



## ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Με κοινό που ξεπέρασε τους 1.200+ συμμετέχοντες  
Διοργανώθηκε με μεγάλη επιτυχία το :

### 9<sup>ο</sup> CAPITAL LINK MARITIME LEADERS SUMMIT – GREECE “Dashing Ahead – Leadership in Action”

*ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ*

**ΔΕΥΤΕΡΑ 3 ΙΟΥΝΙΟΥ, 2024**  
**Four Seasons, Astir Palace Hotel Athens**

*ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ & ΚΟΡΥΦΑΙΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
ΣΥΖΗΤΗΣΑΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΗΓΕΤΙΚΟ ΡΟΛΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ,  
ΤΙΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ, ΤΙΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ*

### ΥΛΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

[Photos](#)

[Videos](#)

Παρασκευή, 14 Ιουνίου, 2024

Το **“9th Capital Link Maritime Leaders Summit – Greece” με τίτλο “Dashing Ahead – Leadership in Action”**, πραγματοποιήθηκε τη **Δευτέρα 3 Ιουνίου, 2024**, με φυσική παρουσία, στο **Four Seasons, Astir Palace Hotel Athens**, με μεγάλη επιτυχία συγκεντρώνοντας κοινό μεγαλύτερο των 1.200+ ατόμων, αποτελούμενο από κορυφαία στελέχη, κυβερνητικούς εκπροσώπους, εμπειρογνώμονες και ΜΜΕ, από τις μεγαλύτερες εταιρείες και Οργανισμούς τόσο της Ελληνικής ναυτιλίας όσο και από τα σημαντικότερα ναυτιλιακά κέντρα παγκοσμίως, καθώς πολλοί ταξίδεψαν στην Ελλάδα για να επισκεφθούν την Έκθεση των Ποσειδωνίων. **Το Συνέδριο αυτό αποτελεί κομμάτι των Ποσειδωνίων και εντάσσεται στην ατζέντα των εκδηλώσεων. Η θεματολογία με όλα τα κρίσιμα ζητήματα της ναυτιλίας τα οποία συζητήσαν κορυφαίοι παράγοντες, κατατάσσουν αυτό το Συνέδριο ως ένα από τα πιο ενδιαφέροντα και σπουδαιότερα events που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο των Ποσειδωνίων.** Το Φόρουμ διοργανώθηκε σε συνεργασία με την ABS και με το Nasdaq και το NYSE.

Το Φόρουμ τίμησε με την παρουσία και συμμετοχή του ο **Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Χρήστος Στυλιανίδης**, ανοίγοντας τις εργασίες του Συνεδρίου και πραγματοποιώντας την Κύρια Ομιλία.

**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](http://www.capitallink.com) – [www.capitallinkforum.com](http://www.capitallinkforum.com) – [www.capitallinkshipping.com](http://www.capitallinkshipping.com)

Στα πάνελ συζητήσεων συμμετείχαν οι μεγαλύτεροι εφοπλιστές και κορυφαίοι παράγοντες της Ελληνικής ναυτιλίας που εστίασαν στην ηγετική θέση της ναυτιλίας της Ελλάδας, στην εξελικτική πορεία, τους κύριους καθοριστικούς παράγοντες, τις ευκαιρίες και τις προκλήσεις και τις προοπτικές της ναυτιλιακής αγοράς, σ' ένα ευρύ φάσμα. Έγινε ανασκόπηση των κύριων ναυτιλιακών αγορών, και αναλύθηκαν οι τάσεις στις αγορές της ενέργειας και των εμπορευμάτων, η μείωση των εκπομπών CO2 & Green Shipping, η ανανέωση του στόλου, οι επενδυτικές ευκαιρίες, η πρόσβαση σε κεφάλαια, ο αντίκτυπος της τεχνολογίας, οι επιχειρησιακές και κανονιστικές προκλήσεις και πολλά άλλα.

## ΑΤΖΕΝΤΑ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

### ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ - ΚΑΛΩΣΟΡΙΣΜΑ:

- **κ. Νίκος Μπορνόζης**, President – **Capital Link, Inc.**
- **κ. Christopher J. Wiernicki**, Chairman and CEO - **ABS**

Ο **κ. Νίκος Μπορνόζης**, καλωσόρισε, υποδέχτηκε και ευχαρίστησε τους παρευρισκόμενους, τους χορηγούς, καθώς και τους Χορηγούς Επικοινωνίας και τους Φορείς Υποστήριξης για την αξιοσημείωτη συμμετοχή και την υποστήριξη. Ο κύριος Μπορνόζης στη συνέχεια τόνισε ότι παραδοσιακά αυτό το Συνέδριο σηματοδοτεί την έναρξη της εβδομάδας των Ποσειδωνίων κατά τη διάρκεια της οποίας πραγματοποιούνται πολλές και σημαντικές εκδηλώσεις. Το γεγονός ότι συμμετέχουν στο Συνέδριο οι μεγαλύτεροι και πιο διακεκριμένοι παράγοντες της Ελληνικής ναυτιλίας είναι πολύ τιμητικό και εξαιρετικής σημασίας για την Capital Link, καθώς ο στόχος του Συνεδρίου είναι να αναδείξει τον ηγετικό ρόλο της Ελληνικής ναυτιλίας παγκοσμίως καθώς και να αναλυθούν τα κρίσιμα ζητήματα που αφορούν την αγορά μέσα από τις ομιλίες και τη γνώση που θα μοιραστούν με το κοινό οι σημαντικότεροι εκπρόσωποι της.

Ο **κ. Christopher J. Wiernicki**, Chairman and CEO – **ABS**, ανέφερε: “Καλώς ήρθατε στο 9ο Capital Link Maritime Leaders Summit το οποίο σηματοδοτεί και την έναρξη για τα φετινά Ποσειδώνια. Όπως όλοι σας γνωρίζετε, διανύουμε μια δεκαετία αβεβαιότητας, νέων σχέσεων και αντιμετώπισης των συνεπειών διάφορων αλλαγών. Είμαι βέβαιος πως τα ζητήματα αυτά θα συζητηθούν εκτενώς στο συνέδριο.

«Το FuelEU Maritime τίθεται σε ισχύ σε ακριβώς 211 ημέρες. Είστε έτοιμοι?»

Αυτή ήταν η ερώτηση προς τη ναυτιλιακή κοινότητα από τον **Christopher J. Wiernicki**, τονίζοντας την πιθανότητα οι επικείμενοι νέοι κανονισμοί να επιφέρουν ανατρεπτικά αποτελέσματα.

«Το FuelEU δημιουργεί ένα νέο εμπόδιο που θα καλούνται να ξεπεράσουν οι ναυτιλιακές εταιρείες κάθε πέντε χρόνια προκειμένου να μην αντιμετωπίζουν πιθανές εξτρά χρεώσεις εξαιτίας των ανθρακούχων εκπομπών των καυσίμων που θα χρησιμοποιούν τα πλοία τους, αλλά ο πιθανός αντίκτυπος του κανονισμού έγκειται στον τρόπο με τον οποίο εξασφαλίζει την απόδοση της επένδυσης στην τεχνολογία εναλλακτικών καυσίμων. Στόχος του κανονισμού είναι να οδηγήσει τη ναυτιλία σε θεμελιώδεις και ουσιαστικές αλλαγές, να αναδιαμορφώσει την αγορά πολύ πριν από το 2050 και να ανταμείψει όσους κινηθούν πρώτοι στην τεχνολογία μείωσης των εκπομπών», δήλωσε ο Wiernicki.

Τόνισε την προοπτική συγκέντρωσης πλεονασμάτων συμμόρφωσης από πλοία που παράγουν χαμηλότερες εκπομπές στο πλαίσιο του FuelEU, έτσι ώστε να αντισταθμιστούν τα ελλείμματα συμμόρφωσης από πλοία παλαιότερης κατασκευής τα οποία θα μπορούσαν επίσης να πωληθούν σε άλλους διαχειριστές.

«Ο πραγματικά μετασηματιστικός αντίκτυπος του FuelEU διαφαίνεται περισσότερο από οποιοδήποτε άλλο σημείο, στο σχέδιο των ρυθμιστικών αρχών για τη συγκέντρωση πλεονασμάτων», είπε. «Η έρευνα της ABS δείχνει ότι το ποσοστό της συγκέντρωσης συμμορφούμενων εταιρειών θα είναι σημαντικό και θα ανταμείψει εξαιρετικά τους πρωτοπόρους των τεχνολογιών εναλλακτικών καυσίμων. Πως θα διαμορφωθεί άραγε η νέα αγορά εξαιτίας της συμμόρφωσης; Θα δούμε σύγχρονα πλοία εξαιρετικά χαμηλών εκπομπών να εκτελούν αποτελεσματικά δύο ροές εσόδων; Ή μήπως θα δούμε μικρότερες εταιρείες να απομακρύνονται, να μην

μπορούν να συγκεντρώσουν κεφάλαια για να επενδύσουν σε νεότερα πλοία και να μην έχουν τα απαιτούμενα ταμειακά αποθέματα για τους λογαριασμούς που ολόένα θα αυξάνονται λόγω της παλαιότητας των πλοίων?»

Τόνισε πώς το FuelEU δεν είναι μια νέα πραγματικότητα για τα πλοία που ταξιδεύουν στις θάλασσες της Ευρώπης μόνο, γιατί ο IMO έχει δηλώσει ότι σκοπεύει να εισάγει τη δική του έκδοση παγκοσμίως το 2027.

«Έτσι, όπου κι αν βρίσκεστε, ό,τι κι αν αποστέλλετε, όπως κι αν τροφοδοτείται, υπάρχει ένα νέο πρότυπο στις θαλάσσιες μεταφορές. Μία νέα οπτική για τα πάντα, από εμπορικές διαδρομές και ενεργειακές επιλογές έως και επενδυτικές αποφάσεις: CO<sub>2</sub>e ανά megajoule.»

## ΕΝΑΡΚΤΗΡΙΑ ΚΥΡΙΑ ΟΜΙΛΙΑ

### Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κύριος Χρήστος Στυλιανίδης

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κύριος Χρήστος Στυλιανίδης, άνοιξε τις εργασίες του Συνεδρίου και τόνισε τα εξής: “Με χαρά σας καλωσορίζω στο “9th Capital Link Maritime Leaders Summit – Greece” με τίτλο “Dashing Ahead – Leadership in Action”. Η εκδήλωση αυτή λαμβάνει χώρα στο πλαίσιο της Διεθνούς Ναυτιλιακής Έκθεσης “Ποσειδώνια 2024”.

Αρχικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τους διοργανωτές της εκδήλωσης, και ειδικότερα τον κ. Νίκο Μπορνόζη, για την ευγενική πρόσκληση και την πολύτιμη ευκαιρία που μου δίνεται να μιλήσω στη έναρξη αυτού του σημαντικού γεγονότος.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα «Ποσειδώνια» αποτελούν το σημαντικότερο γεγονός της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας. Και φυσικά είμαστε πολύ περήφανοι που η Ελλάδα φιλοξενεί αυτήν την εκδήλωση που θα διαρκέσει δύο εβδομάδες.

Οι αριθμοί μιλούν από μόνοι τους:

- Πάνω από 40.000 συμμετέχοντες
- Πάνω από 2.000 εταιρείες
- Δεκαέξι (16) Κράτη Σημαίας, και
- Εκπρόσωποι ογδόντα δύο (82) κρατών από όλον τον κόσμο.

Τα «Ποσειδώνια 2024» είναι μία μοναδική ευκαιρία για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς που σχετίζονται με την ναυτιλία, να αναλογισθούμε τι έχουμε επιτύχει- αλλά κυρίως – να συζητήσουμε που θέλουμε να πάμε.

Να συνεργαστούμε, να ανταλλάξουμε γνώσεις και απόψεις και να διατυπώσουμε ρεαλιστικές προτάσεις που μπορούν να αντιμετωπίσουν τις σημαντικές προκλήσεις οι οποίες βρίσκονται μπροστά μας.

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές δέχθηκαν πολλαπλές προκλήσεις.

Η παγκόσμια υγειονομική κρίση, η ρωσική εισβολή στην Ουκρανία, η ενεργειακή κρίση και μια σειρά από γεωπολιτικές κρίσεις –όπως οι επιθέσεις των Χούθι και η πρόσφατη σύγκρουση στη Μέση Ανατολή– όλα αυτά έχουν δημιουργήσει ένα ασταθές περιβάλλον για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Η ναυτιλία, ωστόσο, έχει αποδείξει την ανθεκτικότητά της. Και την ικανότητά της να προσαρμόζεται και να συνεχίζει να υπηρετεί τις ανάγκες της παγκόσμιας κοινωνίας.

Φέτος, τα Ποσειδώνια λαμβάνουν χώρα σε μία κρίσιμη καμπή για τη ναυτιλία.

Συγκεκριμένα:

1. Οι νέοι περιβαλλοντικοί στόχοι και η ανάγκη από-ανθρακοποίησης,
2. Οι ελλείψεις σε ναυτικούς καθώς και η ανάγκη αναβάθμισης δεξιοτήτων και επανεκπαίδευσης των πληρωμάτων, και
3. Η τεχνολογική καινοτομία μαζί με την ψηφιοποίηση

Αυτές είναι οι «νέες» προκλήσεις που θα πρέπει να αντιμετωπίσουν οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές στο άμεσο και στο εγγύς μέλλον.

Από αυτή την άποψη, είναι πλέον καιρός να τεθούν τα θεμέλια για μελλοντικές και ρεαλιστικές πολιτικές που θα μετατρέψουν αυτές τις προκλήσεις σε ευκαιρίες.

Εμείς, στο Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής – εκπροσωπώντας τον μεγαλύτερο στόλο παγκοσμίως – και εγώ προσωπικά ως Υπουργός – θα κάνουμε ό,τι καλύτερο μπορούμε για να στηρίξουμε τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές να εξελιχθούν και να προχωρήσουν έτι περαιτέρω.

Οι προκλήσεις ΜΠΟΡΟΥΝ να γίνουν ευκαιρίες.

Και αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό σήμερα, δεδομένου του άκρως ανταγωνιστικού διεθνούς περιβάλλοντος.

Επιτρέψτε μου να ξεκινήσω με την από-ανθρακοποίηση.

