

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Προς άμεση δημοσίευση

26 Φεβρουαρίου, 2018

2^ο Ετήσιο Capital Link Cyprus Shipping Forum Μοναδική Επιτυχία Τετάρτη 14 Φεβρουαρίου 2018, Λεμεσός, Κύπρος

Για δεύτερη συνεχή χρονιά, η Capital Link διοργάνωσε στην Κύπρο το Ετήσιό της Cyprus Shipping Forum στη Λεμεσό με μοναδική επιτυχία και με συμμετοχή που ξεπέρασε τα 400+ άτομα, συνεχίζοντας τη μεγάλη επιτυχία που σημείωσε το πρώτο Συνέδριο πέρυσι.

ΘΕΜΑΤΟΛΟΓΙΑ & ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

Το Συνέδριο πραγματοποιήθηκε στη Λεμεσό στο **Columbia Plaza** υπό την Αιγίδα της **Κυπριακής Δημοκρατίας** με την **Τράπεζα Κύπρου** ως **Κύριο Χορηγό** και με τη **χορηγία** και **συνεργασία** της **Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών (Cyprus Union of Shipowners)**. Η διοργάνωση επίσης υποστηρίχθηκε από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας της Κύπρου και τους ακόλουθους φορείς : **Κυπριακή Ένωση Πλοιοκτητών (Cyprus Union of Shipowners) • CIFA • CYMEPA • Cyprus Marine Club • Cyprus Master Mariners Association • Cyprus Naval Architects & Marine Engineers Association • Cyprus Shipping Chamber • Institute of Chartered Shipbrokers • Young Ship Cyprus • Wista Cyprus • Wista Hellas.**

Συζητήθηκαν οι πρόσφατες εξελίξεις και τάσεις στις ναυτιλιακές, χρηματοπιστωτικές και κεφαλαιακές αγορές, θέματα που αφορούν τις γεωπολιτικές εξελίξεις, καθώς και την τεχνική και εμπορική διαχείριση του στόλου. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος για συμμόρφωση με το νέο περιβαλλοντολογικό κανονιστικό πλαίσιο καθώς επίσης στην εφαρμογή και αντίκτυπο καινοτόμων τεχνολογιών.

Το Συνέδριο στόχευσε στην προώθηση :

- της Κυπριακής ναυτιλίας,
- της Κυπριακής σημαίας η οποία έχει αναγνωρισθεί διεθνώς ως σημαία ποιότητας και ασφάλειας,
- του σημαντικού ρόλου της Κύπρου ως ναυτιλιακού, ενεργειακού και διαμετακομιστικού κόμβου καθώς και ως επενδυτικού και επιχειρηματικού προορισμού.

ΦΕΡΝΟΝΤΑΣ ΣΕ ΕΠΑΦΗ ΔΙΕΘΝΕΙΣ & ΤΟΠΙΚΟΥΣ ΗΓΕΤΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

Το Capital Link Cyprus Shipping Forum είναι ένα Διεθνές Ναυτιλιακό Συνέδριο που διεξάγεται στην Κύπρο. Αυτό το Συνέδριο προσελκύει στην Κύπρο ανώτατα στελέχη της διεθνούς ναυτιλιακής, χρηματοπιστωτικής αγοράς και επενδυτικής κοινότητας από το εξωτερικό, που έχουν τη μοναδική ευκαιρία να συναντήσουν και να ανταλλάξουν απόψεις με τους Κυπρίους ομολόγους τους. Επιπλέον, μετά το Συνέδριο, η Capital Link, προωθεί τα πρακτικά του Συνεδρίου διεθνώς μέσω της πλατφόρμας marketing που διαθέτει.

Όλοι οι σημαντικοί παράγοντες της Κυπριακής Ναυτιλιακής Κοινότητας υποστήριξαν το Συνέδριο με την ενεργό συμμετοχή τους, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών εκπροσώπων της **Διεθνούς και Κυπριακής Πλοιοκτησίας, της Κυπριακής Κυβέρνησης, Διαχειριστών πλοίων, Τραπεζιτών, Χρηματοδοτών, Ασφαλιστών, Ναυλωτών, Παρόχων Τεχνολογικών Υπηρεσιών** και άλλων σημαντικών παραγόντων του ναυτιλιακού κλάδου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΙ ΟΜΙΛΗΤΕΣ & ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

Κεντρικοί ομιλητές:

- ο κ. Μάριος Δημητριάδης, Υπουργός Μεταφορών, Επικοινωνιών & Έργων, και
- ο κ. Louis Pochanis, Director, International Banking, Wealth & Markets - Bank of Cyprus

Αξίζει να σημειωθεί ότι το βράδυ πριν από το Συνέδριο, ανακοινώθηκε η νέα Κυβέρνηση της Κύπρου συμπεριλαμβανομένης της νέας Αναπληρώτριας Υπουργού Ναυτιλίας, μια θέση που δημιουργείται για πρώτη φορά, γεγονός το οποίο υπογραμμίζει τη μέγιστη σημασία που αποδίδει η Κυπριακή Κυβέρνηση στον Ναυτιλιακό Κλάδο. Η Κα. Νατάσα Πηλείδη είναι η πρόσφατα διορισμένη Αναπληρώτρια Υπουργός Ναυτιλίας και θα αναλάβει καθήκοντα την 1^η Μαρτίου. Η Κα. Πηλείδη παρακολούθησε το Συνέδριο και έκανε και μία σύντομη δήλωση. Η υποδοχή στο Συνέδριο των πρώην και των νυν Υπουργών, ήταν μια πραγματικά αξιολογική και συγκινητική στιγμή.

Για δεύτερη συνεχή χρονιά, Πρόεδρος του Συνεδρίου ήταν ο κ. Γιώργος Α. Τσαβλέρης, Principal του Tsavliris Salvage Group.

Την εναρκτήρια ομιλία του Συνεδρίου πραγματοποίησε ο κ. Γιώργος Α. Τσαβλέρης, Principal του Tsavliris Salvage Group - Conference Chairman ο οποίος τόνισε ότι: “Πέρυσι τέτοια εποχή, είχα την τιμή να προεδρεύσω στο 1ο Capital Link Shipping Forum στη Λεμεσό. Ο Νικόλας Μπορνόζης μου έδωσε για δεύτερη φορά φέτος αυτή την ευκαιρία και την τιμή, και του είμαι πραγματικά ευγνώμων.

Με περισσότερες από 150 ναυτιλιακές εταιρείες, η Κύπρος θεωρείται ένα από τα κορυφαία παγκόσμια ναυτιλιακά κέντρα για τους πλοιοκτήτες και τις ναυτιλιακές υπηρεσίες διοίκησης. Αυτό δεν είναι τυχαίο, καθώς η Κύπρος είναι ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο από τα χρόνια της αρχαιότητας. Ως σημαντικοί «παίκτες» στην αγορά, ο τομέας που θα έπρεπε να δώσουμε έμφαση και να εστιάσουμε είναι να βρούμε τρόπους να καλύψουμε το εκπαιδευτικό κενό και τις αδυναμίες που αντιμετωπίζουμε με τους ναυτικούς μας και τη νέα γενιά. Απαιτείται να δημιουργηθεί ένας σύνδεσμος μεταξύ της κυβέρνησης και του ιδιωτικού τομέα της ναυτιλίας για να προωθήσουμε και να προετοιμάσουμε καλύτερα τη νεολαία μας προς την καριέρα του ποιοτικού ναυτικού.

Επιπλέον, χρειάζεται να βρούμε τρόπους να στηρίξουμε την αγορά και τους νομοθέτες που ενδεχομένως πιέζουν περισσότερο από ότι η αγορά μπορεί να αντέξει. Πριν από περισσότερα από 50 χρόνια, η αγορά ήταν υπο-ρυθμισμένη (under regulated). Οφείλω να πω, ότι σήμερα βρίσκω την αγορά υπέρ-ρυθμισμένη (over regulated). Όλοι μας επιθυμούμε την πρόοδο αλλά πρέπει να βεβαιωθούμε ότι αυτά που περιμένουμε να υιοθετηθούν από την αγορά, πρέπει να είναι εφικτά και διατηρήσιμα. Πράγματι, υπάρχουν «γκρίζες περιοχές» όπου τόσο οι αρχές/ρυθμιστές όσο και η ναυτιλιακή κοινότητα πρέπει να εργαστούν από κοινού προκειμένου να καθοδηγήσουν και να υποστηρίξουν τους νομοθέτες και τους ρυθμιστές της αγοράς προς το κοινό μας συμφέρον. Ας μην ξεχνάμε, «η Ρώμη δε χτίστηκε σε μια νύχτα».

Στο θέμα της ναυτιλιακής χρηματοδότησης, τα παραδοσιακά ναυτιλιακά δάνεια, όπως τα γνωρίζαμε, είναι σε ιστορικά χαμηλά, έχοντας δώσει έδαφος σε εξελιγμένα επενδυτικά κεφάλαια (equity/hedge funds) ως εναλλακτική μορφή χρηματοδότησης. Θα επαναλάβω – χρειάζεται προσοχή: πρέπει να εξασφαλίσουμε ότι αυτή η κατάσταση δεν θα οδηγήσει ξανά σε μια αγορά με έντονες διακυμάνσεις.

Τέλος, αισθάνομαι ότι υπάρχει «φως στο τούνελ» για ένα καλύτερο μέλλον. Ας μην ξεχνάμε ότι στην ιστορία πολλά πράγματα συμβαίνουν για τους λάθος λόγους. Πιστεύω ότι αυτή η περίοδος της ύφεσης μας έχει διδάξει ότι πρέπει να παίρνουμε μικρότερα και πιο προσεκτικά βήματα με φάρο και οδηγό μας τη συγκέντρωση και το πάθος αντί για την απληστία και την εξουσία. Όπως είπε ο Ουίνστον Τσώρτσιλ, «Η επιτυχία δεν είναι οριστική, η αποτυχία δεν είναι μοιραία. Αυτό που μετράει είναι το κουράγιο να συνεχίζεις». Ας διατηρήσουμε την αγάπη μας για τη ναυτιλία και το πάθος μας να ξεπερνάμε τα εμπόδια

που εμφανίζονται στην πορεία μας. Θα ήθελα να απευθύνω τις καλύτερες ευχές μου για ένα διαφωτιστικό συνέδριο.”

Το Συνέδριο άνοιξε ο Πρόεδρος της Capital Link **κ. Νικόλαος Μπορνόζης**, ο οποίος αφού καλωσόρισε τους παρευρισκόμενους, επεσήμανε τον κρίσιμο ρόλο της ναυτιλίας ως αρτηρία της παγκόσμιας οικονομίας και του εμπορίου και τόνισε ότι η ναυτιλία σήμερα βρίσκεται σε στάδιο μετασχηματισμού ως αποτέλεσμα σημαντικών κανονιστικών, οικονομικών και τεχνολογικών εξελίξεων. Εξέτασε επίσης τον αυξανόμενο ρόλο της Κύπρου ως ναυτιλιακού, ενεργειακού και εφοδιαστικού κόμβου, και τόνισε τη δέσμευση της Capital Link στην Κύπρο, η οποία περιλαμβάνει ένα Ετήσιο Ναυτιλιακό Συνέδριο στη Λεμεσό και ένα Invest in Cyprus στην Νέα Υόρκη, το οποίο προγραμματίζεται για το Φθινόπωρο του 2018. Εξέφρασε επίσης την ευγνωμοσύνη του στους χορηγούς και υποστηρικτές του Συνεδρίου και τόνισε ότι το Συνέδριο αυτό συγκεντρώνει και χαίρει της υποστήριξης και συμμετοχής όλων των σημαντικών παραγόντων της Κυπριακής Ναυτιλιακής Κοινότητας.

Ο κ. Μάριος Δημητριάδης, Υπουργός Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων της Κύπρου, στην Εναρκτήρια Κεντρική ομιλία του τόνισε ότι: “Η Κυπριακή Κυβέρνηση έχει θέσει και διατηρεί τη ναυτιλία μεταξύ των κύριων προτεραιοτήτων της. Τρανή απόδειξη της δέσμευσης και υποστήριξης της κυβέρνησης προς τη ναυτιλιακή βιομηχανία, αποτελεί η λειτουργία Υφυπουργείου Ναυτιλίας, από το Μάρτιο του 2018. Πιστεύουμε ακράδαντα ότι το Υφυπουργείο Ναυτιλίας θα αυξήσει τη λειτουργικότητα, την αποτελεσματικότητα και την ευελιξία της δημόσιας ναυτιλιακής διοίκησης, με άμεσο και θετικό αντίκτυπο στην περαιτέρω ανάπτυξη της Κυπριακής σημαίας και του ναυτιλιακού συμπλέγματος της χώρας μας. Ο απώτερος στόχος μας είναι η ενίσχυση της κυπριακής ναυτιλίας και η εδραίωσή της Κύπρου ως ένα σύγχρονο και παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο.”

