

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

8^ο Ετήσιο Capital Link Cyprus Shipping Forum

Τρίτη, 18 Φεβρουαρίου, 2025

Columbia Plaza – Λεμεσός, Κύπρος

[Photos](#) | [Videos](#)

Παρασκευή 28 Φεβρουαρίου, 2025



Η Capital Link διοργάνωσε με μεγάλη επιτυχία το **8ο Ετήσιο Capital Link Cyprus Shipping Forum**, την **Τρίτη, 18 Φεβρουαρίου, 2025**, στο **Columbia Plaza**, στη **Λεμεσό** της **Κύπρου**, υπό την **Αιγίδα** του **Υφυπουργείου Ναυτιλίας της Κύπρου**, της **Υφυπουργού Ναυτιλίας της Κύπρου** παρά τω **Πρωθυπουργώ**, και με την **Συνεργασία** της **Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών (Cyprus Union of Shipowners)** που ήταν και ο **Κύριος Χορηγός**. Το Συνέδριο υποστήριξαν επίσης, το **Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (Cyprus Shipping Chamber)**, καθώς και οι **μεγάλοι παράγοντες της Κυπριακής ναυτιλίας**.

Για **όγδοη** συνεχή χρονιά, **Chairman** του Συνεδρίου ήταν ο **κ. Γιώργος Α. Τσαβλίρης**,

Principal του **Tsavliris Salvage Group**, **Past Chairman - INTERMEPA (International Marine Environment Protection Association)**, **Chairman - CYMEPA (Cyprus Marine Environmental Protection Association)**, μέλος του **Διοικητικού Συμβουλίου - Cyprus Union of Shipowners**, και **Honorary Chairman** του **Tsavliris Cultural Foundation**.

ΑΤΖΕΝΤΑ & ΘΕΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ:

- **κ. Νίκος Μπορνόζης**, **President – Capital Link, Inc.**
- **κ. Γιώργος Α. Τσαβλίρης**, **Principal – Tsavliris Salvage Group, Πρόεδρος Συνεδρίου**

Ο **κ. Νίκος Μπορνόζης**, **President - Capital Link, Inc.**, καλωσόρισε και ευχαρίστησε τους παρευρισκόμενους, τους χορηγούς, καθώς και τους Χορηγούς Επικοινωνίας και τους Φορείς Υποστήριξης για τη συμμετοχή και την υποστήριξη. Ο **κ. Μπορνόζης** σχολίασε ότι το Φόρουμ προσφέρει μια μοναδική ευκαιρία για συζήτηση των πιο καίριων ζητημάτων που αφορούν τόσο την Κυπριακή όσο και την παγκόσμια ναυτιλία. Τόνισε επίσης ότι η Capital Link έχει αφοσιωθεί στην ενίσχυση της προώθησης της Κυπριακής ναυτιλίας και του Κυπριακού Ναυτιλιακού Cluster σε ένα ευρύ κοινό παγκοσμίως.

Ο **κ. Γιώργος Α. Τσαβλίρης**, **Principal – Tsavliris Salvage Group, Πρόεδρος Συνεδρίου**, στην εναρκτήρια ομιλία του, δήλωσε ότι “αποτελεί μεγάλη τιμή να προεδρεύει του Capital Link Cyprus Shipping Forum για **όγδοη** συνεχή χρονιά”.

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

Ακολουθώντας τις ομιλίες της Αξιότιμης Υφυπουργού Ναυτιλίας της Κύπρου, κας Μαρίνας Χατζημανώλη, και του κ. Νικόλα Μοντάνιο, από το δικηγορικό γραφείο Montanios & Montanios LLC όπου επαναβεβαιώθηκαν τα αξιοσημείωτα επιτεύγματα της Κύπρου στην ναυτιλία, ο κ. Τσαβλίδης πήρε την πρωτοβουλία να προσθέσει ένα κρίσιμο σημείο που, όπως τόνισε, δεν πρέπει να λησμονηθεί και αξίζει ειδικής αναφοράς. Πρόκειται για ένα ζωτικής σημασίας στοιχείο που πρέπει να αναγνωριστεί και να τύχει του απαραίτητου σεβασμού: δεν πρέπει ποτέ να ξεχνούμε τις συνθήκες υπό τις οποίες η Κυπριακή σημαία κατόρθωσε να αναδειχθεί σε μία από τις κορυφαίες σημαίες στον παγκόσμιο ναυτιλιακό τομέα.

Παρά την αδιάκοπη αρνητική κριτική, την επιθετικότητα και τις κοινωνικοοικονομικές πιέσεις με βαθιές οικονομικές και πολιτικές συνέπειες για το νησί, η Κύπρος όχι μόνο άντεξε αλλά σημείωσε εντυπωσιακές επιτυχίες στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Με δεδομένες αυτές τις προκλήσεις, θα μπορούσε κανείς να πει ότι όσα έχουν επιτευχθεί στην Κύπρο συνιστούν πραγματικά ένα θαύμα.

ΚΥΡΙΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ - Συζήτηση 1x1



Κυρία Μαρίνα Χατζημανώλη, Shipping Deputy Minister to the President - Republic of Cyprus

&

κ. Nicolas Montanios, Partner – Montanios & Montanios LLC

Η Υπουργός Ναυτιλίας Μαρίνα Χατζημανώλη τόνισε ότι «η διεύρυνση του κυπριακού νηολογίου παραμένει κορυφαία προτεραιότητα για την κυβέρνηση».

Ο Υπουργός συνέχισε λέγοντας ότι «η καινοτομία, η συνεργασία και η εφαρμογή παγκόσμιων κανονισμών είναι οι τρεις πυλώνες στους οποίους πρέπει να εστιάσουμε τις ναυτιλιακές μας προσπάθειες», προσθέτοντας ότι «το 2025 αναμένεται επίσης να είναι μια χρονιά προκλήσεων για τη διεθνή ναυτιλία, τονίζοντας τη σημασία της

ενίσχυσης της ανθεκτικότητας για την αντιμετώπιση ακραίων πιέσεων».

«Μπροστά στις αντιξοότητες, πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι οι προκλήσεις φέρνουν επίσης ευκαιρίες. Δεσμευόμαστε να αγκαλιάσουμε αυτές τις προκλήσεις και να τις μετατρέψουμε σε ευκαιρίες για βιώσιμη ανάπτυξη», πρόσθεσε.

Υπενθυμίζοντας στους παρευρισκόμενους τη στρατηγική θέση της Κύπρου και την ισχυρή θαλάσσια υποδομή της, η κυρία Χατζημανώλη σημείωσε ότι παρά τις προκλήσεις αυτές, η κυπριακή ναυτιλία έχει διαπρέψει τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο όσο και σε τοπικό επίπεδο.

Παρέχοντας αποτελεσματικές, υψηλής ποιότητας, εξατομικευμένες υπηρεσίες, έχει ενισχύσει τη θέση της ως Ναυτικό Κέντρο Αριστείας.

Εκφράζοντας την ικανοποίησή της για την εγχώρια ναυτιλιακή βιομηχανία, ανέφερε αύξηση 18% στο κυπριακό νηολόγιο ως προς τη συνολική χωρητικότητα τους τελευταίους 16 μήνες και τόνισε ότι η περαιτέρω ανάπτυξη «είναι μία από τις βασικές προτεραιότητες της κυβέρνησης και μέρος ενός συνεχούς, στοχευμένου στρατηγικού σχεδιασμού».

