

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

15ο Ετήσιο Capital Link Shipping & Marine
Services Forum

116 Pall Mall, Λονδίνο

Τρίτη, 12, Σεπτεμβρίου, 2023

Παρασκευή, 29, Σεπτεμβρίου, 2023

Για 15^η χρονιά η Capital Link διοργάνωσε το “Ετήσιο Capital Link Shipping & Marine Services Forum” την **Τρίτη 12, Σεπτεμβρίου, 2023** στο 116 Pall Mall στο **Λονδίνο**, με μεγάλη επιτυχία, προσελκύοντας ευρύ κοινό από τη διεθνή και Βρετανική ναυτιλία αποτελούμενο από πλοιοκτήτες, επενδυτές και χρηματοδότες, που συναντήθηκαν για να συζητήσουν και να ανταλλάξουν απόψεις σχετικά με τα θέματα κρίσιμου ενδιαφέροντος της αγοράς.

Το Συνέδριο διοργανώθηκε **σε συνεργασία με το London Stock Exchange, και στο πλαίσιο της «Διεθνούς Εβδομάδας Ναυτιλίας του Λονδίνου για το 2023» – “London International Shipping Week 2023” (LISW23).**

Το Φόρουμ τίμησαν και φέτος με τη συμμετοχή τους οι επικεφαλής των μεγάλων ναυτιλιακών ρυθμιστικών φορέων του Ηνωμένου Βασιλείου, **κα. Charlotte Vere** Baroness Vere of Norbiton, Parliamentary Undersecretary of State Minister for Aviation Maritime & Security Department for Transport - United Kingdom, και η **κα. Nusrat Ghani**, Minister of State for Industry and Economic Security - Department for Business & Trade Minister of State for the Investment Security Unit - Cabinet Office; καθώς και ο επικεφαλής του International Maritime Organization (IMO), **κ. Arsenio Dominguez**, Director, Marine Environment Division.

Συναντήσεις 1x1

Στο πλαίσιο του Συνεδρίου διοργανώθηκαν 1x1 συναντήσεις με στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών για θεσμικούς επενδυτές.

Οι φωτογραφίες και τα video των πάνελ συζητήσεων και των παρουσιάσεων έχουν αναρτηθεί στον σύνδεσμο :

[Φωτογραφίες](#) | [Videos](#)

ΘΕΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΩΝ & ΠΑΝΕΛ ΣΥΖΗΤΗΣΕΩΝ

ΠΡΩΙΝΟ & ΕΓΓΡΑΦΗ

Χορηγός Πρωινού: **Castor Maritime**

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ - ΚΑΛΩΣΟΡΙΣΜΑ

κ. Νίκος Μπορνόζης, President – **Capital Link, Inc.**

Ο **κ. Νίκος Μπορνόζης**, καλωσορίζοντας όλους τους παρευρισκόμενους, ανέφερε ότι το φετινό συνέδριο πραγματοποιείται στην 15^η επέτειο της συνεργασίας της Capital Link με το Χρηματιστήριο του Λονδίνου, στο πλαίσιο της

παγκοσμίου σημασίας διεθνούς εβδομάδας ναυτιλίας στο Λονδίνο. Ευχαριστώντας όλους τους συνεργαζόμενους Φορείς, Οργανισμούς και Χορηγούς Επικοινωνίας για τη συμμετοχή και τη στήριξη τους, ο κ. Μπορνόζης τόνισε ότι το συνέδριο δίνει μια μοναδική ευκαιρία για συζήτηση των πιο σημαντικών θεμάτων που αφορούν τόσο τη ναυτιλία της Αγγλίας όσο και την παγκόσμια ναυτιλία, μεταξύ των ρυθμιστικών αρχών και κορυφαίων παραγόντων της αγοράς, μεταφέροντας στο κοινό πολύτιμη γνώση και ενημέρωση για τις πρόσφατες εξελίξεις στα θέματα αυτά.

CAPITAL RAISING IN LONDON

κ. Tom Attenborough, Head of International Business Development - London Stock Exchange Group

Ο κ. Tom Attenborough, Head of International Business Development - London Stock Exchange Group, τόνισε: “Το LSEG είναι ένας παγκόσμιος ηγέτης στον χώρο των υποδομών και της παροχής δεδομένων για τις χρηματοπιστωτικές αγορές. Είμαστε πρωτοπόροι στα δεδομένα, την ανάλυσή τους, τη διαχείριση κινδύνων και τις υπηρεσίες εκκαθάρισης.

Δεν διανύουμε μια εύκολη περίοδο για τις δημόσιες αγορές σε παγκόσμιο επίπεδο, δεδομένων των μακροοικονομικών συνθηκών, αλλά το Λονδίνο κατάφερε να διατηρηθεί ψηλά σε ένα αυξανόμενο ανταγωνιστικό περιβάλλον, χάρη στη μακρά ναυτική και βιομηχανική του παράδοση. Το περιβάλλον προσέλκυσης κεφαλαίων στη ναυτιλία αντιμετωπίζει απειλές τα τελευταία χρόνια.

Προσωπικά, είμαι εκ φύσεως αισιόδοξος και πιστεύω πως οι χρηματαγορές έχουν έναν ρόλο να διαδραματίσουν και μπορούν να συνεισφέρουν περισσότερο στη χρηματοδότηση αυτού του κρίσιμου κλάδου της οικονομίας. Αναλογιζόμενος την κατάσταση και τη ζωτικότητα των χρηματοπιστωτικών αγορών, παρότι δεν μπορούμε να ελέγξουμε τους εξωγενείς παράγοντες ή τη στάση ορισμένων επενδυτών, μπορούμε καταρχάς να βάλουμε σε τάξη τα του οίκου μας. Βρισκόμαστε εν μέσω αλλαγών που συμβαίνουν μια φορά στα τριάντα χρόνια όσον αφορά το καθεστώς εισαγωγής στο χρηματιστήριο. Ορισμένες αλλαγές έχουν ήδη ξεκινήσει και οι προσπάθειες συνεχίζονται έτσι ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβαση στην αγορά του Λονδίνου.

Πέραν των κανονιστικών, συνεχίζουμε να καινοτομούμε: υπογράψαμε συμφωνία με τη Microsoft, που είναι πλέον μέτοχος με 4%, ενώ συνεργαζόμαστε και με άλλους ιδιώτες επενδυτές. Τέλος, δημιουργήσαμε έναν διαδραστικό χάρτη συμμόρφωσης με τις κυρώσεις, σε συνδυασμό με δεδομένα του LSEG, που μας επιτρέπει να διαμορφώσουμε προτάσεις για τους κινδύνους που σχετίζονται με κάθε σκάφος, για το αν είναι ασφαλές ή όχι.”

SHIPPING – NAVIGATING THROUGH INDUSTRY TRANSFORMATION

Συντονίστρια: κα. Kate Silverstein, Partner, Assets & Structured Finance Group - Watson Farley Williams

Ομιλητές:

- κ. Knut Ørbeck-Nilssen, CEO - DNV Maritime
- κ. Constantin Baack, CEO - MPC Container Ships
- κ. Jan Rindbo, CEO - Norden
- κ. Carl-Johan Hagman, President & CEO - NYK Group Europe
- κα. Claire Wright, General Manager Commercial & Strategy - Shell Shipping and Maritime

Η κα. Kate Silverstein, Partner, Assets & Structured Finance Group - Watson Farley Williams, τόνισε: “Με το σημερινό θέμα, είναι βέβαιο πως έχουμε να πούμε πολλά. Βρισκόμαστε εν μέσω μιας μεταμόρφωσης και νομίζω ότι κανείς δεν μπορεί να το αμφισβητήσει. Θα αναφερθούμε στους τομείς – κλειδιά όπου αναμένονται διαφόρων ειδών μεταμορφώσεις την επόμενη δεκαετία, στους τρόπους διαχείρισης της νέας πραγματικότητας και στις προοπτικές συνεργασίας.”

Ο κ. Knut Ørbeck-Nilssen, CEO - DNV Maritime, τόνισε: “Αυτό που διαπιστώνουμε μέχρι στιγμής είναι μια μετάβαση ως προς τις διαθέσιμες τεχνολογίες. Η περιπλοκότητα αυξάνεται, συμπεριλαμβανομένων των γεωπολιτικών συνθηκών. Θεωρώ πως η μεγαλύτερη πρόκληση αφορά το ναυτικό μας προσωπικό. Μετά την πανδημία είναι ένα επάγγελμα που

έχει χάσει την αίγλη του, με αποτέλεσμα να δυσκολεύουν οι προσλήψεις. Η απαιτούμενη αναβάθμιση είναι μείζον ζήτημα.

Είναι δύσκολο να ανταποκριθούμε στις προκλήσεις αυτές μόνοι μας. Θα χρειαστούμε τη συνδρομή των ναυλωτών, των παρόχων ενέργειας, και των παραγωγών. Θα είναι μια απαιτητική διαδικασία, αλλά είναι σημαντικό καταρχάς να εστιάσουμε σε όσα μπορούν να γίνουν τώρα, ειδικά αναφορικά με την ενεργειακή αποτελεσματικότητα. Λυπάμαι που το λέω, αλλά θεωρώ πως οι στόχοι του IMO για το 2030 δεν είναι ρεαλιστικοί, παρότι κάνουμε ό,τι είναι εφικτό, καθώς θα είναι δύσκολο να βρούμε την απαραίτητη ποσότητα πράσινων καυσίμων.”

Ο κ. Constantin Baack, CEO - MPC Container Ships, τόνισε: “Μια ενδιαφέρουσα πτυχή κατά τη γνώμη μου αφορά τη σύγκριση μεταξύ των επενδύσεων σε χερσαίες υποδομές και των επενδύσεων στα πλοία αυτά καθαυτά. Υπάρχουν ορισμένες επιπλοκές. Πρώτον, χρειαζόμαστε νέα σκάφη και τα ναυπηγεία έχουν έλλειψη χώρου, και, δεύτερον, θα χρειαστούν σημαντικές επενδύσεις στην παραγωγή και τον εφοδιασμό ενέργειας.

Είμαστε εν μέσω ενός γρήγορα μεταβαλλόμενου περιβάλλοντος, με την ψηφιοποίηση, την τεχνητή νοημοσύνη και άλλα στοιχεία που πρόκειται να αλλάξουν δραστικά τη βιομηχανία μας – όλα αυτά πρέπει να ληφθούν υπόψη στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Συνεργαζόμαστε με άλλες εταιρείες, ενώ ψάχνουμε νέο προσωπικό, όπως αναλυτές, επιστήμονες δεδομένων, χημικούς, κ.λπ.”

Ο κ. Jan Rindbo, CEO - Norden, τόνισε: “Πρέπει να εντάξουμε τους πελάτες μας εντός του κάδρου. Έχουμε την τάση ως κλάδος να έχουμε αντιλήψεις απομόνωσης και να ξεχνάμε να τονίζουμε τον τρόπο με τον οποίο η ναυτιλία επηρεάζει τις ζωές των ανθρώπων. Ένα μήνυμα είναι ότι δεν πρέπει να μιλάμε για απανθρακοποίηση της ναυτιλίας, αλλά για απανθρακοποίηση των εφοδιαστικών αλυσίδων. Οι πελάτες ζητούν λύσεις και εκεί έγκειται η ευκαιρία να μειώσουμε τις επιβλαβείς εκπομπές σήμερα, με τρόπους που δεν προϋποθέτουν τεράστιες επενδύσεις αλλά έχουν αντίκτυπο.

Πρέπει να μετατρέψουμε τα δεδομένα σε αποφάσεις. Υπάρχουν παραδείγματα χρήσης της τεχνητής νοημοσύνης για καλύτερες επιλογές και αυτό αφορά τα υπάρχοντα σκάφη και καύσιμα, καθώς και τη συνειδητή μείωση ταχύτητας.”

Ο κ. Carl-Johan Hagman, President & CEO - NYK Group Europe, τόνισε: “Πριν μιλήσουμε για τα όσα πρόκειται να έρθουν, αξίζει να σημειωθεί ότι πολλοί εξ ημών προσπαθούμε ακόμη να αντιμετωπίσουμε ορισμένα χαρακτηριστικά της ναυτιλίας που αποτελούν σταθερά εδώ και χρόνια, όπως η αβεβαιότητα. Βρισκόμαστε εν μέσω μιας γιγάντιας ενεργειακής μετάβασης που είναι δύσκολη αλλά και ωφέλιμη. Το γεγονός ότι δεν μπορούμε ως πλοιοκτήτες να συνάψουμε μακροχρόνιες συνεργασίες με τους παρόχους καυσίμων είναι μια σημαντική δυσκολία. Είναι ουσιώδες να μην αναλωθούμε σε ατελείωτες συζητήσεις για τον τελικό στόχο, ενώ υπάρχουν ήδη πολλά που μπορούν να γίνουν τώρα. Υπάρχουν χιλιάδες σκάφη εκεί έξω που με τις κατάλληλες τροποποιήσεις μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως άμεση λύση.”