### **Από-ανθρακοποίηση**

- Η Ελλάδα στηρίζει θερμά την Στρατηγική του IMO του 2023 για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία.
- Η στρατηγική αυτή αποτελεί ορόσημο για να διασφαλιστεί ότι οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν δίκαια στην επίτευξη των στόχων της Συμφωνίας των Παρισίων.
- Υποστηρίζουμε πλήρως την εν εξελίξει διαδικασία ανάπτυξης ρεαλιστικών μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων μέτρων, τα οποία θα οδηγήσουν στην από-ανθρακοποίηση της ναυτιλίας.
- Ωστόσο, έχουμε μπροστά μας να διανύσουμε έναν μακρύ και δύσκολο δρόμο.
- Πρώτον, πρέπει να εξασφαλίσουμε την παγκόσμια διαθεσιμότητα ασφαλών και οικονομικά προσιτών καυσίμων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών άνθρακα.
- Αυτή είναι μια βασική προϋπόθεση για την επίτευξη του στόχου της από-ανθρακοποίησης της ναυτιλίας περίπου στα μέσα αυτού του αιώνα.
- Για να επιτύχουμε αυτόν το στόχο, είναι απαραίτητη η στενή συνεργασία, τόσο εντός του ίδιου τομέα όσο και μεταξύ διαφορετικών κλάδων.
- Επίσης πρέπει, να ενισχύσουμε την έρευνα, και την καινοτομία σε σχέση με την ανάπτυξη καυσίμων με μηδενικές ή σχεδόν μηδενικές εκπομπές άνθρακα. Να εκμεταλλευτούμε όλες τις διαθέσιμες τεχνολογίες, χωρίς να εξαιρούμε, στο παρόν στάδιο, οποιαδήποτε επιστημονική πρόταση.
- Όπως ήδη γνωρίζετε, υπάρχουν πολλά υποσχόμενες τεχνολογίες.
- Γι' αυτό ακριβώς ανακοινώθηκε πρόσφατα η συμμετοχή της Ελλάδας ως μέλος στην Πρωτοβουλία Clean Energy Marine Hubs.

Αυτή η πρωτοβουλία,

- αποσκοπεί στο συντονισμό των προσπαθειών από-ανθρακοποίησης των εκπομπών που προέρχονται από λιμάνια, ναυτιλιακές εταιρείες, καθώς και παραγωγούς και προμηθευτές ενέργειας και ο οποίος ισχύει για όλους τους τύπους ναυτιλιακών μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη τα διαφοροποιημένα χαρακτηριστικά του ελληνικού στόλου.

Ταυτόχρονα, όσον αφορά στην απελευθέρωση των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων από τις εκπομπές άνθρακα, έχουμε αναλάβει πρωτοβουλίες και έχουμε καταθέσει συγκεκριμένες προτάσεις για τη στήριξη της διαδικασίας πράσινης μετάβασης.

**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  
Raadhugaten 25, P.O.Box 1904 Vikta • N-0116 Oslo, Norway  
[www.capitallink.com](http://www.capitallink.com) – [www.capitallinkforum.com](http://www.capitallinkforum.com) – [www.capitallinkshipping.com](http://www.capitallinkshipping.com)

Αξιοποιώντας ευρωπαϊκά κονδύλια, θα προχωρήσουμε στην ανανέωση του ακτοπλοϊκού επιβατικού στόλου και στην εκκίνηση λειτουργίας πλοίων χαμηλών εκπομπών για ακτοπλοϊκές συνδέσεις με υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας (δρομολόγια με κρατική επιδότηση).

Συγχρόνως, ετοιμαζόμαστε για τη δημιουργία μιας καινούργιας στρατηγικής και την ανάπτυξη ενός κατάλληλου χρηματοδοτικού μηχανισμού που θα συνδυάζει δημόσια και ιδιωτική χρηματοδότηση. Ενός μηχανισμού που θα επιταχύνει περαιτέρω την πράσινη μετάβαση.

## **Ελλείψεις ναυτικών και επανεκπαίδευση/αναβάθμιση δεξιοτήτων**

Ο μετασχηματισμός του ναυτιλιακού κλάδου δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς το ανθρώπινο δυναμικό -δηλαδή χωρίς τους ναυτικούς μας- που αποτελούν το πολυτιμότερο αγαθό μας.

Η έλλειψη εξειδικευμένων ναυτικών, κυρίως αξιωματικών, αποτελεί αναμφίβολα μια διεθνή και περίπλοκη πρόκληση.

Στην Ελλάδα έχουμε ανακηρύξει το 2024 και το 2025 ως έτη Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Έχουμε αναλάβει μια σειρά από πρωτοβουλίες με στόχο τον επαναπροσδιορισμό του επαγγέλματος του ναυτικού. Στόχος μας είναι να αναβαθμίσουμε το κύρος του και να το καταστήσουμε πιο ελκυστικό.

Και ταυτόχρονα, να παρέχουμε στους ναυτικούς μας το κατάλληλο επίπεδο εκπαίδευσης.

Η επανεκπαίδευση και η αναβάθμιση των δεξιοτήτων αποτελούν βασικές προϋποθέσεις προκειμένου να διασφαλιστεί η επάρκεια των ναυτικών μας και η προσαρμοστικότητά τους στις συνεχείς και ιλιγγιώδεις τεχνολογικές εξελίξεις, καθώς και στις τρέχουσες απαιτήσεις του συγκεκριμένου κλάδου.

Οι εκπαιδευμένοι ναυτικοί αποτελούν αναγκαία προϋπόθεση για την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον λειτουργία ενός πλοίου.

Κυρίες και Κύριοι,

Οι Έλληνες ζουν δίπλα στη θάλασσα, ζουν για τη θάλασσα και ζουν από τη θάλασσα!

Η θάλασσα είναι μέρος του ελληνικού DNA για πάνω από δύομιση χιλιάδες (2.500) χρόνια!

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δεσμεύεται να στηρίξει με κάθε διαθέσιμο μέσο την ολοκληρωμένη αναβάθμιση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας και να αυξήσει την ελκυστικότητα του ελληνικού «ναυτιλιακού cluster».

Τόσο σε διεθνές όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, θα στηρίξουμε ρεαλιστικές προτάσεις:

οι οποίες διατηρούν την ηγετική θέση της χώρας μας στη διεθνή ναυτιλία και οι οποίες θα βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητα της χώρας μας ακόμη περισσότερο.

Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό - ειδικά σήμερα - για δύο λόγους: πρώτον, ο ανταγωνισμός που αντιμετωπίζει σήμερα η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι τεράστιος – ιδίως από την Ασία, και δεύτερον, επειδή η ΕΕ χάνει την παγκόσμια ανταγωνιστικότητά της.

Αντιπροσωπεύοντας περισσότερο από το εξήντα τοις εκατό (60%) του ευρωπαϊκού στόλου, η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα είναι και θα παραμείνει η κύρια κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής οικονομίας.

Σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας και εύχομαι κάθε επιτυχία στο «9th Capital Link Maritime Leaders Summit».

**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](http://www.capitallink.com) – [www.capitallinkforum.com](http://www.capitallinkforum.com) – [www.capitallinkshipping.com](http://www.capitallinkshipping.com)

## A NEW ERA FOR TANKER SHIPPING

**Συντονίστρια: κα. Elina Papageorgiou, Vice President – Greece & Cyprus - Lloyd’s Register**

### Ομιλητές:

- **κ. Svein Moxnes Harfjeld, President & CEO – DHT Holdings (NYSE: DHT)**
- **κ. Ted Petrone, Vice Chairman – Navios Maritime Partners (NYSE: NMM)**
- **κ. Ioannis Alafouzos, Founder, Chairman & Director – Okeanis ECO Tankers (NYSE: ECO) (OSLO: OET)**
- **κ. Fragiskos Kanellakis, Managing Director – Pantheon Tankers**

Η **κα. Elina Papageorgiou, Vice President – Greece & Cyprus - Lloyd’s Register**, τόνισε: “Τα δεξαμενόπλοια διαδραματίζουν βασικό ρόλο στην ενεργειακή ασφάλεια και οι πλοιοκτήτες δεξαμενόπλοιων εξετάζουν τις επιλογές που έχουν για τα επόμενα 20 χρόνια ενεργειακής μετάβασης. Ενώ ο ρόλος της αγοράς των δεξαμενόπλοιων είναι εξασφαλισμένος κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, το κόστος που σχετίζεται με τη μείωση των εκπομπών πρέπει επίσης να αντισταθμιστεί με τον βαθμό ετοιμότητας των συστημάτων, των ανθρώπων και της τεχνολογίας για ένα μέλλον απελευθερωμένο από τις εκπομπές του άνθρακα.”

Ο **κ. Svein Moxnes Harfjeld, President & CEO – DHT Holdings (NYSE: DHT)**, τόνισε: «Πέρυσι, κάναμε μια ολοκληρωμένη μελέτη με τη βοήθεια δύο εταιρειών ερευνών, προσπαθώντας να κατανοήσουμε καλύτερα ποια καύσιμα θα χρησιμοποιούμε στο μέλλον, ποιο είναι το κόστος κατασκευής εγκαταστάσεων παραγωγής, ποια θα είναι η γεωγραφική τους θέση, καθώς και τον τρόπο παροχής καυσίμων στην αγορά για τα οποία θα υπάρχει ανταγωνισμός και με άλλους τομείς. Επίσης, η ενέργεια που απαιτείται για την παραγωγή αυτών των νέων καυσίμων συνθέτει μια πολύπλοκη εικόνα. Οι δύο εταιρείες εργάστηκαν χωρίς να γνωρίζουν η μία για την άλλη, επί δέκα μήνες. Τα συμπεράσματά τους ήταν παρόμοια: τα νέα καύσιμα θα είναι πολύ ακριβά, δυσεύρετα ως προς την ποσότητα και τη διαθεσιμότητα, και δεν μπορεί να υπάρξει ενεργειακή μετάβαση χωρίς να εγγυηθούμε πρώτα την ενεργειακή ασφάλεια. Επομένως, κάθε προσπάθεια ριζικής αλλαγής είναι μη ρεαλιστική.

Οι πελάτες που ενδιαφέρονται για την τόνωση των πράσινων επενδύσεων προσφέρουν πιο μακροπρόθεσμες συνεργασίες. Παρότι είμαστε εταιρεία δεξαμενόπλοιων με έδρα τη Νέα Υόρκη, είχα πρόσφατα μόλις μία συζήτηση σχετικά με τα κριτήρια ESG. Τούτου λεχθέντος, το υψηλό επίπεδο διακυβέρνησης είναι σημαντικό για τους εταίρους μας. Το πρόβλημα είναι ότι ζητάμε από τους Ευρωπαίους πολίτες να μειώσουν το βιοτικό τους επίπεδο. Είναι παράδοξο για τους πολιτικούς να πρέπει να πουν στον κόσμο «ψηφίστε με και θα γίνεστε φτωχότεροι». Ή να πρέπει να πείσουν τους ανθρώπους στις αναπτυσσόμενες χώρες ότι δεν θα φτάσουν το δικό μας βιοτικό επίπεδο για περιβαλλοντικούς λόγους. Οι ρεαλιστικές λύσεις απουσιάζουν από το δημόσιο λόγο. Όπως είχε πει η Μάργκαρετ Θάτσερ, «ο σοσιαλισμός λειτουργεί μέχρι να σου τελειώσουν τα χρήματα των άλλων».

Ο **κ. Ted Petrone, Vice Chairman – Navios Maritime Partners (NYSE: NMM)**, τόνισε: “Η αγορά δεξαμενόπλοιων βρίσκεται σε ανοδική πορεία εδώ και αρκετό καιρό. Όσον αφορά τα νέα καύσιμα, και είναι ακριβά και δεν είναι άμεσα διαθέσιμα. Πρέπει να είμαστε σε θέση να καταλείψουμε το κόστος υιοθέτησής τους σε όλη την αλυσίδα εφοδιασμού. Μέχρι τότε, θα μπορούσε κανείς να επενδύσει στη δέσμευση άνθρακα ή στα πλοία LNG, αλλά χρειαζόμαστε το επόμενο καύσιμο για να επιτύχουμε μηδενικές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Χρειαζόμαστε μια θεμελιώδη αλλαγή στον τρόπο σκέψης μας- οι ενδιαφερόμενοι φορείς, συμπεριλαμβανομένων των πετρελαϊκών εταιρειών, πρέπει να βγουν μπροστά και να καταλήξουμε στο ποιος θα πληρώνει για το κάθε τι. Αυτή είναι η συζήτηση έχουμε ανάγκη σήμερα.

Περιμένουμε 26 νέα πλοία με μικρότερο αποτύπωμα άνθρακα και έχουμε πουλήσει τις παλαιότερες μονάδες του στόλου μας. Οι Κινέζοι είναι αυτοί που αναλαμβάνουν τις κατασκευές, αφού η αγορά ακινήτων τους κατέρρευσε και οι εργαζόμενοι μεταφέρθηκαν στα ναυπηγεία, σε μια προσπάθεια να διατηρηθούν θέσεις εργασίας.

Στη ναυτιλία, μέχρι τώρα, δεν υπήρξε ποτέ πλεονέκτημα για όποιον πρωτοπορούσε. Αυτή τη φορά, τα πράγματα μοιάζουν να είναι διαφορετικά, αλλά οι παράμετροι θα πρέπει να είναι οι ίδιες παγκοσμίως, όχι μόνο

στην Ευρώπη.”

Ο **κ. Ioannis Alafouzos**, Founder, Chairman & Director – **Okeanis ECO Tankers (NYSE: ECO) (OSLO: OET)**, τόνισε: “Δεν έχω δει κανένα εναλλακτικό καύσιμο ικανό να εξασφαλίσει ένα λαμπρό μέλλον. Υπάρχει ακόμη μεγάλη σύγχυση, οπότε εξακολουθούμε να βασιζόμαστε στους σύγχρονους συμβατικούς κινητήρες μέχρι να έχουμε νέες εξελίξεις. Η ενέργεια που απαιτείται για την παραγωγή εναλλακτικών καυσίμων είναι τεράστια και δεν γίνονται έργα υποδομής που να υποδηλώνουν ότι αυτά τα νέα καύσιμα είναι προ των πυλών. Παραμένω αρκετά απαισιόδοξος και σκεπτικιστής σχετικά με αυτά.

