



# 6<sup>th</sup> Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event

Monday, June 4, 2018 - Divani Caravel Hotel, Athens



## ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΟΝΟΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
ΣΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΤΗΣ CAPITAL LINK  
ΣΥΖΗΤΟΥΝ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΟΜΙΛΗΤΗΣ  
Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΟΥ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION  
κ. ΚΙΤΑΚ ΛΙΜ

6<sup>ο</sup> BIENNIAL ANALYST & INVESTOR DAY ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΤΗΣ CAPITAL LINK  
ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΤΩΝ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ

ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΜΕ ΤΕΡΑΣΤΙΑ ΕΠΙΤΥΧΙΑ 1200+ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΕΣ

ΔΕΥΤΕΡΑ, 4 ΙΟΥΝΙΟΥ, 2018 ΣΤΟ DIVANI CARAVEL HOTEL, ΑΘΗΝΑ

Αθήνα, 11 Ιουνίου, 2018

Αξιοποιώντας την μακροχρόνια καταξίωση στην πολύ επιτυχημένη διοργάνωση μεγάλης κλίμακας ναυτιλιακών Συνεδρίων στα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα σε όλο τον κόσμο, το “6<sup>th</sup> Capital Link Biennial Analyst & Investor Day Shipping Forum”, πραγματοποιήθηκε τη Δευτέρα, 4 Ιουνίου, 2018 στο Divani Caravel Hotel, Αθήνα με τεράστια επιτυχία προσελκύνοντας 1200+ συμμετέχοντες. Το Συνέδριο αυτό αποτελεί κομμάτι της Έκθεσης των Ποσειδωνίων, εντάσσεται στην ατζέντα των εκδηλώσεων και θεωρείται ένα από τα καλύτερα events της εβδομάδας. Το Φόρουμ διοργανώθηκε σε συνεργασία με το Nasdaq και το NYSE.

Το Analyst & Investor Day έφερε σε επαφή στελέχη από τον δημόσιο και ιδιωτικό χώρο της ναυτιλίας, επενδυτές, αναλυτές, χρηματοδότες και άλλους παράγοντες της αγοράς οι οποίοι επισκέφθηκαν την Αθήνα από όλο τον κόσμο με την ευκαιρία της έκθεσης των Ποσειδωνίων. Οι συμμετέχοντες αντάλλαξαν απόψεις σχετικά με τις ναυτιλιακές και τις χρηματοοικονομικές αγορές καθώς επίσης και τις κεφαλαιαγορές, την εναλλακτική χρηματοδότηση, τα ιδιωτικά μετοχικά κεφάλαια, καθώς και τις στάσεις των επενδυτών απέναντι στη ναυτιλία.

Στα πάνελ συζητήσεων του Συνεδρίου συμμετείχαν ως ομιλητές ηγέτες των Ελληνικών και παγκόσμιων ναυτιλιακών κοινοτήτων, οι επικεφαλής των μεγαλύτερων ναυτιλιακών τραπεζών, κορυφίοι επενδυτές και αναλυτές.

Υπήρχαν συζητήσεις στρογγυλής τραπέζης ανά τομέα αφιερωμένες στους τομείς θαλάσσιων μεταφορών μέσω πλοίων ξηρών χύδην φορτίων, δεξαμενόπλοιων, πλοίων μεταφοράς containers και πλοίων μεταφοράς αερίου, καθώς και ένα πάνελ στο οποίο συζητήθηκαν οι ευκαιρίες σε όλους τους τομείς. Το Συνέδριο ασχολήθηκε επίσης με ζητήματα κρίσιμης σημασίας για τη ναυτιλία, όπως η πρόσβαση σε κεφάλαια και η διαθεσιμότητα κεφαλαίων, η πρόσβαση σε τραπεζικά κεφάλαια και κεφάλαια εναλλακτικής χρηματοδότησης, καθώς και ο αντίκτυπος της τεχνολογίας και οι νέοι κανονισμοί.

Πρόκειται για ένα εξαιρετικό Συνέδριο που προσφέρει μοναδικές ευκαιρίες ανταλλαγής απόψεων, πληροφόρησης και δικτύωσης.

Capital Link – New York – London – Athens – Oslo – Shanghai – Limassol

230 Park Avenue • Suite 1536 • New York • New York 10169, USA • Tel.: +1 212 661 7566 • Fax: +1 212 661 7526

Longcroft House, 2/8 Victoria Avenue, London, EC2M 4NS, U.K. • Tel. +44(0) 20 3206 1322

40, Agiou Konstantinou Str, Suite A5, 151-24 Athens, Greece • Tel. +30 210 6109 800 • Fax +30 210 6109 801

Raadhusgaten 25, P.O.Box 1904 Vika • N-0116 Oslo, Norway

www.capitallink.com - www.capitallinkforum.com - www.capitallinkshipping.com



# 6<sup>th</sup> Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event

Monday, June 4, 2018 - Divani Caravel Hotel, Athens



Ήταν τεράστια τιμή για την Capital Link ότι ο κεντρικός ομιλητής του Συνεδρίου ήταν ο **Γενικός Γραμματέας του INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) κ. Kitack Lim** τον οποίο προλόγισε και παρουσίασε ο **κ. Eftthimios E. Mitropoulos**, IMO Secretary-General Emeritus; Chairman – "Maria Tsakos" Foundation.

Το Συνέδριο άνοιξε με το καλωσόρισμα του **κ. Nicolas Bornozis**, President - Capital Link, ο οποίος τόνισε ότι: "Οι νέες ρυθμίσεις, ειδικά εκείνες που αφορούν τη συμμόρφωση με τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς, την καινοτομία στις τεχνολογικές εφαρμογές, τις νέες γεωπολιτικές τάσεις και το αναδυόμενο οικονομικό και εμπορικό τοπίο, αποτελούν μέρος των προκλήσεων που αντιμετωπίζει σήμερα η ναυτιλία. Το κλίμα κατά τη διάρκεια της φετινής εβδομάδας των Ποσειδωνίων χαρακτηριζόταν από αισιοδοξία και εμπιστοσύνη στις μελλοντικές προοπτικές αυτής της ζωτικής και εξαιρετικά ανταγωνιστικής παγκόσμιας αγοράς, μιας αγοράς στην οποία οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατέχουν επί σειρά ετών ηγετική θέση".

"Το Συνέδριο της Capital Link τη Δευτέρα ξεπέρασε κάθε προηγούμενο ρεκόρ και έθεσε πολύ ψηλά τον πήχη όσον αφορά την ποιότητα και την ποσότητα συμμετοχής σημαντικών παραγόντων της ναυτιλίας, εφοπλιστών, τραπεζιτών, επενδυτών και ρυθμιστικών αρχών, που έλαβαν μέρος μεταξύ των ομιλητών και των εκπροσώπων. Οι εύστοχοι και ενθουσιώδεις συζητήσεις, οι διάλογοι και η ανταλλαγή ιδεών και πληροφόρησης έδωσαν τροφή για σκέψη και η δικτύωση ήταν απλά μοναδική. Είμαστε ευγνώμονες σε όλους για την υποστήριξή σας γεγονός το οποίο μας έχει βοηθήσει στο να οδηγήσουμε τα Συνέδρια της Capital Link να τυγχάνουν υψηλής αναγνώρισης και σεβασμού παγκοσμίως, και να εκπροσωπούν την τελειότητα στα μεγαλύτερα εμπορικά κέντρα του κόσμου, όπως στην Νέα Υόρκη, στο Λονδίνο, στην Αθήνα, στη Λεμεσό, στη Σαγκάη, στη Σιγκαπούρη και από τον επόμενο χρόνο στο Τόκυο."

## ΘΕΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΠΑΝΕΛΣ ΣΥΖΗΤΗΣΕΩΝ & ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΩΝ

### ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕΣΩ ΠΛΟΙΩΝ ΞΗΡΩΝ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

#### Συντονιστής:

**κ. James Johnston**, Senior Analyst - Braemar ACM Shipbroking

#### Ομιλητές:

- **κ. John Dragnis**, CEO – Goldenport Holdings Inc.
- **κ. John Michael Radziwill**, CEO – Goodbulk
- **κ. Philippe Louis-Dreyfus**, Chairman – Louis Dreyfus Armateurs S.A.S.; Former President - BIMCO
- **κ. Stamatis Tsantanis**, CEO – Seenergy Maritime Holdings (NASDAQ:SHIP)
- **κ. Spyros Capralos**, Chairman – Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ:SBLK)

Ο **κ. John Dragnis**, CEO – Goldenport Holdings Inc. τόνισε ότι: "Έχουμε ένα πολύ καλό balanced book μεταξύ παραδόσεων και ζήτησης και η αγορά στενεύει ολοένα και περισσότερο και αναμένουμε καλύτερη αξιοποίηση του στόλου στο 3ο και 4ο τρίμηνο, του οποίου στόλου η ανάπτυξη φθάνει το 3% φέτος. Το Capesize έχει μεγάλη μεταβλητότητα και οι δείκτες έχουν διαμορφωθεί ανάλογα με αυτό. Έχουμε μια πολύ καλή αύξηση του ΑΕΠ και υπάρχουν καλές προοπτικές λόγω αυτού, επομένως ο κύκλος θα επανεκκινηθεί περίπου το 2019 και θα δούμε περισσότερα σκάφη να παραδίδονται. Είμαστε αισιόδοχοι για το Capesize, ειδικά πιστεύοντας ότι βιώνουμε έναν ιστορικό συνδυασμό ζήτησης και προσφοράς, οπότε το Capesize είναι κοντά στις παλιές χαμηλές τιμές. Το Capesize δεν είναι πλέον επιχείρηση για μεσαίου μεγέθους ανεξάρτητες εταιρείες, και σιγά-σιγά θα βγούμε από την αγορά για να επικεντρωθούμε σε μικρότερα. Όσον αφορά τους κανονισμούς που πρέπει να εφαρμοστούν το 2020, δεν πιστεύουμε πως θα κινηθούμε προς scrubbers καθώς είναι ένα παιχνίδι 2-3 χρόνων μόνο, και μπορεί να ωφελήσει κυρίως τα μεγαλύτερα σκάφη."



## 6<sup>th</sup> Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event

Monday, June 4, 2018 - Divani Caravel Hotel, Athens



**Ο κ. John Michael Radziwill**, CEO – Goodbulk τόνισε ότι: “Υπάρχουν φανταστικές προοπτικές αυτήν τη στιγμή: υπάρχει ζήτηση άνθρακα από την Ινδία και άλλες χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας και μια αύξηση για τη ζήτηση χάλυβα, οι εμπορικές διαδρομές έχουν επιμηκυνθεί και υπάρχει μια διαχειρίσιμη προμήθεια στόλου. Με όλους αυτούς τους παράγοντες να λειτουργούν υπέρ σας, θα πρέπει να κρατάτε τα πλοία σας πολύ κοντά και για κάθε φορτίο θα πρέπει να βγάζετε όσο το δυνατόν περισσότερο κέρδος, εφόσον τους επόμενους 18 μήνες δε θα μπορούν να μπουν άλλα πλοία στην αγορά και η ζήτηση φορτίου προβλέπεται πολύ μεγάλη. Την προηγούμενη φορά, το νέο κεφάλαιο εισήλθε κατευθυνόταν στην αύξηση του capacity, αλλά αυτή τη φορά πρέπει εμείς να διασφαλίσουμε ότι δεν θα συμβεί. Τα Capesizes είναι πολύ επικίνδυνα και μπορούν να λειτουργήσουν υπέρ ή κατά κάποιου, αλλά με χαμηλή μόχλευση και βεβαιώνοντας ότι όταν δουλεύουν σωστά για εσάς είστε εκεί να το εκμεταλλευτεί, μπορούν να είναι πολύ καλό πράγμα για εσάς. Στις καλές εποχές, πρέπει να είστε επιθετικοί και να βγάζετε το περισσότερο κέρδος δυνατόν, και τα Capesizes μπορούν να βοηθήσουν ακριβώς με αυτό. Δε σχεδιάζουμε να εγκαταστήσουμε scrubbers, όπως και οι περισσότεροι δεν σχεδιάζουν να το κάνουν. Όσον αφορά το ballast water treatment, φέτος χάσαμε 26 άτομα και αυτό είναι κάτι που δε συζητήθηκε αρκετά. Ας επικεντρωθούμε τώρα στην ασφάλεια των πλοίων και στη συνέχεια μπορούμε να επικεντρωθούμε ballast water treatment που είναι κάτι που θα συμβεί από μόνο του. Η μείωση της ταχύτητας είναι μια εύκολη λύση και είναι ο καλύτερος τρόπος συμμόρφωσης με τους κανονισμούς, είναι οικονομικά αποδοτικός και μπορεί να είναι πραγματικά καλός για το περιβάλλον”

**Ο κ. Philippe Louis-Dreyfus**, Chairman – Louis Dreyfus Armateurs S.A.S.; Former President – BIMCO τόνισε ότι: “Είμαστε πολύ αισιόδοξοι για τα επόμενα δύο χρόνια, ανακάμπουμε από την κρίση στη ναυτιλία λόγω των εύλογων πρακτικών των εφοπλιστών και έχουμε αγοράσει πολλά πλοία τους τελευταίους 18 μήνες. Τα Capesizes γίνονται όλο και πιο επικίνδυνα και για το λόγο αυτό σιγά-σιγά θα βγούμε από αυτήν την αγορά. Είμαι προσωπικά περισσότερο υπέρ του να έχω μικρότερο κέρδος σε μεγάλο χρονικό διάστημα παρά να διακινδυνεύσω να έχω μεγάλη ζημιά σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα. Οι κανονισμοί του 2020 είναι πολύ καλοί για την αγορά και για το περιβάλλον, και στηρίζω την ιδέα της μείωσης της ταχύτητας για όλα τα πλοία παγκοσμίως εδώ και πολλά χρόνια, καθώς είναι καταπληκτικό το πόσο μπορεί να μειωθεί η κατανάλωση καυσίμου. Τα Valemax είναι μία ανησυχία, δεδομένου ότι όλο και περισσότερες δραστηριότητες θα κατοχυρωθούν προς πολύ λίγες εταιρείες με ειδικές συνδέσεις με τους βασικότερους χρήστες, και αν όχι τους ίδιους τους χρήστες ίσως ολόκληρες χώρες, όπως η Κίνα. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο πρέπει να βγούμε από την αγορά των Capesizes, σιγά-σιγά όμως δεδομένου ότι η αγορά θα είναι καλή για τα επόμενα χρόνια.”