Η κ. Claire Wright, General Manager Commercial & Strategy - Shell Shipping and Maritime, τόνισε: “Η πρόκληση της ενεργειακής μετάβασης πρόκειται να αποτελέσει έναν καθοριστικό παράγοντα κατά την επόμενη δεκαετία. Ο IMO έχει υιοθετήσει τον στόχο των μηδενικών εκπομπών έως τα μέσα του αιώνα. Αυτό που μένει να δούμε είναι τις μεσοπρόθεσμες πολιτικές που θα τον καταστήσουν εφικτό. Πρέπει να βρούμε τρόπους μείωσης του επενδυτικού κινδύνου και των μελλοντικών παροπλισμένων στοιχείων ενεργητικού, αλλά και να κατασκευάσουμε πλοία που θα έχουν τη δυνατότητα για μια ταχεία μετάβαση άπαξ και διατεθούν τα νέα καύσιμα σε μεγάλη κλίμακα.

Ιστορικά, η ναυτιλία χρησιμοποιεί ως καύσιμο κάποιο υλικό που η ίδια μεταφέρει. Μπορεί να λειτουργήσει το ανανεώσιμο υδρογόνο ως φορτίο; Θα υπάρχει ζήτηση από άλλους κλάδους; Πώς αντιδρά το συγκεκριμένο καύσιμο στο θαλάσσιο περιβάλλον; Τα ζητήματα αυτά είναι κρίσιμα για τη βιομηχανία μας, και απαιτούν από μας βούληση για πραγματική αλλαγή.”

DRY BULK SECTOR

Συντονιστής: κ. Emanuele (Manu) Ravano, Co-CEO - IFCHOR GALBRAITHS

Ομιλητές:

- κ. Gary Vogel, CEO – Eagle Bulk Shipping (EGLE)
- κ. Carlos Pena, CCO – C Transport Maritime; Director – GoodBulk Ltd.
- κ. Simos Spyrou, Co-CFO - Star Bulk Carriers
- κ. Edward Buttery, CEO - Taylor Maritime Investments
- κ. William Fairclough, Managing Director - Wah Kwong Maritime Transport Holdings

Ο κ. Emanuele (Manu) Ravano, Co-CEO - IFCHOR GALBRAITHS, τόνισε: “Το πάνελ μας αποτελείται από σπουδαία άτομα με εντυπωσιακές σταδιοδρομίες στη ναυτιλία. Είμαι βέβαιος ότι όποιες εσώτερες γνώσεις μοιραστούν μαζί μας θα έχουν αξία. Η IFCHOR GALBRAITHS έχει πρόσφατα συγχωνευτεί. Είμαστε ένα από τα παραδοσιακά μεσιτεία πλοίων του Ηνωμένου Βασιλείου, με πάνω από 1100 πελάτες. Επενδύουμε τα κέρδη μας προσπαθώντας να βρούμε τα σωστά άτομα που θα μας καθοδηγήσουν στους τομείς της έρευνας και της βιωσιμότητας. Η ζήτηση, ύστερα από τις αναταράξεις της πανδημίας, βαίνει αυξανόμενη. Ωστόσο, έχουμε ακόμη να αντιμετωπίσουμε τις συνέπειες της συμφόρησης στα λιμάνια. Η Κίνα ανανεώνει τα αποθέματά της, γεγονός που έχει ενδιαφέρον γιατί είναι μια δύναμη που σκέφτεται γεωπολιτικά, χωρίς αμιγώς οικονομικά κριτήρια.”

Ο κ. Gary Vogel, CEO – Eagle Bulk Shipping (EGLE), τόνισε: “Δεν έχουμε ακριβώς πρόβλημα ζήτησης, το κρίσιμο ζήτημα αφορά την προσφορά. Σήμερα είμαστε κοντά σε ένα αρνητικό ρεκόρ όσον αφορά στις παραγγελίες, και ο στόλος είναι γερασμένος. Στα μεσαία κατηγορία σκάφη, στα οποία ειδικευόμαστε, ο μέσος όρος ηλικίας είναι στα 11,7 έτη. Για πρώτη φορά στην καριέρα μου στα ξηρά φορτία χύδην, η αγορά είναι ισχυρή αλλά η προσφορά δεν έχει ανταποκριθεί

αναλόγως. Τα πλοία των οποίων η ηλικία ξεπερνά τα 15 έτη χρειάζονται διαλλείματα κάθε τριάντα μήνες, οπότε η λογική λέει πως ορισμένα θα αποσυρθούν σύντομα.

Ο τομέας των μεσαίων μεγεθών είναι ευέλικτος, δεδομένου ότι μεταφέρουμε μεγαλύτερους αλλά και μικρότερους όγκους. Για τα μεγαλύτερα μεγέθη, η Κίνα προκαλεί αρκετή αβεβαιότητα, τόσο θετική, όσο και αρνητική. Άλλωστε έχω μάθει εδώ και χρόνια πως η προσπάθεια πρόβλεψης του ύψους των ναύλων δεν έχει κανένα απολύτως νόημα.”

Ο κ. Carlos Pena, CCO – C Transport Maritime; Director – GoodBulk Ltd., τόνισε: “Ο όγκος προς μεταφορά είναι μεγάλος, και τα καράβια μας γεμίζουν εύκολα. Ουσιαστικά δεν υπάρχουν ημέρες ανάπαυσης για τον στόλο μας, χρησιμοποιούμε όλα τα πλοία στο 97-98% του χρόνου και το υπόλοιπο διάστημα αφορά απλά τον καθαρισμό των σκαφών. Φυσικά, έχουν υπάρξει δυσκολίες με τον πόλεμο και το εμπόριο σιτηρών, αλλά οι τιμές των υλών παραμένουν υψηλές.

Όσον αφορά τα νέα πλοία, δεν σχεδιάζουμε κάποια νέα παραγγελία. Η κατάσταση στη χρηματοδότηση είναι εκτός ελέγχου, τα επιτόκια δανεισμού είναι υψηλά, επομένως τα νέα πλοία μπορούν να περιμένουν. Στην πραγματικότητα, η αξία των πλοίων που ήδη διαθέτουμε είναι τόσο υψηλή, που δεν αξίζει να ασχοληθούμε με κάτι άλλο προς το παρόν.”

Ο κ. Edward Buttery, CEO - Taylor Maritime Investments, τόνισε: “Ήταν μια απογοητευτική χρονιά ως προς την ανάπτυξη και τη ζήτηση που προέρχεται από την Κίνα. Η κινεζική κυβέρνηση έχει διαμηνύσει πως δεν θέλει απλά να ξοδέψει αλόγιστα χρήματα για να λύσει το πρόβλημα, όπως έχει συμβεί σε άλλες περιπτώσεις. Αντιθέτως, σχεδιάζουν μια ριζική αναδόμηση της οικονομίας τους.

Στα ναύλα έχει υπάρξει ανάκαμψη, αυτή είναι η επικρατούσα τάση σε όλους τους κλάδους τις τελευταίες εβδομάδες. Για του χρόνου οι προβλέψεις είναι επίσης θετικές, όπως φαίνεται και από τον S&P.

Αυτή τη στιγμή που μιλάμε, για οποιαδήποτε σημαίνουσα παραγγελία στην Ιαπωνία, ο χρόνος παράδοσης φτάνει στο 2027. Το ρίσκο επομένως είναι μεγάλο. Μπορεί κανείς να επιχειρήσει μια τεκμηριωμένη πρόβλεψη για τα όσα θα συμβούν στην αγορά μεσοπρόθεσμα, αλλά εγώ προσωπικά δεν θα παράγγελα κάτι.

Εστιάζουμε αντιθέτως στα αυτονόητα, στις εύκολες νίκες και τα μικρά καθημερινά κέρδη σχετικά με τη χρήση καυσίμων. Απέχουμε ακόμη τουλάχιστον μια δεκαετία από την εύρεση μιας τελικής λύσης.”

Ο κ. **William Fairclough**, Managing Director - **Wah Kwong Maritime Transport Holdings**, τόνισε: “Αναμένω μια αρκετά ήπια ύφεση στην οικονομία συνολικά, μιας και τελικά επικρατεί η συγκρατημένη αισιοδοξία στην αγορά. Κάποιες από τις τιμές επανακάμπτουν. Οι επιχειρηματίες προσπαθούν να δουν πέρα από το επόμενο βήμα ή 12μηνο και να λύσουν ευρύτερα θέματα που σχετίζονται με την εφοδιαστική αλυσίδα.

Μια άλλη σημαντική παρατήρηση αφορά το γεγονός ότι οι ένδοξες ημέρες των τελευταίων ετών, με τα δεξαμενόπλοια επί Covid, είναι πια πίσω μας. Η τόσο έντονη ζήτηση έχει παρέλθει. Ίσως κάποια μεγαλύτερη πλοία επωφεληθούν επειδή τα είχαν παραμελήσει αρκετά. Εμείς, ως παραδοσιακός πλοιοκτήτης, χρησιμοποιούμε κεφάλαια και να αυξήσουμε την ποικιλία του στόλου μας. Υπάρχει ζήτηση για νέα, πιο αποδοτικά πλοία.”

ALL ABOUT CARBON – NAVIGATING THE WAVES OF CHANGE

Συντονιστής: κ. Nick Brown, Global Brand and Communications Director, Marine & Offshore - **Bureau Veritas**

Ομιλητές:

- κ. **Mark O'Neil**, President & CEO - **Columbia Shipmanagement**; President - **InterManager**
- κ. **Mads Peter Zacho**, CEO – **Navigator Holdings**
- κ. **Alastair McDonald**, Chief Corporate Development Officer – **Purus Marine**
- κα. **Friederike Hesse**, Co-Founder and MD – **ZERO44**

Ο κ. **Nick Brown**, Global Brand and Communications Director, Marine & Offshore - **Bureau Veritas**, τόνισε: “Συγχαρητήρια στο Νικόλα και σε όλη την ομάδα του για μια ακόμη φορά. Μερικές από τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουμε όπως είναι οι νέοι κανονισμοί και η συμμόρφωση με αυτούς, μπορούν να θεωρηθούν και ευκαιρίες. Θα αναφερθούμε σίγουρα στους νέους στόχους του IMO, στη διαθεσιμότητα καυσίμων και στο πώς θα καταφέρει η ναυτιλία να τα προμηθευτεί. Όλα αυτά δημιουργούν ερωτήματα σε σχέση με την υλικοτεχνική υποστήριξη, την τεχνογνωσία στα καύσιμα, τα θέματα σχεδιασμού, την επιχειρησιακή ασφάλεια και την εκπαίδευση. Η χρονική στιγμή λήψης των αποφάσεων θα επηρεάσει το πώς θα κινηθούν οι εταιρείες από δω και το εξής. Συνειδητοποιούμε πλέον πως η ναυτιλία θα αφορά πολλά περισσότερα από ότι τα ίδια τα καράβια – οι συνεργασίες με προηγούμενες και επακόλουθες αγορές, καθώς και με άλλους παράγοντες της εφοδιαστικής αλυσίδας θα καθορίσουν το μέλλον.”

Ο κ. **Mark O'Neil**, President & CEO - **Columbia Shipmanagement**; President – **InterManager**, τόνισε: “Ο όμιλος Columbia προσφέρει μια πλατφόρμα υπηρεσιών. Επομένως απαιτείται να συμβουλευόμαστε τους πελάτες μας για μια πλειάδα θεμάτων. Πιστεύω πως ο κλάδος μας συνολικά ανησυχεί υπερβολικά για τις απαντήσεις που μας αφορούν αποκλειστικά, προσπαθώντας να προβλέψει το μέλλον. Πρέπει να δούμε και τι συμβαίνει σε άλλους κλάδους, όπως η αυτοκινητοβιομηχανία και η αεροπορία. Εν τέλει, οι διαθέσιμες τεχνολογίες είναι αυτές που θα προσφέρουν τις απαντήσεις. Ας δούμε πως μπορούμε να προσδιορίσουμε την έννοια του «οικολογικού πλοίου», υιοθετώντας μια ολιστική προσέγγιση. Αφορά περισσότερα πράγματα από τον στείρο περιορισμό του άνθρακα, πρέπει να το δούμε ευρύτερα.

Τέλος, οι υποδομές θα αποτελέσουν κλειδί. Διερευνάμε τις δυνατότητες της αμμωνίας, της μεθανόλης. Θα υπάρξουν πολλές επιλογές.”

