

## ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

### “15<sup>o</sup> ANNUAL CAPITAL LINK NEW YORK MARITIME FORUM” ΤΡΙΤΗ, 10 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ, 2023 Metropolitan Club, Νέα Υόρκη

Τετάρτη, 8 Νοεμβρίου, 2023

Το **“15<sup>o</sup> Annual Capital Link New York Maritime Forum”** πραγματοποιήθηκε με μεγάλη επιτυχία την **Τρίτη, 10 Οκτωβρίου, 2023** στο **Metropolitan Club** στην **Νέα Υόρκη**, σε συνεργασία με την **DNB**, το **New York Stock Exchange (NYSE)**, και το **Nasdaq**.

Το Capital Link New York Maritime Forum (NYMF) είναι ταυτόχρονα ένα επενδυτικό και ναυτιλιακό Συνέδριο, με στόχο να παρέχει μία διαδραστική πλατφόρμα σε επενδυτές, χρηματοδότες, ιδιοκτήτες φορτίου, πλοιοκτήτες και εφοπλιστές ώστε να συζητήσουν τόσο τις τελευταίες εξελίξεις στις παγκόσμιες αγορές ναυτιλίας, ενέργειας και εμπορευμάτων, καθώς και στις χρηματοπιστωτικές αγορές και τις κεφαλαιαγορές, όσο και την αντιμετώπιση κρίσιμων θεμάτων του κλάδου, όπως είναι οι κανονισμοί, η τεχνολογία, η καινοτομία και άλλα.

Στο πλαίσιο του Συνεδρίου πραγματοποιήθηκαν 1x1 συναντήσεις μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών και θεσμικών επενδυτών.

Το υλικό του Συνεδρίου, τα videos από τα πάνελ συζητήσεων και τις παρουσιάσεις, και οι φωτογραφίες βρίσκονται στα παρακάτω links:

[Φωτογραφίες](#) | [Videos](#)

## ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

### ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ - ΚΑΛΩΣΟΡΙΣΜΑ

**κ. Νίκος Μπορνόζης, President - Capital Link**

**κ. Theodore Jadick**

Managing Director CEO & President  
**DNB Markets**

Ο **κ. Νίκος Μπορνόζης, President - Capital Link**, κατά την έναρξη της εκδήλωσης και ευχαριστώντας όλους τους συμμετέχοντες, την **DNB** για τον ρόλο τους ως συν διοργανωτές και την πολύτιμη βοήθειά τους, καθώς και τους χορηγούς, τους οργανισμούς και τους χορηγούς επικοινωνίας για τη συμμετοχή και τη στήριξη τους, στη συνέχεια δήλωσε ότι: “Το σημερινό Συνέδριο παρουσιάζει μια εξαιρετική ατζέντα. Θα συζητηθούν όλα τα κρίσιμα ζητήματα όχι μόνο ανά τομέα αλλά και όσα ζητήματα αφορούν την παγκόσμια ναυτιλία, όπως οι κανονισμοί, η τεχνολογία, η καινοτομία και πολλά άλλα, καθώς και η ανασκόπηση των τελευταίων νέων για τις παγκόσμιες ναυτιλιακές αγορές, και τις αγορές βασικών προϊόντων και ενέργειας.”

Ο **κ. Theodore Jadick, Managing Director CEO & President - DNB Markets**, τόνισε: “Εκ μέρους της **DNB** και της **Capital Link** θα ήθελα να σας καλωσορίσω στο 15ο ετήσιο **New York maritime forum**. Ευχαριστώ θερμά τον **Νικόλα Μπορνόζη** για τις άοκνες προσπάθειες του προς όφελος της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας. Πιστεύω ότι η βιομηχανία μας έχει κάνει πολλά βήματα προόδου τα τελευταία χρόνια, όσον αφορά στην προετοιμασία της μακροπρόθεσμης ανταγωνιστικότητάς της. Ειδικότερα, έχει ενδυναμώσει τη συλλογική οικονομική της θέση, δοκιμαστεί επανειλημμένα σε επιχειρησιακό επίπεδο, διαχειριστεί με επιτυχία την πανδημία, ενώ συνεχίζει το ταξίδι της προς την απανθρακοποίηση. Η συμμόρφωση με τις οδηγίες που σχετίζονται με την

**Capital Link: New York – London – Oslo – Hamburg – Athens – Limassol – Shanghai – Singapore – Tokyo – Hong Kong**

απανθρακοποίηση είναι το κλειδί για τη βιωσιμότητα της ναυτιλίας. Οι λύσεις που απαιτούνται δεν μπορούν όμως να αναπτυχθούν αποκλειστικά εντός της ναυτιλίας, αλλά αντίθετα περνούν μέσα από τη συνεργασία πολλών εμπλεκόμενων μερών, κατά μήκος μιας περίπλοκης αλυσίδας αξίας. Γνωρίζουμε τις λύσεις: ανάπτυξη εμπορικά βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων, αντίστοιχες υποδομές, δίκτυα διανομής, κατασκευή νέων κινήτρων, διαθεσιμότητα κεφαλαίου, και, τέλος, ένα ομοιόμορφο, παγκόσμιο κανονιστικό πλαίσιο.”

## Main Room – 1st Floor

### SHIPPING MARKETS PRESENTATION

#### κ. Jorgen Lian, Head of Shipping Equity Research – DNB Markets

Ο κ. **Jorgen Lian**, Head of Shipping Equity Research – **DNB Markets**, τόνισε: “Μπορούμε να κατανείμουμε τους διαφορετικούς τομείς της ναυτιλίας σε κατηγορίες, ανάλογα με την τωρινή τους κατάσταση. Στα ξηρά φορτία και τα πετρελαιοφόρα η προσφορά είναι ισχυρή, ενώ στον τομέα του LPG βασικός οδηγός είναι η ζήτηση, με πολύ καλές προβλέψεις σε όλα τα τμήματα της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών, που συνεπάγονται εξαιρετικές ταμειακές ροές. Για τα δεξαμενόπλοια, η προσφορά παραμένει ελκυστική όσο η ζήτηση πετρελαίου ανακάμπτει σταδιακά. Στο κομμάτι των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και LNG, καταγράφεται μεγάλος αριθμός παραγγελιών σε σχέση με τον υπάρχοντα στόλο και τις αναπτυξιακές προοπτικές. Μέχρι στιγμής, φαίνεται ότι τα πλοία θα είναι έτοιμα στο νερό πριν την κορύφωση της ζήτησης. Πρέπει ωστόσο να σημειώσουμε ότι το 30% του εν λόγω στόλου βαίνει προς απόσυρση. Τέλος, η φέρουσα ικανότητα των ναυπηγείων είναι περιορισμένη, και οι πληθωριστικές πιέσεις αναμένονται να κρατήσουν τις τιμές των νέων σκαφών σε υψηλά επίπεδα στο άμεσο μέλλον.”

### LNG SHIPPING SECTOR

**Συντονιστής: κ. Michael Webber, CFA, Managing Partner | Energy Infrastructure – Webber Research & Advisory**  
**Ομιλητές:**

- κ. **Richard Tyrrell**, CEO – **Cool Co (CLCO)**
- κ. **Arthur Regan**, CEO – **Energos Infrastructure**
- κ. **Oystein M. Kalleklev**, CEO – **FLEX LNG (FLNG) / Avance Gas**

Ο κ. **Michael Webber, CFA**, Managing Partner | Energy Infrastructure – **Webber Research & Advisory**, τόνισε: “Θα ήθελα να ευχαριστήσω ακόμη μια φορά την Capital Link για τη διοργάνωση αλλά και τους ομιλητές που βρίσκονται μαζί μας. Η συζήτηση αυτή αφορά το ΥΦΑ, οπότε θα αναφερθούμε σίγουρα στις τιμές των ναύλων, ξεκινώντας μάλιστα την ανάλυσή μας. Τα πλοία μεταφοράς ΥΦΑ έχουν βιώσει μια παρατεταμένη περίοδο χάριτος, και μένει να δούμε την εξέλιξη των αγορών, βραχυπρόθεσμα αλλά και μακροπρόθεσμα.”

Ο κ. **Richard Tyrrell**, CEO – **Cool Co (CLCO)**, τόνισε: “Οι τιμές των ναύλων είναι εξαιρετικές το τελευταίο διάστημα. Στο απόγειό τους έφτασαν τα 140 για περίπου ένα δωδεκάμηνο – πλέον έχουν πέσει λίγο απ’ αυτά τα επίπεδα αλλά παραμένουν υψηλές σε σχέση με το παρελθόν.”

Ο καθένας πρέπει να κοιτάξει το χαρτοφυλάκιο του και να βεβαιωθεί πως η έκθεσή του είναι διαχειρίσιμη. Στην περίπτωση μας, από τα έντεκα πλοία που έχουμε στη θάλασσα, τρία εξ αυτών είναι εκτεθειμένα λόγω εργασιών που έχουν σταματήσει ή αναβληθεί, ενώ τα υπόλοιπα θα δραστηριοποιηθούν μετά το 2026. Επομένως, το χαρτοφυλάκιο είναι αυτό που καθορίζει την αντίδραση σε περίπτωση κάμψης της οικονομικής δραστηριότητας.”

Ο κ. **Arthur Regan**, CEO – **Energos Infrastructure**, τόνισε: “Το μεγάλο εύρος σκαφών στον υπάρχοντα στόλο διαδραματίζει σημαντικό ρόλο. Από τα παλιότερα ατμόπλοια στα σύγχρονα σκάφη υψηλής ενεργειακής απόδοσης, οι τιμές διαφοροποιούνται αισθητά. Στην Energos εργαζόμαστε κυρίως στις θαλάσσιες υποδομές. Μετά τη ρωσική εισβολή στην Ουκρανία, οι πάντες επαναξιολογούν τη μορφή του ενεργειακού τους πλέγματος τα επόμενα δέκα ή είκοσι χρόνια, με γνώμονα όχι μόνο την ενεργειακή μετάβαση, αλλά και την ενεργειακή ασφάλεια. Επομένως, ο κλάδος των υποδομών ΥΦΑ διανύει μια εξαιρετική περίοδο στην Ευρώπη, τη Νότια Αμερική, αλλά και την Ασία – με λίγα λόγια μας περιμένει πολλή δουλειά. Η αγορά περιλαμβάνει χώρες κάθε αξιολόγησης, και αυτό είναι καλό γιατί μας προσφέρει πληθώρα επιλογών. Για τα μακροπρόθεσμα έργα

**Capital Link: New York – London – Oslo – Hamburg – Athens – Limassol – Shanghai – Singapore – Tokyo – Hong Kong**

προτιμούμε τις χώρες με επενδυτική βαθμίδα, αλλά εκεί ο ανταγωνισμός είναι μεγάλος και τα περιθώρια κέρδους περιορισμένα. Αντίθετα, οι μεγαλύτερες αποδόσεις συμβαδίζουν με τα μεγαλύτερα ρίσκα. Αυτό που έχει σημασία είναι να καταλαβαίνει κανείς το τι συμβαίνει: στην περίπτωση που κάποιο στοιχείο ενεργητικού προχωρά στην επαναεριοποίηση υδροποιημένου φυσικού αερίου για τις ενεργειακές ανάγκες μιας πόλης, η επένδυση αυτή σίγουρα θα στηριχτεί.”

Ο κ. **Oystein M. Kalleklev**, CEO – **FLEX LNG (FLNG) / Avance Gas**, τόνισε: “Αναγκαστήκαμε να εγκαταλείψουμε τη στρατηγική κερδοσκοπικών συναλλαγών στοιχείων ενεργητικού όταν ο Covid ανέτρεψε τα σχέδια μας το 2020. Πιστεύουμε ότι το 2026/2027 θα δούμε μεγαλύτερους όγκους να εισρέουν στην αγορά από το Κατάρ και τις ΗΠΑ, και τότε θα έχουμε περισσότερα διαθέσιμα πλοία, δημιουργώντας έτσι ένα παράθυρο ευκαιρίας. Τα υψηλά ναύλα θα είναι απαραίτητα για την αποπληρωμή των επενδύσεων.

