

19th Annual Capital Link International Shipping Forum

In cooperation with:



THE METROPOLITAN CLUB, NEW YORK CITY



MONDAY, MARCH 31, 2025

Press Clippings



Σημαντική είδηση: Απαγορευτικό απόπλου από Πειραιά, Ραφήνα και Λαύριο



Καταιγιστικές εξελίξεις 19.03.25 | 09:41

Συνελήφθη ο Ιμάμογλου από ισχυρές αστυνομικές δυνάμεις - Απαγόρευση συγκεντρώσεων στην Κωνσταντινούπολη

Ναρίς το πρωί της Τετάρτης συνελήφθη ο Εκρέμ Ιμάμογλου, δήμαρχος Κωνσταντινούπολης και άλλοι 100 συνεργάτες του, στο πλαίσιο μεγάλης επιχειρήσης των τουρκικών αρχών.

ΣΥΣΤΙΚΕΣ ΘΑΝΟΣΕ

- «Φίλε Εκρέμ, είμαστε δίπλα σου» - Τι λέει ο Δούκας για τη σύλληψη Ιμάμογλου
- Υπό κράτηση ο Ιμάμογλου μετά από επιδρομή της αστυνομίας σπίτι του - Ανέβασε βίντεο και...
- Ανάκληση του πτιχίου του Ιμάμογλου - Δεν θα μπορεί να είναι υποψήφιος πρόεδρος

Παρά 19.03.25 | 10:25

Κατηγορίες της αντιπολίτευσης για «στακτικό ελιγμό» και «νέα συγκόλληση» στην υπόθεση

Topics

Opinion | Stories | Pets | Ιστορικό αρχείο | Language & Books | AI | English



11:09 Ανάγνωση
Τον 78χρονο Ερμέτι Χρήστο Χρηστίδη βόμβανας ο δήμαρχος Φιλοθέης-Ψυχικού

11:06 Το πρόγραμμα
Στη Διεύθυνση Αντιμετώπισης Οργανωμένου Εγκλήματος ο Μητσοτάκης

11:05 Μέσα στο μήνα
Morgan Stanley: Προχωρά σε 2.000 απολύσεις - Αβεβαιότητα μετά τις εμπορικές απειλές Ιρακμ

10:59 Δελτία Ειδήσεων
Οι ειδήσεις που πρέπει να ξέρεις από το in [βίντεο]



10:59 ΠΑΣΟΚ
Τσοκαλίδης για προανακριτική: Όσο και αν θέλετε να κερδίσετε χρόνο, δεν θα τα καταφέρετε

10:49 Συμφωνία 30 ετών



Ημερήσια Πρόβλεψη

Δίδυμοι
19.03.25

DO'S: Κινήσου λίγο πιο χαλαρά στη δουλειά, ευεθλίψε τις υποχρεώσεις σου, αλλά κάνε μια υπέρσωση στην Ελλάδα σου...

19th Annual Capital Link International Shipping Forum
 MONDAY, MARCH 31, 2025 METROPOLITAN CLUB, NEW YORK CITY

In cooperation with
 Capital Link www.capitalink.com
 Nasdaq NYSE

OT MARKETS • LIVE

19.03.2025

10:46
 Παισιφανές το discount στα συμβόλαια της ΕΤΕ, με σχεδόν 30 λεπτά διαφορά

10:42
 Η μετακόμηση συμβολαίων συνεχίζεται εν όψει λήξης σειράς Μαρτίου (την Παρασκευή), και η αγορά να δίνει οριακά κερπήματα στην επόμενη σειρά

10:41
 Ο τραπεζικός δείκτης χάνει 0,6%, στο -1,28% η ΑΛΦΑ, και το rotation σε μη τραπεζικούς τίτλους να είναι εμφανές

10:40
 Με ελεγκόμενες απώλειες η Λαυφόρος Αθηνών. Ο Πεντικός Δείκτης επιστρέφει στις 1700 μονάδες, στο -0,25%, με μικτά πρόσημα και -προς το παρόν- υψηλή συναλλακτική δραστηριότητα 12 εκατ. ευρώ

10:36
 Οριακές απώλειες για τα ευρωπαϊκά χρηματιστήρια στο ξεκίνημα της ημέρας. Ο πανευρωπαϊκός Eurostoxx50 χάνει



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ | 19.03.2025 | 07:00

Ο «κρυφός άσος» του Σάμι Φάις - Ανοίγει η αυλαία για τη δημόσια προσφορά

Η ισχυρή ανάπτυξη της Kiko Milano, το αναπτυξιακό πλάνο και η έκπληξη των tax free πωλήσεων

ΒΑΒΕΑ | 19.03.2025 | 11:02
Κ. Σουλιώτης (Καθ. Πολιτικής Υγείας): Οι Έλληνες πληρώνουν από την τσέπη τους για παροχές υγείας ΝΙΚΟΣ ΦΙΛΙΠΠΙΔΗΣ



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ | 19.03.2025 | 07:00
Βασιλάκης: Η Aegean απλώνει κι άλλο τα φτερά των επενδύσεων – Τα σχέδια για Volotea και νέο στόλο ΛΑΜΠΡΟΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΣ



ΔΙΕΘΝΗ | 19.03.2025 | 10:54
Βουτιά στη λίρα και selloff στις μετοχές - Πανικός στην Τουρκία μετά τη σύλληψη Ημάττουλου



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ | 19.03.2025 | 07:41
Πού «κολλάει» το deal Μασούτης – Κρητικός – Τι συμβαίνει στις Τρεις Γέφυρες ΖΑΝΝΗΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ



QUALCO Group

Δημιουργούμε την τεχνολογία που μας πάει μπροστά.

qualco group

Μικροπολιτικός

Από τη «διαχείριση ροών»
στην «πολιτική επιστροφών»

Η αλλαγή σκυτάλης στο
υπουργείο Μεταναστευσης και
Ασύλου, με τον Μάκη Βορίδη να...

Στα «NEA» της Τετάρτης:
Μία κίνηση, πολλοί στόχοι



Focus Νέα

19/03/2025 08:05

Απαγορευτικό οπιδίου
από Πειραιά, Ραφήνα
και Λαύριο

19/03/2025 09:03

Στάση εργασίας της
ΠΟΕΔΗΝ στην Αττική -
24ωρη απεργία στην
Περιφέρεια

19/03/2025 09:50

Σχολεία: Μέχρι τότε
θα γίνονται
ηλεκτρονικές
εγγραφές σε
νηπιαγωγεία και
δημοτικά

18/03/2025 21:37

Ευρωπαι: Με
κυβερνοεπιθέσεις και
δαλιωφόρες
προσπαθεί να
σποδυναμώσει την
Ευρώπη η Ρωσία

TA NEA

Τετάρτη 19/3/2025



Κόσμος

Συνελήφθη ο δήμαρχος Κωνσταντινούπολης Εκρέμ Ιμάμογλου

19/03/2025 09:58

ΣΧΕΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Ιμάμογλου: Υπό κράτηση ο δήμαρχος Κωνσταντινούπολης

Έως 7 χρόνια φυλακίση προτείνει η εισαγγελία Κωνσταντινούπολης



Premium Έκδοση - Κόσμος

Κερδίσαμε 6,5 χρόνια ζωής μέσα σε μισόν αιώνα

ΤΖΑΒΑΡΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ

Online Έκδοση: 19/03/2025 07:27



Ελλάδα

Πόσα χρόνια θα μείνει στη φυλακή η Ρούλα Πισπιρίγκου

19/03/2025 08:51

Όλα τα θέματα

Νέα

Ελλάδα

Πολιτική

Οικονομία

Κόσμος

Ομάδα

Γνώμες

Νισιν

Πρόσωπα

Συνεντεύξεις

Επιστήμη &
Τεχνολογία

Zoom

English Edition

Περισσότερα

Twitter

Facebook

YouTube

LinkedIn

B

Κύριο Άρθρο

Ευθύνες

Οι θεσμοί και το τέλος ενός ιστορικού κύκλου

ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Το δικαίο της πυγμής

Νέες Επισχές
1 λεπτό πριν

Εκρέμ Ιμάμογλου: Αναταράξεις στην Τουρκία, τι σημαίνει η σύλληψή του

Κόσμος
7 λεπτά πριν

Ρομπότ και Σερφιφές

Γνώμες
10 λεπτό πριν

Ομελέτα με ντομάτα και κρεμμύδια

Cooking
11 λεπτό πριν

Οι φαντασιώσεις του μπρουταλισμού

Γνώμες
13 λεπτό πριν

Ο Τραμπ δημοσίευσε 63.000 σελίδες έγγραφα για τη δολοφονία Κένεντι

Κόσμος
29 λεπτά πριν

Ευθύνες

Κύριο Άρθρο
1 ώρα πριν

Εκρέμ Ιμάμογλου: Αναταράξεις στην Τουρκία, τι σημαίνει η σύλληψή του

Κλειστοί δρόμοι και απαγόρευση διαδηλώσεων μετά τη σύλληψη του Εκρέμ Ιμάμογλου, δύσκολη και η πρόσβαση στα social media - Θολό τοπίο οι εκλογές του 2028, οι αντιδράσεις



Κόσμος



Ο Τριαντόπουλος και το Δικαστικό Συμβούλιο - Τι θα συμβεί μετά την Προανακριτική

Πολιτική
Ιωάννα Μάνδρου



Ένα βήμα εμπρός για το Κυπριακό στη Γενεύη - Ικανοποίηση σε Αθήνα, Λευκωσία

Διπλωματία
Βασίλης Νόνης



«Βρώμικες πληροφορίες»: Τα πρώτα λόγια της συζύγου του Ιμάμογλου

Κόσμος



ΣΥΡΙΖΑ: Ο «τοάμπι μάγκα» Τριαντόπουλος και η «κακή στιγμή» της προανακριτικής

Πολιτική
Γιάννης Ζωιτικός



Ο Τραμπ δημοσίευσε 63.000 σελίδες έγγραφα για τη δολοφονία Κένεντι

Κόσμος



Γιατί ο Πούτιν απέρριψε το σχέδιο για προσωρινή συνολική κατάπαυση του πυρός

κόσμος

19th Annual Capital Link International Shipping Forum
in cooperation with
Nasdaq NYSE
MONDAY, MARCH 31, 2025
METROPOLITAN CLUB, NEW YORK CITY

ΓΝΩΜΕΣ

Γιάννης Πρετεντέρης

Αντίπαλοι

Audio AI



Γιάννης Καρτάλης

Πού το πάει τώρα ο Πούτιν



Νικόλας Σεβαστάκης

Ποια κοινωνία θέλουμε;



Κωνσταντίνος Αρβινιτόπουλος

Αυτοχειρία



«Σκληρή» στροφή στο Μεταναστευτικό

Νέο αυστηρό πλαίσιο συγκροτεί η κυβέρνηση για τους παράτυπους μετανάστες ■ Το δόσολο, η πίεση για οικειοθελείς αποχωρήσεις και η κάλυψη θέσεων εργασίας

Της ΕΥΗΣ ΣΑΛΟΥ

επιτεράσαν περίπου 7.000 άτομα, είτε μέσα απευθείας είτε μέσω εθελούσιων επιστροφών, ενώ από τις αρχές του 2024 και το μέσο Φεβρουαρίου περισσότεροι από 500 άτομα έχουν επιστρέψει. Την ίδια στιγμή, βάζει των στατιστικών διεισδύσαντας την Ευρώπη, κατά το τρίτο τρίμηνο του 2024, συνολικά σε 112.335 άτομα τριάντα χωρών-όχι μέλη εντάξη να εγκαταλείψουν τη χώρα της

ΕΕ, με τη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ισπανία, την Ελλάδα και την Ιταλία να συμπληρούν τον πεντάδο των χωρών που εξέδωσαν τις περισσότερες εντάξεις για απομάκρυνση. Μάλιστα, οι περισσότεροι πολίτες εκτός ΕΕ που διατάχθηκαν να εγκαταλείψουν το ευρωπαϊκό έδαφος είναι από την Αλγερία, το Μαρόκο, τη Συρία, την Τουρκία και το Λατβιανέν. Στα μεταξύ, 27.740 άτομα επιστρέψαν σε

τρίτες χώρες, καταγράφοντας αύξηση 12,9% σε σύγκριση με το δεύτερο τρίμηνο του 2024.

Αγορά εργασίας

Ο δεύτερος άξονας της αυστηρότερης μεταναστευτικής πολιτικής που θα ακολουθηθεί είναι τα ζητήματα της νόμιμης και οργανωμένης μετανάστευσης, με τον Πρωθυπουργό να στέκεται ιδιαίτερα στην κάλυψη των

δημοσιωγών αναγκών της αγοράς εργασίας, ιδιαίτερα στον τομέα των εργασιών, αλλά και στον κατασκευαστικό τομέα. Όπως ανέφερε από την πλευρά του ο υπουργός Μεταναστευτικής και Ασύλου Μάκης Βορίδης, πρόκειται για την οργάνωση, με αρθρολόγιο, ασφαλή εισαγωγή αλλά και απασχόληση, της νόμιμης μετανάστευσης - προκειμένου να καλυφθούν οι θέσεις εργασίας που έχουμε ανάγκη, αλλά με μετανάστες που έχουμε πείσει είναι, ξέρουμε ποιοι είναι, είναι αυτοί που θέλουμε και έχουμε για τη συγκεκριμένη εργασία, σύμφωνα με τους κανόνες της διεθνούς, τους εσωτερικούς μας κανόνες και τη νομοθεσία μας».

Πάντως, ο Μάκης Βορίδης σε χθεσινές του δηλώσεις σε ραδιοφωνική εκπομπή αναφέρθηκε και στην απόφαση του ΣΥΕ που ακριβώς - λόγω ελληνικής εταιρείας - του ΚΥΑ που χαρακτηρίζει την Τουρκία ως ασφαλή χώρα, προαναγγέλλοντας ένα νέο πλαίσιο ΚΥΑ, το οποίο χαρακτηρίζεται εκ νέου την Τουρκία ως ασφαλή χώρα με πλήρη αιτιολογική τεκμηρίωση και το οποίο πρόκειται να αποσταλεί στο υπουργείο Εξωτερικών εντός της εβδομάδας.



▶ Το στήριγμα της νέας μεταναστευτικής πολιτικής έδωσε ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης στη χθεσινή επίσημη επίσκεψή του στο υπουργείο Μεταναστευτικής και Ασύλου.

PHOTO: ΑΠΕΡ

7.000 επιστροφές
Αξίζει να σημειωθεί πως, σύμφωνα με στοιχεία του υπουργείου, το 2024

Κόντρα δικαστών - Αρείου Πάγου για την υπόθεση της Πολεοδομίας Ρόδου

της ΜΙΝΑΣ ΜΟΥΣΤΑΚΑ

Η ανεξαρτησία των δικαστών και τα όρια του πεπρωτικού ελέγχου της δικαιοδοτικής τους κρίσης αποτέλεσαν σημείο τριβής μεταξύ της ηγεσίας του Αρείου Πάγου, από τη μία, και των δικαστών, εναντίον και των δικηγόρων, από την άλλη, με φόντο την υπόθεση της Πολεοδομίας της Ρόδου.

Η αμφίσημη απόφαση των δικαστών να αρθούν ελεύθεροι όλοι οι ανελθόντες με περιοριστικούς όρους, ανεξάρτητα από τον βαθμό των ανελθόντων, αποτέλεσε το κεντρικό σημείο διαμάχης, προκαλώντας αντιρροήσεις στην κοινωνία.

αλλά και την παρέμβαση του Αρείου Πάγου που δίνει τη «βεντάλια» στους αρμόδιους, σύμφωνα με διαπιστωθεί τον τρόπο ή όχι ζητήματα πεπρωτικού ελέγχου.

Η Πρόεδρος του Αρείου Πάγου Ιωάννα Κλάπη έδωσε τη σχετική παραγγελία προς την πρόεδρο επιθεώρησης Αστυνομίας Υφαντί.

«Πρέπει να καταστεί σαφές προς κάθε κατακρινόμενο ότι η ελευθερία της γνώμης κάθε δικαστή και η συλλογική κατά την άσκηση των καθηκόντων του, ανεξαρτήτως βαθμού, είναι θεμελιώδες στοιχείο της προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτήτου, το οποίο όμως δεν μεταφράζεται σε αδιαφορία σχετικά με το ανελθικό» επισήμανε για να ανακληθούν που καθόρισαν

για το θέμα που ανέκυψε από τον εκπαιδευτικό Τύπου του Ανώτατου Δικαστηρίου, σύμφωνα με τη Παναγιώτη Λυμπεροπούλου, επισημαίνοντας ότι τα αρμόδια όργανα που νομικώς επισημαίνονται -ορισμόν την αρμοδιότητα τους με στόχο την πρόδηση του κράτους δικαίου, του κύρους της δικαιοσύνης, της δικαστικής ασφάλειας των πολιτών

και την εδραίωση της εμπιστοσύνης τους προς τους θεσμούς...
Ενοστάσεις
Νωρίτερα ενστάσεις είχαν διατυπώσει για την παρέμβαση αυτή τόσο η Ένωση Δικαστών και Εισαγγελλών όσο και η Ένωση Εισαγγελλών Ελλάδας, τονίζοντας ότι δεν αποτελεί επιθυμητό παράλληλο για τον δικαστικό λειτουργό «... η κρίση που εκφέρει κατά την άσκηση των καθηκόντων του. Επιπλέον οι δικαστικές ενστάσεις προορίζονται προς η ευρεία γνωστοποίηση στον πεπρωτικό ελέγχου -πλήρως τη συνταγματικό κατοχυρωμένη λειτουργία και προσωπική ανεξαρτησία των δικαστικών λειτουργών και τελικά βίαιη την απονομή της ποινικής δικαιοσύνης».

και την ίδια τη δημοκρατία, θέτοντας υπό διαρκή αμφισβήτηση τον θεσμό και την οργάνωση της δικαιοσύνης και αποτελεσματικό σύστημα περί ανελθόντων και ανεπάρκειας των λειτουργιών της».

Από την πλευρά της η Συντονιστική Επιτροπή της Ομογένειας των Προγράμτων των Δικηγόρων Σύλλογος της χώρας, που συνεννόησε σχετικά με το θέμα, για να λάβει αποφάσεις μετά το ζήτημα που ανέκυψε, διλώνει την ευθύνη αντιθέτη της ανεπάρκειας πως η ηγεσία του Αρείου Πάγου -αντι να διασφαλίσει την ανεξαρτησία και το κύρος της δικαιοσύνης, επιχειρεί ασυνταγματικό ανελθόντες στην άσκηση των καθηκόντων και τελικά βίαιη την απονομή της ποινικής δικαιοσύνης».

Εκτακτη σύγκληση της Ομογένειας των Προγράμτων των Δικηγόρων Συλλόγων για τις αντιρροήσεις του κλάδου

In cooperation with:

19th Annual Capital Link International Shipping Forum

THE METROPOLITAN CLUB, NEW YORK CITY

MONDAY, MARCH 31, 2025

19ο Ετήσιο Capital Link International Shipping Forum
Δευτέρα 31, Μαρτίου, 2025, Metropolitan Club, New York City

Το Συνέδριο πραγματοποιείται στην Νέα Υόρκη κάθε χρόνο σε συνεργασία με το Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (NYSE) και το Nasdaq, και είναι γνωστό για τη μεγάλη συμμετοχή του από επενδυτές, πλοιοκτήτες και χρηματοδοτές. Αποτελεί σημείο συνάντησης για υψηλόβαθμα στελέχη της ναυτιλίας και για στελέχη από τις οικονομικές και επενδυτικές κοινότητες που έχουν ενεργή συμμετοχή στη ναυτιλία.

1η ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ ΓΙΑ ΘΕΣΜΙΚΟΥΣ ΕΠΕΝΔΥΤΕΣ
 Παράλληλα με το Συνέδριο θα πραγματοποιηθούν και ιδίαι - 1η συνάντησης μεταξύ επενδυτών και στελεχών ναυτιλιακών εταιρειών.

ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΟΙ ΚΑΤΩΘΙ ΟΜΙΛΗΤΕΣ:

- Patrick Ryan, Senior Vice President and Chief Technology Officer - ABS
- Daniel Tadros, Chief Operating Officer - American P&I Club
- Bart Kelleher, President & CFO - Ardmore Shipping Corp. (NYSE: ASC)
- Janet Sykes, Chief Commercial Officer - Baltic Exchange
- Liam Burke, Managing Director - B.Riley Securities
- Kristian Sorenson, CEO - BW LPG Ltd. (NYSE: BWLPG)
- Jerry Kalogiratos, CEO - Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCCE)
- Richard Diamond, Principal - Castlewood Capital Partners, LLC
- Richard Tyrrell, CEO - CoalCo Ltd. (NYSE: CLOCO) (OSLO: CLO)
- Carlos d'Amico, CEO - d'Amico International Shipping S.A. (DIS.M) (OTCQX: DMCOF)
- Chris Robertson, Vice President - Deutsche Bank
- Savrimemis Paliou, CEO - Diana Shipping Inc. (NYSE: DSX)
- James Clavin, CEO - DNB Markets, Inc.
- Craig Koehn, Regional Manager for Maritime Americas - DNV
- Ted Young, CFO - Dorian LPG (NYSE: LPG)
- John C. Lycouris, Head of Energy Transition, Director - Dorian LPG Ltd.
- Emilie Nourry, Head of Shipping and Deputy Logistics Director - Eramet (FP: ERA)
- Senth Subramanian, Managing Director, Business Consulting - EY
- Anastosis Aslidis, CEO - Euroholdings Ltd. (NASDAQ: EHLI)
- Evan Cohen, Managing Director & Group Head of Maritime Finance - First Citizens Bank
- Ken O'Brien, President & CEO - Gemini Shippers Association
- John Wobensmith, CEO & Director - Genco Shipping & Trading Ltd. (NYSE: GSK)
- Pankaj Khanna, CEO - Heidmar Maritime Holdings Corp. (NASDAQ: HMR)
- Luis Zubovsky, CEO - International Seaways, Inc. (NYSE: ISW)
- Omur Nektar, Lead Shipping Researcher - Jefferies
- Bill Rooney, VP, Strategic Development - Kuehne + Nagel
- Humera Ahmed, VP, Legal & Business Development - Liberian Registry (USRC)
- Wiley Griffiths, Global Head of Transportation Investment Banking, Managing Director - Morgan Stanley
- Irena Radman, Head of Listings Business, East Coast - NASDAQ
- Randy Givens, EVP, Head of Investor Relations & Business Development - Navigator Gas (NYSE: NVGS)
- Ted Petrone, Vice Chairman - Navios Maritime Partners LP. (NYSE: NMM)
- Harris Antoniou, Founder & Managing Director - Neptune Maritime Leasing
- Chris Taylor, Chief Development Officer - NYSE Group
- Mark Filanowski, CEO & Director - Pangaea Logistics Solutions (NASDAQ: PANL)
- Gautam Khurana, CFO - Precious Shipping Public Company Limited
- Robert Lustrin, President - Reed Smith LLP
- Loukas Bamparis, Counsel - Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB)
- Polya Hagiannou, CEO - Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB)
- Christopher Avella, CFO - Scorpio Tankers, Inc. (NYSE: STNG)
- Robert Bugbee, President - Scorpio Tankers, Inc. (NYSE: STNG)
- Harish Norton, President - Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBK)
- Christos Simou, co-CFO - Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBK)
- Christos Bogleris, co-CFO - Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBK)
- Edward Horler, Partner, Co-Head of Capital Markets Group - Seward & Kissel
- George Sylliantovs, co-CEO & CFO - Stellar V Capital Corp. (NASDAQ: SVCCU)
- Erik Hännel, President & CEO - Stena Bulk AB
- Ben Nolan, Managing Director, Energy & Power, Transportation - Stifel
- Nikolas Tsoukos, CEO & Chairman - TEN Ltd (NYSE: TEN)
- Jesper Bo Hansen, Group Director, Global Commercial and Decarbonization - V.Group
- John Imhof, Shareholder - Vedder Price
- Wili Vogel, Partner - Watson Farley & Williams
- Joe Krametz, President & CEO - World Shipping Council

ΚΥΡΙΟΣ ΟΜΙΛΗΤΗΣ
ΜΕΣΗΜΕΡΙΑΝΟΥ ΓΕΥΜΑΤΟΣ:

Mr. Evangelos Marinakis
 Founder & Chairman
 Capital Maritime & Trading Corp.

ΘΕΜΑΤΟΛΟΓΙΑ: Gas Shipping Sector • Dry Bulk Shipping Sector • Tankers Shipping Sector • A New Era - Blue or Gray Skies Ahead? Navigating Global Commerce • Energy Transition - Is it Still Happening? • All Hands On Deck - Unlocking Capital & Financing Options for Shipping • Undervalued And / Or Overlooked? The Value Dislocation in Shipping Stocks • New Listings - Expanding Investor Choices in Maritime • The Relevance of Independent Freight Data & The Value of Benchmarking in Modern Shipping Markets.

Χορηγοί Επικοινωνίας:

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ & ΕΓΓΡΑΦΗ
 Επικοινωνήστε τον ακόλουθο σύνδεσμο: <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork>
 ή επικοινωνήστε κα. Δήμητρα Μπορούνη Managing Director - Capital Link at abornozi@capitallink.com
 ή στο τηλ. +1 212 661 7568



Από τα μπλοκάκια στις εταιρείες για να αποφύγουν την κλίμακα των μισθωτών

Ενα από τα πιο μεγάλα διαρθρωτικά προβλήματα οργανώσεων της οικονομίας μας είναι διαρκώς η αποστολή της εξειδικευμένης μισθωτής εργασίας. Για διάφορους λόγους το φορολογικό μας σύστημα είναι ένα σημαντικό κίνητρο να κτηρηθούν για πολλά έτη εργαζόμενοι αντί της μισθωτής απασχόλησης τη «μαζική» εργασία, τη μεσοκλίμακα και τελικώς τη δημιουργία εταιρειών.

Η «μαζική» εργασία σε μεγάλο βαθμό περιορίστηκε με τη χρήση της κάρτας εργασίας, αλλά και εξαιτίας της ανεμπόδιστης ζήτησης εργαζομένων στην περίοδο που διαβάστηκε το μνημόνιο. Ήταν η εποχή που κρατάίμεν οι φόροι των εργαζομένων έτσι όπως τα νύχια κέρσι της διαπραγματεύσεως.

Τα στοιχεία της αγοράς εργασίας για το 2024 έδειξαν σημαντικό μείωση όμοιο και της αναστοχασίας, με μετατόπιση προς τη μισθωτή αλλά και προς την ύψιστη εταιρεία. Συνολικά το μπλοκάκι μισθωτών κατά 12.600 άτομα, στο 19,8% του συνόλου, προσεγγίζοντας τα ερωτησιακά επίπεδα. Παράλληλα τα στοιχεία έδειξαν σημαντική μείωση των εργαζομένων κατά 77,8 χιλιάδες νέες θέσεις εξειδικευμένης εργασίας. Είναι ο αριθμός των μισθωτών έμπειρους τα 3 εκατ. άτομα, που αποτελεί το υψηλότερο επίπεδο από το 2008, και αυτό είναι σημαντικό γιατί το υψηλό μισθολογικό κόστος. Η εξέλιξη αποδίδεται στην αύξηση των κατώτατων μισθών, στο μείωση των ασφαλιστικών εισφορών, αλλά κυρίως στο τελεσίδικα που έχουν πλέον ελάττω και κέρσι οι εργαζόμενοι ώστε να επιλέγουν πλέον τον εργοδότη τους και τις συνδικαλιστικές απαιτήσεις τους. Επίσης αποδίδεται στην τεταρτομόρφο φορολόγηση των ελευθέρων επαγγελματιών, παλιό από τους οποίους επέλεξαν τη λύση της δημιουργίας εταιρείας, καθώς η μισθωτή εργασία παραμένει για αυτούς ασύφορη. Είναι χαρακτηριστικό ότι για μικτό εισόδημα 13.000 ευρώ μια εταιρεία επιβαρύνεται με 3.400 ευρώ τον χρόνο, έναντι αντίστοιχου μισθωτού στοιχείου μαζί με τις εργοδοτικές εισφορές 5.887 ευρώ τον χρόνο.

Το τρίτο συνδεδεμένο με το δεύτερο, προβληματικό χαρακτηριστικό της ελληνικής αγοράς εργασίας είναι η πληρωμή της μισθολογίας πολλών υψηλόβαθμων εργαζομένων τα τελευταία χρόνια μέσα της διαπραγματεύσεως εταιρειών. Χαρακτηριστικό που δείχνει ότι ολόκληρο το πεδίο δεν ζει σε εσοχή ή μεταρρύθμιση της κλίμακας φορολογίας εισοδήματος. Η λύση της εταιρείας εξελίσσει τη φορολογική υποχώρηση μετά την αφαιρέση των δαπανών, στο 22% συν 5% η φορολόγηση των μερισμάτων, ανεξαρτήτως ποσών. Αντίθετα, αν επέλεγαν οι ίδιοι εργαζόμενοι να φορολογηθούν με την κλίμακα των μισθωτών, τότε θα βρισκόταν ανεπαρκώς πάνω στο δόκιμο της φορολόγησης από 9% για τα πρώτα 10.000 ευρώ. Ανεβαίνει στο 22% για τα έσοδα μεταξύ 10.000 και 20.000 ευρώ, στο 28% έως τις 30.000 ευρώ, στο 36% έως 40.000 ευρώ και για τα τμήματα του εισοδήματος άνω των 40.000 ευρώ ανεβαίνει ο υπέρβαρος συντελεστής φορολόγησης στο 44%.

Η κυβέρνηση δίνει ότι έτσι κατάφερε να προβλέψει, καθώς η διαπραγματευτική επιλογή σταθερά και με μεγάλο αριθμό αλλοθνήτων ή οικονομικών δαπανών που μετέβαλλε το φορολογικό εισόδημα. Η λύση που εξετάζει να ελαφρυνθεί από φορολογικοί συντελεστές των μισθωτών στο τρίμηνο μεταξύ των 20.000 και 50.000 ευρώ θα μειώσει κατά πολύ το κίνητρο της αναζήτησης νόμιμων μορφών φοροοικονομικής εξορθολογίστας ακόμα περισσότερο την ελληνική αγορά εργασίας.



Scanner

€4 ΔΙΣ.

αυτήθηκε ο συνολικός αριθμός των δαπανών που διακρίνονται στο κείμενο των Επενδυτικών Διακηρύξεων Αποφασισμένων από Δάνεια και Περισσότερες (σεντενές) κατά το Β' τρίμηνο του 2024. Η αύξηση οφείλεται στην απαίτηση των τραπεζών από κλίμακα δάνεια στα πλαίσια του προγράμματος κρατικών εγγυησεων - Ηρακλής III. Η συνολική αξία των δαπανών που διακρίνονται σε πενήντες αντίθετα έτη στα 74,75 δις. ευρώ, έναντι 70,78 δις. στα έτη του γ' τριμήνου του 2024. Εξ αυτών, δάνεια ύψους 49,23 δις. ευρώ (66%) είναι δάνεια διπλάσια, αφορούν και σταθερές επενδύσεις, ενώ το υπόλοιπο 25,52 δις. (34%) αναλογεί σε επενδύσεις. Από τα δάνεια προς ναυπηγική, περιεχόμενο είναι το σχετικό δάνεια, συνολικής αξίας 22,77 δις. ευρώ.

960.134

ήταν το εγγεγραμμένο ενεργό άτομα στο μητρώο της Δημόσιας Υπηρεσίας Απασχόλησης (ΔΥΠΑ) τον Φεβρουάριο, σημειώνοντας μείωση κατά 5,6% σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα του προηγούμενου έτους. Σύμφωνα με στοιχεία που δημοσίευσε η ΔΥΠΑ, από αυτά, τα 456.013 (προσολογία 47,5%) άτομα είναι μακροχρόνια άνεργοι. Από το σύνολο των εγγεγραμμένων, η Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ), επίσης, με βάση το ίδιο στοιχείο, η ολική χωρητικότητα του ελληνικού επιχειρηματικού σektόρα (πλέον 100 κάρων και άνω) ανήλθε σε 35.999.749 κάρων και παραμένει μάλιστα 2,3% σε σύγκριση με την αντίστοιχη χωρητικότητα του Ιανουαρίου 2024. Μείωση 4,3% είχε σημειωθεί κατά την αντίστοιχη σύγκριση του Ιανουαρίου 2024 προς τον Ιανουάριο 2023.

1%

αυτήθηκε η δύναμη του ελληνικού επιχειρηματικού σektόρα τον Ιανουάριο φέτος σε σύγκριση με την αντίστοιχη δύναμη του Ιανουαρίου 2024, έναντι μείωσης 0,2% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του Ιανουαρίου 2024 προς τον Ιανουάριο 2023, και πλέον αριθμεί 1.837 άτομα, σύμφωνα με στοιχεία που έδωσε κείνη στη Δημόσια Υπηρεσία Απασχόλησης (ΕΛΣΤΑΤ). Επίσης, με βάση το ίδιο στοιχείο, η ολική χωρητικότητα του ελληνικού επιχειρηματικού σektόρα (πλέον 100 κάρων και άνω) ανήλθε σε 35.999.749 κάρων και παραμένει μάλιστα 2,3% σε σύγκριση με την αντίστοιχη χωρητικότητα του Ιανουαρίου 2024. Μείωση 4,3% είχε σημειωθεί κατά την αντίστοιχη σύγκριση του Ιανουαρίου 2024 προς τον Ιανουάριο 2023.

7,4%

αυτήθηκε ο τριμηνιαίος των ελληνικών επενδύσεων τον Ιανουάριο, φτάνοντας τα 28,2 δις. ευρώ, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ. Η μεγαλύτερη αύξηση, κατά 26,4%, στον κλάδο εργασιών του Ιανουαρίου 2025 σε σύγκριση με τον Ιανουάριο 2024 παρουσιάσαν οι επιχειρήσεις του τομέα Παροχής Ηλεκτρικού Ρεύματος, Φυσικού Αερίου, Ατμού και Κλιματισμού. Οι τριμηνιαίες επενδύσεις βραχυπρόθεσμες με τη μεγαλύτερη ανανεώση στην οικονομία των επενδύσεων τους 2024 ήταν οι επενδύσεις στον κλάδο των εργασιών, καθώς η ανάπτυξη της επενδύσεώς τους δημιουργεί περισσότερες θέσεις εργασίας και το 23% επικολογικές επενδύσεις έργα ή προσωρινές ενέργειες που κερδίζουν εξειδικευμένο προσωπικό.

7%

εκτιμώνται οι συνολικές προοπτικές απασχόλησης στην Ελλάδα με το 28% των εργαζομένων να αναμένονται αύξηση προβλεπόμενα, το 17% να προβλέπεται μείωση και έναν στους δύο να μην αναμένεται καμία αλλαγή. Αυτά προκύπτουν από την τελευταία Έρευνα Προοπτικών Απασχόλησης του ομίλου ManpowerGroup, σύμφωνα με την οποία ο πιο ανταγωνιστικός κλάδος στην Ελλάδα είναι τα καταναλωτικά αγαθά και οι υπηρεσίες, με τις προοπτικές απασχόλησης να φτάνουν στο 25% και ακολουθεί ο κλάδος της Πληροφορικής (24%). Όταν αφορά τους κύριους λόγους για την αύξηση των προσλήψεων το Β' τρίμηνο του 2025, το 38% των ελληνικών εργαζομένων δήλωσαν ότι θα αυξήσουν το ανθρώπινο δυναμικό τους, καθώς η ανάπτυξη της επενδύσεώς τους δημιουργεί περισσότερες θέσεις εργασίας και το 23% επικολογικές επενδύσεις έργα ή προσωρινές ενέργειες που κερδίζουν εξειδικευμένο προσωπικό.

0,1%

η αύξηση στις τιμές εισπραξιμών στη δημοτικότητα τον Ιανουάριο 2025 σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2024, σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσίευσε η Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ). Όπως εξήγησε η Στατιστική Αρχή, η αύξηση που δείχνει Τμήμα Εισοδημάτων από κλίμακα εκτός ευρωζώνης ήταν 0,3%, όπως και η αύξηση που δείχνει Τμήμα Εισοδημάτων από κλίμακα της ευρωζώνης. Η άνοδος του Γενικού Δείκτη Τιμών Εισοδημάτων ήταν στο 1,2% τον μήνα Ιανουάριο 2025, σε σύγκριση με τον αντίστοιχο δείκτη του Δεκεμβρίου 2024, σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ.

19th Annual Capital Link International Shipping Forum

In cooperation with:
Nasdaq NYSE



THE METROPOLITAN CLUB, NEW YORK CITY
MONDAY, MARCH 31, 2025

19ο Ετήσιο Capital Link International Shipping Forum

Δευτέρα 31, Μαρτίου, 2025, Metropolitan Club, New York City

Το Συνέδριο πραγματοποιείται στην Νέα Υόρκη κάθε χρόνο σε συνεργασία με το Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (NYSE) και το Nasdaq, και είναι γνωστό για τη μεγάλη συμμετοχή του από επενδυτές, πλοιοκτήτες και χρηματοδότες. Αποτελεί σημείο συνάντησης για υψηλόβαθμα στελέχη της ναυτιλίας και για στελέχη από τις οικονομικές και επενδυτικές κοινότητες που έχουν ενεργή συμμετοχή στη ναυτιλία.



Mr. Evangelos Marinakis
Founder & Chairman
Capital Maritime & Trading Corp.

1x1 ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΘΕΣΜΙΚΟΥΣ ΕΠΕΝΔΥΤΕΣ

Παράλληλα με το Συνέδριο θα πραγματοποιηθούν και 1x1 συναντήσεις μεταξύ επενδυτών και στελεχών ναυτιλιακών εταιρειών.

ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΟΙ ΚΑΤΩΘΙ ΟΜΙΛΗΤΕΣ:

- Patrick Ryan, Senior Vice President and Chief Technology Officer - ABS
- Daniel Tadros, Chief Operating Officer - American P&I Club
- Bar Kelleher, President & CFO - Ardmore Shipping Corp. (NYSE: ASC)
- Ulam Burke, Managing Director - B. Riley Securities
- Kristian Sorensen, CEO - BW LPG Ltd. (NYSE: BWLP) (OSLO: BWLPG)
- Jerry Kalogiratos, CEO - Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC)
- Richard Diamond, Principal - Castlewood Capital Partners, LLC
- Richard Tyrrell, CEO - CoolCo Ltd. (NYSE: CLCO) (OSLO: CLCO)
- Polyx Hajioannou, Vice President - Cyprus Union of Shippers
- James Cirenza, Managing Director - DNB Markets, Inc.
- Craig Koehne, Regional Manager for Maritime Americas - DNV
- Ted Young, CFO - Dorian LPG (NYSE: LPG)
- John C. Lycouris, Head of Energy Transition, Director - Dorian LPG Ltd.
- Carlos Bolestra d' Mottola, CEO - d'Amico International Shipping S.A. (DIS.M) (OTCQX:DMCOF)
- Chris Robertson, Vice President - Deutsche Bank
- Emilie Hourry, Head of Shipping and Deputy Logistics Director - Eramet (FP: ERA)
- Senthil Subramanian, Managing Director, Business Consulting - Ernst & Young LP
- Anastasio Asilidis, Chief Strategy Officer - Euroholdings Ltd. (NASDAQ: EHL)
- Evan Cohen, Managing Director & Group Head of Maritime Finance - First Citizens Bank
- John Wobensmith, CEO & Director - Genco Shipping & Trading Ltd. (NYSE: GNK)
- Ken O'Brien, President & CEO - Gemini Shippers Association
- Pankaj Khanna, CEO - Helmdar Maritime Holdings Corp. (NASDAQ: HMR)
- Lola Zabrocky, CEO - International Seaways, Inc. (NYSE: INSW)
- Omar Nokta, Lead Shipping Researcher - Jefferies
- Humera Ahmed, VP, Legal and Business Development - Liberian Registry (USCR)
- Randy Givens, EVP, Head of Investor Relations & Business Development - Navigator Gas (NYSE: NVGS)
- Janet Sykes, Chief Commercial Officer - The Baltic Exchange
- Ted Lycouris, Head of Energy Transition, Director - Dorian LPG (NYSE: LPG)
- Ben Nolan, Managing Director, Energy & Power, Transportation - Stifel
- Jesper Bo Hansen, Group Director, Global Commercial and Decarbonization - V.Group
- Loukas Barmaris, President - Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB)
- Polyx Hajioannou, CEO - Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB)
- Edward Horton, Partner, Co-Head of Capital Markets Group - Seward & Kissei
- Christopher Aveila, CFO - Scorpio Tankers, Inc. (NYSE: STNG)
- Robert Bugbee, President - Scorpio Tankers, Inc. (NYSE: STNG)
- Nikolas Tsakos, CEO & Chairman - TEN Ltd (NYSE: TEN)
- Will Vager, Partner - Watson Farley & Williams
- Joe Kramer, President & CEO - World Shipping Council

ΘΕΜΑΤΟΛΟΓΙΑ: Gas Shipping Sector • Dry Bulk Shipping Sector • Tankers Shipping Sector • A New Era - Blue or Gray Skies Ahead? Navigating Global Commerce • Energy Transition - Is It Still Happening? • All Hands On Deck - Unlocking Capital & Financing Options for Shipping - Undervalued And / Or Overlooked? The Value Dislocation in Shipping Stocks • New Listings - Expanding investor Choices in Maritime • The Relevance of Independent Freight Data & The Value of Benchmarking in Modern Shipping Markets.



ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ & ΕΓΓΡΑΦΗ
Επισκεφθείτε τον ακόλουθο σύνδεσμο: <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork>
ή επικοινωνήστε: κα. Όλγα Μπορνούζη Managing Director - Capital Link at obornozig@capitalink.com
ή στο τηλ. +1 212 661 7566

Μετά την εκλογή Τσιπρά στην ΗΠΑ, οι αξιωματούχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν απευθείας σε αγώνα για να φτιάξουν μια στρατηγική διπλωματική να πολυμερές εναντίον της Ρωσίας και να διασφαλίσει την ανεξαρτησία της Ουκρανίας.

Το Σχέδιο Ευρωπαϊκής Αμυνας να μείνει ερμητικά κλειστό για την Τουρκία



Η ΕΕ θα δώσει δάνεια στο κρέδιτο-μνημόνιο της 150 δισ. ευρώ συνολικά και επίσης θα τους εφοδιάσει με μία κλίση διανομής ώστε οι δαπάνες που μεταβιβάζονται σε κλιμακωτά να μην μεταβιβάζονται στην υποκλίση του ελλείμματος

τόνο των κρατών της ΕΕ. Αλλά και να βρεθούν τα 800 δισ. ευρώ. Τα συλλογιστικά της απειρίας της ΗΠΑ για ένα έτος είναι αλλά οι παραπάνω. Εάν η ΕΕ βάλει στο ναυπηγείο υπέρτατο τη στρατηγική δαπάνες και να αποκτήσει τον στρατό που θα αναλύσει σε αυτή, τότε οι κινήσεις της θα είναι με τελικό στόχο να κληθεί να διασφαλίσει τον κόσμο πλέον δεν θα αναλογιστεί από την κριτική της ρωσικής κυβέρνησης.



ΕΛΕΝΗ ΧΡΗΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗ

Το σχέδιο αμυνας της ΕΕ. Αλλά και να βρεθούν τα 800 δισ. ευρώ. Τα συλλογιστικά της απειρίας της ΗΠΑ για ένα έτος είναι αλλά οι παραπάνω. Εάν η ΕΕ βάλει στο ναυπηγείο υπέρτατο τη στρατηγική δαπάνες και να αποκτήσει τον στρατό που θα αναλύσει σε αυτή, τότε οι κινήσεις της θα είναι με τελικό στόχο να κληθεί να διασφαλίσει τον κόσμο πλέον δεν θα αναλογιστεί από την κριτική της ρωσικής κυβέρνησης.

Το πρόβλημα δίκτυο του Ντελόρ που θα είχαν λύσει το πρόβλημα της ηλεκτρικής διασύνδεσης δεν ξεκίνησαν και η Στρατηγική της Λισαβώνας που θα έκανε την ΕΕ την πιο ανταγωνιστική του πλανήτη δεν εφαρμόστηκε.

και να υποβάλει αναλλαγές σε άλλους τομείς. Είναι πολλοί που πιστεύουν ότι η πολιτική στην Τουρκία και έτσι γινεμάρι που τελικά θα επηρέασε το αποτέλεσμα της Ρωσίας. Είναι σημαντικό να αναλογιστούμε πόσες στρατηγικές συστάσεις θα είχαν και τόσο για την αμύνη της χώρας μας, τη οποία κυρία αλληλεξαρτητική δύναμη δεν θα μπορούσε τότε να αναφέρει. Είναι ο κύριος παράγοντας οι ανταρσίες που κρυφά μια τέτοια απόφαση της ΕΕ, μιας θα είναι οι ελπίες.

1. Αμύνη: Η Τουρκία ποτέ δεν πρόκειται να πολυμερές εναντίον της Ρωσίας, η τελευταία φορά που πριν από 150 χρόνια. Αλλά και οι όλοι οι δαπάνες της κυβέρνησης στην Ουκρανία η οποία τις είναι καθαρά οφειλόμενες. Ούτε βέβαια θα είναι και η περιεχόμενη από τη σύμβαση κυβέρνηση των ΗΠΑ, από τότε αυτής της ημερομηνίας.

2. Κινητήρια: Η Τουρκία είναι η ίδια κράτος που έχει επιβάλει στην Κίνα, στη Σαρία, στη Λίβη, κ.α. Στο εσωτερικό της δικούς τους Κούρδους και φιλικούς τους αντιπάλους. Θα είναι δυνατόν να είναι αδύνατο να διασφαλίσει την για να πετύχει μια νέα ενωτική δύναμη που θεωρεί επιβεβλημένη και οφειλόμενη. Εκεί επιδοθούν να μοιράσει επίσης οι υπήκοοι που προσκομίσαν κριτικά που υποστηρίχθηκε την ελευθερία και τη δημοκρατία κριτικά στην Ουκρανία.

3. Αμύνη: Αν η ΕΕ βάλει και τα 800 δισ. ευρώ να αποκτήσει την Ουκρανία από μια κλίση επιβεβλημένη, γιατί δεν δοθεί και η ίδια να είναι το ίδιο και στη κατάσταση της Κύπρου. Εκεί να δεν κριτική ότι τον πόλεμο που θα έχει!

Συμπερασματικά, πιστεύω ότι το άρνητικό σχέδιο της ΕΕ πρέπει να γίνει ερμητικά κλειστό για την Τουρκία γιατί αυτό αποτελεί μέρος της ΕΕ θα αναλάβει ουσιαστικά έναντι των ΗΠΑ. Αν η πρόθεση είναι να προχωρήσει να πετύχει τον στόχο της Ουκρανίας, ο μόνος τρόπος είναι να αποδοθούν επαρκή μέτρα από την ίδια την ΕΕ, όπως έγινε και με το Ταμείο Ανάπτυξης. Αλλά ακόμα είναι δύσκολο από το ερασιτεχνικό επίπεδο της Ένωσης δεν υπάρχει.

οι Μίση Χρηματοδότηση είναι ουσιαστικό καθήκον στο Οικονομικό Πρωτόκολλο, πρώην υπέρτατο.

19th Annual Capital Link International Shipping Forum. In cooperation with: Nasdaq NYSE. THE METROPOLITAN CLUB, NEW YORK CITY. MONDAY, MARCH 31, 2025. 19ο Ετήσιο Capital Link International Shipping Forum. Δευτέρα 31, Μαρτίου, 2025, Metropolitan Club, New York City. KYPIOS OMIANTHZ ΜΕΤΗΜΕΡΙΑΝΟΥ ΓΕΥΜΑΤΟΣ: Mr. Evangelos Marinakis Founder & Chairman Capital Maritime & Trading Corp.

- ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΟΙ ΚΑΤΩΘΙ ΟΜΙΛΗΤΕΣ:
- Patrick Ryan, Senior Vice President and Chief Technology Officer - ABS
 - Daniel Tadros, Chief Operating Officer - American P&I Club
 - Bart Kelleher, President & CFO - Ardmore Shipping Corp. (NYSE: ASC)
 - Liam Burke, Managing Director - B.Riley Securities
 - Kristian Sorenson, CEO - BW LPG Ltd. (NYSE: BWLP) (OSLO: BWLPO)
 - Jerry Kalogiratos, CEO - Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC)
 - Richard Diamond, Principal - Castlwood Capital Partners, LLC
 - Richard Tyrrell, CEO - Cofco Ltd. (NYSE: CLCO) (OSLO: CLCO)
 - Polys Hajoannou, Vice President - Cyprus Union of Shipowners
 - James Cirenza, Managing Director - DNB Markets, Inc.
 - Craig Koehne, Regional Manager for Maritime Americas - DNV
 - Ted Young, CFO - Dorian LPG (NYSE: LPG)
 - John C. Lycouris, Head of Energy Transition, Director - Dorian LPG Ltd.
 - Carlos Balestra di Mottola, CEO - d'Amico International Shipping S.A. (DIS.MI) (OTCQX: DMCOF)
 - Chris Robertson, Vice President - Deutsche Bank
 - Emilie Nourry, Head of Shipping and Deputy Logistics Director - Eramet (FP: ERA)
 - Senthil Subramanian, Managing Director, Business Consulting - Ernst & Young LLP
 - Anastasios Aslidis, Chief Strategy Officer - Euroholdings Ltd. (NASDAQ: EHLI)
 - Evan Cohen, Managing Director & Group Head of Maritime Finance - First Citizens Bank
 - John Wobensmith, CEO & Director - Genco Shipping & Trading Ltd. (NYSE: GSKK)
 - Ken O'Brien, President & CEO - Gemini Shippers Association
 - Pankaj Khanna, CEO - Heidmar Maritime Holdings Corp. (NASDAQ: HMB)
 - Lola Zabrocky, CEO - International Seaways, Inc. (NYSE: INSW)
 - Omar Natta, Lead Shipping Researcher - Jefferies
 - Humera Ahmed, VP, Legal and Business Development - Liberian Registry (USCR)
 - Randy Givens, EVP, Head of Investor Relations & Business Development - Navigator Gas (NYSE: NVGS)
 - Janet Sykes, Chief Commercial Officer - The Baltic Exchange
 - Ted Lycouris, Head of Energy Transition, Director - Dorian LPG (NYSE: LPG)
 - Ben Nolan, Managing Director, Energy & Power, Transportation - Stifel
 - Jesper Bo Hansen, Group Director, Global Commercial and Decarbonization - V.Group
 - Loukas Barmbaris, President - Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB)
 - Polys Hajoannou, CEO - Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB)
 - Edward Horton, Partner, Co-Head of Capital Markets Group - Seward & Kissel
 - Christopher Avella, CFO - Scorpio Tankers, Inc. (NYSE: STNG)
 - Robert Bugbee, President - Scorpio Tankers, Inc. (NYSE: STNG)
 - Nikolas Tsakos, CEO & Chairman - TEN Ltd (NYSE: TEN)
 - Will Vogel, Partner - Watson Farley & Williams
 - Joe Kramer, President & CEO - World Shipping Council

ΘΕΜΑΤΟΛΟΓΙΑ: Gas Shipping Sector • Dry Bulk Shipping Sector • Tankers Shipping Sector • A New Era - Blue or Gray Skies Ahead? Navigating Global Commerce - Energy Transition - Is It Still Happening? • All Hands On Deck - Unlocking Capital & Financing Options for Shipping - Undervalued And / Or Overlooked? The Value Dislocation in Shipping Stocks - New Listings - Expanding Investor Choices in Maritime • The Relevance of Independent Freight Data & The Value of Benchmarking in Modern Shipping Markets.

Χορηγοί Επικοινωνίας: ALFA ROMEO, MECA, TO BHEMA, TA NEA, OT. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ & ΕΓΓΡΑΦΗ: Επισκεφθείτε τον ακόλουθο σύνδεσμο: https://forums.capitalink.com/shipping/2025newyork ή επικοινωνήστε κα: Dilya Mhovich Managing Director - Capital Link at abarnoz@capitalink.com ή στο τηλ. +1 212 651 7566

SHOPFLIX.gr ΚΑΤΕΒΑΣΕ ΤΟ SHOPFLIX APP ΚΑΙ ΚΑΝΕ ΤΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΣΟΥ ΑΚΟΜΗ ΠΙΟ ΕΥΚΟΛΑ. Download on the App Store, GET IT ON Google Play.

<https://www.tovima.com/society/evangelos-marinakis-a-time-of-change-from-which-shipping-can-benefit/>

Evangelos Marinakis: A time of change from which shipping can benefit

01.04.2025 14:34

Newsroom

Share



Speaking at the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum Evangelos Marinakis stressed the challenges that shipping faces today

In a period of global upheaval, both geopolitical but also economic, Evangelos Marinakis, founder and chairman of Capital Maritime & Trading Corp was the keynote speaker during the official lunch at the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum at New York's Metropolitan Club on the 31st of March 2025.

His audience included top banking executives, charterers, ship-owners, stock market executives from both NYSE and Nasdaq, financial analysts and important figures from shipping such as Semiramis Paliou (Diana Shipping Inc.), Poly Hadjioannou (Safe Bulkers), but also investment banking executives such as Wiley Griffiths (Morgan Stanley), Evan Cohen (First Citizens Bank) and Edward Horton (Seward & Kissel

LLP). There were also international executives of the shipping industry such as Kristian Sorensen (BW LPG), Richard Tyrrell (Cool Company), and Carlos Balestra di Mottola (d'Amico International).

Addressing an audience of executives from shipping and finance, many of whom he knows since the 1990s, Evangelos Marinakis began his speech by noting that *"I'm happy to be here today with all of you. I saw many friends whom I hadn't seen in quite some time, friends with whom we started out—let's say—together back in the early '90s. So, it was a pleasant surprise to see them again and to see that they're still strong, healthy, and doing well in business"*.

Opportunities for shipping

Evangelos Marinakis stressed from the outset that after the US elections and the new administration under Donald Trump, the international landscape has changed, stressing that these changes can make the whole situation more complex, but at the same time they create opportunities that can benefit shipping. Therefore, he reminded that in such conditions «at the end of the day» shipping wins, provided that entrepreneurs take advantage of the opportunities that are offered: *«Since the U.S. elections and the beginning of Mr. Trump's administration in January, we've seen many changes—numerous announcements and discussions on various global matters—which have made our lives more complicated, but at the same time, much more interesting. In shipping, we often benefit from geopolitical events. When there's uncertainty, I believe that, at the end of the day, it tends to work in shipping's favor—perhaps in the short term, but certainly in the long term, we often see some benefits. Of course, it all depends on how entrepreneurs react—how they analyze the situation and form a strategy.»*

Such restrictions are not sustainable in the long run

Evangelos Marinakis referred to the whole issue around the US government's decision to impose tariffs on imported goods. He acknowledged that in the short run there might be negative consequences but his estimate was that such policies cannot be maintained in the long run: *"In my opinion, we'll face many challenges ahead, especially regarding tariffs. The current discussions we're following are no longer limited to China; now there are tariffs affecting the EU and other countries as well. All of this has a direct impact on shipping because it affects the transportation of goods. In the short term, I expect a negative impact, but I don't believe such restrictions are sustainable in the long run."*



Mr. Chris Taylor, NYSE Group; Mr. Evangelos Marinakis, Capital Maritime & Trading Corp; Ms. Olga Bornozis and Mr. Nicholas Bornozis, Capital Link

The question of levies on Chinese-built tonnage

The founder and chairman of Capital Maritime & Trade Corp then moved to the recent announcements of the US government about high extra levies on Chinese-built ships, given the tonnage that such a measure might affect: *"Another issue that concerns us is the future of Chinese-built tonnage. We're not only talking about vessels owned by Chinese companies. In the last 10 to 15 years, due to the way the shipbuilding industry has developed, shipowners often had no choice but to consider building in China—for three main reasons: First, due to the capacity; second, because of competitive pricing; and third, because Chinese shipyards have improved their quality significantly. In many cases, their standards are approaching those of Korean or even Japanese yards. As a result, a large number of ships—owned by both listed and private companies worldwide—have been built in China.*

Currently, we're seeing charterers—even in short or period charter negotiations—trying to avoid Chinese-built tonnage. Some do this to negotiate better rates; others are genuinely concerned about the risks, particularly when cargoes are being transported in and out of the United States. They simply don't want to take the risk."

Consequently, Evangelos Marinakis warned that, *“if this trend continues, we will end up with a two-tier market, and ultimately, the consumer will bear the cost. Delivered commodity prices will rise, especially for goods entering or leaving the U.S. on non-Chinese-built vessels. I believe this situation could last longer than any of us would like to think.”*

Europe is facing a recession

Evangelos Marinakis also spoke about the broader economic conjuncture, stressing that: *“the economic situation in Europe is not looking good. We anticipate a recession. There were similar predictions even before COVID, but due to the pandemic and the past five years—which flew by quickly—this recession was postponed. In fact, several industries, including shipping, saw record profits during that time, particularly in the container and dry cargo sectors. Rates soared, and we witnessed extraordinary market conditions.”*

Prospects for shipping and the importance of modernizing fleets

In relation to the outlook for shipping, Evangelos Marinakis stressed that some of the parameters that have allowed for very high profitability in the past period are unlikely to apply in the coming period, which means that it is particularly important to continue investing in fleet modernisation, including those investing in the reduction of emissions. As he pointed out *“The Russia-Ukraine war also affected the tanker market, pushing freight rates to exceptionally high levels. The market was very strong for a time. Then came the conflict between Israel and Palestine, along with disruptions in the Suez Canal—which had a real impact on our business and on freight rates. At the same time, the Panama Canal faced its own issues with draught restrictions. For the first time in history, both canals were not fully operational simultaneously. This pushed rates higher, but this advantage won’t last forever. Eventually, these factors will normalize.*

Our strategy going forward is to continue modernizing our fleet while staying highly aware of emissions, environmental concerns, and the latest IMO regulations. Even though the Trump administration may not push ahead with environmental regulations in the U.S., we remain committed to reducing emissions and being environmentally conscious.”

Investing in dual fuel LNG vessels will pay off in the long run

Regarding his decision to invest in eco-friendly ships and dual fuel ships, Evangelos Marinakis stressed that: *“We pay a premium to build eco-friendly and dual-fuel ships. For a while, there will be a transitional phase where we use less-polluting energy sources, even though we haven’t yet seen charterers, oil majors, or liner companies paying a premium for these vessels. Still, we’ve expanded our newbuilding program with dual-fuel technology in container ships. We take a long-term view and believe it will pay off.*

The key is to remain financially strong so we can withstand market cycles. Eventually—especially in Europe—environmental regulations will move forward, and dual-fuel LNG vessels will offer clear advantages in terms of both emissions and cost, particularly when the Russia-Ukraine war ends. We hope

that will happen soon, possibly within the year. When gas prices fall, using LNG will become significantly more cost-effective—not only from an environmental standpoint but also financially, due to lower fuel consumption.”

Developments in the next years will benefit shipping

Referring to broader geopolitical developments and upheavals, Evangelos Marinakis stressed that the changes are significant, but shipping can benefit from these changes:

“Things we thought could never happen—such as tensions with China, Russia, or the Israel-Palestine conflict—are happening. The years ahead will be very interesting. I believe that, ultimately, these developments will benefit shipping and our companies. In the short term, we may have to endure some pain and wait for normalization. But once again, I say: all this volatility and all these geopolitical changes tend to support our industry in the long run.”

Sanctions meant that the European consumer paid the price

The founder and chairman of Capital Maritime & Trading Corp. recalled that he had timely warned about how Europe had moved to sanction the Russia-Ukraine war

“Regarding the European economy, I said three years ago—when the Russia-Ukraine war began—that the EU sanctions strategy would backfire. In the end, it was the European citizen who paid the price. Russian oil continued to be exported to China and India at deep discounts. Meanwhile, European countries bought refined products from those same refineries at record-high prices. So, despite the sanctions, Russia actually received more income than before, while India and Chinese refineries enjoyed record profits. And it was the European consumer who footed the bill. This is one of the reasons I believe a recession in Europe is now unavoidable.”

That is why he stressed that the Trump administration has a positive approach to the Russia-Ukraine war: *“I also think the Trump administration is taking the right approach toward the Russia-Ukraine war. In the last three years, Europe has made no serious effort to stop this war. Innocent people—especially children—are dying. And after three years, there is no justification for this to continue. It’s senseless and must stop. These are my personal views on the economic outlook in Europe and the future of shipping.”*

Concluding his presentation Evangelos Marinakis wished his audience to *“remain strong and healthy. Because when you are strong and healthy, you can navigate crises and embrace daily challenges. In the end, we all try to do our best—for our companies, our shareholders, and the future.”*

<https://www.ot.gr/2025/04/01/naytilia/vaggelis-marinakis-kentrikos-omilitis-sto-19o-etisio-capital-link-international-shipping-forum/>

Βαγγέλης Μαρινάκης: Κεντρικός ομιλητής στο 19ο Ετήσιο Capital Link International Shipping Forum

Ο Βαγγέλης Μαρινάκης, Founder & Chairman, Capital Maritime & Trading Corp., ήταν ο κεντρικός ομιλητής στο Μεσημεριανό Γεύμα του 19ου Ετήσιου Capital Link International Shipping Forum

SHARE



OT.gr Newsroom

01.04.2025 | 19:53

Ως Κεντρικός Ομιλητής συμμετείχε ο Βαγγέλης Μαρινάκης, Founder & Chairman της Capital Maritime & Trading Corp., στο Επίσημο Μεσημεριανό Γεύμα που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του [19ου Ετήσιου Capital Link International Shipping Forum](#), τη Δευτέρα 31 Μαρτίου, 2025 στο Metropolitan Club στην Νέα Υόρκη. Το Συνέδριο διοργανώθηκε σε συνεργασία με το Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (NYSE) και το Nasdaq.

