

13th Annual Capital Link International Shipping Forum

Monday, April 1, 2019
New York City

In Partnership With



PRESS CLIPPINGS



In Cooperation With



Global Lead Sponsor



Bugbee predicts sulphur cap chaos

The price spread between low and high-sulphur fuels will be higher than the \$200 generally expected, says Scorpio Bulkers president Robert Bugbee. This is chiefly due to poor forward planning and an unwillingness to store compliant fuels ahead of the implementation of the 2020 sulphur cap

- 01 Apr 2019
- NEWS



[Mark FuechecMark.Fuechec@informa.com](mailto:Mark.Fuechec@informa.com)

Scorpio Bulkers president says fuel price spread and scrubber payback may be higher than generally expected



SCORPIO BULKERS PRESIDENT ROBERT BUGBEE HAS ORDERED SCRUBBERS TO DEAL WITH THE RED TAPE OF IMO 2020.

THE switch to low-sulphur fuels later this year will create “real chaos”, according to Scorpio Bulkers president Robert Bugbee.

Mr Bugbee, whose company has opted for scrubbers on all its vessels, said the devices were the best option to protect a business from the disturbances he predicts as bunkerers and refiners are forced to dramatically adjust their production and supplies in a relatively short period of time.

“All we really know is there’s going to be chaos there, real chaos,” he told his fellow panellists at Capital Link’s International Shipping Forum in New York.

Actors along the fuel supply chain are going to try to test the system as the 2020 sulphur cap is implemented, he predicts, waiting as long as possible before they switch refining and storage to low-sulphur fuels.

Mr Bugbee foresees that there will be faster payback periods on scrubbers than have been generally predicted, because he says the fuel price spread will be wider than the \$200 figure often cited.

“The spreads are going to be wider than people think because there’s really no buyer of heavy fuel,” he told the conference.

Sourcing high-sulphur fuel may also become problematic for vessels that have installed scrubbers, said Mr Bugbee.

“Some places may actually run low on high-sulphur fuel,” he said. “You may have to wait days to fill up.”

Eagle Bulk chief executive Gary Vogel agreed that high-sulphur fuels might not be available at a lot of the smaller ports his company serves, but he said his scrubber-fitted ships would trade around the main bunkering ports that have fuels available.



Robert Bugbee, president of Scorpio Bulk and Scorpio Tankers Photo: Chris Prevolos

Scorpio's Bugbee: Eve of IMO 2020 will be 'chaos'

Charterers will 'wait and see' before committing to one or the other by 2020, Scorpio Bulk's president Robert Bugbee says.

April 1st, 2019 15:34 GMT
by Michael Juliano

The days and weeks leading up to IMO 2020 will be "chaotic" as charterers make last-minute choices to fuel their voyages, Scorpio Bulk's president Robert Bugbee has said.

"What we really know is that it's going to be chaos," he said today during a dry bulk sector panel at Capital Link International Shipping Forum in New York City. "Real chaos."

He said the fleets of both Scorpio Bulk and Scorpio Tankers have options to install scrubbers but charterers will wait until the last minute to decide on whether to use high-sulphur fuel oil (HSFO) with scrubbers or burn low-sulphur fuel oil (LSFO).

"They're not even sure about how they're going to do this," he said.



Scorpio Bulkers secures more cash to fit scrubbers

[Read more](#)

"The whole thing became a wait-and-see poker at the moment because [LSFO] costs more for the client."

At the same time, refiners do not want to produce an ample supply that needs to be stored at a cost, he said.

"So everybody's going to try to game this ... to the last minute before they start transporting this low-sulphur fuel around the world depending on how many ports there are," he said.

Furthermore, some of the 450 bunkering facilities worldwide may have insufficient supply of HSFO by underestimating the number of scrubber-fitted ships on the way, he said.

"You may have waiting days for some ships waiting for the high-sulphur fuel," he said.



Dorian LPG chief

executive John Lycouris. Photo: Copyrighted by Kenny Hickey Photography

Dorian's John Lycouris: US LPG export supply capped by infrastructure

April 1st, 2019 17:41 GMT

by Matt Coyne

The US is hitting the upper limit on LPG exports, Dorian LPG chief executive John Lycouris told attendees at the Capital Link International Shipping Forum in New York Monday.

Issues at the Mariner East pipeline in Pennsylvania and at the port of Houston have effectively capped texports at the mid-30 million tonnes per annum range, he said.



Dorian still looking at LPG fuel

[Read more](#)



VLGC giant Dorian LPG dials up investment in scrubbers

[Read more](#)

“We really cannot export” any more, said Lycouris, speaking on a panel about the sector.

US exports may hit 35 mtpa or 36 mtpa “but I don’t think there is capacity for more”.

In February, regulators in Pennsylvania suspended work permits for Energy Transfer Partners, the company that owns and is building the Mariner East pipeline system, which carries gas across the state to local consumers and a terminal south of Philadelphia.

The suspension came six months after an explosion at its Revolution natural gas pipeline, which prompted environmental regulators to issue orders to “stabilize disturbed areas.” The state alleges Energy Transfer Partners failed to comply with the order.

The next month, state Attorney General Josh Shapiro and a local district attorney announced investigations into criminal misconduct related to work on Mariner East.

In Houston, the port’s ship channel was closed for three days after a chemical spill and fire, in what is being called the worst chemical disaster on the Texas Gulf Coast in a decade or more. The incident was the latest at a port suffering from heavy traffic and fog slowing down trade.

Lycouris said the petrochemical industry could use some of the LPG the US cannot export. Otherwise, consumers in the far east will have to look elsewhere.

“If its china and they cannot get it from the US, where are they going to get it from? The Middle East,” he said. “And they’re going to have to pay more and more and more for cargos.”



Sustained earnings hold the key to getting investors interested in shipping again. Photo: Carlos Delgado/Creative Commons

Investment? Shipowners told they need to earn it

There's not much mystery why stock buyers have turned their backs on shipping listings, but what can owners do to lure them back?

April 1st, 2019 18:01 GMT
by Joe Brady

It's the earnings, stupid.

That in a nutshell was the diagnosis by a panel of bankers as to both the disease that is plaguing shipping stocks and the recommended cure, as told to an audience at Capital Link's International Shipping Forum in New York.

Earn more money. And earn it for longer.

"Investors need to see proof of sustainability of earnings," said Erik Helberg, chief executive of Clarksons Platou Securities.



Panache and a good name alone can't sell shipping on Wall Street

[Read more](#)

"We need to give the investor a break — I mean five years, no returns. Poor souls! It's fair to give them a little bit of a breather. It's fair for them to have taken a step back recently.

"But now we're about done with the breather and it's time (for owners) to take action," Helberg said, alluding to optimism for a market recovery ahead of the IMO 2020 emissions deadline 1 January.

Jefferies managing director Douglas Mavrinac concurred, noting that few sectors outside of liquified natural gas (LNG) were currently turning in strong profits.

"The LNG guys are trading above (net asset value) for a reason," Mavrinac said. "The tanker and dry-bulk companies aren't, also for a reason.

"You need to show earnings and sustainability. You can't have a good market for three months and then a bad one. You're talking to investors who have lost money for the past 10 years. They need to see that this time is different."



No whining on Wall Street for OSG spinoff

[Read more](#)

If the capital-markets panel discussed a landscape in which shipping is currently out of favour, an earlier assemblage of lenders described a different scenario in which there is plenty of capital available — although at a dear cost for some.

Reflecting the changing times for ship finance, representatives of two Chinese leasing companies sat beside officers of three traditional shipping banks.

The lineup reflected their ascendancy in the years since conventional European ship-mortgage financiers pulled back from the market amid regulatory and balance-sheet pressures.

Chinese leasing companies over the past year have upped their percentage of the total ship lending market to roughly 20% from 15%, agreed Lu Zhendong, deputy head of shipping for Bank of Communications Financing Leasing, and Bill Guo, executive director of ICBC Financial Leasing.

The incremental return of traditional lenders to the marketplace may be challenged by implementation of the Basel 4 lending protocols in 2022, said Shreyas Chipalkatty, managing director for global shipping, logistics and offshore for Citigroup.



Chinese lessors seek to refine their business models in shipping

[Read more](#)

"Capital costs are going to go up with Basel 4," Chipalkatty said. "The nascent return of some European banks to the market could be challenged."

Higher debt costs are already a fact of life for many owners, noted Martin Van Tuijl, managing director at DVB Bank.

"There's plenty of financing available," he said. "Maybe not so much from traditional lenders offering cheaper rates. It now comes in many forms and different prices. I don't see any ships that are not being financed — just financed at higher costs."

That assessment led perfectly to a panel on alternative finance, where lenders stressed their flexibility and speed while debating just how much shipowners can afford to pay in interest if they are to remain solvent.

"I don't believe you can sustainably charge 10% or 12% interest on the debt alone," said Harris Antoniou, chief executive of Amsterdam Trade Bank.

He drew agreement from Michael Kirk, managing director of RMK Maritime, who said his firm typically targets a maximum 9.5% unlevered rate.

"If you're borrowing at 12% or 13%, it's really hard to make those numbers work," Kirk said. "Maybe that's not a client we want to work with if that's where they're looking to borrow first-lien debt."



George Youroukos of

Global Ship Lease Photo: Gillian Whittaker

George Youroukos: trade war the best thing for container shipping in many years

US-China tussle has put ship ordering 'in check', says Global Ship Lease executive chairman George Youroukos.

April 1st, 2019 19:26 GMT
by Michael Juliano

The trade war between the US and China has been a godsend for the containership sector, according to Global Ship Lease's George Youroukos.

The executive chairman said ship oversupply causes cyclical in a market that is always growing in demand.

"It was the best thing that has happened to containers in the last few years," he said today during a boxship sector panel at Capital Link International Shipping Forum in New York.

"The trade war has put the supply in check. It has scared the 'ship' out of people."



Louis Dreyfus “profits” from US-Chinese trade dispute

[Read more](#)

The orderbook for containerships is the lowest it has ever been as a result, thus allowing steady growth in the sector without the cyclical ups and downs, he said.

"Honestly, I'm not worried about trade wars," he said.

"I can't imagine goods are going to be produced in the United States instead of the Far East. If they're not going to be produced in China, they'll be produced in Vietnam or somewhere else."

Clarksons shows 72 boxships on order through 2021.



Team Tankers chief executive Hans Feringa, second from left, speaks at a panel at Capital Link's 2019 International Shipping Forum in New York. Photo: Matt Coyne

Feringa: Shipping companies need \$1bn+ market caps

April 1st, 2019 21:15 GMT

by Matt Coyne

Shipping companies need to hit ten figure market caps if equity prices are to rise, Team Tankers head Hans Feringa said.

Feringa, speaking on a panel on chemical tankers at Capital Link's International Shipping Forum in New York Monday, told attendees part of the reason shipping stocks are trading so poorly versus their net asset values is because "microcaps are not sexy."



Kilcullen steps down from Team Tankers C-suite

[Read more](#)

"Microcaps in the US are really \$3bn," he said. "You need to get over \$1bn to get institutional investors [to buy in]."

Only a handful of New York-traded shipping stocks are over that threshold — most notably John Fredriksen vehicles Frontline and Ship Finance International, along with Golar LNG and GasLog — but none are above \$2.1bn, save Kirby at \$4.6bn.

Most have market capitalisations in the mid to high nine figure range. A few are in the tens of millions.

Feringa's Oslo-traded Team Tankers comes in at \$145m (NOK 1.25 bn).

To improve, Feringa said shipowners need four things.

“You need to be focused. Sorry, it’s tough to be a conglomerate and get full value. Have scale. Those two things should give you liquidity,” he said. “Good governance aligns shareholders with management and management with shareholders. That is not always the case.

“There are very few people who do those four things. I think it’s incumbent upon current public companies to make corrections.

“We need to press on, professionalise and get to at least that \$1bn market cap and the professionalism that goes with it.”



Scorpio Tankers

president Robert Bugbee. Photo: Chris Preovolos

Bugbee says investors will come back to shipping

April 1st, 2019 21:22 GMT

by Matt Coyne

According to Robert Bugbee, shipowners are gluttons with terrible aim, but investors will still turn up when things start going well.

At a panel on product tankers at Capital Link's 2019 International Shipping Forum in New York Monday, the Scorpio Tankers president described himself as "extremely bullish" on the sector and bristled at a suggestion that investors may look at shipping as "uninvestable."



Scorpio's Bugbee: Eve of IMO 2020 will be 'chaos'

[Read more](#)

"The gun's been taken away from us. It's impossible for us to shoot ourselves in the foot right now," he said.

Panel moderator and Stifel analyst Ben Nolan said some investors had told him that when capital is available, there is no capital discipline and that the shipowning community "has the propensity to shoot itself in the foot" once the money starts coming in.

"For a lot of people, it's something that has marked this category uninvestiable," he said.

Bugbee said the same comments were made in the mid-1980's and the early 2000's — both in the run up to bull markets in shipping.

"Twenty years ago I said we're little children, we'll never grow up, if you keep feeding us candy we'll get sick and you'll have to clean the mess up. That will happen again," he said. "It's simply not going to happen for a little while."

It is going to take time, Bugbee said, before investors are willing to come back, but they will once it is clear the decade-plus of poor performance is behind them.

"I'm not going to invest because I'm so worried that stocks will get to a point where they'll earn so much money and there will be so much free capital involved" that they might start making bad decisions, Bugbee asked sarcastically.



Genco Shipping &

Trading chief executive John Wobensmith. Photo: Eric Martin

Is 2019 Genco Shipping's year for a consolidation play?

Chief executive John Wobensmith says New York-listed bulker owner has built a platform. Now the focus is on M&A.

April 2nd, 2019 20:10 GMT

by Eric Martin

Genco Shipping & Trading has carried out its strategic plan. It has bolstered the balance sheet, leaving it with \$200m in the bank at the end of 2018. And it has built a commercial platform.

Now with those boxes checked, chief executive John Wobensmith wants to make a deal.

In a video interview, he told TradeWinds that mergers-and-acquisitions will be a major focus in 2019 as the New York bulker owner pursues greater scale.

"Every time I'm on these panels, I'm championing trying to make a much larger company of \$2bn-plus in the dry bulk space, which I think would be a very smart move to lower the cost of capital [in the sector]," he said after speaking at the Capital Link International Shipping Forum.

Wobensmith's appetite seems to have grown. In August 2017, he said that Genco wanted to attain a "bellwether" market capitalisation of at least \$1bn. Genco's market cap stands at \$319m today, according to Google Finance.



Private equity overhang gives shipping shares a hangover

[Read more](#)

This week, he acknowledged that dry bulk is different from the product tanker sector, where a number of M&A deals have been done in recent months.

In bulkers, more private equity sponsors are looking for the exit door, making it hard to bring together larger shareholders, he said.

But he said New York-listed Genco's preparations since starting the strategic plan in 2016 have put it in a different position than its peers.

Its commercial platform, for example, has allowed it to outperform market indices, he said.

"Because of that forward thinking, even in a situation of volatility in the capesize [market] today, we are in a situation where we can do something transformational," Wobensmith said.



Seanergy Maritime chief

executive Stamatis Tsantanis Photo: Kostas Mpekas

Seanergy Maritime chief executive Stamatis Tsantanis sees fantastic capesize buying opportunity

Stamatis Tsantanis says rates for the massive vessels should recover in the second half of 2019.

April 2nd, 2019 16:30 GMT

by Michael Juliano

Seanergy Maritime chief executive Stamatis Tsantanis sees a silver lining in the dark cloud of low rates that has hung over capesizes since the Vale dam disaster in late January.

He says the Baltic Capesize Index, which has plummeted 93% to 122 points since the 25 January Bumandhino dam break, should spring back in this year's second half.

In the meantime, shipowners looking to buy capesizes may want to bring out their chequebooks.

"Overall, now I think it's a fantastic buying opportunity for the capesizes," he told TradeWinds Monday during Capital Link's International Shipping Forum in New York.

"The negative news has been priced in, and I think the Vale situation is going to normalise and sooner than later they will start to reexport cargoes."

Seanergy owns 10 capesizes, all built in the 2000s.

The average value for a five-year-old capesize bulker stands at \$36m, according to Compass Maritime Services. Further, trade relations between US and China should improve in the near future, he said.

"Overall, we're very bullish, very optimistic about the market with the way the stocks are trading," he said.

"It's a fantastic opportunity for someone to position themselves in dry bulk, especially the capesizes."



Polys Hajiannou, chief

executive of Safe Bulkers Photo: Michael Juliano/TradeWinds

Safe Bulkers' Polys Hajiannou sees better days for 'big ships' in second half of 2019

April 2nd, 2019 15:37 GMT
by Michael Juliano

Capesize rates have been in the doldrums since late January's Vale dam catastrophe, but Safe Bulkers' Polys Hajiannou remains optimistic for the second half of 2019.

Rates for the ships have fallen 74% to \$3,460 per day since the iron ore giant's closure of 50 tailing dams in the wake of the Brumadhino dam collapse which took 40 million tonnes off the market.

"The market right now is a bit challenging on the bigger ships," Safe chief executive Hajiannou said Monday during Capital Link's International Shipping Forum in New York City.

"Indeed this Vale situation with the collapse of the dam created a lot of consolidation of cargoes and a big reduction of output from Brazil, which was hurting a lot by affecting tonne miles."

He said rates should recover soon, though, because the difficult situation should sort itself out in three or four months.



Safe Bulkers inaugurates Cyprus office with reception for guests and colleagues

[Read more](#)

"I'm more optimistic for the second half of the year in the big ships simply because demand is there, ... better economic indices are coming out of China and we believe the trade war will come to an end," he said.

"Also, we have the elections in the US next November, so it's better to sort out things faster than later."

Smaller ships holding their own

Despite the "big ship" troubles, smaller vessels such as kamsarmaxes and panamaxs are earning up to \$12,000 per day, Hajioannou said.

"Overall, supply and demand are finally balanced," he said.

"As soon as the problem with iron ore output is sorted out, we think ... we'll see a good change in rates."

Safe Bulkers' fleet consists of 14 panamaxs, 10 kamsarmaxes, 13 post-panamaxs and four capesizes.

Περιεχόμενα

1. AGENDA

INTERNATIONAL NEW YORK TIMES_KATHIMERINI 01/04/2019 σελ.4

1. AGENDA

Μέσο: INTERNATIONAL NEW YORK TIMES_KATHIMERINI

Ημ. Έκδοσης: . . .01/04/2019 Ημ. Αποδελτίωσης: . . .02/04/2019

Σελίδα: 4



AGENDA

MONDAY

- The Foundation for Economic and Industrial Research (IOBE) will present the results of its Business Consumer Surveys conducted in March.
- The first Convergences Greece Forum takes place at the Olympia Theater and The Hub Events in Athens. To tomorrow. (Info: www.convergences.gr)
- The American-Hellenic Chamber of Commerce holds a TradeUSA workshop titled "Prepare-Plan-Execute" at the Chamber of Kalamata, starting at 6 p.m. The event will be repeated in Patra tomorrow. (www.amcham.gr)

- The Bank of Greece holds a general shareholders meeting.
- The 13th Annual **Capital Link** International Shipping Forum takes place at the Metropolitan Club in New York.

TUESDAY

- Prime Minister Alexis Tsipras makes an official visit to North Macedonia. He will meet his counterpart Zoran Zaev and attend the meeting of the Cooperation Council of Greece and North Macedonia.