Ο απλός δρόμος που αποφασίσαμε να ακολουθήσουμε πριν από μερικά χρόνια είναι να έχουμε τους καλύτερους δυνατούς κινητήρες με τις μικρότερες εκπομπές ρύπων, περνώντας από τις ασφαλέστερες διαδρομές, ενώ αγοράζουμε από τα κορυφαία ναυπηγεία στην Κορέα και την Ιαπωνία, που έχουν ένα προβάδισμα σε σχέση με την Κίνα. Τα αποτελέσματα αυτού του νεαρού σε ηλικία και αποδοτικού στόλου μας δικαίωσαν. Τελικός μας στόχος είναι η μεγιστοποίηση των κερδών για τους μετόχους μας. Υπάρχει αρκετή υποκρισία σχετικά με την πράσινη μετάβαση, καθώς ο κόσμος φαίνεται να αγνοεί μεγάλους ρυπαντές, πολύ χειρότερους από τη ναυτιλία, όπως η γεωργία ή η κλωστοϋφαντουργία.”

Ο **κ. Fragiskos Kanellakis**, Managing Director – **Pantheon Tankers**, τόνισε: “Έχουμε επεκτείνει και ανανεώσει τον στόλο μας. Ελπίζουμε ότι αυτή η απόφαση θα μας βοηθήσει να ξεπεράσουμε τις δυσκολίες που θα αντιμετωπίσουμε τα επόμενα χρόνια. Όσο νεότερο είναι το πλοίο, τόσο πιο πράσινος είναι ο περιβαλλοντικός αντίκτυπός του. Οι ναυλωτές πάντα αποζητούν ασφαλή και αποδοτικά πλοία με τη χαμηλότερη δυνατή κατανάλωση. Ορισμένοι από αυτούς εστιάζουν ιδιαίτερα στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και ζητούν scrubbers στις προδιαγραφές τους. Υπάρχει ανάγκη για περισσότερες επενδύσεις σε υποδομές, καθώς και για κινητήρες διπλού καυσίμου. Ακόμη, επειδή τα νέα καύσιμα ενδέχεται να προκαλέσουν ζητήματα με την ασφάλεια σε περίπτωση που το πλήρωμα είναι καινούριο ή μη εκπαιδευμένο, επενδύουμε πολύ στην κουλτούρα ασφάλειας της εταιρείας μας, μέσω αντίστοιχων προγραμμάτων κατάρτισης. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες πρωτοστατούν στις προσπάθειες που γίνονται, αλλά χρειαζόμαστε σαφέστερους κανόνες και ένα λιγότερο ασταθές πλαίσιο, ρυθμιστικά και γεωπολιτικά.”

## GREEK SHIPPING AT THE FOREFRONT OF GLOBAL TRADE & COMMERCE

**Συντονιστής: κ. Rahul Kapoor**, Vice President, Global Head of Shipping Analytics & Research – **S&P Global Commodity Insights**

**Ομιλητές:**

- **κ. Aristides Pittas**, Chairman & CEO – **Euroseas Ltd. (NASDAQ: ESEA) & EuroDry Ltd. (NASDAQ: EDRY)**
- **κ. George Youroukos**, Executive Chairman – **Global Ship Lease (NYSE: GSL)**
- **κ. John Dragnis**, CEO – **Goldenport Group**
- **κ. Polys Hajioannou**, CEO – **Safe Bulkers Inc. (NYSE:SB)**
- **κ. Stamatis Tsantanis**, Chairman & CEO – **Seanergy Maritime Holdings Corp. (NASDAQ: SHIP) & United Maritime Corporation (NASDAQ: USEA)**

Ο **κ. Rahul Kapoor**, Vice President, Global Head of Shipping Analytics & Research – **S&P Global Commodity Insights**, τόνισε: “Χαιρετισμούς από τη Σιγκαπούρη, χαίρομαι που βρίσκομαι εδώ για το 9ο Capital Link Maritime Leaders’ Summit. Αυτό το πάνελ θα επικεντρωθεί στην τρέχουσα κατάσταση της αγοράς και στο πώς η ελληνική ναυτιλία προετοιμάζεται για όσα έρχονται. Οι ναυτιλιακοί όμιλοι απολαμβάνουν μεγάλη ρευστότητα τα τελευταία χρόνια και φαίνεται να έχουν βρει μια νέα πειθαρχία στην επενδυτική τους στρατηγική. Από την άλλη πλευρά, διανύουμε περιόδους γεωπολιτικής αβεβαιότητας, όπου ακόμη και το βασικό κεκτημένο της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας αμφισβητείται.”

Ο **κ. Aristides Pittas**, Chairman & CEO – **Euroseas Ltd. (NASDAQ: ESEA) & EuroDry Ltd. (NASDAQ: EDRY)**, τόνισε: “Όλοι οι τομείς της ναυτιλίας πηγαίνουν αρκετά καλά αυτή τη στιγμή. Οι πόλεμοι και οι διαταραχές δημιουργούν αναποτελεσματικότητα και συνεπώς οδηγούν σε μια καλή αγορά για τη ναυτιλία. Ο όμιλός μας επικεντρώνεται στα πλοία ξηρού φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων. Οι παραγγελίες ειδικά για τα πρώτα είναι εξαιρετικά λίγες, ενώ είναι γεγονός ότι δεν υπάρχει η δυνατότητα ναυπήγησης νέων πλοίων. Τα ναυπηγεία εκτιμούν ότι η παράδοση για τις τρέχουσες παραγγελίες θα γίνει μεταξύ 2027 και 2028, οπότε μιλάμε ήδη για 3 ή

7

**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

Raadhugaten 25, P.O.Box 1904 Vika • N-0116 Oslo, Norway

[www.capitallink.com](http://www.capitallink.com) – [www.capitallinkforum.com](http://www.capitallinkforum.com) – [www.capitallinkshipping.com](http://www.capitallinkshipping.com)

Υπάρχουν ομοιότητες με την προηγούμενη κορύφωση της αγοράς την περίοδο 2005-2007, αλλά τότε η Κίνα είχε μεγάλη πρόσθετη παραγωγική ικανότητα στα ναυπηγεία. Σήμερα, αυτό δεν ισχύει. Υπάρχει έλλειψη εργαζομένων ακόμη και στην Κίνα, οπότε οι τιμές μάλλον θα ανέβουν παρά θα πέσουν, λόγω και των πληθωριστικών πιέσεων.”

Ο κ. **George Youroukos**, Executive Chairman – **Global Ship Lease (NYSE: GSL)**, τόνισε: “Οι πρόσφατες εξελίξεις στην Ερυθρά Θάλασσα ήταν απροσδόκητες αλλά ευπρόσδεκτες στον κλάδο των εμπορευματοκιβωτίων από επιχειρηματική άποψη. Πρόκειται για μια αλυσιδωτή αντίδραση: Οι αποκλεισμοί στην Ερυθρά Θάλασσα δημιούργησαν συμφόρηση στα λιμάνια, αλλά και έλλειψη κιβωτίων για να τοποθετηθούν τα εμπορεύματα. Ομοίως με την εποχή του Covid, οι διαταραχές παίζουν τεράστιο ρόλο και επηρεάζουν τις τιμές των ναύλων. Επίσης, υπάρχει ανανέωση των αποθεμάτων στις ΗΠΑ αυτή την περίοδο.

Ο Warren Buffet έχει πει ότι είναι σοφό οι επενδυτές «να είναι φοβισμένοι όταν οι άλλοι είναι άπληστοι και να είναι άπληστοι μόνο όταν οι άλλοι είναι φοβισμένοι». Είτε πρόκειται εισηγμένη εταιρεία είτε όχι, δεν υπάρχει ουσιαστική διαφορά. Όταν η αγορά είναι χαμηλά και τα πράγματα φαίνονται δύσκολα, προχωρήστε σε μεγάλες επενδύσεις. Πρέπει να είστε γενναίοι και να μένετε πιστοί στην πολιτική σας τόσο για τα νέα, όσο και για τα μεταχειρισμένα πλοία. Το να έχετε επιπλέον μετρητά στην τσέπη σας δεν πρέπει να αποτελεί λόγο επένδυσης.”

Ο κ. **John Dragnis**, CEO – **Goldenport Group**, τόνισε: “Διαθέτουμε περίπου 45 πλοία στο νερό, κυρίως δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ενώ θα ακολουθήσουν και άλλα, τα οποία βρίσκονται υπό κατασκευή στην Κίνα. Η ζήτηση είναι μεγάλη, χάρη στην Κίνα που εμπορεύεται μεγάλες ποσότητες σιτηρών, σόγιας και άνθρακα. Η ανάγκη για έναν αποδοτικό σύγχρονο στόλο είναι υπαρκτή, καθώς η ελαχιστοποίηση της κατανάλωσης ενέργειας προσφέρει ένα ισχυρό πλεονέκτημα. Μια ακόμη πτυχή που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι ότι η COSCO εξετάζει παραγγελίες σε διάφορους τομείς, γεγονός που θα μπορούσε να οδηγήσει σε λιγότερες θέσεις ναυπήγησης στην Κίνα, στην οποία λαμβάνουν χώρα οι περισσότερες κατασκευές. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες δραστηριοποιούνται επίσης στην Ιαπωνία, όπου υπάρχει επίσης ζήτηση και από την τοπική ναυτιλιακή κοινότητα. Αυτή τη στιγμή δεν υπάρχουν ναυπηγεία ικανά να κατασκευάσουν μεγάλο αριθμό σκαφών.”

Ο κ. **Polys Hajioannou**, CEO – **Safe Bulkers Inc. (NYSE:SB)**, τόνισε: “Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε την Capital Link για τη διοργάνωση αυτής της εξαιρετικής εκδήλωσης κατά τη διάρκεια των Ποσειδωνίων.

Το έτος 2024 σηματοδοτεί μια ουσιαστική στροφή προς την εφαρμογή των περιβαλλοντικών κανονισμών. Τα πλοία ταξινομούνται πλέον από τον IMO με βάση τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, όπως εκφράζονται από τον Δείκτη Έντασης Άνθρακα σε τόνους CO2 ανά τόνο μίλι, οι εκπομπές CO2 φορολογούνται πλέον μέσω του EU ETS, ενώ αναμένεται να ισχύσουν πρόσθετοι κανονισμοί από το 2025 και μετά στην Ευρωπαϊκή Ένωση, σε σχέση με την περιεκτικότητα σε άνθρακα καυσίμου σύμφωνα με τον Κανονισμό FuelEU και αργότερα πιθανώς μετά το 2027 παγκοσμίως, μέσω του Παγκόσμιου Προτύπου Καυσίμου GHG του IMO. Σε αυτό το περιβάλλον και με βάση τη στρατηγική μας ESG, αναλάβαμε είμασταν ανάμεσα στις πρώτες εταιρείες και αναλάβαμε δράση νωρίς από το 2020, για τη σταδιακή ανανέωση του στόλου μας, μέσω παραγγελιών των πιο σύγχρονων πλοίων που συμμορφώνονται με τον κανονισμό EEDI Phase 3 του IMO, μέσω της περιβαλλοντικής αναβάθμισης του υπάρχοντος στόλου μας, και τέλος μέσω της πώλησης παλαιότερων πλοίων και της αντικατάστασης με νεότερα secondhand πλοία, παρακολουθώντας ενεργά την πρόδοό μας σε σχέση με βασικούς δείκτες ESG, επιδεικνύοντας διαφάνεια και υπευθυνότητα. Ως αποτέλεσμα αυτών των ενεργειών, η Safe Bulkers βρίσκεται σήμερα σε πολύ καλή θέση για να ανταγωνιστεί με βάση τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του στόλου της. Στο κοινωνικό πεδίο, η Safe Bulkers αναγνωρίζοντας τη σημασία της κοινωνικής ευημερίας αναλαμβάνει πρωτοβουλίες, συμπεριλαμβανομένων ετήσιων υποτροφιών ναυτικών δοκίμων και ετήσιων ακαδημαϊκών υποτροφιών που προάγουν την κουλτούρα των ναυτικών επαγγελματιών στους νέους των τοπικών κοινοτήτων.

Σε επιχειρησιακό επίπεδο, από την 1η Ιουνίου, εφαρμόσαμε εθελοντικά ένα νέο μηχανογραφημένο Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης σε συμμόρφωση με τα Πρότυπα DryBMS, ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο που διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τους διεθνείς ναυτιλιακούς κανονισμούς, διασφαλίζοντας την ικανότητα και τη δέσμευση για το υψηλότερο επίπεδο απόδοσης όσον αφορά την ασφάλεια, υγεία, και πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, υπερβαίνοντας τα πρότυπα συμμόρφωσης με τη διεθνή νομοθεσία, τις αναγνωρισμένες



κατευθυντήριες γραμμές και τις κοινές πρακτικές σε ολόκληρο τον κλάδο, παρέχοντάς μας την ευκαιρία να συνεργαστούμε στενά με τους ναυλωτές μας για την βελτίωση των προτύπων στην ναυτιλία.

Θα ήθελα να συγχαρώ την Capital link για ένα εξαιρετικό φόρουμ και να επισημάνω ότι ένας ισχυρός ευρωπαϊκός ναυτιλιακός τομέας είναι ζωτικής σημασίας σε περιόδους γεωπολιτικής αστάθειας και διαταραχών των εμπορικών οδών. Αυτό απαιτεί από την ΕΕ να έχει μεγαλύτερο έλεγχο του στόλου της ενθαρρύνοντας τα πλοία να νηολογούνται υπό ευρωπαϊκές σημαίες. Η Κυπριακή Σημαία αποτελεί μια ελκυστική επιλογή, που ευθυγραμμίζεται απόλυτα με τη δέσμευση της Safe Bulkers για υπεύθυνη λειτουργία. Τηρεί τα υψηλότερα πρότυπα σε θέματα ασφάλειας, και περιβαλλοντικών κανονισμών. Επιπλέον, το Υπουργείο Ναυτιλίας διαθέτει μια βελτιωμένη διαδικασία εγγραφής και σαφή κανάλια επικοινωνίας, διασφαλίζοντας λειτουργική αποτελεσματικότητα και διαφάνεια. Για τους Έλληνες πλοιοκτήτες, η Κυπριακή Σημαία αντιπροσωπεύει μια φυσική εναλλακτική, υπογραμμίζοντας την κρίσιμη ανάγκη για μια ισχυρή ευρωπαϊκή σημαία και ταυτόχρονα ενισχύοντας τη συνεργασία και τους στενούς δεσμούς με την αξιόεβαστη ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα.”

