



Νίκος Τσάκος TEN

«Συνεχίζουμε ακάθεκτοι»

Η συνέντευξη του Νίκου Τσάκου, διευθύνοντος συμβούλου της Tsakos Energy Navigation, εισηγμένης στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, στη Nicole Petallides και το NYSE-Schwab, αμερικανικό δίκτυο ανάληψης αγοράς και επενδυτικών στρατηγικών

Μαζί μας ο Νίκος Τσάκος, διευθύνων σύμβουλος της Tsakos Energy Navigation Ltd, γνωστής ως TEN, που έχει σημειώσει άνοδο περίπου 76% μέσα σ' έναν χρόνο. Καλώς ήρθατε και πάλι! «Ευχαριστώ Νικόλ, μόλις πριν έξι μήνες προσπαθούσαμε να ξεπεράσουμε τα 20 δολάρια και τώρα ελπίζουμε να ξεπεράσουμε τα 30 δολάρια. Και συνεχίζουμε...»

Καταγράφετε συνεχή άνοδο των μετοχών σας στο χρηματιστήριο. Πριν από λίγα χρόνια ήταν 6 δολάρια και πλέον έφτασε να ξεπεράσει τα 29... Έχετε ρεκόρ εσόδων και έχετε διπλασιάσει το μετοχικό σας μέρισμα. «Στις μέρες μας υπάρχει άνηθηση στη βιομηχανία δεξαμενόπλοιων και ενέργειας, η οποία βασίζεται στην προσφορά. Πολύ λίγα πλοία ναυπηγούνται για να καλύψουν τις ανάγκες του κόσμου για ενέργεια, ενώ ταυτόχρονα έχει αυξηθεί ▶

TEN: ΕΙΣΗΓΜΕΝΗ ΣΤΟ NYSE ΜΕ ΣΤΟΛΟ 74 ΠΛΟΙΩΝ ΔΙΠΛΟΥ ΚΥΤΟΥΣ

Ο δρ Νίκος Π. Τσάκος, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της TEN, χτύπησε το καμπανάκι της λήξης εργασιών στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης μαζί με τον διευθύνοντα σύμβουλο του χρηματιστηρίου Αθηνών Γιάννη Κοντόπουλο, τον Δεκέμβριο 2023



«Προσπαθούμε να είμαστε μπροστά»



«Στόχος να παραδώσουμε στόλο διπλού καυσίμου φιλικό προς το περιβάλλον πριν το 2030. Εργαζόμαστε για την πρωτοβουλία Green Ship και έως τώρα έχουμε πληρώσει 1 δισ. δολάρια, ενώ θα καταβάλουμε άλλο 1 δισ. τα επόμενα δύο χρόνια»

«ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΙΝΑΙ ΚΑΤΩ ΑΠΟ 3%, ΕΠΟΜΕΝΩΣ ΑΚΟΜΑ



«Εξαιτίας του κόστους δανεισμού δεν έχει νόημα να ναυπηγούνται νεότευκτα. Το 49% του παγκόσμιου στόλου είναι άνω των 15 ετών, ο υψηλότερος μέσος όρος ηλικίας εδώ και πολύ καιρό, ενώ το βιβλίο παραγγελιών βρίσκεται μόλις στο 7%, το χαμηλότερο που έχω δει»

και ξεπεραστεί η προ-Covid ζήτηση για τέτοιου είδους μεταφορές. Σχεδόν κάθε μέρα μεταφέρουμε 3,2 δισ. δολάρια σε δεξαμενόπλοια».

Ο στόλος σας περιλαμβάνει 74 σκάφη διπλού κύτους και έχετε δουλέψει πολύ γι' αυτά, τα έχετε εκσυγχρονίσει, τα έχετε καταστήσει ενεργειακά πιο αποδοτικά. Ορισμένες ναυλώσεις έχουν διάρκεια 3-5 ετών, πώς τα πηγαίνετε σ' αυτόν τον τομέα; Πρόκειται για κάτι που αφορά ολόκληρο τον κόσμο, έχει παγκόσμιο αποτύπωμα.
«Είμαστε μια από τις πρώτες