«Παρά τις προκλήσεις, είμαστε αποφασισμένοι να εκμεταλλευτούμε τις ευκαιρίες και να ενισχύσουμε περαιτέρω τον ρόλο μας στη διεθνή ναυτιλιακή σκηνή», είπε, αναφέροντας ότι οι αλλαγές που επιφέρει η τεχνολογία και η καινοτομία σημαίνουν ότι «ο ρόλος όλων των ενδιαφερόμενων μερών του ιδιωτικού τομέα είναι πιο κρίσιμος από ποτέ».

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
www.capitallink.com – www.capitallinkforum.com – www.capitallinkshipping.com

Στην ομιλία της, η κυρία Χατζημανώλη δήλωσε ότι οι προκλήσεις της απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές, της κλιματικής αλλαγής, της ψηφιοποίησης, της βιώσιμης ανάπτυξης και της αναζήτησης καθαρότερων και πιο πράσινων τεχνολογιών «απαιτούν ισχυρές συνεργασίες με την ιδιωτική βιομηχανία και καινοτόμες λύσεις».

«Ως κορυφαίος υπέρμαχος της βιώσιμης ναυτιλίας, πιστεύουμε ότι απαιτούνται ολοκληρωμένα και ποικίλα μέτρα παγκοσμίως για την επίτευξη στόχων μείωσης των εκπομπών και τη διασφάλιση ενός βιώσιμου μέλλοντος για τη βιομηχανία», είπε.

Πρόσθεσε ότι η ενεργός και ισχυρή συμμετοχή της Κύπρου στις συζητήσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και της ΕΕ συμβάλλει στη διαμόρφωση ενός συνόλου ενεργειών που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων μείωσης των εκπομπών άνθρακα.

Ταυτόχρονα, τόνισε τη σημασία της παροχής κινήτρων στους πλοιοκτήτες για τις επενδύσεις τους σε βιώσιμες πρακτικές.

Υπογραμμίζοντας τη συνεχιζόμενη υποστήριξη, είπε, «θα συνεχίσουμε να υποστηρίζουμε τη ναυτιλιακή βιομηχανία στην επίτευξη των στόχων απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές παρέχοντας πράσινα φορολογικά κίνητρα σε πλοιοκτήτες και πλοιοκτήτες, ενθαρρύνοντας και υποστηρίζοντας τα πλοία με κυπριακή σημαία να χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα».

Σημείωσε ότι τέτοια κίνητρα έχουν ήδη αναθεωρηθεί και νέα κίνητρα έχουν εγκριθεί από το Υπουργικό Συμβούλιο για την επιβράβευση πλοίων που επιδεικνύουν αποτελεσματικές μειώσεις εκπομπών.

Ως αποτέλεσμα αυτού, συνέχισε, το 2024 σημειώθηκε μεγάλη αύξηση στον αριθμό των αιτήσεων που υποβλήθηκαν για μειώσεις φόρου χωρητικότητας σε 71, σε σύγκριση με 13 αιτήσεις που υποβλήθηκαν το 2022.

«Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω, πιστεύουμε ακράδαντα ότι η εστίασή μας πρέπει να είναι σε τρεις βασικούς πυλώνες: την καινοτομία, τη συνεργασία και την εφαρμογή παγκόσμιων κανονισμών», είπε η κυρία Χατζημανώλη.

Συγκεκριμένα, πρόσθεσε, μέσω της καινοτομίας και με την ενθάρρυνση της συνεργασίας και την επιβολή των κανονισμών, «μπορούμε να γεφυρώσουμε το ενεργειακό χάσμα και να κατευθύνουμε τον κλάδο μας προς ένα φωτεινότερο, πιο βιώσιμο μέλλον».

Υπενθύμισε επίσης ότι πρόσφατα, λόγω της ραγδαίας ανάπτυξης των εταιρειών παροχής θαλάσσιων υπηρεσιών, ο Πρόεδρος Νίκος Χριστοδουλίδης ανακοίνωσε την προώθηση πολιτικών που σχετίζονται με αυτές τις υπηρεσίες, ιδιαίτερα στις τεχνολογικές υπηρεσίες, την έρευνα και ανάπτυξη και τα σκάφη αναψυχής.

«Αξιοποιώντας τη δύναμη της επιστήμης, της τεχνολογίας και της ανθρώπινης εφευρετικότητας, μπορούμε να ξεπεράσουμε κάθε εμπόδιο και να οικοδομήσουμε ένα μέλλον όπου η ναυτιλιακή μας βιομηχανία όχι μόνο θα επιβιώνει αλλά θα ευδοκimeί», είπε ο Υφυπουργός.

Η κυρία Χατζημανώλη ολοκλήρωσε τονίζοντας τη σημασία της συνεργασίας ιδιωτικού και δημόσιου τομέα και την «ισχυρή πολιτική δέσμευση της κυβέρνησης να συνεχίσει να υποστηρίζει ενεργά τον κλάδο, με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη της κυπριακής ναυτιλίας».

DECODING EU ETS & FUEL EU: IMPLICATIONS, CHALLENGES & OPPORTUNITIES

Σχόλια ενότητας: κ. Ezekiel Davis, Vice President, Regional Business Development, Europe – ABS

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
www.capitallink.com – www.capitallinkforum.com – www.capitallinkshipping.com

FLEET COMPETITIVENESS IN THE ENERGY TRANSITION ERA: FUEL CHOICES, UPGRADES & RENEWAL STRATEGIES

Συντονιστής: Dr. John Kokarakis, Technical Director, SEEBA Zone – Bureau Veritas

Panelists:

- **κ. Alkistis Kyriakopoulou**, Chief Business Officer – **DeepSea Technologies**
- **κ. Konstantinos Stampedakis**, Co-Founder & Managing Director – **ERMA FIRST GROUP**
- **κ. Aristides Pittas**, Chairman & CEO – **Euroseas Ltd. (NASDAQ: ESEA) & EuroDry Ltd. (NASDAQ: EDRY)**
- **κ. Philippos Philis**, Chairman & CEO – **Lemissoler Navigation Co. Ltd**
- **Dr. Loukas Barmparis**, President – **Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB)**

Ο **κ. Konstantinos Stampedakis**, Co-Founder & Managing Director – **ERMA FIRST GROUP**, τόνισε: “Το δίκτυο των πλοίων που διασχίζουν τους ωκεανούς είναι κρίσιμο για το παγκόσμιο εμπόριο, αλλά ταυτόχρονα συμβάλλει σημαντικά στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) έχει θέσει ως στόχο την επίτευξη μηδενικών εκπομπών από τη διεθνή ναυτιλία μέχρι το 2050, απαιτώντας τη χρήση καυσίμων μηδενικών εκπομπών, όπως το υδρογόνο και η αμμωνία.

Η βελτίωση των επιχειρησιακών διαδικασιών, όπως η βελτιστοποίηση των δρομολογίων και η χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για την τροφοδοσία των πλοίων στα λιμάνια, είναι επίσης κρίσιμη.

Η επίτευξη μηδενικών εκπομπών απαιτεί συνεργασία μεταξύ κυβερνήσεων, ναυτιλιακής βιομηχανίας και άλλων ενδιαφερομένων. Η υιοθέτηση βιώσιμων τεχνολογιών και η έρευνα και ανάπτυξη είναι σημαντικά βήματα για τη μετάβαση σε ένα βιώσιμο μέλλον. Οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να ενσωματώσουν τις πρακτικές ESG (Περιβαλλοντική, Κοινωνική και Διακυβερνητική διαχείριση) στις στρατηγικές τους για τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς και τη βελτίωση της βιωσιμότητας.

Με την υιοθέτηση καινοτόμων τεχνολογιών και ανανεώσιμων καυσίμων, η ναυτιλία μπορεί να επιτύχει μηδενικές εκπομπές και να συμβάλει σε ένα πιο καθαρό και πράσινο μέλλον για τον πλανήτη.”