**Ο κ. Stamatis Tsantanis**, CEO – Seenergy Maritime Holdings (NASDAQ:SHIP) τόνισε ότι: “Είμαστε πολύ αισιόδοξοι, ιδίως για τον τομέα των Capesizes ξεκινώντας από το 2018, καθώς παρατηρούμε έναν ιστορικό συνδυασμό ζήτησης και προσφοράς χωρίς μείωση της Κινεζικής ζήτησης. Στον τομέα των Capesizes, έχει υπάρξει πειθαρχία και από τώρα μέχρι και το 2021 έχουμε πολύ λίγες παραγγελίες, ενώ δεν υπάρχει διαθεσιμότητα για την κατασκευή θέσεων σε κτίρια επομένως ακόμη και αν κάποιος θέλει να παραγγείλει περισσότερα αυτό δεν είναι δυνατόν, κι έτσι θα έχουμε μόνο 20-25 Capesizes. Οι κανονισμοί που πρέπει να εφαρμοστούν το 2020 θα είναι ένα από τα καλύτερα πράγματα που έχουν συμβεί στη ναυτιλία τα τελευταία χρόνια. Αν ο στόλος επιβραδυνθεί κατά 20%, που είναι το πιο πιθανό σενάριο, αυτό σημαίνει ότι 300-400 Capes θα έχουν εγκαταλείψει την αγορά και αυτό δεν το έχουμε δει να συμβαίνει τα τελευταία χρόνια, ενώ δε βλέπουμε την αγορά των scrubbers να ανακάμπτει τόσο πολύ όπως πιστεύουν ορισμένοι. Από τις 12-13 συνολικά αποβάθρες στα λιμάνια της Βραζιλίας, μόνο 2-3 είναι κατάλληλα για το Valemax, επομένως δεν το βλέπουμε ως πραγματική απειλή. Υπάρχει ανάγκη οι κανονισμοί αντί να προσπαθούν να επιβάλουν πράγματα που μπορούν να διορθωθούν αυτόματα, να βεβαιωθούν ότι θα απομακρυνθεί ο παλαιότερος τόνος, ιδιαίτερα αυτός που είναι επικίνδυνος.”

**Ο κ. Spyros Capralos**, Chairman – Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ:SBLK) τόνισε ότι: “Τα θεμέλια για μια πολύ καλύτερη αγορά dry bulk υπάρχουν, αν και ο ναυτιλιακός κόσμος είναι ο λιγότερο πειθαρχημένος κόσμος και τη στιγμή που τα πράγματα πάνε καλά, υπάρχει ο κίνδυνος ότι θα γίνουν πολλές παραγγελίες. Θα πρέπει να είμαστε



# 6<sup>th</sup> Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event

Monday, June 4, 2018 - Divani Caravel Hotel, Athens



παρόντες τόσο στην αγορά των Capesizes, όσο και στην αγορά των Kamsarmax, Ultramax και Supermax. Τα Capesizes δίνουν περισσότερες δυνατότητες, αλλά μεγαλύτερη μεταβλητότητα. Εξαρτώμαστε πολύ από την Κίνα για τα Capesizes, ενώ τα Max's είναι λιγότερο ασταθή και επιφέρουν σταθερά έσοδα. Εξετάζουμε επίσης τη δυνατότητα εγκατάστασης scrubbers στα σκάφη μας και προς το παρόν τεστάρουμε 2 νέα Kamsarmax, επομένως αν τα αποτελέσματα είναι θετικά, δεν αποκλείουμε αυτή την πιθανότητα. Οι νέοι κανονισμοί αυξάνουν το κόστος της επιχειρηματικής δραστηριότητας, αλλά υποχρεώνουν τη βιομηχανία να κάνει τη δική της λογιστική και να δει κατά πόσο αξίζει να επενδύσει σε ballast water treatments, ή εγκατάσταση scrubbers για να παραμείνει ανταγωνιστική. Ωστόσο, η μείωση της ταχύτητας είναι ο μόνος πραγματικός τρόπος για τη μείωση της ρύπανσης. Το κόστος θα είναι χαμηλότερο, και γι' αυτό το σύνολο της αγοράς σχεδιάζει να το εφαρμόσει. Συνολικά, η μείωση της ταχύτητας θα είναι μία καλή ενέργεια και θα είναι ένας από τους καλύτερους τρόπους μείωσης της κατανάλωσης ενέργειας.”

## ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕΣΩ ΠΛΟΙΩΝ CONTAINER

### Συντονιστής:

κ. Mark O'Neil, President & CEO - Columbia Marlow

### Ομιλητές:

- κ. Aristides Pittas, CEO – Euroseas Ltd. (NASDAQ:ESEA)
- κ. Ian Webber, CEO – Global Ship Lease, Inc.
- κ. George Youroukos, CEO – Poseidon Containers

Ο κ. Mark O'Neil, President & CEO - Columbia Marlow τόνισε ότι: “Η αγορά των εμπορευματοκιβωτίων ενισχύεται σε όλους τους τομείς, με ολοένα και πιο ισχυρά σημάδια σταθεροποίησης. Τα ποσοστά χρησιμοποίησης είναι χαμηλά και μειώνεται ο αριθμός νεότευκτων πλοίων. Το μείγμα στην αγορά εμπεριέχει προκλήσεις για εταιρίες εκμετάλλευσης (operators) και ιδιοκτήτες. Έχουμε παίκτες από ενοποιήσεις και νεοεισερχόμενους, καθώς και νέες χώρες στο χώρο, π.χ. Ελλάδα. Έχουν εισαχθεί νέα χρηματοοικονομικά εργαλεία, π.χ. χρονομίσθωση (leasing), την ώρα που προηγμένες τεχνολογίες αναπτύσσονται ως αποτέλεσμα των περιβαλλοντικών κανονισμών. Τα κέντρα παραγωγής ανεγείρονται κοντά στις αγορές, την ώρα που αναδύονται νέοι κολοσσοί του Ίντερνετ. Πηγές ανησυχίας επί του παρόντος είναι η αυξημένη εμπλοκή των IT, η ψηφιοποίηση και οι κίνδυνοι από τις ανωτέρω εξελίξεις (GDPR, κυβερνοασφάλεια) καθώς και οι κοινοτισμοί γύρω από τις μονάδες έκπλυσης (scrubber).

### Ερωτήματα προς τα μέλη του πάνελ:

Q1. Προσφάτως, έλαβαν χώρα ενοποιήσεις με στόχο την επίτευξη οικονομιών κλίμακας και υψηλών επιπέδων απόδοσης. Πώς άλλως μπορεί να επιτευχθεί αυτό πέραν μέσω αλλαγής του μεγέθους του στόλου; Πώς μικρές και μεσαίες εταιρίες εκμετάλλευσης μπορούν να επιτύχουν κλίμακες που να τις καθιστούν ελκυστικές; Τι είδους πλοία πρέπει να διαθέτουν αυτές οι μικρές εταιρίες για να είναι ανταγωνιστικές; Πρέπει να διαθέτουν τα ίδια δίκτυα και υποδομές IT;

Q2. Δεδομένων των ενοποιήσεων στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων, πώς μπορούν να «χωρέσουν» οι μικρότεροι ιδιοκτήτες; Πώς μπορούν να επωφεληθούν όσο το δυνατόν περισσότερο;

Q3. Η τρισιδιάστατη εκτύπωση ανεβαίνει όλο και πιο πολύ, τα κέντρα παραγωγής πλησιάζουν την αγορά. Ποια είναι η άποψή σας για την εποχή των βαποριών 20,000 TEU; Έφαγαν τα ψωμιά τους Είναι σίφρον να έχεις μικρότερα πλοία και άρα μεγαλύτερη ευελιξία;

Q4. Ποιος είναι σήμερα ο πιο ελκυστικός τομέας στην αγορά; Θα αλλάξει αυτό;

Q5. Ποια είναι η μεγαλύτερη πρόκληση ενόψει;”

Ο κ. Aristides Pittas, CEO – Euroseas Ltd. (NASDAQ:ESEA) τόνισε ότι: “Οι οικονομίες κλίμακας και οι ενοποιήσεις συζητούνται εδώ και καιρό και, στο πεδίο των εμπορευματοκιβωτίων, υλοποιούνται από ναυλωτές καθώς η κερδοφορία είναι πιο σημαντική από την κλίμακα. Το να είσαι κερδοφόρος μετρά πιο πολύ από το να είσαι μεγάλο, ενώ η κλίμακα μπορεί να αποτελεί παράγοντα ανατροπής (disruption). Η ναυτιλία είναι ένας τομέα με έντονα χαρακτηριστικά κυκλικότητας. Όσο πιο μεγάλος, τόσο μεγαλύτερα και προβλήματα. Για τα πλοία μικρού μεγέθους,



# 6<sup>th</sup> Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event

Monday, June 4, 2018 - Divani Caravel Hotel, Athens



δεν υπάρχει ανάγκη ενοποίησης. Πρέπει να δίνουμε έμφαση στην κερδοφορία. Παραδοσιακά, τα μικρά πλοία είναι αυτά που κρατούν την αγορά. Αναμένονται διακυμάνσεις στις τιμές στο εγγύς μέλλον και δεν διακρίνω κάποια δυναμική για να αλλάξει η τρέχουσα δομή. Οι μεγάλες εταιρίες επαφίενται στην αγορά ναυλωτών για να τους εξασφαλίσουν μεγάλα βαπόρια. Ελκυστικός είναι όλος ο τομέας των εμπορευματοκιβωτίων. οι χρεώσεις των ναυλωτών πολλαπλασιάστηκαν σε σχέση με το πραγματικά χαμηλό σημείο όπου βρίσκονταν. Έχουμε ανάκαμψη και οι χρεώσεις θα βελτιώνονται προς τον ιστορικό μέσο όρο, εάν δεν έχουμε εμπορικούς πολέμους και άλλες συζητήσεις που θα επηρεάσουν την ψυχολογία της αγοράς. Βλέπω να έρχονται καλές εποχές.”

**Ο κ. Ian Webber**, CEO – Global Ship Lease, Inc. τόνισε ότι: “Κάθε εταιρία εκμετάλλευσης πρέπει να προσαρμοστεί στο ρόλο των IT. Χρειάζονται ενοποιήσεις συμβολαίων για να επιτευχθούν αποδόσεις σε επίπεδο δικτύου, αυτό αποτελεί αρνητική εξέλιξη για πλοιοκτήτες όπως εμείς, καθώς οι μεγάλοι θα κάνουν το ίδιο έργο με λιγότερα πλοία. Οι επιτυχημένες εταιρίες με μικρούς στόλους επικεντρώνονται σε πλόες μεταξύ περιφερειών (αγορές-θύλακες) όπου οι μεγάλοι δεν μπορούν να δραστηριοποιηθούν. Η αγορά των βαποριών μεσαίου μεγέθους είναι πολύ πιο ευέλικτη και έχει παγκόσμια παρουσία. Πρόκειται για τομέα με έλλειψη πλοίων (underbuilt) λόγω του ότι τα κονδύλια διοχετεύονταν σε βαπόρια στρατηγικής σημασίας. Η μείωση της ταχύτητας ισχύει και στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων. Πόσο υπάρχει ακόμα δυνατότητα για περαιτέρω μείωση της ταχύτητας; Δεν γνωρίζω. Η συμβουλή μου για το μέλλον είναι να συνεχίσουν οι επενδύσεις σε νέα πλοία.”

**Ο κ. George Youroukos**, CEO – Poseidon Containers τόνισε ότι: “Αποδοτικό είναι το πλοίο που είναι γεμάτο εμπορευματοκιβώτια. Υπάρχει ανάγκη για ενοποιήσεις. Οι μεγάλες εταιρίες ενδιαφέρονται για το κόστος θέσης εμπορευματοκιβωτίου (slot), το οποίο μειώνεται όσο μεγαλύτερο είναι το πλοίο. Συνεπώς, χρειάζεται ενοποίηση των ναυλωτών για να γεμίσουν τα μεγάλα πλοία. Ένας μικρότερος πλοιοκτήτης πρέπει να έχει τα κατάλληλα πλοία που θέλουν οι εταιρίες γραμμών (liners). Στα εμπορευματοκιβώτια, υπάρχουν πολλές παράμετροι που πρέπει να ληφθούν υπόψη, συνεπώς πρέπει να επιλέξεις. Όλα καταλήγουν στο είδος του πλοίου έχεις και εάν υπάρχει ζήτηση για αυτό. Δεν υπάρχει πρόβλημα όταν μια εταιρία γραμμών (liner) έχει καλά βαπόρια και φήμη. Τα μεγάλα πλοία είναι για πλοιοκτήτες ελευθέρων πλοίων (tramp). Δεν πιστεύω στο μοντέλο της χρονομίσθωσης (leasing). Προσωπική μου επιλογή είναι κυρίως τα βαπόρια post-ranamax. Στα εμπορευματοκιβώτια, η αγορά έχει δυναμικό επέκτασης. Επίσης, η μείωση της ταχύτητας θα έχει πιο σοβαρό αντίκτυπο σε αυτή την αγορά από άλλες. Συνεπώς, το 2020 θα δούμε μείωση του στόλου. Όσο για την κύρια πρόκληση του μέλλοντος, απλά πέντε γράμματα: TRUMP!”

## ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

### Συντονιστής:

**κ. Richard Brand**, Partner - Cadwalader, Wickersham & Taft LLP

### Ομιλητές:

- **κ. Harris Antoniou**, CEO – Amsterdam Trade Bank N.V.
- **κ. Joep Gorgels**, Global Head Transportation & Logistics Clients – ABN AMRO
- **κ. Vassilis Maroulis**, Managing Director, Head of Greek Shipping - Citi
- **κα. Kristin H. Holth**, Executive Vice President, Global Head of Ocean Industries – I Energy – Maritime – Seafood – DNB Bank ASA
- **κα. Claudia Herrmann**, Head of Origination Maritime Industries, Deputy Global Head of Maritime Industries – NORD/LB

**Ο κ. Harris Antoniou**, CEO – Amsterdam Trade Bank N.V. τόνισε ότι: “Οι τράπεζες στο παρελθόν κατηγορούνταν είτε επειδή δάνειζαν πάρα πολλά χρήματα ή επειδή δε δάνειζαν αρκετά, επομένως αντιμετωπίζουν κάθε φορά ένα δίλημμα για το αν θα πρέπει να δανείσουν, όμως πιστεύω ότι η απάντησή τους θα πρέπει να είναι «Ναι». Υπάρχει ο κύκλος, συμβαίνει σε κάθε βιομηχανία και το να δανείζουν οι τράπεζες χρήματα είναι αυτό που δημιουργεί την



# 6<sup>th</sup> Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event

Monday, June 4, 2018 - Divani Caravel Hotel, Athens



δυνατότητα για έγκαιρη είσοδο στον κύκλο. Όντας κοντά στην αγορά και περιορίζοντας του εαυτό σου από το να το παρακάνει όταν τα πράγματα πάνε καλά σημαντικό, όπως και κάποιος να μην εξαρτάται από ένα μόνο σύνολο οικονομικών δραστηριοτήτων, ώστε να έχει την πολυτέλεια να σταματήσει όταν θα πρέπει. Το Asian housing καλύπτει κάποιο κενό, αλλά το κενό στην αγορά μεταχειρισμένων δεν μπορεί να γεμίσει εύκολα. Οι τράπεζες είναι ο τρόπος με τον οποίο η βιομηχανία μπορεί να χρηματοδοτηθεί και οι τράπεζες είναι εκείνες που πραγματικά δημιουργούν ρευστότητα, σε αντίθεση με τις άλλες μεθόδους χρηματοδότησης που απλώς ανακυκλώνουν ρευστότητα. Υπάρχει μια δευτερεύουσα επίδραση στο παγκόσμιο εμπόριο με τους νέους κανονισμούς από τις ΗΠΑ, που είναι τα αντίποινα που μπορεί να αρχίσουν να επηρεάζουν τα καταναλωτικά αγαθά. Εάν υπάρξουν αντίποινα και υπάρξει εμπορικός πόλεμος, δεν θα είναι όλα αρνητικά, καθώς θα είναι απλά ένα μεταβατικό στάδιο.”

**Ο κ. Joep Gorgels**, Global Head Transportation & Logistics Clients – ABN AMRO τόνισε ότι: “Τείνουμε να μειώνουμε την ισορροπία που πρέπει να υπάρχει μεταξύ ζήτησης και προσφοράς. Αυτό που συνέβη είναι ότι δε δόθηκε αρκετό μετοχικό κεφάλαιο στα projects και δόθηκε υπερβολική μόχλευση, επίσης εξαιτίας και του ανταγωνισμού των παραδοσιακών ναυτιλιακών πρακτικών. Η χρήση ομολόγων έχει υπάρξει πολύ χρήσιμη, καθώς λόγω της υψηλής μόχλευσης υπήρξε αύξηση των τιμών. Ήρθε η ώρα οι παραδοσιακές τράπεζες να πάρουν ρίσκα και είμαι σίγουρος πως 5 χρόνια μετά, θα πούμε ότι έχουμε ήδη διακινδυνεύσει εφόσον ήδη αναλαμβάνουμε project πολύ διαφορετικά από πριν. Οι παραδοσιακές τράπεζες παίζουν σημαντικό ρόλο στην ευελιξία ενός έργου και οι ασφαλιστικές εταιρείες έρχονται τώρα στην αγορά επίσης. Μία από τις μεγαλύτερες διαφορές μεταξύ των διαφόρων μορφών χρηματοδότησης είναι οι κανονισμοί και η αυξανόμενη επίδραση στις παραδοσιακές εμπορικές τράπεζες σε αυτήν την αγορά το ότι υπάρχουν και άλλες μορφές κεφαλαίου που έχουν λιγότερους κανονισμούς. Τάσεις όπως η ενοποίηση της βιομηχανίας εμπορευματοκιβωτίων και off-shores, συμβαίνουν όλη την ώρα και με αυτόν τον τρόπο υπάρχει μια μεγαλύτερη πλατφόρμα και περισσότερα μέσα για να γίνει μια επιχείρηση πιο σταθερή. Για τις μικρότερες εταιρείες, υπάρχει η πρόκληση των κανονισμών, του IMO, των επενδύσεων σε scrubbers, του ballast water treatment. Η κατάργηση του στόλου είναι όλο και πιο δύσκολη και δαπανηρή για τις μικρότερες επιχειρήσεις.”

**Ο κ. Vassilis Maroulis**, Managing Director, Head of Greek Shipping – Citi τόνισε ότι: “Αυτό που συνέβαινε στο παρελθόν ήταν οι ιδιοκτήτες παράγγελλαν συνέχεια και οι τράπεζες συνέχιζαν να δίνουν χρήματα, οπότε υπήρξε υπερβολική διαστολή και αυτό δεν είναι κάτι που εμείς υποστηρίζουμε. Οι νέες πηγές και μορφές χρηματοδότησης δεν είναι ανταγωνισμός, αλλά συμπληρωματικός τρόπος χρηματοδότησης και αποτελούν μέρος της κεφαλαιακής διάρθρωσης. Η ενοποίηση είναι επίσης κάτι που έχει πολλές δυνατότητες εάν γίνει σωστά. Ωστόσο, σήμερα γίνεται όλο και πιο δύσκολο για τους μικρότερους ιδιοκτήτες να έχουν πρόσβαση στο ίδιο επίπεδο ευκαιριών.”

**Η κα. Kristin H. Holth**, Executive Vice President, Global Head of Ocean Industries – I Energy – Maritime – Seafood – DNB Bank ASA τόνισε ότι: “Όταν πρόκειται για νέες μορφές παροχής κεφαλαίου, το πρώτο πράγμα που πρέπει να σκεφτούμε είναι οι τρόποι με τους οποίους μπορούμε να τους συμβουλευόμαστε και τους τρόπους με τους οποίους μπορούμε να έχουμε νόημα να γίνουμε συνεργάτες. Χρειαζόμαστε νεοεισερχόμενους, και χρειαζόμαστε την επιχειρηματική διάθεση. Τάσεις όπως η ενοποίηση της βιομηχανίας εμπορευματοκιβωτίων και οι off-shores είναι σημαντικές αλλά ίσως όχι τόσο εύκολο να ακολουθηθούν από τις μικρότερες εταιρείες που προσπαθούν να παραμείνουν ανταγωνιστικές. Για τις off-shore, περιμένουμε να δούμε περισσότερα καθώς η αγορά εξέρχεται του χειρότερου σημείου του κύκλου τώρα, και στους επόμενους 24 μήνες θα δούμε περισσότερες εταιρείες σε αυτό. Υπάρχουν πολλές αλλαγές γύρω μας, αλλά ο κόσμος χρειάζεται το εμπόριο αφού εφόσον μιλάμε για μια παγκόσμια βιομηχανία. Μπορεί να κάνει τις τράπεζες να ανησυχούν λίγο, αλλά σε σύντομο χρονικό διάστημα δεν βλέπω πολύ μεγάλη επίδραση, είναι κυρίως μακροπρόθεσμο και θα πρέπει να δούμε πώς θα επηρεάσει την αγορά κεφαλαίου.”

**Η κα. Claudia Herrmann**, Head of Origination Maritime Industries, Deputy Global Head of Maritime Industries – NORD/LB τόνισε ότι: “Στο θέμα των νέων μορφών παροχής κεφαλαίου στη ναυτιλία, υπάρχει ένα σύστημα 2



# 6<sup>th</sup> Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event

Monday, June 4, 2018 - Divani Caravel Hotel, Athens



παικτών: οι παραδοσιακές ναυτιλιακές τράπεζες που δανείζουν ενάντια στο πλεονέκτημα της ανάπτυξης και της χρηματοδοτικής μίσθωσης, οι δημόσιες τοποθετήσεις, οι IPOs, και υπάρχει μια ποικιλία που βοηθά κάθε ιδιοκτήτη να βρει το σωστό επίπεδο τιμών. Υπάρχει ανάγκη να υπάρξει μεγαλύτερη διαφοροποίηση και υπάρχουν αρκετά κεφάλαια στην αγορά για τη στήριξη της βιομηχανίας. Οι τράπεζες έχουν αποτελέσει τη σημαντικότερη πηγή χρηματοδότησης μέχρι στιγμής στη ναυτιλία ενώ για καλά projects υπάρχει πάντα επαρκής χρηματοδότηση. Είναι δύσκολο να υποστηριχθεί ένας μικρός ιδιοκτήτης και να αναπτυχθούν τα μελλοντικά του σχέδια, και αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο είναι πολύ πιο εύκολη η πρόσβαση στην οικονομική στήριξη. Όλες οι τράπεζες εδώ θεωρούν ότι όλες οι νέες τάσεις στη ναυτιλία και την εφαρμογή ορισμένων νέων τάσεων μπορεί να είναι κάτι πιο προχωρημένο από εμάς και αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο είναι δύσκολο για εμάς να βάλουμε μια σωστή τιμή σε αυτήν και να την χρηματοδοτήσουμε. Η ανάπτυξη του εμπορίου είναι πολύ σημαντική και είναι κάτι που δε θα σταματήσει. Είναι ζήτημα τιμής, αλλά δεν θα σταματήσουμε την αύξηση του ΑΕΠ έχοντας αυτές τις επιπτώσεις.”

## ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕΣΩ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΕΡΙΟΥ

### Συντονιστής:

**κ. Espen Landmark Fjermestad**, Shipping Equity Research – Fearnley Securities

### Ομιλητές:

- **κ. Tony Lauritzen**, CEO – Dynagas LNG Partners LP (NYSE:DLNG)
- **κ. Paul Wogan**, CEO – GasLog Ltd. (NYSE:GLOG)
- **κ. Stavros Hatzigrigoris**, CEO - Maran Gas Maritime Inc.
- **κ. Harry Vafias**, CEO – StealthGas (NASDAQ:GASS)
- **κ. Christos Economou**, Founder & CEO – LNGShips, Oceanus, TMS Cardiff Gas

**Ο κ. Espen Landmark Fjermestad**, Shipping Equity Research – Fearnley Securities τόνισε ότι:

“Πέρσι, καταγράφηκε αύξηση της προσφοράς κατά 130 εκατ. τόνους. Η συνολική κατανάλωση αναμένεται να πολλαπλασιαστεί μέχρι τα τέλη του 2030. Σε πολύ μεγάλο βαθμό, αυτό εξηγείται από την Κίνα. Οι αριθμοί δείχνουν τεράστια ανάπτυξη πέραν των προσδοκιών της βιομηχανίας. Πιστεύετε ότι η τρομερή ανάπτυξη στην Κίνα θα διατηρηθεί ή θα κλονιστεί; Επίσης, ενδιαφέρουν έχουν οι αγορές FSRU. Πρέπει κάποιος να μπει σε αυτές;”

**Ο κ. Tony Lauritzen**, CEO – Dynagas LNG Partners LP (NYSE:DLNG) τόνισε ότι: “Είναι δύσκολο να γίνει πρόβλεψη σε νούμερα σε ετήσια βάση. Η Κίνα χτίζει νέους τερματικούς σταθμούς και το φυσικό αέριο αντιστοιχεί στο 6% του ενεργειακού μείγματος της Κίνας. Η πολιτική μετάβασης από τον άνθρακα στο αέριο αναμένεται να συνεχιστεί, άρα και ανάπτυξη στην Κίνα. Ωστόσο, είναι δύσκολο να προβλεφθούν ακριβείς αριθμοί. Ως προς το ποσοστό χρησιμοποίησης, το οποίο ήταν όντως υψηλό φέτος το χειμώνα, θα έλεγα ότι η ποιότητα του αμερικανικού αερίου είναι πολύ καλή. Μεγάλο μέρος των εξαγωγών τους πάει στην Άπω Ανατολή. Δεν θα υπάρξει ανατροπή στο LNG μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας, δεδομένου ότι πολλοί αγοραστές από τις ΗΠΑ δεν είναι αμερικανικές εταιρίες. Πωλούν το φορτίο τους στην Ανατολή. Ως προς το ποιος θα κάνει παραγγελίες πλέον, θα έλεγα ότι βλέπω ένα μείγμα κερδοσκοπικών παραγγελιών και σταθερών συμβολαίων, τα οικονομικά μεγέθη στις παραγγελίες δεν είναι και τόσο καλά. Αν κάποιος βασιστεί σε συμβόλαια 5-6 ετών, θα έχει μεγάλο υπολειπόμενο κίνδυνο. Είχαμε τρομερές τεχνολογικές αλλαγές τα τελευταία 10 χρόνια, που ακόμα συνεχίζονται. Ένα πλοίο που παραγγέλνεις σήμερα ίσως να μην είναι αυτό που θα παράγγελνες μετά από 2 χρόνια. Αν δεν βελτιωθεί η αγορά, δεν πρόκειται να κάνουμε κερδοσκοπικές παραγγελίες. Προτιμούμε να τηρήσουμε στάση αναμονής.

Σε ότι αφορά τα FSRU, έχουμε όντως παραγγείλει πλοία και είμαστε αισιόδοχοι. Έχουμε κάνει προσεκτικό σχεδιασμό για να προετοιμαστούμε για τις αλλαγές στη βιομηχανία. Τα πλοία μας είναι κατασκευασμένα ειδικά και για τις 2 χρήσεις. Αισθανόμαστε ότι η αγορά πρόκειται να έχει λιγότερες μόνιμες εγκαταστάσεις για FSRUs, και πρέπει αυτό να το συμπεριλάβουμε στο σχεδιασμό μας. Εάν κάποιος παραγγείλει σήμερα, θα το παραλάβει στα



## 6<sup>th</sup> Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event

Monday, June 4, 2018 - Divani Caravel Hotel, Athens



τέλη του 2020. Επί του παρόντος, η αγορά χρειάζεται 10-15 βαπόρια, συνεπώς πρέπει να ρωτήσουμε τα ναυπηγεία.”

**Ο κ. Paul Wogan**, CEO – GasLog Ltd. (NYSE:GLOG) τόνισε ότι: “Για πολλά χρόνια, η Κίνα ήταν η αγορά που αναμέναμε. Έπρεπε να κάνουν τη μετάβαση στο αέριο λόγω προβλημάτων μόλυνσης και αυτό έφερε τους πάντες προ εκπλήξεως, αν και δεν θα έπρεπε. Υπήρξε αύξηση 46% στη ζήτηση για αέριο στην Κίνα πέρσι. Τα προβλήματα μόλυνσης είναι υπαρκτά, συνεπώς έπρεπε να αλλάξουν. Ο Πρόεδρος Σι, είπε ότι «θα έχουμε γαλανό ουρανό στο Πεκίνο». Και όταν [ο Πρόεδρος Σι] λέει κάτι, θα συμβαίνει. Συνεπώς, δεν θα υπάρξει πισωγύρισμα.