εταιρείες που στις αρχές της δεκαετίας του '90 παραδώσαμε διπλό στόλο, μετά την OPA 90. Ήμασταν πολύ μπροστά. Και τώρα προσπαθούμε να παραδώσουμε έναν στόλο διπλού καυσίμου φιλικό προς το περιβάλλον, πριν το 2030. Εργαζόμαστε για την πρωτοβουλία Green Ship και έως τώρα έχουμε πληρώσει 1 δισ. δολάρια, ενώ πρόκειται να καταβάλουμε άλλο 1 δισ. τα επόμενα δύο χρόνια για να πετύχουμε τον στόχο». **Η εταιρεία σας ιδρύθηκε στις αρχές του '90 και ήταν από τις πρώτες και πιο εδραιωμένες εισηγμέ-**

νες ναυτιλιακές. Ο κόσμος τη γνωρίζει, έχει έδρα στην Ελλάδα, αλλά τα πλοία σας πηγαίνουν παντού. Η κατάσταση στην Ερυθρά Θάλασσα, οι Χούθι που αλλάζουν την πορεία των πλοίων, θα μπορούσαν να κάνουν πιο ακριβά τα προϊόντα για τον κόσμο, για τους πελάτες σας, αλλά ταυτόχρονα η αλλαγή δρομολόγησης συντηρεί τη δουλειά σας.

«Έχετε δίκιο. Το 60% της ενέργειας περνά ή περνούσε από τη Διώρυγα του Σουέζ. Από την αρχή της φετινής χρονιάς έχουμε δεκάδες επιθέσεις σε >

ΚΙ ΑΝ ΔΙΠΛΑΣΙΑΣΤΟΥΝ ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΜΑΣ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΜΙΚΡΗ Η ΑΝΑΤΙΜΗΣΗ»

«Κάθε μέρα μεταφέρουμε 3,2 δισ. δολάρια»

Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της TEN δρ Νίκος Π. Τσάκος μαζί με την Cpi Χριστίνα Τζουγανάτου παραλαμβάνουν το βραβείο «Εταιρεία Δεξαμενόπλοιων» από την αντιπρόεδρο του Bureau Veritas Παγιέτ Παλαιολόγου στα ελληνικά ναυτιλιακά βραβεία 2023 της Lloyd's List

TANKER COMPANY OF THE YEAR

Tsakos

Energy Navigati



πλοία και έχουμε αλλάξει όλα τα δρομολόγια μας ώστε να περνούν από τα ακρωτήρια, γεγονός που αυξάνει τα νομισμια. Κάθε ταξίδι μεγαλώνει κατά 70%, επομένως αυξάνεται και η ζήτηση για πλοία. Ωστόσο, το κόστος μεταφοράς είναι πολύ χαμηλό, της τάξης του 2,5-3% ανά βαρέλι, οπότε αυτή η αλλαγή δεν επιφέρει αύξηση πληθωρισμού στον τελικό χρήστη».

Πάντα αναφέρεστε στο περιβαλλοντικό αποτύπωμα και στο πόσο αποδοτικές είναι οι διά θαλάσσης μεταφορές σε σχέση με τις κερσαίες ή άλλες. Δράττομαι της ευκαιρίας να ενημερώσω τον κόσμο σχετικά με την αναλογία P/E (τιμή μετοχής προς κέρδη ανά μετοχή). Η αναλογία σας είναι πολύ χαμηλή, στο 3, σε σύγκριση με άλλες εταιρείες, όπως η Overseas Shipholding (P/E: 8) και η Dorian (P/E: 5). Ενώ υπάρχει κίνδυνος στη ναυτιλία, εσείς με κάποιο τρόπο τον αντιπαρέχετε. Πώς τα καταφέρνετε;

«Αυτό προσπαθούμε να κάνουμε και νομίζω ότι η προσπάθειά μας είναι επιτυχής εδώ και 30 χρόνια, καθώς δεν έχουμε σταματήσει ποτέ το μετοχικό μας μέρισμα.

Δίνουμε τόσο στις προνομιούχες μετοχές όσο και στις κοινές και, όπως είπατε, έχουμε αυξήσει τα μερίσματα...»