WEDNESDAY

- Trolley bus workers in Athens are scheduled to hold a work stoppage from 10.30 a.m. to 5 p.m. to hold a general meeting.
- The Public Debt Management Agency will auction 26-week treasury bills to the amount of 875 million euros.
- The American-Hellenic Chamber of Commerce holds a "Startup Toolkit Presentation" at the Agricultural University of Athens from 9.30 a.m. to 1.30 p.m. (Info: www.amcham.gr)
- The Athens Science Festival opens at Technopolis in Gazi. To Sunday. (Info: www.athens-science-festival.gr)

- Professor of European Law Giorgos Karydis delivers a lecture titled "Timely Matters of State Subsidies in European Union Law," at the Derigny Amphitheater of the Athens University of Economic and Business. The lecture is part of the Jean Monnet Seminar Program. It starts at 7 p.m. and admission is free of charge.

THURSDAY

- The Entersoft Business Conference

- 2019 takes place at the Thessaloniki Concert Hall from 9.30 a.m. to 3 p.m. (Info: events.entersoft.gr)

FRIDAY

- Finance Minister Euclid Tsakalotos will participate in the Eurogroup meeting of eurozone finance ministers in Bucharest.
- The Balkan Forum gets under way in Thessaloniki (154 Egnatia). To Saturday. (Info: balkanforumthess.com)
- The Image+Tech & Photovision 2019 exhibition opens at Helexpo in Maroussi (39 Kifissias Maroussi). To Sunday. (Info: www.imageandtech.gr)

- The Hellenic Statistical Authority (ELSTAT) releases its provisional data on February commercial transactions.
- The Programmatic Advertising Conference 2019 takes place at the Maroussi Plaza amphitheater (3A Frangoklissias, Maroussi, Athens). (Info: www.programmatic.gr)
- Eurobank and subsidiary Grivalia Properties hold a joint general meeting. Trastor also holds its annual general shareholders meeting.



Διεθνές ναυτιλιακό συνέδριο με 35 ελληνικές εταιρείες στη ΝΥ

NEA YOPKH. Το "13ο Διεθνές ναυτιλιακό συνέδριο Capital Link" στο Μετροπόλιταν Κλαμπ ΝΥ, με τη συμμετοχή σε συζητήσεις και παρουσιάσεις στελεχών από 35 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες. Φωτογραφία: "Εθνικός Κήρυξ" - Κώστας Μπέη. Φωτογραφία: "Εθνικός Κήρυξ" - Κώστας Μπέη. Φωτογραφία: "Εθνικός Κήρυξ" - Κώστας Μπέη. Φωτογραφία: "Εθνικός Κήρυξ" - Κώστας Μπέη. Φωτογραφία: "Εθνικός Κήρυξ" - Κώστας Μπέη. Φωτογραφία: "Εθνικός Κήρυξ" - Κώστας Μπέη.

Ekirikas.compalo.gr ·

πριν από

22 λεπτά ·



Διεθνές ναυτιλιακό συνέδριο με 35 ελληνικές εταιρείες στη ΝΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ. Το «13ο Διεθνές ναυτιλιακό συνέδριο Capital Link» στο Μετροπόλιταν Κλαμπ ΝΥ, με τη συμμετοχή σε συζητήσεις και παρουσιάσεις στελεχών από 35 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες.

Φωτογραφία: «Εθνικός Κήρυξ» – Κώστας Μπέη.

Φωτογραφία: «Εθνικός Κήρυξ» – Κώστας Μπέη.

Φωτογραφία: «Εθνικός Κήρυξ» – Κώστας Μπέη.

Φωτογραφία: «Εθνικός Κήρυξ» – Κώστας Μπέη.

Φωτογραφία: «Εθνικός Κήρυξ» – Κώστας Μπέη.

Φωτογραφία: «Εθνικός Κήρυξ» – Κώστας Μπέη.

Φωτογραφία: «Εθνικός Κήρυξ» – Κώστας Μπέη.



Ο Έλληνας εφοπλιστής που θεωρεί... ευλογία τον εμπορικό πόλεμο ΗΠΑ – Κίνας

Από

Ιάσων Στατήρης -

Απαγορεύεται από το δίκαιο της Πνευμ. Ιδιοκτησίας η καθ'οιονδήποτε τρόπο παράνομη χρήση/ιδιοποίηση του παρόντος, με βαρύτατες αστικές και ποινικές κυρώσεις για τον παραβάτη

Μπορεί για τις διεθνείς αγορές ο εμπορικός πόλεμος ανάμεσα σε ΗΠΑ και Κίνα να αποτελεί μία πολύ ανησυχητική εξέλιξη, όμως για την αγορά των containerships ήταν... μάννα εξ ουρανού, σύμφωνα με τον Έλληνα εφοπλιστή Γιώργο Γιουρούκο.

Ο εκτελεστικός πρόεδρος της Global Ship Lease, μιλώντας σε πάνελ του Capital Link International Shipping Forum στη Νέα Υόρκη, τόνισε πως η υπερβολική προσφορά πλοίων προκαλεί κυκλικότητα σε μία αγορά όπου η ζήτηση διαρκώς αυξάνεται.

«Ήταν το καλύτερο πράγμα που έχει συμβεί στα containers τα τελευταία χρόνια», υποστήριξε ο Γ. Γιουρούκος, εξηγώντας: «Ο εμπορικός πόλεμος έχει θέσει υπό έλεγχο την προσφορά. Έχει τρομάξει τον κόσμο».

Όπως επεσήμανε, για το λόγο αυτό οι παραγγελίες νεότευκτων containerships είναι σε ιστορικό χαμηλό, επιτρέποντας στον κλάδο να αναπτυχθεί σταθερά χωρίς κυκλικά скаμπανεβάσματα.

«Ειλικρινά, δεν ανησυχώ για τους εμπορικούς πολέμους», σχολίασε, σύμφωνα με το TradeWinds, προσθέτοντας: «Δεν μπορώ να φανταστώ ότι αγαθά θα παράγονται στις Ηνωμένες Πολιτείες αντί για την Άπω Ανατολή. Αν δεν παράγονται στην Κίνα, θα παράγονται στο Βιετνάμ ή κάπου αλλού».

Σύμφωνα με την Clarksons, μόνο 72 είναι τα containerships που έχουν παραγγελθεί έως το 2021.



Ναυτιλία: στο μάτι του κυκλώνα

«Τα πλοία δεν πρέπει να τιμωρούνται αδικαιολόγητα αν αντιμετωπίζουν πραγματική έλλειψη στην αγορά καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο(0,5% από 3,5% που ισχύει σήμερα) από το 2020,όπως ορίζει ο IMO- Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός.Το ιδανικό σενάριο είναι αρκετά καύσιμα αποδεκτής ποιότητας να είναι διαθέσιμα για να ικανοποιήσουν τη μελλοντική ζήτηση. Ωστόσο, το σενάριο αυτό είναι υπερβολικά αισιόδοξο και η ναυτιλιακή βιομηχανία πρέπει να προετοιμαστεί για την αντιμετώπιση μελλοντικών ζητημάτων.Ας ελπίσουμε στο καλύτερο, αλλά να είμαστε προετοιμασμένοι για το χειρότερο. Να συνειδητοποιήσουμε τα χειρότερα και να προετοιμαστούμε γι' αυτό», είναι το σχόλιο—σε ελεύθερη απόδοση—της Υππ Είπνομο, διευθύντριας της Διεθνούς Ένωσης Βιομηχανιών Δεξαμενών (IBIA), η οποία κλήθηκε να μιλήσει για τις πιθανές προκλήσεις που θα προκύψουν στην παγκόσμια ναυτιλία. Από τον IMO εκτιμάται ότι η χρήση καυσίμου μικρής περιεκτικότητας σε θείο 0,5% μπορεί να επηρεάσει μέχρι και 70.000 πλοία. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες που δεν θα χρησιμοποιήσουν το συγκεκριμένο καύσιμο θα πρέπει να προβούν σε άλλες εναλλακτικές λύσεις: Παραδείγματος χάριν, τοποθέτηση ειδικών καταλυτών στις εξόδους καυσαερίων των πλοίων η σε μετατροπή τους για την χρήση LNG-υγροποιημένου φυσικού αερίου.Για τις νέες κατασκευές εξετάζεται και η χρήση μεθανόλης. Η ναυτιλιακή αγορά θεωρεί ότι η χρήση καυσίμου μικρής περιεκτικότητας σε θείο 0,5%αναμένεται να ανεβάσει το λειτουργικό κόστος ενός πλοίου κατά περίπου 25%. Σχεδόν πλέον του 20% του παγκόσμιου στόλου, (95.000 πλοία) είναι ηλικίας άνω των 15 ετών και δεν προσφέρεται για επιπλέον επενδύσεις αναβάθμισης αλλά χρήζει απλώς αντικατάστασης αναφέρει, η Wood Mackenzie: Το κόστος προσαρμογής της ναυτιλίας στους νέους περιβαλλοντικούς κανονισμούς υπολογίζεται σε δεκάδες δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως.

Διλήμματα ναυτιλίας

Μπροστά σε διλήμματα λοιπόν βρίσκεται η παγκόσμια ναυτιλία, με τους Έλληνες εφοπλιστές να ανησυχούν, καθώς βλέπουν το ζήτημα να «αγγίζει περισσότερο την Ελλάδα, σε σχέση με άλλες χώρες», προτείνοντας ή αποκλείοντας κάποιες λύσεις στο πλαίσιο της προσαρμογής βάσει των επιταγών του IMO(ο ελληνόκτητος στόλος αποτελείται από 4.624 πλοία, συνολικού tonnage 218.820.527 gt – αξίας 99.589 δισ. δολαρίων.Οι εισροές από τη ναυτιλία στο ισοζύγιο πληρωμών ανέρχονται περίπου στα 136 δισεκατομμύρια ευρώ για τα έτη 2007-2016).

Ο Μιχάλης Σακέλης, πρόεδρος του ΣΕΕΝ (Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας),δεν έχει αποκλείσει το ενδεχόμενο αυξήσεων στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια, λόγω των κατασκευαστικών αλλαγών και των νέων κανονισμών για την προστασία του περιβάλλοντος από τον IMO: Από τα νέα μέτρα η αναμενόμενη δαπάνη ανά επιβάτη θα είναι 5,4 ευρώ και η αύξηση του μέσου ναύλου ακτοπλοΐας 27%.

Χαρακτηριστική είναι η δήλωση του Νίκου Τσάκου, προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου της Tsakos Energy Navigation (TEN), σχετικά με την τιμή των νέων αποθειωμένων καυσίμων κατά την παρουσίαση των ετήσιων οικονομικών αποτελεσμάτων της εταιρείας: Μέχρι το 2020 θα είναι κατά 100 δολάρια ακριβότερα από τα υψηλής περιεκτικότητας σε θείο καύσιμα,από 200 δολάρια που είναι σήμερα. Όσο για τη λύση των scrubbers (συστήματα καθαρισμού καυσαερίου, που μειώνουν τις εκπομπές οξειδίων του θείου –SOx– και τα καυσαέρια των πλοίων), είπε:«Τα scrubbers –πλυντηρίδες– ανοικτού βρόγχου(σ.σ.καθαρισμός καυσαερίων με εξ ολοκλήρου χρήση θαλασσινού νερού) είναι επικίνδυνα για το περιβάλλον – μόλις το 10% του στόλου της TEN θα φέρει scrubbers. και αυτό γιατί τις δαπάνες εγκατάστασης θα αναλάβουν οι ίδιοι οι ναυλωτές των πλοίων».

Περίπου στο ίδιο μήκος κύματος έχει μιλήσει και ο Γιώργος Προκοπίου (συνέδριο Capital Link



Νέα Υόρκη 2018), υποστηρίζοντας ότι η χρήση scrubbers είναι λάθος: «Η μεταφορά της ρύπανσης από την ατμόσφαιρα στη θάλασσα δεν αποτελεί πρόοδο. Η σωστή προσέγγιση θα ήταν η εξαρχής αποφυγή της ρύπανσης. Παράλληλα με τις λύσεις της χρήσης καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο –αν υπάρχουν– ή της εγκατάστασης scrubbers –ξανά, αν υπάρχουν διαθέσιμα–, η υπάρχουσα διαθεσιμότητα καλύπτει μόνο το 6%-8% του παγκόσμιου στόλου έως το 2020, προτείνω άλλη μια λύση, τη μείωση της ταχύτητας. Από την πρώτη μέρα εφαρμογής, η μείωση της ταχύτητας περιορίζει την κατανάλωση καυσίμων κατά 60%. Αυτό σημαίνει 60% λιγότερο CO₂, NO_x, SO_x και σωματίδια, λαμβάνοντας υπόψη τις επιπλέον μεταφορές που απαιτούνται. Προς το παρόν, θα πρέπει να δοθεί ένα εύλογο χρονικό διάστημα στους κατασκευαστές κινητήρων και τα ναυπηγεία, ώστε να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις».

Διαφορετικό δρόμο ακολουθούν άλλες ξένες εταιρείες: Η VisserShipping για παράδειγμα, με έδρα την Ολλανδία, υπόγραψε σύμβαση για τρία πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με πλυντηρίδες από τη Value Maritim. Ο στόλος της εταιρείας (μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων σε ολόκληρη τη Βορειοδυτική Ευρώπη) είναι ο ηγέτης, με το συνολικό αριθμό πλυντηρίδων που παραγγέλθηκαν για τον ιδιόκτητο και ναυλωμένο στόλο της να προσεγγίζει σήμερα περίπου 180 μονάδες.

Κατά περίπτωση

Ενδιαφέρουσα είναι η θέση του Δημήτριου Ματθαίου, διευθύνοντος συμβούλου της Arcadia Shipmanagement CO LTD & Aegean Bulk και προέδρου του Ιδρύματος GreenAward, που με την σειρά του θέτει επί τάπητος το θέμα: «Προκαλεί ανησυχία η εξέλιξη-διαμόρφωση των τιμών στα καύσιμα ναυτιλίας και τα θέματα διαθεσιμότητας / προμήθειας, στα διάφορα μέρη του κόσμου. Για τα πλοία προχωρημένης ηλικίας (πέραν των 10 χρόνων), η επένδυση για την τοποθέτηση scrubber δεν μπορεί να προεξοφληθεί πως θα αποσβεστεί. Φαίνεται πως είναι πιο συμφέρουσα η λύση της καύσης πετρελαίου χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο. Παρ' όλα αυτά, η κάθε περίπτωση πρέπει να εξεταστεί επί των συγκεκριμένων παραμέτρων που ισχύουν για τη διαχειριστική πρακτική κάθε εταιρείας. Εφόσον επιλεγεί η τοποθέτηση scrubber, το πλοίο μπορεί να προμηθεύεται πετρέλαιο υψηλής περιεκτικότητας σε θείο, σε χαμηλή τιμή και με παγκόσμια επάρκεια. Έως το 2020, για τους πλοιοκτήτες, πέρα από την αναβάθμιση των διυλιστηρίων για την παραγωγή περισσότερων μεσαίων αποσταγμάτων, εναλλακτική επιλογή για τη μείωση των εκπομπών θείου στη θάλασσα αποτελεί ο καθαρισμός των εκπομπών στο πλοίο. Όσο περισσότερα scrubbers εγκατασταθούν, τόσο μικρότερο το ποσοστό μεταγωγής καυσίμου με υψηλή περιεκτικότητα σε θείο (HFSO) σε 0,5% μείγμα θα απαιτείται και τόσο μικρότερη η ένταση στο παγκόσμιο σύστημα διύλισης. Ωστόσο, μέχρι το 2020, αναμένεται να εγκατασταθούν scrubbers σε μια μειονότητα του παγκόσμιου στόλου.

Από το 2020, η τοποθέτηση ενός scrubber θα επιτρέψει σε έναν πλοιοκτήτη να συνεχίσει να καίει καύσιμο υψηλής περιεκτικότητας σε θείο, ενώ παράλληλα θα εξακολουθεί να συμμορφώνεται με το νέο όριο του 0,5%. Η μετασκευή όμως ενός πλοίου με αυτή την τεχνολογία μπορεί να κοστίσει μεταξύ 3 εκατομμυρίων και 5 εκατομμυρίων δολαρίων. Και στις περισσότερες περιπτώσεις θα επιβάλλει την παραμονή του πλοίου στο ναυπηγείο για κάποιο χρονικό διάστημα».

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός IMO όρισε την 1η Ιανουαρίου 2020 ως ημερομηνία εφαρμογής για τη χρήση ναυτιλιακού καυσίμου μικρής περιεκτικότητας σε θείο 0,5%, για όλα ανεξαιρέτως τα πλοία. Οι εφοπλιστές με τον ένα ή τον άλλο τρόπο ζητούν «παράταση προσαρμογής».

Η κλιματική αλλαγή όμως είναι μια πραγματικότητα που δεν πρέπει να αγνοούμε, διότι αφορά την ασφάλεια όλου του πλανήτη. Στην έκθεση του Παγκόσμιου Μετεωρολογικού Οργανισμού

(ΠΜΟ) επισημαίνεται: «Οι ακραίες καιρικές συνθήκες έπληξαν σε παγκόσμια κλίμακα το 2018, περίπου 62 εκατομμύρια άτομα άλλα δύο εκατ. να μετακινηθούν, από τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής. Από το 1998 περίπου 4,5 δισεκατομμύρια άτομα παγκοσμίως έχουν πληγεί από ακραίες καιρικές συνθήκες».

Προβλήματα στην εγκατάσταση μονάδων αποθείωσης στα πλοία

Σύμφωνα με αναλυτές της αγοράς, μέχρι τα τέλη του 2017 παγκοσμίως, 500 πλοία (άλλες πηγές μιλούν για μικρότερο αριθμό) –τα περισσότερα από αυτά ήταν επιβατηγά– είχαν εγκατεστημένες πλυντηρίδες αερίων -scrubbers (scrub: τρίβω). Στα εμπορικά πλοία, από τα χιλιάδες που βρίσκονται σε λειτουργία, μόνο περίπου 50 δεξαμενόπλοια και 35 φορτηγά είχαν εγκαταστήσει συστήματα καθαρισμού, τα οποία συγκρατούν αέριους ρύπους:

υδρόθειο, αμμωνία, ενώσεις του χλωρίου, ενώσεις του φθορίου, χρωμικό οξύ και οξείδια του θείου.

Πλυντηρίδες ή πλυντρίδες (σύμφωνα με στοιχεία ναυπηγείων) κατασκευάζουν μόνο περίπου 25 εταιρείες στον κόσμο, με μία συνολική παραγωγική δυναμικότητα 1.200-1.300 μονάδων ετησίως. Οι χρόνοι παράδοσης των συστημάτων είναι περίπου έξι μήνες. Με αυτά τα δεδομένα, εκτιμάται ότι η πλειονότητα των εν λειτουργία πλοίων δεν θα έχει εγκαταστήσει συστήματα scrubbers, όταν τεθεί σε ισχύ το νέο όριο του θείου στα ναυτιλιακά καύσιμα τον Ιανουάριο 2020.

Οι βασικοί τύποι των scrubbers είναι: openloop καθαρισμός καυσαερίων γίνεται με τη χρήση θαλασσινού νερού, closedloop καθαρισμός καυσαερίων με χρήση γλυκού νερού, υβριδικό σύστημα συνδυασμός «ανοικτού» και «κλειστού» τύπου, ξηρού τύπου δεν χρησιμοποιείται νερό και δεν ψύχονται τα καυσαέρια.

