

PRESS CLIPPINGS

6th Analyst & Investor Day

Capital Link Shipping Forum



A Posidonia Conference Program Event

Monday, June 4, 2018

Athens, Greece



In Cooperation With

Lead Sponsor

Global Gold Sponsors



...Βαγγέλης Μαρινάκης*: Τα επόμενα χρόνια αναμένονται 150 VLCCs να μπουν στην αγορά

ΔΗΛΩΣΕΙΣ (/APOPSEIS/DILOSEIS.HTML)

POSTED ON TETARTH, 20 IOYNIΟΥ 2018 07:10



“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 να 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 προσελκύοντας 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.”

****Chairman – Capital Maritime & Trading Corp***

***Οι δηλώσεις πραγματοποιήθηκαν κατά την διάρκεια του “6th Capital Link
Biennial Analyst & Investor Day Shipping Forum”***

...Γιώργος Προκοπίου*: Η ναυτιλία είναι εδώ και δεν πάει πουθενά

ΔΗΛΩΣΕΙΣ (/APOPSEIS/DILOSEIS.HTML)

POSTED ON TETARTH, 20 IOYNIΟΥ 2018 07:18



“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 συγκεκριμένα, 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."

***Chairman – Dynagas LNG Partners LP**

Οι δηλώσεις πραγματοποιήθηκαν κατά την διάρκεια του "6th Capital Link Biennial Analyst & Investor Day Shipping Forum"

...Πέτρος Παππάς*: Αν δεν υπάρξει κάποιος εμπορικός πόλεμος, τα πράγματα θα πάνε καλά για μερικά χρόνια

ΔΗΛΩΣΕΙΣ (/ΑΡΟΠΣΕΙΣ/DILOSEIS.HTML)

POSTED ON TETARTH, 20 IOYNIΟΥ 2018 07:35



“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. Προοδευτικά, 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. 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 σιδηρομέταλλευμα 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 αντανakλά 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."

***CEO – Star Bulk Carriers**

Οι δηλώσεις πραγματοποιήθηκαν κατά την διάρκεια του "6th Capital Link

Biennial Analyst & Investor Day Shipping Forum"

...Χάρης Βαφειάς*: "Το LNG είναι η πρώτη επιλογή μετά το πετρέλαιο"

ΔΗΛΩΣΕΙΣ (/APOPSEIS/DILOSEIS.HTML)

POSTED ON ΔΕΥΤΕΡΑ, 18 ΙΟΥΝΙΟΥ 2018 07:49



“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 συνερίζουν 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."

***CEO – StealthGas (NASDAQ:GASS)**

Οι δηλώσεις πραγματοποιήθηκαν κατά την διάρκεια του "6th Capital Link Biennial Analyst & Investor Day Shipping Forum"

...Σταύρος Χατζηγρηγόρης*: Έχουμε δυναμικότητα κρυμμένη στην ταχύτητα του πλοίου

ΔΗΛΩΣΕΙΣ (/APOPSEIS/DILOSEIS.HTML)

POSTED ON ΔΕΥΤΕΡΑ, 18 ΙΟΥΝΙΟΥ 2018 07:37



“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 περιελάβανε 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 υδροποίηση. Τέλος, χρήματα βγάζει κάποιος αν εκμεταλλευτεί την αγορά spot και σε άλλες αγορές."

***CEO - Maran Gas Maritime**

Οι δηλώσεις πραγματοποιήθηκαν κατά την διάρκεια του "6th Capital Link Biennial Analyst & Investor Day Shipping Forum"

...Αριστείδης Πίττας*: "Βλέπω να έρχονται καλές εποχές στη Ναυτιλία

ΔΗΛΩΣΕΙΣ (/ΑΡΟΠΣΕΙΣ/ΔΙΛΟΣΕΙΣ.HTML)

POSTED ON ΔΕΥΤΕΡΑ, 18 ΙΟΥΝΙΟΥ 2018 07:29



“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 μεγάλος, ενώ η κλίμακα μπορεί να αποτελεί παράγοντα ανατροπής (disruption). Η ναυτιλία είναι ένας τομέας με έντονα χαρακτηριστικά κυκλικότητας. Όσο πιο μεγάλος, τόσο μεγαλύτερα και προβλήματα. Για τα πλοία μικρού μεγέθους, 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."

***CEO – Euroseas Ltd. (NASDAQ:ESEA)**

Οι δηλώσεις πραγματοποιήθηκαν κατά την διάρκεια του "6th Capital Link Biennial Analyst & Investor Day Shipping Forum"



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

Αξιοποιώντας την μακροχρόνια καταξίωση στην πολύ επιτυχημένη διοργάνωση μεγάλης κλίμακας ναυτιλιακών Συνεδρίων στα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα σε όλο τον κόσμο, το **"6th Capital Link Biennial Analyst & Investor Day Shipping Forum"**, πραγματοποιήθηκε τη **Δευτέρα, 4 Ιουνίου, 2018** στο **Divani Caravel Hotel, Αθήνα** με **τεράστια επιτυχία προσελκύοντας 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, κορυφαίοι 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.

Ο κεντρικός ομιλητής του Συνεδρίου ήταν ο **Γενικός Γραμματέας του INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) κ. Kitack Lim** τον οποίο προλόγισε και παρουσίασε ο **κ. Efthimios 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 εύστοχες 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 Τόκιο."



KΕΝΤΡΙΚΗ 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 συμβάλλει 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. Ενθαρρύνουμε 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 ασφαλείας 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 συμβάλλει στην παγκόσμια βιώσιμη ανάπτυξη και έτσι να εκπέμπει ένα ξεκάθαρο μήνυμα προς επενδυτές και φορείς της καινοτομίας στην τεχνολογία και την έρευνα."

Ακολουθούν επιλεκτικά οι ομιλίες από τα δυο τελευταία πάνελ:

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:

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:

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 CO₂, υπάρχει ανάγκη για αλλαγή σε καύσιμο χωρίς άνθρακα, να ληφθούν υπόψη τα λειτουργικά μέτρα, και επίσης να μιλήσουμε για τη βελτιστοποίηση της ταχύτητας."

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:

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:

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

Ομιλητές:

Η κκ. 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 προσελκύοντας 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 στηρίζαν 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 σιδηρομετάλλευμα. 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. Όλες οι άλλες αγορές θα αναπτυχθούν. Το μόνο που μπορεί να αλλάξει, προς το χειρότερο, είναι η Κίνα. Μην ξεχνάτε ποτέ το “winkle 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 αγγίξουμε 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 διαπραγμάτευσή της να είναι σταθερά πάνω από ΑΒ.

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. Προοδευτικά, 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.

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 άνθρωπος 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 χρηματοπιστωτικές 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

📍 <https://www.economia.gr/>

📅 Publication date: 12/06/2018 16:59

🌐 Alexa ranking (Greece): 0

🔗 https://www.economia.gr/gr/journal2/blog/post?journal_blog_category_id=17&jour...



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."

Για περισσότερες λεπτομέρειες και εκτενείς πληροφορίες επισκεφθείτε:

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



Scrubbers και Ballast Water Systems μπορούν να περιμένουν λένε οι εφοπλιστές

Σοβαρά θέματα συζητήθηκαν μεταξύ άλλων κατά την διάρκεια του “6th Capital Link Biennial Analyst & Investor Day Shipping Forum” στην Αθήνα.

Εκ πρώτης όψεως φαίνεται ότι οι Έλληνες αλλά και ξένοι πλοιοκτήτες είναι ιδιαίτερα σκεπτικοί ως προς την εφαρμογή των νέων τεχνολογιών στα πλοία τους. Αρκετοί μάλιστα απέκλεισαν το ενδεχόμενο να υιοθετήσουν την τεχνολογία των scrubbers στα πλοία τους, καθώς την βρίσκουν ιδιαίτερος ακριβή, ενώ την ίδια στιγμή μπορούν να πετύχουν το επιθυμητό αποτέλεσμα μειώνοντας την ταχύτητα των πλοίων τους κατά 20%.

Για παράδειγμα ο κ. Σπύρος Καπράλος Chairman της Star Bulk Carriers τόνισε χαρακτηριστικά: “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.”

Το ίδιο σκεπτικοί φαίνονται να είναι οι πλοιοκτήτες και με την εγκατάσταση των συστημάτων Ballast Water Treatment Systems. Το γεγονός της γρήγορης εγκατάστασης σε συνδυασμό με την ελλιπή εκπαίδευση του πληρώματος δημιουργεί ένα εκρηκτικό κοκτέιλ πονοκεφάλου για τον πλοιοκτήτη. Ο κ. John Michael Radziwill, CEO – Goodbulk τόνισε ότι: “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 στο 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”.

Τα παραπάνω αποτελούν σημαντικές εξελίξεις στον τομέα της Ναυτιλίας. Οι πλοιοκτήτες και ιδιαιτέρως οι Έλληνες που αποτελούν την πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο, έχουν κληθεί να πληρώσουν γενναία ποσά στο όνομα της αειφορίας του περιβάλλοντος. Μάλιστα κατηγορούνται ότι μολύνουν το περιβάλλον με τα καύσιμα που χρησιμοποιούν την ίδια στιγμή που δεν τιμωρούνται οι εταιρίες που τα παράγουν. Το μέλλον θα είναι πολύ ενδιαφέρον...

