν οι νέες επενδύσεις 230 εκατομμυρίων ευρώ που πρόκειται να πραγματοποιήσει η COSCO με τον Φιλικό Διακανονισμό, «που θα μετατρέψουν τον Πειραιά σε κορυφαίο λιμάνι της Νοτιανατολικής Ευρώπης»

Καταλήγοντας ο κ. Βαρβιτσιώτης τόνισε ότι το Υπουργείο Ναυτιλίας θα συνεχίσει να στηρίζει την Ελληνική ναυτιλία και την κυρίαρχη συμβολή της στο νέο αναπτυξιακό μοντέλο της χώρας ώστε τα οφέλη να παραμένουν στην Ελλάδα, καθιστώντας τη χώρα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Τελευταία ενημέρωση: Τετάρτη, 8 Οκτωβρίου 2014, 18:36

00:02 «Ανάγκη η δημιουργία ενός οικοσυστήματος όπου η ναυτιλία θα νιώθει ασφαλής»

9 Οκτωβρίου 2014 Πολιτική



Η δημιουργία ενός οικοσυστήματος, μέσα στο οποίο η ναυτιλία θα νιώθει ασφαλής και θα υποστηριχθεί από ένα σταθερό και φιλικό φορολογικό και νομοθετικό πλαίσιο πρέπει να είναι προτεραιότητα, είπε ο υπουργός Ανάπτυξης Ν. Δένδιας στην εκδήλωση που διοργάνωσε το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» σε συνεργασία με την Capital Link με θέμα «Η ναυτιλία στον 21ο αιώνα: Προετοιμάζοντας τον κλάδο για το μέλλον».

Σχετικές υπηρεσίες που μπορούν να αναπτυχθούν ως μέρος του οικοσυστήματος, κατά τον υπουργό, είναι οι χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, ασφαλιστικές υπηρεσίες, νομικές υπηρεσίες, συντήρηση, διαμεσολάβηση και αγοραπωλησίες, και θα μπορούσε να αναπτυχθεί μέχρι και εξειδικευμένος τομέας ναυπηγοεπισκευαστικής και ναυπηγοκατασκευαστικής.

«Μια πρώτη σημαντική συνεισφορά θα ήταν να σταματήσει το ελληνικό κράτος να βάζει εμπόδια στην ναυτιλιακή δραστηριότητα» υπογράμμισε ο υπουργός ενώ συνέχισε ότι χρειαζόμαστε περισσότερους Έλληνες στα ελληνικά πλοία «και πρέπει να βρούμε τρόπο να προσελκύσουμε τα ελληνόκτητα πλοία να υψώσουν την ελληνική σημαία».

Ο υπουργός συνέχισε λέγοντας πως, «τα πλοία είναι εφοδιασμένα με προπέλες και μπορούν να φύγουν, λένε κάποιοι παλιοί πλοιοκτήτες ως αντίδραση στα αντικίνητρα του ελληνικού κράτους. Ας συμφωνήσουμε ότι πρέπει να δημιουργήσουμε ένα περιβάλλον, ένα οικοσύστημα, μέσα στο οποίο η ναυτιλία θα νιώθει ασφαλής. Ας αφήσουμε τις ίδιες προπέλες να κατευθύνουν τον τεράστιο στόλο μας, την εθνική περηφάνια, όχι μακριά αλλά κοντά στις ελληνικές ακτές. Ας κάνουμε τον στόλο μας ένα αναπόσπαστο μέρος της οικονομικής αναπτυξιακής στρατηγικής μας, του μέλλοντος και της ευημερίας αυτού του τόπου».

Ο υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, μιλώντας στο συνέδριο τόνισε πως οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε αντίθεση με άλλους κλάδους είδαν την κρίση ως ευκαιρία και ανανέωσαν τον στόλο τους με νέα υπερσύγχρονα πλοία, φιλικά προς το περιβάλλον και λιγότερο κοστοβόρα, αποδεικνύοντας ότι μπορούν ακόμη και να κυριαρχήσουν σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον και υπό δύσκολες συνθήκες της ελληνικής οικονομίας.

Το συνέδριο είχε ως θέμα τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα και συμμετείχαν προσκεκλημένοι από τον ναυτιλιακό, τραπεζικό και ερευνητικό τομέα.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης τόνισε ότι αισθάνεται υπερηφάνεια κάθε φορά που μιλάει ως υπουργός για τον ρόλο της ναυτιλίας, καθώς αποτελεί «μοναδική ιστορία επιτυχίας για την εθνική οικονομία», ενώ είναι, όπως είπε, «εμποτισμένη στο DNA του Έλληνα».

Περιγράφοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα, ο υπουργός είπε ότι υπάρχουν κάποια σημεία-«κλειδιά», «που το κράτος οφείλει να διαφυλάξει για να δει τα οφέλη της ανάπτυξης της ναυτιλίας να διαχέονται στην ελληνική οικονομία». «Το ελκυστικό φορολογικό περιβάλλον, η υιοθέτηση παγκόσμιων κανόνων που προστατεύουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας, η ναυτική εκπαίδευση και ο νέος ρόλος των ελληνικών λιμένων είναι κάποια από τα σημεία που οφείλουμε επικεντρωθούμε» τόνισε ο υπουργός Ναυτιλίας.

Για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ο υπουργός Ναυτιλίας υπογράμμισε την πολύ καλή συνεργασία που έχει αναπτυχθεί, η οποία μάλιστα κορυφώθηκε, όπως ανέφερε, «με την υιοθέτηση της Διακήρυξης των Αθηνών που αποτυπώνει τη βούληση να υιοθετούνται παγκόσμιοι κανόνες που δεν θα βλάπτουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας». Υπογράμμισε, επίσης, ότι η Ελλάδα και το Υπουργείο Ναυτιλίας τηρούν στο ακέραιο τις συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ενδυναμώνοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης αναφέρθηκε και στον ρόλο των ελληνικών λιμανιών που θα αντικατοπτρίζουν την εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας, καθώς πρέπει να υπηρέτουν τον κυρίαρχο στόχο των εξαγωγών και του διεθνούς εμπορίου και «όχι απλά να ικανοποιούν τις εσωτερικές ανάγκες της χώρας».

Βαρβιτσιώτης: Μοναδική ιστορία επιτυχίας η ελληνική ναυτιλία

NAYTILIA 1 ημέρα ago



Με ιδιαίτερη επιτυχία διοργανώθηκε το συνέδριο του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος», σε συνεργασία με το forum Capital link.

Θέμα του συνεδρίου ήταν ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα και συμμετείχαν προσκεκλημένοι από τον ναυτιλιακό, τραπεζικό και ερευνητικό τομέα.

Ανάμεσα στους εκλεκτούς ομιλητές βρέθηκε και ο υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, ο οποίος τόνισε ότι Έλληνες πλοιοκτήτες σε αντίθεση με άλλους κλάδους είδαν την κρίση ως ευκαιρία και ανανέωσαν τον στόλο τους με νέα υπερσύγχρονα πλοία, φιλικά προς το περιβάλλον και λιγότερο κοστοβόρα, αποδεικνύοντας ότι μπορούν ακόμη και να κυριαρχήσουν σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον και υπό δύσκολες συνθήκες της ελληνικής οικονομίας.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης περιγράφοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα, είπε ότι υπάρχουν κάποια σημεία-«κλειδιά», «που το κράτος οφείλει να διαφυλάξει για να δει τα οφέλη της ανάπτυξης της ναυτιλίας να διαχέονται στην ελληνική οικονομία».

«Το ελκυστικό φορολογικό περιβάλλον, η υιοθέτηση παγκόσμιων κανόνων που προστατεύουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας, η

Βαρβιτσιώτης: Μοναδική ιστορία επιτυχίας η ελληνική ναυτιλία - e-asf...

ναυτική εκπαίδευση και ο νέος ρόλος των ελληνικών λιμένων είναι κάποια από τα σημεία που οφείλουμε επικεντρωθούμε» τόνισε ο υπουργός Ναυτιλίας.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης αναφέρθηκε και στον ρόλο των ελληνικών λιμανιών που θα αντικατοπτρίζουν την εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας, καθώς πρέπει να υπηρετούν τον κυρίαρχο στόχο των εξαγωγών και του διεθνούς εμπορίου και «όχι απλά να ικανοποιούν τις εσωτερικές ανάγκες της χώρας».

Στο ίδιο συνέδριο μίλησε και ο υπουργός Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, Νίκος Δένδιας, ο οποίος σημείωσε ότι «το ελληνικό κράτος να βάζει εμπόδια στην ναυτιλιακή δραστηριότητα» ενώ υπογράμμισε ότι χρειαζόμαστε περισσότερους Έλληνες στα ελληνικά πλοία «και πρέπει να βρούμε τρόπο να προσελκύσουμε τα ελληνόκτητα πλοία να υψώσουν την ελληνική σημαία».

Μεταξύ άλλων ο Υπουργός τόνισε ότι άμεση προτεραιότητα της κυβέρνησης είναι η δημιουργία ενός οικοσυστήματος, μέσα στο οποίο η ναυτιλία θα νιώθει ασφαλής και θα υποστηριχθεί από ένα σταθερό και φιλικό φορολογικό και νομοθετικό πλαίσιο.

Σχετικές υπηρεσίες που μπορούν να αναπτυχθούν ως μέρος του οικοσυστήματος, είναι οι χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, ασφαλιστικές υπηρεσίες, νομικές υπηρεσίες, συντήρηση, διαμεσολάβηση και αγοραπωλησίες, και θα μπορούσε να αναπτυχθεί μέχρι και εξειδικευμένος τομέας ναυπηγοεπισκευαστικής και ναυπηγοκατασκευαστικής.

«Ανάγκη η δημιουργία ενός οικοσυστήματος όπου η ναυτιλία θα νιώθει ασφαλής»

0:07 - 09 Οκτ 2014 - [Κανένα σχόλιο](#)

184 Views

g+1



Η δημιουργία ενός οικοσυστήματος, μέσα στο οποίο η ναυτιλία θα νιώθει ασφαλής και θα υποστηριχθεί από ένα σταθερό και φιλικό φορολογικό και νομοθετικό πλαίσιο πρέπει να είναι προτεραιότητα, είπε ο υπουργός Ανάπτυξης...

Ν. Δένδιας στην εκδήλωση που διοργάνωσε το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» σε συνεργασία με την Capital Link με θέμα «Η ναυτιλία στον 21ο αιώνα: Προετοιμάζοντας τον κλάδο για το μέλλον».

Σχετικές υπηρεσίες που μπορούν να αναπτυχθούν ως μέρος του οικοσυστήματος, κατά τον υπουργό, είναι οι χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, ασφαλιστικές υπηρεσίες, νομικές υπηρεσίες, συντήρηση, διαμεσολάβηση και αγοραπωλησίες, και θα μπορούσε να αναπτυχθεί μέχρι και εξειδικευμένος τομέας ναυπηγοεπισκευαστικής και ναυπηγοκατασκευαστικής.

«Μια πρώτη σημαντική συνεισφορά θα ήταν να σταματήσει το ελληνικό κράτος να βάζει εμπόδια στην ναυτιλιακή δραστηριότητα» υπογράμμισε ο υπουργός ενώ συνέχισε ότι χρειαζόμαστε περισσότερους Έλληνες στα ελληνικά πλοία «και πρέπει να βρούμε τρόπο να προσελκύσουμε τα ελληνόκτητα πλοία να υψώσουν την ελληνική σημαία».

Ο υπουργός συνέχισε λέγοντας πως, «τα πλοία είναι εφοδιασμένα με προπέλες και μπορούν να φύγουν, λένε κάποιοι παλιοί πλοιοκτήτες ως αντίδραση στα αντικίνητρα του ελληνικού κράτους. Ας συμφωνήσουμε ότι πρέπει να δημιουργήσουμε ένα περιβάλλον, ένα οικοσύστημα, μέσα στο οποίο η ναυτιλία θα νιώθει ασφαλής. Ας αφήσουμε τις ίδιες προπέλες να κατευθύνουν τον τεράστιο στόλο μας, την εθνική περηφάνια, όχι μακριά αλλά κοντά στις ελληνικές ακτές. Ας κάνουμε τον στόλο μας ένα αναπόσπαστο μέρος της οικονομικής αναπτυξιακής στρατηγικής μας, του μέλλοντος και της ευημερίας αυτού του τόπου».

Ο υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, μιλώντας στο συνέδριο τόνισε πως οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε αντίθεση με άλλους κλάδους είδαν την κρίση ως ευκαιρία και ανανέωσαν τον στόλο τους με νέα υπερσύγχρονα πλοία, φιλικά προς το περιβάλλον και λιγότερο κοστοβόρα, αποδεικνύοντας ότι μπορούν ακόμη και να κυριαρχήσουν σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον και υπό δύσκολες συνθήκες της ελληνικής οικονομίας.

Το συνέδριο είχε ως θέμα τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα και συμμετείχαν προσκεκλημένοι από τον ναυτιλιακό, τραπεζικό και ερευνητικό τομέα.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης τόνισε ότι αισθάνεται υπερηφάνεια κάθε φορά που μιλάει ως υπουργός για τον ρόλο της ναυτιλίας, καθώς αποτελεί «μοναδική ιστορία επιτυχίας για την εθνική οικονομία», ενώ είναι, όπως είπε, «εμποτισμένη στο DNA του Έλληνα».

Περιγράφοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα, ο υπουργός είπε ότι υπάρχουν κάποια σημεία-«κλειδιά», «που το κράτος οφείλει να διαφυλάξει για να δει τα οφέλη της ανάπτυξης της ναυτιλίας να διαχέονται στην ελληνική οικονομία». «Το ελκυστικό φορολογικό περιβάλλον, η υιοθέτηση παγκόσμιων κανόνων που προστατεύουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας, η ναυτική εκπαίδευση και ο νέος ρόλος των ελληνικών λιμένων είναι κάποια από τα σημεία που οφείλουμε επικεντρωθούμε» τόνισε ο υπουργός Ναυτιλίας.

Για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ο υπουργός Ναυτιλίας υπογράμμισε την πολύ καλή συνεργασία που έχει αναπτυχθεί, η οποία μάλιστα κορυφώθηκε, όπως ανέφερε, «με την υιοθέτηση της Διακήρυξης των Αθηνών που αποτυπώνει τη βούληση να υιοθετούνται παγκόσμιοι κανόνες που δεν θα βλάπτουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας». Υπογράμμισε, επίσης, ότι η Ελλάδα και το Υπουργείο Ναυτιλίας τηρούν στο ακέραιο τις συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ενδυναμώνοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης αναφέρθηκε και στον ρόλο των ελληνικών λιμανιών που θα αντικατοπτρίζουν την εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας, καθώς πρέπει να υπηρετούν τον κυρίαρχο στόχο των εξαγωγών και του διεθνούς εμπορίου και «όχι απλά να ικανοποιούν τις εσωτερικές ανάγκες της χώρας».



Αρχική Οικονομία Αγορές Επιχειρήσεις Ελλάδα Πολιτική Κόσμος Secret Money Τράπεζες Leaders Ναυτιλία

Ναυτιλία

Barbetsiwtis: Monadiki istoria epituxias η ελληνική ναυτιλία

Πρώτη Δημοσίευση: Πέμπτη, 09. 10. 2014 - 06:47

Σχολιάστε πρώτοι!



Την άποψη ότι η ελληνική ναυτιλία αποτελεί μοναδική ιστορία επιτυχίας για την εθνική οικονομία διατύπωσε ο υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, Μιλτιάδης Barbetsiwtis, μιλώντας στο συνέδριο του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος», που συνδιοργανώνεται με το forum Capital link.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε αντίθεση με άλλους κλάδους είδαν την κρίση ως ευκαιρία και ανανέωσαν τον στόλο τους με νέα υπερσύγχρονα πλοία, φιλικά προς το περιβάλλον και λιγότερο κοστοβόρα, αποδεικνύοντας ότι μπορούν ακόμη και να κυριαρχήσουν σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον και υπό δύσκολες συνθήκες της ελληνικής

οικονομίας, τόνισε ο υπουργός Ναυτιλίας.

Το συνέδριο είχε ως θέμα τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα και συμμετείχαν προσκεκλημένοι από τον ναυτιλιακό, τραπεζικό και ερευνητικό τομέα.

Ο κ. Barbetsiwtis τόνισε ότι αισθάνεται υπερηφάνεια κάθε φορά που μιλάει ως υπουργός για τον ρόλο της ναυτιλίας, καθώς αποτελεί «μοναδική ιστορία επιτυχίας για την εθνική οικονομία», ενώ είναι, όπως είπε, «εμποτισμένη στο DNA του Έλληνα».

Περιγράφοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα, ο υπουργός είπε ότι υπάρχουν κάποια σημεία-«κλειδιά», «που το κράτος οφείλει να διαφυλάξει για να δει τα οφέλη της ανάπτυξης της ναυτιλίας να διαχέονται στην ελληνική οικονομία».

«Το ελκυστικό φορολογικό περιβάλλον, η υιοθέτηση παγκόσμιων κανόνων που προστατεύουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας, η ναυτική εκπαίδευση και ο νέος ρόλος των ελληνικών λιμένων είναι κάποια από τα σημεία που οφείλουμε επικεντρωθούμε» τόνισε ο υπουργός Ναυτιλίας.

Για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ο υπουργός Ναυτιλίας υπογράμμισε την πολύ καλή συνεργασία που έχει αναπτυχθεί, η οποία μάλιστα κορυφώθηκε, όπως ανέφερε, «με την υιοθέτηση της Διακήρυξης των Αθηνών που αποτυπώνει τη βούληση να υιοθετούνται παγκόσμιοι κανόνες που δεν θα βλάπτουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας». Υπογράμμισε, επίσης, ότι η Ελλάδα και το Υπουργείο Ναυτιλίας τηρούν στο ακέραιο τις συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ενδυναμώνοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας.

Ο κ. Barbetsiwtis αναφέρθηκε και στον ρόλο των ελληνικών λιμανιών που θα αντικατοπτρίζουν την εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας, καθώς πρέπει να υπηρετούν τον κυρίαρχο στόχο των εξαγωγών και του διεθνούς εμπορίου και «όχι απλά να ικανοποιούν τις εσωτερικές ανάγκες της χώρας».

Προσθήκη σχολίου

Make sure you enter the (*) required information where indicated.
Basic HTML code is allowed.

Μήνυμα *

ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Ομιλία Βαρβιτσιώτη στο συνέδριο του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος» και του forum «Capital Link»

09 Οκτωβρίου 2014.

Στο συνέδριο του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος» που συνδιοργανώθηκε με το forum Capital link παρέστη ως ομιλητής ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης. Το συνέδριο είχε ως θέμα τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα και συμμετείχαν προσκεκλημένοι από τον ναυτιλιακό, τραπεζικό και ερευνητικό τομέα.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης, κατά την ομιλία του, τόνισε ότι αισθάνεται υπερηφάνεια κάθε φορά που μιλάει ως Υπουργός για τον ρόλο της ναυτιλίας, καθώς αποτελεί «μοναδική ιστορία επιτυχίας για την εθνική οικονομία» ενώ «είναι», όπως είπε, «εμποτισμένη στο dna του Έλληνα». Τόνισε, δε, ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε αντίθεση με άλλους κλάδους είδαν την κρίση ως ευκαιρία και ανανέωσαν τον στόλο τους, με νέα υπερσύγχρονα πλοία, φιλικά προς το περιβάλλον και λιγότερο κοστοβόρα, αποδεικνύοντας ότι «μπορούν ακόμη και να κυριαρχήσουν σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον και υπό δύσκολες συνθήκες της ελληνικής οικονομίας».



Περιγράφοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα, ο κ. Βαρβιτσιώτης ανέφερε κάποια σημεία κλειδιά, όπως είπε, «που το κράτος οφείλει να διαφυλάξει για να δει τα οφέλη της ανάπτυξης της ναυτιλίας να διαχέονται στην ελληνική οικονομία». «Το ελκυστικό φορολογικό περιβάλλον, η υιοθέτηση παγκόσμιων κανόνων που προστατεύουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας, η ναυτική εκπαίδευση και ο νέος ρόλος των ελληνικών λιμένων είναι κάποια από τα σημεία που οφείλουμε επικεντρωθούμε», τόνισε σχετικά ο Υπουργός Ναυτιλίας.

Αναφορικά με το φορολογικό περιβάλλον ο κ. Βαρβιτσιώτης σημείωσε ότι την προηγούμενη εβδομάδα η κυβέρνηση ψήφισε την νομοθετική ρύθμιση που βελτιώνει το καθεστώς της οικειοθελούς συνεισφοράς της ναυτιλιακής οικογένειας, «προστατεύοντας με τον καλύτερο τρόπο το νομικό καθεστώς του απορρέει από το Σύνταγμα και κατέστησε την ελληνική ναυτιλία πρωταθλήτρια διεθνώς». Μάλιστα, άσκησε για ακόμη μία φορά κριτική σε όσους επιτίθενται σε αυτό το καθεστώς υιοθετώντας επιχειρήματα που ακούγονται διεθνώς από ανταγωνίστριες δυνάμεις. «Λειτουργώ ως εκπρόσωπος των εθνικών συμφερόντων της ναυτιλίας, του εθνικού μας κεφαλαίου κι εγώ δέχομαι έντονη κριτική τη στιγμή μάλιστα που διεθνώς χώρες παρέχουν κίνητρα για την προσέλκυση των ναυτιλιακών μας κεφαλαίων», τόνισε συγκεκριμένα.

Για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ο Υπουργός Ναυτιλίας υπογράμμισε την πολύ καλή συνεργασία που έχει αναπτυχθεί, η οποία μάλιστα κορυφώθηκε, όπως ανέφερε, «με την υιοθέτηση της Διακήρυξης των Αθηνών που αποτυπώνει την βούληση να υιοθετούνται παγκόσμιοι κανόνες που δεν θα βλάπτουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας». Υπογράμμισε, επίσης, ότι η Ελλάδα και το Υπουργείο Ναυτιλίας τηρούν στο ακέραιο τις συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, επιβεβαιώνοντας τον ενδυναμώνοντας τον ρόλο της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Παράλληλα, εκτενή αναφορά έκανε στη ναυτική εκπαίδευση και τον στόχο του Υπουργείου Ναυτιλίας να προσελκυσθούν περισσότεροι νέοι με υψηλά προσόντα στο επάγγελμα του ναυτικού. «Η μεγάλη δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας είναι οι άνθρωποι της, που ασχολήθηκαν στην αρχή ως καπεταναίοι και στη συνέχεια, πολλοί από αυτούς, έγιναν επιτυχημένοι επιχειρηματίες της θάλασσας», είπε χαρακτηριστικά. Συμπλήρωσε, δε, ότι η πολιτική προτεραιότητα του Υπουργείου για το άμεσο μέλλον είναι η αναβάθμιση των υποδομών των Ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού, ο εκσυγχρονισμός του εκπαιδευτικού εξοπλισμού και σε αυτή την προσπάθεια το Υπουργείο έχει ως σύμμαχο την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, ιδρύματα όπως το «Ίδρυμα Ευγενίδη» και την

απορρόφηση πόρων από το ΕΣΠΑ. Ταυτόχρονα, σημαντικό βήμα χαρακτήρισε την επικείμενη ιδιωτικοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης, που αρχικά θα αφορά κάποιες βαθμίδες της ναυτικής εκπαίδευσης και έπειτα τις υπόλοιπες.