Οι πλυντηρίδες αερίων ή χημικές πλυντηρίδες, «σε αντίθεση με τις βιολογικές πλυντηρίδες (bioscrubbers που θέλουν ελάχιστο χώρο εγκατάστασης, μπορούν να διαχειριστούν αέρια φορτισμένα με σκόνη, έχουν χαμηλό κόστος λειτουργίας – συντήρησης) βασίζονται, για τη συγκράτηση των αερίων ρύπων, στην αρχή της εξουδετέρωσης ή της απορρόφησης τους σε διάφορα χημικά διαλύματα. Οι εταιρείες που παράγουν πλυντηρίδες υποστηρίζουν ότι συγκρατούν επιτυχώς βασικούς ρυπαντές με τη χρήση των χημικών». Οι χημικές πλυντηρίδες «κατηγορούνται ωστόσο ότι κάνουν χρήση επικίνδυνων ουσιών, συμβάλλοντας στη θαλάσσια ρύπανση».

του Φίλη Καϊτατζή

Δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα Παρασκήνιο

📍 <https://www.paraskhnio.gr/>

📅 Publication date: 08/04/2019 11:48

🌐 Alexa ranking (Greece): 738

🔗 <https://www.paraskhnio.gr/%ce%bd%ce%b1%cf%85%cf%84%ce%b9%ce%bb%ce%a...>



Σχολιάστε ...

Post Views: 27

TagsArcadia Shipmanagement CO LTD & Aegean Bulk Tsakos Energy Navigation Unni
Einemo Wood Mackenzie Γιώργος Προκοπίου Δημήτρης Ματθαίου Διεθνής Ναυτιλιακός
Οργανισμός εφημερίδα Παρασκήνιο Μιχάλης Σακέλης Νίκος Τσάκος ΣΕΕΝ Φίλης Καϊτατζής



Ναυτιλία: στο μάτι του κυκλώνα

«Τα πλοία δεν πρέπει να τιμωρούνται αδικαιολόγητα αν αντιμετωπίζουν πραγματική έλλειψη στην αγορά καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο (0,5% από 3,5% που ισχύει σήμερα) από το 2020, όπως ορίζει ο IMO – Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός. Το ιδανικό σενάριο είναι αρκετά καύσιμα αποδεκτής ποιότητας να είναι διαθέσιμα για να ικανοποιήσουν τη μελλοντική ζήτηση. Ωστόσο, το σενάριο αυτό είναι υπερβολικά αισιόδοξο και η ναυτιλιακή βιομηχανία πρέπει να προετοιμαστεί για την αντιμετώπιση μελλοντικών ζητημάτων. Ας ελπίσουμε στο καλύτερο, αλλά να είμαστε προετοιμασμένοι για το χειρότερο. Να συνειδητοποιήσουμε τα χειρότερα και να προετοιμαστούμε γι' αυτό», είναι το σχόλιο –σε ελεύθερη απόδοση– της Υππύ Είπνομο, διευθύντριας της Διεθνούς Ένωσης Βιομηχανιών Δεξαμενών (IBIA), η οποία κλήθηκε να μιλήσει για τις πιθανές προκλήσεις που θα προκύψουν στην παγκόσμια ναυτιλία. Από τον IMO εκτιμάται ότι η χρήση καυσίμου μικρής περιεκτικότητας σε θείο 0,5% μπορεί να επηρεάσει μέχρι και 70.000 πλοία. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες που δεν θα χρησιμοποιήσουν το συγκεκριμένο καύσιμο θα πρέπει να προβούν σε άλλες εναλλακτικές λύσεις: Παραδείγματος χάριν, τοποθέτηση ειδικών καταλυτών στις εξόδους καυσαερίων των πλοίων ή σε μετατροπή τους για την χρήση LNG-υγροποιημένου φυσικού αερίου. Για τις νέες κατασκευές εξετάζεται και η χρήση μεθανόλης. Η ναυτιλιακή αγορά θεωρεί ότι η χρήση καυσίμου μικρής περιεκτικότητας σε θείο 0,5% αναμένεται να ανεβάσει το λειτουργικό κόστος ενός πλοίου κατά περίπου 25%. Σχεδόν πλέον του 20% του παγκόσμιου στόλου, (95.000 πλοία) είναι ηλικίας άνω των 15 ετών και δεν προσφέρεται για επιπλέον επενδύσεις αναβάθμισης αλλά χρήζει απλώς αντικατάστασης αναφέρει, η Wood Mackenzie: Το κόστος προσαρμογής της ναυτιλίας στους νέους περιβαλλοντικούς κανονισμούς υπολογίζεται σε δεκάδες δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως.

Διλήμματα ναυτιλίας

Μπροστά σε διλήμματα λοιπόν βρίσκεται η παγκόσμια ναυτιλία, με τους Έλληνες εφοπλιστές να ανησυχούν, καθώς βλέπουν το ζήτημα να «αγγίζει περισσότερο την Ελλάδα, σε σχέση με άλλες χώρες», προτείνοντας ή αποκλείοντας κάποιες λύσεις στο πλαίσιο της προσαρμογής βάσει των επιταγών του IMO (ο ελληνόκτητος στόλος αποτελείται από 4.624 πλοία, συνολικού tonnage 218.820.527 gt – αξίας 99.589 δισ. δολαρίων. Οι εισροές από τη ναυτιλία στο ισοζύγιο πληρωμών ανέρχονται περίπου στα 136 δισεκατομμύρια ευρώ για τα έτη 2007-2016).

Ο Μιχάλης Σακέλης, πρόεδρος του ΣΕΕΝ (Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας), δεν έχει αποκλείσει το ενδεχόμενο αυξήσεων στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια, λόγω των κατασκευαστικών αλλαγών και των νέων κανονισμών για την προστασία του περιβάλλοντος από τον IMO: Από τα νέα μέτρα η αναμενόμενη δαπάνη ανά επιβάτη θα είναι 5,4 ευρώ και η αύξηση του μέσου ναύλου ακτοπλοΐας 27%.

Χαρακτηριστική είναι η δήλωση του Νίκου Τσάκου, προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου της Tsakos Energy Navigation (TEN), σχετικά με την τιμή των νέων αποθειωμένων καυσίμων κατά την παρουσίαση των ετήσιων οικονομικών αποτελεσμάτων της εταιρείας: Μέχρι το 2020 θα είναι κατά 100 δολάρια ακριβότερα από τα υψηλής περιεκτικότητας σε θείο καύσιμα, από 200 δολάρια που είναι σήμερα. Όσο για τη λύση των scrubbers (συστήματα καθαρισμού καυσαερίου, που μειώνουν τις εκπομπές οξειδίων του θείου –SOx– και τα καυσαέρια των πλοίων), είπε: «Τα scrubbers –πλυντηρίδες– ανοικτού βρόγχου (σ.σ. καθαρισμός καυσαερίων με εξ ολοκλήρου χρήση θαλασσινού νερού) είναι επικίνδυνα για το περιβάλλον – μόλις το 10% του στόλου της TEN θα φέρει scrubbers. και αυτό γιατί τις δαπάνες εγκατάστασης θα αναλάβουν οι ίδιοι οι ναυλωτές των πλοίων».

Περίπου στο ίδιο μήκος κύματος έχει μιλήσει και ο Γιώργος Προκοπίου (συνέδριο Capital Link



Νέα Υόρκη 2018), υποστηρίζοντας ότι η χρήση scrubbers είναι λάθος: «Η μεταφορά της ρύπανσης από την ατμόσφαιρα στη θάλασσα δεν αποτελεί πρόοδο. Η σωστή προσέγγιση θα ήταν η εξαρχής αποφυγή της ρύπανσης. Παράλληλα με τις λύσεις της χρήσης καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο –αν υπάρχουν– ή της εγκατάστασης scrubbers –ξανά, αν υπάρχουν διαθέσιμα–, η υπάρχουσα διαθεσιμότητα καλύπτει μόνο το 6%-8% του παγκόσμιου στόλου έως το 2020, προτείνω άλλη μια λύση, τη μείωση της ταχύτητας. Από την πρώτη μέρα εφαρμογής, η μείωση της ταχύτητας περιορίζει την κατανάλωση καυσίμων κατά 60%. Αυτό σημαίνει 60% λιγότερο CO₂, NO_x, SO_x και σωματίδια, λαμβάνοντας υπόψη τις επιπλέον μεταφορές που απαιτούνται. Προς το παρόν, θα πρέπει να δοθεί ένα εύλογο χρονικό διάστημα στους κατασκευαστές κινητήρων και τα ναυπηγεία, ώστε να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις».

Διαφορετικό δρόμο ακολουθούν άλλες ξένες εταιρείες: Η Visser Shipping για παράδειγμα, με έδρα την Ολλανδία, υπόγραψε σύμβαση για τρία πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με πλυντηρίδες από τη Value Maritim. Ο στόλος της εταιρείας (μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων σε ολόκληρη τη Βορειοδυτική Ευρώπη) είναι ο ηγέτης, με το συνολικό αριθμό πλυντηρίδων που παραγγέλθηκαν για τον ιδιόκτητο και ναυλωμένο στόλο της να προσεγγίζει σήμερα περίπου 180 μονάδες.

Κατά περίπτωση

Ενδιαφέρουσα είναι η θέση του Δημήτριου Ματθαίου, διευθύνοντος συμβούλου της Arcadia Shipmanagement CO LTD & Aegean Bulk και προέδρου του Ιδρύματος Green Award, που με την σειρά του θέτει επί τάπητος το θέμα: «Προκαλεί ανησυχία η εξέλιξη-διαμόρφωση των τιμών στα καύσιμα ναυτιλίας και τα θέματα διαθεσιμότητας / προμήθειας, στα διάφορα μέρη του κόσμου. Για τα πλοία προχωρημένης ηλικίας (πέραν των 10 χρόνων), η επένδυση για την τοποθέτηση scrubber δεν μπορεί να προεξοφληθεί πως θα αποσβεστεί. Φαίνεται πως είναι πιο συμφέρουσα η λύση της καύσης πετρελαίου χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο. Παρ' όλα αυτά, η κάθε περίπτωση πρέπει να εξεταστεί επί των συγκεκριμένων παραμέτρων που ισχύουν για τη διαχειριστική πρακτική κάθε εταιρείας. Εφόσον επιλεγεί η τοποθέτηση scrubber, το πλοίο μπορεί να προμηθεύεται πετρέλαιο υψηλής περιεκτικότητας σε θείο, σε χαμηλή τιμή και με παγκόσμια επάρκεια.

Έως το 2020, για τους πλοιοκτήτες, πέρα από την αναβάθμιση των διυλιστηρίων για την παραγωγή περισσότερων μεσαίων αποσταγμάτων, εναλλακτική επιλογή για τη μείωση των εκπομπών θείου στη θάλασσα αποτελεί ο καθαρισμός των εκπομπών στο πλοίο. Όσο περισσότερα scrubbers εγκατασταθούν, τόσο μικρότερο το ποσοστό μεταγωγής καυσίμου με υψηλή περιεκτικότητα σε θείο (HFSO) σε 0,5% μείγμα θα απαιτείται και τόσο μικρότερη η ένταση στο παγκόσμιο σύστημα διύλισης. Ωστόσο, μέχρι το 2020, αναμένεται να εγκατασταθούν scrubbers σε μια μειονότητα του παγκόσμιου στόλου.

Από το 2020, η τοποθέτηση ενός scrubber θα επιτρέψει σε έναν πλοιοκτήτη να συνεχίσει να καίει καύσιμο υψηλής περιεκτικότητας σε θείο, ενώ παράλληλα θα εξακολουθεί να συμμορφώνεται με το νέο όριο του 0,5%. Η μετασκευή όμως ενός πλοίου με αυτή την τεχνολογία μπορεί να κοστίσει μεταξύ 3 εκατομμυρίων και 5 εκατομμυρίων δολαρίων. Και στις περισσότερες περιπτώσεις θα επιβάλλει την παραμονή του πλοίου στο ναυπηγείο για κάποιο χρονικό διάστημα».

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός IMO όρισε την 1η Ιανουαρίου 2020 ως ημερομηνία εφαρμογής για τη χρήση ναυτιλιακού καυσίμου μικρής περιεκτικότητας σε θείο 0,5%, για όλα ανεξαιρέτως τα πλοία. Οι εφοπλιστές με τον ένα ή τον άλλο τρόπο ζητούν «παράταση προσαρμογής».

Η κλιματική αλλαγή όμως είναι μια πραγματικότητα που δεν πρέπει να αγνοούμε, διότι αφορά



την ασφάλεια όλου του πλανήτη. Στην έκθεση του Παγκόσμιου Μετεωρολογικού Οργανισμού (ΠΜΟ) επισημαίνεται: «Οι ακραίες καιρικές συνθήκες έπληξαν σε παγκόσμια κλίμακα το 2018, περίπου 62 εκατομμύρια άτομα άλλα δύο εκατ. να μετακινηθούν, από τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής. Από το 1998 περίπου 4,5 δισεκατομμύρια άτομα παγκοσμίως έχουν πληγεί από ακραίες καιρικές συνθήκες».

Προβλήματα στην εγκατάσταση μονάδων αποθείωσης στα πλοία

Σύμφωνα με αναλυτές της αγοράς, μέχρι τα τέλη του 2017 παγκοσμίως, 500 πλοία (άλλες πηγές μιλούν για μικρότερο αριθμό) –τα περισσότερα από αυτά ήταν επιβατηγά– είχαν εγκατεστημένες πλυντηρίδες αερίων -scrubbers (scrub: τρίβω). Στα εμπορικά πλοία, από τα χιλιάδες που βρίσκονται σε λειτουργία, μόνο περίπου 50 δεξαμενόπλοια και 35 φορτηγά είχαν εγκαταστήσει συστήματα καθαρισμού, τα οποία συγκρατούν αερίους ρύπους: υδρόθειο, αμμωνία, ενώσεις του χλωρίου, ενώσεις του φθορίου, χρωμικό οξύ και οξείδια του θείου. Πλυντηρίδες ή πλυντρίδες (σύμφωνα με στοιχεία ναυπηγείων) κατασκευάζουν μόνο περίπου 25 εταιρείες στον κόσμο, με μία συνολική παραγωγική δυναμικότητα 1.200-1.300 μονάδων ετησίως. Οι χρόνοι παράδοσης των συστημάτων είναι περίπου έξι μήνες. Με αυτά τα δεδομένα, εκτιμάται ότι η πλειονότητα των εν λειτουργία πλοίων δεν θα έχει εγκαταστήσει συστήματα scrubbers, όταν τεθεί σε ισχύ το νέο όριο του θείου στα ναυτιλιακά καύσιμα τον Ιανουάριο 2020.

Οι βασικοί τύποι των scrubbers είναι: open loop καθαρισμός καυσαερίων γίνεται με τη χρήση θαλασσινού νερού, closed loop καθαρισμός καυσαερίων με χρήση γλυκού νερού, υβριδικό σύστημα συνδυασμός «ανοικτού» και «κλειστού» τύπου, ξηρού τύπου δεν χρησιμοποιείται νερό και δεν ψύχονται τα καυσαέρια.

Οι πλυντηρίδες αερίων ή χημικές πλυντηρίδες, «σε αντίθεση με τις βιολογικές πλυντηρίδες (bioscrubbers που θέλουν ελάχιστο χώρο εγκατάστασης, μπορούν να διαχειριστούν αέρια φορτισμένα με σκόνη, έχουν χαμηλό κόστος λειτουργίας – συντήρησης) βασίζονται, για τη συγκράτηση των αερίων ρύπων, στην αρχή της εξουδετέρωσης ή της απορρόφησης τους σε διάφορα χημικά διαλύματα. Οι εταιρείες που παράγουν πλυντηρίδες υποστηρίζουν ότι συγκρατούν επιτυχώς βασικούς ρυπαντές με τη χρήση των χημικών». Οι χημικές πλυντηρίδες «κατηγορούνται ωστόσο ότι κάνουν χρήση επικίνδυνων ουσιών, συμβάλλοντας στη θαλάσσια ρύπανση».

του Φίλη Καϊτατζή

Δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα Παρασκήνιο

📍 <http://www.toxrima.gr/>

📅 Publication date: 08/04/2019 10:33

🌐 Alexa ranking (Greece): 4626

🔗 <http://www.toxrima.gr/naytilia-sto-mati-toy-kyklona/>





Έξι Έλληνες εφοπλιστές προβλέπουν το μέλλον της ναυλαγοράς

Του Λάμπρου Καραγεώργου

Αυτή η διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου προστατεύεται από τους αυτοματισμούς αποστολέων ανεπιθύμητων μηνυμάτων. Χρειάζεται να ενεργοποιήσετε τη JavaScript για να μπορέσετε να τη δείτε.

Παρά τη γενικά θολή εικόνα που παρουσιάζουν το τελευταίο διάστημα οι ναυλαγορές του χύδην ξηρού φορτίου και των containerships και λιγότερο των δεξαμενόπλοιων, έξι Έλληνες εφοπλιστές, κοιτώντας την «κρυστάλλινη μπάλα», βλέπουν μια πιο καθαρή εικόνα για το μέλλον και παραμένουν αισιόδοχοι για μια θετική ρότα στους ναύλους των παραπάνω κλάδων.

Σταδιακή βελτίωση

Ειδικότερα, μιλώντας στο 13ο Capitallink International Shipping Forum στη Νέα Υόρκη, ο κ. Πόλυς Χατζηγιάννου, CEO της Safe Bulkers, τόνισε μεταξύ άλλων ότι παραμένει αισιόδοξος όσον αφορά τις προοπτικές της αγοράς χύδην ξηρού φορτίου και της σταδιακής βελτίωσής της, εξέλιξη που υποστηρίζεται από τους επερχόμενους περιβαλλοντικούς κανονισμούς που αφορούν τη διαχείριση θαλασσίου έρματος και τα νέα καύσιμα μειωμένου θείου.

Μείωση του τονάζ

Ο κ. Σταμάτης Τσαντάνης, Chairman & CEO της Seanergy Maritime Holdings, εξέφρασε την αισιοδοξία του για την αγορά των capesize πλοίων για το 2019 και το 2020, παρά την πρόσφατη προσωρινή πτώση της αγοράς. Η δραστική πτώση των παραδόσεων νεότευκτων πλοίων σε συνδυασμό με την αναμενόμενη μείωση του διαθέσιμου στόλου λόγω των μετασκευών για την εγκατάσταση των συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων (scrubbers), ιδίως στα μεγαλύτερα πλοία όπως τα capesize, αναμένεται να οδηγήσουν σε σημαντικό περιορισμό του προσφερόμενου τονάζ, το οποίο θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των ναύλων κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2019, εκτίμησε.

Τα νέα καύσιμα

Ο κ. Ιωάννης Ζαφειράκης, Director, Chief Strategy Officer and Secretary της Diana Shipping, η οποία -όπως και οι δυο προηγούμενες εταιρείες- διαχειρίζεται πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, δήλωσε ότι οι νέοι κανονισμοί του IMO που θα είναι σε ισχύ από το 2020 κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση, αλλά δεν εμπίπτει στη στρατηγική της Diana η τοποθέτηση συστημάτων scrubbers. Θεωρούμε, συμπλήρωσε, τέτοιες ενέργειες ως επενδυτικές και μάλιστα υψηλού ρίσκου και γι' αυτό τον λόγο σκοπεύουμε να συμμορφωθούμε με τους νέους κανονισμούς μέσω της κατανάλωσης κατάλληλων τύπων καυσίμου.