**Ο κ. Stamatis Tsantanis, Chairman & CEO – Seanergy Maritime Holdings Corp. (NASDAQ: SHIP) & United Maritime Corporation (NASDAQ: USEA),** τόνισε: “Τα θεμελιώδη στοιχεία της αγοράς σε συνδυασμό με τη γεωπολιτική αβεβαιότητα και γεγονότα με βραχυπρόθεσμο αντίκτυπο δημιουργούν μια σύνθετη κατάσταση. Ο κόσμος αφυπνίζεται για το γεγονός ότι η ναυπήγηση είναι ανεπαρκής και θα υπάρξει σοβαρή υποπροσφορά πλοίων για τα επόμενα χρόνια. Ακούμε πράγματι για την κατάρρευση μεγάλων εταιρειών ακινήτων στην Κίνα, και παρόλα αυτά η χώρα αύξησε τις εισαγωγές υλικών κατά 10% το 2023. Η Κίνα είναι ακόμα εδώ, η παραγωγική της ικανότητα είναι πολύ ισχυρή και εξακολουθεί να παράγει χάλυβα, σε μια εποχή που η παγκόσμια ζήτηση είναι πολύ υψηλή. Παράγουν ένα από τα πιο σημαντικά υλικά που χρειάζεται ο κόσμος για σκοπούς βιομηχανικής παραγωγής.”

## FLEET RENEWAL – SHIPS & FUELS OF TODAY & TOMORROW

**Συντονιστής: κ. George Paleokrassas, Senior Partner, Head of New York Office – Watson Farley & Williams**

### Ομιλητές:

- **κ. Spyros Leoussis, CCO – Capital Product Partners L.P. (NASDAQ: CPLP)**
- **κ. Andreas Hadjipetrou, CCO – Columbia Group; Managing Director – Columbia Shipmanagement**
- **κα. Semiramis Paliou, CEO – Diana Shipping Inc. (NYSE: DSX); Chairperson – HELMEPA & INTERMEPA**
- **κ. Ioannis Chiotopoulos, Senior Vice President Regional Manager Southeast Europe Middle East and Africa – DNV**
- **κ. George Karageorgiou, President & CEO – Olympic Shipping & Management S.A.**

**Ο κ. George Paleokrassas, Senior Partner, Head of New York Office – Watson Farley & Williams,** τόνισε: “Είμαι βέβαιος ότι θα υπάρξουν πολλά πράγματα που θα συζητηθούν σε αυτό το πάνελ πολύ υψηλού επιπέδου, με επαγγελματίες που εκπροσωπούν μερικές από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες. Το ρυθμιστικό περιβάλλον εξελίσσεται σε ορισμένες περιοχές, αλλά τα πράγματα δεν είναι τόσο ξεκάθαρα σε παγκόσμιο επίπεδο. Απαιτούνται νέες στρατηγικές για τον τρόπο αντιμετώπισης αυτής της κατάστασης και άλλων προβλημάτων.”

**Ο κ. Spyros Leoussis, CCO – Capital Product Partners L.P. (NASDAQ: CPLP),** τόνισε: “Η διαθεσιμότητα καυσίμων διαδραματίζει μείζονα ρόλο. Μέχρι στιγμής, έχουμε πάρει την απόφαση να επικεντρωθούμε στο LNG. Οι περισσότερες παραγγελίες αφορούν πλοία LNG με διπλούς κινητήρες, σε μια προσπάθεια να λύσουμε το ζήτημα. Η αμμωνία στα μεταγωγικά έχει ίσως νόημα, αλλά δεν βλέπω πώς μπορεί κανείς να υποστηρίξει ότι ολόκληρος ο στόλος θα βασίζεται σε αυτήν για τα επόμενα 15 έως 20 χρόνια, που είναι η διάρκεια ζωής των πλοίων μας. Εξετάσαμε τη δέσμευση άνθρακα, ως στοιχείο που θα μπορούσε να συμβάλει στην απαλλαγή από τις ρυπογόνες εκπομπές. Δεν υπάρχει άλλωστε τρόπος να επιτευχθούν οι στόχοι για το 2030 και το 2050 χωρίς σημαντικές επενδύσεις στην τεχνολογία αυτή. Μαζί με τους εταίρους μας πρέπει να βρούμε τρόπους για τη διάθεση του CO2 που δεσμεύεται κατά μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού.”

**Ο κ. Andreas Hadjipetrou, CCO – Columbia Group; Managing Director – Columbia Shipmanagement,** τόνισε: “Η διαδρομή προς την απανθρακοποίηση θα είναι ενδιαφέρουσα και θα προσφέρει πολλές γνώσεις. Υπάρχουν πολλοί ενδοιασμοί και αβεβαιότητα και η διαδικασία λήψης αποφάσεων γίνεται ακόμη πιο δύσκολη

αλλά ταυτόχρονα πιο δημιουργική. Είναι καιρός να εργαστούμε όλοι μαζί. Όλοι οι παράγοντες της αγοράς μιλάνε για ενέργειες, αλλά κατά πόσον πράττουμε τελικά;

## Πολιτική

Οι κανονιστικοί φορείς, και οι παράγοντες της ναυτιλίας θα πρέπει να συνεργαστούν στενότερα εάν επιθυμούμε να δούμε γρήγορα αποτελέσματα. Οι υπεύθυνοι που είναι αρμόδιοι για τη χάραξη πολιτικής, θα πρέπει με σαφήνεια και διαφάνεια να βοηθήσουν τη ναυτιλία στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

## Συνεργασία

Η συνεργασία είναι ζωτικής σημασίας σε αυτή τη διαδρομή με στόχο την απανθρακοποίηση. Ως κλάδος θα πρέπει να συνεργαστούμε και να μοιραστούμε τις γνώσεις και τις δεξιότητές μας και να χρησιμοποιήσουμε τους πόρους από κοινού. Σε όλους τους μεγάλους ναυτιλιακούς κόμβους θα πρέπει να δημιουργηθούν ναυτιλιακά γνωσιακά κέντρα με εστίαση στην απανθρακοποίηση και τη ναυτιλία του μέλλοντος. Αυτό θα επιτρέψει σε όλους τους τοπικούς παράγοντες να συνεργαστούν και να μοιραστούν γνώσεις, δεξιότητες και εμπειρία.

Το ταξίδι προς την απανθρακοποίηση είναι μια πρόκληση και για άλλους κλάδους εκτός από τη ναυτιλία, και μπορούμε να μάθουμε περισσότερες πληροφορίες αν συνεργαστούμε στενότερα μαζί τους. Ως Όμιλος Columbia το έχουμε καταλάβει αυτό και έτσι πρόσφατα ξεκινήσαμε ένα “ταξίδι μάθησης” από τον κλάδο της αεροπορίας μέσα από τη συνεργασία μας με τη SITA (μεγαλύτερος πάροχος πληροφορικής στην αεροπορία) και την εταιρεία τους SmartSea. Αυτή η συνεργασία θα μας βοηθήσει να κατανοήσουμε ποιες είναι οι καλύτερες πρακτικές σχετικά με το πώς να χρησιμοποιούμε δεδομένα για να βελτιστοποιήσουμε τις δραστηριότητές μας και να τις κάνουμε πιο έξυπνες, πιο πράσινες και πιο βιώσιμες.

## Εναλλακτικά καύσιμα

Η απανθρακοποίηση θα έρθει πραγματικά μόνο όταν διατεθούν στην αγορά τα εναλλακτικά καύσιμα προς χρήση. Θα πρέπει να διατεθούν νέες γενιές καύσιμα, τα οποία θα πρέπει επίσης να είναι πιο αποδοτικά από τα σημερινά και στη σωστή τιμή, προκειμένου να μπορέσει η αγορά να τα απορροφήσει πιο γρήγορα.

Συμπερασματικά, για τον στόλο, όπως είναι αυτή τη στιγμή, οι πάροχοι τεχνολογίας θα πρέπει να προσφέρουν στην αγορά λύσεις για την απανθρακοποίηση οι οποίες: θα μπορούν να υλοποιηθούν και να διατεθούν, θα πωλούνται σε προσιτή τιμή και θα είναι βιώσιμες. Τα πλοία του μέλλοντος θα πρέπει να είναι πιο έξυπνα, ευέλικτα, πιο πράσινα και βιώσιμα για να αντιμετωπίσουν τις τρέχουσες και τις μελλοντικές προκλήσεις της κλιματικής αλλαγής.”

**Η κα. Semiramis Paliou, CEO – Diana Shipping Inc. (NYSE: DSX); Chairperson – HELMEPA & INTERMEPA,** τόνισε: “Αισθάνομαι ότι ζούμε σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον. Κάθε εβδομάδα που περνάει μαθαίνω κάτι καινούργιο που με οδηγεί να επαναξιολογώ τις σκέψεις και τις αποφάσεις μου. Είναι καθήκον μας να προχωρήσουμε μπροστά και να βάλουμε τη ναυτιλία σε τροχιά για ένα πιο βιώσιμο μέλλον. Για παράδειγμα, μια διαπίστωση που έκανα όταν έμαθα για όλες τις νέες παραγγελίες που υποβάλλονται, αφορά την απόσυρση που θα πρέπει να συμβεί αργά ή γρήγορα. Ποιες θα είναι οι παραγόμενες εκπομπές από αυτές τις διαδικασίες; Πρέπει να επικεντρωθούμε στα πλοία που έχουμε ήδη στο νερό και να βρούμε τρόπους να παρατείνουμε τη ζωή τους. Όσον αφορά στα βιοκαύσιμα, ελπίζουμε ότι δεν θα χρειαστεί να ανταγωνιστούμε τις αεροπορικές εταιρείες.

Δεν αισθανόμαστε πίεση από τους επενδυτές να προχωρήσουμε σε εναλλακτικά καύσιμα, επενδύουμε όμως στη μεθανόλη και συνεργαζόμαστε με ναυλωτές οι οποίοι θέλουν να δείξουν στους πελάτες και τους μετόχους τους ότι κάνουν κάτι για να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών. Επενδύουμε επίσης στη ναυτεχνολογία και τη δέσμευση άνθρακα. Τέλος, θα ήθελα να τονίσω την ανάγκη να προσελκύσουμε νέα talέντα για να έρθουν να εργαστούν σε αυτόν τον όμορφο κλάδο, διότι οι ναυτικοί είναι το μέλλον μας.”

**Ο κ. Ioannis Chiotopoulos, Senior Vice President Regional Manager Southeast Europe Middle East and Africa – DNV,** τόνισε: “Η ενεργειακή μετάβαση στη ναυτιλία έχει ξεκινήσει και όλοι οι εμπλεκόμενοι παράγοντες της αλυσίδας ασχολούνται με την μείωση των εκπομπών άνθρακα και με το να κάνουν τη ναυτιλία καθαρότερη.

Αυτό το έργο όμως δεν είναι εύκολο και θα απαιτήσει συνεργασία από όλους τους φορείς του κλάδου και όχι μόνο.

Υπάρχουν ήδη σημάδια προόδου. Σύμφωνα με την πλατφόρμα Alternative Fuels Insights (AFI) της DNV, η μετάβαση σε έναν καθαρότερο στόλο βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη και πάνω από το 50% των παραγγελιών που δίνονται για νέα πλοία, αφορούν πλέον πλοία που θα μπορούν να τροφοδοτούνται με εναλλακτικά καύσιμα.

Προς το παρόν, αυτού του είδους τα πλοία αντιπροσωπεύουν περίπου το 7% του παγκόσμιου στόλου, υποδεικνύοντας ότι υπάρχει ακόμη πολύς δρόμος για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος.

Η επιτάχυνση με την οποία γίνεται η μετάβαση στο τεχνολογικό κομμάτι είναι ενθαρρυντική, αλλά η ανάπτυξη ενός οικοσυστήματος για την υποστήριξη εναλλακτικών καυσίμων όπως η μεθανόλη και η αμμωνία, συνεχίζεται. Αυτή η διαδικασία θα πάρει χρόνο, οπότε για να επιτύχουμε τους βραχυπρόθεσμους στόχους απαλλαγής από τις εκπομπές του άνθρακα που έχει θέσει ο IMO, πρέπει να διερευνήσουμε πολλές πιθανές λύσεις.

Και αυτή η διερεύνηση ξεκινά με την ενεργειακή απόδοση. Μια σειρά επιλογών ενεργειακής απόδοσης είναι ήδη διαθέσιμες, παρέχοντας στους πλοιοκτήτες απλούς, οικονομικά αποδοτικούς τρόπους για τη μείωση των εκπομπών και τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς. Η μείωση της ταχύτητας ταξιδιού και η επιλογή της βέλτιστης διαδρομής, παρέχουν πιο αποτελεσματική διαχείριση, ενώ τεχνολογικές λύσεις όπως η υποβοηθούμενη από τον άνεμο πρόωση και το σύστημα ανάκτησης θερμότητας μπορούν να προσφέρουν ακόμη μεγαλύτερα κέρδη. Η ψηφιοποίηση μπορεί να ενισχύσει αυτές τις αποδόσεις, ενώ παράλληλα μειώνει την πολυπλοκότητα της διαδικασίας των αναφορών που πρέπει να γίνονται για τις εκπομπές, σύμφωνα με τους νέους κανονισμούς.

Στην DNV πιστεύουμε ότι ενωμένοι μπορούμε να κερδίσουμε την μάχη της απανθρακοποίησης. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, θα πρέπει ολόκληρη η αγορά να αξιοποιήσει και να επιστρατεύσει όλη την τεχνογνωσία και την τεχνολογική καινοτομία που διαθέτει, καθώς και το πνεύμα συνεργασίας.

Αυτός ο δρόμος είναι δύσκολος, αλλά μπορούμε να τα καταφέρουμε, εφόσον κάνουμε τα σωστά βήματα σήμερα έτσι ώστε να θέσουμε τις βάσεις για την επίτευξη του στόχου μελλοντικά.”