Στη συνέχεια, ο κ. Βαρβιτσιώτης, αναφέρθηκε στον ρόλο των ελληνικών λιμανιών που θα αντικατοπτρίζουν την εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας, καθώς πρέπει να υπηρετούν τον κυρίαρχο στόχο των εξαγωγών και του διεθνούς εμπορίου και «όχι απλά να ικανοποιούν τις εσωτερικές ανάγκες της χώρας». Στο στόχο αυτό του Υπουργείου Ναυτιλίας, ο κ. Βαρβιτσιώτης, επεσήμανε ότι συμβάλλουν οι νέες επενδύσεις 230 εκατομμυρίων ευρώ που πρόκειται να πραγματοποιήσει η COSCO με τον Φιλικό Διακανονισμό, «που θα μετατρέψουν τον Πειραιά σε κορυφαίο λιμάνι της Νοτιανατολικής Ευρώπης»

Επίσης ο κ. Βαρβιτσιώτης τόνισε ότι το Υπουργείο Ναυτιλίας θα συνεχίσει να στηρίζει την Ελληνική ναυτιλία και την κυρίαρχη συμβολή της στο νέο αναπτυξιακό μοντέλο της χώρας ώστε τα οφέλη να παραμένουν στην Ελλάδα, καθιστώντας τη χώρα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.



Ν. Δένδιας: Ανάγκη άρσης των εμποδίων στον ναυτιλιακό κλάδο

Το εγκώμιο της ελληνικής ναυτιλίας έπλεξε χθες ο υπουργός Ανάπτυξης Νίκος Δένδιας, επισημαίνοντας παράλληλα την ανάγκη άρσης των εμποδίων στον κλάδο.

«Από τις αρχές της δεκαετίας του '80 το επιχειρείν και η ανάληψη επιχειρηματικού ρίσκου στην Ελλάδα απέκτησαν αρνητική σημασία, ενώ η ναυτιλιακή δραστηριότητα στοχοποιήθηκε. Υπήρχε μια γενική αντίληψη ότι η ναυτιλία κέρδισε από το ελληνικό κράτος, ενώ η αλήθεια είναι ότι συνέβη το ακριβώς αντίθετο.

Η ελληνική ναυτιλία είναι ο μόνος τομέας οικονομικής δραστηριότητας που δεν επηρεάστηκε από οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις στην Ελλάδα. Η ελληνική ναυτιλία δεν φοροδιέφευγε», υποστήριξε ο υπουργός Ανάπτυξης, μιλώντας σε εκδήλωση που διοργάνωσε το ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» σε συνεργασία με την Capital Link με θέμα «Η ναυτιλία στον 21ο αιώνα: Προετοιμάζοντας τον κλάδο για το μέλλον».

Ο ίδιος προσέθεσε χαρακτηριστικά στη συνέχεια: «Είναι αλήθεια ότι ο ναυτιλιακός τομέας έχει αγνοηθεί από κάθε είδους στρατηγικό σχεδιασμό της χώρας μας κατά τα τελευταία 30 χρόνια. Μια πρώτη σημαντική συνεισφορά θα ήταν να σταματήσει το ελληνικό κράτος να βάζει εμπόδια στη ναυτιλιακή δραστηριότητα».

Ο κ. Ν. Δένδιας επισήμανε ότι η ναυτιλία μπορεί να γίνει ξανά βασικός μοχλός ανάπτυξης της χώρας, υπό την προϋπόθεση βεβαίως ότι δεν θα λειτουργεί σε ένα περιβάλλον αντικινήτρων. «Η κυρίαρχη θέση της Ελλάδας στη ναυτιλία μπορεί να συνδυαστεί με την ανάπτυξη ενός ενεργού οικοσυστήματος. Αυτό το οικοσύστημα πρέπει να υποστηριχθεί από ένα σταθερό και φιλικό φορολογικό και νομοθετικό πλαίσιο.

Σχετικές υπηρεσίες που μπορούν να αναπτυχθούν ως μέρος του οικοσυστήματος είναι οι χρηματοοικονομικές, ασφαλιστικές και νομικές υπηρεσίες, συντήρηση, διαμεσολάβηση και αγοραπωλησίες, και θα μπορούσε να αναπτυχθεί μέχρι και εξειδικευμένος τομέας ναυπηγοεπισκευαστικής και ναυπηγοκατασκευαστικής», τόνισε.

10 Οκτωβρίου 2014

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ 09.10.2014 : 07:57

Ν. Δένδιας: Ανάγκη άρσης των εμποδίων στον ναυτιλιακό κλάδο



Ετικέτες:

Το εγκώμιο της ελληνικής ναυτιλίας έπλεξε χθες ο υπουργός Ανάπτυξης Νίκος Δένδιας, επισημαίνοντας παράλληλα την ανάγκη άρσης των εμποδίων στον κλάδο.

«Από τις αρχές της δεκαετίας του '80 το επιχειρείν και η ανάληψη επιχειρηματικού ρίσκου στην Ελλάδα απέκτησαν αρνητική σημασία, ενώ η ναυτιλιακή δραστηριότητα στοχοποιήθηκε. Υπήρχε μια γενική αντίληψη ότι η ναυτιλία κέρδισε από το ελληνικό κράτος, ενώ η αλήθεια είναι ότι συνέβη το ακριβώς αντίθετο.

Η ελληνική ναυτιλία είναι ο μόνος τομέας οικονομικής δραστηριότητας που δεν επηρεάστηκε από οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις στην Ελλάδα. Η ελληνική ναυτιλία δεν φοροδιέφευγε», υποστήριξε ο υπουργός Ανάπτυξης, μιλώντας σε εκδήλωση που διοργάνωσε το ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» σε συνεργασία με την Capital Link με θέμα «Η ναυτιλία στον 21ο αιώνα:

Προετοιμάζοντας τον κλάδο για το μέλλον».

Ο ίδιος προσέθεσε χαρακτηριστικά στη συνέχεια: «Είναι αλήθεια ότι ο ναυτιλιακός τομέας έχει αγνοηθεί από κάθε είδους στρατηγικό σχεδιασμό της χώρας μας κατά τα τελευταία 30 χρόνια. Μια πρώτη σημαντική συνεισφορά θα ήταν να σταματήσει το ελληνικό κράτος να βάζει εμπόδια στη ναυτιλιακή δραστηριότητα».

Ο κ. Ν. Δένδιας επισήμανε ότι η ναυτιλία μπορεί να γίνει ξανά βασικός μοχλός ανάπτυξης της χώρας, υπό την προϋπόθεση βεβαίως ότι δεν θα λειτουργεί σε ένα περιβάλλον αντικινήτρων. «Η κυρίαρχη θέση της Ελλάδας στη ναυτιλία μπορεί να συνδυαστεί με την ανάπτυξη ενός ενεργού οικοσυστήματος. Αυτό το οικοσύστημα πρέπει να υποστηριχθεί από ένα σταθερό και φιλικό φορολογικό και νομοθετικό πλαίσιο.

Σχετικές υπηρεσίες που μπορούν να αναπτυχθούν ως μέρος του οικοσυστήματος είναι οι χρηματοοικονομικές, ασφαλιστικές και νομικές υπηρεσίες, συντήρηση, διαμεσολάβηση και αγοραπωλησίες, και θα μπορούσε να αναπτυχθεί μέχρι και εξειδικευμένος τομέας ναυπηγοεπισκευαστικής και ναυπηγοκατασκευαστικής», τόνισε.

Μ. Βαρβιτσιώτης: Η ελληνική ναυτιλία μπορεί να κυριαρχήσει

«Μοναδική ιστορία επιτυχίας για την εθνική οικονομία» αποτελεί η ελληνική ναυτιλία δήλωσε μεταξύ άλλων ο υπουργός Ναυτιλίας Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, μιλώντας την Τετάρτη σε συνέδριο με θέμα τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα

«Μοναδική ιστορία επιτυχίας για την εθνική οικονομία» αποτελεί η ελληνική ναυτιλία δήλωσε μεταξύ άλλων ο υπουργός Ναυτιλίας Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, μιλώντας την Τετάρτη στο συνέδριο του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος», που συνδιοργανώνεται με το forum Capital link.

Το συνέδριο είχε ως θέμα τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα και συμμετείχαν προσκεκλημένοι από τον ναυτιλιακό, τραπεζικό και ερευνητικό τομέα.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε αντίθεση με άλλους κλάδους είδαν την κρίση ως ευκαιρία και ανανέωσαν τον στόλο τους με νέα υπερσύγχρονα πλοία, φιλικά προς το περιβάλλον και λιγότερο κοστοβόρα, αποδεικνύοντας ότι μπορούν ακόμη και να κυριαρχήσουν σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον και υπό δύσκολες συνθήκες της ελληνικής οικονομίας, τόνισε ο κ. Βαρβιτσιώτης.

Ακόμη ο υπουργός περιγράφοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα, είπε ότι υπάρχουν κάποια σημεία-«κλειδιά», «που το κράτος οφείλει να διαφυλάξει για να δει τα οφέλη της ανάπτυξης της ναυτιλίας να διαχέονται στην ελληνική οικονομία».

«Το ελκυστικό φορολογικό περιβάλλον, η υιοθέτηση παγκόσμιων κανόνων που προστατεύουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας, η ναυτική εκπαίδευση και ο νέος ρόλος των ελληνικών λιμένων είναι κάποια από τα σημεία που οφείλουμε επικεντρωθούμε» είπε.

Για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ο υπουργός Ναυτιλίας υπογράμμισε την πολύ καλή συνεργασία που έχει αναπτυχθεί, η οποία μάλιστα κορυφώθηκε, όπως ανέφερε, με την υιοθέτηση της Διακήρυξης των Αθηνών «που αποτυπώνει τη βούληση να υιοθετούνται παγκόσμιοι κανόνες που δεν θα βλάπτουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας».

Υπογράμμισε, επίσης, ότι η Ελλάδα και το Υπουργείο Ναυτιλίας τηρούν στο ακέραιο τις συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ενδυναμώνοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης αναφέρθηκε και στον ρόλο των ελληνικών λιμανιών που θα αντικατοπτρίζουν την εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας, καθώς πρέπει να υπηρετούν τον κυρίαρχο στόχο των εξαγωγών και του διεθνούς εμπορίου και «όχι απλά να ικανοποιούν τις εσωτερικές ανάγκες της χώρας».

HOT TOPICS Αμφίπολη Έμπολα ΕΝΦΙΑ iPhone 6



«Ανάγκη η δημιουργία ενός οικοσυστήματος όπου η ναυτιλία θα νιώθει ασφαλής»

ΠΟΛΙΤΙΚΗ

00:00 - Πέμπτη, 09 Οκτωβρίου 2014



Δένδιας: Το ελληνικό κράτος να σταματήσει να βάζει εμπόδια στην ναυτιλιακή δραστηριότητα

Η δημιουργία ενός οικοσυστήματος, μέσα στο οποίο η ναυτιλία θα νιώθει ασφαλής και θα υποστηριχθεί από ένα σταθερό και φιλικό φορολογικό και νομοθετικό πλαίσιο πρέπει να είναι προτεραιότητα, είπε ο υπουργός Ανάπτυξης Ν. Δένδιας στην εκδήλωση που διοργάνωσε το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» σε συνεργασία με την Capital Link με θέμα «Η ναυτιλία στον 21ο αιώνα: Προετοιμάζοντας τον κλάδο για το μέλλον».

Σχετικές υπηρεσίες που μπορούν να αναπτυχθούν ως μέρος του οικοσυστήματος, κατά τον υπουργό, είναι οι χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, ασφαλιστικές υπηρεσίες, νομικές υπηρεσίες, συντήρηση, διαμεσολάβηση και αγοραπωλησίες, και θα μπορούσε να αναπτυχθεί μέχρι και εξειδικευμένος τομέας ναυπηγοεπισκευαστικής και ναυπηγοκατασκευαστικής.

«Μια πρώτη σημαντική συνεισφορά θα ήταν να σταματήσει το ελληνικό κράτος να βάζει εμπόδια στην ναυτιλιακή δραστηριότητα» υπογράμμισε ο υπουργός ενώ συνέχισε ότι χρειαζόμαστε περισσότερους Έλληνες στα ελληνικά πλοία «και πρέπει να βρούμε τρόπο να προσελκύσουμε τα ελληνόκτητα πλοία να υψώσουν την ελληνική σημαία».

Ο υπουργός συνέχισε λέγοντας πως, «τα πλοία είναι εφοδιασμένα με προπύλες και μπορούν να φύγουν, λένε κάποιοι παλιοί πλοιοκτήτες ως αντίδραση στα αντικίνητρα του ελληνικού κράτους. Ας συμφωνήσουμε ότι πρέπει να δημιουργήσουμε ένα περιβάλλον, ένα οικοσύστημα, μέσα στο οποίο η ναυτιλία θα νιώθει ασφαλής. Ας αφήσουμε τις ίδιες προπύλες να κατευθύνουν τον τεράστιο στόλο μας, την εθνική περηφάνια, όχι μακριά αλλά κοντά στις ελληνικές ακτές. Ας κάνουμε τον στόλο μας ένα αναπόσπαστο μέρος της οικονομικής αναπτυξιακής στρατηγικής μας, του μέλλοντος και της ευημερίας αυτού του τόπου».

Ο υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, μιλώντας στο συνέδριο τόνισε πως οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε αντίθεση με άλλους κλάδους είδαν την κρίση ως ευκαιρία και ανανέωσαν τον στόλο τους με νέα υπερσύγχρονα πλοία, φιλικά προς το περιβάλλον και λιγότερο κοστοβόρα, αποδεικνύοντας ότι μπορούν ακόμη και να κυριαρχήσουν σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον και υπό δύσκολες συνθήκες της ελληνικής οικονομίας.

Το συνέδριο είχε ως θέμα τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα και συμμετείχαν προσκεκλημένοι από τον ναυτιλιακό, τραπεζικό και ερευνητικό τομέα.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης τόνισε ότι αισθάνεται υπερηφάνεια κάθε φορά που μιλάει ως υπουργός για τον ρόλο της ναυτιλίας, καθώς αποτελεί «μοναδική ιστορία επιτυχίας για την εθνική οικονομία», ενώ είναι, όπως είπε, «εμποτισμένη στο DNA του Έλληνα».

Περιγράφοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα, ο υπουργός είπε ότι υπάρχουν κάποια σημεία-«κλειδιά», «που το κράτος οφείλει να διαφυλάξει για να δει τα οφέλη της ανάπτυξης της ναυτιλίας να διαχέονται στην ελληνική οικονομία». «Το ελκυστικό φορολογικό περιβάλλον, η υιοθέτηση παγκόσμιων κανόνων που προστατεύουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας, η ναυτική εκπαίδευση και ο νέος ρόλος των ελληνικών λιμένων είναι κάποια από τα σημεία που οφείλουμε επικεντρωθούμε» τόνισε ο υπουργός Ναυτιλίας.

Για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ο υπουργός Ναυτιλίας υπογράμμισε την πολύ καλή συνεργασία που έχει αναπτυχθεί, η οποία μάλιστα κορυφώθηκε, όπως ανέφερε, «με την υιοθέτηση της Διακήρυξης των Αθηνών που αποτυπώνει τη βούληση να υιοθετούνται παγκόσμιοι κανόνες που δεν θα βλάπτουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας». Υπογράμμισε, επίσης, ότι η Ελλάδα και το Υπουργείο Ναυτιλίας τηρούν στο ακέραιο τις συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ενδυναμώνοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης αναφέρθηκε και στον ρόλο των ελληνικών λιμανιών που θα αντικατοπτρίζουν την εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας, καθώς πρέπει να υπηρετούν τον κυρίαρχο στόχο των εξαγωγών και του διεθνούς εμπορίου και «όχι

απλά να ικανοποιούν τις εσωτερικές ανάγκες της χώρας».

Βαρβιτσιώτης: Η ελληνική ναυτιλία μπορεί να κυριαρχήσει

Δημοσιεύθηκε: 09 Οκτωβρίου 2014, 07:33

Στο συνέδριο του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος», που συνδιοργανώνεται με το forum Capital link και είχε ως θέμα το ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα μίλησε ο υπουργός Ναυτιλίας Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, ο οποίος δήλωσε μεταξύ άλλων ότι «μοναδική ιστορία επιτυχίας για την εθνική οικονομία» αποτελεί η ελληνική ναυτιλία.

Στο συνέδριο συμμετείχαν και προσκεκλημένοι από τον ναυτιλιακό, τραπεζικό και ερευνητικό τομέα.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε αντίθεση με άλλους κλάδους είδαν την κρίση ως ευκαιρία και ανανέωσαν τον στόλο τους με νέα υπερσύγχρονα πλοία, φιλικά προς το περιβάλλον και λιγότερο κοστοβόρα, αποδεικνύοντας ότι μπορούν ακόμη και να κυριαρχήσουν σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον και υπό δύσκολες συνθήκες της ελληνικής οικονομίας, τόνισε ο κ. Βαρβιτσιώτης.

Ακόμη ο υπουργός περιγράφοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα, είπε ότι υπάρχουν κάποια σημεία-«κλειδιά», «που το κράτος οφείλει να διαφυλάξει για να δει τα οφέλη της ανάπτυξης της ναυτιλίας να διαχέονται στην ελληνική οικονομία».

«Το ελκυστικό φορολογικό περιβάλλον, η υιοθέτηση παγκόσμιων κανόνων που προστατεύουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας, η ναυτική εκπαίδευση και ο νέος ρόλος των ελληνικών λιμένων είναι κάποια από τα σημεία που οφείλουμε επικεντρωθούμε» είπε.

Για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ο υπουργός Ναυτιλίας υπογράμμισε την πολύ καλή συνεργασία που έχει αναπτυχθεί, η οποία μάλιστα κορυφώθηκε, όπως ανέφερε, με την υιοθέτηση της Διακήρυξης των Αθηνών «που αποτυπώνει τη βούληση να υιοθετούνται παγκόσμιοι κανόνες που δεν θα βλάπτουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας».

Υπογράμμισε, επίσης, ότι η Ελλάδα και το Υπουργείο Ναυτιλίας τηρούν στο ακέραιο τις συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ενδυναμώνοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης αναφέρθηκε και στον ρόλο των ελληνικών λιμανιών που θα αντικατοπτρίζουν την εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας, καθώς πρέπει να υπηρετούν τον κυρίαρχο στόχο των εξαγωγών και του διεθνούς εμπορίου και «όχι απλά να ικανοποιούν τις εσωτερικές ανάγκες της χώρας».

Ομιλία Μ. Βαρβιτσιώτη, στο συνέδριο του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος» και του forum "Capital Link"

Λεπτομέρειες Κατηγορία: ΝΕΑ Δημοσιεύτηκε στις Πέμπτη, 09 Οκτωβρίου 2014 08:37



Στο **συνέδριο του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος»**, που συνδιοργανώνεται με το forum Capital link παρέστη, σήμερα, ως ομιλητής ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης. Το συνέδριο είχε ως θέμα τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα και συμμετείχαν προσκεκλημένοι από τον ναυτιλιακό, τραπεζικό και ερευνητικό τομέα.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης, κατά την ομιλία του, τόνισε ότι αισθάνεται υπερηφάνεια κάθε φορά που μιλάει ως Υπουργός για τον ρόλο της ναυτιλίας, καθώς αποτελεί «μοναδική ιστορία επιτυχίας για την εθνική οικονομία» ενώ «είναι», όπως είπε, «εμπιστευμένη στο dna του Έλληνα».

Τόνισε, δε, ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε αντίθεση με άλλους κλάδους είδαν την κρίση ως ευκαιρία και ανανέωσαν τον στόλο τους, με νέα υπερσύγχρονα πλοία, φιλικά προς το περιβάλλον και λιγότερο κοστοβόρα, αποδεικνύοντας ότι «μπορούν ακόμη και να κυριαρχήσουν σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον και υπό δύσκολες συνθήκες της ελληνικής οικονομίας».

Περιγράφοντας τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα, ο κ. Βαρβιτσιώτης ανέφερε κάποια σημεία κλειδιά, όπως είπε, «που το κράτος οφείλει να διαφυλάξει για να δει τα οφέλη της ανάπτυξης της ναυτιλίας να διαχέονται στην ελληνική οικονομία». «Το ελκυστικό φορολογικό περιβάλλον, η υιοθέτηση παγκόσμιων κανόνων που προστατεύουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας, η ναυτική εκπαίδευση και ο νέος ρόλος των ελληνικών λιμένων είναι κάποια από τα σημεία που οφείλουμε επικεντρωθούμε», τόνισε σχετικά ο Υπουργός Ναυτιλίας.

Αναφορικά με το φορολογικό περιβάλλον ο κ. Βαρβιτσιώτης σημείωσε ότι την προηγούμενη εβδομάδα η κυβέρνηση ψήφισε την νομοθετική ρύθμιση που βελτιώνει το καθεστώς της οικειοθελούς συνεισφοράς της ναυτιλιακής οικογένειας, «προστατεύοντας με τον καλύτερο τρόπο το νομικό καθεστώς του απορρέει από το Σύνταγμα και κατέστησε την ελληνική ναυτιλία πρωταθλήτρια διεθνώς». Μάλιστα, άσκησε για ακόμη μία φορά κριτική σε όσους επιτίθενται σε αυτό το καθεστώς υιοθετώντας επιχειρήματα που ακούγονται διεθνώς από ανταγωνίστριες δυνάμεις. «Λειτουργώ ως εκπρόσωπος των εθνικών συμφερόντων της ναυτιλίας, του εθνικού μας κεφαλαίου κι ας δέχομαι έντονη κριτική τη στιγμή μάλιστα που διεθνώς χώρες παρέχουν κίνητρα για την προσέλκυση των ναυτιλιακών μας κεφαλαίων», τόνισε συγκεκριμένα.

Για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ο Υπουργός Ναυτιλίας υπογράμμισε την πολύ καλή συνεργασία που έχει αναπτυχθεί, η οποία μάλιστα κορυφώθηκε, όπως ανέφερε, «με την υιοθέτηση της Διακήρυξης των Αθηνών που αποτυπώνει την βούληση να υιοθετούνται παγκόσμιοι κανόνες που δεν θα βλάπτουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας». Υπογράμμισε, επίσης, ότι η Ελλάδα και το Υπουργείο Ναυτιλίας τηρούν στο ακέραιο τις συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, επιβεβαιώνοντας τον ενδυναμώνοντα τον ρόλο της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Παράλληλα, εκτενή αναφορά έκανε στη ναυτική εκπαίδευση και τον στόχο του Υπουργείου Ναυτιλίας να προσελκυσθούν περισσότεροι νέοι με υψηλά προσόντα στο επάγγελμα του ναυτικού. «Η μεγάλη δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας είναι οι άνθρωποι της, που ασχολήθηκαν στην αρχή ως καπεταναίοι και στη συνέχεια, πολλοί από αυτούς, έγιναν επιτυχημένοι επιχειρηματίες της θάλασσας», είπε χαρακτηριστικά. Συμπλήρωσε, δε, ότι η πολιτική προτεραιότητα του Υπουργείου για το άμεσο μέλλον είναι η αναβάθμιση των υποδομών των Ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού, ο εκσυγχρονισμός του εκπαιδευτικού εξοπλισμού και σε αυτή την προσπάθεια το Υπουργείο έχει ως σύμμαχο την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, ιδρύματα όπως το «Ίδρυμα Ευγενίδη» και την απορρόφηση πόρων από το ΕΣΠΑ. Ταυτόχρονα, σημαντικό βήμα χαρακτήρισε την επικείμενη ιδιωτικοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης, που αρχικά θα αφορά κάποιες βαθμίδες της ναυτικής εκπαίδευσης και έπειτα τις υπόλοιπες.