Ο κ. Louis Pochanis, Director, International Banking, Wealth & Markets, Bank of Cyprus, στην Κεντρική Ομιλία του τόνισε ότι:

“Η ναυτιλία στη Κύπρο και η σπουδαιότητα των τραπεζών”

“Από την αρχαιότητα η ναυτιλία συνδέεται άμεσα με τη ζωή των ανθρώπων και την οικονομική ανάπτυξη στην Κύπρο. Σήμερα, οι τράπεζες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στον τομέα της ναυτιλίας, με την παροχή σημαντικών επιχειρησιακών υπηρεσιών και χρηματοπιστωτικών προϊόντων. Η Τράπεζα Κύπρου, για πολλές δεκαετίες τώρα παρέχει υπηρεσίες στην ναυτιλιακή κοινότητα της Κύπρου. Το 2017, η Τράπεζα δημιούργησε ένα εξειδικευμένο ναυτιλιακό κέντρο, για να παρέχει ναυτιλιακή χρηματοδότηση σε επιλεγμένες εταιρείες και να υποστηρίζει τις ναυτιλιακές σχέσεις. Ως η μεγαλύτερη τράπεζα της χώρας, η Τράπεζα Κύπρου στοχεύει να γίνει ένας αξιόπιστος συνεργάτης για Κυπριακές και Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες και να συνεισφέρει στην ανάπτυξη της Κύπρου ως ένα από τα κορυφαία παγκοσμίως ναυτιλιακά κέντρα.

Η Κα. Νατάσα Πηλείδη, η πρόσφατα διορισθείσα Αναπληρώτρια Υπουργός Ναυτιλίας διετέλεσε Γενική Διευθύντρια του Οργανισμού Προώθησης Επενδύσεων Κύπρου μετά από μια λαμπρή σταδιοδρομία στον ιδιωτικό τομέα. Απευθύνθηκε στους παρευρισκόμενους εκπροσώπους τονίζοντας ότι η νεοσυσταθείσα θέση του Υφυπουργού Ναυτιλίας της Κύπρου αποδεικνύει τη σημασία που αποδίδει η κυβέρνηση στον ναυτιλιακό τομέα. Ανέφερε ότι η Κύπρος είναι στρατηγικά τοποθετημένη ώστε να επωφελείται από τις παγκόσμιες εξελίξεις και να επεκτείνει τη ναυτική της κοινότητα προσελκύοντας σημαντικούς συμμετέχοντες από όλες τις πτυχές του κλάδου. Πρόσθεσε: “Η δημιουργία ενός Υφυπουργού Ναυτιλίας αποτελεί μια πολύ σημαντική εξέλιξη για την Κύπρο, καθώς εξασφαλίζει μια αποκλειστική στήριξη του ναυτιλιακής κοινότητας της Κύπρου, που αποτελεί έναν από τους βασικούς πυλώνες της Κυπριακής οικονομίας. Είναι μεγάλη τιμή που έχω επιλεγεί για αυτόν τον ρόλο. Θα καταβάλω κάθε δυνατή προσπάθεια για να διασφαλίσω ότι μια ολοκληρωμένη στρατηγική θα εφαρμόζεται συστηματικά και

μεθοδικά με στόχο την ανάπτυξη της κοινότητας καθώς και την ενίσχυση και την προώθηση των ανταγωνιστικών μας πλεονεκτημάτων." Και κατέληξε στο συμπέρασμα: "Ήταν μεγάλη χαρά που συμμετείχα στο 2nd Annual Capital Link Cyprus Shipping Forum στη Λεμεσό. Η οργάνωση ήταν εξαιρετική, με πολλούς διακεκριμένους ομιλητές που πρόσφεραν χρήσιμες γνώσεις πάνω σε διάφορα θέματα που σχετίζονται με τη ναυτιλία σήμερα. Ανυπομονώ για περισσότερα τέτοια Συνέδρια τα επόμενα χρόνια."

FORUM SESSION ON THE GLOBAL SHIPPING MARKETS

ΠΑΝΕΛ ΣΥΖΗΤΗΣΗΣ "THE SHIPPING MARKETS SECTORS REVIEW & OUTLOOK"

An introductory analysis of the major commodity, energy and shipping trends followed by a discussion among leading shipowners.

Παρουσίαση:

κ. Gautam Khurana, CFA, Director - Drewry Maritime Financial Research

Συντονιστής: κ. Gautam Khurana, CFA, Director - Drewry Maritime Financial Research

Ομιλητές:

- **κ. John Su**, President & CEO - Erasmus Shipinvest Group
- **Capt. Eberhard Koch**, Chairman, CEO & Partner - OL Shipping Group
- **κ. Roine Ahlquist**, Managing Director - Oceanic Marine Management

Ο κ. Gautam Khurana, CFA, Director - Drewry Maritime Financial Research τόνισε ότι: "Οι μεγάλες οικονομίες βρίσκονται σε μια στάσιμη κατάσταση περιορισμένης ανάπτυξης και χαμηλού πληθωρισμού. Σε συνδυασμό με τη πτώση του αμερικάνικου δολαρίου δημιουργείται μια ευνοϊκή συγκυρία για την αξία των εμπορευμάτων και των σκαφών. Ο κλάδος των δεξαμενών αναμένεται να συνεχίσει τη σταδιακή ανάκαμψή του το 2018 παρά τον μεγάλο αριθμό προγραμματισμένων διανομών, καθώς η παγκόσμια ζήτηση αυξάνεται. Οι μειωμένες πιέσεις από τη πλευρά της προσφοράς στον τομέα των ξηρών εμπορευμάτων χύδην αναμένεται να κρατήσουν την αγορά και τις τιμές των φορτίων σε ισορροπία. Ο κλάδος των πετρελαιοφόρων από την άλλη, αναμένεται να αντιμετωπίζει δυσκολίες, καθώς επηρεάζεται από την υπερπροσφορά σε σκάφη και τις παραγωγικές μειώσεις του ΟΠΕΚ."

Ο κ. John Su, President & CEO - Erasmus Shipinvest Group τόνισε ότι: "Είναι μεγάλη μου χαρά να βρίσκομαι μεταξύ των ομιλητών στο φόρουμ της Capital Link στη Λεμεσό, στην ενότητα που αφορά τις αγορές. Όσον αφορά τον κλάδο των ξηρών φορτίων, όπου δραστηριοποιείται κυρίως και μέχρι στιγμής η εταιρεία μου, φαίνεται πως η καταστροφική περίοδος 2015-2017 ανήκει στο παρελθόν και βρισκόμαστε καθ' οδόν προς την ανάκαμψη. Βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα, η ζήτηση της Κίνας για την εισαγωγή πρώτων υλών λογικά θα παραμείνει σταθερή, ιδίως στα σιδηρομεταλλεύματα και τους σπόρους. Όσον αφορά το στόλο, η αύξηση της χωρητικότητας θα είναι δύσκολη υπόθεση, ειδικότερα μετά τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς που θα τεθούν σε ισχύ το 2020. Όσο αφιλόξενη όμως και να γίνει η αγορά, ο όμιλος Erasmus θα συνεχίσει το μοναδικό επιχειρησιακό μοντέλο του και τη συντηρητική στρατηγική του, ώστε να εξυπηρετεί τους ηγέτες του εμπορίου, παρέχοντας μακροπρόθεσμη χρήση μεγάλων σκαφών και υπηρεσίες υψηλής ποιότητας ανά πάσα ώρα και στιγμή."

Ο Capt. Eberhard Koch, Chairman, CEO & Partner - OL Shipping Group τόνισε ότι: "Πέρυσι, η παγκόσμια οικονομία ξεπέρασε κάθε προσδοκία. Το 2018 φαίνεται πως θα είναι μια εξίσου καλή χρονιά. Η αγορά των δεξαμενών θα επωφεληθεί από τις τελευταίες προβλέψεις του ΔΝΤ, που κάνουν λόγο για αύξηση 3,7% στο παγκόσμιο ΑΕΠ για το 2018 και το 2019. Πρόκειται για ένα ελπιδοφόρο σημάδι για το εμπόριο, και επομένως για τους μεταφορείς εμπορευματοκιβωτίων και τους μεταφορείς φορτίων χύδην."

Ο Capt. Koch συνέχισε παρουσιάζοντας τις τελευταίες προβλέψεις για τη ζήτηση δεξαμενών, την επέκταση του στόλου αλλά και το ποσοστό αδράνειάς του, παραθέτοντας τα σχόλιά του. Αναφέρθηκε επίσης στο NewContex και το HRCI.

Τόνισε επίσης ότι: “Τα πλοία τροφοδοσίας επωφελούνται από τους περιορισμούς των μεγαλύτερων σκαφών στο τοπικό εμπόριο, το οποίο αποτελεί τον κυριότερο πόλο ζήτησης. Όσον αφορά τους κανονισμούς για το θείο, τα σκάφη μου δεν θα μετατραπούν σε διυλιστήρια. Το «μπαλάκι» της συμμόρφωσης βρίσκεται στα χέρια της βιομηχανίας του πετρελαίου.”

Ο κ. Roine Ahlquist, Managing Director - Oceanic Marine Management τόνισε ότι: “Το 2ο ετήσιο Συνέδριο της Capital Link στην Κύπρο αποτέλεσε μια καλή ευκαιρία για να συζητηθεί, μεταξύ άλλων, η κατάσταση της αγοράς και η κατεύθυνσή της το 2018 και μελλοντικά. Η πρόσβαση στο κεφάλαιο στο ναυτιλιακό τομέα έχει αλλάξει εξαιτίας της παρατεταμένης και βαθιάς ύφεσης που επηρέασε και συνεχίζει να επηρεάζει το σύνολο της βιομηχανίας. Είναι ενδιαφέρον να παρατηρούμε τη συμπεριφορά των υπαρχόντων και των νέων «παικτών», και το πώς επιχειρούν να αδράξουν ευκαιρίες.

Η αγορά των δεξαμενών βίωσε μια μεγάλη περίοδο ύφεσης, αλλά από το πρώτο τρίμηνο του 2017 παρατηρούμε μια ανάκαμψη. Τα πολλά μη εξυπηρετούμενα δάνεια των τραπεζών οδήγησαν στην αναδιανομή και τη συγκέντρωση των σκαφών σε νέα χέρια. Η άφιξη εξαιρετικά μεγάλων σκαφών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων το 2018 θα παρασύρει τα μικρότερα σκάφη, θα ανοίξει νέους δρόμους σε κάποιους τομείς και θα οδηγήσει άλλους στον αφανισμό.

Στα ξηρά φορτία θα είναι ενδιαφέρον να δούμε πως η αγορά θα διαχειριστεί τον επερχόμενο κορεσμό στη χρήση του άνθρακα. Δεν είναι κάτι που θα συμβεί άμεσα, αλλά η αλλαγή είναι αναπόφευκτη. Η ζήτηση και η προσφορά των σπόρων και των φασολιών σόγιας, καθώς και άλλων μικρών τομέων έχει αυξηθεί γεωμετρικά τα τελευταία χρόνια, αυξάνοντας τη δραστηριότητα στις μικρομεσαίες μεταφορές, ενώ και τα μεγάλα σκάφη βρέθηκαν σε ανοδική πορεία το 2017.

Η αγορά δεξαμενόπλοιων δεν φαίνεται να ευνοείται το 2018 εξαιτίας των επιβεβλημένων παραγωγικών περιορισμών του ΟΠΕΚ. Οι ΗΠΑ είναι πλέον όσο μεγάλος παραγωγός ακατέργαστου πετρελαίου όσο και η Σαουδική Αραβία ή η Ρωσία, με 10Mbbls την ημέρα. Σίγουρα, ο πραγματικός εξαγόμενος όγκος είναι μικρότερος, αλλά λαμβάνοντας υπόψη και την τιμή του πετρελαίου, η παραγωγή είναι μεγάλη και τα λιμάνια στον Κόλπο των ΗΠΑ ξαναχτίζονται ώστε να είναι έτοιμα για εξαγωγές, συμπεριλαμβανοντας και σκάφη VLCC.

Τα πράγματα το 2018 φαίνονται καλύτερα για τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων, αλλά η μείωση των προϊόντων σε συνδυασμό με τον μεγάλο στόλο περιορίζουν σε ένα βαθμό τον ενθουσιασμό.

Η υιοθέτηση των κανονισμών για τις εκπομπές θείου το 2020 θα επιφέρει σαρωτικές αλλαγές. Το 2018 θα αρχίσει πιθανότητα να φαίνεται πιο ξεκάθαρα ο αντίκτυπος των επερχόμενων διαφοροποιήσεων”

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ “THE FUTURE OF SHIPPING”

Main drivers affecting the industry over the next 10 years; roadblocks & potential game changers; opportunities, challenges.

Την ομιλία της ενότητας πραγματοποίησε ο **κ. Panikos Teklos**, Managing Director, Investment Management, Regulatory Risk and Wealth Advisory Services Leader, Deloitte ο οποίος συζήτησε πως η χρηματοδοτική αγορά στην Κύπρο μπορεί να φανεί χρήσιμη στη ναυτιλία.

Ο κ. Panikos Teklos, Managing Director, Investment Management, Regulatory Risk and Wealth Advisory Services Leader, Deloitte ανέφερε ότι: “Έχοντας μια στρατηγική άντλησης χρηματοδότησης από πολλαπλές πηγές έχει αποδειχθεί ιστορικά ότι είναι το μυστικό της μεγιστοποίησης των πιθανοτήτων για πρόσβαση σε ρευστότητα διαμέσου των διαφόρων οικονομικών και ναυτιλιακών κύκλων.