Ο **κ. George Karageorgiou**, President & CEO – **Olympic Shipping & Management S.A.**, τόνισε: “Είναι σαφές ότι οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις μεταφορές τακτικών γραμμών είναι πιο πρόθυμες να πληρώσουν το επιπλέον κόστος για τη μεταφορά φορτίων με φιλικότερο προς το περιβάλλον τρόπο. Αυτό αντικατοπτρίζεται επίσης στις παραγγελίες. Εκείνες που αφορούν πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι πολύ μεγαλύτερες από ό,τι για πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια. Εάν οι ναυλωτές δεν πληρώσουν το πρόσθετο κόστος των καυσίμων, οι ιδιώτες πλοιοκτήτες, οι οποίοι είναι προσεκτικοί με τα και τα οικονομικά τους, θα παραμείνουν διστακτικοί και η πρόοδος δεν θα επιτευχθεί τόσο γρήγορα. Έχουμε συνεργαστεί με δύο Έλληνες πλοιοκτήτες για την ίδρυση μιας ερευνητικής εταιρείας με σκοπό τη διερεύνηση της τεχνολογίας δέσμευσης διοξειδίου του άνθρακα, με τη συμμετοχή του Πανεπιστημίου Αθηνών. Τέλος, ερευνούμε επίσης βιοκαύσιμα που θα μπορούσαν να υποστηρίξουν την ενεργειακή μετάβαση.”

## INNOVATION & TECHNOLOGY – DEVELOPING CUTTING EDGE SOLUTIONS FOR GLOBAL SHIPPING

**Συντονιστής: κ. Tim Ponath, CEO – NSB Group**

**Ομιλητές:**

- **κ. Konstantinos Stampedakis**, Co-Founder & Managing Director – **ERMA FIRST**
- **κ. Antonis Malaxianakis**, Founder & CEO – **Harbor Lab**
- **κ. Ben Palmer**, President – **Inmarsat**
- **κ. Yarden Gross**, CEO & Co-Founder – **Orca AI**

Ο συντονιστής του πάνελ **κ. Tim Ponath**, CEO – **NSB Group**, ανέφερε μεταξύ άλλων ότι έχουν ακουστεί πολλές πληροφορίες για τα καύσιμα. Όπως σχολίασε, για να τοποθετηθούν τα πράγματα στην ορθή τους βάση, είναι

11

**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

Raadhugaten 25, P.O.Box 1904 Vika • N-0116 Oslo, Norway

[www.capitallink.com](http://www.capitallink.com) – [www.capitallinkforum.com](http://www.capitallinkforum.com) – [www.capitallinkshipping.com](http://www.capitallinkshipping.com)

προφανές ότι η καινοτομία και οι τεχνολογικές λύσεις αιχμής στη ναυτιλία αποκτούν όλο και μεγαλύτερη σημασία. Αυτό αναμένεται να ενταθεί ακόμη περισσότερο με την τεχνητή νοημοσύνη, η οποία θα αλλάξει πλήρως το σημερινό τοπίο. Ήδη, οι περιβαλλοντικές ρυθμίσεις απαιτούν καινοτόμες λύσεις από τις ναυτιλιακές εταιρείες ώστε να εξασφαλίσουν την απαιτούμενη συμμόρφωση.

**Ο κ. Konstantinos Stampedakis, Co-Founder & Managing Director – ERMA FIRST**, τόνισε: “Θεωρούμε την επιχείρησή μας πάροχο λύσεων. Το πόσο καινοτόμος είναι μια συγκεκριμένη λύση εξαρτάται από το πρόβλημα και τον διαχειριστή. Εξυπηρετούμε μια συντηρητική βιομηχανία, οπότε μπορεί να χρειαστεί να αναπτύξουμε μια μερικώς ή εντελώς καινοτόμο λύση, κατά περίπτωση. Χρησιμοποιούμε επίσης διάφορα εργαλεία για να πειραματιστούμε και επιτρέπουμε στους ανθρώπους μας να το κάνουν, είτε εργάζονται πάνω σε software είτε hardware. Έχουμε τη νοοτροπία σύμφωνα με την οποία αν δεν είσαι στην πρώτη γραμμή της ανάπτυξης, κάποιος άλλος θα καταλήξει να κάνει τη δουλειά στη θέση σου.

Μπορεί η Silicon Valley να θεωρείται το σημείο αναφοράς για την ανάπτυξη λογισμικού σε παγκόσμιο επίπεδο, αλλά εμείς οφείλουμε να είμαστε πιο πρακτικοί εξυπηρετώντας τη ναυτιλία, ακόμη και αν κατά καιρούς εμπνεόμαστε από τη δουλειά που γίνεται εκεί.”

**Ο κ. Antonis Malaxianakis, Founder & CEO – Harbor Lab**, τόνισε: “Η ναυτιλιακή βιομηχανία διανύει μια εποχή ψηφιακής μεταμόρφωσης. Τόνισε ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες χρειάζονται αξιόπιστες και ασφαλείς λύσεις τόσο για τα πλοία τους όσο και για τα γραφεία τους στην ξηρά. Η πανδημία του COVID-19 λειτούργησε ως καταλύτης, επιταχύνοντας τη μετάβαση της βιομηχανίας προς την ψηφιοποίηση.

Η προσέγγιση της Harbor Lab είναι ανθρωποκεντρική και αποδεικνύεται μέσω της εξατομικευμένης διαδικασίας του onboarding ενός πελάτη. Στέλνοντας την ομάδα στα γραφεία των πελατών, η Harbor Lab διασφαλίζει ότι δημιουργούνται σχέσεις και εμπιστοσύνη μεταξύ των χειριστών της πλατφόρμας και της ομάδας της Harbor Lab. Αυτή η ανθρωποκεντρική προσέγγιση έχει αποδειχθεί κρίσιμη για την επιτυχή υιοθέτηση λύσεων λογισμικού στη ναυτιλία.

Ο κ. Μαλαξιανάκης τόνισε τη σημασία της προετοιμασίας των ναυτιλιακών εταιρειών για την υιοθέτηση τεχνολογίας, καλλιεργώντας μια κουλτούρα ανοιχτή στην αλλαγή, καθοδηγούμενη από την ηγεσία από την κορυφή. Η ίδια η Harbor Lab αποτελεί παράδειγμα ανατρεπτικής καινοτομίας, αποφασίζοντας πρόσφατα να ενσωματώσει το ChatGPT για περαιτέρω αυτοματοποίηση των εσωτερικών διαδικασιών και ενίσχυση των δυνατοτήτων του λογισμικού της. Αυτή η ενσωμάτωση θα αυξήσει σημαντικά την αποτελεσματικότητα των διαδικασιών, επιτρέποντας σε ένα άτομο να διαχειρίζεται τα λιμανιακά έξοδα για έως και 200 πλοία, σε σύγκριση με το τρέχον πρότυπο ενός ατόμου ανά 50 πλοία.

Το απόλυτο όραμα της Harbor Lab είναι να παρέχει λύσεις λογισμικού τόσο προηγμένες και αποδοτικές ώστε η εξωτερική ανάθεση να γίνεται περιττή. Όπως καταλήγει ο κ. Μαλαξιανάκης, η εποχή της ψηφιοποίησης στη ναυτιλία είναι όχι μόνο αναπόφευκτη αλλά και ένας υποσχόμενος ορίζοντας για αυξημένη αποτελεσματικότητα και καινοτομία στον κλάδο.”

**Ο κ. Ben Palmer, President – Inmarsat**, τόνισε: “Η καινοτομία είναι μια μορφή δημιουργίας αξίας. Έχουμε πάντοτε περιέργεια για τις δυνατότητες της τεχνολογίας και τους τρόπους αξιοποίησής της για να ανταποκριθεί στις ανάγκες κάθε πελάτη. Όλα ξεκινούν από την αποφασιστικότητα να πειραματιστούμε, να δοκιμάσουμε, να είμαστε ανταγωνιστικοί. Θέτουμε συνεχώς προκλήσεις για τους εαυτούς μας, ώστε να αναπτύξουμε την επιχείρησή μας και να πειραματιστούμε. Ως νέοι παίκτες στη ναυτιλία, συνειδητοποιήσαμε ότι πρόκειται για έναν κλάδο που κινείται γύρω από μια κρίσιμη αποστολή και είμαστε εξαιρετικά ενθουσιασμένοι με την αλλαγή νοοτροπίας που έχει οδηγήσει σε μια τάση για πειραματισμό. Η τεχνολογία, η ανάγκη απανθρακοποίησης και οι γεωπολιτικές αλλαγές οδηγούν στην υιοθέτηση νέων τρόπων σκέψης. Νέες πρακτικές, ευελιξία και τρόποι εργασίας προκύπτουν από τον τομέα της τεχνολογίας, καθώς η ναυτιλία ενσωματώνει πλήρως την ατζέντα της ψηφιοποίησης.

**Ο κ. Yarden Gross, CEO & Co-Founder – Orca AI**, τόνισε: “Πρέπει να καθοδηγούμαστε από τα δεδομένα και να δημιουργούμε συνεχώς νέα προϊόντα για τους πελάτες μας. Μια από τις έρευνες μας αφορούσε το πώς η συμπεριφορά του πληρώματος στο πλοίο επηρεάζει την κατανάλωση καυσίμων, διεξάγοντας ελέγχους με

παρόμοια πλοία σε παρόμοιες καιρικές συνθήκες.

Η ναυτιλία απομακρύνεται από ένα επιχειρηματικό μοντέλο που ήταν σταθερό για δεκαετίες, περνώντας σε ένα μοντέλο που καθοδηγείται από τη συνδεσιμότητα. Συντελείται μια αλλαγή νοοτροπίας, καθώς οι πλοιοκτήτες

κατανοούν τον αντίκτυπο που μπορούν να έχουν στις δραστηριότητές τους. Η κατασκευή ενός εξαιρετικού προϊόντος σας φτάνει μόνο για το 50% της διαδρομής - αν ο πελάτης δεν το χρησιμοποιεί σωστά, δεν υπάρχει τρόπος να αξιοποιηθούν πλήρως οι δυνατότητές του. Η εκπαίδευση, η συνεργασία και η παρακολούθηση του τρόπου λειτουργίας επηρεάζει την αποτελεσματικότητα της επένδυσης κάθε πελάτη.”

## THE FUTURE OF SHIPPING – SURVEY INSIGHTS

Την παρουσίαση της ενότητας πραγματοποίησαν:

- **κ. Dimitris Koutsopoulos, CEO – Deloitte**
- **κ. Alexis Kontis, Strategic Advisor, Innovation & Digital Transformation – Deloitte**

Ο **κ. Dimitris Koutsopoulos, CEO – Deloitte**, τόνισε: “Παρά τον ζωτικό ρόλο της στο παγκόσμιο εμπόριο, ως η ραχοκοκαλιά του διεθνούς εμπορίου, η ναυτιλιακή βιομηχανία αντιμετωπίζει σημαντική αστάθεια και κινδύνους, καθώς λειτουργεί σε ένα έντονα ανταγωνιστικό και απρόβλεπτο περιβάλλον, αντιμετωπίζοντας ένα ευρύ φάσμα επιχειρηματικών, τεχνικών, επιχειρησιακών και γεωπολιτικών προκλήσεων. Σ’ αυτό το δυναμικό και συνεχώς εξελισσόμενο τοπίο, το να βρίσκεσαι μπροστά από τις τάσεις του κλάδου και να κατανοείς τις προσδοκίες της αγοράς είναι ζωτικής σημασίας.

Υπό αυτό το πρίσμα και αξιοποιώντας την εις βάθος γνώση μας για τον ναυτιλιακό κλάδο και τη σχέση εμπιστοσύνης με τους πελάτες μας, η Deloitte Ελλάδα διεξήγαγε έρευνα με στόχο να καταγράψει τις απόψεις των στελεχών της ναυτιλίας για τις τάσεις και τις προκλήσεις του κλάδου, οι οποίες θα διαμορφώσουν και το μέλλον του. Η έρευνα συγκέντρωσε πάνω από 100 απαντήσεις από 10 διαφορετικές χώρες παγκοσμίως, παρέχοντας πολύτιμες γνώσεις για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, και συμβάλλοντας στη μετατροπή των προκλήσεων σε ευκαιρίες.

Η έρευνα αποκάλυψε, μεταξύ άλλων, ότι οι τρέχουσες γεωπολιτικές συνθήκες επηρεάζουν σημαντικά τη βιομηχανία, ενώ τα επιτόκια και η πρόσβαση σε χρηματοδότηση δεν αποτελούν πρόκληση αυτήν τη στιγμή. Ως μια ισχυρή ψήφος εμπιστοσύνης στις προοπτικές του κλάδου, οι ναυτιλιακές εταιρείες φαίνεται ότι είναι πιθανό να συνεχίσουν να μεγαλώνουν τον στόλο τους. Στο μέτωπο της βιωσιμότητας και της ενέργειας, ο περιορισμός της ταχύτητας και η μετασκευή εμφανίζονται ως οι προτιμώμενες εναλλακτικές λύσεις για τη μετάβαση στο net zero, ενώ η μεθανόλη, τα βιοκαύσιμα και η αμμωνία αποτελούν τις κορυφαίες προτιμήσεις ως καύσιμο του μέλλοντος. Από την άλλη, η έρευνα αποκάλυψε χαμηλή ετοιμότητα του κλάδου στην αντιμετώπιση των απειλών στον κυβερνοχώρο, στην αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανεκπαίδευση των πληρωμάτων και του προσωπικού ξηράς. Γίνεται επίσης προφανές ότι πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις, καθώς υπάρχει ανάγκη για υιοθέτηση τεχνολογιών αιχμής, και για επένδυση σε ανθρώπινο δυναμικό, με την προσέλκυση ταλέντων και την εκπαίδευσή τους σε νέες δεξιότητες. Αυτοί οι δύο αναμένεται να είναι οι πιο σημαντικοί παράγοντες ανατροπής του ναυτιλιακού οικοσυστήματος, το οποίο διέπεται όλο και περισσότερο από αυστηρότερους κανονισμούς και απαιτήσεις βιωσιμότητας.”