Στη συνέχεια, ο κ. Βαρβιτσιώτης, αναφέρθηκε στον ρόλο των ελληνικών λιμανιών που θα αντικατοπτρίζουν την εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας, καθώς πρέπει να υπηρετούν τον κυρίαρχο στόχο των εξαγωγών και του διεθνούς εμπορίου και «όχι απλά να ικανοποιούν τις εσωτερικές ανάγκες της χώρας». Στο στόχο αυτό του Υπουργείου Ναυτιλίας, ο κ. Βαρβιτσιώτης, επεσήμανε ότι συμβάλλουν οι νέες επενδύσεις 230 εκατομμυρίων ευρώ που πρόκειται να πραγματοποιήσει η COSCO με τον Φιλικό Διακανονισμό, «που θα μετατρέψουν τον Πειραιά σε κορυφαίο λιμάνι της Νοτιοανατολικής Ευρώπης».

Καταλήγοντας ο κ. Βαρβιτσιώτης τόνισε ότι το Υπουργείο Ναυτιλίας θα συνεχίσει να στηρίζει την Ελληνική ναυτιλία και την κυρίαρχη συμβολή της στο νέο αναπτυξιακό μοντέλο της χώρας ώστε τα οφέλη να παραμένουν στην Ελλάδα, καθιστώντας τη χώρα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.



Οργή ΗΠΑ από την αδράνεια Αγκυρας Εναντι των τζιχαντιστών

ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ. Εντονα δυσαρεστημένη φαίνεται πως είναι η Ουάσιγκτον από την αδράνεια της Αγκυρας στο θέμα της αντιμετώπισης του Ισλαμικού Κράτους (ISIS) σύμφωνα με τα όσα αναφέρουν σε χθεσινά τους πρωτοσέλιδα και εκτεταμένα δημοσιεύματα οι εφημερίδες «Νιου Γιορκ Τάιμς» και «Γουόλ Στρίτ Τζέρναλ».

Την ώρα που οι τζιχαντιστές πολιορκούσαν το Κομπανί, την κουρδική πόλη της Συρίας που βρίσκεται μόλις μερικές εκατοντάδες μέτρα από τα σύνορα Τουρκίας-Συρίας, οι τουρκικές στρατιωτικές δυνάμεις που ήταν παρατεταγμένες στη μεθόριο απλά παρακολουθούσαν τις σφοδρές μάχες που διεξάγονταν, ενώ ο Τούρκος πρόεδρος Ρετζέπ Ταγίπ Ερντογάν, απλά δήλωνε ότι η πόλη από στιγμή σε στιγμή θα πέσει στα χέρια του Ισλαμικού Κράτους. Προσέθετε, μάλιστα, ότι η Τουρκία δεν θα αύξανε τον βαθμό της εμπλοκής στη σύρραξη με το Ισλαμικό Κράτος παρά μόνο αν οι Ηνωμένες Πολιτείες συμφωνούσαν να προσφέρουν μεγαλύτερη βοήθεια στους αντάρτες που εδώ και τρία και πλέον χρόνια προσπαθούν να ανατρέψουν τον Σύρο πρόεδρο, Μπασάρ αλ Ασαντ.

Η απαίτηση αυτή και μόνο του Τούρκου Προέδρου έχει προκαλέσει νέα ένταση στη σχέση του με τον Αμερικανό πρόεδρο Μπαράκ Ομπάμα, ο οποίος θα ήθελε η Τουρκία να αποκτήσει έναν πιο ενεργό ρόλο στην προσπάθεια αντιμετώπισης των τζιχαντιστών αφήνοντας στην άκρη τη μάχη κατά του Μπασάρ Αλ Ασαντ. Να σημειωθεί, εξάλλου, ότι ο Ερντογάν έχει υποστηρίξει πως θα πρέπει να δημιουργηθεί μια ζώνη απαγόρευσης πτήσεων κατά μήκος της μεθόριο της χώρας του με τη Συρία, αφήνοντας να εννοηθεί πως όσο αυτό δεν γίνεται ο ίδιος δυσκολεύεται να στείλει στρατεύματα.

Η Ουάσιγκτον θεωρεί ότι η Τουρκία βρίσκει διάφορες δι-

Συνέχεια στη σελίδα 10

Την παρέμβαση του ΟΗΕ ζητά ο Αναστασιάδης



Ο μογενής Χρίστος Σουροβέλνς, με την σύζυγό του Μαρκέλλα, από την Φιλαδέλφεια, κατά τη διάρκεια της συνέντευξης που έδωσαν προς το τηλεοπτικό δίκτυο «CNN».

«Επίδειξη ψυχραιμίας» συνιστά αναπληρωτής υπ. Εξωτερικών ΗΠΑ

Του ανταποκριτή μας Νεόφυτου Κυριάκου

ΛΕΥΚΩΣΙΑ. (Γραφείο Εθνικού Κήρυκα). Σε όλα τα επίπεδα κινείται η κυπριακή κυβέρνηση για να καταγγείλει τις τουρκικές παραβιάσεις στην ΑΟΖ και να ενημερώσει τη διεθνή κοινότητα για την απόφαση του προέδρου Νίκου Αναστασιάδη να αναστείλει τη συμμετοχή της ελληνοκυπριακής πλευράς στις συνομιλίες για το Κυπριακό.

Ο Κύπριος Πρόεδρος απέστειλε μακροσκελή -τρισελίδη- επιστολή προς τον ΓΓ του ΟΗΕ Μπαν Κι Μουν τον οποίο ενημέρωσε για τα γεγονότα και ζητά την παρέμβασή του προς την Αγκυρα ώστε να την πείσει να μην προχωρήσει στην υλοποίηση της πρόθεσής της για ορειο-ορολογικές έρευνες με το πλοίο «Μπαρμπαρός» ή να προβεί σε άλλες παρεμβολές και παραβιάσεις των κυριαρχικών δικαιωμάτων της Κύπρου.

Επισημαίνει επίσης, ότι η απόφασή του να αναστείλει τη συμμετοχή του στις συναντήσεις με τον Ντεβίτ Ερογλου στις 9 και 10 Οκτωβρίου, υπό την αιγίδα του ΟΗΕ, πάρηκε για να δώσει χρόνο στον ΓΓ και σε κυβερνήσεις που στηρίζουν τις καλές υπηρεσίες του, να πείσουν την Αγκυρα.

Στην επιστολή τονίζεται ότι η υλοποίηση από μέρος της Τουρκίας αυτών των προθέσεων,

θα επέφερε βαρύ πλήγμα στις διαπραγματεύσεις για τη διευθέτηση του κυπριακού προβλήματος.

Ο πρόεδρος Αναστασιάδης είχε επίσης τηλεφωνική συνομιλία με τον αναπληρωτή υπουργό Εξωτερικών των ΗΠΑ Ουίλιαμ Μπερνς (με πρωτοβουλία των Αμερικανών). Αναστασιάδης και Μπερνς συζήτησαν τις τουρκικές προκλήσεις και σύμφωνα με τις έγκυρες πηγές που επικαλείται το κρατικό Κυπριακό Πρακτορείο Ειδήσεων, ο Αμερικανός επίοπος ήταν καταδικαστικός έναντι των ενεργειών της Τουρκίας. Την ίδια ώρα, ωστόσο, συνέστησε «επίδειξη ψυχραιμίας και πολιτικής ηγετικής ικανότητας από όλους».

Από κυπριακής πλευράς τονίστηκε προς τον Αμερικανό αξιωματούχο ότι για πρώτη φορά η Τουρκία δεσμεύει περιοχές εντός της ΑΟΖ της Κυπριακής Δημοκρατίας και μάλιστα σε περφόδο που βρίσκεται σε εξέλιξη γεωτρήση.

Η επιστολή προς τον ΓΓ του ΟΗΕ

Στην τρισελίδη επιστολή του με ημερομηνία 6 Οκτωβρίου -την οποία αποκαλύπτει το «ΚΥ-ΠΕ»- ο πρόεδρος Αναστασιάδης εξηγεί τις τουρκικές παραβιάσεις και απειλές, τις επιπτώσεις των τουρκικών ενεργειών στο κλίμα των συνομιλιών και τις προσπά-

Συνέχεια στη σελίδα 7

ΛΡΗΙΑ POLICE PUTTING HOMEOWNERS ON T



Ο μογενής Χρίστος Σουροβέλνς, με την σύζυγό του Μαρκέλλα, από την Φιλαδέλφεια, κατά τη διάρκεια της συνέντευξης που έδωσαν προς το τηλεοπτικό δίκτυο «CNN».

Το δράμα μιας οικογένειας ομογενών στη Φιλαδέλφεια

ΒΟΣΤΩΝΗ. Ο μογενής Χρίστος Σουροβέλνς, με την σύζυγό του Μαρκέλλα, από την ιστορική πόλη της Φιλαδέλφειας, βιώνουν από τον περασμένο Μάρτιο έναν τρομακτικό εφιάλτη που έχει αναστατώσει τη ζωή τους καθότι κινδυνεύουν να χάσουν το ίδιο τους το σπίτι, το οποίο έχτισαν με κόπο και θυσιές. Στο επίκεντρο της αιτίας για την περιπέτειά τους, σύμφωνα με τα δημοσιεύματα τόσο του τοπικού Τύπου της Φιλαδέλφειας όσο και του Τηλεοπτικού Δικτύου «CNN», είναι ο 22χρονος γιος τους Γιάννης, ο οποίος τον Μάρτιο συνελλήφθη από την Αστυνομία διότι πούλησε μικρή

ποσότητα ηρωίνης, αξίας 40 δολαρίων, σε εμφανισθέντα αγοραστή που όμως ήταν αστυνομικός με πολιτική περιβολή.

Το σήμα δόθηκε και μια στρατιά πάνοπλων αστυνομικών του Αστυνομικού Τμήματος της Φιλαδέλφειας περικύκλωσαν το σπίτι του Χρίστου και της Μαρκέλλας Σουροβέλν, ενώ ένας από αυτούς έστρεψε το όπλο του προς τη μεριά του σκύλου της οικογένειας ο οποίος γαϊγίζε με επιθετικές διαθέσεις. Ο Χρίστος και η Μαρκέλλα Σουροβέλν συγκλονίστηκαν και πάσπησαν εξ απήνης διότι δεν είχαν ιδέα ότι ο γιος τους είχε τέτοιου είδους δοσοληψίες με ναρκωτι-

κά, τα οποία μάλιστα εμπορευόταν.

Λίγες εβδομάδες αργότερα οι αστυνομικοί επέστρεψαν στο σπίτι της οικογένειας Σουροβέλν και τους είπαν ότι πρέπει να μαζέψουν τα υπάρχοντά τους και να τα εγκαταλείψουν. Το σπίτι κατασχέθηκε, σύμφωνα με τους κανόνες κατασχέσεων και προσημάτων (civil forfeiture rules), αφήνοντας την οικογένεια άστεγη και αναγκασμένη να κοιμούνται στον καναπέ στο σπίτι ενός γείτονα. Προκειμένου να πάρουν πίσω το σπίτι τους έπρεπε να συμφωνήσουν με τις Αρχές ότι ο γιος τους ο Γιάννης δεν θα έμνε στο εξής μαζί τους. Αν

και συμφώνησαν σ' αυτόν τον όρο, δηλαδή να φύγει ο γιος τους από το σπίτι, εν τούτοις δεν είναι σίγουροι ότι θα αποκτήσουν κυριότητα σ' αυτό.

Συγκεκριμένα, οι σκηνωγραφίες που εκτυλίχθηκαν έχουν ως εξής: Ο Γιάννης Σουροβέλνς συνελλήφθη στις 27 Μαρτίου, ενώ στις 8 Μαΐου οι αστυνομικοί κόμισαν στο σπίτι του εντολή, γνωστή ως seize-and-seal order, υπογεγραμμένη επίσημα από δικαστή και είχαν στην πέτρα του Μαρκέλλα πως πρέπει να φύγουν. Οι Αστυνομικοί σφράγισαν τις πόρτες και έβαλαν λου-

Συνέχεια στη σελίδα 5

Πέθανε ο ασθενής με τον Εμπολα

ΝΤΑΛΑΣ. ΤΕΞΑΣ. Πέθανε, τελικά, χθες, ο Τόμας Ερικ Ντάνκαν, ο ασθενής με Εμπολα που νοσηλεύεται σε νοσοκομείο στο Ντάλας του Τέξας. Ο άνδρας ήταν ο πρώτος ασθενής με Εμπολα στις ΗΠΑ, ενώ τουλάχιστον δέκα άτομα με τα οποία είχε έρθει σε επαφή βρίσκονται σε καραντίνα.

Ο Ντάνκαν είχε φτάσει στο Ντάλας από τη Λιβερία και αφού εμφάνισε υψηλό πυρετό επισκέφθηκε ένα νοσοκομείο. Οι γιατροί, ωστόσο, δεν αντελήφθησαν ότι είχε μολυνθεί από τον Εμπολα και τον έστειλαν στο σπίτι του. Επέστρεψε στο νοσοκομείο στις 28 Σεπτεμβρίου και έκτοτε είχε θεθεί σε απομόνωση. Χθες, όμως, πέθανε.

«Έδωσε με κουράγιο τη μάχη

Συνέχεια στη σελίδα 10

Ομιλία προέδρου «N.Y. Life»

Του Δημήτρη Τσάκα

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ. Στις αρχές του πρέπει να διέπουν το πλαίσιο εργασίας μιας εταιρείας αναφέρθηκε κατά τη διάρκεια της ομιλίας του σε εκδήλωση του Συλλόγου Ελληνοαμερικανών Τραπεζιτικών ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της «New York Life Insurance», Τεντ Μάθας.

Ο πρόεδρος του Συλλόγου, Κώστας Κέλλας, κατά τη διάρκεια της εναρκτικής ομιλίας του αναφέρθηκε στις προηγούμενες εκδηλώσεις, τονίζοντας ότι στέφθηκαν με επιτυχία και ότι μέχρι το τέλος του έτους θα διοργανώσουν και μια άλλη εκδήλωση.

Παράλληλα, εξέφρασε την ικανοποίησή του για τη συμμετοχή εκπροσώπων του Ελληνοαμερικανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου και του Κυπριακού Εμπορικού Επιμελητηρίου και των άλλων επαγγελματικών ομογενειακών φορέων. Ειδικά αναφορά έκανε και στην παρουσία του ιερατικού προιστάμένου της κοινότητας του Σωτήρος στο Ρόι, π. Ηλία Βίλη, και άλλων στελεχών της κοινότητας.

Ο αντιπρόεδρος του Συλλόγου, Δημήτρης Παπακόστας, παρουσίασε τον ομιλητή και εστίασε την προσοχή του στα επιτεύγματά του ως προέδρου και διευθύνοντα συμβούλου της «New York Life Insurance» και την προσφορά τους σε άλλους

Συνέχεια στη σελίδα 4

Συνέδριο για Ναυτιλία από «Μαρία Τσάκος» και «Capital Link»

Του ανταποκριτή μας Γιάννη Σοφιανού

ΑΘΗΝΑ. (Γραφείο Εθνικού Κήρυκα). Κορυφαίοι παράγοντες της παγκόσμιας Ναυτιλίας, έδωσαν το «παρόν» χθες στο συνέδριο «Shipping in the 21st Century-Preparing the Industry for the Future» που διοργάνωσε το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» - Διεθνές Κέντρο Ναυτικής Έρευνας & Παράδοσης, σε συνεργασία με το «Capital Link» στο Ευγενίδειο Ίδρυμα στην Αθήνα.

Το συνέδριο για τη Ναυτιλία στον 21ο αιώνα παρέixe την ευκαιρία σε Έλληνες και ξένους ειδήμονες του κλάδου, να εξετά-

σουν και να αναλύσουν θέματα που σχετίζονται με την παρούσα, αλλά και τη μελλοντική κατάσταση στον χώρο υπό το καθεστώς των ραγδαίων πολιτικών, οικονομικών και τεχνολογικών εξελίξεων.

Στόχος, όπως επεσήμαναν άλλωστε οι διοργανωτές, είναι η συνεισφορά στην καλύτερη κατανόηση των διαφόρων δυναμικών που διαμορφώνουν τη Ναυτιλία σήμερα και μπορούν να επηρεάσουν τη μετεξέλιξή της. Στις εργασίες μετείχαν και οι αρμόδιοι υπουργοί, Ανάπτυξης Νίκος Δένδιας και Ναυτιλίας Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης.

«Το συνέδριο εξετάζει τις προκλήσεις της Ναυτιλίας, αλλά και τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται. Είναι ένας κλάδος, στον οποίο η Ελλάδα έχει μία παγκόσμια πρωτιά επί σειρά ετών... Η Ναυτιλία αντανακλά τις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις, τις γεωπολιτικές επιδράσεις, τους νέους δρόμους του εμπορίου», δήλωσε στον «Ε.Κ.» ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του «Capital Link», Νίκος Μπορονό-



Από δεξιά, μεταξύ άλλων, Ευθύμιος Μπτρόπουλος, Νίκος Μπορονόζης, καπετάν Παναγιώτης Τσάκος, αναπλ. πρύτανης Cass Business School, Κώστας Γραμμένος και Δρ. Αντώνης Παπαδημητρίου.

Συνέχεια στη σελίδα 13

Αγγιξε καρδιές το αφιέρωμα στον Μ. Ελευθερίου

Του Κωνσταντίνου Συρίγου

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ. Αγγιξε τις καρδιές των ομογενών το αφιέρωμα στον Μάνο Ελευθερίου που παρουσίασε, το βράδυ της Τρίτης, στο «BMCC Tribeca Performing Arts Center» στο Μανχάταν ο ομογενής μουσικοσυνθέτης και ερμηνευτής, Περικλής Κανάρης. Η συναυλία συνέπεσε με την πρεμιέρα του δίσκου «Αόρατος» του Περικλή Κανάρη, που περιελάμβανε μελοποιημένη ποίηση του Μάνου Ελευθερίου και ήταν συγκινητική διότι τη τραγούδια ερμήνευσαν οι διακεκριμένοι Έλληνες καλλιτέχνες Βασίλης Παπακωνσταντίνου, Κώστας Μακεδόνας, Ρίτα Αντωνοπούλου

και Λαμπρινή Καρακόστα, οι οποίοι έχουν ερμηνεύσει τα τραγούδια του Ελευθερίου που είχαν μελοποιήσει οι Θεοδωράκης, Ανδριόπουλος, Κουγιουμτζής, Νικολόπουλος, Μικρούτσικος, Μούτσικος και άλλοι.

Ο Περικλής Κανάρης αναφέρθηκε στη συνεργασία με τον Μάνο Ελευθερίου και τόνισε ότι είναι ο νεότερος που εμπιστεύτηκε τους στίχους του. Στη συνέχεια μίλησε μέσω «skype» και ο ίδιος ο Μάνος Ελευθερίου ο οποίος, μεταξύ άλλων, τόνισε: «Γεια χαρά. Σας ευχαριστώ για ό,τι κάνατε για εμένα. Η καρδιά μου και η ψυχή μου είναι πλημμυρισμένες από συναισθήματα και σκέψεις. Οι Έλληνες της

Αμερικής έχουν βοηθήσει πάντα την Ελλάδα στις δύσκολες στιγμές και ειδικά στα χρόνια του πολέμου ήρθαν εδώ, αγωνίστηκαν, αλλά δεν κατάφεραν να επιστρέψουν. Οι Έλληνες δεν λησμονούν την υλική τους βοήθεια, αλλά η χώρα σήμερα περισσότερο από σιδηρόπλοιο άλλο χρειάζεται την ηθική συμπαράσταση και την ενθάρρυνση της Ομογένειας».

Παράλληλα, τόνισε ότι ένα τραγούδι γίνεται πιο δημοφιλές από ένα άλλο, όχι μόνο λόγω της ποιότητας του στίχου, αλλά λόγω της μάγευτικής μουσικής που το συνοδεύει.

Το πρώτο μέρος της συναυλίας περιελάμβανε τη τραγούδια

του δίσκου «Αόρατος», που έλαβε το όνομα από το ομώνυμο τραγούδι του Μάνου Ελευθερίου και του Περικλή Κανάρη που ερμήνευσε ο Βασίλης Παπακωνσταντίνου, ενώ το δεύτερο μέρος περιελάμβανε τα τραγούδια του Μάνου Ελευθερίου που μελοποίησαν μεγάλοι μουσικοσυνθέτες, όπως οι Θεοδωράκης, Ανδριόπουλος, Κουγιουμτζής, Νικολόπουλος, Μικρούτσικος, Μούτσικος, Μαρκόπουλος.

Η απόδοση των τραγουδιών παρείχε τη δυνατότητα στο ακροατήριο να ανταμφωθεί ότι οι συνθέσεις του Περικλή Κανάρη είναι εφάμιλλες των μεγάλων

Συνέχεια στη σελίδα 4

ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Τετάρτη 8 Οκτωβρίου 2014

€ 1 \$1.27
\$ Καναδά \$0.89

ΚΑΙΡΟΣ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ: Αίθριος 53-64
ΑΥΡΙΟ: Βροχερός 53-64
ΑΘΗΝΑ: 61-75
ΛΕΥΚΩΣΙΑ: 66-86

1-888-547-9527
1-718-784-5255

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ
info@ekirikas.com

ΤτΕ: Συνεχίζονται οι πιέσεις στην αγορά ακινήτων

ΑΘΗΝΑ. (Γραφείο Εθνικού Κήρυκα). Η αγορά ακινήτων θα συνεχίσει να κινείται πτωτικά στην Ελλάδα με μικρότερους ωστόσο ρυθμούς, για τα επόμενα τρίμηνα, υποστηρίζει κατά τη διάρκεια παρουσίασης σε συνέδριο, ο Θεόδωρος Μπράκος, υπεύθυνος του Τμήματος Ανάλυσης Αγοράς Ακινήτων της Τράπεζας της Ελλάδος.

Σύμφωνα με τον κ. Μπράκο, παρά την πτώση κατά 42% σε πραγματικές τιμές από το 2008 και έπειτα (36,4% σε ονομαστικές), ειδικά στα διαμερίσματα θα συνεχιστούν οι πιέσεις αφού οι τιμές συνδέονται με το διαθέσιμο εισόδημα, το ποσοστό ανεργίας κ.λπ.

Η πτώση τιμών κατά τη διάρκεια του 2014 προσεγγίζει το 7%. Τείνουν να υποχωρούν όμως οι ρυθμοί μείωσης, καθώς ήταν 8,5% το πρώτο τρίμηνο και 10,8% το 2013.

Το πρώτο τρίμηνο της αγοράς που θα ανακάμψει θα είναι αυτό των επαγγελματικών ακινήτων, στο οποίο καταγράφεται και η μεγαλύτερη πτώση: οι τιμές στα γραφεία έχουν υποχωρήσει 53%



(35% στα ενοίκια), στα καταστήματα λιανικής 52% (στα ενοίκια 40%), ενώ στα βιομηχανικά κτίρια και στις αποθήκες η πτώση φτάνει το 53,8%, σε σύγκριση με το 2008.

Η ελληνική αγορά ακινήτων

κινείται σήμερα στο 15% της δυναμικότητας της σε σύγκριση με την προ κρίσης περίοδο. Μάλιστα, παρά τη βελτίωση των προσδοκιών για την πορεία της οικονομίας, παραμένει σε αρνητικούς ρυθμούς, καθώς πρέπει

να κλείσουν πολλά ανοικτά μέτωπα.

Όπως ανέφερε ο κ. Μπράκος, στα ανοικτά ζητήματα περιλαμβάνονται ο πολιτικός και ο οικονομικός κίνδυνος, η γρήγορη αναπροσαρμογή των αντικειμενικών αξιών, καθώς σήμερα υπάρχει τεχνητή υπερφορολόγηση για ορισμένα ακίνητα, η πιθανή κατάργηση του καθεστώτος προσαξίας της πρώτης κατοικίας από πλειστηριασμούς, αλλά και η εφαρμογή ενός σταθερού φορολογικού πλαισίου.