Πράγματι, μας έφερε προ εκπλήξεως ο περσινός χειμώνας με το πόσο γρήγορα κινήθηκε η αγορά. Όταν οι άνθρωποι συνειδητοποίησαν ότι η ναυτιλία είναι ένα αγαθό που σπανίζει, αντέδρασαν. Ως προς τη χρησιμοποίηση, η αγορά ήταν σφικτή και το ποσοστό υψηλό την περασμένη χρονιά. Μετά χαλάρωσε και τώρα επέστρεψε. Το 2ο εξάμηνο του 2018 θα είναι δυνατό. Οι ναυλωτές αναζητούν μεσοπρόθεσμες ναυλώσεις. Πιστεύουμε ότι η δραστηριότητα θα αυξηθεί, όπως και η χρησιμοποίηση. Συνεπώς, το 2ο μισό του 2018 θα είναι καλύτερο.

Συνεχίζουμε και βλέπουμε να υπάρχει ανάγκη για πώληση μέρους της παραγωγής για να διασφαλιστεί η χρηματοδότηση. Δεν υπήρχαν FIDs στο πρόσφατο παρελθόν. Όταν είμαστε σίγουροι ότι θα πουλήσουμε, τότε ανεβαίνει η αγορά spot.

Επιπλέον, δεν με εξέπληξαν οι παραγγελίες για νέα πλοία. Εξαρτάται από το πού θα πάει το προϊόν. Για έργα που αφορούν τη διετία 2020-2021, εάν η παραγγελία δεν γίνει τώρα, τα βαπόρια δεν θα είναι έτοιμα στην ώρα τους. Η αγορά αντέδρασε στα σημάδια για νέα έργα. Με εξέπληξε ωστόσο όταν έβλεπα κόσμο να αγοράζει πλοία χωρίς να έχει συμβόλαια. Παρόλα αυτά, ο χώρος είναι υγιής. Συνεχίζουμε να έχουμε έλλειμμα πλοίων για τα έργα που θα μπουν στην παραγωγή. Σε τεχνικό επίπεδο, δεν υπάρχει τίποτα χειρότερο για το LNG από το να υπάρξει μονοπώλιο στους κατασκευαστές. Μέχρι στιγμής, είμαστε χαρούμενοι με τις επιδόσεις των μηχανών XDF.

Σε ότι αφορά τα FSRU, τα έργα δεν εξελίσσονται όσο γρήγορα αναμέναμε. Έγιναν μερικές παραγγελίες για πλοία που μετά ακυρώθηκαν. Το αέριο είναι φτηνό, άφθονο και καθαρό. Συνεπώς, εάν κάποιος πιστεύει σε αυτό, πρέπει να πιστέψει και στην αγορά FSRU. Θα χρειαστούν 12-24 μήνες για να εξομαλυνθεί η κατάσταση. Το FSRU θα παίξει τεράστιο ρόλο στην αγορά.

Για μένα, το κλειδί είναι το κόστος μοναδιαίου ναύλου (UFC). Οι πελάτες ζητούν αξιόπιστο και διαχειρίσιμο κόστος.”

**Ο κ. Stavros Hatzigrigoris**, CEO - Maran Gas Maritime Inc. τόνισε ότι: “Πολλοί λίγοι ανησυχούν για το ρυθμό ανάπτυξης της Κίνας. Ο παγκόσμιος πληθυσμός αυξάνεται, άρα η ζήτηση για LNG θα ενισχυθεί. Υπάρχουν 2 κίνδυνοι: πρώτον, η επιστροφή στην πυρηνική ενέργεια, εφόσον και ο Τράμπ δεν έχει πει τίποτα ακόμα σχετικά με αυτό. Ο δεύτερος είναι το πιθανά προβλήματα με το σχιστολιθικό αέριο.

Με ρωτήσατε εάν οι τιμές του αερίου είναι ανταγωνιστικές προς τον άνθρακα και τις ανανεώσιμες. Συνεπώς, οι τιμές συνδέονται με τη δυναμικότητα που θα προστεθεί στο δίκτυο τα επόμενα χρόνια. Οι τιμές πετρελαίου θα αυξηθούν, όχι σε σύνδεση με τη δυναμικότητα από Αυστραλία, το Κατάρ κλπ. Συνεπώς, δεν αναμένω υψηλές τιμές στο LNG. Πολλοί διαπραγματεύονται το LNG στη βάση των τιμών του αργού.

Να σας υπενθυμίσω ότι η μέση ταχύτητα του στόλου είναι 19,5 κόμβοι. Για τα εμπορικά πλοία είναι 15,3 κόμβοι. Άρα, έχουμε δυναμικότητα κρυμμένη στην ταχύτητα.

Επίσης, έχουμε παραγγείλει 8 πλοία, ένα εξ αυτών είναι FSRU. 5 από αυτά αφορούν σταθερά μακροχρόνια συμβόλαια. Η πολιτική μας περιελάμβανε και κερδοσκοπικές παραγγελίες, συγκεκριμένα 3 από αυτά.

Το μεγάλο μας βαπόρι (mega ship) δεν έχει παραδοθεί ακόμα. Θα είναι έτοιμο την 1η Ιουλίου. Οι δοκιμές με αέριο πήγαν καλά. Συμφωνώ με τον Paul, είναι καλό να έχουμε διαφορετικές τεχνολογίες προς σύγκριση και για την επίτευξη λύσεων. Ωστόσο, οι τεχνολογική πρόοδος στο αέριο δεν ήταν τόσο ταχεία τα τελευταία 10 χρόνια. Στα συστήματα φορτίων και τα εμπορευματοκιβώτια, είχαμε σημαντικές εξελίξεις, όπως και στην υγροποίηση.

Τέλος, χρήματα βγάζει κάποιος αν εκμεταλλευτεί την αγορά spot και σε άλλες αγορές.”





# 6<sup>th</sup> Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event

Monday, June 4, 2018 - Divani Caravel Hotel, Athens



**Ο κ. Harry Vafias**, CEO – StealthGas (NASDAQ:GASS) τόνισε ότι: “Στο ερώτημά σας, εάν η μετάβαση από LPG σε LNG είναι υπαρκτή, θα έλεγα ότι δεν υπάρχει μεγάλος ανταγωνισμός. Το LNG είναι η πρώτη επιλογή μετά το πετρέλαιο. Στην Κίνα, χιλιάδες μικρά νοικοκυριά συνειρίζουν να καινέ ξύλο για να μαγειρέψουν και να ζεσταθούν. Συνεπώς, για αυτά, το επόμενο εξελικτικό βήμα είναι να αγοράσουν μια σόμπα με αέριο για να μαγειρέψουν και να ζεσταθούν. Το LNG είναι πολύ πιο προηγμένο, απαιτεί τερματικούς σταθμούς κλπ. Το LPG είναι πολύ πιο εύκολο ως διαδικασία. Μετά από αυτό, πας στον ηλεκτρισμό και μετά στο φυσικό αέριο. Για εμάς, η ζήτηση προέρχεται από όλο τον κόσμο, δείγμα ότι το LPG αποτελεί ανάγκη. Είμαι αισιόδοξος για το μέλλον. Οι τάσεις για πιο καθαρή ενέργεια λειτουργούν ενισχυτικά για το LNG και το LPG.”

**Ο κ. Christos Economou**, Founder & CEO – LNGShips, Oceanus, TMS Cardiff Gas τόνισε ότι: “Είμαι βέβαιος για το χειμώνα του 2018. Ο κόσμος θα κάνει πιο έξυπνες αγορές. Κινούμαστε προς μια βιομηχανία πιο φιλική προς το περιβάλλον. Συνολικά, αυτό καθιστά και τη δουλειά μας τόσο συναρπαστική!

Στο ερώτημά σας εάν η Ανατολή θα χρειαστεί LNG στο μέλλον, είδαμε ότι οι τιμές GKM ανεβαίνουν, συνεπώς η ζήτηση ξεπερνά την προσφορά. Ο περσινός δείκτης GMK κινήθηκε προς τη σωστή κατεύθυνση για εμάς. Η Μέση Ανατολή παραμένει ένα ζήτημα, όμως είμαστε σίγουροι ότι η ζήτηση θα ενισχυθεί είτε το αέριο πάει στην Ιαπωνία είτε οπουδήποτε αλλού.

Σε ότι αφορά τις παραγγελίες για πλοία, το 2011 καταρτίσαμε μια στρατηγική με τους πελάτες μας. Αναλάβαμε ρίσκα σε βάση spot. Θα εφιστούσα την προσοχή όσων παραγγέλνουν πλοία στη βιομηχανία του LNG. Υπάρχουν πάμπολλες προδιαγραφές και λεπτομέρειες που πρέπει να ληφθούν υπόψη. Δυσκολευτήκαμε να λάβουμε έγκριση για νέα πλοία. Η ζήτηση είναι ανελαστική, και αυτό είναι σημαντικό. Είμαι ενθουσιασμένος με τη βιομηχανία αυτή. Πιστεύω ότι θα αναπτυχτεί.

Σε ότι αφορά τις τιμές των ναυπηγείων, αναμένουμε να αυξηθούν. Μέχρι στιγμής, η αγορά LNG δεν μπόρεσε να σταθεί αντάξια των –ήδη υψηλών- προσδοκιών.”

## ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕΣΩ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

### Συντονιστής:

**Ο κ. Nick Brown**, Marine & Offshore Director - Lloyd's Register

### Ομιλητές:

- **κ. Jerry Kalogiratos**, CEO – Capital Product Partners (NASDAQ: CPLP)
- **κ. Vassilis Kertsikoff**, Vice Chairman – Eletson Holdings
- **κ. Daniel Xu**, Shipping – Tanker Sector – ICBC Leasing
- **κ. Eddie Valentis**, CEO – Pyxis Tankers (NASDAQ: PXS)
- **κ. Robert Burke**, Partner & CEO - Ridgebury Tankers
- **κ. George Saroglou**, COO – Tsakos Energy (NYSE: TNP)

**Ο κ. Jerry Kalogiratos**, CEO – Capital Product Partners (NASDAQ: CPLP) τόνισε ότι: “Σήμερα τα αποθέματα πλησιάζουν ιστορικούς μέσους όρους, οι τιμές του πετρελαίου έχουν διπλασιαστεί, αλλά από ένα πολύ χαμηλό σημείο, με αποτέλεσμα η πραγματική ζήτηση να είναι πολύ μικρή. Καθώς το πετρέλαιο του OPEC ξαναμπαίνει στην εξίσωση, αυτό θα μπορούσε να είναι αποτελέσει σημείο καμπής για τις αγορές δεξαμενοπλοίων εάν εξετάσουμε και την προσφορά, και ίσως το δεύτερο τρίμηνο να είναι το χαμηλότερο σημείο και ο OPEC η αρχή της αύξησης του όγκου. Έχουμε υποτιμήσει το γεγονός ότι σε ολόκληρο τον πλανήτη, εκτός ίσως από τις ΗΠΑ, παρατηρήθηκε έλλειψη επενδύσεων στην παραγωγή πετρελαίου και οι παραδοσιακές χώρες εξαγωγής θα παιδευτούν με την πρόοδο της παραγωγής πετρελαίου και θα χάσουν τις δυνατότητές τους, ενώ οι ΗΠΑ θα καταφέρουν να αποκτήσουν μερίδιο αγοράς. Η συνεχής προσέλκυση σε παραγγελίες δικαιολογείται από το γεγονός ότι το ένα πέμπτο του στόλου VLCC καθώς πλησιάζουμε στο 2020 θα είναι 20 ετών και ταυτόχρονα το παγκόσμιο βιβλίο παραγγελιών για τα δεξαμενόπλοια είναι στο 12%, η ζήτηση είναι αρκετά μεγάλη και το πρόβλημα είναι στην



## 6<sup>th</sup> Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event

Monday, June 4, 2018 - Divani Caravel Hotel, Athens



πραγματικότητα η προμήθεια. Η πραγματική προμήθεια μέχρι το 2020 θα είναι λιγότερη από αυτή που προβλέπεται, λόγω των κανονισμών και του τι θα σηματοδοτήσουν για τα παλαιότερα πλοία, όπως το ότι θα πρέπει να εγκατασταθούν συστήματα για ballast water treatment και το γεγονός ότι πολλά από αυτά είναι πλέον μη αποτελεσματικά και θα πρέπει είτε να διαλυθούν είτε να μετατραπούν σε κινητήρες αργού ατμού.”

**Ο κ. Vassilis Kertsikoff**, Vice Chairman – Eletson Holdings τόνισε ότι: “Η γεωπολιτική παίζει τον μεγαλύτερο ρόλο, ιδιαίτερα οι καταστάσεις της Βενεζουέλας και του Τράμπ στο Ιράν είναι πολύ σημαντικοί παράγοντες. Το πρόβλημα αφορούσε πάντα τον εφοδιασμό και όχι τη ζήτηση και θα είναι πολύ καλύτερο τα επόμενα δύο χρόνια να δούμε την προμήθεια σε δεξαμενόπλοια. Ο κόσμος δεν είναι έτοιμος για τη μετατόπιση των πετρελαιοειδών και του υπολειπόμενου καυσίμου. Τα διυλιστήρια δεν είναι έτοιμα για αυτό, πολύ λίγοι έχουν βάλει scrubbers στα πλοία τους και θα υπάρξει κάποιο χάος, και τίποτα από αυτά δεν πρόκειται να είναι καλά για εμάς. Στην προσπάθεια πρόβλεψης, θα πρέπει κάποιος να κοιτάξει τι γίνεται στα μέρη όπου τα διυλιστήρια είναι πιο ευέλικτα, όπως στη Μέση Ανατολή και τώρα στην Ινδία, έναντι των χωρών της OECD. Τα ηλεκτρικά διαδραματίζουν επίσης μεγαλύτερο ρόλο, αλλά πρέπει να τα θέσουμε σε προοπτική. Οι πωλήσεις ηλεκτρικών οχημάτων αναμένεται να φτάσουν το 20% από το σημερινό 1% έως το 2030, οδηγούμενες κυρίως από την Κίνα και την Ινδία, επομένως είναι προφανές ότι τα πράγματα κινούνται προς αυτήν την κατεύθυνση. Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν μεγάλες επιδοτήσεις στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα και οι κυβερνήσεις αναμένεται να χάσουν 100 δισεκατομμύρια σε φόρους, οπότε υπάρχει ένα δίλημμα, μια αντιστάθμιση μεταξύ συνεχούς επιδότησης ή αύξησης της χρήσης ηλεκτρικών οχημάτων, η οποία ίσως να μην είναι τόσο εφικτή λόγω της παγκόσμιας ενοποίησης των οικονομικών.”