## TAKING GREEK SHIPPING INTO THE NEXT CHAPTER

**Συντονιστής: κ. Paillette Palaiologou, Vice President M&O Division, Southeast Europe, Black Sea & Adriatic Zone – Bureau Veritas**

**Ομιλητές:**

- **κ. Nicolas Hadjioannou, Executive Chairman – Alassia NewShips Management, Inc.; CEO - Cymona Shipping Management S.A.M.**
- **κ. Alexander C. Hadjipateras, COO - Dorian LPG Management (NYSE: LPG)**
- **κ. Suzanna Laskaridis, Chairwoman – Lavinia Corp.**

**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](http://www.capitallink.com) – [www.capitallinkforum.com](http://www.capitallinkforum.com) – [www.capitallinkshipping.com](http://www.capitallinkshipping.com)

- **κα. Ioanna Procopiou**, CEO – **Prominence Maritime**
- **κα. Milena Pappas**, Commercial Director – **Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK)**

Η **κα. Paillette Palaiologou**, Vice President M&O Division, Southeast Europe, Black Sea & Adriatic Zone – **Bureau Veritas**, σχολιάζοντας το πάνελ που συντόνισε είπε: «Ήταν μεγάλη χαρά για μένα να βρεθώ ανάμεσα σε αυτήν την ομάδα των ηγετών της επόμενης γενιάς. Η ελληνική ναυτιλία θα εξελίσσεται πάντα και νέες φωνές θα εμφανίζονται. Αλλά οι προκλήσεις και οι πιέσεις τώρα είναι πολύ μεγάλες, με την απανθρακοποίηση και την ψηφιοποίηση, οπότε αυτή ήταν μια εξαιρετική ευκαιρία να ακούσουμε πού θα κατευθύνουν οι νέες γενιές τις εταιρείες τους στο μέλλον. Χωρίς να θέλω να εστιάσω πολύ στα ζητήματα φύλου, ως γυναίκα στη ναυτιλία, είναι πάντα εξαιρετικά ενδιαφέρον να βλέπει κανείς ότι το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας μπορεί να ηγηθεί εξίσου από γυναίκες όσο και από άνδρες».

Ο **κ. Nicolas Hadjioannou**, Executive Chairman – **Alassia NewShips Management, Inc.**; CEO - **Cymona Shipping Management S.A.M.**, τόνισε: “Έκανα τα πρώτα μου επαγγελματικά βήματα όταν η εταιρεία βρισκόταν εν μέσω ενός προγράμματος ανανέωσης. Έτσι, είχα την ευκαιρία να διαπιστώσω την αξία του να έχεις όραμα και να χτίζεις μακροχρόνιες σχέσεις. Είδα επίσης από πρώτο χέρι τη μετάβαση από μια οικογενειακή επιχείρηση σε έναν εταιρικό οργανισμό, γεγονός που με βοήθησε αργότερα να ξεκινήσω τη δική μου επιχείρηση. Η προηγούμενη γενιά προσφέρει εμπειρία και βαθιά γνώση του κλάδου, καθώς και τις αξίες του οργανισμού και τους μακροπρόθεσμους στόχους του, ενώ η νέα γενιά είναι πρόθυμη να προσαρμοστεί στις αλλαγές και να δείξει το δρόμο για την καινοτομία. Όταν συνδυάζεις τη σοφία και τον ενθουσιασμό, προκύπτουν καλά αποτελέσματα, καθώς συνεχίζουμε να μεγαλώνουμε σαν εταιρεία.”

Ο **κ. Alexander C. Hadjipateras**, COO - **Dorian LPG Management (NYSE: LPG)**, τόνισε: “Η επικοινωνία στην εργασία είναι σημαντική, ιδίως όταν κανείς πρέπει να συνεργαστεί με μέλη της οικογένειας. Αντιμετωπίζουμε μεγάλες προκλήσεις γύρω από το κόστος των περιβαλλοντικών κανονισμών και το ποιος θα το επωμιστεί. Υπάρχουν κάποιες θετικές τάσεις γύρω από την έρευνα σε νέες τεχνολογίες, αλλά εξακολουθούν να απαιτούνται τεράστιες επενδύσεις. Τούτου λεχθέντος, είμαστε όλοι ευθυγραμμισμένοι πίσω από τον ίδιο στόχο, προσπαθώντας να επιβιώσουμε και να συνεχίσουμε να είμαστε κερδοφόροι στο μέλλον. Προσδοκώ να παραμείνω επικεντρωμένος στον ανθρώπινο παράγοντα και στην οικοδόμηση νέων συνεργασιών, προετοιμαζόμενος για το μέλλον αυτού του κλάδου με έντονα κυκλικά χαρακτηριστικά, παραμένοντας παράλληλα πιστός στις αξίες μας.”

Η **κα. Suzanna Laskaridis**, Chairwoman – **Lavinia Corp.**, τόνισε: “Το πάθος για τη δουλειά μας οδηγεί μερικές φορές σε διαφωνίες. Η οικοδόμηση μιας ειλικρινούς σχέσης με βάση την αξία είναι το κλειδί και η υπομονή μπορεί να αποβεί η μεγαλύτερη από όλες τις αρετές. Η εταιρεία έχει λάβει την απόφαση να υιοθετήσει πλήρως τη ψηφιοποίηση και να διαχειρίζεται τον στόλο βάσει των όσων προκύπτουν από τα δεδομένα. Έχουμε επενδύσει στην εξέλιξη μέσω της βελτιστοποίησης των ταξιδιών, της βελτιστοποιημένης δρομολόγησης ανάλογα με τις καιρικές συνθήκες, ενώ διαθέτουμε μια ολοκληρωμένη στρατηγική απανθρακοποίησης. Δεν χρειάστηκε να πείσω κανέναν στην εταιρεία ότι αυτός είναι ο δρόμος που πρέπει να ακολουθήσουμε. Βέβαια, από πλευράς ανθρώπινου δυναμικού, υπάρχει διαφορά στον τρόπο με τον οποίο οι διάφορες γενιές αντιλαμβάνονται τις επαγγελματικές τους υποχρεώσεις. Όλοι έπρεπε να προσαρμοστούμε με τον έναν ή τον άλλο τρόπο, καθώς ενσωματώνουμε νέα τεχνολογικά εργαλεία και ταυτόχρονα προσπαθούμε να προσελκύσουμε εξειδικευμένο προσωπικό.”

Η **κα. Ioanna Procopiou**, CEO – **Prominence Maritime**, τόνισε: “Οριμάζοντας έρχεται και η συνειδητοποίηση ότι κάποια πράγματα θα γίνουν με διαφορετικό τρόπο σε σχέση με την προηγούμενη γενιά. Ο πατέρας μου μας έδωσε χώρο και ελευθερία, γεγονός που μας έδωσε την ευκαιρία να αναπτυχθούμε. Οι στόχοι που έχω στη ζωή μου είναι συνυφασμένοι με τους επαγγελματικούς μου στόχους: προσπαθώ να μαθαίνω συνεχώς, να επιδιώκω τη βελτίωση και να προκαλώ τον εαυτό μου εργαζόμενη πάνω σε δύσκολα προβλήματα και βρίσκοντας λύσεις. Το να έχω γύρω μου ευτυχισμένους ανθρώπους είναι επίσης σημαντικό, και αυτό περιλαμβάνει και τον χώρο εργασίας. Η καλή ισορροπία μεταξύ επαγγελματικής και προσωπικής ζωής, η αποφυγή ανούσιας επαναλαμβανόμενης εργασίας και η ανάπτυξη νέων και χρήσιμων εσωτερικών συστημάτων ΤΠ είναι μερικά σημαντικά στοιχεία. Στόχος μου είναι να προσφέρω στον κλάδο της ναυτιλίας, συμμετέχοντας σε οργανισμούς που εργάζονται για το γενικότερο καλό, ώστε να βρω λύσεις για τις προκλήσεις για τις οποίες γίνεται λόγος σε αυτό το συνέδριο.”

Η **κα. Milena Pappas**, Commercial Director – **Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK)**, τόνισε: “Δεν είναι πάντοτε εύκολο να αποσυνδέσεις το προσωπικό από το επαγγελματικό κομμάτι. Ένα από τα κύρια πράγματα

που έχω συνειδητοποιήσει είναι ότι λόγω της ραγδαίας εξέλιξης της ναυτιλίας, χρειάζονται περισσότερα άτομα, για την διεύθυνση των διαφόρων εξειδικευμένων τμημάτων μιας μεγάλης ναυτιλιακής εταιρείας. Το σύνθημα που ήταν κάποτε «δουλέψτε πολύ, διασκεδάστε πολύ», έχει μετατραπεί σε «δουλέψτε έξυπνα, διασκεδάστε έξυπνα».

Η ναυτιλία είναι κλάδος με μοναδικά χαρακτηριστικά, μια διεθνής επιχείρηση με ανθρώπους από διαφορετικά κοινωνικά στρώματα και κουλτούρες. Έχει εξελιχθεί σε έναν κλάδο που περιλαμβάνει πολλούς διαφορετικούς επαγγελματικούς τομείς, ενώ ταυτόχρονα δίνει την δυνατότητα να ανοίξει κανείς τους ορίζοντες του και να ταξιδέψει σε όλο τον κόσμο. Όλα όσα συμβαίνουν στον κόσμο επηρεάζουν τη ναυτιλία άμεσα ή έμμεσα, και έτσι, δεν υπάρχει ούτε μια βαρετή μέρα. Αυτό είναι κάτι που κρατά το μυαλό συνεχώς ενεργό και απασχολημένο!”

## LEADING THROUGH INDUSTRY TRANSFORMATION

**Συντονιστής: κα. Sofia Kalomenides**, Partner, CESA Capital Markets Leader & CESA IPO Leader - **EY**

### Ομιλητές:

- **Dr. John Coustas**, Chairman, President & CEO – **Danaos Corporations (NYSE: DAC)**
- **Dr. Nikolas P. Tsakos**, Founder, Chairman & CEO – **TEN Ltd (NYSE: TNP); Chairman – INTERTANKO (2014-2018)**
- **κ. Harry Vafias**, Founder – **Stealthgas (GASS) / Imperial Petroleum (IMPP) / C3iS Inc (CISS)**
- **κ. Hing Chao**, Executive Chairman – **Wah Kwong Maritime Transport Holdings**

Κατά τον εναρκτήριο χαιρετισμό της, η **κυρία Σοφία Καλομενίδου**, Εταίρος της **EY Ελλάδος** και Επικεφαλής Υπηρεσιών Κεφαλαιαγορών & Υπηρεσιών Δημόσιων Εγγραφών στην περιοχή της Κεντρικής, Ανατολικής, Νοτιοανατολικής Ευρώπης και Κεντρικής Ασίας, εξέφρασε την ευγνωμοσύνη της για τον συντονισμό ενός πάνελ με διακεκριμένους εκπροσώπους του τομέα της ναυτιλίας, και έθεσε τα πλαίσια της συζήτησης που ακολούθησε. Στην ατζέντα της κουβέντας βρέθηκαν οι αναπτυξιακές προοπτικές του κλάδου, η βιώσιμη ανάπτυξη και η πράσινη ναυτιλία, τα γεωοικονομικά του παγκόσμιου εμπορίου, καθώς και οι επενδύσεις, με τους συμμετέχοντες να μοιράζονται τις απόψεις τους, τις εμπειρίες τους και τις σκέψεις τους.

Ο **Dr. John Coustas**, Chairman, President & CEO – **Danaos Corporations (NYSE: DAC)**, τόνισε: “Η ναυτιλία επωφελείται από τρία πράγματα: τις διαταραχές, τις διαταραχές, και τις διαταραχές. Πρόσφατα έλαβαν χώρα πολλά από ανατρεπτικά γεγονότα, και τα εμπορευματοκιβώτια είναι ένας από τους τομείς που επωφελήθηκαν οικονομικά, από την πανδημία μέχρι το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ. Το 2024 κατέληξε να είναι άλλη μια εξαιρετική χρονιά, και δεν διαφαίνεται τέλος στον ορίζοντα. Οι προβλέψεις είναι βέβαια εξαιρετικά δύσκολο να γίνουν, επειδή τα γεωπολιτικά γεγονότα παίζουν πολύ πιο σημαντικό ρόλο στη ναυτιλία απ' ό,τι σε άλλους κλάδους. Όλοι μας κοιτάμε τα ίδια στατιστικά στοιχεία, αλλά τελικά άλλα πράγματα σφραγίζουν τη μοίρα μας. Δυστυχώς, όταν οι άνθρωποι μιλούν για την πράσινη μετάβαση, κανείς δεν λέει ποιος θα πληρώσει το λογαριασμό. Δεν υπάρχουν ακόμη συγκεκριμένες λύσεις που να είναι διαθέσιμες. Τα δύο υποσχόμενα καύσιμα είναι η ηλεκτρονική μεθανόλη και η αμμωνία: η πρώτη είναι εφικτή τεχνικά, αλλά ακριβή στην παραγωγή, ενώ ως προς τη δεύτερη δεν υπάρχει μέχρι στιγμής ούτε μια χώρα που να έχει πιστοποιήσει σκάφη που κινούνται μόνο με αμμωνία. Τα μόνα εργαλεία που μας απομένουν για να πετύχουμε μείωση των εκπομπών είναι νέα και πιο αποδοτικά πλοία και η πιο αργή πλεύση. Εξάλλου, δεν είμαστε εμείς αυτοί που παράγουμε τα καύσιμα, ούτε αυτοί που κάνουν την έρευνα, ούτε οι κατασκευαστές των κινητήρων. Μαγικές λύσεις δεν υπάρχουν.”

Ο **Dr. Nikolas P. Tsakos**, Founder, Chairman & CEO – **TEN Ltd (NYSE: TNP); Chairman – INTERTANKO (2014-2018)**, τόνισε: “Η καλή αγορά που βιώνουμε τα τελευταία δύο χρόνια οφείλεται περισσότερο στην προσφορά παρά στη ζήτηση. Στην περίπτωσή μας, η αβεβαιότητα σχετικά με το είδος της ενέργειας που θα χρησιμοποιούν τα πλοία μας στο μέλλον αποτελεί σημαντικό παράγοντα. Ο κλάδος αυτός είναι ένας από τους πιο περιβαλλοντικά αποδοτικούς και οικονομικούς τρόπους μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων προϊόντων, με σχετικά

Αυτή η δεκαετία έχει ξεκινήσει στραβά - είχαμε το ένα απρόβλεπτο γεγονός μετά τον άλλο, με τον covid, την εισβολή στην Ουκρανία, την αβεβαιότητα γύρω από την κατάσταση στην Ταϊβάν κ.λπ. Η ναυτιλία είναι η αρτηρία της παγκόσμιας οικονομίας, οπότε όσο λιγότερες «στενώσεις» έχουμε, τόσο το καλύτερο. Η γεωπολιτική αναταραχή μπορεί να δημιουργήσει βραχυπρόθεσμα κέρδη, αλλά οι ελεύθερες θάλασσες είναι απαραίτητη προϋπόθεση για τη ναυτιλία.”