κ. **Mads Peter Zacho**, CEO – **Navigator Holdings**, τόνισε: “Για εμάς η παρούσα κατάσταση συνιστά ιστορική ευκαιρία, κυρίως διότι καύσιμα του μέλλοντος όπως η αμμωνία μεταφέρονται σήμερα στα πλοία μας. Το δε διοξείδιο του άνθρακα είναι και αυτό ένα αγαθό που μεταφέρεται σε υγραεριοφόρα, και κάνουμε ήδη τις ανάλογες κινήσεις στην αγορά. Πρόκειται για μια μεγάλη επιχειρηματική πρόκληση και η περιπλοκότητα είναι και αυτή κατά βάση θετική.

Στην εταιρεία μας, όπως και σε άλλες, διενεργούνται αναλύσεις για τις νέες κατασκευές, καθώς χρειαζόμαστε πλοία που θα μπορούν εύκολα να προσαρμοστούν στις μελλοντικές ανάγκες. Κάποιοι ελπίζουν πως η εφαρμογή θα είναι αργή και σταδιακή, πάντως το σίγουρο είναι πως οι νέες παραγγελίες πρέπει να αποφασίζονται με τη δέουσα προνοητικότητα.”

κ. **Alastair McDonald**, Chief Corporate Development Officer – **Purus Marine**, τόνισε: “Οι κανονιστικές ρυθμίσεις σχετικά με τον άνθρακα πρόκειται να αλλάξουν το πρόσωπο της ναυτιλίας. Σύντομα θα αποκτήσουν παγκόσμιο χαρακτήρα, κάτι

που βγάζει νόημα πολιτικά, καθώς για τις κυβερνήσεις η επιβολή φόρων στους εφοπλιστές ισοδυναμεί με δωρεάν χρήματα. Ακόμη, οι πάροχοι κεφαλαίων θα βρεθούν στην πρώτη γραμμή. Δεν βλέπουμε ακόμη μεγάλη διαφορά στην αντιμετώπιση όσων επενδύουν σε στοιχεία ενεργητικού χαμηλών εκπομπών και όσων επιμένουν παραδοσιακά. Χρειάζεται μαστίγιο, αλλά χρειάζεται και το καρότο, για όλους όσοι είναι έτοιμοι να βάλουν τα καλύτερα δυνατά σκάφη στο νερό. Στο μαστίγιο είμαστε πολύ καλοί, με κυρώσεις, πρόστιμα και φόρους, αλλά δεν υπάρχει επαρκής κινητροδότηση της αλλαγής. Επίσης, παραμένει ανησυχητική η (μη) επάρκεια σε υποδομές. Όταν αγοράζεις ένα προϊόν, θέλεις να γνωρίζεις με βεβαιότητα ότι θα σου είναι χρήσιμο.”

κα. Friederike Hesse, Co-Founder and MD – ZERO44, τόνισε: “Η πρόκληση που καλούμαστε να αντιμετωπίσουμε είναι διπλή: μια είναι μακροπρόθεσμη μιας και το μονοπάτι προς τις μηδενικές εκπομπές άνθρακα θα πάρει χρόνο, και η άλλη αφορά την αυξανόμενη περιπλοκότητα στη ναυτιλία λόγω των νέων κανόνων. Ο τρόπος με τον οποίο οι ναυλωτές πρέπει πλέον να συνεργάζονται με τα οικονομικά επιτελεία, ή οι εμπλεκόμενοι κατά μήκος των θαλάσσιων αλυσίδων αξίας πρέπει να δουλεύουν μαζί είναι κάτι το καινούριο στη ναυτιλία. Άλλες περιοχές προετοιμάζονται για επιπρόσθετους κανόνες πιο γρήγορα και από τον ίδιο τον IMO. Ίσως δούμε επιπρόσθετους φόρους άνθρακα, άρα οι κανονισμοί αναδεικνύονται σε μια δύναμη η οποία θα καθορίζει ποιος μπορεί να προσφέρει τι και σε ποια τιμή. Η αντιμετώπιση αυτής της πρόκλησης είναι σημαντική, και νομίζω ότι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να εκπαιδεύσουν κατάλληλα τις υπηρεσίες τους στη στεριά.

Ο ναυτιλιακός κλάδος αποτελείται κατά βάση από μικρούς ιδιοκτήτες. Χρειάζονται μεγαλύτερη προβλεψιμότητα για τις δραστηριότητές τους. Βρίσκονται σήμερα σε δυσμενή θέση, βλέποντας τους νέους κανονισμούς χωρίς να έχουν σαφή αντίληψη των εναλλακτικών που τους προσφέρονται.”

SHIP FINANCE – ADAPTING TO THE EVOLVING MARKET, REGULATORY & GEOPOLITICAL LANDSCAPE

Συντονιστής: κα. Diana Syziu, Partner, Corporate & Ship Finance - Hill Dickinson LLP

Ομιλητές:

- **κ. Remco Jongkind, Managing Director - ABN AMRO**
- **κ. Philipp Wunschmann, Global Head of Shipping - Berenberg**
- **κ. Vassilios Maroulis, Managing Director, Global Industry Head, Shipping, Logistics & Offshore - Citi**
- **κ. Christo Nikolov, Senior Vice President, Ocean Industries - DNB**
- **κ. Harris Antoniou, Founder & Managing Director - Neptune Maritime Leasing Ltd**

Η **κα. Diana Syziu, Partner, Corporate & Ship Finance - Hill Dickinson LLP**, τόνισε: “Πρόκειται για μια αξιωματική ημεέρα, στην καρδιά του Λονδίνου, με συζητήσεις επί σημαντικών ζητημάτων που επηρεάζουν τη ναυτιλία. Οι διακεκριμένοι συμμετέχοντες στο πάνελ περιλαμβάνουν εκπροσώπους των παραδοσιακών τραπεζών, ιδιωτικών ιδρυμάτων και leasing. Έχουμε εισέλθει σε μια νέα εποχή στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας. Στον απόηχο της συμπλοκής μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας, οι βασικές κινητήριες δυνάμεις είναι τα επιτόκια και ο πληθωρισμός – μας έχουν επηρεάσει όλους και προσωπικά και επαγγελματικά, είναι λοιπόν τα καυτά θέματα της εποχής. Η επενδυτική δραστηριότητα φαίνεται να βρίσκεται κοντά στο ναδίρ.”

Ο **κ. Remco Jongkind, Managing Director - ABN AMRO**, τόνισε: “Ως προς τα καλά ταμειακά υπόλοιπα και τις απαιτούμενες επενδύσεις για τα στοιχεία ενεργητικού υψηλής αξίας, μέρος των επενδύσεων μπορούν να συσχετιστούν με τις υποδομές που θα χρειαστούν για τα εναλλακτικά καύσιμα. Επομένως, αντί οι πλοιοκτήτες να διατηρούν τη ρευστότητα τους για τις παραγγελίες νέων σκαφών, έχουν την επιλογή να επενδύσουν σε υποδομές. Οι θεσμικοί επενδυτές ενδιαφέρονται για τη ναυτιλία, αρκεί η αξία του συμβολαίου να είναι ελκυστική. Είναι μια μικρή αγορά προς το παρόν, δεν θα την απέκλεια ωστόσο για ορισμένες συμφωνίες.”

Ο **κ. Philipp Wunschmann, Global Head of Shipping - Berenberg**, τόνισε: “Πιστεύω σε μια υγιή συνύπαρξη και έναν υγιή ανταγωνισμό μεταξύ της παραδοσιακής χρηματοδότησης βάσει ενεργητικού και των εναλλακτικών λύσεων, που προσφέρουν ταχύτητα που δεν συγκρίνεται με αυτή των τραπεζών. Υπάρχει περιθώριο για εναλλακτικές και διάφορες ειδών επιλογές. Ίσως οι νεότερες τράπεζες εστιάσουν περισσότερο στα νέα σκάφη, ενώ οι παραδοσιακοί παίκτες

ασχοληθούν με τον υπάρχοντα στόλο, καθώς προτιμούν να συμβιβαστούν σε επίπεδο τιμής, παρά να συμβιβαστούν σε επίπεδο κινδύνου.

Ως προς τη συμμόρφωση, παρά την αβεβαιότητα, η βιομηχανία τα έχει πάει καλά μέχρι στιγμής. Υπάρχει διάλογος μεταξύ δικηγόρων, τραπεζών, συλλόγων προστασίας και αποζημίωσης κ.λπ. Είναι μια γόνιμη ανταλλαγή τεχνολογίας. Πολλοί πλοιοκτήτες βελτιώνουν τα τμήματα συμμόρφωσης των εταιρειών τους για να ανταπεξέλθουν στις νέες προκλήσεις. Πρέπει κανείς να επιχειρεί με αποφασιστικότητα και διαφάνεια.”

Ο **κ. Vassilios Maroulis**, Managing Director, Global Industry Head, Shipping, Logistics & Offshore - **Citi**, τόνισε: “Διανύουμε μια περίοδο αυξημένου κόστους λόγω των υψηλών επιτοκίων. Η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει ισχυρή θέση από πλευράς κεφαλαιακής δομής, και άρα πολλές επιλογές στη διάθεσή της. Βρισκόμαστε σε μια κατάσταση καλών αποδόσεων από την πλειοψηφία των τομέων, οι οποίοι διατηρούν πρόσβαση στις κεφαλαιαγορές εφόσον απαιτηθεί. Ειλικρινά πιστεύω πως αφενός ακούγεται πολύς αρνητικός θόρυβος, αφετέρου, αν είσαι πρόθυμος να ψάξεις λίγο περισσότερο υπάρχουν ευκαιρίες δεδομένων των δυνατοτήτων πολλών εκ των εμπλεκόμενων παικτών.”

Ο **κ. Christo Nikolov**, Senior Vice President, Ocean Industries - **DNB**, τόνισε: “Η δραστηριότητα στις κεφαλαιαγορές είναι περιορισμένη, εν μέρει εξαιτίας της μειωμένης ρευστότητας. Φόβοι περί ύφεσης έχουν επηρεάσει το κλίμα, γεγονός που έχει επιπτώσεις στη διάθεση κεφαλαίου. Σε ό,τι αφορά τη ζήτηση, βλέπουμε ότι σημαντικοί πλοιοκτήτες έχουν χρήμα να διαθέσουν χάρη στην πρόσφατη κερδοφόρο πορεία των αγορών. Όλα τα παραπάνω μειώνουν τα κίνητρα αναζήτησης κεφαλαίων από τις εταιρείες. Περιορισμένος είναι και ο αριθμός των νέων επενδύσεων επειδή οι αξίες είναι υψηλές, και κάποιος έχει επιλέξει την έξοδο και τη ρευστοποίηση των επενδύσεών τους. Τούτου λεχθέντος, περιμένουμε ορισμένες συναλλαγές στο τέταρτο τρίμηνο, που θα αποτελέσουν ένα γερό τεστ.”

Ο **κ. Harris Antoniou**, Founder & Managing Director - **Neptune Maritime Leasing Ltd**, τόνισε: “Η Neptune leasing είναι μια νέα εταιρεία. Έχουμε δουλέψει σκληρά για να δημιουργήσουμε μια σταθερή κεφαλαιακή βάση. Έχουμε επίσης καταγράψει επιτυχίες στην άντληση κεφαλαίων, ειδικότερα από άτομα που έχουν σχέση με τη ναυτιλία. Ωστόσο, πρόσφατα, η μείωση των συναλλαγών στις κεφαλαιαγορές έχει γίνει αισθητή σε κάθε έκφανσή τους.

Η ναυτιλία καταφέρνει πάντα να επωφελείται από τις διάφορες αναταράξεις στην αγορά, όπως φάνηκε και τα τελευταία χρόνια. Το υλικοτεχνικό κομμάτι της βιομηχανίας, όπως και η ψηφιοποίηση των υπηρεσιών, αποτελούν ελκυστικούς τομείς για τους επενδυτές. Στο μέλλον, οι επενδυτές πρόκειται να αναζητήσουν καλές ταμειακές ροές, με έντονο ενδιαφέρον για πηγές εναλλακτικής πίστωσης, αντικαθιστώντας τις παραδοσιακές τράπεζες.”