Στην αγορά άμεσης παράδοσης τα πράγματα είναι δύσκολα όταν ανταγωνίζεσαι εταιρείες όπως οι Shell, BP και Exxon, όλους δηλαδή τους μεγάλους παίκτες. Όταν ένα φορτίο πρέπει να μεταφερθεί και μεσολαβεί μεσίτης, είναι λογικό να προτιμήσει μεγάλες εταιρείες, ακόμη κι αν ο εφοπλιστής προτείνει κάποια έκπτωση.”

### Main Room – 1st Floor

### Library – 2nd Floor

#### ALL ABOUT CARBON AND THE RACE TO ZERO

**Συντονίστρια: κα. Filana Silberberg**, Partner – **WFW**

#### Ομιλητές:

- **κ. Jan-Willem van den Dijssel**, Americas Lead – **Cargill Inc.**
- **κ. Richard Tao**, Business Development Leader, Maritime Advisory Americas – **DNV**
- **κ. Hauke Kite-Powell**, SVP for Decarbonization – **Marsoft Inc.**
- **κ. Randy Giveans**, EVP - Investor Relations & Business Development – **Navigator Holdings (NVGS)**
- **κ. Hamish Norton**, President – **Star Bulk Carriers Corp. (SBLK)**

#### JONES ACT

**Συντονιστής: κ. Andrew Shohet**, Senior Vice President, Ocean Industries – **DNB**

#### Ομιλητές:

- **κ. Keegan Plaskon**, Director, Business Development, North America – **ABS**
- **κ. Deepak Arora**, Chief Strategy Officer – **Crowley Maritime**
- **κ. John Hallmark**, EVP Commercial and Strategy – **Kirby Marine Transportation Group (KEX)**
- **κ. Samuel Norton**, President/CEO – **Overseas Shipholding Group (OSG)**

#### ALL ABOUT CARBON AND THE RACE TO ZERO

Η **κα. Filana Silberberg**, Partner – **WFW**, τόνισε: “Έχουμε μαζί μας εξαιρετικούς ομιλητές για να μιλήσουμε για ένα ενδιαφέρον αλλά και ευρύ θέμα. Όπως όλοι γνωρίζουμε, η ναυτιλία μεταφέρει περί το 80% του παγκοσμίου εμπορίου σε όγκο, ενώ συνεισφέρει κάτω από το 3% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Ο κλάδος έχει εστιάσει στη μείωση των εκπομπών άνθρακα, ειδικά σε συνέχεια των στόχων που έχει θέσει ο IMO και που αναθεωρήθηκαν νωρίτερα φέτος.

Ο **κ. Jan-Willem van den Dijssel**, Americas Lead – **Cargill Inc.**, τόνισε: “Η αναθεωρημένη στρατηγική του IMO θα μεταφραστεί σε έμπρακτη πολιτική, μεταμορφώνοντας τον οδικό χάρτη κάθε εταιρείας και οργάνωσης στη ναυτιλία. Άπαντες θα χρειαστούν μια ομάδα και ένα δίκτυο συνεργασιών προκειμένου οι αλλαγές αυτές να γίνουν πραγματικότητα. Εμείς διαθέτουμε μια στρατηγική απανθρακοποίησης ήδη από το 2017. Έχουμε παραγγείλει πέντε πλοία διπλού κινητήρα με μεθανόλη, τα οποία είναι μάλιστα τα πρώτα σκάφη μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων του είδους τους. Σε ό,τι αφορά τα βιολογικά καύσιμα, έχουμε περάσει στο στάδιο της εκτέλεσης, έχοντας διοχετεύσει ενενήντα χιλιάδες τόνους στις αντίστοιχες εγκαταστάσεις στη Σιγκαπούρη και στις Κάτω Χώρες. Συμμετέχουμε ενεργά στο παγκόσμιο ναυτιλιακό φόρουμ και θέλουμε να παίξουμε

**Capital Link: New York – London – Oslo – Hamburg – Athens – Limassol – Shanghai – Singapore – Tokyo – Hong Kong**

καταλυτικό ρόλο στις επικείμενες αλλαγές. Θεωρούμε πως στις υποδομές και στα λιμάνια υπάρχουν πολλά περιθώρια βελτίωσης.”

Ο κ. **Richard Tao**, Business Development Leader, Maritime Advisory Americas – **DNV**, τόνισε: “Ο IMO επανεξέτασε την πορεία ανθρακοποίησης της ναυτιλίας. Με μια πρώτη ματιά, ίσως οι στόχοι που τέθηκαν για το 2030 να φαντάζουμε εύκολοι, αλλά αν κανείς συνυπολογίσει τις δυναμικές προσφορές και ζήτησης των εναλλακτικών καυσίμων, αντιλαμβάνεται πως πρόκειται αντίθετα για το δυσκολότερο κομμάτι. Σήμερα, η ναυτιλία καταναλώνει 280 εκατομμύρια τόνους καυσίμων και οι προβλέψεις για το 2030 μιλούν για 300 εκατομμύρια. Αν, παράλληλα, πρέπει να επιτύχουμε απανθρακοποίηση της τάξης του 20% έως το 2030, οι εκτιμήσεις για την απαιτούμενη ποσότητα ανθρακικά ουδέτερων καυσίμων αυξάνονται αισθητά. Ας λάβουμε επίσης υπόψη ότι τα ίδια καύσιμα που χρειαστούν και σε άλλους κλάδους, όπως οι αερομεταφορές και οι χερσαίες μεταφορές. Επομένως, τα εναλλακτικά καύσιμα από μόνα τους δεν αρκούν, χρειαζόμαστε μεγαλύτερη ενεργειακή αποδοτικότητα και καινοτόμες λύσεις.”

Ο κ. **Hauke Kite-Powell**, SVP for Decarbonization – **Marsoft Inc.**, τόνισε: “Η προτεραιότητά μας βραχυπρόθεσμα πρέπει να είναι η εξοικονόμηση ενέργειας. Τα οικονομικά κίνητρα για την επένδυση στην αποδοτικότητα ενός εμπορικού πλοίου είναι σημαντικά. Η πρόκληση, βάσει της εμπειρίας μας στη Marsoft, έχοντας συνεργαστεί με πολλούς εφοπλιστές, είναι ότι ορισμένοι δεν αντιλαμβάνονται το μέγεθος της αξίας των καυσίμων που εξοικονομούνται, ή περιμένουν υπερβολικά γρήγορα αποτελέσματα. Ευτυχώς, τα κίνητρα προσέλκυσης των κατάλληλων επενδύσεων στη ναυτιλία αυξάνονται, τόσο λόγω της κοινωνικής αναγνώρισης του κόστους του άνθρακα, όσο και χάρη στο γεγονός ότι ένα αυξανόμενο κομμάτι επιχειρηματιών προσβλέπει σε κέρδη από τη ρυθμισμένη αγορά άνθρακα (ETS στην Ευρώπη) και άλλες αγορές, όπου πλοιοκτήτες που επενδύουν στην αποδοτικότητα μπορούν να επωφεληθούν από την πώληση πιστώσεων άνθρακα. Οι παράγοντες αυτοί θα επιταχύνουν τις εξελίξεις.”

Ο κ. **Randy Giveans**, EVP - Investor Relations & Business Development – **Navigator Holdings (NVGS)**, τόνισε: “Από τη δική μας οπτική γωνία, έχουμε εστιάσει στην αναβάθμιση κυτών και προπελών, εργαζόμενοι παράλληλα με στόχο τη βέλτιστη επιχειρησιακή αποδοτικότητα, χρησιμοποιώντας διαφορετικά, νέα λογισμικά. Μακροπρόθεσμα, εξετάζουμε τη λύση της καθαρής αμμωνίας, μπλε ή πράσινης, για τα καύσιμα και τα προωστικά συστήματα. Στη Navigator μεταφέρουμε αμμωνία στα πλοία μας, επομένως θα είναι εφικτό να αποτελέσει και καύσιμο για τα πλοία μας. Προσβλέπουμε στην ωρίμανση της ιδέας αυτής, σε συνεργασία με τους κατασκευαστές κινητήρων, τα επόμενα χρόνια. Το 2050, λίγα πλοία από αυτά που πλέουν σήμερα θα είναι ακόμη εδώ, θεωρούμε λοιπόν πως το net zero είναι επιτεύξιμο.”

Ο κ. **Hamish Norton**, President – **Star Bulk Carriers Corp. (SBLK)**, τόνισε: “Πρέπει να ξεκινήσουμε από τα βήματα εκείνα που ήδη γνωρίζουμε ότι μπορούν να βοηθήσουν στην εξοικονόμηση καυσίμων. Θεωρώ πως η πρώτη μας απόφαση πρέπει να είναι η επιβράδυνση. Επιπροσθέτως, πρέπει να αξιολογούμε την απόδοση των σκαφών μας με ακρίβεια, και να αξιοποιούμε εν συνεχεία τη γνώση αυτή για τη βελτιστοποίηση ταξιδιών και διαδρομών. Το κύτος πρέπει να διατηρείται πεντακάθαρο, χρησιμοποιώντας ακριβότερες μογιές απ’ ότι στο παρελθόν. Άλλωστε, η τεχνολογία για τα ρομπότ καθαρισμού αναπτύσσεται τάχιιστα. Ξεκινάμε παράλληλα να σκεφτόμαστε τα νέα καύσιμα: Υπάρχει το ΥΦΑ, το οποίο χάνει τελευταίο σε δημοτικότητα, ενώ η μεθανόλη και η αμμωνία γίνονται δημοφιλείς επιλογές. Τέλος, αν θέλουμε να πετύχουμε το net zero έως το 2050, πρέπει να συμπεριλάβουμε και την πυρηνική πρόωση.”

## JONES ACT

Ο κ. **Andrew Shohet**, Senior Vice President, Ocean Industries – **DNB**, τόνισε: “Ο νόμος Jones είναι πράγματι ένα καθοριστικό, ουσιώδες νομοθέτημα για την αμερικανική ναυτιλία. Απαιτεί από τα σκάφη που μεταφέρουν εμπορεύματα μεταξύ δύο σημείων των Ηνωμένων Πολιτειών να υπόκεινται στους νόμους των ΗΠΑ, να ανήκουν σε Αμερικανούς πολίτες, και να έχουν κατασκευαστεί στις ΗΠΑ. Θα συζητήσουμε λοιπόν για την κατάσταση της αγοράς, τους κινητήριους μοχλούς για τη ζήτηση και την επίπτωση στις τιμές.”

Ο κ. **Keegan Plaskon**, Director, Business Development, North America – **ABS**, τόνισε: “Πολύς κόσμος προσπαθεί να συγκρίνει το διεθνή στόλο με τον αμερικανικό στόλο υπό τον νόμο Jones. Μπόρεσα να βρω πρόσβαση σε ορισμένες πληροφορίες από το γραφείο συμμόρφωσης εμπορικών σκαφών του λιμενικού σώματος για το έτος 2022: Δεν ξέρω αν εκπλήσσετε από το γεγονός ότι στα αμερικανικά ύδατα ταξίδεψαν 11.000 πλοία με 78

4

**Capital Link: New York – London – Oslo – Hamburg – Athens – Limassol – Shanghai – Singapore – Tokyo – Hong Kong**



διαφορετικές σημαίες. Έγιναν 8.700 έλεγχοι από το λιμενικό, και καταγράφηκαν παραβάσεις σε λιγότερο από 1% των περιπτώσεων, ποσοστό που είναι ίδιο με αυτό των αμερικανικών σκαφών. Άρα λοιπόν, ο στόλος των ΗΠΑ ανταγωνίζεται στα ίσα τους διεθνείς παίκτες.”

Ο κ. **Deepak Arora**, Chief Strategy Officer – **Crowley Maritime**, τόνισε: “Υπάρχει πληθώρα παραγόντων στη ναυτιλία που καθορίζουν το κατά πόσο κάποιο έργο είναι ή όχι εφικτό. Η αγορά αναπτύσσεται, οι ανάγκες για νέα σκάφη αυξάνονται, αλλά το ρίσκο για τους πλοιοκτήτες παραμένει ψηλά, ενώ και ο χώρος στα ναυπηγεία είναι περιορισμένος, ειδικά για τα δεξαμενόπλοια.