ΜΕΣΗΜΕΡΙΑΝΟ ΓΕΥΜΑ & ΚΥΡΙΑ ΟΜΙΛΙΑ

Χορηγός Μεσημεριανού Γεύματος: The Marshall Islands Registry

Εισαγωγικά Σχόλια:

κ. Chris Taylor, Chief Development Officer – NYSE GROUP

Κύρια Ομιλία Μεσημεριανού Γεύματος:

κ. Βαγγέλης Μαρινάκης

Founder & Chairman

Capital Maritime & Trading Corp.

Ο κ. Chris Taylor, Chief Development Officer – NYSE GROUP, πραγματοποίησε Εισαγωγικά Σχόλια.



Ο κ. Βαγγέλης Μαρινάκης, Founder & Chairman, Capital Maritime & Trading Corp., τόνισε τα εξής:

«Χαίρομαι που βρίσκομαι σήμερα εδώ μαζί σας. Είδα πολλούς φίλους που είχα να δω αρκετό καιρό, φίλους με τους οποίους ξεκινήσαμε – ας πούμε – μαζί στις αρχές της δεκαετίας του '90. Ήταν, λοιπόν, μια ευχάριστη έκπληξη να τους ξαναδώ και να διαπιστώσω ότι εξακολουθούν να είναι δυνατοί, υγιείς και επιτυχημένοι στις επιχειρήσεις τους.

Μετά τις εκλογές στις ΗΠΑ και την έναρξη της νέας κυβέρνησης Τραμπ τον Ιανουάριο, έχουμε δει πολλές αλλαγές – πλήθος ανακοινώσεων και συζητήσεων για διεθνή θέματα – που έχουν κάνει τη ζωή μας πιο σύνθετη, αλλά ταυτόχρονα πιο ενδιαφέρουσα. Στη ναυτιλία συχνά επωφελούμαστε από τα γεωπολιτικά γεγονότα. Όταν υπάρχει αβεβαιότητα, πιστεύω ότι, στο τέλος της ημέρας, η ναυτιλία κερδίζει— ίσως βραχυπρόθεσμα, αλλά σίγουρα μακροπρόθεσμα βλέπουμε οφέλη. Φυσικά, όλα εξαρτώνται από το πώς αντιδρούν οι επιχειρηματίες – πως αναλύουν την κατάσταση και διαμορφώνουν μία στρατηγική.

Κατά τη γνώμη μου θα αντιμετωπίσουμε πολλές προκλήσεις στο μέλλον, ιδίως όσον αφορά τους δασμούς. Οι τρέχουσες συζητήσεις που παρακολουθούμε δεν περιορίζονται πλέον μόνο στην Κίνα – τώρα υπάρχουν δασμοί που επηρεάζουν και την Ε.Ε. και άλλες χώρες. Όλα αυτά έχουν άμεσο

αντίκτυπο στη ναυτιλία, διότι επηρεάζουν τη μεταφορά αγαθών. Βραχυπρόθεσμα αναμένω αρνητικό αντίκτυπο, αλλά δεν πιστεύω ότι τέτοιοι περιορισμοί είναι βιώσιμοι μακροπρόθεσμα.

Ένα άλλο ζήτημα που μας απασχολεί είναι το μέλλον του τονάζ κινεζικής κατασκευής. Δεν μιλάμε μόνο για πλοία που ανήκουν σε Κινέζικες εταιρίες. Τα τελευταία 10-15 χρόνια, λόγω του τρόπου με τον οποίο αναπτύχθηκε η ναυπηγική βιομηχανία, οι πλοιοκτήτες δεν είχαν συχνά άλλη επιλογή από το να εξετάσουν το ενδεχόμενο ναυπήγησης στην Κίνα για τρεις βασικούς λόγους: Πρώτον, λόγω της διαθέσιμης χωρητικότητας. Δεύτερον, λόγω του ανταγωνιστικού κόστους. Και τρίτον, γιατί τα κινεζικά ναυπηγεία έχουν βελτιώσει σημαντικά την ποιότητά τους. Σε πολλές περιπτώσεις, τα πρότυπα τους πλησιάζουν εκείνα των κορεατικών ή ακόμα και των ιαπωνικών ναυπηγείων. Ως αποτέλεσμα, ένας μεγάλος αριθμός πλοίων—που ανήκουν τόσο σε εισηγμένες όσο και σε ιδιωτικές εταιρίες παγκοσμίως—έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα.

Αυτήν τη στιγμή, βλέπουμε ναυλωτές – ακόμη και σε διαπραγματεύσεις ναυλώσεων, είτε μακροχρόνιες είτε βραχυχρόνιες, να προσπαθούν να αποφύγουν πλοία κινεζικής ναυπήγησης. Ορισμένοι το κάνουν για να διαπραγματευτούν καλύτερα ναύλα – άλλοι ανησυχούν πραγματικά για τους κινδύνους, ιδιαίτερα όταν τα φορτία μεταφέρονται από και προς τις Ηνωμένες Πολιτείες. Απλώς δεν θέλουν να αναλάβουν το ρίσκο.

Αν αυτή η τάση συνεχιστεί, θα δημιουργηθεί μια αγορά δύο ταχυτήτων και, στο τέλος ο καταναλωτής θα πληρώσει το τίμημα. Το κόστος των παραδιδόμενων εμπορευμάτων θα είναι υψηλότερο, ειδικά για προϊόντα που εισάγονται ή εξάγονται από τις ΗΠΑ με πλοία που δεν έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα. Πιστεύω ότι αυτή η κατάσταση μπορεί να διαρκέσει περισσότερο από όσο όλοι θα θέλαμε.

Από την άλλη πλευρά, η οικονομική κατάσταση στην Ευρώπη δεν είναι καλή. Αναμένουμε ύφεση. Παρόμοιες προβλέψεις υπήρχαν ακόμη και πριν από το COVID, αλλά λόγω της πανδημίας και των τελευταίων πέντε ετών – που πέρασαν γρήγορα— η ύφεση αυτή αναβλήθηκε. Στην πραγματικότητα, αρκετοί κλάδοι, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας, σημείωσαν ιστορικά υψηλά κέρδη κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ιδίως στους τομείς των εμπορευματοκιβωτίων και του ξηρού φορτίου. Οι ναύλοι εκτοξεύτηκαν και είδαμε εξαιρετικές συνθήκες στην αγορά.

Ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας επηρέασε επίσης την αγορά δεξαμενόπλοιων, ωθώντας τις τιμές των ναύλων σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα. Η αγορά ήταν πολύ ισχυρή για ένα διάστημα. Στη συνέχεια, ήρθε η σύγκρουση μεταξύ Ισραήλ και Παλαιστίνης, μαζί με διαταραχές στη διώρυγα του Σουέζ – οι οποίες είχαν πραγματικό αντίκτυπο στη ναυτιλία και στις τιμές των ναύλων. Ταυτόχρονα, η Διώρυγα του Παναμά αντιμετώπισε τα δικά της προβλήματα με περιορισμούς βυθίσματος. Για πρώτη φορά στην ιστορία, και οι δύο διώρυγες δεν ήταν πλήρως λειτουργικές ταυτόχρονα. Αυτό ώθησε τους ναύλους σε υψηλότερα επίπεδα, αλλά αυτό το πλεονέκτημα δεν θα διαρκέσει για πάντα. Τελικά, οι παράγοντες αυτοί θα εξομαλυνθούν.

Η στρατηγική μας για το μέλλον είναι να συνεχίσουμε τον εκσυγχρονισμό του στόλου μας και να παραμείνουμε εξαιρετικά ευαίσθητοποιημένοι όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων, τις περιβαλλοντικές ανησυχίες και τους τελευταίους κανονισμούς του ΠΟΝ (IMO). Παρόλο που η διοίκηση Τραμπ μπορεί να

μην προωθήσει τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς στις ΗΠΑ, παραμένουμε προσηλωμένοι στη μείωση των εκπομπών και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Πληρώνουμε ένα επιπρόσθετο κόστος (premium) για τη ναυπήγηση πλοίων φιλικών στο περιβάλλον καθώς και πλοίων διπλού καυσίμου. Για ένα διάστημα θα υπάρξει μια μεταβατική φάση όπου θα χρησιμοποιούμε λιγότερο ρυπογόνα καύσιμα, παρότι δεν έχουμε δει ακόμη τους ναυλωτές, ή τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες να πληρώνουν επιπρόσθετα premium. Παρόλα αυτά έχουμε επεκτείνει τη ναυπηγική μας δραστηριότητα σε πλοία εμπορευματοκιβωτίων με τεχνολογία διπλού καυσίμου για εμπορευματοκιβώτια. Έχουμε μια μακροπρόθεσμη οπτική και πιστεύουμε ότι τελικά θα αποδώσει.

Το κλειδί είναι να διατηρήσουμε οικονομική αντοχή ώστε να μπορούμε να αντέξουμε τους κύκλους της ναυτιλιακής αγοράς. Πιστεύω ότι –ειδικά στην Ευρώπη– οι κανονισμοί θα προχωρήσουν και τα πλοία διπλού καυσίμου LNG θα προσφέρουν σαφή πλεονεκτήματα τόσο από την άποψη των εκπομπών αερίων όσο και κόστους, ειδικά όταν λήξει ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας. Ελπίζουμε ότι αυτό θα συμβεί σύντομα, ενδεχομένως εντός του έτους. Όταν οι τιμές του φυσικού αερίου μειωθούν, η χρήση του LNG θα γίνει σημαντικά πιο αποδοτική – όχι μόνο από περιβαλλοντική άποψη, αλλά και οικονομικά, λόγω της χαμηλότερης κατανάλωσης.

Πολλά πράγματα που θεωρούσαμε αδιανόητα –όπως οι εντάσεις με την Κίνα, τη Ρωσία ή η σύγκρουση Ισραήλ-Παλαιστίνης- συμβαίνουν. Τα επόμενα χρόνια θα είναι πολύ ενδιαφέροντα. Πιστεύω ότι, τελικά, αυτές οι εξελίξεις θα ωφελήσουν τη ναυτιλία και τις εταιρείες μας. Βραχυπρόθεσμα, ίσως χρειαστεί να υπομείνουμε κάποιες δυσκολίες μέχρι να επέλθει ομαλοποίηση. Αλλά επαναλαμβάνω: αυτή η μεταβλητότητα και όλες αυτές οι γεωπολιτικές αλλαγές τείνουν να βοηθήνε μακροπρόθεσμα τον κλάδο μας.

Όσον αφορά την ευρωπαϊκή οικονομία, είπα πριν από τρία χρόνια –όταν ξεκίνησε ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας– ότι η στρατηγική κυρώσεων της ΕΕ τελικά δεν θα λειτουργούσε. Στο τέλος, ήταν ο Ευρωπαίος πολίτης που πλήρωσε το τίμημα. Το ρωσικό πετρέλαιο συνέχισε να εξάγεται στην Κίνα και την Ινδία με μεγάλες εκπτώσεις. Εν τω μεταξύ, οι ευρωπαϊκές χώρες αγόραζαν προϊόντα από τα ινδικά και κινεζικά διυλιστήρια σε τιμές ρεκόρ. Έτσι, παρά το εμπάργκο η Ρωσία έλαβε στην πραγματικότητα περισσότερα έσοδα από ό,τι πριν, ενώ τα διυλιστήρια της Ινδίας και της Κίνας κατέγραψαν κέρδη ρεκόρ. Και ήταν ο Ευρωπαίος καταναλωτής που πλήρωσε το λογαριασμό. Αυτός είναι ένας από τους λόγους για τους οποίους πιστεύω ότι η ύφεση στην Ευρώπη είναι πλέον αναπόφευκτη.

Επίσης θεωρώ ότι η κυβέρνηση Τραμπ υιοθετεί τη σωστή προσέγγιση απέναντι στον πόλεμο Ρωσίας-Ουκρανίας. Τα τελευταία τρία χρόνια, η Ευρώπη δεν κατέβαλε καμία σοβαρή προσπάθεια για να σταματήσει αυτόν τον πόλεμο. Αθώοι άνθρωποι –ιδιαίτερα παιδιά– πεθαίνουν. Και μετά από τρία χρόνια, δεν υπάρχει κανένας λόγος για να συνεχιστεί αυτό. Είναι παράλογο και πρέπει να σταματήσει. Αυτές είναι οι προσωπικές μου απόψεις για τις οικονομικές προοπτικές της Ευρώπης και το μέλλον της ναυτιλίας.

Θέλω να ευχηθώ σε όλους όσους βρίσκεστε εδώ σήμερα να είστε δυνατοί και υγιείς. Γιατί όταν είσαι δυνατός και υγιής, μπορείς να αντιμετωπίζεις τις κρίσεις και να απολαμβάνεις τις προκλήσεις κάθε

μέρα. Στο τέλος, όλοι προσπαθούμε να κάνουμε το καλύτερο δυνατό -για τις εταιρείες μας, τους μετόχους μας και για το μέλλον.

Ευχαριστώ πολύ».

Το συνέδριο

Το Ετήσιο International Shipping Forum που πραγματοποιείται στην Νέα Υόρκη κάθε χρόνο, είναι γνωστό για τη μεγάλη συμμετοχή του από επενδυτές, πλοιοκτήτες και χρηματοδότες. Αποτελεί σημείο συνάντησης για υψηλόβαθμα στελέχη τις ναυτιλίας και για στελέχη από τις οικονομικές και επενδυτικές κοινότητες που έχουν ενεργή συμμετοχή στη ναυτιλία.

Το Φόρουμ εξέτασε τα μακροοικονομικά ζητήματα που διαμορφώνουν και μεταμορφώνουν τις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές σήμερα, παρουσιάζοντας μια ολοκληρωμένη ανασκόπηση και τις προοπτικές των διαφόρων ναυτιλιακών αγορών, που ενισχύονται από την ανακοίνωση των ετήσιων οικονομικών αποτελεσμάτων των εταιρειών του προηγούμενου έτους. Συζητήθηκαν θέματα κρίσιμης σημασίας για τη ναυτιλία, τις η γεωπολιτική, η ενεργειακή ασφάλεια, οι κυρώσεις, η πρόσβαση σε κεφάλαια, οι κανονισμοί, η τεχνολογία, η καινοτομία, και άλλα.

Στο συνέδριο συμμετείχαν ανώτερα στελέχη από κορυφαίες ναυτιλιακές εταιρείες, χρηματοδότες και παράγοντες τις αγοράς που συζήτησαν τις τάσεις, την ανάπτυξη και τις προοπτικές των διαφόρων ναυτιλιακών κλάδων καθώς και θέματα κρίσιμου ενδιαφέροντος για τη ναυτιλία.

Στο πλαίσιο του Φόρουμ πραγματοποιήθηκαν πάνελ συζητήσεων, καθώς και συναντήσεις 1x1 μεταξύ επενδυτών και στελεχών από ναυτιλιακές εταιρείες.

Αυτό το ολόημερο συνέδριο είναι γνωστό για το πλούσιο ενημερωτικό του περιεχόμενο και τις μοναδικές ευκαιρίες μάρκετινγκ, δικτύωσης και επιχειρηματικής ανάπτυξης.

Παράλληλα με το Συνέδριο πραγματοποιήθηκαν κατ' ιδίαν – 1x1 συναντήσεις μεταξύ επενδυτών και στελεχών ναυτιλιακών εταιρειών.

ΑΤΖΕΝΤΑ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ:

Η ατζέντα του Συνεδρίου βρίσκεται στον παρακάτω σύνδεσμο
<https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/>

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΔΙΟΡΓΑΝΩΘΗΚΕ:

ΣΕ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ: New York Stock Exchange (NYSE) • NASDAQ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΚΥΡΙΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ: TEN LTD. – TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΧΡΥΣΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ: DNV • EY

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ: ABS • DNB • Liberian Registry • Seward & Kissel LLP

ΧΟΡΗΓΟΙ: The American Club • The Baltic Exchange • First Citizens Club • Morgan Stanley • Neptune Maritime Leasing • Reed Smith • Vedder Price • V Group • Watson Farley & Williams

ΥΠΟΣΤΗΡΙΓΚΤΕΣ ΧΟΡΗΓΟΙ: Ardmore Shipping Corporation (NYSE: ASC) • BW LPG Ltd. (NYSE: BWLP) (OSLO: BWLPG) • Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC) • CoolCo Ltd. (NYSE: CLCO) (OSLO: CLCO) • d'Amico International Shipping S.A. (DIS.MI) (OTCQX: DMCOF) • Diana Shipping Inc. (NYSE: DSX) • Dorian LPG Ltd. (NYSE: LPG) • Eurodry Ltd. (NASDAQ: EDRY) • Euroseas Ltd. (NASDAQ: ESEA) • Flott & Co. PC • Genco Shipping & Trading Ltd (NYSE: GNK) • Global Ship Lease (GSL) • Heidmar Maritime Holdings Corp (NASDAQ: HMR) • International Seaways, Inc. (NYSE: INSW) • Navigator Gas (NYSE: NVGS) • Navios Maritime Partners L.P. (NYSE: NMM) • Pangaea Logistics Solutions Ltd. (NASDAQ: PANL) • Pyxis Tankers (NASDAQ: PXS) • Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB) • Scorpio Tankers Inc. (NYSE: STNG) • Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK) • Stellar V Capital Corp. (NASDAQ: SVCCU)

ΧΟΡΗΓΟΙ BREAKFAST: CASTOR – TORO

ΧΟΡΗΓΟΣ ΜΕΣΗΜΕΡΙΑΝΟΥ ΓΕΥΜΑΤΟΣ: THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

CHARITY PARTNER: THE SEAMEN'S CHURCH INSTITUTE

ΦΟΡΕΙΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ: IBIA • INTERCARGO • NYMAR – New York Maritime Inc. • World Shipping Council • WLPGA

ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:

ALTER EGO MEDIA – MEGA – TO BHMA – TA NEA – in.gr – ot.gr

Actualidad Maritima • All About Shipping • Athens Macedonian News Agency • Elnavi • Greek News USA • The Japan Maritime Daily • KAIJI PRESS • Marine Circle • maritimes.gr • Naftika Xronika • NGTV – New Greek Television • Shipping & Finance • Robban Assafina • World Oils • Xinde Marine News

<https://www.in.gr/2025/04/01/english-edition/evangelos-marinakis-big-changes-underway-end-day-shipping-can-benefit/>

Evangelos Marinakis: A time of change from which shipping can benefit

Speaking at the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum Evangelos Marinakis stressed the challenges that shipping faces today

[Σύνταξη](#)

Ακρόαση άρθρου

A

A

Spotlight



- [Ψηφιακό πελατολόγιο: Η ΑΑΔΕ θα «βλέπει» online τα αυτοκίνητα σε συνεργεία, πάρκινγκ, πλυντήρια](#)



- [Υπάλληλος καθαριότητας βρήκε βρέφος δίπλα σε κάδο - «Θα κάνω αίτηση να την υιοθετήσω»](#)



- [Ανησυχία προκαλεί το «ζάρι» του πληθωρισμού στην Ελλάδα - Τι δείχνουν τα στοιχεία](#)



- [IRIS: Επεκτείνονται σε όλη την αγορά οι πληρωμές μέσω κινητού](#)

In a period of global upheaval, both geopolitical but also economic, Evangelos Marinakis, founder and chairman of Capital Maritime & Trading Corp was the keynote speaker during the official lunch at the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum at New York’s Metropolitan Club on the 31st of March 2025.

His audience included top banking executives, charterers, ship-owners, stock market executives from both NYSE and Nasdaq, financial analysts and important figures from shipping such as Semiramis Paliou (Diana Shipping Inc.), Poly Hadjioannou (Safe Bulkera), but also investment banking executives such as Wiley Griffiths (Morgan Stanley), Evan Cohen (First Citizens Bank) and Edward Horton (Seward & Kissel LLP). There were also international executives of the shipping industry such as Kristian Sorensen (BW LPG), Richard Tyrrell (Cool Company), and Carlos Balestra di Mottola (d’Amico International).

Addressing an audience of executives from shipping and finance, many of whom he knows since the 1990s, Evangelos Marinakis began his speech by noting that *“I’m happy to be here today with all of you. I saw many friends whom I hadn’t seen in quite some time, friends with whom we started out—let’s say—together back in the early ’90s. So, it was a pleasant surprise to see them again and to see that they’re still strong, healthy, and doing well in business”*.

Opportunities for shipping

Evangelos Marinakis stressed from the outset that after the US elections and the new administration under Donald Trump, the international landscape has changed, stressing that these changes can make the whole situation more complex, but at the same time they create opportunities that can benefit shipping. Therefore, he reminded that in such conditions «at the end of the day» shipping wins, provided that entrepreneurs take advantage of the opportunities that are offered: *«Since the U.S. elections and the beginning of Mr. Trump's administration in January, we've seen many changes—numerous announcements and discussions on various global matters—which have made our lives more complicated, but at the same time, much more interesting. In shipping, we often benefit from geopolitical events. When there's uncertainty, I believe that, at the end of the day, it tends to work in shipping's favor—perhaps in the short term, but certainly in the long term, we often see some benefits. Of course, it all depends on how entrepreneurs react—how they analyze the situation and form a strategy.»*

Such restrictions are not sustainable in the long run

Evangelos Marinakis referred to the whole issue around the US government's decision to impose tariffs on imported goods. He acknowledged that in the short run there might be negative consequences but his estimate was that such policies cannot be maintained in the long run: *“In my opinion, we'll face many challenges ahead, especially regarding tariffs. The current discussions we're following are no longer limited to China; now there are tariffs affecting the EU and other countries as well. All of this has a direct impact on shipping because it affects the transportation of goods. In the short term, I expect a negative impact, but I don't believe such restrictions are sustainable in the long run.”*



Mr. Chris Taylor, NYSE Group; Mr. Evangelos Marinakis, Capital Maritime & Trading Corp; Ms. Olga Bornozis and Mr. Nicholas Bornozis, Capital Link

The question of levies on Chinese-built tonnage

The founder and chairman of Capital Maritime & Trade Corp then moved to the recent announcements of the US government about high extra levies on Chinese-built ships, given the tonnage that such a measure might affect: *“Another issue that concerns us is the future of Chinese-built tonnage. We’re not only talking about vessels owned by Chinese companies. In the last 10 to 15 years, due to the way the shipbuilding industry has developed, shipowners often had no choice but to consider building in China—for three main reasons: First, due to the capacity; second, because of competitive pricing; and third, because Chinese shipyards have improved their quality significantly. In many cases, their standards are approaching those of Korean or even Japanese yards. As a result, a large number of ships—owned by both listed and private companies worldwide—have been built in China.*

Currently, we’re seeing charterers—even in short or period charter negotiations—trying to avoid Chinese-built tonnage. Some do this to negotiate better rates; others are genuinely concerned about the risks, particularly when cargoes are being transported in and out of the United States. They simply don’t want to take the risk.”

Consequently, Evangelos Marinakis warned that, *“if this trend continues, we will end up with a two-tier market, and ultimately, the consumer will bear the cost. Delivered commodity prices will rise, especially*

for goods entering or leaving the U.S. on non-Chinese-built vessels. I believe this situation could last longer than any of us would like to think.”

Europe is facing a recession

Evangelos Marinakis also spoke about the broader economic conjuncture, stressing that: *“the economic situation in Europe is not looking good. We anticipate a recession. There were similar predictions even before COVID, but due to the pandemic and the past five years—which flew by quickly—this recession was postponed. In fact, several industries, including shipping, saw record profits during that time, particularly in the container and dry cargo sectors. Rates soared, and we witnessed extraordinary market conditions.”*

Prospects for shipping and the importance of modernizing fleets

In relation to the outlook for shipping, Evangelos Marinakis stressed that some of the parameters that have allowed for very high profitability in the past period are unlikely to apply in the coming period, which means that it is particularly important to continue investing in fleet modernisation, including those investing in the reduction of emissions. As he pointed out *“The Russia-Ukraine war also affected the tanker market, pushing freight rates to exceptionally high levels. The market was very strong for a time. Then came the conflict between Israel and Palestine, along with disruptions in the Suez Canal—which had a real impact on our business and on freight rates. At the same time, the Panama Canal faced its own issues with draught restrictions. For the first time in history, both canals were not fully operational simultaneously. This pushed rates higher, but this advantage won’t last forever. Eventually, these factors will normalize.*

Our strategy going forward is to continue modernizing our fleet while staying highly aware of emissions, environmental concerns, and the latest IMO regulations. Even though the Trump administration may not push ahead with environmental regulations in the U.S., we remain committed to reducing emissions and being environmentally conscious.”

Investing in dual fuel LNG vessels will pay off in the long run

Regarding his decision to invest in eco-friendly ships and dual fuel ships, Evangelos Marinakis stressed that: *“We pay a premium to build eco-friendly and dual-fuel ships. For a while, there will be a transitional phase where we use less-polluting energy sources, even though we haven’t yet seen charterers, oil majors, or liner companies paying a premium for these vessels. Still, we’ve expanded our newbuilding program with dual-fuel technology in container ships. We take a long-term view and believe it will pay off.*

The key is to remain financially strong so we can withstand market cycles. Eventually—especially in Europe—environmental regulations will move forward, and dual-fuel LNG vessels will offer clear advantages in terms of both emissions and cost, particularly when the Russia-Ukraine war ends. We hope that will happen soon, possibly within the year. When gas prices fall, using LNG will become significantly

more cost-effective—not only from an environmental standpoint but also financially, due to lower fuel consumption.”

Developments in the next years will benefit shipping

Referring to broader geopolitical developments and upheavals, Evangelos Marinakis stressed that the changes are significant, but shipping can benefit from these changes:

“Things we thought could never happen—such as tensions with China, Russia, or the Israel-Palestine conflict—are happening. The years ahead will be very interesting. I believe that, ultimately, these developments will benefit shipping and our companies. In the short term, we may have to endure some pain and wait for normalization. But once again, I say: all this volatility and all these geopolitical changes tend to support our industry in the long run.”

Sanctions meant that the European consumer paid the price

The founder and chairman of Capital Maritime & Trading Corp. recalled that he had timely warned about how Europe had moved to sanction the Russia-Ukraine war

“Regarding the European economy, I said three years ago—when the Russia-Ukraine war began—that the EU sanctions strategy would backfire. In the end, it was the European citizen who paid the price. Russian oil continued to be exported to China and India at deep discounts. Meanwhile, European countries bought refined products from those same refineries at record-high prices. So, despite the sanctions, Russia actually received more income than before, while India and Chinese refineries enjoyed record profits. And it was the European consumer who footed the bill. This is one of the reasons I believe a recession in Europe is now unavoidable.”

That is why he stressed that the Trump administration has a positive approach to the Russia-Ukraine war: *“I also think the Trump administration is taking the right approach toward the Russia-Ukraine war. In the last three years, Europe has made no serious effort to stop this war. Innocent people—especially children—are dying. And after three years, there is no justification for this to continue. It’s senseless and must stop. These are my personal views on the economic outlook in Europe and the future of shipping.”*

Concluding his presentation Evangelos Marinakis wished his audience to *“remain strong and healthy. Because when you are strong and healthy, you can navigate crises and embrace daily challenges. In the end, we all try to do our best—for our companies, our shareholders, and the future.”*

<https://maritimes.gr/en/event/19th-annual-capital-link-international-shipping-forum/>

19th Annual Capital Link International Shipping Forum

March 31 @ 08:30 - 18:30

Overview

The 19th Annual Capital Link International Shipping Forum takes place on Monday, March 31, 2025, at the Metropolitan Club in New York City, and is held in cooperation with NYSE and NASDAQ.

The Forum examines the macroeconomic issues that are shaping and transforming the international shipping markets today, featuring a comprehensive review and outlook of the various shipping markets, made more relevant by the release of companies' annual results.

The forum provides a platform for investors, financiers, cargo owners and shipowners to discuss the latest developments in the global shipping, energy and commodity markets, and financial and capital markets, as well as critical topics of the industry such as geopolitics, energy security, sanctions, access to capital, regulation, technology, innovation and more.

1x1 meetings will be scheduled between institutional investors and senior executives of shipping companies in parallel to the Forum. This one-day conference is known for its rich informational content and the extensive marketing, networking, and business development opportunities.

LUNCHEON KEYNOTE SPEAKER



Mr. Evangelos Marinakis

Founder and Chairman
Capital Maritime & Trading Corp.

AGENDA TOPICS

- Gas Shipping Sector

- Dry Bulk Shipping Sector
- Tankers Shipping Sector
- A New Era – Blue or Gray Skies Ahead? Navigating The New Global Trade & Commerce Landscape
- Sanctions: Monitoring, Compliance, Impact & Dark Fleet
- Energy Transition – Is It Still Happening?
- All Hands-On Deck – Unlocking Capital & Financing Options for Shipping
- Undervalued And / Or Overlooked? The Value Dislocation in Shipping Stocks
- New Listings – Expanding Investor Choices in Maritime
- The Relevance of Independent Freight Data & The Value of Benchmarking In Modern Shipping Markets

TARGET AUDIENCE

The target audience includes institutional investors and analysts, private equity investors, commercial and investment bankers, financial advisors, financial and trade media, and other qualified investors.

CONTACTS

For sponsorship and speaking opportunities please contact: Nicolas Bornozi, Olga Bornozi or Anny Zhu at forum@capitallink.com or call +1 (212) 661-7566.

For more information, please contact: Eleni Bej, Director of Event Operations at ebej@capitallink.com or call +1 (212) 661-7566 in NY.

<https://piraeus365.gr/2025/04/mr-evangelos-marinakis-luncheon-keynote-speaker-19th-annual-capital-link-international-shipping-forum/>

Mr. Evangelos Marinakis – Luncheon Keynote Speaker -19th Annual Capital Link International Shipping Forum

1 Απριλίου, 2025



-
-
-
-
-

Ο κ. Βαγγέλης Μαρινάκης

Founder & Chairman

Capital Maritime & Trading Corp.

Κεντρικός Ομιλητής

Του Επίσημου Μεσημεριανού Γεύματος

Στο πλαίσιο του

19^{ου} Ετήσιου *Capital Link International Shipping Forum*

παρακαλούμε επισκεφθείτε:

<https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/agenda.html>

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 11 χώρες στις ΗΠΑ, Ευρώπη και Ασία, στα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα παγκοσμίως όπως: Νέα Υόρκη, Λονδίνο, Όσλο, Αμβούργο, Αθήνα, Λεμεσό, Σαγκάη, Σιγκαπούρη, Τόκυο, Χόνγκ Κόνγκ, και Ντουμπάι, 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.

<https://hellenicnews.com/mr-evangelos-marinakis-luncheon-keynote-speaker-19th-annual-capital-link-international-shipping-forum-march-31-2025-new-york-city/>

HELLENIC NEWS OF AMERICA

CONNECTING AND ENGAGING THE GREEK-AMERICAN AND PHIL-HELLENIC COMMUNITIES - SINCE 1987

Wednesday, April 2, 2025

Greek Community Mr. Evangelos Marinakis - Luncheon Keynote Speaker - 19th Annual Capital Link...

Mr. Evangelos Marinakis – Luncheon Keynote Speaker – 19th Annual Capital Link International Shipping Forum – March 31, 2025 – New York City

By ***Hellenic News of America***

April 1, 2025



PRESS RELEASE

Mr. Evangelos Marinakis
Founder & Chairman
Capital Maritime & Trading Corp.

KEYNOTE SPEAKER
at the **Official Luncheon**

*In the context of the
19th Annual Capital Link International Shipping Forum*

Monday, March 31, 2025 | Metropolitan Club – New York City

Thanks for reading Hellenic News of America
[Subscribe to HNA](#)

Tuesday, April 1st, 2025

Mr. Evangelos Marinakis, Founder & Chairman of **Capital Maritime & Trading Corp.**, delivered **KEYNOTE REMARKS** at the **Official Luncheon** that was held in the context of the **19th Annual Capital Link International Shipping Forum**, on **Monday March 31, 2025** at the **Metropolitan Club** in **New York City**. The Forum was held **in cooperation** with **New York Stock Exchange – NYSE** and **Nasdaq**.

LUNCH & KEYNOTE REMARKS

Luncheon Sponsor: The Marshall Islands Registry

Introductory Remarks:

Mr. Chris Taylor, Chief Development Officer – **NYSE GROUP**

Luncheon Keynote Address:

Mr. Evangelos Marinakis

Founder & Chairman

Capital Maritime & Trading Corp.



Mr. Chris Taylor, Chief Development Officer – **NYSE GROUP**, delivered Introductory Remarks.

Mr. Evangelos Marinakis, Founder & Chairman – **Capital Maritime & Trading Corp.**, stated: “I’m happy to be here today with all of you. I saw many friends whom I hadn’t seen in quite some time—friends with whom we started out, let’s say, back in the early ’90s. So, it was a pleasant surprise to see them again and to see that they’re still strong, healthy, and doing well in business.

Since the U.S. elections and the beginning of Mr. Trump’s administration in January, we’ve seen many changes—numerous announcements and discussions on various global matters—which have made our lives more complicated, but at the same time, much more interesting. In shipping, we often benefit from geopolitical events. When there’s uncertainty, I believe that, at the end of the day, it tends to work in shipping’s favor—perhaps in the short term, but also, in the long term, we often see benefits. Of course, it all depends on how entrepreneurs react—how they analyze the situation and form a strategy.

In my opinion, we’ll face many challenges ahead, especially regarding tariffs. The current discussions we’re following are no longer limited to China; now there are tariffs affecting the EU and other countries as well. All of this has a direct impact on shipping, because it affects the transportation of goods. In the short term, I expect a negative impact, but I don’t believe such restrictions are sustainable in the long run.

Another issue that concerns us is the future of Chinese-built tonnage. We’re not only talking about vessels owned by Chinese companies. In the last 10 to 15 years, due to the way the shipbuilding industry has developed, shipowners often had no choice but to consider building in China—for three main reasons: first, due to the capacity; second, because of competitive pricing; and third, because Chinese shipyards have improved their quality significantly. In many cases, their standards are approaching those of Korean or even Japanese yards. As a result, a large number of ships—owned by both listed and private companies worldwide—have been built in China.

Currently, we’re seeing charterers—even in short or period charter negotiations—trying to avoid Chinese-built tonnage. Some do this to negotiate better rates; others are genuinely concerned about the risks, particularly when cargoes are being transported in and out of the United States. They simply don’t want to take the risk.

If this trend continues, we will end up with a two-tier market, and ultimately, the consumer will bear the cost. Delivered commodity prices will rise, especially for goods entering or leaving the U.S. on non-Chinese-built vessels. I believe this situation could last longer than any of us would like to think.

On the other hand, the economic situation in Europe is not looking good. We anticipate a recession. There were similar predictions even before COVID, but due to the pandemic and the past five years—which flew by quickly—this recession was postponed. In fact, several industries, including shipping, saw record profits during that time, particularly in the container and dry cargo sectors. Rates soared, and we witnessed extraordinary market conditions.

The Russia-Ukraine war also affected the tanker market, pushing freight rates to exceptionally high levels. The market was very strong for a time. Then came the conflict between Israel and Palestine, along with disruptions in the Suez Canal—which had a real impact on our business and on freight rates. At the same time, the Panama Canal faced its own issues with draught restrictions. For the first time in history, both canals were not fully operational at the same time. This pushed rates higher, but this advantage won't last forever. Eventually, these factors will normalize.

Our strategy going forward is to continue modernizing our fleet while staying highly aware of emissions, environmental concerns, and the latest IMO regulations. Even though the Trump administration may not push ahead with environmental regulations in the U.S., we remain committed to reducing emissions and being environmentally conscious. We pay a premium to build eco-friendly and dual-fuel ships. For a while, there will be a transitional phase where we use less-polluting energy sources, even though we haven't yet seen charterers, oil majors, or liner companies paying a premium for these vessels. Still, we've expanded our newbuilding program with dual-fuel technology in container ships. We take a long-term view and believe it will pay off.

The key is to remain financially strong so we can withstand market cycles. Eventually—especially in Europe—environmental regulations will move forward, and dual-fuel LNG vessels will offer clear advantages in terms of both emissions and cost, particularly when the Russia-Ukraine war ends. We hope that will happen soon—possibly within the year. When gas prices fall, using LNG will become significantly more cost-effective—not only from an environmental standpoint, but also financially, due to lower fuel consumption.

Things we thought could never happen—such as tensions with China, Russia, or the Israel-Palestine conflict—are happening. The years ahead will be very interesting. I believe that, ultimately, these developments will benefit shipping and our companies. In the short term, we may have to endure some pain and wait for normalization. But once again, I say: all this volatility and all these geopolitical changes tend to support our industry in the long run.

Regarding the European economy, I said three years ago—when the Russia-Ukraine war began—that the EU sanctions strategy would backfire. In the end, it was the European citizen who paid the price. Russian oil continued to be exported to China and India at deep discounts. Meanwhile, European countries bought refined products from those same refineries at record-high prices. So, despite the sanctions, Russia actually received more income than before, while Indian and Chinese refineries enjoyed record profits. And it was the European consumer who footed the bill. This is one of the reasons I believe a recession in Europe is now unavoidable.

I also think the Trump administration is taking the right approach toward the Russia-Ukraine war. In the last three years, Europe has made no serious effort to stop this war. Innocent people—especially children—are

dying. And after three years, there is no justification for this to continue. It's senseless, and it must stop. These are my personal views on the economic outlook in Europe and the future of shipping.

What I wish for everyone here today is to remain strong and healthy. Because when you are strong and healthy, you can navigate crises and embrace daily challenges. In the end, we all try to do our best—for our companies, our shareholders, and the future.

Thank you very much.”

FORUM OVERVIEW:

Held in New York City every year, the Annual International Shipping Forum is known for its large attendance by investors, shipowners and financiers. It is a meeting place for C-level Executives from the maritime industry and the finance and investment communities involved with shipping.

The Forum examined the macroeconomic issues that are shaping and transforming the international shipping markets today, featuring a comprehensive review and outlook of the various shipping markets, made more relevant by the release of companies' annual results. Discussions included topics of critical relevance to industry geopolitics, energy security, sanctions, access to capital, regulation, technology, innovation and more.

The conference featured senior executives from leading maritime companies, financiers and industry participants who discussed trends, development and the outlook of the various shipping market segments and also covered topics of critical interest to the shipping industry.

The Forum featured a series of panel discussions as well as 1×1 meetings between investors and executives from shipping companies.

This one-day conference is known for its rich informational content and the extensive marketing, networking and business development opportunities.

1×1 MEETINGS FOR INSTITUTIONAL INVESTORS:

In parallel to the event 1×1 meetings were organized between shipping companies and institutional investors.

FORUM AGENDA:

The agenda of the event is available at the following link <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/>

THE FORUM WAS ORGANISED:

IN COOPERATION WITH: New York Stock Exchange (NYSE) • NASDAQ

GLOBAL LEAD SPONSOR: TEN LTD. – TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD.

GLOBAL GOLD SPONSORS: DNV • EY

GLOBAL SPONSORS: ABS • DNB • Liberian Registry • Seward & Kissel LLP

SPONSORS: The American Club • The Baltic Exchange • First Citizens Club • Morgan Stanley • Neptune Maritime Leasing • Reed Smith • Vedder Price • V Group • Watson Farley & Williams

SUPPORTING SPONSORS: Ardmore Shipping Corporation (NYSE: ASC) • BW LPG Ltd. (NYSE: BWLP) (OSLO: BWLPG) • Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC) • CoolCo Ltd. (NYSE: CLCO) (OSLO: CLCO) • d’Amico International Shipping S.A. (DIS.MI) (OTCQX: DMCOF) • Diana Shipping Inc. (NYSE: DSX) • Dorian LPG Ltd. (NYSE: LPG) • Eurodry Ltd. (NASDAQ: EDRY) • Euroseas Ltd. (NASDAQ: ESEA) • Flott & Co. PC • Genco Shipping & Trading Ltd (NYSE: GNK) • Global Ship Lease (GSL) • Heidmar Maritime Holdings Corp (NASDAQ: HMR) • International Seaways, Inc. (NYSE: INSW) • Navigator Gas (NYSE: NVGS) • Navios Maritime Partners L.P. (NYSE: NMM) • Pangaea Logistics Solutions Ltd. (NASDAQ: PANL) • Pyxis Tankers (NASDAQ: PXS) • Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB) • Scorpio Tankers Inc. (NYSE: STNG) • Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK) • Stellar V Capital Corp. (NASDAQ: SVCCU)

BREAKFAST SPONSORS: CASTOR – TORO

LUNCHEON SPONSOR: THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

CHARITY PARTNER: THE SEAMEN’S CHURCH INSTITUTE

SUPPORTING ORGANISATIONS: IBIA • INTERCARGO • NYMAR – New York Maritime Inc. • World Shipping Council • WLPGA

MEDIA PARTNERS:

ALTER EGO MEDIA – MEGA – TO BHMA – TA NEA – in.gr – ot.gr

Actualidad Maritima • All About Shipping • Athens Macedonian News Agency • Elnavi • Greek News USA • The Japan Maritime Daily • KAIJI PRESS • Marine Circle • maritimes.gr • Naftika Xronika • NGTV – New Greek Television • Shipping & Finance • Robban Assafina • World Oils • Xinde Marine News

-

FOR MORE INFORMATION:

Please visit forum’s website: <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/agenda.html>

Please contact:

NEW YORK // Mrs. Olga Bornozi & Mrs. Eleni Bej

obornozi@capitallink.com ; ebej@capitallink.com or + 1 212 661 7566

For sponsorship opportunities please contact: Nicolas Bornozis, Olga Bornozi or Anny Zhu at forum@capitallink.com or call +1 (212) 661-7566.

Or visit:

<https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/agenda.html>

www.capitallinkforum.com

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

ORGANIZERS

Founded in 1995, Capital Link is a New York based investor relations, financial communications and advisory firm with a strategic focus on the maritime, commodities and energy sectors, MLPs, as well as Closed-End Funds and ETFs. In addition, Capital Link organizes 18 high quality Investment Forums, and multiple webinars and podcasts, focusing on maritime transportation and U.S. investment products in 11 countries in the United States, Europe and Asia, in key industry centers, such as New York, London, Oslo, Hamburg, Athens, Limassol, Shanghai, Singapore, Tokyo, Hong Kong, and Dubai, all of which are known for combining rich educational and informational content with unique marketing and networking opportunities. Capital Link is a member of the Baltic Exchange. Based in New York City, Capital Link has presence in London, Athens & Oslo.

<https://www.parapolitika.gr/business/article/1536699/vaggelis-marinakis-epohi-allagon-apo-tin-opoia-borei-na-epofelithe-i-nautilia/>

- [Παραπολιτικά | Ειδήσεις - Οι ειδήσεις από την Ελλάδα και τον κόσμο](#)
- [Ελλάδα](#)
- [Business](#)
- **Βαγγέλης Μαρινάκης: Εποχή αλλαγών από την οποία μπορεί να επωφεληθεί η ναυτιλία**
-

Βαγγέλης Μαρινάκης: Εποχή αλλαγών από την οποία μπορεί να επωφεληθεί η ναυτιλία

Μίλησε στο 19ο Ετήσιο Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ της Capital Link

Ο Βαγγέλης Μαρινάκης υπογράμμισε τις μεγάλες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλία σήμερα μιλώντας στο 19ο Ετήσιο Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ της Capital Link



26Shares

BUSINESS01.04.2025 06:23
PARAPOLITIKA NEWSROOM

Κεντρικός ομιλητής στο επίσημο γεύμα στο **19ο Ετήσιο Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ της Capital Link** στο Metropolitan Club, στη **Νέα Υόρκη**, στις 31 Μαρτίου 2025 ήταν ο **Βαγγέλης Μαρινάκης**, ο οποίος υπογράμμισε τις μεγάλες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλία σήμερα. Σε μια περίοδο μεγάλων ανακατατάξεων στο διεθνές τοπίο αλλά και στην παγκόσμια οικονομία, ο ιδρυτής και πρόεδρος της Capital Maritime & Trading Corp Βαγγέλης Μαρινάκης απευθύνθηκε στο **ακροατήριο, το οποίο περιλάμβανε κορυφαία στελέχη τραπεζών, ναυλωτών, πλοιοκτήτες, στελέχη των αμερικανικών κεφαλαιαγορών του Nasdaq και της Νέας Υόρκης, χρηματοοικονομικούς αναλυτές καθώς και εξέχουσες προσωπικότητες της ναυτιλίας**, όπως η Σεμίραμις Παλιού (Diana Shipping Inc.), ο Πόλυς Χατζηγιωάννου (Safe Bulkers), καθώς και κορυφαία στελέχη επενδυτικών τραπεζών όπως οι Wiley Griffiths (Morgan Stanley), Evan Cohen (First Citizens Bank) και Edward Horton (Seward & Kissel LLP). Μεταξύ των διεθνών εφοπλιστών που συμμετείχαν ήταν ο Kristian Sorensen (BW LPG), ο Richard Tyrrell (Cool Company), και ο Carlos Balestra di Mottola (d'Amico International).

Ο Βαγγέλης Μαρινάκης απευθυνόμενος σε ένα κοινό ανθρώπων της ναυτιλίας και της οικονομίας αρκετούς από τους οποίους γνωρίζει από της δεκαετία του 1990, ξεκίνησε σημειώνοντας ότι: *«Χαίρομαι που βρίσκομαι σήμερα εδώ μαζί σας. Είδα πολλούς φίλους που είχα να δω αρκετό καιρό, φίλους με τους οποίους ξεκινήσαμε – ας πούμε – μαζί στις αρχές της δεκαετίας του '90. Έτσι, ήταν μια ευχάριστη έκπληξη να τους ξαναδώ και να διαπιστώσω ότι εξακολουθούν να είναι δυνατοί, υγιείς και πετυχημένοι στις επιχειρήσεις τους».*

Ευκαιρίες για τη ναυτιλία

Από την αρχή ο Βαγγέλης Μαρινάκης υπογράμμισε ότι **μετά τις εκλογές στις ΗΠΑ και τη νέα κυβέρνηση υπό τον Ντόναλντ Τραμπ το διεθνές τοπίο έχει αλλάξει**, τονίζοντας παράλληλα ότι αυτές οι αλλαγές έχουν κάνει τη ζωή μας πιο σύνθετη, αλλά ταυτόχρονα πιο ενδιαφέρουσα. Στα πλαίσια αυτά υπενθύμισε ότι *«στη ναυτιλία, συχνά επωφελούμαστε από τα γεωπολιτικά γεγονότα. Όταν υπάρχει αβεβαιότητα, πιστεύω ότι, στο τέλος της ημέρας, η ναυτιλία κερδίζει -ίσως βραχυπρόθεσμα, αλλά σίγουρα μακροπρόθεσμα, βλέπουμε οφέλη. Φυσικά, όλα εξαρτώνται από το πώς αντιδρούν οι επιχειρηματίες – πώς αναλύουν την κατάσταση και διαμορφώνουν μια στρατηγική».*

Κατά τη διάρκεια της ομιλίας του ο Βαγγέλης Μαρινάκης αναφέρθηκε στα **ζητήματα, που έχουν προκύψει από την επιλογή της αμερικανικής κυβέρνησης να προχωρήσει σε δασμούς στα εισαγόμενα προϊόντα**, αναγνωρίζοντας ότι βραχυπρόθεσμα θα υπάρξουν αρνητικές επιπτώσεις, όμως εκτίμησε ότι δεν μπορούν τέτοιες πολιτικές να συνεχιστούν μακροπρόθεσμα. Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε: «Κατά τη γνώμη μου, θα αντιμετωπίσουμε πολλές προκλήσεις στο μέλλον, ιδίως όσον αφορά τους δασμούς. Οι τρέχουσες συζητήσεις που παρακολουθούμε δεν περιορίζονται πλέον μόνο στην Κίνα – τώρα υπάρχουν δασμοί που επηρεάζουν και την ΕΕ και άλλες χώρες. Όλα αυτά έχουν άμεσο αντίκτυπο στη ναυτιλία, διότι επηρεάζουν τη μεταφορά αγαθών. Βραχυπρόθεσμα, αναμένω αρνητικό αντίκτυπο, αλλά δεν πιστεύω ότι τέτοιοι περιορισμοί είναι βιώσιμοι μακροπρόθεσμα...».



Ο κ. Chris Taylor, Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (NYSE Group), ο κ. Ευάγγελος Μαρινάκης, Capital Maritime & Trading Corp, η κα Όλγα Μπορνόζη και ο κ. Νικόλαος Μπορνόζης, Capital Link.

Το μέλλον των πλοίων κινεζικής ναυπήγησης

Στη συνέχεια ο ιδρυτής και πρόεδρος της Capital Maritime & Trade Corp. αναφέρθηκε στις **επιπτώσεις των ανακοινώσεων της αμερικανικής κυβέρνησης** ότι θα επιβάλει **υψηλά επιπλέον τέλη ελλιμενισμού στα κινεζικά κατασκευής πλοία**, δεδομένου του μεγάλου αριθμού πλοίων, που θα μπορούσε να αφορά ένα τέτοιο μέτρο. Όπως σημείωσε, «Ένα άλλο ζήτημα που μας απασχολεί είναι το μέλλον του τονάζ κινεζικής κατασκευής. Δεν μιλάμε μόνο για πλοία που ανήκουν σε κινεζικές εταιρείες. Τα τελευταία 10-15 χρόνια, λόγω του τρόπου με τον οποίο αναπτύχθηκε η ναυπηγική βιομηχανία, οι πλοιοκτήτες συχνά δεν είχαν άλλη επιλογή από το να εξετάσουν το ενδεχόμενο ναυπήγησης στην Κίνα – για τρεις βασικούς λόγους: Πρώτον, λόγω της διαθέσιμης χωρητικότητας, δεύτερον, λόγω των ανταγωνιστικών τιμών και τρίτον, επειδή τα κινεζικά ναυπηγεία έχουν βελτιώσει σημαντικά την ποιότητά τους. Σε πολλές περιπτώσεις, τα πρότυπά τους πλησιάζουν εκείνα των κορεατικών ή ακόμη και των ιαπωνικών ναυπηγείων. Ως αποτέλεσμα, ένας μεγάλος αριθμός πλοίων -που ανήκουν τόσο σε εισηγμένες όσο και σε ιδιωτικές εταιρείες παγκοσμίως- έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα. Αυτή τη στιγμή, βλέπουμε ναυλωτές -ακόμη και σε διαπραγματεύσεις για βραχυχρόνιες ή μακροπρόθεσμες ναυλώσεις- να προσπαθούν να αποφύγουν πλοία κινεζικής κατασκευής. Ορισμένοι το κάνουν για να διαπραγματευτούν καλύτερα ναύλα- άλλοι ανησυχούν πραγματικά για τους κινδύνους, ιδίως όταν τα φορτία μεταφέρονται από»

και προς τις Ηνωμένες Πολιτίες. Απλώς δεν θέλουν να αναλάβουν το ρίσκο.»

Σε αυτό το πλαίσιο, ο Βαγγέλης Μαρινάκης προειδοποίησε ότι «αν αυτή η τάση συνεχιστεί, θα δημιουργηθεί μια αγορά δύο ταχυτήτων και, στο τέλος ο καταναλωτής θα πληρώσει το τίμημα. Το κόστος των παραδιδόμενων εμπορευμάτων θα είναι υψηλότερο, ειδικά για προϊόντα που εισάγονται ή εξάγονται από τις ΗΠΑ με πλοία που δεν έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα. Πιστεύω ότι αυτή η κατάσταση μπορεί να διαρκέσει περισσότερο από όσο όλοι θα θέλαμε ».

Έρχεται ύφεση στην Ευρώπη

Επιπροσθέτως, αναφέρθηκε και στις **γενικότερες οικονομικές τάσεις**, υπογραμμίζοντας ότι ειδικά στην Ευρώπη, «η οικονομική κατάσταση στην Ευρώπη δεν είναι καλή. Αναμένουμε ύφεση. Παρόμοιες προβλέψεις υπήρχαν ακόμη και πριν από το COVID, αλλά λόγω της πανδημίας και των τελευταίων πέντε ετών -που πέρασαν γρήγορα- η ύφεση αυτή αναβλήθηκε. Στην πραγματικότητα, αρκετοί κλάδοι, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας, σημείωσαν ιστορικά υψηλά κέρδη κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ιδίως στους τομείς των εμπορευματοκιβωτίων και του ξηρού φορτίου. Οι ναύλοι εκτοξεύτηκαν και είδαμε εξαιρετικές συνθήκες στην αγορά».

Οι προοπτικές της ναυτιλίας και οι επενδύσεις στον εκσυγχρονισμό των στόλων

Σε σχέση με τις προοπτικές της ναυτιλίας, ο Βαγγέλης Μαρινάκης, υπογράμμισε ότι ορισμένες από τις παραμέτρους που επέτρεψαν **ιδιαίτερα αυξημένη κερδοφορία το προηγούμενο διάστημα**, είναι πιθανό **να μην ισχύουν το επόμενο διάστημα**, ενώ έχει ιδιαίτερη σημασία να συνεχιστούν οι επενδύσεις στον εκσυγχρονισμό των στόλων, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν την μείωση των εκπομπών αερίων που επιτείνουν την κλιματική αλλαγή. Όπως επισήμανε: «Ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας επηρέασε επίσης την αγορά δεξαμενόπλοιων, ωθώντας τις τιμές των ναύλων σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα. Η αγορά ήταν πολύ ισχυρή για ένα διάστημα. Στη συνέχεια, ήρθε η σύγκρουση μεταξύ Ισραήλ και Παλαιστίνης, μαζί με διαταραχές στη διώρυγα του Σουέζ – οι οποίες είχαν πραγματικό αντίκτυπο στη ναυτιλία και στις τιμές των ναύλων. Ταυτόχρονα, η Διώρυγα του Παναμά αντιμετώπισε τα δικά της προβλήματα με περιορισμούς βυθίσματος. Για πρώτη φορά στην ιστορία, και οι δύο διώρυγες δεν ήταν πλήρως λειτουργικές ταυτόχρονα. Αυτό ώθησε τους ναύλους σε υψηλότερα επίπεδα, αλλά αυτό το πλεονέκτημα δεν θα διαρκέσει για πάντα. Τελικά, οι παράγοντες αυτοί θα εξομαλυνθούν.. Η στρατηγική μας για το μέλλον είναι να συνεχίσουμε τον εκσυγχρονισμό του στόλου μας και να παραμείνουμε εξαιρετικά ευαίσθητοι όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων, τις περιβαλλοντικές ανησυχίες και τους τελευταίους κανονισμούς του ΠΟΝ (ΙΜΟ). Παρόλο που η διοίκηση Τραμπ μπορεί να μην προωθήσει τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς στις ΗΠΑ, παραμένουμε προσηλωμένοι στη μείωση των εκπομπών και στην προστασία του περιβάλλοντος».

Η επένδυση στα πλοία διπλού καυσίμου LNG μακροπρόθεσμα θα αποδώσει

Σε σχέση με την επιλογή να επενδύσει σε πλοία που είναι **πιο φιλικά προς το περιβάλλον** καθώς και σε πλοία διπλού καυσίμου, ο Βαγγέλης Μαρινάκης υπογράμμισε ότι: «Πληρώνουμε ένα επιπρόσθετο κόστος (premium) για τη ναυπήγηση πλοίων φιλικών στο περιβάλλον καθώς και πλοίων διπλού καυσίμου. Για ένα διάστημα θα υπάρξει μια μεταβατική φάση όπου θα χρησιμοποιούμε λιγότερο ρυπογόνα καύσιμα, παρότι δεν έχουμε δει ακόμη τους ναυλωτές, ή τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες να πληρώνουν επιπρόσθετα premium. Παρ' όλα αυτά έχουμε επεκτείνει τη ναυπηγική μας δραστηριότητα σε πλοία εμπορευματοκιβωτίων με τεχνολογία διπλού καυσίμου για εμπορευματοκιβώτια. Έχουμε μια μακροπρόθεσμη οπτική και πιστεύουμε ότι τελικά θα αποδώσει».

Συμπλήρωσε δε ότι: «Το κλειδί είναι να διατηρήσουμε οικονομική αντοχή ώστε να μπορούμε να αντέξουμε τους κύκλους της ναυτιλιακής αγοράς. Πιστεύω ότι –ειδικά στην Ευρώπη– οι κανονισμοί θα προχωρήσουν και τα πλοία διπλού καυσίμου LNG θα προσφέρουν σαφή πλεονεκτήματα τόσο άποψη εκπομπών αερίων όσο και κόστους, ειδικά όταν λήξει ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας. Ελπίζουμε ότι αυτό θα συμβεί σύντομα, ενδεχομένως εντός του έτους. Όταν οι τιμές του φυσικού αερίου μειωθούν, η χρήση του LNG θα γίνει σημαντικά πιο αποδοτική – όχι μόνο από περιβαλλοντική άποψη, αλλά και οικονομικά, λόγω της χαμηλότερης κατανάλωσης».

Θα ευνοηθεί ο κλάδος της ναυτιλίας

Αναφερόμενος στις συνολικότερες **γεωπολιτικές εξελίξεις και ανακατατάξεις** ο Βαγγέλης Μαρινάκης υπογράμμισε ότι οι αλλαγές είναι μεγάλες, όμως την ίδια στιγμή αυτή η συνθήκη ευνοεί τον κλάδο της ναυτιλίας. Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε: *«Πολλά πράγματα που θεωρούσαμε αδιανόητα -όπως οι εντάσεις με την Κίνα, τη Ρωσία ή η σύγκρουση Ισραήλ-Παλαιστίνης- συμβαίνουν. Τα επόμενα χρόνια θα είναι πολύ ενδιαφέροντα. Πιστεύω ότι, τελικά, αυτές οι εξελίξεις θα ωφελήσουν τη ναυτιλία και τις εταιρείες μας. Βραχυπρόθεσμα, ίσως χρειαστεί να υπομείνουμε κάποιες δυσκολίες κμέχρι να επέλθει ομαλοποίηση. Αλλά επαναλαμβάνω:αυτή η μεταβλητότητα και όλες αυτές οι γεωπολιτικές αλλαγές τείνουν να βοηθήνε μακροπρόθεσμα τον κλάδο μας».*

Η στρατηγική κυρώσεων της ΕΕ: ο Ευρωπαίος καταναλωτής πλήρωσε το τίμημα

Ο ιδρυτής και πρόεδρος της Capital Maritime & Trading Corp. υπενθύμισε ότι **έγκαιρα είχε προειδοποιήσει τις επιπτώσεις των ευρωπαϊκών κυρώσεων με αφορμή τον πόλεμο Ρωσίας και Ουκρανίας**. Όπως είπε: *«Όσον αφορά την ευρωπαϊκή οικονομία, είπα πριν από τρία χρόνια -όταν ξεκίνησε ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας- ότι η στρατηγική κυρώσεων της ΕΕ τελικά δεν θα λειτουργούσε. Στο τέλος, ήταν ο Ευρωπαίος πολίτης που πλήρωσε το τίμημα. Το ρωσικό πετρέλαιο συνέχισε να εξάγεται στην Κίνα και την Ινδία με μεγάλες εκπτώσεις. Εν τω μεταξύ, οι ευρωπαϊκές χώρες αγόραζαν προϊόντα από τα ινδικά και κινεζικά διυλιστήρια σε τιμές ρεκόρ. Έτσι, παρά το εμπάργκο η Ρωσία έλαβε στην πραγματικότητα περισσότερα έσοδα από ό,τι πριν, ενώ τα διυλιστήρια της Ινδίας και της Κίνας κατέγραψαν κέρδη ρεκόρ. Και ήταν ο Ευρωπαίος καταναλωτής που πλήρωσε το λογαριασμό. Αυτός είναι ένας από τους λόγους για τους οποίους πιστεύω ότι η ύφεση στην Ευρώπη είναι πλέον αναπόφευκτη».*

Όπως ο ίδιος ο Βαγγέλης Μαρινάκης τόνισε, θεωρεί ότι η κυβέρνηση Τραμπ υιοθετεί τη σωστή προσέγγιση απέναντι στον πόλεμο Ρωσίας- Ουκρανίας. Ανέφερε χαρακτηριστικά: *«Τα τελευταία τρία χρόνια, η Ευρώπη δεν κατέβαλε καμία σοβαρή προσπάθεια για να σταματήσει αυτόν τον πόλεμο. Αθώοι άνθρωποι -ιδιαίτερα παιδιά- πεθαίνουν. Και μετά από τρία χρόνια, δεν υπάρχει κανένας λόγος για να συνεχιστεί αυτό. Είναι παράλογο και πρέπει να σταματήσει. Αυτές είναι οι προσωπικές μου απόψεις για τις οικονομικές προοπτικές της Ευρώπης και το μέλλον της ναυτιλίας».*

Κλείνοντας την ομιλία του ο Βαγγέλης Μαρινάκης ευχήθηκε στους παρευρισκομένους *«να παραμείνουν δυνατοί και υγιείς. Γιατί όταν είσαι δυνατός και υγιής, μπορείς να αντιμετωπίζεις τις κρίσεις και να απολαμβάνεις τις προκλήσεις κάθε μέρα. Στο τέλος, όλοι προσπαθούμε να κάνουμε το καλύτερο δυνατό - για τις εταιρείες μας, τους μετόχους μας και για το μέλλον».*

<https://www.greeknewsusa.com/marinakis-addresses-capital-link-international-shipping-forum/>

GreekNewsUSA.com

Greek News USA

[Home](#) [Greece](#) [Marinakis Addresses Capital Link International Shipping Forum](#)

Marinakis Addresses Capital Link International Shipping Forum

By
Greek News

-

March 31, 2025



DIMITRIOS@PANAGOS.COM
NEW YORK, NY – GNUA -Revekka Papadopoulos

Evangelos Marinakis, Founder & Chairman, Capital Maritime & Trading Corp., delivered the luncheon keynote address at the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum held on Monday, March 31, at the Metropolitan Club in New York City.