Αρνητικά έχει λειτουργήσει και το γεγονός ότι για πολλά χρόνια (μεταξύ του 2008 και του 2012) το κόστος κατασκευής νέων ακινήτων δεν μειωνόταν, αλλά αντίθετα είχε παρουσιάσει και άνοδο. Οι σχετικοί δείκτες άρχισαν να κινούνται πτωτικά από το 2012 και μετά. Το μεγάλο κόστος αντικατάστασης παλαιών κτιρίων πεζίζει περαιτέρω τις τιμές κατά τον κ. Μπράκο.

Ειδικά για το φορολογικό καθεστώς, επισημάνθηκε πως ενώ το διάστημα 2006 - 2010 τα συνολικά φορολογικά έσοδα του Δημοσίου από την ακίνητη περιουσία κινούνται στο 1 - 1,5 δις. ευρώ ετησίως, την περίοδο 2012 - 2014 εκτοξεύθηκαν στα 3 - 3,5 δις. ευρώ ετησίως.

Με βάση στοιχεία του ΟΟΣΑ για το 2012, οι φόροι στην ακίνητη περιουσία στην Ελλάδα αντιστοιχούσαν στο 2% του ΑΕΠ (βρισκόμαστε δηλαδή κοντά στον μέσο όρο του οργανισμού, το 1,8%).

Σε επίπεδο Ευρωπαϊκών Ενωσεων, ενώ για πολλά χρόνια τα φορολογικά έσοδα από τα ακίνητα βρισκόταν κάτω από τον μέσο όρο, πλέον η Ελλάδα συγκρατείται στα κράτη-μέλη με την υψηλότερη φορολόγηση.

Ενώ την περίοδο 2000 - 2010 οι επαναλαμβανόμενοι φόροι στα ακίνητα αντιστοιχούσαν στο 0,8% των συνολικών φορολογικών εσόδων, το 2011 εκτοξεύθηκε στο 3,8% και το 2012 στο 4,2%.

Επιπλέον, τα τελευταία χρόνια και η χώρα μας μετακινείται από την επιβολή φόρων στη μεταβίβαση ακινήτων στην επιβολή φόρων επί κατοχής.

Ενδεικτικά της κατάστασης

της αγοράς κατοικιών είναι τα στοιχεία για τις συναλλαγές. Από 215.100 το 2005 προβλέπεται πως θα υποχωρήσουν σε μόλις 35.000 το 2014 (47.600 το 2013). Στην Αθήνα, ενώ το 2005 είχαν πραγματοποιηθεί 68.800 συναλλαγές, το 2013 καταγράφηκαν μόλις 11.600.

Για τις τιμές των κατοικιών, ο κ. Μπράκος επανέλαβε πως η μεγαλύτερη πτώση καταγράφεται στα δύο μεγάλα αστικά κέντρα (Αθήνα και Θεσσαλονίκη), καθώς και στα παλαιότερα ακίνητα.

Στο σύνολο της χώρας, η πτώση στις τιμές των κατοικιών (σε ονομαστικές τιμές) μεταξύ τρίτου τριμήνου 2008 και δεύτερου τριμήνου 2014 φτάνει το 36,4%, σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας.

Την ίδια περίοδο η πτώση στα διαμερίσματα ηλικίας άνω των 5 ετών ήταν 37,5% και στα νεότερα 34,6%. Τη μεγαλύτερη πτώση καταγράφουν οι τιμές των διαμερισμάτων στην Αθήνα (38,8%) και στη Θεσσαλονίκη (38,5%), ενώ μικρότερη ήταν στις άλλες πόλεις (34%).

Επιπλέον, τα τελευταία χρόνια η χώρα μας μετακινείται από την επιβολή φόρων στη μεταβίβαση ακινήτων στην επιβολή φόρων επί κατοχής.

Ενδεικτικά της κατάστασης

«Σκεπτική» η ΕΚΤ για τον αναβαλλόμενο φόρο

ΑΘΗΝΑ. (Γραφείο Εθνικού Κήρυκα). «Σκεπτική» είναι η ΕΚΤ σχετικά με τα οφέλη της ρύθμισης του αναβαλλόμενου φόρου για τις ευρωπαϊκές τράπεζες, ειδικά όπως προωθείται από τις κυβερνήσεις σε Ιταλία, Ισπανία, Πορτογαλία και Ελλάδα.

Όπως επεσήμανε η «Γουόλ Στριτ Τζέρναλ», η ΕΚΤ έχει εκφράσει την ανησυχία της για τις νομικές αλλαγές, καθώς επιτρέπουν στις τράπεζες να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν φορολογικά περιουσιακά στοιχεία για να ενισχύσουν τα αποθέματα ασφαλείας τους.

Πρόκειται για μια πρακτική που αρχικά σχεδιάζονταν να σταματήσει σταδιακά στο πλαίσιο των νέων ευρωπαϊκών κανονισμών.

Η ΕΚΤ ανησυχεί ότι οι αλλαγές στην Ελλάδα, την Ιταλία, την Ισπανία και την Πορτογαλία εκ-

θέτουν τους φορολογούμενους στις χώρες αυτές σε κινδύνους στην περίπτωση που οι τράπεζες βρεθούν να αντιμετωπίσουν κινδύνους τα επόμενα χρόνια.

Οι αλλαγές ενδεχομένως να μειώσουν και την πίεση στις τράπεζες να αναζητήσουν κεφάλαια από εξωτερικές πηγές. Αυτό θα μπορούσε να υπονομεύσει την αποτελεσματικότητα του νέου γύρου των stress tests, όπως εκτιμά η ΕΚΤ.

«Δεν μας αρέσει, αλλά δεν υπάρχει κάτι που μπορούμε να κάνουμε», είπε αξιωματούχος της ΕΚΤ σχολιάζοντας τις αλλαγές στη μεταχείριση των αναβαλλόμενων φορολογικών περιουσιακών στοιχείων.

Ενδεικτικά, σχετικά με τις αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις στην Πορτογαλία, η ΕΚΤ ανέφερε ότι «οι αρχές θα πρέπει να αξιολογήσουν προσε-

κτικά τις επιπτώσεις του νομοσχεδίου από τη σκοπιά του δημοσίου χρέους και της βιωσιμότητάς του και να λάβουν επίσης υπόψη την ανάγκη να σπάσει ο δεσμός μεταξύ του τραπεζικού τομέα και του κρατικού χρέους».

Το Κοινοβούλιο της Πορτογαλίας ψήφισε τον σχετικό νόμο, ενώ και στην Ελλάδα έχει ψηφιστεί διάταξη για τον αναβαλλόμενο φόρο στις τράπεζες.

Στο επίκεντρο των ανησυχιών της ΕΚΤ είναι η μετατροπή αναβαλλόμενων φορολογικών περιουσιακών στοιχείων σε φορολογικές πιστώσεις.

Οι νέοι ευρωπαϊκοί κανονισμοί ορίζουν ότι αναβαλλόμενα φορολογικά περιουσιακά στοιχεία τα οποία βασίζονται στη μελλοντική κερδοφορία θα πρέπει σταδιακά να αφαιρούνται από τα βασικά κεφάλαια των τραπεζών έως το 2018, καθώς

δεν είναι στην πραγματικότητα άμεσα διαθέσιμα εάν οι τράπεζες βρεθούν να αντιμετωπίσουν προβλήματα πριν την ανάκτηση των φόρων.

Η ρυθμιστική αλλαγή θα έπληττε τις τράπεζες στις χώρες της νότιας Ευρώπης ιδιαίτερα σκληρά, καθώς συγκέντρωναν δισεκατομμύρια ευρώ σε φορολογικά περιουσιακά στοιχεία την περίοδο της κρίσης.

Από την πλευρά τους, οι κυβερνήσεις επέτρεψαν στις τράπεζες να μετατρέψουν ένα μέρος από τα αναβαλλόμενα φορολογικά στοιχεία σε φορολογικές πιστώσεις ή τα υποστηρίξαν με δημόσιες εγγυήσεις.

Η ΕΚΤ δεν έχει μια επίσημη εκτίμηση για τον συνολικό αντίκτυπο της μετατροπής αναβαλλόμενων περιουσιακών στοιχείων σε φορολογικές πιστώσεις στην Ελλάδα, την Ιταλία, την

Ισπανία και την Πορτογαλία.

Ωστόσο, ο αξιωματούχος της Κεντρικής Τράπεζας δήλωσε ότι οι πιστώσεις θα μπορούσαν να ανέλθουν σε δεκάδες δισεκατομμύρια ευρώ.

Στη νομική της γνωμοδότηση η ΕΚΤ προειδοποιεί όχι μόνο για τον κίνδυνο στους φορολογούμενους, αλλά επισημαίνει επίσης ότι η μετατροπή των φορολογικών περιουσιακών στοιχείων θα μπορούσε να σταματήσει τις τράπεζες από την αναζήτηση νέων κεφαλαίων από νέους επενδυτές:

«Η μετατροπή των αναβαλλόμενων φορολογικών περιουσιακών στοιχείων σε φορολογικές πιστώσεις ενδεχομένως να μειώσει το κίνητρο και / ή τη ρυθμιστική ανάγκη για τους μετόχους να διοχετεύσουν νέα κεφάλαια στα πιστωτικά ιδρύματά».

Πιέσεις στις εξαγωγές λόγω Ρωσίας

ΑΘΗΝΑ. (Γραφείο Εθνικού Κήρυκα). Νέα υποχώρηση κατέγραψαν οι ελληνικές εξαγωγές τον Αύγουστο και λόγω του ρωσικού εμπάργκο, με αποτέλεσμα να καταγράφεται «κόκκινο» στον πολύτιμο - για την βιώσιμη ανάπτυξη της οικονομίας - κλάδο για ένα χρόνο πλέον, καθώς οι πείσεις ξεκίνησαν από πέρυσι τον Σεπτέμβριο.

Υπήρξε πάντως για τον Αύγουστο, μία μικρή «ανάσα» στο εμπορικό έλλειμμα της χώρας, κυρίως λόγω της μεγάλης μείωσης των εισαγωγών.

Σε κάθε περίπτωση, για την εξέλιξη του ελλείμματος αυτού, το οποίο εκτιμάται στα 12 δις. ευρώ και την ώθηση της ανάπτυξης, απαιτείται, σύμφωνα με αναλυτές, όχι μόνο μείωση των εισαγωγών -επακόλουθο των μέτρων λιτότητας- αλλά πολύ σημαντικά ανάκαμψη των εξαγωγών, η οποία δεν διαφαίνεται στα στοιχεία του μηνίου. Παρότι και το ευρώ έχει αρχίσει να κάνει σε αξία έναντι του δολαρίου από τον Ιούλιο.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τις πρώτες εκτιμήσεις της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ), οι εξαγωγές είχαν μείωση κατά 5,9% τον Αύγουστο, ενώ οι εισαγωγές «έχασαν» 16,4%.

Ειδικότερα, όπως ανακοίνωσε η ΕΛΣΤΑΤ, η συνολική αξία των εισαγωγών - αφίξεων κατά το μήνα Αύγουστο 2014 ανήλθε στο ποσό των 3,28 δις. ευρώ έναντι 3,92 δις. ευρώ του αντίστοιχου μήνα του έτους 2013, παρουσιάζοντας μείωση 16,4%.

Αντίστοιχα η μεταβολή χωρίς τα πετρελαιοειδή παρουσίασε μείωση 13,0%.

Η συνολική αξία των εισαγωγών - αφίξεων το δωδεκάμηνο Σεπτεμβρίου 2013 - Αυγούστου 2014 παρουσίασε μείωση 2,1% σε σύγκριση με το αντίστοιχο δωδεκάμηνο Σεπτεμβρίου 2012 - Αυγούστου 2013.

Παράλληλα, η συνολική αξία των εξαγωγών - αποστολών κατά το μήνα Αύγουστο 2014 ανήλθε στο ποσό των 2,05 δις. ευρώ έναντι 2,18 δις. ευρώ του αντίστοιχου μήνα του έτους 2013, παρουσιάζοντας πτώση 5,9%.

Αντίστοιχα η μεταβολή χωρίς τα πετρελαιοειδή παρουσίασε μείωση 6,1%.

Η συνολική αξία των εξαγωγών - αποστολών το δωδεκάμηνο Σεπτεμβρίου 2013 - Αυγούστου 2014 παρουσίασε μείωση 6,4% σε σύγκριση με το αντίστοιχο δωδεκάμηνο Σεπτεμβρίου 2012 - Αυγούστου 2013.

Σύμφωνα με τον Πανελλάνιο Σύνδεσμο Εξαγωγέων, το ρωσικό εμπάργκο δημιούργησε έντονες πιέσεις στις ελληνικές εξαγωγές τον Αύγουστο. Από σχετική ανάλυση, προκύπτει υποχώρηση σε όλες σχεδόν τις βασικές κατηγορίες εξαγόμενων προϊόντων, με εξαίρεση τα βιομηχανικά (+0,2%), και τα εμπιστευτικά προϊόντα (+6,9%).

Οι αρνητικές επιπτώσεις του ρωσικού εμπάργκο ανέτρεψαν το θετικό κλίμα στον κλάδο των τροφίμων (-1,8%), ενώ εντάθηκαν οι πιέσεις και στις εξαγωγές ελαιολάδου (-39,2%).

Από τους υπόλοιπους ξεχωρίζει η υποχώρηση των χημικών προϊόντων (-3,3%) και των διάφορων βιομηχανικών (-7,8%), καθώς και των πρώτων υλών (-2,1%), ενδείξεις υποχώρησης της βιομηχανικής παραγωγής και σε σημαντικούς εμπορικούς εταίρους της Ελλάδας.

Ειδικά για τον περασμένο Αύγουστο, τα στοιχεία δείχνουν ότι οι ελληνικές εξαγωγές μειώθηκαν κατά 8,8% προς τις χώρες της ΕΕ και κατά 3,5% προς τις Τρίτες Χώρες. Αντίστοιχη εικόνα καταγράφεται και εξαιρεμένων των πετρελαιοειδών, καθώς οι εξαγωγές υποχώρησαν κατά 7,7% προς τις χώρες της ΕΕ και κατά 3,4% προς τις Τρίτες Χώρες.

Συνέδριο για Ναυτιλία από «Μαρία Τσάκος» και «Capital Link»

Συνέχεια από τη σελίδα 1

ζης.

«Είναι ένας κλάδος που έχει περάσει από μία μεγάλη ύφεση. Ωστόσο, σιγά-σιγά ξαναβρίσκει το ρυθμό του, και το συνέδριο εξετάζει πως ο διεθνής κλάδος αυτός εξελίσσεται, ανταποκρινόμενος στις προκλήσεις που υπάρχουν», πρόσθεσε.

Ο κ. Μπορνόζης επεσήμανε ακόμη, πως «οι Έλληνες είναι πρωτοπόροι στη Ναυτιλία, γι' αυτό και το συνέδριο γίνεται στην Ελλάδα, αποκτώντας έτσι ιδιαίτερη βαρύτητα. Έχουμε ομιλητές από το εξωτερικό, που είναι ειδήμονες στο χώρο. Και ακριβώς η ιδέα είναι βρασιμμένη στην εμπειρία και την τεχνολογία αυτών των ανθρώπων, να μπορούμε να εξετάσουμε όσο είναι δυνατόν, το μέλλον το οποίο προβλέπεται για τη Ναυτιλία».

Τόνισε δε, πως ο κ. Ευθύμιος Μπρόπουλος, ο οποίος προΐσταται του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος», είναι ένας άνθρωπος «με καταξιωμένη πορεία στο χώρο, καθώς υπήρξε γενικός γραμματέας του International Maritime Organization (IMO).

»Έχει τεχνολογία μοναδική και υπό την αιγίδα του το συνέδριο έχει μία ιδιαίτερη βαρύτητα. Και βέβαια η οικογένεια Τσάκος, είναι μία οικογένεια, η οποία στο χώρο της Ναυτιλίας έχει μία μοναδική παράδοση, και παρουσία».

Το διεθνούς εμβέλειας Φόρουμ, διεξήχθη σε δύο συνέδρους. Στην πρωινή, οπότε εξετάστηκαν οι γεωπολιτικές και οικονομικές εξελίξεις, προΐστατο ο κ. Πασκάλ Λαμί, «μοναδική φυσιογνωμία στο χώρο», όπως είπε ο κ. Μπορνόζης, καθώς ο κ. Λαμί υπήρξε πρόεδρος του World Trade Organization (WTO), μεταξύ άλλων θέσεων που κατείχε στο παγκόσμιο στερέωμα. Το απόγευμα, υπό τον κ. Μπρόπουλο, εξετάστηκαν οι τεχνολογικές, περιβαλλοντικές και ρυθμιστικές εξελίξεις στη Ναυτιλία.

Για τη διεξαγωγή του συνε-



δρίου, ο κ. Νίκος Τσάκος, συνιδρυτής του «Μαρία Τσάκος», πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της ναυτιλιακής «ΤΕΝ», είπε στον «Ε.Κ.»: «Η Ελλάδα είναι η χώρα που ακούμε να τα επιβάλλουμε και να μην κάνει ο καθένας του κεφαλιού του, γιατί δυστυχώς έτσι δεν πάει καλά η

τους εμπειρίες και ιδέες, που μπορούμε να μεταφέρουμε και στην ελληνική Ναυτιλία».

«Μεγαλύτερη πρόκληση», εκτίμησε, «είναι να μπορούμε αυτά που ακούμε να τα επιβάλλουμε και να μην κάνει ο καθένας του κεφαλιού του, γιατί δυστυχώς έτσι δεν πάει καλά η

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: ΕΘΝΙΚΟΣ ΚΗΡΥΞ

Πάνος: Η αντιπρόεδρος του «Capital Link», Ολγα Μπορνόζη με τον εφοπλιστή, Σπύρο Πολέμη, πρόεδρο της Διεθνούς Ναυτιλιακής Ομοσπονδίας. Αριστερά: Ο εφοπλιστής Νίκος Τσάκος στο βήμα.

Ναυτιλία».

Ο κ. Μπρόπουλος, μιλώντας στην εφημερίδα μας για τις προκλήσεις της Ναυτιλίας, ανέφερε πως είναι «οι ανισότητες που υπάρχει μεταξύ της διαφοράς ζήτησης και χωρητικότητας, η οποία έχει καθηλώσει τα επίπεδα των ναύλων χαμηλά».

«Ως εκ τούτου», είπε, «θα πρέπει να φροντίσουν οι ενδιαφερόμενοι να επενδύσουν προσεκτικά».

«Από την άλλη», συμπλήρωσε για τις προκλήσεις, «α να συνεχίσουν την προσπάθεια να προσελκύσουν στο ναυτικό επάγγελμα πολλά υποσχόμενα νέα, οι οποίοι όμως θα πρέπει να τυχουν της κατάλληλης εκπαίδευσης».

«Θα πρέπει», συνέχισε ο κ. Μπρόπουλος, «να μπορούμε να ανταποκριθούμε στις απαιτήσεις της παγκόσμιας κοινότητας σχετικά με την προστασία του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος, όπου γίνεται μία τεράστια προσπάθεια από τα Ηνωμένα Έθνη, μέσα στα πολύ ανησυχητικά φαινόμενα της κλιματικής αλλαγής και της υπερθέρμανσης του πλανήτη».

Μίλησε επίσης για τα θέματα ασφαλείας, «τα οποία στις μέρες μας -έπις- δεν είναι μόνο οι πειρατές, μπορεί να είναι και 'cyber security'».

Για τη συμμετοχή στο συνέδριο, υπογράμμισε πως «οι πάντες έχουν πόλλα να κερδίσουν αν ακολουθήσουν μία τακτική συνεργασίας και πολλά να χάσουν αν κινήσουν ανεξαρτήτως. Συνεπώς θα παρότρυνα να

Στα \$1,267 το ευρώ - Χαμηλά έτους στο ΧΑΑ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ. Ανοδικά έναντι του δολαρίου, με την ισοτιμία στα 1,267 δολαριαμετά τον κέρως του ευρώ, ενώ θετικές τάσεις επικρατούσαν στη Wall Street κατά τις μεσημεριανές συναλλαγές.

Οι επενδυτές, ανέμεναν τη δημοσιοποίηση των πρακτικών της τελευταίας σύνοδος της Fed. Ωστόσο, αρνητικά επηρέασε η δήλωση του επικεφαλής της Κεντρικής Τράπεζας του Σι-

κάγο, Τσαρλς Εβανς, ο οποίος επεσήμανε ότι η ανεργία παραμένει υψηλή και ένα ισχυρό νόμισμα θα πλήξει τις αμερικανικές εξαγωγές.

Ο Dow Jones ήταν στο -0,22% και τις 16.755 μονάδες, ο Nasdaq στο +0,06% και τις 4.387 και ο S&P 500 στο +0,09% και τις 1.936.

Στο «κόκκινο» έκλεισαν οι μεγαλύτερες ευρωπαϊκές αγορές, στο -0,39% και τα 1.207

δολ. η ουγγιά ήταν ο χρυσός και στο -1,26% και τα 87,73 δολ. το βαρέλι το αργό.

Στην Αθήνα ο Γενικός Δείκτης, υποχώρησε σε νέα χαμηλά έτους, κλείνοντας στις 1.007,94 μονάδες (-0,41%). Ο ΓΑ «μετρά» έξι συνεχώς πτωτικές συνεδριάσεις και συνολικά -5,05% σε αυτές.

Το επτικό του 10ετούς ομολόγου διαμορφώθηκε στο 6,67% από 6,61% την Τρίτη.

■ Ναυτιλία

«Είναι αλήθεια ότι ο ναυτιλιακός τομέας έχει αγνοηθεί από κάθε είδους στρατηγικό σχεδιασμό της χώρας μας κατά τα τελευταία 30 χρόνια. Μια πρώτη σημαντική συνεισφορά θα ήταν να σταματήσει το ελληνικό κράτος να βάζει εμπόδια στη ναυτιλιακή δραστηριότητα», είπε ο υπουργός **Νίκος Δένδιας**, σε εκδήλωση που διοργάνωσε το ναυτιλιακό ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» σε συνεργασία με την Capital Link. Το ερώτημα είναι γιατί σε τόσα χρόνια, φιλοευρωπαϊκών, εκσυγχρονιστικών, φιλελεύθερων και μνημονιακών κυβερνήσεων ουδείς κατάφερε να απελευθερώσει τους... σκλαβωμένους Έλληνες εφοπλιστές Λονδίνου, Νέας Υόρκης, Λιβερίας κ.λπ., από τα χέρια των οποίων περνά μόνο το 13% των παγκόσμιων μεταφορών. **Δ.Τ.**

undefined

10 Οκτωβρίου 2014

<http://koinoniki.gr/2014/10/mochlos-anaptixis-i-elliniki-naftilia/>



Την άποψη ότι η ελληνική ναυτιλία αποτελεί μοναδική ιστορία επιτυχίας για την εθνική οικονομία διατύπωσε ο υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, μιλώντας στο συνέδριο του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος», που συνδιοργανώνεται με το forum Capital link.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε αντίθεση με άλλους κλάδους είδαν την κρίση ως ευκαιρία και ανανέωσαν τον στόλο τους με νέα υπερσύγχρονα πλοία, φιλικά προς το περιβάλλον και λιγότερο κοστοβόρα, αποδεικνύοντας ότι μπορούν ακόμη και να κυριαρχήσουν σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον και υπό δύσκολες συνθήκες της ελληνικής οικονομίας, τόνισε ο υπουργός Ναυτιλίας.

Το συνέδριο είχε ως θέμα τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας τον 21ο αιώνα και συμμετείχαν προσκεκλημένοι από τον ναυτιλιακό, τραπεζικό και ερευνητικό τομέα.