CHARTING A NEW COURSE: SHIP FINANCE OPTIONS & STRATEGIES AMID CHANGING MARKET DYNAMICS

Συντονίστρια: **κα. Ester Toumpouris**, Deputy Head of Office (Limassol) – **Hill Dickinson LLP**

Panelists:

- **κ. Nicholas Pavlidis**, Head of Shipping – **Bank of Cyprus**
- **κ. Hugues Calmet**, Senior Vice President Head of DNB Athens Representative Office – **DNB**
- **κ. Aris Patounas**, Head of Shipping – **Hellenic Bank**
- **κ. Ronis Kyperesis**, Head of Accounting and Finance – **Pelagic Partners; CFO – Hartmann Holdings**

Ο **κ. Άρης Πατούνας**, Head of Shipping της **Ελληνικής Τράπεζας**, αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, στη δυνατότητα του τραπεζικού συστήματος να προσαρμόζεται με επιτυχία στις δυναμικές της αγοράς, στις ρυθμιστικές απαιτήσεις και στις αλλαγές που έχουν σημειωθεί, αλλά και στις τεχνολογικές αναβαθμίσεις, σε ένα διαρκώς εξελισσόμενο περιβάλλον.

Όπως υπογράμμισε, η αβεβαιότητα στην αγορά παραμένει εν μέσω της επιβολής διεθνών κυρώσεων σε χώρες όπως η Ρωσία και αναταράξεων στην εφοδιαστική αλυσίδα, ενώ το ρίσκο δανεισμού αυξάνεται σημαντικά. Την ίδια στιγμή, τόνισε ότι η στροφή προς ένα πιο οικολογικό αποτύπωμα με μείωση των εκπομπών του άνθρακα και εκμοντερνισμό του ναυτιλιακού στόλου, αντιμετωπίζει σοβαρές προκλήσεις λόγω πολιτικών και οικονομικών αλλαγών. Όλα αυτά, καθώς η τεχνολογία και οι δυνατότητες της τεχνητής νοημοσύνης φέρνουν επανάσταση στον χώρο του ναυτιλιακού τομέα, αναβαθμίζοντας τις χρηματοδοτικές λύσεις και υπηρεσίες.

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

«Στην Ελληνική Τράπεζα, ως μέλος του Ομίλου Eurobank, διαθέτουμε την εμπειρία και την τεχνογνωσία και συνεχίζουμε να επιδεικνύουμε τη δέσμευσή μας προς τον τομέα της ναυτιλίας, παρέχοντας στήριξη στις εταιρείες του κλάδου με εξειδικευμένες χρηματοδοτικές λύσεις και υπηρεσίες που προσαρμόζονται στις νέες απαιτήσεις του ναυτιλιακού περιβάλλοντος», τόνισε.

AI IN MARITIME OPERATIONS: SUCCESSFUL ADOPTION AND RISK MANAGEMENT STRATEGIES

Σχόλια ενότητας: **κα. Christina Orfanidou**, Director, AI & Data – **Deloitte Cyprus**

OPTIMIZING SHIP MANAGEMENT: BALANCING SAFETY, INNOVATION, SUSTAINABILITY, REGULATION, & NEW TRADE DYNAMICS

Συντονίστρια: **κα. Anthi Miliou**, Global Maritime Commercial Director – **Lloyd's Register**

Panelists:

- **κ. Mark O'Neil**, President & CEO – **Columbia Group**; Former President – **InterManager**
- **κ. Dieter Rohdenburg**, CEO – **InterMaritime Shipmanagement Ltd.**
- **κ. Spyros Vlassopoulos**, Managing Director – **Ionic Group**

NAVIGATING NEW CURRENTS IN CYPRIOT & GREEK WATERS: TRENDS & DEVELOPMENTS IN MARITIME FINANCE

Σχόλια ενότητας: **κ. Andreas Papachristodoulou**, Partner – **Stephenson Harwood**

Ο **κ. Andreas Papachristodoulou**, Partner – **Stephenson Harwood**, τόνισε: “Οι νέες περιβαλλοντικές ρυθμίσεις, οι μεταρρυθμίσεις του κανονιστικού πλαισίου της ναυτιλιακής χρηματοδότησης και η συνεχώς εξελισσόμενη αγορά έχουν επιφέρει στον κλάδο της ναυτιλιακής χρηματοδότησης ριζικές αλλαγές. Η προώθηση της απανθρακοποίησης στην ναυτιλία έχει αναδείξει την πράσινη και βιώσιμη χρηματοδότηση. Χρηματοδοτικές λύσεις που υποστηρίζουν ενεργειακά αποδοτικά πλοία, εναλλακτικά καύσιμα και καινοτόμες τεχνολογίες είναι πλέον αναγκαίες για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων που έχει θέσει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), μεταξύ των οποίων είναι και η επίτευξη καθαρών μηδενικών εκπομπών στην διεθνή ναυτιλία έως το 2050. Ταυτόχρονα, οι νέες κανονιστικές ρυθμίσεις, όπως είναι η εφαρμογή του "Basel IV", εισάγουν νέες προκλήσεις στους φορείς χρηματοδότησης, ιδίως όσον αφορά τις κεφαλαιακές απαιτήσεις και την εκτίμηση κινδύνου, μεταβάλλοντας τις παραδοσιακές πρακτικές δανεισμού. Τέλος, σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, οι νέες ρυθμίσεις περί ευρωπαϊκού φόρου χωρητικότητας, και συγκεκριμένα η θέσπιση υποχρέωσης εγγραφής πλοίων υπό την σημαία ευρωπαϊκού κράτους μέλους, προκειμένου οι πλοιοκτήτριες εταιρίες να χαίρουν φορολογικών ελαφρύνσεων, έχουν οδηγήσει πολλές από αυτές στην επανεξέταση της λειτουργικής τους δομής. Σε αυτό το δυναμικό περιβάλλον, η συνεργασία μεταξύ φορέων χρηματοδότησης, πλοιοκτητών και νομικών συμβούλων είναι απαραίτητη για την επιτυχή αντιμετώπιση των νέων αυτών προκλήσεων. Στην Stephenson Harwood, παραμένουμε αφοσιωμένοι στην υποστήριξη όλων των εμπλεκόμενων προσώπων με τον διαρκώς μεταβαλλόμενο κλάδο της ναυτιλίας, παρέχοντας εξειδικευμένες νομικές συμβουλές και καινοτόμες λύσεις.”

NAVIGATING THROUGH TURBULENCE & TRANSFORMATION - SHIPPING MARKETS IN MOTION - DEVELOPMENT & OUTLOOK

Σχόλια ενότητας: **κα. Angelica Kemene**, Head of Market Analysis & Decarbonisation Strategies – **Optima Shipping Services**

Η κυρία **Angelica Kemene** παρείχε μια απότομη ανάλυση του εξελισσόμενου παγκόσμιου ναυτιλιακού τοπίου, δίνοντας έμφαση στη θεμελιώδη διάκριση μεταξύ των κυκλικών διακυμάνσεων της αγοράς και των διαρθρωτικών αλλαγών που αναδιαμορφώνουν τον κλάδο. Ενώ η ναυτιλία ήταν πάντα κυκλική, η σημερινή αγορά καθοδηγείται από βαθύτερους, μακροπρόθεσμους μετασχηματισμούς, συμπεριλαμβανομένων των ρυθμιστικών αλλαγών, της απαλλαγής από τον άνθρακα και της μεταβαλλόμενης γεωπολιτικής δυναμικής.