Marinakis, who was introduced by Chris Taylor, Chief Development Officer – NYSE GROUP, described a world where shifting trade policies, growing suspicion of Chinese -

built ships, and economic divergence are reshaping the maritime landscape and raised alarms over a growing reluctance by charterers to engage Chinese-built vessels - despite their improved standards and pricing.



DIMITRIOS@PANAGOS.COM

"Even in various negotiations, either in period or even short period", he said, "we see that charters try to avoid Chinese tonnage.... especially for cargoes that are transported in and out of United States that don't want to take the risk. If the trend continues, Marinakis warned, "we are going to have a two-tier market. And of course, at the end of the day, the consumer will have to pay the price because the delivered, let's say, price for the commodity will be higher".

The one -day Forum, held in cooperation with NYSE and NASDAQ, examines the macroeconomic issues that are shaping and transforming the international shipping markets today, featuring a comprehensive review and outlook of the various shipping markets, made more relevant by the release of companies' annual results.



DIMITRIOS@PANAGOS.COM

The forum also featured 1×1 meetings between investors and shipping companies.

In his welcoming remarks, Nicholas Bornozis, President – Capital Link, Inc stressed that the conference provides a unique opportunity and platform for discussion among investors, financiers, cargo owners and shipowners about the latest developments in the global shipping, energy and commodity markets, and the financial and capital markets.

The Forum also discussed critical topics of the industry such as geopolitics, energy security, sanctions, access to capital, regulation, technology, innovation and more.



DIMITRIOS@PANAGOS.COM

<https://www.naftikachronika.gr/2025/04/01/ef-marinakis-oi-exelixeis-tha-ofelisoun-ti-naftilia-kai-tis-etaireies-mas/>

- Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών, Ποντοπόρος Ναυτιλία
- 01.04.2025

Ευ. Μαρινάκης: Οι εξελίξεις θα ωφελήσουν τη ναυτιλία και τις εταιρείες μας



Αποστολή Ναυτικών Χρονικών στις ΗΠΑ

Αισιόδοξος ότι οι εμπορικές πολιτικές Τραμπ θα έχουν έναν βραχυπρόθεσμο μόνο αντίκτυπο στη ναυτιλία εμφανίστηκε ο κ. Ευάγγελος Μαρινάκης, ιδρυτής και Πρόεδρος της Capital Maritime & Trading Corp., κατά τη διάρκεια ομιλίας του στη Νέα Υόρκη στο πλαίσιο του 19ου ετήσιου Capital Link International Shipping Forum.

Παρακάτω η ομιλία του κ. Μαρινάκη:

«Μετά τις εκλογές στις ΗΠΑ και την έναρξη της νέας κυβέρνησης Τραμπ τον Ιανουάριο, έχουμε δει πολλές αλλαγές – πλήθος ανακοινώσεων και συζητήσεων για διεθνή θέματα – που έχουν κάνει τη ζωή μας πιο σύνθετη, αλλά ταυτόχρονα πιο ενδιαφέρουσα. Στη ναυτιλία συχνά επωφελούμαστε από τα γεωπολιτικά γεγονότα. Όταν υπάρχει αβεβαιότητα, πιστεύω ότι, στο τέλος της ημέρας, η ναυτιλία κερδίζει—ίσως βραχυπρόθεσμα, αλλά σίγουρα μακροπρόθεσμα βλέπουμε οφέλη. Φυσικά, όλα εξαρτώνται από το πώς αντιδρούν οι επιχειρηματίες – πως αναλύουν την κατάσταση και διαμορφώνουν μία στρατηγική».

»Κατά τη γνώμη μου θα αντιμετωπίσουμε πολλές προκλήσεις στο μέλλον, ιδίως όσον αφορά τους δασμούς. Οι τρέχουσες συζητήσεις που παρακολουθούμε δεν περιορίζονται πλέον μόνο στην Κίνα – τώρα υπάρχουν δασμοί που επηρεάζουν και την Ε.Ε. και άλλες χώρες. Όλα αυτά έχουν άμεσο αντίκτυπο στη ναυτιλία, διότι επηρεάζουν τη μεταφορά αγαθών. Βραχυπρόθεσμα αναμένω αρνητικό αντίκτυπο, αλλά δεν πιστεύω ότι τέτοιοι περιορισμοί είναι βιώσιμοι μακροπρόθεσμα».

»Ένα άλλο ζήτημα που μας απασχολεί είναι το μέλλον του τονάζ κινεζικής κατασκευής. Δεν μιλάμε μόνο για πλοία που ανήκουν σε Κινέζικες εταιρίες. Τα τελευταία 10-15 χρόνια, λόγω του τρόπου με τον οποίο αναπτύχθηκε η ναυπηγική βιομηχανία, οι πλοιοκτήτες δεν είχαν συχνά άλλη επιλογή από το να εξετάσουν το ενδεχόμενο ναυπήγησης στην Κίνα για τρεις βασικούς λόγους: Πρώτον, λόγω της διαθέσιμης χωρητικότητας. Δεύτερον, λόγω του ανταγωνιστικού κόστους. Και τρίτον, γιατί τα κινεζικά ναυπηγεία έχουν βελτιώσει σημαντικά την ποιότητά τους. Σε πολλές περιπτώσεις, τα πρότυπα τους πλησιάζουν εκείνα των κορεατικών ή ακόμα και των ιαπωνικών ναυπηγείων. Ως αποτέλεσμα, ένας μεγάλος αριθμός πλοίων—που ανήκουν

τόσο σε εισηγμένες όσο και σε ιδιωτικές εταιρείες παγκοσμίως—έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα».

»Αυτή τη στιγμή, βλέπουμε ναυλωτές – ακόμη και σε διαπραγματεύσεις ναυλώσεων, είτε μακροχρόνιες είτε βραχυχρόνιες, να προσπαθούν να αποφύγουν πλοία κινεζικής ναυπήγησης. Ορισμένοι το κάνουν για να διαπραγματευτούν καλύτερα ναύλα – άλλοι ανησυχούν πραγματικά για τους κινδύνους, ιδιαίτερα όταν τα φορτία μεταφέρονται από και προς τις Ηνωμένες Πολιτείες. Απλώς δεν θέλουν να αναλάβουν το ρίσκο».

»Αν αυτή η τάση συνεχιστεί, θα δημιουργηθεί μια αγορά δύο ταχυτήτων και, στο τέλος ο καταναλωτής θα πληρώσει το τίμημα. Το κόστος των παραδιδόμενων εμπορευμάτων θα είναι υψηλότερο, ειδικά για προϊόντα που εισάγονται ή εξάγονται από τις ΗΠΑ με πλοία που δεν έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα. Πιστεύω ότι αυτή η κατάσταση μπορεί να διαρκέσει περισσότερο από όσο όλοι θα θέλαμε».

»Από την άλλη πλευρά, η οικονομική κατάσταση στην Ευρώπη δεν είναι καλή. Αναμένουμε ύφεση. Παρόμοιες προβλέψεις υπήρχαν ακόμη και πριν από το COVID, αλλά λόγω της πανδημίας και των τελευταίων πέντε ετών – που πέρασαν γρήγορα— η ύφεση αυτή αναβλήθηκε. Στην πραγματικότητα, αρκετοί κλάδοι, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας, σημείωσαν ιστορικά υψηλά κέρδη κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ιδίως στους τομείς των εμπορευματοκιβωτίων και του ξηρού φορτίου. Οι ναύλοι εκτοξεύτηκαν και είδαμε εξαιρετικές συνθήκες στην αγορά».

»Ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας επηρέασε επίσης την αγορά δεξαμενόπλοιων, ωθώντας τις τιμές των ναύλων σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα. Η αγορά ήταν πολύ ισχυρή για ένα διάστημα. Στη συνέχεια, ήρθε η σύγκρουση μεταξύ Ισραήλ και Παλαιστίνης, μαζί με διαταραχές στη διώρυγα του Σουέζ – οι οποίες είχαν πραγματικό αντίκτυπο στη ναυτιλία και στις τιμές των ναύλων. Ταυτόχρονα, η Διώρυγα του Παναμά αντιμετώπισε τα δικά της προβλήματα με περιορισμούς βυθίσματος. Για πρώτη φορά στην ιστορία, και

οι δύο διώρυγες δεν ήταν πλήρως λειτουργικές ταυτόχρονα. Αυτό ώθησε τους ναύλους σε υψηλότερα επίπεδα, αλλά αυτό το πλεονέκτημα δεν θα διαρκέσει για πάντα. Τελικά, οι παράγοντες αυτοί θα εξομαλυνθούν».

»Η στρατηγική μας για το μέλλον είναι να συνεχίσουμε τον εκσυγχρονισμό του στόλου μας και να παραμείνουμε εξαιρετικά ευαίσθητοποιημένοι όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων, τις περιβαλλοντικές ανησυχίες και τους τελευταίους κανονισμούς του ΠΟΝ (IMO). Παρόλο που η διοίκηση Τραμπ μπορεί να μην προωθήσει τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς στις ΗΠΑ, παραμένουμε προσηλωμένοι στη μείωση των εκπομπών και στην προστασία του περιβάλλοντος».

»Πληρώνουμε ένα επιπρόσθετο κόστος (premium) για τη ναυπήγηση πλοίων φιλικών στο περιβάλλον καθώς και πλοίων διπλού καυσίμου. Για ένα διάστημα θα υπάρξει μια μεταβατική φάση όπου θα χρησιμοποιούμε λιγότερο ρυπογόνα καύσιμα, παρότι δεν έχουμε δει ακόμη τους ναυλωτές, ή τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες να πληρώνουν επιπρόσθετα premium. Παρ' όλα αυτά έχουμε επεκτείνει τη ναυπηγική μας δραστηριότητα σε πλοία εμπορευματοκιβωτίων με τεχνολογία διπλού καυσίμου για εμπορευματοκιβώτια. Έχουμε μια μακροπρόθεσμη οπτική και πιστεύουμε ότι τελικά θα αποδώσει».

»Το κλειδί είναι να διατηρήσουμε οικονομική αντοχή ώστε να μπορούμε να αντέξουμε τους κύκλους της ναυτιλιακής αγοράς. Πιστεύω ότι –ειδικά στην Ευρώπη– οι κανονισμοί θα προχωρήσουν και τα πλοία διπλού καυσίμου LNG θα προσφέρουν σαφή πλεονεκτήματα τόσο από την άποψη των εκπομπών αερίων όσο και κόστους, ειδικά όταν λήξει ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας. Ελπίζουμε ότι αυτό θα συμβεί σύντομα, ενδεχομένως εντός του έτους. Όταν οι τιμές του φυσικού αερίου μειωθούν, η χρήση του LNG θα γίνει σημαντικά πιο αποδοτική – όχι μόνο από περιβαλλοντική άποψη, αλλά και οικονομικά, λόγω της χαμηλότερης κατανάλωσης».

»Πολλά πράγματα που θεωρούσαμε αδιανόητα -όπως οι εντάσεις με την Κίνα, τη Ρωσία ή η σύγκρουση Ισραήλ-Παλαιστίνης- συμβαίνουν. Τα επόμενα χρόνια θα είναι πολύ ενδιαφέροντα. Πιστεύω ότι, τελικά, αυτές οι εξελίξεις θα ωφελήσουν τη ναυτιλία και τις εταιρείες μας. Βραχυπρόθεσμα, ίσως χρειαστεί να υπομείνουμε κάποιες δυσκολίες μέχρι να επέλθει ομαλοποίηση. Αλλά επαναλαμβάνω: αυτή η μεταβλητότητα και όλες αυτές οι γεωπολιτικές αλλαγές τείνουν να βοηθάνε μακροπρόθεσμα τον κλάδο μας».

»Όσον αφορά την ευρωπαϊκή οικονομία, είπα πριν από τρία χρόνια -όταν ξεκίνησε ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας- ότι η στρατηγική κυρώσεων της ΕΕ τελικά δεν θα λειτουργούσε. Στο τέλος, ήταν ο Ευρωπαίος πολίτης που πλήρωσε το τίμημα. Το ρωσικό πετρέλαιο συνέχισε να εξάγεται στην Κίνα και την Ινδία με μεγάλες εκπτώσεις. Εν τω μεταξύ, οι ευρωπαϊκές χώρες αγόραζαν προϊόντα από τα ινδικά και κινεζικά διυλιστήρια σε τιμές ρεκόρ. Έτσι, παρά το εμπάργκο η Ρωσία έλαβε στην πραγματικότητα περισσότερα έσοδα από ό,τι πριν, ενώ τα διυλιστήρια της Ινδίας και της Κίνας κατέγραψαν κέρδη ρεκόρ. Και ήταν ο Ευρωπαίος καταναλωτής που πλήρωσε το λογαριασμό. Αυτός είναι ένας από τους λόγους για τους οποίους πιστεύω ότι η ύφεση στην Ευρώπη είναι πλέον αναπόφευκτη».

»Επίσης θεωρώ ότι η κυβέρνηση Τραμπ υιοθετεί τη σωστή προσέγγιση απέναντι στον πόλεμο Ρωσίας- Ουκρανίας. Τα τελευταία τρία χρόνια, η Ευρώπη δεν κατέβαλε καμία σοβαρή προσπάθεια για να σταματήσει αυτόν τον πόλεμο. Αθώοι άνθρωποι -ιδιαίτερα παιδιά- πεθαίνουν. Και μετά από τρία χρόνια, δεν υπάρχει κανένας λόγος για να συνεχιστεί αυτό. Είναι παράλογο και πρέπει να σταματήσει. Αυτές είναι οι προσωπικές μου απόψεις για τις οικονομικές προοπτικές της Ευρώπης και το μέλλον της ναυτιλίας».

»Θέλω να ευχηθώ σε όλους όσους βρίσκεστε εδώ σήμερα να είστε δυνατοί και υγιείς. Γιατί όταν είσαι δυνατός και υγιής, μπορείς να αντιμετωπίζεις τις κρίσεις και να απολαμβάνεις τις προκλήσεις κάθε μέρα. Στο τέλος, όλοι προσπαθούμε να κάνουμε το καλύτερο δυνατό -για τις εταιρείες μας, τους μετόχους μας και για το μέλλον».

<https://www.newgreektv.com/news-in-english-for-greeks/economy/item/37427-evangelos-marinakis-a-time-of-change-from-which-shipping-can-benefit>



- [Home](#)
-
- [English Edition](#)
-
- [Economy](#)
-
-

Evangelos Marinakis: A time of change from which shipping can benefit

- April 1, 2025
- Written by [E.Tsiliopoulos](#)



In a period of global upheaval, both geopolitical but also economic, Evangelos Marinakis, founder and chairman of Capital Maritime & Trading Corp was the keynote speaker during the official lunch at the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum at New York's Metropolitan Club on the 31st of March 2025.

His audience included top banking executives, charterers, ship-owners, stock market executives from both NYSE and Nasdaq, financial analysts and important figures from shipping such as Semiramis Paliou (Diana Shipping Inc.), Poly Hadjioannou (Safe Bulkers), but also investment banking executives such as Wiley Griffiths (Morgan Stanley), Evan Cohen (First Citizens Bank) and Edward Horton (Seward & Kissel LLP). There were also international executives of the shipping industry such as Kristian Sorensen (BW LPG), Richard Tyrrell (Cool Company), and Carlos Balestra di Mottola (d'Amico International).

Addressing an audience of executives from shipping and finance, many of whom he knows since the 1990s, Evangelos Marinakis began his speech by noting that *"I'm happy to be here today with all of you. I saw many friends whom I hadn't seen in quite some time, friends with whom we started out—let's say—together back in the early '90s. So, it was a pleasant surprise to see them again and to see that they're still strong, healthy, and doing well in business"*.

Opportunities for shipping

Evangelos Marinakis stressed from the outset that after the US elections and the new administration under Donald Trump, the international landscape has changed, stressing that these changes can make the whole situation more complex, but at the same time they create opportunities that can benefit shipping. Therefore, he reminded that in such conditions «at the end of the day» shipping wins, provided that entrepreneurs take advantage of the opportunities that are offered: *«Since the U.S. elections and the beginning of Mr. Trump's administration in January, we've seen many changes—numerous announcements and discussions on various global matters—which have made our lives more complicated, but at the same time, much more interesting. In shipping, we often benefit from geopolitical events. When there's uncertainty, I believe that, at the end of the day, it tends to work in shipping's favor—perhaps in the short term, but certainly in the long term, we often see some benefits. Of course, it all depends on how entrepreneurs react—how they analyze the situation and form a strategy.»*

Such restrictions are not sustainable in the long run

Evangelos Marinakis referred to the whole issue around the US government's decision to impose tariffs on imported goods. He acknowledged that in the short run there might be negative consequences but his estimate was that such policies cannot be maintained in the long run: *“In my opinion, we'll face many challenges ahead, especially regarding tariffs. The current discussions we're following are no longer limited to China; now there are tariffs affecting the EU and other countries as well. All of this has a direct impact on shipping because it affects the transportation of goods. In the short term, I expect a negative impact, but I don't believe such restrictions are sustainable in the long run.”*

The question of levies on Chinese-built tonnage

The founder and chairman of Capital Maritime & Trade Corp then moved to the recent announcements of the US government about high extra levies on Chinese-built ships, given the tonnage that such a measure might affect: *“Another issue that concerns us is the future of Chinese-built tonnage. We're not only talking about vessels owned by Chinese companies. In the last 10 to 15 years, due to the way the shipbuilding industry has developed, shipowners often had no choice*

but to consider building in China—for three main reasons: First, due to the capacity; second, because of competitive pricing; and third, because Chinese shipyards have improved their quality significantly. In many cases, their standards are approaching those of Korean or even Japanese yards. As a result, a large number of ships—owned by both listed and private companies worldwide—have been built in China.

Currently, we're seeing charterers—even in short or period charter negotiations—trying to avoid Chinese-built tonnage. Some do this to negotiate better rates; others are genuinely concerned about the risks, particularly when cargoes are being transported in and out of the United States. They simply don't want to take the risk.”

Consequently, Evangelos Marinakis warned that, “if this trend continues, we will end up with a two-tier market, and ultimately, the consumer will bear the cost. Delivered commodity prices will rise, especially for goods entering or leaving the U.S. on non-Chinese-built vessels. I believe this situation could last longer than any of us would like to think.”

Europe is facing a recession

Evangelos Marinakis also spoke about the broader economic conjuncture, stressing that: “the economic situation in Europe is not looking good. We anticipate a recession. There were similar predictions even before COVID, but due to the pandemic and the past five years—which flew by quickly—this recession was postponed. In fact, several industries, including shipping, saw record profits during that time, particularly in the container and dry cargo sectors. Rates soared, and we witnessed extraordinary market conditions.”

Prospects for shipping and the importance of modernizing fleets

In relation to the outlook for shipping, Evangelos Marinakis stressed that some of the parameters that have allowed for very high profitability in the past period are unlikely to apply in the coming period, which means that it is particularly important to continue investing in fleet modernisation, including those investing in the reduction of emissions. As he pointed out “The Russia-Ukraine war also affected the tanker market, pushing freight rates to exceptionally high levels. The market was very strong for a time. Then came the conflict between Israel and Palestine, along with disruptions in the Suez Canal—which had a real impact on our business and on freight rates. At the same time, the Panama Canal faced its own issues with draught restrictions. For the first time in history, both canals were not fully operational simultaneously. This pushed rates higher, but this advantage won't last forever. Eventually, these factors will normalize.

Our strategy going forward is to continue modernizing our fleet while staying highly aware of emissions, environmental concerns, and the latest IMO regulations. Even though the Trump administration may not push ahead with environmental regulations in the U.S., we remain committed to reducing emissions and being environmentally conscious.”

Investing in dual fuel LNG vessels will pay off in the long run

Regarding his decision to invest in eco-friendly ships and dual fuel ships, Evangelos Marinakis stressed that: *“We pay a premium to build eco-friendly and dual-fuel ships. For a while, there will be a transitional phase where we use less-polluting energy sources, even though we haven’t yet seen charterers, oil majors, or liner companies paying a premium for these vessels. Still, we’ve expanded our newbuilding program with dual-fuel technology in container ships. We take a long-term view and believe it will pay off.*

The key is to remain financially strong so we can withstand market cycles. Eventually—especially in Europe—environmental regulations will move forward, and dual-fuel LNG vessels will offer clear advantages in terms of both emissions and cost, particularly when the Russia-Ukraine war ends. We hope that will happen soon, possibly within the year. When gas prices fall, using LNG will become significantly more cost-effective—not only from an environmental standpoint but also financially, due to lower fuel consumption.”

Developments in the next years will benefit shipping

Referring to broader geopolitical developments and upheavals, Evangelos Marinakis stressed that the changes are significant, but shipping can benefit from these changes:

“Things we thought could never happen—such as tensions with China, Russia, or the Israel-Palestine conflict—are happening. The years ahead will be very interesting. I believe that, ultimately, these developments will benefit shipping and our companies. In the short term, we may have to endure some pain and wait for normalization. But once again, I say: all this volatility and all these geopolitical changes tend to support our industry in the long run.”

Sanctions meant that the European consumer paid the price

The founder and chairman of Capital Maritime & Trading Corp. recalled that he had timely warned about how Europe had moved to sanction the Russia-Ukraine war

“Regarding the European economy, I said three years ago—when the Russia-Ukraine war began—that the EU sanctions strategy would backfire. In the end, it was the European citizen who paid the price. Russian oil continued to be exported to China and India at deep discounts. Meanwhile, European countries bought refined products from those same refineries at record-high prices. So, despite the sanctions, Russia actually received more income than before, while India and Chinese refineries enjoyed record profits. And it was the European consumer who footed the bill. This is one of the reasons I believe a recession in Europe is now unavoidable.”

That is why he stressed that the Trump administration has a positive approach to the Russia-Ukraine war: *“I also think the Trump administration is taking the right approach toward the Russia-Ukraine war. In the last three years, Europe has made no serious effort to stop this war. Innocent people—especially children—are dying. And after three years, there is no justification for this to continue. It’s senseless and must stop. These are my personal views on the economic outlook in Europe and the future of shipping.”*

Concluding his presentation Evangelos Marinakis wished his audience to *“remain strong and healthy. Because when you are strong and healthy, you can navigate crises and embrace daily challenges. In the end, we all try to do our best—for our companies, our shareholders, and the future.”*

<https://www.newgreektv.com/news-in-english-for-greeks/economy/item/37430-jerry-kalogiratos-highlights-key-role-of-energy-transition-and-data-demand-in-lng-outlook>



Jerry Kalogiratos Highlights Key Role of Energy Transition and Data Demand in LNG Outlook

- April 2, 2025
- Written by E.Tsiliopoulos



At the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum, held Monday at the Metropolitan Club in Manhattan, energy transition and long-term prospects for liquefied natural gas (LNG) took center stage during a panel on the gas shipping sector. Among the speakers, Jerry Kalogiratos, CEO of Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC), offered a commanding outlook on LNG and carbon capture shipping, positioning his company at the forefront of an evolving maritime landscape increasingly shaped by clean energy demands and technological shifts.

“We own and operate the largest U.S.-listed fleet of two-stroke LNG carriers,” Kalogiratos said. “That’s 12 vessels on the water and six more on the way.” Backed by \$2.5 billion in contracted revenue and a seven-year charter backlog, CCEC is betting heavily on what Kalogiratos called “energy transition cargos”—ranging from LNG and LPG to ammonia and liquid CO₂.

The LNG shipping market, Kalogiratos argued, is heading for a crunch. “We see the LNG market moving into balance in 2026/early 27. Strong 7-10 year charter rates remain robust reflecting underlying fundamentals for forward deliveries” he commented adding that supply delays in new export capacity—about 30 million tons per annum (MTPA) behind schedule—are expected to clear by 2026 and 2027, triggering a sharp tightening in vessel availability.

Yet perhaps more significant was Kalogiratos’ focus on carbon capture and storage (CCUS) transport, an emerging niche in the shipping world. CCEC owns four of the world’s first liquid CO₂ carriers—handy-sized, multi-gas vessels that Kalogiratos described as “a big part of a very small

order book.” He sees these vessels playing a critical role in decarbonization, particularly in Europe, where projects like Norway’s Northern Lights and the EU-backed Stella Maris are ramping up.

Kalogiratos also cited rising energy needs from AI-powered data centers as a long-term tailwind for LNG demand, calling the market outlook “very strong” despite short-term volatility.

Nikos Bornozis (Capital Link), Liam Burke (B Riley Securities), Kristian Sorensen (BW LPG), Jerry Kalogiratos (Capital Clean Energy Carriers Corp.), Richard Tyrrell (Cool Company), Ted Young (Dorian LPG) and Randy Giveans (Navigator Gas)

Other panelists echoed the upbeat tone on gas shipping. Richard Tyrrell, CEO of Cool Company (NYSE: CLCO), acknowledged temporary pressure on LNG due to a breakdown in inter-basin arbitrage but maintained that U.S. export growth and longer sailing distances bode well for future shipping demand.

For the liquefied petroleum gas (LPG) segment, BW LPG CEO Kristian Sorensen said underlying commodity dynamics remain robust, with rising demand in Asia and potential new growth in Africa. Dorian LPG’s CFO Ted Young added that LPG continues to gain ground in petrochemicals and that fleet growth remains manageable.

Randy Giveans, Head of Investor Relations at Navigator Gas, focused on diversification as a buffer against macroeconomic uncertainty. “We transport seven commodities across multiple continents,” he said. “That gives us a degree of earnings stability, especially with a balanced mix of spot and time-chartered exposure.”

<https://www.ot.gr/2025/04/01/naytilia/vaggelis-marinakis-kentrikos-omilitis-sto-19o-etisio-capital-link-international-shipping-forum/>



[NAYTILIA](https://www.ot.gr/2025/04/01/naytilia/vaggelis-marinakis-kentrikos-omilitis-sto-19o-etisio-capital-link-international-shipping-forum/)

Βαγγέλης Μαρινάκης: Κεντρικός ομιλητής στο 19ο Ετήσιο Capital Link International Shipping Forum

Ο Βαγγέλης Μαρινάκης, Founder & Chairman, Capital Maritime & Trading Corp., ήταν ο κεντρικός ομιλητής στο Μεσημεριανό Γεύμα του 19ου Ετήσιου Capital Link International Shipping Forum

SHARE



OT.gr Newsroom
01.04.2025 | 19:53

Ως Κεντρικός Ομιλητής συμμετείχε ο Βαγγέλης Μαρινάκης, Founder & Chairman της Capital Maritime & Trading Corp., στο Επίσημο Μεσημεριανό Γεύμα που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του [19ου Ετήσιου Capital Link International Shipping Forum](#), τη Δευτέρα 31 Μαρτίου, 2025 στο Metropolitan Club στην Νέα Υόρκη. Το Συνέδριο διοργανώθηκε σε συνεργασία με το Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (NYSE) και το Nasdaq.

ΜΕΣΗΜΕΡΙΑΝΟ ΓΕΥΜΑ & ΚΥΡΙΑ ΟΜΙΛΙΑ

Χορηγός Μεσημεριανού Γεύματος: The Marshall Islands Registry

Εισαγωγικά Σχόλια:

κ. Chris Taylor, Chief Development Officer – NYSE GROUP

Κύρια Ομιλία Μεσημεριανού Γεύματος:

κ. Βαγγέλης Μαρινάκης

Founder & Chairman

Capital Maritime & Trading Corp.

Ο κ. Chris Taylor, Chief Development Officer – NYSE

GROUP, πραγματοποίησε Εισαγωγικά Σχόλια.



Ο κ. Βαγγέλης Μαρινάκης, Founder & Chairman, Capital Maritime & Trading Corp., τόνισε τα εξής:

«Χαίρομαι που βρίσκομαι σήμερα εδώ μαζί σας. Είδα πολλούς φίλους που είχα να δω αρκετό καιρό, φίλους με τους οποίους ξεκινήσαμε – ας πούμε – μαζί στις αρχές της δεκαετίας του '90. Ήταν, λοιπόν, μια ευχάριστη έκπληξη να τους ξαναδώ και να διαπιστώσω ότι εξακολουθούν να είναι δυνατοί, υγιείς και επιτυχημένοι στις επιχειρήσεις τους.

Μετά τις εκλογές στις ΗΠΑ και την έναρξη της νέας κυβέρνησης Τραμπ τον Ιανουάριο, έχουμε δει πολλές αλλαγές – πλήθος ανακοινώσεων και συζητήσεων για διεθνή θέματα – που έχουν κάνει τη ζωή μας πιο σύνθετη, αλλά ταυτόχρονα πιο ενδιαφέρουσα. Στη ναυτιλία συχνά επωφελούμαστε από τα γεωπολιτικά γεγονότα. Όταν υπάρχει αβεβαιότητα, πιστεύω ότι, στο τέλος της ημέρας, η ναυτιλία

κερδίζει— ίσως βραχυπρόθεσμα, αλλά σίγουρα μακροπρόθεσμα βλέπουμε οφέλη. Φυσικά, όλα εξαρτώνται από το πώς αντιδρούν οι επιχειρηματίες – πως αναλύουν την κατάσταση και διαμορφώνουν μία στρατηγική.

Κατά τη γνώμη μου θα αντιμετωπίσουμε πολλές προκλήσεις στο μέλλον, ιδίως όσον αφορά τους δασμούς. Οι τρέχουσες συζητήσεις που παρακολουθούμε δεν περιορίζονται πλέον μόνο στην Κίνα – τώρα υπάρχουν δασμοί που επηρεάζουν και την Ε.Ε. και άλλες χώρες. Όλα αυτά έχουν άμεσο αντίκτυπο στη ναυτιλία, διότι επηρεάζουν τη μεταφορά αγαθών. Βραχυπρόθεσμα αναμένω αρνητικό αντίκτυπο, αλλά δεν πιστεύω ότι τέτοιοι περιορισμοί είναι βιώσιμοι μακροπρόθεσμα.

Ένα άλλο ζήτημα που μας απασχολεί είναι το μέλλον του τονάζ κινεζικής κατασκευής. Δεν μιλάμε μόνο για πλοία που ανήκουν σε Κινέζικες εταιρίες. Τα τελευταία 10-15 χρόνια, λόγω του τρόπου με τον οποίο αναπτύχθηκε η ναυπηγική βιομηχανία, οι πλοιοκτήτες δεν είχαν συχνά άλλη επιλογή από το να εξετάσουν το ενδεχόμενο ναυπήγησης στην Κίνα για τρεις βασικούς λόγους: Πρώτον, λόγω της διαθέσιμης χωρητικότητας. Δεύτερον, λόγω του ανταγωνιστικού κόστους. Και τρίτον, γιατί τα κινεζικά ναυπηγεία έχουν βελτιώσει σημαντικά την ποιότητά τους. Σε πολλές περιπτώσεις, τα πρότυπα τους πλησιάζουν εκείνα των κορεατικών ή ακόμα και των ιαπωνικών ναυπηγείων. Ως αποτέλεσμα, ένας μεγάλος αριθμός πλοίων—που ανήκουν τόσο σε εισηγμένες όσο και σε ιδιωτικές εταιρίες παγκοσμίως—έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα.

Αυτήν τη στιγμή, βλέπουμε ναυλωτές – ακόμη και σε διαπραγματεύσεις ναυλώσεων, είτε μακροχρόνιες είτε βραχυχρόνιες, να προσπαθούν να αποφύγουν πλοία κινεζικής ναυπήγησης. Ορισμένοι το κάνουν για να διαπραγματευτούν καλύτερα ναύλα – άλλοι ανησυχούν πραγματικά για τους κινδύνους, ιδιαίτερα όταν τα φορτία μεταφέρονται από και προς τις Ηνωμένες Πολιτείες. Απλώς δεν θέλουν να αναλάβουν το ρίσκο.

Αν αυτή η τάση συνεχιστεί, θα δημιουργηθεί μια αγορά δύο ταχυτήτων και, στο τέλος ο καταναλωτής θα πληρώσει το τίμημα. Το κόστος των παραδιδόμενων εμπορευμάτων θα είναι υψηλότερο, ειδικά για προϊόντα που εισάγονται ή εξάγονται από τις ΗΠΑ με πλοία που δεν έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα. Πιστεύω ότι αυτή η κατάσταση μπορεί να διαρκέσει περισσότερο από όσο όλοι θα θέλαμε.

Από την άλλη πλευρά, η οικονομική κατάσταση στην Ευρώπη δεν είναι καλή. Αναμένουμε ύφεση. Παρόμοιες προβλέψεις υπήρχαν ακόμη και πριν από το COVID, αλλά λόγω της πανδημίας και των τελευταίων πέντε ετών – που πέρασαν γρήγορα— η ύφεση αυτή αναβλήθηκε. Στην πραγματικότητα, αρκετοί κλάδοι, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας, σημείωσαν ιστορικά υψηλά κέρδη κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ιδίως στους τομείς των εμπορευματοκιβωτίων και

του ξηρού φορτίου. Οι ναύλοι εκτοξεύτηκαν και είδαμε εξαιρετικές συνθήκες στην αγορά.

Ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας επηρέασε επίσης την αγορά δεξαμενόπλοιων, ωθώντας τις τιμές των ναύλων σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα. Η αγορά ήταν πολύ ισχυρή για ένα διάστημα. Στη συνέχεια, ήρθε η σύγκρουση μεταξύ Ισραήλ και Παλαιστίνης, μαζί με διαταραχές στη διώρυγα του Σουέζ – οι οποίες είχαν πραγματικό αντίκτυπο στη ναυτιλία και στις τιμές των ναύλων. Ταυτόχρονα, η Διώρυγα του Παναμά αντιμετώπισε τα δικά της προβλήματα με περιορισμούς βυθίσματος. Για πρώτη φορά στην ιστορία, και οι δύο διώρυγες δεν ήταν πλήρως λειτουργικές ταυτόχρονα. Αυτό ώθησε τους ναύλους σε υψηλότερα επίπεδα, αλλά αυτό το πλεονέκτημα δεν θα διαρκέσει για πάντα. Τελικά, οι παράγοντες αυτοί θα εξομαλυνθούν.

Η στρατηγική μας για το μέλλον είναι να συνεχίσουμε τον εκσυγχρονισμό του στόλου μας και να παραμείνουμε εξαιρετικά ευαίσθητοποιημένοι όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων, τις περιβαλλοντικές ανησυχίες και τους τελευταίους κανονισμούς του ΠΟΝ (ΙΜΟ). Παρόλο που η διοίκηση Τραμπ μπορεί να μην προωθήσει τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς στις ΗΠΑ, παραμένουμε προσηλωμένοι στη μείωση των εκπομπών και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Πληρώνουμε ένα επιπρόσθετο κόστος (premium) για τη ναυπήγηση πλοίων φιλικών στο περιβάλλον καθώς και πλοίων διπλού καυσίμου. Για ένα διάστημα θα υπάρξει μια μεταβατική φάση όπου θα χρησιμοποιούμε λιγότερο ρυπογόνα καύσιμα, παρότι δεν έχουμε δει ακόμη τους ναυλωτές, ή τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες να πληρώνουν επιπρόσθετα premium. Παρόλα αυτά έχουμε επεκτείνει τη ναυπηγική μας δραστηριότητα σε πλοία εμπορευματοκιβωτίων με τεχνολογία διπλού καυσίμου για εμπορευματοκιβώτια. Έχουμε μια μακροπρόθεσμη οπτική και πιστεύουμε ότι τελικά θα αποδώσει.

Το κλειδί είναι να διατηρήσουμε οικονομική αντοχή ώστε να μπορούμε να αντέξουμε τους κύκλους της ναυτιλιακής αγοράς. Πιστεύω ότι –ειδικά στην Ευρώπη– οι κανονισμοί θα προχωρήσουν και τα πλοία διπλού καυσίμου LNG θα προσφέρουν σαφή πλεονεκτήματα τόσο από την άποψη των εκπομπών αερίων όσο και κόστους, ειδικά όταν λήξει ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας. Ελπίζουμε ότι αυτό θα συμβεί σύντομα, ενδεχομένως εντός του έτους. Όταν οι τιμές του φυσικού αερίου μειωθούν, η χρήση του LNG θα γίνει σημαντικά πιο αποδοτική – όχι μόνο από περιβαλλοντική άποψη, αλλά και οικονομικά, λόγω της χαμηλότερης κατανάλωσης.

Πολλά πράγματα που θεωρούσαμε αδιανόητα -όπως οι εντάσεις με την Κίνα, τη Ρωσία ή η σύγκρουση Ισραήλ-Παλαιστίνης- συμβαίνουν. Τα επόμενα χρόνια θα είναι πολύ ενδιαφέροντα. Πιστεύω ότι, τελικά, αυτές οι εξελίξεις θα ωφελήσουν τη

ναυτιλία και τις εταιρείες μας. Βραχυπρόθεσμα, ίσως χρειαστεί να υπομείνουμε κάποιες δυσκολίες μέχρι να επέλθει ομαλοποίηση. Αλλά επαναλαμβάνω: αυτή η μεταβλητότητα και όλες αυτές οι γεωπολιτικές αλλαγές τείνουν να βοηθήνε μακροπρόθεσμα τον κλάδο μας.

Όσον αφορά την ευρωπαϊκή οικονομία, είπα πριν από τρία χρόνια -όταν ξεκίνησε ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας- ότι η στρατηγική κυρώσεων της ΕΕ τελικά δεν θα λειτουργούσε. Στο τέλος, ήταν ο Ευρωπαίος πολίτης που πλήρωσε το τίμημα. Το ρωσικό πετρέλαιο συνέχισε να εξάγεται στην Κίνα και την Ινδία με μεγάλες εκπτώσεις. Εν τω μεταξύ, οι ευρωπαϊκές χώρες αγόραζαν προϊόντα από τα ινδικά και κινεζικά διυλιστήρια σε τιμές ρεκόρ. Έτσι, παρά το εμπάργκο η Ρωσία έλαβε στην πραγματικότητα περισσότερα έσοδα από ό,τι πριν, ενώ τα διυλιστήρια της Ινδίας και της Κίνας κατέγραψαν κέρδη ρεκόρ. Και ήταν ο Ευρωπαίος καταναλωτής που πλήρωσε το λογαριασμό. Αυτός είναι ένας από τους λόγους για τους οποίους πιστεύω ότι η ύφεση στην Ευρώπη είναι πλέον αναπόφευκτη.

Επίσης θεωρώ ότι η κυβέρνηση Τραμπ υιοθετεί τη σωστή προσέγγιση απέναντι στον πόλεμο Ρωσίας- Ουκρανίας. Τα τελευταία τρία χρόνια, η Ευρώπη δεν κατέβαλε καμία σοβαρή προσπάθεια για να σταματήσει αυτόν τον πόλεμο. Αθώοι άνθρωποι - ιδιαίτερα παιδιά- πεθαίνουν. Και μετά από τρία χρόνια, δεν υπάρχει κανένας λόγος για να συνεχιστεί αυτό. Είναι παράλογο και πρέπει να σταματήσει. Αυτές είναι οι προσωπικές μου απόψεις για τις οικονομικές προοπτικές της Ευρώπης και το μέλλον της ναυτιλίας.

Θέλω να ευχηθώ σε όλους όσους βρίσκεστε εδώ σήμερα να είστε δυνατοί και υγιείς. Γιατί όταν είσαι δυνατός και υγιής, μπορείς να αντιμετωπίζεις τις κρίσεις και να απολαμβάνεις τις προκλήσεις κάθε μέρα. Στο τέλος, όλοι προσπαθούμε να κάνουμε το καλύτερο δυνατό -για τις εταιρείες μας, τους μετόχους μας και για το μέλλον.

Ευχαριστώ πολύ».

Το συνέδριο

Το Ετήσιο International Shipping Forum που πραγματοποιείται στην Νέα Υόρκη κάθε χρόνο, είναι γνωστό για τη μεγάλη συμμετοχή του από επενδυτές, πλοιοκτήτες και χρηματοδότες. Αποτελεί σημείο συνάντησης για υψηλόβαθμα στελέχη τις ναυτιλίας και για στελέχη από τις οικονομικές και επενδυτικές κοινότητες που έχουν ενεργή συμμετοχή στη ναυτιλία.

Το Φόρουμ εξέτασε τα μακροοικονομικά ζητήματα που διαμορφώνουν και μεταμορφώνουν τις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές σήμερα, παρουσιάζοντας μια ολοκληρωμένη ανασκόπηση και τις προοπτικές των διαφόρων ναυτιλιακών

αγορών, που ενισχύονται από την ανακοίνωση των ετήσιων οικονομικών αποτελεσμάτων των εταιρειών του προηγούμενου έτους. Συζητήθηκαν θέματα κρίσιμης σημασίας για τη ναυτιλία, τις η γεωπολιτική, η ενεργειακή ασφάλεια, οι κυρώσεις, η πρόσβαση σε κεφάλαια, οι κανονισμοί, η τεχνολογία, η καινοτομία, και άλλα.

Στο συνέδριο συμμετείχαν ανώτερα στελέχη από κορυφαίες ναυτιλιακές εταιρείες, χρηματοδότες και παράγοντες τις αγορές που συζήτησαν τις τάσεις, την ανάπτυξη και τις προοπτικές των διαφόρων ναυτιλιακών κλάδων καθώς και θέματα κρίσιμου ενδιαφέροντος για τη ναυτιλία.

Στο πλαίσιο του Φόρουμ πραγματοποιήθηκαν πάνελ συζητήσεων, καθώς και συναντήσεις 1×1 μεταξύ επενδυτών και στελεχών από ναυτιλιακές εταιρείες.

Αυτό το ολόήμερο συνέδριο είναι γνωστό για το πλούσιο ενημερωτικό του περιεχόμενο και τις μοναδικές ευκαιρίες μάρκετινγκ, δικτύωσης και επιχειρηματικής ανάπτυξης.

Παράλληλα με το Συνέδριο πραγματοποιήθηκαν κατ' ιδίαν – 1×1 συναντήσεις μεταξύ επενδυτών και στελεχών ναυτιλιακών εταιρειών.

ΑΤΖΕΝΤΑ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ:

Η ατζέντα του Συνεδρίου βρίσκεται στον παρακάτω σύνδεσμο <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/>

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΔΙΟΡΓΑΝΩΘΗΚΕ:

ΣΕ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ: New York Stock Exchange (NYSE) • NASDAQ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΚΥΡΙΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ: TEN LTD. – TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΧΡΥΣΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ: DNV • EY

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ: ABS • DNB • Liberian Registry • Seward & Kissel LLP

ΧΟΡΗΓΟΙ: The American Club • The Baltic Exchange • First Citizens Club • Morgan Stanley • Neptune Maritime Leasing • Reed Smith • Vedder Price • V Group • Watson Farley & Williams

ΥΠΟΣΤΗΡΙΓΚΤΕΣ ΧΟΡΗΓΟΙ: Ardmore Shipping Corporation (NYSE: ASC) • BW LPG Ltd. (NYSE: BWLP) (OSLO: BWLPG) • Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC) • CoolCo Ltd. (NYSE: CLCO) (OSLO: CLCO) • d'Amico International Shipping S.A. (DIS.MI) (OTCQX: DMCOF) • Diana Shipping Inc. (NYSE: DSX) • Dorian LPG Ltd. (NYSE: LPG) • Eurodry Ltd. (NASDAQ: EDRY) • Euroseas Ltd. (NASDAQ: ESEA) • Flott & Co. PC • Genco Shipping & Trading Ltd (NYSE: GNK) • Global Ship Lease (GSL) • Heidmar Maritime Holdings Corp (NASDAQ: HMR) • International Seaways, Inc. (NYSE: INSW) • Navigator Gas (NYSE: NVGS) • Navios Maritime Partners L.P. (NYSE: NMM) • Pangaea Logistics Solutions Ltd. (NASDAQ: PANL) • Pyxis Tankers (NASDAQ: PXS) • Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB) • Scorpio Tankers Inc.

(NYSE: STNG) • Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK) • Stellar V Capital Corp. (NASDAQ: SVCCU)

ΧΟΡΗΓΟΙ BREAKFAST: CASTOR – TORO

ΧΟΡΗΓΟΣ ΜΕΣΗΜΕΡΙΑΝΟΥ ΓΕΥΜΑΤΟΣ: THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

CHARITY PARTNER: THE SEAMEN'S CHURCH INSTITUTE

ΦΟΡΕΙΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ: IBIA • INTERCARGO • NYMAR – New York Maritime Inc.

• World Shipping Council • WLPGA

ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:

ALTER EGO MEDIA – MEGA – TO BHMA – TA NEA – in.gr – ot.gr

Actualidad Maritima • All About Shipping • Athens Macedonian News Agency • Elnavi • Greek News USA • The Japan Maritime Daily • KAIJI PRESS • Marine Circle • maritimes.gr • Naftika Xronika • NGTV – New Greek Television • Shipping & Finance • Robban Assafina • World Oils • Xinde Marine News

<https://www.tovima.gr/2025/04/01/naytilia/vaggelis-marinakis-epoxi-allagon-apo-tin-opoia-mporei-na-epofelithe-i-naytilia/>

[Ναυτιλία](#)

Βαγγέλης Μαρινάκης: Εποχή αλλαγών από την οποία μπορεί να επωφεληθεί η ναυτιλία

Μοιράσου το

[Ναυτιλία](#)

Βαγγέλης Μαρινάκης: Εποχή αλλαγών από την οποία μπορεί να επωφεληθεί η ναυτιλία

01.04.2025 09:46

Newsroom

Σχετικό άρθρο



Μιλώντας στο 19ο Ετήσιο Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ της Capital Link ο Βαγγέλης Μαρινάκης υπογράμμισε τις μεγάλες προκλήσεις που αντιμετωπίζει σήμερα η ναυτιλία

Σε μια περίοδο μεγάλων ανακατατάξεων στο διεθνές τοπίο αλλά και στην παγκόσμια οικονομία, ο ιδρυτής και πρόεδρος της Capital Maritime & Trading Corp [Βαγγέλης Μαρινάκης](#) ήταν ο κεντρικός ομιλητής στο επίσημο γεύμα στο 19ο Ετήσιο Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ της [Capital Link](#) στο Metropolitan Club, στη [Νέα Υόρκη](#) στις 31 Μαρτίου 2025.

Το ακροατήριο περιλάμβανε κορυφαία στελέχη τραπεζών, ναυλωτών, πλοιοκτήτες, στελέχη των αμερικανικών κεφαλαιαγορών του Nasdaq και της Νέας Υόρκης, χρηματοοικονομικούς αναλυτές καθώς και εξέχουσες προσωπικότητες της ναυτιλίας, όπως η Σεμίραμς Παλιού (Diana Shipping Inc.), ο Πόλντ Χατζηιωάννου (Safe Bulkers), καθώς και κορυφαία στελέχη επενδυτικών τραπεζών όπως οι Wiley Griffiths (Morgan Stanley), Evan Cohen (First Citizens Bank) και Edward Horton (Seward & Kissel LLP). Μεταξύ των διεθνών εφοπλιστών που συμμετείχαν ήταν ο Kristian Sorensen (BW LPG), ο Richard Tyrrell (Cool Company), και ο Carlos Balestra di Mottola (d'Amico International).

Απευθυνόμενος σε ένα κοινό ανθρώπων της ναυτιλίας και της οικονομίας αρκετούς από τους οποίους γνωρίζει από της δεκαετία του 1990, ο Βαγγέλης Μαρινάκης ξεκίνησε σημειώνοντας ότι: *«Χαίρομαι που βρίσκομαι σήμερα εδώ μαζί σας. Είδα*

πολλούς φίλους που είχα να δω αρκετό καιρό, φίλους με τους οποίους ξεκινήσαμε – ας πούμε – μαζί στις αρχές της δεκαετίας του '90. Έτσι, ήταν μια ευχάριστη έκπληξη να τους ξαναδώ και να διαπιστώσω ότι εξακολουθούν να είναι δυνατοί, υγιείς και πετυχημένοι στις επιχειρήσεις τους».

Ευκαιρίες για τη ναυτιλία

Ο Βαγγέλης Μαρινάκης από την αρχή υπογράμμισε ότι μετά τις εκλογές στις ΗΠΑ και τη νέα κυβέρνηση υπό τον Ντόναλντ Τραμπ το διεθνές τοπίο έχει αλλάξει, τονίζοντας παράλληλα ότι αυτές οι αλλαγές έχουν κάνει τη ζωή μας πιο σύνθετη, αλλά ταυτόχρονα πιο ενδιαφέρουσα. Γ' αυτό και υπενθύμισε ότι

«στη ναυτιλία, συχνά επωφελούμαστε από τα γεωπολιτικά γεγονότα. Όταν υπάρχει αβεβαιότητα, πιστεύω ότι, στο τέλος της ημέρας, η ναυτιλία κερδίζει -ίσως βραχυπρόθεσμα, αλλά σίγουρα μακροπρόθεσμα, βλέπουμε οφέλη. Φυσικά, όλα εξαρτώνται από το πώς αντιδρούν οι επιχειρηματίες – πώς αναλύουν την κατάσταση και διαμορφώνουν μια στρατηγική».

Δεν είναι βιώσιμο να συνεχιστούν αυτοί οι περιορισμοί για πολλά χρόνια

Ο Βαγγέλης Μαρινάκης αναφέρθηκε στα ζητήματα που έχουν προκύψει από την επιλογή της αμερικανικής κυβέρνησης να προχωρήσει σε δασμούς στα εισαγόμενα προϊόντα. Αναγνώρισε ότι βραχυπρόθεσμα θα υπάρξουν αρνητικές επιπτώσεις, όμως εκτίμησε ότι δεν μπορούν τέτοιες πολιτικές να συνεχιστούν μακροπρόθεσμα:

«Κατά τη γνώμη μου, θα αντιμετωπίσουμε πολλές προκλήσεις στο μέλλον, ιδίως όσον αφορά τους δασμούς. Οι τρέχουσες συζητήσεις που παρακολουθούμε δεν περιορίζονται πλέον μόνο στην Κίνα – τώρα υπάρχουν δασμοί που επηρεάζουν και την ΕΕ και άλλες χώρες. Όλα αυτά έχουν άμεσο αντίκτυπο στη ναυτιλία, διότι επηρεάζουν τη μεταφορά αγαθών. Βραχυπρόθεσμα, αναμένω αρνητικό αντίκτυπο, αλλά δεν πιστεύω ότι τέτοιοι περιορισμοί είναι βιώσιμοι μακροπρόθεσμα.»



Ο κ. Chris Taylor, Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (NYSE Group), ο κ. Ευάγγελος Μαρινάκης, Capital Maritime & Trading Corp, η κα Όλγα Μπορνόζη και ο κ. Νικόλαος Μπορνόζης, Capital Link.

Το μέλλον των πλοίων κινεζικής ναυπήγησης

Ο ιδρυτής και πρόεδρος της Capital Maritime & Trade Corp. αναφέρθηκε στις επιπτώσεις των ανακοινώσεων της αμερικανικής κυβέρνησης ότι θα επιβάλει υψηλά επιπλέον τέλη ελλειμενισμού στα κινεζικής κατασκευής πλοία, δεδομένου του μεγάλου αριθμού πλοίων που θα μπορούσε να αφορά ένα τέτοιο μέτρο. Όπως σημείωσε, «Ένα άλλο ζήτημα που μας απασχολεί είναι το μέλλον του τονάζ κινεζικής κατασκευής. Δεν μιλάμε μόνο για πλοία που ανήκουν σε κινεζικές εταιρείες. Τα τελευταία 10-15 χρόνια, λόγω του τρόπου με τον οποίο αναπτύχθηκε η ναυπηγική βιομηχανία, οι πλοιοκτήτες συχνά δεν είχαν άλλη επιλογή από το να εξετάσουν το ενδεχόμενο ναυπήγησης στην Κίνα – για τρεις βασικούς λόγους: Πρώτον, λόγω της διαθέσιμης χωρητικότητας, δεύτερον, λόγω των ανταγωνιστικών τιμών και τρίτον, επειδή τα κινεζικά ναυπηγεία έχουν βελτιώσει σημαντικά την ποιότητά τους. Σε πολλές περιπτώσεις, τα πρότυπά τους πλησιάζουν εκείνα των κορεατικών ή ακόμη και των ιαπωνικών ναυπηγείων. Ως αποτέλεσμα, ένας μεγάλος αριθμός πλοίων -που ανήκουν τόσο σε εισηγμένες όσο και σε ιδιωτικές εταιρείες παγκοσμίως- έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα.

Αυτή τη στιγμή, βλέπουμε ναυλωτές -ακόμη και σε διαπραγματεύσεις για βραχυχρόνιες ή μακροπρόθεσμες ναυλώσεις- να προσπαθούν να

αποφύγουν πλοία κινεζικής κατασκευής . Ορισμένοι το κάνουν για να διαπραγματευτούν καλύτερα ναύλα- άλλοι ανησυχούν πραγματικά για τους κινδύνους, ιδίως όταν τα φορτία μεταφέρονται από και προς τις Ηνωμένες Πολιτίες. Απλώς δεν θέλουν να αναλάβουν το ρίσκο.»

Σε αυτό το πλαίσιο, ο Βαγγέλης Μαρινάκης προειδοποίησε ότι «αν αυτή η τάση συνεχιστεί, θα δημιουργηθεί μια αγορά δύο ταχυτήτων και, στο τέλος ο καταναλωτής θα πληρώσει το τίμημα. Το κόστος των παραδιδόμενων εμπορευμάτων θα είναι υψηλότερο, ειδικά για προϊόντα που εισάγονται ή εξάγονται από τις ΗΠΑ με πλοία που δεν έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα. Πιστεύω ότι αυτή η κατάσταση μπορεί να διαρκέσει περισσότερο από όσο όλοι θα θέλαμε .»

Στην Ευρώπη έρχεται ύφεση

Ο Βαγγέλης Μαρινάκης αναφέρθηκε και στις γενικότερες οικονομικές τάσεις. Υπογράμμισε έτσι ότι ειδικά στην Ευρώπη, «η οικονομική κατάσταση στην Ευρώπη δεν είναι καλή. Αναμένουμε ύφεση. Παρόμοιες προβλέψεις υπήρχαν ακόμη και πριν από το COVID, αλλά λόγω της πανδημίας και των τελευταίων πέντε ετών -που πέρασαν γρήγορα- η ύφεση αυτή αναβλήθηκε. Στην πραγματικότητα, αρκετοί κλάδοι, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας, σημείωσαν ιστορικά υψηλά κέρδη κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ιδίως στους τομείς των εμπορευματοκιβωτίων και του ξηρού φορτίου. Οι ναύλοι εκτοξεύτηκαν και είδαμε εξαιρετικές συνθήκες στην αγορά.».

Οι προοπτικές της ναυτιλίας και η σημασία του εκσυγχρονισμού του στόλου

Σε σχέση με τις προοπτικές της ναυτιλίας, ο Βαγγέλης Μαρινάκης, υπογράμμισε ότι ορισμένες από τις παραμέτρους που επέτρεψαν ιδιαίτερα αυξημένη κερδοφορία το προηγούμενο διάστημα είναι πιθανό να μην ισχύουν το επόμενο διάστημα, ενώ έχει ιδιαίτερη σημασία να συνεχιστούν οι επενδύσεις στον εκσυγχρονισμό των στόλων, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν την μείωση των εκπομπών αερίων που επιτείνουν την κλιματική

αλλαγή. Όπως επισήμανε: «Ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας επηρέασε επίσης την αγορά δεξαμενόπλοιων, ωθώντας τις τιμές των ναύλων σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα. Η αγορά ήταν πολύ ισχυρή για ένα διάστημα. Στη συνέχεια, ήρθε η σύγκρουση μεταξύ Ισραήλ και Παλαιστίνης, μαζί με διαταραχές στη διώρυγα του Σουέζ – οι οποίες είχαν πραγματικό

αντίκτυπο στη ναυτιλία και στις τιμές των ναύλων. Ταυτόχρονα, η Διώρυγα του Παναμά αντιμετώπισε τα δικά της προβλήματα με περιορισμούς βυθίσματος. Για πρώτη φορά στην ιστορία, και οι δύο διώρυγες δεν ήταν πλήρως λειτουργικές ταυτόχρονα. Αυτό ώθησε τους ναύλους σε υψηλότερα επίπεδα, αλλά αυτό το πλεονέκτημα δεν θα διαρκέσει για πάντα. Τελικά, οι παράγοντες αυτοί θα εξομαλυνθούν..

Η στρατηγική μας για το μέλλον είναι να συνεχίσουμε τον εκσυγχρονισμό του στόλου μας και να παραμείνουμε εξαιρετικά ευαίσθητοποιημένοι όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων, τις περιβαλλοντικές ανησυχίες και τους τελευταίους κανονισμούς του ΠΟΝ (ΙΜΟ). Παρόλο που η διοίκηση Τραμπ μπορεί να μην προωθήσει τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς στις ΗΠΑ, παραμένουμε προσηλωμένοι στη μείωση των εκπομπών και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Η επένδυση στα πλοία διπλού καυσίμου LNG μακροπρόθεσμα θα αποδώσει

Σε σχέση με την επιλογή να επενδύσει σε πλοία που είναι πιο φιλικά προς το περιβάλλον καθώς και σε πλοία διπλού καυσίμου, ο Βαγγέλης Μαρινάκης υπογράμμισε ότι: «Πληρώνουμε ένα επιπρόσθετο κόστος (premium) για τη ναυπήγηση πλοίων φιλικών στο περιβάλλον καθώς και πλοίων διπλού καυσίμου. Για ένα διάστημα θα υπάρξει μια μεταβατική φάση όπου θα χρησιμοποιούμε λιγότερο ρυπογόνα καύσιμα, παρότι δεν έχουμε δει ακόμη τους ναυλωτές, ή τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες να πληρώνουν επιπρόσθετα premium. Παρ' όλα αυτά έχουμε επεκτείνει τη ναυπηγική μας δραστηριότητα σε πλοία εμπορευματοκιβωτίων με τεχνολογία διπλού καυσίμου για εμπορευματοκιβώτια. Έχουμε μια μακροπρόθεσμη οπτική και πιστεύουμε ότι τελικά θα αποδώσει.

Το κλειδί είναι να διατηρήσουμε οικονομική αντοχή ώστε να μπορούμε να αντέξουμε τους κύκλους της ναυτιλιακής αγοράς. Πιστεύω ότι – ειδικά στην Ευρώπη– οι κανονισμοί θα προχωρήσουν και τα πλοία διπλού καυσίμου LNG θα προσφέρουν σαφή πλεονεκτήματα τόσο άποψη εκπομπών αερίων όσο και κόστους, ειδικά όταν λήξει ο πόλεμος

Ρωσίας-Ουκρανίας. Ελπίζουμε ότι αυτό θα συμβεί σύντομα, ενδεχομένως εντός του έτους. Όταν οι τιμές του φυσικού αερίου μειωθούν, η χρήση του LNG θα γίνει σημαντικά πιο αποδοτική – όχι μόνο από περιβαλλοντική άποψη, αλλά και οικονομικά, λόγω της χαμηλότερης κατανάλωσης.»

Τα επόμενα χρόνια θα ευνοήσουν τη ναυτιλία

Σε σχέση με τις συνολικότερες γεωπολιτικές εξελίξεις και ανακατατάξεις ο Βαγγέλης Μαρινάκης υπογράμμισε ότι οι αλλαγές είναι μεγάλες, όμως την ίδια στιγμή αυτή η συνθήκη ευνοεί τον κλάδο της ναυτιλίας:

«Πολλά πράγματα που θεωρούσαμε αδιανόητα -όπως οι εντάσεις με την Κίνα, τη Ρωσία ή η σύγκρουση Ισραήλ-Παλαιστίνης- συμβαίνουν. Τα επόμενα χρόνια θα είναι πολύ ενδιαφέροντα. Πιστεύω ότι, τελικά, αυτές οι εξελίξεις θα ωφελήσουν τη ναυτιλία και τις εταιρείες μας. Βραχυπρόθεσμα, ίσως χρειαστεί να υπομείνουμε κάποιες δυσκολίες κμέχρι να επέλθει ομαλοποίηση. Αλλά επαναλαμβάνω:αυτή η μεταβλητότητα και όλες αυτές οι γεωπολιτικές αλλαγές τείνουν να βοηθάνε μακροπρόθεσμα τον κλάδο μας.»