Νίκος Κ. Δούκας

□



Συνέδριο Capital Link: Τα μεγαλύτερα ονόματα της ναυτιλίας συζητούν για το μέλλον



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

Αξιοποιώντας την μακροχρόνια καταξίωση στην πολύ επιτυχημένη διοργάνωση μεγάλης κλίμακας ναυτιλιακών Συνεδρίων στα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα σε όλο τον κόσμο, το “6th Capital Link Biennial Analyst & Investor Day Shipping Forum”, πραγματοποιήθηκε τη Δευτέρα, 4 Ιουνίου, 2018 στο Divani Caravel Hotel, Αθήνα με τεράστια επιτυχία προσελκύοντας 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, κορυφαίοι 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.

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. Efthimios E. Mitropoulos, IMO Secretary-General Emeritus; Chairman – “Maria Tsakos” Foundation.

Το Συνέδριο άνοιξε με το καλωσόρισμα του κ. Nicolas Bornois, 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 εύστοχες 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 αισιόδοξοι 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."

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 διακινδυνεύω 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 – Seanergy 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 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 τσεκάρουμε 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 εμποριέχει προκλήσεις για εταιρίες εκμετάλλευσης (operators) και ιδιοκτήτες. Έχουμε παίκτης 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 τριδιάστατη 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 σίφον 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 μεγάλος, ενώ η κλίμακα μπορεί να αποτελέσει παράγοντα ανατροπής (disruption). Η ναυτιλία είναι ένας τομέας με έντονα χαρακτηριστικά κυκλικότητας. Όσο πιο μεγάλος, τόσο μεγαλύτερα και προβλήματα. Για τα πλοία μικρού μεγέθους, 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 πλότες 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-panamax. 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 δυνατότητα για έγκαιρη είσοδο στον κύκλο. Όταν 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 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 παράγγελλες 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 αισιόδοξοι. 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 τέλη του 2020. Επί του παρόντος, η αγορά χρειάζεται 10-15 βαπτόρια, 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 πωσώγρισμα.

Πράγματι, μας έφερε προ εκπλήξεως ο περσινός χειμώνας με το πόσο γρήγορα κινήθηκε η αγορά. Όταν οι άνθρωποι συνειδητοποιήσαν 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 βαπτόρια 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 περιελάβανε 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."

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 θερματικούς 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 GKM 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 επιστούσα 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 ξαναπαίρνει 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 προσέλευση 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 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 διωλιστήρια 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 διωλιστήρια 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 οικονομιών.”

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

Τα μεγαλύτερα ονόματα της Ναυτιλίας στο “6th Capital Link Biennial Analyst & Investor Day Shipping Forum”

Αξιοποιώντας την μακροχρόνια καταξίωση στην πολύ επιτυχημένη διοργάνωση μεγάλης κλίμακας ναυτιλιακών Συνεδρίων στα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα σε όλο τον κόσμο, το “6th Capital Link Biennial Analyst & Investor Day Shipping Forum”, πραγματοποιήθηκε τη Δευτέρα, 4 Ιουνίου, 2018 στο Divani Caravel Hotel, Αθήνα με τεράστια επιτυχία

προσελκύοντας 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, κορυφαίοι 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. 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.

Efthimios 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, όσον αφορά, 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 γυγνάνουν 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. Stamatīs Tsantanis, CEO – Seanagery Maritime Holdings (NASDAQ:SHIP)
- κ. Spyros Capralos, Chairman – Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ:SBK)

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 αισιόδοξοι 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.”

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 κατευθυνόμενο 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 παρόντες τόσο στην αγορά των Capesizes, όσο και στην αγορά των Kamsarmax, Ultramax και Supermax. Τα Capesizes δίνουν περισσότερες δυνατότητες, αλλά μεγαλύτερη μεταβλητότητα. Εξαργύρωσατε 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 τρισεπίσχετη 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 σίφον 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 τομέας με έντονα χαρακτηριστικά κυκλικότητας. Όσο πιο μεγάλος, τόσο μεγαλύτερα και προβλήματα. Για τα πλοία μικρού μεγέθους, 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 πλοές 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-panamax. 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
- κ. Kristin H. Holth, Executive Vice President, Global Head of Ocean Industries – I Energy – Maritime – Seafood – DNB Bank ASA
- κ. 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 δυνατότητα για έγκαιρη είσοδο στον κύκλο. Όταν 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 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 παράγελνες 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 αισιόδοξοι. 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 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."

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 θερματικούς 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 GKM 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 αναπτυχθεί. 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 ξαναπαίρνει 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 προσέλευση 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 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 διωλιστήρια 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 διωλιστήρια 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 – Pyxis 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



6th Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event

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



IN COOPERATION WITH



LEAD SPONSOR



FEATURING INDUSTRY LEADERS EXCHANGING VIEWS ON THE FUTURE OF SHIPPING

IMO SECRETARY GENERAL – KEYNOTE SPEAKER

Capital Link's "6th Annual Analyst & Investor Day" will take place on Monday, June 4, 2018 at the Divani Caravel Hotel in Athens.

This Forum brings together public and private shipping company executives, investors, analysts, financiers, and other industry participants who visit Athens from all over the world for the occasion of the biennial Posidonia event, the largest shipping exhibition in the world. Attendees will exchange views on the shipping, financial and capital markets, alternative finance, private equity, as well as investor attitudes towards shipping.

The Forum features as panelists industry leaders from the Greek and global shipping communities, the Global Shipping Heads of major shipping banks, top investors and analysts.

There are sector roundtable discussions dedicated to the dry bulk, tanker, container, LPG and LNG sectors, as well as a panel that discusses opportunities across all sectors. The Forum will also address issues of critical importance for shipping, such as access to and availability of capital, bank and alternative finance, the impact of technology and new regulations.

It is a highly exclusive event providing unique opportunity to exchange views and information and network.

PANEL TOPICS

• Dry Bulk Shipping • Container Shipping • Bank Finance • LNG/LPG Shipping • Tanker Shipping • Capital Markets & Private Equity • Industry Challenges & The Road Map Ahead • The Future of Shipping – Risks & Opportunities

At the panel **THE FUTURE OF SHIPPING – RISKS & OPPORTUNITIES** will speak:

• **Mr. Evangelos Marinakis**, Chairman – **Capital Maritime & Trading Corp.** • **Mr. Panos Laskaridis**, CEO – **Lavinia Corporation/Laskaridis Shipping Company Ltd.**; President – **European Community Shipowners Associations** • **Mr. Petros Pappas**, CEO – **Star Bulk Carriers** • **Mr. George Economou**, Founder & CEO – **DryShips Inc**; Chairman – **Ocean Rig** • **Mr. George Prokopiou**, Chairman – **Dynagas LNG Partners LP** • **Dr. Nikolas Tsakos**, President & CEO – **Tsakos Energy Navigation**; Chairman - **Intertanko**

A high-level discussion by leading shipowners on the evolution of the shipping industry, the main industry drivers, opportunities and challenges for the shipping industry across the board. Shipping markets outlook, energy and commodity flows, investment opportunities, access to capital, the impact of technology, operational and regulatory challenges and more.

For further information, contact Nicolas Bornozi, President or Olga Bornozi, Managing Director at forum@capitallink.com or tel. +1 (212) 661-7566.



To register and for more information, please visit
<http://forums.capitallink.com/shipping/2018analyst/>

Επτά κορυφαίοι εφοπλιστές μιλούν για την αγορά, τις επενδύσεις και τα ναύλα

m mononews.gr/business/shipping/epta-korifei-efoplistes-miloun-gia-tin-agora-tis-ependisis-ke-ta-navla

June 5, 2018

Αρχική Business Επτά κορυφαίοι εφοπλιστές μιλούν για την αγορά, τις επενδύσεις και τα ναύλα

Από

Ιάσων Στατήρης

-

5 Ιουνίου 2018 12:26



Νίκος Τσάκος, εφοπλιστής Tsakos Energy Navigation Ltd. (TEN)

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον είχαν κατά τη χθεσινή πρώτη ημέρα των Ποσειδωνίων 2018 τα δύο τελευταία πάνελ του 6ου Analyst & Investor Forum της Capital Link, στα οποία συμμετείχαν κορυφαίοι Έλληνες εφοπλιστές, που εξέφρασαν τις απόψεις τους και τις εκτιμήσεις τους για μία ευρεία γκάμα θεμάτων που αφορούν στην ελληνική και παγκόσμια ναυτιλία, μαγνητίζοντας το ενδιαφέρον των παρισταμένων.

Στο πρώτο εκ των δύο πάνελ συμμετείχαν ο πρόεδρος της Ένωσης Ευρωπαίων Πλοιοκτητών **Πάνος Λασκαρίδης**, ο πρόεδρος της BIMCO **Τ. Παπαγιαννόπουλος**, ο επικεφαλής της Intertanko **Νικόλας Τσάκος** και ο πρόεδρος της Intercargo **Γ. Πλατσιδάκης**, και μεταξύ των θεμάτων που κυριάρχησαν στη συζήτηση ήταν οι δρομολογημένες αλλαγές όσον αφορά στις εκπομπές θείου και οι ανησυχίες για τον κίνδυνο ενός εμπορικού πολέμου.