Σε μια εποχή όπου η ναυτιλιακή χρηματοδότηση εξακολουθεί να αντιμετωπίζει περιορισμένες ευκαιρίες τραπεζικής δανειοδότησης και πολύ λίγες και επιλεκτικές ευκαιρίες χρηματοδότησης από τις διεθνείς κεφαλαιαγορές, η εναλλακτική πηγή χρηματοδότησης μέσω Ναυτιλιακών Επενδυτικών Ταμείων μπορεί να αποδειχθεί σαν μία αξιόπιστη, αποδοτική και αποτελεσματική λύση για ολόκληρο το σύνολο των πλοιοκτητών, πλοιοδιαχειριστών και ενδιαφερόμενων επενδυτών.

Ο εποπτευόμενος χαρακτήρας ενός (Ναυτιλιακού) Επενδυτικού Ταμείου με τη μορφή ενός Οργανισμού Εναλλακτικών Επενδύσεων («ΟΕΕ»), συμπεριλαμβάνει σημαντικές διαρθρωτικές διασφαλίσεις, όπως η παρουσία Θεματοφύλακα, Διαχειριστή και Εξωτερικού Ελεγκτή, και παρέχει σημαντική ασφάλεια και πρόσβαση σε μια πολύ ευρύτερη επενδυτική βάση.

Η Κύπρος, προσφέρει ένα πλήρως εναρμονισμένο Ευρωπαϊκό Κανονιστικό πλαίσιο και διαθέτει όλες τις απαραίτητες υποδομές, κίνητρα και εμπειρογνωμοσύνη προς διευκόλυνση της δημιουργίας και της ανάπτυξης Ναυτιλιακών Οργανισμών Εναλλακτικών Επενδύσεων («ΟΕΕ»).

FORUM SESSION ON ADAPTING TO NEW REGULATIONS & TECHNOLOGICAL INNOVATION

ΠΑΝΕΛ ΣΥΖΗΤΗΣΗΣ “NEW REGULATIONS & COMPLIANCE AFFECTING SHIPPING, BALLAST WATER TREATMENT, NOX EMISSIONS - TIER 3, SULFUR LIMITS – SCRUBBERS, REVISED HULL COMMON STRUCTURAL RULES”

A discussion among leading industry participants on the major regulations that will be in effect in the near future and their potential transformational impact on the industry. The panel provided a comprehensive point of view of regulators, classification societies, service and equipment providers and major shipping companies.

Συντονιστής:

Professor Constantine Arcoumanis, ex-Ambassador of Greece for Energy Policy & New Technologies, ex-Vice President of City University, London

Ομιλητές:

- **κ. Ioannis Efstratiou**, Acting Director - Department of Merchant Shipping of Cyprus
- **Dr. John Kokarakis**, Director Technical Business Development – Bureau Veritas
- **Dr. Loizos Isaias**, Head of Maritime Service Centre – South East Europe & Middle East - DNV GL
- **κ. Emmanuel Vergetis**, Naval and Mechanical Engineer, Senior Consultancy Specialist, Lloyds Register
- **Dr. Loukas Barmparis**, President - Safe Bulk
- **κ. Marinou Anastassiou**, Newbuilding/Technical Manager – Star Bulk
- **κ. Konstantinos Stampedakis**, Managing Director, ERMA FIRST ESK Engineering Solutions S.A.

Professor Constantine Arcoumanis, ex-Ambassador of Greece for Energy Policy & New Technologies, ex-Vice President of City University, London τόνισε ότι: “Η συμμόρφωση με τους νέους περιβαλλοντικούς κανονισμούς είναι εξαιρετικά επείγουσα για την παγκόσμια ναυτιλία. Αν και οι διάφοροι κανονισμοί απαιτούν διαφορετικές τεχνικές λύσεις, είτε για τα νέα σκάφη, είτε για την αναπροσαρμογή των παλαιότερων, υπάρχει ένα κοινό σημείο: Απαιτούνται επενδύσεις υψηλού επιπέδου από πλευράς πλοιοκτητών, και μάλιστα σε μια ατμόσφαιρα αντικρουόμενων μηνυμάτων. Αξίζει να σημειωθεί πως η αυτοκινητοβιομηχανία αντιμετώπισε πριν από 20 χρόνια μια παρόμοια κατάσταση με τη ναυτιλία, αναφορικά με το ανώτατο όριο θείου των καυσίμων ντίζελ. Τότε, φάνηκε πως τα διυλιστήρια μπόρεσαν, από τη στιγμή που υπήρχε ζήτηση, να παράγουν καύσιμα με μικρή περιεκτικότητα σε θείο, παρά τις

σοβαρές ανησυχίες για τη διαθεσιμότητα και το κόστος. Αν αυτό ξανασυμβεί, τότε η υιοθέτηση των νέων μέτρων θα γίνει πολύ πιο ανώδυνα απ' ό,τι φανταζόμαστε.”

Ο κ. Ioannis Efstratiou, Acting Director - Department of Merchant Shipping of Cyprus τόνισε ότι: “Συγκρίνοντας το παγκόσμιο ανώτατο όριο Θείου τα τελευταία χρόνια, ξεκινώντας από το 4,5% το 2005 και φτάνοντας στο 3,5% το 2012, είναι προφανές πως το 0,5% που θα ισχύσει από την 1η Ιανουαρίου 2020 προκαλεί ανησυχίες σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Οι εφοπλιστές και τα διυλιστήρια πρέπει να προετοιμαστούν για τη συμμόρφωση. Τα διυλιστήρια πετρελαίου πρέπει να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να παράγεται επαρκής ποσότητα επιτρεπόμενων καυσίμων. Οφείλει να διασφαλιστεί η συνεπής και αποτελεσματική εφαρμογή. Επομένως, η μεταφορά καυσίμων που υπερβαίνουν το όριο Θείου (0,5%) θα πρέπει να απαγορευτεί από την 1η Ιανουαρίου 2020. Φυσικά, τα πλοία που χρησιμοποιούν μια εγκεκριμένη εναλλακτική, όπως συστήματα καθαρισμού καυσαερίων, θα εξαιρούνται από την απαγόρευση. Επί τούτου, η επιτροπή Πρόληψης και Αντιμετώπισης της Μόλυνσης (PRP) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), αποφάσισε να προτείνει ορισμένες τροποποιήσεις στο παράρτημα VI της MARPOL.”

Ο Dr. John Kokarakis, Director Technical Business Development – Bureau Veritas τόνισε ότι: “Μια χιονοστιβάδα περιβαλλοντικών κανονισμών έχει επιβληθεί στη ναυτιλία από τον IMO, τον EPA και την ΕΕ. Η ναυτιλία είναι η πιο αποτελεσματική μορφή μεταφοράς. Παρ' όλα αυτά, έχει επιβληθεί μια πληθώρα «πράσινων» κανονισμών, πολλές φορές σε σύγκρουση μεταξύ τους ή με ανεπαρκή τεχνολογία, αποτέλεσμα της ασφυκτικής πίεσης από οικολογικές οργανώσεις. Το επίκεντρο στην συζήτηση εστιάστηκε στους σημαντικότερους κανονισμούς, δηλαδή στη σύμβαση για τον καθαρισμό του νερού έρματος, στο παγκόσμιο όριο θείου στο καύσιμο για το 2022, στην απογραφή καταναλωθέντος καυσίμου και επικινδύνων υλικών και στα νέα αυστηρά όρια για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου. Η συμμόρφωση με αυτούς τους κανονισμούς παρουσιάζει πολλές προκλήσεις, ιδίως σε περίπτωση εγκαταστάσεων σε υπάρχοντα πλοία. Ο Γαλλικός Νηογνώμονας επέδειξε την ετοιμότητά του να βοηθήσει στην εφαρμογή των κανονισμών με τεχνικές, οικονομικά ελκυστικές λύσεις με βάση την τεράστια εμπειρία του στον τομέα αυτό.”

Ο Dr. Loizos Isaias, Head of Maritime Service Centre – South East Europe & Middle East - DNV GL τόνισε ότι:

- Το ρυθμιστικό θεματολόγιο για το περιβάλλον περιλαμβάνει μια σειρά προϋποθέσεων που θα επηρεάσουν τις νέες κατασκευές και τους υπάρχοντες στόλους. Αυτές αφορούν τη συμμόρφωση με το όριο SOx, τις προϋποθέσεις για το NOx, το ΥΦΑ ως καύσιμο, και τις εγκαταστάσεις συστημάτων BWT.
- Όλα τα παραπάνω έχουν σημαντικό οικονομικό αντίκτυπο για τους ιδιοκτήτες, μιας και το κόστος μπορεί να φτάσει σε επίπεδα αρκετών εκατομμυρίων δολαρίων ανά σκάφος.
- Η ναυτιλία θα αντιμετωπίσει επιπλέον προκλήσεις όπως οι ακόλουθες:
Ανώτατο όριο Θείου 2020: Ποιες είναι οι επιλογές μας ως προς τη συμμόρφωση; Ποια η διαθεσιμότητα και η τιμή των επιτρεπόμενων καυσίμων; Σε ποια βάση θα πρέπει οι ιδιοκτήτες να λάβουν τις αποφάσεις τους;
Συμμόρφωση ως προς το NOx: Ποιες είναι οι τεχνολογικές επιλογές ως προς τη συμμόρφωση; Ποιες οι προκλήσεις;
Το ΥΦΑ ως καύσιμο: Ποια είναι τα πλεονεκτήματα; Πόσο εφικτό είναι για τα υπάρχοντα σκάφη;
Συστήματα BWT: Έχουν οι κατασκευαστές και τα ναυπηγεία τη δυνατότητα να ανταπεξέλθουν; Να παρέχουν υποστήριξη μετά την πώληση; Διαθέτουν την απαιτούμενη εμπειρία με τα συστήματα του πλοίου; Μπορούν να εκπαιδεύσουν το πλήρωμα;

- 'Όλες οι παραπάνω προκλήσεις αποτελούν καυτά ζητήματα, και πολλοί πλοιοκτήτες ζυγίζουν ακόμη τις επιλογές τους πριν καταλήξουν στις αποφάσεις τους.'

Ο κ. Emmanuel Vergetis, Naval and Mechanical Engineer, Senior Consultancy Specialist, Lloyds Register τόνισε ότι: "Η τεχνολογία και το θεσμικό πλαίσιο ήταν πάντοτε παράγοντες που επηρέαζαν και μετέλλασαν την ναυτιλία. Η περιπλοκότητα αυτών των μεταλλάξεων, η επιρροή που έχουν και η συχνότητα με την οποία προκύπτουν σήμερα είναι πραγματικά χωρίς προηγούμενο. Η Βιομηχανία μας επηρεάστηκε από προηγούμενες βιομηχανικές επαναστάσεις, περνώντας από πλοία με πανιά σε ατμοκίνητα πλοία, κατά την πρώτη βιομηχανική επανάσταση, έως τη δορυφορική ναυσιπλοΐα και την χρήση ψηφιακής τεχνολογίας στην τρίτη βιομηχανική επανάσταση. Η τέταρτη βιομηχανική επανάσταση σε συνδυασμό με το περιβαλλοντικό θεσμικό πλαίσιο αναμένεται να έχουν επίσης σημαντική επίδραση στη Βιομηχανία μας.

Πιθανώς απαιτείται να αλλάξουμε τη νοοτροπία μας, και να δεχθούμε ότι όπου υπάρχει αλλαγή η ναυτιλία θα επηρεαστεί επίσης καθώς αποτελεί βασικό συστατικό της παγκοσμίας αλυσίδας μεταφοράς. Δεν είμαστε ανεξάρτητοι ή απρόσβλητοι από αυτή την εξέλιξη αλλά κύριο συστατικό της. Ο κόσμος μας είναι έτοιμος για σημαντικές αλλαγές... και το ίδιο θα συμβεί και στον κόσμο της Ναυτιλίας."

Ο Dr. Loukas Barmparis, President - Safe Bulkers τόνισε ότι: "Η Safe Bulkers, ο μεγαλύτερος ιδιοκτήτης στο νηολόγιο της Κύπρου με 37 πλοία των 3,2 εκατομμυρίων dwt, συμμετείχε με υπερηφάνεια στο ναυτιλιακό συνέδριο Capital Link που διοργανώθηκε στη Λεμεσό της Κύπρου. Η διαχειρίστρια εταιρεία μας Safe Bulkers Management Ltd λειτουργεί από τη Λεμεσό Κύπρου, απολαμβάνοντας ένα διαφανές και σταθερό επιχειρηματικό περιβάλλον σε μια σύγχρονη πόλη, παρέχοντας μας βελτιωμένη επιχειρησιακή ευελιξία, βελτιστοποίηση του ελέγχου των λειτουργικών εξόδων του στόλου και τελικά την ικανότητα για ευκαιριακές αγορές second-hand πλοίων, όπως αυτή που πρόσφατα ολοκληρώσαμε.