Η στρατηγική των κυρώσεων: ο Ευρωπαίος καταναλωτής πλήρωσε τον λογαριασμό

Ο ιδρυτής και πρόεδρος της Capital Maritime & Trading Corp. υπενθύμισε ότι έγκαιρα είχε προειδοποιήσει τις επιπτώσεις των ευρωπαϊκών κυρώσεων με αφορμή τον πόλεμο Ρωσίας και Ουκρανίας

«Όσον αφορά την ευρωπαϊκή οικονομία, είπα πριν από τρία χρόνια - όταν ξεκίνησε ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας- ότι η στρατηγική κυρώσεων της ΕΕ τελικά δεν θα λειτουργούσε. Στο τέλος, ήταν ο Ευρωπαίος πολίτης που πλήρωσε το τίμημα. Το ρωσικό πετρέλαιο συνέχισε να εξάγεται στην Κίνα και την Ινδία με μεγάλες εκπτώσεις. Εν τω μεταξύ, οι ευρωπαϊκές χώρες αγόραζαν προϊόντα από τα ινδικά και κινεζικά διυλιστήρια σε τιμές ρεκόρ. Έτσι, παρά το εμπάργκο η Ρωσία έλαβε στην πραγματικότητα περισσότερα έσοδα από ό,τι πριν, ενώ τα διυλιστήρια της Ινδίας και της Κίνας κατέγραψαν κέρδη ρεκόρ. Και ήταν ο Ευρωπαίος καταναλωτής που πλήρωσε το λογαριασμό. Αυτός

είναι ένας από τους λόγους για τους οποίους πιστεύω ότι η ύφεση στην Ευρώπη είναι πλέον αναπόφευκτη».

Γι' αυτό και υπογράμμισε ότι θεωρεί ότι η κυβέρνηση Τραμπ υιοθετεί τη σωστή προσέγγιση απέναντι στον πόλεμο Ρωσίας- Ουκρανίας: «Τα τελευταία τρία χρόνια, η Ευρώπη δεν κατέβαλε καμία σοβαρή προσπάθεια για να σταματήσει αυτόν τον πόλεμο. Αθώοι άνθρωποι - ιδιαίτερα παιδιά- πεθαίνουν. Και μετά από τρία χρόνια, δεν υπάρχει κανένας λόγος για να συνεχιστεί αυτό. Είναι παράλογο και πρέπει να σταματήσει. Αυτές είναι οι προσωπικές μου απόψεις για τις οικονομικές προοπτικές της Ευρώπης και το μέλλον της ναυτιλίας».

Ολοκληρώνοντας την ομιλία του ο Βαγγέλης Μαρινάκης ευχήθηκε στους παρευρισκομένους «να παραμείνουν δυνατοί και υγιείς. Γιατί όταν είσαι δυνατός και υγιής, μπορείς να αντιμετωπίζεις τις κρίσεις και να απολαμβάνεις τις προκλήσεις κάθε μέρα. Στο τέλος, όλοι προσπαθούμε να κάνουμε το καλύτερο δυνατό - για τις εταιρείες μας, τους μετόχους μας και για το μέλλον».

<https://www.tanea.gr/2025/04/01/english-edition/evangelos-marinakis-a-time-of-change-from-which-shipping-can-benefit/>

TA NEA

Τετάρτη 02/4/2025



[TANEA Newsroom](#) 01/04/2025, 10:00

Share

[tanea.gr](#) > [English Edition](#) > Evangelos Marinakis: A time of change from which shipping can benefit

[English Edition](#)

Evangelos Marinakis: A time of change from which shipping can benefit

Speaking at the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum Evangelos Marinakis stressed the challenges that shipping faces today

In a period of global upheaval, both geopolitical but also economic, Evangelos Marinakis, founder and chairman of Capital Maritime & Trading Corp was the keynote speaker during the official lunch at the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum at New York's Metropolitan Club on the 31st of March 2025.

His audience included top banking executives, charterers, ship-owners, stock market executives from both NYSE and Nasdaq, financial analysts and important divs from shipping such as Semiramis Paliou (Diana Shipping Inc.), Poly Hadjioannou (Safe Bulkers), but also investment banking executives such as Wiley Griffiths (Morgan Stanley), Evan Cohen (First Citizens Bank) and Edward Horton (Seward & Kissel LLP). There were also international executives of the shipping industry such as Kristian Sorensen (BW LPG), Richard Tyrrell (Cool Company), and Carlos Balestra di Mottola (d'Amico International).

Addressing an audience of executives from shipping and finance, many of whom he knows since the 1990s, Evangelos Marinakis began his speech by noting that *"I'm happy to be here today with all of you. I saw many friends whom I hadn't seen in quite some time, friends with whom we started out—let's say—together back in the early '90s. So, it was a pleasant surprise to see them again and to see that they're still strong, healthy, and doing well in business"*.

Opportunities for shipping

Evangelos Marinakis stressed from the outset that after the US elections and the new administration under Donald Trump, the international landscape has changed, stressing that these changes can make the whole situation more complex, but at the same time they create opportunities that can benefit shipping. Therefore, he reminded that in such conditions «at the end of the day» shipping wins, provided that entrepreneurs take advantage of the opportunities that are offered: *«Since the U.S. elections and the beginning of Mr. Trump's administration in January, we've seen many changes—numerous announcements and discussions on various global matters—which have made our lives more complicated, but at the same time, much more interesting. In shipping, we often benefit from geopolitical events. When there's uncertainty, I believe that, at the end of the day, it tends to work in shipping's favor—perhaps in the short*

term, but certainly in the long term, we often see some benefits. Of course, it all depends on how entrepreneurs react—how they analyze the situation and form a strategy.”

Such restrictions are not sustainable in the long run

Evangelos Marinakis referred to the whole issue around the US government’s decision to impose tariffs on imported goods. He acknowledged that in the short run there might be negative consequences but his estimate was that such policies cannot be maintained in the long run: *“In my opinion, we’ll face many challenges ahead, especially regarding tariffs. The current discussions we’re following are no longer limited to China; now there are tariffs affecting the EU and other countries as well. All of this has a direct impact on shipping because it affects the transportation of goods. In the short term, I expect a negative impact, but I don’t believe such restrictions are sustainable in the long run.”*



Mr. Chris Taylor, NYSE Group; Mr. Evangelos Marinakis, Capital Maritime & Trading Corp; Ms. Olga Bornozis and Mr. Nicholas Bornozis, Capital Link

The question of levies on Chinese-built tonnage

The founder and chairman of Capital Maritime & Trade Corp then moved to the recent announcements of the US government about high extra levies on Chinese-built ships, given the tonnage that such a measure might affect: *“Another issue that concerns us is the future of Chinese-built tonnage. We’re not only talking about vessels owned by Chinese companies. In the last 10 to 15 years, due to the way the shipbuilding industry has developed, shipowners often had no choice but to consider building in China—for three main reasons: First, due to the capacity; second, because of competitive pricing; and third, because Chinese shipyards have improved their quality significantly. In many cases, their standards are approaching those of Korean or even Japanese yards. As a result, a large number of ships—owned by both listed and private companies worldwide—have been built in China.*

Currently, we’re seeing charterers—even in short or period charter negotiations—trying to avoid Chinese-built tonnage. Some do this to negotiate better rates; others are genuinely concerned about the risks, particularly when cargoes are being transported in and out of the United States. They simply don’t want to take the risk.”

Consequently, Evangelos Marinakis warned that, *“if this trend continues, we will end up with a two-tier market, and ultimately, the consumer will bear the cost. Delivered commodity prices will rise, especially for goods entering or leaving the U.S. on non-Chinese-built vessels. I believe this situation could last longer than any of us would like to think.”*

Europe is facing a recession

Evangelos Marinakis also spoke about the broader economic conjuncture, stressing that: *“the economic situation in Europe is not looking good. We anticipate a recession. There were similar predictions even before COVID, but due to the pandemic and the past five years—which flew by quickly—this recession was postponed. In fact, several industries, including shipping, saw record profits during that time, particularly in the container and dry cargo sectors.*

Rates soared, and we witnessed extraordinary market conditions.”

Prospects for shipping and the importance of modernizing fleets

In relation to the outlook for shipping, Evangelos Marinakis stressed that some of the parameters that have allowed for very high profitability in the past period are

unlikely to apply in the coming period, which means that it is particularly important to continue investing in fleet modernisation, including those investing in the reduction of emissions. As he pointed out *“The Russia-Ukraine war also affected the tanker market, pushing freight rates to exceptionally high levels. The market was very strong for a time. Then came the conflict between Israel and Palestine, along with disruptions in the Suez Canal—which had a real impact on our business and on freight rates. At the same time, the Panama Canal faced its own issues with draught restrictions. For the first time in history, both canals were not fully operational simultaneously. This pushed rates higher, but this advantage won’t last forever. Eventually, these factors will normalize.*

Our strategy going forward is to continue modernizing our fleet while staying highly aware of emissions, environmental concerns, and the latest IMO regulations. Even though the Trump administration may not push ahead with environmental regulations in the U.S., we remain committed to reducing emissions and being environmentally conscious.”

Investing in dual fuel LNG vessels will pay off in the long run

Regarding his decision to invest in eco-friendly ships and dual fuel ships, Evangelos Marinakis stressed that: *“We pay a premium to build eco-friendly and dual-fuel ships. For a while, there will be a transitional phase where we use less-polluting energy sources, even though we haven’t yet seen charterers, oil majors, or liner companies paying a premium for these vessels. Still, we’ve expanded our newbuilding program with dual-fuel technology in container ships. We take a long-term view and believe it will pay off.*

The key is to remain financially strong so we can withstand market cycles. Eventually—especially in Europe—environmental regulations will move forward, and dual-fuel LNG vessels will offer clear advantages in terms of both emissions and cost, particularly when the Russia-Ukraine war ends. We hope that will happen soon, possibly within the year. When gas prices fall, using LNG will become significantly more cost-effective—not only from an environmental standpoint but also financially, due to lower fuel consumption.”

Developments in the next years will benefit shipping

Referring to broader geopolitical developments and upheavals, Evangelos Marinakis stressed that the changes are significant, but shipping can benefit from these changes:

“Things we thought could never happen—such as tensions with China, Russia, or the Israel-Palestine conflict—are happening. The years ahead will be very interesting. I believe that, ultimately, these developments will benefit shipping and our companies. In the short term, we may have to endure some pain and wait for normalization. But once again, I say: all this volatility and all these geopolitical changes tend to support our industry in the long run.”

Sanctions meant that the European consumer paid the price

The founder and chairman of Capital Maritime & Trading Corp. recalled that he had timely warned about how Europe had moved to sanction the Russia-Ukraine war

“Regarding the European economy, I said three years ago—when the Russia-Ukraine war began—that the EU sanctions strategy would backfire. In the end, it was the European citizen who paid the price. Russian oil continued to be exported to China and India at deep discounts. Meanwhile, European countries bought refined products from those same refineries at record-high prices. So, despite the sanctions, Russia actually received more income than before, while India and Chinese refineries enjoyed record profits. And it was the European consumer who footed the bill. This is one of the reasons I believe a recession in Europe is now unavoidable.”

That is why he stressed that the Trump administration has a positive approach to the Russia-Ukraine war: *“I also think the Trump administration is taking the right approach toward the Russia-Ukraine war. In the last three years, Europe has made no serious effort to stop this war. Innocent people—especially children—are dying. And after three years, there is no justification for this to continue. It’s senseless and must stop. These are my personal views on the economic outlook in Europe and the future of shipping.”*

Concluding his presentation Evangelos Marinakis wished his audience to *“remain strong and healthy. Because when you are strong and healthy, you can navigate crises and embrace daily challenges. In the end, we all try to do our best—for our companies, our shareholders, and the future.”*

<https://www.ekirikas.com/o-vangelis-marinakis-sto-naftiliako-f/>

02 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2025

ΟΜΟΓΕΝΕΙΑ

Ο Βαγγέλης Μαρινάκης στο ναυτιλιακό φόρουμ της Capital Link

01 Απριλίου 2025
«Εθνικός Κήρυξ»



Ο Βαγγέλης Μαρινάκης στο ναυτιλιακό φόρουμ της Capital Link

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ. Ως μια εποχή αλλαγών, από την οποία, ωστόσο, μπορεί να επωφεληθεί η Ναυτιλία, χαρακτήρισε τη σημερινή ο εφοπλιστής Βαγγέλης Μαρινάκης, κατά την ομιλία του στο 19ο Ετήσιο Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ της Capital Link, που πραγματοποιήθηκε στο Metropolitan Club, στη Νέα Υόρκη.

«Στη Ναυτιλία, συχνά επωφελούμαστε από τα γεωπολιτικά γεγονότα. Όταν υπάρχει αβεβαιότητα, πιστεύω ότι, στο τέλος της ημέρας, η Ναυτιλία κερδίζει – ίσως βραχυπρόθεσμα, αλλά σίγουρα μακροπρόθεσμα, βλέπουμε οφέλη. Φυσικά, όλα εξαρτώνται από το πώς αντιδρούν οι επιχειρηματίες – πώς αναλύουν την κατάσταση και διαμορφώνουν μια στρατηγική», ανέφερε χαρακτηριστικά ο Βαγγέλης Μαρινάκης.

Αναλύοντας τα δεδομένα ενώπιον σημαντικών στελεχών της παγκόσμιας ναυτιλίας, ο κ. Μαρινάκης προέβλεψε πως οι νέοι δασμοί που έχει αποφασίσει να επιβάλλει η αμερικανική κυβέρνηση υπό τον Ντόναλντ Τραμπ, θέτει ένα νέο σκηνικό, το οποίο αναμένεται αρχικά να επιφέρει προκλήσεις.

«Κατά τη γνώμη μου, θα αντιμετωπίσουμε πολλές προκλήσεις στο μέλλον, ιδίως όσον αφορά τους δασμούς. Οι τρέχουσες συζητήσεις που παρακολουθούμε δεν περιορίζονται πλέον μόνο στην Κίνα – τώρα υπάρχουν δασμοί που επηρεάζουν και την ΕΕ και άλλες χώρες. Όλα αυτά έχουν άμεσο αντίκτυπο στη Ναυτιλία, διότι επηρεάζουν τη μεταφορά αγαθών. Βραχυπρόθεσμα, αναμένω αρνητικό αντίκτυπο,

αλλά δεν πιστεύω ότι τέτοιοι περιορισμοί είναι βιώσιμοι μακροπρόθεσμα», τόνισε ο κ. Μαρινάκης.



Ο εφοπλιστής Βαγγέλης Μαρινάκης αναφέρθηκε στη νέα οικονομική πραγματικότητα που διαμορφώνουν οι δασμοί αλλά και τις προκλήσεις στις οποίες καλείται να ανταπεξέλθει. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ: «ΕΘΝΙΚΟΣ ΚΗΡΥΞ»/ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΑΤΟΣ Πάντως, ο Βαγγέλης Μαρινάκης εμφανίστηκε ανήσυχος όσον αφορά στην Ευρώπη, τονίζοντας πως τα δεδομένα δείχνουν ότι αναμένεται ύφεση.

«Η οικονομική κατάσταση στην Ευρώπη δεν είναι καλή. Αναμένουμε ύφεση. Παρόμοιες προβλέψεις υπήρχαν ακόμη και πριν από τον Covid, αλλά λόγω της πανδημίας και των τελευταίων πέντε ετών -που πέρασαν γρήγορα- η ύφεση αυτή αναβλήθηκε. Στην πραγματικότητα, αρκετοί κλάδοι, συμπεριλαμβανομένης της Ναυτιλίας, σημείωσαν ιστορικά υψηλά κέρδη κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ιδίως στους τομείς των εμπορευματοκιβωτίων και του ξηρού φορτίου. Οι ναύλοι εκτοξεύτηκαν και είδαμε εξαιρετικές συνθήκες στην αγορά», κατέληξε ο κ. Μαρινάκης.

<https://www.ot.gr/2025/04/01/english-edition/evangelos-marinakis-a-time-of-change-from-which-shipping-can-benefit/>



[ENGLISH EDITION](#)

Evangelos Marinakis: A time of change from which shipping can benefit

Speaking at the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum Evangelos Marinakis stressed the challenges that shipping faces today

SHARE



OT.gr Newsroom
01.04.2025 | 09:59

In a period of global upheaval, both geopolitical but also economic, Evangelos Marinakis, founder and chairman of Capital Maritime & Trading Corp was the keynote speaker during the official lunch at the 19th Annual Capital Link

International Shipping Forum at New York's Metropolitan Club on the 31st of March 2025.

His audience included top banking executives, charterers, ship-owners, stock market executives from both NYSE and Nasdaq, financial analysts and important figures from shipping such as Semiramis Paliou (Diana Shipping Inc.), Poly Hadjioannou (Safe Bulkers), but also investment banking executives such as Wiley Griffiths (Morgan Stanley), Evan Cohen (First Citizens Bank) and Edward Horton (Seward & Kissel LLP). There were also international executives of the shipping industry such as Kristian Sorensen (BW LPG), Richard Tyrrell (Cool Company), and Carlos Balestra di Mottola (d'Amico International).

Addressing an audience of executives from shipping and finance, many of whom he knows since the 1990s, Evangelos Marinakis began his speech by noting that *"I'm happy to be here today with all of you. I saw many friends whom I hadn't seen in quite some time, friends with whom we started out—let's say—together back in the early '90s. So, it was a pleasant surprise to see them again and to see that they're still strong, healthy, and doing well in business"*.

Opportunities for shipping

Evangelos Marinakis stressed from the outset that after the US elections and the new administration under Donald Trump, the international landscape has changed, stressing that these changes can make the whole situation more complex, but at the same time they create opportunities that can benefit shipping. Therefore, he reminded that in such conditions «at the end of the day» shipping wins, provided that entrepreneurs take advantage of the opportunities that are offered: *«Since the U.S. elections and the beginning of Mr. Trump's administration in January, we've seen many changes—numerous announcements and discussions on various global matters—which have made our lives more complicated, but at the same time, much more interesting. In shipping, we often benefit from geopolitical events. When there's uncertainty, I believe that, at the end of the day, it tends to work in shipping's favor—perhaps in the short term, but certainly in the long term, we often see some benefits. Of course, it all depends on how entrepreneurs react—how they analyze the situation and form a strategy.»*

Such restrictions are not sustainable in the long run

Evangelos Marinakis referred to the whole issue around the US government's decision to impose tariffs on imported goods. He acknowledged that in the short run there might be negative consequences but his estimate was that such policies cannot be maintained in the long run: *"In my opinion, we'll face many challenges ahead, especially regarding tariffs. The*

current discussions we're following are no longer limited to China; now there are tariffs affecting the EU and other countries as well. All of this has a direct impact on shipping because it affects the transportation of goods. In the short term, I expect a negative impact, but I don't believe such restrictions are sustainable in the long run."



Mr. Chris Taylor, NYSE Group; Mr. Evangelos Marinakis, Capital Maritime & Trading Corp; Ms. Olga Bornozis and Mr. Nicholas Bornozis, Capital Link

The question of levies on Chinese-built tonnage

The founder and chairman of Capital Maritime & Trade Corp then moved to the recent announcements of the US government about high extra levies on Chinese-built ships, given the tonnage that such a measure might affect: *"Another issue that concerns us is the future of Chinese-built tonnage. We're not only talking about vessels owned by Chinese companies. In the last 10 to 15 years, due to the way the shipbuilding industry has developed, shipowners often had no choice but to consider building in China—for three main reasons: First, due to the capacity; second, because of competitive pricing; and third, because Chinese shipyards have improved their quality significantly. In many cases, their standards are approaching those of Korean or even Japanese yards. As a result, a large number of ships—owned by both listed and private companies worldwide—have been built in China.*

Currently, we're seeing charterers—even in short or period charter negotiations—trying to avoid Chinese-built tonnage. Some do this to negotiate better rates; others are

genuinely concerned about the risks, particularly when cargoes are being transported in and out of the United States. They simply don't want to take the risk."

Consequently, Evangelos Marinakis warned that, *"if this trend continues, we will end up with a two-tier market, and ultimately, the consumer will bear the cost. Delivered commodity prices will rise, especially for goods entering or leaving the U.S. on non-Chinese-built vessels. I believe this situation could last longer than any of us would like to think."*

Europe is facing a recession

Evangelos Marinakis also spoke about the broader economic conjuncture, stressing that: *"the economic situation in Europe is not looking good. We anticipate a recession. There were similar predictions even before COVID, but due to the pandemic and the past five years—which flew by quickly—this recession was postponed. In fact, several industries, including shipping, saw record profits during that time, particularly in the container and dry cargo sectors.*

Rates soared, and we witnessed extraordinary market conditions."

Prospects for shipping and the importance of modernizing fleets

In relation to the outlook for shipping, Evangelos Marinakis stressed that some of the parameters that have allowed for very high profitability in the past period are unlikely to apply in the coming period, which means that it is particularly important to continue investing in fleet modernisation, including those investing in the reduction of emissions. As he pointed out *"The Russia-Ukraine war also affected the tanker market, pushing freight rates to exceptionally high levels. The market was very strong for a time. Then came the conflict between Israel and Palestine, along with disruptions in the Suez Canal—which had a real impact on our business and on freight rates. At the same time, the Panama Canal faced its own issues with draught restrictions. For the first time in history, both canals were not fully operational simultaneously. This pushed rates higher, but this advantage won't last forever. Eventually, these factors will normalize.*

Our strategy going forward is to continue modernizing our fleet while staying highly aware of emissions, environmental concerns, and the latest IMO regulations. Even though the Trump administration may not push ahead with environmental regulations in the U.S., we remain committed to reducing emissions and being environmentally conscious."

Investing in dual fuel LNG vessels will pay off in the long run

Regarding his decision to invest in eco-friendly ships and dual fuel ships, Evangelos Marinakis stressed that: *"We pay a premium to build eco-friendly and dual-fuel ships.*

For a while, there will be a transitional phase where we use less-polluting energy sources, even though we haven't yet seen charterers, oil majors, or liner companies paying a premium for these vessels. Still, we've expanded our newbuilding program with dual-fuel technology in container ships. We take a long-term view and believe it will pay off.

The key is to remain financially strong so we can withstand market cycles. Eventually—especially in Europe—environmental regulations will move forward, and dual-fuel LNG vessels will offer clear advantages in terms of both emissions and cost, particularly when the Russia-Ukraine war ends. We hope that will happen soon, possibly within the year. When gas prices fall, using LNG will become significantly more cost-effective—not only from an environmental standpoint but also financially, due to lower fuel consumption.”

Developments in the next years will benefit shipping

Referring to broader geopolitical developments and upheavals, Evangelos Marinakis stressed that the changes are significant, but shipping can benefit from these changes:

“Things we thought could never happen—such as tensions with China, Russia, or the Israel-Palestine conflict—are happening. The years ahead will be very interesting. I believe that, ultimately, these developments will benefit shipping and our companies. In the short term, we may have to endure some pain and wait for normalization. But once again, I say: all this volatility and all these geopolitical changes tend to support our industry in the long run.”

Sanctions meant that the European consumer paid the price

The founder and chairman of Capital Maritime & Trading Corp. recalled that he had timely warned about how Europe had moved to sanction the Russia-Ukraine war

“Regarding the European economy, I said three years ago—when the Russia-Ukraine war began—that the EU sanctions strategy would backfire. In the end, it was the European citizen who paid the price. Russian oil continued to be exported to China and India at deep discounts. Meanwhile, European countries bought refined products from those same refineries at record-high prices. So, despite the sanctions, Russia actually received more income than before, while India and Chinese refineries enjoyed record profits. And it was the European consumer who footed the bill. This is one of the reasons I believe a recession in Europe is now unavoidable.”

That is why he stressed that the Trump administration has a positive approach to the Russia-Ukraine war: *“I also think the Trump administration is taking the right*

approach toward the Russia-Ukraine war. In the last three years, Europe has made no serious effort to stop this war. Innocent people—especially children—are dying. And after three years, there is no justification for this to continue. It's senseless and must stop. These are my personal views on the economic outlook in Europe and the future of shipping.”

Concluding his presentation Evangelos Marinakis wished his audience to “*remain strong and healthy. Because when you are strong and healthy, you can navigate crises and embrace daily challenges. In the end, we all try to do our best—for our companies, our shareholders, and the future.*”

<https://piraeus365.gr/2025/04/mr-evangelos-marinakis-luncheon-keynote-speaker-19th-annual-capital-link-international-shipping-forum/>

PIRAEUS365.GR

HomeΝΑΥΤΙΛΙΑ Mr. Evangelos Marinakis – Luncheon Keynote Speaker -19th Annual Capital Link International Shipping Forum

Mr. Evangelos Marinakis – Luncheon Keynote Speaker -19th Annual Capital Link International Shipping Forum

1 Απριλίου, 2025



Ο κ. Βαγγέλης Μαρινάκης
Founder & Chairman
Capital Maritime & Trading Corp.

Κεντρικός Ομιλητής

Του Επίσημου Μεσημεριανού Γεύματος

Στο πλαίσιο του

19ου Ετήσιου Capital Link International Shipping Forum

παρακαλούμε επισκεφθείτε:

<https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/agenda.html>

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 11 χώρες στις ΗΠΑ, Ευρώπη και Ασία, στα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα παγκοσμίως όπως: Νέα Υόρκη, Λονδίνο, Όσλο, Αμβούργο, Αθήνα, Λεμεσό, Σαγκάη, Σιγκαπούρη, Τόκιο, Χόνγκ Κόνγκ, και Ντουμπάι, 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.

<https://www.financialreport.gr/vangelis-marinakis-me-limenika-teli-ta-ploia-mas-den-tha-epicheiroun-stis-ipa/>

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Βαγγέλης Μαρινάκης: «Με λιμενικά τέλη, τα πλοία μας δεν θα επιχειρούν στις ΗΠΑ»

Financialreport.gr 01.04.2025 | 19:50



«Αναμένουμε ύφεση στην Ευρώπη. Παρόμοιες προβλέψεις υπήρχαν ακόμη και πριν από τον COVID», είπε ο πρόεδρος της Capital Maritime & Trading Corp στο 19ο Ετήσιο Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ της Capital Link

29^{Shares}

Για τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η παγκόσμια ναυτιλία με αφορμή τις ανακοινώσεις της αμερικανικής κυβέρνησης για επιβολή δασμών, μίλησε, μεταξύ άλλων, στο **19ο Ετήσιο Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ της Capital Link**, που πραγματοποιήθηκε στο Metropolitan Club της Νέας Υόρκης ο ιδρυτής και πρόεδρος της Capital Maritime & Trading Corp, **Βαγγέλης Μαρινάκης**, σχολιάζοντας πως «τα πλοία μας δεν θα επιχειρούν στις ΗΠΑ εάν εφαρμοστούν λιμενικά τέλη».

Η κυβέρνηση των ΗΠΑ βρίσκεται στα πρόθυρα μιας σημαντικής αναδιάρθρωσης του ναυτιλιακού τομέα, καθώς προωθεί νέους δασμούς στα πλοία που είναι είτε κατασκευασμένα, είτε ανήκουν σε κινεζικές εταιρείες. Το μέτρο αυτό, το οποίο αναμένεται να επηρεάσει τις παγκόσμιες εμπορικές ροές, αποτελεί μέρος της στρατηγικής του Προέδρου Τραμπ για την αναζωογόνηση της αμερικανικής ναυπηγικής βιομηχανίας και την ενίσχυση της εθνικής ασφάλειας των ΗΠΑ.

Σύμφωνα με το σχέδιο εκτελεστικού διατάγματος, τα κινεζικής κατασκευής ή ιδιοκτησίας πλοία που προσεγγίζουν αμερικανικά λιμάνια θα επιβαρύνονται με

τέλη που μπορεί να φτάσουν έως και τα 1,5 εκατομμύρια δολάρια ανά επίσκεψη. Η απόφαση αυτή αποτελεί συνέχεια της ευρύτερης εμπορικής στρατηγικής των ΗΠΑ, που αποσκοπεί στον περιορισμό της κυριαρχίας της Κίνας σε κρίσιμους τομείς, όπως η ναυτιλία.

ADVERTISEMENT

«Ένα άλλο ζήτημα που μας απασχολεί είναι το μέλλον του τονάζ κινεζικής κατασκευής. Δεν μιλάμε μόνο για πλοία που ανήκουν σε κινεζικές εταιρείες. Τα τελευταία 10-15 χρόνια, λόγω του τρόπου με τον οποίο αναπτύχθηκε η ναυπηγική βιομηχανία, οι πλοιοκτήτες συχνά δεν είχαν άλλη επιλογή από το να εξετάσουν το ενδεχόμενο ναυπήγησης στην Κίνα – για τρεις βασικούς λόγους: Πρώτον, λόγω της διαθέσιμης χωρητικότητας, δεύτερον, λόγω των ανταγωνιστικών τιμών και τρίτον, επειδή τα κινεζικά ναυπηγεία έχουν βελτιώσει σημαντικά την ποιότητά τους. Σε πολλές περιπτώσεις, τα πρότυπά τους πλησιάζουν εκείνα των κορεατικών ή ακόμη και των ιαπωνικών ναυπηγείων. Ως αποτέλεσμα, ένας μεγάλος αριθμός πλοίων -που ανήκουν τόσο σε εισηγμένες όσο και σε ιδιωτικές εταιρείες παγκοσμίως- έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα», ανέφερε ο Έλληνας εφοπλιστής.

Αυτή τη στιγμή, βλέπουμε ναυλωτές -ακόμη και σε διαπραγματεύσεις για βραχυχρόνιες ή μακροπρόθεσμες ναυλώσεις- να προσπαθούν να αποφύγουν πλοία κινεζικής κατασκευής. Ορισμένοι το κάνουν για να διαπραγματευτούν καλύτερα ναύλα- άλλοι ανησυχούν πραγματικά για τους κινδύνους, ιδίως όταν τα φορτία μεταφέρονται από και προς τις Ηνωμένες Πολιτείες. Απλώς δεν θέλουν να αναλάβουν το ρίσκο», πρόσθεσε.

Σε αυτό το πλαίσιο, ο Βαγγέλης Μαρινάκης προειδοποίησε ότι «αν αυτή η τάση συνεχιστεί, θα δημιουργηθεί μια αγορά δύο ταχυτήτων και, στο τέλος ο καταναλωτής θα πληρώσει το τίμημα. Το κόστος των παραδιδόμενων εμπορευμάτων θα είναι υψηλότερο, ειδικά για προϊόντα που εισάγονται ή εξάγονται από τις ΗΠΑ με πλοία που δεν έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα. Πιστεύω ότι αυτή η κατάσταση μπορεί να διαρκέσει περισσότερο από όσο όλοι θα θέλαμε».

Ο Βαγγέλης Μαρινάκης αναφέρθηκε επίσης και στις γενικότερες οικονομικές τάσεις. Υπογράμμισε έτσι ότι ειδικά στην Ευρώπη, «η οικονομική κατάσταση στην Ευρώπη δεν είναι καλή. Αναμένουμε ύφεση. Παρόμοιες προβλέψεις υπήρχαν ακόμη και πριν από το COVID, αλλά λόγω της πανδημίας και των τελευταίων πέντε ετών -που πέρασαν γρήγορα- η ύφεση αυτή αναβλήθηκε. Στην πραγματικότητα, αρκετοί κλάδοι, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας, σημείωσαν ιστορικά υψηλά κέρδη κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ιδίως

στους τομείς των εμπορευματοκιβωτίων και του ξηρού φορτίου. Οι ναύλοι εκτοξεύτηκαν και είδαμε εξαιρετικές συνθήκες στην αγορά».

[Mr. Evangelos Marinakis – Luncheon Keynote Speaker – 19th Annual Capital Link International Shipping Forum – March 31, 2025 – New York City – All About Shipping](#)



Mr. Evangelos Marinakis – Luncheon Keynote Speaker – 19th Annual Capital Link International Shipping Forum – March 31, 2025 – New York City

April 1, 2025 1 views



Mr. Evangelos Marinakis, Founder & Chairman Capital Maritime & Trading Corp., KEYNOTE SPEAKER, at the Official Luncheon In the context of the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum Monday, March 31, 2025 | Metropolitan Club – New York City
Mr. Evangelos Marinakis, Founder & Chairman of Capital Maritime & Trading Corp., delivered KEYNOTE REMARKS at the Official Luncheon that was held in

the context of the **19th Annual Capital Link International Shipping Forum**, on **Monday March 31, 2025** at the **Metropolitan Club** in **New York City**

- The Forum was held **in cooperation** with **New York Stock Exchange – NYSE and Nasdaq**.

LUNCH & KEYNOTE REMARKS

Luncheon Sponsor: The Marshall Islands Registry

Introductory Remarks:

Mr. Chris Taylor, Chief Development Officer – **NYSE GROUP**

Luncheon Keynote Address:

Mr. Evangelos Marinakis

Founder & Chairman

Capital Maritime & Trading Corp.

Mr. Chris Taylor, Chief Development Officer – **NYSE GROUP**, delivered Introductory Remarks.

Mr. Evangelos Marinakis, Founder & Chairman – **Capital Maritime & Trading Corp.**, stated: “I’m happy to be here today with all of you. I saw many friends whom I hadn’t seen in quite some time—friends with whom we started out, let’s say, back in the early ’90s. So, it was a pleasant surprise to see them again and to see that they’re still strong, healthy, and doing well in business.

Since the U.S. elections and the beginning of Mr. Trump’s administration in January, we’ve seen many changes—numerous announcements and discussions on various global matters—which have made our lives more complicated, but at the same time, much more interesting. In shipping, we often benefit from geopolitical events. When there’s uncertainty, I believe that, at the end of the day, it tends to work in shipping’s favor—perhaps in the short term, but also, in the long term, we often see benefits. Of course, it all depends on how entrepreneurs react—how they analyze the situation and form a strategy.

In my opinion, we’ll face many challenges ahead, especially regarding tariffs. The current discussions we’re following are no longer limited to China; now there are tariffs affecting the EU and other countries as well. All of this has a direct impact on shipping, because it affects the transportation of goods. In the short term, I expect a negative impact, but I don’t believe such restrictions are sustainable in the long run.

Another issue that concerns us is the future of Chinese-built tonnage. We’re not only talking about vessels owned by Chinese companies. In the last 10 to 15 years, due to the way the shipbuilding industry has developed, shipowners often had no choice but to consider building in China—for three main reasons: first, due to the capacity; second, because of competitive pricing; and third, because Chinese shipyards have improved their quality significantly. In many cases, their standards are approaching those of Korean or even Japanese yards. As a result, a large number of ships—owned by both listed and private companies worldwide—have been built in China.

Currently, we're seeing charterers—even in short or period charter negotiations—trying to avoid Chinese-built tonnage. Some do this to negotiate better rates; others are genuinely concerned about the risks, particularly when cargoes are being transported in and out of the United States. They simply don't want to take the risk.

If this trend continues, we will end up with a two-tier market, and ultimately, the consumer will bear the cost. Delivered commodity prices will rise, especially for goods entering or leaving the U.S. on non-Chinese-built vessels. I believe this situation could last longer than any of us would like to think.

On the other hand, the economic situation in Europe is not looking good. We anticipate a recession. There were similar predictions even before COVID, but due to the pandemic and the past five years—which flew by quickly—this recession was postponed. In fact, several industries, including shipping, saw record profits during that time, particularly in the container and dry cargo sectors. Rates soared, and we witnessed extraordinary market conditions.

The Russia-Ukraine war also affected the tanker market, pushing freight rates to exceptionally high levels. The market was very strong for a time. Then came the conflict between Israel and Palestine, along with disruptions in the Suez Canal—which had a real impact on our business and on freight rates. At the same time, the Panama Canal faced its own issues with draught restrictions. For the first time in history, both canals were not fully operational at the same time. This pushed rates higher, but this advantage won't last forever. Eventually, these factors will normalize.

Our strategy going forward is to continue modernizing our fleet while staying highly aware of emissions, environmental concerns, and the latest IMO regulations. Even though the Trump administration may not push ahead with environmental regulations in the U.S., we remain committed to reducing emissions and being environmentally conscious. We pay a premium to build eco-friendly and dual-fuel ships. For a while, there will be a transitional phase where we use less-polluting energy sources, even though we haven't yet seen charterers, oil majors, or liner companies paying a premium for these vessels. Still, we've expanded our newbuilding program with dual-fuel technology in container ships. We take a long-term view and believe it will pay off.

The key is to remain financially strong so we can withstand market cycles. Eventually—especially in Europe—environmental regulations will move forward, and dual-fuel LNG vessels will offer clear advantages in terms of both emissions and cost, particularly when the Russia-Ukraine war ends. We hope that will happen soon—possibly within the year. When gas prices fall, using LNG will become significantly

more cost-effective—not only from an environmental standpoint, but also financially, due to lower fuel consumption.

Things we thought could never happen—such as tensions with China, Russia, or the Israel-Palestine conflict—are happening. The years ahead will be very interesting. I believe that, ultimately, these developments will benefit shipping and our companies. In the short term, we may have to endure some pain and wait for normalization. But once again, I say: all this volatility and all these geopolitical changes tend to support our industry in the long run.

Regarding the European economy, I said three years ago—when the Russia-Ukraine war began—that the EU sanctions strategy would backfire. In the end, it was the European citizen who paid the price. Russian oil continued to be exported to China and India at deep discounts. Meanwhile, European countries bought refined products from those same refineries at record-high prices. So, despite the sanctions, Russia actually received more income than before, while Indian and Chinese refineries enjoyed record profits. And it was the European consumer who footed the bill. This is one of the reasons I believe a recession in Europe is now unavoidable.

I also think the Trump administration is taking the right approach toward the Russia-Ukraine war. In the last three years, Europe has made no serious effort to stop this war. Innocent people—especially children—are dying. And after three years, there is no justification for this to continue. It's senseless, and it must stop. These are my personal views on the economic outlook in Europe and the future of shipping.

What I wish for everyone here today is to remain strong and healthy. Because when you are strong and healthy, you can navigate crises and embrace daily challenges. In the end, we all try to do our best—for our companies, our shareholders, and the future.

Thank you very much.”

FORUM OVERVIEW:

Held in New York City every year, the Annual International Shipping Forum is known for its large attendance by investors, shipowners and financiers. It is a meeting place for C-level Executives from the maritime industry and the finance and investment communities involved with shipping.

The Forum examined the macroeconomic issues that are shaping and transforming the international shipping markets today, featuring a comprehensive review and outlook of the various shipping markets, made more relevant by the release of companies' annual results. Discussions included topics of critical relevance to industry

geopolitics, energy security, sanctions, access to capital, regulation, technology, innovation and more.

The conference featured senior executives from leading maritime companies, financiers and industry participants who discussed trends, development and the outlook of the various shipping market segments and also covered topics of critical interest to the shipping industry.

The Forum featured a series of panel discussions as well as 1×1 meetings between investors and executives from shipping companies.

This one-day conference is known for its rich informational content and the extensive marketing, networking and business development opportunities.

1×1 MEETINGS FOR INSTITUTIONAL INVESTORS:

In parallel to the event 1×1 meetings were organized between shipping companies and institutional investors.

FORUM AGENDA:

The agenda of the event is available at the following link <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/>

THE FORUM WAS ORGANISED:

IN COOPERATION WITH: New York Stock Exchange (NYSE) • NASDAQ
GLOBAL LEAD SPONSOR: TEN LTD. – TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD.

GLOBAL GOLD SPONSORS: DNV • EY

GLOBAL SPONSORS: ABS • DNB • Liberian Registry • Seward & Kissel LLP
SPONSORS: The American Club • The Baltic Exchange • First Citizens Club • Morgan Stanley • Neptune Maritime Leasing • Reed Smith • Vedder Price • V Group • Watson Farley & Williams

SUPPORTING SPONSORS: Ardmore Shipping Corporation (NYSE: ASC) • BW LPG Ltd. (NYSE: BWLP) (OSLO: BWLPG) • Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC) • CoolCo Ltd. (NYSE: CLCO) (OSLO: CLCO) • d'Amico International Shipping S.A. (DIS.MI) (OTCQX: DMCOF) • Diana Shipping Inc. (NYSE: DSX) • Dorian LPG Ltd. (NYSE: LPG) • Eurodry Ltd. (NASDAQ: EDRY) • Euroseas Ltd. (NASDAQ: ESEA) • Flott & Co. PC • Genco Shipping & Trading Ltd (NYSE: GNK) • Global Ship Lease (GSL) • Heidmar Maritime Holdings Corp (NASDAQ: HMR) • International Seaways, Inc. (NYSE: INSW) • Navigator Gas (NYSE: NVGS) • Navios Maritime Partners L.P. (NYSE: NMM) • Pangaea Logistics Solutions Ltd. (NASDAQ: PANL) • Pyxis Tankers (NASDAQ: PXS) • Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB) • Scorpio Tankers Inc. (NYSE: STNG) • Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK) • Stellar V Capital Corp. (NASDAQ: SVCCU)

BREAKFAST SPONSORS: CASTOR – TORO

LUNCHEON SPONSOR: THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

CHARITY PARTNER: THE SEAMEN'S CHURCH INSTITUTE

SUPPORTING ORGANISATIONS: IBIA • INTERCARGO • NYMAR – New York Maritime Inc. • World Shipping Council • WLPGA

MEDIA PARTNERS:

ALTER EGO MEDIA – MEGA – TO BHMA – TA NEA – in.gr – ot.gr

Actualidad Maritima • All About Shipping • Athens Macedonian News Agency • Elnavi • Greek News USA • The Japan Maritime Daily • KAIJI PRESS • Marine Circle • maritimes.gr • Naftika Xronika • NGTV – New Greek Television • Shipping & Finance • Robban Assafina • World Oils • Xinde Marine News

FOR MORE INFORMATION:

Please visit forum's

website: <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/agenda.html>

Please contact:

NEW YORK //Mrs. Olga Bornozi & Mrs. Eleni Bej

obornozi@capitallink.com ; ebej@capitallink.com or + 1 212 661 7566

For sponsorship opportunities please contact: Nicolas Bornozis, Olga Bornozi or Anny Zhu at forum@capitallink.com or call +1 (212) 661-7566.

Or visit:

<https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/agenda.html>

www.capitallinkforum.com

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

ORGANIZERS

Founded in 1995, Capital Link is a New York based investor relations, financial communications and advisory firm with a strategic focus on the maritime, commodities and energy sectors, MLPs, as well as Closed-End Funds and ETFs. In addition, Capital Link organizes 18 high quality Investment Forums, and multiple webinars and podcasts, focusing on maritime transportation and U.S. investment products in 11 countries in the United States, Europe and Asia, in key industry centers, such as New York, London, Oslo, Hamburg, Athens, Limassol, Shanghai, Singapore, Tokyo, Hong Kong, and Dubai, all of which are known for combining rich educational and informational content with unique marketing and networking opportunities. Capital Link is a member of the Baltic Exchange. Based in New York City, Capital Link has presence in London, Athens & Oslo.

<https://mail.bankingnews.gr/epixeiriseis/articles/795024/xeimarros-marinakis-yfesi-stin-evropi-dogma-rosias-ipa-gia-eirini-stin-oukrania-efkairies-gia-ti-naftilia-me-kyvernisi-trump>

BANKING NEWS

Επιχειρήσεις

Τρίτη 01/04/2025 - 17:01

Παρέμβαση Μαρινάκης: Χρειάζεται δόγμα Ρωσίας - ΗΠΑ για ειρήνη στην Ουκρανία - Έρχεται ύφεση - Ευκαιρία η κυβέρνηση Trump

ναυτιλίαύφεσηΕυρώπηΟυκρανίαPutinTrumpΜαρινάκηςtags :



Μιλώντας στο 19ο Ετήσιο Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ της Capital Link ο Βαγγέλης Μαρινάκης υπογράμμισε τις μεγάλες προκλήσεις που αντιμετωπίζει σήμερα η ναυτιλία με την κυβέρνηση Trump, την ανάγκη για ειρήνη στην Ουκρανία και την αλλαγή του δόγματος απέναντι στην Ρωσία

Σε μια περίοδο μεγάλων ανακατατάξεων στο διεθνές τοπίο αλλά και στην παγκόσμια οικονομία, ο ιδρυτής και πρόεδρος της **Capital Maritime & Trading Corp Βαγγέλης Μαρινάκης** ήταν ο κεντρικός ομιλητής στο επίσημο γεύμα στο **19ο Ετήσιο Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ της Capital Link** στο Metropolitan Club, στη Νέα Υόρκη στις 31 Μαρτίου 2025.

Ευκαιρίες για τη ναυτιλία

Ο **Βαγγέλης Μαρινάκης** από την αρχή υπογράμμισε ότι μετά τις εκλογές στις **ΗΠΑ** και τη νέα κυβέρνηση υπό τον **Donald Trump** το διεθνές τοπίο έχει αλλάξει, τονίζοντας παράλληλα ότι αυτές οι αλλαγές έχουν κάνει τη ζωή μας πιο σύνθετη, αλλά ταυτόχρονα πιο ενδιαφέρουσα. Γι' αυτό και υπενθύμισε ότι «στη ναυτιλία, συχνά επωφελούμαστε από τα γεωπολιτικά γεγονότα.

ADVERTISEMENT

Όταν υπάρχει αβεβαιότητα, πιστεύω ότι, στο τέλος της ημέρας, η ναυτιλία κερδίζει - ίσως βραχυπρόθεσμα, αλλά σίγουρα μακροπρόθεσμα, βλέπουμε οφέλη. Φυσικά, όλα εξαρτώνται από το πώς αντιδρούν οι επιχειρηματίες – πώς αναλύουν την κατάσταση και διαμορφώνουν μια στρατηγική».

Στην Ευρώπη έρχεται ύφεση

Ο **Βαγγέλης Μαρινάκης** αναφέρθηκε και στις γενικότερες οικονομικές τάσεις. Υπογράμμισε έτσι ότι ειδικά στην Ευρώπη, «η οικονομική κατάσταση στην Ευρώπη δεν είναι καλή.

Αναμένουμε ύφεση.

Παρόμοιες προβλέψεις υπήρχαν ακόμη και πριν από το **COVID**, αλλά λόγω της πανδημίας και των τελευταίων πέντε ετών -που πέρασαν γρήγορα- η ύφεση αυτή αναβλήθηκε.

Στην πραγματικότητα, αρκετοί κλάδοι, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας, σημείωσαν ιστορικά υψηλά κέρδη κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ιδίως στους τομείς των εμπορευματοκιβωτίων και του ξηρού φορτίου.

Οι ναύλοι εκτοξεύτηκαν και είδαμε εξαιρετικές συνθήκες στην αγορά.».

Οι προοπτικές της ναυτιλίας και η σημασία του εκσυγχρονισμού του στόλου

Σε σχέση με τις προοπτικές της ναυτιλίας, ο **Βαγγέλης Μαρινάκης**, υπογράμμισε ότι ορισμένες από τις παραμέτρους που επέτρεψαν ιδιαίτερα αυξημένη κερδοφορία το προηγούμενο διάστημα είναι πιθανό να μην ισχύουν το επόμενο διάστημα, ενώ έχει ιδιαίτερη σημασία να συνεχιστούν οι επενδύσεις στον εκσυγχρονισμό των στόλων,

συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν την μείωση των εκπομπών αερίων που επιτείνουν την κλιματική αλλαγή.

Όπως επισήμανε:

«Ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας επηρέασε επίσης την αγορά δεξαμενόπλοιων, ωθώντας τις τιμές των ναύλων σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα.

Η αγορά ήταν πολύ ισχυρή για ένα διάστημα.

Στη συνέχεια, ήρθε η σύγκρουση μεταξύ **Ισραήλ και Παλαιστίνης**, μαζί με διαταραχές στη διώρυγα του Σουέζ – οι οποίες είχαν πραγματικό αντίκτυπο στη ναυτιλία και στις τιμές των ναύλων.

Ταυτόχρονα, η Διώρυγα του Παναμά αντιμετώπισε τα δικά της προβλήματα με περιορισμούς βυθίσματος.

Για πρώτη φορά στην ιστορία, και οι δύο διώρυγες δεν ήταν πλήρως λειτουργικές ταυτόχρονα.

Αυτό ώθησε τους ναύλους σε υψηλότερα επίπεδα, αλλά αυτό το πλεονέκτημα δεν θα διαρκέσει για πάντα.

Τελικά, οι παράγοντες αυτοί θα εξομαλυνθούν..

Η στρατηγική μας για το μέλλον είναι να συνεχίσουμε τον εκσυγχρονισμό του στόλου μας και να παραμείνουμε εξαιρετικά ευαίσθητοποιημένοι όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων, τις περιβαλλοντικές ανησυχίες και τους τελευταίους κανονισμούς του ΠΟΝ (ΙΜΟ).

Παρόλο που η διοίκηση Trump μπορεί να μην προωθήσει τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς στις ΗΠΑ, παραμένουμε προσηλωμένοι στη μείωση των εκπομπών και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Η επένδυση στα πλοία διπλού καυσίμου LNG μακροπρόθεσμα θα αποδώσει

Σε σχέση με την επιλογή να επενδύσει σε πλοία που είναι πιο φιλικά προς το περιβάλλον καθώς και σε πλοία διπλού καυσίμου, ο Βαγγέλης Μαρινάκης υπογράμμισε ότι:

«Πληρώνουμε ένα επιπρόσθετο κόστος (premium) για τη **ναυπήγηση πλοίων** φιλικών στο περιβάλλον καθώς και πλοίων διπλού καυσίμου.

Για ένα διάστημα θα υπάρξει μια μεταβατική φάση όπου θα χρησιμοποιούμε λιγότερο ρυπογόνα καύσιμα, παρότι δεν έχουμε δει ακόμη τους ναυλωτές, ή τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες να πληρώνουν επιπρόσθετα premium.

Παρ' όλα αυτά έχουμε επεκτείνει τη ναυπηγική μας δραστηριότητα σε πλοία εμπορευματοκιβωτίων με τεχνολογία διπλού καυσίμου για εμπορευματοκιβώτια.

Έχουμε μια μακροπρόθεσμη οπτική και πιστεύουμε ότι τελικά θα αποδώσει.

Το κλειδί είναι να διατηρήσουμε οικονομική αντοχή ώστε να μπορούμε να αντέξουμε τους κύκλους της ναυτιλιακής αγοράς.

Πιστεύω ότι –ειδικά στην **Ευρώπη**– οι κανονισμοί θα προχωρήσουν και τα πλοία

διπλού καυσίμου **LNG** θα προσφέρουν σαφή πλεονεκτήματα τόσο άποψη εκπομπών αερίων όσο και κόστους, ειδικά όταν λήξει ο πόλεμος **Ρωσίας-Ουκρανίας**.

Ελπίζουμε ότι αυτό θα συμβεί σύντομα, ενδεχομένως εντός του έτους.

Όταν οι τιμές του φυσικού αερίου μειωθούν, η χρήση του **LNG** θα γίνει σημαντικά πιο αποδοτική – όχι μόνο από περιβαλλοντική άποψη, αλλά και οικονομικά, λόγω της χαμηλότερης κατανάλωσης .»

Τα επόμενα χρόνια θα ευνοήσουν τη ναυτιλία

Σε σχέση με τις συνολικότερες γεωπολιτικές εξελίξεις και ανακατατάξεις ο Βαγγέλης Μαρινάκης υπογράμμισε ότι οι αλλαγές είναι μεγάλες, όμως την ίδια στιγμή αυτή η συνθήκη ευνοεί τον κλάδο της ναυτιλίας:

«Πολλά πράγματα που θεωρούσαμε αδιανόητα -όπως οι εντάσεις με την Κίνα, τη Ρωσία ή η σύγκρουση **Ισραήλ-Παλαιστίνης**- συμβαίνουν.

Τα επόμενα χρόνια θα είναι πολύ ενδιαφέροντα. Πιστεύω ότι, τελικά, αυτές οι εξελίξεις θα ωφελήσουν τη ναυτιλία και τις εταιρείες μας.

Βραχυπρόθεσμα, ίσως χρειαστεί να υπομείνουμε κάποιες δυσκολίες κμέχρι να επέλθει ομαλοποίηση.

Αλλά επαναλαμβάνω: αυτή η **μεταβλητότητα και όλες αυτές οι γεωπολιτικές αλλαγές** τείνουν να βοηθήνε μακροπρόθεσμα τον κλάδο μας».

Η στρατηγική των κυρώσεων: ο Ευρωπαίος καταναλωτής πλήρωσε τον λογαριασμό

Ο ιδρυτής και πρόεδρος της **Capital Maritime & Trading Corp** υπενθύμισε ότι έγκαιρα είχε προειδοποιήσει τις επιπτώσεις των ευρωπαϊκών κυρώσεων με αφορμή τον πόλεμο Ρωσίας και Ουκρανίας

«Όσον αφορά την ευρωπαϊκή οικονομία, είπα πριν από τρία χρόνια -όταν ξεκίνησε ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας- ότι η στρατηγική κυρώσεων της ΕΕ τελικά δεν θα λειτουργούσε.

Στο τέλος, ήταν ο Ευρωπαίος πολίτης που πλήρωσε το τίμημα.

Το ρωσικό πετρέλαιο συνέχισε να εξάγεται στην Κίνα και την Ινδία με μεγάλες εκπτώσεις.

Εν τω μεταξύ, οι ευρωπαϊκές χώρες αγόραζαν προϊόντα από τα ινδικά και κινεζικά διυλιστήρια σε τιμές ρεκόρ.

Έτσι, παρά το εμπάργκο η **Ρωσία** έλαβε στην πραγματικότητα περισσότερα έσοδα από ό,τι πριν, ενώ τα διυλιστήρια της Ινδίας και της Κίνας κατέγραψαν κέρδη ρεκόρ. Και ήταν ο Ευρωπαίος καταναλωτής που πλήρωσε το λογαριασμό. Αυτός είναι ένας από τους λόγους για τους οποίους πιστεύω ότι η ύφεση στην Ευρώπη είναι πλέον αναπόφευκτη».

Γι' αυτό και υπογράμμισε ότι θεωρεί ότι η **κυβέρνηση Trump** υιοθετεί τη σωστή

προσέγγιση απέναντι στον πόλεμο **Ρωσίας- Ουκρανίας**:

«Τα τελευταία τρία χρόνια, η Ευρώπη δεν κατέβαλε καμία σοβαρή προσπάθεια για να σταματήσει αυτόν τον πόλεμο.

Αθώοι άνθρωποι -ιδιαίτερα παιδιά- πεθαίνουν.

Και μετά από τρία χρόνια, δεν υπάρχει κανένας λόγος για να συνεχιστεί αυτό.

Είναι παράλογο και πρέπει να σταματήσει.

Αυτές είναι οι προσωπικές μου απόψεις για τις οικονομικές προοπτικές της Ευρώπης και το μέλλον της ναυτιλίας».

Ολοκληρώνοντας την ομιλία του ο **Βαγγέλης Μαρινάκης** ευχήθηκε στους παρευρισκομένους «να παραμείνουν δυνατοί και υγιείς.

www.bankingnews.gr

<https://www.in.gr/2025/04/01/english-edition/jerry-kalogiratos-energy-transition-energy-demand-data-centers-will-determe-prospects-lng/>



in.gr > [English edition](#) > Jerry Kalogiratos Highlights Key Role of Energy Transition and Data Demand in LNG Outlook

[ENGLISH EDITION](#) 01 Απριλίου 2025 | 22:58

Jerry Kalogiratos Highlights Key Role of Energy Transition and Data Demand in LNG Outlook

Energy transition and the prospects of LNG were discussed at Capital Link's 19th Annual International Maritime Forum, during a panel discussion with Jerry Kalogiratos (Capital Clean Energy Carriers Corp.)

[Σύνταξη](#)

At the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum, held Monday at the Metropolitan Club in Manhattan, energy transition and long-term prospects for liquefied natural gas (LNG) took center stage during a panel on the gas shipping sector. Among the speakers, Jerry Kalogiratos, CEO of Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC), offered a commanding outlook on LNG and carbon capture shipping, positioning his company at the forefront of an evolving maritime landscape increasingly shaped by clean energy demands and technological shifts.

“We own and operate the largest U.S.-listed fleet of two-stroke LNG carriers,” Kalogiratos said. “That’s 12 vessels on the water and six more on the way.” Backed by \$2.5 billion in contracted revenue and a seven-year charter backlog, CCEC is betting heavily on what Kalogiratos called “energy transition cargos”—ranging from LNG and LPG to ammonia and liquid CO₂.



The LNG shipping market, Kalogiratos argued, is heading for a crunch. “We see the LNG market moving into balance in 2026/early 27. Strong 7-10 year charter rates remain robust reflecting underlying fundamentals for forward deliveries” he commented adding that supply delays in new export

capacity—about 30 million tons per annum (MTPA) behind schedule—are expected to clear by 2026 and 2027, triggering a sharp tightening in vessel availability.

Yet perhaps more significant was Kalogiratos' focus on carbon capture and storage (CCUS) transport, an emerging niche in the shipping world. CCEC owns four of the world's first liquid CO₂ carriers—handy-sized, multi-gas vessels that Kalogiratos described as “a big part of a very small order book.” He sees these vessels playing a critical role in decarbonization, particularly in Europe, where projects like Norway's Northern Lights and the EU-backed Stella Maris are ramping up.

Kalogiratos also cited rising energy needs from AI-powered data centers as a long-term tailwind for LNG demand, calling the market outlook “very strong” despite short-term volatility.



Nikos Bornozis (Capital Link), Liam Burke (B Riley Securities), Kristian Sorensen (BW LPG), Jerry Kalogiratos (Capital Clean Energy Carriers Corp.), Richard Tyrrell (Cool Company), Ted Young (Dorian LPG) and Randy Giveans (Navigator Gas)

Other panelists echoed the upbeat tone on gas shipping. Richard Tyrrell, CEO of Cool Company (NYSE: CLCO), acknowledged temporary pressure on LNG due to a breakdown in inter-basin arbitrage but maintained that U.S. export growth and longer sailing distances bode well for future shipping demand.

For the liquefied petroleum gas (LPG) segment, BW LPG CEO Kristian Sorensen said underlying commodity dynamics remain robust, with rising demand in Asia and potential new growth in Africa. Dorian LPG's CFO Ted Young added that LPG continues to gain ground in petrochemicals and that fleet growth remains manageable.

Randy Giveans, Head of Investor Relations at Navigator Gas, focused on diversification as a buffer against macroeconomic uncertainty. "We transport seven commodities across multiple continents," he said. "That gives us a degree of earnings stability, especially with a balanced mix of spot and time-chartered exposure."

<https://www.politic.gr/oikonomia/vangelis-marinakis-mia-epochi-allagon-me-efkairies-gia-ti-naftilia/>



Οικονομία

Βαγγέλης Μαρινάκης: Μια εποχή αλλαγών με ευκαιρίες για τη ναυτιλία

01/04/2025, 09:39

Politic Team

Βαγγέλης Μαρινάκης αναλύει τις ευκαιρίες και προκλήσεις στη ναυτιλία εν μέσω γεωπολιτικών ανακατατάξεων. Σε μια περίοδο γεωπολιτικών και οικονομικών ανακατατάξεων, ο ιδρυτής και πρόεδρος της Capital Maritime & Trading Corp, **Βαγγέλης Μαρινάκης**, ήταν ο κύριος ομιλητής στο 19ο Ετήσιο Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ της Capital Link, που πραγματοποιήθηκε στο Metropolitan Club της Νέας Υόρκης στις 31 Μαρτίου 2025. Το ακροατήριο περιλάμβανε εξέχοντα στελέχη από το χρηματοοικονομικό και ναυτιλιακό τομέα, συμπεριλαμβανομένων των Diana Shipping Inc. και Safe Bulkers, καθώς και ανώτερους αξιωματούχους από επενδυτικές τράπεζες.

Απευθυνόμενος σε ένα κοινό ανθρώπων της ναυτιλίας και της οικονομίας, ο Βαγγέλης Μαρινάκης εξέφρασε τη χαρά του για την παρουσία του και τη συνάντηση με παλιούς φίλους.

Ο κ. Μαρινάκης σημείωσε ότι μετά τις εκλογές στις ΗΠΑ και την εκλογή της νέας κυβέρνησης υπό τον Ντόναλντ Τραμπ, το διεθνές τοπίο έχει υποστεί σοβαρές αλλαγές, που καθιστούν την κατάσταση πιο περίπλοκη αλλά και πιο ενδιαφέρουσα.

«Στη ναυτιλία, συχνά επωφελούμαστε από γεωπολιτικά γεγονότα», τόνισε, προσθέτοντας ότι, αν και βραχυπρόθεσμα μπορεί να υπάρξουν δυσκολίες, μακροπρόθεσμα οι αναταραχές συχνά οδηγούν σε ευκαιρίες για τον τομέα.

Επιπλέον, ο Μαρινάκης εξέφρασε την ανησυχία του για τις επιπτώσεις των δασμών που επιβάλλει η αμερικανική κυβέρνηση, υπογραμμίζοντας ότι αυτές οι πολιτικές δεν είναι βιώσιμες μακροπρόθεσμα.

Ο πρόεδρος της Capital Maritime αναφέρθηκε επίσης στο μέλλον της ναυτιλίας και τις εξελίξεις στον τομέα της ναυπήγησης, ειδικά όσον αφορά τα πλοία κινεζικής κατασκευής και την ανάγκη εκσυγχρονισμού του στόλου για μείωση των εκπομπών ρύπων.