«Το ελκυστικό φορολογικό περιβάλλον, η υιοθέτηση παγκόσμιων κανόνων που προστατεύουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας, η ναυτική εκπαίδευση και ο νέος ρόλος των ελληνικών λιμένων είναι κάποια από τα σημεία που οφείλουμε επικεντρωθούμε» τόνισε ο υπουργός Ναυτιλίας.

Ο Υπ. Ανάπτυξης Ν.Δένδιας στην ομιλία του αναφέρθηκε στην ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας και στα αναπτυξιακά σχέδια του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας με σκοπό να μετατραπεί η Ελλάδα «σε ένα επιχειρηματικά φιλικό, ανταγωνιστικό και λιγότερο γραφειοκρατικό οικονομικό περιβάλλον», με την ελληνική ναυτιλία βασικό μοχλό ανάπτυξης

και περισσότερους Έλληνες στα ελληνικά πλοία.

Ειδικότερα, ο κ. Δένδιας είπε : «Από τις αρχές της δεκαετίας του 80 το επιχειρείν και η ανάληψη επιχειρηματικού ρίσκου στην Ελλάδα απέκτησε αρνητική σημασία, ενώ η ναυτιλιακή δραστηριότητα στοχοποιήθηκε. Υπήρχε μια γενική αντίληψη ότι η ναυτιλία κέρδισε από το ελληνικό κράτος, ενώ η αλήθεια είναι ότι συνέβη το ακριβώς αντίθετο. Η ελληνική ναυτιλία είναι ο μόνος τομέας οικονομικής δραστηριότητας που δεν επηρεάστηκε από οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις στην Ελλάδα. Η ελληνική ναυτιλία δεν φοροδιέφευγε. Είναι αλήθεια ότι ο ναυτιλιακός τομέας έχει αγνοηθεί από κάθε είδους στρατηγικό σχεδιασμό της χώρας μας κατά τα τελευταία 30 χρόνια. Πιστεύουμε ότι η ελληνική ναυτιλία μπορεί να γίνει ξανά βασικός μοχλός ανάπτυξης της χώρας. Η ναυτιλία ανταγωνίζεται σε δύσκολο διεθνές περιβάλλον, και πολύ απλά δεν γίνεται να λειτουργεί σε ένα περιβάλλον αντικινήτρων. Η κυρίαρχη θέση της Ελλάδος στην ναυτιλία μπορεί να συνδυαστεί με την ανάπτυξη ενός ενεργού οικοσυστήματος. Αυτό το οικοσύστημα πρέπει να υποστηριχθεί από ένα σταθερό και φιλικό φορολογικό και νομοθετικό πλαίσιο.

Σχετικές υπηρεσίες που μπορούν να αναπτυχθούν ως μέρος του οικοσυστήματος είναι οι χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, ασφαλιστικές υπηρεσίες, νομικές υπηρεσίες, συντήρηση, διαμεσολάβηση και αγοραπωλησίες, και θα μπορούσε να αναπτυχθεί μέχρι και εξειδικευμένος τομέας ναυπηγοεπισκευαστικής και ναυπηγοκατασκευαστικής.

Δημιουργώντας ένα σύγχρονο πλαίσιο εκπαίδευσης για τους νέους της θάλασσας που μπορούν να γίνουν οι αυριανοί καπετάνιοι και το πλήρωμα των μελλοντικών υπερσύγχρονων ελληνικών πλοίων, δημιουργούμε συνθήκες για να αντιμετωπίσουμε την ανεργία. Οι προσπάθειες αυτές πρέπει να στηριχθούν από όλη την ελληνική κοινωνία.»

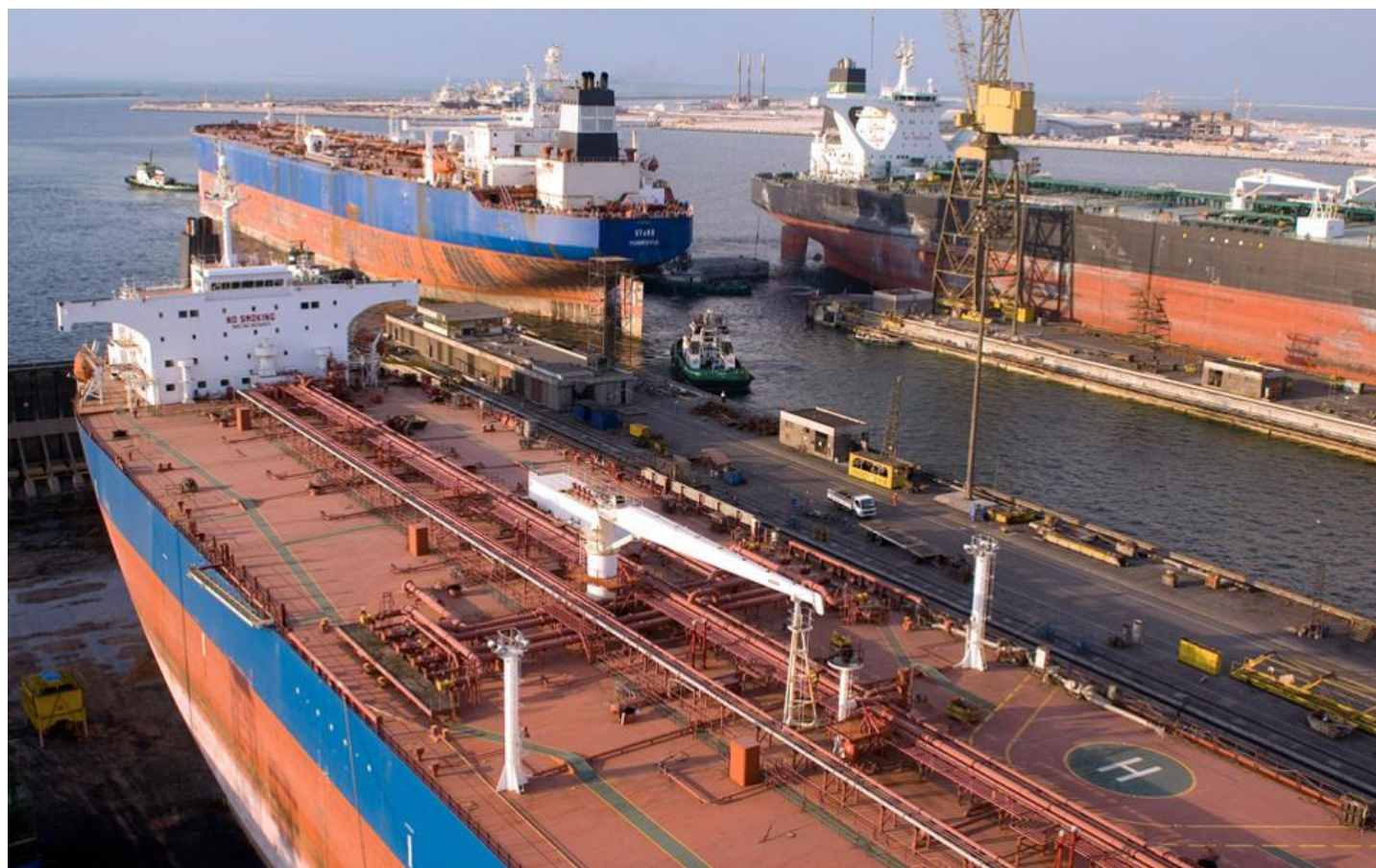
30 Οκτωβρίου 2014

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ 12.10.2014

Με 4,5% θα αναπτυχθούν οι θαλάσσιες μεταφορές κατά τις επόμενες δεκαετίες

ΗΛΙΑΣ ΜΠΕΛΛΟΣ



Νέες παράμετροι θα καθορίσουν την ανάπτυξη των επιχειρήσεων και όχι μόνο θεμελιώδη μεγέθη όπως η προσφορά μεταφορικής δυναμικότητας από τον παγκόσμιο στόλο και η ζήτηση για μεταφορές. Μεταξύ αυτών είναι και οι μεταβολές στις ρότες του εμπορίου.

Ετικέτες:

Οι υγιείς ρυθμοί ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου, παρά την επιβράδυνση της παγκόσμιας οικονομίας, και βεβαίως η παγκοσμιοποίηση θα συνεχίσουν να στηρίζουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Παράλληλα, οι διαμεταφορές και η αποτελεσματικότητά τους θα καθορίσουν σε μεγάλο βαθμό την οικονομική δραστηριότητα, μια διαδικασία στην οποία συμμετέχει πια με αξιώσεις και η Ελλάδα με την ανάδειξη του λιμανιού του Πειραιά σε πύλη του ασιατικού εμπορίου προς την Ευρώπη.

Το διεθνές επιχειρηματικό περιβάλλον, στο οποίο πρωταγωνιστεί ο ελληνικός εφοπλισμός, μεταλλάσσεται ραγδαία από παραμέτρους όπως οι αυξημένες ρυθμιστικές παρεμβάσεις, ο αναπροσανατολισμός των δρομολογίων από γεγονότα όπως οι εξαγωγές υδρογονανθράκων των ΗΠΑ, οι νέες τεχνολογίες στα ποντοπόρα πλοία και η περιβαλλοντική εγρήγορση της διεθνούς κοινής γνώμης που έχει ελάχιστη ενημέρωση για τον ρόλο της ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία. Ενα περιβάλλον που δημιουργεί προκλήσεις για την επιχειρηματικότητα στη θάλασσα αλλά και στις αγορές εμπορευμάτων όπως και στις κεφαλαιαγορές.

Τα συμπεράσματα αυτά προκύπτουν, μεταξύ άλλων, από τις εργασίες του διεθνούς forum για τη ναυτιλία που έγινε στην Αθήνα στα μέσα της εβδομάδας και στο οποίο συμμετείχαν περισσότεροι από 1.200 αντιπρόσωποι του κλάδου. Στο συνέδριο, που διοργανώθηκε από το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος - Διεθνές Κέντρο Ναυτικής Έρευνας και Παράδοσης», σε συνεργασία με την Capital Link στο Ευγενίδειο Ίδρυμα, το «παρών» έδωσαν προσωπικότητες όπως ο Γάλλος οικονομολόγος Πασκάλ Λαμί, μέχρι πρότινος εκτελεστικός διευθυντής του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου και ο Ευθύμιος Μητρόπουλος, επίτιμος γενικός γραμματέας του International Maritime Organization και πρόεδρος του ιδρύματος «Μαρία Τσάκος».

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η επισήμανση του πρώτου για μια νέα παγκόσμια μεσαία τάξη, η οποία έως το 2030 θα προσθέσει 3 δισεκατομμύρια ανθρώπους στις τάξεις της από Ασία, Αφρική και Λατινική Αμερική.

Την ίδια ώρα όμως, σύμφωνα με νέες εκτιμήσεις του ΟΟΣΑ, η ανάπτυξη θα υποχωρήσει στο 2,7% κατά μέσο όρο για την περίοδο 2010-2060 έναντι 3,4% για την περίοδο 1995-2010. Και αυτό εξαιτίας των αυξανόμενων ρυθμιστικών και εποπτικών παρεμβάσεων στη διεθνή χρηματοοικονομία. Ωστόσο οι θαλάσσιες μεταφορές, που διακινούν το 80% του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου, αναμένεται να αναπτυχθούν με μέσους ετήσιους ρυθμούς της τάξης του 4,5% κατά τις επόμενες δεκαετίες, καθώς η διεθνής αλυσίδα προστιθέμενης αξίας μεγαλώνει και συμπεριλαμβάνει ολοένα και περισσότερες οικονομίες.

Υπό το πρίσμα των παραπάνω προβλέψεων εκτιμάται ότι νέες παράμετροι θα καθορίσουν την ανάπτυξη των επιχειρήσεων. Μεταξύ αυτών και οι μεταβολές στις ρότες του εμπορίου. Όπως και οι αυστηρότεροι περιβαλλοντικοί κανονισμοί και η επιτυχής ή μη διεθνής ομογενοποίησή τους.

Κίνδυνοι εκτιμάται ότι μπορεί να ανακύψουν μεταξύ άλλων τόσο από το γεωπολιτικό μέτωπο όσο και από την ανάγκη για νέες υποδομές. Σε αυτό το περιβάλλον «κλειδιά» εκτιμάται ότι θα αποτελέσουν οι δυνατότητες του επιχειρηματικού κόσμου να επιτύχουν περισσότερες συνέργειες και οικονομίες κλίμακας. Κάτι που μπορεί να σημαίνει περισσότερες μεγάλες ναυτιλιακές και λιγότερες μικρότερες.

Ανάγκη επενδύσεων 1,5 τρισ. δολ.

Το αστρονομικό πόσο του 1,5 τρισ. δολ. εκτιμάται ότι θα απαιτηθεί σε νέες επενδύσεις για υποδομές που σχετίζονται με τη ναυτιλία κατά την επόμενη δεκαεπενταετία. Οι επενδύσεις αφορούν υποδομές που θα χρειαστούν σε λιμάνια, διαμετακομιστικά κέντρα, σιδηροδρομικές διασυνδέσεις, νέα κανάλια ή εκσυγχρονισμό παλιότερων όπως ο Παναμάς και το Σουέζ, αλλά και ενδοποτάμιες μεταφορές. Αυτό υπογραμμίσθηκε εμφατικά στο συνέδριο που έγινε στο Ευγενίδειο αυτή την εβδομάδα, με κεντρικό θέμα «Η Ναυτιλία στον 21ο αιώνα - Προετοιμάζοντας τη βιομηχανία για το μέλλον». Η εκτίμηση αυτή που ανήκει στο McKinsey Global Institute έρχεται σε μια στιγμή που η Ελλάδα διεκδικεί μέσω των υπό ιδιωτικοποίηση λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης κομβικό ρόλο στο παγκόσμιο εμπόριο, ενώ οι επενδύσεις που έχουν γίνει, όπως της Cosco, δείχνουν να μπορούν να βοηθήσουν την ελληνική οικονομία, όπως επισήμανε, μιλώντας στην «Κ», ο κ. Λαμί.

Σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης για τις θαλάσσιες μεταφορές

Οι θαλάσσιες μεταφορές, που διακινούν το 80% του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου, αναμένεται να αναπτυχθούν με μέσους ετήσιους ρυθμούς της τάξης του 4,5% κατά τις επόμενες δεκαετίες. Το περιβάλλον στο οποίο πρωταγωνιστεί ο ελληνικός εφοπλισμός μεταλλάσσεται ραγδαία. **Σελ. 7**

Με 4,5% θα αναπτυχθούν οι θαλάσσιες μεταφορές κατά τις επόμενες δεκαετίες

Συμπεράσματα από το διεθνές forum για τη ναυτιλία που έγινε στην Αθήνα

Του **ΗΛΙΑ Γ. ΜΠΕΛΛΟΥ**

Οι υγιείς ρυθμοί ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου, παρά την επιβράδυνση της παγκόσμιας οικονομίας, και βεβαίως η παγκοσμιοποίηση θα συνεχίσουν να στηρίζουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Παράλληλα, οι διαμεταφορές και η αποτελεσματικότητά τους θα καθορίσουν σε μεγάλο βαθμό την οικονομική δραστηριότητα, μια διαδικασία στην οποία συμμετέχει και η Ελλάδα με την ανάδειξη του λιμανιού του Πειραιά σε πύλη του ασιατικού εμπορίου προς την Ευρώπη.

Το διεθνές επιχειρηματικό περιβάλλον, στο οποίο πρωταγωνιστεί ο ελληνικός εφοπλισμός, με-

Το περιβάλλον στο οποίο πρωταγωνιστεί ο ελληνικός εφοπλισμός μεταλλάσσεται ραγδαία από παραμέτρους όπως η διεθνής εποπτεία και ο αναπροσανατολισμός των δρομολογίων.

ταλλάσσεται ραγδαία από παραμέτρους όπως οι αυξημένες ρυθμιστικές παρεμβάσεις, ο αναπροσανατολισμός των δρομολογίων από γεγονότα όπως οι εξαγωγές υδρογονανθράκων των ΗΠΑ, οι νέες τεχνολογίες στα ποntonόρα πλοία και η περιβαλλοντική εγρήγορση της διεθνούς κοινής γνώμης που έχει ελάχιστη ενημέρωση για τον ρόλο της ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία. Ένα περιβάλλον που δημιουργεί προκλήσεις για την επιχειρηματικότητα στη θάλασσα αλλά και στις αγορές εμπορευμάτων όπως και στις κεφαλαιαγορές.

Τα συμπεράσματα αυτά προ-



Νέες παράμετροι θα καθορίσουν την ανάπτυξη των επιχειρήσεων και όχι μόνο θεμελιώδη μεγέθη όπως η προσφορά μεταφορικής δυναμικότητας από τον παγκόσμιο στόλο και η ζήτηση για μεταφορές. Μεταξύ αυτών είναι και οι μεταβολές στις ρότες του εμπορίου.

κύπτουν, μεταξύ άλλων, από τις εργασίες του διεθνούς forum για τη ναυτιλία που έγινε στην Αθήνα στα μέσα της εβδομάδας και στο οποίο συμμετείχαν περισσότεροι από 1.200 αντιπρόσωποι του κλάδου. Στο συνέδριο, που διοργανώθηκε από το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος - Διεθνές Κέντρο Ναυτικής Έρευνας και Παράδοσης», σε συνεργασία με την Capital Link στο Ευγενίδειο Ίδρυμα, το «παρών» έδωσαν προσωπικότητες όπως ο Γάλλος οικονομολόγος Πασκάλ Λαμί, μέχρι πρότινος εκτελεστικός διευθυντής του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου και ο Ευθύμιος Μητρόπου-

λος, επίτιμος γενικός γραμματέας του International Maritime Organization και πρόεδρος του ιδρύματος «Μαρία Τσάκος».

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η επισήμανση του πρώτου για μια νέα παγκόσμια μεσαία τάξη, η οποία έως το 2030 θα προσθέσει 3 δισεκατομμύρια ανθρώπους στις τάξεις της από Ασία, Αφρική και Λατινική Αμερική.

Την ίδια ώρα όμως, σύμφωνα με νέες εκτιμήσεις του ΟΟΣΑ, η ανάπτυξη θα υποχωρήσει στο 2,7% κατά μέσο όρο για την περίοδο 2010-2060 έναντι 3,4% για την περίοδο 1995-2010. Και αυτό εξαιτίας των αυξανόμενων ρυθ-

μιστικών και εποπτικών παρεμβάσεων στη διεθνή χρηματοοικονομία. Ωστόσο οι θαλάσσιες μεταφορές, που διακινούν το 80% του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου, αναμένεται να αναπτυχθούν με μέσους ετήσιους ρυθμούς της τάξης του 4,5% κατά τις επόμενες δεκαετίες, καθώς η διεθνής αλυσίδα προστιθέμενης αξίας μεγαλώνει και συμπεριλαμβάνει ολοένα και περισσότερες οικονομίες.

Υπό το πρίσμα των παραπάνω προβλέψεων εκτιμάται ότι νέες παράμετροι θα καθορίσουν την ανάπτυξη των επιχειρήσεων. Με-

Ανάγκη επενδύσεων 1,5 τρισ. δολ.

Το αστρονομικό πόσο του 1,5 τρισ. δολ. εκτιμάται ότι θα απαιτηθεί σε νέες επενδύσεις για υποδομές που σχετίζονται με τη ναυτιλία κατά την επόμενη δεκαετία. Οι επενδύσεις αφορούν υποδομές που θα χρειαστούν σε λιμάνια, διαμετακομιστικά κέντρα, σιδηροδρομικές διασυνδέσεις, νέα κανάλια ή εκσυγχρονισμό παλιότερων όπως ο Παναμάς και το Σουέζ, αλλά και ενδοποτάμιες μεταφορές. Αυτό υπογραμμίσθηκε εμφλεκτικά στο συνέδριο που έγινε στο Ευγενίδειο αυτή την εβδομάδα, με κεντρικό θέμα «Η Ναυτιλία στον 21ο αιώνα - Προετοιμάζοντας τη βιομηχανία για το μέλλον». Η εκτίμηση αυτή που ανήκει στο McKinsey Global Institute έρχεται σε μια στιγμή που η Ελλάδα διεκδικεί μέσω των υπό ιδιωτικοποίηση λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης κομβικό ρόλο στο παγκόσμιο εμπόριο, ενώ οι επενδύσεις που έχουν γίνει, όπως της Cosco, δείχνουν να μπορούν να βοηθήσουν την ελληνική οικονομία, όπως επισήμανε, μιλώντας στην «Κ», ο κ. Λαμί.

ταξύ αυτών και οι μεταβολές στις ρότες του εμπορίου. Όπως και οι αυστηρότεροι περιβαλλοντικοί κανονισμοί και η επιτυχής ή μη διεθνής ομογενοποίησή τους.

Κίνδυνοι εκτιμάται ότι μπορεί να ανακύψουν μεταξύ άλλων τόσο από το γεωπολιτικό μέτωπο όσο και από την ανάγκη για νέες υποδομές. Σε αυτό το περιβάλλον «κλειδιά» εκτιμάται ότι θα αποτελέσουν οι δυνατότητες του επιχειρηματικού κόσμου να επιτύχουν περισσότερες συνέργειες και οικονομίες κλίμακας. Κάτι που μπορεί να σημαίνει περισσότερες μεγάλες ναυτιλιακές και λιγότερες μικρότερες.

The crewing crunch, technology and over-regulation



By [David Glass](#)
from Athens

**As always seafarers
are the key element**

Pascal Lamy, Captain Panagiotis Tsakos and Foundation chairman Efthimios Mitropoulos driving the shipping industry and perhaps never more so than today. With politicians and regulators setting much of the industry's the agenda those working on the ships are doing their utmost to meet the demands of this agenda and this is said to be taking the interest out a career at sea.

At least that was the a general feeling among the 800 or so delegates and the impression given by many of the 30 presenters and panelists who looked at shipping today and what lies in the future, at an Athens forum on 8 October.

Not only was an entire session devoted to seafarers, but it was the first session, following on the heels of a look at the state of the world economy and international trade by former director general of the WTO, Pascal Lamy and shipowner Spyros Polemis, the immediate past president of the ICS/ISF.

The high ranking afforded seafaring led panel moderator, Michael Grey of Bimco, to congratulate organisers, the Maria Tsakos Foundation on placing such importance on the seafarers' role in the wellbeing of the industry.

With many innovators and a fair share of regulators in the audience, Grey proceeded to explain his conviction that much of the glamour, adventure and resourcefulness once associated with seafaring has been lost as technology and regulations have not only replaced human endeavour and the joy of sailing around the world, but resulted in complacency, and this is not good for safety nor the environment, nor the economics of the industry.

Fellow panelists, Philip Wake, ceo of The Nautical Institute, and Stratos Papadimitriou, of the University of Piraeus, spoke of the problem of attracting young people to a career in the industry, especially, one at sea, and thus robbing shipping companies of a pool of executives with seagoing experience. They also referred to a shortage in funding for maritime education at a time when technology is making greater demands on training and training facilities.

With Captain Panayiotis Tsakos co-founder of the foundation, now chaired by IMO secretary-general Emeritus, Efthimios Mitropoulos, the importance given by the foundation to seafaring when preparing the industry for the future is not really surprising.

However, for an event which covered the world economy and trade; shipping's image; the state of the markets; shipping finance and the capital markets; the position of Greek shipping within world trade; energy efficiency and its impact on ships; regulations; shipping and the environment; and Greek shipping and the Greek economy as well as seafaring, the importance of the profession kept cropping up.

Greece's Shipping and Aegean minister, Miltiadis Varvitsiotis, while warning government must strive to ensure the shipping industry is not over-taxed or over-regulated, spoke of the need to upgrade marine education through cooperation among all stakeholders to provide the industry with well-trained personnel at sea and ashore.