Κοιτάζοντας μπροστά, παρατηρούμε μια θετική δυναμική της αγοράς και παραμένουμε συντηρητικά αισιόδοξοι όσον αφορά τις προοπτικές της αγοράς και της σταδιακής βελτίωσή της, που υποστηρίζεται από την έλλειψη κεφαλαίων για όσους δεν καλλιεργούν τις τραπεζικές σχέσεις. Αναμένουμε τα αποτελέσματα των επερχόμενων κανονισμών επεξεργασίας ballast water και για το ανώτατο όριο του θείου. Είμαστε καλά προετοιμασμένοι για το 2018 με το ήμισυ των ημερών του στόλου μας να είναι υψηλότερο από το all-in break-even point, παρέχοντας ορατότητα των μελλοντικών ταμειακών ροών και ταυτόχρονα διατηρώντας τις δυνατότητες εκμετάλλευσης της ανοδικής πορείας της αγοράς. "

Ο κ. Marinos Anastassiou, Newbuilding/Technical Manager – Star Bulk τόνισε ότι: "Η μείωση της ταχύτητας (slow-steaming) είναι μια βιώσιμη λύση για τον περιορισμό των εκπομπών, με θετικά αποτελέσματα για το περιβάλλον και την αγορά. Σε αντίθεση με τα scrubbers κ.λπ., το κόστος δεν είναι τεράστιο, γεγονός που εξυπηρετεί τόσο τους πλοιοκτήτες όσο και τους ναυλωτές. Τα εμπορικά σκάφη μεταφέρουν περίπου το 90% των παγκόσμιων αγαθών, ξοδεύουν το 5% των ορυκτών καυσίμων, ενώ οι σύγχρονοι, αργοί κινητήρες ντίζελ διαθέτουν θερμική απόδοση που αγγίζει το 50%. Λίγες βιομηχανίες μεταφορών μπορούν να επιτύχουν την αποτελεσματικότητα της ναυτιλίας, άρα θα έπρεπε να αντιμετωπίσουμε την ατμοσφαιρική ρύπανση με βάση τη κατανάλωση καυσίμων ανά τόνο/μίλι, αντί να υποχρεούται η ναυτιλία να συμμορφωθεί με κανονισμούς που μπορεί και να μη συνεισφέρουν στη μείωση των παγκόσμιων εκπομπών. Θα χρησιμοποιηθούν άλλωστε περαιτέρω ορυκτά καύσιμα ώστε να εγκαταστήσουμε συστήματα BWT, SOx, NOx κ.λπ., αλλά και τα χημικά για να λειτουργήσουν."

Ο κ. Konstantinos Stampedakis, Managing Director, ERMA FIRST ESK Engineering Solutions S.A. τόνισε ότι: "Η μεταφορά ανεπεξέργαστου θαλασσίου έρματος έχει αναγνωριστεί ως μια από τις τέσσερις απειλές των ωκεανών. Η ERMA FIRST, χωρίς να σχολιάζει τις λεπτομέρειες της συνθήκης για την επεξεργασία του θαλασσίου έρματος, ο οποία και είναι εν ισχύ από το Σεπτέμβριο του 2017, ούτε και τις οδηγίες της

Αμερικάνικης Ακτοφυλακής, αποτελεί μια λύση, διεθνώς αναγνωρισμένη, σε αυτό το περιβαλλοντικό πρόβλημα. Η ERMA FIRST παρέχει επίσης υποστήριξη στους πλοιοκτήτες οι οποίοι έχουν επωμιστεί με την ευθύνη της επιλογής, εγκατάστασης και λειτουργίας αυτού του νέου εξοπλισμού. Με περισσότερες από 200 εγκαταστάσεις και 180 υπό παραγγελία, η εμπειρία της ERMA FIRST μεγαλώνει σταθερά καθιστώντας το σύστημα της μια ασφαλή επιλογή για όλου του τύπου και μεγέθους πλοίων.”

FORUM SESSION ON DIGITALIZATION & CYBERSECURITY

ΠΑΝΕΛ ΣΥΖΗΤΗΣΗΣ “BLOCKCHAIN & CYBERSECURITY”

Συντονιστής:

Κα. Despina Panayiotou Theodosiou, Chief Executive Officer – Tototheo Maritime; President – WISTA International

Ομιλητές:

- **κ. Matthew Galston**, Sr. Director, Product Management, Maritime - Cobham SATCOM
- **κ. Drew Brandy**, Senior Vice President Market Strategy - Inmarsat Maritime

Η Κα. Despina Panayiotou Theodosiou, Chief Executive Officer – Tototheo Maritime; President – WISTA International τόνισε ότι: “Το συνδεδεμένο πλοίο ήρθε για να μείνει και πλέον η ανάπτυξη ψηφιακών συστημάτων στα σκάφη θεωρείται αυτονόητη. Το ζήτημα πλέον είναι η ενημέρωση για τα οφέλη της ψηφιοποίησης και της συνδεσιμότητας, αλλά και οι απειλές που καθιστούν την κυβερνοασφάλεια κομμάτι της ίδιας συζήτησης.”

Ο κ. Matthew Galston, Sr. Director, Product Management, Maritime - Cobham SATCOM τόνισε ότι: “Η συζήτηση γύρω από τη ψηφιοποίηση στη ναυτιλία πρέπει να μετατοπιστεί από το πώς θα χρησιμοποιήσουμε τα δεδομένα και την ανάλυσή τους για να μειώσουμε το επιχειρησιακό κόστος, στο πώς θα μπορούσαμε να δημιουργήσουμε νέες πηγές εισοδήματος για τη βιομηχανία. Παίρνοντας ως παράδειγμα τις ασφαλιστικές, όπου η παροχή πληροφοριών για τον καιρό σε πραγματικό χρόνο προσδίδει δισεκατομμύρια δολάρια στην αξία των παρεχόμενων υπηρεσιών, θα πρέπει να σκεφτούμε τι σημαίνει η ψηφιοποίηση για τη ναυτιλία, εστιάζοντας περισσότερο στις ευκαιρίες και λιγότερο στην εξάλειψη τυχόν ρίσκου.”

FORUM SESSION ON SHIPMANAGEMENT

ΠΑΝΕΛ ΣΥΖΗΤΗΣΗΣ “SHIPMANAGEMENT – WHAT’S NEXT”

Consolidation, cost control & economies of scale, technological innovation, digitalization, new regulations, capital expenditures & efficient allocation of capital are among the challenges the industry faces. A discussion among leading shipmanagement and shipping companies.

Συντονιστής:

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

Ομιλητές:

- **κ. Mark O’Neil**, President & CEO – Columbia Marlow
- **κ. Dieter Rohdenburg**, CEO – Intership Navigation Co.
- **κ. Petros Monogios**, Director & Chief Operating Officer – Lemissoler Navigation Co., Ltd.
- **Capt. Eugen Adami**, Managing Director (and Owner) – Mastermind Shipmanagement
- **κ. Prabhat Jha**, Group Managing Director & CEO – MSC Shipmanagement Limited

Ο κ. Ioannis Chiotopoulos, Regional Manager – South East Europe, Middle East & Africa – DNV GL – Maritime σημείωσε ότι: “Η ναυτιλία είναι ένα περίπλοκο σύστημα διεκπερέωσης συναλλαγών μεταξύ πολλαπλών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και υπηρεσιών. Αναφερόμενος στο γνώριμο θεώρημα προσφοράς-ζήτησης το οποίο συχνά συνδέεται με την έννοια του κύκλου αγορών, υποστήριξε ότι η ναυτιλία αυτή τη στιγμή βρίσκεται σε στάδιο επαναπροσδιορισμού και ολικής αναμόρφωσης η οποία εκφράζεται μέσω κοινοπραξιών, επένδυση στη ψηφιακής τεχνολογίας και διαχείριση πληροφοριών, υποδηλώνοντας περεταίρω ότι, ίσως, έφτασε το τέλος της ναυτιλίας όπως τη γνωρίσαμε παραχωρώντας τη θέση της σε ένα σύγχρονο ψηφιακό ναυτιλιακό τοπίο.”

Ο κ. Mark O’Neil, President & CEO – Columbia Marlow τόνισε ότι: “Η ψηφιοποίηση ήταν η λέξη-κλειδί του 2017. Όσοι περάσουν στη ψηφιακή εποχή θα επιβιώσουν, όσοι δεν το κάνουν θα αποτύχουν. Η ψηφιοποίηση πλέον δεν είναι ένα μέσον για να φτάσει κανείς στον στόχο του, είναι ο ίδιος ο στόχος. Λίγοι εξ όσων αντιλήφθηκαν τη σημασία της ψηφιοποίησης κατάλαβαν πραγματικά ότι περιλαμβάνει πολλά περισσότερα από το λογισμικό τελευταίας τεχνολογίας. Αντιπροσωπεύει την αλληλεπίδραση μεταξύ των διαδικασιών αριστείας, της τεχνολογίας και της καινοτομίας. Ακόμη λιγότεροι συνειδητοποίησαν πως ο τελικός σκοπός πρέπει να είναι η Βελτιστοποίηση Υπηρεσιών. Χρησιμοποιώντας ψηφιακά μέσα (καινοτομία, διαδικασίες αριστείας, τεχνολογία) είμαστε ικανοί να βελτιστοποιήσουμε τις υπηρεσίες μας, να εξοικονομήσουμε χρόνο και χρήμα, αλλά και να παραμείνουμε ελκυστικοί για τους πελάτες μας. Αν η ψηφιοποίηση είναι το μέσον, η Βελτιστοποίηση είναι ο τελικός σκοπός.”

Ο κ. Dieter Rohdenburg, CEO – Intership Navigation Co. τόνισε ότι: “Αν και σίγουρα μπορούν να υπάρξουν περαιτέρω οφέλη για τις ναυτιλιακές εταιρείες μέσω της τεχνολογικής καινοτομίας και της ψηφιοποίησης, οι πραγματικές ανεπάρκειες αφορούν την εμπορική λειτουργία των πλοίων. Στην εποχή της τεχνολογίας blockchain, η ναυτιλία βασίζεται ακόμη στις έντυπες φορτωτικές, διατηρώντας μια συνήθεια εκατοντάδων ετών. Η βιομηχανία πρέπει να προσαρμοστεί και η σύγχρονη τεχνολογία να εφαρμοστεί ώστε να βελτιστοποιηθούν οι εμπορικές συναλλαγές, η επικοινωνία και ο συντονισμός πλοίου-ξηράς, και να υπάρχει αλληλεπίδραση μεταξύ όλων των φορέων: Φορτωτών, ναυλωτών, λιμενικών αρχών κ.λπ.”

Ο κ. Petros Monogios, Director & Chief Operating Officer – Lemissoler Navigation Co., Ltd. τόνισε ότι: “Στην Lemissoler, πιστεύουμε ότι το κλειδί για την επιτυχία, είναι ένας καλά δομημένος και δυναμικός σχεδιασμός, που μπορεί να κατανοεί και να λαμβάνει υπόψη τις τάσεις που διαμορφώνουν την παγκόσμια βιομηχανία της Ναυτιλίας σε συσχετισμό με την οικονομική, γεωπολιτική, δημογραφική και τεχνολογική πρόοδο.

‘Περιπλανώμενοι’ σε μια διαρκές μεταβαλλόμενη και εξελισσόμενη βιομηχανία, όπως η δική μας, ο στόχος μας είναι να καθορίσουμε την πορεία μας καθοδηγούμενοι από τα αστέρια, και όχι από τα φώτα ενός τυχαία διερχόμενου πλοίου. Οι καιροί είναι πολύ πιο απαιτητικοί, τα πρότυπα υψηλότερα και η έκρηξη της τεχνολογίας κινεί και μετατρέπει την αγορά πολύ πιο γρήγορα.

Το να είναι προληπτικός, διορατικός και προσαρμοστικός στις δυνάμεις της αγοράς, έχοντας την ικανότητα να εφαρμόζεις την δεξιότητα της διορατικότητας ούτως ώστε να είσαι προετοιμασμένος για τις διακυμάνσεις της ζήτησης και της προσφοράς, είναι αυτό που κάνει τη διαφορά στη βιομηχανία μας.

Το Capital Link Forum μας δίνει την δυνατότητα να συζητήσουμε, και αυτό είναι όπως κάθε φορά μια θαυμάσια ευκαιρία ανταλλαγής απόψεων και ιδεών με επαγγελματίες του κλάδου και ειδικούς σε θέματα που σχετίζονται με τον κλάδο μας.”

Ο Capt. Eugen Adami, Managing Director (and Owner) – Mastermind Shipmanagement τόνισε ότι:

Οι μικρές ναυτιλιακές εταιρείες είναι συνήθως οικογενειακές επιχειρήσεις που μεταβιβάζονται από γενιά σε γενιά. Σε αυτές τις εταιρείες έχει αναπτυχθεί μια οικογενειακή φιλοσοφία, όπου όλοι γνωρίζουν τις

διαδικασίες και επικοινωνούν αποτελεσματικά. Κάθε σκάφος λειτουργεί ως ένα αυτόνομο τμήμα με συγκεκριμένο υπεύθυνο. Το προσωπικό έχει μια στενή σχέση με τον υπεύθυνο, γεγονός που επιτρέπει στο σκάφος να λειτουργεί αποτελεσματικά, ακόμη και στις περιπτώσεις που τα έξοδα είναι μειωμένα.

Η διαδικασία λήψης αποφάσεων είναι επίσης ταχύτερη σε σχέση με τις μεγάλες εταιρείες, όπου η γραφειοκρατία και η ιεραρχική δομή είναι μεγαλύτερες. Λόγω του αυξημένου προσωπικού τους, υπάρχουν περισσότερες ιεραρχίες, με αποτέλεσμα οι συναντήσεις να γίνονται σε διατμηματικό, τμηματικό και διαχειριστικό επίπεδο.

Αντιθέτως, στις μικρές εταιρείες η αλληλεπίδραση με τον προϊστάμενο είναι ευκολότερη, μιας και πιθανότατα βρίσκεται μόλις λίγα μέτρα μακριά.