Έχετε διπλασιάσει τα μερίσματα! «...Και ελπίζουμε να τα πάμε ακόμα καλύτερα φέτος, αν συνεχίσουν έτσι τα πράγματα. Προσφέραμε ένα εξαμηνιαίο μέρισμα τον Ιούλιο και ακολουθεί άλλο ένα πριν από τα Χριστούγεννα, για τα εορταστικά ψώνια. Διαφαίνεται σημαντική αύξηση του μερίσματός μας αυτή τη χρονιά». **Αναμφισβήτητα είστε ένας ευγενής και ευχάριστος διευθύνων σύμβουλος. Πώς αντιμετωπίζετε ένα τόσο ανταγωνιστικό περιβάλλον; Έχετε διάφορους τύπους πλοίων και πολλά είναι ναυλωμένα για χρόνια. Πώς συνεχίζετε να αναπτύσσετε;**

«Πρόκειται για μια τεράστια παγκόσμια αγορά –υπάρχουν ακόμη περίπου δέκα εταιρείες παρόμοιου μεγέθους με τη δικιά μας, που, θα έλεγα, παίρνουν τη μερίδα του λέοντος, καθώς και τη μακροπρόθεση δραστηριότητα της αγοράς. Η βιομηχανία των δεξαμενόπλοιων δεν είναι κατακερματισμένη, κάτι που μας δίνει τη δυνατότητα λειτουργικής αρτιότητας, χάρη

στους θαλάσσιους ναύλους μας, τους άντρες και τις γυναίκες στα πλοία και στα γραφεία μας. Είναι πολύ σημαντικό για τους τελικούς χρήστες και τους πελάτες μας και επιθυμούμε να συνεχίσουμε να επιτυγχάνουμε την απλούστερη λειτουργία στη μεταφορά ενέργειας. Η δική μας διαφορά είναι ότι διαθέτουμε ποικιλία: έχουμε από πολύ μεγάλα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου μέχρι μικρότερα πλοία μεταφοράς προϊόντων, όπως LNG και βυτιοφόρα φορτηγά καυσίμου, συνεπώς είμαστε κάτι σαν ναυτιλιακή

«Λόγω της κατάστασης στην Ερυθρά Θάλασσα κάθε ταξίδι μεγαλώνει κατά 70%, επομένως αυξάνεται η ζήτηση για πλοία. Ωστόσο, το κόστος μεταφοράς είναι μόλις 2,5-3% ανά βαρέλι, οπότε αυτή η αλλαγή δεν επιφέρει αύξηση πληθωρισμού στον τελικό χρήστη»

«ΝΑΥΠΗΓΟΥΝΤΑΙ ΠΟΛΥ ΛΙΓΑ ΠΛΟΙΑ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ, ΕΝΩ

ΤΑΥΤΟΧΡΟΝΑ ΕΧΕΙ ΞΕΠΕΡΑΣΤΕΙ Η ΠΡΟ-COVID ΖΗΤΗΣΗ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ»



Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της TEN δρ Νίκος Π. Τσάκος με τον καπετάν Παναγιώτη Τσάκο

εταιρεία ενοικίασης, ό,τι θέλουν οι πελάτες μας... Αν επιθυμούν μεγάλη λιμουζίνα, θα πάρουν ένα από τα VLCC μας, αν επιθυμούν μικρό αυτοκίνητο, έχουμε πολλά... Διαφοροποιούμεστε από τις περισσότερες αντίστοιχες εταιρείες, που εστιάζουν σ' έναν τύπο πλοίου».

Η τιμή του πετρελαίου βρίσκεται σήμερα λίγο κάτω από τα 80 δολάρια. Το βρίσκετε καλό, κακό, πού πιστεύετε ότι οδηγείται και πόση σημασία έχει για σας;

«**Θ** εωρώ ότι οτιδήποτε μεταξύ 60 και 100 δολαρίων είναι ικανοποιητικό, αποδεκτό και οικονομικό, διότι η ανάπτυξη μπορεί να συνεχίζεται. Στα 60 δολάρια οι άνθρωποι σταματούν να παράγουν, στα 100 αρχίζει να γίνεται ακριβό...»

«Η διαφορά μας είναι ότι διαθέτουμε ποικιλία πλοίων: από πολύ μεγάλα μεταφοράς αργού πετρελαίου μέχρι μικρότερα μεταφοράς προϊόντων, όπως LNG και βυτιοφόρα καυσίμου, συνεπώς είμαστε κάτι σαν ναυτιλιακή εταιρεία ενοικίασης, ό,τι θέλουν οι πελάτες...»

Άρα καλύπτετε από τη σημερινή τιμή.