Ιδιαίτερη σημασία είχε η παρέμβαση του **Ν. Τσάκου** για τις κυρώσεις κατά του Ιράν και τον εμπορικό πόλεμο των ΗΠΑ με την Ευρώπη, τον Καναδά και το Μεξικό, με τον Έλληνα εφοπλιστή να τάσσεται κατά του προστατευτισμού, τονίζοντας πως οτιδήποτε θέτει εμπόδια

στο εμπόριο είναι εξ ορισμού αρνητικό. Μάλιστα, παρατήρησε ότι από τις εξελίξεις αυτές θα επηρεαστεί κυρίως ο κλάδος του ξηρού φορτίου, και λιγότερο τα τάνκερ.

Από την πλευρά του, ο **Τ. Παπαγιαννόπουλος** αναφέρθηκε στο ζήτημα της επίτευξης των περιβαλλοντικών στόχων που έχουν τεθεί για την παγκόσμια ναυτιλία, ξεκαθαρίζοντας πως οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες δεν έχουν καμία διάθεση να αποφύγουν τους νέους κανονισμούς, αλλά και υπογραμμίζοντας πως για να επιτευχθούν οι περιβαλλοντικοί στόχοι με ορίζοντα το 2050 θα πρέπει να ληφθούν υπόψη μία σειρά από παράγοντες που δεν είναι στο χέρι των ναυτιλιακών εταιρειών, αναφέροντας ως παράδειγμα την εξέλιξη της τεχνολογίας και τις λογικές οικονομικού προστατευτισμού.

Στο θέμα των περιβαλλοντικών στόχων αναφέρθηκε και ο **Γ. Πλατσιδάκης**, που επίσης τόνισε πως οι εφοπλιστές είναι πρόθυμοι να εξοπλίσουν τα πλοία τους με τεχνολογίες φιλικές στο περιβάλλον, θέτοντας ωστόσο το ζήτημα της αυστηρής νομοθεσίας που θέτει εμπόδια προς αυτήν την κατεύθυνση, και κατά τον ίδιο είναι το πραγματικό πρόβλημα που καθυστερεί τη μετάβαση σε ένα τέτοιο, πιο φιλικό προς το περιβάλλον επιχειρησιακό μοντέλο.

Ο **Π. Λασκαρίδης** έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στο ζήτημα της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου, που κατά τον ίδιο αποτελεί “το πιο στρατηγικό asset της Ευρώπης”, και άφησε αιχμές για την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης απέναντι στη ναυτιλία, ζητώντας την υλοποίηση πολιτικών που θα αποτρέψουν τη “μετανάστευση” του ευρωπαϊκού στόλου.



Πάνος Λασκαρίδης, Εφοπλιστής

Το δεύτερο πάνελ

Στο δεύτερο πάνελ συμμετείχαν οι εφοπλιστές **Γιώργος Προκοπίου (Dynagas)**,

Βαγγέλης Μαρινάκης (Capital), Πέτρος Παππάς (Star Bulk) και Γιώργος Οικονόμου (DryShips), με το θέμα της μείωσης των εκπομπών θείου από το 2020 να συζητείται και εδώ, και τον **Γιώργο Προκοπίου** να επισημαίνει ότι πέρα από τη χρήση καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο και scrubbers, μία επιπλέον λύση θα ήταν η μείωση των ορίων ταχύτητας για τα πλοία.



Γιώργος Προκοπίου, εφοπλιστής Dynagas LNG Partners

Από εκεί και πέρα, οι κορυφαίοι Έλληνες εφοπλιστές εξέφρασαν τις εκτιμήσεις τους για την πορεία των διάφορων ναυτιλιακών αγορών, με τον **Βαγγέλη Μαρινάκη** να αναφέρεται στα τάνκερ, προβλέποντας πως η μαζική παραγωγή πετρελαίου από τις ΗΠΑ, η αύξηση της παραγωγής του ΟΠΕΚ και οι υψηλές τιμές στην αγορά των διαλύσεων παλιών πλοίων αποτελούν παράγοντες που θα ωθήσουν την αγορά των τάνκερ σε ανάκαμψη.

Για τα δεξαμενόπλοια, ο **Γιώργος Οικονόμου** εμφανίστηκε απαισιόδοξος, προβλέποντας ότι το 2018 θα είναι η χειρότερη χρονιά για τον κλάδο, ενώ ο Βαγγέλης Μαρινάκης στάθηκε στις μαζικές παραγγελίες πλοίων VLCC που επηρέασαν αρνητικά την αγορά, αν και εκτίμησε πως τα δεδομένα πιθανόν να αρχίσουν να βελτιώνονται αν αυξηθεί ο ρυθμός των διαλύσεων παλαιότερων πλοίων.



Γιώργος Οικονόμου, εφοπλιστής Cardiff Marine

Για την αγορά του ξηρού φορτίου, ο **Γιώργος Οικονόμου** δήλωσε επιφυλακτικά αισιόδοξος για τα επόμενα δύο έως τρία χρόνια, εφόσον δεν παρατηρηθούν προβλήματα στις εξαγωγές σιδήρου και χάλυβα από την Κίνα, ενώ ο ίδιος ανέφερε πως η αγορά των offshore θα ωφεληθεί από την άνοδο της τιμής του αργού, αν και παρατήρησε πως ακόμα οι μεγάλες πετρελαϊκές δεν εμφανίζονται ιδιαίτερα πρόθυμες να δεσμευθούν σε φιλόδοξα μακροχρόνια projects.

Σε ένα γενικότερο σχόλιο, ο **Πέτρος Παππάς** εκτίμησε πως το 2019 η ζήτηση θα παραμείνει ισχυρή, έστω κι αν θα είναι ένα κάπως πιο “αργό” έτος, ενώ προέβλεψε ότι οι νέοι περιβαλλοντικοί κανονισμοί θα έχουν θετικό αντίκτυπο στην παγκόσμια ναυτιλία. Από την πλευρά του, ο Βαγγέλης Μαρινάκης μίλησε για το ενδεχόμενο αύξησης της ζήτησης για ναυτιλιακές μετοχές τα επόμενα χρόνια, εφόσον αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη των επενδυτών προς τη ναυτιλία.



Τι βλέπουν 7 Έλληνες εφοπλιστές για αγορά, ναύλα, επενδύσεις

05/Ιουν/2018 08:48

Του Χάρη Φλουδόπουλου

Η ρευστότητα και η μεταβλητότητα παραμένουν το κύριο χαρακτηριστικό στη ναυτιλιακή αγορά, όμως η αίσθηση που εκπέμπουν κορυφαίοι Έλληνες εφοπλιστές για την πορεία του κλάδου είναι θετική και εκτιμάται ότι βρισκόμαστε πλέον σε σταθερά ανοδική φάση του κύκλου. Χθες στο πλαίσιο των Ποσειδωνίων πραγματοποιήθηκε το καθιερωμένο 6ο Analyst & Investor Forum της Capital Link όπου αναλύθηκαν εκτενώς τα θέματα των επιμέρους αγορών, της χρηματοδότησης και των τάσεων, ωστόσο την παράσταση έκλεψαν τα δύο τελευταία πάνελ στα οποία 7 σημαντικοί Έλληνες εφοπλιστές κατέθεσαν τις απόψεις και τις εκτιμήσεις τους για τα φλέγοντα θέματα της αγοράς.

Στο πρώτο θεσμικό πάνελ, συμμετείχαν οι Έλληνες πρόεδροι 4 σημαντικών διεθνών ναυτιλιακών ενώσεων της ESCA (Π. Λασκαρίδης), BIMCO (Τ. Παπαγιανόπουλος) Intertanko (Ν. Τσάκος) και Intercargo (Γ. Πλασιδάκης)

Στο δεύτερο πάνελ κατέθεσαν τις εκτιμήσεις τους για την πορεία των αγορών οι επικεφαλής 4 κορυφαίων ελληνικών ναυτιλιακών ομίλων, Β. Μαρινάκης (Capital) Γ. Οικονόμου (Dryships), Γ. Προκοπίου (Dynagas) και Π. Παππάς (Starbulk).

Οι προκλήσεις της ανταγωνιστικότητας

Στο πρώτο πάνελ κυριάρχησε η θεματολογία γύρω από τις νέες περιβαλλοντικές ρυθμίσεις, τα θέματα των πολιτικών παρεμβάσεων στον κλάδο αλλά και το περιβάλλον αστάθειας που προκαλείται από την απειλή του εμπορικού πολέμου.

Ο πρόεδρος της ευρωπαϊκής ένωσης πλοιοκτητών ECSA Π. Λασκαρίδης αναφέρθηκε στην ανάγκη διασφάλισης της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου και στην πολιτική της ΕΕ απέναντι στη ναυτιλία. "Η ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού στόλου είναι εξαιρετικά σημαντική. Σε μια Ευρώπη που δεν έχει στην πραγματικότητα ενιαία εξωτερική, οικονομική ή αμυντική πολιτική, η μόνη στρατηγική αξία είναι ο εμπορικός στόλος που μεταφέρει πάνω από το 30% του παγκόσμιου εμπορίου" σημείωσε ο πρόεδρος της ECSA. "Είναι το πιο στρατηγικό asset της Ευρώπης, δεν πρέπει να πάει αλλού ο στόλος της ποντοπόρου. Ζητάμε από τους πολιτικούς να υιοθετήσουν πολιτικές που θα σταματήσουν τη μετανάστευση του ευρωπαϊκού στόλου και να σταματήσουν να κουνούν το δάκτυλο στη ναυτιλία" πρόσθεσε ο ίδιος.