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

Κεντρικό θέμα της ομιλίας της ήταν ο αυξανόμενος ρόλος των γεωπολιτικών ανακατατάξεων στη διαμόρφωση των εμπορικών ροών. Η εμπορική πολιτική δεν είναι πλέον μια βραχυπρόθεσμη διαταραχή, αλλά μια δομική δύναμη, με τις χώρες να δίνουν προτεραιότητα στους οικονομικούς δεσμούς με πολιτικά ευθυγραμμισμένους εταίρους - αυτό που περιέγραψε ως την αυξανόμενη τάση του «περισσότερου εμπορίου με φίλους». Οι εμπορικές εντάσεις ΗΠΑ-Κίνας, παράλληλα με τα περιφερειακά προστατευτικά μέτρα, ενισχύουν αυτή τη μετατόπιση, η οποία είναι πιθανό να συνεχιστεί, οδηγώντας σε περαιτέρω διαφοροποίηση των αλυσίδων εφοδιασμού και των εμπορικών οδών.

Η Angelica τόνισε επίσης ειδικές τάσεις ανά τομέα, με τα τμήματα Capesize και Handysize να αναμένεται να έχουν καλύτερη απόδοση, ενώ το εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων αντιμετωπίζει αυξανόμενες πιέσεις προσφοράς-ζήτησης. Η υπερπροσφορά του στόλου, ιδιαίτερα σε ορισμένες κατηγορίες πλοίων, είναι επίσης πιθανό να επιταχύνει τη δραστηριότητα διάλυσης, καθώς τα παλαιότερα, λιγότερο αποδοτικά πλοία αγωνίζονται να παραμείνουν εμπορικά βιώσιμα υπό αυστηρούς περιβαλλοντικούς κανονισμούς.

Στις προκλήσεις του κλάδου προστίθεται η απότομη αύξηση του OPEX, λόγω του πληθωρισμού, του υψηλότερου κόστους καυσίμων και των εξόδων συμμόρφωσης με τους κανονισμούς. Οι προσπάθειες απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές και ασφάλειας στον κυβερνοχώρο θα αυξήσουν περαιτέρω το λειτουργικό κόστος, απαιτώντας επενδύσεις σε όλο τον στόλο.

Οι τελικές προτάσεις της ενίσχυσαν ότι οι αναταράξεις είναι εδώ για να μείνουν και ότι ο κλάδος δεν είναι πλέον απλώς κυκλικός αλλά υφίσταται θεμελιώδη μεταμόρφωση. Η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές είναι μια μη αναστρέψιμη πραγματικότητα, οι γεωπολιτικές αλλαγές θα συνεχίσουν να αναδιαμορφώνουν τις εμπορικές ροές και η προσαρμοστικότητα –μέσω της βελτιστοποίησης του στόλου, των επενδύσεων ευθυγραμμισμένες με το ESG και της ψηφιοποίησης– θα καθορίσει τους μελλοντικούς ηγέτες του κλάδου.

Οι ιδέες της Angelica παρείχαν έναν κρίσιμο οδικό χάρτη για την πλοήγηση σε αυτό το περίπλοκο και αβέβαιο τοπίο, υπογραμμίζοντας ότι η ανθεκτικότητα από μόνη της δεν αρκεί - η προληπτική και στρατηγική προσαρμογή θα είναι το κλειδί της επιτυχίας.

TRENDS & OUTLOOK FOR GLOBAL COMMERCE, ECONOMY & SHIPPING CHARTERERS' INSIGHTS

Συντονιστής: κ. Polys Hajioannou, CEO – Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB); Vice President – Cyprus Union of Shipowners

Panelists:

- **κ. Mohammed Bin Battal**, President – **Bahri Dry Bulk**
- **κ. Robert Schreve**, Senior Freight Trader – **Olam Agri**

DIGITALIZATION & CYBERSECURITY – CHALLENGES & STRATEGIES FOR THE MARITIME INDUSTRY

Συντονιστής: κ. George A. Tsavlis, Principal – Tsavlis Salvage Group; Conference Chairman

Panelists:

- **κ. Alexander Oswald**, Group Director IT – **Columbia Group**
- **κ. Russell Kempley**, Chief Propositions and Security Officer – **CyberOwl**
- **κ. Panos Theodossopoulos**, CEO – **Metis**

ΣΥΖΗΤΗΣΗ 1X1 : “SHIPPING – SAILING THROUGH TRANSFORMATION & DISRUPTION ”

Συμμετείχαν:

Dr. Anil Sharma, Founder and CEO – **GMS & Lila Global**

&

κ. Nicolas Bornozis, President – **Capital Link, Inc.**

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
www.capitallink.com – www.capitallinkforum.com – www.capitallinkshipping.com

Ακολουθούν οι ερωτήσεις του κύριου Μπορνόζη και οι απαντήσεις του Dr. Sharma:

1. Βρισκόμαστε σε νέο στάδιο όσον αφορά τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς για τη ναυτιλία. Οι ΗΠΑ φαίνεται να χαλαρώνουν τα πρότυπά τους σε αυτό, ενώ ο IMO και η ΕΕ φαίνονται δεσμευμένοι να προχωρήσουν, αλλά εδώ βλέπουμε κάποιες ρωγμές... Πώς βλέπετε να αναπτύσσεται το ρυθμιστικό περιβάλλον και τι αντίκτυπο μπορεί να έχει στον εφοδιασμό του στόλου;

Δεν είμαι ειδικός στους κανονισμούς ναυτιλίας και υπάρχουν άλλοι ομιλητές που έχουν καλύτερα προσόντα να απαντήσουν σε αυτήν την ερώτηση. Οπότε, προτιμώ να επικεντρωθούμε στο Q2 και το Q3, καθώς αυτές οι δύο ερωτήσεις πρέπει να εξαντλήσουν το χρόνο.

Τούτου λεχθέντος, μπορεί να δούμε την εμφάνιση μιας αγοράς δύο επιπέδων. Η Ευρώπη πιθανότατα θα συνεχίσει να επιβάλλει αυστηρότερους κανονισμούς για τις εκπομπές, ενώ η κυβέρνηση των ΗΠΑ ενδέχεται να υιοθετήσει μια πιο ευέλικτη προσέγγιση.

Επιπλέον, παρατηρήσαμε επιβράδυνση στις παραγγελίες για πλοία που δεν κινούνται με ορυκτά καύσιμα, όπως αυτά που χρησιμοποιούν μεθάνιο ή αμμωνία, με τη ζήτηση να μετατοπίζεται προς τα πιο συμβατικά πλοία.

Δεδομένης της πιθανής απομάκρυνσης της κυβέρνησης Τραμπ από τις προσπάθειες απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές της Ευρώπης, είναι επίσης πιθανό πλοία με μικρότερη κατανάλωση καυσίμου να συνεχίσουν να δραστηριοποιούνται σε αυτό το εμπόριο αντί να καταργηθούν σταδιακά προς όφελος πιο αποτελεσματικών εναλλακτικών λύσεων.

Κατά τα επόμενα τέσσερα χρόνια, αυτοί οι παράγοντες - η ρυθμιστική απόκλιση, μια αλλαγή στις προτιμήσεις για τη νέα κατασκευή και δυνητικά πιο αργή υιοθέτηση πλοίων με οικονομία καυσίμου - θα μπορούσαν να διαμορφώσουν σημαντικά την αγορά».