«Ναι, γιατί όπως προανέφερα το κόστος μεταφοράς είναι λιγότερο από 3% σε μια ακμάζουσα αγορά, επομένως δεν επηρεάζει επί της ουσίας. Ακόμη και αν οι τιμές μας διπλασιαστούν, θα σήμαινε μικρό ποσοστό πληθωρισμού για τον τελικό χρήστη».

Στην παγκόσμια οικονομία όλοι περιμένουν μείωση τιμών, όμως το κόστος δανεισμού είναι υψηλότερο απ' ό,τι στο παρελθόν.
«Οι υψηλές τιμές αποτρέ- ▶

ρια βαρέλια, ποσότητα που αντιστοιχεί σε μία εβδομάδα παγκόσμιας κατανάλωσης ενέργειας.

Η αξιοσημείωτη ιστορία της TEN έχει ρίζες στο ελληνικό νησί της Χίου, στο Αιγαίο, ναυτιλιακό κέντρο εδώ και χρόνια, όπου μάλιστα ο καπετάνιος Παναγιώτης Τσάκος αποφάσισε να ιδρύσει τον Όμιλο Τσάκου το 1970. Ο γιος του, δρ Νικόλαος Τσάκος, ιδρυτής και διευθύνων σύμβουλος της TEN, ανήκει στη νέα γενιά εφοπλιστών, με περγαμηνές από τα διεθνή πανεπιστήμια Columbia της Νέας Υόρκης και Cass Business School του Λονδίνου και με εργασιακή εμπειρία στο Μανχάταν. Το 1993, έχοντας μόλις ολοκληρώσει τις σπουδές του στη Νέα Υόρκη, συνδύασε τα παραδοσιακά πλεονεκτήματα μιας ιδιωτικής επιχείρησης με την πρόσβαση στις κεφαλαιαγορές, εισάγοντας την πρωτοποριακή TEN στο χρηματιστήριο του Όσλο. Εννέα χρόνια αργότερα ήταν η πρώτη ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία που περνούσε το κατώφλι του χρηματιστηρίου της Νέας Υόρκης, σε μια εποχή που οι περισσότεροι πλοιοκτήτες φημίζονταν για την ακραία επιχειρηματική τους μυστικοπάθεια.

Από τότε, η TEN όχι μόνο αποτελεί σημείο αναφοράς για τις χρηματοοικονομικές και επιχειρησιακές επιδόσεις του κλάδου, αλλά και ενσαρκώνει το περίφημο μοντέλο ανάπτυξης «που αντέχει στις κρίσεις». Από τις αρχές της δεκαετίας του 1970, όταν ο ΟΠΕΚ άρχισε να καθορίζει τις τιμές του πετρελαίου, οι διακυμάνσεις στην προσφορά και ζήτηση πετρελαίου και φυσικού αερίου είχαν ▶

Ύμνοι του αμερικανικού «Time» για την TEN

Με τον λογοπαικτικό τίτλο «Tradition in transition» (Παράδοση στη μετάβαση), το αμερικανικό περιοδικό «Time» υμνεί τις επιδόσεις της TEN του Νίκου Τσάκου, που έχει κλείσει 30 χρόνια ζωής και 20 χρόνια στο Nasdaq. Ιδιαίτερη μνεία στην υψηλή ανθεκτικότητα και προσαρμοστικότητα της εταιρείας, στο σημαντικό μερίδιό της στην αγορά, στην αξιοπιστία και στην «πράσινη πρωτοπορία» της. Ακολουθεί ολόκληρο το κείμενο-αφιέρωμα

Η παγκόσμια δίψα για πετρέλαιο μεγαλώνει συνεχώς και η ζήτηση ξεπερνά τα προ πανδημίας επίπεδα. Αυτά είναι καλά νέα για εταιρείες όπως η Tsakos Energy Navigation (TEN NYSE), μια από τις πιο καταξιωμένες ναυτιλιακές στον κόσμο και κορυφαία στη μεταφορά πετρελαίου και φυσικού αερίου. Στον ιδιαίτερα διαφοροποιημένο στόλο της, που αποτελείται από 74 πλοία διπλού τοιχώματος, συμπεριλαμβάνεται μια τετράδα πετρελαιοφόρων διπλού καυσίμου (LNG), με ολ. χωρητικότητα 120.000 μετρικούς τόνους το καθένα, τα οποία εγκαινιάζουν μια σειρά φιλοπεριβαλλοντικών σκαφών που θα αντικαταστήσουν τα συμβατικά δεξαμενόπλοια της. Συνολικά ο στόλος της TEN, από τους δέκα μεγαλύτερους παγκοσμίως στο είδος του, έχει χωρητικότητα 9 εκατ. dwt. Το 2021 η εταιρεία μετέφερε 600 εκατομμύ-

«ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΜΕ 3,2 ΔΙΣ. ΔΟΛΑΡΙΑ ΣΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ»



TOGETHER TOWARD TOMORROW

Learn more today at www.eagle.org



Leading safety and innovation in the Hellenic Maritime Community.