**Ο κ. Daniel Xu**, Shipping – Tanker Sector – ICBC Leasing τόνισε ότι: “Η πιο συμφέρουσα αγορά θα είναι αυτή του αργού πετρελαίου και προσπαθούμε επίσης να εισάγουμε περισσότερους κινητήρες από τις ΗΠΑ. Ορισμένα πράγματα έχουν αλλάξει στην Κίνα, υπάρχουν τόσα πολλά ηλεκτρικά αυτοκίνητα και μακροπρόθεσμα η αγορά πετρελαίου μπορεί να μην αναπτύσσεται τόσο γρήγορα όσο στο παρελθόν. Εισάγουμε περισσότερο από τις ΗΠΑ σε αυτόν τον τομέα, αλλά ο συνολικός όγκος δεν μπορεί να αυξηθεί τόσο γρήγορα όσο πριν. Η τιμή χάλυβα στην Κίνα αυξήθηκε από 2000 σε 5000 ανά τόνο, ενώ ταυτόχρονα το κόστος εργασίας είναι επίσης υψηλότερο και είναι σχεδόν αδύνατο να μειωθεί το κόστος κατασκευής. Η κατανάλωση πετρελαίου στην Κίνα δεν θα αυξηθεί τόσο γρήγορα όσο και στο παρελθόν και κατά την περίοδο χαμηλών τιμών πετρελαίου η κυβέρνηση αύξησε τον φόρο κατανάλωσης του πετρελαίου με αποτέλεσμα τουλάχιστον η μισή τιμή του πετρελαίου να είναι ο φόρος. Υπάρχουν πολλά ηλεκτρικά αυτοκίνητα, ειδικά στις περιοχές της πόλης και η Κινεζική κυβέρνηση ενθαρρύνει τη χρήση εναλλακτικών μορφών ενέργειας. Ο μεγαλύτερος διαταράκτης θα είναι η πολιτική του κ. Τράμπ εναντίον άλλων εθνών, αλλά μακροπρόθεσμα είναι η τεχνολογία, καθώς μιλάμε για smart ships που θα αλλάξουν ολόκληρη τη βιομηχανία των δεξαμενοπλοίων.”

**Ο κ. Eddie Valentis**, CEO – Pxyis Tankers (NASDAQ: PXS) τόνισε ότι: “Υπάρχει πολύ καλή ισορροπία στην αγορά, το βιβλίο παραγγελιών βρίσκεται σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα, η προμήθεια πλοίων για τα επόμενα δύο χρόνια φαίνεται πολύ καλή, η ζήτηση για προϊόντα είναι πραγματικά ισχυρή και τα ναυπηγεία που παραδοσιακά κατασκευάζουν MR δεν είναι πλέον στην αγορά, με αποτέλεσμα να υπάρχει περιορισμένη προσφορά πλοίων. Οι στόλοι που περιλαμβάνουν οικολογικά σκάφη θα έχουν ένα πλεονέκτημα έναντι των παλαιότερων μονάδων, οι μηχανές αργού ατμού θα επικρατήσουν, την ίδια στιγμή το μειονέκτημα θα είναι ότι η τιμή ανά τόνο θείου θα εκτοξευθεί. Τα πράγματα θα εξομαλυνθούν μέχρι το 2021 και η ζήτηση για τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων θα είναι υψηλή το 2020. Τουλάχιστον 2 μεγάλες εταιρείες πειραματίζονται με μείγματα και αυτό μπορεί να είναι μια καλή είδηση για το επόμενο έτος, παρόλα αυτά, η σωστή συμμόρφωση με τους κανονισμούς που έρχονται το 2020 είναι η βασική πηγή ανατροπής (disruption) της βιομηχανίας για το επόμενο έτος.”

**Ο κ. Robert Burke**, Partner & CEO - Ridgebury Tankers τόνισε ότι: “Αυτό που βλέπουμε είναι μεγάλη πίεση για τη διάλυση σκαφών μεγαλύτερου μεγέθους, περίπου 30 έχουν προστεθεί στην αγορά φέτος. Κανείς από εμάς δεν γνωρίζει τι θα συμβεί με τα διαλυμένα πλοία, θα υπάρξει κάποιο χάος και δεν μπορούμε να προβλέψουμε με



# 6<sup>th</sup> Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event

Monday, June 4, 2018 - Divani Caravel Hotel, Athens



ακρίβεια τι θα γίνει. Βραχυπρόθεσμα, βλέπουμε ότι περισσότερο αργό πετρέλαιο θα βγει από τον κόλπο των ΗΠΑ από τους Κινέζους και βλέπουμε μεγαλύτερη έμφαση σε αυτή την πιο κατακερματισμένη αγορά, οπότε δεν βλέπουμε σημαντική βελτίωση τους επόμενους 6 μήνες. Εντούτοις, υπήρξαν πολύ ενθαρρυντικά σημάδια ανάκαμψης των τιμών σε όλο τον κόσμο όσον αφορά το φυσικό αέριο και καλύτερες από αυτές που παρατηρήθηκαν στις αρχές του έτους. Το θείο στα καύσιμα θα είναι ένα ζήτημα που θα προκύψει επίσης και σε γενικές γραμμές, υπάρχει πράγματι μεγάλη αβεβαιότητα. Υπάρχει ένας φυσικός κύκλος που πρέπει να ολοκληρωθεί, είτε πρόκειται για 6 μήνες είτε για ένα χρόνο, η πιθανότητα είναι ότι θα ολοκληρωθεί μόλις το 2020 αρχίσει να χτυπά και θα υπάρξει συνδυασμός αποτελεσμάτων που δημιουργούν την αλλαγή στην αγορά και ψάχνουμε για αυτό το σημείο καμπίς που όταν το φτάσουμε, θα έχουμε και πάλι ευτυχημένες μέρες.”

**Ο κ. George Saroglou**, COO – Tsakos Energy (NYSE: TNP) τόνισε ότι: “Από πλευράς ζήτησης υπάρχει βελτίωση και η ζήτηση είναι εκεί για να στηρίξει την αγορά καθώς είμαστε στο τέλος της απορρόφησης του βιβλίου παραγγελιών. Υπάρχουν νέα εμπορικά αγαθά που εξελίσσονται χάρη στις αμερικανικές εξαγωγές αργού και μαζί με τους γεωπολιτικούς κινδύνους και την απόφαση του OPEC τον επόμενο μήνα, ο οποίος πιθανότατα θα επισημάνει χαλάρωση των περικοπών, θα παρατηρήσουμε μια ανάκαμψη του ναύλου των δεξαμενόπλοιων, ειδικά αναφορικά με τους ακατέργαστους μεταφορείς. Θα δούμε από τα πιο σύγχρονα διυλιστήρια όπως της Μέσης Ανατολής, σε μέρη όπου έχουμε δει κλείσιμο των διυλιστηρίων, έως τις χώρες της OECD και θα δώσει ώθηση στη ζήτηση των δεξαμενόπλοιων μας. Όσον αφορά τους κανονισμούς που πρέπει να εφαρμοστούν μέχρι το 2020, το πραγματικό ερώτημα είναι ποιοι από τους μικρότερους φορείς πρόκειται να επιβιώσουν από αυτό το "τσουνάμι" των κανονισμών που έρχεται, ειδικά εταιρείες με λιγότερα από 10 σκάφη που θα πρέπει να πάρουν κάποιες δύσκολες αποφάσεις, σε ένα περιβάλλον χωρίς τράπεζες δανεισμού. Επίσης, υπάρχει ευκαιρία για την ενοποίηση, μέσω των κονδυλίων που έχουν εισέλθει στη ναυτιλία και αναζητούν μια έξοδο που δεν έχει γίνει με κάποιο παραδοσιακό τρόπο όπως μέσω IPOs, και θα είναι ένας παράγοντας ανατροπών στη βιομηχανία.”

## ΚΕΦΑΛΑΙΑΓΟΡΕΣ & ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΜΕΤΟΧΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ & ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

### Συντονιστής:

**κ. Panos Katsambas**, Partner – Reed Smith

### Ομιλητές:

- **κα. Christa Volpicelli**, Managing Director & Head of Maritime Investment Banking – Citi
- **κ. Jim Cirenza**, Managing Director – DNB Markets, Inc.
- **κ. Nicolas Duran**, Partner, Head of Asset Backed Finance at IBD – Fearnley Securities
- **κ. Paulo Almeida**, Portfolio Manager - Tufton Oceanic Ltd.
- **κ. Michael Weisz**, President - YieldStreet

**Ο κ. Panos Katsambas**, Partner – Reed Smith τόνισε ότι: “Εμφανίζονται ευκαιρίες επειδή τα παραδοσιακά τραπεζικά κεφάλαια είναι σπάνια. Πότε στο μάλλον θα επιστρέψει η τραπεζική για τη ναυτιλία; Επίσης, εάν η αγορά επηρεάζεται από δευτερεύουσες πωλήσεις NPL, επιδρά αυτό στην ευρύτερη αγορά;”

**Η κα. Christa Volpicelli**, Managing Director & Head of Maritime Investment Banking – Citi τόνισε ότι: “Πιστεύουμε ότι οι αγορές κεφαλαίων παίζουν ολοένα και πιο σημαντικό ρόλο. Τα τελευταία 3 χρόνια εμφανίστηκαν προκλήσεις ως συνάρτηση όσων συνέβαιναν σε κάθε τομέα. Η χρηματοδότηση θα αφορά όλο και πιο πολύ τους πλοιοκτήτες, συνεπώς πρέπει να εισφέρουμε την εξειδικευμένη μας γνώση της αγοράς. Ακόμα και όταν οι αγορές κινούνται με βραδείς ρυθμούς, εμείς είμαστε εκεί για να πούμε στους πλοιοκτήτες πώς να αποκτήσουν πρόσβαση στις αγορές με αποδοτικό τρόπο. Τα επιτόκια ανεβαίνουν, έτσι και η τραπεζική χρηματοδότηση θα παραμείνει βασική πηγή. Βλέπουμε επίσης και τις εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης, π.χ. αγορές ομολόγων, που είναι ανοικτές σε εταιρίες και μπορούν να αποτελέσουν μια καλή επιλογή για πολλούς. Επί του παρόντος, είναι σημαντικό, πιο πολύ από ποτέ, να έχουν σωστή ομάδα διοίκησης, σωστή κεφαλαιουχική διάρθρωση και κίνητρα για να λειτουργήσουν.



## 6<sup>th</sup> Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event

Monday, June 4, 2018 - Divani Caravel Hotel, Athens



Οι χρηματοοικονομικοί επενδυτές θέλουν, μακροπρόθεσμα, να έχουν μια στρατηγική εξόδου. Οι νέες πλατφόρμες τους επιτρέπουν την έξοδο πιο αποδοτικά και επιτρέπουν στους μετόχους να μένουν μέχρι να ανακάμψει ο τομέας.”

**Ο κ. Jim Cirenza**, Managing Director – DNB Markets, Inc. τόνισε ότι: “Μετά από 4 χρόνια με επιδόσεις ρεκόρ στις M&A, οι εταιρίες επιστρέφουν στη συγκέντρωση κεφαλαίων. Το μεγαλύτερο μέρος των ενοποιήσεων χρημάτων έχει ολοκληρωθεί. Η διαπραγμάτευση μετοχών είναι πιο φτηνή από τα πλοία, συνεπώς όλα τα χρηματοοικονομικά εργαλεία είναι στο παιχνίδι. Πιστεύω πραγματικά και εύχομαι τράπεζες και επενδυτικά κεφάλαια να είναι πιο πειθαρχημένες. Οι υψηλές τιμές στο χάλυβα κάνουν το σκραπ να δείχνει ενδιαφέρον. Η ευκαιρία για τις εταιρίες να βγάλουν μακροπρόθεσμα κέρδη είναι εδώ, συνεπώς η πειθαρχία μαζί με την αστάθεια δημιουργούν ευκαιρίες. Σε σχέση με άλλες επενδύσεις, η ναυτιλία είχε καλύτερες αποδόσεις. Εντούτοις υπάρχουν 2 εμπόδια για την είσοδο σε αυτή: το μέγεθος και η ρευστότητα. Εάν μια εταιρία θέλει να συγκεντρώσει κεφάλαια, η ανάπτυξη και η ενοποίηση είναι κάτι περισσότερο από ένας καλός ισολογισμός. Εξάλλου, τα ιδιωτικά επενδυτικά κεφάλαια δεν κυριαρχούσαν στο πεδίο των M&A. Αυτό συνέβη τα τελευταία χρόνια.”

**Ο κ. Nicolas Duran**, Partner, Head of Asset Backed Finance at IBD – Fearnley Securities τόνισε ότι: “Υπάρχει σημαντική αύξηση της ζήτησης στη ναυτιλία και τις υπεράκτιες δραστηριότητες. Πριν από 2 χρόνια, αυτό ξεκίνησε με τις χώρες της Βαλτικής. Ο αρνητικός κύκλος έχει αναστραφεί και πλέον βλέπουμε μακροχρόνιους επενδυτές και αμοιβαία κεφάλαια να επιστρέφουν στην αγορά. Η εναλλακτική χρηματοδότηση επίσης ανεβαίνει, αν και υπάρχει αυξημένη ζήτηση για επενδυτικά κεφάλαια. Μια άλλη τάση είναι η εστίαση στο ρυθμιστικό περιβάλλον μετά το 2020. Οι επενδυτές θέλουν να γνωρίζουν τι θα σημαίνει αυτό για τη βιομηχανία και πώς θα αντιμετωπιστεί αυτή εξέλιξη. Είμαστε εξαιρετικά αισιόδοξοι και βέβαιοι για την αγορά, περισσότερο από όσο ήμασταν. Αυτή τη φορά, για 8-9 χρόνια, πολλοί επενδυτές έχαναν τα χρήματά τους λόγω κακής διοίκησης και ελλιπούς εταιρικής διακυβέρνησής. Πλέον, οι επενδυτές είναι εκπαιδευμένοι και θέτουν πιο αυστηρές προϋποθέσεις πριν επενδύσουν. Είδαμε το ενδιαφέρον για τη νορβηγική αγορά έχει να κάνει με εταιρίες που προσφέρουν παλαιότερα περιουσιακά τους στοιχεία σε ελκυστικές τιμές, καθώς και εταιρίες που είναι καλά προετοιμασμένες για το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο. Η νορβηγική αγορά είναι η ιδανική για νεοεισερχόμενους, δεδομένος της διαδικασίας με τα έγγραφα, του χρόνου εισόδου στην αγορά (time to market) κλπ. Η αγορά δεν είναι τόσο ανοικτή όπως πολλοί νομίζουν. Η θετική διαφοροποίηση είναι το κλειδί. Για να συγκεντρώσει κάποιος σημαντικά κονδύλια, πρέπει να έχει μια μοναδική ιστορία μαζί του, αλλιώς ανταγωνίζεσαι μόνο στο επίπεδο της τιμής.”