2. Έχετε κατασκευάσει μια τρομερή ναυτιλιακή επιχείρηση με τη Lila Global με 34 πλοία διαφόρων τύπων. Η Lila Global βελτιστοποιεί τη χρήση ενός στόλου μικτής ηλικίας για να μειώσει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και να καλύψει τις απαιτήσεις των πελατών. Μπορείτε να μοιραστείτε μαζί μας τα πλεονεκτήματα αυτής της ιδέας και επίσης μπορείτε να επισημάνετε την ελκυστικότητα των vintage σκαφών;

Τα τελευταία χρόνια υπογράμμισαν πόσο μακροοικονομικοί, γεωπολιτικοί και περιβαλλοντικοί παράγοντες έχουν γίνει πιο συχνοί και επιδρούν στη ναυτιλία. Από το COVID-19 έως τις παγκόσμιες συγκρούσεις, συμπεριλαμβανομένων των συνεχιζόμενων διαταραχών των Χούτι, αυτά τα γεγονότα έχουν οδηγήσει σε απρόβλεπτες μεταβολές στις αγορές εμπορευμάτων σε δεξαμενόπλοια, εμπορευματοκιβώτια και ξηρό φορτίο. Η φύση αυτών των διακυμάνσεων έχει αλλάξει. αυτό που κάποτε θεωρούνταν ένα σπάνιο συμβάν του «μαύρου κύκνου» τώρα μοιάζει περισσότερο με επαναλαμβανόμενο κύκλο.

Σε αυτό το περιβάλλον, επωφελούνται οι πλοιοκτήτες που μπορούν να προσαρμοστούν γρήγορα και να τοποθετήσουν στρατηγικά τους στόλους τους. Όταν η ζήτηση αυξάνεται, τα πλοία που είναι έτοιμα να την καλύψουν έχουν ισχυρότερες αποδόσεις. Αυτό είναι εμφανές σε διάφορα τμήματα και ευθυγραμμίζεται καλά με τη βασική μας τεχνογνωσία - vintage και μεσαίας ηλικίας πλοία.

Μια κληρονομιά στην vintage ναυτιλία και μια στρατηγική αλλαγή

Η βάση μας είναι η ανακύκλωση πλοίων, όπου έχουμε περάσει τα τελευταία 30 χρόνια δουλεύοντας με vintage περιουσιακά στοιχεία. Η κατανόηση αυτών των πλοίων και η ασφαλής λειτουργία τους είναι μια βασική αρμοδιότητα, η οποία επεκτείνεται στο πλήρωμά μας και στις τεχνικές ομάδες μας. Ενώ η εταιρεία μας, ως παγκόσμια ναυτιλιακή οντότητα, είναι σχετικά νέα, η προσωπική μου εμπειρία στην απόκτηση και τη διαχείριση εμπορικών πλοίων χρονολογείται από το 2005—αρχικά ως επενδυτής σε κοινοπραξίες με καθιερωμένους πλοιοκτήτες. Πριν από περίπου επτά με οκτώ χρόνια, αποφασίσαμε να βγούμε από τη σκιά και να δημιουργήσουμε τον δικό μας στόλο ανεξάρτητα, ενώ εξακολουθούμε να συμμετέχουμε επιλεκτικά σε JV.

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

Η στρατηγική μας ήταν πάντα ευκαιριακή αλλά πειθαρχημένη. Μπήκαμε νωρίς στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων, αποκτώντας Panamax και πλοία τροφοδοσίας όταν ήταν υποτιμημένα. Αρχικά, περιμέναμε να λειτουργήσουμε αυτά τα πλοία μέχρι το τέλος της οικονομικής τους ζωής και να τα ανακυκλώσουμε. Ωστόσο, καθώς η αγορά ανέβηκε, πουλήσαμε πολλά από αυτά τα πλοία για εμπορία. Στη συνέχεια, στραφήκαμε στα δεξαμενόπλοια, αποκτώντας VLCC, Suezmaxes, Aframaxes, LR1, LR2 και MRs—και πάλι εστιάζοντας σε vintage περιουσιακά στοιχεία. Ο συγχρονισμός ήταν τέλειος και βγήκαμε με επιτυχία από πολλά από αυτά τα πλοία, με ένα σημαντικό μέρος να πωλείται σε κινέζους φορείς.

Επέκταση σε τμήματα με ευελιξία και μοναδική προοπτική

Η εμπειρία μας καλύπτει όλους τους τύπους σκαφών, έχοντας αποκτήσει πάνω από 5.000 πλοία σε τρεις δεκαετίες, συμπεριλαμβανομένων των υπεράκτιων πλατφορμών. Αυτό το εύρος έκθεσης μας επιτρέπει να περιστρέφουμε αποτελεσματικά μεταξύ των τμημάτων. Εφόσον μπορούμε να λειτουργήσουμε ένα σκάφος με ασφάλεια και να βρούμε τους κατάλληλους εμπορικούς συνεργάτες, είμαστε στην επιχείρηση. Το βασικό πλεονέκτημα έγκειται στο κόστος απόκτησής μας — συνήθως αποκτούμε περιουσιακά στοιχεία σε μια φτωχή αγορά ναύλων, σε χαμηλές τιμές, παρέχοντας μια φυσική αντιστάθμιση έναντι των κύκλων της αγοράς.

Ταυτόχρονα, διατηρούσαμε πάντα μια ισχυρή εστίαση στο ESG και τη βιωσιμότητα. Ακόμη και στην ανακύκλωση πλοίων, η περιβαλλοντική ευθύνη υπήρξε προτεραιότητα. Αυτό επεκτείνεται στον εμπορικό μας στόλο, όπου δίνουμε έμφαση στη συντήρηση υψηλής ποιότητας για να διασφαλίσουμε ότι τα παλαιότερα πλοία μας είναι αποδοτικά σε καύσιμα (εγκαθιστούμε ESD) και ανταγωνιστικά. Η προσέγγισή μας έχει απήχηση στους μεγάλους ναυλωτές που αναγνωρίζουν ότι, ενώ τα πλοία μας μπορεί να μην είναι τα νεότερα, είναι καλά συντηρημένα, καλά τεκμηριωμένα και λειτουργικά υγιή.

Μια κρίσιμη εικόνα προήλθε από την ομάδα μας Carbon 360 (η εσωτερική ομάδα μας που κάνει Αξιολογήσεις Κύκλου Ζωής (LCA) πλοίων). Ανέφεραν ότι το 40% των συνολικών εκπομπών του κύκλου ζωής ενός πλοίου συμβαίνει κατά τη φάση ναυπήγησης, με το 90% αυτών των εκπομπών να προέρχονται από προϊόντα χάλυβα

Ακολουθεί αυτούσια η συζήτηση στα Αγγλικά:

1. *We are at a new stage regarding environmental regulations for shipping. The US seems to be relaxing its standards on this while the IMO and the EU seem committed to go ahead but event here we see some cracks...How do you see the regulatory environment developing and what impact can it have on fleet supply?*

I'm not an expert on shipping regulations, and there are other speakers who are better qualified to address this question. So, I prefer that we focus on Q2 and Q3 since these two questions should exhaust the time.

That said, we may see the emergence of a two-tier market. Europe will likely continue enforcing stricter emissions regulations, while the U.S. government may adopt a more flexible approach. Additionally, we've observed a slowdown in orders for non-fossil fuel-powered ships, such as those using methane or ammonia, with demand shifting back toward more conventional vessel types.

Given the Trump administration's likely move away from Europe's decarbonization efforts, it is also possible that less fuel-efficient ships may continue operating in this trade rather than being phased out in favor of more efficient alternatives.

Over the next four years, these factors—regulatory divergence, a shift in newbuild preferences, and potentially slower adoption of fuel-efficient ships—could significantly shape the market."