Working closely with our clients, ABS develops solutions and services that directly respond to the complex technical, operational and regulatory challenges the maritime industry faces today.





που πολλούς από νέες ναυπηγήσεις –η βιομηχανία μας πάντα υποφέρει από υπερπροσφορά πλοίων. Σήμερα, με spreads στο 6, 7, 8% δεν έχει νόημα να κατασκευάζονται νεότευκτα, κατά συνέπεια για πρώτη φορά βλέπουμε να αναβαθμίζονται πλοία ηλικίας 20 ετών. Το 20% του παγκόσμιου στόλου είναι γηραιότερο των 20 ετών και το 49% είναι άνω των 15 ετών. Πρόκειται για τον υψηλότερο μέσο όρο ηλικίας εδώ και πολύ καιρό, ενώ το βιβλίο παραγγελιών βρίσκεται στο 7%: το χαμηλότερο που έχω δει στα 30 χρόνια που δραστηριοποιούμαι στη ναυτιλιακή βιομηχανία».

Γενικά ακούγεστε αισιόδοξος, μιλάτε θετικά για τους μετόχους και τους μερισματούχους, με αίσθημα ικανοποίησης για την εταιρεία σας και για το τι προσφέρετε... Αναρωπιέμαι, μπορεί κανείς να σας πληρώσει σε Bitcoin ή κρυπτονομίσματα; Σας το έχουν προτείνει ποτέ; «Ευτυχώς όχι!»

Δεν είστε ακόμα έτοιμοι;
«Η δουλειά μας είναι ήδη αρκετά επισημική και το τελευταίο που θα θέλαμε είναι να πληρωνόμαστε σε κρυπτονομίσματα...»

«Διαφοροποιούμεστε από τις περισσότερες εταιρείες της αγοράς»

Ύμνοι του αμερικανικού «Time» για την TEN

► βαθιά επίδραση στην τύχη της ναυτιλιακής βιομηχανίας: η TEN, σχεδόν αποκλειστικά, κατάφερε να αντιστρέψει αυτή την τάση. Από την ίδρυσή της, πριν από 30 χρόνια, κατόρθωσε να καταγράψει έναν αξιοσημείωτο ρυθμό ανάπτυξης 15% (CAGR), παρότι κλήθηκε να διανύσει παραγμένα χρόνια: την κρίση της Άπω Ανατολής (1996-1998), τα γεγονότα που έφερε η 11η Σεπτεμβρίου, τη χρηματοπιστωτική κρίση του 2009-2011, και φυσικά, στις μέρες μας, την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία. Γιορτάζοντας την 20ή επέτειο από την εισαγωγή της στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, μέτρησε κέρδη άνω του 1 δισ. δολ. και διένειμε μερίσματα 500 εκατ. δολ. με ετήσια μετοχική απόδοση 5,25%. Επομένως, δεν αποτελεί έκπληξη ότι οι μέτοχοι ενστερνίζονται πλήρως την αταλάντευτη αποφασιστικότητα της εταιρείας να προσαρμόζεται στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς.