**Ο κ. Paulo Almeida**, Portfolio Manager - Tufton Oceanic Ltd. Τόνισε ότι: “Οι τρέχουσες τάσεις στη ναυτιλία και τις αγορές κεφαλαίων συνολικά είναι ότι οι επενδυτές αναζητούν αποδόσεις και κατηγορίες στοιχείων που δεν είναι εκτεθειμένα σε υψηλούς κινδύνους, καθώς και τη χαμηλότερη συσχέτιση με επενδυτικά κεφάλαια, όπως στη ναυτιλία. Βλέπουμε επίσης ότι ανάκαμψη στην αγορά του ξηρού χύδην φορτίου, αγόμενη από τη ζήτηση, ήταν θετική για τη σωστή διάρθρωση της αγοράς. Τέλος, η τραπεζική χρηματοδότηση είναι λιγότερο διαθέσιμη, γεγονός που δημιουργεί ευκαιρίες. Μάλιστα, είδαμε ποσά συνολικού ύψους 1,1 δις USD να επενδύονται σε πλοία. Τα τελευταία 2 χρόνια, υπήρχε δραστηριότητα στα πλοία εμπορευματοκιβωτίων, ένας τομέας όπου η ανάκαμψη χάρη στην προσφορά είναι ορατή. Οι επενδυτές το είδαν αυτό αρκετά νωρίς και έχουν εμπιστοσύνη ότι αυτό θα συμβεί με μικρότερα πλοία E/K. Θεωρούμε ότι η ενοποίηση υπήρξε επίσης θετική. Για τα εισηγμένα πλοία, η ενοποίηση υπήρξε θετική. Για τις εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρίες, έγιναν λάθη. Η εταιρική διακυβέρνηση είναι ένα θέμα και αποτέλεσε ζήτημα για πολλές εταιρίες, όπως και η κεφαλαιουχική διάρθρωση. Οι ναυτιλιακές εταιρίες συγκέντρωσαν υπερβολικά πολύ χρέος και εκτέθηκαν στην αγορά spot. Το μείγμα αυτό ήταν τοξικό.”

**Ο κ. Michael Weisz**, President – YieldStreet τόνισε ότι: “Η εναλλακτική επενδυτική βάση μεγαλώνει. Λειτουργούμε διαφορετικά από άλλες εταιρίες. Έχουμε 50.000 χρήστες στην πλατφόρμα μας. Τα τελευταία 10 χρόνια, υπήρξε δραματική φυγή κεφαλαίων από τους παραδοσιακούς παίκτες. Βλέπουμε ότι υπάρχει ευκαιρία σε κάποιες πτυχές



## 6<sup>th</sup> Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event

Monday, June 4, 2018 - Divani Caravel Hotel, Athens



της χρηματοδότησης θαλάσσιων δραστηριοτήτων, π.χ. το εισόδημα από ναύλωση και ενοικίαση έχει ανέβει. Αναζητούμε ευκαιρίες από την πλευρά των επενδυτών. Μας προσελκύει αυτή η δουλειά, διότι πάρουν ευκαιρίες να βγάλεις λεφτά. Οι τράπεζες παραμένουν συντηρητικές, προσφέρουν όμως ακόμα καλά επιτόκια.

Σε ότι αφορά την προθυμία των τραπεζών να ξαναμπούν στην αγορά, καταλαβαίνουν που βρίσκεται η υποκείμενη αξία. Η διαφάνεια είναι σημαντική; τα τελευταία 10 χρόνια, ο ευμετάβλητος χαρακτήρας [της αγοραίας] φόβισε πολλούς να συνεχίσουν. Έτσι, νέα κονδύλια μπαίνουν πλέον στην αγορά, γεγονός που μπορεί να οδηγήσει σε νέα σταθερότητα. Με εναλλακτικούς δανειστές, ο ανταγωνισμός στα επόμενα 2-3 χρόνια θα αναζωογονήσει την αγορά, και αυτό είναι κάτι θετικό. Η δομή είναι επίσης σημαντική. Εμείς εμπλέκουμε επίσης την ασφαλιστική αγορά για να διασφαλίσουμε την προστασία των περιουσιακών στοιχείων. Συνολικά, το crowdsourcing είναι ελλιπώς αξιοποιημένο και παρεξηγημένο, και σε όλη την Ευρώπη. Προσφέρει διαφοροποίηση και ευελιξία. Σε ότι αφορά τη διαφορά που κάνουν τα NPL, το είδαμε αυτό και άλλες βιομηχανίες. Είναι σημαντικό να επιλέξεις τον κατάλληλο συνεργάτη, και μετά ένας εξ υμών θα μπορέσει να αντλήσει κάποια αξία.”

### ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΟΜΙΛΙΑ:

**Παρουσίαση: κ. Efthimios E. Mitropoulos**, IMO Secretary-General Emeritus; Chairman – "Maria Tsakos" Foundation, who τόνισε ότι: “Δεν είναι εύκολες εποχές για τον IMO. Υπό το βάρος πολιτικών και περιβαλλοντικών πιέσεων, ο παγκόσμιος ρυθμιστής στη ναυτιλία παραμένει ισχυρός. Ο ομιλητής μας είναι ένας εξέχων ηγέτης, με πυγμή και ιδιαίτερο χιούμορ. Ο Kim μας υπενθύμισε ότι η δημιουργία ίσων όρων του παιχνιδιού για όλους αποτέλεσε το μεγαλύτερο επίτευγμα του IMO. Διασχίζει θάλασσες και βουνά σε όλο τον κόσμο για να κάνει ομιλίες, να παίξει γκολφ και να κόψει κορδέλες. Η δεκαετής του θητεία υπόσχεται ακόμα καλύτερες ημέρες για τον IMO.”

**Ο κ. Kitak Lim**, Secretary General - International Maritime Organization τόνισε ότι:

“Σας ευχαριστώ για την ευκαιρία να σας απευθυνθώ σήμερα. Η αποστολή του IMO περιορίζεται σε ζητήματα ασφαλείας, αλλά επεκτείνεται για να συμπεριλάβει σύγχρονες ανησυχίες: νομικά ζητήματα, τεχνική συνεργασία, ασφάλεια στη θάλασσα, τα οποία επηρεάζουν τη ναυτιλία. Σήμερα, έχουμε 145 κράτη μέλη. Το έργο του IMO συμβάλει στην ενημέρωση των ρυθμιστικών πλαισίων και, έτσι, επηρεάζει την καθημερινότητα των ναυτιλιακών εταιριών, όπως και τις αποφάσεις επενδυτικού χαρακτήρα. Αυτός είναι ο λόγος που η όλη βιομηχανία πρέπει να γνωρίζει τι συμβαίνει εντός του IMO και να παίζει το δικό της ρόλο. Όλα τα ζητήματα που συζητούμε σήμερα εδώ καλύπτονται από το ρυθμιστικό πλαίσιο του IMO.

Οι μελλοντικές προκλήσεις πρέπει να ιδωθούν μέσα από το πρίσμα της βιώσιμης κοινωνίας. Το 2015 ο ΟΗΕ υιοθέτησε 17 Αναπτυξιακούς Στόχους, μια κίνηση μακράς πνοής, δίχως προηγούμενο, με στόχο την προστασία του πλανήτη, την καταπολέμηση της φτώχειας και τη διασφάλιση της ευημερίας για όλους. Η ναυτιλία συνδέεται έντονα με όλες αυτές τις διαδικασίες.

Αποφάσεις-σταθμοί του IMO, όπως η μείωση του θείου στα ναυτιλιακά καύσιμα, σηματοδοτούν την απόφαση του IMO να υποστηρίξει την αντιμετώπιση των μεγάλων προκλήσεων με τον πιο ηθικό τρόπο. Πρέπει επίσης να διασφαλίσουμε τη συνεπή τήρηση των κανονισμών από όλα τα μέλη. Ενηθύνουμε τους εκπροσώπους των μελών να συμμετέχουν σε όλες τις συνεδριάσεις και επιτροπές υπό τον IMO. Η θέσπιση κανόνων είναι πού σημαντική σε όλα τα επίπεδα, όπως και η σωστή εφαρμογή των αποφάσεων, π.χ. σε ζητήματα ασφάλειας και προστασίας επί του πλοίου και στη στεριά.

Φέτος γιορτάζουμε τα 70 μας χρόνια, πρόκειται λοιπόν για ένα πολύ σημαντικό έτος. Πρέπει να επιδιώκουμε να έχουμε το βλέμμα προς το μέλλον. Οι τεχνολογικές ή άλλες προκλήσεις, και οι παράγοντες ανατροπών θα είναι πολλοί. Ο κόσμος της ναυτιλίας θα πρέπει να κινηθεί και να προσαρμοστεί γρήγορα. Ο IMO θα συνεχίσει να συμβάλει στην παγκόσμια βιώσιμη ανάπτυξη και έτσι να εκπέμπει ένα ξεκάθαρο μήνυμα προς επενδυτές και φορείς της καινοτομίας στην τεχνολογία και την έρευνα.”



# 6<sup>th</sup> Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event

Monday, June 4, 2018 - Divani Caravel Hotel, Athens



## ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ: ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ & ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

### ΟΙ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΕΣ, ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ & ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ & Η ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

#### Συντονιστής:

**κ. Ioannis Chiotopoulos**, Regional Manager South East Europe, Middle East & Africa – DNV GL – Maritime

#### Ομιλητές:

- **κ. Anastasios Papagiannopoulos**, President – BIMCO; President – Common Progress Company Navigation
- **κ. Panos Laskaridis**, President - European Community Shipowners Associations; CEO - Lavinia Corporation Laskaridis Shipping Company Ltd.
- **κ. John Platsidakis**, Chairman – Intercargo; Managing Director – Anangel Maritime Services, Inc.
- **κ. Nikos Tsakos**, Chairman – Intertanko; President & CEO - Tsakos Energy Navigation (NYSE: TNP)

**Ο κ. Anastasios Papagiannopoulos**, President – BIMCO; President – Common Progress Company Navigation τόνισε ότι: “Αναφορικά με το πόσο ρεαλιστικός είναι ο στόχος της μείωσης των εκπομπών του θερμοκηπίου στο 50% της βάσης 2008, υπάρχει μια εσφαλμένη αντίληψη ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες προσπαθούν να αποφύγουν την εφαρμογή των κανονισμών, ωστόσο όλοι οι μεγάλοι οργανισμοί τις έχουν αποδεχθεί και έχουν υποβάλει σημαντικούς στρατηγικούς στόχους για την εφαρμογή τους. Δεν υπάρχει καμία προσπάθεια αποφυγής της εφαρμογής των κανονισμών του IMO, και ειδικότερα η BIMCO έχει τους δικούς της στρατηγικούς στόχους για την εφαρμογή των κανονισμών. Υπάρχει περιορισμένος χρόνος για την υλοποίηση των στόχων, κι έτσι πολλές παράμετροι θα επηρεάσουν το τελικό αποτέλεσμα. Ο στόχος του 2050 μπορεί να επιτευχθεί, αλλά ταυτόχρονα η βελτίωση της τεχνολογίας, η αύξηση του ΑΕΠ και άλλες παράμετροι δεν είναι ακόμα γνωστές για να υπάρχει βεβαιότητα. Η δέσμευση για την επίτευξη του στόχου έχει εκφραστεί ξεκάθαρα και έχουν εξεταστεί πολλοί στόχοι προς τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς. Σε γενικές γραμμές, δεν πιστεύω ότι θα υπάρξουν στρατηγικά προβλήματα στην εφαρμογή και η ναυτιλιακή κοινότητα έχει δεσμευτεί στο να επιτύχει τους στόχους της.”

**Ο κ. Panos Laskaridis**, President - European Community Shipowners Associations; CEO - Lavinia Corporation / Laskaridis Shipping Company Ltd. Τόνισε ότι: “Οι βασικές προκλήσεις όσον αφορά την εφαρμογή των περιβαλλοντικών κανονισμών από την Ευρωπαϊκή πλευρά θα είναι:

- Το τι θα συμβεί όσον αφορά την επικείμενη ψηφιοποίηση.
- Η κοινωνική ατζέντα.
- Ο εξορθολογισμός και η απλούστευση όλων των πολύπλοκων διαδικασιών στην Ευρώπη κατά μήκος της ναυτιλιακής βιομηχανίας.
- Τα περιβαλλοντικά ζητήματα;
  - Το θείο στα καύσιμα.
  - Η μείωση το CO<sub>2</sub>, κάτι που πρέπει να στηρίξουμε και να προωθήσουμε.
- Η Ευρώπη πρέπει να αρχίσει να στηρίζει τη ναυτιλιακή βιομηχανία ειδικότερα στην εφαρμογή των κανονισμών αντί να θέτει περισσότερα εμπόδια.
- Η ανταγωνιστικότητα στον Ευρωπαϊκό στόλο βαθέων υδάτων (που αποτελεί το 75% της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας). Πρόκειται για ένα εξαιρετικά σημαντικό ζήτημα, διότι υπάρχει πολύ μεγάλη αξία στον στόλο Tramp / deep water, ο οποίος αντιστοιχεί στο 40% του παγκόσμιου εμπορίου.

Κατά την εφαρμογή των περιβαλλοντικών κανονισμών το πρόβλημα είναι ότι άνθρωποι που γνωρίζουν τι μιλάνε προσπαθούν να πείσουν ανθρώπους που δεν γνωρίζουν για τι μιλάνε, και πολλοί από αυτούς τους κανονισμούς είναι πολιτικά παρακινημένοι και οι υποσχέσεις δεν είναι ρεαλιστικές. Επιπλέον, προκειμένου να υπάρξει πραγματική μείωση του CO<sub>2</sub>, υπάρχει ανάγκη για αλλαγή σε καύσιμο χωρίς άνθρακα, να ληφθούν υπόψη τα λειτουργικά μέτρα, και επίσης να μιλήσουμε για τη βελτιστοποίηση της ταχύτητας.”