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
www.capitallink.com – www.capitallinkforum.com – www.capitallinkshipping.com

2. *You have built a formidable shipping operation with Lila Global with 34 vessels of various types. Lila Global optimizes the use of a mixed-age fleet to reduce environmental impact and meet customer demands. Can you share with us the advantages of this concept, and also can you highlight the attractiveness of vintage vessels?*

The past few years have underscored how macroeconomic, geopolitical, and environmental factors have become more frequent and impactful in shipping. From COVID-19 to global conflicts, including the ongoing Houthi disruptions, these events have driven unpredictable swings in freight markets across tankers, containers, and dry bulk. The nature of these fluctuations has changed; what was once considered a rare “black swan” event now feels more like a recurring cycle.

In this environment, shipowners who can adapt quickly and position their fleets strategically stand to benefit. When demand surges, the ships that are ready to meet it command stronger returns. This has been evident across various segments, and it aligns well with our core expertise—vintage and mid-age vessels.

A Legacy in Vintage Shipping and a Strategic Shift

Our foundation is in ship recycling, where we have spent the last 30 years working with vintage assets. Understanding these vessels and operating them safely is a core competency, one that extends to our crew and technical teams. While our company, as a global shipping entity, is relatively young, my personal experience in acquiring and managing trading ships dates back to 2005—initially as an investor in joint ventures with established shipowners. About seven to eight years ago, we decided to step out of the shadows and build our own fleet independently while still selectively engaging in JVs.

Our strategy has always been opportunistic but disciplined. We entered the container market early, acquiring Panamax and feeder vessels when they were undervalued. Originally, we expected to operate these vessels until the end of their economic life and recycle them. However, as the market surged, we sold many of these ships for trading. We then shifted to tankers, acquiring VLCCs, Suezmaxes, Aframax, LR1s, LR2s, and MRs—again focusing on vintage assets. The timing was perfect, and we successfully exited many of these vessels, with a significant portion sold to Chinese operators.

Expanding Across Segments with Agility and a Unique Perspective

Our experience spans all vessel types, having acquired over 5,000 ships across three decades, including offshore platforms. This breadth of exposure allows us to pivot between segments efficiently. As long as we can operate a vessel safely and find the right commercial partners, we are in business. The key advantage lies in our acquisition cost—we normally acquire assets in a poor freight market, at low prices, providing a natural hedge against market cycles.

At the same time, we have always maintained a strong focus on ESG and sustainability. Even in ship recycling, environmental responsibility has been a priority. This extends to our trading fleet, where we emphasize high-quality maintenance to ensure our older ships are fuel efficient (we install ESDs) and competitive. Our approach has resonated with major charterers who recognize that while our vessels may not be the newest, they are well-maintained, well-documented, and operationally sound.

A crucial insight came from our **Carbon 360 group** (our in-house team that does Life Cycle Assessments (LCA) of ships). They mentioned that **40% of a ship’s total lifecycle emissions occur during the shipbuilding phase, with 90% of those emissions coming from steel production**. Given our background in recycling and our understanding of steel’s long lifespan, we took a fresh perspective—rather than scrapping and replacing vessels too frequently, it can often be **both economically and environmentally responsible to extend a ship’s life**. Well-maintained ships, including U.S.-flagged vessels and cruise liners, routinely operate for 40–50 years, and dry docks can last over 80 years. This aligns with our broader ESG philosophy.

Adapting to Market Cycles: A Shift to Mid-Age Assets

However, this model works best in strong markets. As the freight cycle softens, we have shifted focus from vintage vessels to more mid-age assets—typically in the **10–15-year range**—balancing opportunity with risk.

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

We believe we are uniquely positioned in the industry. Few, if any, companies have experience across the full lifecycle—**from newbuilding to mid-age trading to recycling**. This 360-degree perspective allows us to navigate different market conditions with agility.

Private Ownership: The Advantage of Speed and Flexibility

Unlike publicly listed companies, which must justify decisions to shareholders and analysts, we are privately held. This provides us with **speed, flexibility, and the ability to allocate capital where we see value**. Our U.S. ownership structure, combined with KYB/KYC compliance, has also been a key enabler in scaling our operations.

Going forward, we intend to stay within our lane—leveraging our expertise in vintage and mid-age assets while continuing to adapt to market cycles. Our goal remains to maximize value while operating with sustainability and efficiency at the core of our business.

- 3. You are also the Founder and CEO of Global Marketing Systems (GMS)—the world’s largest buyer of ships and offshore assets for recycling. Can you please discuss what you see as recent trends regarding ship recycling – both in terms of anticipated recycling activity and also on the recycling operations. How is this business evolving?*

The Future of Ship Recycling: A Turning Point for the Industry

This year marks a historic milestone for ship recycling. In just about four months—on **June 26, 2025**—the **IMO’s Hong Kong Convention for Safe and Responsible Ship Recycling** will come into force. This is the single biggest regulatory shift we’ve seen in our industry in a long time, and it represents a defining moment for the way ships are dismantled globally.

The good news? The industry has stepped up. **India now has 97 compliant yards, Bangladesh has 7, and Turkey is nearly fully compliant**. This expansion in capacity means shipowners have far better options for safe and environmentally responsible recycling. The IMO did a good job of providing a long enough runway for yards to prepare, and India and Turkey, in particular, seized the opportunity to build compliant infrastructure.

For too long, ship recycling carried the stigma of what Dr. Martin Stopford once described as the **three Ds—dirty, depressing, and dangerous**. But that’s no longer the case. Today, ship recycling is fundamentally greener, safer, and more sustainable—both in terms of environmental impact and worker safety.

I know that some of you in this audience still view this with skepticism. For decades, the dominant narrative has been that beaching in **India, Bangladesh, and Pakistan** pollutes the environment. And I get it—perceptions built over years are hard to change. But the reality today is different. If you only rely on media reports, or even just my words, you might not be convinced. But go and see for yourself, and you’ll understand the transformation that has taken place.

The Hong Kong Convention now gives the industry a clear regulatory framework—ensuring that ships are recycled in a compliant, responsible manner.

The Dark Fleet Problem: A Rising Challenge

The second major issue we’re dealing with today is the **dark fleet**, a shadow fleet of roughly **1,000 ships**, with some estimates going as high as 1,400. Of these, **183 vessels are under U.S. sanctions—roughly 18% of the fleet**.

Where will these ships go?

Bangladesh will **not** accept them. As cash buyers, **we do not engage with sanctioned vessels**. However, others will. And while I won’t name names, the reality is that some of these vessels are already making their way into the system.

Just recently, **two VLCCs and other crude tanker have arrived** at recycling yards. This trickle has begun, the beta test has been done, and I believe **the Indian government is tacitly allowing these vessels in**.

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
www.capitallink.com – www.capitallinkforum.com – www.capitallinkshipping.com

From a compliance standpoint, our company has chosen to **stay away from this segment**. As a **U.S. citizen** and given our company's strategic decisions, this is not the business we want to be in. However, from a broader market perspective, there is a **silver lining**.

Why? Because removing these aging ships from the seas makes the global fleet cleaner and safer. And for modern fleet owners in this room, scrapping these outdated vessels will **help balance supply and demand**.

Shipping is a cyclical industry, and right now, there's an **oversupply of ships with weak demand**. If we can accelerate the retirement of older tonnage, it **helps stabilize freight rates** and supports a healthier market.

Ship Recycling Volumes: Entering a New Cycle

To put things in perspective, the **peak year for ship recycling was 2012**, when we scrapped nearly **60 million DWT**.

In contrast, **2024 saw less than 10 million DWT recycled—one of the lowest recycling volumes since 2012**.

But that's about to change.

Starting in **2025 and 2026**, we anticipate ship recycling to **increase at least four to five times** over recent years. **I would not be surprised if we surpass the 60 million DWT mark this year**.

