

## ➔ ΕΕΕ vs E.E. «Ναι» με αστερίσκους

**Η** Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ανακοίνωσε ότι επικυρώνει τη δέσμευσή της για την τήρηση και εποικοδομητική στήριξη της δέσμης μέτρων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το Κλίμα «Fit for 55», που συνδέονται με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (EU Green Deal). Ο πρόεδρος της Ένωσης κ. Θεόδωρος Βενιάμης ανέφερε: «Εκπροσωπώντας έναν από τους ασφαλέστερους, νεότερους και τεχνολογικά πιο εξελιγμένους στόλους στον κόσμο, η ΕΕΕ είναι σταθερά προσηλωμένη στην προστασία του περιβάλλοντος και στην απεξάρτηση της ναυτιλίας από τον άνθρακα. Προς τον σκοπό αυτό, προωθεί φιλόδοξες αλλά ταυτόχρονα εφικτές λύσεις, οι οποίες όχι μόνο εγγυώνται την ουσιαστική βελτίωση του αποτυπώματος άνθρακα της βιομηχανίας, αλλά εξασφαλίζουν και τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του στρατηγικού αυτού τομέα, με τα πολλαπλά οφέλη του για την E.E. και τους πολίτες της». Πρόσθεσε, ωστόσο, ότι απαιτείται ρεαλισμός, καθώς οι πλοιοκτήτες δεν ελέγχουν τη βιομηχανία κατασκευής πλοίων και ναυτικών μηχανών ούτε την παραγωγή ναυπλιακών καυσίμων· αντίθετα, την εμπορική λειτουργία των πλοίων, συμπεριλαμβανομένης της αγοράς καυσίμων, ελέγχουν κατά κανόνα οι ναυλωτές.

**Σ**ε ό,τι αφορά τα νέα μη ορυκτά καύσιμα, υπογραμμίζεται πως δεν θα είναι διαθέσιμα σε επαρκείς ποσότητες την τρέχουσα δεκαετία. Επομένως, απαιτούνται τεράστιες προσπάθειες έρευνας και ανάπτυξης νέων καυσίμων και τεχνολογιών, στις οποίες δημοσίως έχει δηλώσει την προθυμία της να συνεισφέρει η διεθνής ναυπλιακή βιομηχανία, αλλά τις οποίες σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να υλοποιήσει μόνη της. Κλεινόντας, ο κ. Βενιάμης εξέφρασε την ελπίδα οι επικείμενες πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να μην υπονομεύσουν την παγκόσμια ανταγωνιστικότητα και βιωσιμότητα της ίδιας της ευρωπαϊκής ναυπλιακής βιομηχανίας, που ελέγχει το 40% του παγκόσμιου πομπού στόλου. ■



## ➔ Intermepra • Νέα αντιπρόεδρος η Σεμίραμις Παληού

**Έ**ναν χρόνο μετά την εκλογή της ως προέδρου της Helmepra, η κυρία Σεμίραμις Παληού αναλαμβάνει και καθήκοντα αντιπρόεδρου της Διεθνούς Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Intermepra) για την επόμενη διετία. Τα μέλη της Συντονιστικής Επιτροπής-επικεφαλής των αδελφών Ενώσεων Cytepra (Κύπρου), Helmepra (Ελλάδας), Namepra (Βόρειας Αμερικής), Turmepra (Τουρκίας), Ukrmepra (Ουκρανίας) και Urumepra (Ουρουγουάης) εξέλεξαν ομόφωνα στη θέση του προέδρου τον Joseph Hughes (Namepra), ο οποίος δήλωσε: «Υπάρχει επείγουσα παγκόσμια ανάγκη να προστατεύσουμε τον πλανήτη μας. Η Intermepra έχει τη δυνατότητα και θα συνεισφέρει συλλογικά σ' αυτή την προσπάθεια». Και πρόσθεσε ότι προτεραιότητά του αποτελεί η διευκρίνιση του κινήματος των «Merpas» και αλλού. Τη νέα πνοή και τα σχέδια της Διεθνούς Ένωσης αναδεικνύει και η δήλωση της κυρίας Παληού: «Διεθνείς

ομάδες, καινοτόμα έργα και ανοιχτοί διάλογοι και συνεργασίες για την αειφόρο ανάπτυξη αποτελούν τη βάση νέων εγχειρημάτων και διασφαλίζουν τη συνέχεια του σημαντικού 15ετούς έργου της Intermepra για την προστασία των θαλασσών με στόχο έναν υγιή πλανήτη». Ζητούμενο, μεταξύ άλλων, αποτελεί η ανταλλαγή τεχνογνωσίας και βέλτιστων περιβαλλοντικών πρακτικών σε Μεσόγειο, Βόρεια Αμερική και Εύξεινο Πόλινο. Θαλάσσια απορρίμματα, ευτροφισμός, το πρόσφατο φαινόμενο «βλάννας» στη Θάλασσα του Μαρμαρά, βιοποικιλότητα, περιβαλλοντική ενημέρωση και ευαισθητοποίηση, ασφάλεια στη θάλασσα και εκπαίδευση για τη βιωσιμότητα (ESGs-SDGs) είναι ορισμένα από τα θέματα που απασχόλησαν τα μέλη στην πρόσφατη συνάντησή τους. Ως κύριος στόχος του έργου και των συνεργειών της Intermepra διακηρύσσεται η επίτευξη ουσιαστικού και βιώσιμου αντίκτυπου προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι εντεινόμενες περιβαλλοντικές προκλήσεις. ■