Η συνολική εικόνα της ναυτιλίας παραμένει αβέβαιη λόγω των γεωπολιτικών εντάσεων, αλλά ο κ. Μαρινάκης προέβλεψε ότι αυτές οι εξελίξεις θα μπορούσαν τελικά να είναι προς όφελος της ναυτιλίας, φέρνοντας στο προσκήνιο την ανάγκη στρατηγικών που να ανταγωνίζονται τις προκλήσεις που προκύπτουν από την παρούσα οικονομική συγκυρία.

Πηγή περιεχομένου: in.gr

<https://www.tradewindsnews.com/insight/marinakis-to-steer-chinese-built-ships-away-from-us-trading-if-port-fee-scheme-ensues/2-1-1800335>

INSIGHT



Owners have ‘no choice’ but to go to China for ships, says Evangelos Marinakis. Photo: TradeWinds Events

Marinakis to steer Chinese-built ships away from US trading if port-fee scheme ensues

Greek tycoon describes recession in Europe as ‘inevitable’

31 March 2025 18:32 GMT *UPDATED* 1 April 2025 16:12 GMT

By [Joe Brady](#)

in **New York**

Evangelos Marinakis says he would keep the Chinese-built ships in his 140-ship fleet away from US trading for the duration of any White House-imposed port fees on vessels built in China.

Appearing as keynote speaker at Capital Link's 19th annual International Shipping Forum in New York, the Greek shipping magnate spoke off the cuff on a variety of current geopolitical issues, including what he considers the likelihood of a European recession.

<https://www.amna.gr/pr-view/325708>



(Ξένη δημοσίευση)-ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΥΠΟΥ-19th Annual Capital Link International Shipping Forum - March 31, 2025 - New York City-Mr. Evangelos Marinakis - Luncheon Keynote Speaker

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΤΥΠΟΥ / **Τετάρτη 2 Απριλίου 2025, 15:36** / Πηγή: CAPITAL LINK

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Ο κ. Βαγγέλης Μαρινάκης
Founder & Chairman
Capital Maritime & Trading Corp.

Κεντρικός Ομιλητής

Του Επίσημου Μεσημεριανού Γεύματος

Στο πλαίσιο του
19ου Ετήσιου Capital Link International Shipping Forum

Δευτέρα 31, Μαρτίου, 2025 | Metropolitan Club - New York City

Τρίτη 1η Απριλίου, 2025

Ο κ. Βαγγέλης Μαρινάκης, Founder & Chairman της Capital Maritime & Trading Corp., συμμετείχε ως Κεντρικός Ομιλητής στο Επίσημο Μεσημεριανό Γεύμα που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του 19ου Ετήσιου Capital Link International Shipping Forum, τη Δευτέρα 31 Μαρτίου, 2025 στο Metropolitan Club στην Νέα Υόρκη. Το Συνέδριο διοργανώθηκε σε συνεργασία με το Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (NYSE) και το Nasdaq.

ΜΕΣΗΜΕΡΙΑΝΟ ΓΕΥΜΑ & ΚΥΡΙΑ ΟΜΙΛΙΑ

Χορηγός Μεσημεριανού Γεύματος: The Marshall Islands Registry

Εισαγωγικά Σχόλια:

κ. Chris Taylor, Chief Development Officer – NYSE GROUP

Κύρια Ομιλία Μεσημεριανού Γεύματος:

κ. Βαγγέλης Μαρινάκης
Founder & Chairman
Capital Maritime & Trading Corp.

Ο κ. Chris Taylor, Chief Development Officer – NYSE GROUP, πραγματοποίησε Εισαγωγικά Σχόλια.

Ο κ. Βαγγέλης Μαρινάκης, Founder & Chairman, Capital Maritime & Trading Corp., τόνισε τα εξής: "Χαίρομαι που βρίσκομαι σήμερα εδώ μαζί σας. Είδα πολλούς φίλους που είχα να δω αρκετό καιρό, φίλους με τους οποίους ξεκινήσαμε - ας πούμε - μαζί στις αρχές της δεκαετίας του '90. Ήταν, λοιπόν, μια ευχάριστη έκπληξη να τους ξαναδώ και να διαπιστώσω ότι εξακολουθούν να είναι δυνατοί, υγιείς και επιτυχημένοι στις

επιχειρήσεις τους.

Μετά τις εκλογές στις ΗΠΑ και την έναρξη της νέας κυβέρνησης Τραμπ τον Ιανουάριο, έχουμε δει πολλές αλλαγές - πλήθος ανακοινώσεων και συζητήσεων για διεθνή θέματα - που έχουν κάνει τη ζωή μας πιο σύνθετη, αλλά ταυτόχρονα πιο ενδιαφέρουσα. Στη ναυτιλία συχνά επωφελούμαστε από τα γεωπολιτικά γεγονότα. Όταν υπάρχει αβεβαιότητα, πιστεύω ότι, στο τέλος της ημέρας, η ναυτιλία κερδίζει—ίσως βραχυπρόθεσμα, αλλά σίγουρα

μακροπρόθεσμα βλέπουμε οφέλη. Φυσικά, όλα εξαρτώνται από το πώς αντιδρούν οι επιχειρηματίες - πως αναλύουν την κατάσταση και διαμορφώνουν μία στρατηγική.

Κατά τη γνώμη μου θα αντιμετωπίσουμε πολλές προκλήσεις στο μέλλον, ιδίως όσον αφορά τους δασμούς. Οι τρέχουσες συζητήσεις που παρακολουθούμε δεν περιορίζονται πλέον μόνο στην Κίνα - τώρα υπάρχουν δασμοί που επηρεάζουν και την Ε.Ε. και άλλες χώρες. Όλα αυτά έχουν άμεσο αντίκτυπο στη ναυτιλία, διότι επηρεάζουν τη μεταφορά αγαθών. Βραχυπρόθεσμα αναμένω αρνητικό αντίκτυπο, αλλά δεν πιστεύω ότι τέτοιοι περιορισμοί είναι βιώσιμοι μακροπρόθεσμα.

Ένα άλλο ζήτημα που μας απασχολεί είναι το μέλλον του τονάζ κινεζικής κατασκευής. Δεν μιλάμε μόνο για πλοία που ανήκουν σε Κινέζικες εταιρίες. Τα τελευταία 10-15 χρόνια, λόγω του τρόπου με τον οποίο αναπτύχθηκε η ναυπηγική βιομηχανία, οι πλοιοκτήτες δεν είχαν συχνά άλλη επιλογή από το να εξετάσουν το ενδεχόμενο ναυπήγησης στην Κίνα για τρεις βασικούς λόγους: Πρώτον, λόγω της διαθέσιμης χωρητικότητας. Δεύτερον, λόγω του ανταγωνιστικού κόστους. Και τρίτον, γιατί τα κινεζικά ναυπηγεία έχουν βελτιώσει σημαντικά την ποιότητά τους. Σε πολλές περιπτώσεις, τα πρότυπα τους πλησιάζουν εκείνα των κορεατικών ή ακόμα και των ιαπωνικών ναυπηγείων. Ως αποτέλεσμα, ένας μεγάλος αριθμός πλοίων—που ανήκουν τόσο σε εισηγμένες όσο και σε ιδιωτικές εταιρίες παγκοσμίως—έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα.

Αυτή τη στιγμή, βλέπουμε ναυλωτές - ακόμη και σε διαπραγματεύσεις ναυλώσεων, είτε μακροχρόνιες είτε βραχυχρόνιες, να προσπαθούν να αποφύγουν πλοία κινεζικής ναυπήγησης. Ορισμένοι το κάνουν για να διαπραγματευτούν καλύτερα ναύλα - άλλοι ανησυχούν πραγματικά για τους κινδύνους, ιδιαίτερα όταν τα φορτία μεταφέρονται από και προς τις Ηνωμένες Πολιτείες. Απλώς δεν θέλουν να αναλάβουν το ρίσκο.

Αν αυτή η τάση συνεχιστεί, θα δημιουργηθεί μια αγορά δύο ταχυτήτων και, στο τέλος ο

καταναλωτής θα πληρώσει το τίμημα. Το κόστος των παραδιδόμενων εμπορευμάτων θα είναι υψηλότερο, ειδικά για προϊόντα που εισάγονται ή εξάγονται από τις ΗΠΑ με πλοία που δεν έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα. Πιστεύω ότι αυτή η κατάσταση μπορεί να διαρκέσει περισσότερο από όσο όλοι θα θέλαμε.

Από την άλλη πλευρά, η οικονομική κατάσταση στην Ευρώπη δεν είναι καλή. Αναμένουμε ύφεση. Παρόμοιες προβλέψεις υπήρχαν ακόμη και πριν από το COVID, αλλά λόγω της πανδημίας και των τελευταίων πέντε ετών – που πέρασαν γρήγορα— η ύφεση αυτή αναβλήθηκε. Στην πραγματικότητα, αρκετοί κλάδοι, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας, σημείωσαν ιστορικά υψηλά κέρδη κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ιδίως στους τομείς των εμπορευματοκιβωτίων και του ξηρού φορτίου. Οι ναύλοι εκτοξεύτηκαν και είδαμε εξαιρετικές συνθήκες στην αγορά.

Ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας επηρέασε επίσης την αγορά δεξαμενόπλοιων, ωθώντας τις τιμές των ναύλων σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα. Η αγορά ήταν πολύ ισχυρή για ένα διάστημα. Στη συνέχεια, ήρθε η σύγκρουση μεταξύ Ισραήλ και Παλαιστίνης, μαζί με διαταραχές στη διώρυγα του Σουέζ – οι οποίες είχαν πραγματικό αντίκτυπο στη ναυτιλία και στις τιμές των ναύλων. Ταυτόχρονα, η Διώρυγα του Παναμά αντιμετώπισε τα δικά της προβλήματα με περιορισμούς βυθίσματος. Για πρώτη φορά στην ιστορία, και οι δύο διώρυγες δεν ήταν πλήρως λειτουργικές ταυτόχρονα. Αυτό ώθησε τους ναύλους σε υψηλότερα επίπεδα, αλλά αυτό το πλεονέκτημα δεν θα διαρκέσει για πάντα. Τελικά, οι παράγοντες αυτοί θα εξομαλυνθούν.

Η στρατηγική μας για το μέλλον είναι να συνεχίσουμε τον εκσυγχρονισμό του στόλου μας και να παραμείνουμε εξαιρετικά ευαίσθητοποιημένοι όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων, τις περιβαλλοντικές ανησυχίες και τους τελευταίους κανονισμούς του ΠΟΝ (IMO). Παρόλο που η διοίκηση Τραμπ μπορεί να μην προωθήσει τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς στις ΗΠΑ, παραμένουμε προσηλωμένοι στη μείωση των εκπομπών και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Πληρώνουμε ένα επιπρόσθετο κόστος (premium) για τη ναυπήγηση πλοίων φιλικών στο περιβάλλον καθώς και πλοίων διπλού καυσίμου. Για ένα διάστημα θα υπάρξει μια μεταβατική φάση όπου θα χρησιμοποιούμε λιγότερο

ρυπογόνα καύσιμα, παρότι δεν έχουμε δει ακόμη τους ναυλωτές, ή τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες να πληρώνουν επιπρόσθετα premium. Παρ' όλα αυτά έχουμε επεκτείνει τη ναυπηγική μας δραστηριότητα σε πλοία εμπορευματοκιβωτίων με τεχνολογία διπλού καυσίμου για εμπορευματοκιβώτια. Έχουμε μια μακροπρόθεσμη

οπτική και πιστεύουμε ότι τελικά θα αποδώσει.

Το κλειδί είναι να διατηρήσουμε οικονομική αντοχή ώστε να μπορούμε να αντέξουμε τους κύκλους της ναυτιλιακής αγοράς. Πιστεύω ότι –ειδικά στην Ευρώπη– οι κανονισμοί θα προχωρήσουν και τα πλοία διπλού καυσίμου LNG θα προσφέρουν σαφή πλεονεκτήματα τόσο από την άποψη των εκπομπών αερίων όσο και κόστους, ειδικά όταν λήξει ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας. Ελπίζουμε ότι αυτό θα συμβεί σύντομα, ενδεχομένως εντός του έτους. Όταν οι τιμές του φυσικού αερίου μειωθούν, η χρήση του LNG θα γίνει σημαντικά πιο αποδοτική – όχι μόνο από περιβαλλοντική άποψη, αλλά και οικονομικά, λόγω της χαμηλότερης κατανάλωσης.

Πολλά πράγματα που θεωρούσαμε αδιανόητα –όπως οι εντάσεις με την Κίνα, τη Ρωσία ή η σύγκρουση Ισραήλ-Παλαιστίνης– συμβαίνουν. Τα επόμενα χρόνια θα είναι πολύ ενδιαφέροντα. Πιστεύω ότι, τελικά, αυτές οι εξελίξεις θα ωφελήσουν τη ναυτιλία και τις εταιρείες μας. Βραχυπρόθεσμα, ίσως χρειαστεί να υπομείνουμε κάποιες δυσκολίες μέχρι να επέλθει ομαλοποίηση. Αλλά επαναλαμβάνω: αυτή η μεταβλητότητα και όλες αυτές οι γεωπολιτικές αλλαγές τείνουν να βοηθήνε μακροπρόθεσμα τον κλάδο μας.

Όσον αφορά την ευρωπαϊκή οικονομία, είπα πριν από τρία χρόνια –όταν ξεκίνησε ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας– ότι η στρατηγική κυρώσεων της ΕΕ τελικά δεν θα λειτουργούσε. Στο τέλος, ήταν ο Ευρωπαίος πολίτης που πλήρωσε το τίμημα. Το ρωσικό πετρέλαιο συνέχισε να εξαγεται στην Κίνα και την Ινδία με μεγάλες εκπτώσεις. Εν τω μεταξύ, οι ευρωπαϊκές χώρες αγόραζαν προϊόντα από τα ινδικά και κινεζικά διυλιστήρια σε τιμές ρεκόρ. Έτσι, παρά το εμπάργκο η Ρωσία έλαβε στην πραγματικότητα περισσότερα έσοδα από ό,τι πριν, ενώ τα διυλιστήρια της Ινδίας και της Κίνας κατέγραψαν κέρδη ρεκόρ. Και ήταν ο Ευρωπαίος καταναλωτής που πλήρωσε το λογαριασμό. Αυτός είναι ένας από τους λόγους για τους οποίους πιστεύω ότι η ύφεση στην Ευρώπη είναι πλέον αναπόφευκτη.

Επίσης θεωρώ ότι η κυβέρνηση Τραμπ υιοθετεί τη σωστή προσέγγιση απέναντι στον πόλεμο Ρωσίας- Ουκρανίας. Τα τελευταία τρία χρόνια, η Ευρώπη δεν κατέβαλε καμία σοβαρή προσπάθεια για να σταματήσει αυτόν τον πόλεμο. Αθώοι άνθρωποι –ιδιαίτερα παιδιά– πεθαίνουν. Και μετά από τρία χρόνια, δεν υπάρχει κανένας λόγος για να συνεχιστεί αυτό. Είναι παράλογο και πρέπει να σταματήσει. Αυτές είναι οι προσωπικές μου απόψεις για τις οικονομικές προοπτικές της Ευρώπης και το μέλλον της ναυτιλίας.

Θέλω να ευχηθώ σε όλους όσους βρίσκεστε εδώ σήμερα να είστε δυνατοί και υγιείς. Γιατί όταν είσαι δυνατός και υγιής, μπορείς να αντιμετωπίζεις τις κρίσεις και να απολαμβάνεις

τις προκλήσεις κάθε μέρα. Στο τέλος, όλοι προσπαθούμε να κάνουμε το καλύτερο δυνατό -για τις εταιρείες μας, τους μετόχους μας και για το μέλλον.
Ευχαριστώ πολύ.”

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ:

Το Ετήσιο International Shipping Forum που πραγματοποιείται στην Νέα Υόρκη κάθε χρόνο, είναι γνωστό για τη μεγάλη συμμετοχή του από επενδυτές, πλοιοκτήτες και χρηματοδότες. Αποτελεί σημείο συνάντησης για υψηλόβαθμα στελέχη της ναυτιλίας και για στελέχη από τις οικονομικές και επενδυτικές κοινότητες που έχουν ενεργή συμμετοχή στη ναυτιλία.

Το Φόρουμ εξέτασε τα μακροοικονομικά ζητήματα που διαμορφώνουν και μεταμορφώνουν τις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές σήμερα, παρουσιάζοντας μια ολοκληρωμένη ανασκόπηση και τις προοπτικές των διαφόρων ναυτιλιακών αγορών, που ενισχύονται από την ανακοίνωση των ετήσιων οικονομικών αποτελεσμάτων των εταιρειών του προηγούμενου έτους. Συζητήθηκαν θέματα κρίσιμης σημασίας για τη ναυτιλία, τις η γεωπολιτική, η ενεργειακή ασφάλεια, οι κυρώσεις, η πρόσβαση σε κεφάλαια, οι κανονισμοί, η τεχνολογία, η καινοτομία, και άλλα.

Στο συνέδριο συμμετείχαν ανώτερα στελέχη από κορυφαίες ναυτιλιακές εταιρείες, χρηματοδότες και παράγοντες τις αγοράς που συζήτησαν τις τάσεις, την ανάπτυξη και τις προοπτικές των διαφόρων ναυτιλιακών κλάδων καθώς και θέματα κρίσιμου ενδιαφέροντος για τη ναυτιλία.

Στο πλαίσιο του Φόρουμ πραγματοποιήθηκαν πάνελ συζητήσεων, καθώς και συναντήσεις 1x1 μεταξύ επενδυτών και στελεχών από ναυτιλιακές εταιρείες.

Αυτό το ολόημερο συνέδριο είναι γνωστό για το πλούσιο ενημερωτικό του περιεχόμενο και τις μοναδικές ευκαιρίες μάρκετινγκ, δικτύωσης και επιχειρηματικής ανάπτυξης.

1x1 ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΘΕΣΜΙΚΟΥΣ ΕΠΕΝΔΥΤΕΣ:

Παράλληλα με το Συνέδριο πραγματοποιήθηκαν κατ' ιδίαν – 1x1 συναντήσεις μεταξύ επενδυτών και στελεχών ναυτιλιακών εταιρειών.

ATZENTA ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ:

Η ατζέντα του Συνεδρίου βρίσκεται στον παρακάτω σύνδεσμο
<https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/>

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΔΙΟΡΓΑΝΩΘΗΚΕ:

ΣΕ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ: New York Stock Exchange (NYSE) • NASDAQ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΚΥΡΙΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ: TEN LTD. – TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΧΡΥΣΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ: DNV • EY

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ: ABS • DNB • Liberian Registry • Seward & Kissel LLP

ΧΟΡΗΓΟΙ: The American Club • The Baltic Exchange • First Citizens Club • Morgan Stanley • Neptune Maritime Leasing • Reed Smith • Vedder Price • V Group • Watson Farley & Williams

ΥΠΟΣΤΗΡΙΓΚΤΕΣ ΧΟΡΗΓΟΙ: Ardmore Shipping Corporation (NYSE: ASC) • BW LPG Ltd. (NYSE: BWLP) (OSLO: BWLPG) • Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC) • CoolCo Ltd. (NYSE: CLCO) (OSLO: CLCO) • d’Amico International Shipping S.A. (DIS.MI) (OTCQX: DMCOF) • Diana Shipping Inc. (NYSE: DSX) • Dorian LPG Ltd. (NYSE: LPG) • Eurodry Ltd. (NASDAQ: EDRY) • Euroseas Ltd. (NASDAQ: ESEA) • Flott & Co. PC • Genco Shipping & Trading Ltd (NYSE: GNK) • Global Ship Lease (GSL) • Heidmar Maritime Holdings Corp (NASDAQ: HMR) • International Seaways, Inc. (NYSE: INSW) • Navigator Gas (NYSE: NVGS) • Navios Maritime Partners L.P. (NYSE: NMM) • Pangaea Logistics Solutions Ltd. (NASDAQ: PANL) • Pyxis Tankers (NASDAQ: PXS) • Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB) • Scorpio Tankers Inc. (NYSE: STNG) • Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK) • Stellar V Capital Corp. (NASDAQ: SVCCU)

ΧΟΡΗΓΟΙ BREAKFAST: CASTOR – TORO

ΧΟΡΗΓΟΣ ΜΕΣΗΜΕΡΙΑΝΟΥ ΓΕΥΜΑΤΟΣ: THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

CHARITY PARTNER: THE SEAMEN’S CHURCH INSTITUTE

ΦΟΡΕΙΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ: IBIA • INTERCARGO • NYMAR – New York Maritime Inc. •

World Shipping Council • WLPGA

ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:

ALTER EGO MEDIA – MEGA – ΤΟ ΒΗΜΑ – ΤΑ ΝΕΑ – in.gr – ot.gr

Actualidad Maritima • All About Shipping • Athens Macedonian News Agency • Elnavi • Greek News USA • The Japan Maritime Daily • KAIJI PRESS • Marine Circle • maritimes.gr • Naftika Xronika • NGTV – New Greek Television • Shipping & Finance • Robban Assafina • World Oils • Xinde Marine News

ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ:

Επισκεφθείτε την ιστοσελίδα του Συνεδρίου:

<https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/agenda.html>

Επικοινωνήστε:

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ // κα. Όλγα Μπορνόζη & κα. Eleni Bej

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

Για χορηγικές δυνατότητες παρακαλούμε επικοινωνήστε με κ. Νίκο Μπορνόζη, κα. Όλγα Μπορνόζη ή κα. Anny Zhu στο email forum@capitallink.com ή στο τηλ. +1 (212) 661-7566.

Ή παρακαλούμε επισκεφθείτε:

<https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/agenda.html>

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 11 χώρες στις ΗΠΑ, Ευρώπη και Ασία, στα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα παγκοσμίως όπως: Νέα Υόρκη, Λονδίνο, Όσλο, Αμβούργο, Αθήνα, Λεμεσό, Σαγκάη, Σιγκαπούρη, Τόκιο, Χόνγκ Κόνγκ, και Ντουμπάι, 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.

<https://hellenicnews.com/mr-evangelos-marinakis-luncheon-keynote-speaker-19th-annual-capital-link-international-shipping-forum-march-31-2025-new-york-city/mr-evangelos-marinakis/>

Mr. Evangelos Marinakis



Mr. Evangelos Marinakis – Luncheon Keynote Speaker – 19th Annual Capital Link International Shipping Forum – March 31, 2025 – New York Cit

<https://www.greeknewsusa.com/marinakis-addresses-capital-link-international-shipping-forum/>

Marinakis Addresses Capital Link International Shipping Forum

By

[Greek News](#)

-

March 31, 2025



DIMITRIOS@PANAGOS.COM

NEW YORK, NY – *GNUA -Revekka Papadopoulos*

Evangelos Marinakis, Founder & Chairman, Capital Maritime & Trading Corp., delivered the luncheon keynote address at the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum held on Monday, March 31, at the Metropolitan Club in New York City.

Marinakis, who was introduced by Chris Taylor, Chief Development Officer – NYSE GROUP, described a world where shifting trade policies, growing suspicion of Chinese -built ships, and economic divergence are reshaping the maritime landscape and raised alarms over a growing reluctance by charterers to engage Chinese-built vessels -despite their improved standards and pricing.



DIMITRIOS@PANAGOS.COM

“Even in various negotiations, either in period or even short period”, he said, “we see that charters try to avoid Chinese tonnage.... especially for cargoes that are transported in and out of United States that don’t want to take the risk. If the trend continues, Marinakis warned, “we are going to have a two-tier market. And of course, at the end of the day, the consumer will have to pay the price because the delivered, let’s say, price for the commodity will be higher”.

The one -day Forum, held in cooperation with NYSE and NASDAQ, examines the macroeconomic issues that are shaping and transforming the international shipping markets today, featuring a comprehensive

review and outlook of the various shipping markets, made more relevant by the release of companies' annual results.



DIMITRIOS@PANAGOS.COM

The forum also featured 1×1 meetings between investors and shipping companies.

In his welcoming remarks, Nicholas Bornozis, President – Capital Link, Inc stressed that the conference provides a unique opportunity and platform for discussion among investors, financiers, cargo owners and shipowners about the latest developments in the global shipping, energy and commodity markets, and the financial and capital markets.

The Forum also discussed critical topics of the industry such as geopolitics, energy security, sanctions, access to capital, regulation, technology, innovation and more.

Shipping
York City

19th Annual Capital Link International Shipping Forum

Monday, March 31, 2025 - New York

NYSE
AN IBM EXCHANGE

COOPERATION WITH Nasdaq

TEN LTD
TRANS ENERGY
NAVIGATION LTD

GLOBAL LEAD SPONSOR

DNV

DNV

SPONSORS

RIAN
TRY



Capital Link

<https://www.morningstar.com/news/globe-newswire/9409998/reminder-gas-tankers-shipping-industry-leaders-presenting-at-capital-links-19th-annual-international-shipping-forum-monday-march-31-2025-new-york-city>

REMINDER: Gas & Tankers Shipping Industry Leaders Presenting at Capital Link's 19th Annual International Shipping Forum - Monday, March 31, 2025, New York City



Provided by GlobeNewswire Mar 25, 2025 4:00pm

NEW YORK, March 25, 2025 (GLOBE NEWSWIRE) -- Senior executives from leading Gas & Tankers shipping companies will participate in panels and presentations at the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum on Monday, March 31, 2025, at the Metropolitan Club in New York City. The event is organized in cooperation with NASDAQ & NYSE.

The Forum features a series of panel discussions as well as 1x1 meetings between investors and executives from shipping companies.

LUNCHEON KEYNOTE SPEAKER

Mr. Evangelos Marinakis, Chairman & CEO of Capital Maritime & Trading Corp. will deliver the Luncheon Keynote Remarks.

Introductory Remarks by Mr. Chris Taylor, Chief Development Officer of NYSE GROUP.

REGISTRATION

Registration is complimentary for institutional investors and shipping companies. Please register here: <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/>.

1x1 MEETINGS FOR INSTITUTIONAL INVESTORS

1x1 meetings between shipping companies and institutional investors only. Please send all requests to ir@capitallink.com.

SHIPPING SECTOR PANELS

The panels will discuss the latest trends, developments and outlook in the specific shipping sector focusing, among other, on demand and supply fundamentals, the global energy markets, operational and commercial issues, freight rates, asset values, and more.

GAS SHIPPING SECTOR

8:30 – 9:10 am

Moderator: Mr. Liam Burke, Managing Director - B. Riley Securities

Panelists:

- **Mr. Kristian Sorensen, CEO – BW LPG Ltd. (NYSE: BWLP)**
- **Mr. Jerry Kalogiratos, CEO – Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC)**
- **Mr. Richard Tyrrell, CEO – CoolCo Ltd. (NYSE: CLCO)**
- **Mr. Ted Young, CFO – Dorian LPG Ltd. (NYSE: LPG)**
- **Mr. Randy Giveans, EVP, Head of Investor Relations & Business Development – Navigator Gas (NYSE: NVGS)**

UNDERVALUED AND/OR OVERLOOKED? THE VALUE DISLOCATION IN SHIPPING STOCKS

2:45 – 3:25 pm

Moderator: Mr. Edward Horton, Partner, Co-Head of Capital Markets Group - Seward & Kissel

Panelists:

- **Mr. James Cirenza, Managing Director – DNB Markets, Inc.**
- **Mr. Richard Diamond, Principal – Castlewood Capital Partners, LLC.**
- **Mr. Omar Nokta, Lead Shipping Researcher – Jefferies**
- **Mr. Hamish Norton, President – Star Bulk Carriers Corp.**
- **Mr. Robert Bugbee, President – Scorpio Tankers Inc. (NYSE: STNG)**

NEW LISTINGS – EXPANDING INVESTOR CHOICES IN MARITIME

3:30 – 4:00 pm

Moderator: Mr. Will Vogel, Partner – Watson Farley & Williams

Panelists:

- **Dr. Anastasios Aslidis**, CFO & Treasurer – **Euroholdings Ltd.**
- **Mr. Pankaj Khanna**, CEO – **Heidmar Maritime Holdings Corp. (NASDAQ: HMR)**
- **Mr. George Syllantavos**, co-CEO – **Stellar V Capital Corp.**

TANKERS SHIPPING SECTOR

4:05 – 5:05 pm

Moderator: Mr. Ben Nolan, Managing Director, Energy & Power, Transportation – **Stifel**

Panelists:

- **Mr. Bart Kelleher**, President & CFO – **Ardmore Shipping Corp. (NYSE: ASC)**
- **Mr. Carlos Balestra di Mottola**, CEO – **d’Amico International Shipping S.A. (OTCQX: DMCOF)**
- **Ms. Lois Zabrocky**, CEO – **International Seaways, Inc. (NYSE: INSW)**
- **Mr. Ted Petrone**, Vice Chairman – **Navios Maritime Partners L.P. (NYSE: NMM)**
- **Mr. Erik Hanell**, CEO – **Stena Bulk AB**
- **Dr. Nikos Tsakos**, CEO & Chairman – **TEN Ltd. (NYSE: TEN)**

FORUM OVERVIEW AND STRUCTURE

Held in New York City every year, the Annual International Shipping Forum is known for its large attendance by investors, shipowners and financiers. It is a meeting place for C-level Executives from the maritime industry and the finance and investment communities involved with shipping.

The Forum will examine the macroeconomic issues that are shaping and transforming the international shipping markets today, featuring a comprehensive review and outlook of the various shipping markets, made more relevant by the release of companies’ annual results.

The conference will feature senior executives from leading maritime companies, financiers and industry participants who will discuss trends, development and the outlook of the various shipping market segments and will also cover topics of critical interest to the shipping industry, such as geopolitics, the new energy landscape, sanctions, access to capital, regulation, technology, innovation and more.

The Forum features a series of panel discussions as well as 1x1 meetings between investors and executives from shipping companies.

This one-day conference is known for its rich informational content and the extensive marketing, networking and business development opportunities.

SHIPPING SECTORS PANEL DISCUSSIONS

- **DRY BULK SHIPPING SECTOR**
- **GAS SHIPPING SECTOR**
- **TANKER SHIPPING SECTOR**

INDUSTRY PANEL DISCUSSIONS

- **A NEW ERA – BLUE OR GRAY SKIES AHEAD? NAVIGATING GLOBAL COMMERCE**
- **SANCTIONS: MONITORING, COMPLIANCE, IMPACT & THE DARK FLEET**
- **ENERGY TRANSITION – IS IT STILL HAPPENING?**
- **ALL HANDS ON DECK – UNLOCKING CAPITAL & FINANCING OPTIONS FOR SHIPPING**
- **UNDERVALUED AND/OR OVERLOOKED? THE VALUE DISLOCATION IN SHIPPING STOCKS**
- **NEW LISTINGS – EXPANDING INVESTOR CHOICES IN MARITIME**
- **THE RELEVANCE OF INDEPENDENT FREIGHT DATA & THE VALUE OF BENCHMARKING IN MODERN SHIPPING MARKETS**

COMPANIES AVAILABLE FOR 1X1 MEETINGS

- **Ardmore Shipping Corp.**
- **BW LPG Ltd.**
- **Capital Clean Energy Carriers Corp.**
- **CoolCo Ltd.**
- **d'Amico International Shipping S.A.**
- **Diana Shipping Inc.**
- **Dorian LPG Ltd.**
- **Eurodry Ltd.**
- **Euroholdings Ltd.**
- **Euroseas Ltd.**
- **Heidmar Maritime Holdings Corp.**
- **International Seaways, Inc.**
- **Navigator Gas**
- **Pangaea Logistics Solutions Ltd.**
- **Precious Shipping PCL**
- **Pyxis Tankers Inc.**
- **Safe Bulkers, Inc.**
- **Scorpio Tankers Inc.**
- **Star Bulk Carriers Corp.**
- **Stellar V Capital Corp.**

- **Genco Shipping & Trading Ltd.**
- **Stena Bulk AB**
- **TEN Ltd.**

REGISTRATION

Registration is complimentary for institutional investors and shipping companies. To register please go to the link below:

<https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/show-overview.html>

1x1 MEETINGS FOR INSTITUTIONAL INVESTORS

1x1 meetings between shipping companies and institutional investors only. Please send all requests to ir@capitallink.com.

TARGET AUDIENCE

The audience will include the senior executives of global shipping, energy and commodity companies listed on US exchanges, commercial and investment bankers, institutional investors and financial advisors as well as a broader spectrum of industry participants such as shipping and liner companies, container leasing companies and operators, ship managers, ship brokers, ship agents, ship charterers, port terminal operators, port security, naval architects and engineers, classification societies, marine insurers and underwriters, marine arbitrators, maritime lawyers, marine mediators, marine advisors and consultants, maritime technology and marine educators.

SPONSORS

IN COOPERATION WITH: New York Stock Exchange (NYSE) • NASDAQ

GLOBAL LEAD SPONSOR: TEN Ltd.

GLOBAL GOLD SPONSORS: DNV • EY

GLOBAL SPONSORS: ABS • DNB • Liberian Registry • Seward & Kissel LLP

SPONSORS: American P&I Club • The Baltic Exchange • First Citizens Bank • Morgan Stanley • Neptune Maritime Leasing Ltd. • Reed Smith LLP • Vedder Price • V.Group • Watson Farley & Williams

SUPPORTING SPONSORS: Ardmore Shipping Corp. • BW LPG • Capital Clean Energy Carriers Corp. • Cool Company Ltd. • d' Amico International Shipping S.A. • Diana Shipping Inc. • Dorian LPG Ltd. • EuroDry Ltd. • Euroseas Ltd. • Flott & Co. • Genco Shipping & Trading Ltd. • Global Ship Lease, Inc. • Heidmar Maritime Holdings Corp. • International Seaways, Inc. • Navigator Gas • Navios Maritime Partners L.P. • Pangea Logistics Solutions Ltd. • Pyxis Tankers Inc. • Safe Bulkers, Inc. • Scorpio Tankers Inc. • Star Bulk Carriers Corp. • Stellar V Capital Corp.

BREAKFAST SPONSORS: Castor Maritime Inc. • Toro Corp.

LUNCHEON SPONSOR: The Marshall Islands Registry

SUPPORTING ORGANIZATIONS: IBIA • INTERCARGO • NYMAR – New York Maritime Inc. • World Shipping Council • WLPGA

MEDIA PARTNERS: ALTER EGO MEDIA – MEGA – TO BHMA – TA NEA – in.gr – ot.gr

Actualidad Maritima • All About Shipping • Athens Macedonian News Agency • Elnavi • Greek News USA
• The Japan Maritime Daily • KAIJI PRESS • Marine Circle • maritimes.gr • Naftika Xronika • NGTV – New
Greek Television • Shipping & Finance • Robban Assafina • World Oils • Xinde Marine News

FOR MORE INFORMATION

Please visit: <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/show-overview.html>

Or, contact Nicolas Bornozis or Anny Zhu at forum@CapitalLink.com | + 1 212 661 7566

ORGANIZER – CAPITAL LINK, INC.

Founded in 1995, Capital Link is a New York based investor relations, financial communications and advisory firm with a strategic focus on the maritime, commodities and energy sectors, MLPs, as well as Closed-End Funds and ETFs. In addition, Capital Link organizes a series of investment conferences a year in key industry centers in the United States, Europe and Asia, all of which are known for combining rich educational and informational content with unique marketing and networking opportunities. Capital Link is a member of the Baltic Exchange. Based in New York City, Capital Link has presence in London, Athens & Oslo.

<https://www.globenewswire.com/news-release/2025/02/25/3032449/20326/en/Industry-Leaders-Presenting-at-Capital-Link-s-19th-Annual-International-Shipping-Forum-Monday-March-31-2025-New-York-City.html>

Industry Leaders Presenting at Capital Link's 19th Annual International Shipping Forum - Monday March 31, 2025, New York City

February 25, 2025 16:14 ET | Source: [Capital Link](#)

Share

•

🔗 📄 📧 📱 📧

🔗 NEW YORK, Feb. 25, 2025 (GLOBE NEWSWIRE) -- Senior executives from 26 leading shipping companies will participate on panels and presentations at the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum on Monday, March 31, 2025, at the Metropolitan Club in New York City.

The event is organized in cooperation with NASDAQ & NYSE.

Mr. Evangelos Marinakis, Chairman & CEO of Capital Maritime & Trading Corp. will deliver the Luncheon Keynote Remarks.

1x1 meetings between shipping companies and institutional investors are available upon request.

Registration is complimentary for institutional investors and shipping companies.

FORUM OVERVIEW AND STRUCTURE

Held in New York City every year, the Annual International Shipping Forum is known for its large attendance by investors, shipowners and financiers. It is a meeting place for C-level Executives from the maritime industry and the finance and investment communities involved with shipping.

The Forum will examine the macroeconomic issues that are shaping and transforming the international shipping markets today, featuring a comprehensive review and outlook of the various shipping markets, made more relevant by the release of companies' annual results.

The conference will feature senior executives from leading maritime companies, financiers and industry participants who will discuss trends, development and the outlook of the various shipping market segments and will also cover topics of critical interest to the shipping industry, such as geopolitics, the new energy landscape, sanctions, access to capital, regulation, technology, innovation and more.

The Forum features a series of panel discussions as well as 1x1 meetings between investors and executives from shipping companies.

This one-day conference is known for its rich informational content and the extensive marketing, networking and business development opportunities.

1x1 MEETINGS FOR INSTITUTIONAL INVESTORS

1x1 meetings between shipping companies and institutional investors only. Please send all requests to ir@capitallink.com

LUNCHEON KEYNOTE SPEAKER

Mr. Evangelos Marinakis, Chairman & CEO of Capital Maritime & Trading Corp.

Introductory Remarks by Mr. Chris Taylor, Chief Development Officer of NYSE GROUP.

REGISTRATION

Registration is complimentary for institutional investors and shipping companies. To register please go to the link below:

<https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/>

SHIPPING SECTORS PANEL DISCUSSIONS

- **DRY BULK SHIPPING SECTOR**
- **GAS SHIPPING SECTOR**
- **TANKER SHIPPING SECTOR**

INDUSTRY PANEL DISCUSSIONS

- **A NEW ERA - BLUE OR GRAY SKIES AHEAD? NAVIGATING GLOBAL COMMERCE**
- **SANCTIONS: MONITORING, COMPLIANCE, IMPACT & THE DARK FLEET**
- **ENERGY TRANSITION - IS IT STILL HAPPENING?**
- **ALL HANDS-ON DECK - UNLOCKING CAPITAL & FINANCING OPTIONS FOR SHIPPING**
- **UNDERVALUED AND/OR OVERLOOKED? THE VALUE DISLOCATION IN SHIPPING STOCKS**
- **NEW LISTINGS - EXPANDING INVESTOR CHOICES IN MARITIME**
- **THE RELEVANCE OF INDEPENDENT FREIGHT DATA & THE VALUE OF BENCHMARKING IN MODERN SHIPPING MARKETS**

PARTICIPATING SHIPPING COMPANIES

1. **Ardmore Shipping Corp. (NYSE: ASC)**

2. **BW LPG Ltd. (NYSE: BWLP)**
3. **Cadeler A/S (NYSE: CDLR)**
4. **Capital Maritime & Trading Corp.**
5. **Cool Co Ltd. (NYSE: CLCO)**
6. **d'Amico International Shipping S.A. (OTCQX: DMCOF)**
7. **Diana Shipping Inc. (NYSE: DSX)**
8. **Dorian LPG Ltd. (NYSE: LPG)**
9. **Eramet**
10. **EuroDry Ltd. (NASDAQ: EDRY)**
11. **Euroholdings Ltd.**
12. **Euroseas Ltd. (NASDAQ: ESEA)**
13. **Heidmar Maritime Holdings Corp. (NASDAQ: HMR)**
14. **International Seaways, Inc. (NYSE: INSW)**
15. **Kuehne + Nagel, Inc.**
16. **Navigator Gas (NYSE: NVGS)**
17. **Navios Maritime Partners L.P. (NYSE: NMM)**
18. **Pangaea Logistics Solutions Ltd. (NASDAQ: PANL)**
19. **Precious Shipping PCL (TB: PSL)**
20. **Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB)**
21. **Scorpio Tankers Inc. (NYSE: STNG)**
22. **Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK)**
23. **Stellar V Capital Corp. (NASDAQ: SVCCU)**
24. **Stena Bulk AB**
25. **TEN Ltd. (NYSE: TEN)**
26. **V.Group**

TARGET AUDIENCE

The audience will include the senior executives of global shipping, energy and commodity companies listed on US exchanges, commercial and investment bankers, institutional investors and financial advisors as well as a broader spectrum of industry participants such as shipping and liner companies, container leasing companies and operators, ship managers, ship brokers, ship agents, ship charterers, port terminal operators, port security, naval architects and engineers, classification societies, marine insurers and underwriters, marine arbitrators, maritime lawyers, marine mediators, marine advisors and consultants, maritime technology and marine educators.

SPONSORS

IN COOPERATION WITH: New York Stock Exchange (NYSE) • NASDAQ

GLOBAL LEAD SPONSOR: TEN Ltd.

GLOBAL GOLD SPONSORS: DNV • EY

GLOBAL SPONSORS: ABS • DNB • Liberian Registry • Seward & Kissel LLP

SPONSORS: American P&I Club • The Baltic Exchange • First Citizens Bank • Morgan Stanley • Neptune Maritime Leasing Ltd. • Reed Smith LLP • Vedder Price • V.Group • Watson Farley & Williams

SUPPORTING SPONSORS: Ardmore Shipping Corp. • Cadeler A/S • Capital Maritime & Trading Corp. • d'Amico International Shipping S.A. • Diana Shipping Inc. • Dorian LPG Ltd. • EuroDry Ltd. • Euroseas Ltd. • Flott & Co. • Global Ship Lease, Inc. • Heidmar Maritime Holdings Corp. • International Seaways, Inc. • Navios Maritime Partners L.P. • Pyxis Tankers Inc. • Safe Bulkers, Inc. • Scorpio Tankers Inc. • Star Bulk Carriers Corp. • Stellar V Capital Corp.

BREAKFAST SPONSORS: Castor Maritime Inc. • Toro Corp.

SUPPORTING ORGANIZATIONS: IBIA - International Bunker Industry Association • NYMAR – New York Maritime Inc. • WSC - World Shipping Council

MEDIA PARTNERS: Actualidad Maritima • The Japan Maritime Daily • Kaiji Press • Marine Circle • Robban Assafina • World Oils • Xinde Marine News

FOR MORE INFORMATION

Please visit: <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/show-overview.html>

Or, contact Nicolas Bornozis or Anny Zhu at forum@CapitalLink.com | + 1 212 661 7566

ORGANIZER – CAPITAL LINK, INC.

Founded in 1995, Capital Link is a New York based investor relations, financial communications and advisory firm with a strategic focus on the maritime, commodities and energy sectors, MLPs, as well as Closed-End Funds and ETFs. In addition, Capital Link organizes a series of investment conferences a year in key industry centers in the United States, Europe and Asia, all of which are known for combining rich educational and informational content with unique marketing and networking opportunities. Capital Link is a member of the Baltic Exchange. Based in New York City, Capital Link has presence in London, Athens & Oslo.

Mr. Evangelos Marinakis – Luncheon Keynote Speaker – 19th Annual Capital Link International Shipping Forum – March 31, 2025 – New York City



PRESS RELEASE

Mr. Evangelos Marinakis
Founder & Chairman
Capital Maritime & Trading Corp.

KEYNOTE SPEAKER
at the Official Luncheon

In the context of the
19th Annual Capital Link International Shipping Forum

Monday, March 31, 2025 | Metropolitan Club – New York City

Thanks for reading Hellenic News of America

[Subscribe to HNA](#)

Tuesday, April 1st, 2025

Mr. Evangelos Marinakis, Founder & Chairman of **Capital Maritime & Trading Corp.**, delivered **KEYNOTE REMARKS** at the **Official Luncheon** that was held in the context of the **19th Annual Capital Link International Shipping Forum**, on **Monday March 31, 2025** at the **Metropolitan Club** in **New York City**. The Forum was held in **cooperation** with **New York Stock Exchange – NYSE** and **Nasdaq**.

LUNCH & KEYNOTE REMARKS

Luncheon Sponsor: The Marshall Islands Registry

Introductory Remarks:

Mr. Chris Taylor, Chief Development Officer – **NYSE GROUP**

Luncheon Keynote Address:

Mr. Evangelos Marinakis

Founder & Chairman

Capital Maritime & Trading Corp.



Mr. Chris Taylor, Chief Development Officer – **NYSE GROUP**, delivered Introductory Remarks.

Mr. Evangelos Marinakis, Founder & Chairman – **Capital Maritime & Trading Corp.**, stated: “I’m happy to be here today with all of you. I saw many friends whom I hadn’t seen in quite some time—friends

with whom we started out, let's say, back in the early '90s. So, it was a pleasant surprise to see them again and to see that they're still strong, healthy, and doing well in business.

Since the U.S. elections and the beginning of Mr. Trump's administration in January, we've seen many changes—numerous announcements and discussions on various global matters—which have made our lives more complicated, but at the same time, much more interesting. In shipping, we often benefit from geopolitical events. When there's uncertainty, I believe that, at the end of the day, it tends to work in shipping's favor—perhaps in the short term, but also, in the long term, we often see benefits. Of course, it all depends on how entrepreneurs react—how they analyze the situation and form a strategy.

In my opinion, we'll face many challenges ahead, especially regarding tariffs. The current discussions we're following are no longer limited to China; now there are tariffs affecting the EU and other countries as well. All of this has a direct impact on shipping, because it affects the transportation of goods. In the short term, I expect a negative impact, but I don't believe such restrictions are sustainable in the long run.

Another issue that concerns us is the future of Chinese-built tonnage. We're not only talking about vessels owned by Chinese companies. In the last 10 to 15 years, due to the way the shipbuilding industry has developed, shipowners often had no choice but to consider building in China—for three main reasons: first, due to the capacity; second, because of competitive pricing; and third, because Chinese shipyards have improved their quality significantly. In many cases, their standards are approaching those of Korean or even Japanese yards. As a result, a large number of ships—owned by both listed and private companies worldwide—have been built in China.

Currently, we're seeing charterers—even in short or period charter negotiations—trying to avoid Chinese-built tonnage. Some do this to negotiate better rates; others are genuinely concerned about the risks, particularly when cargoes are being transported in and out of the United States. They simply don't want to take the risk.

If this trend continues, we will end up with a two-tier market, and ultimately, the consumer will bear the cost. Delivered commodity prices will rise, especially for goods entering or leaving the U.S. on non-Chinese-built vessels. I believe this situation could last longer than any of us would like to think.

On the other hand, the economic situation in Europe is not looking good. We anticipate a recession. There were similar predictions even before COVID, but due to the pandemic and the past five years—which flew by quickly—this recession was postponed. In fact, several industries, including shipping, saw record profits during that time, particularly in the container and dry cargo sectors. Rates soared, and we witnessed extraordinary market conditions.

The Russia-Ukraine war also affected the tanker market, pushing freight rates to exceptionally high levels. The market was very strong for a time. Then came the conflict between Israel and Palestine, along with disruptions in the Suez Canal—which had a real impact on our business and on freight rates. At the same time, the Panama Canal faced its own issues with draught restrictions. For the first time in history,

both canals were not fully operational at the same time. This pushed rates higher, but this advantage won't last forever. Eventually, these factors will normalize.

Our strategy going forward is to continue modernizing our fleet while staying highly aware of emissions, environmental concerns, and the latest IMO regulations. Even though the Trump administration may not push ahead with environmental regulations in the U.S., we remain committed to reducing emissions and being environmentally conscious. We pay a premium to build eco-friendly and dual-fuel ships. For a while, there will be a transitional phase where we use less-polluting energy sources, even though we haven't yet seen charterers, oil majors, or liner companies paying a premium for these vessels. Still, we've expanded our newbuilding program with dual-fuel technology in container ships. We take a long-term view and believe it will pay off.

The key is to remain financially strong so we can withstand market cycles. Eventually—especially in Europe—environmental regulations will move forward, and dual-fuel LNG vessels will offer clear advantages in terms of both emissions and cost, particularly when the Russia-Ukraine war ends. We hope that will happen soon—possibly within the year. When gas prices fall, using LNG will become significantly more cost-effective—not only from an environmental standpoint, but also financially, due to lower fuel consumption.

Things we thought could never happen—such as tensions with China, Russia, or the Israel-Palestine conflict—are happening. The years ahead will be very interesting. I believe that, ultimately, these developments will benefit shipping and our companies. In the short term, we may have to endure some pain and wait for normalization. But once again, I say: all this volatility and all these geopolitical changes tend to support our industry in the long run.

Regarding the European economy, I said three years ago—when the Russia-Ukraine war began—that the EU sanctions strategy would backfire. In the end, it was the European citizen who paid the price. Russian oil continued to be exported to China and India at deep discounts. Meanwhile, European countries bought refined products from those same refineries at record-high prices. So, despite the sanctions, Russia actually received more income than before, while Indian and Chinese refineries enjoyed record profits. And it was the European consumer who footed the bill. This is one of the reasons I believe a recession in Europe is now unavoidable.

I also think the Trump administration is taking the right approach toward the Russia-Ukraine war. In the last three years, Europe has made no serious effort to stop this war. Innocent people—especially children—are dying. And after three years, there is no justification for this to continue. It's senseless, and it must stop. These are my personal views on the economic outlook in Europe and the future of shipping.

What I wish for everyone here today is to remain strong and healthy. Because when you are strong and healthy, you can navigate crises and embrace daily challenges. In the end, we all try to do our best—for our companies, our shareholders, and the future.

Thank you very much.”

FORUM OVERVIEW:

Held in New York City every year, the Annual International Shipping Forum is known for its large attendance by investors, shipowners and financiers. It is a meeting place for C-level Executives from the maritime industry and the finance and investment communities involved with shipping.

The Forum examined the macroeconomic issues that are shaping and transforming the international shipping markets today, featuring a comprehensive review and outlook of the various shipping markets, made more relevant by the release of companies' annual results. Discussions included topics of critical relevance to industry geopolitics, energy security, sanctions, access to capital, regulation, technology, innovation and more.

The conference featured senior executives from leading maritime companies, financiers and industry participants who discussed trends, development and the outlook of the various shipping market segments and also covered topics of critical interest to the shipping industry.

The Forum featured a series of panel discussions as well as 1×1 meetings between investors and executives from shipping companies.

This one-day conference is known for its rich informational content and the extensive marketing, networking and business development opportunities.

1×1 MEETINGS FOR INSTITUTIONAL INVESTORS:

In parallel to the event 1×1 meetings were organized between shipping companies and institutional investors.

FORUM AGENDA:

The agenda of the event is available at the following link
<https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/>

THE FORUM WAS ORGANISED:

IN COOPERATION WITH: New York Stock Exchange (NYSE) • NASDAQ

GLOBAL LEAD SPONSOR: TEN LTD. – TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD.

GLOBAL GOLD SPONSORS: DNV • EY

GLOBAL SPONSORS: ABS • DNB • Liberian Registry • Seward & Kissel LLP

SPONSORS: The American Club • The Baltic Exchange • First Citizens Club • Morgan Stanley • Neptune Maritime Leasing • Reed Smith • Vedder Price • V Group • Watson Farley & Williams

SUPPORTING SPONSORS: Ardmore Shipping Corporation (NYSE: ASC) • BW LPG Ltd. (NYSE: BWLP) (OSLO: BWLPG) • Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC) • CoolCo Ltd. (NYSE: CLCO) (OSLO: CLCO) • d'Amico International Shipping S.A. (DIS.MI) (OTCQX: DMCOF) • Diana Shipping Inc. (NYSE: DSX) • Dorian LPG Ltd. (NYSE: LPG) • Eurodry Ltd. (NASDAQ: EDRY) • Euroseas Ltd. (NASDAQ: ESEA) • Flott & Co. PC • Genco Shipping & Trading Ltd (NYSE: GNK) • Global Ship Lease (GSL) • Heidmar Maritime Holdings Corp (NASDAQ: HMR) • International Seaways, Inc. (NYSE: INSW) • Navigator Gas (NYSE: NVGS) • Navios Maritime Partners L.P. (NYSE: NMM) • Pangaea Logistics Solutions Ltd. (NASDAQ: PANL) • Pyxis Tankers (NASDAQ: PXS) • Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB) • Scorpio Tankers Inc. (NYSE: STNG) • Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK) • Stellar V Capital Corp. (NASDAQ: SVCCU)

BREAKFAST SPONSORS: CASTOR – TORO

LUNCHEON SPONSOR: THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

CHARITY PARTNER: THE SEAMEN'S CHURCH INSTITUTE

SUPPORTING ORGANISATIONS: IBIA • INTERCARGO • NYMAR – New York Maritime Inc. • World Shipping Council • WLPGA

MEDIA PARTNERS:

ALTER EGO MEDIA – MEGA – TO BHMA – TA NEA – in.gr – ot.gr

Actualidad Maritima • All About Shipping • Athens Macedonian News Agency • Elnavi • Greek News USA • The Japan Maritime Daily • KAIJI PRESS • Marine Circle • maritimes.gr • Naftika Xronika • NGTV – New Greek Television • Shipping & Finance • Robban Assafina • World Oils • Xinde Marine News

-

FOR MORE INFORMATION:

Please visit forum's website: <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/agenda.html>

Please contact:

NEW YORK // Mrs. Olga Bornozi & Mrs. Eleni Bej

obornozi@capitallink.com ; ebej@capitallink.com or + 1 212 661 7566

For sponsorship opportunities please contact: Nicolas Bornozis, Olga Bornozi or Anny Zhu at forum@capitallink.com or call +1 (212) 661-7566.

Or visit:

<https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/agenda.html>

www.capitallinkforum.com

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

ORGANIZERS

Founded in 1995, Capital Link is a New York based investor relations, financial communications and advisory firm with a strategic focus on the maritime, commodities and energy sectors, MLPs, as well as Closed-End Funds and ETFs. In addition, Capital Link organizes 18 high quality Investment Forums, and multiple webinars and podcasts, focusing on maritime transportation and U.S. investment products in 11 countries in the United States, Europe and Asia, in key industry centers, such as New York, London, Oslo, Hamburg, Athens, Limassol, Shanghai, Singapore, Tokyo, Hong Kong, and Dubai, all of which are known for combining rich educational and informational content with unique marketing and networking opportunities. Capital Link is a member of the Baltic Exchange. Based in New York City, Capital Link has presence in London, Athens & Oslo.

<https://piraeus365.gr/2025/03/19th-annual-capital-link-international-shipping-forum/>

19th Annual Capital Link International Shipping Forum

8 Μαρτίου, 2025



-
-
-
-
-

19th Annual Capital Link International Shipping Forum on March 31, 2025 in New York City

Agenda Register 1×1 Meetings Add to Outlook

Join Industry Leaders Presenting in New York

March 31, 2025

The 19th Annual Capital Link International Shipping Forum takes place on Monday, March 31, 2025, at the Metropolitan Club in New York City, and is held in cooperation with NYSE and NASDAQ.

1x1 meetings will be scheduled between institutional investors and senior executives of shipping companies in parallel to the Forum.

This one-day conference is known for its rich informational content and the extensive marketing, networking, and business development opportunities.

Featured Sessions

[View in PDF](#)

ALL HANDS ON DECK –

UNLOCKING CAPITAL & FINANCING OPTIONS FOR SHIPPING

12:20 – 1:00 PM

Moderator: Mr. John Imhof, Shareholder – VedderPrice

Panelists:

Mr. Evan Cohen, Managing Director & Group Head of Maritime Finance – First Citizens Bank

Mr. Wiley Griffiths, Global Head of Transportation Investment Banking, Managing Director – Morgan Stanley

Mr. Harris Antoniou, Founder & Managing Director – Neptune Maritime Leasing

Mr. Christopher Avella, CFO – Scorpio Tankers, Inc. (NYSE: STNG)

Mr. Simos Spyrou, co-CFO – Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK)

UNDERVALUED OR OVERLOOKED?

THE VALUE DISLOCATION IN SHIPPING STOCKS

2:45 – 3:25 PM

Moderator: Mr. Edward Horton, Partner, Co-Head of Capital Markets Group – Seward & Kissel LLP

Panelists:

Mr. James Cirenza, Managing Director – DNB Markets, Inc.

Mr. Richard Diamond, Principal – Castlewood Capital Partners, LLC.

Mr. Omar Nokta, Lead Shipping Researcher – Jefferies

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

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

NEW LISTINGS – EXPANDING INVESTOR CHOICES IN MARITIME

3:30 – 4:00 PM

Moderator: Mr. Will Vogel, Partner – Watson Farley & Williams

Panelists:

Dr. Anastasios Aslidis, CFO & Treasurer – Euroholdings Ltd.

Mr. Pankaj Khanna, CEO – Heidmar Maritime Holdings Corp (NASDAQ: HMR)

Mr. George Syllantavos, co-CEO – Stellar V Capital Corp. (NASDAQ: SVCCU)

LUNCH & KEYNOTE REMARKS

1:15 – 2:30 PM

Introductory Remarks

Mr. Chris Taylor, Chief Development Officer – NYSE GROUP

Mr. Evangelos Marinakis

Founder & Chairman

Capital Maritime & Trading Corp.

1×1 Meetings

Ardmore Shipping Corp. (NYSE: ASC)

BW LPG Ltd. (NYSE: BWLP) (OSLO: BWLPG)

Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC)

CoolCo Ltd. (NYSE: CLCO) (OSLO: CLCO)

d'Amico International Shipping S.A. (DIS.MI) (OTCQX: DMCOF)

Diana Shipping Inc. (NYSE: DSX)

Dorian LPG Ltd. (NYSE: LPG)

Eurodry Ltd. (NASDAQ: EDRY)

Euroholdings Ltd.

Euroseas Ltd. (NASDAQ: ESEA)

Genco Shipping & Trading Ltd (NYSE: GNK)

Heidmar Maritime Holdings Corp (NASDAQ: HMR)

International Seaways, Inc. (NYSE: INSW)

Navigator Gas (NYSE: NVGS)

Pangaea Logistics Solutions Ltd. (NASDAQ: PANL)

Precious Shipping PCL (TB: PSL)

Pyxis Tankers (NASDAQ: PXS)

Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB)

Scorpio Tankers Inc. (NYSE: STNG)

Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK)

Stellar V Capital Corp. (NASDAQ: SVCCU)

Stena Bulk AB

TEN Ltd. (NYSE: TEN)

Target Audience

The target audience includes institutional investors and analysts, private equity investors, commercial and investment bankers, financial advisors, financial and trade media, and other qualified investors.

<https://www.in.gr/2025/04/01/english-edition/jerry-kalogiratos-energy-transition-energy-demand-data-centers-will-determe-prospects-Ing/>

Jerry Kalogiratos Highlights Key Role of Energy Transition and Data Demand in LNG Outlook

Energy transition and the prospects of LNG were discussed at Capital Link's 19th Annual International Maritime Forum, during a panel discussion with Jerry Kalogiratos (Capital Clean Energy Carriers Corp.)

At the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum, held Monday at the Metropolitan Club in Manhattan, energy transition and long-term prospects for liquefied natural gas (LNG) took center stage during a panel on the gas shipping sector. Among the speakers, Jerry Kalogiratos, CEO of Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC), offered a commanding outlook on LNG and carbon capture shipping, positioning his company at the forefront of an evolving maritime landscape increasingly shaped by clean energy demands and technological shifts.

“We own and operate the largest U.S.-listed fleet of two-stroke LNG carriers,” Kalogiratos said. “That’s 12 vessels on the water and six more on the way.” Backed by \$2.5 billion in contracted revenue and a seven-year charter backlog, CCEC is betting heavily on what Kalogiratos called “energy transition cargos” — ranging from LNG and LPG to ammonia and liquid CO₂.



The LNG shipping market, Kalogiratos argued, is heading for a crunch. “We see the LNG market moving into balance in 2026/early 27. Strong 7-10 year charter rates remain robust reflecting underlying

fundamentals for forward deliveries” he commented adding that supply delays in new export capacity—about 30 million tons per annum (MTPA) behind schedule—are expected to clear by 2026 and 2027, triggering a sharp tightening in vessel availability.

Yet perhaps more significant was Kalogiratos’ focus on carbon capture and storage (CCUS) transport, an emerging niche in the shipping world. CCEC owns four of the world’s first liquid CO₂ carriers—handy-sized, multi-gas vessels that Kalogiratos described as “a big part of a very small order book.” He sees these vessels playing a critical role in decarbonization, particularly in Europe, where projects like Norway’s Northern Lights and the EU-backed Stella Maris are ramping up.

Kalogiratos also cited rising energy needs from AI-powered data centers as a long-term tailwind for LNG demand, calling the market outlook “very strong” despite short-term volatility.



Nikos Bornozis (Capital Link), Liam Burke (B Riley Securities), Kristian Sorensen (BW LPG), Jerry Kalogiratos (Capital Clean Energy Carriers Corp.), Richard Tyrrell (Cool Company), Ted Young (Dorian LPG) and Randy Giveans (Navigator Gas)

Other panelists echoed the upbeat tone on gas shipping. Richard Tyrrell, CEO of Cool Company (NYSE: CLCO), acknowledged temporary pressure on LNG due to a breakdown in inter-basin arbitrage but maintained that U.S. export growth and longer sailing distances bode well for future shipping demand.