Ενόψει του στόχου του net zero μέχρι το 2050, πιστεύουμε ακράδαντα ότι δεν μπορεί να υπάρξει μια μοναδική στρατηγική που να εξυπηρετεί τους πάντες. Οι στρατηγικές θα έχουν περιφερειακά χαρακτηριστικά και θα καθοριστούν από τις διαθέσιμες επιλογές. Διερευνούμε τεχνολογίες όπως η δέσμευση άνθρακα και καύσιμα όπως το υδρογόνο.”

Ο κ. **John Hallmark**, EVP Commercial and Strategy – **Kirby Marine Transportation Group (KEX)**, τόνισε: “Στην παρούσα συγκυρία, τα χημικά εργοστάσια και διυλιστήρια της Βορείου Αμερικής έχουν μεγάλο πλεονέκτημα ως προς το κόστος, αψηφώντας την επιβράδυνση της παγκόσμιας οικονομίας. Από πλευράς προσφοράς, υφίστανται περιορισμοί στα να σκάφη, τόσο στις παράκτιες όσο και στις υπόλοιπες αγορές. Αναμένουμε πως οι τιμές θα συνεχίσουν την ανοδική τους πορεία για λίγο, έως ότου κατασκευαστεί νέος εξοπλισμός. Δεν έχει υπάρξει κάποια δραματική αλλαγή στον τρόπο με τον οποίο μεταφέρονται τα προϊόντα. Η επαναφορά της ζήτησης μετά την πανδημία είναι αυτή που καθορίζει τις εξελίξεις.”

Ο κ. **Samuel Norton**, President/CEO – **Overseas Shipholding Group (OSG)**, τόνισε: “Η μεγαλύτερη αλλαγή τα τελευταία δύο χρόνια έχει προκύψει από την εξέλιξη του εμπορίου ντίζελ, από τον Κόλπο του Μεξικού και προς τη δυτική ακτή των ΗΠΑ. Το ανανεώσιμο ντίζελ, που διαφέρει από το βιολογικό ντίζελ, έχει περίπου την ίδια δομή με το κανονικό ντίζελ. Παράγεται κατά κανόνα από υπολείμματα λαδιών αγροτικής παραγωγής και εστιατορίων, και συλλέγεται κατά μήκος των ποταμιών των ΗΠΑ. Υπάρχει αγορά στην Καλιφόρνια, την Ουάσιγκτον, και το Όρεγκον. Στην Καλιφόρνια παρέχονται οικονομικά κίνητρα για τη χρήση καυσίμων με μικρότερο ανθρακικό αποτύπωμα, ενώ υπάρχουν και συστήματα που αξιολογούν τη φιλικότητα των καυσίμων προς το περιβάλλον. Το ανανεώσιμο ντίζελ λαμβάνει υψηλές βαθμολογίες, τροποποιώντας κατά συνέπεια τον κλάδο των δεξαμενόπλοιων ως προς τη ζήτηση και το προφίλ των καυσίμων.”

### Main Room – 1st Floor 1X1 SESSION



κ. **Theodore Jadick**, Managing Director,  
CEO & President – **DNB Markets**;  
Conference Chairman



κ. **Robert Bugbee**, President – **Scorpio Tankers Inc. (STNG)**; President & Director – **ENETI Inc. (NETI)**

Ο κ. **Theodore Jadick**, Managing Director, CEO & President – **DNB Markets**; Conference Chairman, τόνισε: “Η ενεργειακή ασφάλεια και η ενεργειακή μετάβαση αποτελούν δύο αντίρροπες δυνάμεις που τραβούν την αγορά σε διαφορετικές κατευθύνσεις, επηρεάζοντας τον τρόπο λήψης αποφάσεων. Κατά τη γνώμη μου, οι επενδύσεις στις ΑΠΕ είναι κατά κανόνα μικρές, ενώ ακόμη και σήμερα η δραστηριότητα γύρω από το πετρέλαιο και το αέριο, τα παραδοσιακά ορυκτά καύσιμα δηλαδή, είναι έντονη. Πρόκειται για έναν συνδυασμό διαφόρων μεταβλητών, όπως οι πολιτικές μετάβασης, ο πληθωρισμός, το υψηλό κόστος, και ο εκτοπισμός των εφοδιαστικών αλυσίδων. Ακόμη, οι κεντρικοί τραπεζίτες ανά την υφήλιο απαγγέλουν το ίδιο ποίημα, ότι τα υψηλά επιτόκια θα συνεχιστούν, δυσχεραίνοντας περαιτέρω την κατάσταση.”

Ο κ. **Robert Bugbee**, President – **Scorpio Tankers Inc. (STNG)**; President & Director – **ENETI Inc. (NETI)**, τόνισε:

**Capital Link: New York – London – Oslo – Hamburg – Athens – Limassol – Shanghai – Singapore – Tokyo – Hong Kong**

“Όλοι οι κλάδοι της ναυτιλίας δικαιούνται σήμερα να είναι αισιόδοξοι. Βρισκόμαστε αντιμέτωποι με μια κατάσταση όπου ο χώρος στα ναυπηγεία είναι περιορισμένος, οι περισσότεροι στόλοι χρειάζονται είτε ανανέωση είτε επέκταση, ενώ και ο δανεισμός δεν μπορεί να είναι απεριόριστος. Θεωρώ πως ο ακριβός δανεισμός θα αποτελέσει θετικό στοιχείο για τη ναυτιλία μακροπρόθεσμα, καθώς θα μειώσει τις κινήσεις με αποκλειστικό κίνητρο την κερδοσκοπία. Πολλές από τις σημερινές αγοραπωλησίες γίνονται με τα χρήματα των ίδιων των ιδιοκτητών. Πρόκειται για μια καλή βάση, πάνω στην οποία μπορεί να χτίσει ο κλάδος μας. Ωστόσο, ο κόσμος γύρω μας εξακολουθεί να μη λειτουργεί σωστά. Ανακάμπτει ακόμη από τον Covid, σε κάποιες περιοχές υπάρχει ισχυρή ανάπτυξη, σε κάποιες άλλες ύφεση. Το ρίσκο λοιπόν που αντιμετωπίζουμε δεν αφορά τη ναυτιλία αυτή καθαυτή, αλλά τις γεωπολιτικές συνθήκες.

Όσον αφορά στην ενέργεια, συνειδητοποιούμε ότι θα χρειαστεί μια πραγματική μετάβαση, μιας και δεν μπορεί κανείς με το πάτημα ενός διακόπτη να φύγει από τον άνθρακα και να περάσει στις ΑΠΕ. Πρέπει να αλλάξουμε τις δυναμικές της χρηματοδότησης, καθώς παρατηρείται απροθυμία επένδυσης στις ανανεώσιμες πηγές και οι απανταχού κυβερνητικές πολιτικές κρίνονται ανεπαρκείς.”

### Main Room – 1st Floor

#### THE EVOLVING LANDSCAPE OF SHIPPING FINANCE - WHERE IS THE CAPITAL COMING FROM?

**Συντονίστρια: κα. Han Deng, Partner – Reed Smith LLP**

#### Ομιλητές:

- **κ. Andrew Shohet**, Senior Vice President, Ocean Industries – **DNB**
- **κ. Evan Cohen**, Managing Director & Group Head, Maritime Finance – **First Citizens Bank**
- **κ. Jason Braunstein**, Partner – **Hudson Structured Capital Management Ltd**
- **κ. Erlend Sommerfelt Hauge**, Co-Founder / Managing Director – **Oceanis GmbH**

### Library – 2nd Floor

#### MARITIME TECHNOLOGY START-UPS

**Συντονίστρια: κα. Marina Hadjipateras, Founder & General Partner – TMV**

#### Ομιλητές:

- **κ. Fabian Feldhaus**, Managing Director & Co-Founder – **Flagship Founders**
- **κ. Haymon Sinapius**, Head of Global Investments - **INNOPORT – Schulte Group**
- **κ. Sean Simons**, Senior Associate – **Newark Venture Partners**

#### THE EVOLVING LANDSCAPE OF SHIPPING FINANCE - WHERE IS THE CAPITAL COMING FROM?

Η **κα. Han Deng**, Partner – **Reed Smith LLP**), τόνισε: “Όπως όλοι γνωρίζουμε, υπάρχει έντονη οικονομική αβεβαιότητα σε παγκόσμιο επίπεδο, σε ένα περιβάλλον υψηλών επιτοκίων και επίμονου πληθωρισμού. Επίσης, φέτος είδαμε πολλά ακραία καιρικά φαινόμενα, που επίσης επηρεάζουν αρνητικά την οικονομική δραστηριότητα. Οι ομιλητές μας θα μας ενημερώσουν για τα προϊόντα που προσφέρουν στις χρηματοδοτικές τους πλατφόρμες.”

Ο **κ. Andrew Shohet**, Senior Vice President, Ocean Industries – **DNB**, τόνισε: “Ειδικά στα πετρελαιοφόρα και στη μεταφορά ξηρών φορτίων, αν δει κανείς την αναλογία παραγγελιών και στόλων, προκύπτει το συμπέρασμα ότι η αγορά είναι ισχυρή. Αυτό με τη σειρά του οδηγεί σε υγιείς ισολογισμούς. Τα υψηλά επιτόκια σίγουρα έχουν επηρεάσει, ενώ και οι συζητήσεις γύρω από τα εναλλακτικά καύσιμα και την ενεργειακή μετάβαση έχουν δημιουργήσει αβεβαιότητα όσον αφορά τα νέα σκάφη. Οι κεφαλαιαγορές άλλωστε επηρεάζονται και αυτές από τις γεωπολιτικές εξελίξεις.”

Ο **κ. Evan Cohen**, Managing Director & Group Head, Maritime Finance – **First Citizens Bank**, τόνισε: “Από τη μακροοικονομική σκοπιά, ο αριθμός των πλοίων στις θάλασσες παραμένει αναλλοίωτος, και ο χρόνος

**Capital Link: New York – London – Oslo – Hamburg – Athens – Limassol – Shanghai – Singapore – Tokyo – Hong Kong**

αποπληρωμής των δανείων σταθερός στα πέντε έτη. Υπάρχει προοπτική για μεγάλο φόρτο εργασίας για εμάς. Έχουμε το πλεονέκτημα του μικρού μεγέθους – 1,5 δις – και των 20-25 συναλλαγών κατ’ έτος. Οι διαθέσιμες συμφωνίες είναι λοιπόν αρκετές, παίρνουμε τα χρήματά μας πίσω και κυνηγάμε την επόμενη. Το ενδιαφέρον κατ’ εμέ το τελευταίο 12μηνο είναι ότι πλέον γίνεται λόγος για τη βιωσιμότητα σε όλες μας τις διαπραγματεύσεις, με νέους και παλιούς πελάτες. Εξετάζουμε πολλά από τα σκάφη, είναι κομμάτι της διαδικασίας μας για τη δέουσα επιμέλεια, και οι έλεγχοι αυτοί περιλαμβάνουν μια βαθμολόγηση βιωσιμότητας που ξεπερνά κατά πολύ τις τυπικότητες όπως το πότε πρέπει να αντικατασταθεί ο χάλυβας.”

Ο κ. **Jason Braunstein**, Partner – **Hudson Structured Capital Management Ltd**, τόνισε: “Βρισκόμαστε σε περιβάλλον υψηλής κερδοφορίας, ειδικά στα δεξαμενόπλοια, αλλά, την ίδια στιγμή οι αξίες είναι διογκωμένες. Το συνολικό κεφάλαιο που έχει κινητοποιηθεί στη ναυτιλία δεν είναι μεγάλο, το μερίδιο όμως που αντιστοιχεί στον εναλλακτικό δανεισμό, συμπεριλαμβανομένου του κινέζικου leasing, έχει περάσει από το 10%, δέκα χρόνια πριν, στο 50% της αγοράς. Οι τράπεζες σήμερα είναι αρκετά συντηρητικές με γενική συμπίεση περιθωρίων, καθιστώντας τους μη τραπεζικούς δανειστές ιδιαίτερα ανταγωνιστικούς, χάρη στο ότι προσφέρουν περισσότερη ευελιξία.