Οι ιδιοκτήτες/διευθυντές των μικρότερων εταιρειών είναι συνήθως πρώην διαχειριστές ή μηχανικοί, συνηθισμένοι στη γρήγορη λήψη σωστών αποφάσεων, χάρη στην εκπαίδευση και τη μακρά εμπειρία τους, κάτι το καθοριστικό σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης ή αγοράς εξοπλισμού μείζονος σημασίας, για το υδάτινο έρμα επί παραδείγματι.

Ωστόσο, οι μικρές εταιρείες δεν διαθέτουν εξίσου εύκολη πρόσβαση στη χρηματοδότηση, και άρα δυσκολεύονται να πάρουν ρίσκα. Συνήθως προτιμούν μια πιο συντηρητική προσέγγιση και καλλιεργούν μακροπρόθεσμες σχέσεις με τους πελάτες και τους συνεργάτες τους.”

Ο κ. Prabhat Jha, Group Managing Director & CEO – MSC Shipmanagement Limited τόνισε ότι: “Είναι πολύ σημαντικό να σκεφτόμαστε τις κεφαλαιακές επενδύσεις τόσο σε επίπεδο στόλου όσο και σε επίπεδο πληρώματος. Τα τελευταία πέντε χρόνια, η MSC έχει επενδύσει στην οικολογική αναπροσαρμογή πάνω από 250 πλοίων, με σκοπό την εξοικονόμηση κατανάλωσης καυσίμων και τη μείωση των εκπομπών CO2 του στόλου μας κατά 2 εκατομμύρια τόνους. Αναφορικά με τη ψηφιοποίηση, εμβαθύνουμε στην αυτόματη μεταφορά δεδομένων από τα σκάφη και στην παρακολούθηση των πλοίων μας σε πραγματικό χρόνο. Ο σύγχρονος, «πράσινος» στόλος μας αλλάζει τόσο πολύ κάθε χρόνο που η MSC δεν έχει τη πολυτέλεια να επενδύει μόνο σε φυσικούς πόρους. Η χρηματοδότηση της εκπαίδευσης και της επαγγελματικής εξέλιξης του ανθρώπινου δυναμικού αποτελεί προτεραιότητα, καθώς είναι το προσωπικό που τελικά θα κληθεί να αξιοποιήσει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τα σκάφη μας. Όλα αυτά επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα του πλοίου, άρα η συνετή και στον κατάλληλο χρόνο κεφαλαιακή επένδυση είναι ουσιώδης.”

ΠΑΝΕΛ ΣΥΖΗΤΗΣΗΣ “CREWING, STAFF TRAINING & RETENTION STRATEGIES – OPTIMIZING STAFF DEVELOPMENT”

Συντονιστής:

κ. Michael R. Virardi, Speaker, Trainer, Author

Ομιλητές:

- **Capt. Elias Ladas**, HR & Training Manager, DPA – Danaos Shipping Co Ltd
- **κ. Lazaros Charalambous**, Managing Director – FRS Shipmanagement Ltd.
- **κ. Jan Meyering**, Managing Director – Marlow Navigation
- **Κα. Angie Hartmann**, Executive Vice President - Crew Affairs – Starbulk SA & President - Wista Hellas

Ο κ. Michael R. Virardi, Speaker, Trainer, Author τόνισε ότι: “Η σωστή μεταχείριση και συμπεριφορά απέναντι στους ανθρώπους που φροντίζουν και είναι υπεύθυνοι για τα στοιχεία ενεργητικού μας, τους καθιστά χαρούμενους, ικανοποιημένους και πιστούς.

Για να κινητοποιείται, να ενδιαφέρεται και να ενεργεί το πλήρωμα, πρέπει να εφαρμόσουμε την ακόλουθη φόρμα:

1. Θετικότητα
2. Παρουσία
3. Προτροπή

4. Πάθος
5. Ανθρωπισμός”

Ο Capt. Elias Ladas, HR & Training Manager, DPA – Danaos Shipping Co Ltd τόνισε ότι: “Στα τελευταία χρόνια έχουμε συχνές αλλαγές στον τρόπο που λειτουργούν πλοία και Ναυτιλιακές επιχειρήσεις, τόσο στο νομικοκανονιστικό πεδίο όσο και στην εξέλιξη της τεχνολογίας των πλοίων. Οι Ναυτικές Ακαδημίες, σχεδόν σε όλο τον κόσμο, δεν έχουν, όπως αποδεικνύεται στην πράξη, τη δυνατότητα ταχείας προσαρμογής στις εξελίξεις με αποτέλεσμα οι απόφοιτοι Ναυτικοί να χρειάζονται επιπρόσθετη εκπαίδευση προκειμένου να εργασθούν στα σύγχρονα πλοία. Οι Ναυτιλιακές εταιρείες, ως εκ τούτου, δεν μπορούν παρά να καλύψουν οι ίδιες αυτό το κενό, δεδομένου ότι οι απαιτήσεις δεν «περιμένουν».

Ο τομέας του Ανθρώπινου Δυναμικού έχει σήμερα μια πολύ σημαντική λειτουργία στη Ναυτιλία. Οι σκληρές συνθήκες διαβίωσης στο πλοίο, φυσικές και ψυχολογικές, έχουν ενταθεί σημαντικά. Γι’ αυτό δεν θα πρέπει το προσωπικό να το διαχειριζόμαστε ως «αμοιβά». Χρειάζεται φροντίδα στο «να περνάνε καλά» στο πλοίο, χρειάζονται την αίσθηση ότι θα έχουν δουλειά «και αύριο», χρειάζεται προσοχή και φροντίδα για αποτελεσματική συμπληρωματική εκπαίδευση, η οποία σφυρηλατεί παράλληλα και δεσμούς με την εταιρεία αποτελώντας έτσι έναν πολλαπλασιαστή ισχύος.”

Ο κ. Lazaros Charalambous, Managing Director – FRS Shipmanagement Ltd. δήλωσε ότι: “Είναι απαραίτητο να φροντίζουμε τους ναυτικούς μας προκειμένου να διεξάγουμε μια επιτυχημένη επιχείρηση, διατηρώντας ταυτόχρονα ένα υψηλό ποσοστό παραμονής προσωπικού. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί κυρίως με το να αφουγκράζεσαι τις ανάγκες τους και δημιουργώντας άνετες συνθήκες για το πλήρωμά μας.

Επιπλέον, εφαρμόζουμε το οικογενειακό επιχειρησιακό μοντέλο και παρόλο που αναγνωρίζουμε ότι ένας καλός μισθός που καταβάλλεται εγκαίρως είναι πολύ σημαντικό, οι ναυτικοί εκτιμούν επίσης μικρές πρόσθετες χειρονομίες που ταιριάζουν στις δικές τους ατομικές ανάγκες εφόσον και όταν προκύπτουν.

Οι ναυτικοί είναι εξίσου άνθρωποι όπως και το προσωπικό του γραφείου.”

Ο κ. Jan Meyering, Managing Director – Marlow Navigation υπογράμμισε ότι:

“Στελέχωση Ναυτικών, Κατάρτιση Προσωπικού & στρατηγικές διατήρησης – Βελτίωση της ανάπτυξης προσωπικού”

“Μία πτυχή που παραμένει ζωτικής σημασίας με οτιδήποτε σχετίζεται με το ανθρώπινο δυναμικό και τη βελτίωση ανάπτυξης του είναι «η δέσμευση». Πράγματι, εκείνοι που είναι πιο συνδεδεμένοι με την εργασία τους, τον εργοδότη και τους συναδέλφους τους, συμμετέχουν και έχουν περισσότερα κίνητρα, και αυτό φυσικά βοηθά να έχουμε καλύτερα αποτελέσματα.

Η πολιτική της εταιρείας μας ήταν ανέκαθεν να επικοινωνεί και να βρίσκεται κοντά στους ανθρώπους της, τα πληρώματα και το προσωπικό της, και αυτό βρίσκεται στο επίκεντρο των δραστηριοτήτων και της κουλτούρας μας. Επίσης αυτό σημαίνει ότι ακούμε, κατανοούμε και φροντίζουμε στη συνέχεια να ανταποκρινόμαστε προσαρμόζοντας τις προσεγγίσεις, όπως επικοινωνία, τοπικοποίηση και περιεχόμενο. Εν τω μεταξύ αυτό μας δίνει την δυναμική και μια συναρπαστική ευκαιρία να μαθαίνουμε και να εξελισσόμαστε μαζί.”

AFTERNOON SESSIONS

ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ BANK OF CYPRUS

Εισαγωγή:

κ. Acis Montanios, Managing Partner – Montanios & Montanios LLC Law Firm, Cyprus

Παρουσίαση:

κ. Nicholas Pavlidis, Head of Shipping – Bank of Cyprus

FORUM SESSION ON FINANCE AND CAPITAL MARKETS

ΠΑΝΕΛ ΣΥΖΗΤΗΣΗΣ “ADDRESSING THE INDUSTRY’S NEED FOR CAPITAL”

The panel discussed how shipping companies can source capital from traditional and new sources, including bank finance, alternative finance and capital markets. The emphasis was on the role and function of bank finance which has been the traditional source of capital to the industry.

Συντονιστής:

κ. **Acis Montanios**, Managing Partner – Montanios & Montanios LLC Law Firm, Cyprus

Ομιλητές:

- κ. **George Arcadis**, Country Executive - ABN AMRO BANK NV Athens Branch
- κ. **Nicholas Pavlidis**, Head of Shipping – Bank of Cyprus
- κ. **Mark Friedman**, Senior Managing Director, Investment Banking – Evercore Partners
- κ. **Kjartan Bru**, Responsible for Greece and part of Northern Europe – DNB Bank
- κ. **Markus Wenker**, Head of Ship Finance – Hellenic Bank

Ο κ. Acis Montanios, Managing Partner – Montanios & Montanios LLC Law Firm, Cyprus τόνισε ότι: “Ήταν ο Ηράκλειτος της Εφέσου εκείνος που εισήγαγε, τον 5ο αιώνα π.Χ., το δόγμα της αλλαγής ως κινητηρίου δύναμης του σύμπαντος: «πάντα ρεῖ καὶ οὐδὲν μένει». Στον κόσμο της χρηματοδότησης στη ναυτιλία το έχουμε δει να γίνεται πράξη με την έξοδο των μεγάλων διεθνών τραπεζών από τον κλάδο του οποίου ηγούνταν επί δεκαετίες. Αυτός ο άνεμος αλλαγής έφερε νέους φορείς στο προσκήνιο (αμοιβαία επενδυτικά κεφάλαια, κινέζικες μισθώσεις και άλλα), αλλά και μικρότερες τράπεζες σε ναυτιλιακά κέντρα όπως η Κύπρος, οι οποίες διστακτικά εισχωρούν σε έναν δύσκολο και εξειδικευμένο τομέα, μαζί με εμπειρογνώμονες που διαθέτουν την απαραίτητη τεχνογνωσία.”

Ο κ. George Arcadis, Country Executive - ABN AMRO BANK NV Athens Branch δήλωσε ότι: "Σε μια ευμετάβλητη παγκόσμια αγορά, μια τράπεζα με παγκόσμια παρουσία και δυνατότητα συνέχειας είναι σπάνια. Η ABN AMRO χρηματοδοτεί τον τομέα της Ναυτιλίας από το 1720. Η Τράπεζα στηρίζει και προσφέρει πολύ περισσότερα από μια δανειοδότηση και για αυτό η σχέση με τους περισσότερους πελάτες μας διαρκεί πολλές δεκαετίες – μία ομάδα από έμπειρους επαγγελματίες προσφέρει συμβουλές και ολοκληρωμένες λύσεις χρηματοδότησης και διαχείρισης κεφαλαίων καθώς και μια πλήρη γκάμα προϊόντων και την τεχνογνωσία για την ανάπτυξη δημιουργικών λύσεων. Επίσης παρέχουμε γρήγορη λήψη αποφάσεων, άψογη εκτέλεση και ολοκληρωμένη διαχείριση κινδύνων και χαρτοφυλακίων. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο η ομάδα Global Transportation & Logistics θα μπορούσε να υποστηρίξει την επιχείρησή σας, επισκεφθείτε το abnamro.com/etc."

Ο κ. Nicholas Pavlidis, Head of Shipping – Bank of Cyprus τόνισε ότι:

“Η ναυτιλία δίνει ευκαιρίες σε τράπεζες στην Κύπρο”

Σημαντικές αλλαγές τα τελευταία χρόνια στον τρόπο που οι τράπεζες λειτουργούν και αναλύουν τους πιστωτικούς κινδύνους, έχουν δημιουργήσει ένα χρηματοδοτικό κενό για μικρές και μεσαίου μεγέθους ναυτιλιακές εταιρείες. Σε συνδυασμό με μια ανακυκλική προσέγγιση, αυτό δημιουργεί ευκαιρίες για τις τράπεζες στην Κύπρο, για να αναπτύξουν επιλεκτικά ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια. Οι τράπεζες θα πρέπει να επικεντρωθούν σε δημιουργία στενών σχέσεων με τους πελάτες τους, να παραμείνουν πειθαρχημένες με επίγνωση των κινδύνων και να βλέπουν τις μακροχρόνιες προοπτικές της κυκλικής αγοράς της ναυτιλίας.”