Indeed, finding personnel and providing the necessary training for them to man ships in the expanding and ever diversifying world fleet is looming as a major headache for shipping in the 21st century.

Maria Tsakos Foundation: “Shipping in the 21st Century–Preparing the Industry for the Future”

Details Published on 17 October 2014



The “**Maria Tsakos**” Foundation–International Center of Maritime Research and Tradition, organized in association with **Capital Link**, a Forum entitled “**Shipping in the 21st Century–Preparing the Industry for the Future**”. The Forum was held on **Wednesday, 8 October 2014** at the **Eugenides Foundation in Athens**. This successful Forum was highly attended; more than **850 participants** in addition to a live streaming audience of over **600 people**.



FORUM OVERVIEW & OBJECTIVE

The Forum aimed at providing an opportunity, to shipping experts of high calibre from around the world, to examine and analyse the current and future state of the industry amidst the fast political, economic and technological developments experienced on a daily basis.

ORGANIZERS

The Forum was organized by the “**Maria Tsakos**” Foundation–International Center of Maritime Research and Tradition in association with **Capital Link**.

Mr. Efthimios E. Mitropoulos, Chairman of the “**Maria Tsakos**” Foundation, referred to 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).

Mr. Nicolas Bornozis, President of Capital Link, Inc. mentioned that 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.

The morning session was chaired by **Mr. Pascal Lamy**, Former Executive Director of the World Trade Organization and Former Trade Commissioner. It dealt with economic, financial, geopolitical and related matters with an impact on the structure of shipping and the shipping market and the workforce that keeps the industry going.

Mr. Pascal Lamy stated during his speech entitled «**State of the world economy and International trade**»

“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, i.e., the volume of international exchange will keep increasing, hence providing shipping with a solid 4% 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 main risks that could affect this scenario are, in decreasing order: geopolitical tensions around critical sea routes, infrastructure bottlenecks, competition policies, protectionism”.

The afternoon session was chaired by **Mr. Efthimios E. Mitropoulos**, Chairman of the "Maria Tsakos" Foundation. It dealt with technological developments impacting the design and equipment of ships and matters relating to the marine/atmospheric environment and security (piracy and terrorist attacks) at sea.

MINISTER’S SPEECHES

We would like to thank Mr. Miltiadis Varvitsiotis, Minister of Shipping, Maritime Affairs and the Aegean and Mr. Nikos Dendias and Minister of Development and Competitiveness, for honouring the Forum with their presence and speeches.

Mr. Miltiadis Varvitsiotis stated *“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 country”.

Mr. Nikos Dendias stated: *“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".

KEYNOTE ADDRESS

Mr. Noboru Ueda, Chairman and President of ClassNK, delivered a keynote address and stated: *"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".

TOPICS AND PRESENTATIONS

Throughout the day, there were presentations from the following:

Mr. Spyros Polemis, immediate Past Chairman, International Chamber of Shipping & President, International Shipping Federation, on **"Shipping, The driving force of world trade"**, stated that: *"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".*

Mr. Richard Paniguan, Non-Executive Director, Tsakos Energy Navigation presented on **"Geopolitical developments with an impact on trade and shipping"** and stated that: *"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".*

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.

DISCUSSION PANELS

A series of panel discussion debated critical industry topics, including:

"Seafarers: Shipping's sine qua non factor"

Moderator: 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".

Panellists:

Mr. Philip Wake, Chief Executive, The Nautical Institute - "Seafarers' Education and Training"

"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".

Professor Stratos Papadimitriou, Department of Maritime Studies, University of Piraeus-"Preparing shipping's future workforce"

"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"

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

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. Agrowing market for the future
- Crude carriers have short to medium term encouragingprospects in view of the well balanced supply and demand curve
- Products have been overbuilt and it will take a couple ofyears to recuperate

- Cruise ships seem to be the most promising segment in view of the growing interest from passengers from the developing world

Panellists:

Mr. **Jeremy Penn**, CEO, The Baltic Exchange- "**The dry cargo market**"

"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".

Mr. **Lars Dencker Nielsen**, President and CEO, Jellicoe Tankers; and

Miss **Stavroula Betsakou**, Head, Tanker Research, ICAP- "**The tanker market**"

"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 LR's switching from the then disappointing dirty trades to the more rewarding clean market capped MR earnings' upside and kept LR's 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".

Mr. **Keith Bainbridge**, Managing Director, CS LNG Ltd- "**The LNG market**"

"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".

Mr. **Tom Strang**, Senior Vice President, Marine Operations, Costa Crociere SpA- "**The state of the cruise shipping market**"

"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”

Moderator: Mr. 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”.

Panellists:

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

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

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

“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”.

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

Moderator: Mr. Nick Brown, Marine Chief Operating Officer, Lloyd's Register

LR's Nick Brown commented: *“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”.*

Panellists:

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

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. 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".

Mr. Dragos Rauta, Technical Director, Intertanko

"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 prioritises 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".

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

Moderator: 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."

Panellists:

Professor Dinos Arcoumanis, Ambassador of the Hellenic Republic

"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".

Dr. John Kokarakis, Vice President, Hellenic Bureau Veritas-"LNG as ships' fuel and the development of the IGF Code"

"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".

"Oceans, shipping and the environment - Looking to the future"

Moderators:

Dr. Kirsi Tikka, President & COO Europe Division, ABS presented on "New Sea Routes and Their Impact on Shipping and the Environment – The Development of the Polar Code".

"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. Pascal Lamy, Member of the Global Ocean Commission - "Shipping: A friend of the Oceans"

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."*

Panellist:

Mr. Apostolos Belokas, Managing Editor, GREEN4Sea-"The impact of shale oil and gas production on shipping and the environment"

"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".

Mr. Diamantis N. Manos, Managing Director, Costamare Shipping-"Ports and offshore terminals: adjusting to the needs of mega ships and related developments"

"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".

The Closing speech was made by Captain Panagiotis N. Tsakos, Founder, "Maria Tsakos" Foundation who stated:

"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 AND RECOMMENDATIONS BY Mr. P. LAMY & Mr. E.E. MITROPOULOS

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".

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".

SPEAKERS VIDEO INTERVIEWS by Mr. John N. Cotzias

Conference Highlights include speakers TV Interviews made by Mr. John N. Cotzias, Director Sales and Purchases at Intermodal Shipbrokers Co., & President of the Hellenic Shipbrokers Association. You can visit the Official Forum's website and the "Maria Tsakos" Foundation website to watch all interviews:

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

SPONSORS

GOLD SPONSOR: ClassNK

PLATINUM SPONSORS: ABS, ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, RBS

BRONZE SPONSORS: BUREAU VERITAS, DNV GL, HELLENIC LLOYD'S S.A

SUPPORTING ORGANIZATIONS

Greek Shipping Cooperation Committee, Hellenic Shipbrokers Association, Hellenic Chamber of Shipping, Panhellenic Seamen's Federation, Master and Mates Union of Greek Merchant Marine, Piraeus Association for Maritime Arbitration, Piraeus Marine Club, Port Captains Club, Propeller Club and Wista Hellas

PLATINUM MEDIA PARTNERS

Kathimerini and SKAI

GOLD MEDIA PARTNERS

Business File, Efoplistis Magazine, efoplistesnews.gr, Elnavi, Financial & Shipping News, Lloyd's List, maritimes.gr, Nafsgreen, Naftika Chronika, Readpoint, reporter.gr, REPORTER Inside Information Magazine, The National Herald, SAFETY4SEA, SHIPPING & FINANCE, sofokleousin.gr, Tradewinds, WorldGR

ΣΥΝΕΔΡΙΑ



“Shipping in the 21st Century–Preparing the Industry for the Future”

17 Οκτωβρίου 2014.

The “Maria Tsakos” Foundation–International Center of Maritime Research and Tradition, organized in association with Capital Link, a Forum entitled “Shipping in the 21st Century–Preparing the Industry for the Future”. The Forum was held on Wednesday, 8 October 2014 at the Eugenides Foundation in Athens. This successful Forum was highly attended; more than 850 participants in addition to a live streaming audience of over 600 people.



FORUM OVERVIEW & OBJECTIVE

The Forum aimed at providing an opportunity, to shipping experts of high calibre from around the world, to examine and analyse the current and future state of the industry amidst the fast political, economic and technological developments experienced on a daily basis.

ORGANIZERS

The Forum was organized by the “Maria Tsakos” Foundation–International Center of Maritime Research and Tradition in association with Capital Link.

Mr. Efthimios E. Mitropoulos, Chairman of the “Maria Tsakos” Foundation, referred to 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).

Mr. Nicolas Bornozis, President of Capital Link, Inc. mentioned that 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.

The morning session was chaired by Mr. Pascal Lamy, Former Executive Director of the World Trade Organization and Former Trade Commissioner. It dealt with economic, financial, geopolitical and related matters with an impact on the structure of shipping and the shipping market and the workforce that keeps the industry going.

Mr. Pascal Lamy stated during his speech entitled «State of the world economy and International trade»

“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, i.e., the volume of international exchange will keep increasing, hence providing shipping with a solid 4% 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 main risks that could affect this scenario are, in decreasing order: geopolitical tensions around critical sea routes, infrastructure bottlenecks, competition policies, protectionism”.

The afternoon session was chaired by Mr. Efthimios E. Mitropoulos, Chairman of the "Maria Tsakos" Foundation. It dealt with technological developments impacting the design and equipment of ships and matters relating to the marine/atmospheric environment and security (piracy and terrorist attacks) at sea.

MINISTER'S SPEECHES

We would like to thank Mr. Miltiadis Varvitsiotis, Minister of Shipping, Maritime Affairs and the Aegean and Mr. Nikos Dendias and Minister of Development and Competitiveness, for honouring the Forum with their presence and speeches.

Mr. Miltiadis Varvitsiotis stated “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 country”.

Mr. Nikos Dendias stated: “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".

KEYNOTE ADDRESS

Mr. Noboru Ueda, Chairman and President of ClassNK, delivered a keynote address and stated: "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".

Η ναυτιλία στον 21ο αιώνα



ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ και
Νίκος Τσάκος

Η «αφρόκρεμα» της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, αλλά και κυβερνητικά στελέχη έδωσαν το παρών στο forum που διοργανώθηκε από το Ίδρυμα Μαρία Τσάκου σε συνεργασία με την Capital Link στο Ευγενίδειο ίδρυμα την Τετάρτη 8 Οκτωβρίου. Το κεντρικό θέμα συζήτησης ήταν «η ναυτιλία στον 21ο αιώνα». Οι περισσότεροι ομιλητές συμφώνησαν πως η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται σε μία φάση αλλαγής, καθώς οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει, είναι πολλές και μεγάλες, ενώ τόνισαν και πόσο σημαντική είναι η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία. Τους προσκεκλημένους υποδέχτηκε ο κ. Νίκος Τσάκος και Νικόλας Μπορνόζης, ενώ μεταξύ των ομιλητών ήταν ο κ. Σπύρος Πολέμης, ο κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, ο Νίκος Δένδιας κ.α.



Ημερομηνία δημοσίευσης: 21/10/2014

Διεθνές συνέδριο για τη Ναυτιλία στον 21ο αιώνα

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



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 στο χώρο της διεθνούς βιομηχανίας, των θαλασσίων μεταφορών, υπό το καθεστώς των ραγδαίων πολιτικών, οικονομικών και τεχνολογικών εξελίξεων που παρατηρούνται σε παγκόσμια κλίμακα.

Ο Πρόεδρος του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος», πρώην γενικός γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) 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 μια 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.

Ο ίδιος στις εισαγωγικές του ομιλίες, τόσο στην πρωινή όσο και στην απογευματινή συνεδρία, έδωσε έμφαση στην ανάγκη προσέλευσης 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, γενικότερα, 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.

Ο κύριος Νίκος Μπορνόζης, Πρόεδρος της Capital Link ανέφερε ότι η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται σήμερα σ' ένα στάδιο αλλαγών το οποίο αντανακλά 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.

Αναλυτικά οι συνεδρίες

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' ό,τι 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».



Της Απογευματινής Συνεδρίας προήδρευσε ο κ. Ευθύμιος Η. Μητρόπουλος (δεξιά) 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.

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



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 Panigian, 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»

ΠΑΝΕΛ ΣΥΖΗΤΗΣΕΩΝ

Υπήρχαν διάφορα panels συζητήσεων, ως ακολούθως:

"Seafarers: Shippings 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 shippings future workforce"

"The state of shipping markets - Future prospects"

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

Συνομιλητές:

κ. Jeremy Penn, Chief Executive, The Baltic Exchange με τίτλο ομιλίας: "Η αγορά ξηρού φορτίου"

κ. Lars Dencker Nielsen, CEO, Jellicoe Tankers και

κα. Σταυρούλα Μπετσάκου, Head, Tanker Research, 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"

"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

"The rush for energy efficiency & its impact on ships"

Συντονιστής: κ. Nick Brown, Marine Chief Operating Officer, Lloyds Register

Συνομιλητές:

κ. Σταύρος Χατζηρηγόρης, Managing Director, Maran Gas Maritime Inc.

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

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"

"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"

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, 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 Καπ. 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 διχογεύσουμε 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 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».

ΧΟΡΗΓΟΙ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

ΧΡΥΣΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ: ClassNK

ΑΡΓΥΡΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ: ABS, ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, RBS

ΧΑΛΚΙΝΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ: BUREAU VERITAS, DNV GL, HELLENIC LLOYDS S.A

ΦΟΡΕΙΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ

Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, Ένωση Ναυτικής Διαίτησας στον Πειραιά, Λέσχη Αρχιπλοϊάρχων Πειραιά, Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, Πανελλήνια Ένωση Πλοϊάρχων 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.

Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ «ΜΑΡΙΑ ΤΣΑΚΟΣ»

Το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος – Διεθνές Κέντρο Ναυτικής Έρευνας και Παράδοσης» 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, 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 (ΙΜΟ) 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) 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).

Συνεργάζεται με πολλές εισηγμένες εταιρίες και Χρηματιστήρια και έχει αναπτύξει ιδιαίτερη πρωτοβουλία εδώ και 15 χρόνια για την προβολή της Ελλάδος στο Διεθνές Επενδυτικό Κοινό.

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).

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 τρία Αμερικανικά Χρηματιστήρια, και τα Χρηματιστήρια του Λονδίνου και Μιλάνου.

Εις αναγνώριση αυτής της προσπάθειάς μας, 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.

Με επιτυχία έληξε το Διεθνές Συνέδριο "Shipping in the 21st Century" από το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος»

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.

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 στο χώρο της διεθνούς βιομηχανίας, των θαλασσίων μεταφορών, υπό το καθεστώς των ραγδαίων πολιτικών, οικονομικών και τεχνολογικών εξελίξεων που παρατηρούνται σε παγκόσμια κλίμακα.

Date: 14:37 - 23 Οκτ 2014

Published in: Ναυτιλία

Tweet

Share

0

Tagged under:

Ίδρυμα Μαρία Τσάκος - Capital Link - Shipping in the 21st Century–Preparing the Industry for the Future - Ευθύμιος Μητρόπουλος - Νίκος Δένδιας - Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης



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 μια 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, γενικότερα, 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.



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. 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 προβλέσιμο 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».*



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*».

Συμπεράσματα και προτάσεις από τους P. Lamy & Ευθύμιο Μητρόπουλο

Το κύριο συμπέρασμα της ημέρας από τον **κ. P. Lamy** 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*».



Από τη μεριά του ο κ. **Ε. Μητρόπουλος** επεσήμανε τα εξής: "Η Απογευματινή Συνεδρία ασχολήθηκε κυρίως με τεχνολογικά και περιβαλλοντολογικά θέματα. [...] 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".

[Βρείτε εδώ περισσότερο υλικό για τους ομιλητές](#) αλλά και εκτενές [φωτογραφικό υλικό](#) από το Συνέδριο

ΤΙΠΟΤΑ ΔΕΝ ΤΟΥ ΧΑΡΙΣΤΗΚΕ ΓΙΑ ΝΑ ΦΤΑΣΕΙ ΩΣ ΕΔΩ Σελ. 32-33



Το «δόγμα» του Παναγιώτη Τσάκου

Το «μήνυμα» μέσα από το Κοινοφελές Ίδρυμα, οι θέσεις του για την κρίση και ο «φάρος» της ναυτοσύνης



Το ΟΡΑΜΑ ΤΟΥ ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΤΣΑΚΟΥ Κρατάει αναμμένο τον... φάρο της ναυτιλίας και της προσφοράς

Το forum με διεθνή λάμψη και η πρόκληση του Κοινωφελούς Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος»

Τετάρτη, 8 Οκτωβρίου, Ευγενίδειο Ίδρυμα. Οι πύλες του άνοιξαν για να υποδεχτούν προσωπικότητες της διεθνούς και εγχώριας ναυτιλίας, των επιστημών και της οικονομίας, αλλά και εκπροσώπους της πολιτικής ζωής του τόπου.

Περίπου 850 άτομα γέμισαν ασφυκτικά τις αίθουσες του Ευγενίδειου, εκεί όπου εκείνη την ημέρα χτυπούσε η «καρδιά» της ναυτιλίας, η οποία ήταν και η μεγάλη πρωταγωνίστρια του συνεδρίου που πραγματοποίησε το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος - Διεθνές Κέντρο Ναυτικής Έρευνας και Παράδοσης» σε συνεργασία με την Capital Link.

Οικοδεσπότες στην εκδήλωση ήταν ο καπετάν - Παναγιώτης Τσάκος και ο γιος του Νίκος. Άλλωστε, όπως φιθυριζόταν και στα πηγαδάκια, μόνο και μόνο η εμβληματική φυσιογνωμία του 78χρονου εφοπλιστή με την άοκνη και διαρκή δραστηριότητα ήταν ικανή να προσελκύσει στο συνέδριο ηχηρά ονόματα του εγχώριου και παγκοσμίου γίνεσθαι. Από τον Γάλλο οικονομολόγο και μέχρι πρότινος εκτελεστικό διευθυντή του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, Pascal Lamy και τον πρόεδρο του ιαπωνικού νηογνώμονα ClassNK, Noboru Ueda μέχρι τον Σπύρο Πολέμη, τους υπουργούς Ναυτιλίας και Ανάπτυξης, κ.κ. Μ. Βαρθισιώτη και Νίκο Δένδια, τον κα-

θηγητή Πανεπιστημίου, Στράτο Παπαδημητρίου και πολλούς άλλους προσκεκλημένους και συνομιλητές.

Σε έναν κόσμο που αλλάζει με ιλιγγιώδεις ρυθμούς, η ναυτιλία και η δύναμή της βρέθηκαν στο επίκεντρο για τον ρόλο που καλείται να διαδραματίσει μέσα στο νέο περιβάλλον των προκλήσεων. Το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος - Διεθνές Κέντρο Ναυτικής Έρευνας» που μετρά μόλις 6 χρόνια ζωής και ιδρύθηκε από τον «πατριάρχη» Παναγιώτη Τσάκο βγαίνει για ακόμη μια φορά μπροστά.

Όραμα του Καρδαμυλίτη δημιουργού της Tsakos Shipping and Trading, ο οποίος από τα παιδικά του χρόνια ακόμη, ανδρωμένος στο ναυτικό περιβάλλον της Χίου που «γέννησε» μερικούς από τους μεγαλύτερους Έλληνες θαλασσοκράτες, όπως τους Λιβανούς, τον Καρρά κ.ά. ήξερε ότι ήθελε να γίνει καπετάνιος, είναι η μέγιστη συνεισφορά στη ναυτιλία, στον πολιτισμό και στην κοινωνία.

«Φτάσαμε εδώ που είμαστε γιατί παλέψαμε σκληρά. Τίποτα δε μας χαρίστηκε» είχε δηλώσει παλαιότερα, κάτι που επιθυ-

μεί να γίνει «πυξίδα» ζωής και για τους νέους που ξεκινούν το «ταξίδι» τους στην εργασία.

Με το Ίδρυμα Μαρία Τσάκου, το οποίο ίδρυσε στη μνήμη της μητέρας του και της συνονόματης κόρης του που έχασε πρόωρα και ξαφνικά το 2010, εστιάζει σε 5 βασικούς πυλώνες: στη ναυτική έρευνα, την εκπαίδευση, την παράδοση, το περιβάλλον και τις φιλανθρωπικές δραστηριότητες.

Στόχος του είναι να επαναπροσδιοριστεί η σχέση των νέων της Ελλάδας με την θάλασσα, να προσεγγίσει σε εθνικές και διεθνές επίπεδο τις προκλήσεις της σύγχρονης παγκόσμιας ναυτικής βιομηχανίας με τη μελέτη, την έρευνα, την καινοτομία, την τεκμηρίωση, την ανάπτυξη και την παραγωγή νεωτεριστικών ιδεών και πρωτοβουλιών.

Ο Π. Τσάκος έχει ξεκινήσει και ο ίδιος ως ναυτικός και όπως τόνισε και στην ομιλία του στο Ευγενίδιο, «όλοι πρέπει να επενδύσουμε και να διοχετεύσουμε τους πόρους μας στο ανθρώπινο στοιχείο, τους ναυτικούς μας, που αποτελούν το σημαντικότερο κεφάλαιο που διαθέτουμε».

Ο αυτοδημιούργητος εφοπλιστής θέλει να διατηρήσει με δύο λόγια αναμμένο τον «φάρο» της ναυτιλίας και της προσφοράς. Κάτι που ο ίδιος και η σύζυγός του, γιατρός στο επάγγελμα και

Φτάσαμε εδώ που φτάσαμε, γιατί παλέψαμε σκληρά. Τίποτα δεν μας χαρίστηκε

γόνος μίας από τις αριστοκρατικότερες αθηναϊκές οικογένειες, Ειρήνη Σαρόγλου κάνουν πράξη στην καθημερινότητά τους.

Όπως όταν «υιοθέτησαν» ανήλικα κορίτσια από την Αφρική που ζούσαν στην Αθήνα και κατέληγαν στην πορνεία, προσφέροντας 300.000 ευρώ. Ή όταν έχτισαν το πνευματικό κέντρο και την βιβλιοθήκη στην ιδιαίτερη πατρίδα του «καπετάνιου», την Χίο, όπου είναι κοινό μυστικό ότι στηρίζουν οικονομικά και ευάλωτες κοινωνικά ομάδες.

ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΗ

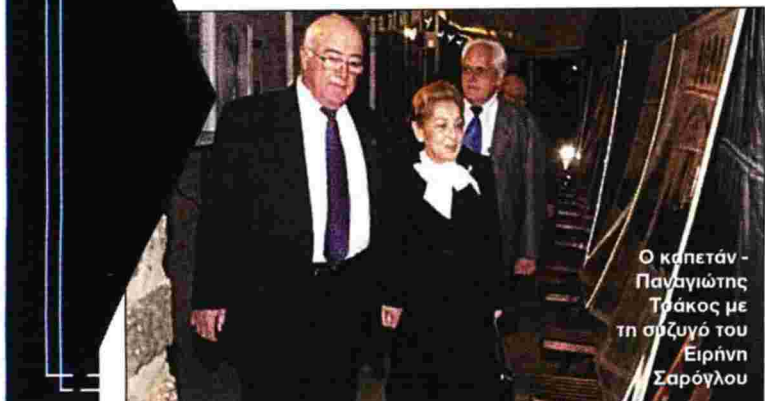
Η φήμη του ως ενός από τους ισχυρότερους Έλληνες εφοπλιστές έχει ταξιδέψει όλα αυτά τα 44 χρόνια που μετρά στις θάλασσες σε όλον τον κόσμο. Όμως αυτή δεν σταματά μόνο στον εφοπλισμό. Αλλά και στην προσπάθειά του να διατηρήσει και να διαδώσει τον ελληνικό πολιτισμό και την ελληνική γλώσσα στα 4 σημεία του ορίζοντα.