Η δική μας προσέγγιση έχει στο επίκεντρό της τα στοιχεία ενεργητικού. Αντί λοιπόν να μένουμε στα ονόματα, εστιάζουμε στα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά των σκαφών που χρηματοδοτούμε, από τον σχεδιασμό του σκάφους έως την ποιότητα της συντήρησης.”

Ο κ. **Erlend Sommerfelt Hauge**, Co-Founder / Managing Director – **Oceanis GmbH**, τόνισε: “Συνολικά, η πιστοληπτική ικανότητα της ναυτιλίας είναι ελκυστική, για τους λόγους που ήδη έχουν αναφερθεί: λίγες νέες κατασκευές, πληθωριστική πίεση στα νέα σκάφη, ρίσκα και αβεβαιότητες που σχετίζονται με τις νέες παραγγελίες. Τα σκάφη ΥΦΑ, τα μεταφορικά εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και τα πολεμικά πλοία, μονοπωλούν τα ναυπηγεία. Βιώνουμε στην πράξη το ρητό που αναφέρει ότι οι τράπεζες σε προσεγγίζουν όταν εσύ δεν τις χρειάζεσαι. Υπάρχει αφθονία δανειστών στην αγορά και οι εφοπλιστές θέτουν τους κανόνες. Φυσικά, οι πλοιοκτήτες θέλουν να διατηρήσουν τις καλές τους σχέσεις με τις τράπεζες για όταν τα πράγματα δυσκολέψουν και πάλι. Οι πηγές κεφαλαίου παραμένουν ίδιες, αν και βλέπουμε τα ιδιωτικά κεφάλαια να κερδίζουν ένα μέρος του μεριδίου αγοράς που αναλογεί στις τράπεζες. Το πιο χαλαρό ρυθμιστικό τους πλαίσιο προσφέρει μεγαλύτερες δυνατότητες σε ό,τι αφορά τα περιθώρια.”

## MARITIME TECHNOLOGY START-UPS

Η κα. **Marina Hadjipateras**, Founder & General Partner – **TMV**, τόνισε: “Διευθύνω μια εταιρεία επιχειρηματικού κεφαλαίου που ονομάζεται TMV και επενδύει σε νεοφυείς επιχειρήσεις στο χώρο της ναυτιλίας αλλά και άλλων κλάδων. Όταν ίδρυσα την TMV το 2017, πιθανότατα σε αντίστοιχο συνέδριο δεν θα υπήρχε κάποιο πάνελ που να εστιάζει στην τεχνολογία. Σε σύντομο χρονικό διάστημα η ναυτιλία έχει αγκαλιάσει τις νεοφυείς επιχειρήσεις και τη συνεργασία με τεχνολογικές εταιρείες. Το ανοικτό πνεύμα για συμπράξεις μπορεί να αποβεί καθοριστικής σημασίας για τη βιομηχανία μας.”

Ο κ. **Fabian Feldhaus**, Managing Director & Co-Founder – **Flagship Founders**, τόνισε: “Η δουλειά μου ξεκινά συνομιλώντας με διάφορα άτομα του χώρου και ρωτώντας τα σχετικά με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν. Στη συνέχεια αναλύουμε ποια από αυτά τα ζητήματα θα μπορούσαν να επιλυθούν με τη βοήθεια της τεχνολογίας. Συχνά εντυπωσιάζομαι από τη διαφάνεια του κόσμου της ναυτιλίας. Πίστευα πως θα ήταν δύσκολο για τα στελέχη μεγάλων εταιρειών να μου ανοιχτούν και να μοιραστούν τις σκέψεις τους, αλλά είχα άδικο.

Αυτό που κάνουμε στη Flagship Founders, σε επίπεδο ενίσχυσης εταιρειών, είναι ότι έχουμε στρατηγικές συσκέψεις στις οποίες φέρνουμε τους μετόχους και τους εταίρους μας στον ίδιο χώρο, συνδέοντας τον τεχνολογικό και τον ναυτιλιακό κλάδο. Θεωρώ πως είναι μια ενδιαφέρουσα ζύμωση με απτά αποτελέσματα. Κάθε ναυτιλιακή εταιρεία αναφέρεται στα δικά της προβλήματα και ξεκινάμε τη διαδικασία επίλυσής τους.”

Ο κ. **Haymon Sinapius**, Head of Global Investments - **INNOPORT – Schulte Group**, τόνισε: “Η συνεργασία είναι το σημείο κλειδί. Υπάρχει κάποιες φορές έλλειψη συνεννόησης ανάμεσα στον κόσμο των start-up και το πιο συντηρητικό κομμάτι της ναυτιλίας. Δημιουργήσαμε άλλωστε την INNOPORT ακριβώς για να συμβάλλουμε στην καλύτερη συνεργασία. Για εμάς η διαδικασία είναι απλή: όταν βρίσκουμε νεοφυείς επιχειρήσεις τις οποίες θεωρούμε ενδιαφέρουσες και ικανές να αλλάξουν τον τρόπο με τον οποίο εργαζόμαστε, ξεκινάμε έναν διάλογο, από νωρίς, με τη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων, ενθαρρύνοντας την αντισυμβατική σκέψη. Όταν κάποιος γ

**Capital Link: New York – London – Oslo – Hamburg – Athens – Limassol – Shanghai – Singapore – Tokyo – Hong Kong**

δρα επιχειρηματικά με τον ίδιο τρόπο επί δεκαετίες, είναι δύσκολο να αλλάξει νοοτροπία, αλλά αυτό είναι που προσπαθούμε να επιτύχουμε.”

Ο κ. **Sean Simons**, Senior Associate – **Newark Venture Partners**, τόνισε: “Πολλοί από τους επιχειρηματικούς επενδυτές απλά δεν γνωρίζουν αρκετά πράγματα για τη ναυτιλία, τη θεωρούν μια παλιομοδίτικη, τεράστια διεθνή βιομηχανία. Φοβούνται πως οι αποδόσεις θα είναι μικρές, οι κύκλοι μεγάλοι, και δεν βλέπουν κάτι επίκαιρο που θα τους ωθήσει να επενδύσουν. Νομίζω ότι ο IMO το αλλάζει αυτό, χάρη στους κανόνες απανθρακοποίησης, πιέζοντας περισσότερο το περιβαλλοντικό κομμάτι. Αυτό που πρέπει να βελτιώσει η ναυτιλία είναι η φιλοξενία της, συνεργαζόμενοι με οργανώσεις για να αυξήσει την ευαισθητοποίηση. Σε οποιαδήποτε άλλη εκδήλωση με θέμα την τεχνολογία και τη χρηματοδότηση, θα υπήρχαν πολλοί 25χρονοι με χαλαρά ρούχα στην αίθουσα, ενώ εδώ όλοι μας φοράμε... κοστούμια και γραβάτες. Ίσως πρέπει να βρούμε μια μέση λύση, αλλά και απτά παραδείγματα τεχνολογικών λύσεων που μπορούν να βοηθήσουν τον κλάδο στα επόμενα βήματά του.”

#### CAPITAL MARKETS, M&A, CONSOLIDATION

**Εισαγωγική Παρουσίαση: κα. Cassandra Seier (Tok), CFA, Head of International Capital Markets – New York Stock Exchange**

**Συντονιστής: κ. Keith Billotti, Partner – Seward & Kissel LLP**

#### Ομιλητές:

- **κα. Christa Volpicelli**, Managing Director & Head of Maritime Investment Banking – **Citi**
- **κ. Christopher C. Eitzen**, Managing Director, Investment Banking – **Clarksons Securities AS**
- **κ. Jae Kwon**, Managing Director – **DNB**
- **κ. Michael Kirk**, Managing Director – **RMK Maritime**
- **κ. Nikos Petrakakos**, Senior Advisor, Decarbonization – **Tufton Investment Management Ltd**

#### LPG SHIPPING SECTOR

**Συντονιστής: κ. Omar Nokta, Lead Shipping Researcher – Jefferies**

#### Ομιλητές:

- **κ. Theodore Young**, CFO – **Dorian LPG (LPG)**
- **κ. Oystein M. Kalleklev**, CEO – **FLEX LNG (FLNG) / Avance Gas Holding Ltd. (NO: AGAS)**
- **κ. Randy Giveans**, EVP - Investor Relations & Business Development – **Navigator Holdings (NVGS)**

#### CAPITAL MARKETS, M&A, CONSOLIDATION

Η **κα. Cassandra Seier (Tok)**, CFA, Head of International Capital Markets – **New York Stock Exchange**, τόνισε: “Το χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης θεωρεί τιμή του τη συμμετοχή στο 15ο ετήσιο New York maritime forum, μια πάντοτε επίκαιρη και σημαντική συζήτηση γύρω από τις τωρινές συνθήκες στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Σήμερα, έχουμε περισσότερες από τριάντα εισηγμένες εταιρείες από τον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών στο χρηματιστήριό μας. Η ναυτιλία είναι μια συχνά ήσυχη βιομηχανία που λειτουργεί σε πίσω πλάνο, είναι όμως καθοριστική για πολλές εφοδιαστικές αλυσίδες. Είτε πρόκειται για τη μεταφορά πρώτων υλών ή αγαθών, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι του διεθνούς εμπορίου. Στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, συνεχίζουμε να υποδεχόμαστε τους κορυφαίους καινοτόμους εφευρέτες και ηγέτες, δημιουργώντας μια ισχυρή κοινότητα επιχειρηματιών, που θέλουν να συγκεντρώσουν κεφάλαια αλλά και να αλλάξουν τον κόσμο. Ας συνεχίσουμε να εργαζόμαστε μαζί στηρίζοντας τις επενδύσεις και την ευημερία της ναυτιλίας.”

Ο **κ. Keith Billotti**, Partner – **Seward & Kissel LLP**, τόνισε: “Οι ειδήσεις είναι γεμάτες από αναφορές στις νέες οικονομικές και γεωπολιτικές πραγματικότητες. Έχοντας αυτό κατά νου, οι ομιλητές μας θα μας παρουσιάσουν την κατάσταση στις αμερικανικές και διεθνείς κεφαλαιαγορές, καθώς και τους παράγοντες που λαμβάνουν



υπόψη οι επενδυτές προτού λάβουν τις αποφάσεις τους.”

Η **κα. Christa Volpicelli**, Managing Director & Head of Maritime Investment Banking – **Citi**, τόνισε: “Βιώνουμε μια κατάσταση παγκόσμιας αβεβαιότητας. Συνολικά, οι αγορές μετοχών έχουν ανέβει σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο πριν έναν χρόνο, αλλά αν κανείς αφαιρέσει τους τεχνολογικούς κολοσσούς - Apple, Google, Tesla – η υπόλοιπη αγορά φαντάζει στάσιμη με λίγους μόνο να ξεχωρίζουν. Ειδικότερα για τη ναυτιλία, οι τομείς που σχετίζονται με την ενέργεια (δεξαμενόπλοια, LNG, LPG) προπορεύονται σε σχέση με τους υπόλοιπους, γεγονός που δεν αποτελεί έκπληξη δεδομένων των κερδών που καταγράφηκαν σε αυτούς τους κλάδους. Αρκετοί επενδυτές περιμένουν μια ήπια προσγείωση στις ΗΠΑ και παραμένουν αισιόδοξοι, αλλά εξελίξεις όπως τα πρόσφατα τραγικά γεγονότα στο Ισραήλ σπέρνουν την αμφιβολία.”