NAVIGATING THE GLOBAL SHIPPING LANDSCAPE SHIPOWNERS' INSIGHTS

Συντονιστής: κ. George Teriakidis, Regional Manager for Southeast Europe – DNV Maritime

Panelists:

- **Capt. Stephanos E. Angelakos**, CEO – Angelakos (Hellas) S.A.
- **κ. Semiramis Paliou**, CEO – Diana Shipping Inc. (DSX); Chairperson – HELMEPA & INTERMEPA
- **κ. George Mouskas**, CEO – Olympic Ocean Carriers / Zela Shipping
- **κ. Polys Hajioannou**, CEO – Safe Bulkers (NYSE:SB); Vice President – Cyprus Union of Shipowners
- **κ. Nicole Mylona**, CEO – Transmed Shipping Co.

Ο Καπτ-Στέφανος Ε. Αγγελάκος, CEO της Angelakos (Hellas) S.A., τόνισε τη σημασία της συνεργασίας, της καινοτομίας και της πραγματιστικής λήψης αποφάσεων για την αντιμετώπιση των προκλήσεων του κλάδου. Η εταιρεία έχει επικεντρωθεί στην καλλιέργεια ισχυρών στρατηγικών συνεργασιών εντός του ναυτιλιακού οικοσυστήματος, διασφαλίζοντας τη σταθερότητα εν μέσω αβεβαιότητας. Παράλληλα, έχει δώσει προτεραιότητα στην ενίσχυση του χρηματοοικονομικού της προφίλ μέσω στενής συνεργασίας με τράπεζες και χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

Σε επίπεδο βιομηχανίας, η απανθρακοποίηση παραμένει μια βασική πρόκληση για τη ναυτιλία, καθώς η πορεία προς βιώσιμα εναλλακτικά καύσιμα παραμένει αβέβαιη. Όπως ένα βρέφος εξαρτάται από το μητρικό γάλα, έτσι και η ναυτιλιακή βιομηχανία δεν έχει άλλη επιλογή από το να βασίζεται στις υπάρχουσες πηγές ορυκτών καυσίμων μέχρι να καταστεί διαθέσιμη μια βιώσιμη πράσινη εναλλακτική λύση. Το βρέφος δεν μπορεί να επιλέξει τη διατροφή του· είναι η μητέρα που πρέπει να του την παρέχει. Ομοίως, η βιομηχανία δεν μπορεί να μεταβεί χωρίς να είναι διαθέσιμες οι απαραίτητες ενεργειακές λύσεις, οι οποίες πρέπει να είναι λογιστικά, τεχνικά και επιχειρησιακά εφικτές, καθώς και εμπορικά βιώσιμες μακροπρόθεσμα.

Μέσα σε αυτές τις προκλήσεις, η Angelakos (Hellas) S.A. αναγνωρίζει ότι το πολυτιμότερο κεφάλαιό της είναι οι ναυτικοί της. Μέσω διαρκούς συνεργασίας, δέσμευσης, πρωτοβουλιών ευημερίας και επένδυσης στην εκπαίδευση, η εταιρεία δίνει ιδιαίτερη προσοχή στους εργαζόμενους της πρώτης γραμμής – το πλήρωμα. Η ναυτική εμπειρία του Καπτ. Αγγελάκου πάνω στα πλοία από την εφηβεία του, έχει εμφυσήσει τη «Ναυτοσύνη» ως βασική αξία μέσα στην εταιρεία, η οποία αναγνωρίζει και εκτιμά την τέχνη και την επιστήμη της ναυτοσύνης, ενώ παράλληλα διασφαλίζει την ευημερία των πληρωμάτων. Για να εφοδιάσει τους ναυτικούς με τις πιο σύγχρονες δεξιότητες, η εταιρεία έχει

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

παράσχει υποτροφίες, συνεργασίες με ναυτικές ακαδημίες και προγράμματα ενημέρωσης που συμβαδίζουν με την εξέλιξη του κλάδου.

Η Κύπρος που φιλοξενούσε το συνέδριο, κατέχει μια ξεχωριστή θέση στην παγκόσμια ναυτιλία, όχι μόνο λόγω της στρατηγικής γεωγραφικής της θέσης, αλλά και λόγω της ναυτικής της παράδοσης. Η Κύπρος πρέπει να συνεχίσει να διατηρεί την ηγετική της θέση, ενισχύοντας τον ρόλο της στην απανθρακοποίηση και την πράσινη ναυτιλία. Με τα υψηλά της πρότυπα και τη φήμη της, η Κύπρος έχει αποδεδειγμένο ιστορικό και τεχνογνωσία στο να προσφέρει ένα ευρωπαϊκό νηολόγιο με αξιόπιστες και ποιοτικές υπηρεσίες υπό ένα σύστημα φορολόγησης βάσει χωρητικότητας εγκεκριμένο από την ΕΕ. Η κυπριακή σημαία έχει οξυδερκώς αγκαλιάσει την ελληνική ναυτιλία – ένα μοντέλο που θα ήταν συνετό να ακολουθήσει και η ελληνική σημαία. Για να διασφαλίσει το μέλλον της σε μια εξελισσόμενη βιομηχανία, η Κύπρος πρέπει να ενισχύσει τη διεθνή της φήμη και επιρροή, αυξάνοντας τη δύναμη πίεσής της στον IMO και την ΕΕ, ώστε να διαμορφώσει κανονισμούς που θα στηρίξουν τον κλάδο. Ανατρέχοντας στην σοφία του Publius Flavius Vegetius Renatus, «si vis pacem, para bellum» (αν θέλεις ειρήνη, προετοιμάσου για πόλεμο). Έτσι, η Κύπρος θα επωφεληθεί από τη διατήρηση της προσαρμοστικότητάς της, ώστε να θωρακιστεί απέναντι στην περιφερειακή γεωπολιτική αστάθεια και τις παγκόσμιες οικονομικές μεταβολές, καθώς και από την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτικής εκπαίδευσης και των εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, ώστε να μειωθεί ο κίνδυνος έλλειψης εξειδικευμένου προσωπικού. Ο ναυτιλιακός κλάδος είναι ανθεκτικός, και ενώ οι κίνδυνοι παραμένουν, οι ευκαιρίες βρίσκονται στην προσαρμοστικότητα, στη στρατηγική διορατικότητα και στη βιώσιμη ανάπτυξη.

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΕΚΛΕΙΣΕ:

κ. George A. Tsavlis, Principal – Tsavlis Salvage Group ; *Conference Chairman*

Ο κ. Τσαβλέρης, στις καταληκτικές του παρατηρήσεις, σημείωσε ότι καθώς ολοκληρώνουμε ένα ακόμη επιτυχημένο συνέδριο ναυτιλίας της Capital Link στην Κύπρο, είναι σημαντικό να αναλογιστούμε τις κρίσιμες συζητήσεις που έλαβαν χώρα. Στο σημερινό ταχέως εξελισσόμενο παγκόσμιο περιβάλλον, η βιομηχανία μας αντιμετωπίζει ένα όλο και πιο περίπλοκο σύνολο προκλήσεων. Το οικονομικό και γεωπολιτικό τοπίο παραμένει αβέβαιο, με συνεχιζόμενη μεταβλητότητα των αγορών, διαταραχές στην εφοδιαστική αλυσίδα και ρυθμιστικές πιέσεις.

Η πρόσφατα εκλεγμένη προεδρία του Trump έχει φέρει μια αναμενόμενα ασταθή προσέγγιση, η οποία αποτελεί σοβαρό προβληματισμό, όπως άλλωστε αντανακλάται και στο περιοδικό *The Economist*. Η προεδρία Trump, μπορεί όχι μόνο να επηρεάσει το μέλλον της Ουκρανίας, αλλά και να διακινδυνεύσει τον κατακερματισμό της Ευρώπης και την αποδυνάμωση των σχέσεων ΗΠΑ-ΕΕ μακροπρόθεσμα.