Από το 1978 το Ίδρυμα Μαρία Τσάκος έχει βάσεις και στη μακρινή Ουρουγουάη. Με το Μοντεβιδέο άλλωστε οι δεσμοί του καπετάν - Παναγιώτη είναι στενοί. Από τότε που το πρωτοεπισκέφθηκε, γνώρισε έναν λαό με ιδιαίτερη πνευματική καλλιέργεια και «ανοικτό» σε καθετί ελληνικό. Αυτό ήταν και το έναυσμα για να δημιουργήσει εκεί το Ίδρυμα που σκοπός του είναι να διαδώσει τον ελληνικό πολιτισμό στη Λατινική Αμερική, να ενδυναμώσει τους δεσμούς ανάμεσα στην χώρα μας και τους ισπανόφωνους λαούς, να υποστηρίξει εκπαιδευτικά και επιστημονικά συμπόσια, να τονώσει τη σημασία του περιβάλλοντος, προσφέρει υποτροφίες σε σπουδαστές και δασκάλους που μαθαίνουν ή διδάσκουν ελληνικά κ.ά.

Για εκείνον και την οικογένειά του η Ουρουγουάη, όπου έχει εξαγοράσει και τα ναυπηγεία Tsakos Industrial Navales από το 1975 επισκευάζοντας πάνω από 100 πλοία τον χρόνο, έγινε η δεύτερη

ΓΙΑΤΙ ΛΕΕΙ ΟΤΙ Η ΑΠΛΗΣΤΙΑ ΠΡΟΚΑΛΕΣΕ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Ο ναύτης που έχτισε μια «αυτοκρατορία» 81 πλοίων



Ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος με τη σύζυγό του Ειρήνη Σαρόγλου

Από μικρό παιδί ο Παναγιώτης Τσάκος ονειρευόταν το πρώτο του μπάρκο, το οποίο τελικά έγινε σε ηλικία 16 ετών. Αμέσως μόλις αποφοίτησε από το Λιβάνειο Ναυτικό Γυμνάσιο ξεκίνησε το επάγγελμα ως δόκιμος πλοίαρχος και παρά τις δυσκολίες που αντιμετώπιζε ένας ναυτικός, εκείνος δεν πτοήθηκε.

Όταν το 1970 απέκτησε το πρώτο του πλοίο και ίδρυσε την εταιρία Tsakos Shipping and Trading με κεφάλαιο μόλις 120 εκατ. (δραχμές τότε), δεν μπορούσε να φανταστεί πως

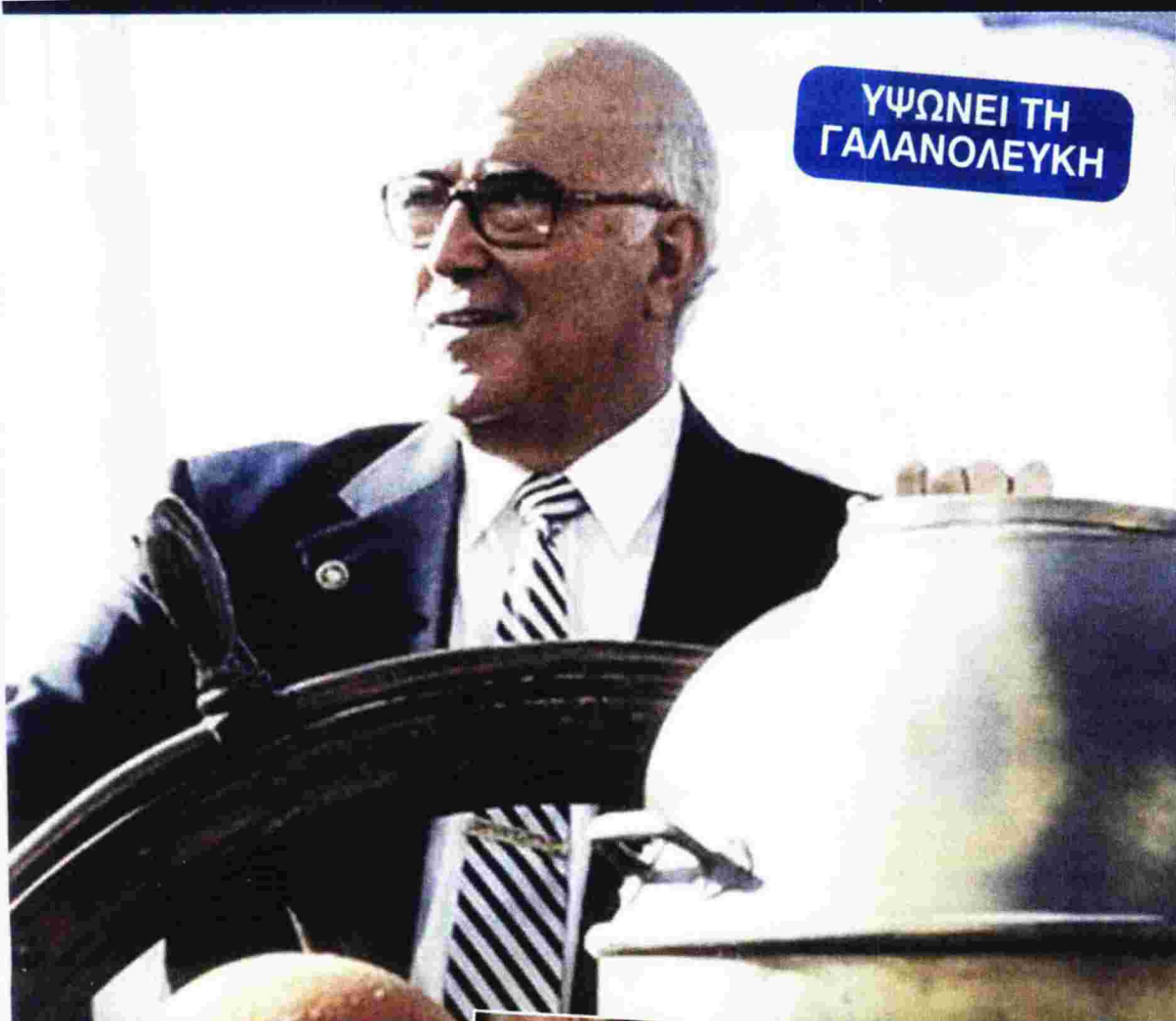
θα έφτανε η μέρα που όλη η ναυτιλιακή κοινότητα της Ελλάδας και του εξωτερικού θα μιλούσε για την «αυτοκρατορία» των 81 πλοίων του και των 60 τάνκερ της TEN, αλλά και για την έντονη δραστηριότητά του σε Λονδίνο, Νέα Υόρκη, Σανγκάη, τις επενδύσεις στο real estate, κ.ά.

Στο γραφείο του στο «Μέγαρο Μακεδονία» στην Ακτή Μιαούλη ακόμη και τώρα παρά τα 78 του χρόνια πηγαίνει σχεδόν καθημερινά. Απλός και προσιτός, οι εργαζόμενοι του έχουν να πουν πάντα έναν

καλό λόγο για τον καπετάνιο, αφού το γραφείο του είναι πάντα ανοιχτό για όλους.

Οι φουρτούνες ποτέ δεν τον τρομάξαν. Όταν τον ρωτούν για την οικονομική κρίση, εκείνος απαντά αποπληστικά πως «την προκάλεσε η απληστία και ο καιροσκοπισμός μας».

Τον «πληγώνει» όμως η ερήμωση των ελληνικών ναυπηγείων και η αποστασιοποίηση των νέων από το ναυτικό επάγγελμα. Γι' αυτό και ο ίδιος θεωρεί εθνικό χρέος να

ΥΨΩΝΕΙ ΤΗ
ΓΑΛΑΝΟΛΕΥΚΗ

πατρίδα τους. Εκεί έχει δημιουργήσει και μια τεράστια φάρμα την οποία και επισκέπτεται συχνά.

Ο 78χρονος εφοπλιστής έχει βραβευθεί πολλακίως ως «Πρεσβευτής Ελληνισμού», το λίκνο του οποίου θεωρεί ότι δεν πρέπει να χαθεί. Ιδιαίτερα όπως συνήθιζε να λέει στη σύγχρονη δύσκολη εποχή, που η Ελλάδα γνωρίζει μία πρωτοφανή κρίση.

Αν και ο ίδιος έχει δεχτεί «πυρά» κατά καιρούς, όπως και οι συνάδελφοί του, για τα φορολογικά προνόμια που απολαμβάνουν οι εφοπλιστές, η εταιρία του είναι από τις πρώτες που ανταποκρίθηκαν στο κάλεσμα της κυβέρνησης για να υψώσουν την ελληνική σημαία στα πλοία τους. Μάλιστα, η πλειοψηφία των 81 σκαριών του είναι στα γαλανόλευκα ντυμένη, όπως και τα πληρώματά τους είναι κυρίως Χιώτες. Μάλιστα ένα δεξαμενόπλοιο του, το «Πέλλα», είναι πλωτή έκθεση που γυρίζει όλον τον κόσμο και αποδεικνύει την ελληνικότητα της Μακεδονίας.

«εμπνευστεί» εξ αρχής η ελληνική ναυτιλία και να δοθούν κίνητρα για να κυματίζει ψηλά η ελληνική σημαία σε όλον τον κόσμο.

Όταν κάποιος νέος του λέει πως θέλει να ασχοληθεί με τη ναυτιλία ο καπετάνιος του εξιστορεί τα βιώματά του. Από τότε που δούλεψε σε όλα τα πόστα ως Δόκιμος, Ανθυποπλοίαρχος, Υποπλοίαρχος και Manager στη ναυτιλιακή εταιρία του Παπαλιού, μέχρι σήμερα που έχει να διαχειριστεί έναν ολόκληρο όμιλο. Η συμβουλή που πάντα δίνει, είναι «να μην ξεχνάτε από που ξεκινήσατε, γιατί αλλιώς θα χάσετε τον προορισμό σας».



Το ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» διοργάνωσε το Συνέδριο για τη Ναυτιλία στο Ευγενίδειο με οικοδεσπότες τον Π. Τσάκο και τον γιο του Νίκο. Το παρών έδωσε και ο υπουργός Ναυτιλίας Μ. Βαρβιτσιώτης



Ο ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΝΙΚΟΣ ΚΑΙ Η TEN

«Πλώρη» για τρίτο χτύπημα στις χρηματαγορές

Το πρότυπο του πατέρα του Παναγιώτη ήταν ο καθοριστικός παράγοντας για τον γιο του Νίκο να ξεκινήσει το δικό του «ταξίδι» στον κόσμο των ναυτιλιακών business, κατορθώνοντας να τοποθετήσει την TEN, της οποίας έχει τα ηνία ως πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος στην «αφρόκρεμα» των ναυτιλιακών ομίλων διεθνώς.

Ο διάδοχος του «καπετάνιου» έχει ταραξει ήδη δύο φορές τα νερά των χρηματαγορών και ετοιμάζεται να χτυπήσει και τρίτη φορά, αν οι συνθήκες το επιτρέψουν. Το έπραξε για πρώτη φορά το 1993, όταν τόλμησε να βάλει στο Χρηματιστήριο του Όσλο την TEN (τότε ονομαζόταν MIF) που διέθετε 4 πλοία και το επανέλαβε 9 χρόνια αργότερα, χτυπώντας την πόρτα της πιο απαιτητικής αγοράς, της Wall Street.

Τώρα στα σχέδια του Νίκου Τσάκου είναι να εισάγει στην αμερικανική χρηματαγορά και ένα δεύτερο εταιρικό σχήμα που θα ελέγχει τα πλοία μεταφοράς LNG. Ένα πλάνο που ωρίμασε στο μυαλό του προ διετίας αλλά δεν υλοποιήθηκε τότε καθώς υπήρχε σκεπτικισμός για το αν θα προσελκύσει ζωηρό επενδυτικό ενδιαφέρον, αφού ο στόλος της TEN τότε ήταν μικρός και η κεφαλαιοποίησή της στα 301 εκατ. δολ. Σήμερα οι αριθμοί αυτοί έχουν αλλάξει με τα πλοία να περνούν τα 60 και την κεφαλαιοποίηση να φτάνει τα 536,95 εκ. δολ.

Το μεγάλο στού του δε, στην προσπάθειά του να αντλήσει κεφάλαια είναι οι νέες ναυπηγήσεις που πραγματοποιεί και οι μακροχρόνιες συνεργασίες με πετρελαϊκούς κολοσσούς, όπως εκείνη με τον νορβηγικό «γίγαντα» Statoil ο οποίος θα ναυλώσει τα 9 τάνκερ που έχει υπό κατασκευή η TEN, ένα mega deal που εκτιμάται πως θα αποφέρει έσοδα 1 δισ. δολ. Ο Νίκος Τσάκος, αν και δέχτηκε πλήγμα από την κρίση τις προηγούμενες χρονιές, το α' τρίμηνο του έτους σημείωσε τα υψηλότερα τριμηνιαία κέρδη των τελευταίων 4 ετών φτάνοντας τα 14,6 εκ. δολ.

Η ενίσχυση της εταιρίας δε, και με τον μεγαλοτραπεζίτη, Τάκη Αράπογλου ως πρόεδρο του ΔΣ της δίνει μεγαλύτερη ώθηση και στο κομμάτι της χρηματοδότησης των επενδυτικών της σχεδίων.

Ο Νίκος Τσάκος ο οποίος ξεκίνησε ως ναύτης και μάλιστα δεν αποκάλυπτε την πραγματική του ταυτότητα για να μην έχει ευνοϊκή μεταχείριση, μέχρι σήμερα ακολουθεί μία επιλεκτική τακτική επενδύσεων που δεν του έχει βγει σε κακό. Ο ίδιος πάντως, δεν αφήνει τίποτα στην τύχη. Ταξιδεύει συχνά από Λονδίνο σε Νέα Υόρκη και από εκεί στη Ν. Κορέα για να παρακολουθεί από κοντά όλες τις δραστηριότητες του ομίλου. Πολλές φορές τον συνοδεύει στα ταξίδια του αυτό και η σύζυγός του, Σηλία Κριθαριώτη.

➔ Με 60 δεξαμενόπλοια στον στόλο της εισηγμένης στην Wall Street, ο εφοπλιστής προχωρά σε 9 νέες ναυπηγήσεις και big deals ναυλώσεων



Ο Νίκος Τσάκος προχωρά σε νέες ναυπηγήσεις με την TEN



SHIPPING IN THE 21ST CENTURY - PREPARING THE INDUSTRY FOR THE FUTURE

Συνεργασία του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος» με την Capital Link



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 Συνέδριο πραγματοποιήθηκε την Τετάρτη 8 Οκτωβρίου, 2014 στο Ευγενίδειο Ίδρυμα με μεγάλη επιτυχία και συμμετοχή που ξεπέρασε τους 850 παρευρισκόμενους ενώ πλέον των 600 παρακολούθησαν μέσω διαδικτύου σε ζωντανή αναμετάδοση.

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

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 ανάπτυξη και εξέταση των παρατηρούμενων εξελίξεων στη βιομηχανία των θαλασσίων μεταφορών υπό το καθεστώς των ρεαδίων οικονομικών, χρηματοοικονομικών, γεωπολιτικών, τεχνολογικών και περιβαλλοντικών αλλαγών που βιώνει η διεθνής κοινότητα σε καθημερινή βάση.

Φιλοδοξία των οργανωτών ήταν να συμβάλουν σε μια καλύτερη κατανόηση των διακρούων 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 προινή όσο και στην απογευματινή συνεδρία, έδωσε έμφαση στην ανάγκη προσέλευσης 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, γενικότερα, στην σπουδαιότητα των υπηρεσιών που προσφέρει στην παγκόσμια οικονομία και το διεθνές εμπόριο η ναυτιλία.

Κατέληξε λέγοντας το εγκώμιο των ομιλητών για την άριστη προπαρασκευή τους και την παρουσίαση ιδιαίτερα επιτυχημένων θεμάτων.

Ο Πρόεδρος της Capital Link, Νίκος Μπορνόζης, ανέφερε ότι η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται σήμερα σ' ένα στάδιο αλλαγών το οποίο αντανακλά τους γεωπολιτικούς κινδύνους, τις τεχνολογικές εξελίξεις, τις περιβαλλοντικές ανησυχίες, τη διαθεσιμότητα των άριστα εκπαιδευμένων ναυτικών, τις προκλήσεις σε θέματα ασφαλείας 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. Απαιθείται ανάμεσα στην προσφορά και στη ζήτηση επαρκών στην αξία του κεφαλαίου, τους ναυτικούς και τα κέρδη. Οι ναυτιλιακές αγορές έχουν επιστρέψει σταδιακά στα επίπεδα που ήταν πριν την σοβαρή οικονομική κρίση του Q4 το 2008, μολοντι 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 επιχειρησιακή κεφαλαιώδης έντασης, η πρόβλεψη 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 χρόνου, αλλά η πρόβλεψη σ' αυτές τις αγορές γίνεται πιο επιλεκτική. Οι επενδυτές ψάχνουν καιρούς για εταιρίες με καθαρή και διαγνή εταιρική δομή, μια καλά διαμορφωμένη επιχειρηματική στρατηγική και έναν ευμεγέθη στόλο που δημιουργεί οικονομίες κλίμακας και δίνει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην αγορά.

Τέλος, το και το προφίλ του πλοιοκτήτη αλλάζει καθώς όλο και περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες εισέρχονται στα χρηματιστήρια ενώ ιδιωτικά επενδυτικά κεφάλαια και άλλοι επενδυτές παίζουν έναν αυξανόμενη σημασία ρόλο ως πύργοι κεφαλαίου και ενεργό μέτοχο.

Της Προινής Συνεδρίας προηγήθηκε 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 χρηματοοικονομικά) 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 κίνδυνος διαμορφωσιμότητας παραμένοντας του μελλοντικού της ναυτιλίας είναι το παγκόσμιο εμπόριο. Παρόλο που η Διεθνής Οικονομία θα αναπτύσσεται με πιο αργούς ρυθμούς απ' όσα στο παρελθόν, η ένταξη 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 στις κοινωνικούς κανονισμούς. Οι σημαντικότεροι κίνδυνοι που θα μπορούσαν να επηρεάσουν αυτή την υπόθεση είναι (με μειωμένη σημασία): γεωπολιτικές εντάσεις γύρω από σημαντικές θαλάσσιες διαδρομές, συμμόρφωση υποδομών, πολιτικές ανταγωνιστικό και προστατευτισμό».

Στην Απογευματινή Συνεδρία προηγήθηκε ο κ. Ευθύμιος Η. Μητρόπουλος, Πρόεδρος του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος» και Επίτιμος Γ. Γραμματέας του ΙΜΟ, 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 αμφοτεροκόσμο περιβάλλον.

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιιώτης δήλωσε «Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου έχει ως στόχο να ενδυναμώσει το Ελληνικό Νηολόγιο το οποίο σήμερα δεν είναι «σημιαία ευκαιρία». 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 κατόρθωμα το κεφάλαιο της απέραντης εμπειρίας υποστηρικτική στη χώρα μας από την Ελληνική αιώνα ναυτιλιακή επιτυχία, καθώς παρέχουμε ναυτιλιακές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας εξοικειωμένες τα γραφειοκρατικά εμπόδια και καθώς συμμετέχουμε ως αντιπροσωπεύοι 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 ελληνικών ναυτικών. Για εμάς η ναυτιλία έχει έναν θεμελιώδη ρόλο και την καταρτίζει δυναμική για ακόμα μεγαλύτερη πρόοδο στο μέλλον για την διαμόρφωση του νέου «Εθνικού Μοντέλου Ανάπτυξης» της χώρας μας».

Ο Υπουργός Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας κ. Νίκος Λογάκης ανέφερε «Η ελληνική οικονομία έχει ξεκινήσει να δείχνει ενθαρρυντικά σημάδια εξισορρόπησης και ανάπτυξης εξαιτίας των θυσιών του ελληνικού λαού. Η ελληνική κυβέρνηση είναι πλήρως δεσμευμένη στην εκπλήρωση όλων των ενστανόμενων δεσμών μεταρρυθμίσεων και φορολογικών προσαρμογών. Η Ελλάδα έχει μετατρέψει επιτυχώς από μια κλειστή οικονομία βασισμένη στην κατάλυση σε μια ανοιχτή οικονομία βασισμένη στις εξαγωγές και στις ξένες επενδύσεις. Νέοι νόμοι και κανονισμοί χρησιμοποιούνται ως εργαλεία για την μείωση των γραφειοκρατικών και την επίταξη της περαιτέρω διαδικασίας επενδύσεων. Το Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας αυτή τη στιγμή εφαρμόζει ένα νέο μοντέλο ανάπτυξης που σχετίζεται με μεταμορφώσει την Ελλάδα σε ένα μοντέρνο, φιλικό στην επιχειρηματικότητα και δημοσιονομικά σταθερό περιβάλλον. Επεξεργάζομαστε και πολύ σύντομα θα αναπτύξουμε ένα επιπρόσθετο οστ από ρεαλιστικές, σχετιζόμενες θεματικές προτοβουλές με μετρήσιμα αποτελέσματα για να απομακρύνουμε εντελώς τα γραφειοκρατικά εμπόδια, να παρέχουμε ρευστότητα στην πραγματική οικονομία, να προσελκύσουμε ξένες επενδύσεις και να προωθήσουμε της Ελληνικές εξαγωγές. Το νέο μοντέλο ανάπτυξης

στην πράξη σημαίνει μια αλλαγή από την παραγωγή μη εμπορεύσιμων αγαθών και υπηρεσιών στην αύξηση της παραγωγής, της ανταγωνιστικότητας και την προώθηση μιας Ελληνικής οικονομίας που θα στοχεύει στις εξαγωγές. Αυτή η ανάπτυξη σχετίζεται ιδιαίτερα με τις ευκαιρίες για ανάπτυξη που η Ελλάδα προσφέρει σε βασικούς τομείς όπως η ναυτιλία. Σε περιόδους κρίσεων, η ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα αποδεικνύεται να είναι ένας από τους σταθερούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Η ελληνική κοινωνία σε γενικές γραμμές θα πρέπει μόνο να έχει χέρο ε-άν καταφέρουμε να διαγεγραμώμε ένα μοντέρνο νομικό και επιχειρηματικό περιβάλλον για την ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία. Το συνέδριο του Ιδρύματος Μαρία Τσάκος είναι μια εξαιρετική ευκαιρία για όλους τους εμπλεκόμενους στον Ελληνικό Ναυτιλιακό τομέα να ανταλλάξουν απόψεις σε μελλοντικές προοπτικές και προκλήσεις».

Noboru Ueda

Την Κεντρική Ομιλία του Συνεδρίου πραγματοποίησε ο κ. Noboru Ueda, Chairman and President, του ιαπωνικού ηγούμενου 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 κανονισμούς γίνονται νέες τεχνολογίες που μας επιτρέπουν να σηματοδοτήσουμε με τους νέους κανονισμούς. Τώρα, οι Νηργώνιες ορεείνων να γίνουν ένας καλύτερος και πιο ενεργητικός εταίρος της βιομηχανίας και να αποτελέσουν την απασχόληση για κανονισμούς. Δεν υπάρχει τέλος στην προσπάθεια για την επίδειξη ενός ασφαλέστερου και βιώσιμου μελλοντού. Για την πραγματοποίηση συνεχώς κανονισμούς, η ClassNK θα συνεχίσει να επενδύει και να εμπλέκεται στην εξέλιξη της έρευνας και της ανάπτυξης αυτής της βιομηχανίας».

Στο Συνέδριο μετείχαν ο Σπίργος Πολίτης, Immediate Past Chairman, International Chamber of Shipping & President, International Shipping Federation, με τίτλο ομιλίας: «Shipping, The driving force of world trade».