Ο **κ. Christopher C. Eitzen**, Managing Director, Investment Banking – **Clarksons Securities AS**, τόνισε: “Πολλά από τα όσα συμβαίνουν γύρω μας επηρεάζουν τη σκέψη των επενδυτών. Ήμασταν τυχεροί, τόσο στη ναυτιλία όσο και σε άλλους ενεργειακούς κλάδους, με αποτέλεσμα να καταγράψουμε καλές επιδόσεις την τελευταία διετία. Οι επενδυτές βλέπουν ότι η ναυτιλία είναι επικερδής και αποδοτική. Ξεκινήσαμε με πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και επεκταθήκαμε στην πορεία στα δεξαμενόπλοια και στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων. Πάντως οι συναλλαγές ιδιωτικών κεφαλαίων ήταν περιορισμένες, ενώ εξ αυτών το 60-70% προέρχονται από την Ευρώπη και όχι τόσο από την Αμερική.”

Ο **κ. Jae Kwon**, Managing Director – **DNB**, τόνισε: “Έχει δοθεί μεγάλη έμφαση στην ενεργειακή ασφάλεια, δημιουργώντας ένα θετικό μομέντουμ για τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία ΥΦΑ και υγραερίου. Οι εταιρείες αυτές δεν έχουν άμεση ανάγκη για κεφάλαιο, καθώς έχουν εκμεταλλευθεί το κερδοφόρο περιβάλλον. Οι εταιρείες προσπαθούν να ωφεληθούν εισάγοντας μετοχές σε δύο χρηματιστήρια, προσπαθώντας να βρεθούν στην κατάλληλη θέση ενόψει του επόμενου κύκλου. Ζούμε σε ενδιαφέροντες καιρούς: πολλά πράγματα φαινομενικά λειτουργούν σωστά, αλλά ουδείς γνωρίζει ποια θα είναι η επόμενη άγνωστη μεταβλητή ικανή να διαταράξει την αγορά. Η ενεργειακή ασφάλεια και μετάβαση δίνει το στίγμα, άρα όσοι προβλέψουν καλά τις σχετικές εξελίξεις και κινηθούν την κατάλληλη στιγμή θα βρεθούν σε πλεονεκτική θέση.”

Ο **κ. Michael Kirk**, Managing Director – **RMK Maritime**, τόνισε: “Μια επιτυχημένη συγχώνευση ή εξαγορά χρειάζεται δύο μέρη, έναν πρόθυμο αγοραστή αλλά και έναν πρόθυμο πωλητή. Όταν κάποιος στην πραγματικότητα δεν θέλει να πουλήσει, κρύβεται πίσω από καθυστερήσεις και διαμάχες. Κατά τη γνώμη μου, είναι ευκολότερο να προχωρήσει κανείς σε μια πώληση στόλου με όλα τα στοιχεία ενεργητικού, διευκολύνοντας τη συναλλαγή.”

Ο πληθωρισμός είναι παράγων μείζονος σημασίας: τα πλοία δεν μπορούν να αντικατασταθούν στις τιμές που υπήρχαν μέχρι πρότινος. Βέβαια, τα δυνατά περιουσιακά στοιχεία πλεονεκτούν σε περιόδους πληθωρισμού, επομένως εκεί η ναυτιλία υπερτερεί.”

Ο **κ. Nikos Petrakakos**, Senior Advisor, Decarbonization – **Tufton Investment Management Ltd**, τόνισε: “Πιστεύω ότι η ενεργειακή μετάβαση αποτρέπει τους εφοπλιστές από το να εκτεθούν υπερβολικά, προχωρώντας σε κερδοσκοπικές επενδύσεις. Η περιρρέουσα αβεβαιότητα έχει συνεισφέρει σε αυτό, όπως και οι καλοί ισολογισμοί των τελευταίων ετών. Η δευτερογενής αγορά εξακολουθεί να κρύβει ευκαιρίες, ενώ καλά κινούνται και τα κεφάλαια που επενδύουν σε υποδομές. Τα ιδιωτικά κεφάλαια επιστρέφουν στη ναυτιλία, καθώς παρατηρούν τη συνεχιζόμενη μεταμόρφωση που προϋποθέτει η ενεργειακή μετάβαση και την ανάγκη για περισσότερες συνεργασίες.”

## LPG SHIPPING SECTOR

Ο **κ. Omar Nokta**, Lead Shipping Researcher – **Jefferies**, τόνισε: “Το πάνελ αυτό θα εστιάσει στον πιο καυτό κλάδο στη ναυτιλία. Ο LPG κλάδος βρίσκεται σε μεγάλη φόρμα φέτος, συνεχίζοντας τη δυναμική πορεία που ξεκίνησε το 2020. Για την ακρίβεια, ήταν ο πρώτος τομέας της ναυτιλίας που ανέκαμψε μετά την πανδημία, με αποτέλεσμα τη φανταστική σημερινή αγορά.”

Ο **κ. Theodore Young**, CFO – **Dorian LPG (LPG)**, τόνισε: “Ξαφνικά, υπήρξε ένα άλμα της τάξης των 7 εκατομμυρίων μετρικών τόνων από το '21 στο '22, και ξανά από το '22 στο '23. 7 εκ. μετρικοί τόνοι είναι μια ποσότητα που ισούται περίπου με το αέριο που εξήγαγε η Ρωσία στην αγορά, που χρειάστηκε να

προσαρμοστεί στα να δεδομένα. Πρόκειται επομένως για έναν συνδυασμό αυξημένης εξαγωγικής ζήτησης αλλά και αποσύρσεων στις δεξαμενές των ναυπηγείων, που ήταν εκ προοιμίου γνωστές. Είναι καλή συγκυρία για τους πλοιοκτήτες.

Ακόμη, ένας επιπλέον παράγοντας που ωθεί τη ζήτηση για υγραέριο είναι οι πολλές του χρήσεις. Περίπου το μισό κατευθύνεται στην κάλυψη αναγκών θέρμανσης και μαγειρικής ανά τον κόσμο, δηλαδή σε ανελαστικές ανάγκες που θα συνεχίσουν να αυξάνονται. Τέλος, αποτελεί μέρος της λύσης στον αγώνα για απανθρακοποίηση. Μπορεί να μην είναι η λύση στην οποία ελπίζει η Greta Thunberg, συνεισφέρουμε πάντως στη μείωση των εκπομπών του θερμοκηπίου χάρη στο προϊόν που μεταφέρουμε αλλά και που καίμε στα πλοία μας.”

Ο κ. **Oystein M. Kalleklev**, CEO – **FLEX LNG (FLNG) / Avance Gas Holding Ltd. (NO: AGAS)**, τόνισε: “35 με 40 πλοία πρόκειται να μας παραδοθούν φέτος: είναι ένας σημαντικός αριθμός, μεγαλύτερος από τα προηγούμενα χρόνια. Ταυτόχρονα όμως, το κόστος ανεβαίνει. Αν δείτε τη διαδρομή που ακολουθούν τα σκάφη μεταφέροντας αμερικανικά φορτία, περνούν κατά κανόνα από τη διώρυγα του Σουέζ. Είναι πιο χρονοβόρο αλλά τουλάχιστον γνωρίζεις τις ακριβείς ημερομηνίες και μπορείς να διαθέσεις το πλοίο με σιγουριά, εν αντιθέσει με την αβεβαιότητα του περάσματος από τον Παναμά. Τα περιθώρια κέρδους είναι λίγο πιο πιεσμένα εξαιτίας της μεγαλύτερης διαδρομής και της συνεπακόλουθης αυξημένης κατανάλωσης καυσίμων. Προσωπικά το προτιμώ από τη διώρυγα του Παναμά, άλλωστε έτσι οδηγηθήκαμε σε εκτόξευση της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών – υπήρχαν στιγμές που δεν υπήρχε ούτε ένα διαθέσιμο πλοίο στην αγορά, με αποτέλεσμα οι τιμές να πάρουν την ανηφόρα.”

Ο κ. **Randy Giveans**, EVP - Investor Relations & Business Development – **Navigator Holdings (NVGS)**, τόνισε: “Στη Navigator το υγραέριο αντιστοιχεί στο ένα τρίτο της επιχειρηματικής μας δραστηριότητας. Έχουμε επεκταθεί σε περισσότερα καύσιμα, όπως η αιθάλη, το προπάνιο και η αμμωνία, ειδικά στην τελευταία. Πριν τη ρωσική εισβολή στην Ουκρανία είχαμε μόλις τρία πλοία με αμμωνία, πήγαμε στα δέκα, ενώ σήμερα διαθέτουμε οκτώ. Κάποτε τα σκάφη αυτά ήταν περιορισμένης χρησιμότητας, αλλά στα πρόσφατα τρίμηνα έχουν εξελιχθεί σε ισχυρή αγορά.”

Αυξανόμενη ζήτηση παρατηρείται και στα σκάφη μεσαίου μεγέθους, ειδικά για μεταφορές από τις ΗΠΑ στην Ευρώπη και από τη Μέση Ανατολή προς την Ευρώπη.”

## Main Room – 1st Floor

### ANALYST PANEL

**Συντονιστής:** κ. **Robert Bugbee**, President – **Scorpio Tankers Inc. (STNG)**; President & Director – **Eneti Inc. (NETI)**  
**Ομιλητές:**

- κ. **Gregory Lewis**, Head of Maritime Research – **BTIG**
- κ. **Frode Mørkedal**, Managing Director, Equity Research – **Clarksons Securities AS**
- κ. **Chris Robertson**, Vice President – **Deutsche Bank**
- κ. **Omar Nokta**, Lead Shipping Researcher – **Jefferies**
- κ. **Liam Burke**, Managing Director – **B Riley Securities**

Ο κ. **Robert Bugbee**, President – **Scorpio Tankers Inc. (STNG)**; President & Director – **Eneti Inc. (NETI)**, τόνισε: “Είμαστε το τελευταίο πάνελ πριν το μεσημεριανό γεύμα, επομένως πρέπει να είμαστε ενδιαφέροντες και χαρισματικοί αν δεν θέλουμε να μείνουμε νηστικοί. Θα προσπαθήσουμε να δούμε τι ισχύει και τι δεν ισχύει με τη βοήθεια των ομιλητών μας: είναι καλή ιδέα να δαπανήσει κανείς δισεκατομμύρια σε VLCC; Τα ξηρά φορτία είναι καταδικασμένα να αποτύχουν; Θα αγοράζατε μετοχές ναυτιλιακών εταιρειών, και αν ναι, ποιες;”

Ο κ. **Gregory Lewis**, Head of Maritime Research – **BTIG**, τόνισε: “Κοιτώντας τα πράγματα σε βάθος χρόνου, αναμφίβολα οι τιμές των πλοίων είναι υψηλές. Αν και οι προβλέψεις από πλευράς προσφοράς για τα επόμενα δύο με τρία έτη είναι καλές, υπάρχουν κάποια σύννεφα ενόσω περιμένουμε τις χώρες του ΟΠΕΚ να αρχίσουν εκ νέου την παραγωγή πετρελαίου.

Για τους ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων μεταφοράς προϊόντων η κατάσταση είναι καλή, είτε λόγω των νέων διωλιστηρίων, είτε χάρη στη μεγάλη ζήτηση κ.λπ. Υπάρχει ένα ερώτημα σχετικά με τη διαχείριση των χρημάτων

που βγάζουν, αλλά η πλειοψηφία φέρεται έξυπνα, αγοράζοντας μετοχές και πληρώνοντας μερίσματα. Αυτή είναι η συνταγή της επιτυχίας.”

Ο κ. **Frode Mørkedal**, Managing Director, Equity Research – **Clarksons Securities AS**, τόνισε: “Το καλό με τα ξηρά φορτία είναι πως βρισκόμαστε σε περίοδο ανανέωσης των αποθεμάτων. Η λιμενική συμφόρηση είναι στο χαμηλότερο επίπεδο της πενταετίας, και από μόνος του ο εξορθολογισμός των ουρών αρκεί για να ανεβάσει τις τιμές. Δεν χρειαζόμαστε την Κίνα σε πλήρη λειτουργία για να προκόψει ο κλάδος.”

Αναφορικά με την αγορά μετοχών, όλοι ξέρουν ότι η αγορά κάνει κύκλους και δεν πρέπει κανείς να αγοράζει μετοχές στο ζενίθ τους. Δεν γνωρίζουμε πόσο θα κρατήσει αυτή η συγκυρία, είναι σαν να αγοράζει κανείς μετοχές εταιρειών μεταφοράς φορτίων χύδην στις 200.000 μονάδες το 2008. Δεν ήταν καλή ιδέα τότε, δεν είναι καλή ιδέα ούτε σήμερα.”