Ο **κ. Harry Vafias**, Founder – **Stealthgas (GASS) / Imperial Petroleum (IMPP) / C3iS Inc (CISS)**, τόνισε: “Όλοι οι τομείς πηγαίνουν πολύ καλά λόγω ενός συνδυασμού αρνητικών γεγονότων, όπως οι πόλεμοι στην Ουκρανία και τη Γάζα, και θετικών, όπως οι περιορισμένες παραγγελίες. Είμαι γενικά αισιόδοξος ότι αν δεν καταστρέψουμε τα πράγματα παραγγέλνοντας αναφανδόν νέα σκάφη, αν επιτέλους καταφέραμε να πάρουμε το μάθημά μας, θα καταλήξουμε σε μια καλύτερη και ασφαλέστερη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Για πρώτη φορά, δεν λαμβάνουμε καμία σαφή καθοδήγηση σχετικά με την απανθρακοποίηση και τα νέα καύσιμα από τους νηογνώμονες. Κανείς μας δεν θέλει να είναι ο πρώτος που θα επενδύσει σε μη δοκιμασμένες τεχνολογίες. Εξακολουθώ να πιστεύω ότι η πυρηνική ενέργεια μπορεί να αποτελέσει μέρος της λύσης, αλλά ως μακροπρόθεσμη δυνατότητα, όχι μέσα στα επόμενα πέντε χρόνια. Οι αξίες και οι τιμές είναι πολύ υψηλές σχεδόν σε όλα, οπότε πρέπει να είμαστε προσεκτικοί όσον αφορά τις επενδύσεις μας.”

Ο **κ. Hing Chao**, Executive Chairman – **Wah Kwong Maritime Transport Holdings**, τόνισε: “Η ναυτιλία είναι ένας σχετικά απλός κλάδος, ο οποίος επικεντρώνεται στην ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Η άγνωστη μεταβλητή είναι οι γεωπολιτικές εξελίξεις. Η ναυτιλία καταφέρνει πάντα να γίνεται πιο ανθεκτική, επεκτείνοντας γεωγραφικά την αλυσίδα εφοδιασμού, έτσι όμως αυξάνονται οι τιμές και οι εκπομπές. Φυσικά, οι πολιτικοί εκπέμπουν περισσότερο διοξείδιο του άνθρακα από οποιονδήποτε από εμάς, αν συνυπολογιστούν οι συνέπειες των κυρώσεων που επιβάλλουν.

Διαμορφώνουμε με ταχύτητα τη δική μας στρατηγική απανθρακοποίησης και συμμόρφωσης με τα κριτήρια ESG, αλλά χρειάζεται χρόνος για να υπάρξουν αποτελέσματα. Στην Ευρώπη, το EU ETS αναγκάζει τους πάντες να έχουν τις εκπομπές ανά πλοίο υπό έλεγχο, κάτι που δεν είναι απαραίτητα κακό. Συνεργαζόμαστε στενά με εταιρείες τεχνολογίας και νηογνώμονες για να κάνουμε τη διαδικασία περισσότερο γρήγορη και αυτοματοποιημένη.

Γεωπολιτικά, οι ρωγμές μπορούν να γίνουν χάσματα και να οδηγήσουν σε πόλεμο- δυστυχώς, πιστεύω ότι βρισκόμαστε στην αρχή μιας τέτοιας διαδικασίας. Όσον αφορά την Ταϊβάν, η Κίνα είναι πολύ ρεαλιστική και η στρατηγική της είναι μακράς πνοής, οπότε δεν νομίζω ότι η κυβέρνηση θα κάνει άμεσα κάτι δραστικό.”

## INVESTING IN SHIPPING ASSETS THROUGH DIGITALIZED PLATFORMS

• **κ. George Economou**, Founder – **TMS Group**

**Σε συζήτηση με:**

• **κα. Dora Mace-Kokota**, Partner and Global Head – Maritime, Trade and Offshore – **Stephenson Harwood**

Η **κα. Dora Mace-Kokota**, Partner and Global Head – Maritime, Trade and Offshore – **Stephenson Harwood**, δήλωσε: “Χαίρομαι που ξεκινάει μία, ευελπιστώ, πολύ παραγωγική εβδομάδα, με το 9th Capital Link Maritime Leaders' Summit, κατά τη διάρκεια των Ποσειδωνίων 2024 – και, είναι χαρά μου που συμμετέχω στο Συνέδριο δια ζώσης. Προσωπικά, έχω την ιδιαίτερη τιμή σήμερα, να πάρω συνέντευξη από έναν πρωτοπόρο ηγέτη της ναυτιλίας, τον κ. Γιώργο Οικονόμου, ιδρυτή της TMS Group και να μάθω τις απόψεις του σχετικά με τις επενδύσεις σε ναυτιλιακά περιουσιακά στοιχεία μέσω ψηφιοποιημένων πλατφορμών, ποιοι αστάθμητοι παράγοντες θα μπορούσαν να επηρεάσουν αρνητικά τις ναυτιλιακές αγορές που βρίσκονται σε μια πολύ καλή περίοδο, ποιο θα είναι το καύσιμο του μέλλοντος, καθώς και τα μοντέλα σχεδιασμού διαδοχής, ιδιαίτερα σε σχέση με τους Έλληνες πλοιοκτήτες.”

Ο **κ. George Economou**, Founder – **TMS Group**, τόνισε: “Μου αρέσει να φτιάχνω νέα πράγματα. Κατά τη

16

**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](http://www.capitallink.com) – [www.capitallinkforum.com](http://www.capitallinkforum.com) – [www.capitallinkshipping.com](http://www.capitallinkshipping.com)



διάρκεια της πανδημίας, είχα την ιδέα να δημιουργήσω μια πλατφόρμα ψηφιοποίησης, η οποία χρειάστηκε τριάντισι χρόνια για να κατασκευαστεί, καθώς χρησιμοποιεί αρκετά περίπλοκους αλγόριθμους και τεχνολογία blockchain. Η ιδέα είναι να βάζει κανείς τα περιουσιακά του στοιχεία στην πλατφόρμα και στη συνέχεια να βρίσκει αγοραστές για να τα πουλήσει. Σε τριάντα χρόνια, όλες οι συναλλαγές θα είναι ψηφιακές.

Πιστεύω ότι είναι φυσικό οι Έλληνες να ασχολούνται με τη ναυτιλία. Οι Κινέζοι θα αναπτύξουν τους δικούς τους στόλους, αναγκαστικά, και οι Έλληνες πιθανώς θα κινηθούν προς πιο εξειδικευμένα πλοία και μακροπρόθεσμα συμβόλαια. Το πρόβλημα με τον δυτικό κόσμο είναι ότι ζούμε σε μια φούσκα και ότι τα παιδιά μας, ανεξαρτήτως του πλούτου της οικογένειάς τους, μεγαλώνουν όντας υπερβολικά προνομιούχα.

Στο μέλλον πρέπει να συνεχίσουμε να καινοτομούμε: οι πρώτοι που ρισκάρουν σπάνια βγάζουν χρήματα - οι περισσότεροι άνθρωποι παρακολουθούν τις εξελίξεις και μετά αποφασίζουν τι θα κάνουν. Η πυρηνική ενέργεια είναι η πιο καθαρή μορφή ενέργειας, αλλά δεν πρόκειται να επιλεγεί ως λύση για πολιτικούς λόγους, ενώ οι υποδομές για την αμμωνία δεν θα είναι έτοιμες εγκαίρως. Όσον αφορά τα απρόβλεπτα γεγονότα, πάντοτε μας περιμένει το απροσδόκητο, και αυτό δεν είναι πάντα θετικό. Μια σύγκρουση ΗΠΑ - Κίνας, για παράδειγμα, θα ήταν καταστροφική για τη ναυτιλία.”

## LNG, SHIPPING & THE NEW ENERGY LANDSCAPE

**Συντονιστής: κ. Christopher Wiernicki, Chairman & CEO – ABS**

### Ομιλητές:

- **Capt. Abdulkareem Al Masabi, CEO – ADNOC Logistics & Services**
- **κ. Evangelos Marinakis, Founder & Chairman – Capital Maritime & Trading Corp.**
- **κ. George Prokopiou, Founder – Dynacom Tankers Management / Dynagas (NYSE: DLNG) / Sea Traders**
- **κ. Andrian Dacy, Managing Director & Group Head, Global Transportation Group – J.P. Morgan Asset Management**
- **κ. Jerome Cousin, Senior Vice President Shipping, Trading & Shipping – TotalEnergies (NYSE:TTE)**

Ο **κ. Christopher Wiernicki, Chairman & CEO – ABS**, τόνισε: “Σας καλωσορίζουμε στο τελευταίο πάνελ ενός ακόμη επιτυχημένου συνεδρίου της Capital Link. Το LNG πρόκειται να διαδραματίσει ηγετικό ρόλο για την επίτευξη των στόχων του 2050. Ωστόσο, για ένα τόσο βασικό καύσιμο για την ενεργειακή μετάβαση, είναι σημαντικό να αναγνωρίσουμε ότι είναι το ίδιο ένα καύσιμο σε μετάβαση. Και θα το χρειαστούμε όχι μόνο για να εξελιχθούμε, αλλά και για να αντιμετωπίσουμε και να μετριάσουμε τους κινδύνους που είναι εγγενείς στη λειτουργία του σήμερα, εάν θέλουμε να επιτύχουμε τους στόχους μας για το 2050.

Το LNG είναι το τέλειο παράδειγμα για το πώς η ναυτιλία θα βοηθήσει στη μετάβαση τόσο ως καταναλωτής όσο και ως μεταφορέας των καυσίμων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών άνθρακα που θα χρειαστούμε για να φτάσουμε το 2050. Όλα αυτά θα συζητηθούν στο σημερινό πάνελ, που αντιπροσωπεύει ένα ευρύ φάσμα, από την αγορά του κλάδου μεταφοράς LNG και όλη την αλυσίδα, που θα παίξουν μαζί σημαντικό ρόλο στην ενεργειακή μετάβαση στη ναυτιλία».

Ο **Capt. Abdulkareem Al Masabi, CEO – ADNOC Logistics & Services**, τόνισε: “Η στρατηγική μας για την απανθρακοποίηση είναι μοναδική και περιλαμβάνει τη χρήση υδροποιημένου φυσικού αερίου ως καυσίμου μετάβασης, και την παραγγελία περισσότερων σκαφών με κινητήρες διπλού καυσίμου, αλλά και πλοίων που λειτουργούν με αμμωνία. Οι μεταφορές από και προς την Ασία θα αυξηθούν, επομένως εν τέλει το LNG παραμένει αξιόπιστο, ευρέως διαδεδομένο, και δεν χρειάζεται να ανταποκρίνεται σε όλα τα περιβαλλοντικά κριτήρια ευθύς αμέσως.

Έχουμε θέσει τον πολύ φιλόδοξο των μηδενικών εκπομπών έως το 2045, κάτι που γίνεται ακόμη πιο απαιτητικό να υπολογίσει κανείς ότι διαχειριζόμαστε κοντά στα 300 πλοία. Για να μπορέσουμε να περιορίσουμε τις εκπομπές, το σημαντικότερο είναι να συνεχίσουμε να ανανεώνουμε τον στόλο και τους κινητήρες μας, συμπεριλαμβανομένων των VLCC.

Σχετικά με τα καύσιμα, όλα εξαρτώνται από τη διαθεσιμότητά τους στην αγορά, καθώς κανένας πλοιοκτήτης δεν προτίθεται να αγοράσει κάποιο αμφίβολου ποιότητας προϊόν. Οι χαμηλότερες ταχύτητες είναι μια επιλογή,

αλλά και πάλι επανερχόμαστε στην ανάγκη να αποφασίσουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι από κοινού για το καύσιμο του μέλλοντος. Δεν υπάρχει κάποια λύση ικανή να μεταλλάξει τον κλάδο από τη μια στιγμή στην άλλη.”

Ο κ. **Βαγγέλης Μαρινάκης** Πρόεδρος και Ιδρυτής της **Capital Maritime & Trading Corp.**, παρουσίασε το όραμα του για μια πράσινη ναυτιλία, φιλική για το περιβάλλον. Είναι μια επιλογή που αποτυπώνει μια δέσμευση σε αυτή την κατεύθυνση, παρά το επιπλέον κόστος που έχει σε αυτή τη φάση, σημείωσε, υπογραμμίζοντας ότι στο τέλος θα αποδειχθεί μια «σοφή απόφαση» και για το περιβάλλον και οικονομικά.

Περιγράφοντας τη στρατηγική αυτή υπογράμμισε ότι «όσον αφορά το LNG, πήραμε την απόφασή μας και προχωράμε στη ναυπήγηση μιας σειράς νέων πλοίων: πλοία διπλού καυσίμου με LNG, τύπου Aframax, LR2, Suezmax, VLCC και φυσικά μια σειρά πλοίων LNG που βρίσκονται υπό κατασκευή ή είναι ήδη ενεργά στο νερό με χρήση νέας τεχνολογίας. Για τα επόμενα 20 χρόνια το LNG έχει την υποδομή και έχει δοκιμαστεί».

Ταυτόχρονα, διατύπωσε την εκτίμηση ότι το LNG «το οποίο φυσικά είναι καθαρότερο καύσιμο, στο τέλος της ημέρας, καθώς οι αγορές θα σταθεροποιηθούν μετά τον ρωσο-ουκρανικό πόλεμο, θα έχει και πολύ ανταγωνιστική τιμή, ώστε ταυτόχρονα να μπορούμε να βοηθήσουμε το περιβάλλον, μειώνοντας τις εκπομπές CO2, και να εκμεταλλευτούμε την χαμηλότερη τιμή, συνδυάζοντας και τα δύο πλεονεκτήματα».

Με όραμα μια πράσινη ναυτιλία ο κ. Μαρινάκης τόνισε ότι «αναλαμβάνουμε αυτό το ρίσκο γιατί νιώθουμε ότι έχουμε αναλάβει μία δέσμευση».