Ζήτηση για product tankers

Ο κ. Έντυ Βαλεντής, President/ CEO της Pyxis Tankers που διαχειρίζεται δεξαμενόπλοια, τόνισε μεταξύ άλλων ότι το πρώτο τρίμηνο του 2019 έκλεισε αφήνοντας μια ανάμικτη αίσθηση στον τομέα μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου.

Η μεγάλη πρόκληση, ιδίως για το δεύτερο εξάμηνο του έτους, είναι η προμήθεια επαρκών



ποσοτήτων πετρελαίου χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο στους σταθμούς πετρέλευσης ανά τον κόσμο πριν από την ημερομηνία έναρξης (1/1/2020) του καινούργιου κανονισμού IMO2020. Το γεγονός αυτό θα δημιουργήσει αυξημένη ζήτηση για product tankers, τα οποία σε συνδυασμό με την προβλεπόμενη παγκόσμια αύξηση ζήτησης (2,5% για το 2020), τον ιστορικά χαμηλό αριθμό νέων παραγγελιών, την αυξανόμενη παραγωγή από καινούργια διυλιστήρια, την προβλεπόμενη χαμηλότερη ταχύτητα (slow steaming) αλλά και την αυξανόμενη διάλυση παλαιότερων πλοίων (scrapping), θα οδηγήσουν την αγορά στην πολυπόθητη μακροχρόνια βελτίωση.

Προοπτικές ανάπτυξης

Ο κ. Αριστείδης Πίπτας, πρόεδρος & διευθύνων σύμβουλος της Euroseas Ltd. και της Eurodry, υπογράμμισε ότι η αγορά των containerships ήταν και εξακολουθεί να είναι ο τομέας με τις μεγαλύτερες προοπτικές ανάπτυξης της ζήτησης σε ολόκληρο τον ναυτιλιακό χώρο. Μόνο ο κλάδος των πλοίων μεταφοράς LNG αναμένεται να έχει παρόμοιους ρυθμούς ανάπτυξης στο εγγύς μέλλον. Ωστόσο, ολόκληρος ο τομέας έχει χάσει χρήματα για σχεδόν δέκα χρόνια τώρα. Έχουμε φθάσει πλέον σε ένα σημείο όπου σύντομα θα δημιουργηθεί ένας νέος συνδυασμός γεγονότων, όπως ο περιορισμός των νέων παραγγελιών, η υγιής αύξηση της ζήτησης και οι επιπλέον συνήθεις παράγοντες όπως το φαινόμενο του IMO 2020 και άλλες περιβαλλοντικές διαταραχές, ώστε να δημιουργηθεί πολύ πιο υγιής ισορροπία προσφοράς και ζήτησης και σε ένα πολύ πιο υγιές εισόδημα για όσους ασχολούνται στον κλάδο.

Ευκαιρίες

Τέλος, ο κ. Γιώργος Γιουρούκος, εκτελεστικός πρόεδρος της Global Ship Lease, εξέφρασε την άποψη ότι οι προσεχείς κανονισμοί του IMO2020 για τα καύσιμα προσφέρουν ευκαιρίες στα μεσαίου και μικρού μεγέθους containerships, καθώς τα ακριβά καύσιμα υποχρεώνουν τους liners να μειώσουν ταχύτητες στα πλοία, να ελαχιστοποιήσουν το κόστος των slots στα λιμάνια και να αυξήσουν το έργο σε μικρότερες γραμμές. Ο κ. Γιουρούκος επεσήμανε επίσης ότι οι εμπορικές εντάσεις συνεχίζουν να επηρεάζουν το κλίμα και να συμβάλλουν στην άνοδο της τάσης διαλύσεων πλοίων, ενώ από την άλλη το βιβλίο παραγγελιών για πλοία μεταξύ 4.000-10.000 teu δεν είναι μεγάλο και είναι αυτοί οι λόγοι που δημιουργούν μια αισιοδοξία για το μέλλον.



35 ναυτιλιακές εταιρείες συμμετείχαν στο 13ο ΕΤΗΣΙΟ CAPITAL LINK INTERNATIONAL SHIPPING FORUM

Ανώτατα στελέχη από 35 ναυτιλιακές εταιρείες συμμετείχαν σε πάνελς συζητήσεων και σε παρουσιάσεις στο 13ο Ετήσιο Capital Link International Shipping Forum το οποίο πραγματοποιήθηκε στο Metropolitan Club της Νέας Υόρκης τη Δευτέρα, 1 Απριλίου, 2019, με τεράστια επιτυχία και συμμετοχή που ξεπέρασε τους 700 συμμετέχοντες. Το Συνέδριο διοργανώθηκε σε συνεργασία με τη Citi, το NASDAQ και το New York Stock Exchange. Το 13ο Ετήσιο International Shipping Forum είναι γνωστό για τη μεγάλη συμμετοχή του από επενδυτές, πλοιοκτήτες και χρηματοδότες. Αποτελεί σημείο συνάντησης για υψηλόβαθμα στελέχη της ναυτιλίας και για στελέχη από τις οικονομικές και επενδυτικές κοινότητες που έχουν ενεργό συμμετοχή στη ναυτιλία. Το Φόρουμ πραγματοποιείται κάθε χρόνο στη Νέα Υόρκη και εξετάζει τα τρέχοντα μακροοικονομικά ζητήματα που συμβάλλουν στη διαμόρφωση και τις αλλαγές των διεθνών ναυτιλιακών αγορών. Το Συνέδριο παρέχει εκτενή ανάλυση των διαφορών...

Mikrometoxos.grpalo.gr ·

πριν από

7 λεπτά ·



35 ναυτιλιακές εταιρείες συμμετείχαν στο 13ο ETHSIO CAPITAL LINK INTERNATIONAL SHIPPING FORUM

Ανώτατα στελέχη από 35 ναυτιλιακές εταιρείες συμμετείχαν σε πάνελς συζητήσεων και σε παρουσιάσεις στο 13ο Ετήσιο Capital Link International Shipping Forum το οποίο πραγματοποιήθηκε στο Metropolitan Club της Νέας Υόρκης τη Δευτέρα, 1 Απριλίου, 2019, με τεράστια επιτυχία και συμμετοχή που ξεπέρασε τους 700 συμμετέχοντες.

Το Συνέδριο διοργανώθηκε σε συνεργασία με τη Citi, το NASDAQ και το New York Stock Exchange.

Το 13ο Ετήσιο International Shipping Forum είναι γνωστό για τη μεγάλη συμμετοχή του από επενδυτές, πλοιοκτήτες και χρηματοδότες. Αποτελεί σημείο συνάντησης για υψηλόβαθμα στελέχη της ναυτιλίας και για στελέχη από τις οικονομικές και επενδυτικές κοινότητες που έχουν ενεργό συμμετοχή στη ναυτιλία. Το Φόρουμ πραγματοποιείται κάθε χρόνο στη Νέα Υόρκη και εξετάζει τα τρέχοντα μακροοικονομικά ζητήματα που συμβάλλουν στη διαμόρφωση και τις αλλαγές των διεθνών ναυτιλιακών αγορών.

Το Συνέδριο παρέχει εκτενή ανάλυση των διαφόρων ναυτιλιακών αγορών, καθώς επίσης και των προοπτικών αυτών των αγορών. Αυτή η πολύ σημαντική προσέγγιση ενισχύεται από την ανακοίνωση των ετήσιων οικονομικών αποτελεσμάτων των εταιρειών για την προηγούμενη χρονιά. Επιπλέον, εξετάζει θέματα καταλυτικής σημασίας για τη ναυτιλία, όπως τις συγχωνεύσεις και τις αγορές (M&A), καθώς και την ενοποίηση, τα διάφορα κανάλια και τις μεθόδους άντλησης κεφαλαίων καθώς και τον αντίκτυπο των νέων τεχνολογιών και των εμπορικών διαδρομών.

Φέτος, ειδικά, συζητήθηκε μεταξύ των υπόλοιπων θεμάτων ένα θέμα «κλειδί» που αφορά τους επερχόμενους περιβαλλοντικούς κανονισμούς που θα τεθούν σε ισχύ από το 2020 και ο αντίκτυπός τους στη ναυτιλία.

Πραγματοποιήθηκαν κατ' ιδίαν συναντήσεις μεταξύ επενδυτών και στελεχών από ναυτιλιακές εταιρείες.

Με ένα ιστορικό 13 χρόνων, το International Shipping Forum, προσελκύει 1,000+ εκπροσώπους εταιρειών ετησίως και φημίζεται για το συνδυασμό πλούσιου πληροφοριακού και εκπαιδευτικού περιεχομένου με ανεπτυγμένες ευκαιρίες marketing και δικτύωσης.

Ο κ. Nicolas Bornozis, αφού καλωσόρισε τους παρευρισκόμενους τόνισε ότι: "Ο ναυτιλιακός κλάδος αποτελεί σταθερά και διαχρονικά το μέγιστο παράδειγμα επίτευξης οικονομικών κλίμακος.

Το Συνέδριο αναδεικνύει καίρια θέματα σε δημόσιο διάλογο όπως τις περιβαλλοντικές προδιαγραφές του IMO και την τεχνολογία, παράγοντες των οικονομικών μηχανισμών, νομοθετικών διαδικασιών και επενδυτικών δομών της διεθνούς ναυτιλίας για την περαιτέρω βελτίωση επιχειρηματικής δράσης και ανάπτυξης.

Ο κ. Μπορνόζης εξέφρασε τις ευχαριστίες του στους χορηγούς και υποστηρικτές του Συνεδρίου για την συμμετοχή τους για δέκατη τρίτη συνεχή χρονιά. Επεσήμανε ότι αυτό το Συνέδριο προσελκύει στη Νέα Υόρκη ανώτατα στελέχη της διεθνούς ναυτιλίας που έρχονται στη Νέα Υόρκη για να ανταλλάξουν απόψεις με τους ομολόγους τους και ότι η Capital Link προωθεί το Συνέδριο μέσω της δυναμικής της πλατφόρμας, μεγιστοποιώντας την προβολή και ενημέρωση. Έκλεισε την ομιλία του ευχαριστώντας όλους τους σημαντικούς παράγοντες της Ναυτιλιακής Κοινότητας για την υποστήριξη και αναγνώρισή τους προς το Συνέδριο, το οποίο έχει εξελιχθεί σε μία κορυφαία διοργάνωση που χαίρει ευρείας αποδοχής κάθε χρόνο. Τέλος, εξέφρασε την εκτίμησή του στη Citi για την αδιάλειπτη συνεργασία η οποία συνέβαλλε σημαντικά στην αναβάθμιση του Συνεδρίου σε επίπεδο ποιότητας και αποτελεσματικότητας,



καθώς και στο New York Stock Exchange και το NASDAQ για την μακροχρόνια υποστήριξή τους.”

ΘΕΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΠΑΝΕΛΣ ΣΥΖΗΤΗΣΕΩΝ & ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΩΝ

A US Equity Market Update – Presentation

Τα σχόλια της ενότητας πραγματοποιήθηκαν από τον κ. Tobias Levkovich, Managing Director – Citi.

Ο κ. Tobias Levkovich στην ομιλία του τόνισε: “A US equity market update will be provided, reviewing investor sentiment, valuation criteria, economic trends and how the investment community should think about portfolio positioning.

Additionally details on credit conditions and their impact on business activity plus earnings will be analyzed and discussed. Furthermore, observations on inflation prospects (especially from wage pressures) and the US dollar will allow for insights on cyclical stocks as well as the relative performance of the S&P 500.”

Dry Bulk Shipping Sector – Panel Discussion

Συντονιστής: κ. Randy Giveans, Maritime Shipping Group Head, Equity Analyst – Jefferies

Ομιλητές:

κ. Gary Vogel, CEO and Director – Eagle Bulk Shipping (NASDAQ:EGLE)

κ. John Wobensmith, CEO – Genco Shipping & Trading Limited (NYSE:GNK)

κ. Polys Hajioannou, CEO – Safe Bulkers, Inc. (NYSE:SB)

κ. Robert Bugbee, President – Scorpio Bulkers Inc. (NYSE:SALT)

κ. Stamatis Tsantanis, Chairman & CEO – Seanergy Maritime Holdings (NASDAQ:SHIP)

Ο κ. Randy Giveans, Maritime Shipping Group Head, Equity Analyst – Jefferies, τόνισε: “Given all of the current dry bulk headlines and rate volatility, today’s discussion focused on how the market got to where it is today, what is happening now, and where is the market going.

Panelists discuss Vale’s production disruption, Chinese iron ore demand, the minor bulk trade, vessel ordering/scrapping, and IMO 2020. To conclude the conversation, the panelists answered how they would each use \$50 million in free cash: repay debt, buy secondhand vessels, order more scrubbers, or repurchase shares.”

Ο κ. Polys Hajioannou, CEO – Safe Bulkers, Inc. (NYSE:SB), τόνισε: “Για εμάς στη Safe Bulkers Inc, ήταν χαρά μας να συμμετάσχουμε στο 13ο ετήσιο διεθνές ναυτιλιακό συνέδριο της Capital Link που διοργανώθηκε στη Νέα Υόρκη.

Διανύοντας μια χρονιά με μεγάλες προκλήσεις, οι καινοτόμες αλλαγές στους κανονισμούς, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής του IMO 2020 σχετικά με τον περιορισμό των θειούχων εκπομπών, καθώς και οι συνεχιζόμενες συζητήσεις για την επίλυση του επικείμενου εμπορικού πολέμου μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας, ήταν μεταξύ των σημαντικότερων θεμάτων που συζητήθηκαν στο συνέδριο. Η ποιότητα των ομιλητών που απαρτίζονταν από εξέχουσες προσωπικότητες του ναυτιλιακού χώρου, σε συνδυασμό με την άριστη διοργάνωση, έδωσε την ευκαιρία στους συμμετέχοντες να αποκομίσουν σημαντική πληροφόρηση για τα θέματα που αντιμετωπίζει η ναυτιλία σήμερα.

Κοιτάζοντας μπροστά, παραμένουμε αισιόδοξοι όσον αφορά τις προοπτικές της αγοράς και της σταδιακής βελτίωσή της, που υποστηρίζεται από τους επερχόμενους περιβαλλοντικούς κανονισμούς επεξεργασίας ballast water και για το ανώτατο όριο του θείου. Συνολικά παραμένουμε βέβαιοι ότι η εταιρεία μας βρίσκεται σε στρατηγικά καλή θέση να εκμεταλλευθεί τις αβεβαιότητες και τις ευκαιρίες που προσφέρει το παρόν περιβάλλον.”

Ο κ. Robert Bugbee, President – Scorpio Bulkers Inc. (NYSE:SALT), τόνισε: “SALT: Largest shareholder in STNG. Mid / Smaller size Dry bulk without Vale risk and capes. Newest fleet. Nearly 30% Insider ownership. Trading at a significant discount to NAV.”



Ο κ. Stamatis Tsantanis, Chairman & CEO – Seanergy Maritime Holdings (NASDAQ:SHIP), τόνισε: “Παραμένουμε αισιόδοξοι για την αγορά των Capesize το 2019 και το 2020, παρά την πρόσφατη προσωρινή πτώση της αγοράς. Η δραστική πτώση των παραδόσεων νεότευκτων πλοίων σε συνδυασμό με την αναμενόμενη μείωση του διαθέσιμου στόλου λόγω των μετασκευών για την εγκατάσταση των συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων («scrubbers»), ιδίως στα μεγαλύτερα πλοία όπως τα Capesize, αναμένεται να οδηγήσουν σε σημαντικό περιορισμό του προσφερόμενου τονάζ, το οποίο θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των ναύλων κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2019.

Στις αρχές του 2019, βιώσαμε μια απότομη πτώση της αγοράς, κυρίως, λόγω της καταστροφής που έγινε στην Βραζιλία από την πτώση του φράγματος του Brumadinho. Οι κύριοι λόγοι που θεωρούμε ότι θα επηρεάσουν την αγορά το 2019, είναι οι πολιτικές και οι εμπορικές σχέσεις μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας, η διαθεσιμότητα των φορτίων σιδηρομεταλλεύματος από την Βραζιλία, και οι επιπτώσεις στον παγκόσμιο στόλο από την επερχόμενη εφαρμογή των περιβαντολογικών κανονισμών του IMO 2020. Θεωρούμε πως οι Η.Π.Α. και η Κίνα κλείνουν προς μια εμπορική συμφωνία καθώς επίσης αναμένουμε πως η κατάσταση στην Βραζιλία θα εξομαλυνθεί μέσα στο δεύτερο τρίμηνο του 2019.”

ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΟΜΙΛΗΤΗΣ ΠΡΩΙΝΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ

The Efficiency & Cost Challenge – Capitalizing on Innovation

Τα σχόλια της ενότητας πραγματοποιήθηκαν από τον κ. Knut Ørbeck–Nilssen, CEO – DNV GL – Maritime.

κ. Knut Ørbeck–Nilssen, stressed that a holistic approach to maritime safety was needed to help deal with the tectonic shifts in shipping. “We have the shifts in the market, which are increasingly unpredictable, shifts in regulations, headed by the upcoming 2020 sulphur cap and shifts in technology. Each of these has implications for maritime safety – with new risks on several fronts.” He said that safety and transparency needed to be a primary focus in shipping, especially in developing new regulations and in light of new technologies. “This holistic approach lays the groundwork for enhancing efficiency, cutting cost and capitalizing on innovative solutions, such as data intelligence, machine learning, automation and blockchain.”

IMO – 2020 & Beyond Roundtable – Panel Discussion

Συντονιστής: κ. John Keough, Partner – Clyde & Co

Ομιλητές:

κ. Joseph E.M. Hughes, Chairman & CEO – The American Club

κ. John LaRese, Technical Liaison Manager – ExxonMobil Marine Fuels

κ. Ioannis Zafirakis, Director, Chief Strategy Officer and Secretary – Diana Shipping (NYSE:DSX)

κ. Frederick J. Kenney, Director of Legal and External Affairs – International Maritime Organization (IMO)

κ. Hamish Norton, President – Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ:SBLK)

κ. Roger Holm, President Marine Business & EVP, Wartsila – Wartsila (NASDAQ:WRTBY)

Ο κ. Joseph E.M. Hughes, Chairman & CEO – The American Club, τόνισε: “Joe Hughes, Chairman and CEO of the managers of the American P&I Club, reviewed the implications of IMO 2020 from a marine insurance perspective. Underwriters could only wait and see whether the implementation of the new rules would lead to a rise in the frequency and severity of losses, either of a hull or liability kind. There had been speculation that certain types of maritime claims might increase in the early stages of the transition to the new fueling protocols. In the meantime, many insurers were helping shipowners prepare for the chief insurance-related imperatives arising from the new regime.”



Ο κ. John LaRese, Technical Liaison Manager – ExxonMobil Marine Fuels, τόνισε: “We are heading into a multi-fuel future, where LNG, distillates and residual fuels will play an integral part into the fuels mix. This will require a fundamental shift in mind-set, especially as the majority of the industry will use 0.50%S compliant fuels in 2020: at the front end, moving from manufacturing to formulating fuels and at the back end, from procuring to managing fuels. And the reason why this change is required is simple: fuel quality matters today and will matter even more so in 2020, as the consequences may affect the reliability of the services provided.”