Ο κ. **Chris Robertson**, Vice President – **Deutsche Bank**, τόνισε: “Αυτό που πολλοί δεν έλαβαν υπόψη στα ξηρά φορτία, με την ελπίδα του ανοίγματος της Κίνας, ήταν η συνεχιζόμενη αποσυμφόρηση των λιμένων, που επανέφερε την προσφορά στην αγορά. Από δω και στο εξής η προσφορά θα παραμείνει, και η ζήτηση θα ανακάμψει σταδιακά.”

Για τους επενδυτές εκεί έξω, προτείνω μεταξύ άλλων την International Seaways. Αν κανείς είναι αισιόδοξος για τα ναύλα των VLCC και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων, αντισταθμίζει έτσι την τρέχουσα αξία του χαρτοφυλακίου. Οι τιμές των μετοχών της παραμένουν χαμηλές, λογικά λοιπόν αναμένεται ανατίμηση της χρηματιστηριακής αξίας.”

Ο κ. **Omar Nokta**, Lead Shipping Researcher – **Jefferies**, τόνισε: “Η αγορά χρειάζεται μικρές ωθήσεις εδώ και εκεί για να ανέβουν οι τιμές. Αντιμετωπίζαμε με νευρική τάση την περίοδο πριν το ζενίθ της χρονιάς – όπου βρισκόμαστε τώρα – να όμως που οι προσδοκίες μας ξεπεράστηκαν, καθώς έχουμε τιμές χειμώνα πριν καν ξεκινήσει η σεζόν.”

Το υγραέριο εξακολουθεί να λειτουργεί ως μηχανή εκτύπωσης μετρητών, επιτρέποντας την επανεξισορρόπηση των ισολογισμών. Στα τάνκερ, αναμένουμε την ανάκαμψη του αργού πετρελαίου. Τον Ιούλιο οι μετοχές είχαν αρχίσει να ανεβαίνουν, προεξοφλώντας την έξοδο από το τούνελ, αλλά τελικά θα χρειαστεί να περιμένουμε κι άλλο.”

Ο κ. **Liam Burke**, Managing Director – **B Riley Securities**, τόνισε: “Όταν η προσφορά είναι τόσο μεγάλη, δεν χρειάζεται κάποιο μεγάλο άλμα στα ξηρά φορτία χύδην για να λειτουργήσει η μόχλευση. Οι ισολογισμοί είναι σε καλή κατάσταση, παράγεται χρήμα και όλοι ακολουθούν μια φιλική προς τους μετόχους ανακατανομή κεφαλαίων.”

Εισερχόμαστε σε ένα δυνατό τρίμηνο όπου οι ταμειακές ροές θα επιταχυνθούν έτι περαιτέρω, με προοπτικές επένδυσης στη δημιουργία αξίας, αλλά και αγοράς νέων σκαφών, αλλά αυτό είναι μια άλλη συζήτηση.”

## LUNCHEON & KEYNOTE ADDRESS

### PRESIDENT'S ROOM - 3rd Floor

#### INTRODUCTORY REMARKS



**Dr. Nikolas P. Tsakos, CEO – TEN Ltd. (TNP) Chairman – INTERTANKO (2014-2018)**

## KEYNOTE ADDRESS



### κ. Mark Ross, CEO – Chevron Shipping

Ο κ. Νίκος Μπορνόζης, President - **Capital Link**, κατά την έναρξη του γεύματος και της κεντρικής ομιλίας, δήλωσε: “Σας ευχαριστώ εκ νέου για τη σημερινή παρουσία σας, σε μια εξαιρετική εκδήλωση μέχρι στιγμής. Θα ήθελα να αναφερθώ προσωπικά στη Cassandra Seier από το χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (NYSE) και να την ευχαριστήσω για την συνδρομή της. Σχετικά με τον Νίκο Τσάκο, δεν πιστεύω ότι χρειάζεται να τον προλογίσω, θέλω απλά να τον ευχαριστήσω για το γεγονός ότι είναι παγκόσμιος χορηγός του φόρουμ και να τον συγχαρώ για τη συμπλήρωση τριάντα ετών από την εισαγωγή της εταιρείας του στο χρηματιστήριο.”

Ο κ. **Theodore Jadick**, Managing Director CEO & President - **DNB Markets**, ανέφερε: “Η σημερινή είναι άλλη μια ποιοτική εκδήλωση, όπως απεδείχθη από το περιεχόμενο των πρωινών πάνελ. Οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουμε είναι προφανείς, και συνήθως έχουν αντίκτυπο στη ναυτιλία. Ωστόσο, πιστεύω πως ποτέ άλλοτε ο κλάδος δεν ήταν σε καλύτερη θέση για να ανταποκριθεί απ’ ότι σήμερα.”

Ο **Dr. Nikolas P. Tsakos**, CEO – **TEN Ltd. (TNP) Chairman – INTERTANKO (2014-2018)**, τόνισε: “Κάτι που ξεκίνησε από μια διατριβή στο πανεπιστήμιο εξελίχθηκε στη σημερινή πραγματικότητα. Έχουμε συγκεντρώσει 2,5 δισεκατομμύρια δολάρια καθαρού εισοδήματος σε μια εκ φύσεως κυκλική βιομηχανία. Ακόμη, έχουμε πληρώσει 750 εκατομμύρια σε μερίσματα. Επιδιώκουμε τη συνοχή και τη διάρκεια, καθώς και αναγνωρίζουμε την ποιότητα των μακροχρόνιων σχέσεων με διάφορους εταίρους, όπως ο επόμενος ομιλητής Mark Ross, με τον οποίο μας συνδέει στενή επαγγελματική αλλά και φυσική σχέση. Είναι το πρόσωπο της νέας, ανανεωμένης βιομηχανίας πετρελαίου.”

Ο κ. **Mark Ross**, CEO – **Chevron Shipping**, τόνισε: “Μετά από μια μακρά ιστορία και πλήθος συγχωνεύσεων και εξαγορών, η Chevron δραστηριοποιείται σήμερα σε 75 διαφορετικές χώρες, έχει σαράντα χιλιάδες εργαζόμενους παγκοσμίως, και αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες ενεργειακές εταιρείες. Βασικοί στόχοι της Chevron είναι οι υψηλές αποδόσεις, η μείωση χρήσης άνθρακα, και η δημιουργία υπεραξίας για τους μετόχους σε κάθε επιχειρηματικό περιβάλλον. Πιο συγκεκριμένα, η Chevron Shipping διαχειρίζεται έναν μεγάλο στόλο τάνκερ και πλοίων μεταφοράς ΥΦΑ. Συνεχίζοντας να χειριζόμαστε οι ίδιοι τα πλοία μας έχουμε διατηρήσει μια εσωτερική ναυτική οργάνωση και τη δυνατότητα να στηρίζουμε τους τερματικούς και τα εξωχώρια περιουσιακά στοιχεία της Chevron.

Επιπροσθέτως, είμαστε υπερήφανοι για την απόδοσή μας, ως ηγέτες του κλάδου, στα θέματα ασφάλειας και περιβάλλοντος. Χτίζουμε το μέλλον γύρω από τρεις στόχους: τη διαφορετικότητα, την απανθρακοποίηση, και την ψηφιοποίηση. Η Chevron πιστεύει πως το μέλλον της ενέργειας περνά από τη μείωση της χρήσης άνθρακα, επομένως θα χρειαστούν πολυάριθμες λύσεις για να μειωθούν οι εκπομπές που προκαλούνται από τις μεταφορές αγαθών. Τούτο συνεπάγεται και ευκαιρίες: οι συνεργασίες μεταξύ κυβερνήσεων, βιομηχανικών παραγόντων και ερευνητικών ιδρυμάτων θα είναι βαρύνουσας σημασίας για την επιτάχυνση της καινοτομίας στις τεχνολογίες πρόωσης, την εξοικονόμηση ενέργειας και τα εναλλακτικά καύσιμα. Ο χρόνος μας πιέζει αλλά σας διαβεβαιώ πως στη Chevron είμαστε αφοσιωμένοι στην ολοκλήρωση της συνεχιζόμενης αυτής μετάβασης.”

## Main Room – 1st Floor

### DRY BULK SHIPPING SECTOR

Συντονιστής: κ. **Liam Burke**, Managing Director – **B Riley Securities**

Ομιλητές:

- κ. **Ioannis Zafirakis**, Chief Financial Officer & Chief Strategy Officer – **Diana Shipping Inc. (DSX)**
- κ. **Gary Vogel**, Chief Executive Officer & Director – **Eagle Bulk Shipping Inc. (EGLE)**

**Capital Link: New York – London – Oslo – Hamburg – Athens – Limassol – Shanghai – Singapore – Tokyo – Hong Kong**



- κ. **John C. Wobensmith**, Chief Executive Officer – **Genco Shipping & Trading LTD (GNK)**
- κ. **Hamish Norton**, President – **Star Bulk Carriers Corp. (SBLK)**

Ο κ. **Liam Burke**, Managing Director – **B Riley Securities**, τόνισε: “Είναι τιμή μου να παρουσιάζω το σημερινό πάνελ για τα ξηρά χύδην φορτία. Οι εφοπλιστές του κλάδου έχουν την επιλογή να κατανεύμουν τα στοιχεία ενεργητικού τους ανά κατηγορία σκάφους. Θα τους ζητήσω να μοιραστούν μαζί μας τη στρατηγική τους καθώς και τον τρόπο διαχείρισης του στόλου προκειμένου να επιτύχουν την επιθυμητή διασπορά αλλά και να εξασφαλίσουν αποδόσεις στις επενδύσεις τους.”

Ο κ. **Ioannis Zafirakis**, Chief Financial Officer & Chief Strategy Officer – **Diana Shipping Inc. (DSX)**, τόνισε: “ Στη Diana Shipping αντιδρούμε εκμεταλλευόμενοι την πτητικότητα της αγοράς. Κατά βάση, έχουμε συγκεντρώσει τις επενδύσεις μας στα μεγαλύτερα μεγέθη και έχουμε στη διάθεσή μας έναν εκτενή στόλο. Στην ουσία, λειτουργούμε σαν διαχειριστές κεφαλαίων που επενδύουν χρήματα και αναζητούν την κατάλληλη αναλογία κινδύνου και ανταμοιβής. Τέλος, δίνουμε μεγάλη βάση στις οικονομίες κλίμακας.

Ο κ. **Gary Vogel**, Chief Executive Officer & Director – **Eagle Bulk Shipping Inc. (EGLE)**, τόνισε: “Ο στόλος μας απαρτίζεται από 52 σκάφη, όλα τους μεταξύ 55 και 63 χιλιάδων τόνων σε νεκρό βάρος. Επιπλέον, 50 από τα 52 διαθέτουν scrubbers. Δίνουμε προτεραιότητα σε πλοία που μπορούν να μεταφέρουν μικρά και μεγάλα φορτία, καθώς είναι πιο ευέλικτα. Επίσης, πλεονέκτημα προσφέρουν τα πλοία με γερανό, που μας επιτρέπουν να φορτώσουμε και να ξεφορτώσουμε σε λιμάνια χωρίς αντίστοιχες υποδομές. Ένας παραπάνω λόγος που μένουμε σε μια συγκεκριμένη κλάση σκαφών είναι ότι το μοντέλο μας περιλαμβάνει, πέρα από τα δικά μας καράβια, και ναυλωμένα σκάφη. Με απλά λόγια, η επιχειρησιακή ευελιξία εναλλαγής πλοίων και φορτίων μας προσφέρει περισσότερες επιλογές. Είναι κάτι που πράττουμε συνειδητά και αποφέρει αποτελέσματα για την εταιρεία και τους μετόχους της.”