## ➔ Tsakos Energy Navigation • Ισχυρές δόσεις ανάκαμψης

**Μ**ε υψηλά έσοδα έκλεισε το πρώτο τρίμηνο του έτους για την Tsakos Energy Navigation (TEN), συμφερόντων Νίκου Τσάκου, παρά τις στενωπούς που αντιμετωπίζει ο κλάδος των δεξαμενόπλοιων εξαιτίας της πανδημίας. Ειδικότερα, κατέγραψε έσοδα 140 εκατ. δολαρίων και λειτουργικά έσοδα 2,2 εκατ. δολ., χάρη στη στρατηγική απόφασή της να εκμεταλλευτεί τις χαμηλές πτήσεις της ναυλαγοράς και να προχωρήσει σε δεξαμενισμό των πλοίων. Αν και απέφυγε τα χειρότερα, εντούτοις ζημιώθηκε κατά 4,8 εκατ. δολ. έναντι της περιουσιακής κερδοφορίας 21,2 εκατ.



Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της TEN κ. Νίκος Τσάκος

δολ. Πτώση σημείωσαν, όπως ήταν αναμενόμενο, και τα EBITDA, αγγίζοντας τα 37,3 εκατ. δολ. από 88 εκατ. δολ. το πρώτο τρίμηνο του 2020. Παράλληλα, τα μέσα ημερήσια λειτουργικά έξοδα μειώθηκαν στα 7.426 δολ. έναντι 7.886 δολ., ενώ το μέσο ημερήσιο ισοδύναμο χρονοναύλωσης



άγγιξε τα 18.121 δολ. ανά πλοίο, ξεπερνώντας μεν κατά πολύ τον μέσο όρο της αγοράς, ωστόσο καταρκαλώντας από τα 26.629 δολ. του 2020. Ο ανώτερος εκτελεστικός διευθυντής κ. Γιώργος Σαρόγλου δήλωσε: «Η TEN προετοιμάζεται για την ανάκαμψη, η οποία αναμένεται να είναι παρόμοια με εκείνη στις αγορές εμπορευματοκιβωτίων και ξηρού φορτίου». Πρόσθεσε ακόμη πως η διοίκηση της εταιρείας εκπο-

νεί ένα μακροπρόθεσμο πλάνο που θα την οδηγήσει σε νέα φάση ανάπτυξης. Για την επόμενη πενταετία ήδη αναμένει ετήσια έσοδα 50 εκατ. δολ. μόνο από τη ναύλωση των δύο πλοίων μεταφοράς LNG που διαχειρίζεται και ενός που ναυπηγείται στα Hyundai Heavy Industries της Ν. Κορέας και θα παραληφθεί φέτος –TENERGY, 174.000 κ.μ., 299 x 46,40 μ. Επιπλέον, το 2022 προγραμματίζεται η παράδοση

του suezmax shuttle PORTO (154.770 dwt, 279,10 x 28 μ.), ενώ, σύμφωνα με ναυλομεσιτικές πηγές, η εταιρεία του Νίκου Τσάκου συνδέεται και με παραγγελία τεσσάρων νεότευκτων LR2 δεξαμενόπλοιων διπλού καυσίμου με οψιόν για ακόμη δύο. Το κόστος κάθε πλοίου, τα οποία πρόκειται να ναυλωθούν στη νορβηγική Equinor για πέντε χρόνια, εκτιμάται σε 70 εκατ. δολ. ■

## ➔ Wärtsilä - RINA • Κοινή πρόταση, καινοτόμα πρόωση

**Μ**ια νέα διάταξη του συστήματος πρόωσης πλοίων, που προσφέρει εξοικονόμηση καυσίμου και συμμόρφωση με τους κανονισμούς περί εκπομπών, απαιτεί λιγότερα μηχανήματα και κεφαλαιουχικές δαπάνες και χαρακτηρίζεται από μειωμένη λειτουργική πολυπλοκότητα, παρουσίασαν ο τεχνολογικός Όμιλος Wärtsilä και ο Ιταλικός Νηογνώμονας RINA. Ο προτεινόμενος νέος σχεδιασμός διαφέρει από τον παραδοσιακό και συστήνει μια βιώσιμη εναλλακτική επιλογή με υψηλή ενεργειακή αποδοτικότητα. Μέχρι σήμερα, ο συμβατικός σχεδιασμός πλοίων περιλάμβανε τη χρήση δίχρονων κινητήρων για την πρόωση και τετράχρονων κινητήρων για

την παραγωγή ηλεκτρικής ισχύος. Η καινοτόμα πρόταση των δύο εταιρών απαιτεί μόλις δύο τετράχρονους κινητήρες διπλού καυσίμου (DF), με την επιλογή χρήσης μπαταριών ή μικρής ηλεκτρογεννήτριας διπλού καυσίμου για την παροχή ηλεκτρικής ισχύος όταν το πλοίο είναι σταματημένο. Ταυτόχρονα, επιτυγχάνεται μείωση έως και κατά 50% σε σχέση με την τιμή αναφοράς του EEDI, ενώ εξασφαλίζεται άμεση συμμόρφωση με τους στόχους IMO 2030. Η διάταξη περιλαμβάνει κινητήρες 31DF, οι οποίοι χρησιμοποιούν LNG ως καύσιμο και αποτελούν εξαιρετικά αξιόπιστη και αποδοτική λύση που συνεισφέρει σημαντικά στις προσπάθειες για την απανθρακοποίηση της ναυτιλίας. ■