Ο κ. Ioannis Zafirakis, Director, Chief Strategy Officer and Secretary – Diana Shipping (NYSE:DSX), δήλωσε ότι οι νέοι κανονισμοί του IMO που θα είναι σε ισχύ από το 2020 κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος. Όλα τα εμπλεκόμενα μέλη στην ναυτιλία χρειάζεται να εργαστούν με κάθε τρόπο επ’ αυτής της αρχής για την περιβαλλοντική προστασία.

Εμείς ως Diana Shipping Inc. παρότι έχουμε υιοθετήσει τα ανωτέρω στην κουλτούρα μας, δεν εμπίπτει στην στρατηγική μας να αποκομίσουμε επιπλέον κέρδος από δράσεις για την προστασία του περιβάλλοντος όπως η τοποθέτηση συστημάτων scrubber. Όπως έχουμε αναφέρει και στο παρελθόν θεωρούμε τέτοιες ενέργειες ως επενδυτικές και μάλιστα υψηλού ρίσκου και για αυτό τον λόγο σκοπεύουμε να συμμορφωθούμε με τους νέους κανονισμούς μέσω της κατανάλωσης κατάλληλων τύπων καυσίμου. Οι πλοιοκτήτες που θα επιλέξουν τα scrubbers ως τρόπο κανονιστικής συμμόρφωσης το κάνουν κυρίως κερδοσκοπικά και αναλαμβάνοντας ένα ρίσκο, το οποίο κατά τη γνώμη μας είναι μη τεκμηριωμένο.

Όσον αφορά τα τεχνικά και περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματα των scrubbers, αν και έχουμε μια σαφή εικόνα για την μη αποδοτικότητά τους, εντούτοις θα αφήσουμε τον σχολιασμό επί τούτου στους μελλοντικούς χρήστες αυτών των συστημάτων.

Ο κ. Roger Holm, President Marine Business & EVP, Wartsila – Wartsila (NASDAQ:WRTBY), τόνισε: “The IMO’s 2050 emission reduction goals loom large for the shipping industry. Accelerating our green transition is possible, but it will take more than a single solution to reach our targets. The opportunities offered through emerging smart technologies will foster a new era of collaboration and knowledge sharing. Digitalization is helping the industry to develop capabilities for harnessing Big Data and connectivity to truly transform itself in to one supremely efficient, safer and ecologically sound Smart Marine Ecosystem. Machine learning combined with human intelligence is optimising both performance and energy management; Smart Vessels and Ports are enabling automated and optimised processes. This collective, integrated approach is helping us to eliminate fuel waste and in doing so setting new industry standards as we strive for sustainable operations.”

Shipping & Bank Finance – Panel Discussion

Συντονιστής: κ. John F. Imhof Jr., Shareholder – VedderPrice

Ομιλητές:

κ. Lu Zhendong, Deputy Head of Shipping – Bank of Communications Financial Leasing Co., Ltd.

κ. Shreyas Chipalkatty, Managing Director – Global Shipping, Logistics and Offshore – Citigroup

κ. Tor Ivar Hansen, Managing Director– DNB Markets, Inc.

κ. Martijn Van Tuijl, Managing Director, Shipping Finance – Western Hemisphere – DVB Bank

κ. Bill Guo, Executive Director – ICBC Financial Leasing

Ο κ. John F. Imhof Jr., Shareholder – VedderPrice, τόνισε: “I am delighted to have moderated this panel, which succinctly expressed the views of some of the largest providers of finance to the shipping industry: three of the biggest shipping lenders and two of the most active leasing



companies. Shipping and ship finance face challenges and constant change, but the banks and leasing companies represented on this panel are rising to meet them all. Leasing seems here to stay, and has certain value in a capital intensive industry like shipping, but experienced lenders will always play a role and are constantly innovating to meet their clients' needs."

Raising Capital in Hong Kong and the Greater Bay Area – Presentation

Τα σχόλια της ενότητας πραγματοποιήθηκαν από τον κ. Benjamin Wong, Head of Transport & Industrial – InvestHK

Ο κ. Benjamin Wong, τόνισε: "Besides being one of the top 10 ports in the world and an integral part of the Greater Bay Area of China, Hong Kong is the world's top international financial centre and the largest global offshore RMB hub. Adding to its traditional strength in IPO and stock exchange, the HKSAR Government is now pushing out policies to facilitate ship leasing. Raising capital for the shipping business has never been easier in Hong Kong and the Greater Bay Area."

New & Alternative Sources of Finance for Shipping – Panel Discussion

Συντονιστής: κ. Daniel Rodgers, Partner – Watson Farley Williams LLP

Ομιλητές:

κ. Harris Antoniou, CEO – Amsterdam Trade Bank

κ. Andreas Røde, Head of Business Development and M&A – Ocean Yield (OCY:NO)

κ. Michael Kirk, Managing Director – RMK Maritime

κ. Michael Weisz, President – YieldStreet Marine Finance

κ. Daniel Rodgers, Partner – Watson Farley Williams LLP: opened the discussion on New & Alternative Sources of Financing for Shipping by noting that shipping finance has reached a paradigm shift point resulting in much greater focus by financiers and shipping companies on structured finance solutions to resolve the capital needs of the industry as asset-based lending has become less available over the past few years. In Mr. Rodgers' view, these alternative structures allow ship owners to optimize their cost structure and balance sheet and ensure access to finance and capital sources at competitive costs.

Ο κ. Andreas Røde, Head of Business Development and M&A – Ocean Yield (OCY:NO), τόνισε: "With banks reducing their exposure to shipping and focusing on the bigger clients, the bond market only being available for a few names and shipping equity getting increasingly expensive, there are certainly holes to be filled in the shipping financing market. Ocean Yield has built up a sizeable multi-segment portfolio of long-term bareboat charters to solid counterparties, enabling the company solid access to capital. This enables Ocean Yield to provide their clients a competitive, long-term and flexible chartering product as an attractive alternative to traditional financing."

Ο κ. Michael Kirk, Managing Director – RMK Maritime, τόνισε: "The landscape for ship finance has changed almost beyond recognition and permanently in the last 10 years. Owners and their finance teams are working harder than ever to obtain the type of support that used to be readily available from traditional banks and which is now increasingly being provided from alternative sources. This also increases the challenge for strategic planning for shipping companies in an industry that remains so heavily dependent on capital. There is not only a consideration of the LTV and pricing; new working relationships of mutual trust and respect need to be established. Ascension Finance, the new finance vehicle of RMK Maritime, fully recognizes and appreciates owners' concerns about who their lending partners are and about the need for clarity, certainty and efficiency. Ascension will build upon the RMK Maritime reputation and is taking a long term perspective for a business that aims to create and maintain successful partnerships within the shipping community."



Chemical Tankers – Panel Discussion

Συντονιστής: κ. Peder Nicolai Jarlsby, Equity Analyst – Fearnley Securities AS

Ομιλητές:

κ. Hans Feringa, CEO – Team Tankers International (TEAM:NO)

κ. Bart Kelleher, Chief Strategy Officer – Chembulk Tankers

κ. Bjørn Kristian Røed, Manager IR and Research – Odfjell SE (ODF:NO)

Ο κ. Bjørn Kristian Røed, Manager IR and Research – Odfjell SE (ODF:NO), τόνισε: “The energy transition happening in the last years has impacted chemical tankers, but with a negative delta. Reduced imports into the US and Middle East due to expansions satisfying domestic demand has been the case, but this dynamic is now shifting in owners favor with an increasing imbalance and stretching tonnage demand for each tonne carried. Looking at the figures and quoting Clarksons export estimates of 15 million tonnes out of the US and Middle East the next 18 months sailing 6000-10000 miles, we could quickly see 10-20 per cent demand growth in our segment considering our market being a 900 billion tonne-mile demand market today. Adding improving outlook in the product tanker market and our ability to swing into that segment and modest fleet growth, its exciting times ahead. The valuation of chemical tanker equities and shipping equities as a whole, you get what you deserve, Røed said. The last time shipping equities was trading at a premium, it did not end well. We in Odfjell are focusing on reducing our debt levels that will make us able to return cash flow to shareholders also in cyclical downturns, and I think reduced debt levels in the shipping industry is a whole might improve valuations, as cash flow gets more sustainable”.

Shipping & Capital Markets – Panel Discussion

Συντονιστής: κ. Edward Horton, Partner – Seward & Kissel

Ομιλητές:

κ. Christa Volpicelli, Managing Director – Citi

κ. Erik Helberg, CEO -Clarksons Platou Securities

κ. Per Olav Karlsen, CEO & Managing Partner – Cleaves Securities AS

κ. Rikard Vabo, Head of Corporate Finance -Fearnley Securities

κ. Douglas Mavrinas, Managing Director – Jefferies LLC

Ο κ. Edward Horton, Partner – Seward & Kissel, τόνισε: “The shipping capital markets continued to be challenging going into 2019 due to numerous factors, among them global trade uncertainty and depressed current trading prices. As in prior cycles, however, favorable conditions will return and it is important that both existing and aspiring public companies be prepared for when the window does open.”

κ. Rikard Vabo, Head of Corporate Finance -Fearnley Securities, τόνισε: “Shipping capital market conditions have been challenging since early Q4’18 , but have improved substantially so far in 2019 for most segments. Both the bond and equity markets are currently open for new issues. However, transaction activity in the equity markets are held back by soft pricing amongst peers, with most sectors priced below NAV. In the credit markets, spreads have tightened to historically attractive levels, although yields are still above the lowest levels seen last year. For private shipping companies planning to IPO, the market is still challenging, also for the Norwegian OTC route; new cases need to represent an attractive market opportunity and be unique compared listed peers in order to attract sufficient investor capital. However, based on the Astrup Fearnley Group’s positive fundamental view on shipping, capital market activity is expected to pick up dramatically over the next 12-24 months on the back of improved



freight rates and investor sentiment.”

LPG Shipping Sector – Panel Discussion

Συντονιστής: κ. Fotis Giannakoulis, Executive Director – Morgan Stanley Research

Ομιλητές:

κ. John Lycouris, CEO – Dorian LPG (USA) LLC (NYSE:LPG)

κ. Charles Maltby, CEO – Epic Gas (EPIC-ME:NO)

κα. Kristen Holmquist, Forecasting Manager – Poten & Partners

Ο κ. John Lycouris, CEO – Dorian LPG (USA) LLC (NYSE:LPG), τόνισε: “Dorian LPG is a liquefied petroleum gas shipping company and a leading owner and operator of modern very large gas carriers (“VLGCs”).

Dorian LPG owns and operates a fleet of 22 vessels, of which nineteen are new ECO design fuel-efficient 84,000 cbm VLGCs and three modern 82,000 cbm VLGCs. The fleet has an aggregate cargo carrying capacity of approximately 1.8 million cbm of LPG and an average vessel age of 4.8 years. All vessels in the Dorian LPG fleet are commercially and technically managed in-house to ensure highest quality of customer service.

Our mission is to arrange safe, reliable and trouble-free transportation.”

Ο κ. Charles Maltby, CEO – Epic Gas (EPIC-ME:NO), τόνισε: “Global seaborne LPG trade remains a market with significant growth prospects ahead, this year the trade is expected to surpass 100mmt, up over 6% year on year (Drewry), supported by incremental product supply from primary producing regions such as North America, but also incremental demand growth. Firstly in the petrochemical plants of North Asia, and secondly in global developed and developing economies where population density and access to bottled LPG continues to be the long term viable energy solution for cooking, heating and power. Epic Gas are the leading owner and operator of pressurised LPG vessels, with 39 vessels, trading principally in the last mile delivery of LPG, all over the world. The vessels form a key part of the LPG supply chain, delivery directly, and on occasion, integrating smoothly with larger vessels in ship to ship operations, to ensure delivery of clean energy into the smaller ports and harbours typical of this trade. The market for these vessels has seen a steady recovery over the past 18 months, with market rates increasing over 10% year on year, and future vessel supply of about 1% each year 2019 and 2020 without accounting for scrapping of older vessels, indicating rates will show further improvement in the years ahead.”

Η κα. Kristen Holmquist, Forecasting Manager – Poten & Partners, τόνισε: “The global LPG market looks poised for another year of strong growth driven by increasing supplies out of the US and increasing demand in China. With the Chinese tariffs on US material still in place, the opportunities for the incremental US supply to meet the increasing Chinese demand seem limited. To combat this, China is expected to rely increasingly on the Middle East for imports, pushing Middle East volumes out of other locations including India. The impact of the Chinese tariffs has been an overall positive for the shipping market with US exports to Asia maintaining momentum and increased shipments from the US to Southeast Asia via the Cape increasing ton-mile demand. US shipments to India will also boost shipping demand. On the supply side, the orderbook has stabilized and there is growing potential for additional scrappings this year as the new IMO regulations kick in.”

Container Shipping – Panel Discussion

Συντονιστής: κ. Donald McLee, Shipping Analyst – Berenberg Capital Markets

Ομιλητές:

κ. Howard Finkel, Executive Vice President – COSCO Shipping Lines (North America) Inc.

κ. Aristides Pittas, Chairman & CEO – Euroseas Ltd. (NASDAQ:ESEA); Chairman & CEO –



Eurodry Ltd.

κ. George Youroukos, Executive Chairman – Global Ship Lease (NYSE:GSL)

κ. Cao Deambrosio, Managing Partner – Seamax Capital Management LLC

Ο κ. Donald McLee, Shipping Analyst – Berenberg Capital Markets, τόνισε: “The containership discussion focused on the threats and opportunities from major catalysts impacting the sector, including rising liner consolidation, the upcoming IMO 2020 regulation, and the ongoing U.S.-China trade tariff dispute. While longer-term supply-demand fundamentals remain attractive, these catalysts have weighed on performance since H218 and the near-term outlook.”

Ο κ. Aristides Pittas, Chairman & CEO – Euroseas Ltd. (NASDAQ:ESEA); Chairman & CEO – Eurodry Ltd., τόνισε: “The Containership market has been and still is the sector with the biggest demand growth prospects in the entire shipping space. Only LNG is expected to have similar growth rates in the foreseeable future. However, the entire sector has been losing money for almost ten years now despite this. Are the problems fundamental or structural and how will the industry become profitable again?

The fight for market share, supported by double digit growth rates in container demand led the industry to a race to reduce the per/box cost of transport and therefore provide a competitive advantage to gain market share. The introduction of Mega vessels has indeed reduced the slot costs significantly and the result of this is a significant disruption of the existing trade routes/flows resulting in the need to employ the biggest possible vessel in a particular trade. The ordering of too many of these big vessels, as all main players wished to avoid being left out, has led to a significant oversupply of tonnage which has been cascading down to the smaller vessel routes. This oversupply has in turn resulted in depressed charter markets for a long period of time. We have now reached a point where a combination of facts like limiting of new orders, healthy demand growth and extra ordinary factors like the IMO 2020 effect and other environmental disruptions are soon to kick in creating much healthier supply and demand balance. As those structural changes are absorbed and barring any unforeseen events the fundamentals seem to support a growing trade and a much healthier income for those involved in both feeder and mainline trades.”

κ. George Youroukos, Executive Chairman – Global Ship Lease (NYSE:GSL), expressed the view that the coming IMO2020 regulations present a unique opportunity for fuel-efficient mid-sized and smaller containerships, as heightened fuel prices not only increase slow steaming across the fleet, but also put additional pressure on liners to minimize slot costs by utilizing the largest, most fuel efficient vessels that a given tradelane can consistently fill. Mr. Youroukos further noted that, “While trade tensions continue to impact sentiment and drive scrapping, we see the strong underlying fundamentals and a non-existing orderbook between 4,000-10,000 TEU as reasons for optimism.

Ο κ. Cao Dambrosio, Managing Partner – Seamax Capital Management LLC, τόνισε: “We are currently seeing a very interesting period in the container shipping space. The vessel supply outlook looks quite attractive, with vessel utilization levels improving, while the orderbook remains at historical lows with a limited appetite for additional newbuilding investment. Asset values, on the other hand, remain muted given the current level of uncertainty underscored by the continued negative headline news on the US China trade/tariff status. We also believe the new 2020 sulfur emissions limits implementation will be a positive catalyst as vessels taken out of service to install scrubbers and the likelihood make the next 18 to 24 months an attractive time to make selective acquisitions in this sector. However, the costs for compliance with the new emissions limits will be significant and charterers financial position bears close monitoring



going forward.”

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΟΜΙΛΙΑ ΓΕΥΜΑΤΟΣ & ΑΠΟΝΟΜΗ ΤΟΥ
«2019 CAPITAL LINK SHIPPING LEADERSHIP AWARD»
ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ

Ο κ. Christian Wetherbee, Director – Airfreight, Surface & Shipping Research – Citi Research, πραγματοποίησε την εισαγωγική ομιλία.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΟΜΙΛΗΤΗΣ ΓΕΥΜΑΤΟΣ

Ο Dr. Paolo d’Amico, Chairman – INTERTANKO; Executive Chairman & CEO – d’Amico International Shipping (BIT:DIS), μίλησε σχετικά με το θέμα: “INTERTANKO – The Industry & Its Challenges – A view from the Chairman”.

The chairman of INTERTANKO Mr. Paolo d’Amico spoke briefly about the challenges facing the tanker industry, emphasising early on that he would leave the tanker market, as the number one challenge, for the Forum to discuss. Instead, he focussed on three issues of great importance to INTERTANKO Members, namely: a joint Safety Initiative with OCIMF, improving and assessing seafarers’ competency, soft skills and how to effectively pass on lessons learnt from incidents; compliance with the 2020 Global Sulphur Cap and associated challenges for the entire shipping industry; and last but not least climate change and greenhouse gas emissions from tankers.

Τον Dr. Paolo d’Amico προλόγισε ο κ. Nicolas Tsakos, CEO – Tsakos Energy Navigation (NYSE:TNP); Chairman – INTERTANKO 2014-2018.

«2019 CAPITAL LINK SHIPPING LEADERSHIP AWARD»

Φέτος, το Capital Link Shipping Leadership Award, απονεμήθηκε κατά τη διάρκεια του γεύματος στον κ. Sean C. Day, Chairman Emeritus of Teekay Corporation; Chairman of Compass Diversified Holdings, σε αναγνώριση της μακροχρόνιας συμβολής του και των επιτευγμάτων του στη διεθνή ναυτιλία. Κατά τη διάρκεια της ηγεσίας του ο Όμιλος Teekay σημείωσε ταχύτερη ανάπτυξη. Η βαθύτατη γνώση του, η πολυετής εμπειρία του και η ανεκτίμητη υποστήριξή του, υπήρξαν καθοριστικοί παράγοντες στην εξέλιξη του Ομίλου από μία μικρή ναυτιλιακή εταιρεία σε μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες θαλάσσιας μεταφοράς, αποθήκευσης και παραγωγής ενέργειας παγκοσμίως.

κ. Sean C. Day, concentrated his remarks on three industry concerns today, based on his having spent over 50 years in the shipping industry, starting out as a 17 year old cadet and eventually chairing one of the biggest shipping companies. He was particularly focused on the human element in the industry. He believes that attracting the right talent to the shipping industry is critical today. He also spoke about the profound technological changes faced by the industry today and his concern about shipping’s ability to cope with the coming change. And third he talked about the difficulty faced by the industry today in generating an adequate return on invested capital and his hope that the coming digitalization and massive change might improve this return.