Ο κ. Markus Wenker, Head of Ship Finance – Hellenic Bank τόνισε ότι: “Η παραδοσιακή τραπεζική χρηματοδότηση εξακολουθεί να αποτελεί τη βασική πηγή κεφαλαίου στη ναυτιλία παρά τις αναταραχές στον τραπεζικό και το ναυτιλιακό κλάδο την τελευταία δεκαετία. Ο πήχης για να εξασφαλίσει κανείς τη χρηματοδότηση έχει ανέβει ωστόσο, και πλέον οι τράπεζες εστιάζουν, μεταξύ άλλων, στην εταιρική διακυβέρνηση και την άριστη χρηματοοικονομική αναφορά. Επιπλέον, οι λίγες παραδοσιακές τράπεζες που έχουν παραμείνει συγκεκριμενοποίησαν τη στρατηγική τους, προτιμώντας μεγαλύτερους, εταιρικούς πλοιοκτήτες με τους αντίστοιχους ισολογισμούς, με αποτέλεσμα η αγορά δανειοδότησης για τους μικρομεσαίους πλοιοκτήτες που δεν μπορούν να απευθυνθούν στις τράπεζες να έχει συσταλεί σημαντικά. Η φυσική απόκριση στις παραπάνω τάσεις είναι η ανάδυση νέων τραπεζών όπως η Ελληνική Τράπεζα, αλλά και εναλλακτικοί πάροχοι κεφαλαίου που θα εστιάσουν στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση.”

FORUM SESSION ON DIGITALIZATION & INSURANCE

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ “MARINE DIGITALIZATION AND THE FUTURE OF RISK”

Digital transformation enables new data-driven business development opportunities across marine services, including intelligent insurances.

Την ομιλία της ενότητας πραγματοποίησε ο **κ. Nick Pinkney**, VP Commercial Channel Integration – Eniram - a Wärtsilä Company.

Ο **κ. Nick Pinkney**, VP Commercial Channel Integration – Eniram - a Wärtsilä Company τόνισε ότι: “Η Eniram παρουσίασε το Eniram SkyLight 3.0, μια σημαντική αναβάθμιση για την συνδρομητική υπηρεσία παρακολούθησης στόλου. Η υπηρεσία περιλαμβάνει πλέον ειδοποιήσεις στο κινητό και ψηφιακούς αισθητήρες RPM. Το Eniram Skylight 3.0 είναι σχεδιασμένο ώστε να διευκολύνει την αξιοποίηση νέων data-driven επιχειρηματικών ευκαιριών στη ναυτιλία, όπως η έξυπνη ασφάλιση, η παρακολούθηση συντήρησης, και οι υπηρεσίες βελτιστοποίησης συντήρησης κύτους. Η Eniram ανακοίνωσε επίσης μια στρατηγική συνεργασίας με την Concirrus, προσφέροντας την πρώτη πρόταση συνδεδεμένης ναυτιλιακής ασφάλισης, μειώνοντας το κόστος λειτουργίας μέσω ενεργούς παρακολούθησης της απόδοσης, επιτρέποντας τη μείωση των ασφάλιστρων και παρέχοντας διαφάνεια ως προς τις συνθήκες ασφάλισης και τη συμμόρφωση στη ξηρά και το σκάφος.”

PANEΛ ΣΥΖΗΤΗΣΗΣ “MARINE INSURANCE & REINSURANCE – WHERE IS IT HEADING?”

Συντονιστής:

κ. Loucas Hamatsos, CEO – Olympia Ocean Carriers Ltd.

Ομιλητές:

- **κ. Ilias Tsakiris**, CEO and Manager – American Hellenic Hull Insurance Company Ltd
- **κ. Costas Th. Joannides**, CEO – Marsh Cyprus
- **κ. Stephen Cooper**, CEO – Fourth Insurance Office

Ο **κ. Loucas Hamatsos**, CEO – Olympia Ocean Carriers Ltd. τόνισε ότι: “Η αγορά της ναυτιλιακής ασφάλισης στέλνει αντικρουόμενα μηνύματα στους πλοιοκτήτες, παρ’ όλα αυτά όμως, εκείνοι θα πρέπει να συνεχίσουν να εξερευνούν τις επιλογές τους για ανταγωνιστική κάλυψη των συμβατικών επιχειρησιακών κινδύνων. Συμβουλευώ επίσης τους πλοιοκτήτες να λάβουν υπόψη τους ψηφιακούς κινδύνους, καθώς, όπως ήδη αναφέρθηκε, απειλούν τη βιομηχανία της ναυτιλίας στο σύνολό της.”

Ο **κ. Ilias Tsakiris**, CEO and Manager – American Hellenic Hull Insurance Company Ltd ανέλυσε την υφιστάμενη κατάσταση της ναυτασφαλιστικής αγοράς και εξέφρασε την άποψη ότι η περίοδος χαμηλών ασφαλιστρών ίσως φθάνει στο τέλος της – τουλάχιστον προσωρινά.

Ειδικότερα, αναφέρθηκε στο πως τα πρόσφατα ακραία καιρικά φαινόμενα επηρέασαν τα μοντέλα τιμολόγησης των ναυτασφαλιστών και αναρωτήθηκε αν οι τυφώνες Harvey, Irma και Maria υπήρξαν “δώρο εξ’ ουρανού”, το οποίο επιτρέπει στους ναυτασφαλιστές να αναχαιτίσουν την καθοδική πορεία των ασφαλιστρών.

Τέλος, υποστήριξε ότι οι κίνδυνοι κυβερνοχώρου και η προστασία από αυτούς εξελίσσονται σε μείζον ζήτημα, το οποίο δεν πρέπει να αγνοηθεί. Συγκεκριμένα επισήμανε: “Οι κίνδυνοι κυβερνοχώρου είναι υπαρκτοί και επικείμενοι. Ωστόσο, επειδή οι κίνδυνοι αυτοί είναι ένα νέο φαινόμενο και δεν υπάρχουν παρά μόνο ελάχιστα ιστορικά στοιχεία, η αξιολόγηση και η τιμολόγηση αυτών αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ασφαλιστική βιομηχανία σήμερα.”

Ο κ. Costas Th. Joannides, CEO – Marsh Cyprus τόνισε ότι:

1. Η πρώτη ερώτηση που θα θέσω ως συντονιστής αφορά τη κατεύθυνση προς την οποία οδεύει ο ασφαλιστικός κλάδος.

Από τη δική μας οπτική γωνία, ως ασφαλιστικοί πράκτορες και σύμβουλοι κινδύνων, παρατηρούμε ότι:

1. Εξακολουθεί να υπάρχει πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα.
2. Οι όμιλοι προστασίας και αποζημίωσης είναι εξαιρετικά εύρωστοι οικονομικά.
3. Θα υπάρξουν ενοποιήσεις στον ασφαλιστικό τομέα.
4. Πολλοί ασφαλιστές εγκαταλείπουν τη μονογραμμική πολιτική.

2. Σε συνέχεια της πρώτης ερώτησης, είναι εμφανές πως οι όμιλοι προστασίας και αποζημίωσης ευνοούνται από τις γενικές αυξήσεις, τις αμοιβαίες επιστροφές μετρητών και τις απομειώσεις. Αντίθετα, τα πράγματα στην ασφάλιση σκαφών είναι πιο δύσκολα. Ποιες είναι οι κινητήριες δυνάμεις του φαινομένου αυτού; Πιστεύω ότι χρειάζεται μια εξήγηση για να κατανοήσουν οι πλοιοκτήτες τούτο το παράδοξο.

1. Είναι σαφές πως οι όμιλοι προστασίας και αποζημίωσης έχουν πλεόνασμα αποθεμάτων.
2. Η υπερβολική αντίδραση των ασφαλιστών σκαφών και μηχανημάτων ξεκίνησε από το Λονδίνο και εξαπλώθηκε στη Σκανδιναβία.
3. Συνολικά, οι ασφαλιστές έχουν στηρίξει τους πλοιοκτήτες/πελάτες, με τις τιμές να βρίσκονται σε ανταγωνιστικά επίπεδα κατά γενική ομολογία.
4. Από την εμπειρία μας τους τελευταίους μήνες προκύπτει ότι οι ασφαλιστές δεν σκληραίνουν τη στάση τους, αλλά είναι πιο αυστηροί ως προς τους συντελεστές που σχετίζονται με την απόδοση. Με λίγα λόγια επιβάλουν υψηλότερες τιμές όπου απαιτείται.

3. Ασκείται πίεση όσον αφορά τα ακάλυπτα ποσά στις ναυτιλιακές κατηγορίες. Θα πρέπει οι πλοιοκτήτες να τα αυξήσουν ή να τα προστατέψουν με κάθε κόστος; Παρέχονται επαρκή κίνητρα από τους ασφαλιστές για να γίνει αυτό;

1. Η σταθερή μας πρόταση για τους πελάτες μας είναι να μην δεχθούν υψηλότερα ακάλυπτα ποσά, καθώς είναι μια πτυχή της κάλυψης που δύσκολα μπορεί να αλλάξει μελλοντικά.
2. Φυσικά μπορεί να συζητηθεί η αποδοχή υψηλότερων παρακρατήσεων (1-10 εκατομμύρια δολάρια), και αν συμφέρει ως προς τη συνολική μείωση του κόστους, τότε καλούμε τους πελάτες μας να το σκεφτούν.

4. Οι ψηφιακοί κίνδυνοι αυξάνονται σε όλους τους κλάδους, ωστόσο η επίθεση που δέχθηκε η Maersk καταδεικνύει τις προεκτάσεις σε ναυτιλιακό επίπεδο. Θα πρέπει οι πλοιοκτήτες να επενδύσουν σε προληπτικά μέτρα (συμβούλους και συστήματα ασφαλείας) ή σε μια ασφαλιστική λύση, με τις επιλογές να είναι προς το παρόν περιορισμένες; Θα πρέπει οι ασφαλιστές να απορροφήσουν τον κίνδυνο, κάτι το οποίο θεωρούμε μια λογική επέκταση της υπάρχουσας κάλυψης, τουλάχιστον στα σκάφη και στα μηχανήματα;

1. Οι ψηφιακοί κίνδυνοι είναι επίκαιρο θέμα.
2. Πριν μερικά χρόνια συζητάγαμε σε θεωρητικό επίπεδο. Σήμερα, με βάση τις επιθέσεις που έχουν γίνει, είναι πλέον πραγματικότητα και καλούμε τους πελάτες μας τουλάχιστον να εξετάσουν ενδεχόμενη ασφάλιση.

3. Ορισμένες καλύψεις πρέπει να επεκταθούν και στη συνέχεια να επικαλυφθούν από κάποια νέα πολιτική ώστε να συμπληρωθούν τα κενά.
4. Αυτή τη στιγμή κάποια προϊόντα καλύπτουν τυχόν κινδύνους στη ξηρά, αλλά όχι τους κινδύνους στη θάλασσα συμπεριλαμβανομένης της ενδεχόμενης ζημίας.
5. *Με τη διεθνή ασφαλιστική αγορά να επεκτείνεται στο ναυτιλιακό κλάδο, φαίνεται πως οι επιλογές πληθαίνουν. Πώς πιστοποιείται η αξία και η ποιότητα στην αγορά, και πως αυτό επηρεάζει τις συνεργασίες που θα προκύψουν;*
 1. Μπορώ να μιλήσω μόνο για την διαδικασία που ακολουθούμε στη Marsh.
 2. Έχουμε μια επιτροπή ασφαλείας που πραγματοποιεί διαρκείς ελέγχους.
 3. Επιλέγουμε ασφαλιστικές εταιρείες με υψηλή αξιολόγηση, όντας πιο «χαλαροί» μόνο σε περιπτώσεις αλληλασφαλιστικών.
 4. Δεν εξετάζουμε τίποτε αν η προτεινόμενη ασφάλεια δεν εγκριθεί πρώτα από τα συστήματά μας.
 5. Η διαδικασία αξιολόγησης δεν περιορίζεται στη χρηματοοικονομική δυνατότητα, αλλά λαμβάνονται υπόψη παράμετροι όπως η αποτελεσματικότητα σε διαδικασίες διακανονισμών.

Ο κ. Stephen Cooper, CEO – Fourth Insurance Office τόνισε ότι: “Συγκεκριμένα όσον αφορά την αγορά διαχείρισης παθητικού: Αν και η χωρητικότητα παραμένει άφθονη και ο ανταγωνισμός στην αγορά συνεχίζεται, η αποδοτικότητα των μεταφορέων έχει μειωθεί λόγω αυξημένης ζημίας, μερικώς εξαιτίας κάποιων πρωτοβουλιών από ακτιβιστές. Παρατηρείται μια ανοδική τάση στις ανανεώσεις, ειδικά για τις εταιρείες που εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν πρόβλημα ρευστότητας. Μπορούμε να «μάθουμε» από τις κεφαλαιακές αγορές όπου οι αυξανόμενες τιμές προβλέπεται να μειώσουν τις κεφαλαιακές εισροές με αποτέλεσμα την επιβράδυνση της αύξησης σε χωρητικότητα. Τέλος, οι ψηφιακοί αγοραστές στη ναυτιλία θα διαθέτουν περισσότερες επιλογές.”