INVESTMENT & CAPITAL ALLOCATION OPTIONS / STRATEGIES IN SHIPPING TODAY

Συντονιστής: κ. Panos Katsambas, Global Co-Lead Financial Industry Group, Partner - **Reed Smith LLP**

Ομιλητές:

- **κ. Christoph Toepfer**, Founder & CEO - **Borealis Maritime**
- **κ. James Cirenza**, Managing Director – **DNB Markets**
- **κ. Andrian Dacy**, Managing Director & Group Head, Global Transportation Group - **J.P. Morgan Asset Management**
- **κ. Ole B. Hjertaker**, CEO – **SFL Corporation Ltd**
- **κ. Paulo Almeida**, CIO - **Tufton Investment Management**

κ. Panos Katsambas, Global Co-Lead Financial Industry Group, Partner - **Reed Smith LLP**, τόνισε: “Είμαι συνέταιρος της Reed Smith, επικεφαλής της ομάδας βιομηχανικής χρηματοδότησης, και συνεργάζομαι με θεσμικούς επενδυτές για την εκμετάλλευση διαφόρων ευκαιριών στον κλάδο της ναυτιλίας. Το αντίστοιχο πάνελ προηγούμενων ετών εστίαζε στα ιδιωτικά μετοχικά κεφάλαια, τη φύση της αγοράς και τις αναδυόμενες ευκαιρίες για τα funds. Το φετινό θέμα, βασισμένο γύρω από τις στρατηγικές κατανομής κεφαλαίου, είναι ευρύτερο, ως απότοκο της σταθεροποίησης της αγοράς. Από την άλλη, η γεωπολιτική κατάσταση είναι απρόβλεπτη και αβέβαιη. Το γεγονός αυτό, συνδυαστικά με τις κανονιστικές και περιβαλλοντικές αλλαγές, καθιστούν την παρούσα συγκυρία ενδιαφέρουσα επενδυτικά. Θα εξετάσουμε τις ευκαιρίες για τους επαγγελματίες επενδυτές και τις προοπτικές της αγοράς σε μετοχές και χρεόγραφα.”

κ. Christoph Toepfer, Founder & CEO - **Borealis Maritime**, τόνισε: “Κατανέμουμε θεσμικά κεφάλαια και κινούμαστε σύμφωνα με τις παρουσιαζόμενες ευκαιρίες ως προς τους κλάδους που επιλέγουμε αλλά και από τους οποίους αποχωρούμε. Κινούμαστε πειθαρχημένα, έχοντας πουλήσει περισσότερα από εξήντα σκάφη τα τελευταία χρόνια, περνώντας από τα 80 στα 25, και έχοντας αγοράσει μερικά νέα στην πορεία. Έχοντας την πολυτέλεια της ύστερης γνώσης, σε κάποιες περιπτώσεις πουλήσαμε νωρίτερα απ’ ότι θα έπρεπε, μιας και η αγορά συνέχισε την ανοδική της πορεία, για παράδειγμα στα δεξαμενόπλοια. Είναι όμως σημαντικό να δείχνει κανείς πρόθυμος να βγει και να πάρει τα κέρδη του. Η ευθυγράμμιση των συμφερόντων με τον επενδυτή είναι κλειδί στον χώρο μας.

Στις μέρες μας τα πάντα είναι ακριβά στη ναυτιλία, ακόμη και στις υπεράκτιες εγκαταστάσεις, άρα οι ευκαιρίες είναι μετρημένες. Αναζητούμε πιο συντηρητικές συμφωνίες με διασφαλισμένη κεφαλαιακή ροή και μικρότερο ρίσκο.”

κ. James Cirenza, Managing Director – **DNB Markets**, τόνισε: “Στις ΗΠΑ ο μήνας του Αυγούστου ολοκληρώθηκε με τον μέσο μικροεπενδυτή να επενδύει τα δύο τρίτα του κεφαλαίου του σε μετοχές και λιγότερο από το ένα τρίτο σε ομόλογα και χρέη: είναι μια ακραία συγκυρία. Στο τέταρτο τρίμηνο του περασμένου έτους, η ρευστότητα ορισμένων θεσμικών επενδυτών χτύπησε ταβάνι, όμως η συνέχεια των δραστηριοτήτων έκτοτε υπήρξε ανεμική. Στο φετινό 4ο τρίμηνο οι αγορές θα περάσουν από μια ενδιαφέρουσα δοκιμασία. Οι θεσμικοί επενδυτές βρίσκονται σε μια θέση όπου θα αναγκαστούν να πουλήσουν κάτι πριν προχωρήσουν σε κάποια νέα αγορά.

Όσον αφορά στη ναυτιλία, το ιδιοκτησιακό καθεστώς των ναυτιλιακών στις ΗΠΑ έχει βελτιωθεί τα δύο τελευταία χρόνια, και οτιδήποτε έχει σχέση με την ενέργεια φαίνεται να πηγαίνει καλά.”

κ. Ole B. Hjertaker, CEO – **SFL Corporation Ltd**, τόνισε: “Η SFL είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο εδώ και είκοσι χρόνια, αποδίδοντας περί το 13%, που μπορεί να μην εντυπωσιάζει σε πρώτη ματιά, ας μην ξεχνάμε όμως ότι ο περισσότερος κόσμος που έχει επενδύσει στη ναυτιλία χάνει το σύνολο των χρημάτων του. Έχουμε έναν ποικιλόμορφο στόλο, έχοντας αναδιαρθρώσει πλήρως τον τρόπο με τον οποίο εργαζόμαστε. Έχουμε συνειδητοποιήσει με τα χρόνια πόση σημασία έχει η προσοχή στον τρόπο με τον οποίο επενδύσεις, στην επιλογή συνεργατών και συμβαλλόμενων μερών. Ο κύκλος εργασιών μας κυμαίνεται στα 60 με 70 εκατομμύρια δολάρια την εβδομάδα, αλλά παρ’ όλα αυτά το μέγεθος μας είναι μικρό για την αγορά των Ηνωμένων Πολιτειών, όπου απαιτούνται 4 με 5 δις για να θεωρηθεί κανείς υπολογίσιμο μέγεθος.

Οι ευκαιρίες παρουσιάζονται μόνο αν η επιχείρησή σου χαρακτηρίζεται από χρηστή διαχείριση. Οι περισσότερες ναυτιλιακές όμως υστερούν σε αυτόν τον τομέα.”

κ. Paulo Almeida, CIO - **Tufton Investment Management**, τόνισε: “Ένα κομμάτι επενδυτών δεν αισθάνεται αρκετά άνετα ώστε να διανείμει κεφάλαια στη ναυτιλία απευθείας, αναζητώντας κάποιον ενδιάμεσο που το κάνει στη θέση τους. Πολλά από τα ιδιωτικά κεφάλαια που διαχειριζόμαστε προέρχονται από ευρωπαϊκά συνταξιοδοτικά ταμεία. Παρουσιάζουμε με διαφάνεια τα εισηγμένα στοιχεία ενεργητικού μας και οι επενδυτές μας χαίρονται γι’ αυτό.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο υπάρχει ένα σύμπαν εναλλακτικών επενδύσεων σε ταμεία, όπου οι επενδυτές αναζητούν στρατηγικές παρόμοιες με εκείνες των ιδιωτικών κεφαλαίων, σε διάστημα επτά έως δέκα ετών. Στην εταιρεία μας, κάθε

επτά χρόνια οι επενδυτές μας ψηφίζουν για το αν πρέπει ή όχι να ρευστοποιήσουμε ένα τμήμα του χαρτοφυλακίου μας. Πιστεύουμε πολύ στη στρατηγική μας αλλά αυτή η συνήθεια προσφέρει έναν μηχανισμό πειθαρχίας σε περίπτωση που κάτι πάει στραβά, όπως μπορεί να συμβεί.

Πιστεύουμε πως ο κλάδος των ξηρών φορτίων χύδην είναι ο πιο ελκυστικός για τους επόμενους έξι έως δώδεκα μήνες. Επενδύουμε επίσης ολοένα και περισσότερα σε σκάφη με κινητήρες πολλαπλών καυσίμων, σε μια προσπάθεια μείωσης του ρίσκου.”

MINISTERIAL & IMO KEYNOTE ROUNDTABLE - SETTING THE PATH FORWARD

Συντονιστής: **κ. Nick Brown**, CEO - **Lloyd's Register**



H.E. Charlotte Vere
Baroness Vere of Norbiton, Parliamentary
Undersecretary of State Minister for Aviation Maritime
& Security Department for Transport
United Kingdom



κ. Arsenio Dominguez
Director, Marine Environment Division
**International Maritime
Organization (IMO)**

Ο **κ. Nick Brown**, CEO - **Lloyd's Register**, stated: “Η διεθνής εβδομάδα ναυτιλίας του Λονδίνου συμπίπτει φέτος με μια δύσκολη συγκυρία. Η μακροοικονομική και γεωπολιτική αβεβαιότητα έχει οδηγήσει σε αυξημένο πληθωρισμό, αυξημένα επιτόκια, αλλά και δυσκολίες στην ενεργειακή ασφάλεια και την επάρκεια τροφίμων: ζούμε μια κρίση αυξημένου κόστους ζωής. Στο πλαίσιο αυτό, ο ρόλος της ναυτιλίας έχει μεγαλύτερη στρατηγική σημασία από ποτέ.

Υπάρχουν διάφορα σενάρια που μπορούν να επικρατήσουν στην ενεργειακή μετάβαση απανθρακοποίησης: α) μια δίκαιη και σταδιακή μετάβαση, β) μια γρήγορη αλλαγή χάρη σε κάποια αναδυόμενη τεχνολογία, γ) η αποπαγκοσμιοποίηση και ο κατακερματισμός της αγοράς, που αποτελεί ενδεχομένως τη χειρότερη εξέλιξη. Η απανθρακοποίηση πρέπει να λάβει χώρα με σύνεση και ασφάλεια. Είναι σαφές πως δεν υπάρχει χρόνος για αναποφασιστικότητα: χρειαζόμαστε άμεσες κινήσεις και ταχεία υιοθέτηση νέων στρατηγικών. Η ναυτιλία υπήρξε ανέκαθεν ένας συνεργατικός κλάδος, επομένως είναι στο χέρι μας να αποδείξουμε πως μπορούμε να ελιχθούμε εν μέσω των προκλήσεων. Σήμερα έχουμε την ευκαιρία να ακούσουμε τα όσα η κυβέρνηση και ο IMO μπορούν να κάνουν για να στηρίξουν τη βιομηχανία ενόσω επιχειρεί τις προαναφερθείσες μεταβάσεις.”

Η **κυρία H.E. Charlotte Vere**, Baroness Vere of Norbiton, Parliamentary Undersecretary of State Minister for Aviation Maritime & Security Department for Transport, **United Kingdom**, στην ομιλία της τόνισε τα εξής:

“Η πραγματικότητα είναι πως πάντα θα υπάρχουν εξωτερικοί παράγοντες που θα έχουν αντίκτυπο στο ταξίδι προς την απανθρακοποίηση. Είναι άλλωστε σαφές πως πρόκειται για ένα μακροπρόθεσμο εγχείρημα. Χαίρομαι που έμαθα πως υπήρχε συμφωνία αναφορικά με τους νέους στόχους σε επίπεδο IMO. Χωρίς διεθνή συναίνεση, θα καταλήξουμε να έχουμε περιοχές που ανταγωνίζονται η μία την άλλη, επομένως πρέπει να διασφαλίσουμε τον κοινό βηματισμό όλων. Η απανθρακοποίηση έχει δύο όψεις: από τη μια, τις πρωτοβουλίες των κυβερνήσεων, και από την άλλη, εκείνες της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας. Από την οπτική γωνία της κυβέρνησης που εκπροσωπώ, θα εστιάσουμε στη νομοθέτηση σωστών πολιτικών, και, εάν χρειαστεί, στην επένδυση σε συγκεκριμένες τεχνολογίες, σε περίπτωση που ο αντίστοιχος κλάδος δεν μπορεί να το πράξει αυτόνομα.

Η COP 26 ήταν σημαντική για τη ναυτιλία και πολλοί από τους υπογράφοντες εργάζονται ήδη σθεναρά. Οι «πράσινοι διάδρομοι» είναι ένα εργαλείο που θα μας επιτρέψει να δοκιμάσουμε τι λειτουργεί στο πεδίο. Πρέπει να είμαστε αγνωστικιστές ως προς την τεχνολογία, γιατί η αγορά και οι διαθέσιμες τεχνολογίες θα καθορίσουν τα καύσιμα εκείνα που θα βρεθούν στο προσκήνιο, τα οποία μάλιστα ενδέχεται να διαφέρουν ανάλογα με το σκάφος. Η κυβέρνηση οφείλει να ενθαρρύνει τους επιχειρηματίες να συνεργαστούν, αναγνωρίζοντας ότι στο Ηνωμένο Βασίλειο αλλά και σε άλλες χώρες, συχνά τα προβλήματα απορρέουν από τον ενεργειακό κλάδο. Η ναυτιλία πρέπει να παρουσιάσει δεδομένα που δείχνουν αδιαμφισβήτητες μειώσεις εκπομπών χάρη σε συγκεκριμένα καύσιμα. Εν συνεχεία εγώ θα μεταφέρω τα αποδεικτικά στοιχεία σε άλλα υπουργεία της κυβέρνησης, έτσι ώστε να εξασφαλιστούν οι απαραίτητες υποδομές.”