Ο κ. **John C. Wobensmith**, Chief Executive Officer – **Genco Shipping & Trading LTD (GNK)**, τόνισε: “Διαθέτουμε 27 σκάφη supra-max στο νερό και 17 μεγέθους capesize, και όλα έχουν εγκαταστημένα scrubbers. Μεταφέρουμε κάθε είδους ξηρά χύδην εμπορεύματα, κατά κύριο λόγο σίδηρο και άνθρακα. Ο τρόπος με τον οποίο έχουμε δομήσει τον ισολογισμό μας δίνει τη δυνατότητα να «παιζουμε» με τη μεταβλητότητα της αγοράς χωρίς να χάνουμε τον ύπνο μας, ωστόσο προτιμούμε τα σκάφη μεσαία μεγέθους, ικανά να αποδίδουν κερδοφορία σταθερής ροής. Ο στόλος μας είναι 10-11 ετών, θεωρούμε πως η ηλικία αυτή είναι η χρυσή τομή από πλευράς απόδοσης επί του κεφαλαίου που έχει επενδυθεί, δίνοντας μας ισχυρή εμπορική δραστηριότητα στη Σιγκαπούρη, τη Νέα Υόρκη, και την Κοπεγχάγη.”

Ο κ. **Hamish Norton**, President – **Star Bulk Carriers Corp. (SBLK)**, τόνισε: “Όταν η σύγκρουση Ρωσίας και Ουκρανίας ολοκληρωθεί, σίγουρα θα υπάρχει ανάγκη ανακατασκευής της Ουκρανίας, που θα χρειαστεί με τη σειρά της μεγάλο όγκο ξηρών φορτίων. Δεν θα απαιτηθεί κάποιο μεγάλο ποσοστό του παγκόσμιου στόλου, αλλά αναμφίβολα θα υπάρξει ζήτηση.

Αναμένω με ενδιαφέρον το έτος 2024 με δεδομένο ότι θα πρόκειται για την πρώτη χρονιά εφαρμογής του δείκτη έντασης άνθρακα για το σύνολο του στόλου. Κάθε καράβι θα αξιολογηθεί, και το ερώτημα είναι με ποιον τρόπο θα επηρεαστούν οι αποφάσεις των ναυλωτών.”

## SHIPPING - INVESTOR'S PERSPECTIVE

**Συντονιστής:** κ. **James Cirenza**, Managing Director – **DNB Markets Inc.**

**Ομιλητές:**

- κ. **James Berner**, Managing Director – **BlackRock**
- κ. **Richard Diamond**, Principal – **Castlewood Capital Partners, LLC**
- κ. **JP Geygan**, COO & SVP – **Global Value Investment Corp.**
- κ. **David Marcus**, CEO – **Price Family Office, LLC**; Lead Portfolio Manager – **Evermore Global Value Fund**
- κ. **Bob Robotti**, President and Chief Investment Officer – **Robotti & Company**

Ο κ. **James Cirenza**, Managing Director – **DNB Markets Inc.**, τόνισε: “Έχω συμμετάσχει σε ανάλογα επενδυτικά πάνελ και στο παρελθόν, αλλά είχα καιρό να δω τόσο χαρούμενους ομιλητές. Θα τους ρωτήσω σχετικά με τη διαδικασία με την οποία επενδύουν τα χρήματά τους. Εδώ και ένα χρόνο, οι αμερικανικές εισηγμένες στο

**Capital Link: New York – London – Oslo – Hamburg – Athens – Limassol – Shanghai – Singapore – Tokyo – Hong Kong**

χρηματιστήριο εταιρείες πλεονεκτούν στην αγορά έναντι των ευρωπαϊκών και ασιατικών, επομένως μεταξύ άλλων θα αναφερθούμε στις διαφορές σχετικά με τα ασφάλιστρα εκτός των ΗΠΑ.”

Ο κ. **James Berner**, Managing Director – **BlackRock**, τόνισε: “Δεν κάνουμε πολλές επενδύσεις, είναι όμως όλες τους μεγάλες, μεταξύ 250 και 500 εκατομμυρίων, με στόχο να κρατηθούν επί μια δεκαετία. Οι περισσότερες προκύπτουν από τις εταιρικές σχέσεις που έχουμε οικοδομήσει με διάφορες επιχειρήσεις. Προερχόμαστε από τον τομέα της ενέργειας, επομένως έχουμε το αναγκαίο υπόβαθρο κατανόησης των ενεργειακών αγορών. Η πρόβλεψή μας για το φυσικό αέριο και το LNG είναι θετική, και η καλή πορεία θα οδηγήσει σε ζήτηση περισσότερων πλοίων με αφετηρία τις Ηνωμένες Πολιτείες. Συμπερασματικά, ρίχνουμε το βάρος στις σχέσεις με τους συνεργάτες μας, στη δέουσα επιμέλεια και στις ενδεδειγμένες διαπραγματεύσεις.”

Ο κ. **Richard Diamond**, Principal – **Castlewood Capital Partners, LLC**, τόνισε: “Επενδύοντας στη ναυτιλία καλείσαι να αποφασίσεις αν σου αρέσει η διοίκηση, ο κλάδος, τα μακροοικονομικά χαρακτηριστικά, και τέλος να προδικάσεις τι θα συμβεί με την αναλογία συναλλάγματος. Πέντε χρόνια πριν όμως, κανείς δεν μπορούσε να διαβλέψει την πανδημία ή τη ρωσική επίθεση στην Ουκρανία, τα γεγονότα δηλαδή που έχουν επηρεάσει σε μέγιστο βαθμό τις επενδύσεις μας έκτοτε. Σήμερα, ο κόσμος ανησυχεί για την πιθανότητα να φτάσουμε στο απόγειο της ζήτησης για συμβατικού τύπου ενέργεια. Διαφωνώ: δεν θεωρώ πως βιώνουμε μια ενεργειακή μετάβαση, αλλά μια ενεργειακή επέκταση. Η ζήτηση για ηλεκτρική ενέργεια έχει αυξηθεί κατά 50% από το 2000 και ένας μικροεπεξεργαστής χρειάζεται όση ενέργεια όση ένα σπίτι για να κατασκευαστεί. Αυτό που με απασχολεί είναι μια πιθανή κατάρρευση της ΕΕ λόγω της απανθρακοποίησης. Η βιομηχανική παραγωγή στη Γερμανία μειώνεται, και κάθε φορά που υιοθετείται με νέα πράσινη πολιτική το αποτέλεσμα είναι αύξηση του πληθωρισμού. Το βιοτικό επίπεδο πέφτει, κάτι που θα μπορούσε να προκαλέσει κοινωνικές αναταραχές.”

Ο κ. **JP Geygan**, COO & SVP – **Global Value Investment Corp.**, τόνισε: “Όλες οι μετοχές που αγοράζουμε καταλήγουν σε αμερικανικούς λογαριασμούς και σε αμερικανικά δολάρια, επομένως είναι πράγματι ευκολότερο για εμάς να αγοράζουμε εταιρείες με έδρα στις ΗΠΑ. Πρόκειται για έναν από τους παράγοντες που καθορίζουν το πλαίσιο εντός του οποίου κινούνται θεσμικοί και μη θεσμικοί επενδυτές. Τούτου λεχθέντος, η δραστηριότητα στις αγορές του εξωτερικού διευρύνει τους ορίζοντες μας και προσφέρει μεγαλύτερη διασπορά. Η εκτέλεση διεθνών συναλλαγών είναι προβληματική, λόγω της τριβής και του επιχειρησιακού κόστους, αλλά αυτό δεν συγκρίνεται με τις νέες ευκαιρίες που προκύπτουν. Φυσικά, ιδανικό θα ήταν οι εταιρίες αυτές να επιχειρήσουν την είσοδό τους στα αμερικανικά χρηματιστήρια.”

Ο κ. **David Marcus**, CEO – **Price Family Office, LLC**; Lead Portfolio Manager – **Evermore Global Value Fund**, τόνισε: “Όταν διαχειρίζεσαι μετοχικά χαρτοφυλάκια, προτεραιότητα είναι το ίδιο το μετοχικό κεφάλαιο, και όχι οι πιο σπάνιες περιπτώσεις δανεισμού. Όταν δε τα κεφάλαια ανήκουν σε μια συγκεκριμένη οικογένεια, το χαρτοφυλάκιο αποκτά μακρόπνοα χαρακτηριστικά και προϋποθέτει αυξημένη υπομονή. Στην πορεία προκύπτουν νέες ευκαιρίες, πιθανότητες συνεργασίας με άλλες οικογένειες. Το κλειδί είναι να περιμένεις και να γνωρίσεις τους διάφορους παίκτες. Ιδανικά, με τον καιρό το τηλέφωνο θα αρχίσει να χτυπά συχνότερα, για ευέλικτες μάλιστα ευκαιρίες σε αυτή τη διαρκώς εναλλασσόμενη βιομηχανία.”

Ο κ. **Bob Robotti**, President and Chief Investment Officer – **Robotti & Company**, τόνισε: “Το επενδυτικό μας όραμα είναι μακράς πνοής. Έχω παρατηρήσει ότι τα περισσότερα χρήματα που έβγαλα ποτέ κερδήθηκαν από επενδύσεις που αρχικά στράφηκαν εναντίον μου. Όταν ένας κλάδος διανύει μια περίοδο κάθαρσης, με συγχωνεύσεις και αποχωρήσεις, δημιουργούνται ευκαιρίες. Όσο περισσότερο διαρκέσει η ανάκαμψη, τόσο μεγαλύτερες οι ευκαιρίες.

Σήμερα, ό,τι σχετίζεται με την ενέργεια και τις υπεράκτιες υπηρεσίες προσελκύει το ενδιαφέρον μας, γιατί το εμπόριο διεξάγεται με σαφώς καλύτερους όρους απ’ ότι σε περίπτωση αντικατάστασης των σκαφών. Οι νέες κατασκευές καθίστανται ασύμφορες, άρα το ρίσκο μειώνεται. Ολόκληρη η ναυτιλία βρίσκεται σε καλή θέση, επειδή η ενέργεια είναι περιορισμένη και η ζήτηση βαίνει αυξανόμενη, κάτι που σημαίνει ότι οι ΑΠΕ θα πρέπει να γίνουν κομμάτι της εξίσωσης. Για να αποκτήσεις όμως υποδομές για καθαρή ενέργεια χρειάζεται ατσάλι, σκυρόδεμα, χαλκός, και όλα αυτά θα πρέπει να μεταφέρονται από τη μια τοποθεσία στην άλλη.”

**Συντονιστής:** κ. **Chris Robertson**, Vice President – **Deutsche Bank**

**Ομιλητές:**

- κ. **Lois Zabrocky**, CEO – **International Seaways (INSW)**
- κ. **Robert Burke**, Partner & CEO – **Ridgebury Tankers**
- **Dr. Nikos P. Tsakos**, CEO – **TEN Ltd (TNP)**; Chairman – **INTERTANKO 2014-2018**

Ο κ. **Chris Robertson**, Vice President – **Deutsche Bank**, τόνισε: “Θα ήθελα να ευχαριστήσω την Capital Link για μια ακόμη σπουδαία εκδήλωση. Με τιμά το γεγονός ότι με επέλεξαν για το συγκεκριμένο πάνελ, όντας σχετικά νεαρός αναλυτής. Στον απόηχο των πρόσφατων εξελίξεων μεταξύ δύο κολοσσών στον χώρο των τάνκερ, αλλά και της νέας κατάστασης στη γεωπολιτική σκακιέρα, βλέπουμε νέο ενδιαφέρον από τους πελάτες μας για το αργό πετρέλαιο, μετά από μια μάλλον υποτονική καλοκαιρινή σεζόν.”

Η κ. **Lois Zabrocky**, CEO – **International Seaways (INSW)**, τόνισε: “Βλέπουμε ότι η Ρωσία επιχειρεί να επιστρέψει στην εξαγωγή ντίζελ στην αγορά. Νομίζω ότι έχει μεγάλη σημασία, βάσει των όσων διαβάζουμε, οι τιμές να μην είναι υψηλές εντός της Ρωσίας, αλλά ταυτόχρονα δεν έχουν την ικανότητα αποθήκευσης ή επαρκούς κατανάλωσης. Αν και δεν είναι κάτι που μας αφορά άμεσα, η ζήτηση επηρεάζει την υπόλοιπη αγορά.”