CYPRUS AS AN ENERGY, MARITIME & LOGISTICS HUB

ΠΑΝΕΛ ΣΥΖΗΤΗΣΗΣ “THE NEW ENERGY LANDSCAPE – BUSINESS & INVESTMENT OPPORTUNITIES”

Συντονιστής:

κ. Stavros Pantzaris, Country Manager Partner – EY Cyprus

Ομιλητές:

- **κ. Charles Meaby**, General Manager, DPWorld Cyprus Operations – DP World
- **κ. Varnavas Theodossiou**, Lead Country Manager – ExxonMobil E&P Cyprus
- **Mr. Panayiotis Christodoulou**, Administration Director, SCF Management Services (Cyprus) Ltd, Member of the SCF Group
- **κ. George Papanastasiou**, Managing Director – VTT Vassiliko

Ο **κ. Stavros Pantzaris**, Country Manager Partner – EY Cyprus τόνισε ότι: “Οι εξελίξεις στον τομέα του πετρελαίου και του φυσικού αερίου τα τελευταία χρόνια καθώς και τα πρόσφατα ενθαρρυντικά αποτελέσματα της εξερεύνησης στο Τεμάχιο 6, δημιουργούν μια θετική συγκυρία για την Κύπρο. Κατά το 2018 αναμένεται να υπάρξει σημαντική δραστηριότητα σε ότι αφορά τις υπεράκτιες γεωτρήσεις στην ΑΟΖ της Κύπρου. Παγκόσμιοι ενεργειακοί κολοσσοί, όπως η ENI, η Total και η ExxonMobil ήδη σχεδιάζουν τις ενέργειες τους σε επίπεδο γεωτρήσεων στην περιοχή μέσα στους επόμενους μήνες. Αυτές οι εξελίξεις, καθώς και οι σχέσεις και συνεργασίες της Κύπρου με τις γειτονικές χώρες, οδηγούν στην ανάπτυξη του νησιού ως περιφερειακό κόμβο στους τομείς της Ενέργειας, της Ναυτιλίας και του Εφοδιαστικού κλάδου, προσφέροντας στους επενδυτές πολλές επιχειρηματικές και επενδυτικές ευκαιρίες.”

Ο κ. Charles Meaby, General Manager, DPWorld Cyprus Operations – DP World, τόνισε ότι: “Η αποτελεσματική χρήση υδρογονανθράκων μπορεί μακροπρόθεσμα να ωφελήσει τη κυπριακή οικονομία. Απ’ όταν ορίστηκε ως διαχειριστής του λιμένα της Λεμεσού πριν 12 μήνες, η DP World προσφέρει υπηρεσίες στη βιομηχανία πετρελαίου και αερίου. Η φιλοδοξία μας είναι να γίνουμε εκ των ηγετών της συγκεκριμένης αγοράς. Επιθυμούμε να συνεργαστούμε με την κυβέρνηση και τους φορείς, ώστε να επωφεληθούμε συνολικά από τον τομέα του πετρελαίου και του αερίου στον λιμένα.”

Ο κ. Varnavas Theodossiou, Lead Country Manager – ExxonMobil E&P Cyprus τόνισε ότι: “Αναφορικά με την ενεργειακή πολιτική της ExxonMobil, οι νέες εφευρέσεις και οι βελτιώσεις στην ενεργειακή τεχνολογία συνεχίζουν να προσφέρουν σημαντικά κέρδη και ταυτόχρονα να διευρύνουν τις διαθέσιμες πηγές. Έχοντας υπάρξει τόπος επιτυχημένων ερευνητικών προγραμμάτων, η Κύπρος μπορεί να παίξει έναν ρόλο καθοριστικής σημασίας στην περιοχή για την εμπορευματοποίηση των πηγών υδρογονάνθρακα αλλά και στον τομέα του πετρελαίου και του αερίου. Τα οφέλη για την Κύπρο μπορούν να είναι πολλαπλά. Η ExxonMobil θα συνεχίσει τη στρατηγική ανάπτυξη τοπικής τεχνογνωσίας μέσω εστιασμένων εκπαιδευτικών προγραμμάτων και προσωποποιημένων αναπτυξιακών σχεδίων.”

Ο κ. Panayiotis Christodoulou, Administration Director, SCF Management Services (Cyprus) Ltd, Member of the SCF Group τόνισε ότι: “Η SCF Management Services (Cyprus) Ltd, όντας μέλος του ομίλου PAO Soncomflot, έχει αναπτύξει μοναδικές δεξιότητες στην ενεργειακή ναυτιλία, τόσο στις μεταφορές όσο και στις υπηρεσίες υπεράκτιων ερευνών και παραγωγικών μονάδων πετρελαίου και αερίου, μέσω της επιτυχημένης συμμετοχής της σε πολλά προγράμματα στην περιοχή της Αρκτικής. Με την Κύπρο να προοδεύει ως προς την εμπορευματοποίηση των πηγών υδρογονάνθρακα, βλέπουμε μοναδικές ευκαιρίες να αναδύονται και είμαστε έτοιμοι να προσφέρουμε τις υπηρεσίες μας σε σχέδια που θα λάβουν χώρα στην Κύπρο.”

Ο κ. George Papanastasiou, Managing Director – VTT Vassiliko τόνισε ότι: “Τα τελευταία χρόνια, ο τομέας της ενέργειας και των υδρογονανθράκων, συνέβαλε σημαντικά στην ενίσχυση της Κυπριακής οικονομίας, προσελκύνοντας νέες επενδύσεις και δημιουργώντας νέες θέσεις εργασίας. Διαβλέποντας τις προοπτικές ανάπτυξης, η VTTI προχώρησε στην κατασκευή ενός υπερσύγχρονου τερματικού, του μεγαλύτερου ενεργειακού έργου υποδομής που έγινε στην Κύπρο, ύψους €300 εκ., τοποθετώντας τη χώρα στον παγκόσμιο ενεργειακό χάρτη. Με τη VTTI να διαθέτει τη μεγαλύτερη εξειδικευμένη προβλήτα για ασφαλή μεταφορά καυσίμων μεταξύ ξηράς και θάλασσας, διανοίγονται νέες προοπτικές και για την εισαγωγή υγροποιημένου φυσικού αερίου.

Συγκεκριμένα, στοχεύουμε στη δημιουργία υποδομών επαναεριοποίησης υγροποιημένου φυσικού αερίου και μεταφοράς του στη ξηρά για ηλεκτροπαραγωγή. Αναμφίβολα, η Κύπρος λόγω της στρατηγικής γεωγραφικής της θέσης καθώς και των άλλων ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων που διαθέτει, μπορεί να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο στις περιφερειακές εξελίξεις στον τομέα της ενέργειας. Παράλληλα, με τη σύναψη στρατηγικών διεθνών συνεργασιών και την ανάδειξη της ως ενεργειακού κόμβου, η χώρα μπορεί να αποτελέσει πυλώνα γεωπολιτικής σταθερότητας για την ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου.”

PUTTING IT ALL TOGETHER: THE SHIPOWNER PERSPECTIVE

ΠΑΝΕΛ ΣΥΖΗΤΗΣΗΣ “LOOKING AHEAD – POSITIONING TO TAKE ADVANTAGE OF OPPORTUNITIES THE SHIPOWNER PERSPECTIVE”

Leading Cypriot & International Shipowners will discuss opportunities and challenges for the shipping industry across the board. Shipping markets outlook, energy and commodity flows, investment opportunities, access to capital, operational and regulatory challenges and more.

Συντονιστής:

κ. Mark Friedman, Senior Managing Director, Investment Banking – Evercore Partners

Ομιλητές:

- **Captain Panagiotis N. Tsakos**, Tsakos Group
- **κ. Andreas Hadjiyiannis**, President of the Cyprus Union of Shipowners και President – Cyprus Sea Lines Shipping
- **κ. Aristides J. Pittas**, Chairman and CEO – Euroseas Ltd.
- **κ. Polys Hajioannou**, CEO – Safe Bulklers; Vice President - Cyprus Union of Shipowners
- **κ. Petros Pappas**, CEO – Star Bulk Carriers
- **Κα. Nicole C. Mylona**, Transmed Shipping Co.

Ο **κ. Mark Friedman**, Senior Managing Director, Investment Banking – Evercore Partners, αναφέρθηκε στις προκλήσεις και τους κινδύνους που προκύπτουν από τις ναυτιλιακές επενδύσεις στο κατώτατο σημείο του κύκλου ή κοντά σε αυτό. Ο κ. Friedman αναφέρθηκε στο ότι οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να διαχειριστούν τα επίπεδα χρέους, ειδικότερα λόγω των εναλλαγών στις ροές των επιχειρήσεων και των στοιχείων ενεργητικού, οι οποίες είναι αρνητικές σε ορισμένα σημεία του κύκλου. Επισημάνει επίσης τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των δημοσίων και ιδιωτικών εταιρειών.

Ο **κ. Andreas Hadjiyiannis**, President of the Cyprus Union of Shipowners και President – Cyprus Sea Lines Shipping συμφώνησε με την αισιοδοξία των άλλων πλοιοκτητών του πάνελ, και περιμένει υψηλότερες τιμές στο εγγύς μέλλον. Ωστόσο, εστίασε σε τρία κύρια ζητήματα, τα οποία θα παίξουν έναν ρόλο-κλειδί στην ανάπτυξη της αγοράς. Πιο συγκεκριμένα:

1. Πληθωρισμός: Στη ναυτιλία, έχει αποδειχθεί πως οι τιμές τρέφονται από την πληθωρισμό. Σε αυτή τη βάση λοιπόν, και με το χειρότερο κομμάτι της κρίσης να ανήκει στο παρελθόν, είναι θέμα χρόνου να δούμε πιέσεις οι οποίες θα καταλήξουν στην αύξηση της τιμής των εμπορευμάτων, καθιστώντας την αποθήκευση ελκυστικότερη και άρα αυξάνοντας τη ζήτηση σε νέα επίπεδα.
2. Ένας αρνητικός παράγοντας είναι οι νέες κατασκευές, που συνδυαστικά με την απληστία των ιδιοκτητών μπορούν να οδηγήσουν στην υπερβολή.
3. Το ενδεχόμενο μιας αντί-κυκλικής σχέσης μεταξύ των οικονομιών της Κίνας και της Δύσης, σε συνάρτηση με τα παραπάνω, μπορούν να υπονομεύσουν την αγορά τα επόμενα χρόνια.

Όσον αφορά την ερώτηση του συντονιστή του πάνελ για τον λόγο για τον οποίο οι πλοιοκτήτες δεν αγοράζουν περισσότερα σκάφη από τη στιγμή που η αγορά ανακάμπτει και οι τιμές είναι χαμηλές, η απάντηση έγκειται στο ότι τα πλοία υψηλής ποιότητας παραμένουν σπάνια και ακριβά συγκριτικά με το τωρινό κόστος κατασκευής. Ο κίνδυνος μαζικών παραγγελιών στο εγγύς μέλλον, όπως ήδη εξηγήθηκε, είναι ικανός να ανατρέψει τις θετικές συγκυρίες και να μειώσει τις τιμές των φορτίων και των σκαφών, προτού η αξία των τελευταίων μειωθεί αρκετά ώστε να εξασφαλιστεί κέρδος. Η αγορά πλοίων είναι ένα μεγάλο ρίσκο.

Ο **κ. Aristides J. Pittas**, Chairman and CEO – Euroseas Ltd. τόνισε ότι: “Τα τελευταία δέκα χρόνια, η ναυτιλία έχει βιώσει τον πιο δριμύ και ασταθή κύκλο που έχει παρατηρηθεί ποτέ. Η ταχύτερη ανάπτυξη της οικονομίας της Κίνας μετά από την ένταξη της στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου το 2001 δημιούργησε μια τέτοια δυναμική στο παγκόσμιο εμπόριο που άλλαξε εντελώς το υφιστάμενο καθεστώς αναδεικνύοντας νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες παγκοσμίως. Περιουσίες γεννήθηκαν και περιουσίες χάθηκαν ανάλογα με τον χρόνο κατά τον οποίο έλαβαν χώρα επενδύσεις ή αποεπενδύσεις. Όσοι γνωρίζουν τη ναυτιλία και κατανοούν τη σχετική αγορά έχουν πλεονέκτημα έναντι των ευκαιριακών «παικτών»/επενδυτών που εισέρχονται στην αγορά όταν αυτή κορυφώνεται με σκοπό το γρήγορο κέρδος. Επί του παρόντος οι τρεις κύριοι ναυτιλιακοί τομείς (Δεξαμενόπλοια, Φορτηγά πλοία μεταφοράς

ξηρού χύδην φορτίου και Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων) φέρουν ελκυστικές τιμές εάν κάποιος εξετάσει τις ιστορικές αξίες. Τα φορτηγά πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων φαίνονται να έχουν ξεπεράσει το κατώτερο σημείο στο οποίο είχαν φτάσει το 2016 και το 2017 αντίστοιχα και τα δεξαμενόπλοια θα μπορούσε να πει κανείς ότι βρίσκονται σε αυτό το σημείο αυτή τη χρονιά. Οι επενδυτές θα πρέπει να είναι προσεκτικοί ως προς τα θεμελιώδεις μεγέθη του κάθε τομέα λαμβάνοντας υπόψη τις μεταβαλλόμενες γεωπολιτικές και περιβαλλοντικές προκλήσεις πριν επιβεβαιώσουν την επόμενη ευκαιρία.”

Ο κ. Polys Hajioannou, CEO – Safe Bulkers; Vice President - Cyprus Union of Shipowners τόνισε ότι: "Η Safe Bulkers συμμετείχε με υπερηφάνεια στο ναυτιλιακό Συνέδριο της Capital Link που διοργανώθηκε στη Λεμεσό της Κύπρου.