Ο **κ. Arsenio Dominguez**, Director, Marine Environment Division - **International Maritime Organization (IMO)**, στην ομιλία του τόνισε τα εξής: “Έχουμε κάνει το πρώτο βήμα, έχοντας παράσχει την απαραίτητη σιγουριά όσον αφορά τον

τρόπο με τον οποίο παρουσιάσαμε το δρόμο προς την απανθρακοποίηση. Υπάρχουν όμως ακόμη πολλά που πρέπει να γίνουν. Το πρώτο ορόσημο στον ορίζοντα είναι το 2030. Καλωρίζουμε όσους δίνουν ήδη το παράδειγμα, μιας και όσο περισσότεροι το πράττουν, τόσο περισσότερη εμπειρία αποκτάμε, και αυτή την τεχνογνωσία μπορούμε εν συνεχεία να τη μοιραστούμε. Βέβαια, είναι πιο εύκολο για τις μεγάλες εταιρείες να ρισκάρουν περισσότερο, αλλά δεν ξεχνάμε και τις υπόλοιπες που ενδεχομένως δεν μπορούν. Δεν πρόκειται άλλωστε ένας ιδιοκτήτης, ή μια εταιρεία, να βρει ως δια μαγείας την τέλεια λύση.

Εξίσου σημαντικός είναι και ο τρόπος που συνεργαζόμαστε με τους άλλους κλάδους. Ένας βασικός στόχος του IMO και εμού προσωπικά είναι να ενημερώσουμε τον κλάδο της ενέργειας και όλους τους εμπλεκόμενους φορείς για το τι κάνουμε και τι χρειαζόμαστε από εκείνους. Πρέπει επίσης να ζητήσουμε από τα Κράτη μέλη να προσφέρουν τα κατάλληλα κίνητρα που θα αναδειχθούν σε καταλύτες για τη βέλτιστη υλοποίηση των δικών τους εθνικών στρατηγικών.

Κάποιες εμπορικές διαδρομές ενδέχεται να αλλάξουν στην πορεία, απομακρυνόμενες από τα όσα έχουμε συνηθίσει. Και τούτο, λαμβάνοντας πάντοτε υπόψη το κομμάτι της ασφάλειας. Οι καταληκτικές ημερομηνίες που έχουμε θέσει είναι απαιτητικές, αλλά η συνεχιζόμενη έρευνα και ανάπτυξη θα μας δώσουν την απαραίτητη ώθηση, αλλά και νέες ευκαιρίες. Για να γίνει όμως πράξη η απαραίτητη ανάπτυξη, θα χρειαστεί να ενισχύσουμε τα αντίστοιχα χρηματοδοτικά εργαλεία.”

ΜΕΣΗΜΕΡΙΑΝΟ ΓΕΥΜΑ

ΧΟΡΗΓΟΣ: Tsakos Energy Navigation

Εορτάζοντας 30 χρόνια από την εισαγωγή της εταιρείας στο Χρηματιστήριο

MANAGING CHANGE IN AN ERA OF TRANSFORMATION

1X1 DISCUSSION BETWEEN

- **Dr. Martin Stopford**
- **κ. Christopher J. Wiernicki**, Chairman, President & CEO – ABS

Ο **Dr. Martin Stopford**, τόνισε: “Τελικά η ευθύνη για τη διακυβέρνηση που θα φέρει τις αλλαγές εναπόκειται στις εταιρείες. Κάποτε η βιομηχανία άλλαξε και ξεκίνησε να βασίζεται στα – αρκετά ακριβά – ορυκτά καύσιμα, και επί τριάντα χρόνια τα χρησιμοποίησε σχεδόν αποκλειστικά. Σήμερα προσπαθεί να τα εγκαταλείψει.

Το μεγάλο ερώτημα αφορά τα βήματα που πρέπει να ακολουθήσουν οι ναυτιλιακές. Ο βασικός κανόνας που ίσχυε ήταν να έχει κανείς 1 έως 1,5 άτομο στα γραφεία για κάθε πλοίο στη θάλασσα, τουλάχιστον για τα χύδην φορτία, αλλά αυτό πλέον δεν αρκεί. Υπάρχουν περί τις είκοσι έξι χιλιάδες ναυτιλιακές εταιρείες, εκ των οποίων δώδεκα χιλιάδες έχουν μόλις ένα πλοίο στην κατοχή τους. Ο μέσος όρος ανέρχεται στα 5, 5 πλοία. Είναι κάτι το διαχειρίσιμο. Ωστόσο, όταν έχεις δεκαπέντε πλοία, έχουν πιθανώς δεκαπέντε διαφορετικές ηλικίες, διαφορετικά συστήματα πληροφορικής, 650

εξοπλισμούς από διαφορετικές εταιρείες σε κάθε καράβι – είναι λογικό λοιπόν οι εταιρείες να δυσκολεύονται στην ψηφιοποίηση ακόμη και όταν έχουν τους απαραίτητους πόρους. Αναφορικά με την κατανάλωση ενέργειας για παράδειγμα, είναι δύσκολο να αποκρυπτογραφήσει κανείς τα αντίστοιχα δεδομένα. Η πραγματικότητα της διαχείρισης ενός στόλου πλοίων, ειδικά αν είναι σχετικά παλιά, είναι εξαιρετικά απαιτητική.

Τέλος, ο μόνος τρόπος για να γεφυρωθεί το χάσμα ανάμεσα στην επίτευξη των στόχων μηδενικού άνθρακα του IMO και τη μη διαθεσιμότητα πράσινων καυσίμων είναι η κατασκευή πλοίων με συστήματα δέσμευσης άνθρακα.”

Ο **κ. Christopher J. Wiernicki**, Chairman, President & CEO – ABS, τόνισε: “Ζούμε σε μια εποχή αβεβαιότητας και η ναυτιλία θα πρέπει να συνηθίσει να ζει μαζί με αυτή την αβεβαιότητα. Είναι η αρχή μιας δεκαετίας αλλαγών. Προσπαθώντας να υπολογίσουμε τις λεπτομέρειες της επίτευξης του net zero έως το 2050, και θα ήθελα να συγχαρώ τον IMO για τη σαφή αυτή κατεύθυνση, γίνεται σαφές πως το εγχείρημα είναι δύσκολο. Ο κόσμος θα πρέπει να παράγει δέκα φορές περισσότερη ανανεώσιμη ενέργεια από σήμερα, και να δεσμεύει περίπου εκατό φορές περισσότερο άνθρακα. Η ιστορία

αυτή έχει ένα τεχνολογικό κεφάλαιο, ένα κεφάλαιο ανθρώπινου δυναμικού, ένα χρονοδιάγραμμα, διαφορετικές σχέσεις. Χρειαζόμαστε καινοτομία.

Παρατηρώ τρεις κατηγορίες ιδιοκτητών: τους πρωτοπόρους, τις εταιρείες με στρατηγική υπομονή που κινούνται όμως γρήγορα, και τέλος όσους δεν κάνουν κάτι. Δεν μου προξενούσε έκπληξη αν οι επιχειρηματίες της τρίτης κατηγορίας είναι περισσότεροι από αυτούς στις άλλες δύο. Επιπρόσθετα, οι ναυτιλιακές αντιμετωπίζουν και αβεβαιότητα εκ των έσω. Οι περισσότερες είναι οργανωμένες κάθετα, ωστόσο, με την εισαγωγή των δεδομένων και της ψηφιοποίησης, η διακυβέρνηση πρέπει να λάβει οριζόντια δομικά χαρακτηριστικά.

Θεωρώ πως το μέγεθος, οι ισχυροί ισολογισμοί και η κατανόηση του αντίκτυπου της τεχνολογίας στις εμπορικές δραστηριότητες θα κάνουν τη διαφορά. Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη παράγοντες όπως η ενεργειακή αποδοτικότητα και η δέσμευση άνθρακα εν πλω. Η αναπροσαρμογή των σκαφών θα είναι επίσης σημαντική. Θεωρώ πως πλέον οι αποφάσεις στη ναυτιλία δεν θα βασίζονται μόνο στους κανόνες της ζήτησης και της προσφοράς, αλλά στην τεχνολογία και στην αξιολόγηση και τεκμηρίωση του ρίσκου.”

CRUDE OIL TANKER SECTOR

Συντονιστής: κ. Edward Royle, Managing Director - IFCHOR GALBRAITHS

Ομιλητές:

- **κ. Brian Gallagher**, Head of Investor Relations & Executive Committee Member – **Euronav**
- **Mr. Lars Barstad, CEO - Frontline (FRO)**
- **κ. Pankaj Khanna, CEO - Heidmar**
- **κ. Jeffrey Pribor, CFO – International Seaways**

Ο **κ. Edward Royle**, Managing Director - **IFCHOR GALBRAITHS**, τόνισε: “Χαίρομαι πολύ που συντονίζω ένα πάνελ με διακεκριμένους καλεσμένους, σε μια περίοδο εξαιρετικών αποτελεσμάτων για τους ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων. Λόγω της περιορισμένης ανάπτυξης του στόλου, πολλοί θεώρησαν πως η αγορά ήταν ήδη ώριμη πριν ακόμη τον πόλεμο ανάμεσα στη Ρωσία και την Ουκρανία. Βρισκόμαστε επίσης σε μια περίοδο κανονιστικών αλλαγών σε όλο το φάσμα της ναυτιλίας, με την απανθρακοποίηση να επηρεάζει τις επενδυτικές επιλογές. Ακόμη και αν οι αποφάσεις αυτές ήταν σαφείς, οι αξίες των στοιχείων ενεργητικού έχουν αυξηθεί και ο ανταγωνισμός για νέα πλοία είναι υψηλός. Αν προσθέσει κανείς τα υψηλά επιτόκια και την αβεβαιότητα γύρω από την κινεζική οικονομία, καταλαβαίνουμε πως πρόκειται για μια ενδιαφέρουσα συγκυρία.”

Ο **κ. Brian Gallagher**, Head of Investor Relations & Executive Committee Member – **Euronav**, τόνισε: “Νομίζω οι βάσεις που έχουν τεθεί είναι ενθαρρυντικές και με σωστή δομή. Φαίνεται πως οι συνθήκες είναι τέτοιες ώστε όλοι να αναμένουμε το «ράλι» του επόμενου χειμώνα.

Η ναυτιλία έχει εκ φύσεως το φυσικό πλεονέκτημα από πλευράς οικολογίας: είναι 40 φορές πιο αποδοτική από τις οδικές μεταφορές και 85 φορές πιο πράσινη από τις εναέριες μεταφορές σε ό,τι αφορά τις εκπομπές άνθρακα. Δεν πρέπει να χάσουμε αυτή την ευκαιρία. Πολλές πρωτοβουλίες γίνονται ήδη πράξη, και πρέπει να ακολουθήσουν περισσότερες. Όλοι μας θα πρέπει να μειώσουμε τις ανθρακικές εκπομπές μας κατά 40%. Οι αρχές του Ποσειδώνα είναι ένα σημαντικό βήμα. Η ναυτιλία θα πρέπει να εξελιχθεί σε ομαδικό άθλημα. Οφείλουμε να εξασφαλίσουμε μια θέση στο τραπέζι και εν συνεχεία να οικοδομήσουμε τις κατάλληλες συνεργασίες.”

Ο **κ. Lars Barstad, CEO - Frontline (FRO)**, τόνισε: “Η μεγαλύτερη πρόκληση που αντιμετωπίζουμε στην εξίσωση αυτή είναι ότι η ζήτηση φτάνει το ένα εκατομμύριο βαρέλια την ημέρα, την ώρα που οι εξαγωγές από τη Ρωσία είναι δύσκολες. Ακόμη, δεν ξέρω πόσοι συνειδητοποιούν ότι οι τωρινές παραγγελίες για tankers δεν έχουν υπάρξει τόσο λίγες από το 1996, ενώ εν τω μεταξύ η ζήτηση έχει αυξηθεί πολλαπλάσια.

Αναφορικά με τη μακροζωία, όπως έχει ήδη ειπωθεί, δεν υφίσταται κάποια εύκολη λύση. Όλοι μας προσπαθούμε να μην διακινδυνεύσουμε τα χρήματα των μετόχων μας εν μέσω της παρούσας αβεβαιότητας και διστακτικότητας.”

Ο κ. **Pankaj Khanna**, CEO – **Heidmar**, τόνισε: “Μια έκθεση που δημοσιεύτηκε πρόσφατα προέβλεπε ότι τα ορυκτά καύσιμα θα βρεθούν σε μόνιμη πτώση έως το τέλος της δεκαετίας. Βέβαια, είναι κάτι που ακούμε εδώ και χρόνια, αλλά ακόμη να το δούμε να συμβαίνει. Ως προς τον κύκλο στα δεξαμενόπλοια, τόσο η προσφορά όσο και η ζήτηση βρίσκονται σε ανοδική τροχιά. Σε άλλες εποχές οι εφοπλιστές θα έτρεχαν στα ναυπηγεία, παραγγέλλοντας νέα σκάφη σαν τρελοί. Δεν είναι κάτι που βιώνουμε, μιας και η αύξηση του στόλου φέτος περιορίζεται στο 1,7%, που αποτελεί αρνητικό ρεκόρ στη σύγχρονη ιστορία. Οι τιμές είναι υψηλές και η αβεβαιότητα γύρω από τα καύσιμα μεγάλη.”