Αναφορικά με το μέλλον, ως πλοιοκτήτες προσπαθούμε να βρούμε απαντήσεις σε ερωτηματικά που αφορούν τα καύσιμα, το είδος κινητήρα στο οποίο θα επενδύσουμε, και πρέπει να είμαστε έτοιμοι να προσαρμοστούμε και να φανταστούμε μια όσο το δυνατόν πιο συμβατή με το μέλλον ναυτιλία.”

Ο κ. **Robert Burke**, Partner & CEO – **Ridgebury Tankers**, τόνισε: “Είμαστε μια ιδιόκτητη εταιρεία, στην οποία επενδύουν διάφορα ιδιωτικά κεφάλαια. Τους τελευταίους 18 μήνες πουλήσαμε όλα μας τα δεξαμενόπλοια, και πιστεύω πως ήταν η σωστή επιλογή. Σύμφωνα με τους υπολογισμούς μας είχαν όλα τους τουλάχιστον δύο χρόνια με καλά εισοδήματα μπροστά τους, αποφασίσαμε όμως να πουλήσουμε. Τα σκάφη μας ήταν μιας κάποιας ηλικίας, θεωρήσαμε λοιπόν πως ήταν η κατάλληλη στιγμή.”

Το προαίσθημα μου είναι πως η τωρινή αγορά είναι αφύσικα καλή. Στα ναυπηγεία ο χώρος είναι περιορισμένος και η ανάγκη κατασκευής πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και αερίου υπερβαίνει κατά πολύ τη ζήτηση για τάνκερ. Νομίζω πως είναι κάτι που θα συνεχιστεί, όχι μόνο λόγω της έλλειψης επιλογών στις μεταφορές μετά τον Covid, αλλά και γιατί ο τομέας αυτός υφίσταται έντονες πιέσεις όσον αφορά στην εφαρμογή πολιτικών που σχετίζονται με τα κριτήρια ESG.”

Ο **Dr. Nikos P. Tsakos**, CEO – **TEN Ltd (TNP)**; Chairman – **INTERTANKO 2014-2018**, τόνισε: “Υπάρχει ένα ψυχολογικό σκέλος στην παρούσα κατάσταση. Ίσως οι ναυλωτές κινηθούν πιο διστακτικά για μια-δυο εβδομάδες, αλλά είναι τόσες οι εναλλακτικές τοποθεσίες για την προσφορά, εκτός των χωρών ΟΠΕΚ, που το κενό θα καλυφθεί γρήγορα. Μπορεί να χρειαστεί μια σύντομη περίοδος ανακατανομής των φορτίων και ανάπαυσης, αλλά η αγορά θα επιστρέψει, παρά τη δυσμενή γεωπολιτική κατάσταση. Θέλω να τονίσω ότι ως πολίτες του κόσμου, θα προτιμούσαμε μικρότερα κέρδη σε έναν ειρηνικό κόσμο με ελευθερία ναυσιπλοΐας, αλλά πρέπει να προσαρμοστούμε και να αποφύγουμε τις πλεονάζουσες παραγγελίες.”

## PRODUCT TANKER SHIPPING SECTOR

**Συντονιστής:** κ. **Frode Mørkedal**, Managing Director, Equity Research – **Clarksons Securities AS**

**Ομιλητές:**

- κ. **Bart Kelleher**, CFO – **Ardmore Shipping Corporation (ASC)**
- κ. **Mikael Skov**, Chief Executive Officer – **Hafnia (NO: HAFNI)**
- κ. **Ted Petrone**, Vice Chairman – **Navios Corporation (NMM)**
- κ. **Robert Bugbee**, President – **Scorpio Tankers Inc. (STNG)**; President & Director – **Eneti Inc. (NETI)**

Ο κ. **Frode Mørkedal**, Managing Director, Equity Research – **Clarksons Securities AS**, τόνισε: “Έχω επιλέξει να δείξω διάφορα γραφήματα και να ζητήσω από τους ομιλητές να τα σχολιάσουν. Θα μιλήσουμε για τη

βραχυπρόθεσμη αγορά, όπου τα ναύλα έχουν πέσει σε σχέση με πέρυσι, παραμένουν ωστόσο σε πολύ καλό επίπεδο, περί τις τριάντα χιλιάδες, ποσό που επιτρέπει την αποπληρωμή επένδυσης σε πλοίο εντός τεσσάρων ετών. Ταυτόχρονα, τα αποθεματικά ντίζελ στην Ευρώπη είναι χαμηλά και τα περιθώρια στα διυλιστήρια ελκυστικά.”

Ο κ. **Bart Kelleher**, CFO – **Ardmore Shipping Corporation (ASC)**, τόνισε: “Οι τιμές είναι εξαιρετικά υψηλές σε σύγκριση με το παρελθόν και είναι γεγονός ότι η εποχικότητα δεν ήταν τόσο αισθητή φέτος το καλοκαίρι. Οδεύουμε προς μια πλήρη χειμερινή περίοδο κατά την οποία η Ευρώπη θα πρέπει να εισάγει από μεγάλες αποστάσεις. Θεωρώ πως η ανάγκη αυτή θα αποτελέσει καταλύτη.

Διαπιστώνουμε πως η αναγγελθείσα ενεργειακή μετάβαση αντιμετωπίζει ζητήματα πρακτικότητας, με την ενεργειακή πραγματικότητα και ασφάλεια να κερδίζουν έδαφος. Ο κόσμος στην Ευρώπη υιοθετεί μια πραγματιστική προσέγγιση, αποδεχόμενος ότι η διαδικασία αυτή θα πάρει χρόνο και, προς το παρόν, ο υπάρχων στόλος θα συνεχίσει να χρησιμοποιείται.”

Ο κ. **Mikael Skov**, Chief Executive Officer – **Hafnia (NO: HAFNI)**, τόνισε: “Η τωρινή κατάσταση δεν θα έπρεπε να μας εκπλήσσει. Το τρίτο τρίμηνο είναι παραδοσιακά πιο αδύναμο, ενώ το τέταρτο πιο ισχυρό, ειδικά μετά τον Οκτώβρη. Κάποιες φορές εστιάζουμε υπερβολικά στις εβδομαδιαίες μεταβολές, ενώ η εποχικότητα και η πτητικότητα είναι αναμενόμενες, απλά τις βιώνουμε σε μεγαλύτερα επίπεδα σε σύγκριση με το συνηθισμένο.

Η ζήτηση αυξάνεται ανέκαθεν. Όσες φορές η αγορά έχει πέσει, οφειλόταν στις πλεονάζουσες παραγγελίες πλοίων. Αυτή τη στιγμή, ακόμη και να θέλαμε να αντικαταστήσουμε τον στόλο δεν θα μπορούσαμε. Δεν νομίζω λοιπόν πως γίναμε απαραίτητα σοφότεροι, είναι πολύ απλά ανέφικτη η συγκεκριμένη τακτική.”

Ο κ. **Ted Petrone**, Vice Chairman – **Navios Corporation (NMM)**, τόνισε: “Η εποχικότητα δύναται να αναδειχθεί σε ισχυρό παράγοντα όταν η αγορά είναι σφικτή, όπως είναι τώρα. Αυτό είναι που μου αρέσει στη ναυτιλία: οι τρεις εταιρείες που εκπροσωπούνται πλάι μου στο πάνελ διαχειρίζονται την spot αγορά καλύτερα από τον οποιονδήποτε, γεωγραφικά, από πλευράς προϊόντων, αλλά και τιμών. Εμείς κινούμαστε στην αγορά των συμβάσεων χρονοναύλωσης· εκμισθώνουμε σε άλλα μέρη, αποφασίζοντας για τις κινήσεις μας βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα, και μακροπρόθεσμα, αναλόγως με το σημείο του κύκλου στο οποίο βρισκόμαστε. Αν υπογράψουμε ετήσιο συμβόλαιο για ένα πλοίο σήμερα, οι πιθανότητες να επιστρέψει σε μια αγορά όσο καλή όσο η τωρινή είναι μεγάλες.”

Ο κ. **Robert Bugbee**, President – **Scorpio Tankers Inc. (STNG)**; President & Director – **Eneti Inc. (NETI)**, τόνισε: “Ο Ιούλιος ήταν καλύτερος από τον Ιούνιο, ο Αύγουστος καλύτερος από τον Ιούλιο, ο Σεπτέμβριος καλύτερος απ’ τον Αύγουστο και ούτω καθεξής. Είναι μια θετική τάση, και με την υπάρχουσα κατάσταση από πλευράς αποθεματικών και τον χειμώνα προ των πυλών, φαίνεται πως θα συνεχιστεί. Επιπλέον, η αγορά αναπτύσσεται παρά τα εμπόδια όπως οι περικοπές στις χώρες ΟΠΕΚ και η απαγόρευση των ρωσικών εξαγωγών. Όλοι μας συναντιόμαστε με νέους επενδυτές, και γνωρίζουμε ήδη ότι η ζήτηση θα ενισχυθεί ανεξαρτήτως των φόβων για ύφεση το 2024. Όπως πάνε τα πράγματα θα παραλάβουμε τα χριστουγεννιάτικα δώρα μας πριν από την ημέρα των ευχαριστιών!”

\*\*\*\*\*



IN PARTNERSHIP WITH 

IN COOPERATION WITH  

GLOBAL LEAD SPONSOR 

GLOBAL GOLD SPONSOR 

GLOBAL SPONSORS



SPONSORS



SUPPORTING SPONSORS



BREAKFAST SPONSOR



SUPPORTING ORGANIZATIONS



MEDIA PARTNERS



**ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ:**

Παρακαλούμε επισκεφθείτε: <http://forums.capitallink.com/shipping/2023NYmaritime/>

Ή επικοινωνήστε:

κα. Όλγα Μπορνόζη & κα. Eleni Bej

email: [obornozi@capitallink.com](mailto:obornozi@capitallink.com) ; [ebej@capitallink.com](mailto:ebej@capitallink.com)

ή τηλ.: Νέα Υόρκη: + 1 212 661 7566 & Αθήνα: +30 210 6109800

Για χορηγικές δυνατότητες, παρακαλούμε επικοινωνήστε με κ. Νίκο Μπορνόζη, κα. Όλγα Μπορνόζη, και κα. Anny Zhu στο [forum@CapitalLink.com](mailto:forum@CapitalLink.com) ή στο τηλ. + 1 212 661 7566.

Η' επισκεφθείτε:

Capital link websites:

[www.capitallinkforum.com](http://www.capitallinkforum.com)

<http://www.capitallink.com/>

**Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ CAPITAL LINK**

*Η Capital Link με έδρα τη Νέα Υόρκη δραστηριοποιείται από το 1995 στον τομέα των Επενδυτικών Σχέσεων και Επικοινωνίας (Investor Relations & Financial Communications) παρέχοντας συμβουλευτικές υπηρεσίες στον τομέα των χρηματοοικονομικών επικοινωνιών και των επιχειρήσεων με στρατηγική εστίαση στους τομείς της ναυτιλίας, των εμπορευμάτων και της ενέργειας, των MLP, των Closed\_End Funds καθώς και των ETF. Επιπλέον η Capital Link διοργανώνει ετησίως μία σειρά 18 Συνεδρίων, webinars, και podcasts τα οποία επικεντρώνονται στον ναυτιλιακό τομέα, σε 10 χώρες στις ΗΠΑ, Ευρώπη και Ασία, στα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα παγκοσμίως όπως: Νέα Υόρκη, Λονδίνο, Όσλο, Αμβούργο, Αθήνα, Λεμεσό, Σαγκάη, Σιγκαπούρη, Τόκυο, και Χόνγκ Κόνγκ και όλα φημίζονται διότι παρέχουν ένα μοναδικό συνδυασμό πληροφοριακού περιεχομένου, ευκαιριών μάρκετινγκ και δικτύωσης. Η Capital Link είναι μέλος του Baltic Exchange. Με έδρα τη Νέα Υόρκη η Capital Link έχει γραφεία στην Αθήνα και παρουσία στο Λονδίνο και το Όσλο.*