For the liquefied petroleum gas (LPG) segment, BW LPG CEO Kristian Sorensen said underlying commodity dynamics remain robust, with rising demand in Asia and potential new growth in Africa. Dorian LPG's CFO Ted Young added that LPG continues to gain ground in petrochemicals and that fleet growth remains manageable.

Randy Giveans, Head of Investor Relations at Navigator Gas, focused on diversification as a buffer against macroeconomic uncertainty. "We transport seven commodities across multiple continents," he said. "That gives us a degree of earnings stability, especially with a balanced mix of spot and time-chartered exposure."

<https://www.dnv.com/events/19th-annual-capital-link-new-york-international-shipping-forum/>

19th Annual Capital Link New York International Shipping Forum

The 19th Forum will explore the macroeconomic forces driving change in global shipping markets, providing a thorough analysis and outlook across various sectors. This one-day conference is renowned for its valuable insights and exceptional opportunities for marketing, networking, and business growth.

SHARE:

The exclusive forum brings together industry leaders to discuss key developments in global shipping, energy, commodities, finance, and critical issues like geopolitics, energy security, regulations, and innovation.

The discussion gains added relevance with insights from the latest corporate annual results.

The target audience includes institutional investors and analysts, private equity investors, commercial and investment bankers, financial advisors, financial and trade media, and other qualified investors.

The 19th Annual Capital Link International Shipping Forum is supported by DNV's Global Gold Sponsorship.

Agenda

10:20 – 11:00 am | ENERGY TRANSITION - IS IT STILL HAPPENING?

Craig Koehne, Regional Manager, Maritime Americas

<https://infomarine.net/en/media-press/108-media-partners/15196-evangelos-marinakis-a-ti.html>

Evangelos Marinakis: A time of change from which shipping can benefit



Evangelos Marinakis: A time of change from which shipping can benefit

[Media Partners](#)

- [Next Article ERMA FIRST ESK ENGINEERING SOLUTIONS S.A.](#)

In a period of global upheaval, both geopolitical but also economic,

In a period of global upheaval, both geopolitical but also economic, Evangelos Marinakis, founder and chairman of Capital Maritime & Trading Corp was the keynote speaker during the official lunch at the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum at New York's Metropolitan Club on the 31st of March 2025.

His audience included top banking executives, charterers, ship-owners, stock market executives from both NYSE and Nasdaq, financial analysts and important figures from shipping such as Semiramis Paliou (Diana Shipping Inc.), Poly Hadjioannou (Safe Bulkers), but also investment banking executives such as Wiley Griffiths (Morgan Stanley), Evan Cohen (First Citizens Bank) and Edward Horton (Seward & Kissel LLP). There were also international executives of the shipping industry such as Kristian Sorensen (BW LPG), Richard Tyrrell (Cool Company), and Carlos Balestra di Mottola (d'Amico International).

Addressing an audience of executives from shipping and finance, many of whom he knows since the 1990s, Evangelos Marinakis began his speech by noting that *“I’m happy to be here today with all of you. I saw many friends whom I hadn’t seen in quite some time, friends with whom we started out—let’s say—together back in the early ’90s. So, it was a pleasant surprise to see them*

Opportunities for shipping

Evangelos Marinakis stressed from the outset that after the US elections and the new administration under Donald Trump, the international landscape has changed, stressing that these changes can make the whole situation more complex, but at the same time they create opportunities that can benefit shipping. Therefore, he reminded that in such conditions «at the end of the day» shipping wins, provided that entrepreneurs take advantage of the opportunities that are offered: *«Since the U.S. elections and the beginning of Mr. Trump’s administration in January, we’ve seen many changes—numerous announcements and discussions on various global matters—which have made our lives more complicated, but at the same time, much more interesting. In shipping, we often benefit from geopolitical events. When there’s uncertainty, I believe that, at the end of the day, it tends to work in shipping’s favor—perhaps in the short term, but certainly in the long term, we often see some benefits. Of course, it all depends on how entrepreneurs react—how they analyze the situation and form a strategy.”*

Such restrictions are not sustainable in the long run

Evangelos Marinakis referred to the whole issue around the US government’s decision to impose tariffs on imported goods. He acknowledged that in the short run there might be negative consequences but his estimate was that such policies cannot be maintained in the long run: *“In my opinion, we’ll face many challenges ahead, especially regarding tariffs. The current discussions we’re following are no longer limited to China; now there are tariffs affecting the EU and other countries as well. All of this has a direct impact on shipping because it affects the transportation of goods. In the short term, I expect a negative impact, but I don’t believe such restrictions are sustainable in the long run.”*

The question of levies on Chinese-built tonnage

The founder and chairman of Capital Maritime & Trade Corp then moved to the recent announcements of the US government about high extra levies on Chinese-built ships, given the tonnage that such a measure might affect: *“Another issue that concerns us is the future of Chinese-built tonnage. We’re not only talking about vessels owned by Chinese companies. In the last 10 to 15 years, due to the way the shipbuilding industry has developed, shipowners often had no choice but to consider building in China—for three main reasons: First, due to the capacity; second, because of competitive pricing; and third, because Chinese shipyards have improved their quality significantly. In many cases, their standards are approaching those of Korean or even Japanese yards. As a result, a large number of ships—owned by both listed and private companies worldwide—have been built in China.*

Currently, we’re seeing charterers—even in short or period charter negotiations—trying to avoid Chinese-built tonnage. Some do this to negotiate better rates; others are genuinely concerned about the risks,

particularly when cargoes are being transported in and out of the United States. They simply don't want to take the risk."

Consequently, Evangelos Marinakis warned that, "if this trend continues, we will end up with a two-tier market, and ultimately, the consumer will bear the cost. Delivered commodity prices will rise, especially for goods entering or leaving the U.S. on non-Chinese-built vessels. I believe this situation could last longer than any of us would like to think."

<https://www.abc4.com/business/press-releases/globenewswire/9410012/reminder-dry-bulk-shipping-industry-leaders-presenting-at-capital-links-19th-annual-international-shipping-forum-monday-march-31-2025-new-york-city/>

REMINDER: Dry Bulk Shipping Industry Leaders Presenting at Capital Link's 19th Annual International Shipping Forum - Monday, March 31, 2025, New York City



Mar 25, 2025, 10:00 AM ET

NEW YORK, March 25, 2025 (GLOBE NEWSWIRE) -- Senior executives from leading Dry Bulk shipping companies will participate in panels and presentations at the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum on Monday, March 31, 2025, at the Metropolitan Club in New York City. The event is organized in cooperation with NASDAQ & NYSE.

The Forum features a series of panel discussions as well as 1x1 meetings between investors and executives from shipping companies.

LUNCHEON KEYNOTE SPEAKER

Mr. Evangelos Marinakis, Chairman & CEO of Capital Maritime & Trading Corp. will deliver the Luncheon Keynote Remarks.

Introductory Remarks by Mr. Chris Taylor, Chief Development Officer of NYSE GROUP.

REGISTRATION

Registration is complimentary for institutional investors and shipping companies. Please register here: <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/>

1x1 MEETINGS FOR INSTITUTIONAL INVESTORS

1x1 meetings between shipping companies and institutional investors only. Please send all requests to ir@capitallink.com.

SHIPPING SECTOR PANELS

The panels will discuss the latest trends, developments and outlook in the specific shipping sector focusing, among other things, on demand and supply fundamentals, the global energy markets, operational and commercial issues, freight rates, asset values, and more.

DRY BULK SHIPPING SECTOR

Moderator: Mr. Chris Robertson, Vice President – Deutsche Bank

Panelists:

- **Ms. Semiramis Paliou, CEO – Diana Shipping Inc. (NYSE: DSX); Chairperson – HELMEPA & INTERMEPA**
- **Mr. John Wobensmith, CEO & Director – Genco Shipping & Trading Ltd. (NYSE: GNK)**
- **Mr. Mark Filanowski, CEO – Pangaea Logistics Solutions Ltd. (NASDAQ: PANL)**
- **Mr. Gautam Khurana, CFO – Precious Shipping PCL**
- **Mr. Polys Hajioannou, CEO – Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB); Vice President – Cyprus Union of Shipowners**
- **Mr. Christos Begleris, Co-CFO – Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK)**

FORUM OVERVIEW AND STRUCTURE

Held in New York City every year, the Annual International Shipping Forum is known for its large attendance by investors, shipowners and financiers. It is a meeting place for C-level Executives from the maritime industry and the finance and investment communities involved with shipping.

The Forum will examine the macroeconomic issues that are shaping and transforming the international shipping markets today, featuring a comprehensive review and outlook of the various shipping markets, made more relevant by the release of companies' annual results.

The conference will feature senior executives from leading maritime companies, financiers and industry participants who will discuss trends, development and the outlook of the various shipping market segments and will also cover topics of critical interest to the shipping industry, such as geopolitics, the new energy landscape, sanctions, access to capital, regulation, technology, innovation and more.

The Forum features a series of panel discussions as well as 1x1 meetings between investors and executives from shipping companies.

This one-day conference is known for its rich informational content and the extensive marketing, networking and business development opportunities.

SHIPPING SECTORS PANEL DISCUSSIONS

- **DRY BULK SHIPPING SECTOR**
- **GAS SHIPPING SECTOR**
- **TANKER SHIPPING SECTOR**

INDUSTRY PANEL DISCUSSIONS

- **A NEW ERA – BLUE OR GRAY SKIES AHEAD? NAVIGATING GLOBAL COMMERCE**

- **SANCTIONS: MONITORING, COMPLIANCE, IMPACT & THE DARK FLEET**
- **ENERGY TRANSITION – IS IT STILL HAPPENING?**
- **ALL HANDS ON DECK – UNLOCKING CAPITAL & FINANCING OPTIONS FOR SHIPPING**
- **UNDERVALUED AND/OR OVERLOOKED? THE VALUE DISLOCATION IN SHIPPING STOCKS**
- **NEW LISTINGS – EXPANDING INVESTOR CHOICES IN MARITIME**
- **THE RELEVANCE OF INDEPENDENT FREIGHT DATA & THE VALUE OF BENCHMARKING IN MODERN SHIPPING MARKETS**

COMPANIES AVAILABLE FOR 1X1 MEETINGS

- **Ardmore Shipping Corp.**
- **BW LPG Ltd.**
- **Capital Clean Energy Carriers Corp.**
- **CoolCo Ltd.**
- **d’Amico International Shipping S.A.**
- **Diana Shipping Inc.**
- **Dorian LPG Ltd.**
- **Eurodry Ltd.**
- **Euroholdings Ltd.**
- **Euroseas Ltd.**
- **Genco Shipping & Trading Ltd.**
- **Heidmar Maritime Holdings Corp.**
- **International Seaways, Inc.**
- **Navigator Gas**
- **Pangaea Logistics Solutions Ltd.**
- **Precious Shipping PCL**
- **Pyxis Tankers Inc.**
- **Safe Bulkers, Inc.**
- **Scorpio Tankers Inc.**
- **Star Bulk Carriers Corp.**
- **Stellar V Capital Corp.**
- **Stena Bulk AB**
- **TEN Ltd.**

REGISTRATION

Registration is complimentary for institutional investors and shipping companies. To register please go to the link below:

<https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/show-overview.html>

1x1 MEETINGS FOR INSTITUTIONAL INVESTORS

1x1 meetings between shipping companies and institutional investors only. Please send all requests to ir@capitallink.com.

TARGET AUDIENCE

The audience will include the senior executives of global shipping, energy and commodity companies listed on US exchanges, commercial and investment bankers, institutional investors and financial advisors as well as a broader spectrum of industry participants such as shipping and liner companies, container leasing companies and operators, ship managers, ship brokers, ship agents, ship charterers, port terminal operators, port security, naval architects and engineers, classification societies, marine insurers and underwriters, marine arbitrators, maritime lawyers, marine mediators, marine advisors and consultants, maritime technology and marine educators.

SPONSORS

IN COOPERATION WITH: New York Stock Exchange (NYSE) • NASDAQ

GLOBAL LEAD SPONSOR: TEN Ltd.

GLOBAL GOLD SPONSORS: DNV • EY

GLOBAL SPONSORS: ABS • DNB • Liberian Registry • Seward & Kissel LLP

SPONSORS: American P&I Club • The Baltic Exchange • First Citizens Bank • Morgan Stanley • Neptune Maritime Leasing Ltd. • Reed Smith LLP • Vedder Price • V.Group • Watson Farley & Williams

SUPPORTING SPONSORS: Ardmore Shipping Corp. • BW LPG • Capital Clean Energy Carriers Corp. • Cool Company Ltd. • d' Amico International Shipping S.A. • Diana Shipping Inc. • Dorian LPG Ltd. • EuroDry Ltd. • Euroseas Ltd. • Flott & Co. • Genco Shipping & Trading Ltd. • Global Ship Lease, Inc. • Heidmar Maritime Holdings Corp. • International Seaways, Inc. • Navigator Gas • Navios Maritime Partners L.P. • Pangea Logistics Solutions Ltd. • Pyxis Tankers Inc. • Safe Bulkers, Inc. • Scorpio Tankers Inc. • Star Bulk Carriers Corp. • Stellar V Capital Corp.

BREAKFAST SPONSORS: Castor Maritime Inc. • Toro Corp.

LUNCHEON SPONSOR: The Marshall Islands Registry

SUPPORTING ORGANIZATIONS: IBIA • INTERCARGO • NYMAR – New York Maritime Inc. • World Shipping Council • WLPGA

MEDIA PARTNERS: ALTER EGO MEDIA – MEGA – TO BHMA – TA NEA – in.gr – ot.gr

Actualidad Maritima • All About Shipping • Athens Macedonian News Agency • Elnavi • Greek News USA • The Japan Maritime Daily • KAIJI PRESS • Marine Circle • maritimes.gr • Naftika Xronika • NGTV – New Greek Television • Shipping & Finance • Robban Assafina • World Oils • Xinde Marine News

FOR MORE INFORMATION

Please visit: <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/show-overview.html>

Or, contact Nicolas Bornois or Anny Zhu at forum@CapitalLink.com | + 1 212 661 7566

ORGANIZER – CAPITAL LINK, INC.

Founded in 1995, Capital Link is a New York based investor relations, financial communications and advisory firm with a strategic focus on the maritime, commodities and energy sectors, MLPs, as well as Closed-End Funds and ETFs. In addition, Capital Link organizes a series of investment conferences a year

in key industry centers in the United States, Europe and Asia, all of which are known for combining rich educational and informational content with unique marketing and networking opportunities. Capital Link is a member of the Baltic Exchange. Based in New York City, Capital Link has presence in London, Athens & Oslo.

https://money.tmx.com/quote/GNK:US/news/5725589648487146/REMINDER_Dry_Bulk_Shipping_Industry_Leaders_Presenting_at_Capital_Link's_19th_Annual_International_Shipping_Forum_Monday_March_31_2025_New_York_City

REMINDER: Dry Bulk Shipping Industry Leaders Presenting at Capital Link's 19th Annual International Shipping Forum - Monday, March 31, 2025, New York City

GlobeNewswire Mar 25, 2025 10:00 AM EDT

NEW YORK, March 25, 2025 (GLOBE NEWSWIRE) -- Senior executives from leading Dry Bulk shipping companies will participate in panels and presentations at the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum on Monday, March 31, 2025, at the Metropolitan Club in New York City. The event is organized in cooperation with NASDAQ & NYSE.

The Forum features a series of panel discussions as well as 1x1 meetings between investors and executives from shipping companies.

LUNCHEON KEYNOTE SPEAKER

Mr. Evangelos Marinakis, Chairman & CEO of Capital Maritime & Trading Corp. will deliver the Luncheon Keynote Remarks.

Introductory Remarks by Mr. Chris Taylor, Chief Development Officer of NYSE GROUP.

REGISTRATION

Registration is complimentary for institutional investors and shipping companies. Please register here: <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/>

1x1 MEETINGS FOR INSTITUTIONAL INVESTORS

1x1 meetings between shipping companies and institutional investors only. Please send all requests to ir@capitallink.com.

SHIPPING SECTOR PANELS

The panels will discuss the latest trends, developments and outlook in the specific shipping sector focusing, among other things, on demand and supply fundamentals, the global energy markets, operational and commercial issues, freight rates, asset values, and more.

DRY BULK SHIPPING SECTOR

Moderator: Mr. Chris Robertson, Vice President – Deutsche Bank

Panelists:

- **Ms. Semiramis Paliou, CEO – Diana Shipping Inc. (NYSE: DSX); Chairperson – HELMEPA & INTERMEPA**

- **Mr. John Wobensmith**, CEO & Director – **Genco Shipping & Trading Ltd. (NYSE: GNK)**
- **Mr. Mark Filanowski** , CEO – **Pangaea Logistics Solutions Ltd. (NASDAQ: PANL)**
- **Mr. Gautam Khurana** , CFO – **Precious Shipping PCL**
- **Mr. Polys Hajioannou**, CEO – **Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB)**; Vice President – **Cyprus Union of Shipowners**
- **Mr. Christos Begleris** , Co-CFO – **Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK)**

FORUM OVERVIEW AND STRUCTURE

Held in New York City every year, the Annual International Shipping Forum is known for its large attendance by investors, shipowners and financiers. It is a meeting place for C-level Executives from the maritime industry and the finance and investment communities involved with shipping.

The Forum will examine the macroeconomic issues that are shaping and transforming the international shipping markets today, featuring a comprehensive review and outlook of the various shipping markets, made more relevant by the release of companies' annual results.

The conference will feature senior executives from leading maritime companies, financiers and industry participants who will discuss trends, development and the outlook of the various shipping market segments and will also cover topics of critical interest to the shipping industry, such as geopolitics, the new energy landscape, sanctions, access to capital, regulation, technology, innovation and more.

The Forum features a series of panel discussions as well as 1x1 meetings between investors and executives from shipping companies.

This one-day conference is known for its rich informational content and the extensive marketing, networking and business development opportunities.

SHIPPING SECTORS PANEL DISCUSSIONS

- **DRY BULK SHIPPING SECTOR**
- **GAS SHIPPING SECTOR**
- **TANKER SHIPPING SECTOR**

INDUSTRY PANEL DISCUSSIONS

- **A NEW ERA – BLUE OR GRAY SKIES AHEAD? NAVIGATING GLOBAL COMMERCE**
- **SANCTIONS: MONITORING, COMPLIANCE, IMPACT & THE DARK FLEET**
- **ENERGY TRANSITION – IS IT STILL HAPPENING?**

- ALL HANDS ON DECK – UNLOCKING CAPITAL & FINANCING OPTIONS FOR SHIPPING
- UNDERVALUED AND/OR OVERLOOKED? THE VALUE DISLOCATION IN SHIPPING STOCKS
- NEW LISTINGS – EXPANDING INVESTOR CHOICES IN MARITIME
- THE RELEVANCE OF INDEPENDENT FREIGHT DATA & THE VALUE OF BENCHMARKING IN MODERN SHIPPING MARKETS

COMPANIES AVAILABLE FOR 1X1 MEETINGS

- Ardmore Shipping Corp.
- BW LPG Ltd.
- Capital Clean Energy Carriers Corp.
- CoolCo Ltd.
- d'Amico International Shipping S.A.
- Diana Shipping Inc.
- Dorian LPG Ltd.
- Eurodry Ltd.
- Euroholdings Ltd.
- Euroseas Ltd.
- Genco Shipping & Trading Ltd.
- Heidmar Maritime Holdings Corp.
- International Seaways, Inc.
- Navigator Gas
- Pangaea Logistics Solutions Ltd.
- Precious Shipping PCL
- Pyxis Tankers Inc.
- Safe Bulkers, Inc.
- Scorpio Tankers Inc.
- Star Bulk Carriers Corp.
- Stellar V Capital Corp.
- Stena Bulk AB
- TEN Ltd.

REGISTRATION

Registration is complimentary for institutional investors and shipping companies. To register please go to the link below:

<https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/show-overview.html>

1x1 MEETINGS FOR INSTITUTIONAL INVESTORS

1x1 meetings between shipping companies and institutional investors only. Please send all requests to ir@capitallink.com.

TARGET AUDIENCE

The audience will include the senior executives of global shipping, energy and commodity companies listed on US exchanges, commercial and investment bankers, institutional investors and financial advisors as well as a broader spectrum of industry participants such as shipping and liner companies, container leasing companies and operators, ship managers, ship brokers, ship agents, ship charterers, port terminal operators, port security, naval architects and engineers, classification societies, marine insurers and underwriters, marine arbitrators, maritime lawyers, marine mediators, marine advisors and consultants, maritime technology and marine educators.

SPONSORS

IN COOPERATION WITH: New York Stock Exchange (NYSE) • NASDAQ

GLOBAL LEAD SPONSOR: TEN Ltd.

GLOBAL GOLD SPONSORS: DNV • EY

GLOBAL SPONSORS: ABS • DNB • Liberian Registry • Seward & Kissel LLP

SPONSORS: American P&I Club • The Baltic Exchange • First Citizens Bank • Morgan Stanley • Neptune Maritime Leasing Ltd. • Reed Smith LLP • Vedder Price • V.Group • Watson Farley & Williams

SUPPORTING SPONSORS: Ardmore Shipping Corp. • BW LPG • Capital Clean Energy Carriers Corp. • Cool Company Ltd. • d' Amico International Shipping S.A. • Diana Shipping Inc. • Dorian LPG Ltd. • EuroDry Ltd. • Euroseas Ltd. • Flott & Co. • Genco Shipping & Trading Ltd. • Global Ship Lease, Inc. • Heidmar Maritime Holdings Corp. • International Seaways, Inc. • Navigator Gas • Navios Maritime Partners L.P. • Pangea Logistics Solutions Ltd. • Pyxis Tankers Inc. • Safe Bulkers, Inc. • Scorpio Tankers Inc. • Star Bulk Carriers Corp. • Stellar V Capital Corp.

BREAKFAST SPONSORS: Castor Maritime Inc. • Toro Corp.

LUNCHEON SPONSOR: The Marshall Islands Registry

SUPPORTING ORGANIZATIONS: IBIA • INTERCARGO • NYMAR – New York Maritime Inc. • World Shipping Council • WLPGA

MEDIA PARTNERS: ALTER EGO MEDIA – MEGA – TO BHMA – TA NEA – in.gr – ot.gr

Actualidad Maritima • All About Shipping • Athens Macedonian News Agency • Elnavi • Greek News USA • The Japan Maritime Daily • KAIJI PRESS • Marine Circle • maritimes.gr • Naftika Xronika • NGTV – New Greek Television • Shipping & Finance • Robban Assafina • World Oils • Xinde Marine News

FOR MORE INFORMATION

Please visit: <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/show-overview.html>

Or, contact Nicolas Bornois or Anny Zhu at forum@CapitalLink.com | +1 212 661 7566

ORGANIZER – CAPITAL LINK, INC.

Founded in 1995, Capital Link is a New York based investor relations, financial communications and advisory firm with a strategic focus on the maritime, commodities and energy sectors, MLPs, as well as Closed-End Funds and ETFs. In addition, Capital Link organizes a series of investment conferences a year in key industry centers in the United States, Europe and Asia, all of which are known for combining rich educational and informational content with unique marketing and networking opportunities. Capital Link

is a member of the Baltic Exchange. Based in New York City, Capital Link has presence in London, Athens & Oslo.

<https://www.naftikachronika.gr/2025/04/02/trab-kata-kinas-ntomino-exelixeon-gia-ta-dexamenoploia/>

Τραμπ κατά Κίνας: Ντόμινο εξελίξεων για τα δεξαμενόπλοια



Credit: Ναυτικά Χρονικά



Αποστολή Ναυτικών Χρονικών στις ΗΠΑ

Φουρτούνες προμηνύονται (και) για την αγορά των δεξαμενόπλοιων σε περίπτωση που η πρόταση του USTR για λιμενικά τέλη σε κινεζικά πλοία τεθεί σε ισχύ.

Αυτό ήταν το μήνυμα εκπροσώπων σημαντικών εταιρειών διαχείρισης δεξαμενόπλοιων σε πάνελ συζήτησης όπου συμμετείχαν στο πλαίσιο του 19ου ετήσιου Capital Link International Shipping Forum που πραγματοποιήθηκε στη Νέα Υόρκη τη Δευτέρα 31 Μαρτίου.



Ο κ. Χάρης Κοσμάτος, Co-CFO της TEN Ltd., αναφερόμενος στη δυναμικότητα των κινεζικών ναυπηγείων, τόνισε ότι είναι 200 φορές μεγαλύτερη από εκείνη των αμερικανικών, ενώ το 70% του orderbook των τάνκερ απαρτίζεται από παραγγελίες στην Κίνα. «Δεν μπορείς να κατασκευάσεις ένα ναυπηγείο εν μια νυκτί», σημείωσε χαρακτηριστικά για την αμερικανική πρόταση και πρόσθεσε ότι τα κινεζικά πλοία είναι απαραίτητα για το διεθνές εμπόριο. «Θα είναι ένας χάος», συμπλήρωσε, ενώ διερωτήθηκε κατά πόσο το εργατικό δυναμικό των ΗΠΑ είναι σε θέση να ανταποκριθεί επαρκώς σε περίπτωση αναζωογόνησης της εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας.

Η κ. Lois Zabrocky ανέφερε ότι υπάρχουν πολλοί τρόποι να στηριχτεί η ναυπηγική βιομηχανία των ΗΠΑ και πρόσθεσε ότι, για την αύξηση του capacity των αμερικανικών ναυπηγείων, η επαναξιολόγηση της νομοθεσίας Jones Act θα ήταν μια πρόταση. Με την αμφιλεγόμενη πρόταση της κ. Zabrocky συμφώνησε και ο κ. Ted Petrone, Vice President της Navios Maritime Partners.

Ο τελικός καταναλωτής είναι που θα βιώσει περισσότερο τον αντίκτυπο μιας τέτοιας απόφασης, επισήμανε ο κ. Erik Hanell, CEO της Stena Bulk AB, και συμπλήρωσε ότι πρόκειται για ένα ευρωπαϊκό πρόβλημα επίσης. Ο ίδιος παρέθεσε δεδομένα ναυλομεσιτών, σύμφωνα με τα οποία το κόστος ναυπήγησης ενός Suezmax στις ΗΠΑ θα ανέρχεται σε \$500 εκατ., όταν το αντίστοιχο κόστος σε κορυφαίο ναυπηγείο άλλης χώρας φτάνει τα \$80 εκατ. Ισχυρός θα είναι ο αντίκτυπος για την καταναλωτική δαπάνη και το επενδυτικό αίσθημα (sentiment), κατά τον κ. Carlos Balestra di Mottola, CEO της d'Amico International Shipping S.A., με αποτέλεσμα την επιβάρυνση της παγκόσμιας οικονομίας. Ενδεχόμενα λιμενικά τέλη σε κινεζικά πλοία θα δημιουργήσουν ανισορροπίες στις θαλάσσιες μεταφορές, που όμως λειτουργούν συνήθως θετικά για τη ναυλαγορά.

Σε σχετική ερώτηση για το κατά πόσο οι εταιρείες τους θα έχτιζαν πλοία στην Κίνα τη δεδομένη χρονική περίοδο, όλοι απάντησαν αρνητικά, με εξαίρεση τον κ. Petrone, που τόνισε ότι, μετά από τρία χρόνια, όταν και θα παραλάμβανε η Navios το πλοίο, η κατάσταση θα είχε εξομαλυνθεί. Ο επικεφαλής της d'Amico International Shipping σχολίασε ότι η ιταλική εταιρεία έχει τέσσερα κινεζικά πλοία στο orderbook και η ποιότητα των κινεζικών ναυπηγείων έχει αναβαθμιστεί αισθητά. Ωστόσο, κάθε επενδυτική απόφαση θα είχε ως γνώμονα το ύψος των τελών. «Δεν είμαστε μεγάλοι υποστηρικτές των κινεζικών ναυπηγείων, οπότε θα επέλεγα τα ναυπηγεία της Κορέας», απάντησε ο κ. Κοσμάτος. Όπως ανέφερε, η TEN έχει δύο κινεζικά πλοία στο νερό, ενώ στην Κίνα κατασκευάζονται για λογαριασμό της πέντε Panamaxes και δύο MR tankers.

<https://www.naftikachronika.gr/2025/04/01/ef-marinakis-oi-exelixeis-tha-ofelisoun-ti-naftilia-kai-tis-etaireies-mas/>

Ευ. Μαρινάκης: Οι εξελίξεις θα ωφελήσουν τη ναυτιλία και τις εταιρείες μας



Αποστολή Ναυτικών Χρονικών στις ΗΠΑ

Αισιόδοξος ότι οι εμπορικές πολιτικές Τραμπ θα έχουν έναν βραχυπρόθεσμο μόνο αντίκτυπο στη ναυτιλία εμφανίστηκε ο κ. Ευάγγελος Μαρινάκης, ιδρυτής και Πρόεδρος της Capital Maritime & Trading Corp., κατά τη διάρκεια ομιλίας του στη Νέα Υόρκη στο πλαίσιο του 19ου ετήσιου Capital Link International Shipping Forum.

Παρακάτω η ομιλία του κ. Μαρινάκη:



«Μετά τις εκλογές στις ΗΠΑ και την έναρξη της νέας κυβέρνησης Τραμπ τον Ιανουάριο, έχουμε δει πολλές αλλαγές – πλήθος ανακοινώσεων και συζητήσεων για διεθνή θέματα – που έχουν κάνει τη ζωή μας πιο σύνθετη, αλλά ταυτόχρονα πιο ενδιαφέρουσα. Στη ναυτιλία συχνά επωφελούμαστε από τα γεωπολιτικά γεγονότα. Όταν υπάρχει αβεβαιότητα, πιστεύω ότι, στο τέλος της ημέρας, η ναυτιλία κερδίζει—ίσως βραχυπρόθεσμα, αλλά σίγουρα μακροπρόθεσμα βλέπουμε οφέλη. Φυσικά, όλα εξαρτώνται από το πώς αντιδρούν οι επιχειρηματίες – πως αναλύουν την κατάσταση και διαμορφώνουν μία στρατηγική».

«Κατά τη γνώμη μου θα αντιμετωπίσουμε πολλές προκλήσεις στο μέλλον, ιδίως όσον αφορά τους δασμούς. Οι τρέχουσες συζητήσεις που παρακολουθούμε δεν περιορίζονται πλέον μόνο στην Κίνα – τώρα υπάρχουν δασμοί που επηρεάζουν και την Ε.Ε. και άλλες χώρες. Όλα αυτά έχουν άμεσο αντίκτυπο στη ναυτιλία, διότι επηρεάζουν τη μεταφορά αγαθών. Βραχυπρόθεσμα αναμένω αρνητικό αντίκτυπο, αλλά δεν πιστεύω ότι τέτοιοι περιορισμοί είναι βιώσιμοι μακροπρόθεσμα».

«Ένα άλλο ζήτημα που μας απασχολεί είναι το μέλλον του τονάζ κινεζικής κατασκευής. Δεν μιλάμε μόνο για πλοία που ανήκουν σε Κινέζικες εταιρίες. Τα τελευταία 10-15 χρόνια, λόγω του τρόπου με τον οποίο αναπτύχθηκε η ναυπηγική βιομηχανία, οι πλοιοκτήτες δεν είχαν συχνά άλλη επιλογή από το να εξετάσουν το ενδεχόμενο ναυπήγησης στην Κίνα για τρεις βασικούς λόγους: Πρώτον, λόγω της διαθέσιμης χωρητικότητας. Δεύτερον, λόγω του ανταγωνιστικού κόστους. Και τρίτον, γιατί τα κινεζικά ναυπηγεία έχουν βελτιώσει σημαντικά την ποιότητά τους. Σε πολλές περιπτώσεις, τα πρότυπα τους πλησιάζουν εκείνα των κορεατικών ή ακόμα και των ιαπωνικών ναυπηγείων. Ως αποτέλεσμα, ένας μεγάλος αριθμός πλοίων—που ανήκουν τόσο σε εισηγμένες όσο και σε ιδιωτικές εταιρίες παγκοσμίως—έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα».

«Αυτή τη στιγμή, βλέπουμε ναυλωτές – ακόμη και σε διαπραγματεύσεις ναυλώσεων, είτε μακροχρόνιες είτε βραχυχρόνιες, να προσπαθούν να αποφύγουν πλοία κινεζικής ναυπήγησης. Ορισμένοι το κάνουν για να διαπραγματευτούν καλύτερα ναύλα – άλλοι ανησυχούν πραγματικά για τους κινδύνους, ιδιαίτερα όταν τα φορτία μεταφέρονται από και προς τις Ηνωμένες Πολιτείες. Απλώς δεν θέλουν να αναλάβουν το ρίσκο».

«Αν αυτή η τάση συνεχιστεί, θα δημιουργηθεί μια αγορά δύο ταχυτήτων και, στο τέλος ο καταναλωτής θα πληρώσει το τίμημα. Το κόστος των παραδιδόμενων εμπορευμάτων θα είναι υψηλότερο, ειδικά για προϊόντα που εισάγονται ή εξάγονται από τις ΗΠΑ με πλοία που δεν έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα. Πιστεύω ότι αυτή η κατάσταση μπορεί να διαρκέσει περισσότερο από όσο όλοι θα θέλαμε».

«Από την άλλη πλευρά, η οικονομική κατάσταση στην Ευρώπη δεν είναι καλή. Αναμένουμε ύφεση. Παρόμοιες προβλέψεις υπήρχαν ακόμη και πριν από το COVID, αλλά λόγω της πανδημίας και των τελευταίων πέντε ετών – που πέρασαν γρήγορα— η ύφεση αυτή αναβλήθηκε. Στην πραγματικότητα, αρκετοί κλάδοι, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας, σημείωσαν ιστορικά υψηλά κέρδη κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ιδίως στους τομείς των εμπορευματοκιβωτίων και του ξηρού φορτίου. Οι ναύλοι εκτοξεύτηκαν και είδαμε εξαιρετικές συνθήκες στην αγορά».

«Ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας επηρέασε επίσης την αγορά δεξαμενόπλοιων, ωθώντας τις τιμές των ναύλων σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα. Η αγορά ήταν πολύ ισχυρή για ένα διάστημα. Στη συνέχεια, ήρθε

η σύγκρουση μεταξύ Ισραήλ και Παλαιστίνης, μαζί με διαταραχές στη διώρυγα του Σουέζ – οι οποίες είχαν πραγματικό αντίκτυπο στη ναυτιλία και στις τιμές των ναύλων. Ταυτόχρονα, η Διώρυγα του Παναμά αντιμετώπισε τα δικά της προβλήματα με περιορισμούς βυθίσματος. Για πρώτη φορά στην ιστορία, και οι δύο διώρυγες δεν ήταν πλήρως λειτουργικές ταυτόχρονα. Αυτό ώθησε τους ναύλους σε υψηλότερα επίπεδα, αλλά αυτό το πλεονέκτημα δεν θα διαρκέσει για πάντα. Τελικά, οι παράγοντες αυτοί θα εξομαλυνθούν».

»Η στρατηγική μας για το μέλλον είναι να συνεχίσουμε τον εκσυγχρονισμό του στόλου μας και να παραμείνουμε εξαιρετικά ευαίσθητοποιημένοι όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων, τις περιβαλλοντικές ανησυχίες και τους τελευταίους κανονισμούς του ΠΟΝ (ΙΜΟ). Παρόλο που η διοίκηση Τραμπ μπορεί να μην προωθήσει τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς στις ΗΠΑ, παραμένουμε προσηλωμένοι στη μείωση των εκπομπών και στην προστασία του περιβάλλοντος».

»Πληρώνουμε ένα επιπρόσθετο κόστος (premium) για τη ναυπήγηση πλοίων φιλικών στο περιβάλλον καθώς και πλοίων διπλού καυσίμου. Για ένα διάστημα θα υπάρξει μια μεταβατική φάση όπου θα χρησιμοποιούμε λιγότερο ρυπογόνα καύσιμα, παρότι δεν έχουμε δει ακόμη τους ναυλωτές, ή τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες να πληρώνουν επιπρόσθετα premium. Παρ' όλα αυτά έχουμε επεκτείνει τη ναυπηγική μας δραστηριότητα σε πλοία εμπορευματοκιβωτίων με τεχνολογία διπλού καυσίμου για εμπορευματοκιβώτια. Έχουμε μια μακροπρόθεσμη οπτική και πιστεύουμε ότι τελικά θα αποδώσει».

»Το κλειδί είναι να διατηρήσουμε οικονομική αντοχή ώστε να μπορούμε να αντέξουμε τους κύκλους της ναυτιλιακής αγοράς. Πιστεύω ότι –ειδικά στην Ευρώπη– οι κανονισμοί θα προχωρήσουν και τα πλοία διπλού καυσίμου LNG θα προσφέρουν σαφή πλεονεκτήματα τόσο από την άποψη των εκπομπών αερίων όσο και κόστους, ειδικά όταν λήξει ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας. Ελπίζουμε ότι αυτό θα συμβεί σύντομα, ενδεχομένως εντός του έτους. Όταν οι τιμές του φυσικού αερίου μειωθούν, η χρήση του LNG θα γίνει σημαντικά πιο αποδοτική – όχι μόνο από περιβαλλοντική άποψη, αλλά και οικονομικά, λόγω της χαμηλότερης κατανάλωσης».

»Πολλά πράγματα που θεωρούσαμε αδιανόητα –όπως οι εντάσεις με την Κίνα, τη Ρωσία ή η σύγκρουση Ισραήλ-Παλαιστίνης- συμβαίνουν. Τα επόμενα χρόνια θα είναι πολύ ενδιαφέροντα. Πιστεύω ότι, τελικά, αυτές οι εξελίξεις θα ωφελήσουν τη ναυτιλία και τις εταιρείες μας. Βραχυπρόθεσμα, ίσως χρειαστεί να υπομείνουμε κάποιες δυσκολίες μέχρι να επέλθει ομαλοποίηση. Αλλά επαναλαμβάνω: αυτή η μεταβλητότητα και όλες αυτές οι γεωπολιτικές αλλαγές τείνουν να βοηθήνε μακροπρόθεσμα τον κλάδο μας».

»Όσον αφορά την ευρωπαϊκή οικονομία, είπα πριν από τρία χρόνια –όταν ξεκίνησε ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας– ότι η στρατηγική κυρώσεων της ΕΕ τελικά δεν θα λειτουργούσε. Στο τέλος, ήταν ο Ευρωπαίος πολίτης που πλήρωσε το τίμημα. Το ρωσικό πετρέλαιο συνέχισε να εξάγεται στην Κίνα και την Ινδία με μεγάλες εκπτώσεις. Εν τω μεταξύ, οι ευρωπαϊκές χώρες αγόραζαν προϊόντα από τα ινδικά και κινεζικά διυλιστήρια σε τιμές ρεκόρ. Έτσι, παρά το εμπάργκο η Ρωσία έλαβε στην πραγματικότητα περισσότερα έσοδα από ό,τι πριν, ενώ τα διυλιστήρια της Ινδίας και της Κίνας κατέγραψαν κέρδη ρεκόρ. Και ήταν ο Ευρωπαίος καταναλωτής που πλήρωσε το λογαριασμό. Αυτός είναι ένας από τους λόγους για τους οποίους πιστεύω ότι η ύφεση στην Ευρώπη είναι πλέον αναπόφευκτη».

»Επίσης θεωρώ ότι η κυβέρνηση Τραμπ υιοθετεί τη σωστή προσέγγιση απέναντι στον πόλεμο Ρωσίας-Ουκρανίας. Τα τελευταία τρία χρόνια, η Ευρώπη δεν κατέβαλε καμία σοβαρή προσπάθεια για να σταματήσει αυτόν τον πόλεμο. Αθώοι άνθρωποι -ιδιαίτερα παιδιά- πεθαίνουν. Και μετά από τρία χρόνια, δεν υπάρχει κανένας λόγος για να συνεχιστεί αυτό. Είναι παράλογο και πρέπει να σταματήσει. Αυτές είναι οι προσωπικές μου απόψεις για τις οικονομικές προοπτικές της Ευρώπης και το μέλλον της ναυτιλίας».

»Θέλω να ευχηθώ σε όλους όσους βρίσκεστε εδώ σήμερα να είστε δυνατοί και υγιείς. Γιατί όταν είσαι δυνατός και υγιής, μπορείς να αντιμετωπίζεις τις κρίσεις και να απολαμβάνεις τις προκλήσεις κάθε μέρα. Στο τέλος, όλοι προσπαθούμε να κάνουμε το καλύτερο δυνατό -για τις εταιρείες μας, τους μετόχους μας και για το μέλλον».

https://shipping.einnews.com/pr_news/792389866/dry-bulk-shipping-industry-leaders-presenting-at-capital-link-s-19th-annual-international-shipping-forum-monday-march-31-2025-new-york-city

Dry Bulk Shipping Industry Leaders Presenting at Capital Link's 19th Annual International Shipping Forum - Monday, March 31, 2025, New York City

[/EIN News/](#) -- NEW YORK, March 10, 2025 (GLOBE NEWSWIRE) --

Senior executives from leading Dry Bulk shipping companies will participate on panels and presentations at the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum on Monday, March 31, 2025, at the Metropolitan Club in New York City. The event is organized in cooperation with Nasdaq & NYSE.

The Forum features a series of panel discussions as well as 1x1 meetings between investors and executives from shipping companies.

LUNCHEON KEYNOTE SPEAKER

Mr. Evangelos Marinakis, Chairman & CEO of Capital Maritime & Trading Corp. will deliver the Luncheon Keynote Remarks.

Introductory Remarks by Mr. Chris Taylor, Chief Development Officer of NYSE GROUP.

REGISTRATION

Registration is complimentary for institutional investors and shipping companies. Please register here: <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/>

1x1 MEETINGS FOR INSTITUTIONAL INVESTORS

1x1 meetings between shipping companies and institutional investors only. Please send all requests to ir@capitallink.com.

SHIPPING SECTOR PANELS

The panels will discuss the latest trends, developments and outlook in the specific shipping sector focusing, among other, on demand and supply fundamentals, the global energy markets, operational and commercial issues, freight rates, asset values, and more.

DRY BULK SHIPPING SECTOR

Moderator: Mr. Chris Robertson, Vice President - Deutsche Bank

Panelists:

- **Ms. Semiramis Paliou, CEO – Diana Shipping Inc. (NYSE: DSX); Chairperson - HELMEPA & INTERMEPA**
- **Mr. John Wobensmith, CEO & Director - Genco Shipping & Trading Ltd. (NYSE: GNK)**
- **Mr. Mark Filanowski, CEO – Pangaea Logistics Solutions Ltd. (NASDAQ: PANL)**
- **Mr. Gautam Khurana, Director (Finance) – Precious Shipping PCL**

- **Mr. Polys Hajioannou, CEO - Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB); Vice President - Cyprus Union of Shipowners**
- **Mr. Hamish Norton, President - Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK)**

FORUM OVERVIEW AND STRUCTURE

Held in New York City every year, the Annual International Shipping Forum is known for its large attendance by investors, shipowners and financiers. It is a meeting place for C-level Executives from the maritime industry and the finance and investment communities involved with shipping.

The Forum will examine the macroeconomic issues that are shaping and transforming the international shipping markets today, featuring a comprehensive review and outlook of the various shipping markets, made more relevant by the release of companies' annual results.

The conference will feature senior executives from leading maritime companies, financiers and industry participants who will discuss trends, development and the outlook of the various shipping market segments and will also cover topics of critical interest to the shipping industry, such as geopolitics, the new energy landscape, sanctions, access to capital, regulation, technology, innovation and more.

The Forum features a series of panel discussions as well as 1x1 meetings between investors and executives from shipping companies.

This one-day conference is known for its rich informational content and the extensive marketing, networking and business development opportunities.

SHIPPING SECTORS PANEL DISCUSSIONS

- **DRY BULK SHIPPING SECTOR**
- **GAS SHIPPING SECTOR**
- **TANKER SHIPPING SECTOR**

INDUSTRY PANEL DISCUSSIONS

- **A NEW ERA - BLUE OR GRAY SKIES AHEAD? NAVIGATING GLOBAL COMMERCE**
- **SANCTIONS: MONITORING, COMPLIANCE, IMPACT & THE DARK FLEET**
- **ENERGY TRANSITION - IS IT STILL HAPPENING?**
- **ALL HANDS ON DECK - UNLOCKING CAPITAL & FINANCING OPTIONS FOR SHIPPING**
- **UNDERVALUED AND/OR OVERLOOKED? THE VALUE DISLOCATION IN SHIPPING STOCKS**
- **NEW LISTINGS - EXPANDING INVESTOR CHOICES IN MARITIME**

- **THE RELEVANCE OF INDEPENDENT FREIGHT DATA & THE VALUE OF BENCHMARKING IN MODERN SHIPPING MARKETS**

COMPANIES AVAILABLE FOR 1X1 MEETINGS

- **Ardmore Shipping Corp.**
- **BW LPG Ltd.**
- **Capital Clean Energy Carriers Corp.**
- **CoolCo Ltd.**
- **d'Amico International Shipping S.A.**
- **Diana Shipping Inc.**
- **Dorian LPG Ltd.**
- **Eurodry Ltd.**
- **Euroholdings Ltd.**
- **Euroseas Ltd.**
- **Genco Shipping & Trading Ltd.**
- **Heidmar Maritime Holdings Corp.**
- **International Seaways, Inc.**
- **Pangaea Logistics Solutions Ltd.**
- **Precious Shipping PCL**
- **Pyxis Tankers Inc.**
- **Safe Bulkers, Inc.**
- **Scorpio Tankers Inc.**
- **Star Bulk Carriers Corp.**
- **Stellar V Capital Corp.**
- **Stena Bulk AB**
- **TEN Ltd.**

REGISTRATION

Registration is complimentary for institutional investors and shipping companies. To register please go to the link below:

<https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/show-overview.html>

1x1 MEETINGS FOR INSTITUTIONAL INVESTORS

1x1 meetings between shipping companies and institutional investors only. Please send all requests to ir@capitallink.com.

TARGET AUDIENCE

The audience will include the senior executives of global shipping, energy and commodity companies listed on US exchanges, commercial and investment bankers, institutional investors and financial advisors as well as a broader spectrum of industry participants such as shipping and liner companies, container leasing companies and operators, ship managers, ship brokers, ship agents, ship charterers, port terminal operators, port security, naval architects and engineers, classification societies, marine insurers and underwriters, marine arbitrators, maritime lawyers, marine mediators, marine advisors and consultants, maritime technology and marine educators.

SPONSORS

IN COOPERATION WITH: New York Stock Exchange (NYSE) • NASDAQ

GLOBAL LEAD SPONSOR: TEN Ltd.

GLOBAL GOLD SPONSORS: DNV • EY

GLOBAL SPONSORS: ABS • DNB • Liberian Registry • Seward & Kissel LLP

SPONSORS: American P&I Club • The Baltic Exchange • First Citizens Bank • Morgan Stanley • Neptune Maritime Leasing Ltd. • Reed Smith LLP • Vedder Price • V.Group • Watson Farley & Williams

SUPPORTING SPONSORS: Ardmore Shipping Corp. • Capital Clean Energy Carriers Corp. • d' Amico International Shipping S.A. • Diana Shipping Inc. • Dorian LPG Ltd. • EuroDry Ltd. • Euroseas Ltd. • Flott & Co. • Global Ship Lease, Inc. • Heidmar Maritime Holdings Corp. • International Seaways, Inc. • Navios Maritime Partners L.P. • Pyxis Tankers Inc. • Safe Bulkers, Inc. • Scorpio Tankers Inc. • Star Bulk Carriers Corp. • Stellar V Capital Corp.

BREAKFAST SPONSORS: Castor Maritime Inc. • Toro Corp.

SUPPORTING ORGANIZATIONS: IBIA - International Bunker Industry Association • NYMAR – New York Maritime Inc. • WSC - World Shipping Council

MEDIA PARTNERS: Actualidad Maritima • The Japan Maritime Daily • Kaiji Press • Marine Circle • Robban Assafina • World Oils • Xinde Marine News

FOR MORE INFORMATION

Please visit: <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/show-overview.html>

Or, contact Nicolas Bornozis or Anny Zhu at forum@CapitalLink.com | + 1 212 661 7566

ORGANIZER – CAPITAL LINK, INC.

Founded in 1995, Capital Link is a New York based investor relations, financial communications and advisory firm with a strategic focus on the maritime, commodities and energy sectors, MLPs, as well as Closed-End Funds and ETFs. In addition, Capital Link organizes a series of investment conferences a year in key industry centers in the United States, Europe and Asia, all of which are known for combining rich educational and informational content with unique marketing and networking opportunities. Capital Link is a member of the Baltic Exchange. Based in New York City, Capital Link has presence in London, Athens & Oslo.



Powered by  EIN NEWS

Distribution channels: [Culture, Society & Lifestyle](#), [Media, Advertising & PR](#) ...

Legal Disclaimer:

EIN Presswire provides this news content "as is" without warranty of any kind. We do not accept any responsibility or liability for the accuracy, content, images, videos, licenses, completeness, legality, or reliability of the information contained in this article. If you have any complaints or copyright issues related to this article, kindly contact the author above.

<https://fox59.com/business/press-releases/globenewswire/9391883/gas-tankers-shipping-industry-leaders-presenting-at-capital-links-19th-annual-international-shipping-forum-monday-march-31-2025-new-york-city/>

Gas & Tankers Shipping Industry Leaders Presenting at Capital Link's 19th Annual International Shipping Forum - Monday, March 31, 2025, New York City



Mar 10, 2025, 12:08 PM ET

NEW YORK, March 10, 2025 (GLOBE NEWSWIRE) --

Senior executives from leading Gas & Tankers shipping companies will participate on panels and presentations at the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum on Monday, March 31, 2025, at the Metropolitan Club in New York City. The event is organized in cooperation with Nasdaq & NYSE.

The Forum features a series of panel discussions as well as 1x1 meetings between investors and executives from shipping companies.

LUNCHEON KEYNOTE SPEAKER

Mr. Evangelos Marinakis, Chairman & CEO of Capital Maritime & Trading Corp. will deliver the Luncheon Keynote Remarks.

Introductory Remarks by Mr. Chris Taylor, Chief Development Officer of NYSE GROUP.

REGISTRATION

Registration is complimentary for institutional investors and shipping companies. Please register here: <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/>

1x1 MEETINGS FOR INSTITUTIONAL INVESTORS

1x1 meetings between shipping companies and institutional investors only. Please send all requests to ir@capitallink.com.

SHIPPING SECTOR PANELS

The panels will discuss the latest trends, developments and outlook in the specific shipping sector focusing, among other, on demand and supply fundamentals, the global energy markets, operational and commercial issues, freight rates, asset values, and more.

GAS SHIPPING SECTOR

8 :30 – 9:10 am

Moderator: Mr. Liam Burke, Managing Director - B.Riley Securities

Panelists:

- **Mr. Kristian Sorensen, CEO - BW LPG Ltd. (NYSE: BWLP)**
- **Mr. Jerry Kalogiratos, CEO - Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC)**
- **Mr. Richard Tyrrell, CEO – CoolCo Ltd. (NYSE: CLCO)**
- **Mr. Ted Young, CFO - Dorian LPG Ltd. (NYSE: LPG)**
- **Mr. Randy Giveans, EVP, Head of Investor Relations & Business Development - Navigator Gas (NYSE: NVGS)**

UNDERVALUED AND/OR OVERLOOKED? THE VALUE DISLOCATION IN SHIPPING STOCKS

2:45 – 3:25 pm

Moderator: Mr. Edward Horton, Partner, Co-Head of Capital Markets Group - Seward & Kissel

Panelists:

- **Mr. James Cirenza, Managing Director – DNB Markets, Inc.**
- **Mr. Richard Diamond, Principal – Castlewood Capital Partners, LLC.**
- **Mr. Omar Nokta, Lead Shipping Researcher – Jefferies**
- **Mr. Hamish Norton, President - Star Bulk Carriers Corp.**
- **Mr. Robert Bugbee, President – Scorpio Tankers Inc. (NYSE: STNG)**

NEW LISTINGS – EXPANDING INVESTOR CHOICES IN MARITIME

3:30 – 4:00 pm

Moderator: Mr. Will Vogel, Partner – Watson Farley & Williams

Panelists:

- **Dr. Anastasios Aslidis, CFO & Treasurer – Euroholdings Ltd.**
- **Mr. Pankaj Khanna, CEO – Heidmar Maritime Holdings Corp. (NASDAQ: HMR)**
- **Mr. George Syllantavos, co-CEO - Stellar V Capital Corp.**

TANKERS SHIPPING SECTOR

4:05 - 5:05 pm

Moderator: Mr. Ben Nolan, Managing Director, Energy & Power, Transportation – **Stifel**

Panelists:

- **Mr. Bart Kelleher**, President & CFO - **Ardmore Shipping Corp. (NYSE: ASC)**
- **Mr. Carlos Balestra di Mottola**, CEO - **d'Amico International Shipping S.A. (OTCQX: DMCOF)**
- **Ms. Lois Zabrocky**, CEO – **International Seaways, Inc. (NYSE: INSW)**
- **Mr. Ted Petrone**, Vice Chairman - **Navios Maritime Partners L.P. (NYSE: NMM)**
- **Mr. Erik Hanell**, CEO - **Stena Bulk AB**
- **Dr. Nikos Tsakos**, CEO & Chairman - **TEN Ltd (NYSE: TEN)**

FORUM OVERVIEW AND STRUCTURE

Held in New York City every year, the Annual International Shipping Forum is known for its large attendance by investors, shipowners and financiers. It is a meeting place for C-level Executives from the maritime industry and the finance and investment communities involved with shipping.

The Forum will examine the macroeconomic issues that are shaping and transforming the international shipping markets today, featuring a comprehensive review and outlook of the various shipping markets, made more relevant by the release of companies' annual results.

The conference will feature senior executives from leading maritime companies, financiers and industry participants who will discuss trends, development and the outlook of the various shipping market segments and will also cover topics of critical interest to the shipping industry, such as geopolitics, the new energy landscape, sanctions, access to capital, regulation, technology, innovation and more.

The Forum features a series of panel discussions as well as 1x1 meetings between investors and executives from shipping companies.

This one-day conference is known for its rich informational content and the extensive marketing, networking and business development opportunities.

SHIPPING SECTORS PANEL DISCUSSIONS

- **DRY BULK SHIPPING SECTOR**
- **GAS SHIPPING SECTOR**
- **TANKER SHIPPING SECTOR**

INDUSTRY PANEL DISCUSSIONS

- **A NEW ERA - BLUE OR GRAY SKIES AHEAD? NAVIGATING GLOBAL COMMERCE**

- **SANCTIONS: MONITORING, COMPLIANCE, IMPACT & THE DARK FLEET**
- **ENERGY TRANSITION - IS IT STILL HAPPENING?**
- **ALL HANDS ON DECK - UNLOCKING CAPITAL & FINANCING OPTIONS FOR SHIPPING**
- **UNDERVALUED AND/OR OVERLOOKED? THE VALUE DISLOCATION IN SHIPPING STOCKS**
- **NEW LISTINGS - EXPANDING INVESTOR CHOICES IN MARITIME**
- **THE RELEVANCE OF INDEPENDENT FREIGHT DATA & THE VALUE OF BENCHMARKING IN MODERN SHIPPING MARKETS**

COMPANIES AVAILABLE FOR 1X1 MEETINGS

- | | |
|--|---|
| • Ardmore Shipping Corp. | • Heidmar Maritime Holdings Corp. |
| • BW LPG Ltd. | • International Seaways, Inc. |
| • Capital Clean Energy Carriers Corp. | • Pangaea Logistics Solutions Ltd. |
| • CoolCo Ltd. | • Precious Shipping PCL |
| • d'Amico International Shipping S.A. | • Pyxis Tankers Inc. |
| • Diana Shipping Inc. | • Safe Bulkers, Inc. |
| • Dorian LPG Ltd. | • Scorpio Tankers Inc. |
| • Eurodry Ltd. | • Star Bulk Carriers Corp. |
| • Euroholdings Ltd. | • Stellar V Capital Corp. |
| • Euroseas Ltd. | • Stena Bulk AB |
| • Genco Shipping & Trading Ltd. | • TEN Ltd. |

REGISTRATION

Registration is complimentary for institutional investors and shipping companies. To register please go to the link below:

<https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/show-overview.html>

1x1 MEETINGS FOR INSTITUTIONAL INVESTORS

1x1 meetings between shipping companies and institutional investors only. Please send all requests to ir@capitallink.com.

TARGET AUDIENCE

The audience will include the senior executives of global shipping, energy and commodity companies

listed on US exchanges, commercial and investment bankers, institutional investors and financial advisors as well as a broader spectrum of industry participants such as shipping and liner companies, container leasing companies and operators, ship managers, ship brokers, ship agents, ship charterers, port terminal operators, port security, naval architects and engineers, classification societies, marine insurers and underwriters, marine arbitrators, maritime lawyers, marine mediators, marine advisors and consultants, maritime technology and marine educators.

SPONSORS

IN COOPERATION WITH: New York Stock Exchange (NYSE) • NASDAQ

GLOBAL LEAD SPONSOR: TEN Ltd.

GLOBAL GOLD SPONSORS: DNV • EY

GLOBAL SPONSORS: ABS • DNB • Liberian Registry • Seward & Kissel LLP

SPONSORS: American P&I Club • The Baltic Exchange • First Citizens Bank • Morgan Stanley • Neptune Maritime Leasing Ltd. • Reed Smith LLP • Vedder Price • V.Group • Watson Farley & Williams

SUPPORTING SPONSORS: Ardmore Shipping Corp. • Capital Clean Energy Carriers Corp. • d' Amico International Shipping S.A. • Diana Shipping Inc. • Dorian LPG Ltd. • EuroDry Ltd. • Euroseas Ltd. • Flott & Co. • Global Ship Lease, Inc. • Heidmar Maritime Holdings Corp. • International Seaways, Inc. • Navios Maritime Partners L.P. • Pyxis Tankers Inc. • Safe Bulkers, Inc. • Scorpio Tankers Inc. • Star Bulk Carriers Corp. • Stellar V Capital Corp.

BREAKFAST SPONSORS: Castor Maritime Inc. • Toro Corp.

SUPPORTING ORGANIZATIONS: IBIA - International Bunker Industry Association • NYMAR – New York Maritime Inc. • WSC - World Shipping Council

MEDIA PARTNERS: Actualidad Maritima • The Japan Maritime Daily • Kaiji Press • Marine Circle • Robban Assafina • World Oils • Xinde Marine News

FOR MORE INFORMATION

Please visit: <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/show-overview.html>

Or, contact Nicolas Bornozi or Anny Zhu at forum@CapitalLink.com | + 1 212 661 7566

ORGANIZER – CAPITAL LINK, INC.

Founded in 1995, Capital Link is a New York based investor relations, financial communications and advisory firm with a strategic focus on the maritime, commodities and energy sectors, MLPs, as well as Closed-End Funds and ETFs. In addition, Capital Link organizes a series of investment conferences a year in key industry centers in the United States, Europe and Asia, all of which are known for combining rich educational and informational content with unique marketing and networking opportunities. Capital Link is a member of the Baltic Exchange. Based in New York City, Capital Link has presence in London, Athens & Oslo.

<https://infomarine.net/en/greece/63-hellenic-shipping-news/15196-evangelos-marinakis-a-ti.html>

Evangelos Marinakis: A time of change from which shipping can benefit



Evangelos Marinakis: A time of change from which shipping can benefit

[Media Partners](#)

- [Next Article ERMA FIRST ESK ENGINEERING SOLUTIONS S.A.](#)

In a period of global upheaval, both geopolitical but also economic,

In a period of global upheaval, both geopolitical but also economic, Evangelos Marinakis, founder and chairman of Capital Maritime & Trading Corp was the keynote speaker during the official lunch at the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum at New York's Metropolitan Club on the 31st of March 2025.

His audience included top banking executives, charterers, ship-owners, stock market executives from both NYSE and Nasdaq, financial analysts and important figures from shipping such as Semiramis Paliou (Diana Shipping Inc.), Poly Hadjioannou (Safe Bulkers), but also investment banking executives such as Wiley Griffiths (Morgan Stanley), Evan Cohen (First Citizens Bank) and Edward Horton (Seward & Kissel LLP). There were also international executives of the shipping industry such as Kristian Sorensen (BW LPG), Richard Tyrrell (Cool Company), and Carlos Balestra di Mottola (d'Amico International).