Ο πρόεδρος της **BIMCO Τ. Παπαγιαννόπουλος** τόνισε ότι η ναυτιλιακή κοινότητα έχει δεσμευτεί για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων μειώνοντας το αποτύπωμα της ναυτιλίας και υπογράμμισε ότι δεν υπάρχει προσπάθεια από πλευράς των πλοιοκτητών να αποφύγουν την εφαρμογή των νέων κανονισμών ωστόσο σημείωσε ότι για να επιτευχθούν οι στόχοι του 2050 θα πρέπει να ληφθούν υπόψη πολλοί παράγοντες που είναι εκτός ελέγχου των ναυτιλιακών επιχειρήσεων όπως η εξέλιξη της τεχνολογίας, η οικονομική ανάπτυξη, το περιβάλλον προστατευτισμού κλπ.

Στα θέματα του οικονομικού περιβάλλοντος και του εν εξελίξει εμπορικού πολέμου αναφέρθηκε ο **πρόεδρος της Intertanko Νικόλας Τσάκος**, σημειώνοντας ότι οι κυρώσεις και ο προστατευτισμός δεν είναι καλές εξελίξεις την ναυτιλία. "Ό,τι σταματά το εμπόριο το βλέπουμε αρνητικά" είπε χαρακτηριστικά προσθέτοντας ότι το μεγαλύτερο πρόβλημα εντοπίζεται στο ξηρό φορτίο ενώ για τα τάνκερ, υπάρχει μια διαχωριστική γραμμή αφού η παραγωγή πετρελαίου γίνεται σε διαφορετικές περιοχές από την κατανάλωση, ενώ και στο παρελθόν ανάλογες κυρώσεις δεν επηρέασαν τον κλάδο. "Ελπίζουμε ότι δε θα εφαρμοστούν οι κυρώσεις σε μια ήδη ασθενή αγορά" ανέφερε ο κ. Τσάκος.

Ο **πρόεδρος της Intercargo Γ. Πλατσιδάκης** για το θέμα της περιβαλλοντικής συμμόρφωσης ανέφερε από την πλευρά του ότι θα πρέπει ο κλάδος να ορθώσει το ανάστημά του και να εξηγήσει ποιο είναι το πραγματικό πρόβλημα. Είμαστε οι πρώτοι που θα αγοράσουμε πλοία και μηχανές που θα είναι φιλικά στο περιβάλλον και ανταγωνιστικά. Οι αποστάσεις και η ταχύτητα δεν αποφασίζονται από τους εφοπλιστές, η πολύ αυστηρή νομοθεσία δε θα μας πάει πουθενά χρειάζονται εφικτοί και ρεαλιστικοί στόχοι κατέληξε ο ίδιος.

Ανοδική αγορά

Θέματα της αγοράς και της πορείας των ναύλων, των διαλύσεων αλλά και της χρηματοδότησης απασχόλησαν το τελευταίο πάνελ του φόρουμ, που άνοιξε με την τοποθέτηση του **Γ. Προκοπίου της Dynagas**. Ο κ. Προκοπίου αναφέρθηκε στο θέμα της αλλαγής των καυσίμων στη ναυτιλία από το 2020 και τάχθηκε υπέρ της εφαρμογής πολλαπλών λύσεων για τη μείωση των εκπομπών, όχι μόνο με τον εγκατάσταση scrubber ή τη διάθεση καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο, αλλά και με την υιοθέτηση χαμηλότερων ορίων ταχύτητας για τα πλοία.

Στους παράγοντες που θα βοηθήσουν ώστε η αγορά των τάνκερ να ανακάμψει αναφέρθηκε ο **επικεφαλής της Capital B. Μαρινάκης**. Όπως είπε, μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται η μαζική παραγωγή πετρελαίου από τις ΗΠΑ, η αύξηση της παραγωγής του ΟΠΕΚ, οι επενδύσεις συμμόρφωσης με τη νομοθεσία για το ballast water treatment και τα scrubbers, καθώς επίσης και οι υψηλές τιμές που παρατηρούνται αυτή τη στιγμή στις αποσύρσεις πλοίων για διάλυση.

Τα δεξαμενόπλοια θα συνεχίσουν να δίνουν μάχη το 2018, που θα είναι η χειρότερη χρονιά για τον κλάδο, ενώ η αγορά του ξηρού θα παραμείνει καλή για τα επόμενα 2 έως 3 χρόνια υπό τον όρο ότι δε θα υπάρξουν προβλήματα στο εμπόριο σιδήρου και χάλυβα της Κίνας εκτίμησε από την πλευρά του ο **Γ. Οικονόμου**. Ο ίδιος πρόσθεσε ότι υπάρχουν καλές προοπτικές για το LNG με μεγαλύτερη απασχόληση για τα πλοία και μεγαλύτερη ανάπτυξη της σποτ αγοράς τα

επόμενα χρόνια. τ

Το 2019 θα είναι ίσως λίγο πιο αργό αλλά η ζήτηση θα παραμείνει ισχυρή, ανέφερε ο Π. Παππάς, ο οποίος διαχώρισε τη θέση του με εκείνους που εκφράζουν ανησυχίες για τις επιπτώσεις της εφαρμογής των νέων κανονισμών. Όπως είπε οι αλλαγές θα βοηθήσουν τη ναυτιλία καθώς η αναμενόμενη αύξηση των τιμών των καυσίμων θα οδηγήσει σε μείωση των ταχυτήτων και επομένως σε επιβράδυνση της προμήθειας για όλους τους τύπους των πλοίων. Από το 2020 και ύστερα ανεξάρτητα από τις επιλογές που θα γίνουν για την περιβαλλοντική συμμόρφωση, οι χρονιές θα είναι καλές, εκτίμησε ο κ. Παππάς.

Στο κομμάτι της προσφοράς για τα δεξαμενόπλοια, ο Β. Μαρινάκης ανέφερε ότι οι μαζικές παραγγελίες πολύ μεγάλων πλοίων VLCC δε βοήθησαν την αγορά ωστόσο πέρυσι υπήρχε σημαντική αύξηση στις διαλύσεις πλοίων που έφτασαν τα 11 εκ. τόνους από 2,5 εκ. το 2016, ενώ φέτος θα έχουμε ακόμη περισσότερα πλοία που θα ξεπεράσουν σε ηλικία τα 15 έτη, η σταδιακή απόσυρση των οποίων θα βοηθήσει ώστε να βελτιωθεί η αγορά.

Για τα offshore ο Γ. Οικονόμου τόνισε ότι η σταδιακή ανάκαμψη των τιμών του αργού είναι ένας παράγοντας που θα βοηθήσει τον κλάδο αν και ακόμη οι πετρελαϊκές εμφανίζονται απρόθυμες να δεσμευτούν μακροχρόνια σε μεγάλα υπεράκτια πρότζεκτ. Υπάρχει ακόμη δρόμος ώστε να φτάσουμε σε βιώσιμα επίπεδα χρησιμοποίησης της τάξης του 80% από κάτω από 60% που είναι σήμερα ανέφερε ο κ. Οικονόμου.

Σε ό,τι αφορά τις τάσεις για τη χρηματοδότηση ο Π. Παππάς υπογράμμισε τη θετική εμπειρία της εταιρείας του από την αξιοποίηση εναλλακτικών πηγών όπως το leasing από την Κίνα, που εξασφάλισε γρήγορα και με ανταγωνιστικό κόστος κεφάλαια ύψους 160 εκ. δολαρίων. Για τα private equities ο Γ. Οικονόμου τόνισε ότι πλέον έχουν αποκτήσει μεγαλύτερη εμπειρία και είναι πιο προσεκτικά στις τοποθετήσεις τους.

Τέλος κοινή ήταν η διαπίστωση των εκπροσώπων της ναυτιλίας ότι χρειάζεται χρόνος, συνέπεια και σταθερές αποδόσεις για την αποκατάσταση της εμπιστοσύνης της αγοράς και των θεσμικών προς τη ναυτιλία. Χαρακτηριστικά ο Β. Μαρινάκης τόνισε ότι τα επόμενα χρόνια μπορεί να αλλάξει η διάθεση των επενδυτών και να υπάρξει μεγαλύτερη ζήτηση για ναυτιλιακές μετοχές. Παρά τις κρίσεις καταφέραμε να πληρώσουμε από το 2007 740 εκ. δολάρια σε μερίσματα και στοχεύουμε να συνεχίσουμε να επιτυγχάνουμε αποδόσεις για τους μετόχους μας ανέφερε ο επικεφαλής της Capital.

<http://www.capital.gr/story/3296585/ti-blepoun-7-ellines-efoplistes-gia-agora-naula-ependuseis>

GLOBAL NEWS

GLOBAL: NO TURNING BACK FROM IMPLEMENTATION OF TOUGHER GLOBAL SULPHUR CAP IN 2020, SAYS IMO SECRETARY GENERAL

Speaking on the first day of Posidonia in Athens, Kitack Lim emphasised that: 'The date of entry into force of the regulation will not be changed, so the important thing now is to ensure consistent implementation of the requirements.'