Το 2018, αναμένουμε μια βιώσιμα μακροπρόθεσμη βελτίωση της αγοράς με σημαντική μεταβλητότητα στην αγορά ναύλων, καθώς οι αλλαγές πολιτικής και τα επιτόκια παραμένουν οι βασικοί παράγοντες της παγκόσμιας αβεβαιότητας. Οι αποδόσεις των αναδυόμενων οικονομιών, μαζί με την παγκόσμια αύξηση του πληθυσμού και την αστικοποίηση, παραμένουν ο καθοριστικός παράγοντας του ναυτιλιακού εμπορίου. Το Brexit μπορεί να επηρεάσει την οικονομική ανάκαμψη, η Κίνα, ο κύριος καταναλωτής βασικών προϊόντων, επικεντρώνεται στη μεταρρύθμιση της προσφοράς για μια μικρή αύξηση της συνολικής ζήτησης, επηρεάζει θετικά τη ζήτηση μέσω της πρωτοβουλίας του 'νέου δρόμου του μεταξιού' Belt and Road και ακολουθεί τις προστατευτικές πολιτικές και την αποστροφή γεωπολιτικής και οικονομικής μεταβλητότητας και οι ΗΠΑ έχουν σχεδόν πλήρη απασχόληση παρά τις μεταβολές του κύκλου των βασικών εμπορευμάτων.

Εμείς στην Safe Bulkers παραμένουμε παθιασμένα προσηλωμένοι στην επιχειρηματική κουλτούρα της σύνεσης και της ενεργητικότητας, την κεφαλαιακή αποτελεσματικότητα και πειθαρχία, καθώς και με σταθερή δέσμευση να μειώνουμε το break-even point, αυτά είναι τα ισχυρά θεμέλια για την αύξηση της αξίας των μετόχων μας. Συγχρόνως παρακολουθούμε την αγορά πολύ προσεκτικά, παραμένουμε σε επαγρύπνηση για ευκαιρίες που προκύπτουν, κυρίως στην second-hand αγορά πλοίων, που ταιριάζουν με τις βασικές μας στρατηγικές ανάπτυξης και μόχλευσης. "

Ο κ. Petros Pappas, CEO – Star Bulk Carriers τόνισε ότι: "Με μεγάλη μας χαρά συμμετέχουμε στο ναυτιλιακό συνέδριο της Capital link στην Λεμεσό της Κύπρου. Η Starbulk παραμένει θετική για την αγορά ξηρού φορτίου τα επόμενα δυο χρόνια όπου η αύξηση του στόλου θα είναι σχετικά συγκρατημένη και η ζήτηση αναμένεται να παραμείνει υγιής. Εν συνεχεία, οι επικείμενοι κανονισμοί προστασίας του περιβάλλοντος θα συμβάλουν σε περεταίρω περιορισμό της προσφοράς μέσω της αύξησης διάλυσης πλοίων και της επιβράδυνσης των ταχυτήτων. Ωστόσο, αν οι πλοιοκτήτες ξεκινήσουν έναν νέο κύκλο μαζικών παραγγελιών νεότευκτων βαποριών, τότε η ανάκαμψη της αγοράς αναμένετε να αποδειχθεί βραχυπρόθεσμη."

Η Κα. Nicole C. Mylona, CEO, Transmed Shipping Co. δήλωσε πως οι τιμές των εμπορευμάτων είναι ευνοϊκές για τη ζήτηση, καθιστώντας και πάλι αποδοτικούς τους κλάδους της χαλυβουργίας και των μεταλλείων, δημιουργώντας ακολούθως περιθώρια αύξησης για τις τιμές των φορτίων. Σε συνδυασμό με την υγιή ανάπτυξη του ΑΕΠ και λελογισμένες παραγγελίες, ο τομέας των ξηρών φορτίων χύδην αναμένεται να βρεθεί σε τροχιά ανάπτυξης την επόμενη διετία.

Ερωτώμενη για ενδεχόμενες εμπορικές διαταραχές, σχολίασε πως η υπέρμετρη ρύθμιση στον τραπεζικό τομέα έχει δημιουργήσει χώρο για την άνθιση λιγότερο παραδοσιακών, εναλλακτικών μορφών χρηματοδότησης, αυξάνοντας τις πιθανότητες εμφάνισης ενός νέου κατασκευαστικού «πυρετού». Συνδυαστικά με τον μικρό μέσο όρο ηλικίας του παγκόσμιου στόλου, το αποτέλεσμα θα είναι ο μειωμένος ρυθμός διαλύσεων, επομένως οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να προσέξουν ώστε να μην παρατείνουν οι ίδιοι την κρίση.

Το Συνέδριο έκλεισε με τις τελικές παρατηρήσεις από τον κ. **Γιώργο Α. Τσαβλίρη**, Principal του **Tsavliris Salvage Group - Conference Chairman**, ο οποίος τόνισε ότι: “Καταρχήν, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Νίκο και την Όλγα Μπορνόζη που μου έκαναν την τιμή για ακόμη μία φορά να προεδρεύσω στο δεύτερο ετήσιο Συνέδριο της Capital Link. Θα ήθελα να ζητήσω συγνώμη για το γεγονός ότι έπρεπε να είμαι λίγο αυστηρός με τον χρόνο, ήταν απλώς για να εξασφαλίσω την διατήρηση του χρονοδιαγράμματος καθώς διαφορετικά θα ήτο κουραστικό για όλους μας στο ακροατήριο μετά από μία τόσο μακρά μέρα. Προσωπικά, απήλαυσα ανιδιοτελώς μία ακόμη ευκαιρία το “listen and learn” όπως αναφέρθηκε από έναν από τους ομιλητές μας. Και τι σπουδαία συμμετοχή για μία τόσο μεγάλη μέρα! Με τίμησε ιδιαίτερα η όμορφη χειρονομία που έκανε ο Mark Friedman, προσκαλώντας τον αγαπημένο μας φίλο, καπετάν Παναγιώτη Τσάκο, για να συμμετάσχει στο πάνελ της τελευταίας συνεδρίας με τίτλο “Putting it all together and looking ahead - The shipowners’ perspective”. Και τι καταπληκτική ομάδα ήταν αυτή!

Όπως ανέφερα, και στην συνέχεια ενέκρινε και ο Παναγιώτης Τσάκος, η ναυτιλία είναι ίσως ένα από τα πιο ρομαντικά επαγγέλματα και έχοντας ακούσει όλους τους ομιλητές σήμερα, νομίζω πως θα συμφωνήσετε κι εσείς ότι όλα όσα έχουν επιτευχθεί στη ναυτιλία βασίζονται περισσότερο πάνω στα συναισθήματά μας και όχι πάντα στην λογική και στις τεκμηριωμένες θεωρίες και συμβουλές. Μία επιχείρηση η οποία είναι απρόβλεπτη και με απρόσμενες προκλήσεις, η ναυτιλία συχνά μας υποχρεώνει να αλλάξουμε μία ειλημμένη απόφαση, στην κυριολεξία εν μια νυκτί, αναφανέντων νέων δεδομένων επιβαλλόντων την μεταστροφήν αυτήν.

Ένα τελευταίο μήνυμα, μία μικρή συμβουλή για τους νεότερους συμμετάσχοντες στο ακροατήριο είναι να κάνετε αυτό που πραγματικά αισθάνεστε ότι είναι το σωστό, να ρισκάρετε όπως τίποτα δεν έχει ποτέ επιτευχθεί σε αυτήν την συναρπαστική και γεμάτη προκλήσεις επιχείρηση χωρίς ρίσκα και κινδύνους.

Ακόμη μια φορά θα ήθελα να ευχαριστήσω από καρδιάς τον Νίκο και την Όλγα, όλους τους ομιλητές και όλους εσάς που αναλώσατε τον πολύτιμο χρόνο σας να είσαστε μαζί μας σε ένα τόσο εποικοδομητικό, απολαυστικό μα και ωφέλιμο Συνέδριο.

Σας ευχαριστώ θερμά.”

Αξίζει να σημειωθεί ότι λόγω της ζωηρής συζήτησης των πάνελ και της ενεργής αλληλεπίδρασης του κοινού σε αυτές τις συζητήσεις, το Συνέδριο τελείωσε στις 7:00μμ, πέραν του αρχικά προγραμματισμένου χρόνου, και με την πλήρη συμμετοχή από όλους τους εκπροσώπους.

Όλες οι ομιλίες, παρουσιάσεις, φωτογραφίες και βίντεο των ομιλητών θα είναι διαθέσιμες στην ιστοσελίδα του Συνεδρίου:

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

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΙΧΑΝ :

ABN AMRO BANK NV Athens Branch • American Hellenic Hull Insurance Company Ltd • Bank of Cyprus • Bureau Veritas • Cobham SATCOM • Columbia Marlow • Cyprus Sea Lines Shipping • Cyprus Union of Shipowners • Danaos Corporation • Deloitte • Department of Merchant Shipping of Cyprus • DNB Bank • DNV GL • DP World • Drewry Maritime Financial Research • Eniram, a Wartsila Company • Erasmus Shipinvest Group • ERMA FIRST ESK Engineering Solutions S.A. • Euroseas Ltd. • Evercore Partners • ExxonMobil Cyprus • EY Cyprus • Fourth Insurance Office • FRS Shipmanagement • Hellenic Bank • Inmarsat Maritime • Intership Navigation Co. • Lemissoler Navigation Co. Ltd. • Lloyds Register • Marlow Navigation • Marsh Cyprus • Mastermind Shipmanagement • Montanios & Montanios LLC Law Firm, Cyprus • MSC Shipmanagement Ltd • Oceanic Marine Management • OL Shipping Group • Olympia Ocean Carriers Ltd. • Safe Bulkers • SCF Management Services (Cyprus) Ltd • Star Bulk Carriers • Tototheo Maritime • Transmed Shipping Co. • Tsakos Energy Navigation • Tsavliris Salvage Group • VTT Vassiliko • Wista Hellas • WISTA International

ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΙΔΑ : της Κυπριακής Δημοκρατίας

ΚΥΡΙΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ: Bank of Cyprus

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΧΡΥΣΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ: Clay Maitland • Columbia Shipmanagement • DNV-GL • TOTOTHEO Maritime
• Tsakos Energy Navigation Ltd

ΧΡΥΣΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ: Cyprus Union of Shipowners • Deloitte • EY • Montanios & Montanios LLC

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ: Fourth Insurance Office, Inc.

ΧΟΡΗΓΟΙ: The American Club • Bureau Veritas • Cadwalader • Cobham • DMS Cyprus • Eniram • Erma First •
Evercore • Hellenic Bank • Inmarsat • Lemissoler • Lloyd's Register • MARSH • Tufton Oceanic

ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΕΣ ΧΟΡΗΓΟΙ: Eurobank Cyprus • Flott & Co. PC • Singhai Marine Services

ΧΟΡΗΓΟΣ LANYARDS: Invest Cyprus

ΧΟΡΗΓΟΣ ΔΕΙΠΝΟΥ ΟΜΙΛΗΤΩΝ: Bank of Cyprus

ΧΟΡΗΓΟΣ COCTAIL: Columbia Shipmanagement

ΧΟΡΗΓΟΣ ΗΜΕΡΑΣ VALENTINE: SafeBulkers

ΦΟΡΕΙΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ : Cyprus Union of Shipowners • CIFA • CYMEPA • Cyprus Marine Club • Cyprus Master
Mariners Association • Cyprus Naval Architects & Marine Engineers Association • Cyprus Shipping Chamber •
Institute of Chartered Shipbrokers • Young Ship Cyprus • Wista Cyprus • Wista Hellas

ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: AllAboutShipping • CyprusProfile.com • Economia • www.efoplistesnews.gr • Elnavi
• Lloyd's List • Maritimes.gr • The Maritime Executive • Mignatiou.com • Naftika Chronika • Nafsgreen World
Shipping News • Ship2Shore • Shipping International Monthly Review • TradeWinds • TVONE • Worldoils

ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Παρακαλούμε επισκεφτείτε την σελίδα του Συνεδρίου :

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

Παρακαλούμε απευθυνθείτε:

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

Τηλ: +1 212 661 75 66 -Email : obornozi@capitallink.com ; ebej@capitallink.com;

ΑΘΗΝΑ - κα. Μάιρα Κίτωβα / κα Αθηνά Κοσμαδάκη

Τηλ: +30 210 610 98 00 - Email : marketing@capitallink.com ; athensoffice@capitallink.com

Για περισσότερες λεπτομέρειες και εκτενείς πληροφορίες, παρακαλούμε επισκεφθείτε :

Την ιστοσελίδα της CAPITAL LINK: www.capitallink.com

Την ιστοσελίδα συνεδρίων της CAPITAL LINK: www.capitallinkforum.com

Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ CAPITAL LINK

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

*Η Capital Link είναι μέλος του **Baltic Exchange** και συνεργάζεται στενά με το **Χρηματιστήριο της Νέας***



**2nd Annual Capital Link
Cyprus Shipping Forum**
Wednesday, February 14, 2018
Columbia Plaza - Limassol, Cyprus



Under the Auspices



Republic of Cyprus

Lead Sponsor

Bank of Cyprus 

Υόρκης, το NASDAQ και το Χρηματιστήριο του Λονδίνου καθώς και με σημαντικούς διεθνείς και παγκόσμιους οργανισμούς του κλάδου, εστιάζοντας στους κύριους τομείς της δραστηριότητος της.

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

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

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