Addressing an audience of executives from shipping and finance, many of whom he knows since the 1990s, Evangelos Marinakis began his speech by noting that *“I’m happy to be here today with all of you. I saw many friends whom I hadn’t seen in quite some time, friends with whom we started out—let’s say—together back in the early ’90s. So, it was a pleasant surprise to see them*

Opportunities for shipping

Evangelos Marinakis stressed from the outset that after the US elections and the new administration under Donald Trump, the international landscape has changed, stressing that these changes can make the whole situation more complex, but at the same time they create opportunities that can benefit shipping. Therefore, he reminded that in such conditions «at the end of the day» shipping wins, provided that entrepreneurs take advantage of the opportunities that are offered: *«Since the U.S. elections and the beginning of Mr. Trump’s administration in January, we’ve seen many changes—numerous announcements and discussions on various global matters—which have made our lives more complicated, but at the same time, much more interesting. In shipping, we often benefit from geopolitical events. When there’s uncertainty, I believe that, at the end of the day, it tends to work in shipping’s favor—perhaps in the short term, but certainly in the long term, we often see some benefits. Of course, it all depends on how entrepreneurs react—how they analyze the situation and form a strategy.»*

Such restrictions are not sustainable in the long run

Evangelos Marinakis referred to the whole issue around the US government’s decision to impose tariffs on imported goods. He acknowledged that in the short run there might be negative consequences but his estimate was that such policies cannot be maintained in the long run: *“In my opinion, we’ll face many challenges ahead, especially regarding tariffs. The current discussions we’re following are no longer limited to China; now there are tariffs affecting the EU and other countries as well. All of this has a direct impact on shipping because it affects the transportation of goods. In the short term, I expect a negative impact, but I don’t believe such restrictions are sustainable in the long run.”*

The question of levies on Chinese-built tonnage

The founder and chairman of Capital Maritime & Trade Corp then moved to the recent announcements of the US government about high extra levies on Chinese-built ships, given the tonnage that such a measure might affect: *“Another issue that concerns us is the future of Chinese-built tonnage. We’re not only talking about vessels owned by Chinese companies. In the last 10 to 15 years, due to the way the shipbuilding industry has developed, shipowners often had no choice but to consider building in China—for three main reasons: First, due to the capacity; second, because of competitive pricing; and third, because Chinese shipyards have improved their quality significantly. In many cases, their standards are approaching those of Korean or even Japanese yards. As a result, a large number of ships—owned by both listed and private companies worldwide—have been built in China.*

Currently, we’re seeing charterers—even in short or period charter negotiations—trying to avoid Chinese-built tonnage. Some do this to negotiate better rates; others are genuinely concerned about the risks,

particularly when cargoes are being transported in and out of the United States. They simply don't want to take the risk."

Consequently, Evangelos Marinakis warned that, "if this trend continues, we will end up with a two-tier market, and ultimately, the consumer will bear the cost. Delivered commodity prices will rise, especially for goods entering or leaving the U.S. on non-Chinese-built vessels. I believe this situation could last longer than any of us would like to think."

<https://www.parapolitika.gr/business/article/1536699/vaggelis-marinakis-epohi-allagon-apo-tin-opoia-borei-na-epofelithe-i-nautilia/>

Μίλησε στο 19ο Ετήσιο Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ της Capital Link

Ο Βαγγέλης Μαρινάκης υπογράμμισε τις μεγάλες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλία σήμερα μιλώντας στο 19ο Ετήσιο Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ της Capital Link



26 Shares

Parapolitika Newsroom

Κεντρικός ομιλητής στο επίσημο γεύμα στο **19ο Ετήσιο Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ της Capital Link** στο Metropolitan Club, στη [Νέα Υόρκη](#) στις 31 Μαρτίου 2025 ήταν ο [Βαγγέλης Μαρινάκης](#), ο οποίος υπογράμμισε τις μεγάλες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλία σήμερα. Σε μια περίοδο μεγάλων ανακατατάξεων στο διεθνές τοπίο αλλά και στην παγκόσμια οικονομία, ο ιδρυτής και πρόεδρος της Capital Maritime & Trading Corp Βαγγέλης Μαρινάκης απευθύνθηκε στο **ακροατήριο, το οποίο περιλάμβανε κορυφαία στελέχη τραπεζών, ναυλωτών, πλοιοκτήτες, στελέχη των αμερικανικών κεφαλαιαγορών του Nasdaq και της Νέας Υόρκης, χρηματοοικονομικούς αναλυτές καθώς και εξέχουσες προσωπικότητες της ναυτιλίας**, όπως η Σεμίραμις Παλιού (Diana Shipping Inc.), ο Πόλυς Χατζηγιάννου (Safe Bulkers), καθώς και κορυφαία στελέχη επενδυτικών τραπεζών όπως οι Wiley Griffiths (Morgan Stanley), Evan Cohen (First Citizens Bank) και Edward Horton (Seward & Kissel LLP). Μεταξύ των διεθνών εφοπλιστών που συμμετείχαν ήταν ο Kristian Sorensen (BW LPG), ο Richard Tyrrell (Cool Company), και ο Carlos Balestra di Mottola (d'Amico International).

Ο Βαγγέλης Μαρινάκης απευθυνόμενος σε ένα κοινό ανθρώπων της ναυτιλίας και της οικονομίας αρκετούς από τους οποίους γνωρίζει από της δεκαετία του 1990, ξεκίνησε σημειώνοντας ότι: *«Χαίρομαι που βρίσκομαι σήμερα εδώ μαζί σας. Είδα πολλούς φίλους που είχα να δω αρκετό καιρό, φίλους με τους οποίους ξεκινήσαμε – ας πούμε – μαζί στις αρχές της δεκαετίας του '90. Έτσι, ήταν μια ευχάριστη έκπληξη να τους ξαναδώ και να διαπιστώσω ότι εξακολουθούν να είναι δυνατοί, υγιείς και πετυχημένοι στις επιχειρήσεις τους».*

Ευκαιρίες για τη ναυτιλία

Από την αρχή ο Βαγγέλης Μαρινάκης υπογράμμισε ότι **μετά τις εκλογές στις ΗΠΑ και τη νέα κυβέρνηση υπό τον Ντόναλντ Τραμπ το διεθνές τοπίο έχει αλλάξει**, τονίζοντας παράλληλα ότι αυτές οι αλλαγές έχουν κάνει τη ζωή μας πιο σύνθετη, αλλά ταυτόχρονα πιο ενδιαφέρουσα. Στα πλαίσια αυτά υπενθύμισε ότι *«στη ναυτιλία, συχνά επωφελούμαστε από τα γεωπολιτικά γεγονότα. Όταν υπάρχει αβεβαιότητα, πιστεύω ότι, στο τέλος της ημέρας, η ναυτιλία κερδίζει -ίσως βραχυπρόθεσμα, αλλά σίγουρα μακροπρόθεσμα, βλέπουμε οφέλη. Φυσικά, όλα εξαρτώνται από το πώς αντιδρούν οι επιχειρηματίες – πώς αναλύουν την κατάσταση και διαμορφώνουν μια στρατηγική».*

https://x.grxchange.gr/fwd/ibH/6FaN2bjp/FKKGkSNA/K5UFsOvyp-1BvHpSI6132-ljHu9/https://servedby.flashtalking.com/click/2/269574;9270320;0;209;0/?gdpr=1&gdpr_consent=CQPP0wAQPP0wAAKA1AELBjFsAP_gAEPgAAyIK9NX_G__bWlr8T73aftkeY1P99h77sQxGbgJE-4FzLvW_JwXx2E5NAz6tqIKmRIAu3TBIQNIHJDURVCgaogVrSDMaEyUoTNKJ6BkiFMRI2dYCFxvm4tjeQCY5vr991cx2B-t7dr83dzgy4hHn3a5_2S1WJCdAYetDfv8bROb-9IOd_x8v4v4_F7pE2-eS1l_pWvvp7D9-Yts_9X299_bbff5Pn__ul_-

_X_vf_n37v943BXkAkW0KiCMsiQEIIAwggQAqCsICKBAEAACQNEBACYMCnIGAC6wkQAgBQADBACAAEGA
AIAABIAEIgAoAKBAABAIFAAGABAMBAAwMAAYALAQCAAEBODFMCCAQLABizIoNMCUABIICWyoQSAIEFcl
QizwCABETBQAAAgFAAAAgPBYHEkgJWJBAFxBNAAAQAABBAgUIpOzAEEAZstReDJ9GVpgWD5gmaUwDIAi
CMjJNiE37QAAA.YAAAAAAAAAAAA&ft_width=300&ft_height=250&url=41145896" target="_blank">

Κατά τη διάρκεια της ομιλίας του ο Βαγγέλης Μαρινάκης αναφέρθηκε στα **ζητήματα, που έχουν προκύψει από την επιλογή της αμερικανικής κυβέρνησης να προχωρήσει σε δασμούς στα εισαγόμενα προϊόντα**, αναγνωρίζοντας ότι βραχυπρόθεσμα θα υπάρξουν αρνητικές επιπτώσεις, όμως εκτίμησε ότι δεν μπορούν τέτοιες πολιτικές να συνεχιστούν μακροπρόθεσμα. Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε: *«Κατά τη γνώμη μου, θα αντιμετωπίσουμε πολλές προκλήσεις στο μέλλον, ιδίως όσον αφορά τους δασμούς. Οι τρέχουσες συζητήσεις που παρακολουθούμε δεν περιορίζονται πλέον μόνο στην Κίνα –τώρα υπάρχουν δασμοί που επηρεάζουν και την ΕΕ και άλλες χώρες. Όλα αυτά έχουν άμεσο αντίκτυπο στη ναυτιλία, διότι επηρεάζουν τη μεταφορά αγαθών. Βραχυπρόθεσμα, αναμένω αρνητικό αντίκτυπο, αλλά δεν πιστεύω ότι τέτοιοι περιορισμοί είναι βιώσιμοι μακροπρόθεσμα..»*.



Ο κ. Chris Taylor, Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (NYSE Group), ο κ. Ευάγγελος Μαρινάκης, Capital Maritime & Trading Corp, η κα Όλγα Μπορνόζη και ο κ. Νικόλαος Μπορνόζης, Capital Link.

Το μέλλον των πλοίων κινεζικής ναυπήγησης

Στη συνέχεια ο ιδρυτής και πρόεδρος της Capital Maritime & Trade Corp. αναφέρθηκε στις **επιπτώσεις των ανακοινώσεων της αμερικανικής κυβέρνησης** ότι θα επιβάλει **υψηλά επιπλέον τέλη ελλιμενισμού στα κινεζικής κατασκευής πλοία**, δεδομένου του μεγάλου αριθμού πλοίων, που θα μπορούσε να αφορά ένα τέτοιο μέτρο. Όπως σημείωσε, «Ένα άλλο ζήτημα που μας απασχολεί είναι το μέλλον του τονάζ κινεζικής κατασκευής. Δεν μιλάμε μόνο για πλοία που ανήκουν σε κινεζικές εταιρείες. Τα τελευταία 10-15 χρόνια, λόγω του τρόπου με τον οποίο αναπτύχθηκε η ναυπηγική βιομηχανία, οι πλοιοκτήτες συχνά δεν είχαν άλλη επιλογή από το να εξετάσουν το ενδεχόμενο ναυπήγησης στην Κίνα – για τρεις βασικούς λόγους: Πρώτον, λόγω της διαθέσιμης χωρητικότητας, δεύτερον, λόγω των ανταγωνιστικών τιμών και τρίτον, επειδή τα κινεζικά ναυπηγεία έχουν βελτιώσει σημαντικά την ποιότητά τους. Σε πολλές περιπτώσεις, τα πρότυπά τους πλησιάζουν εκείνα των κορεατικών ή ακόμη και των ιαπωνικών ναυπηγείων. Ως αποτέλεσμα, ένας μεγάλος αριθμός πλοίων -που ανήκουν τόσο σε εισηγμένες όσο και σε ιδιωτικές εταιρείες παγκοσμίως- έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα. Αυτή τη στιγμή, βλέπουμε ναυλωτές -ακόμη και σε διαπραγματεύσεις για βραχυχρόνιες ή μακροπρόθεσμες ναυλώσεις- να προσπαθούν να αποφύγουν πλοία κινεζικής κατασκευής. Ορισμένοι το κάνουν για να διαπραγματευτούν καλύτερα ναύλα- άλλοι ανησυχούν πραγματικά για τους κινδύνους, ιδίως όταν τα

φορτία μεταφέρονται από και προς τις Ηνωμένες Πολιτίες. Απλώς δεν θέλουν να αναλάβουν το ρίσκο.»

Σε αυτό το πλαίσιο, ο Βαγγέλης Μαρινάκης προειδοποίησε ότι «αν αυτή η τάση συνεχιστεί, θα δημιουργηθεί μια αγορά δύο ταχυτήτων και, στο τέλος ο καταναλωτής θα πληρώσει το τίμημα. Το κόστος των παραδιδόμενων εμπορευμάτων θα είναι υψηλότερο, ειδικά για προϊόντα που εισάγονται ή εξάγονται από τις ΗΠΑ με πλοία που δεν έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα. Πιστεύω ότι αυτή η κατάσταση μπορεί να διαρκέσει περισσότερο από όσο όλοι θα θέλαμε ».

Έρχεται ύφεση στην Ευρώπη

Επιπροσθέτως, αναφέρθηκε και στις **γενικότερες οικονομικές τάσεις**, υπογραμμίζοντας ότι ειδικά στην Ευρώπη, «η οικονομική κατάσταση στην Ευρώπη δεν είναι καλή. Αναμένουμε ύφεση. Παρόμοιες προβλέψεις υπήρχαν ακόμη και πριν από το COVID, αλλά λόγω της πανδημίας και των τελευταίων πέντε ετών -που πέρασαν γρήγορα- η ύφεση αυτή αναβλήθηκε. Στην πραγματικότητα, αρκετοί κλάδοι, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας, σημείωσαν ιστορικά υψηλά κέρδη κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ιδίως στους τομείς των εμπορευματοκιβωτίων και του ξηρού φορτίου. Οι ναύλοι εκτοξεύτηκαν και είδαμε εξαιρετικές συνθήκες στην αγορά».

Οι προοπτικές της ναυτιλίας και οι επενδύσεις στον εκσυγχρονισμό των στόλων

Σε σχέση με τις προοπτικές της ναυτιλίας, ο Βαγγέλης Μαρινάκης, υπογράμμισε ότι ορισμένες από τις παραμέτρους που επέτρεψαν **ιδιαίτερα αυξημένη κερδοφορία το προηγούμενο διάστημα**, είναι πιθανό **να μην ισχύουν το επόμενο διάστημα**, ενώ έχει ιδιαίτερη σημασία να συνεχιστούν οι επενδύσεις στον εκσυγχρονισμό των στόλων, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν την μείωση των εκπομπών αερίων που επιτείνουν την κλιματική αλλαγή. Όπως επισήμανε: «Ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας επηρέασε επίσης την αγορά δεξαμενόπλοιων, ωθώντας τις τιμές των ναύλων σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα. Η αγορά ήταν πολύ ισχυρή για ένα διάστημα. Στη συνέχεια, ήρθε η σύγκρουση μεταξύ Ισραήλ και Παλαιστίνης, μαζί με διαταραχές στη διώρυγα του Σουέζ – οι οποίες είχαν πραγματικό αντίκτυπο στη ναυτιλία και στις τιμές των ναύλων. Ταυτόχρονα, η Διώρυγα του Παναμά αντιμετώπισε τα δικά της προβλήματα με περιορισμούς βυθίσματος. Για πρώτη φορά στην ιστορία, και οι δύο διώρυγες δεν ήταν πλήρως λειτουργικές ταυτόχρονα. Αυτό ώθησε τους ναύλους σε υψηλότερα επίπεδα, αλλά αυτό το πλεονέκτημα δεν θα διαρκέσει για πάντα. Τελικά, οι παράγοντες αυτοί θα εξομαλυνθούν.. Η στρατηγική μας για το μέλλον είναι να συνεχίσουμε τον εκσυγχρονισμό του στόλου μας και να παραμείνουμε εξαιρετικά ευαίσθητοποιημένοι όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων, τις περιβαλλοντικές ανησυχίες και τους τελευταίους κανονισμούς του ΠΟΝ (ΙΜΟ). Παρόλο που η διοίκηση Τραμπ μπορεί να μην προωθήσει τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς στις ΗΠΑ, παραμένουμε προσηλωμένοι στη μείωση των εκπομπών και στην προστασία του περιβάλλοντος».

Η επένδυση στα πλοία διπλού καυσίμου LNG μακροπρόθεσμα θα αποδώσει

Σε σχέση με την επιλογή να επενδύσει σε πλοία που είναι **πιο φιλικά προς το περιβάλλον** καθώς και σε πλοία διπλού καυσίμου, ο Βαγγέλης Μαρινάκης υπογράμμισε ότι: «Πληρώνουμε ένα επιπρόσθετο κόστος (*premium*) για τη ναυπήγηση πλοίων φιλικών στο περιβάλλον καθώς και πλοίων διπλού καυσίμου. Για ένα διάστημα θα υπάρξει μια μεταβατική φάση όπου θα χρησιμοποιούμε λιγότερο ρυπογόνα καύσιμα, παρότι δεν έχουμε δει ακόμη τους ναυλωτές, ή τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες να πληρώνουν επιπρόσθετα *premium*. Παρ' όλα αυτά έχουμε επεκτείνει τη ναυπηγική μας δραστηριότητα σε πλοία εμπορευματοκιβωτίων με τεχνολογία διπλού καυσίμου για εμπορευματοκιβώτια. Έχουμε μια μακροπρόθεσμη οπτική και πιστεύουμε ότι τελικά θα αποδώσει».

Συμπλήρωσε δε ότι: «Το κλειδί είναι να διατηρήσουμε οικονομική αντοχή ώστε να μπορούμε να αντέξουμε τους κύκλους της ναυτιλιακής αγοράς. Πιστεύω ότι –ειδικά στην Ευρώπη– οι κανονισμοί θα προχωρήσουν και τα πλοία διπλού καυσίμου LNG θα προσφέρουν σαφή πλεονεκτήματα τόσο άποψη εκπομπών αερίων όσο και κόστους, ειδικά όταν λήξει ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας. Ελπίζουμε ότι αυτό θα συμβεί σύντομα, ενδεχομένως εντός του έτους. Όταν οι τιμές του φυσικού αερίου μειωθούν, η χρήση του LNG θα γίνει σημαντικά πιο αποδοτική – όχι μόνο από περιβαλλοντική άποψη, αλλά και οικονομικά, λόγω της χαμηλότερης κατανάλωσης».

Θα ευνοηθεί ο κλάδος της ναυτιλίας

Αναφερόμενος στις συνολικότερες **γεωπολιτικές εξελίξεις και ανακατατάξεις** ο Βαγγέλης Μαρινάκης υπογράμμισε ότι οι αλλαγές είναι μεγάλες, όμως την ίδια στιγμή αυτή η συνθήκη ευνοεί τον κλάδο της ναυτιλίας. Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε: «Πολλά πράγματα που θεωρούσαμε αδιανόητα –όπως οι εντάσεις με την Κίνα, τη Ρωσία ή η σύγκρουση Ισραήλ-Παλαιστίνης- συμβαίνουν. Τα επόμενα χρόνια θα είναι πολύ ενδιαφέροντα. Πιστεύω ότι, τελικά, αυτές οι εξελίξεις θα ωφελήσουν τη ναυτιλία και τις εταιρείες μας. Βραχυπρόθεσμα, ίσως χρειαστεί να υπομείνουμε κάποιες δυσκολίες κμέχρι να επέλθει ομαλοποίηση. Αλλά επαναλαμβάνω: αυτή η μεταβλητότητα και όλες αυτές οι γεωπολιτικές αλλαγές τείνουν να βοηθάνε μακροπρόθεσμα τον κλάδο μας».

Η στρατηγική κυρώσεων της ΕΕ: ο Ευρωπαίος καταναλωτής πλήρωσε το τίμημα

Ο ιδρυτής και πρόεδρος της Capital Maritime & Trading Corp. υπενθύμισε ότι **έγκαιρα είχε προειδοποιήσει τις επιπτώσεις των ευρωπαϊκών κυρώσεων με αφορμή τον πόλεμο Ρωσίας και Ουκρανίας**. Όπως είπε: «Όσον αφορά την ευρωπαϊκή οικονομία, είπα πριν από τρία χρόνια –όταν ξεκίνησε ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας– ότι η στρατηγική κυρώσεων της ΕΕ τελικά δεν θα λειτουργούσε. Στο τέλος, ήταν ο Ευρωπαίος πολίτης που πλήρωσε το τίμημα. Το ρωσικό πετρέλαιο συνέχισε να εξάγεται στην Κίνα και την Ινδία με μεγάλες εκπτώσεις. Εν τω μεταξύ, οι ευρωπαϊκές χώρες αγοράζαν προϊόντα από τα ινδικά και κινεζικά διυλιστήρια σε τιμές ρεκόρ. Έτσι, παρά το εμπάργκο η Ρωσία έλαβε στην πραγματικότητα περισσότερα έσοδα από ό,τι πριν, ενώ τα διυλιστήρια της Ινδίας και της Κίνας

κατέγραψαν κέρδη ρεκόρ. Και ήταν ο Ευρωπαίος καταναλωτής που πλήρωσε το λογαριασμό. Αυτός είναι ένας από τους λόγους για τους οποίους πιστεύω ότι η ύφεση στην Ευρώπη είναι πλέον αναπόφευκτη».

Όπως ο ίδιος ο Βαγγέλης Μαρινάκης τόνισε, θεωρεί ότι η κυβέρνηση Τραμπ υιοθετεί τη σωστή προσέγγιση απέναντι στον πόλεμο Ρωσίας- Ουκρανίας. Ανέφερε χαρακτηριστικά: «Τα τελευταία τρία χρόνια, η Ευρώπη δεν κατέβαλε καμία σοβαρή προσπάθεια για να σταματήσει αυτόν τον πόλεμο. Αθώοι άνθρωποι -ιδιαίτερα παιδιά- πεθαίνουν. Και μετά από τρία χρόνια, δεν υπάρχει κανένας λόγος για να συνεχιστεί αυτό. Είναι παράλογο και πρέπει να σταματήσει. Αυτές είναι οι προσωπικές μου απόψεις για τις οικονομικές προοπτικές της Ευρώπης και το μέλλον της ναυτιλίας».

Κλείνοντας την ομιλία του ο Βαγγέλης Μαρινάκης ευχήθηκε στους παρευρισκομένους «να παραμείνουν δυνατοί και υγιείς. Γιατί όταν είσαι δυνατός και υγιής, μπορείς να αντιμετωπίζεις τις κρίσεις και να απολαμβάνεις τις προκλήσεις κάθε μέρα. Στο τέλος, όλοι προσπαθούμε να κάνουμε το καλύτερο δυνατό -για τις εταιρείες μας, τους μετόχους μας και για το μέλλον».

<https://www.lloydlist.com/LL1153054/Thermonuclear-port-fee-tariff-combo-Shipping-disaster-or-will-rates-go-ballistic>



Source: Capital Link ‘We will see some negative impact in the short term’ from tariffs, Evangelos Marinakis warned on Monday.

SHIPPING faces two simultaneous and severe disruptions courtesy of the Trump administration: a massive wave of tariffs to be unveiled on Wednesday — or, as Donald Trump calls it, “Liberation Day” — and the US Trade Representative plan to levy massive port fees on operators of Chinese-built ships.

Speakers at the Capital Link International Shipping Forum in New York on Monday rolled out the superlatives when describing the enormity of the consequences.

Panellists saw the disruptions that lie ahead as a volatile mix of positives and negatives: potentially positive for short-term spot rates due to market dislocations, and definitely positive for long-term fundamentals due to fewer Chinese newbuild orders, but simultaneously negative due to demand destruction.

The consensus was that shipowners will benefit in the end — even if there are short-term setbacks — and that US importers, exporters and consumers will bear the brunt of the pain.

‘Potentially a headwind of hurricane strength’

“The Chinese ship fee system, if implemented as proposed, is going to be thermonuclear for the business,” warned Bill Rooney, vice-president of sea logistics strategic development at container freight forwarder [Kuehne+Nagel](#).

“It’s going to be incredibly disruptive to ports, carriers and shippers. It is going to be a huge, huge issue — beyond anything else that’s going to happen in the next year or more.”

According to Mark Filanowski, chief executive of bulker owner [Pangaea Logistics](#): “When the tariffs were first announced, I said to myself: ‘This isn’t a problem. Markets will adjust.’ Then the US Trade Representative shoe dropped on my head.

“That is potentially a headwind of hurricane strength in the short term, if it goes through the way it’s written. In the long term, it might actually be a strong tailwind,” he said, pointing to the implied drop in Chinese newbuild orders.

John Wobensmith, chief executive of bulker owner [Genco](#), said: “We are in chaos theory right now. We don’t really know the implications because we don’t really know what the USTR is going to ultimately propose.”

Regarding Trump’s tariffs, Carlos Balestra di Mottola, chief executive of product tanker owner [D’Amico International Shipping](#), said: “If they are across the board, and if there’s an escalation of tariffs by the countries that have been subjected to tariffs, it will be a disaster.”

According to Evangelos Marinakis, founder and chairman of [Capital Maritime & Trading](#): “The Trump government has made a lot of announcements that make our lives more complicated but, at the same time, very interesting.

“I think a lot of things that we would never have imagined — that we think cannot happen — will take place in the years to come. At the end of the day, this will certainly work in favour of shipping, but in the short term, we might have to suffer or wait until the situation normalises.”

Marinakis, like di Mottola, viewed Trump’s expansive tariff programme as a negative for ocean shipping.

Marinakis said: “We face many challenges, especially as far as the tariffs are concerned. These are not only for China, but for the EC [European Community] and the other countries of the world.

“This will have a direct impact on shipping and, in my opinion, we will see some negative impact in the short term. But I don’t think it’s sustainable for this to go on for many years.”

In contrast, he believes that USTR port fees on Chinese ships could have more staying power. “I think this can last for a while — longer than many of us would dream,” he said.

Marinakis’ private and public companies own more than 100 ships, and he said he will redeploy all of his Chinese-built tonnage to non-US services.

“At the moment, in negotiations on charters, we see charterers trying to avoid Chinese tonnage. They are either afraid of how things could develop and don’t want to take the risk, or they are using this to negotiate a better rate,” he said.

“If this continues, we will have a two-tier market and, at the end of the day, the consumer will have to pay the price, especially for products coming in and out of the US.”

Differing views on short-term rate effects

One immediate effect of Trump trade policy is uncertainty, which is negative for shipping demand.

“The uncertainty we are going through right now because of all the threats that have been made on a continuous basis is already affecting consumer sentiment, businesses and investments, and of course it’s going to contribute to a slowdown in growth, which will also affect oil demand growth,” said di Mottola.

Asked for his tanker rate outlook, [Navios Partners](#) vice-chairman Ted Petrone responded: “Can you tell me what President Trump is going to say tomorrow before I answer?”

Regarding Trump tariffs, Lois Zabrocky, chief executive of tanker owner [International Seaways](#), said levies will create “short-term disruptions, and that does tend to drive up our spot markets. Then in the longer term, it’s going to take GDP off the table”.

[Star Bulk](#) co-chief financial officer Christos Begleris said: “In the short term, tariffs are potentially positive because they create a reshuffling of trade and inflationary pressure on commodity prices.”

Retaliatory tariffs from China “mean you are going to see a reshuffling of trade of coal and soyabeans from the US to different parts of the world and not China.

“Volatility is good for shipping. It’s good for us. But I believe the long-term effect of tariffs, especially retaliatory tariffs, is potentially destructive for the demand in our industry,” added Begleris.

There was a difference of opinion at the Capital Link forum on the short-term rate effect for commodity shipping for both tariffs and USTR fees, underscoring Wobensmith’s “chaos theory” analogy — no-one really knows.

Marinakos described tariffs as a short-term negative, whereas Zabrocky and Begleris described them as potentially positive.

Simos Spyrou, co-chief financial officer of Star Bulk, and Erik Hånell, chief executive of tanker owner [Stena Bulk](#), described the disruption effect of the USTR port fees as a short-term positive for rates, whereas Wobensmith warned of a possible negative.

According to Spyrou, the port fees would “create chaos”, pushing Chinese-built bulkers to the Pacific basin and Korean- and Japanese-built bulkers to the Atlantic basin, generating “positive factors for the short term”.

Hånell said: “Maybe the tanker market will go ballistic in the next few months, then logistics will change, and in six to eight months, everything will be sorted out. It’s going to hurt the end-user at the end of the day.”

But Wobensmith cited a temporary downside. “I think disruption and inefficiencies will come out of this, and that always tends to be positive for shipping and I don’t think there’s anything different here. But the question is: What happens in the short term?”

“We’ve done two fixtures in the past week and a half and we have been able to pass through any fees that will come to the cargo owner. Unfortunately, I think this could be short-term demand destructive for US markets, grains in particular.

“Having said that, it just means more buying will shift to Brazil and Argentina. From a seasonal standpoint, things may change, but I’m not so worried about overall demand for dry bulk shipping because of this. I think it will be more harmful to US [export] companies than it will be to the Chinese.”

Long-term effect of deterring Chinese orders

Speakers at the Capital Link event were unanimous about one long-term positive for shipping rates from the USTR proposal: it would disincentivise ordering in China and thus support the future supply-demand balance.

The argument of shipping businesses in their USTR submissions was that if the US wanted to respond to unfair Chinese shipbuilding practices, it should only charge port fees for ships of operators that order in China after a specified date, not retroactively penalise operators for decisions they made before the proposal was even announced.

The mere existence of the draft USTR proposal is already causing problems for Chinese yards. The consensus is that some form of the USTR proposal will go forward, and that even the most watered-down version will include large US port fees for operators that order newbuilds in China after a cut-off date.

“If something happens — and it looks like something will happen — I think people will be extremely reluctant to order in China,” said di Mottola, who added: “There is very limited production capacity outside of China.”

Spyrou said: “Japanese yards are fully booked up until 2029, so I’m not sure where you’re going to build.”

According to Filanowski: “If building ships in China becomes disincentivised enough and there is a long-term drop in orders from China, I don’t know where the ships are going to come from that are needed for our industry. A longer-term tailwind could develop here.”

All of which is true, but given that slots at yards in China, South Korea and Japan are already full, the positive newbuilding-driven rate effect of USTR port fees would not emerge for at least three to four years, near or after the end of the Trump 2.0 administration — a very long time from now for shipping bottom lines.

<https://maritimes.gr/event/19th-annual-capital-link-international-shipping-forum/>

19th Annual Capital Link International Shipping Forum

March 31 @ 08:30 - 18:30

Overview

The 19th Annual Capital Link International Shipping Forum takes place on Monday, March 31, 2025, at the Metropolitan Club in New York City, and is held in cooperation with NYSE and NASDAQ.

The Forum examines the macroeconomic issues that are shaping and transforming the international shipping markets today, featuring a comprehensive review and outlook of the various shipping markets, made more relevant by the release of companies' annual results.

The forum provides a platform for investors, financiers, cargo owners and shipowners to discuss the latest developments in the global shipping, energy and commodity markets, and financial and capital markets, as well as critical topics of the industry such as geopolitics, energy security, sanctions, access to capital, regulation, technology, innovation and more.

1x1 meetings will be scheduled between institutional investors and senior executives of shipping companies in parallel to the Forum. This one-day conference is known for its rich informational content and the extensive marketing, networking, and business development opportunities.

LUNCHEON KEYNOTE SPEAKER



Mr. Evangelos Marinakis

Founder and Chairman

Capital Maritime & Trading Corp.

AGENDA TOPICS

- Gas Shipping Sector
- Dry Bulk Shipping Sector
- Tankers Shipping Sector
- A New Era – Blue or Gray Skies Ahead? Navigating The New Global Trade & Commerce Landscape
- Sanctions: Monitoring, Compliance, Impact & Dark Fleet
- Energy Transition – Is It Still Happening?
- All Hands-On Deck – Unlocking Capital & Financing Options for Shipping
- Undervalued And / Or Overlooked? The Value Dislocation in Shipping Stocks
- New Listings – Expanding Investor Choices in Maritime
- The Relevance of Independent Freight Data & The Value of Benchmarking In Modern Shipping Markets

TARGET AUDIENCE

The target audience includes institutional investors and analysts, private equity investors, commercial and investment bankers, financial advisors, financial and trade media, and other qualified investors.

CONTACTS

For sponsorship and speaking opportunities please contact: Nicolas Bornozi, Olga Bornozi or Anny Zhu at forum@capitallink.com or call +1 (212) 661-7566.

For more information, please contact: Eleni Bej, Director of Event Operations at ebej@capitallink.com or call +1 (212) 661-7566 in NY.

<https://www.intercargo.org/intercargo-supports-the-19th-annual-capital-link-shipping-forum/>

Capital Link Shipping Forum, New York | 31 March 2025

March 18, 2025



19th Annual Capital Link International Shipping Forum

Monday, 31 March 2025

Metropolitan Club, New York City

INTERCARGO is a Supporting Organisation of the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum, which takes place on Monday, March 31, 2025, at the Metropolitan Club in New York City, and is held in cooperation with NYSE and NASDAQ.

1×1 meetings will be scheduled between institutional investors and senior executives of shipping companies in parallel to the Forum.

This one-day conference is known for its rich informational content and the extensive marketing, networking, and business development opportunities.

INTERCARGO Secretary General Kostas Gkonis and Management Committee member Tom Keenan will attend.

For the agenda and more information please click [here](#).

[GOING ON in Greek-American Community - The National Herald](#)

THE NATIONAL HERALD

€1 EUR ➤ \$ USD

NYC 28°F

ATHENS °F

GENERAL NEWS

GOING ON in Greek-American Community

March 29, 2025

[By The National Herald](#)



Shipowner, owner and president of Olympiacos, Evangelos Marinakis

MARCH 31

NEW YORK – The 19th Annual Capital Link International Shipping Forum takes place on Monday, March 31, at the Metropolitan Club, One East 60th Street in New York City, and is held in cooperation with NYSE and NASDAQ. 1x1 meetings will be scheduled between institutional investors and senior executives of shipping companies in parallel to the Forum. This one-day conference is known for its rich

informational content and the extensive marketing, networking, and business development opportunities. The event's keynote speaker is Capital Maritime & Trading Corp. Founder and Chairman Evangelos Marinakis. Agenda topics include: Gas Shipping Sector, Dry Bulk Shipping Sector, Tankers Shipping Sector, A New Era – Blue or Gray Skies Ahead? Navigating Global Commerce, Energy Transition – Is It Still Happening?, All Hands on Deck – Unlocking Capital & Financing Options for Shipping, Undervalued and/or Overlooked? The Value Dislocation in Shipping Stocks, New Listings – Expanding Investor Choices in Maritime, and the Relevance of Independent Freight Data and the Value of Benchmarking in Modern Shipping Markets. More information is available online: <https://shorturl.at/Fyg96>.

[Capital Link in New York with two forums | eKathimerini.com](http://www.eKathimerini.com)

ECONOMY

Capital Link in New York with two forums



Newsroom

30.03.2025 · 02:43

The 19th Annual Capital Link International Shipping Forum is being held on Monday at the Metropolitan Club in New York City.

The event is organized in cooperation with the New York Stock Exchange and Nasdaq.

It will be followed on Friday by the 3rd Capital Link Cyprus Business Forum, at the same venue.

To find out more go to www.capitallink.com.

<https://maritimes.gr/event/19th-annual-capital-link-international-shipping-forum/>



×
19th Annual Capital Link International Shipping Forum
March 31 @ 08:30 - 18:30

Overview

The 19th Annual Capital Link International Shipping Forum takes place on Monday, March 31, 2025, at the Metropolitan Club in New York City, and is held in cooperation with NYSE and NASDAQ.

The Forum examines the macroeconomic issues that are shaping and transforming the international shipping markets today, featuring a comprehensive review and outlook of the various shipping markets, made more relevant by the release of companies' annual results.

The forum provides a platform for investors, financiers, cargo owners and shipowners to discuss the latest developments in the global shipping, energy and commodity markets, and financial and capital markets, as well as critical topics of the industry such as geopolitics, energy security, sanctions, access to capital, regulation, technology, innovation and more.

1×1 meetings will be scheduled between institutional investors and senior executives of shipping companies in parallel to the Forum. This one-day conference is known for its rich informational content and the extensive marketing, networking, and business development opportunities.

LUNCHEON KEYNOTE SPEAKER



Mr. Evangelos Marinakis
Founder and Chairman
Capital Maritime & Trading Corp.

AGENDA TOPICS

- Gas Shipping Sector

- Dry Bulk Shipping Sector
- Tankers Shipping Sector
- A New Era – Blue or Gray Skies Ahead? Navigating The New Global Trade & Commerce Landscape
- Sanctions: Monitoring, Compliance, Impact & Dark Fleet
- Energy Transition – Is It Still Happening?
- All Hands-On Deck – Unlocking Capital & Financing Options for Shipping
- Undervalued And / Or Overlooked? The Value Dislocation in Shipping Stocks
- New Listings – Expanding Investor Choices in Maritime
- The Relevance of Independent Freight Data & The Value of Benchmarking In Modern Shipping Markets

TARGET AUDIENCE

The target audience includes institutional investors and analysts, private equity investors, commercial and investment bankers, financial advisors, financial and trade media, and other qualified investors.

CONTACTS

For sponsorship and speaking opportunities please contact: Nicolas Bornozi, Olga Bornozi or Anny Zhu at forum@capitallink.com or call +1 (212) 661-7566.

For more information, please contact: Eleni Bej, Director of Event Operations at ebej@capitallink.com or call +1 (212) 661-7566 in NY.

[Agenda:](#)

<https://www.worldenergynews.gr/index.php?id=566750>

WORLD ENERGY NEWS

Ναυτιλία

Παρασκευή 21/03/2025 - 20:45

19ο Ετήσιο Capital Link International Shipping Forum

International Shipping ForumCapital Linktags :



Την Δευτέρα 31, Μαρτίου, 2025 στο Metropolitan Club, New York City - Σε συνεργασία με το Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (NYSE) και το Nasdaq

Το **19ο Ετήσιο Capital Link International Shipping Forum** θα πραγματοποιηθεί τη **Δευτέρα 31 Μαρτίου, 2025** στο **Metropolitan Club** στην **Νέα Υόρκη**. Το Συνέδριο διοργανώνεται **σε συνεργασία** με το **Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (NYSE)** και το **Nasdaq**.

Το Ετήσιο International Shipping Forum που πραγματοποιείται στην Νέα Υόρκη κάθε χρόνο, είναι γνωστό για τη μεγάλη συμμετοχή του από επενδυτές, πλοιοκτήτες και χρηματοδότες. Αποτελεί σημείο συνάντησης για υψηλόβαθμα στελέχη της ναυτιλίας και για στελέχη από τις οικονομικές και επενδυτικές κοινότητες που έχουν ενεργή συμμετοχή στη ναυτιλία.

Το Φόρουμ θα εξετάσει τα μακροοικονομικά ζητήματα που διαμορφώνουν και μεταμορφώνουν τις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές σήμερα, παρουσιάζοντας μια ολοκληρωμένη ανασκόπηση και τις προοπτικές των διαφόρων ναυτιλιακών αγορών, που ενισχύονται από την ανακοίνωση των ετήσιων οικονομικών αποτελεσμάτων των εταιρειών του προηγούμενου έτους. Θα συζητηθούν θέματα κρίσιμης σημασίας για τη ναυτιλία, όπως η γεωπολιτική, η ενεργειακή ασφάλεια, οι κυρώσεις, η πρόσβαση σε κεφάλαια, οι κανονισμοί, η τεχνολογία, η καινοτομία, και άλλα.

Στο συνέδριο θα συμμετέχουν ανώτερα στελέχη από κορυφαίες ναυτιλιακές εταιρείες, χρηματοδότες και παράγοντες της αγοράς που θα συζητήσουν τις τάσεις, την ανάπτυξη και τις προοπτικές των διαφόρων ναυτιλιακών κλάδων καθώς και θέματα κρίσιμου ενδιαφέροντος για τη ναυτιλία.

Στο πλαίσιο του Φόρουμ θα πραγματοποιηθούν πάνελ συζητήσεων, καθώς και συναντήσεις 1x1 μεταξύ επενδυτών και στελεχών από ναυτιλιακές εταιρείες.

Αυτό το ολοήμερο συνέδριο είναι γνωστό για το πλούσιο ενημερωτικό του περιεχόμενο και τις μοναδικές ευκαιρίες μάρκετινγκ, δικτύωσης και επιχειρηματικής ανάπτυξης.

Η παρακολούθηση είναι δωρεάν για πιστοποιημένους επενδυτές και ναυτιλιακές εταιρείες.

Εγγραφή στον ακόλουθο σύνδεσμο: <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/agenda.html>

1x1 ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΘΕΣΜΙΚΟΥΣ ΕΠΕΝΔΥΤΕΣ

Παράλληλα με το Συνέδριο θα πραγματοποιηθούν κατ' ιδίαν - 1x1 συναντήσεις μεταξύ επενδυτών και στελεχών ναυτιλιακών εταιρειών. Αποστολή αιτημάτων για 1x1 συναντήσεις στον σύνδεσμο: <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/signup-1x1.html>

ΜΕΣΗΜΕΡΙΑΝΟ ΓΕΥΜΑ & ΚΥΡΙΑ ΟΜΙΛΙΑ

Χορηγός Μεσημεριανού Γεύματος: The Marshall Islands Registry

Εισαγωγικά Σχόλια:

κ. Chris Taylor, Chief Development Officer – **NYSE GROUP**

Κύρια Ομιλία Μεσημεριανού Γεύματος:

κ. Βαγγέλης Μαρινάκης

Founder & Chairman

Capital Maritime & Trading Corp.

ΘΕΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΠΑΝΕΛ ΣΥΖΗΤΗΣΕΩΝ & ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΩΝ

ΕΓΓΡΑΦΗ & ΠΡΩΙΝΟ

Χορηγοί Breakfast: CASTOR – TORO

GAS SHIPPING SECTOR

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

Ομιλητές:

- **κ. Kristian Sorensen**, CEO - **BW LPG Ltd. (NYSE: BWLP) (OSLO: BWLPG)**
- **κ. Jerry Kalogiratos**, CEO - **Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC)**
- **κ. Richard Tyrrell**, CEO – **CoolCo Ltd. (NYSE: CLCO) (OSLO: CLCO)**
- **κ. Ted Young**, CFO - **Dorian LPG (NYSE: LPG)**
- **κ. Randy Giveans**, EVP, Head of Investor Relations & Business Development - **Navigator Gas (NYSE: NVGS)**

A NEW ERA - BLUE OR GRAY SKIES AHEAD? NAVIGATING GLOBAL COMMERCE

Συντονιστής: κ. Senthil Subramanian, Managing Director, Business Consulting - Ernst & Young LLP

Ομιλητές:

- **κ. Daniel Tadros, Chief Operating Officer – American P&I Club**
- **κα. Emilie Nourry, Head of Shipping and Deputy Logistics Director - Eramet (FP: ERA)**
- **κ. Ken O’Brien, President & CEO – Gemini Shippers Association**
- **κ. Bill Rooney, Vice President, Sea Logistics Strategic Development - Kuehne + Nagel**
- **κ. Joe Kramek, President & CEO – World Shipping Council**

TRANSFORMATION IN CHANGING TIMES

κ. Patrick J. Ryan, Senior Vice President and Chief Technology Officer – ABS

ENERGY TRANSITION – IS IT STILL HAPPENING?

Συντονιστής: κ. Robert Lustrin, Counsel, Transportation Industry Group – Reed Smith LLP

Ομιλητές:

- **κ. Craig Koehne, Regional Manager for Maritime Americas - DNV**
- **κ. John C. Lycouris, Head of Energy Transition, Director - Dorian LPG Ltd. (NYSE: LPG)**
- **κα. Humera Ahmed, VP, Legal and Business Development – Liberian Registry (LISCR)**
- **Dr. Loukas Barmparis, President - Safe Bulkera, Inc. (NYSE: SB)**
- **κ. Jesper Bo Hansen, Group Director, Global Commercial and Decarbonization – V.Group**

THE RELEVANCE OF INDEPENDENT FREIGHT DATA & THE VALUE OF BENCHMARKING IN MODERN SHIPPING MARKETS

κα. Janet Sykes, Chief Commercial Officer - The Baltic Exchange

DRY BULK SHIPPING SECTOR

Συντονιστής: κ. Chris Robertson, Vice President - Deutsche Bank

Ομιλητές:

- **κα. Semiramis Paliou, CEO – Diana Shipping, Inc. (NYSE: DSX); Chairperson - HELMEPA & INTERMEPA**
- **κ. John Wobensmith, CEO & Director - Genco Shipping & Trading Ltd. (NYSE: GNK)**
- **κ. Mark Filanowski, CEO – Pangaea Logistics Solutions (NASDAQ: PANL)**
- **κ. Gautam Khurana, Director (Finance) – Precious Shipping PSL (TB: PSL)**
- **κ. Polys Hajioannou, CEO - Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB); Vice President – Cyprus Union of Shipowners**
- **κ. Christos Begleris, Co-CFO - Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK)**

ALL HANDS-ON DECK - UNLOCKING CAPITAL & FINANCING OPTIONS FOR SHIPPING

Συντονιστής: κ. John Imhof, Shareholder - VedderPrice

Ομιλητές:

- **κ. Evan Cohen, Managing Director & Group Head of Maritime Finance - First Citizens Bank**
- **κ. Wiley Griffiths, Global Head of Transportation Investment Banking, Managing Director - Morgan Stanley**
- **κ. Harris Antoniou, Founder & Managing Director - Neptune Maritime Leasing**
- **κ. Christopher Avella, CFO – Scorpio Tankers, Inc. (NYSE: STNG)**
- **κ. Simos Spyrou, co-CFO - Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK)**

ΜΕΣΗΜΕΡΙΑΝΟ ΓΕΥΜΑ & ΚΥΡΙΑ ΟΜΙΛΙΑ

Χορηγός Μεσημεριανού Γεύματος: The Marshall Islands Registry

Εισαγωγικά Σχόλια:

κ. Chris Taylor, Chief Development Officer – NYSE GROUP

Κύρια Ομιλία Μεσημεριανού Γεύματος:

κ. Βαγγέλης Μαρινάκης, Founder & Chairman - Capital Maritime & Trading Corp.

UNDERVALUED AND/OR OVERLOOKED? THE VALUE DISLOCATION IN SHIPPING STOCKS

Συντονιστής: κ. Edward Horton, Partner, Co-Head of Capital Markets Group - Seward & Kissel

Ομιλητές:

- **κ. James Cirenza, Managing Director – DNB Markets, Inc.**
- **κ. Richard Diamond, Principal – Castlewood Capital Partners, LLC.**
- **κ. Omar Nokta, Lead Shipping Researcher – Jefferies**
- **κ. Hamish Norton, President - Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK)**
- **κ. Robert Bugbee, President – Scorpio Tankers Inc. (NYSE: STNG)**

NEW LISTINGS – EXPANDING INVESTOR CHOICES IN MARITIME

Opening Remarks: κα. Irena Radman, Listings Business, East Coast - NASDAQ

Συντονιστής: κ. Will Vogel, Partner – Watson Farley & Williams

Ομιλητές:

- **Dr. Anastasios Aslidis, Chief Strategy Officer – Euroholdings Ltd. (NASDAQ: EHLDD)**
- **κ. Pankaj Khanna, CEO – Heidmar Maritime Holdings Corp. (NASDAQ: HMR)**
- **κ. George Syllantavos, co-CEO - Stellar V Capital Corp. (NASDAQ: SVCCU)**

TANKERS SHIPPING SECTOR

Συντονιστής: κ. Ben Nolan, Managing Director, Energy & Power, Transportation – Stifel

Ομιλητές:

- **κ. Bart Kelleher, President & CFO - Ardmore Shipping Corp. (NYSE: ASC)**
- **κ. Carlos Balestra di Mottola, CEO - d'Amico International Shipping S.A. (DIS.MI) (OTCQX: DMCOF)**
- **κα. Lois Zabrocky, CEO – International Seaways, Inc. (NYSE: INSW)**
- **κ. Ted Petrone, Vice Chairman - Navios Maritime Partners L.P. (NYSE: NMM)**
- **κ. Erik Hanell, CEO - Stena Bulk AB**
- **Dr. Nikos Tsakos, CEO & Chairman - TEN Ltd (NYSE: TEN)**

1X1 ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ – ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ:

<ul style="list-style-type: none"> · Ardmore Shipping Corp. (NYSE: ASC) · BW LPG Ltd. (NYSE: BWLP) (OSLO: BWLPG) · Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC) · CoolCo Ltd. (NYSE: CLCO) (OSLO: CLCO) · d'Amico International Shipping S.A. (DIS.MI) (OTCQX: DMCOF) · Diana Shipping Inc. (NYSE: DSX) · Dorian LPG Ltd. (NYSE: LPG) · Eurodry Ltd. (NASDAQ: EDRY) · Euroholdings Ltd. (NASDAQ: EHLD) · Euroseas Ltd. (NASDAQ: ESEA) · Genco Shipping & Trading Ltd (NYSE: GNK) 	<ul style="list-style-type: none"> · Heidmar Maritime Holdings Corp (NASDAQ: HMR) · International Seaways, Inc. (NYSE: INSW) · Navigator Gas (NYSE: NVGS) · Pangaea Logistics Solutions Ltd. (NASDAQ: PANL) · Precious Shipping PCL (TB: PSL) · Pyxis Tankers (NASDAQ: PXS) · Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB) · Scorpio Tankers Inc. (NYSE: STNG) · Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK) · Stellar V Capital Corp. (NASDAQ: SVCCU) · Stena Bulk AB · TEN Ltd. (NYSE: TEN)
---	--

<https://www.naftikachronika.gr/2025/04/02/trab-kata-kinas-ntomino-exelixeon-gia-ta-dexamenoploia/>

Τραμπ κατά Κίνας: Ντόμινο εξελίξεων για τα δεξαμενόπλοια



Αποστολή Ναυτικών Χρονικών στις ΗΠΑ

Φουρτούνες προμηνύονται (και) για την αγορά των δεξαμενόπλοιων σε περίπτωση που η πρόταση του USTR για λιμενικά τέλη σε κινεζικά πλοία τεθεί ισχύ.

Αυτό ήταν το μήνυμα εκπροσώπων σημαντικών εταιρειών διαχείρισης δεξαμενόπλοιων σε πάνελ συζήτησης όπου συμμετείχαν στο πλαίσιο του 19ου ετήσιου Capital Link International Shipping Forum που πραγματοποιήθηκε στη Νέα Υόρκη τη Δευτέρα 31 Μαρτίου.

Ο κ. Χάρης Κοσμάτος, Co-CFO της TEN Ltd., αναφερόμενος στη δυναμικότητα των κινεζικών ναυπηγείων, τόνισε ότι είναι 200 φορές μεγαλύτερη από εκείνη των αμερικανικών, ενώ το 70% του orderbook των τάνκερ απαρτίζεται από παραγγελίες στην Κίνα. «Δεν μπορείς να κατασκευάσεις ένα ναυπηγείο εν μια νυκτί», σημείωσε χαρακτηριστικά για την αμερικανική πρόταση και πρόσθεσε ότι τα κινεζικά πλοία είναι απαραίτητα για το διεθνές εμπόριο. «Θα είναι ένας χάος», συμπλήρωσε, ενώ διερωτήθηκε κατά πόσο το εργατικό δυναμικό των ΗΠΑ είναι σε θέση να ανταποκριθεί επαρκώς σε περίπτωση αναζωογόνησης της εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας.

Η κ. Lois Zabrocky ανέφερε ότι υπάρχουν πολλοί τρόποι να στηριχτεί η ναυπηγική βιομηχανία των ΗΠΑ και πρόσθεσε ότι, για την αύξηση του capacity των αμερικανικών ναυπηγείων, η επαναξιολόγηση της νομοθεσίας Jones Act θα ήταν μια πρόταση. Με την αμφιλεγόμενη πρόταση συμφώνησε και ο κ. Ted Petrone, Vice President της Navios Maritime Partners.

Ο τελικός καταναλωτής είναι που θα βιώσει περισσότερο τον αντίκτυπο μιας τέτοιας απόφασης, επισήμανε ο κ. Erik Hanell, CEO της Stena Bulk AB, και συμπλήρωσε ότι πρόκειται για ένα ευρωπαϊκό πρόβλημα επίσης. Ο ίδιος παρέθεσε δεδομένα ναυλομεσιτών, σύμφωνα με τα οποία το κόστος ναυπήγησης ενός Suezmax στις ΗΠΑ θα ανέρχεται σε \$500 εκατ., όταν το αντίστοιχο κόστος σε κορυφαίο ναυπηγείο φτάνει τα \$80 εκατ. Ισχυρός θα είναι ο αντίκτυπος για την καταναλωτική δαπάνη και το επενδυτικό αίσθημα (sentiment), κατά τον κ. Carlos Balestra di Mottola, CEO της d'Amico International Shipping S.A., με αποτέλεσμα την επιβάρυνση της παγκόσμιας οικονομίας. Ενδεχόμενα λιμενικά τέλη σε κινεζικά πλοία θα δημιουργήσουν ανισοροπίες στις θαλάσσιες μεταφορές, που όμως λειτουργούν συνήθως θετικά για τη ναυλαγορά.

Σε σχετική ερώτηση για το κατά πόσο οι εταιρείες θα έχτιζαν πλοία στην Κίνα τη δεδομένη χρονική περίοδο, όλοι απάντησαν αρνητικά, με εξαίρεση τον κ. Petrone, που τόνισε ότι, μετά από τρία χρόνια, όταν και θα παραλάμβανε η Navios το πλοίο, η κατάσταση θα είχε εξομαλυνθεί. Ο επικεφαλής της d'Amico International Shipping σχολίασε ότι η ιταλική εταιρεία έχει τέσσερα κινεζικά πλοία στο orderbook και η ποιότητα των κινεζικών ναυπηγείων έχει αναβαθμιστεί αισθητά. Ωστόσο, κάθε επενδυτική απόφαση θα είχε ως γνώμονα το ύψος των τελών. «Δεν είμαστε μεγάλοι υποστηρικτές των κινεζικών ναυπηγείων, οπότε θα επέλεγα τα ναυπηγεία της Κορέας», απάντησε ο κ. Κοσμάτος. Όπως ανέφερε, η TEN έχει δύο κινεζικά πλοία στο νερό, ενώ στην Κίνα κατασκευάζονται για λογαριασμό της πέντε Panamax και δύο MR tankers.

<https://www.naftikachronika.gr/2025/04/01/bulk-carriers-ta-anameikta-minymata-apo-tis-diethneis-agores/>



Credit: Ναυτικά Χρονικά

Αποστολή Ναυτικών Χρονικών στις ΗΠΑ

Στο ενδιαφέρον του επενδυτικού κοινού για τις μετοχές εταιρειών διαχείρισης bulk carriers και στις προοπτικές της αγοράς εν μέσω γεωπολιτικών τριγμών αναφέρθηκαν, μεταξύ άλλων, επικεφαλής εισηγμένων εταιρειών διαχείρισης bulk carriers στο πλαίσιο του 19ου ετήσιου Capital Link που έλαβε χώρα στη Νέα Υόρκη τη Δευτέρα 31 Μαρτίου.

Η κ. Σεμίραμις Παληού, CEO της Diana Shipping και Πρόεδρος των HELMEPA και INTERMEPA, έκανε λόγο για μειωμένο ενδιαφέρον των επενδυτών για ναυτιλιακές μετοχές, ενώ ο κ. Πόλυς Χατζηωάννου, CEO της Safe Bulkera και Αντιπρόεδρος της Κυπριακής Ένωσης Εφοπλιστών, τόνισε ότι οι λόγοι είναι κατανοητοί, δεδομένων των οικονομικών προοπτικών της Κίνας, που αποτελεί βαρόμετρο για την αγορά των dry. Ωστόσο, όπως ο ίδιος σημείωσε, η αγορά των bulk carriers είναι αρκετά ισορροπημένη, ενώ φάνηκε αισιόδοξος για την πορεία της ναυλαγοράς τα επόμενα δύο με τρία χρόνια.



Ο κ. John Wobensmith, CEO & Director της Genco Shipping & Trading Ltd., υπογράμμισε ότι, δεδομένης της μεταβλητότητας της αγοράς, εξασθενεί το ενδιαφέρον των μακροπρόθεσμων επενδυτών, με τα index funds να αποτελούν σήμερα τους πλειοψηφικούς μετόχους της εταιρείας του.

Ο κ. Χρήστος Μπεγλέρης, Co-CFO της Star Bulk Carriers, τόνισε ότι το 2021 και το 2022 αρκετοί επενδυτές στράφηκαν στη ναυτιλία, αλλά παραδόξως για λίγους μήνες, αποκομίζοντας υψηλά κέρδη. Επισήμανε δε ότι, σε συζητήσεις με επενδυτές, οι τελευταίοι θεωρούν ότι μια επένδυση, για να έχει νόημα, πρέπει να είναι της τάξεως των \$200-400 εκατ. και υπό αυτό το πρίσμα το consolidation θα αυξηθεί.

Αναφορικά με τις επιδράσεις της πρότασης του USTR για επιβολή τελών σε κινεζικά πλοία, ο κ. Mark Filanowski, CEO της Pangaea Logistics Solutions, δήλωσε ότι ο αντίκτυπος θα είναι σφοδρός για το σύνολο της αμερικανικής οικονομίας και υπογράμμισε την επίδραση της απόφασης για τα κινεζικά ναυπηγεία. Από την πλευρά του, ο κ. Wobensmith σχολίασε πως «είμαστε σε χάος και δεν γνωρίζουμε τις επιπτώσεις». Κατά τον ίδιο, πάντως, θα υπάρξει μια «καταστροφή» της ζήτησης και μια αναδιάταξη των ροών, καθώς η Κίνα θα στραφεί για φορτία σιτηρών σε Βραζιλία και Αργεντινή.

Στον αντίποδα, ο κ. Χατζηωάννου φάνηκε αισιόδοξος, δεδομένου ότι «οι προκλήσεις δημιουργούν ευκαιρίες», και σημείωσε ότι η αύξηση των τονομιλίων θα δώσει ώθηση στους ναύλους. Σε κάθε περίπτωση, οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων θα πρέπει να επικεντρωθούν στη βιωσιμότητα, όπως χαρακτηριστικά ανέφερε. Για μια πολύ ρευστή περίοδο έκανε λόγο η κ. Παληού, «αν και η ναυτιλία παραδόξως ευδοκimei σε περιόδους διαταραχών».

Αναφορικά με τον ρόλο της Κίνας στην εξέλιξη της ναυλαγοράς, η κ. Παληού υποστήριξε ότι η αγορά είχε εναποθέσει τις ελπίδες της στα πακέτα οικονομικής στήριξης του Πεκίνου, τα οποία ωστόσο δεν εστιάζουν στη βιομηχανία αλλά στο AI, στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και στη βιοτεχνολογία. Την ίδια ώρα, οι νέες δημογραφικές τάσεις, με τον πληθυσμό να μειώνεται, δεν δίνουν ώθηση στη ζήτηση για ξηρά φορτία. Κατά τον κ. Gautam Khurana, Director (Finance) της Precious Shipping PSL, η αμερικανική πρόταση για λιμενικά τέλη θα μειώσει το orderbook των κινεζικών ναυπηγείων, αν και ήδη οι παραγγελίες των bulk carriers είναι σε χαμηλά επίπεδα. Στο ίδιο μήκος κύματος με την κ. Παληού επισήμανε ότι οι

δημογραφικές τάσεις στην Κίνα ασκούν πιέσεις στη ζήτηση για χάλυβα. Οι δασμοί θα ευνοήσουν την αγορά των dry, λόγω αναδιάταξης των ροών και των πληθωριστικών πιέσεων σε βασικά εμπορεύματα, κατέληξε ο κ. Μπεγλέρης

<https://www.anamniseis.net/vangelis-marinakis-epohi-allagon-apo-tin-opoia-mporei-na-epofelithei-i-naftilia/>

Βαγγέλης Μαρινάκης: Εποχή αλλαγών από την οποία μπορεί να επωφεληθεί η ναυτιλία

By

[Newsroom](#)

-

April 1, 2025

[0](#)

Share



Ο ιδρυτής και πρόεδρος της Capital Maritime & Trading Corp Βαγγέλης Μαρινάκης. Φωτογραφία: Τα Νέα.

Σε μια περίοδο μεγάλων ανακατατάξεων στο διεθνές τοπίο αλλά και στην παγκόσμια οικονομία, ο ιδρυτής και πρόεδρος της Capital Maritime & Trading Corp [Βαγγέλης Μαρινάκης](#) ήταν ο κεντρικός ομιλητής στο επίσημο γεύμα στο 19ο Ετήσιο Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ της Capital Link στο Metropolitan Club, στη Νέα Υόρκη στις 31 Μαρτίου 2025.

Το ακροατήριο περιλάμβανε κορυφαία στελέχη τραπεζών, ναυλωτών, πλοιοκτήτες, στελέχη των αμερικανικών κεφαλαιαγορών του Nasdaq και της Νέας Υόρκης, χρηματοοικονομικούς αναλυτές καθώς και εξέχουσες προσωπικότητες της ναυτιλίας, όπως η Σεμίραμις Παλιού (Diana Shipping Inc.), ο Πόλυς Χατζηιωάννου (Safe Bulkers), καθώς και κορυφαία στελέχη επενδυτικών τραπεζών όπως οι Wiley Griffiths (Morgan Stanley), Evan Cohen (First Citizens Bank) και Edward Horton (Seward & Kissel LLP). Μεταξύ των διεθνών εφοπλιστών που συμμετείχαν ήταν ο Kristian Sorensen (BW LPG), ο Richard Tyrrell (Cool Company), και ο Carlos Balestra di Mottola (d'Amico International).