Τον κ. Sean C. Day, Chairman Emeritus of Teekay Corporation; Chairman of Compass Diversified Holdings, προλόγισε ο κ. Richard DuMoulin, President -Intrepid Shipping; Former Chairman – INTERTANKO.

Ο κ. Richard DuMoulin, President -Intrepid Shipping; Former Chairman – INTERTANKO, τόνισε: “It is an honor for me to introduce my friend of over 30 years- Sean Day – at the Capital Link Awards. Several years ago when i received this recognition, I asked Sean to be my introducer. In my 45 years in the shipping industry, there is no one who I respect more for both his expertise and admirable personal traits. Sean was born in South Africa, served as a naval



officer, attended Oxford on a Rhodes Scholarship, and then joined the shipping industry, eventually settling in the United States. Sean recently retired from the Chairmanship of the Teekay Group and now serves on various boards. I am sure you will enjoy meeting Sean!" To Capital Link Shipping Leadership Award στοχεύει στην αναγνώριση της πολύτιμης συνεισφοράς ενός προσώπου στη Διεθνή Ναυτιλιακή Κοινότητα. Μεταξύ των βραβευθέντων των προηγούμενων ετών, με το Capital Link Shipping Leadership Award, ήταν οι: Δρ. Martin Stopford, Non-Executive President – Clarkson Research Services; κ. Michael Parker, Global Head of Shipping – Citi; κ. Dagfinn Lunde, Former CEO & Industry Head of the Shipping & Offshore Division – DVB Bank, Former Managing Director – Intertanko, και κ. Peter Evensen, former President and CEO of Teekay Corporation.

Crude Oil Tanker Shipping Sector – Panel Discussion

Συντονιστής: κ. Christian Wetherbee, Director – Airfreight, Surface & Shipping Research – Citi Research

Ομιλητές:

κ. Brian Gallagher, Head of Investor Relations – Euronav (NYSE: EURN)

κκ. Lois Zabrocky, CEO – International Seaways (NYSE:INSW)

κ. Ted Petrone, Vice Chairman – Navios Corporation (NYSE:NNA)

κ. Robert Burke, Partner & CEO – Ridgebury Tankers

Nikos P. Tsakos, CEO – Tsakos Energy Navigation (NYSE:TNP); Former Chairman – INTERTANKO 2014-2018

κκ. Lois Zabrocky, CEO – International Seaways (NYSE:INSW), believes that the recent strength of the tanker markets is indicative of a tightening of the supply demand balance. Despite OPEC cuts, greatly increased US exports have been a game changer. A dwindling orderbook, continued strong oil demand and looming IMO 2020 changes are further reason for optimism in both the crude and product tanker markets.

κ. Ted Petrone, Vice Chairman – Navios Corporation (NYSE:NNA), noted the positive difference in the tanker markets between this year's first quarter and the same period last year. He continued that the main structural drivers going forward are moderate VLCC fleet growth with increasing demand from the Asian economies, particularly China and India. This demand will be met increasingly through oil supply additions from the Atlantic Basin, particularly from the US and Brazil, increasing ton miles. He noted that increasing ton miles and world GDP growth generally lead to increases in VLCC rates.

Product Tanker Shipping Sector Panel Discussion

Συντονιστής: κ. Ben Nolan, Managing Director – Stifel Financial Corp.

Ομιλητές:

κ. Anthony Gurnee, Founder and CEO – Ardmere Shipping Corporation (NYSE:ASC)

κ. Carlos Balestra Di Mottola, CFO – d'Amico International Shipping S.A. (BIT:DIS)

κ. Valentios (Eddie) Valentis, President/CEO – Pyxis Tankers (NASDAQ: PXS)

κ. Robert Bugbee, President – Scorpio Tankers Inc. (NYSE:STNG)

Ο κ. Ben Nolan, Managing Director – Stifel Financial Corp., τόνισε: "Over the past several years, the refined product tanker market has been the poster child for all that is wrong with shipping in many investors' minds. Great potential as a function of seemingly unassailable demand growth and transparent limited supply growth should have resulted in strong charter rates and outsized returns for investors. The stronger rates have not materialized and equity investments have been an unmitigated disaster. However, the future may hold more promise than ever before with continued limited supply growth, lower product inventory levels, new refiners, and above all IMO 2020. Could we have finally found the pot of gold at the end of the



rainbow and could this time truly be different.”

Ο κ. Carlos Balestra Di Mottola, CFO – d’Amico International Shipping S.A. (BIT:DIS), τόνισε: “The markets in 2018 were extremely weak. Freight rates in October 2018 were the lowest we have seen in 10 years. There are many reasons for the freight developments in 2018, none of which alone can explain the weakness in the market. The depressed crude tanker markets definitely had an impact in our sector, with crude tankers poaching clean cargoes on their maiden voyages, from Asia to Europe. Of course there is also the by now the quite old destocking story, which started at the end of August 2016 when product stocks in OECD countries peaked, before drawing by 200 million barrels per day, with this trend continuing also throughout most of 2018. There were also some temporary reductions in imports into Brazil and Mexico, two countries that usually are important contributors to net import growth. Finally, in the third quarter and beginning of the fourth quarter of 2018, we also experienced a very intense refinery maintenance season, in preparation for IMO 2020.

We feared another quite heavy maintenance season this spring and that is why in the last two months of 2018 we covered our fleet for the first half of 2019 by almost 50%, with coverage dropping in the last two quarter of the year, to only 25% in Q4 2019. We were positively surprised so far, with the markets performing much better than expected thanks to the strong gasoline imports into the US and the strong imports of refined products into West Africa and Latin America. We are very optimistic about the second half of 2019. IMO 2020 is according to most analysts going to have a huge impact in demand, with growth estimates varying between 8 and 14%. IMO 2020 should lead to an increase in average refining margins. In particular, margins for refining diesel should increase, with the forward curve for diesel cracks rising every month from now to November 2020. Refining throughput will rise and for some products, in particular fuel oil, there will be a glut in production, with stocks rising. It is good that refining capacity next year rises according to some analysts by a record 3 million barrels per day, since a lot of that additional capacity will be needed. 3.2 million barrels per day of high sulfur fuel oil demand will be impacted by IMO 2020. Due to scrubber installations some vessels will continue consuming high sulfur fuel, but it should lead to an increase in demand for diesel and straight-run lower sulfur fuel or blends of around 2.0 million barrels per day. Some analysts estimate an initial increase in demand for diesel of around 1.0 million barrels. Also, some of the HSFO produced will have to be transported to refineries with secondary units for further processing and that should also be good for us. Scrubber retrofits that will be concentrated in the second half of 2019 and beginning of 2020, will reduce the available fleet during that period. It is also important that crude markets are expected to do well from the second half of 2019, because of IMO 2020 and because of the rising crude exports from the US, with some of the logistical bottlenecks which have been constraining growth, addressed in the second half of 2019.

On the sup



Έξι Έλληνες εφοπλιστές προβλέπουν το μέλλον της ναυλαγοράς

Έξι Έλληνες εφοπλιστές προβλέπουν το μέλλον της ναυλαγοράς

Παρά τη γενικά θολή εικόνα που παρουσιάζουν το τελευταίο διάστημα οι ναυλαγορές του χύδην ξηρού φορτίου και των containerships και λιγότερο των δεξαμενόπλοιων, έξι Έλληνες εφοπλιστές, κοιτώντας την «κρυστάλλινη μπάλα», βλέπουν μια πιο καθαρή εικόνα για το μέλλον και παραμένουν αισιόδοχοι για μια θετική ρότα στους ναύλους των παραπάνω κλάδων. Σταδιακή βελτίωση

Ειδικότερα, μιλώντας στο 13ο Capitallink International Shipping Forum στη Νέα Υόρκη, ο κ. Πόλυς Χατζηγιάννου, CEO της Safe Bulkera, τόνισε μεταξύ άλλων ότι παραμένει αισιόδοξος όσον αφορά τις προοπτικές της αγοράς χύδην ξηρού φορτίου και της σταδιακής βελτίωσής της, εξέλιξη που υποστηρίζεται από τους επερχόμενους περιβαλλοντικούς κανονισμούς που αφορούν τη διαχείριση θαλασσίου έρματος και τα νέα καύσιμα μειωμένου θείου.

Μείωση του τονάζ

Ο κ. Σταμάτης Τσαντάνης, Chairman & CEO της Seanergy Maritime Holdings, εξέφρασε την αισιοδοξία του για την αγορά των capesize πλοίων για το 2019 και το 2020, παρά την πρόσφατη προσωρινή πτώση της αγοράς. Η δραστική πτώση των παραδόσεων νεότευκτων πλοίων σε συνδυασμό με την αναμενόμενη μείωση του διαθέσιμου στόλου λόγω των μετασκευών για την εγκατάσταση των συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων (scrubbers), ιδίως στα μεγαλύτερα πλοία όπως τα capesize, αναμένεται να οδηγήσουν σε σημαντικό περιορισμό του προσφερόμενου τονάζ, το οποίο θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των ναύλων κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2019, εκτίμησε.

Τα νέα καύσιμα

Ο κ. Ιωάννης Ζαφειράκης, Director, Chief Strategy Officer and Secretary της Diana Shipping, η οποία -όπως και οι δυο προηγούμενες εταιρείες- διαχειρίζεται πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, δήλωσε ότι οι νέοι κανονισμοί του IMO που θα είναι σε ισχύ από το 2020 κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση, αλλά δεν εμπίπτει στη στρατηγική της Diana η τοποθέτηση συστημάτων scrubbers. Θεωρούμε, συμπλήρωσε, τέτοιες ενέργειες ως επενδυτικές και μάλιστα υψηλού ρίσκου και γι' αυτό τον λόγο σκοπεύουμε να συμμορφωθούμε με τους νέους κανονισμούς μέσω της κατανάλωσης κατάλληλων τύπων καυσίμου.

Ζήτηση για product tankers

Ο κ. Έντυ Βαλεντής, President/ CEO της Pyxis Tankers που διαχειρίζεται δεξαμενόπλοια, τόνισε μεταξύ άλλων ότι το πρώτο τρίμηνο του 2019 έκλεισε αφήνοντας μια ανάμικτη αίσθηση στον τομέα μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου.

Η μεγάλη πρόκληση, ιδίως για το δεύτερο εξάμηνο του έτους, είναι η προμήθεια επαρκών ποσοτήτων πετρελαίου χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο στους σταθμούς πετρέλευσης ανά τον κόσμο πριν από την ημερομηνία έναρξης (1/1/2020) του καινούργιου κανονισμού IMO2020. Το γεγονός αυτό θα δημιουργήσει αυξημένη ζήτηση για product tankers, τα οποία σε συνδυασμό με την προβλεπόμενη παγκόσμια αύξηση ζήτησης (2,5% για το 2020), τον ιστορικά χαμηλό αριθμό νέων παραγγελιών, την αυξανόμενη παραγωγή από καινούργια διυλιστήρια, την προβλεπόμενη χαμηλότερη ταχύτητα (slow steaming) αλλά και την αυξανόμενη διάλυση παλαιότερων πλοίων (scrapping), θα οδηγήσουν την αγορά στην πολυπόθητη μακροχρόνια βελτίωση.

Προοπτικές ανάπτυξης

Ο κ. Αριστείδης Πίπτας, πρόεδρος & διευθύνων σύμβουλος της Euroseas Ltd. και της Eurodry, υπογράμμισε ότι η αγορά των containerships ήταν και εξακολουθεί να είναι ο τομέας με τις



μεγαλύτερες προοπτικές ανάπτυξης της ζήτησης σε ολόκληρο τον ναυτιλιακό χώρο. Μόνο ο κλάδος των πλοίων μεταφοράς LNG αναμένεται να έχει παρόμοιους ρυθμούς ανάπτυξης στο εγγύς μέλλον. Ωστόσο, ολόκληρος ο τομέας έχει χάσει χρήματα για σχεδόν δέκα χρόνια τώρα. Έχουμε φθάσει πλέον σε ένα σημείο όπου σύντομα θα δημιουργηθεί ένας νέος συνδυασμός γεγονότων, όπως ο περιορισμός των νέων παραγγελιών, η υγιής αύξηση της ζήτησης και οι επιπλέον συνθήκες παράγοντες όπως το φαινόμενο του IMO 2020 και άλλες περιβαλλοντικές διαταραχές, ώστε να δημιουργηθεί πολύ πιο υγιής ισορροπία προσφοράς και ζήτησης και σε ένα πολύ πιο υγιές εισόδημα για όσους ασχολούνται στον κλάδο.

Ευκαιρίες

Τέλος, ο κ. Γιώργος Γιουρούκος, εκτελεστικός πρόεδρος της Global Ship Lease, εξέφρασε την άποψη ότι οι προσεχείς κανονισμοί του IMO2020 για τα καύσιμα προσφέρουν ευκαιρίες στα μεσαίου και μικρού μεγέθους containerships, καθώς τα ακριβά καύσιμα υποχρεώνουν τους liners να μειώσουν ταχύτητες στα πλοία, να ελαχιστοποιήσουν το κόστος των slots στα λιμάνια και να αυξήσουν το έργο σε μικρότερες γραμμές. Ο κ. Γιουρούκος επεσήμανε επίσης ότι οι εμπορικές εντάσεις συνεχίζουν να επηρεάζουν το κλίμα και να συμβάλλουν στην άνοδο της τάσης διαλύσεων πλοίων, ενώ από την άλλη το βιβλίο παραγγελιών για πλοία μεταξύ 4.000-10.000 teu δεν είναι μεγάλο και είναι αυτοί οι λόγοι που δημιουργούν μια αισιοδοξία για το μέλλον.

naftemporiki.gr

Διαβάστε περισσότερα



6 Έλληνες εφοπλιστές προβλέπουν το μέλλον της ναυλαγοράς - [Naftemporiki.gr]

Από την έντυπη έκδοση Του Λάμπρου Καραγεώργου lkar@naftemporiki.gr Παρά τη γενικά θολή εικόνα που παρουσιάζουν το τελευταίο διάστημα οι ναυλαγορές του χύδην ξηρού φορτίου και των containerships και λιγότερο των δεξαμενόπλοιων, έξι Έλληνες εφοπλιστές, κοιτώντας την "κρυστάλλινη μπάλα", βλέπουν μια πιο καθαρή εικόνα για το μέλλον και παραμένουν αισιόδοξοι για μια θετική ρότα στους ναύλους των παραπάνω κλάδων. Σταδιακή βελτίωση. Ειδικότερα, μιλώντας στο 13ο Capitallink International Shipping Forum στη Νέα Υόρκη, ο κ. Πόλυς Χατζηγιάννου, CEO της Safe Bulkera, τόνισε μεταξύ άλλων ότι παραμένει αισιόδοξος όσον αφορά τις προοπτικές της αγοράς χύδην ξηρού φορτίου και της σταδιακής βελτίωσής της, εξέλιξη που υποστηρίζεται από τους επερχόμενους περιβαλλοντικούς κανονισμούς που αφορούν τη διαχείριση θαλασσίου έρματος και τα νέα καύσιμα μειωμένου θείου. Μείωση του τονάζ Ο κ. Σταμάτης Τσαντάνης, Chairman & CEO της Seanergy Maritime Holdings...

Naftemporiki.grpalo.gr

πριν από

54 λεπτά

Από την έντυπη έκδοση Του Λάμπρου Καραγεώργου lkar@naftemporiki.gr Παρά τη γενικά θολή εικόνα που παρουσιάζουν το τελευταίο διάστημα οι ναυλαγορές του χύδην ξηρού φορτίου και των containerships και λιγότερο των δεξαμενόπλοιων, έξι Έλληνες εφοπλιστές, κοιτώντας την "κρυστάλλινη μπάλα", βλέπουν μια πιο καθαρή εικόνα για το μέλλον και παραμένουν αισιόδοξοι για μια θετική ρότα στους ναύλους των παραπάνω κλάδων. Σταδιακή βελτίωση. Ειδικότερα, μιλώντας στο 13ο Capitallink International Shipping Forum στη Νέα Υόρκη, ο κ. Πόλυς Χατζηγιάννου, CEO της Safe Bulkera, τόνισε μεταξύ άλλων ότι παραμένει αισιόδοξος όσον αφορά τις προοπτικές της αγοράς χύδην ξηρού φορτίου και της σταδιακής βελτίωσής της, εξέλιξη που υποστηρίζεται από τους επερχόμενους περιβαλλοντικούς κανονισμούς που αφορούν τη διαχείριση θαλασσίου έρματος και τα νέα καύσιμα μειωμένου θείου. Μείωση του τονάζ Ο κ. Σταμάτης Τσαντάνης, Chairman & CEO της Seanergy Maritime Holdings...



Έξι Έλληνες εφοπλιστές προβλέπουν το μέλλον της ναυλαγοράς

Παρά τη γενικά θολή εικόνα που παρουσιάζουν το τελευταίο διάστημα οι ναυλαγορές του χύδην ξηρού φορτίου και των containerships και λιγότερο των δεξαμενόπλοιων, έξι Έλληνες εφοπλιστές, κοιτώντας την «κρυστάλλινη μπάλα», βλέπουν μια πιο καθαρή εικόνα για το μέλλον και παραμένουν αισιόδοχοι για μια θετική ρότα στους ναύλους των παραπάνω κλάδων. Σταδιακή βελτίωση

Ειδικότερα, μιλώντας στο 13ο Capitallink International Shipping Forum στη Νέα Υόρκη, ο κ. Πόλυς Χατζηγιάννου, CEO της Safe Bulkera, τόνισε μεταξύ άλλων ότι παραμένει αισιόδοξος όσον αφορά τις προοπτικές της αγοράς χύδην ξηρού φορτίου και της σταδιακής βελτίωσής της, εξέλιξη που υποστηρίζεται από τους επερχόμενους περιβαλλοντικούς κανονισμούς που αφορούν τη διαχείριση θαλασσίου έρματος και τα νέα καύσιμα μειωμένου θείου.

Μείωση του τονάζ

Ο κ. Σταμάτης Τσαντάνης, Chairman & CEO της Seanergy Maritime Holdings, εξέφρασε την αισιοδοξία του για την αγορά των capesize πλοίων για το 2019 και το 2020, παρά την πρόσφατη προσωρινή πτώση της αγοράς. Η δραστική πτώση των παραδόσεων νεότευκτων πλοίων σε συνδυασμό με την αναμενόμενη μείωση του διαθέσιμου στόλου λόγω των μετασκευών για την εγκατάσταση των συστημάτων καθαρισμού καυσασερίων (scrubbers), ιδίως στα μεγαλύτερα πλοία όπως τα capesize, αναμένεται να οδηγήσουν σε σημαντικό περιορισμό του προσφερόμενου τονάζ, το οποίο θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των ναύλων κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2019, εκτίμησε.

Τα νέα καύσιμα

Ο κ. Ιωάννης Ζαφειράκης, Director, Chief Strategy Officer and Secretary της Diana Shipping, η οποία -όπως και οι δυο προηγούμενες εταιρείες- διαχειρίζεται πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, δήλωσε ότι οι νέοι κανονισμοί του IMO που θα είναι σε ισχύ από το 2020 κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση, αλλά δεν εμπίπτει στη στρατηγική της Diana η τοποθέτηση συστημάτων scrubbers. Θεωρούμε, συμπλήρωσε, τέτοιες ενέργειες ως επενδυτικές και μάλιστα υψηλού ρίσκου και γι' αυτό τον λόγο σκοπεύουμε να συμμορφωθούμε με τους νέους κανονισμούς μέσω της κατανάλωσης κατάλληλων τύπων καυσίμου.