In his keynote speech at the 6th Analyst & Investor Day at the Capital Link Shipping Forum, he noted that the International Maritime Organization (IMO) is currently developing guidelines to assist with implementation of the 0.50% global sulphur cap, and these will address 'a range of issues, including the impact on fuel and machinery systems resulting from new fuels to manage, other fuel types, safety aspects and issues surrounding the mechanism for verification.'

These issues will be looked at in close detail during an intersessional working group meeting at IMO headquarters in London in July.

'Shipowners have options with regards to how they meet [the sulphur cap] requirements, said the IMO Secretary General, 'but they need to understand what they are in order to make the right choices.'

Kitack Lim called on IMO Member States, NGOs and industry representatives to actively participate in discussions at the working group meeting.

He also focused on the huge changes taking place in shipping with the introduction of new technologies, such as artificial intelligence, and he told forum delegates that: 'In the next 20-30 years, we will see as much change in shipping as we have experienced in the past 100 years.'

He continued: 'The shipping world must learn to move fast and adapt quickly; technology holds the key to a more sustainable future for shipping, thanks to new technology emerging in many ways, such as fuel and energy use, materials, construction and vessel navigation.'

'Shipping is entering a new era but technological advancement presents challenges as well as opportunities'

Τζ. Καλογηράτος (CPP): Τα νεότευκτα VLCC αποτελούν επενδυτική ευκαιρία

m mononews.gr/business/shipping/tz-kalogiratos-cpp-ta-neoteftka-vlcc-apoloun-ependitiki-efkeria

June 4, 2018



(Στο κέντρο) Jerry Kalogiratos, διευθύνων σύμβουλος και οικονομικός διευθυντής της Capital Product Partners

Την πεποίθηση ότι η αγορά των VLCC αποτελεί μία «φανταστική ευκαιρία» για τον κλάδο της ναυτιλίας εξέφρασε ο Διευθύνων Σύμβουλος της ναυτιλιακής **Capital Product Partners (CPP)**, **Τζέρι Καλογηράτος**, κατά τη διάρκεια ομιλίας του στο Capital Link forum, που διεξήχθη στα Ποσειδώνια 2018.

Παράλληλα, επισήμανε την αντίθεση του στην άποψη όσων υποστηρίζουν ότι οι νέες παραγγελίες VLCC αποτελούν κίνηση «παραφροσύνης». Όπως τόνισε ο κ. Καλογηράτος, στο συνολικό στόλο της συγκεκριμένης κατηγορίας υπάρχουν πολλά πλοία υποψήφια προς διάλυση και ο αριθμός τους θα αυξηθεί με την εισαγωγή των νέων κανονισμών.

«Νομίζω ότι έχουμε μία φανταστική ευκαιρία για την αγορά το 2020», υποστήριξε ο CEO της CPP. «Παρατηρώντας μάλιστα τις τιμές στα νεότευκτα, συνειδητοποιούμε ότι όταν προχωρήσαμε σε αγορές αυτές κυμαίνονταν στα 80 εκατ. δολ. παρά την άνοδο των τιμών του χάλυβα.

«Ήταν και παραμένει μία πολύ καλή επένδυση. Δείτε για παράδειγμα τη Vitol, η οποία έκανε παραγγελίες στην τιμή των 90 εκατ. δολ. Άρα εμείς κλείσαμε συμφωνία με 10 εκατ. δολ. λιγότερα ανά πλοίο», πρόσθεσε ο κ. Καλογηράτος.

Ωστόσο, βραχυπρόθεσμα η αγορά των VLCC αντιμετωπίζει δυσκολίες.

Υπενθυμίζεται ότι τα έσοδα της CPP κατά το πρώτο τρίμηνο 2018 ανήλθαν σε 65,5 εκατ. δολάρια, παρουσιάζοντας αύξηση 8,6% σε σχέση με τα 60,3 εκατ. δολ. που εμφάνισε το αντίστοιχο τρίμηνο του 2017.



Source: Capital Link
May 15, 2018 12:52 ET

Industry Leaders at Capital Link's Analyst & Investor Day Forum on Monday, June 4, 2018 at Athens, Greece

NEW YORK, May 15, 2018 (GLOBE NEWSWIRE) -- The Capital Link Analyst & Investor Day is a Posidonia Conference program event. Posidonia takes place in Greece every two years and is the largest maritime exhibition in the world with multiple activities taking place during the week.

FORUM OVERVIEW

The Capital Link Analyst & Investor Day brings together public and private shipping company executives, investors, analysts, financiers, and other industry participants who visit Athens from all over the world for the Posidonia event. Attendees will exchange views with industry leaders on the shipping, financial and capital markets, alternative finance, private equity, investor attitudes towards shipping as well as the latest regulatory, technological, geopolitical and market developments affecting the industry.

The Forum features as panelists industry leaders from the Greek and global shipping communities, the Global Shipping Heads of major shipping banks, top investors and analysts.

There are sector roundtable discussions dedicated to the dry bulk, tanker, container, LPG and LNG sectors, as well as panel that discusses opportunities across all sectors. The Forum will also address issues of critical importance for shipping, such as access to and availability of capital, bank and alternative finance, the impact of technology and new regulations.

It is a highly exclusive event providing unique opportunity to exchange views and information and network.

REGISTRATION:

To view more information and register: <http://forums.capitallink.com/shipping/2018analyst/index.html>.

KEYNOTE SPEAKER:

Mr. Kitak Lim, Secretary General – **International Maritime Organization**

PANEL DISCUSSION TOPICS:

- Dry Bulk Shipping
- Container Shipping
- Bank Finance
- LNG/LPG Shipping
- Tanker Shipping
- Capital Markets & Private Equity
- Industry Challenges & The Road Map Ahead
- The Future of Shipping – Risks & Opportunities

PANELS & PANELISTS:

THE FUTURE OF SHIPPING:

Moderator:

Mrs. Sofia Kalomenides, Partner, Central & Southeast Europe Accounts, Business Development

Leader & Capital Markets Leader – EY

Panelists:

- Mr. Evangelos Marinakis, Chairman - Capital Maritime & Trading Corp.
- Mr. George Economou, Founder & CEO – DryShips; Chairman – Ocean Rig (Nasdaq:[DRYS](#)) (Nasdaq:[ORIG](#))
- Mr. George Prokopiou, Chairman - Dynagas LNG Partners (NYSE:[DLNG](#))
- Mr. Nicolas Busch, CEO, Navig8 Group
- Mr. Petros Pappas, CEO, Star Bulk Carriers (Nasdaq:[SBLK](#))

INDUSTRY CHALLENGES & THE ROAD MAP AHEAD

Moderator:

Mr. Ioannis Chiotopoulos, Regional Manager South East Europe & Middle East – DNV GL – Maritime

Panelists:

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

TANKER SHIPPING

Moderator:

Mr. Nick Brown, Marine & Offshore Director, Lloyd's Register

Panelists:

- Mr. Jerry Kalogiratos, CEO, Capital Product Partners (Nasdaq:[CPLP](#))
- Mr. Vassilis Kertsikoff, Vice Chairman – Eletson Holdings
- Mr. Eddie Valentis, CEO - Pyxis Tankers
- Mr. Robert Burke, Partner & CEO - Ridgebury Tankers
- Mr. George Saroglou, COO - Tsakos Energy Navigation

LNG / LPG SHIPPING

Moderator:

Mr. Peder Nicolai Jarlsby, Analyst – Fearnley Securities

Panelists:

- Mr. Tony Lauritzen, CEO - Dynagas LNG Partners LP
- Mr. Paul Wogan, CEO – GasLog Ltd. (NYSE:[GLOG](#))
- Mr. Stavros Hatzigrigoris, CEO, Maran Gas Maritime
- Mr. Harry Vafias, CEO – StealthGas (Nasdaq:[GASS](#))
- Mr. Christos Economou, Founder – TMS Cardiff Gas

CONTAINER SHIPPING

Moderator:

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

Panelists:

- Mr. Nils Aden, CEO - E.R. Schifffahrt GmbH & Cie. KG
- Mr. Aristides Pittas, CEO – Euroseas Ltd.
- Mr. George Youroukos, CEO – Poseidon Containers
- Mr. Ted Petrone - Navios Group of Companies (NYSE:[NMM](#))

DRY BULK SHIPPING

Moderator:

Mr. James Johnston, Senior Analyst, Braemar ACM Shipbroking

Panelists:

- Mr. John Dragnis, CEO - Goldenport
- Mr. John Michael Radziwill, CEO – Goodbulk
- Mr. Philippe Louis-Dreyfus, Chairman – Louis Dreyfus Armateurs S.A.S.; President - BIMCO
- Mr. Stamatis Tsantanis, CEO - Seanergy Maritime Holdings (Nasdaq:[SHIP](#))
- Mr. Spyros Capralos, Chairman - Star Bulk Carriers

BANK FINANCE

Moderator:

Mr. Richard Brand, Partner - Cadwalader, Wickersham & Taft

Panelists:

- Mr. Harris Antoniou, CEO – Amsterdam Trade Bank N.V.
- Mr. Joep Gorgels, Global Head Transportation & Logistics Clients - ABN AMRO - Corporate & Institutional Banking
- Mr. Michael Parker, Global Industry Head for Shipping - Citi
- Mrs. Kristin H. Holth, Executive Vice President, Global Head of Ocean Industries – I Energy – Maritime – Seafood - DNB Bank ASA
- Mr. Christian P. Nieswandt, Managing Director, Global Head Shipping - HSH Nordbank
- Mr. Tobias Zehnter, Global Head Ship Finance – NORD/LB

CAPITAL MARKETS & PRIVATE EQUITY

Moderator:

Mr. Panos Katsambas, Partner, Reed Smith

Panelists:

- Mrs. Christa Volpicelli, Managing Director & Head of Maritime Investment Banking – Citi
- Mr. Theodore Jadick, Managing Director, CEO and President – DNB Markets, Inc.
- Mr. Rikard Vabo, Managing Director, Corporate Finance – Fearnley Securities
- Mr. Paulo Almeida, Portfolio Manager - Tufton Oceanic Ltd.
- Mr. Michael Weisz, President, Yield Street

Mr. Clay Maitland, Chairman - New York Maritime (NYMAR); Managing Partner - International Registries is the Conference Chairman.