Ο Richard Panigaiun, Non-Executive Director, Tsakos Energy Navigation, με τίτλο ομιλίας: «Γεωπολιτικές εξελίξεις με επίρροη στο εμπόριο και την ναυτιλία» και

Ο Nigel Lowry, Greece Correspondent, Lloyds List, με τίτλο ομιλίας: «The image of Shipping».

Οι εργασίες του Συνεδρίου έδειξαν με την καταληκτική ομιλία του Κατ. 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 διαγεγραμώμε τους πόρους μας προς μία και μόνο προτεραιότητα: το ανθρώπινο στοιχείο, τους ναυτικούς μας που είναι πρόγραμμα το πιο σημαντικό κεφάλαιο που έχουμε. Νομίζω ότι θα συμφωνήσετε πως οι επεδεξιότητες 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 ευχарιστήρια, ασφάλεια, θα ανοίξει τους ορίζοντες, θα είναι μια απασχόληση με υψηλό ενδιαφέρον και ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΟΛΑ θα παρέχει το αίσθημα ότι όλοι ανήκουμε σε μία οικογένεια που περιυλαίει την στοργή όλων των μελών των, την αγάπη και την αφοσίωση ανεξαρτήτως εθνικότητας και αφοδιότητας, 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 σοφροσύνη. Μόνο έτσι θα διασφαλιστεί η βιωσιμότητα της ναυτικής βιομηχανίας. Επιπροσθέτως, είναι ανάγκη ο ανθρώπινος παράγοντας να εξοικειωθεί με τη σύγχρονη τεχνολογία του εξοπλισμού των πλοίων μας, πράγμα που απαιτεί εκπαίδευση, κατάρτιση και χρόνο.

Τρίτον, θα πρέπει το επίπεδο της ασφαλείας και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος να αποτελέσει προτεραιότητα μερικών μας. Προτεραιότητα που προκύπτει άλωστε από την αγάπη για τη θάλασσα και τον σεβασμό στον πλανήτη μας.

Τέλος, ως ναυτικός νόθω 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 σχετίζομαστε όχι μόνο την υιοθέτηση νέων κανονισμών αλλά και πως να εφαρμόσουμε πρακτικά και αποτελεσματικά τους ήδη υπάρχοντες».

Ο Pascal Lamy ανέφερε: «Η ανάπτυξη της ισορροπίας ανάμεσα στις θαλάσσιες ευκαιρίες και στο πραγματικό κόστος απαιτεί συνολική δράση της ναυτιλιακής βιομηχανίας σε πολλά μέτωπα. Μια από τις προτεραιότητες, κατά την άποψή μου, θα μπορούσε να είναι η ενσώφλυση με την κοινωνία των πολιτών και την κοινή γνώμη που, όλο και περισσότερο απαιτούνται με ηθικές αξίες, ώστε να διαμορφώσουν μια ακόμα πιο φιλική είσοδο. Η διαφάνεια σ' όλη την «αλυσίδα δράσεων αποτελεί τον αρωγοναίο λίθο προς αυτόν τον σκοπό».

ΔΥΟ ΔΥΝΑΤΑ ΣΕΜΙΝΑΡΙΑ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ICAP

SPIN Selling Skills

Θέλετε να μάθετε την πιο αποτελεσματική μέθοδο, για να βελτιώσετε την επιτυχία των πωλήσεων σας και να αποκτήσετε καλύτερα αποτελέσματα;

Το SPIN Selling Skills σας βοηθά να αναπτύξετε:

- μια συμβουλευτική προσέγγιση για να αναγνωρίζετε τις ανάγκες των πελατών σας
- μεγαλύτερη αξία για τις λύσεις σας
- ισχυρή ανταγωνιστική θέση
- στρατηγική για τη διαχείριση των αντιπροσώπων των πελατών σας

Σε ποιους απευθύνεται;

Απευθύνεται σε όλα τα στελέχη τα οποία εμπλέκονται σε πωλήσεις αγαθών ή υπηρεσιών.

Αθήνα 20-21/11/2014

Αίτηση Συμμετοχής
Κόστος συμμετοχής: 550 ευρώ

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΤΕ ΜΕ ΠΕΙΘΩ

Μήπως πριν από μια σημαντική παρουσίαση σε κοινό;

- Έχετε επαρκές όγκος
- Πιστεύετε πως η προετοιμασία σας δεν ήταν επαρκής;
- Φοβάστε πως θα ξεχάσετε κύρια σημεία της ή θα «εμεινέτε» από επιχειρήματα;

Το workshop μπορεί να σας βοηθήσει να ξεπεράσετε το φόβο της παρουσίασης και να προετοιμάσετε για κάθε ενδεχόμενο.

Η ικανότητα για πεστικές, υψηλού επιπέδου επαγγελματικές παρουσιάσεις στην εταιρεία, σε πελάτες, σε συνέδρια ή και άλλου, βοηθά σημαντικά την επαγγελματική σας κατάκτηση!

Σε ποιους απευθύνεται;

Σε όλα τα στελέχη μιας επιχείρησης που πρέπει να ετοιμάσουν και να κάνουν μια παρουσίαση, εσωτερική ή εξωτερική στην εταιρεία, δηλαδή κλησ' ή παύσ' σε ΟΛΟΥΣ ΜΑΣ!

Αθήνα 10-11/11/2014

Αίτηση Συμμετοχής
Κόστος συμμετοχής: 550 ευρώ

Επιστροφή

Έντυπη Έκδοση
Ελευθεροτυπία, Σάββατο 25 Οκτωβρίου 2014

ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΜΕ ΘΕΜΑ: ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟΝ 21ο ΑΙΩΝΑ - ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΖΟΝΤΑΣ ΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

«Ναυτιλία είναι οι ναυτικοί της»

Μέση ετήσια ανάπτυξη 4% τις επόμενες δεκαετίες, παρά την κρίση της παγκόσμιας οικονομίας, εκτιμάει ο Γάλλος οικονομολόγος Pascal Lamy

Της ΛΕΝΑΣ ΠΑΓΩΝΗ

Οι προκλήσεις της παγκόσμιας Ναυτιλίας, εκεί όπου η Ελλάδα έχει πρωτιά εδώ και πολλά χρόνια σ' ολόκληρο τον κόσμο, και με γνώμονα όχι μόνο τους αριθμούς, αλλά κυρίως τον ανθρώπινο παράγοντα, συζητήθηκαν και ακούστηκαν απόψεις από κορυφαίους εκπροσώπους του χώρου, στο διεθνές συνέδριο Shipping in the 21st Century - Preparing the Industry for the Future (Ναυτιλία τον 21ο αιώνα - Προετοιμάζοντας τη Βιομηχανία του Μέλλοντος).



Το διοργάνωσε, σε συνεργασία με την Capital Link, το Ίδρυμα Μαρία Τσάκος-«Διεθνές Κέντρο Ναυτικής Έρευνας και Παράδοσης» στο Ευγενίδειο Ίδρυμα στην Αθήνα. Με οικοδεσπότη τον καπετάν Παναγιώτη Τσάκο, ο οποίος μαζί με το Γάλλο οικονομολόγο Pascal Lamy -διετέλεσε εκτελεστικός διευθυντής του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, καθώς και επίτροπος Εμπορίου στην Ε.Ε.- και τον Ευθ. Μητρόπουλο, επίτιμο γενικό γραμματέα του International Maritime Organization, μίλησαν τεκμηριωμένα με οικονομικά στοιχεία, αλλά και με επίδειξη κοινωνικής και περιβαλλοντικής ευαισθησίας.

Η Ναυτιλία, που ήταν και θα είναι ο αιματοδότης του παγκόσμιου εμπορίου, αλλά και που οφείλει να είναι ο φίλος των ωκεανών, αυτών που καλύπτουν τα 3/4 του πλανήτη, όπως λέει ο P. Lamy, αναμένεται να έχει μέση ετήσια ανάπτυξη της τάξης του 4% τις επόμενες δεκαετίες, παρά την επιβράδυνση της παγκόσμιας οικονομίας.

Επενδύσεις 1 τρισ. δολ

Από τις εκτιμήσεις που ακούστηκαν στο συνέδριο, οι τεράστιες οικονομικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τη Ναυτιλία -και αναμένονται τα αμέσως επόμενα χρόνια- απαιτούν επενδύσεις που μπορούν να φθάσουν το ποσό των ενός τρισ. δολαρίων!

Κι όλα αυτά σε μία περίοδο που η Ελλάδα διεκδικεί -ναι, μέσα στην κρίση- μία σημαντική συμμετοχή, με την ανάδειξη του λιμανιού του Πειραιά -και της Θεσσαλονίκης- σε πύλη-κόμβο του παγκόσμιου εμπορίου.

Η διοργάνωση, στο Ευγενίδειο -ήταν εκεί βεβαίως ο Λεωνίδας Ευγενίδης-, είχε εκτός των άλλων ζεστασιά και ελληνική φιλοξενία, με τον πρόεδρο της C.L. Νικ. Μπορνόζη και την αντιπρόεδρο Ολγα. (Το μόνο που ίσως έλειπε ήταν η ελληνική μετάφραση από τα αγγλικά των ομιλητών, αφού το διεθνές φόρουμ πραγματοποιήθηκε στη χώρα μας. Κι έτσι είθισται...)

Ο Νίκος Τσάκος, συνιδρυτής του Ίδρυματος, με θέρμη υποδέχθηκε ως εξαιρετικά χρήσιμες τις ιδέες και την εμπειρία των ξένων συνέδρων, που μπορούν να αξιοποιηθούν στην Ελλάδα, τη Σίλικον Βάλει της Ναυτιλίας.



Οι Έλληνες είναι ιδιοκτήτες του 17% του παγκόσμιου στόλου

Ο Σπ. Πολέμης (από τις παλαιότερες εφοπλιστικές οικογένειες του τόπου) τονίζει πως η προστασία του περιβάλλοντος έχει πρωταρχική σημασία στο κτίσιμο νέων πλοίων. Και αυτό αφορά, ιδιαιτέρως, και τους πολιτικούς, είπε.

Οι μπιζνες χρειάζεται να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της κοινωνίας. Δεν μιλάμε μόνον με αριθμούς, είπε ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος, συνοψίζοντας τα συμπεράσματα του συνεδρίου.

Μία και μοναδική, είπε, είναι για τον ίδιο η προτεραιότητα: Ο ανθρώπινος παράγοντας. Οι άνθρωποί μας. Οι ναυτικοί. Οι ναυτεργάτες, ό,τι πιο σπουδαίο έχουμε. Και πάνω απ' όλα η αίσθηση ότι ανήκουμε σε μία οικογένεια. Με αγάπη και περηφάνια γι' αυτό που κάνουμε. Αυτό είναι το κλειδί της επιτυχίας, της ασφάλειας, τόνισε ο καπετάνιος.

Ο P. Lamy, το όνομα του οποίου είχε ακουστεί για το υπουργείο Οικονομικών της Γαλλίας, συμπερασματικά είπε ότι το βασικό για εκείνον είναι η σχέση της Ναυτιλίας με την κοινωνία, σε ένα πλέγμα ηθικής και αξιών.

Πώς μπορεί να συμβαδίσει η ηθική με το κέρδος, ήταν μια ενδιαφέρουσα κουβέντα, που ακούσαμε λίγο αργότερα πίνοντας κρασί.

Αυτό είναι το ζητούμενο, έλεγαν και θύμιζαν πως οι Έλληνες εφοπλιστές («συνεταίρους» όπως χαρακτηριστικά αποκαλούσε ο Νίκος Βερνίκος τους ναυτεργάτες) είναι ιδιοκτήτες του 17% του παγκόσμιου στόλου, οι «φορτηγατζήδες» της θάλασσας, μέσα της οποίας μεταφέρονται το 80% με 90% των αγαθών όλου του κόσμου.

Σ' αυτό το συνέδριο, ανάμεσα στους δυναμικούς ανθρώπους της θάλασσας, που γνωρίζουν καλά τα μυστικά της, με εξοικείωση με το ρίσκο, τη σκληρότητα, τους ανοιχτούς ορίζοντες, την τόλμη και βεβαίως τη δημιουργία πλούτου, εύλογη έρχεται η ερώτηση: «Βοηθάνε την Ελλάδα, ιδιαίτερα τώρα, που τους χρειάζεται; Μέσα στην κρίση;».

Κάπως έτσι είχα κάνει την ερώτηση στο παρελθόν, σε φιλική συντροφιά, σε έναν από τους μεγαλύτερους νέους Έλληνες εφοπλιστές, τον Γιώργο Οικονόμου. Και μάλλον με άκομφο τρόπο με είπε «αφελή». Κι εγώ τον είπα «αγενή...».

Με τη γαλανόλευκη

Εν πάση περιπτώσει, για να γυρίσουμε στο συνέδριο, στο θέμα ήρθε και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μιλτ. Βαρβιτσιώτης. Μαζί με τον υπουργό Ανάπτυξης Ν. Δένδια εκπροσώπησαν την κυβέρνηση και βεβαίως αναφέρθηκαν στη δύναμη της Ναυτιλίας μας, στη συμβολή της στην ανάπτυξη και την οικονομία και στην προσπάθεια να πληθαίνουν τα πλοία με ελληνική σημαία.

Στη διάρκεια της ελληνικής προεδρίας στην Ε.Ε. -είπε ο υπουργός Ναυτιλίας-, όταν προήδρευε στο αρμόδιο Συμβούλιο Υπουργών, αυτό που επίμονα τον ρωτούσαν -όχι με ανιδιοτέλεια, πάντοτε- ήταν: «Τι φόρους πληρώνουν οι Έλληνες εφοπλιστές;».

Λέω ευθέως, τόνισε, πως τους υποστηρίζω και θα το συνεχίσω, όσο αυτό συμφέρει τη χώρα.

Μέσα σ' αυτό το κλίμα ταιριάζει -γιατί όχι;- και η «αφελής» προσδοκία μας, ο γοητευτικός -όπως του είπε και ο P. Lamy- εφοπλιστικός κόσμος να αναδεικνύει ευπατρίδες, τώρα στην κρίση. Όχι ως φιλανθρωπία, αλλά με συγκεκριμένη κοινωνική προσφορά (στην Υγεία; Στην Παιδεία; Στην ελάφρυνση, τώρα, των αδύναμων συνταξιούχων; Σε τόσα και τόσα...), κατά τα παραδοσιακά πρότυπα των εθνικών ευεργετών -και άντε κάπως πιο εκσυγχρονισμένα...

ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΜΕ ΘΕΜΑ: ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟΝ 21ο ΑΙΩΝΑ - ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΖΟΝΤΑΣ ΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Της **ΛΕΝΑΣ ΠΑΓΩΝΗ**

Οι προκλήσεις της παγκόσμιας Ναυτιλίας, εκεί όπου η Ελλάδα έχει πρωτιά εδώ και πολλά χρόνια σ' ολόκληρο τον κόσμο, και με γνώμονα όχι μόνο τους αριθμούς, αλλά κυρίως τον ανθρώπινο παράγοντα, συζητήθηκαν και ακούστηκαν απόψεις από κορυφαίους εκπροσώπους του χώρου, στο διεθνές συνέδριο Shipping in the 21st Century – Preparing the Industry for the Future (Ναυτιλία τον 21ο αιώνα – Προετοιμάζοντας τη Βιομηχανία του Μέλλοντος).

Το διοργάνωσε, σε συνεργασία με την Capital Link, το Ίδρυμα Μαρία Τσάκος–«Διεθνές Κέντρο Ναυτικής Έρευνας και Παράδοσης» στο Ευγενίδειο Ίδρυμα στην Αθήνα. Με οικοδεσπότη τον καπετάν Παναγιώτη Τσάκο, ο οποίος μαζί με το Γάλλο οικονομολόγο Pascal Lamy –διετέλεσε εκτελεστικός διευθυντής του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, καθώς και επίτροπος Εμπορίου στην Ε.Ε.– και τον Ευθ. Μητρόπουλο, επίτιμο γενικό γραμματέα του International Maritime Organization, μίλησαν τεκμηριωμένα με οικονομικά στοιχεία, αλλά και με επίδειξη κοινωνικής και περιβαλλοντικής ευαισθησίας.

Η Ναυτιλία, που ήταν και θα είναι ο αιματοδότης του παγκόσμιου εμπορίου, αλλά και που οφείλει να είναι ο φίλος των ωκεανών, αυτών που καλύπτουν τα 3/4 του πλανήτη, όπως λέει ο P. Lamy, αναμένεται να έχει μέση ετήσια ανάπτυξη της τάξης του 4% τις επόμενες δεκαετίες, παρά την επιβράδυνση της παγκόσμιας οικονομίας.

Επενδύσεις 1 τρισ. δολ

Από τις εκτιμήσεις που ακούστηκαν στο συνέδριο, οι τεράστιες οικονομικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τη Ναυτιλία –και αναμένονται τα αμέσως επόμενα χρόνια– απαιτούν επενδύσεις που μπορούν να φθάσουν το ποσό του ενός τρισ. δολαρίων!

Κι όλα αυτά σε μία περίοδο που η Ελλάδα διεκδικεί –και, μέσα στην κρίση– μία σημαντική συμμετοχή, με την ανάδειξη του λιμανιού του Πειραιά –και της Θεσσαλονίκης– σε κύριο κόμβο του παγκόσμιου εμπορίου.

Η διοργάνωση, στο Ευγενίδειο –ήταν εκεί βεβαίως ο Λεωνίδας Ευγενίδης–, είχε εκτός των άλλων ζεστασιά και ελληνική φιλοξενία, με τον πρόεδρο της C.L. Νικ. Μπορνόζη και την αντιπρόεδρο Ολγα. (Το μόνο που ίσως έλειπε ήταν η ελληνική μετάφραση από τα αγγλικά των ομιλητών, αφού το διεθνές φόρουμ πραγματοποιήθηκε στη χώρα μας. Κι έτσι είθισται...)

Ο Νίκος Τσάκος, συνιδρυτής του Ιδρύματος, με θέρμη υποδέχθηκε ως εξαιρετικά χρήσιμες τις ιδέες και την εμπειρία των ξένων συνέδρων, που μπορούν να αξιοποιηθούν στην Ελλάδα, τη Σίλικον Βάλει της Ναυτιλίας.

Ο Σπ. Ποιλέμης (από τις παλαιότερες εφοπλιστικές οικογένειες του τό-

«Ναυτιλία είναι οι ναυτικοί της»



Οι Έλληνες είναι ιδιοκτήτες του 17% του παγκόσμιου στόλου

που) τονίζει πως η προστασία του περιβάλλοντος έχει πρωταρχική σημασία στο κτίσιμο νέων πλοίων. Και αυτό αφορά, ιδιαιτέρως, και τους πολιτικούς, είπε.

Οι μίζνες χρειάζεται να ανταπο-

κρίνονται στις απαιτήσεις της κοινωνίας. Δεν μιλάμε μόνον με αριθμούς, είπε ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος, συνοψίζοντας τα συμπεράσματα του συνεδρίου.

Μία και μοναδική, είπε, είναι για

τον ίδιο η προτεραιότητα: Ο ανθρώπινος παράγοντας. Οι άνθρωποι μας. Οι ναυτικοί. Οι ναυτεργάτες, ό,τι πιο σπουδαίο έχουμε. Και πάνω απ' όλα η αίσθηση ότι ανήκουμε σε μία οικογένεια. Με αγάπη και περηφάνια γι' αυ-

τό που κάνουμε. Αυτό είναι το κλειδί της επιτυχίας, της ασφάλειας, τόνισε ο καπετάνιος.

Ο P. Lamy, το όνομα του οποίου είχε ακουστεί για το υπουργείο Οικονομικών της Γαλλίας, συμπερασματικά είπε ότι το βασικό για εκείνον είναι η σχέση της Ναυτιλίας με την κοινωνία, σε ένα πλέγμα ηθικής και αξιών.

Πώς μπορεί να συμβαδίσει η ηθική με το κέρδος, ήταν μια ενδιαφέρουσα κουβέντα, που ακούσαμε λίγο αργότερα πίνοντας κρασί.

Αυτό είναι το ζητούμενο, έλεγαν και θύμιζαν πως οι Έλληνες εφοπλιστές («συνεταίρους» όπως χαρακτηριστικά αποκαλούσε ο Νίκος Βερνίκος τους ναυτεργάτες) είναι ιδιοκτήτες του 17% του παγκόσμιου στόλου, οι «φορτηγατζήδες» της θάλασσας, μέσα της οποίας μεταφέρονται το 80% με 90% των αγαθών όλου του κόσμου.

Σ' αυτό το συνέδριο, ανάμεσα στους δυναμικούς ανθρώπους της θάλασσας, που γνωρίζουν καλά τα μυστικά της, με εξοικείωση με το ρίσκο, τη σκληρότητα, τους ανοιχτούς ορίζοντες, την τόλμη και βεβαίως τη δημιουργία πλούτου, εύλογη έρχεται η ερώτηση: «Βοηθήνε την Ελλάδα, ιδιαίτερα τώρα, που τους χρειάζεται; Μέσα στην κρίση;».

Κάπως έτσι είχα κάνει την ερώτηση στο παρελθόν, σε φιλική συντροφιά, σε έναν από τους μεγαλύτερους νέους Έλληνες εφοπλιστές, τον Γιώργο Οικονόμου. Και μάλλον με άκομφο τρόπο με είπε «αφελή». Κι εγώ τον είπα «αγενή...».

Με τη γαλανόλευκη

Εν πάση περιπτώσει, για να γυρίσουμε στο συνέδριο, στο θέμα ήρθε και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μιλτ. Βαρβιτσιώτης. Μαζί με τον υπουργό Ανάπτυξης Ν. Δένδια εκπροσώπησαν την κυβέρνηση και βεβαίως αναφέρθηκαν στη δύναμη της Ναυτιλίας μας, στη συμβολή της στην ανάπτυξη και την οικονομία και στην προσπάθεια να πληθαίνουν τα πλοία με ελληνική σημαία.

Στη διάρκεια της ελληνικής προεδρίας στην Ε.Ε. –είπε ο υπουργός Ναυτιλίας–, όταν προήδρευε στο αρμόδιο Συμβούλιο Υπουργών, αυτό που επιμόνα τον ρωτούσαν –όχι με ανιδιοτέλεια, πάντοτε– ήταν: «Τι φόρους πληρώνουν οι Έλληνες εφοπλιστές;».

Λέω ευθέως, τόνισε, πως τους υποστηρίζω και θα το συνεχίσω, όσο αυτό συμφέρει τη χώρα.

Μέσα σ' αυτό το κλίμα ταιριάζει –γιατί όχι;– και η «αφελής» προσδοκία μας, ο γοητευτικός –όπως του είπε και ο P. Lamy– εφοπλιστικός κόσμος να αναδεικνύει ευπατρίδες, τώρα στην κρίση. Οχι ως φιλανθρωπία, αλλά με συγκεκριμένη κοινωνική προσφορά (στην Υγεία; Στην Παιδεία; Στην ελάφρυνση, τώρα, των αδύναμων συνταξιούχων; Σε τόσα και τόσα...), κατά τα παραδοσιακά πρότυπα των εθνικών ευεργετών –και άντε κάπως πιο εκσυγχρονισμένα...

Μέση ετήσια ανάπτυξη 4% τις επόμενες δεκαετίες, παρά την κρίση της παγκόσμιας οικονομίας, εκτιμάει ο Γάλλος οικονομολόγος Pascal Lamy



GOLD SPONSOR

ClassNK

SILVER SPONSORS



BRONZE SPONSORS



PLATINUM MEDIA PARTNERS

KATHIMERINI



GOLD MEDIA PARTNERS



SUPPORTING ORGANIZATIONS



“Shipping in the 21st Century”
“Preparing the Industry for the Future”

Wednesday, 8 October 2014 - Athens, Greece



Capital Link