Ο κ. **Jeffrey Pribor**, CFO – **International Seaways**, τόνισε: “Η αγορά είναι ισορροπημένη και οι ενδείξεις που έχουμε αφήνουν να φανεί ότι η πτώση στο αργό πετρέλαιο είναι προσωρινή. Δεν υπάρχει λοιπόν λόγος να μην συντονιστεί κανείς με το υφιστάμενο θετικό κλίμα.

Η πρόσφατη κινητικότητα μας για νέα σκάφη είναι η εξαίρεση που επιβεβαιώνει τον κανόνα. Όπως και άλλοι υπεύθυνοι πλοιοκτήτες, εξασφάλισαμε την ανανέωση του στόλου μας στο χαμηλό σημείο του κύκλου. Τα τελευταία τέσσερα – πέντε τρίμηνα όλα μας τα ταμειακά διαθέσιμα διατίθενται στα μερίσματα των μετόχων μας. Είμαστε διστακτικοί στις νέες επενδύσεις σε πλοία επειδή, α) δεν τα χρειαζόμαστε, και, β) είναι προς το παρόν αρκετά ακριβά. Ωστόσο, πάντοτε ισχύει η αρχή ότι αν εμφανιστεί μια μοναδική πρόταση, είμαστε πρόθυμοι να βάλουμε χρήματα στο τραπέζι. Τα νέα πλοία μας ανήκουν σε αυτή την κατηγορία, ενώ έχουμε υπολογίσει πρόσθετα κόστη για δέσμευση άνθρακα ή εναλλακτικά καύσιμα.”

PRODUCT TANKER SECTOR

Συντονιστής: κ. Martin Kjendlie, Managing Director - ViaMar (VesselsValue)

Ομιλητές:

- κ. **Bart Kelleher**, CFO – **Ardmore Shipping**
- κ. **Carlos Balestra di Mottola**, CFO – **d’Amico International Shipping**
- κ. **Marco Fiori**, CEO – **Premuda SpA**
- κ. **Ulf Bäcklund**, General Manager Products & Chemicals - **Stena Bulk AB**

Ο κ. **Martin Kjendlie**, Managing Director - **ViaMar (VesselsValue)**, τόνισε: “Έχουμε αναφερθεί ήδη στους περισσότερους σημαντικούς τομείς της ναυτιλίας. Θα εστιάσουμε τώρα στα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων. Είναι πολλά τα θέματα που αγγίζουν άμεσα στον συγκεκριμένο κλάδο, συμπεριλαμβανομένης της απανθρακοποίησης. Προτίμησα να εστιάσουμε σε τρία βασικά σημεία. Την αγορά, τα όσα την επηρεάζουν, τα όσα επιτρέπουν στα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων να αποδίδουν καλύτερα από τον ανταγωνισμό. Ακόμη, θα αναφερθούμε στο κομμάτι της χρηματοδότησης, και τέλος στον τρόπο με τον οποίο οι κανονισμοί επηρεάζουν τους πλοιοκτήτες και τις αποφάσεις τους.”

Ο κ. **Bart Kelleher**, CFO – **Ardmore Shipping**, τόνισε: “Υπάρχουν πολλά ερωτήματα προς απάντηση αναφορικά με τις επενδύσεις και την κατανομή κεφαλαίων στη ναυτιλία σήμερα. Εμείς υιοθετούμε μια πολυδιάστατη προσέγγιση, με μια πολιτική που έχει θεσπιστεί εδώ και χρόνια. Θέλουμε να διατηρούμε τις ισορροπίες, επενδύοντας στον υπάρχοντα στόλο, καθιστώντας τον αποδοτικότερο. Έχουμε επενδύσει σε πλυντρίδες και άλλες συσκευές ενεργειακής εξοικονόμησης που αποδίδουν γρήγορα. Ακόμη, εξετάζουμε πάντοτε τις αναπτυξιακές ευκαιρίες. Αποτελεί πρόκληση στις μέρες μας, και απαιτείται υπομονή. Τελευταία αλλά εξίσου σημαντική συνιστώσα, είναι η επιστροφή κεφαλαίων στους μετόχους μας. Είναι η πρόβλεψη στρατηγική στην παρούσα αγορά. Πέρυσι εγκαθιδρύσαμε μια πολιτική μερισμάτων που προσφέρει το ένα τρίτο των προσαρμοσμένων κερδών στους μετόχους, κάτι που αποτελεί αναμφίβολα πολυτέλεια.”

Ο κ. **Carlos Balestra di Mottola**, CFO – **d’Amico International Shipping**, τόνισε: “Ένα σημαντικό συστατικό όσων απαρτίζουν την αυξημένη ζήτηση είναι τα χαμηλά αποθέματα. Είχαμε μια εξαιρετική χρονικά που θα είχε υπάρξει ακόμη καλύτερη αν δεν είχε παρατηρηθεί μια συσσώρευση αποθεμάτων πέρυσι. Ειδικότερα στο ντίζελ, συνδυαστικά με το γεγονός ότι αποτελεί έναν λιγότερο ζωντανό τομέα, ειδικά στην Ευρώπη και στις ΗΠΑ, οι συσσωρεύσεις επηρέασαν αρνητικά τα περιθώρια κέρδους. Σήμερα τα διυλιστήρια βγάζουν καλά χρήματα. Ωστόσο, σε ένα περιβάλλον ψηλών

τιμών στο πετρέλαιο τα φορτία γίνονται λιγότερο σημαντική μεταβλητή της εξίσωσης, κάτι που ίσως συμβεί προς τα τέλη της χρονιάς.

Ο στόλος γερνάει γρήγορα. Πολλά πλοία που είχαν παραγγελθεί εν μέσω του τελευταίου σούπερ κύκλου από το 2003 έως το 2008 ξεπερνούν πλέον το όριο των 15 ή των 20 ετών. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις μας, έως το τέλος του 2024, 13% του στόλου θα έχει ηλικία μεγαλύτερη των είκοσι ετών.”

Ο κ. **Marco Fiori**, CEO – **Premuda SpA**, τόνισε: “Η γνώμη μου είναι πως η αγορά θα ήταν πολύ καλύτερη αν δεν είχε υπάρξει ο πόλεμος Ρωσίας – Ουκρανίας και το εμπάργκο στα πετρελαιοειδή. Πολλοί θετικοί παράγοντες έρχονταν έτσι κι αλλιώς στην επιφάνεια. Πρώτον, η προσφορά σε σχέση με παλαιότερα είναι περιορισμένη. Στα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων, υπάρχουν δύο ναυπηγεία στην Ιαπωνία, τρία στην Κορέα, και 2-3 στην Κίνα που αξίζουν τον κόπο. Άρα παγκοσμίως δεν είναι πολλά τα μέρη που κατασκευάζουν τα σκάφη που χρειαζόμαστε, θέτοντας de facto περιορισμούς. Υπάρχουν προβλήματα με το προσωπικό, με τον Covid, τις εφοδιαστικές αλυσίδες σε επίπεδο εξοπλισμών κ.λπ. Η περιορισμένη προσφορά συνδυαστικά με την αυξανόμενη ζήτηση έχουν δημιουργήσει ένα εκρηκτικό μείγμα που διασφαλίζει μια καλή μελλοντική εικόνα της αγοράς.”

Ο κ. **Ulf Bäcklund**, General Manager Products & Chemicals - **Stena Bulk AB**, τόνισε: “Το κλείσιμο κάποιων διυλιστηρίων στην Ευρώπη και στην Αυστραλία είχε αντίκτυπο στις τιμές ακόμη και πριν τη ρωσική εισβολή. Σε ό,τι αφορά τον τρόπο με τον οποίο κατανέμουμε τα κεφάλαιά μας, υπάρχει μια σημαντική διαφορά ανάμεσα στις εισηγμένες εταιρείες και όσες είναι πλήρως οικογενειακής ιδιοκτησίας. Άλλωστε, με τις τιμές σε αυτά τα ύψη, δεν είναι κατάλληλη στιγμή για παραγγελίες.

Για τη Stena, οι νέοι κανονισμοί ισούνται με νέες ευκαιρίες. Ο στόλος μας είναι νεαρός σε ηλικία. Σταδιακά, κάποια παλαιότερα σκάφη θα αποσυρθούν από την ευρωπαϊκή αγορά δεδομένου ότι δεν είναι συμβατά με τους στόχους CII, δημιουργώντας επομένως μια ευκαιρία. Ένα θέμα βέβαια είναι πως αυτή την επερχόμενη αλλαγή θα την πληρώσουν οι Ευρωπαίοι καταναλωτές και βιομήχανοι. Κάποιος πρέπει να κάνει την αρχή, αλλά θα ήταν καλύτερο αν τα μέτρα αυτά αποτελούσαν μέρος μιας παγκόσμιας πρωτοβουλίας.”

SHIPPING – THE PATH FORWARD

1x1 DISCUSSION BETWEEN

- κ. **Emanuele Grimaldi**, Chairman – **International Chamber of Shipping**; President & MD - **Grimaldi Euromed SpA**; Managing Director - **Grimaldi Group**
- κ. **Ugo Salerno**, Chairman & CEO – **RINA**

Ο κ. **Emanuele Grimaldi**, Chairman – **International Chamber of Shipping**; President & MD - **Grimaldi Euromed SpA**; Managing Director - **Grimaldi Group**, τόνισε: “Οφείλουμε να εξετάσουμε τη μεγάλη εικόνα, ξεκινώντας από το γεγονός ότι 90% των αγαθών μεταφέρονται δια θαλάσσης, και πως η ναυτιλία είναι υπεύθυνη για μόλις 2,5 με 3% των βλαβερών εκπομπών. Οι δυνατότητες που έχουμε είναι πολλές και ενδιαφέρουσες. Οι λύσεις που θα προκριθούν πιθανότητα θα είναι πολυάριθμες: ηλεκτρικά πλοία, δέσμευση άνθρακα – που όχι μόνο μειώνει τις εκπομπές αλλά πρακτικά μηδενίζει τις επιπτώσεις από τη χρήση κινητήρων εσωτερικής καύσης -, υδρογόνο, αλλά και αμμωνία. Για κάθε καύσιμο βέβαια υπάρχουν ερωτήματα αναφορικά με την ασφάλεια. Και, τέλος, υπάρχει πάντα η πυρηνική ενέργεια, που καθίσταται ολοένα και πιο σίγουρη επιλογή.

Για πρώτη φορά, οι πλοιοκτήτες συμπεριφέρονται με τόση υπευθυνότητα, ώστε ορισμένες φορές να προπορεύονται ακόμη και σε σχέση με τους νομοθέτες. Οι στόχοι που έχουν αποφασιστεί είναι φιλόδοξοι, επομένως χρειαζόμαστε ένα σχέδιο, το οποίο θα υποστηρίζουμε επενδύοντας στην καινοτομία και επιβραβεύοντας όσους πρωτοπορούν. Σήμερα, η απόσταση ανάμεσα στα παραδοσιακά καύσιμα και τα μελλοντικά είναι τεράστια, μιλάμε για τα διπλάσια χρήματα. Ωστόσο, αν τα νέα καύσιμα παράγονταν σε μεγαλύτερη κλίμακα, το κόστος θα έπεφτε. Οι επενδύσεις επομένως που θα στοχεύουν στη μείωση της διαφοράς των τιμών θα μπορούσαν να είναι εξαιρετικά χρήσιμες.

Σε ό,τι αφορά τη χρηματοδότηση, πιστεύω πως σήμερα οι περισσότεροι κλάδοι λαμβάνουν μικρότερα κεφάλαια από τις τράπεζες. Τα τελευταία είκοσι χρόνια, οι εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης, όπως τα funds, έχουν έλθει στο προσκήνιο, ας μην ξεχνάμε όμως πως η ναυτιλία βρίσκεται ακόμη σε μεγάλο βαθμό στα χέρια ισχυρών οικογενειών και εφοπλιστών ανά την υφήλιο.”

Ο **κ. Ugo Salerno**, Chairman & CEO – **RINA**, τόνισε: “Υπάρχουν δύο παράγοντες προς εξέταση όταν αναλογιζόμαστε την ενεργειακή μετάβαση: Ο πρώτος είναι ότι η βιωσιμότητα πρέπει να οριστεί με ακρίβεια. Μόνο κάτι που είναι ταυτόχρονα θετικό για τους πολίτες, την κερδοφορία, και τον πλανήτη μπορεί να χαρακτηριστεί ως βιώσιμο. Ο δεύτερος είναι ότι μιλάμε για μετάβαση, όχι για το πάτημα ενός κουμπιού. Κάποιοι πολιτικοί φαίνεται να το έχουν παρανοήσει και να θέλουν τα πάντα να είναι τέλεια, από τη μια στιγμή στην άλλη.