FORUM SPONSORS & MEDIA PARTNERS:

In Cooperation With: NASDAQ • NYSE

Global Lead Sponsors: Tsakos Energy Navigation Ltd

Global Gold Sponsors: Clay Maitland • Columbia Shipmanagement • DNV GL • EY • Tototheo Maritime

Global Sponsors: ABN AMRO • Citi • DNB • Fearnley Securities • NORD/LB • Reed Smith

Event Sponsors: Amsterdam Trade Bank • Braemar ACM Shipbroking • Cadwalader, Wickersham & Taft LLP • HSH Nordbank • Lloyd's Register • Tufton Oceanic Ltd. • Watson Farley & Williams • YieldStreet

Supporting Sponsor: Flott & Co.

Luncheon Sponsor: Bermuda Business Development Agency

FOR FURTHER INFORMATION & TO REGISTER

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

ORGANIZER – CAPITAL LINK, INC.

Founded in 1995, Capital Link is an advisory, investor relations and financial communications firm headquartered in New York and with presence in London, Oslo and Athens.

Capital Link, among other services, specializes in the organization of investment forums in New York, London, Athens, Shanghai, Singapore and Limassol which are known for combining rich informational and educational content with unique marketing and networking opportunities. Capital Link's Investment Forums calendar for 2018-2019 can be found at http://forums.capitallink.com/Forum_Calendar.pdf.

CONTACT

Nicolas Bornozis

President

Capital Link, Inc.

New York +1 212-661-7566

London +44-203-206-1322

Athens +30-210-6109-800

E-mail: forum@capitallink.com

Posidonia Sets Compass for Global Shipping Agenda



BY MAREX ([HTTPS://WWW.MARITIME-EXECUTIVE.COM/AUTHOR/MAREX](https://www.maritime-executive.com/author/marex)) 2018-05-14 21:41:00

The biennial Posidonia 2018 Conference Programme is once again upon us, with a thought-provoking constellation of conferences, seminars, workshops and panel discussions which are set to shape the global shipping agenda.

The conferences, seminars and media roundtables planned during this year's Posidonia at the Athens Metropolitan Expo are organized by companies and organizations from around the world - from Brazil to France, Panama to Poland, from Mexico to Korea and Japan and from South Africa to the United Kingdom. The program will tackle shipping issues spanning policy, trade and finance, energy, technology, port development, fuels and lubricants, water ballast treatment, the tanker and dry bulk market, hull performance, scrubbers, the environment, manning, claims and dispute resolution.

The TradeWinds Shipowners Forum will focus on how advances in technology and alternative business models are rewriting the rules over how ships are owned, operated and traded. With more shipowners than ever before participating, the program consists of two panel-led sessions: dry bulk and tankers. The conference will examine whether the fundamentals in the dry bulk sector are as secure as many expected, and how owners are adapting their strategy. And as technology, regulations and social demands are

MarEx Corporate (/corporate)



GTT Receives Notification for the Order of Two New LNG Carriers (<https://www.maritime-executive.com/corporate/gtt-receives-notification-for-the-order-of-two-new-lng-carriers>)
By MarEx (<https://www.maritime-executive.com/author/marex>)

XENETA

Xeneta Achieves Gartner Cool Vendor Status for Real-Time Freight Rates
(<https://www.maritime-executive.com/corporate/xeneta-achieves-gartner-cool-vendor-status-for-real-time-freight-rates>)
By MarEx (<https://www.maritime-executive.com/author/marex>)

forcing changes in business practices, the forum will shed light on how companies can best adapt to survive in tough markets. With upheavals in the global trade in crude, products and LNG requiring new investments and fresh strategies, should owners build, buy or scrap? And where will they find finance for business fit for the 2020s, as technological, regulatory and social demands increase?

A similar topic will be tackled during BIMCO's "Power Panel," which will debate key developments impacting shipping business today with the focus being on challenges and future prospects for the dry bulk and oil tanker shipping markets, including the 2020 global sulphur cap experiment. BIMCO's event will be hosted by its Chief Shipping Analyst Peter Sand and BIMCO President Anastasios Papagiannopoulos.

The American-Hellenic Chamber of Commerce and the North American Marine Environment Protection Association (NAMEPA) are organizing a seminar titled "Trading in US Waters: Priorities and Solutions," which will take place on Thursday, June 7. The seminar is organized in cooperation with the Commercial Section of the U.S. Embassy, the Int'l Propeller Club of the United States, Int'l Port of Piraeus and the Maritime Hellas Shipping Cluster of the Hellenic Chamber of Shipping. The event is designed to assist the local shipping community and maritime stakeholders to acquire a fully integrated approach to U.S. requirements for vessels visiting U.S. ports.

The 6th Analyst & Investor Day is taking place at the Divani Caravel Hotel in the framework of the Conference Program of Posidonia 2018. The keynote speaker, IMO Secretary General Kitack Lim, will set the tone of the Capital Link Forum, which will discuss the current status and future projections of the financial and capital markets in relation to the shipping industry. The forum will also address issues of critical importance to shipping, such as access to and availability to capital, bank and alternative finance, as well as the impact of technology and new regulations.

This year the Institute of Energy for SE Europe (IENE) is organizing its seminar on "Energy and Shipping". The particularly important role played by the Greek merchant fleet in the transportation of global energy commodities has prompted IENE to organise this pioneering event in collaboration with Posidonia and with the active participation of a number of ship operators, energy traders and leading legal firms. This year's theme will focus on the new bunkering fuel specifications, in view of latest IMO agreed measures soon to be implemented. Other subject areas include an overview of global energy markets and the latest developments in the transportation of crude oil and petroleum derivatives, special cargoes (LNG, LPG) and coal. In addition, an assessment of energy security and the marine environment will be undertaken including alternative routes for the transportation of oil and gas.

HELMEPA's conference, "2020 is closer than we think: Scrubbers, Fuels and BWT" reflects the impending deadline for compliance to the new sulphur regulations. With the standards for such fuels still to be formulated, and other serious concerns still remaining in regard to the availability and safety of low sulphur bunkers and scrubbers, HELMEPA's event is expected to attract a full house of delegates.

The "Japan Seminar at Posidonia 2018" will focus on the role of innovation in the maritime industry and its impact on environmental conservation and technology. Speakers will also share insights on the current state of innovations in Japanese Shipbuilding and Marine Machinery, as well as on market trends in the shipbuilding market. This conference is known for providing a fresh approach on how to tackle technological challenges and providing hands-on solutions to long standing problems which affect all shipping companies.

"Support the Local Maritime Industry Summit" is the title of the summit organised by Newsfront/ Naftiliaki. The aim of the event is to bring together member companies of the Hellenic Marine Equipment Manufacturers & Exporters - HEMEXPO, and the technical directors of Greek and international shipping companies and engage them in an interactive dialogue which will benefit both Greek equipment makers, their clients and shipping at large.

One more seminar which will draw in crowds and will highlight the long-standing cooperation of the two nations in the maritime sector is the "Korean-Hellenic Maritime Cooperation Forum". This event will focus on Korean shipbuilding industry and in cooperation with Greek shipping companies and will also provide insight in Korean ship



AASHTO Mourns Loss of Former Colleague Dr. Anthony R. (Tony) Kane
(<https://www.maritime-executive.com/corporate/aashto-mourns-loss-of-former-colleague-dr-anthony-r-tony-kane>)
By MarEx (<https://www.maritime-executive.com/author/marex>)



Corpetrolsa Group Orders three Damen Stan Tugs
(<https://www.maritime-executive.com/corporate/corpetrolsa-group-orders-three-damen-stan-tugs>)
By MarEx (<https://www.maritime-executive.com/author/marex>)



Keppel to Build Two Dredgers for Van Oord (<https://www.maritime-executive.com/corporate/keppel-to-build-two-dredgers-for-van-oord>)
By MarEx (<https://www.maritime-executive.com/author/marex>)



CR Ocean Engineering Awarded Multi-Scrubber Contract
(<https://www.maritime-executive.com/corporate/cr-ocean-engineering-awarded-multi-scrubber-contract>)
By MarEx (<https://www.maritime-executive.com/author/marex>)

finance and Greek maritime policy. Furthermore, in the second part of the event, it will present new technologies in shipbuilding, and safety with the focus being on the ECO ship, Cyber Security and Smart Ship Technology of Korea.