Η στρατηγική αυτή, σημείωσε, έχει ένα κόστος και ένα ρίσκο που, όπως τόνισε, το αναλαμβάνει εξ' ολόκληρου: «Είναι πολύ σημαντικό να σημειώσουμε ότι όλες αυτές τις αποφάσεις και όλο αυτό το ρίσκο το αναλαμβάνουμε εμείς. Γιατί, ανεξάρτητα από όλες αυτές τις ανακοινώσεις για το περιβάλλον και όσα γνωρίζουμε ότι πρέπει να γίνουν για τη βελτίωση των συνθηκών και για τη μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων, η πραγματικότητα είναι, με όλο τον σεβασμό προς τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες, ότι δεν έχουμε δει καμία πραγματική διάθεση να πληρώσουν επιπλέον κόστος για αυτά τα πλοία διπλού καυσίμου ή τα πλοία που είναι πιο φιλικά προς το περιβάλλον».

Ο κ. **George Prokopiou**, Founder – **Dynacom Tankers Management / Dynagas (NYSE: DLNG) / Sea Traders**, τόνισε: “Υπάρχει μεγάλη υποκρισία στον κόσμο όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων. Η μεταφορά αγαθών με πλοία είναι μια από τις λιγότερο ρυπογόνες και πιο αποτελεσματικές μεθόδους, γι' αυτό και εξασφαλίζουμε το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου εμπορίου. Τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς δεν σκέφτονται ποτέ την ενέργεια που απαιτείται για την κατασκευή των δρόμων ή ακόμη των ελαστικών για τα οχήματα.

Παραγγέλνουμε πλοία με βάση το τι είναι διαθέσιμο με τη σημερινή τεχνολογία. Από αυτή την άποψη, τα συμφέροντα των περιβαλλοντολόγων και των πλοιοκτητών ευθυγραμμίζονται. Ως οικογενειακή επιχείρηση προσπαθούμε να παραγγέλνουμε πιο πράσινα πλοία για να εξοικονομήσουμε χρήματα στο κόστος λειτουργίας. Το LNG προωθείται έντονα από τις ΗΠΑ, οι οποίες φιλοδοξούν να γίνουν παγκόσμιος ηγέτης στον τομέα αυτό. Λένε «μην αγοράζετε ρωσικό αέριο», αλλά οι τιμές δεν είναι οι ίδιες. Έτσι, η Ευρώπη αγοράζει πολύ ακριβότερο φυσικό αέριο, με αποτέλεσμα, για παράδειγμα, η Γερμανία να πρέπει να επιδοτεί τους λογαριασμούς ηλεκτρικού ρεύματος των πολιτών της. Αν είχαμε μειώσει την ταχύτητα πριν από πολλές δεκαετίες, ας πούμε κατά δύο κόμβους, θα είχαμε εξοικονομήσει εκατομμύρια τόνους διοξειδίου του άνθρακα, αλλά τότε κανείς δεν ήθελε να ακούσει αυτή την πρόταση.”

Ο κ. **Andrian Dacy**, Managing Director & Group Head, Global Transportation Group – **J.P. Morgan Asset Management**, τόνισε: “Η ναυτιλία έχει κακή φήμη, αν και είναι σίγουρα ο καλύτερος τρόπος μεταφοράς αγαθών σε όλο τον κόσμο. Η κτηνοτροφία ευθύνεται για το 17% της ρύπανσης, οι οδικές μεταφορές για το 12-13%, αλλά η ναυτιλία είναι αυτή που συχνά γίνεται ο σάκος του μποξ των νομοθετών. Ως πλοιοκτήτες, μπορούμε να παραγγείλουμε όλα τα είδη πλοίων, αλλά αν η ασφάλεια, η διαθεσιμότητα και η δυνατότητα κλιμάκωσης είναι υπό αμφισβήτηση, δεν έχει και τόση σημασία. Μιλάμε πολύ για την Τεχνητή Νοημοσύνη, αλλά η ποσότητα ενέργειας που απαιτείται για τη χρήση της είναι τεράστια. Σε κάθε περίπτωση, ο κλάδος μας βρίσκεται σε ένα σταυροδρόμι: μας ζητείται να ανταποκριθούμε στις κλιματικές απαιτήσεις, κάτι που θα προσπαθήσουμε να κάνουμε, αν και κανείς δεν έχει κρυστάλλινη σφαίρα προκειμένου να προβλέψει τον τρόπο συμμόρφωσης. Πρέπει να συνεργαστούμε και να συζητήσουμε με τις ρυθμιστικές αρχές, διότι ορισμένες από τις φιλοδοξίες είναι μεν ευγενείς, αλλά μη ρεαλιστικές στην επίτευξή τους και θα μπορούσαν να μας οδηγήσουν

σε πολύ δύσκολες καταστάσεις.

Όσον αφορά τη χρηματοδότηση, υπάρχει ένα μικρό κίνητρο, αλλά όχι κάτι σημαντικό - είναι μάλλον η ευρύτερη κοινωνική συνείδηση που οδηγεί περισσότερους ανθρώπους να πάρουν πιο οικολογικές αποφάσεις. Τέλος, τα κριτήρια ESG αποτελούν μέρος της συζήτησης τα τελευταία 7-8 χρόνια, αλλά πλέον, σε ορισμένα μέρη του κόσμου, έχω ακούσει επενδυτές να λένε ότι θέλουν τα χρήματά τους πίσω. Εξάγεται ό,τι συμπέρασμα νομίζετε!”

Ο κ. **Jerome Cousin**, Senior Vice President Shipping, Trading & Shipping – **TotalEnergies (NYSE:TTE)**, τόνισε: “Η Total energies είναι μια πολυενεργειακή εταιρεία που έχει υιοθετήσει μια ολιστική στρατηγική βασισμένη σε δύο πυλώνες: το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο από τη μία, και τα εναλλακτικά καύσιμα από την άλλη. Επενδύουμε πολλά για να είμαστε σε θέση να παράγουμε όλη την ενέργεια που χρειάζεται ο κόσμος για να τροφοδοτήσει τις δραστηριότητές του. Όσον αφορά το πιο παραδοσιακό κομμάτι της επιχείρησης, επενδύουμε αρκετά στην παραγωγή υγροποιημένου φυσικού αερίου, καθώς οι προοπτικές συνεχίζουν να αυξάνονται, αλλά είμαστε επίσης πρόθυμοι να ρισκάρουμε και να γίνουμε πρωτοπόροι σε νέους χώρους.

Το κλειδί είναι να διατηρήσετε δυνατότητα επιλογής καυσίμου στα πλοία σας, η οποία ικανότητα εξελίσσεται σε πλεονέκτημα μακροπρόθεσμα. Η απαλλαγή της ναυτιλίας από τις εκπομπές άνθρακα είναι μια πολύπλοκη διαδικασία που θα πάρει χρόνο. Θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν νέα καύσιμα που χρησιμοποιούν μέρος της υπάρχουσας υποδομής για να μειωθεί το κόστος σε αυτό το τμήμα της αλυσίδας εφοδιασμού.”

## **CLOSING REMARKS: EUROPEAN SHIPPING AND ITS STRATEGIC SIGNIFICANCE FOR GLOBAL SECURITY & TRADE**

**κα. Karin Orsel**, President – **European Community Shipowners' Associations (ECSA)**

Η **κα. Karin Orsel**, President – **European Community Shipowners' Associations (ECSA)**, τόνισε: “Η ναυτιλία αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο για την ενεργειακή, επισιτιστική και εφοδιαστική ασφάλεια της Ευρώπης. Μετακινεί το 76% του εξωτερικού εμπορίου της Ευρώπης, συνδέοντας την με τους εμπορικούς της εταίρους, και διευκολύνοντας τις εισαγωγές ενέργειας και εξαγωγές προϊόντων. Η ευρωπαϊκή ναυτιλία, η οποία ελέγχει σχεδόν το 40% του παγκόσμιου tonnage, είναι μια ιστορία επιτυχίας για την Ευρώπη και ένα πλεονέκτημα σε μία περίοδο αυξανόμενης γεωπολιτικής αβεβαιότητας.

Η ναυτιλία είναι αντιμέτωπη με έναν ολοκληρωτικό μετασχηματισμό. Η ΕΕ έχει εισάγει πολύ φιλόδοξους στόχους αποανθρακοποίησης. Ως Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες έχουμε δεσμευτεί να συμβάλουμε στον κλιματικό στόχο της ΕΕ για να γίνει η Ευρώπη η πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρος έως το 2050.

Ταυτόχρονα, χαιρέτισαμε την ιστορική συμφωνία που επιτεύχθηκε πέρυσι στον Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας (IMO). Αυτή η συμφωνία είναι κρίσιμη προκειμένου να διασφαλίσουμε ίσους όρους ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο και να παραμείνει η ευρωπαϊκή ναυτιλία διεθνώς ανταγωνιστική.

Μια διεθνώς ανταγωνιστική ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί προϋπόθεση για έναν ισχυρό ναυτιλιακό τομέα στην Ευρώπη. Η συνεισφορά όλων σε αυτό είναι απαραίτητη.

Η ναυτιλία πρέπει επίσης να έχει επαρκή πρόσβαση στη χρηματοδότηση εντός της Ευρώπης. Πρέπει να κινητοποιήσουμε αποτελεσματικά τους διαθέσιμους δημόσιους πόρους, όπως τα έσοδα από το ETS σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, για να στηρίξουμε την ενεργειακή μετάβαση.

Και φυσικά, δεν πρέπει να ξεχνάμε τους ναυτικούς μας – την καρδιά της βιομηχανίας μας. Η ναυτιλία βρίσκεται σε έναν καθολικό μετασχηματισμό που συνδέεται με την πράσινη και ψηφιακή μετάβαση. Οι μελλοντικές τεχνολογίες καθαρών καυσίμων θα απαιτήσουν νέες δεξιότητες, εκπαίδευση και επαγγελματική κατάρτιση για τους ναυτικούς. Η πράσινη και ψηφιακή μετάβαση θα απαιτήσει την βελτίωση δεξιοτήτων και την επανακατάρτιση 800.000 ναυτικών τα επόμενα 10 χρόνια. Η μετάβαση θα μας δώσει επίσης την ευκαιρία να αυξήσουμε την ελκυστικότητα του ναυτιλιακού τομέα, να δημιουργήσουμε νέα προφίλ και νέες καριέρες και να ενισχύσουμε τη συμμετοχή των γυναικών και των υποεκπροσωπούμενων ομάδων. Πιστεύουμε ότι μια

## ΥΛΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

Όλο το υλικό του Συνεδρίου, ομιλίες, παρουσιάσεις, φωτογραφίες και βίντεο, είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα του Συνεδρίου στον ακόλουθο σύνδεσμο: <https://forums.capitallink.com/shipping/2024analyst/>

## ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΔΙΟΡΓΑΝΩΘΗΚΕ:

**ΣΕ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ:** ABS | Nasdaq • NYSE

## ΧΟΡΗΓΟΙ:

**ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΚΥΡΙΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ:** Tsakos Energy Navigation -TEN Ltd

**ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΧΡΥΣΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ:** Columbia Shipmanagement • DNV • EY

**ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ:** Lloyd’s Register • NSB Group • Stephenson Harwood • Watson Farley & Williams

**ΧΟΡΗΓΟΙ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ:** Bureau Veritas • Deloitte • Erma First • HarborLab • Inmarsat • ORCA AI • Embassy & General Consulate of Panama in Greece • S&P Global

**ΥΠΟΣΤΗΡΙΓΚΤΕΣ ΧΟΡΗΓΟΙ:** Bank of Communications Financial Leasing • Capital Product Partners LP • Danaos Corporation • DHT • Diana Shipping Inc. • Dorian LPG • DYNAGAS • EuroDry • Euroseas • Flott & Co. PC • Global Ship Lease • Ichor Fitness • Navios Maritime Partners L.P. • Okeanis Eco Tankers • Range Shipping • Safe Bulkers • Seanergy • Seward & Kissel LLP • Star Bulk • United Maritime

**ΧΟΡΗΓΟΣ LANYARDS:** ABS

**ΧΟΡΗΓΟΙ BREAKFAST:** CASTOR • TORO

**ΧΟΡΗΓΟΣ COFFEE:** Dimello

**ΦΟΡΕΙΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ:** Association of Banking and Financial Executives of Hellenic Shipping • BCA College • Greek Shipping Co-operation Committee • Hellenic Chamber of Shipping • Hellenic Society of Maritime Lawyers • Hellenic Committee of Lloyd’s Brokers’ Associates • HELMEPA • Hellenic Shipbrokers Association • IBIA • Master of Science (Msc) in International Shipping, Finance & Management – University of Piraeus • InterManager • SEA LNG • Piraeus Association For Maritime Arbitration • Hellenic Maritime Law Association • The International Propeller Club, Port of Piraeus

## ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:

MEGA -TO ΒΗΜΑ - TA NEA - in.gr - ot.gr

All About Shipping • Actualidad Maritima y Portuaria • Athens – Macedonian News Agency • Economia - Ekdoseis KERKYRA • www.efoplistesnews.gr • Efoplistis Shipping Magazine • Elnavi • The Japan Maritime Daily • Marine Circle • The Maritime Executive • www.maritimes.gr • Nafsgreen.gr • NAYTIKA XPONIKA • Robban Assafina • Shipping International Monthly Review • Shipping Finance • SHIP2SHORE • Ship Management International • Shipping International Monthly Review • Shipping & Finance • Ship Management International • Worldoils • XD - Xinde Marine News

## ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ:

Παρακαλούμε επισκεφτείτε την σελίδα του Συνεδρίου :

<https://forums.capitallink.com/shipping/2024analyst/agenda.html>

## Παρακαλούμε απευθυνθείτε:

**ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ //** κα. Όλγα Μπορνόζη & κα. Ελένη Μπέη

Τηλ: +1 212 661 75 66 - Email : [obornozi@capitallink.com](mailto:obornozi@capitallink.com) ; [ebej@capitallink.com](mailto:ebej@capitallink.com) ;

**ΑΘΗΝΑ //** κα. Αθηνά Κοσμάδακη

Τηλ: +30 210 610 98 00 - Email : [athensoffice@capitallink.com](mailto:athensoffice@capitallink.com)

## Ή επισκεφθείτε:

<https://forums.capitallink.com/shipping/2024analyst/agenda.html>

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

[www.capitallinkforum.com](http://www.capitallinkforum.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, Τόκιο, 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.