Αναφορικά με τις διαθέσιμες λύσεις, η πυρηνική ενέργεια τέταρτης γενιάς, με εγκαταστάσεις αντιδραστήρων που καθιστούν διαχειρίσιμες τις αδυναμίες του παρελθόντος, είναι ο ασφαλέστερος και περιβαλλοντικά υπεύθυνος τρόπος παραγωγής ενέργειας, νομίζω πως αυτό είναι πια αναντίρρητο.

Οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουμε χρειάζονται εμπειρία από πρώτο χέρι, όχι θεωρίες. Σε επίπεδο νηογνωμόνων, τα πράγματα πρόκειται να αλλάξουν άρδην. Αυτό που έχουμε επιτύχει προς το παρόν είναι να έχουμε τη δυνατότητα να προσφέρουμε συμβουλευτικές επιχειρήσεις σε μηχανικά ζητήματα, τόσο στη ναυτιλία, όσο και σε άλλους τομείς.”

ENHANCING THE COMPETITIVENESS OF THE UK MARITIME CLUSTER

κ. Nusrat Ghani, Minister of State for Industry and Economic Security - **Department for Business and Trade & Minister of State for the Investment Security Unit - Cabinet Office**

Η **κ. Nusrat Ghani**, Minister of State for Industry and Economic Security - **Department for Business and Trade & Minister of State for the Investment Security Unit - Cabinet Office**, στην ομιλία της τόνισε τα εξής:

“Έχω μεγάλο προσωπικό ενδιαφέρον για την εμπορική ναυτιλία. Επισκέπτομαι συχνά λιμάνια σε όλη τη χώρα, συνομιλώ με ναυτιλιακές εταιρείες και ξέρω πόσες ζωές και εισοδήματα εξαρτώνται από τη βιομηχανία αυτή. Κατά τη διάρκεια της πανδημίας, αλλά και τώρα, λόγω της παράνομης εισβολής της Ρωσίας στην Ουκρανία, συνειδητοποιούμε τη σημασία του κλάδου για τη μακροπρόθεσμη οικονομική μας ευημερία.

Εργαζόμαστε με στόχο η χώρα μας να γίνει ακόμη καλύτερος προορισμός για τη ναυτιλία. Η βρετανική κυβέρνηση είναι ο μεγαλύτερος υποστηρικτής της ναυτιλίας, όπως αποδεικνύουμε έμπρακτα. Έχουμε θέσει σε κίνηση ένα σχέδιο 4 δισεκατομμυρίων λιρών για την αναγέννηση των ναυπηγείων μας. Ακόμη, προσφέρουμε έως και 500 εκατομμύρια λίρες σε εξασφαλισμένα από το Κράτος δάνεια, για να χρηματοδοτήσουμε την κατασκευή, ολοκλήρωση και επισκευή πλοίων και άλλων σκαφών, καλύπτοντας έως το 80% του κινδύνου για τους δανειστές, με μέγιστο χρόνο αποπληρωμής τα 12 έτη.

Χρειάστηκε να διασφαλίσουμε τον ισότιμο ανταγωνισμό και να επιτρέψουμε στο Ηνωμένο Βασίλειο να ανταγωνιστεί άλλους διεθνείς παίκτες. Χρειάστηκε ακόμη να αφαιρέσουμε εμπόδια για όσους δυσκολεύονται να βρουν πρόσβαση σε κεφάλαια. Είμαστε έτοιμοι να συνεργαστούμε με διεθνείς εταίρους που μοιράζονται το όραμά μας για έναν δυναμικό, ασφαλή, και παγκόσμιο ναυτιλιακό τομέα, με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη.”

LNG SHIPPING SECTOR

Συντονιστής: κ. Panagiotis Mitrou, Global Gas Segment Director – **Lloyd’s Register**

Ομιλητές:

- **κ. Richard Tyrrell**, CEO – **Cool Co.**
- **κ. Knut Traaholt**, CFO - **FLEX LNG**
- **κ. Achilleas Tasioulas**, CFO – **GasLog Ltd. & GasLog Partners LP.**
- **κ. Eduardo Maranhao**, CFO – **Golar LNG**

Ο κ. Panagiotis Mitrou, Global Gas Segment Director – **Lloyd’s Register**, τόνισε: “Είναι χαρά μου να συντονίζω το πάνελ αυτό για τη ναυτιλία υδροποιημένου φυσικού αερίου. Δεν έχει υπάρξει άλλοτε πιο ενδιαφέρουσα περίοδος, δεδομένης της πτητικότητας αλλά και των ευκαιριών που μας παρουσιάζονται. Ίσως πέρυσι ορισμένοι προεξόφλησαν το τέλος της περιόδου αυτής, αλλά οι θετικές συνθήκες παραμένουν. Υπάρχουν πολλοί λόγοι: αυξανόμενη παγκόσμια ζήτηση, αλλαγές στο ενεργειακό μείγμα, η ανάγκη επέκτασης των θαλασσίων αλυσίδων αξίας, αλλά πάνω απ’ όλα η ανάγκη για προσβασιμότητα και ενεργειακή ασφάλεια. Θα είναι δύσκολο να βρούμε τη σωστή ισορροπία, αλλά παρά τις ανησυχίες σχετικά με τη μετάβαση, ο κλάδος αναπτύσσεται.”

Ο κ. Richard Tyrrell, CEO – **Cool Co.**, τόνισε: “Καταρχάς, θα ήθελα να εκφράσω την ευχή ο κόσμος να θυμηθεί πως το LNG είναι ένα αρκετά καθαρό καύσιμο, σίγουρα πιο καθαρό από τον άνθρακα. Δεν πρέπει να υπάρχει αντιπαλότητα, αλλά το αέριο μειώνει τις εκπομπές κατά το ήμισυ. Καταναλώνουμε ακόμη πολύ άνθρακα και ακόμη και μόνο 10% της παραγωγής να μετακινούταν προς το αέριο, τούτο θα αντιστοιχούσε σε 200 εκατομμύρια τόνους LNG ετησίως, μειώνοντας παράλληλα σημαντικά τις εκπομπές.

Η ενεργειακή ασφάλεια ωθεί την αγορά μας τον τελευταίο χρόνο. Γενικά, οι επιχειρηματίες έχουν οργανωθεί καλύτερα φέτος, αν και οι προκλήσεις παραμένουν. Οι απεργίες στην Αυστραλία έχουν επηρεάσει την αγορά στην Ευρώπη, παρότι τα δύο φαντάζουν ασύνδετα μεταξύ τους. Ενδέχεται να επηρεαστούμε και από την κατάσταση στη διώρυγα του Παναμά. Η αβεβαιότητα μπορεί να αποδειχθεί θετική βραχυπρόθεσμα αλλά αρνητική μακροπρόθεσμα.”

Ο κ. Knut Traaholt, CFO - **FLEX LNG**, τόνισε: “Το LNG είναι καθαρό, προσιτό, και διαθέσιμο. Υπάρχει επίσης η κατάλληλη διαχειριστική υποδομή. Τα προβλήματα στο ενεργειακό μείγμα προέκυψαν από το γεγονός ότι το LNG ήταν πολύ ακριβό πέρυσι. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί μεταξύ άλλων στη στήριξη αναπτυσσόμενων χωρών. Παρατηρούμε πως η ενεργειακή κρίση στην Ευρώπη εξάγεται – κακώς – και προς άλλες αγορές. Αν εξετάσει κανείς τα FSRU, τα οποία θεωρούνταν μια φτηνή λύση, θα διαπιστώσει ότι η Ευρώπη έχει απορροφήσει όλο το απόθεμα. Πρέπει να παράξουμε LNG στις αναδυόμενες αγορές, όχι στην Ευρώπη.

Το LNG τέλος αποτελεί το καλύτερο παράδειγμα ορθής εφαρμογής του ESG, με όφελος για τις εταιρείες. Τα πλοία μας είναι πιο αποδοτικά, καθαρά και οικονομικά.”

Ο κ. Achilles Tasioulas, CFO – **GasLog Ltd. & GasLog Partners LP.**, τόνισε: “Το LNG είναι το καύσιμο που έσωσε την Ευρώπη στην περυσινή κατάσταση έκτακτης ανάγκης. Η ενεργειακή στρατηγική της Ευρώπης δεν ήταν αρκετά πραγματιστική. Η βιομηχανία εν των συνόλων σχεδιάζει επενδύσεις για να μπορέσουμε να προσφέρουμε το προϊόν μας σε καλύτερες τιμές. Το LNG είναι το απόλυτο μεταβατικό καύσιμο – είναι κάτι που προκύπτει ευλόγως από την ευρεία διαθεσιμότητά του. Για εμάς είναι σαφές πως θα παραμείνει μια δημοφιλής και αξιόπιστη λύση.

Όσον αφορά στη χρηματοδότηση, υπάρχει σίγουρα διαθέσιμη ρευστότητα, ειδικά από ιδιωτικά κεφάλαια. Βεβαίως, το κόστος είναι μεγάλο, λόγω των υψηλών επιτοκίων. Αυτό που έχει ενδιαφέρον είναι ότι οι πλοιοκτήτες δείχνουν πρόθυμοι να αναλάβουν το ρίσκο.”

Ο κ. Eduardo Maranhao, CFO – **Golar LNG**, τόνισε: “Νομίζω το σημαντικότερο μάθημα της πρόσφατης ιστορίας είναι η ανάγκη για ενεργειακή ασφάλεια. Το LNG θα συνεχίσει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ενεργειακή μετάβαση, και θεωρώ πως τα όσα έχει επιτύχει η Ευρώπη ως προς τις υποδομές που μας επιτρέπουν να εισάγουμε LNG είναι εντυπωσιακά. Το σημείο που χρειάζεται προσοχή από πλευράς πολιτικών είναι ότι ένας τερματικός δεν γεμίζει αυτομάτως με LNG. Ήμασταν τυχεροί πέρυσι, καθώς περάσαμε έναν σχετικά ζεστό χειμώνα και η ζήτηση από την Κίνα ήταν πεσμένη. Οι ισορροπίες ωστόσο είναι λεπτές. Υπάρχει ανησυχία από τους πελάτες μας για τον αν βρουν επαρκείς ποσότητες καυσίμων.”

DO SANCTIONS WORK?

Συντονίστριες: κα. **Kirsty MacHardy**, Partner - **Stephenson Harwood**; κα. **Sue Millar**, Partner - **Stephenson Harwood**

Ομλητές:

15

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

230 Park Avenue • Suite 1540 • New York • New York 10169, USA • Tel.: +1 212 661 7566 • Fax: +1 212 661 7526
10 Lower Grosvenor Place, London, SW1W 0EN, United Kingdom • Tel: +44 795 626 2380
40, Agiou Konstantinou Str, Suite A5, 151-24 Athens, Greece • Tel. +30 210 6109 800 • Fax +30 210 6109 801
Raadhusgaten 25, P.O.Box 1904 Vika • N-0116 Oslo, Norway
www.capitallink.com – www.capitallinkforum.com – www.capitallinkshipping.com

- **κ. Richard Fulford-Smith**, CEO – **Affinity Shipping**
- **κ. Michelle Wiese Bockmann**, Senior Analyst, Lloyd's List Intelligence & Markets Editor - **Lloyd's List**
- **κ. Laura Harbidge**, UK Office of Financial Sanctions Implementation (OFSI) – **HM Treasury, International Group**
- **κ. Claire McCleskey**, Assistant Director of Foreign Assets Control (OFAC) – **U.S. Department of Treasury**
- **κ. Isabelle Monfort**, Russia Sanctions Team Leader, Directorate General for Financial Stability, Financial Services and Capital Markets Union (DG FISMA) - **European Commission**

Η **κ. Kirsty MacHardy**, Partner - **Stephenson Harwood**, τόνισε: “Είναι εκείνοι που θέλουν να συμμορφωθούν, και που συμμορφώνονται, που καταλήγουν να πλήττονται από τις κυρώσεις. Η ειρωνεία είναι ότι όσοι παραβιάζουν τη νομοθεσία τα καταφέρνουν, ενώ οι νομοταγείς – και ευτυχώς ο αριθμός αυξάνεται καθημερινά – αντιμετωπίζουν προβλήματα. Οι τράπεζες ακολουθούν μια πολύ προσεκτική τακτική, το κόστος ασφάλισης έχει αυξηθεί, και οι πλοιοκτήτες και οι χειριστές που συμμορφώνονται πλήρως πληρώνουν τελικά το κόστος.”