Κατά κύριο λόγο, σπεύδει να αξιοποιήσει τις δυνατότητες των νέων, φιλοπεριβαλλοντικών τεχνολογιών. Το 90% του διεθνούς εμπορίου διεξάγεται μέσω των ωκεανών: πρόκειται για τον πιο αποτελεσματικό, οικονομικό και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο μεταφοράς τεράστιων ποσοτήτων αγαθών σε όλο τον κόσμο, με αποτύπωμα CO₂ μόλις 2,51% σε σύγκριση με τις οδικές και αεροπορικές μεταφορές. «Χάρη στις τεχνολογικές εξελίξεις, η γενιά μας βιώνει τεράστιες αλλαγές σε όλες τις πτυχές του προσωπικού και επαγγελματικού βίου», λέει ο δρ Τσάκος, ο οποίος το 2021 εισήχθη στο υψηλού κύρους διεθνές ναυτιλιακό Hall of Fame, σε αναγνώριση του οράματος και της προσφοράς του στη βιομηχανία. «Ανοίξαν νέοι ορίζοντες, δημιουργήθηκαν νέοι κλάδοι και δεξιότητες, απελευθερώθηκαν εξαιρετικές δυνατότητες επικοινωνίας και αποκτήθηκε πρόσβαση σε τεράστιο όγκο πληροφοριών. Είναι σταθερή η πεποίθησή μου πως η πρόοδός μας στο μέλλον θα εξαρτηθεί από την ικανότητά μας να επιδιώξουμε την καινοτομία και να προωθήσουμε

την αριστεία στις υπηρεσίες που παρέχουμε, ώστε να συνεχίσουμε να ανταποκρινόμαστε στις διαρκώς εξελισσόμενες ανάγκες των πελατών μας». Η TEN είναι πάντα έτοιμη να αγκαλιάσει την αλλαγή. Το 1990, μετά το περιστατικό με το EXXON VALDEZ, οι ΗΠΑ νομοθέτησαν τον σχεδιασμό διπλού τοιχώματος για τα δεξαμενόπλοια και μέσα σε δέκα χρόνια η TEN επένδυσε 2 δισ. δολάρια προς τούτο, δημιουργώντας αντίστοιχο στόλο πολύ πριν εκπνεύσουν οι διεθνείς προθεσμίες, προς όφελος φυσικά των πελατών της. «Χάρη στις τεχνολογικές εξελίξεις, θα συνεχίσουμε τις προσπάθειές μας προκειμένου να μειώσουμε περαιτέρω το αποτύπωμά μας, επενδύοντας σε πλοία διπλού καυσίμου για τους πελάτες μας».

Εντυπωσιακή, πράγματι, και η πελατειακή βάση, σαν ένα Who's who της ενεργειακής βιομηχανίας. Στους μακροχρόνιους πελάτες περιλαμβάνονται σχεδόν όλοι οι μεγάλοι παίκτες, ενώ η νορβηγική Equinor είναι ο μεγαλύτερος ναυλωτής της TEN αυτή τη στιγμή, με μακροχρόνια ενεργά συμβόλαια για 12 πλοία. Όπως εξηγεί ο δρ Τσάκος, η πίστη τους στην TEN πηγάζει από έναν συνδυασμό της λειτουργικής αξιοπιστίας της και της ικανότητάς της να προβλέπει τις εξελισσόμενες ανάγκες τους. Με μια στρατηγική ύψους 5 δισ. δολ. για νέα αποκτήματα, η εταιρεία έχει δημιουργήσει μια διαρκώς διευρυνόμενη βάση σκαφών ειδικά προσαρμοσμένων στις ανάγκες των πελατών της. Μετά την επιτυχή εισοδή της στα πλοία διπλού τοιχώματος, νέο τεχνολογικό πρόταγμα συνιστά σήμερα η δραστηρική μείωση των εκπομπών CO₂. Από το 2023, με την παραλαβή 4 νέων σκαφών, η TEN βρίσκεται και πάλι στην πρώτη γραμμή. Η εταιρεία προέβλεψε έγκαιρα και την αυξανόμενη σημασία του LNG στην κάλυψη των παγκόσμιων ενεργειακών αναγκών. Τον Ιανουάριο του 2022, λίγο πριν ξεσπάσει η τρέχουσα κρίση στην Ουκρανία, παρέλαβε το TENERGY, τρίτο πλοίο μεταφοράς υδρογονοποιημένου φυσικού αερίου, ένα απόκτημα που ομολογουμένως ήρθε την πιο κατάλληλη στιγμή. 📄

TURN UNCERTAINTY



INTO CONFIDENCE

For the maritime industry, this is more than a moment of change. It's a time for transformation. Never have the decisions it faces been so complex. Nor their consequences ever mattered more. As a trusted voice of the industry, we help decision-makers throughout the maritime world to make purposeful and assured choices. From regulatory compliance, next generation fuels, vessel and operational optimization, to in-depth advice and insight, explore our solutions.



Learn more: dnv.com/maritime