# 6<sup>th</sup> Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event

Monday, June 4, 2018 - Divani Caravel Hotel, Athens



**Ο κ. John Platsidakis**, Chairman – Intercargo; Managing Director – Anangel Maritime Services, Inc. τόνισε ότι: “Επενδύοντας στη ναυτιλία επενδύουμε στην αβεβαιότητα, είναι σαν να προσπαθούμε να διαβάσουμε το μέλλον και να μαντέψουμε όλες τις παραμέτρους που επηρεάζουν τη ναυτιλία. Η βασικότερη ανησυχία σχετικά με τους νέους κανονισμούς είναι το τι θα ακολουθήσει μετά την εφαρμογή των κανονισμών, ενώ εφόσον οι κανονισμοί είναι ρεαλιστικοί και λογικοί δεν υπάρχει πρόβλημα. Η ναυτιλία θα επηρεαστεί κυρίως από αυτά τα 3 θέματα που αφορούν κανονισμούς:

1. Ballast water treatment. Η εγκατάσταση του συστήματος είναι κόστος του ιδιοκτήτη, επομένως θα ληφθεί υπόψη το κόστος και η ηλικία του πλοίου, πράγμα που σημαίνει ότι κάποια πλοία θα πρέπει να αποσυρθούν. Ο κανονισμός αυτός αναφέρθηκε για πρώτη φορά το 2004 και εφαρμόστηκε το 2017 και εξακολουθεί να είναι πολύ δύσκολος στην εφαρμογή, γι’ αυτό αναρωτιόμαστε για ποιους λόγους πάρθηκε η απόφαση να εφαρμοστεί, και γι’ αυτό υπάρχουν σοβαρά ερωτήματα που έχουν απευθυνθεί στο IMO σχετικά με το θέμα.
2. 0,5 θείο. Υπάρχει μια ανησυχία ότι δεν θα υπάρξει επαρκής προμήθεια. Ο IMO δεν έχει δεσμευτεί στο να βεβαιωθεί ότι η προμήθεια θα είναι αρκετή και αυτό είναι ένα μεγάλο ζήτημα. Η διαδικασία διαπραγμάτευσης για την απόφαση σχετικά με τις λεπτομέρειες των κανονισμών, όπως το ποσοστό που αποφασίστηκε, είναι κάτι που αμφισβητείται και έχει μεγάλη σημασία το να εξηγηθεί στον κόσμο ότι το πραγματικό ζήτημα ενδέχεται να μην είναι οι ναυτιλιακές εταιρείες αλλά και οι χρήστες και το είδος της χρήσης αναφορικά με τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς.
3. Παραγωγή CO<sub>2</sub>. Η παραγωγή είναι κάτι που καθορίζεται από τη ναύλωση, τους προορισμούς, τις διαδρομές, και δεν αποφασίζεται από τις εταιρείες, αλλά από άλλους φορείς που δεν εμπλέκονται πραγματικά στην εφαρμογή των κανονισμών και αυτό είναι κάτι μονόπλευρο που θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη στην εφαρμογή των κανονισμών.”

**Ο κ. Nikos Tsakos**, Chairman – Intertanko; President & CEO - Tsakos Energy Navigation (NYSE: TNP) τόνισε ότι: “Οι κυρώσεις και ο προστατευτισμός δεν είναι κάτι ωφέλιμο για τη ναυτιλία και είναι κάτι που βλέπουμε να έχει αρνητική επίδραση ενώ έχει περισσότερο αρνητικό αντίκτυπο στα φορτία και τα πλοία μεταφοράς πετρελαίου. Πιστεύω ότι όσον αφορά δεξαμενόπλοια υπάρχει μια θετική πλευρά και ελπίζω ότι αυτές οι κυρώσεις δεν θα έχουν επιβαρύνουν μια ήδη αδύναμη αγορά. Σχετικά με το θέμα των scrubbers, δεν είναι κάτι που θα θέλαμε να κάνουμε, ειδικά από τη στιγμή δεν υπάρχουν αρκετά ώστε να το κυνηγήσουμε. Υπάρχει περιορισμένη παραγωγή για την παραγωγή και λειτουργία των scrubbers και το να το κυνηγήσουμε θα έχει μόνο αποτέλεσμα το να αυξηθούν οι τιμές. Οι scrubbers είναι μια βραχυπρόθεσμη ανακούφιση παρά μια μακροπρόθεσμη λύση και η πραγματική λύση για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις είναι το ballast water treatment.”

## ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ – ΚΙΝΔΥΝΟΙ & ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

Μια συζήτηση υψηλού επιπέδου από κορυφαίους εφοπλιστές σχετικά με την εξελικτική πορεία, τους κύριους καθοριστικούς παράγοντες, τις ευκαιρίες και τις προκλήσεις της ναυτιλιακής αγοράς, σε ένα ευρύ φάσμα. Ανασκόπηση των κύριων ναυτιλιακών αγορών, τάσεις στις αγορές της ενέργειας και των εμπορευμάτων, επενδυτικές ευκαιρίες, πρόσβαση σε κεφάλαια, ο αντίκτυπος της τεχνολογίας, επιχειρησιακές και κανονιστικές προκλήσεις και πολλά άλλα.

### **Συντονιστής:**

**κα. Sofia Kalomenides**, Partner, Central & Southeast Europe Accounts, Capital Markets Leader – EY

### **Ομιλητές:**

- **κ. Evangelos Marinakis**, Chairman – Capital Maritime & Trading Corp.
- **κ. George Economou**, Founder & CEO – DryShips Inc; Chairman – Ocean Rig
- **κ. George Prokopiou**, Chairman – Dynagas LNG Partners LP
- **κ. Petros Pappas**, CEO – Star Bulk Carriers



# 6<sup>th</sup> Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event

Monday, June 4, 2018 - Divani Caravel Hotel, Athens



**Η κα. Sofia Kalomenides**, Partner, Central & Southeast Europe Accounts, Capital Markets Leader – EY, έθεσε τις παρακάτω ερωτήσεις προς τους ομιλητές του πάνελ:

## Γενικές ερωτήσεις προς τους ομιλητές:

Q1. Στα πάνελ ειδώθηκε ότι, από πλευράς ζήτησης, υπήρχαν θετικές κινήσεις στην αγορά ξηρού φορτίου. Η αίσθηση είναι ότι έχουμε ακόμα πολύ δρόμο να διανύσουμε, σωστά;

Q2. Η άντληση κεφαλαίων αποτέλεσε ζήτημα, ιδίως για πλοιοκτήτες μικρού και μεσαίου μεγέθους πλοίων. Από πού βλέπετε να προέρχεται πλέον η πρόσβαση σε νέα κεφάλαια;

Q3. Όλοι σας έχετε παρουσία διεθνώς καθώς δραστηριοποιείστε στην παγκόσμια αγορά. Εντούτοις, η Wall Street σας αξιολογεί ακόμα στη βάση της Καθαρής Αξίας Ενεργητικού. Γιατί συμβαίνει αυτό; Τι μπορείτε να κάνετε για τους αλλάξετε την άποψη;

Q4. Ως προς το ζήτημα της διαδοχής, καθώς οι περισσότερες είναι οικογενειακές επιχειρήσεις. Η επόμενη γενιά ιδιοκτητών θα είναι η γενιά των Millennials. Θα αναλάβουν τα ηνία σύντομα, άρα πώς αυτό θα αλλάξει την αγορά; Τι τους συμβουλεύετε;”

**Ο κ. Evangelos Marinakis**, Chairman – Capital Maritime & Trading Corp. τόνισε ότι: “Σε ότι αφορά το βιβλίο παραγγελιών, στο ξηρό φορτίο, είμαστε περίπου στο 10% του στόλου. Πρόκειται για χαμηλό νούμερο, δεδομένων των συνθηκών στην αγορά τα τελευταία χρόνια που δεν ήταν ευνοϊκά για το ξηρό φορτίο. Αν αυτό συνεχιστεί, οδεύουμε προς πολύ καλύτερες εποχές. Στα εμπορευματοκιβώτια, κάποιες αγορές υπέφεραν και υπέστησαν τρομακτικές αλλαγές. Το βιβλίο παραγγελιών είναι μόλις στο 12%, yet εντούτοις υπάρχει τεράστια παραγωγή σκραπ. Οι τιμές ανέβηκαν 15-20% ανάλογα με τα μεγέθη. Στο αργό, είδαμε πρόσφατα μαζικές παραγγελίες για VLCCs, το οποίο δεν βοήθησε την αγορά, όπως και η πτώση στην παραγωγή πετρελαίου από τον ΟΠΕΚ. Αυτό, από την άλλη, έστειλε μαζικά τα VLCCs στα διαλυτήρια. Τα επόμενα χρόνια αναμένονται 150 VLCCs θα μπουν στην αγορά. Συνεπώς, είμαστε αισιόδοξοι ότι θα έχουμε καλύτερη αγορά. Υπάρχει μια σειρά παραγόντων που θα βοηθήσουν την αγορά να ανακάμψει. Ένας είναι η μαζική παραγωγή πετρελαίου από τις ΗΠΑ, το οποίο εξάγεται στο σύνολό του στις ΗΠΑ, εξασφαλίζοντας έτσι φαινόμενο ton-mile προς όφελός μας. Επίσης, ο ΟΠΕΚ αναμένεται να αυξήσει την παραγωγή. Τα αποθέματα θα αυξηθούν, καθώς σήμερα βρίσκονται σε ελάχιστα επίπεδα. Επίσης, λόγω των μεγάλης ηλικίας πλοίων και των απαραίτητων επενδύσεων για τη διαχείριση θαλασσέρματος, κρίνουμε ότι χρειάζεται πολύ σκραπ, του οποίου η τιμή είναι υψηλή προσελκύνοντας έτσι πολλούς πλοιοκτήτες.

Ως προς τη χρηματοδότηση, είναι να καλό να έχεις συνδυασμό πηγών. Το κεφάλαιο προέρχεται από την Κίνα και την Κορέα, οι οποίες τα τελευταία χρόνια στήριζαν την εγχώρια αγορά. Ως προς τις εισηγμένες εταιρίες, τα πράγματα με την κρίση δεν ήταν εύκολα. Η εταιρία μας κατάφερε να πληρώσει, από το 2007, 740 εκατ. δολάρια σε μερίσματα, ένας αριθμός ρεκόρ που στηρίζεται σε ισχυρούς ισολογισμούς. Άρα, ναι, υπάρχει διαθέσιμη χρηματοδότηση, αρκεί να μπορούμε να προτείνουμε έργα με νόημα. Στην πάροδο των ετών, η ελληνική ναυτιλία γνώρισε ευημερία και πέρασε με επιτυχία τα κύματα της ελληνικής κρίσης.

Οι ναυτιλιακές αγορές δεν βοήθησαν τους επενδυτές να καλλιεργήσουν προσδοκίες για πολλά κέρδη. Αυτό ανακλάται στη ζήτηση για τις μετοχές μας. Έτσι, βλέπετε πολλές εταιρίες με διαπραγμάτευση χαμηλότερα από ή κοντά στην Καθαρή Αξία Ενεργητικού. Για το επόμενο έτος, βλέπουμε ότι η διαπραγμάτευση μετοχών θα πάει πολύ καλύτερα.

Οι επόμενες γενιές είναι άνθρωποι που έχουν ταξιδέψει σε όλο τον κόσμο και φοιτήσει σε κορυφαία πανεπιστήμια. Συνεπώς, μπορούν να ακολουθήσουν αυτό που κάνουμε. Σε τελική ανάλυση, πρέπει να αγαπούν τη ναυτιλία, ένας εξόχως ανταγωνιστικός χώρος, με νέους κανονισμούς να τίθενται σε ισχύ.”

**Ο κ. George Economou**, Founder & CEO – DryShips Inc; Chairman – Ocean Rig τόνισε ότι: “Σε τομεακό επίπεδο, τα τάνκερ θα περάσουν δυσκολίες, τα φορτηγά χύδην είναι σε ανοδική πορεία με καλά κέρδη για τα επόμενα 3-4 χρόνια όσο η Κίνα συνεχίζει να αυξάνει τη ζήτηση για μεταφορές σε σιδηρομέταλλευμα. Τα υπόλοιπα αγαθά είναι κατανεμημένα. Τα εμπορευματοκιβώτια επίσης ανεβαίνουν. Το εμπόριο εδώ εξελίσσεται σε σύγκριση με την προηγούμενη 5ετία, αν και τα πλοία δεν έχουν το ιδανικό μέγεθος. Υπάρχουν νέοι τύποι καραβιών, όπως για LNG.





## 6<sup>th</sup> Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event



Monday, June 4, 2018 - Divani Caravel Hotel, Athens

Όλες οι άλλες αγορές θα αναπτυχθούν. Το μόνο που μπορεί να αλλάξει, προς το χειρότερο, είναι η Κίνα. Μην ξεχνάτε ποτέ το “wrinkle effect”: όταν κάποιος υποφέρει, κάποιος άλλος χαμογελά. Η αγορά των υπεράκτιων εξορύξεων επλήγη πολύ έντονα σε σχέση με άλλες. Χάθηκαν τεράστια επενδυτικά κεφάλαια. Όλοι πιστεύουν ότι ο κυρίαρχος παράγοντας για να προχωρήσει η αγορά είναι η τιμή του πετρελαίου. Αυτό ισχύει μόνο εν μέρει. Επιπλέον, τα υπεράκτια έργα έχουν διάρκεια δεκαετίας περίπου, συνεπώς οι πετρελαϊκές εταιρίες είναι απρόθυμες να δεσμευθούν για τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα. Πρέπει να αγγίζουμε επίπεδα χρησιμοποίησης της τάξης του 80-85% -σήμερα είναι κάτω από 65%- για να αξίζει ένα έργο. Πρέπει να είμαστε υπομονετικοί για άλλα 3-4.

Η ιστορία των ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων δείχνει ότι η ναυτιλία δεν ήταν μέσα στους τομείς που εξέταζαν. Θεωρούν τους εαυτούς τους έξυπνους όπως και είναι, αλλά δεν ξέρουν την αγορά. Τους πήρε χρόνο να καταλάβουν ότι οι αποδόσεις είναι χαμηλές. Ο υπέρ-κύκλος της περιόδου 2004-2008 τους δέλεασε ότι θα βγάλουν λεφτά γρήγορα. Πάντα υπάρχει κεφάλαιο που επιδιώκει να βγάλει γρήγορα κέρδη στη ναυτιλία. Πλέον, θα είναι πιο επιλεκτικοί με τους συνεργάτες τους.

Οι τιμές παίζουν καταλυτικό ρόλο στον τομέα. Όλοι θεωρούν δεδομένη την παροχή υπηρεσίας κορυφαίου επιπέδου, συνεπώς είναι πλέον τιμής. Είναι σημαντικό για μια εταιρία η διαπραγματεύσή της να είναι σταθερά πάνω από AB.

Για τις επόμενες γενιές, θα πρέπει να έχουν το όνειρο και το πάθος, να εργαστούν σκληρά και να αφιερώσουν όλη τους την ενέργεια. Για τη διαδοχή σε υφιστάμενες εταιρίες, οι νέες γενιές δεν είναι τόσο πεινασμένες, συνεπώς πρέπει να ενσταλαχτεί η κατάλληλη κουλτούρα στους κόλπους της εταιρίας.”