Πέρα από το οικονομικό και γεωπολιτικό περιβάλλον, η ψηφιοποίηση (digitalization) και η κυβερνοασφάλεια (cybersecurity) έχουν αναδειχθεί σε καθοριστικές προκλήσεις της εποχής μας. Η ενίσχυση της ανθεκτικότητας απέναντι στις κυβερνοαπειλές (cyber risks) πρέπει να αποτελεί ύψιστη προτεραιότητα, διασφαλίζοντας την προστασία της ψηφιακής ναυτιλιακής υποδομής, ενώ παράλληλα συνεχίζουμε να αγκαλιάζουμε τον τεχνολογικό μετασχηματισμό.

Στην καρδιά όλων αυτών των προκλήσεων βρίσκεται ο ανθρώπινος παράγοντας της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η ευημερία και η ψυχική υγεία των ναυτικών μας πρέπει να παραμένουν στο επίκεντρο. Αυτοί οι άνδρες και γυναίκες είναι η ραχοκοκαλιά του παγκόσμιου εμπορίου και είναι ευθύνη μας να διασφαλίσουμε ότι υποστηρίζονται, προστατεύονται και εκτιμώνται. Ο κος Τσαβλέρης επισήμανε επίσης, η αναγκαιότητα της ναυτοσύνης, η οποία τείνει να εκλείψει και πρέπει να αποκατασταθεί, ώστε να κατανοήσουμε και να εκτιμήσουμε πραγματικά τις προκλήσεις της ζωής ενός ναυτικού. Κάθε εργαζόμενος στη ναυτιλία πρέπει να βιώσει αυτή την εμπειρία από πρώτο χέρι – να μυρίσει τα σίδερα ενός πλοίου και την αλμύρα της θάλασσας – αποτυπώνοντας τη σημασία της βιωματικής εμπειρίας στη ναυτιλία, που δεν μπορεί να αντικατασταθεί από βιβλία ή γραφεία.

Το να υπηρετώ ως Πρόεδρος του Capital Link Shipping Forum στην Κύπρο για οκτώ συνεχόμενα χρόνια ήταν μια απίστευτη τιμή, για την οποία είμαι βαθύτατα ευγνώμων. Τα μαθήματα που διδαχθήκαμε, οι συνδέσεις που δημιουργήσαμε και οι απόψεις που ανταλλάξαμε είναι πραγματικά ανεκτίμητα. Στη νέα γενιά, θα ήθελα να απευθύνω ένα μήνυμα: να εργάζεστε σκληρά, να έχετε πίστη στον Θεό, να αρπάζετε τις ευκαιρίες και να έχετε το θάρρος να

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
www.capitallink.com – www.capitallinkforum.com – www.capitallinkshipping.com

κάνετε τολμηρά βήματα. Η επιτυχία είναι ένας συνδυασμός αφοσίωσης, πίστης και τύχης, αλλά να θυμάστε ότι η τύχη πάντα ευνοεί εκείνους που τολμούν.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

Στόχος του Συνεδρίου είναι να αναδείξει τον σημαντικό ρόλο της Κύπρου ως ναυτιλιακού, ενεργειακού και διαμετακομιστικού κόμβου και ως επενδυτικού και επιχειρηματικού προορισμού. Στο Φόρουμ συμμετείχαν σημαντικοί ομιλητές και εκπρόσωποι από την παγκόσμια ναυτιλία καθώς και Κύπριοι ηγέτες, σε μια ανταλλαγή ιδεών για κρίσιμα θέματα της ναυτιλίας. Συζητήθηκαν τόσο οι εξελίξεις και οι τάσεις στις μεγάλες ναυτιλιακές, χρηματοοικονομικές αγορές και στις κεφαλαιαγορές, όσο και θέματα που αφορούν γεωπολιτικές και ρυθμιστικές εξελίξεις, τεχνική και εμπορική διαχείριση του στόλου. Η ατζέντα στόχο είχε να αναδείξει την ανταγωνιστική θέση και τα πλεονεκτήματα της Κύπρου ως ναυτιλιακού κόμβου.

Το Συνέδριο προσφέρει μοναδικές ευκαιρίες συνάντησης και δικτύωσης με ένα μεγάλο, υψηλού επιπέδου κοινό αποτελούμενο από πλοιοκτήτες και στελέχη υπεράκτιων εταιρειών, θεσμικούς επενδυτές, ερευνητές αναλυτές, εμπειρογνώμονες του κλάδου, εμπορικούς και επενδυτικούς τραπεζίτες, συμβούλους κινδύνου, εταιρείες ιδιωτικών κεφαλαίων και κεφαλαίων επιχειρηματικού κινδύνου, επενδυτές καθαρής αξίας και χρηματοοικονομικά ΜΜΕ. Η εκδήλωση ήταν ανοιχτή στις κοινότητες αγοράς και πώλησης καθώς και στα μέσα ενημέρωσης. Οι συμμετέχοντες παρακολουθώντας το Φόρουμ είχαν την δυνατότητα να αποκτήσουν μια βαθύτερη κατανόηση της τρέχουσας κατάστασης του κλάδου των ναυτιλιακών και θαλάσσιων υπηρεσιών, τις επακόλουθες επιπτώσεις στις επενδύσεις τους και μια σαφή εικόνα για τις ευκαιρίες και τις προκλήσεις που διαφαίνονται στον ορίζοντα.

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΔΙΟΡΓΑΝΩΘΗΚΕ:

Under the Auspices of



Lead Sponsor



Global Gold Sponsors



Global Sponsors



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
www.capitallink.com – www.capitallinkforum.com – www.capitallinkshipping.com

Sponsors



Supporting Sponsors



Cocktail Reception Sponsor



Dinner Sponsor



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
www.capitallink.com – www.capitallinkforum.com – www.capitallinkshipping.com

Supporting Organizations



Media Partners



ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ:

Επισκεφθείτε την ιστοσελίδα του Συνεδρίου: <https://forums.capitallink.com/shipping/2025cyprus/agenda.html>

Ή επικοινωνήστε:

κα. Όλγα Μπορνόζη & κα. Ελένη Μπέη & 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: κ. Νίκο Μπορνόζη, κα. Όλγα Μπορνόζη, ή κα. Anny Zhu στο forum@capitallink.com ή στο τηλ. +1 (212) 661-7566.

Capital link websites:

www.capitallinkforum.com

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

Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ CAPITAL LINK

Η Capital Link με έδρα τη Νέα Υόρκη δραστηριοποιείται από το 1995 στον τομέα των Επενδυτικών Σχέσεων και Επικοινωνίας (Investor Relations & Financial Communications) παρέχοντας συμβουλευτικές υπηρεσίες στον τομέα των χρηματοοικονομικών επικοινωνιών και των επιχειρήσεων με στρατηγική εστίαση στους τομείς της ναυτιλίας, των εμπορευμάτων και της ενέργειας, των MLP, των Closed_End Funds καθώς και των ETF. Επιπλέον η Capital Link διοργανώνει ετησίως μία σειρά 18 Συνεδρίων, webinars, και podcasts τα οποία επικεντρώνονται στον ναυτιλιακό τομέα, σε 10 χώρες στις ΗΠΑ, Ευρώπη και Ασία, στα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα παγκοσμίως όπως: Νέα Υόρκη, Λονδίνο, Όσλο, Αμβούργο, Αθήνα, Λεμεσό, Σαγκάη, Σιγκαπούρη, 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.

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
www.capitallink.com – www.capitallinkforum.com – www.capitallinkshipping.com