Ζήτηση για product tankers

Ο κ. Έντυ Βαλεντής, President/ CEO της Pyxis Tankers που διαχειρίζεται δεξαμενόπλοια, τόνισε μεταξύ άλλων ότι το πρώτο τρίμηνο του 2019 έκλεισε αφήνοντας μια ανάμικτη αίσθηση στον τομέα μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου.

Η μεγάλη πρόκληση, ιδίως για το δεύτερο εξάμηνο του έτους, είναι η προμήθεια επαρκών ποσοτήτων πετρελαίου χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο στους σταθμούς πετρέλευσης ανά τον κόσμο πριν από την ημερομηνία έναρξης (1/1/2020) του καινούργιου κανονισμού IMO2020. Το γεγονός αυτό θα δημιουργήσει αυξημένη ζήτηση για product tankers, τα οποία σε συνδυασμό με την προβλεπόμενη παγκόσμια αύξηση ζήτησης (2,5% για το 2020), τον ιστορικά χαμηλό αριθμό νέων παραγγελιών, την αυξανόμενη παραγωγή από καινούργια διυλιστήρια, την προβλεπόμενη χαμηλότερη ταχύτητα (slow steaming) αλλά και την αυξανόμενη διάλυση παλαιότερων πλοίων (scrapping), θα οδηγήσουν την αγορά στην πολυπόθητη μακροχρόνια βελτίωση.

Προοπτικές ανάπτυξης

Ο κ. Αριστείδης Πίπτας, πρόεδρος & διευθύνων σύμβουλος της Euroseas Ltd. και της Eurodry, υπογράμμισε ότι η αγορά των containerships ήταν και εξακολουθεί να είναι ο τομέας με τις μεγαλύτερες προοπτικές ανάπτυξης της ζήτησης σε ολόκληρο τον ναυτιλιακό χώρο. Μόνο ο κλάδος των πλοίων μεταφοράς LNG αναμένεται να έχει παρόμοιους ρυθμούς ανάπτυξης στο



εγγύς μέλλον. Ωστόσο, ολόκληρος ο τομέας έχει χάσει χρήματα για σχεδόν δέκα χρόνια τώρα. Έχουμε φθάσει πλέον σε ένα σημείο όπου σύντομα θα δημιουργηθεί ένας νέος συνδυασμός γεγονότων, όπως ο περιορισμός των νέων παραγγελιών, η υγιής αύξηση της ζήτησης και οι επιπλέον συνήθεις παράγοντες όπως το φαινόμενο του IMO 2020 και άλλες περιβαλλοντικές διαταραχές, ώστε να δημιουργηθεί πολύ πιο υγιής ισορροπία προσφοράς και ζήτησης και σε ένα πολύ πιο υγιές εισόδημα για όσους ασχολούνται στον κλάδο.

Ευκαιρίες

Τέλος, ο κ. Γιώργος Γιουρούκος, εκτελεστικός πρόεδρος της Global Ship Lease, εξέφρασε την άποψη ότι οι προσεχείς κανονισμοί του IMO2020 για τα καύσιμα προσφέρουν ευκαιρίες στα μεσαίου και μικρού μεγέθους containerships, καθώς τα ακριβά καύσιμα υποχρεώνουν τους liners να μειώσουν ταχύτητες στα πλοία, να ελαχιστοποιήσουν το κόστος των slots στα λιμάνια και να αυξήσουν το έργο σε μικρότερες γραμμές. Ο κ. Γιουρούκος επεσήμανε επίσης ότι οι εμπορικές εντάσεις συνεχίζουν να επηρεάζουν το κλίμα και να συμβάλλουν στην άνοδο της τάσης διαλύσεων πλοίων, ενώ από την άλλη το βιβλίο παραγγελιών για πλοία μεταξύ 4.000-10.000 teu δεν είναι μεγάλο και είναι αυτοί οι λόγοι που δημιουργούν μια αισιοδοξία για το μέλλον.

naftemporiki.gr



6 Έλληνες εφοπλιστές προβλέπουν το μέλλον της ναυλαγοράς

Από την έντυπη έκδοση

Του Λάμπρου Καραγεώργου

lkar@naftemporiki.gr

Παρά τη γενικά θολή εικόνα που παρουσιάζουν το τελευταίο διάστημα οι ναυλαγορές του χύδην ξηρού φορτίου και των containerships και λιγότερο των δεξαμενόπλοιων, έξι Έλληνες εφοπλιστές, κοιτώντας την «κρυστάλλινη μπάλα», βλέπουν μια πιο καθαρή εικόνα για το μέλλον και παραμένουν αισιόδοξοι για μια θετική ρότα στους ναύλους των παραπάνω κλάδων. Σταδιακή βελτίωση

Ειδικότερα, μιλώντας στο 13ο Capitallink International Shipping Forum στη Νέα Υόρκη, ο κ. Πόλυς Χατζηγιάννου, CEO της Safe Bulk, τόνισε μεταξύ άλλων ότι παραμένει αισιόδοξος όσον αφορά τις προοπτικές της αγοράς χύδην ξηρού φορτίου και της σταδιακής βελτίωσής της, εξέλιξη που υποστηρίζεται από τους επερχόμενους περιβαλλοντικούς κανονισμούς που αφορούν τη διαχείριση θαλασσίου έρματος και τα νέα καύσιμα μειωμένου θείου.

Μείωση του τονάζ

Ο κ. Σταμάτης Τσαντάνης, Chairman & CEO της Seenergy Maritime Holdings, εξέφρασε την αισιοδοξία του για την αγορά των capesize πλοίων για το 2019 και το 2020, παρά την πρόσφατη προσωρινή πτώση της αγοράς. Η δραστική πτώση των παραδόσεων νεότευκτων πλοίων σε συνδυασμό με την αναμενόμενη μείωση του διαθέσιμου στόλου λόγω των μετασκευών για την εγκατάσταση των συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων (scrubbers), ιδίως στα μεγαλύτερα πλοία όπως τα capesize, αναμένεται να οδηγήσουν σε σημαντικό περιορισμό του προσφερόμενου τονάζ, το οποίο θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των ναύλων κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2019, εκτίμησε.

Τα νέα καύσιμα

Ο κ. Ιωάννης Ζαφειράκης, Director, Chief Strategy Officer and Secretary της Diana Shipping, η οποία -όπως και οι δυο προηγούμενες εταιρείες- διαχειρίζεται πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, δήλωσε ότι οι νέοι κανονισμοί του IMO που θα είναι σε ισχύ από το 2020 κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση, αλλά δεν εμπίπτει στη στρατηγική της Diana η τοποθέτηση συστημάτων scrubbers. Θεωρούμε, συμπλήρωσε, τέτοιες ενέργειες ως επενδυτικές και μάλιστα υψηλού ρίσκου και γι' αυτό τον λόγο σκοπεύουμε να συμμορφωθούμε με τους νέους κανονισμούς μέσω της κατανάλωσης κατάλληλων τύπων καυσίμου.

Ζήτηση για product tankers

Ο κ. Έντυ Βαλεντής, President/ CEO της Pyxis Tankers που διαχειρίζεται δεξαμενόπλοια, τόνισε μεταξύ άλλων ότι το πρώτο τρίμηνο του 2019 έκλεισε αφήνοντας μια ανάμικτη αίσθηση στον τομέα μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου.

Η μεγάλη πρόκληση, ιδίως για το δεύτερο εξάμηνο του έτους, είναι η προμήθεια επαρκών ποσοτήτων πετρελαίου χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο στους σταθμούς πετρέλευσης ανά τον κόσμο πριν από την ημερομηνία έναρξης (1/1/2020) του καινούργιου κανονισμού IMO2020. Το γεγονός αυτό θα δημιουργήσει αυξημένη ζήτηση για product tankers, τα οποία σε συνδυασμό με την προβλεπόμενη παγκόσμια αύξηση ζήτησης (2,5% για το 2020), τον ιστορικά χαμηλό αριθμό νέων παραγγελιών, την αυξανόμενη παραγωγή από καινούργια διυλιστήρια, την προβλεπόμενη χαμηλότερη ταχύτητα (slow steaming) αλλά και την αυξανόμενη διάλυση παλαιότερων πλοίων (scrapping), θα οδηγήσουν την αγορά στην πολυπόθητη μακροχρόνια βελτίωση.

Προοπτικές ανάπτυξης

Ο κ. Αριστείδης Πίπτας, πρόεδρος & διευθύνων σύμβουλος της Euroseas Ltd. και της Eurodry,



υπογράμμισε ότι η αγορά των containerships ήταν και εξακολουθεί να είναι ο τομέας με τις μεγαλύτερες προοπτικές ανάπτυξης της ζήτησης σε ολόκληρο τον ναυτιλιακό χώρο. Μόνο ο κλάδος των πλοίων μεταφοράς LNG αναμένεται να έχει παρόμοιους ρυθμούς ανάπτυξης στο εγγύς μέλλον. Ωστόσο, ολόκληρος ο τομέας έχει χάσει χρήματα για σχεδόν δέκα χρόνια τώρα. Έχουμε φθάσει πλέον σε ένα σημείο όπου σύντομα θα δημιουργηθεί ένας νέος συνδυασμός γεγονότων, όπως ο περιορισμός των νέων παραγγελιών, η υγιής αύξηση της ζήτησης και οι επιπλέον συνήθεις παράγοντες όπως το φαινόμενο του IMO 2020 και άλλες περιβαλλοντικές διαταραχές, ώστε να δημιουργηθεί πολύ πιο υγιής ισορροπία προσφοράς και ζήτησης και σε ένα πολύ πιο υγιές εισόδημα για όσους ασχολούνται στον κλάδο.

Ευκαιρίες

Τέλος, ο κ. Γιώργος Γιουρούκος, εκτελεστικός πρόεδρος της Global Ship Lease, εξέφρασε την άποψη ότι οι προσεχείς κανονισμοί του IMO2020 για τα καύσιμα προσφέρουν ευκαιρίες στα μεσαίου και μικρού μεγέθους containerships, καθώς τα ακριβά καύσιμα υποχρεώνουν τους liners να μειώσουν ταχύτητες στα πλοία, να ελαχιστοποιήσουν το κόστος των slots στα λιμάνια και να αυξήσουν το έργο σε μικρότερες γραμμές. Ο κ. Γιουρούκος επεσήμανε επίσης ότι οι εμπορικές εντάσεις συνεχίζουν να επηρεάζουν το κλίμα και να συμβάλλουν στην άνοδο της τάσης διαλύσεων πλοίων, ενώ από την άλλη το βιβλίο παραγγελιών για πλοία μεταξύ 4.000-10.000 teu δεν είναι μεγάλο και είναι αυτοί οι λόγοι που δημιουργούν μια αισιοδοξία για το μέλλον.

CareerNet.gr: Βρείτε τώρα τη δουλειά που σας ταιριάζει!



Capital Link: Τί αλλάζει στις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές; - [Naftikachronika.gr]

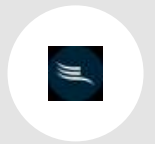
Στιγμιότυπο από το πάνελ με θέμα "Crude Oil Tanker Shipping " Οι εξελίξεις και προοπτικές των διαφόρων κλάδων της ναυτιλίας, η αναμενόμενη επίπτωση από την εξέλιξη της τεχνολογίας, η εφαρμογή των νέων κανόνων περιβαλλοντικής συμμόρφωσης από το 2020, οι μηχανισμοί άντλησης κεφαλαίων από τις τράπεζες, αλλά και οι εναλλακτικοί παρόχοι κεφαλαίων και το χρηματιστήριο, καθώς και η αυξανόμενη τάση εξαγορών και συγχωνεύσεων αποτέλεσαν τα κυριότερα σημεία συζήτησης για τους ομιλητές του συνεδρίου Capital Link 2019, το οποίο έλαβε χώρα στη Νέα Υόρκη. Ο κ. Νικόλας Μπορνόζης (Capital Link) Κατά τη διάρκεια του συνεδρίου, στο οποίο απεύθυνε τον εναρκτήριο χαιρετισμό ο κ. Νικόλας Μπορνόζης, President της Capital Link, πραγματοποιήθηκαν περισσότερα από 14 θεματικά πάνελ, στα οποία συμμετείχαν πλοιοκτήτες, εκπρόσωποι ναυτιλιακών εταιρειών, θεσμικών Ενώσεων και χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, και στα οποία συζητήθηκαν οι νέες προκλήσεις και ευκαιρίες που...

Naftikachronika.grpalo.gr ·

πριν από

26 λεπτά ·

Στιγμιότυπο από το πάνελ με θέμα "Crude Oil Tanker Shipping " Οι εξελίξεις και προοπτικές των διαφόρων κλάδων της ναυτιλίας, η αναμενόμενη επίπτωση από την εξέλιξη της τεχνολογίας, η εφαρμογή των νέων κανόνων περιβαλλοντικής συμμόρφωσης από το 2020, οι μηχανισμοί άντλησης κεφαλαίων από τις τράπεζες, αλλά και οι εναλλακτικοί παρόχοι κεφαλαίων και το χρηματιστήριο, καθώς και η αυξανόμενη τάση εξαγορών και συγχωνεύσεων αποτέλεσαν τα κυριότερα σημεία συζήτησης για τους ομιλητές του συνεδρίου Capital Link 2019, το οποίο έλαβε χώρα στη Νέα Υόρκη. Ο κ. Νικόλας Μπορνόζης (Capital Link) Κατά τη διάρκεια του συνεδρίου, στο οποίο απεύθυνε τον εναρκτήριο χαιρετισμό ο κ. Νικόλας Μπορνόζης, President της Capital Link, πραγματοποιήθηκαν περισσότερα από 14 θεματικά πάνελ, στα οποία συμμετείχαν πλοιοκτήτες, εκπρόσωποι ναυτιλιακών εταιρειών, θεσμικών Ενώσεων και χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, και στα οποία συζητήθηκαν οι νέες προκλήσεις και ευκαιρίες που...



Capital Link: Τί αλλάζει στις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές;

Στιγμιότυπο από το πάνελ με θέμα "Crude Oil Tanker Shipping "

Οι εξελίξεις και προοπτικές των διαφόρων κλάδων της ναυτιλίας, η αναμενόμενη επίπτωση από την εξέλιξη της τεχνολογίας, η εφαρμογή των νέων κανόνων περιβαλλοντικής συμμόρφωσης από το 2020, οι μηχανισμοί άντλησης κεφαλαίων από τις τράπεζες, αλλά και οι εναλλακτικοί παρόχοι κεφαλαίων και το χρηματιστήριο, καθώς και η αυξανόμενη τάση εξαγορών και συγχωνεύσεων αποτέλεσαν τα κυριότερα σημεία συζήτησης για τους ομιλητές του συνεδρίου Capital Link 2019, το οποίο έλαβε χώρα στη Νέα Υόρκη.

Ο κ. Νικόλας Μπορνόζης (Capital Link)

Κατά τη διάρκεια του συνεδρίου, στο οποίο απεύθυνε τον εναρκτήριο χαιρετισμό ο κ. Νικόλας Μπορνόζης, President της Capital Link, πραγματοποιήθηκαν περισσότερα από 14 θεματικά πάνελ, στα οποία συμμετείχαν πλοιοκτήτες, εκπρόσωποι ναυτιλιακών εταιρειών, θεσμικών Ενώσεων και χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, και στα οποία συζητήθηκαν οι νέες προκλήσεις και ευκαιρίες που παρουσιάζονται για τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία στο εγγύς μέλλον.

Όπως ανέφερε χαρακτηριστικά ο κ. Μπορνόζης «Ο ναυτιλιακός κλάδος αποτελεί διαχρονικά την κύρια αρτηρία για την παγκόσμια οικονομία και το εμπόριο. Η κυκλικότητα της ναυτιλίας δημιουργεί επενδυτικές ευκαιρίες για εκείνους που έχουν μακροπρόθεσμο ορίζοντα και το παγκόσμιο εμπόριο δεν μπορεί να λειτουργήσει χωρίς την ναυτιλία.»

Σημειώνεται, πως τα Ναυτικά Χρονικά συμμετείχαν στο συνέδριο Capital Link 2019 στη Νέα Υόρκη, και παρουσιάζουν όσα αναφέρθηκαν και παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον σύμφωνα με τη δημοσιογραφική ομάδα:

Στιγμιότυπο από το πάνελ με θέμα "IMO – 2020 & Beyond Roundtable"

Περιβαλλοντικές απαιτήσεις και νέα δεδομένα

Ο εκπρόσωπος του IMO, κ. Frederick J. Kenney, ανέφερε ότι οι πλοιοκτήτες πλέον πρέπει να λάβουν υπόψη τους όχι μόνο τις νέες διεθνείς νομοθεσίες αλλά και τον τρόπο υιοθέτησής και εφαρμογής τους, ενώ τόσο τα κράτη σημαίας όσο και τα PSC οφείλουν να βρουν τρόπους, αφενός για την επιβολή των κανονισμών αλλά και αφετέρου για την επιθεώρηση των πλοίων

Ο κ. Frederick J. Kenney, Director of Legal and External Affairs – International Maritime Organization (IMO), ανέφερε ακόμη ότι οι νέες νομοθεσίες δεν είναι μόνο προς το όφελος του περιβάλλοντος αλλά και της ανθρώπινης ζωής καθώς, ειδικά σε κράτη του αναπτυσσόμενου χρόνου και σύμφωνα με έρευνες, οι νέες νομοθεσίες θα βελτιώσουν σημαντικά την ατμόσφαιρα στις πόλεις- λιμάνια.

Οι πλοιοκτήτες τόνισαν ότι η συγκεκριμένη χρονική περίοδος απαιτεί ευελιξία διότι αν και γνωρίζουμε ότι υπάρχουν κάποια στοιχεία για την τα νέα δίκτυα διανομής καθαρότερων καυσίμων, ωστόσο θα πρέπει να υπάρχει επιφύλαξη προς τα παρεχόμενα στοιχεία.

Ο εκπρόσωπος της Exxon Mobil, κ. John LaRese, ανέφερε πως αυτή τη στιγμή γίνονται όλες οι απαιτούμενες έρευνες για την "βελτίωση" των παρεχόμενων καυσίμων μετά το 2020, ωστόσο δεν είναι ακόμη βέβαιο ότι όλες οι εταιρείες πράττουν το ίδιο, υπονοώντας πως δεν υπάρχει επαρκής συνεννόηση ανάμεσα στους Oil Majors.

Ο κ. Ιωάννης Ζαφειράκης (Diana Shipping)

Ο κ. Ιωάννης Ζαφειράκης (Diana Shipping) ανέφερε χαριτολογώντας ότι η εταιρεία του δεν επενδύει στα scrubbers όπως δεν επενδύει π.χ. στη αγορά ακινήτων, αφού δεν είναι στο πεδίο δράσης της. Ο κ. Ζαφειράκης τόνισε πως αν και υπάρχουν πιέσεις από ορισμένους ναυλωτές για την τοποθέτηση scrubbers, σε εποχές χαμηλής ζήτησης όπως η σημερινή, οι πλοιοκτήτες δεν επιθυμούν τη δέσμευση των πλοίων τους σε μακροχρόνιες ναυλώσεις.