**Ο κ. George Prokopiou**, Chairman – Dynagas LNG Partners LP τόνισε ότι: “Πρότασή μου είναι να προσπαθήσουμε να εφαρμόσουμε και τις 3 λύσεις (συσκευές έκπλυσης, καύσιμα με χαμηλά επίπεδα θείου, χαμηλή ταχύτητα). Μπορούν όλα να τεθούν σε εφαρμογή από την πρώτη ημέρα, έτσι ώστε να μην επηρεαστεί η φήμη ουδενός, και άρα να μειώσουμε την ατμοσφαιρική ρύπανση επίσης από την πρώτη ημέρα. Δεν προωθούμε κάποια συγκεκριμένη, μόνο όλες μαζί μπορούν να αποδώσουν. Πρέπει να δοθεί η δυνατότητα στους πλοιοκτήτες να ακολουθήσουν όποια λύση τους ταιριάζει καλύτερα. Για το μέλλον της ναυτιλίας, φοβούμαι να κάνω προβλέψεις. Η ναυτιλία είναι εδώ και δεν πάει πουθενά. Η καινοτομία, η ανάληψη κινδύνων και οι νέες ιδέες είναι κομβικής σημασίας. Τα τελευταία 5.000 χρόνια ναυτιλίας στην Ελλάδα εγγυώνται ότι όλοι μας θα ευημερήσουμε για πολύ καιρό. Πλέον αντιμετωπίζουμε τον κίνδυνο να χάσουμε το πλεονέκτημά μας σε σχέση με τους φίλους μας στην Ανατολή. Πρέπει να τους δείξουμε πώς τα καταφέραμε εδώ και 5.000 χρόνια. Ήρθε η ώρα να ενώσουμε δυνάμεις και επιχειρήσεις. Προσπάθησα να βρω νέες διαδρομές και γράψαμε ιστορία καθώς ήμασταν οι πρώτοι που χρησιμοποιήσαμε την Αρκτική Οδό (Northern Sea Route). Πλέον είναι η νόρμα αλλά έχουμε τον κατάλληλο εξοπλισμό για να το κάνουμε. Είμαι περήφανοι για τις συνέργειές μας. Το εμπόριο θα εξελιχθεί και όλοι οι παίκτες μπορούν να πάρουν μέρος. Δεν φοβάμαι καθόλου το μέλλον. Η ναυτιλία θα παραμείνει ισχυρή στην Ελλάδα και οι Έλληνες θα διαπρέψουν τα επόμενα χρόνια.”

**Ο κ. Petros Pappas**, CEO – Star Bulk Carriers τόνισε ότι: “Για τις εισηγμένες, η ενοποίηση είναι σημαντική διότι τις καθιστά πιο δελεαστικές για θεσμικούς επενδυτές. Βλέπουμε ότι οι τράπεζες δανείζουν χρήμα με μεγαλύτερη ευκολία στις μεγάλες εταιρίες. Η ενοποίηση δεν είναι το παν. Είναι μεν σημαντική, αλλά οι μικρότερες εταιρίες δεν θα εξαφανιστούν σύντομα.

Η άποψή μου για την αγορά είναι ότι το υπόλοιπο του 2018 θα είναι καλό. Ξεκίνησε με πιο αργό ρυθμό από όσο αναμέναμε. Το 2ο εξάμηνο θα είναι πιο δυνατό. Το 2019 θα κινηθεί πιο αργά, δεδομένου ότι θα υπάρξει μεγάλη προσφορά. Για το 2020, διαφωνώ με τους συναδέλφους μου. Οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί θα βοηθήσουν τη ναυτιλία με πολλούς τρόπους.

Η χρονομίσθωση (leasing) ήρθε και θα μείνει. Το 2017, 5 τράπεζες leasing banks έκλεισαν δουλειές ύψους 10 δις δολαρίων. Όταν ξεκίνησαν, το leasing ήταν ακριβό. Οι Κινέζοι είναι έξυπνοι άνθρωποι, εξελίσσονται. Προσδευτικά, στοχεύουν προς μικρότερες εταιρίες. Ήρθαν για να μείνουν στο χώρο. Είναι σημαντικό να έχουμε σχέσεις μαζί τους καθώς αποτελούν σημαντική πηγή χρηματοδότησης για; Τις ναυτιλιακές εταιρίες.



# 6<sup>th</sup> Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event

Monday, June 4, 2018 - Divani Caravel Hotel, Athens



Δεν έχω την κρυστάλλινη σφαίρα για το μέλλον της άντλησης κεφαλαίων. Αυτό που μας ευχαριστεί να συμβαίνει σήμερα στο ξηρό φορτίο, είναι ότι [η χρηματοδότηση] προέρχεται από όλον τον κόσμο. Έχουμε επίσης τον κο Trump. Ο ίδιος είναι επιχειρηματίας, άρα κάνει μπλόφες. Θα υπογράψει συμφωνία με την Κίνα, κάτι θετικό για τη ναυτιλία. Επίσης, το σιδηρομετάλλευμα θα έρχεται όλο και περισσότερο από τη Βραζιλία και ο άνθρακας από την Αυστραλία, τη Νότια Αφρική και τις ΗΠΑ. Αν δεν υπάρξει κάποιος εμπορικός πόλεμος, τα πράγματα θα πάνε καλά για μερικά χρόνια.

Το γεγονός ότι η διαπραγμάτευση δεν γίνεται πάνω από την Καθαρή Αξία Ενεργητικού αντανακλά την ανικανότητά μας ως CEOs. Είμαστε σχετικά νέοι στις χρηματιστηριακές αγορές. Δεδομένης της κυκλικότητας της δουλειάς μας, πρέπει να ξανακερδίσουμε την εμπιστοσύνη τους επιτυγχάνοντας μια σειρά ετών με σταθερά κέρδη και μερίσματα. Τα παιδιά μας είναι πιο περιβαλλοντικά συνειδητοποιημένα, πιο ικανά με την τεχνολογία και με καλύτερη μόρφωση από εμάς. Όμως θα αντιμετωπίσουν την πρόκληση του υπερβολικά μεγάλου και ταχέως εισερχόμενου όγκου πληροφοριών. Επίσης, ο ανταγωνισμός είναι πολύ πιο δύσκολος. Πριν λάβουν αποφάσεις, πρέπει να εξετάζουν τα θεμελιώδη μεγέθη και μετά να αποφασίζουν. Μην κάνετε τα ίδια λάθη με εμάς.”

## ΥΛΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

Όλο το υλικό του Συνεδρίου (παρουσιάσεις, ομιλίες, φωτογραφίες, συνεντεύξεις και βίντεο) είναι διαθέσιμα στην ιστοσελίδα του Συνεδρίου:

<http://forums.capitallink.com/shipping/2018analyst/index.html>

## ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΙΧΑΝ:

ABN AMRO • Amsterdam Trade Bank N.V. • Anangel Maritime Services, Inc. • BIMCO • Braemar ACM Shipbroking • Cadwalader, Wickersham & Taft LLP • Capital Maritime & Trading Corp. • Capital Product Partners • Citi • Columbia Marlow • Common Progress Company Navigation • DNB Bank ASA • DNB Markets, Inc. • DNV GL – Maritime • DryShips • Dynagas LNG Partners • Eletson Holdings • European Community Shipowners Associations • Euroseas Ltd. • EY • Fearnley Securities • GasLog Ltd. • Global Ship Lease, Inc. • Goldenport Holdings Inc. • Goodbulk • HSH • ICBC Leasing • Intercargo • International Maritime Organization (IMO) • Intertanko • Laskaridis Shipping Company Ltd. • Lavinia Corporation • Lloyd's Register • LNGShips • Louis Dreyfus Armateurs S.A.S. • Maran Gas Maritime Inc. • Maria Tsakos Foundation • NORD/LB • Ocean Rig • Oceanus • Poseidon Containers • Pyxis Tankers • Reed Smith • Ridgebury Tankers • Seenergy Maritime Holdings • Star Bulk Carriers Corp. • StealthGas • TMS Cardiff Gas • Tsakos Energy Navigation • Tufton Oceanic Ltd. • YieldStreet

## ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΔΙΟΡΓΑΝΩΘΗΚΕ:

**ΣΕ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ:** Nasdaq • NYSE

## ΧΟΡΗΓΟΙ:

**ΚΥΡΙΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ:** Tsakos Energy Navigation Ltd.

**ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΧΡΥΣΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ:** Clay Maitland • Columbia Shipmanagement • DNV GL • EY • Tototheo Maritime

**ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ:** ABN AMRO • citi • DNB • Fearnley Securities • Nord LB • Reed Smith • Watson Farley & Williams

**ΧΟΡΗΓΟΙ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ:** Amsterdam Trade Bank • Braemar ACM Shipbroking • Cadwalader • HSH NORBANK • Lloyd's Register • Newport Shipping • Tufton Oceanic • Yieldstreet • Navig8 • Ridgebury Tankers • Seenergy

**ΧΟΡΗΓΟΣ ΓΕΥΜΑΤΟΣ:** BDA BERMUDA BUSINESS DEVELOPMENT AGENCY

**ΥΠΟΣΤΗΡΙΓΚΤΕΣ ΧΟΡΗΓΟΙ:** eShipfinance.com • Flott & Co. PC Attorneys • Nordia Bulk AS

**ΧΟΡΗΓΟΣ LANYARDS:** Palau International Ship Registry

**ΧΟΡΗΓΟΙ ΚΑΦΕ:** Illy Iperespresso - Machine & Capsule • Papadopoulos

**ΜΟΥΣΙΚΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗ:** Μενέλαος Κανάκης, Ψυχολόγος – Ψυχοθεραπευτής – Μουσικοσυνθέτης

**ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:** All About Shipping • Economia • [www.efoplistes.gr](http://www.efoplistes.gr) • Elnavi • Kathimerini • Naftika Chronika • nafsgreen.gr • [www.maritimes.gr](http://www.maritimes.gr) • Shipping & Finance • Shipping International Monthly Review • TradeWinds •



# 6<sup>th</sup> Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event

Monday, June 4, 2018 - Divani Caravel Hotel, Athens



**ΦΟΡΕΙΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ:** Association of Banking and Financial Executives of Hellenic Shipping • EENMA - Hellenic Shortsea Shipowners Association • Greek Shipping Cooperation Committee • Hellenic Chamber of Shipping • Hellenic Committee of Lloyds Brokers' Associates • Hellenic Maritime Law Association • Hellenic Shipbrokers Association • Hellenic Society of Maritime Lawyers • HELMEPA • Piraeus Association for Maritime Arbitration • Piraeus Marine Club • The International Propeller Club • Wista Hellas

## Παρακαλούμε απευθυνθείτε:

**ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ** - κα. Όλγα Μπορνόζη / κα. Ελένη Μπέη

Τηλ: +1 212 661 75 66 -Email : [obornozi@capitallink.com](mailto:obornozi@capitallink.com) ; [ebej@capitallink.com](mailto:ebej@capitallink.com)

**ΑΘΗΝΑ** // κα. Αθηνά Κοσμαδάκη

Τηλ: +30 210 6109800 – Email : [athensoffice@capitallink.com](mailto:athensoffice@capitallink.com)

## Για περισσότερες λεπτομέρειες και εκτενείς πληροφορίες, παρακαλούμε επισκεφθείτε:

<http://forums.capitallink.com/shipping/2018analyst/index.html>

Την ιστοσελίδα της CAPITAL LINK: [www.capitallink.com](http://www.capitallink.com)

Την ιστοσελίδα συνεδρίων της CAPITAL LINK: [www.capitallinkforum.com](http://www.capitallinkforum.com)

## Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ CAPITAL LINK

Με έδρα τη Νέα Υόρκη και παρουσία στο Λονδίνο, την Αθήνα και το Όσλο, η Capital Link δραστηριοποιείται από το 1995 στον τομέα των Επενδυτικών Σχέσεων και Επικοινωνίας (Investor Relations & Financial Communication) παρέχοντας συμβουλευτικές υπηρεσίες στο τομέα των χρηματοοικονομικών επικοινωνιών και των επιχειρήσεων με στρατηγική εστίαση στους τομείς της ναυτιλίας, των εμπορευμάτων και της ενέργειας, των MLP, των Closed\_End Funds καθώς και των ETF.

Η Capital Link είναι μέλος του **Baltic Exchange** και συνεργάζεται στενά με το **Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης**, το **NASDAQ** και το **Χρηματιστήριο του Λονδίνου** καθώς και με σημαντικούς διεθνείς και παγκόσμιους οργανισμούς του κλάδου, εστιάζοντας στους κύριους τομείς της δραστηριότητάς της.

Η Capital Link διοργανώνει ετησίως μία σειρά δεκατεσσάρων Συνεδρίων στη **Νέα Υόρκη**, **Λονδίνο**, **Αθήνα**, **Λεμεσό**, **Σαγκάη** και από φέτος **Σιγκαπούρη**, που αφορούν στους κύριους τομείς δραστηριότητάς της. Οκτώ από τα Συνέδρια αυτά επικεντρώνονται στον ναυτιλιακό τομέα. Τα Συνέδρια της Capital Link προσελκύουν την ελίτ των οικονομικών, επενδυτικών και ναυτιλιακών κοινοτήτων και παρέχουν ένα μοναδικό συνδυασμό πληροφοριακού περιεχομένου, ευκαιριών μάρκετινγκ και δικτύωσης.

Εκτός από τα συνέδρια, η **Capital Link διοργανώνει Webinars** με έμφαση σε επενδυτικές στρατηγικές, σε διάφορους τομείς και κρίσιμα θέματα ενδιαφέροντος για την επενδυτική κοινότητα και εταιρικές παρουσιάσεις. **Η παγκόσμια πλατφόρμα μάρκετινγκ της Capital Link** ενισχύει την προβολή και την εμβέλεια αυτών των γεγονότων σε παγκόσμια κλίμακα, με διάρκεια πέραν της ημερομηνίας κατά την οποία πραγματοποιείται το κάθε γεγονός, καθιστώντας ένα συνεχές σημείο αναφοράς για τους συμμετέχοντες στην αγορά.

Οι προσπάθειες και η συμβολή της Capital Link έχουν αναγνωρισθεί το 2011 από τα Ελληνικά Ναυτιλιακά Βραβεία Lloyds's List, το 2012, το 2013 από το περιοδικό InterContinental Finance, το 2016 από το περιοδικό Wealth & Finance. Επίσης, το 2016, από το Propeller Club και το Ελληνο-Αμερικανικό Ινστιτούτο AHI στην Washington.