Η **κ. Sue Millar**, Partner - **Stephenson Harwood**, τόνισε: “Είμαι επικεφαλής του αρμόδιου τμήματος για τις κυρώσεις στη Stephenson Harwood. Ασχολούμαι με τη σχετική νομοθεσία επί δεκαπέντε χρόνια. Σήμερα με πλαισιώνουν στο πάνελ διακεκριμένοι συμμετέχοντες, που εκπροσωπούν διαφορετικές γωνίες του πλανήτη, ώστε να διαπιστώσουμε αν ο στενός συντονισμός μεταξύ των διαφορετικών θεσμών έχει επιτύχει να φέρει τις απαιτούμενες αλλαγές στη βιομηχανία μας.”

Ο **κ. Richard Fulford-Smith**, CEO – **Affinity Shipping**, τόνισε: “Ο ρόλος των μεσιτών και των δικηγόρων τους είναι η εύρεση των εγγράφων εκείνων που θα επιτρέψουν την πραγματοποίηση επιχειρηματικών συναλλαγών, ακόμη και αν η προδιαγραφόμενη μοίρα του πλοίου τους είναι γνωστή. Ορισμένοι έχουν ισχυριστεί ότι δεν γνωρίζουν απαραίτητα σε ποια εταιρεία πωλούνται τα καράβια, αλλά δεν γίνεται να μη γνωρίζουν το είδος της εμπορικής δραστηριότητας. Με λίγα λόγια, δημιουργείται ένας «σκοτεινός στόλος» προς αποφυγή των κυρώσεων. Τα πλοία αυτά διασχίζουν τακτικά τη Μάγχη και οι υπεύθυνοι για τις αθέμιτες αυτές πρακτικές είναι άτομα της κοινότητάς μας. Φοβάμαι πως η απληστία έχει υπερισχύσει έναντι της ηθικής τους. Το πρόβλημα είναι πως είναι δύσκολο να βρει κανείς αποδεικτικά στοιχεία.”

Η **κ. Michelle Wiese Bockmann**, Senior Analyst, Lloyd's List Intelligence & Markets Editor - **Lloyd's List**, τόνισε: “Ο αντίκτυπος των κυρώσεων έχει μετατρέψει ασφαλιστές και τράπεζες σε εκτελεστές κυρώσεων, ενώ το κόστος της συμμόρφωσης έχει αυξηθεί. Ο αριθμός μεγαλύτερων σε ηλικία δεξαμενόπλοιων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για να μεταφέρουν προϊόντα που περιλαμβάνονται στις κυρώσεις έχει διπλασιαστεί. Ακόμη, 2 στα 3 δεξαμενόπλοια από όσα μετέφεραν πετρέλαιο από τη Ρωσία τον Αύγουστο ήταν ανασφάλιστα, γεγονός που εγκυμονεί κινδύνους, μιας και οι διαδρομές είναι επικίνδυνες. Η αξία των παλαιών δεξαμενόπλοιων έχει διπλασιαστεί, ακριβώς λόγω της αυξημένης ζήτησης για σκάφη που έχουν τη δυνατότητα να παρακάμψουν τις δυτικές κυρώσεις. Επιπροσθέτως, οι κυρώσεις έχουν εντείνει τη χρήση και την πολυπλοκότητα επικίνδυνων πρακτικών, όπως οι μεταφορές από πλοίο σε πλοίο σε διεθνή

ύδατα εκτός της δικαιοδοσίας των λιμενικών αρχών. Τα επιχειρηματικά μοντέλα, έτσι όπως έχουν εξελιχθεί, είναι θέμα χρόνου να προκαλέσουν κάποιο ατύχημα.”

Η **κ. Laura Harbidge**, UK Office of Financial Sanctions Implementation (OFSI) – **HM Treasury, International Group**, τόνισε: “Από την κυβερνητική σκοπιά, αξίζει να κάνουμε ένα βήμα πίσω και να δούμε τα όσα έχουμε καταφέρει να αλλάξουμε στην αγορά πετρελαίου τον τελευταίο χρόνο. Τα έσοδα της Ρωσίας από τις εξαγωγές πετρελαίου έχουν μειωθεί κατά 4 δισεκατομμύρια συγκρίνοντας τον Ιούλιο του 2023 με τον Ιούλιο του 2022. Είναι πολλά χρήματα τα οποία αφαιρέθηκαν από τον ρωσικό κουμπαρά που χρηματοδοτεί τον πόλεμο. Αυτό έχει οδηγήσει σε θεμελιώδεις αλλαγές, αλλά η εφαρμογή των κυρώσεων παραμένει δύσκολη. Δεν είναι κάτι που έχει δοκιμαστεί άλλοτε σε αυτή την κλίμακα, γι’ αυτό και συνεργαζόμαστε με τη βιομηχανία και τους εταίρους μας σε επίπεδο G7 για ζητήματα όπως οι τιμές των φορτίων, που απαιτούν διεθνή διαβούλευση.”

Η **κ. Claire McCleskey**, Assistant Director of Foreign Assets Control (OFAC) – **U.S. Department of Treasury**, τόνισε: “Η πληροφόρηση και η εμπειρία από πρώτο χέρι που μας προσφέρουν οι παράγοντες της ναυτιλίας είναι πολύτιμη. Φυσικά, παρακολουθούμε πολύ στενά την κατάσταση, και για κάποια θέματα και ορισμένες οδηγίες, δεν γίνεται να δημοσιοποιηθούν τα όσα λέγονται πίσω από κλειστές πόρτες. Έναν χρόνο πριν βρεθήκαμε αντιμέτωποι με δύο αλληλοσυγκρουόμενους στόχους: η διαφύλαξη μεν της ενεργειακής σταθερότητας στις αγορές, ειδικά στις

αναπτυσσόμενες χώρες, που επλήγησαν από τη ραγδαία άνοδο των τιμών καυσίμων, και η μείωση των ρωσικών κερδών δε. Είχαμε επίγνωση πως πρόκειται για ένα νέο μοντέλο κυρώσεων, σχετικά απλών, που επιβλήθηκαν όμως σε μια εξαιρετικά περίπλοκη αγορά. Δεν θα το είχαμε κάνει αν η κατάσταση δεν το απαιτούσε.”

Η **κα. Isabelle Monfort**, Russia Sanctions Team Leader, Directorate General for Financial Stability, Financial Services and Capital Markets Union (DG FISMA) - **European Commission**, τόνισε: “Όταν σχεδιάζαμε το ανώτατο όριο στην τιμή του πετρελαίου, λάβαμε υπόψη τις επιπτώσεις στην αγορά. Γνωρίζαμε ακόμη, όπως προαναφέρθηκε, ότι προσπαθούμε να εξυπηρετήσουμε δύο αντικρουόμενους στόχους. Ακούμε την κριτική αναφορικά με τη δυσκολία εφαρμογής, ελπίζουμε όμως να μπορέσουμε να προσφέρουμε ορθές συμβουλές σε επίπεδο ΕΕ. Ως προς την επιτήρηση της εφαρμογής των κυρώσεων, η ευθύνη βαραίνει τα Κράτη μέλη, υπό την εποπτεία της Επιτροπής. Συνεργαζόμαστε επίσης με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην παρακολούθηση και ανίχνευση, τόσο για περιβαλλοντικούς λόγους, όσο και στο πλαίσιο των κυρώσεων.”

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ:

Ένα υψηλής αξίας κοινό αποτελούμενο από στελέχη της ναυτιλίας, χρηματοδότες και επενδυτές.

Το Φόρουμ προσφέρει μια μοναδική ευκαιρία συνάντησης και δικτύωσης με ένα μεγάλο, υψηλού επιπέδου κοινό αποτελούμενο από στελέχη ναυτιλιακών και υπεράκτιων εταιρειών, θεσμικούς επενδυτές, ερευνητές αναλυτές, εμπειρογνώμονες από τον χώρο της ναυτιλίας, εμπορικούς και επενδυτικούς τραπεζίτες, συμβούλους κινδύνου, εταιρείες ιδιωτικών κεφαλαίων και κεφαλαίων επιχειρηματικού κινδύνου, επενδυτές υψηλής καθαρής αξίας και χρηματοοικονομικά μέσα. Η εκδήλωση είναι ανοιχτή στον κλάδο των αγοραπωλησιών καθώς και στα μέσα ενημέρωσης. Παρακολουθώντας το Συνέδριο, οι συμμετέχοντες έχουν τη δυνατότητα να αποκτήσουν μια βαθύτερη γνώση της τρέχουσας κατάστασης στον χώρο της ναυτιλίας, τον αντίκτυπο και τις επιπτώσεις στις επενδύσεις τους και μια σαφή εικόνα σχετικά με τις ευκαιρίες και τις προκλήσεις που διαγράφονται στον ορίζοντα.

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΑΠΕΥΘΥΝΕΤΑΙ ΣΕ:

Στελέχη Εμπορικής & Επενδυτικής Τραπεζικής • Ναυλωτές • Νηογνώμονες • Επιχειρηματίες στους Κλάδους των Εμπορευμάτων, της Ενέργειας • Επενδυτές & Χρηματοδότες • Χρηματοοικονομικούς Συμβούλους • Οικονομικές & Ναυτιλιακές Εφημερίδες & ΜΜΕ • Διαχειριστές Αμοιβαίων Κεφαλαίων • Θεσμικούς Επενδυτές • Στελέχη Ασφαλιστικών Οργανισμών • Δικηγόρους και Ασφαλιστές • Ερευνητές Αναλυτές & Συμβούλους του κλάδου • Εταιρείες Ιδιωτικού Μετοχικού Κεφαλαίου • Συμβούλους Διαχείρισης Κινδύνων • Διαχειριστές Πλοίων • Εφοπλιστές • Πλοιοκτήτες • Μεσίτες Πλοίων • Κρατικά Επενδυτικά Ταμεία • Εταιρείες Επιχειρηματικών Κεφαλαίων

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΔΙΟΡΓΑΝΩΘΗΚΕ:

ΣΕ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ: The London Stock Exchange

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΚΥΡΙΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ: TEN – TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΧΡΥΣΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ: Columbia Shipmanagement • DNV

ΚΥΡΙΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ: Lloyds Register

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ: ABS • CIT • Citi • DNB • Hill Dickinson • Reed Smith • Stephenson Harwood • Vessels Value • Watson Farley & Williams

ΧΟΡΗΓΟΙ: ABN AMRO • Berenberg Bank • Bureau Veritas • IFCHOR Galbraiths • Neptune Maritime Leasing • RINA • Taylor Maritime Investments • Tufton Oceanic • Zero 44

ΥΠΟΣΤΗΡΙΓΚΤΕΣ ΧΟΡΗΓΟΙ: d’Amico Group • Eagle Bulk • Flott & Co. PC • Global Ship Lease • MPC Container Ships • Navigator Gas • Premuda • Star Bulk Carriers

ΧΟΡΗΓΟΣ BREAKFAST: CASTOR MARITIME

ΧΟΡΗΓΟΣ ΜΕΣΗΜΕΡΙΑΝΟΥ ΓΕΥΜΑΤΟΣ: TEN – TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD.

ΦΟΡΕΙΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ: Greeks in the City Association • Greek Shipping Cooperation Committee • Hellenic Bankers & Related Professionals Association • HELMEPA • International Chamber of Shipping • With the support of the International Centre for Shipping, Trade and Finance – Bayes Business School • Intermanager • Maritime London • Master of Science (MSc) in International Shipping, Finance & Management – Athens University of Economics and Business • The

17

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

230 Park Avenue • Suite 1540 • New York • New York 10169, USA • Tel.: +1 212 661 7566 • Fax: +1 212 661 7526
10 Lower Grosvenor Place, London, SW1W 0EN, United Kingdom • Tel: +44 795 626 2380
40, Agiou Konstantinou Str, Suite A5, 151-24 Athens, Greece • Tel. +30 210 6109 800 • Fax +30 210 6109 801
Raadhusgaten 25, P.O.Box 1904 Vika • N-0116 Oslo, Norway
www.capitalink.com – www.capitalinkforum.com – www.capitalinkshipping.com

ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: All About Shipping Co. UK • Athens – Macedonian News Agency • Actualidad Maritima • Baird Maritime • Efoplistesnews.gr • Elnavi • The Japan Maritime Daily • Marine Circle • Marine Log • The Maritime Executive • Maritimes.gr • Nafsgreen • Naftika Chronika • Robban Assafina • Ship 2 Shore • Ship Management International • Shipping & Finance • Xinde Marine News.

ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ:

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

Ή επικοινωνήστε:

κα. Όλγα Μπορνόζη & κα. Eleni Bej & κα. Αθηνά Κοσμαδάκη

email: obornozi@capitallink.com ; ebej@capitallink.com ; athensoffice@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 ή στο τηλ. + 1 212 661 7566.

Η' επισκεφθείτε:

Capital link websites:

www.capitallinkforum.com

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

H ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ CAPITAL LINK

H 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.