Admiralty will again be organizing a series of "Living with ECDIS" seminars at Posidonia. Operating ECDIS requires a ship manager and the ship's officers to be constantly aware of changes in legal requirements and maintenance issues. Admiralty "Living with ECDIS" Seminars are designed to help understand these issues to ensure the individual and their fleet can remain compliant while getting the most from their ECDIS.

The Press Conference of the Greek Shipowners Association will be held on the last day of Posidonia 2018.

For more information on Posidonia, please visit <http://posidonia-events.com/> (<http://posidonia-events.com/>).

The opinions expressed herein are the author's and not necessarily those of The Maritime Executive.

Comments Community  Login ▾

 Recommend  Share Sort by Newest ▾

Start the discussion...

LOG IN WITH



OR SIGN UP WITH DISQUS 

Name

Be the first to comment.

 Subscribe  Add Disqus to your siteAdd DisqusAdd

 Privacy

Report ad

ABOUT US (/ABOUTUS) | ADVERTISE (HTTP://MEDIKIT.MARITIME-EXECUTIVE.COM) | CONTACT US (/CONTACT) |
PRIVACY POLICY (/PRIVACY-POLICY) | SITE MAP (/SITE-MAP)

© Copyright 2018 The Maritime Executive, LLC. All rights reserved.

Τα Ποσειδώνια «πυξίδα» για την παγκόσμια ναυτιλία | Εφημερίς Δημοπρασιών & Πλειστηριασμών

 dimoprasion.gr/



Πλειάδα συνεδρίων, σεμιναρίων, workshops και ανοιχτών συζητήσεων θα υπάρξουν στα Ποσειδώνια 2018, όπως αναφέρουν οι διοργανωτές.

Τα συνέδρια και οι συζητήσεις στρογγυλής τραπέζης με τα ΜΜΕ που έχουν προγραμματιστεί για τα φετινά Ποσειδώνια, στις υπερσύγχρονες εγκαταστάσεις του Athens Metropolitan Expo, έχουν διεθνή αύρα, καθώς έχουν οργανωθεί από εταιρείες και οργανισμούς από κάθε γωνιά της υφηλίου – από τη Βραζιλία έως τη Γαλλία, τον Παναμά και την Πολωνία, και από το Μεξικό έως την Κορέα, τη Νότια Αφρική και το Ηνωμένο Βασίλειο.

Το πρόγραμμα καλύπτει όλα τα σημαντικά θέματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, από τη ναυτιλιακή πολιτική, το εμπόριο και τη χρηματοδότηση, την ενέργεια, την τεχνολογία και την ανάπτυξη λιμένων, έως τα καύσιμα και τα λιπαντικά, τη διαχείριση του έρματος των πλοίων (BWT), τις ναυπηγήσεις και τις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων καραβιών, τεχνολογίες για την βελτιστοποίηση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων, τα scrubbers, το περιβάλλον, την απόδοση του ανθρώπινου δυναμικού και την απασχόληση στη ναυτιλία, καθώς και θέματα επίλυσης διαφορών και νομικών αξιώσεων.

Στην κορυφή των εκδηλώσεων, σύμφωνα με την παράδοση των Ποσειδωνίων από το 2012, θα είναι το TradeWinds Shipowners Forum, το διεθνές συνέδριο που θα αποτελέσει πηγή έμπνευσης και τροφή για σκέψη. Το φετινό θέμα του είναι ο τρόπος με τον οποίο οι τεχνολογικές εξελίξεις και τα εναλλακτικά επιχειρηματικά μοντέλα επαναδιατυπώνουν τους κανόνες για το καθεστώς ιδιοκτησίας, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των πλοίων. Με περισσότερες συμμετοχές πλοιοκτητών από κάθε άλλη χρονιά, το πρόγραμμα χωρίζεται σε δύο ενότητες: τα πλοία χύδην φορτίου και τα δεξαμενόπλοια. Το συνέδριο θα εξετάσει κατά πόσον τα θεμέλια του κλάδου μεταφοράς φορτίου χύδην είναι τόσο ασφαλή όσο εκτιμούν

πολλοί, και το πώς οι πλοιοκτήτες προσαρμόζουν τη στρατηγική τους στις συνθήκες που επικρατούν. Παράλληλα, το Forum θα αναδείξει τους καλύτερους τρόπους προσαρμογής των εταιρειών στην πίεση που ασκούν στις αγορές οι τεχνολογικές εξελίξεις, οι αυστηρότεροι κανονισμοί αλλά και οι κοινωνικές απαιτήσεις για αλλαγές στις επιχειρηματικές πρακτικές. Με συνεχώς μεταβαλλόμενες συνθήκες εμπορίου αργού πετρελαίου και LNG να απαιτούν νέες επενδύσεις και καινοτόμες στρατηγικές, τι είναι καλύτερο για τους πλοιοκτήτες: να ναυπηγήσουν νέα πλοία, να αγοράσουν ή να αποσύρουν για scrap; Και πού θα βρουν χρηματοδότηση για τη δεκαετία του 2020, τη στιγμή που αυξάνονται οι απαιτήσεις των αγορών;

Παρεμφερές είναι το θέμα που θα συζητηθεί στο «Power Panel» της BIMCO, όπου θα αναλυθούν σημαντικές εξελίξεις που επηρεάζουν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις σήμερα, με έμφαση στις προκλήσεις και τις μελλοντικές προοπτικές για τις αγορές του χύδην φορτίου και των δεξαμενοπλοίων, καθώς και την παγκόσμια δέσμευση για μείωση της περιεκτικότητας των καυσίμων των πλοίων σε θείο το 2020. Εισηγητής του σεμιναρίου θα είναι ο κ. Peter Sand, Chief Shipping Analyst της BIMCO, ενώ την έναρξή του θα κηρύξει ο Πρόεδρος της BIMCO, κ. Αναστάσιος Παπαγιαννόπουλος.



Το Ελληνο-Αμερικανικό Εμπορικό Επιμελητήριο και η North American Marine Environment Protection Association (NAMEPA) συνδιοργανώνουν, υπό την αιγίδα της Πρεσβείας των Ηνωμένων Πολιτειών στην Ελλάδα, το σεμινάριο με τίτλο «Trading in US Waters: Priorities and Solutions». Το σεμινάριο διοργανώνεται σε συνεργασία με το Εμπορικό Τμήμα της Πρεσβείας των Ηνωμένων Πολιτειών, το International Propeller Club των Ηνωμένων Πολιτειών και την Ελληνική Ναυτιλιακή Συστάδα του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος. Στόχος του σεμιναρίου είναι να βοηθήσει την τοπική ναυτιλιακή κοινότητα και τα ενδιαφερόμενα μέρη της ναυτιλίας να σχηματίσουν μια ολοκληρωμένη εικόνα για τις απαιτήσεις των ΗΠΑ κατά την προσέγγιση των λιμένων τους. Βασικά θέματα θα είναι οι απαιτήσεις για την περιεκτικότητα των καυσίμων σε θείο το 2020, η ψηφιοποίηση της

Ναυτιλίας, η σημερινή πραγματικότητα όσον αφορά την κυβερνοασφάλεια και η διαχείριση κινδύνων. Το σεμινάριο αποτελεί εξαιρετική πλατφόρμα δικτύωσης με πλοιοκτήτες και ειδικούς της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Με κορυφαία στελέχη των μεγαλύτερων ναυτιλιακών εταιρειών να ανταλλάσσουν απόψεις για το μέλλον της ναυτιλίας, το συνέδριο «6th Analyst & Investor Day» θα διεξαχθεί στο ξενοδοχείο Divani Caravel, στο πλαίσιο του συνεδριακού προγράμματος των Ποσειδωνίων 2018. Βασικός ομιλητής θα είναι ο Γενικός Γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), κ. Kitack Lim, ο οποίος θα δώσει τον τόνο στο Capital Link Forum, όπου θα συζητηθούν η υφιστάμενη κατάσταση και οι μελλοντικές επιλογές που προσφέρουν οι χρηματαγορές στη ναυτιλία. Το φόρουμ θα επικεντρωθεί, εκτός των άλλων, σε κρίσιμα ζητήματα για τη ναυτιλία, όπως η πρόσβαση και η διαθεσιμότητα κεφαλαίων, η τραπεζική και εναλλακτική χρηματοδότηση, καθώς και ο αντίκτυπος της τεχνολογίας και των νέων κανονισμών. Στο φόρουμ θα συμμετάσχουν ομιλητές από τις ελληνικές και διεθνείς ναυτιλιακές κοινότητες, επικεφαλής κορυφαίων παγκόσμιων τραπεζικών ναυτιλιακών οργανισμών, κορυφαίοι επενδυτές και αναλυτές.