Από την άλλη πλευρά, ο κ. Hamish Norton (Star Bulk Carriers) ανέφερε πως η εταιρεία του δεν



θέλει να αντιμετωπίσει την αβεβαιότητα που πιθανώς προκύψει ως προς την διάθεση των συγκεκριμένων καυσίμων αλλά και την τιμή τους και γι' αυτό το λόγο επέλεξε την τοποθέτηση scrubbers για τη μείωση του οποιαδήποτε σπέκουλου.

Οι προκλήσεις του μέλλοντος και οι προοπτικές για τις οικογενειακές επιχειρήσεις

Ο κ. Roger Holm της Wartilla, ανέφερε πως τα Big Data δημιουργούν μεν τεράστιες ευκαιρίες για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, ωστόσο δημιουργούν και προκλήσεις, όπως η επιλογή των κατάλληλων δεδομένων που πρέπει να αναλυθούν, ανάμεσα στην υπερπληθώρα των διαθέσιμων data.

Στιγμιότυπο από το πάνελ με θέμα "New & Alternative Sources of Finance for Shipping"

Στιγμιότυπο από το πάνελ με θέμα "Shipping & Capital Markets"

Πολλοί ομιλητές υποστήριξαν ότι συγχωνεύσεις και εξαγορές πιθανώς να αυξηθούν στο χώρο της ναυτιλίας, αλλά αυτές θα αφορούν κυρίως μικρές επιχειρήσεις που επιθυμούν είτε να συγχωνευτούν, είτε να εξαγοραστούν από μεγαλύτερα σχήματα. Ο στόχος αυτών των εξαγορών, σύμφωνα με τον εκπρόσωπο της Citigroup κ. Shreyas Chipalkatty είναι οι μεν πρώτες να αποκτήσουν πρόσβαση είτε σε διεθνείς κεφαλαιαγορές ή σε άμεση ρευστότητα και οι δε δεύτερες να επιτύχουν στη γιγάντωση των στόλων τους και στην επίτευξη οικονομιών κλίμακος.

Ο εκπρόσωπος της DVB Bank, κ. Martijn Van Tuijl, ανέφερε πως οι οικογενειακές ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν υπάρξει πολύ καλοί πελάτες των τραπεζών και σε αυτούς οφείλεται η ευημερία της ναυτιλίας. Όπως ανέφερε, παρότι οι παραδοσιακές τράπεζες θέλουν να υποστηρίξουν τις οικογενειακές και μικρότερες επιχειρήσεις, υπάρχουν πλέον τεράστιες πιέσεις σε όλα τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα για κερδοφορία, με τη μικρότερη δυνατή έκθεση σε κίνδυνο. Και αυτή η ισορροπία πρέπει να βρεθεί.

Ο Δρ. Paolo d'Amico, Chairman της INTERTANKO και Executive Chairman & CEO της d'Amico International Shipping κατά τη διάρκεια της ομιλίας του

Αναφορικά με την ένταξη των εταιρειών στο χρηματιστήριο, η κ. Christa Volpicelli της Citi ανέφερε πως δεν υπάρχουν ακόμη οι συνθήκες για την ένταξη περισσότερων ναυτιλιακών στα διεθνή χρηματιστήρια, ωστόσο φάνηκε αισιόδοξη πως οι συνθήκες θα παρουσιαστούν στο άμεσο μέλλον. Ο κ. Rikard Vabo της Fearnley Securities προσέθεσε πως για να προσελκύσουν χρηματοδότηση οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι πλέον απαραίτητο να έχουν κάτι νέο και διαφορετικό να προτείνουν στους επενδυτές. Επιπλέον ο κ. Vabo αναφέρθηκε στο χρηματιστήριο του Όσλο, το οποίο μπορεί να λειτουργήσει ως μια πηγή "ευκαιριακής" χρηματοδότησης, ιδιαίτερα για μικρές ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται σε πολύ συγκεκριμένες αγορές.

Η αγορά των Ξηρών

Για την αγορά των containerships ο κ. Γιουρούκος υπήρξε αισιόδοξος όπως εξάλλου ήταν και οι υπόλοιποι διαχειριστές πλοίων στις τακτικές γραμμές, για την πορεία της ναυλαγοράς.

Αν και οι αντιπαραθέσεις Κίνας- ΗΠΑ απασχόλησαν το πάνελ, φάνηκε πως η συγκεκριμένη κατάσταση επηρεάζει κυρίως τα γεωργικά προϊόντα στις γραμμές του Ειρηνικού και λιγότερο τον μεγαλύτερο όγκο φορτίων μεταξύ Κίνας και ΗΠΑ. Αρκετοί ομιλητές ωστόσο φάνηκαν προβληματισμένοι για την κατάσταση από και προς τις αγορές της Ευρώπης οι οποίες φαίνονται περισσότερο ευάλωτες από ότι αυτές στον Ειρηνικό.

Ο κ. Σταμάτης Τσαντάνης (Seanergy Maritime Holdings)

Για την αγορά των bulk carriers, οι ομιλητές φάνηκαν επίσης αισιόδοξοι. Χαρακτηριστικά, ο κ. Σταμάτης Τσαντάνης, Chairman & CEO της Seanergy Maritime Holdings ανέφερε πως "Παραμένουμε αισιόδοξοι για την αγορά των Capesize το 2019 και το 2020, παρά την πρόσφατη προσωρινή πτώση της αγοράς. Η δραστική πτώση των παραδόσεων νεότευκτων



πλοίων σε συνδυασμό με την αναμενόμενη μείωση του διαθέσιμου στόλου λόγω των μετασκευών για την εγκατάσταση των συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων, ιδίως στα μεγαλύτερα πλοία όπως τα Capesize, αναμένεται να οδηγήσουν σε σημαντικό περιορισμό του προσφερόμενου τονάζ, το οποίο θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των ναύλων κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2019.

Ο κ. Πόλυς Χατζηγιάννου (Safe Bulkers)

Με τη σειρά του ο κ. Πόλυς Χατζηγιάννου (Safe Bulkers) δήλωσε πως “Κοιτάζοντας μπροστά, παραμένουμε αισιόδοξοι όσον αφορά τις προοπτικές της αγοράς και της σταδιακής βελτίωσή της, που υποστηρίζεται από τους επερχόμενους περιβαλλοντικούς κανονισμούς επεξεργασίας ballast water και για το ανώτατο όριο του θείου. Συνολικά παραμένουμε βέβαιοι ότι η εταιρεία μας βρίσκεται σε στρατηγικά καλή θέση να εκμεταλλευθεί τις αβεβαιότητες και τις ευκαιρίες που προσφέρει το παρόν περιβάλλον”.

Οι αγορές των Υγρών

Για την αγορά των tankers επίσης οι ομιλητές φάνηκαν αισιόδοξοι αν και ο Δρ. Ν. Π. Τσάκος (TEN) χαριτολογώντας ανέφερε ότι η κατάσταση στη ναυλαγορά των wet θυμίζει την ελληνική οικονομία που είχε πιάσει πάτο και τώρα κάπως αναρρώνει.

Όλοι οι ομιλητές συμφώνησαν ότι το μεγαλύτερο μέρος του 2018 ήταν θλιβερό για τα δεξαμενόπλοια, αλλά η κατάσταση βελτιώνεται και τα σημάδια είναι ήδη θετικά ή πολύ θετικά για τους επόμενους μήνες.

Ειδικά για τα crude, τα διυλιστήρια των ΗΠΑ θα έχουν ανάγκη για μεγαλύτερες ποσότητες εισαγόμενου πετρελαίου και δεν θα μπορούν να καλυφθούν από τον Καναδά ή από τις αμερικανικών συμφερόντων offshore εξορύξεις, με αποτέλεσμα να υπάρξουν πιθανόν νέες εισαγωγές από χώρες όπως π.χ. η Ρωσία.

Ο κ. Νίκος Τσάκος (TEN Ltd.)

Ωστόσο ο κ. Τσάκος τόνισε πως “οφείλουμε να είμαστε συγκρατημένα αισιόδοξοι και να μην προβούμε σε παραγγελίες που θα διαταράξουν την ισορροπία της αγοράς”.

Ο πρόεδρος της Scorpio Tankers, κ. Robert Bugbee, σε ερώτηση του συντονιστή ως προς το κατά πόσο οι πλοιοκτήτες πολλές φορές αυτοπυροβολούνται στο πόδι από παρορμητικές παραγγελίες απάντησε ότι αυτό γίνεται κυρίως όταν υπάρχει μακρά περίοδο ευημερίας, πράγμα που έχει να συμβεί εδώ και πολλά χρόνια στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Ο κ. Βαλέντιος Βαλεντής (Pyxis Tankers)

Ο κ. Βαλέντης Βαλεντής (Pyxis Tankers) ανέφερε ότι οι προβλέψεις για την παγκόσμια ανάπτυξη είναι για φέτος στο 3% με αποτέλεσμα ακόμα και αν δεν υπάρχει καμία εξέλιξη στην αγορά των δεξαμενόπλοιων λόγω του 2020 η αγορά θα βελτιωθεί, καθώς θα υπάρξει ακόμη μεγαλύτερη εξισορρόπηση της προσφοράς και της ζήτησης.

Για τα LNG ο πρόεδρος της GasLog ανέφερε ότι διανύουμε μια σχετικά “ήρεμη” εποχή, αλλά όλα τα στοιχεία δείχνουν ότι θα διανύσουμε μια μεταβατική περίοδο με πιθανότητα πολλών αλλαγών. Αν και υπήρξε στο πρόσφατο παρελθόν μια χαμηλή spot αγορά, φέτος φαίνεται ότι λίγα πλοία εστιάζονται στη συγκεκριμένη αγορά και το τρίτο και τέταρτο τρίμηνο θα είναι βελτιωμένο. Η εταιρεία του πάντως εστιάζεται κυρίως στις χρονοναυλώσεις τις οποίες και εφαρμόζει αμέσως μετά την παραλαβή τους.



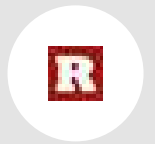
13ο Capital Link International Shipping Forum: Συμμετοχή 35 ναυτιλιακών εταιρειών

Ανώτατα στελέχη από 35 ναυτιλιακές εταιρείες συμμετείχαν σε πάνελς συζητήσεων και σε παρουσιάσεις στο 13ο Ετήσιο Capital Link International Shipping Forum, το οποίο πραγματοποιήθηκε στο Metropolitan Club της Νέας Υόρκης τη Δευτέρα, 1 Απριλίου, 2019, με τεράστια επιτυχία και συμμετοχή που ξεπέρασε τους 700 συμμετέχοντες. Το Συνέδριο διοργανώθηκε σε συνεργασία με τη Citi, το NASDAQ και το New York Stock Exchange. Το 13ο Ετήσιο International Shipping Forum είναι γνωστό για τη μεγάλη συμμετοχή του από επενδυτές, πλοιοκτήτες και χρηματοδότες. Αποτελεί σημείο συνάντησης για υψηλόβαθμα στελέχη της ναυτιλίας και για στελέχη από τις οικονομικές και επενδυτικές κοινότητες που έχουν ενεργό συμμετοχή στη ναυτιλία. Το Φόρουμ πραγματοποιείται κάθε χρόνο στη Νέα Υόρκη και εξετάζει τα τρέχοντα μακροοικονομικά ζητήματα που συμβάλλουν στη διαμόρφωση και τις αλλαγές των διεθνών ναυτιλιακών αγορών. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΚΑΙ ΔΟΜΗ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ Το Συνέδριο παρέχει εκτενή...

Reporter.grpalo.gr ·

πριν από

1 ώρα 33 λεπτά ·



13ο Capital Link International Shipping Forum: Συμμετοχή 35 ναυτιλιακών εταιρειών

Ανώτατα στελέχη από 35 ναυτιλιακές εταιρείες συμμετείχαν σε πάνελς συζητήσεων και σε παρουσιάσεις στο 13ο Ετήσιο Capital Link International Shipping Forum, το οποίο πραγματοποιήθηκε στο Metropolitan Club της Νέας Υόρκης τη Δευτέρα, 1 Απριλίου, 2019, με τεράστια επιτυχία και συμμετοχή που ξεπέρασε τους 700 συμμετέχοντες.

Το Συνέδριο διοργανώθηκε σε συνεργασία με τη Citi, το NASDAQ και το New York Stock Exchange.

Το 13ο Ετήσιο International Shipping Forum είναι γνωστό για τη μεγάλη συμμετοχή του από επενδυτές, πλοιοκτήτες και χρηματοδότες. Αποτελεί σημείο συνάντησης για υψηλόβαθμα στελέχη της ναυτιλίας και για στελέχη από τις οικονομικές και επενδυτικές κοινότητες που έχουν ενεργό συμμετοχή στη ναυτιλία. Το Φόρουμ πραγματοποιείται κάθε χρόνο στη Νέα Υόρκη και εξετάζει τα τρέχοντα μακροοικονομικά ζητήματα που συμβάλλουν στη διαμόρφωση και τις αλλαγές των διεθνών ναυτιλιακών αγορών.

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΚΑΙ ΔΟΜΗ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ Το Συνέδριο παρέχει εκτενή ανάλυση των διαφόρων ναυτιλιακών αγορών, καθώς επίσης και των προοπτικών αυτών των αγορών. Αυτή η πολύ σημαντική προσέγγιση ενισχύεται από την ανακοίνωση των ετήσιων οικονομικών αποτελεσμάτων των εταιρειών για την προηγούμενη χρονιά. Επιπλέον, εξετάζει θέματα καταλυτικής σημασίας για τη ναυτιλία, όπως τις συγχωνεύσεις και τις αγορές (M&A), καθώς και την ενοποίηση, τα διάφορα κανάλια και τις μεθόδους άντλησης κεφαλαίων καθώς και τον αντίκτυπο των νέων τεχνολογιών και των εμπορικών διαδρομών.

Φέτος, ειδικά, συζητήθηκε μεταξύ των υπόλοιπων θεμάτων ένα θέμα «κλειδί» που αφορά τους επερχόμενους περιβαλλοντικούς κανονισμούς που θα τεθούν σε ισχύ από το 2020 και ο αντίκτυπός τους στη ναυτιλία.

Πραγματοποιήθηκαν κατ' ιδίαν συναντήσεις μεταξύ επενδυτών και στελεχών από ναυτιλιακές εταιρείες.

Με ένα ιστορικό 13 χρόνων, το International Shipping Forum, προσελκύει 1,000+ εκπροσώπους εταιρειών ετησίως και φημίζεται για το συνδυασμό πλούσιου πληροφοριακού και εκπαιδευτικού περιεχομένου με ανεπτυγμένες ευκαιρίες marketing και δικτύωσης.

Ο κ. Νικόλας Μπορνόζης, πρόεδρος της Capital Link, αφού καλωσόρισε τους παρευρισκόμενους, τόνισε ότι: «Ο ναυτιλιακός κλάδος αποτελεί σταθερά και διαχρονικά το μέγιστο παράδειγμα επίτευξης οικονομικών κλίμακος. Το Συνέδριο αναδεικνύει καίρια θέματα σε δημόσιο διάλογο όπως τις περιβαλλοντικές προδιαγραφές του IMO και την τεχνολογία, παράγοντες των οικονομικών μηχανισμών, νομοθετικών διαδικασιών και επενδυτικών δομών της διεθνούς ναυτιλίας για την περαιτέρω βελτίωση επιχειρηματικής δράσης και ανάπτυξης».

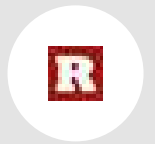
Ο κ. Μπορνόζης εξέφρασε τις ευχαριστίες του στους χορηγούς και υποστηρικτές του Συνεδρίου για την συμμετοχή τους για δέκατη τρίτη συνεχή χρονιά. Επεσήμανε ότι αυτό το Συνέδριο προσελκύει στη Νέα Υόρκη ανώτατα στελέχη της διεθνούς ναυτιλίας που έρχονται στη Νέα Υόρκη για να ανταλλάξουν απόψεις με τους ομολόγους τους και ότι η Capital Link προωθεί το Συνέδριο μέσω της δυναμικής της πλατφόρμας, μεγιστοποιώντας την προβολή και ενημέρωση. Έκλεισε την ομιλία του ευχαριστώντας όλους τους σημαντικούς παράγοντες της Ναυτιλιακής Κοινότητας για την υποστήριξη και αναγνώρισή τους προς το Συνέδριο, το οποίο έχει εξελιχθεί σε μία κορυφαία διοργάνωση που χαίρει ευρείας αποδοχής κάθε χρόνο. Τέλος, εξέφρασε την εκτίμησή του στη Citi για την αδιάλειπτη συνεργασία, η οποία συνέβαλλε σημαντικά στην αναβάθμιση του Συνεδρίου σε επίπεδο ποιότητας και αποτελεσματικότητας, καθώς και στο New York Stock Exchange και το NASDAQ για την μακροχρόνια υποστήριξή

📍 <http://www.reporter.gr/>

📅 Publication date: 04/04/2019 18:15

🌐 Alexa ranking (Greece): 1494

🔗 <https://www.reporter.gr/Eidhseis/%CE%9Daytilia/382586-13o-Capital-Link-Internati...>



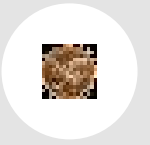
ΤΟΥΣ.

📍 <http://www.dimoprasion.gr/>

📅 Publication date: 21/03/2019 16:43

🌐 Alexa ranking (Greece): 24286

🔗 <http://www.dimoprasion.gr/?p=130578>



13th Annual Capital Link: International Shipping Forum

Με τη συμμετοχή πλήθους ναυτιλιακών εταιρειών, επενδυτών, τραπεζιτών κι άλλων παραγόντων της ναυτιλίας, πραγματοποιήθηκε τη Δευτέρα, 1 Απριλίου, το 13ο Ετήσιο Capital Link International Shipping Forum στο Metropolitan Club της Νέας Υόρκης.

Το φόρουμ πραγματοποιείται κάθε χρόνο στη Νέα Υόρκη και εξετάζει τα τρέχοντα μακροοικονομικά ζητήματα που συμβάλλουν στη διαμόρφωση και τις αλλαγές των διεθνών ναυτιλιακών αγορών, καθώς και θέματα καταλυτικής σημασίας για τη ναυτιλία, όπως συγχωνεύσεις-εξαγορές, κανάλια και μεθόδους άντλησης κεφαλαίων, αλλά και τον αντίκτυπο των νέων τεχνολογιών και των εμπορικών διαδρομών. Ειδικά φέτος, στο επίκεντρο των συζητήσεων βρέθηκαν οι επερχόμενοι περιβαλλοντικοί κανονισμοί, που θα τεθούν σε ισχύ από το 2020.

Παραδοσιακά το συνέδριο αποτελεί σημείο συνάντησης για υψηλόβαθμα στελέχη της ναυτιλίας και για στελέχη από τις οικονομικές και επενδυτικές κοινότητες που έχουν ενεργό συμμετοχή στη ναυτιλία. Φημίζεται για τον συνδυασμό πλούσιου πληροφοριακού και εκπαιδευτικού περιεχομένου



Απονομή του Capital Link Shipping Leadership Award από τον πρόεδρο της Intrepid Shipping, Richard DuMoulin, στον πρόεδρο της Compass Diversified Holdings, C. Sean Day. Δεξιά, ο πρόεδρος της Capital Link, Νίκος Μπορνόζης

με ανεπτυγμένες ευκαιρίες marketing και δικτύωσης. Για τη φετινή διοργάνωση συνεργάστηκε η Capital Link με τη Citi, το NASDAQ και το New York Stock Exchange.