Απευθυνόμενος σε ένα κοινό ανθρώπων της ναυτιλίας και της οικονομίας αρκετούς από τους οποίους γνωρίζει από της δεκαετία του 1990, ο Βαγγέλης Μαρινάκης ξεκίνησε σημειώνοντας ότι: «Χαίρομαι που βρίσκομαι σήμερα εδώ μαζί σας. Είδα πολλούς φίλους που είχα να δω αρκετό καιρό, φίλους με τους οποίους ξεκινήσαμε – ως πούμε – μαζί στις αρχές της δεκαετίας του '90. Έτσι, ήταν μια ευχάριστη έκπληξη να τους ξαναδώ και να διαπιστώσω ότι εξακολουθούν να είναι δυνατοί, υγιείς και πετυχημένοι στις επιχειρήσεις τους».

Ευκαιρίες για τη ναυτιλία

Ο Βαγγέλης Μαρινάκης από την αρχή υπογράμμισε ότι μετά τις εκλογές στις ΗΠΑ και τη νέα κυβέρνηση υπό τον Ντόναλντ Τραμπ το διεθνές τοπίο έχει αλλάξει, τονίζοντας παράλληλα ότι αυτές οι αλλαγές έχουν κάνει τη ζωή μας πιο σύνθετη, αλλά ταυτόχρονα πιο ενδιαφέρουσα. Γι' αυτό και υπενθύμισε ότι «στη ναυτιλία, συχνά επωφελούμαστε από τα γεωπολιτικά γεγονότα. Όταν υπάρχει αβεβαιότητα, πιστεύω ότι, στο τέλος της ημέρας, η ναυτιλία κερδίζει -ίσως βραχυπρόθεσμα, αλλά σίγουρα μακροπρόθεσμα, βλέπουμε οφέλη. Φυσικά, όλα εξαρτώνται από το πώς αντιδρούν οι επιχειρηματίες – πώς αναλύουν την κατάσταση και διαμορφώνουν μια στρατηγική».

Δεν είναι βιώσιμο να συνεχιστούν αυτοί οι περιορισμοί για πολλά χρόνια

Ο Βαγγέλης Μαρινάκης αναφέρθηκε στα ζητήματα που έχουν προκύψει από την επιλογή της αμερικανικής κυβέρνησης να προχωρήσει σε δασμούς στα εισαγόμενα προϊόντα. Αναγνώρισε ότι βραχυπρόθεσμα θα υπάρξουν αρνητικές επιπτώσεις, όμως εκτίμησε ότι δεν μπορούν τέτοιες πολιτικές να συνεχιστούν μακροπρόθεσμα: «Κατά τη γνώμη μου, θα αντιμετωπίσουμε πολλές προκλήσεις στο μέλλον, ιδίως όσον αφορά τους δασμούς. Οι τρέχουσες συζητήσεις που παρακολουθούμε δεν περιορίζονται πλέον μόνο στην Κίνα – τώρα υπάρχουν δασμοί που επηρεάζουν και την ΕΕ και άλλες χώρες. Όλα αυτά έχουν άμεσο αντίκτυπο στη ναυτιλία, διότι επηρεάζουν τη μεταφορά αγαθών. Βραχυπρόθεσμα, αναμένω αρνητικό αντίκτυπο, αλλά δεν πιστεύω ότι τέτοιοι περιορισμοί είναι βιώσιμοι μακροπρόθεσμα.»



Ο κ. Chris Taylor, Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (NYSE Group), ο κ. Ευάγγελος Μαρινάκης, Capital Maritime & Trading Corp, η κα Όλγα Μπορνόζη και ο κ. Νικόλαος Μπορνόζης, Capital Link.

Το μέλλον των πλοίων κινεζικής ναυπήγησης

Ο ιδρυτής και πρόεδρος της Capital Maritime & Trade Corp. αναφέρθηκε στις επιπτώσεις των ανακοινώσεων της αμερικανικής κυβέρνησης ότι θα επιβάλει υψηλά επιπλέον τέλη ελλιμενισμού στα κινεζικής κατασκευής πλοία, δεδομένου του μεγάλου αριθμού πλοίων που θα μπορούσε να αφορά ένα τέτοιο μέτρο. Όπως σημείωσε, «Ένα άλλο ζήτημα που μας απασχολεί είναι το μέλλον του τονάζ κινεζικής κατασκευής. Δεν μιλάμε μόνο για πλοία που ανήκουν σε κινεζικές εταιρείες. Τα τελευταία 10-15 χρόνια, λόγω του τρόπου με τον οποίο αναπτύχθηκε η ναυπηγική βιομηχανία, οι πλοιοκτήτες συχνά δεν είχαν άλλη επιλογή από το να εξετάσουν το ενδεχόμενο ναυπήγησης στην Κίνα – για τρεις βασικούς λόγους: Πρώτον, λόγω της διαθέσιμης χωρητικότητας, δεύτερον, λόγω των ανταγωνιστικών τιμών και τρίτον, επειδή τα κινεζικά ναυπηγεία έχουν βελτιώσει σημαντικά την ποιότητά τους. Σε πολλές περιπτώσεις, τα πρότυπά τους πλησιάζουν εκείνα των κορεατικών ή ακόμη και των ιαπωνικών ναυπηγείων. Ως αποτέλεσμα, ένας μεγάλος αριθμός πλοίων -που ανήκουν τόσο σε εισηγμένες όσο και σε ιδιωτικές εταιρείες παγκοσμίως- έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα.

Αυτή τη στιγμή, βλέπουμε ναυλωτές -ακόμη και σε διαπραγματεύσεις για βραχυχρόνιες ή μακροπρόθεσμες ναυλώσεις- να προσπαθούν να αποφύγουν πλοία κινεζικής κατασκευής. Ορισμένοι το κάνουν για να διαπραγματευτούν καλύτερα ναύλα- άλλοι ανησυχούν πραγματικά για τους κινδύνους, ιδίως όταν τα φορτία μεταφέρονται από και προς τις Ηνωμένες Πολιτίες. Απλώς δεν θέλουν να αναλάβουν το ρίσκο.»

Σε αυτό το πλαίσιο, ο Βαγγέλης Μαρινάκης προειδοποίησε ότι «αν αυτή η τάση συνεχιστεί, θα δημιουργηθεί μια αγορά δύο ταχυτήτων και, στο τέλος ο καταναλωτής θα πληρώσει το τίμημα. Το κόστος των παραδιδόμενων εμπορευμάτων θα είναι υψηλότερο, ειδικά για προϊόντα που εισάγονται ή εξάγονται από τις ΗΠΑ με πλοία που δεν έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα. Πιστεύω ότι αυτή η κατάσταση μπορεί να διαρκέσει περισσότερο από όσο όλοι θα θέλαμε .»

Στην Ευρώπη έρχεται ύφεση

Ο Βαγγέλης Μαρινάκης αναφέρθηκε και στις γενικότερες οικονομικές τάσεις. Υπογράμμισε έτσι ότι ειδικά στην Ευρώπη, «η οικονομική κατάσταση στην Ευρώπη δεν είναι καλή. Αναμένουμε ύφεση. Παρόμοιες προβλέψεις υπήρχαν ακόμη και πριν από το COVID, αλλά λόγω της πανδημίας και των τελευταίων πέντε ετών -που πέρασαν γρήγορα- η ύφεση αυτή αναβλήθηκε. Στην πραγματικότητα, αρκετοί κλάδοι, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας, σημείωσαν ιστορικά υψηλά κέρδη κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ιδίως στους τομείς των εμπορευματοκιβωτίων και του ξηρού φορτίου. Οι ναύλοι εκτοξεύτηκαν και είδαμε εξαιρετικές συνθήκες στην αγορά.».

Οι προοπτικές της ναυτιλίας και η σημασία του εκσυγχρονισμού του στόλου

Σε σχέση με τις προοπτικές της ναυτιλίας, ο Βαγγέλης Μαρινάκης, υπογράμμισε ότι ορισμένες από τις παραμέτρους που επέτρεψαν ιδιαίτερα αυξημένη κερδοφορία το προηγούμενο διάστημα είναι πιθανό

να μην ισχύουν το επόμενο διάστημα, ενώ έχει ιδιαίτερη σημασία να συνεχιστούν οι επενδύσεις στον εκσυγχρονισμό των στόλων, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν την μείωση των εκπομπών αερίων που επιτείνουν την κλιματική αλλαγή.

Όπως επισήμανε: «Ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας επηρέασε επίσης την αγορά δεξαμενόπλοιων, ωθώντας τις τιμές των ναύλων σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα. Η αγορά ήταν πολύ ισχυρή για ένα διάστημα. Στη συνέχεια, ήρθε η σύγκρουση μεταξύ Ισραήλ και Παλαιστίνης, μαζί με διαταραχές στη διώρυγα του Σουέζ – οι οποίες είχαν πραγματικό αντίκτυπο στη ναυτιλία και στις τιμές των ναύλων. Ταυτόχρονα, η Διώρυγα του Παναμά αντιμετώπισε τα δικά της προβλήματα με περιορισμούς βυθίσματος. Για πρώτη φορά στην ιστορία, και οι δύο διώρυγες δεν ήταν πλήρως λειτουργικές ταυτόχρονα. Αυτό ώθησε τους ναύλους σε υψηλότερα επίπεδα, αλλά αυτό το πλεονέκτημα δεν θα διαρκέσει για πάντα. Τελικά, οι παράγοντες αυτοί θα εξομαλυνθούν..

Η στρατηγική μας για το μέλλον είναι να συνεχίσουμε τον εκσυγχρονισμό του στόλου μας και να παραμείνουμε εξαιρετικά ευαίσθητοποιημένοι όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων, τις περιβαλλοντικές ανησυχίες και τους τελευταίους κανονισμούς του ΠΟΝ (ΙΜΟ). Παρόλο που η διοίκηση Τραμπ μπορεί να μην προωθήσει τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς στις ΗΠΑ, παραμένουμε προσηλωμένοι στη μείωση των εκπομπών και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Η επένδυση στα πλοία διπλού καυσίμου LNG μακροπρόθεσμα θα αποδώσει

Σε σχέση με την επιλογή να επενδύσει σε πλοία που είναι πιο φιλικά προς το περιβάλλον καθώς και σε πλοία διπλού καυσίμου, ο Βαγγέλης Μαρινάκης υπογράμμισε ότι: «Πληρώνουμε ένα επιπρόσθετο κόστος (premium) για τη ναυπήγηση πλοίων φιλικών στο περιβάλλον καθώς και πλοίων διπλού καυσίμου. Για ένα διάστημα θα υπάρξει μια μεταβατική φάση όπου θα χρησιμοποιούμε λιγότερο ρυπογόνα καύσιμα, παρότι δεν έχουμε δει ακόμη τους ναυλωτές, ή τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες να πληρώνουν επιπρόσθετα premium. Παρ' όλα αυτά έχουμε επεκτείνει τη ναυπηγική μας δραστηριότητα σε πλοία εμπορευματοκιβωτίων με τεχνολογία διπλού καυσίμου για εμπορευματοκιβώτια. Έχουμε μια μακροπρόθεσμη οπτική και πιστεύουμε ότι τελικά θα αποδώσει.

Το κλειδί είναι να διατηρήσουμε οικονομική αντοχή ώστε να μπορούμε να αντέξουμε τους κύκλους της ναυτιλιακής αγοράς. Πιστεύω ότι –ειδικά στην Ευρώπη– οι κανονισμοί θα προχωρήσουν και τα πλοία διπλού καυσίμου LNG θα προσφέρουν σαφή πλεονεκτήματα τόσο άποψη εκπομπών αερίων όσο και κόστους, ειδικά όταν λήξει ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας. Ελπίζουμε ότι αυτό θα συμβεί σύντομα, ενδεχομένως εντός του έτους. Όταν οι τιμές του φυσικού αερίου μειωθούν, η χρήση του LNG θα γίνει σημαντικά πιο αποδοτική – όχι μόνο από περιβαλλοντική άποψη, αλλά και οικονομικά, λόγω της χαμηλότερης κατανάλωσης.»

Τα επόμενα χρόνια θα ευνοήσουν τη ναυτιλία

Σε σχέση με τις συνολικότερες γεωπολιτικές εξελίξεις και ανακατατάξεις ο Βαγγέλης Μαρινάκης υπογράμμισε ότι οι αλλαγές είναι μεγάλες, όμως την ίδια στιγμή αυτή η συνθήκη ευνοεί τον κλάδο της ναυτιλίας:

«Πολλά πράγματα που θεωρούσαμε αδιανόητα -όπως οι εντάσεις με την Κίνα, τη Ρωσία ή η σύγκρουση Ισραήλ-Παλαιστίνης- συμβαίνουν. Τα επόμενα χρόνια θα είναι πολύ ενδιαφέροντα. Πιστεύω ότι, τελικά, αυτές οι εξελίξεις θα ωφελήσουν τη ναυτιλία και τις εταιρείες μας. Βραχυπρόθεσμα, ίσως χρειαστεί να υπομείνουμε κάποιες δυσκολίες κμέχρι να επέλθει ομαλοποίηση. Αλλά επαναλαμβάνω:αυτή η μεταβλητότητα και όλες αυτές οι γεωπολιτικές αλλαγές τείνουν να βοηθάνε μακροπρόθεσμα τον κλάδο μας.»

Η στρατηγική των κυρώσεων: ο Ευρωπαίος καταναλωτής πλήρωσε τον λογαριασμό

Ο ιδρυτής και πρόεδρος της Capital Maritime & Trading Corp. υπενθύμισε ότι έγκαιρα είχε προειδοποιήσει τις επιπτώσεις των ευρωπαϊκών κυρώσεων με αφορμή τον πόλεμο Ρωσίας και Ουκρανίας

«Όσον αφορά την ευρωπαϊκή οικονομία, είπα πριν από τρία χρόνια -όταν ξεκίνησε ο πόλεμος Ρωσίας- Ουκρανίας- ότι η στρατηγική κυρώσεων της ΕΕ τελικά δεν θα λειτουργούσε. Στο τέλος, ήταν ο Ευρωπαίος πολίτης που πλήρωσε το τίμημα. Το ρωσικό πετρέλαιο συνέχισε να εξάγεται στην Κίνα και την Ινδία με μεγάλες εκπτώσεις. Εν τω μεταξύ, οι ευρωπαϊκές χώρες αγόραζαν προϊόντα από τα ινδικά και κινεζικά διυλιστήρια σε τιμές ρεκόρ. Έτσι, παρά το εμπάργκο η Ρωσία έλαβε στην πραγματικότητα περισσότερα έσοδα από ό,τι πριν, ενώ τα διυλιστήρια της Ινδίας και της Κίνας κατέγραψαν κέρδη ρεκόρ. Και ήταν ο Ευρωπαίος καταναλωτής που πλήρωσε το λογαριασμό. Αυτός είναι ένας από τους λόγους για τους οποίους πιστεύω ότι η ύφεση στην Ευρώπη είναι πλέον αναπόφευκτη».

Γι' αυτό και υπογράμμισε ότι θεωρεί ότι η κυβέρνηση Τραμπ υιοθετεί τη σωστή προσέγγιση απέναντι στον πόλεμο Ρωσίας- Ουκρανίας: *«Τα τελευταία τρία χρόνια, η Ευρώπη δεν κατέβαλε καμία σοβαρή προσπάθεια για να σταματήσει αυτόν τον πόλεμο. Αθώοι άνθρωποι -ιδιαίτερα παιδιά- πεθαίνουν. Και μετά από τρία χρόνια, δεν υπάρχει κανένας λόγος για να συνεχιστεί αυτό. Είναι παράλογο και πρέπει να σταματήσει. Αυτές είναι οι προσωπικές μου απόψεις για τις οικονομικές προοπτικές της Ευρώπης και το μέλλον της ναυτιλίας».*

Ολοκληρώνοντας την ομιλία του ο Βαγγέλης Μαρινάκης ευχήθηκε στους παρευρισκομένους *«να παραμείνουν δυνατοί και υγιείς. Γιατί όταν είσαι δυνατός και υγιής, μπορείς να αντιμετωπίζεις τις κρίσεις και να απολαμβάνεις τις προκλήσεις κάθε μέρα. Στο τέλος, όλοι προσπαθούμε να κάνουμε το καλύτερο δυνατό -για τις εταιρείες μας, τους μετόχους μας και για το μέλλον».*

<https://www.amna.gr/en/pr-view/325709>

(Ξένη δημοσίευση)-ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΥΠΟΥ-19th Annual Capital Link International Shipping Forum - March 31, 2025 - New York City-Mr. Evangelos Marinakis - Luncheon Keynote Speaker

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΤΥΠΟΥ / Τετάρτη 2 Απριλίου 2025, 15:37 / Πηγή: CAPITAL LINK

PRESS RELEASE

Mr. Evangelos Marinakis
Founder & Chairman
Capital Maritime & Trading Corp.

KEYNOTE SPEAKER

at the Official Luncheon

In the context of the
19th Annual Capital Link International Shipping Forum

Monday, March 31, 2025 | Metropolitan Club - New York City

Tuesday, April 1st, 2025

Mr. Evangelos Marinakis, Founder & Chairman of Capital Maritime & Trading Corp., delivered KEYNOTE REMARKS at the Official Luncheon that was held in the context of the 19th Annual Capital Link International Shipping Forum, on Monday March 31, 2025 at the Metropolitan Club in New York City. The Forum was held in cooperation with New York Stock Exchange - NYSE and Nasdaq.

LUNCH & KEYNOTE REMARKS

Luncheon Sponsor: The Marshall Islands Registry

Introductory Remarks:

Mr. Chris Taylor, Chief Development Officer – NYSE GROUP

Luncheon Keynote Address:

Mr. Evangelos Marinakis
Founder & Chairman
Capital Maritime & Trading Corp.

Mr. Chris Taylor, Chief Development Officer – NYSE GROUP, delivered Introductory Remarks.

Mr. Evangelos Marinakis, Founder & Chairman - Capital Maritime & Trading Corp., stated: “I’m happy to be here today with all of you. I saw many friends whom I hadn’t seen in quite some time—friends with whom we started out, let’s say, back in the early '90s. So, it was a pleasant surprise to see them again and to see that they’re still strong, healthy, and doing well in business.

Since the U.S. elections and the beginning of Mr. Trump’s administration in January, we’ve seen many changes—numerous announcements and discussions on various global matters—which have made our lives more complicated, but at the same time, much more interesting. In shipping, we often benefit from geopolitical events. When there’s uncertainty, I believe that, at the end of the day, it tends to work in shipping’s favor—perhaps in the short term, but also, in the long term, we often see benefits. Of course, it all depends on how entrepreneurs react—how they analyze the situation and form a strategy.

In my opinion, we’ll face many challenges ahead, especially regarding tariffs. The current discussions we’re following are no longer limited to China; now there are tariffs affecting the EU and other countries as well. All of this has a direct impact on shipping, because it affects the transportation of goods. In the short term, I expect a negative impact, but I don’t believe such restrictions are sustainable in the long run.

Another issue that concerns us is the future of Chinese-built tonnage. We're not only talking about vessels owned by Chinese companies. In the last 10 to 15 years, due to the way the shipbuilding industry has developed, shipowners often had no choice but to consider building in China—for three main reasons: first, due to the capacity; second, because of competitive pricing; and third, because Chinese shipyards have improved their quality significantly. In many cases, their standards are approaching those of Korean or even Japanese yards. As a result, a large number of ships—owned by both listed and private companies worldwide—have been built in China.

Currently, we’re seeing charterers—even in short or period charter negotiations—trying to avoid Chinese-built tonnage. Some do this to negotiate better rates; others are genuinely concerned about the risks, particularly when cargoes are being transported in and out of the United States. They simply don’t want to take the risk.

If this trend continues, we will end up with a two-tier market, and ultimately, the consumer will bear the cost. Delivered commodity prices will rise, especially for goods entering or leaving the U.S. on non-Chinese-built vessels. I believe this situation could last longer than any of us would like to think.

On the other hand, the economic situation in Europe is not looking good. We anticipate a recession. There were similar predictions even before COVID, but due to the pandemic and the past five years—which flew by quickly—this recession was postponed. In fact, several industries, including shipping, saw record profits during that time, particularly in the container and dry cargo sectors. Rates soared, and we witnessed extraordinary market conditions.

The Russia-Ukraine war also affected the tanker market, pushing freight rates to exceptionally high levels. The market was very strong for a time. Then came the conflict between Israel and Palestine, along with disruptions in the Suez Canal—which had a real impact on our business and on freight rates. At the same time, the Panama Canal faced its own issues with draught restrictions. For the first time in history, both canals were not fully operational at the same time. This pushed rates higher, but this advantage won't last forever. Eventually, these factors will normalize.

Our strategy going forward is to continue modernizing our fleet while staying highly aware of emissions, environmental concerns, and the latest IMO regulations. Even though the Trump administration may not push ahead with environmental regulations in the U.S., we remain committed to reducing emissions and being environmentally conscious. We pay a premium to build eco-friendly and dual-fuel ships. For a while, there will be a transitional phase where we use less-polluting energy sources, even though we haven't yet seen charterers, oil majors, or liner companies paying a premium for these vessels. Still, we've expanded our newbuilding program with dual-fuel technology in container ships. We take a long-term view and believe it will pay off.

The key is to remain financially strong so we can withstand market cycles. Eventually—especially in Europe—environmental regulations will move forward, and dual-fuel LNG vessels will offer clear advantages in terms of both emissions and cost, particularly when the Russia-Ukraine war ends. We hope that will happen soon—possibly within the year. When gas prices fall, using LNG will become significantly more cost-effective—not only from an environmental standpoint, but also financially, due to lower fuel consumption.

Things we thought could never happen—such as tensions with China, Russia, or the Israel-Palestine conflict—are happening. The years ahead will be very interesting. I believe that, ultimately, these developments will benefit shipping and our companies. In the short term, we may have to endure some pain and wait for normalization. But once again, I say: all this volatility and all these geopolitical changes tend to support our industry in the long run.

Regarding the European economy, I said three years ago—when the Russia-Ukraine war began—that the EU sanctions strategy would backfire. In the end, it was the European citizen who paid the price. Russian oil continued to be exported to China and India at deep discounts. Meanwhile, European countries

bought refined products from those same refineries at record-high prices. So, despite the sanctions, Russia actually received more income than before, while Indian and Chinese refineries enjoyed record profits. And it was the European consumer who footed the bill. This is one of the reasons I believe a recession in Europe is now unavoidable.

I also think the Trump administration is taking the right approach toward the Russia-Ukraine war. In the last three years, Europe has made no serious effort to stop this war. Innocent people—especially children—are dying. And after three years, there is no justification for this to continue. It's senseless, and it must stop. These are my personal views on the economic outlook in Europe and the future of shipping.

What I wish for everyone here today is to remain strong and healthy. Because when you are strong and healthy, you can navigate crises and embrace daily challenges. In the end, we all try to do our best—for our companies, our shareholders, and the future.

Thank you very much.”

FORUM OVERVIEW:

Held in New York City every year, the Annual International Shipping Forum is known for its large attendance by investors, shipowners and financiers. It is a meeting place for C-level Executives from the maritime industry and the finance and investment communities involved with shipping.

The Forum examined the macroeconomic issues that are shaping and transforming the international shipping markets today, featuring a comprehensive review and outlook of the various shipping markets, made more relevant by the release of companies' annual results. Discussions included topics of critical relevance to industry geopolitics, energy security, sanctions, access to capital, regulation, technology, innovation and more.

The conference featured senior executives from leading maritime companies, financiers and industry participants who discussed trends, development and the outlook of the various shipping market segments and also covered topics of critical interest to the shipping industry.

The Forum featured a series of panel discussions as well as 1x1 meetings between investors and executives from shipping companies.

This one-day conference is known for its rich informational content and the extensive marketing, networking and business development opportunities.

1x1 MEETINGS FOR INSTITUTIONAL INVESTORS:

In parallel to the event 1x1 meetings were organized between shipping companies and institutional

investors.

FORUM AGENDA:

The agenda of the event is available at the following link
<https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/>

THE FORUM WAS ORGANISED:

IN COOPERATION WITH: New York Stock Exchange (NYSE) • NASDAQ

GLOBAL LEAD SPONSOR: TEN LTD. – TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD.

GLOBAL GOLD SPONSORS: DNV • EY

GLOBAL SPONSORS: ABS • DNB • Liberian Registry • Seward & Kissel LLP

SPONSORS: The American Club • The Baltic Exchange • First Citizens Club • Morgan Stanley • Neptune Maritime Leasing • Reed Smith • Vedder Price • V Group • Watson Farley & Williams

SUPPORTING SPONSORS: Ardmere Shipping Corporation (NYSE: ASC) • BW LPG Ltd. (NYSE: BWLP) (OSLO: BWLPG) • Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC) • CoolCo Ltd. (NYSE: CLCO) (OSLO: CLCO) • d'Amico International Shipping S.A. (DIS.MI) (OTCQX: DMCOF) • Diana Shipping Inc. (NYSE: DSX) • Dorian LPG Ltd. (NYSE: LPG) • Eurodry Ltd. (NASDAQ: EDRY) • Euroseas Ltd. (NASDAQ: ESEA) • Flott & Co. PC • Genco Shipping & Trading Ltd (NYSE: GNK) • Global Ship Lease (GSL) • Heidmar Maritime Holdings Corp (NASDAQ: HMR) • International Seaways, Inc. (NYSE: INSW) • Navigator Gas (NYSE: NVGS) • Navios Maritime Partners L.P. (NYSE: NMM) • Pangaea Logistics Solutions Ltd. (NASDAQ: PANL) • Pyxis Tankers (NASDAQ: PXS) • Safe Bulkers, Inc. (NYSE: SB) • Scorpio Tankers Inc. (NYSE: STNG) • Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK) • Stellar V Capital Corp. (NASDAQ: SVCCU)

BREAKFAST SPONSORS: CASTOR – TORO

LUNCHEON SPONSOR: THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

CHARITY PARTNER: THE SEAMEN'S CHURCH INSTITUTE

SUPPORTING ORGANISATIONS: IBIA • INTERCARGO • NYMAR – New York Maritime Inc. • World Shipping Council • WLPGA

MEDIA PARTNERS:

ALTER EGO MEDIA – MEGA – TO BHMA – TA NEA – in.gr – ot.gr

Actualidad Maritima • All About Shipping • Athens Macedonian News Agency • Elnavi • Greek News USA
• The Japan Maritime Daily • KAIJI PRESS • Marine Circle • maritimes.gr • Naftika Xronika • NGTV – New
Greek Television • Shipping & Finance • Robban Assafina • World Oils • Xinde Marine News

FOR MORE INFORMATION:

Please visit forum's website: <https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/agenda.html>

Please contact:

NEW YORK // Mrs. Olga Bornozi & Mrs. Eleni Bej

obornozi@capitallink.com ; ebej@capitallink.com or + 1 212 661 7566

For sponsorship opportunities please contact: Nicolas Bornozis, Olga Bornozi or Anny Zhu at
forum@capitallink.com or call +1 (212) 661-7566.

Or visit:

<https://forums.capitallink.com/shipping/2025newyork/agenda.html>

www.capitallinkforum.com

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

ORGANIZERS

Founded in 1995, Capital Link is a New York based investor relations, financial communications and advisory firm with a strategic focus on the maritime, commodities and energy sectors, MLPs, as well as Closed-End Funds and ETFs. In addition, Capital Link organizes 18 high quality Investment Forums, and multiple webinars and podcasts, focusing on maritime transportation and U.S. investment products in 11 countries in the United States, Europe and Asia, in key industry centers, such as New York, London, Oslo, Hamburg, Athens, Limassol, Shanghai, Singapore, Tokyo, Hong Kong, and Dubai, all of which are known for combining rich educational and informational content with unique marketing and networking opportunities. Capital Link is a member of the Baltic Exchange. Based in New York City, Capital Link has presence in London, Athens & Oslo.

<https://www.ekdoseiskerkyra.gr/19o-ethsio-capital-link-international-shipping-forum/>

19ο ετήσιο Capital Link International Shipping Forum



Το 19ο ετήσιο Capital Link International Shipping Forum πραγματοποιήθηκε στις 31 Μαρτίου 2025, στο Metropolitan Club της Νέας Υόρκης, σε συνεργασία με το Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης και το Nasdaq. Το συνέδριο συγκέντρωσε κορυφαίους επενδυτές, πλοιοκτήτες και χρηματοδότες, προσφέροντας μια ολοκληρωμένη ανασκόπηση της ναυτιλιακής αγοράς και των προκλήσεων που αντιμετωπίζει.

Κατά τη διάρκεια του φόρουμ συζητήθηκαν μακροοικονομικά ζητήματα που επηρεάζουν τη ναυτιλία, όπως η γεωπολιτική, η ενεργειακή ασφάλεια, οι κυρώσεις, η πρόσβαση σε κεφάλαια, οι κανονισμοί και η τεχνολογία. Το συνέδριο περιλάμβανε πάνελ συζητήσεων και συναντήσεις μεταξύ επενδυτών και στελεχών ναυτιλιακών εταιρειών, προσφέροντας σημαντικές ευκαιρίες για δικτύωση και επιχειρηματική ανάπτυξη.



Ο Βαγγέλης Μαρινάκης, πρόεδρος της Capital Maritime & Trading, ήταν ο κεντρικός ομιλητής στο επίσημο μεσημεριανό γεύμα του συνεδρίου. Στην ομιλία του ανέφερε ότι η ναυτιλία συχνά επωφελείται από γεωπολιτικά γεγονότα, καθώς η αβεβαιότητα δημιουργεί ευκαιρίες. Ωστόσο, επισήμανε ότι οι νέοι δασμοί της κυβέρνησης Τραμπ δημιουργούν προκλήσεις, καθώς επηρεάζουν το διεθνές εμπόριο και, κατ' επέκταση, τη ναυτιλία.

«Βραχυπρόθεσμα, αναμένω αρνητικό αντίκτυπο, αλλά δεν πιστεύω ότι τέτοιοι περιορισμοί είναι βιώσιμοι μακροπρόθεσμα», εκτίμησε. Εμφανίστηκε, όμως, ανήσυχος για την οικονομική κατάσταση της Ευρώπης, προβλέποντας ότι επίκειται ύφεση. Τόνισε ότι, παρότι η ναυτιλία σημείωσε ιστορικά υψηλά

κέρδη τα τελευταία χρόνια, οι παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες ενδέχεται να επιφέρουν μεταβολές στη ναυλαγορά.

Υπενθύμισε ότι προ τριετίας, όταν η Ρωσία εισέβαλε στην Ουκρανία, είχε εκτιμήσει ότι η στρατηγική κυρώσεων της ΕΕ δεν θα λειτουργούσε και στο τέλος ο Ευρωπαίος πολίτης θα πλήρωνε το τίμημα. Δήλωσε δικαιωμένος, προσθέτοντας ότι αυτός είναι ένας από τους λόγους που οδηγούν σήμερα σε ύφεση την Ευρώπη. Χαρακτήρισε σωστή την προσέγγιση της κυβέρνησης Τραμπ στον πόλεμο Ρωσίας-Ουκρανίας. «Είναι παράλογος και πρέπει να σταματήσει», κατέληξε.

<https://energypress.gr/news/i-energeiaki-metabasi-kai-oi-makroprothesmes-prooptikes-toy-lng-sto-diethnes-naytiliako-foroyu>

Η ενεργειακή μετάβαση και οι μακροπρόθεσμες προοπτικές του LNG στο Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ της Capital Link



02 04 2025 | 15:00

[0 Σχολια](#)

[A+ A-](#)

Στο 19ο Ετήσιο Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ της Capital Link, που πραγματοποιήθηκε τη Δευτέρα 31 Μαρτίου στο Metropolitan Club στο Μανχάταν, η ενεργειακή μετάβαση και οι μακροπρόθεσμες προοπτικές του υδροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) βρέθηκαν στο επίκεντρο της συζήτησης κατά τη διάρκεια πάνελ για τον κλάδο της μεταφοράς φυσικού αερίου. Μεταξύ των ομιλητών, ο Γεράσιμος Καλογηράτος, Διευθύνων Σύμβουλος της εισηγμένης στο Nasdaq Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC), παρουσίασε μια δυναμική προοπτική για το LNG και τη ναυτιλία δέσμευσης άνθρακα, τοποθετώντας την εταιρεία του στην πρώτη γραμμή ενός μεταβαλλόμενου ναυτιλιακού τοπίου, που διαμορφώνεται ολοένα και περισσότερο από τις ανάγκες καθαρής ενέργειας και τις τεχνολογικές μεταβολές.

«Διαθέτουμε και διαχειριζόμαστε τον μεγαλύτερο στόλο πλοίων LNG με δίχρονες μηχανές που είναι εισηγμένος στις ΗΠΑ», ανέφερε ο Καλογηράτος. «Πρόκειται για 12 πλοία στο νερό και άλλα έξι καθ' οδόν». Με έσοδα ύψους 2,5 δισεκατομμυρίων δολαρίων από συμβόλαια και ανεκτέλεστο υπόλοιπο ναύλωσης επτά ετών, η CCEC επενδύει στα «φορτία ενεργειακής μετάβασης» όπως τα αποκάλεσε ο Καλογηράτος – τα οποία κυμαίνονται από LNG και LPG μέχρι αμμωνία και υγρό CO₂.

Η αγορά ναυτιλίας LNG, υποστήριξε, οδεύει προς μια κρίσιμη καμπή. «Βλέπουμε την αγορά LNG να εξισορροπείται το 2026/αρχές 2027. Τα υψηλά ναύλα για συμβόλαια 7-10 ετών αντέχουν, αντικατοπτρίζοντας τα θεμελιώδη μεγέθη για μελλοντικές παραδόσεις», σχολίασε, προσθέτοντας ότι οι καθυστερήσεις στην ανάπτυξη νέας εξαγωγικής ικανότητας—περίπου 30 εκατομμύρια τόνοι ετησίως (MTPA) εκτός προγράμματος—αναμένεται να αποκατασταθούν έως το 2026 και 2027, προκαλώντας απότομη συρρίκνωση της διαθεσιμότητας πλοίων.

Ίσως ακόμη πιο σημαντική ήταν η έμφαση που έδωσε ο Καλογηράτος στις μεταφορές CCUS (δέσμευση και αποθήκευση άνθρακα), μια αναδυόμενη εξειδικευμένη αγορά στον ναυτιλιακό κλάδο. Η CCEC διαθέτει τέσσερα από τα πρώτα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου CO₂ στον κόσμο—πλοία μικρού μεγέθους, πολλαπλών αερίων, που ο Καλογηράτος περιέγραψε ως «ένα μεγάλο μέρος ενός πολύ μικρού βιβλίου παραγγελιών». Θεωρεί ότι αυτά τα πλοία θα διαδραματίσουν κρίσιμο ρόλο στην απανθρακοποίηση, ιδιαίτερα στην Ευρώπη, όπου επιταχύνεται η υλοποίηση έργων όπως το Northern Lights της Νορβηγίας και το Stella Maris, που υποστηρίζεται από την ΕΕ.

Ο Καλογηράτος αναφέρθηκε επίσης στην αυξανόμενη ζήτηση ενέργειας από τα data centers που τροφοδοτούν την τεχνητή νοημοσύνη, χαρακτηρίζοντας αυτή την τάση ως έναν μακροπρόθεσμο παράγοντα ενίσχυσης της ζήτησης LNG. Παρά τη βραχυπρόθεσμη μεταβλητότητα, προέβλεψε ότι οι προοπτικές της αγοράς παραμένουν «πολύ ισχυρές».

Ο κ. Νίκος Μπορνόζης (Capital Link), ο κ. Liam Burke (B Riley Securities), ο κ. Kristian Sorensen (BW LPG), ο κ. Γεράσιμος Καλογηράτος (Capital Clean Energy Carriers Corp.), ο κ. Richard Tyrrell (Cool Company), ο κ. Ted Young (Dorian LPG) και ο κ. Randy Giveans (Navigator Gas)

Άλλοι ομιλητές συμμερίστηκαν την αισιόδοξη προοπτική για τη ναυτιλία φυσικού αερίου. Ο Richard Tyrrell, Διευθύνων Σύμβουλος της Cool Company (NYSE: CLCO), αναγνώρισε την προσωρινή πίεση στην αγορά LNG, αλλά υποστήριξε ότι η ανάπτυξη των εξαγωγών των ΗΠΑ και οι μεγαλύτερες αποστάσεις πλεύσης ενισχύουν τη μελλοντική ζήτηση για ναυτιλιακές μεταφορές.

Όσον αφορά τον τομέα του υγροποιημένου πετρελαϊκού αερίου (LPG), ο Kristian Sorensen, Διευθύνων Σύμβουλος της BW LPG, δήλωσε ότι τα θεμελιώδη μεγέθη της αγοράς παραμένουν ισχυρά, με αυξανόμενη ζήτηση στην Ασία και πιθανά νέα περιθώρια ανάπτυξης στην Αφρική. Ο Ted Young, Οικονομικός Διευθυντής της Dorian LPG, πρόσθεσε ότι το LPG συνεχίζει να κερδίζει έδαφος στις βιομηχανίες πετροχημικών και στις οικιακές αγορές, ενώ η ανάπτυξη του στόλου παραμένει διαχειρίσιμη.

Ο Randy Giveans, Επικεφαλής Επενδυτικών Σχέσεων της Navigator Gas, εστίασε στη διαφοροποίηση ως μέσο προστασίας απέναντι στην παγκόσμια οικονομική αβεβαιότητα. «Μεταφέρουμε επτά διαφορετικά εμπορεύματα σε πολλές ηπείρους», ανέφερε. «Αυτό μας προσφέρει ένα επίπεδο σταθερότητας στα έσοδα, ιδιαίτερα χάρη στον ισορροπημένο συνδυασμό έκθεσης στην αγορά spot και στις χρονοναυλώσεις.»

<https://elnavi.gr/en/shippings-news/2091-evangelos-marinakis-delivered-a-keynote-speech-at-the-capital-link-forum-in-new-york>

Evangelos Marinakis delivered a keynote speech at the Capital Link Forum in New York

1 / 6

Evangelos Marinakis, Founder & Chairman of **Capital Maritime & Trading Corp.**, delivered **KEYNOTE REMARKS** at the **Official Luncheon** that was held in the context of the **19th Annual Capital Link International Shipping Forum**, on **Monday March 31, 2025** at the **Metropolitan Club** in **New York City**. The Forum was held in **cooperation** with **New York Stock Exchange - NYSE** and **Nasdaq**.

Mr. Chris Taylor, Chief Development Officer – **NYSE GROUP**, delivered Introductory Remarks.

Mr. Evangelos Marinakis, Founder & Chairman - **Capital Maritime & Trading Corp.**, stated: "I'm happy to be here today with all of you. I saw many friends whom I hadn't seen in quite some time—friends with whom we started out, let's say, back in the early '90s. So, it was a pleasant surprise to see them again and to see that they're still strong, healthy, and doing well in business. Since the U.S. elections and the beginning of Mr. Trump's administration in January, we've seen many changes—numerous announcements and discussions on various global matters—which have made our lives more complicated, but at the same time, much more interesting. In shipping, we often benefit from geopolitical events. When there's uncertainty, I believe that, at the end of the day, it tends to work in shipping's favor—perhaps in the short term, but also, in the long term, we often see benefits.

Of course, it all depends on how entrepreneurs react—how they analyze the situation and form a strategy.

In my opinion, we'll face many challenges ahead, especially regarding tariffs. The current discussions we're following are no longer limited to China; now there are tariffs affecting the EU and other countries as well.

All of this has a direct impact on shipping, because it affects the transportation of goods. In the short term, I expect a negative impact, but I don't believe such restrictions are sustainable in the long run.

Another issue that concerns us is the future of Chinese-built tonnage. We're not only talking about vessels owned by Chinese companies. In the last 10 to 15 years, due to the way the shipbuilding industry has developed, shipowners often had no choice but to consider building in China—for three main reasons: first, due to the capacity; second, because of competitive pricing; and third, because Chinese shipyards have improved their quality significantly. In many cases, their standards are approaching those of Korean or even Japanese yards. As a result, a large number of ships—owned by both listed and private companies worldwide—have been built in China.

Currently, we're seeing charterers—even in short or period charter negotiations—trying to avoid Chinese-built tonnage. Some do this to negotiate better rates; others are genuinely concerned about the risks, particularly when cargoes are being transported in and out of the United States. They simply don't

want to take the risk. If this trend continues, we will end up with a two-tier market, and ultimately, the consumer will bear the cost. Delivered commodity prices will rise, especially for goods entering or leaving the U.S. on non-Chinese-built vessels. I believe this situation could last longer than any of us would like to think.

On the other hand, the economic situation in Europe is not looking good. We anticipate a recession. There were similar predictions even before COVID, but due to the pandemic and the past five years—which flew by quickly—this recession was postponed. In fact, several industries, including shipping, saw record profits during that time, particularly in the container and dry cargo sectors. Rates soared, and we witnessed extraordinary market conditions.

The Russia-Ukraine war also affected the tanker market, pushing freight rates to exceptionally high levels. The market was very strong for a time. Then came the conflict between Israel and Palestine, along with disruptions in the Suez Canal—which had a real impact on our business and on freight rates. At the same time, the Panama Canal faced its own issues with draught restrictions. For the first time in history, both canals were not fully operational at the same time. This pushed rates higher, but this advantage won't last forever. Eventually, these factors will normalize. Our strategy going forward is to continue modernizing our fleet while staying highly aware of emissions, environmental concerns, and the latest IMO regulations. Even though the Trump administration may not push ahead with environmental regulations in the U.S., we remain committed to reducing emissions and being environmentally conscious. We pay a premium to build eco-friendly and dual-fuel ships. For a while, there will be a transitional phase where we use less-polluting energy sources, even though we haven't yet seen charterers, oil majors, or liner companies paying a premium for these vessels. Still, we've expanded our newbuilding program with dual-fuel technology in container ships. We take a long-term view and believe it will pay off.

The key is to remain financially strong so we can withstand market cycles. Eventually—especially in Europe—environmental regulations will move forward, and dual-fuel LNG vessels will offer clear advantages in terms of both emissions and cost, particularly when the Russia-Ukraine war ends. We hope that will happen soon—possibly within the year. When gas prices fall, using LNG will become significantly more cost-effective—not only from an environmental standpoint, but also financially, due to lower fuel consumption.

Things we thought could never happen—such as tensions with China, Russia, or the Israel-Palestine conflict—are happening. The years ahead will be very interesting. I believe that, ultimately, these developments will benefit shipping and our companies. In the short term, we may have to endure some pain and wait for normalization. But once again, I say: all this volatility and all these geopolitical changes tend to support our industry in the long run. Regarding the European economy, I said three years ago—when the Russia-Ukraine war began—that the EU sanctions strategy would backfire. In the end, it was the European citizen who paid the price.

Russian oil continued to be exported to China and India at deep discounts. Meanwhile, European countries bought refined products from those same refineries at record-high prices.

So, despite the sanctions, Russia actually received more income than before, while Indian and Chinese refineries enjoyed record profits. And it was the European consumer who footed the bill.

This is one of the reasons I believe a recession in Europe is now unavoidable. I also think the Trump administration is taking the right approach toward the Russia-Ukraine war. In the last three years, Europe has made no serious effort to stop this war. Innocent people—especially children—are dying. And after three years, there is no justification for this to continue. It's senseless, and it must stop.

These are my personal views on the economic outlook in Europe and the future of shipping. What I wish for everyone here today is to remain strong and healthy. Because when you are strong and healthy, you can navigate crises and embrace daily challenges. In the end, we all try to do our best—for our companies, our shareholders, and the future.

Thank you very much.”

<https://elnavi.gr/el/naytiliaka-nea/2083-o-baggelhs-marinakhs-kentrikos-omilhths-sto-capital-link-forum-sthn-nea-yorkh>

Ο Βαγγέλης Μαρινάκης κεντρικός ομιλητής στο Capital Link Forum στην Νέα Υόρκη

1 / 6

Ο Βαγγέλης Μαρινάκης, Founder & Chairman της Capital Maritime & Trading Corp., συμμετείχε ως Κεντρικός Ομιλητής στο Επίσημο Μεσημεριανό Γεύμα που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του 19ου Ετήσιου Capital Link International Shipping Forum, τη Δευτέρα 31 Μαρτίου, 2025 στο Metropolitan Club στην Νέα Υόρκη. Το Συνέδριο διοργανώθηκε σε συνεργασία με το Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης NYSE και το Nasdaq.

Ο κ. Chris Taylor, Chief Development Officer – NYSE GROUP, πραγματοποίησε Εισαγωγικά Σχόλια.

Ο κ. Βαγγέλης Μαρινάκης, Founder & Chairman, **Capital Maritime & Trading Corp.**, τόνισε τα εξής: “Χαίρομαι που βρίσκομαι σήμερα εδώ μαζί σας. Είδα πολλούς φίλους που είχα να δω αρκετό καιρό, φίλους με τους οποίους ξεκινήσαμε - ως πούμε - μαζί στις αρχές της δεκαετίας του '90. Ήταν, λοιπόν, μια ευχάριστη έκπληξη να τους ξαναδώ και να διαπιστώσω ότι εξακολουθούν να είναι δυνατοί, υγιείς και επιτυχημένοι στις επιχειρήσεις τους.

Μετά τις εκλογές στις ΗΠΑ και την έναρξη της νέας κυβέρνησης Τραμπ τον Ιανουάριο, έχουμε δει πολλές αλλαγές - πλήθος ανακοινώσεων και συζητήσεων για διεθνή θέματα - που έχουν κάνει τη ζωή μας πιο σύνθετη, αλλά ταυτόχρονα πιο ενδιαφέρουσα. Στη ναυτιλία συχνά επωφελούμαστε από τα γεωπολιτικά γεγονότα. Όταν υπάρχει αβεβαιότητα, πιστεύω ότι, στο τέλος της ημέρας, η ναυτιλία κερδίζει—ίσως βραχυπρόθεσμα, αλλά σίγουρα μακροπρόθεσμα βλέπουμε οφέλη. Φυσικά, όλα εξαρτώνται από το πώς αντιδρούν οι επιχειρηματίες - πως αναλύουν την κατάσταση και διαμορφώνουν μία στρατηγική.

Κατά τη γνώμη μου θα αντιμετωπίσουμε πολλές προκλήσεις στο μέλλον, ιδίως όσον αφορά τους δασμούς. Οι τρέχουσες συζητήσεις που παρακολουθούμε δεν περιορίζονται πλέον μόνο στην Κίνα - τώρα υπάρχουν δασμοί που επηρεάζουν και την Ε.Ε. και άλλες χώρες. Όλα αυτά έχουν άμεσο αντίκτυπο στη ναυτιλία, διότι επηρεάζουν τη μεταφορά αγαθών. Βραχυπρόθεσμα αναμένω αρνητικό αντίκτυπο, αλλά δεν πιστεύω ότι τέτοιοι περιορισμοί είναι βιώσιμοι μακροπρόθεσμα.

Ένα άλλο ζήτημα που μας απασχολεί είναι το μέλλον του τονάζ κινεζικής κατασκευής. Δεν μιλάμε μόνο για πλοία που ανήκουν σε Κινέζικες εταιρείες. Τα τελευταία 10-15 χρόνια, λόγω του τρόπου με τον οποίο αναπτύχθηκε η ναυπηγική βιομηχανία, οι πλοιοκτήτες δεν είχαν συχνά άλλη επιλογή από το να εξετάσουν το ενδεχόμενο ναυπήγησης στην Κίνα για τρεις βασικούς λόγους: Πρώτον, λόγω της διαθέσιμης χωρητικότητας.

Δεύτερον, λόγω του ανταγωνιστικού κόστους. Και τρίτον, γιατί τα κινεζικά ναυπηγεία έχουν βελτιώσει σημαντικά την ποιότητά τους. Σε πολλές περιπτώσεις, τα πρότυπα τους πλησιάζουν εκείνα των κορεατικών ή ακόμα και των ιαπωνικών ναυπηγείων. Ως αποτέλεσμα, ένας μεγάλος αριθμός πλοίων—

που ανήκουν τόσο σε εισηγμένες όσο και σε ιδιωτικές εταιρείες παγκοσμίως—έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα.

Αυτή τη στιγμή, βλέπουμε ναυλωτές - ακόμη και σε διαπραγματεύσεις ναυλώσεων, είτε μακροχρόνιες είτε βραχυχρόνιες, να προσπαθούν να αποφύγουν πλοία κινεζικής ναυπήγησης. Ορισμένοι το κάνουν για να διαπραγματευτούν καλύτερα ναύλα – άλλοι ανησυχούν πραγματικά για τους κινδύνους, ιδιαίτερα όταν τα φορτία μεταφέρονται από και προς τις Ηνωμένες Πολιτείες. Απλώς δεν θέλουν να αναλάβουν το ρίσκο.

Αν αυτή η τάση συνεχιστεί, θα δημιουργηθεί μια αγορά δύο ταχυτήτων και, στο τέλος ο καταναλωτής θα πληρώσει το τίμημα. Το κόστος των παραδιδόμενων εμπορευμάτων θα είναι υψηλότερο, ειδικά για προϊόντα που εισάγονται ή εξάγονται από τις ΗΠΑ με πλοία που δεν έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα. Πιστεύω ότι αυτή η κατάσταση μπορεί να διαρκέσει περισσότερο από όσο όλοι θα θέλαμε.

Από την άλλη πλευρά, η οικονομική κατάσταση στην Ευρώπη δεν είναι καλή. Αναμένουμε ύφεση. Παρόμοιες προβλέψεις υπήρχαν ακόμη και πριν από το COVID, αλλά λόγω της πανδημίας και των τελευταίων πέντε ετών – που πέρασαν γρήγορα— η ύφεση αυτή αναβλήθηκε. Στην πραγματικότητα, αρκετοί κλάδοι, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας, σημείωσαν ιστορικά υψηλά κέρδη κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ιδίως στους τομείς των εμπορευματοκιβωτίων και του ξηρού φορτίου. Οι ναύλοι εκτοξεύτηκαν και είδαμε εξαιρετικές συνθήκες στην αγορά.

Ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας επηρέασε επίσης την αγορά δεξαμενόπλοιων, ωθώντας τις τιμές των ναύλων σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα. Η αγορά ήταν πολύ ισχυρή για ένα διάστημα. Στη συνέχεια, ήρθε η σύγκρουση μεταξύ Ισραήλ και Παλαιστίνης, μαζί με διαταραχές στη διώρυγα του Σουέζ – οι οποίες είχαν πραγματικό αντίκτυπο στη ναυτιλία και στις τιμές των ναύλων. Ταυτόχρονα, η Διώρυγα του Παναμά αντιμετώπισε τα δικά της προβλήματα με περιορισμούς βυθίσματος. Για πρώτη φορά στην ιστορία, και οι δύο διώρυγες δεν ήταν πλήρως λειτουργικές ταυτόχρονα. Αυτό ώθησε τους ναύλους σε υψηλότερα επίπεδα, αλλά αυτό το πλεονέκτημα δεν θα διαρκέσει για πάντα. Τελικά, οι παράγοντες αυτοί θα εξομαλυνθούν.

Η στρατηγική μας για το μέλλον είναι να συνεχίσουμε τον εκσυγχρονισμό του στόλου μας και να παραμείνουμε εξαιρετικά ευαίσθητοποιημένοι όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων, τις περιβαλλοντικές ανησυχίες και τους τελευταίους κανονισμούς του ΠΟΝ (IMO). Παρόλο που η διοίκηση Τραμπ μπορεί να μην προωθήσει τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς στις ΗΠΑ, παραμένουμε προσηλωμένοι στη μείωση των εκπομπών και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Πληρώνουμε ένα επιπρόσθετο κόστος (premium) για τη ναυπήγηση πλοίων φιλικών στο περιβάλλον καθώς και πλοίων διπλού καυσίμου. Για ένα διάστημα θα υπάρξει μια μεταβατική φάση όπου θα χρησιμοποιούμε λιγότερο ρυπογόνα καύσιμα, παρότι δεν έχουμε δει ακόμη τους ναυλωτές, ή τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες να πληρώνουν επιπρόσθετα premium. Παρ' όλα αυτά έχουμε επεκτείνει τη ναυπηγική μας δραστηριότητα σε πλοία εμπορευματοκιβωτίων με τεχνολογία διπλού καυσίμου για εμπορευματοκιβώτια. Έχουμε μια μακροπρόθεσμη οπτική και πιστεύουμε ότι τελικά θα αποδώσει.

Το κλειδί είναι να διατηρήσουμε οικονομική αντοχή ώστε να μπορούμε να αντέξουμε τους κύκλους της ναυτιλιακής αγοράς. Πιστεύω ότι –ειδικά στην Ευρώπη– οι κανονισμοί θα προχωρήσουν και τα πλοία

διπλού καυσίμου LNG θα προσφέρουν σαφή πλεονεκτήματα τόσο από την άποψη των εκπομπών αερίων όσο και κόστους, ειδικά όταν λήξει ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας. Ελπίζουμε ότι αυτό θα συμβεί σύντομα, ενδεχομένως εντός του έτους.

Όταν οι τιμές του φυσικού αερίου μειωθούν, η χρήση του LNG θα γίνει σημαντικά πιο αποδοτική – όχι μόνο από περιβαλλοντική άποψη, αλλά και οικονομικά, λόγω της χαμηλότερης κατανάλωσης.

Πολλά πράγματα που θεωρούσαμε αδιανόητα -όπως οι εντάσεις με την Κίνα, τη Ρωσία ή η σύγκρουση Ισραήλ-Παλαιστίνης- συμβαίνουν. Τα επόμενα χρόνια θα είναι πολύ ενδιαφέροντα. Πιστεύω ότι, τελικά, αυτές οι εξελίξεις θα ωφελήσουν τη ναυτιλία και τις εταιρείες μας. Βραχυπρόθεσμα, ίσως χρειαστεί να υπομείνουμε κάποιες δυσκολίες μέχρι να επέλθει ομαλοποίηση. Αλλά επαναλαμβάνω: αυτή η μεταβλητότητα και όλες αυτές οι γεωπολιτικές αλλαγές τείνουν να βοηθήνε μακροπρόθεσμα τον κλάδο μας.

Όσον αφορά την ευρωπαϊκή οικονομία, είπα πριν από τρία χρόνια -όταν ξεκίνησε ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας- ότι η στρατηγική κυρώσεων της ΕΕ τελικά δεν θα λειτουργούσε. Στο τέλος, ήταν ο Ευρωπαίος πολίτης που πλήρωσε το τίμημα. Το ρωσικό πετρέλαιο συνέχισε να εξάγεται στην Κίνα και την Ινδία με μεγάλες εκπτώσεις. Εν τω μεταξύ, οι ευρωπαϊκές χώρες αγόραζαν προϊόντα από τα ινδικά και κινεζικά διυλιστήρια σε τιμές ρεκόρ.

Έτσι, παρά το εμπάργκο η Ρωσία έλαβε στην πραγματικότητα περισσότερα έσοδα από ό,τι πριν, ενώ τα διυλιστήρια της Ινδίας και της Κίνας κατέγραψαν κέρδη ρεκόρ. Και ήταν ο Ευρωπαίος καταναλωτής που πλήρωσε το λογαριασμό. Αυτός είναι ένας από τους λόγους για τους οποίους πιστεύω ότι η ύφεση στην Ευρώπη είναι πλέον αναπόφευκτη.

Επίσης θεωρώ ότι η κυβέρνηση Τραμπ υιοθετεί τη σωστή προσέγγιση απέναντι στον πόλεμο Ρωσίας-Ουκρανίας. Τα τελευταία τρία χρόνια, η Ευρώπη δεν κατέβαλε καμία σοβαρή προσπάθεια για να σταματήσει αυτόν τον πόλεμο.

Αθώοι άνθρωποι -ιδιαίτερα παιδιά- πεθαίνουν. Και μετά από τρία χρόνια, δεν υπάρχει κανένας λόγος για να συνεχιστεί αυτό. Είναι παράλογο και πρέπει να σταματήσει. Αυτές είναι οι προσωπικές μου απόψεις για τις οικονομικές προοπτικές της Ευρώπης και το μέλλον της ναυτιλίας.

Θέλω να ευχηθώ σε όλους όσους βρίσκεστε εδώ σήμερα να είστε δυνατοί και υγιείς. Γιατί όταν είσαι δυνατός και υγιής, μπορείς να αντιμετωπίζεις τις κρίσεις και να απολαμβάνεις τις προκλήσεις κάθε μέρα.

Στο τέλος, όλοι προσπαθούμε να κάνουμε το καλύτερο δυνατό -για τις εταιρείες μας, τους μετόχους μας και για το μέλλον.

Ευχαριστώ πολύ.”



Ερωτας και Θάνατος

Ο Ρενέ Σιμάνεκ ήταν μέχρι πριν από λίγες ημέρες ο επικεφαλής του γραφείου του Βάλτερ Ρόζενκρατς, που είναι ο πρόεδρος της αυστριακής Βουλής και ανήκει στο ακροδεξιό κόμμα FPÖ. Στο σπίτι του βρέθηκαν όπλα και ναζιστικά αντικείμενα. Είναι άλλωστε γνωστές οι σχέσεις του με μια νεοναζιστική οργάνωση που θέλει να αναβιώσει τις πολιτοφυλακές του Χίτλερ. Ο Ρόζενκρατς, που υπερασπίζεται τον συνεργάτη του, αποτελεί τη δεύτερη Αρχή της Αυστρίας μετά τον Πρόεδρο γιατί το κόμμα του έλαβε 29,2% στις εκλογές της 29ης Σεπτεμβρίου. Αυτά τα πράγματα γίνονται μόνο σε μια χώρα που αρνιόταν για δεκαετίες το ναζιστικό της παρελθόν και έχει μια συντηρητική κοινωνιολογική βάση.

Ερωτηματολόγιο CoEurope

Είστε ενημερωμένοι για τις πολιτικές Συνοχής της ΕΕ;

p.varitaki@gmail.com [Εναλλαγή λογαριασμού](#)

✉ Δεν κοινοποιήθηκε

* Υποδεικνύει απαιτούμενη ερώτηση

Είστε ενημερωμένοι για τις πολιτικές Συνοχής της ΕΕ; *

- Πλήρως
- Αρκετά
- Μέτρια
- Όχι αρκετά
- Καθόλου



Πολιτική / 2 ώρες πριν

Κ. Πιερρακάκης: Δίνουμε έμφαση στη διασύνδεση των δομών Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης με τις τοπικές κοινωνίες



Life / 2 ώρες πριν

Η Σέιντι Σινκ στο «Spider-Man 4»



Κόσμος / 2 ώρες πριν

Ο πρώην πρόεδρος Ντουτέρτε αναλαμβάνει πλήρως την ευθύνη για τον πόλεμο κατά των ναρκωτικών, αναμένει μακρά νομική μάχη ενώπιον του ΔΠΔ



Ελλάδα / 2 ώρες πριν

Ν. Χαρδαλιάς: Να διαφυλάξουμε και αναβαθμίσουμε την πολιτιστική κληρονομιά της Ελευσίνας



Πολιτισμός / 3 ώρες πριν

Το αρχαίο θέατρο της Λευκάδας στο Μέγαρο Μουσικής, στο πλαίσιο των επιστημονικών διαλέξεων «Οι εκπλήξεις»

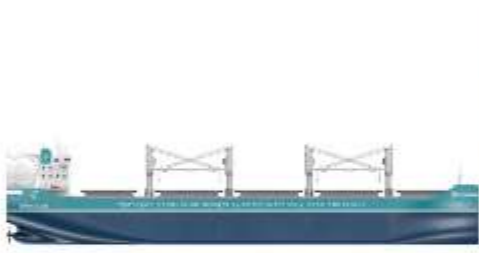


Πολιτική / 3 ώρες πριν

Απέχει από τη διαδικασία ορκωμοσίας του νέου Προέδρου της Δημοκρατίας, Κ. Τασούλα, η Πλεύση Ελευθερίας



Τεχνολογία & Περιβάλλον



Τεχνολογία 14.03.2025
«Αμμονία Cracking», μια τεχνολογία-μονοπάτι για την παραγωγή υδρογόνου



Τεχνολογία 14.03.2025
«Φουρτούνες» κυβερνοασφάλειας στη ναυτιλία



Τεχνολογία 12.03.2025
Høegh Eni και North Ammonia διαμορφώνουν την εφοδιαστική αλυσίδα πράσινης αμμωνίας



Τεχνολογία 12.03.2025
Πλήρως ηλεκτρικό το πλοίο «MF Hamlet»



Τεχνολογία 12.03.2025
Dolphin NxtGen, η επανάσταση της Corvus στην τεχνολογία μπαταριών;



Περιβάλλον 11.03.2025
Πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση της λειψυδρίας στα ελληνικά νησιά



Αναζήτηση...



Ναυτιλιακά Νέα

13/03

Μελίνα Τραυλού: "Υπεύθυνη ηγέτιδα η ναυτιλία των Ελλήνων για την Ευρώπη"

elnavi



Ποντοπόρος Ναυτιλία

13/03

Εκτοξεύθηκαν τα κέρδη της StealthGas το 2024



Ναυτιλιακά Νέα

13/03

Συμφωνία συνεργασίας μεταξύ Global Chartering & Sekavin για εναλλακτικά





European Liquid Gas Congress

Katowice, Poland

[Read more →](#)

20.05.2025 - 22.05.2025



2025 NPGA Southeastern Convention & International Propane Expo™

Charlotte, USA

[Read more →](#)

04.04.2025 - 06.04.2025



19th Annual Capital Link International Shipping Forum

New York City, USA

[Read more →](#)

31.03.2025