Φέτος, το Ινστιτούτο Ενέργειας Νοτιοανατολικής Ευρώπης (IENE) διοργανώνει για 4η φορά σεμινάριο με θέμα «Energy and Shipping». Ο κομβικός ρόλος που έχει αναλάβει ο ελληνικός εμπορικός στόλος στη μεταφορά παγκόσμιων ενεργειακών εμπορευμάτων αποτέλεσε την αφορμή για να διοργανώσει το IENE αυτό το πρωτοποριακό σεμινάριο, σε συνεργασία με τα Ποσειδώνια και με την ενεργή συμμετοχή πλειάδας διαχειριστών πλοίων, εταιρειών που ασχολούνται με το εμπόριο ενέργειας καθώς και κορυφαίων νομικών εταιρειών. Το σεμινάριο θα έχει ως κεντρικό θέμα τις νέες προδιαγραφές των καυσίμων ανεφοδιασμού, με αφορμή τα πρόσφατα μέτρα του IMO που θα εφαρμοστούν σύντομα. Ένας αριθμός εξεχουσών προσωπικοτήτων από τον τομέα του πετρελαίου και του φυσικού αερίου, τον τομέα της ναυτιλίας και το ναυτικό δίκαιο, τόσο από την Ελλάδα όσο και από το εξωτερικό, έχουν επιβεβαιώσει τη συμμετοχή τους ως ομιλητές. Άλλοι τομείς που θα καλυφθούν είναι η επισκόπηση των παγκόσμιων αγορών ενέργειας (πετρελαίου, φυσικού αερίου, άνθρακα), οι τελευταίες τεχνολογίες στη μεταφορά αργού πετρελαίου και παράγωγων προϊόντων του, ειδικών φορτίων (LNG, LPG) και άνθρακα. Τέλος, θα αξιολογηθεί η ενεργειακή ασφάλεια και το ναυτιλιακό περιβάλλον και θα εξεταστούν εναλλακτικές οδοί για τη μεταφορά πετρελαίου και φυσικού αερίου.

Το Πρόγραμμα των Ποσειδωνίων 2018 θα περιλαμβάνει, επίσης, το συνέδριο της HELMEPA με τίτλο «2020 is closer than we think: Scrubbers, Fuels and BWT», με αφορμή την καταληκτική ημερομηνία για τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς που αφορούν την περιεκτικότητα των καυσίμων σε θείο. Με τα πρότυπα για τα καύσιμα αυτά να βρίσκονται ακόμη υπό διαμόρφωση και πολλά ζητήματα να παραμένουν ανοικτά όσον αφορά τη διαθεσιμότητα και την ασφάλεια τόσο των καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο όσο και των scrubbers, το σεμινάριο της HELMEPA αναμένεται να προσελκύσει πλήθος ενδιαφερόμενων. Με τη βοήθεια έμπειρων ομιλητών τόσο σε τεχνικά όσο και σε ρυθμιστικά ζητήματα, από την Ελλάδα και το εξωτερικό, το συνέδριο της HELMEPA θα επιχειρήσει να δώσει απαντήσεις σε πολλές από τις μελλοντικές προκλήσεις αυτών των κρίσιμων ζητημάτων.

Το σεμινάριο με τίτλο «Japan Seminar at Posidonia 2018» θα επικεντρωθεί στο ρόλο της καινοτομίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία και τον αντίκτυπό της στην προστασία του περιβάλλοντος και την τεχνολογία. Οι ομιλητές θα μοιραστούν σκέψεις για το επίπεδο της καινοτομίας στην ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία και τον ναυτικό εξοπλισμό, και θα

αναφερθούν στις τάσεις της ναυπηγικής αγοράς. Το συγκεκριμένο συνέδριο ξεχωρίζει για την πρακτική προσέγγιση που προσφέρει στον τρόπο αντιμετώπισης των τεχνολογικών προκλήσεων και τις λύσεις που προτείνει σε μακροχρόνια προβλήματα που επηρεάζουν όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Με τίτλο «Support the Local Maritime Industry Summit» η Newsfront/Ναυτιλιακή διοργανώνει διάσκεψη με στόχο να φέρει κοντά τις εταιρείες-μέλη των Ελλήνων Κατασκευαστών Ναυτιλιακού Εξοπλισμού (HEMEXPO) με τους τεχνικούς διευθυντές ελληνικών και διεθνών ναυτιλιακών εταιρειών και να τους παρακινήσει σε έναν διαδραστικό διάλογο που θα ωφελήσει τόσο τους Έλληνες κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού όσο και τους πελάτες τους και την ναυτιλία εν γένει. Το συγκεκριμένο συνέδριο πραγματοποιείται υπό την αιγίδα της MARTECMA.

Ενα ακόμη σεμινάριο που θα προσελκύσει πλήθος συνέδρων και θα υπογραμμίσει την μακρόχρονη συνεργασία των δύο εθνών στον ναυτιλιακό τομέα είναι το «Korean-Hellenic Maritime Cooperation Forum». Το συγκεκριμένο σεμινάριο θα δώσει έμφαση στη ναυπηγική βιομηχανία της Κορέας και, σε συνεργασία με τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, θα αναδείξει άγνωστες πτυχές της κορεατικής χρηματοδότησης πλοίων και της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής. Επιπλέον, στο δεύτερο μέρος του σεμιναρίου, θα παρουσιαστούν νέες τεχνολογίες που εφαρμόζει η Κορέα στη ναυπηγική βιομηχανία, με έμφαση στο ECO πλοίο, την κυβερνοασφάλεια και την έξυπνη τεχνολογία πλοίων.

Στο πλαίσιο των Ποσειδωνίων, η Admiralty θα οργανώσει και φέτος σειρά σεμιναρίων με τίτλο «Living with ECDIS». Για να λειτουργήσει το σύστημα ECDIS θα πρέπει ο διαχειριστής και οι αξιωματικοί του πλοίου να είναι συνεχώς ενήμεροι για τις αλλαγές στις νομικές απαιτήσεις και τα ζητήματα συντήρησης. Τα σεμινάρια της Admiralty «Living with ECDIS» αποσκοπούν στην αποσαφήνιση αυτών των ζητημάτων, ώστε να τηρείται η συμμόρφωση τόσο σε επίπεδο ατόμων όσο και στόλου και παράλληλα να αξιοποιείται στο έπακρο το σύστημα αυτό. Το σεμινάριο θα είναι χρήσιμο για όποιον ασχολείται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία, από ιδιοκτήτες, διευθυντές και προσωπικό πλοίων, έως ρυθμιστικούς φορείς και ελεγκτές, καθώς δίνεται η ευκαιρία να τεθούν επί τάπητος φλέγοντα ζητήματα και προκλήσεις, να υποβληθούν ερωτήσεις και να αναζητηθούν λύσεις, παράλληλα με τη δικτύωση με στελέχη του κλάδου.

6th Analyst & Investor Day

 dimoprasion.gr/

ΔΗΜΟΣΙΕΥΤΗΚΕ: 10 Απριλίου 2018

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ: ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΕΛΛΑΔΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

ΕΤΙΚΕΤΕΣ: CAPITAL LINK



Capital Link Shipping Forum



**FEATURING INDUSTRY LEADERS EXCHANGING VIEWS ON THE FUTURE OF SHIPPING
IMO SECRETARY GENERAL – KEYNOTE SPEAKER**

The **Analyst & Investor Day** brings together public and private shipping company executives, investors, analysts, financiers, and other industry participants who visit Athens from all over the world for the biannual Posidonia event. Attendees will exchange views on the shipping, financial and capital markets, alternative finance, private equity, as well as investor attitudes towards shipping.

The Forum features as panelists industry leaders from the Greek and global shipping communities, the Global Shipping Heads of major shipping banks, top investors and analysts.



There are sector roundtable discussions dedicated to the dry bulk, tanker, container, LPG and LNG sectors, as well as a panel that discusses opportunities across all sectors. The Forum will also address issues of critical importance for shipping, such as access to and availability of capital, bank and alternative finance, the impact of technology and new regulations.

It is a highly exclusive event providing unique opportunity to exchange views and information and network.

Προηγούμενο άρθρο:

Η ΝΔ θα επιδιώξει ευρύτερες πολιτικές συναινέσεις Επόμενο άρθρο:

Handelsblatt: Η τουρκική λίρα καταρρέει

IN COOPERATION WITH



LEAD SPONSOR



GLOBAL GOLD SPONSORS

Clay Maitland



GLOBAL SPONSORS



EVENT SPONSORS



CADWALADER



LUNCHEON SPONSOR



SUPPORTING SPONSORS



LANYARD SPONSOR



COFFEE SPONSORS



MUSIC BY



MEDIA PARTNERS



www.efoplistnews.gr



SUPPORTING ORGANIZATIONS



6th Analyst & Investor Day Capital Link Shipping Forum

A Posidonia Conference Program Event

Monday, June 4, 2018

Athens, Greece

ORGANISED BY



Capital Link

INVESTOR RELATIONS &
FINANCIAL COMMUNICATIONS

www.capitallink.com
www.capitallinkforum.com
www.capitallinkshipping.com
www.capitallinkgreece.com
www.capitallinkfunds.com
www.irawards.gr

NEW YORK, USA
230 Park Avenue, Suite 1536
New York, NY 10169
Tel.: +1 (212) 661 7566
Fax.: +1 (212) 661 7526

LONDON, UK
2/8 Victoria Avenue, Longcroft House
London, EC2M 4NS
Tel.: +44 (0) 203 206 1322
Fax.: +44 (0) 203 206 1321

ATHENS, GREECE
Agiou Konstantinou 40, # A5
151-24 Maroussi, Athens - Greece
Tel.: +30 (210) 6109 800
Fax.: +30 (210) 6109 801

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