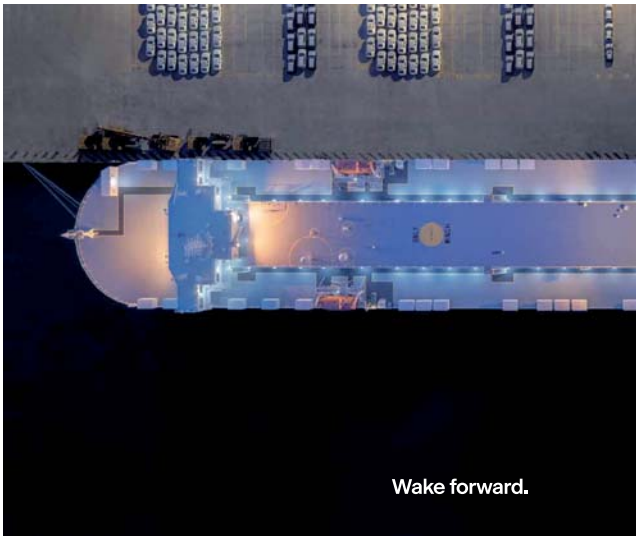


NEPTUNE LINES

We are a leading maritime finished vehicle logistics provider, optimizing supply chains by offering innovative and tailored solutions to our customers.

neptunelines.com

ΚΥΡΙΑΚΗ 3 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2023 Οικονομικος ΤΟ ΒΗΜΑ 3

Ανάπτυξη

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΓΝΩΜΗ

Μεγάλες προκλήσεις

Του Λάμπρου Καραγεώργου

Β

Ο στρατηγικός ρόλος της ναυτιλίας για την ασφάλεια της Ευρώπης πρέπει να γίνει κοινός τόπος στα κέντρα αποφάσεων και να αναγνωριστεί οριζόντια στις πολιτικές που υιοθετούνται

Διαδοχικές κρίσεις, υγειονομικές, γεωπολιτικές, περιβαλλοντικές, απασχολούν την παγκόσμια κοινότητα τα τελευταία χρόνια. Ο κόσμος μοιάζει να είναι σε μια διαρκή ανασταλτικότητα. Και ενώ όλα περιμένουν πότε θα επιστρέψουμε σε μία κανονικότητα, πολλοί διεθνείς αναλυτές εκτιμούν ότι αυτή η αναστάτωση είναι η νέα κανονικότητα. Σε όλο αυτό το ταραγμένο σκηνικό, η ναυτιλία ξεχώριστα και πάλι ως ο κλάδος που με τις μεγάλες προσπάθειες των ανθρώπων της στη στεριά και κυρίως στη θάλασσα, των ναυτικών, συνέβαλε στον μετριασμό των αρνητικών συνεπειών που επιφέρουν οι διάφορες κρίσεις. Επιδείξτε αξιοσημείωτη αντοχή και σπάρξτε την ανθεκτικότητα της παγκόσμιας οικονομίας. Εξασφάλισε την επιστιτική επάρκεια, την ενεργειακή ασφάλεια, τη διανομή των αγαθών σε όλον τον πλανήτη και κυρίως στην Ευρώπη, που βρέθηκε στη δίνη της ενεργειακής κρίσης. Αναδείχθηκε ένας από τους βασικούς πυλώνες της αρχιτεκτονικής ασφαλείας της Γραιαιάς Ηπείρου, αξία που άρχισε να αναγνωρίζεται και από τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής. Η μεγάλη πρόκληση όμως είναι ο στρατηγικός ρόλος της ναυτιλίας για την ασφάλεια της Ευρώπης να γίνει κοινός τόπος στα κέντρα αποφάσεων και να αναγνωριστεί οριζόντια στις πολιτικές που υιοθετούνται. Να γίνει πλήρως κατανοητό ότι η Ευρώπη δεν θα επιτύχει τους στόχους της ενεργειακής μετάβασης χωρίς τη ναυτιλία, τον πιο περιβαλλοντικό τρόπο μεταφοράς αγαθών αλλά και τον κλάδο που θα μεταφέρει τα νέα «πράσινα καύσιμα» στους χρήστες στη στεριά. Αυτό είναι που επιζητούν οι άνθρωποι του κλάδου. Στο πλαίσιο αυτό αποκτά μία νέα διάσταση η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική, που θα συχνάτα στην ενίσχυση και ώρα στην υπονόμευση της ανταγωνιστικότητάς της έναντι άλλων, τρίτων διεθνών ναυτιλιακών κέντρων, κυρίως της Ανω Ανατολής.

Η Ελλάδα, η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη του πλανήτη, το 50% σημόνι της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, παίζει πρωτεύοντα ρόλο στην εμπέδωση αυτής της αντιλήψης. Η χώρα μας σταμάτα τη ναυτιλία της που θεωρείται «εθνικό κεφάλαιο». Η μεγάλη πρόκληση που έχει μπροστά της πέρα από την πράσινη μετάβαση στην οποία πρωταγωνιστεί με τις παραγγελίες σύγχρονων και πιο φιλικών προς το περιβάλλον πλοίων, είναι η διατήρηση και ενίσχυση της ανωτατότητας του Λαού μας. Η προσέλκυση νέων ανθρών και γυναικών στο ναυτικό επάγγελμα είναι αδίφορη ανάγκη τόσο στην ποντοπόρο ναυτιλία όσο και την αιγιαλίαν, η οποία αποτελεί την αρτηρία ζωής για τα νησιά μας.

Η ελληνική ναυτιλία είναι οι άνθρωποί της!

Εξώφυλλο
Εργο του Βασίλη Σαλιδάκη «Πειραιώς»

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ
ΤΕΤΡΑΜΗΝΙΑΙΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ
ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Αριθμός τεύχους **19**

Διανέμεται δωρεάν μαζί με ΤΟ ΒΗΜΑ

Ιδιοκτησία: **ΑΛΤΕΡ ΕΓΚΟ ΜΜΕ Α.Ε.**
Κύριος Μέτοχος: **Ευάγγελος Μαρινάκης**
Νόμιμος Εκπρόσωπος: **Ιωάννης Βρέντζος**
Εκδότης: **Ι. Κ. Πρετεντέρης**
Διευθυντής: **Γ. Δ. Μανιτέλας**
Διευθυντές Σύνταξης: **Περικλής Δημητρολόπουλος, Χρήστος Δάγας**
Επιμέλεια: **Λάμπρος Καραγεώργος**
Συντάξη ιδέας: **Βασίλης Δερζώτης**
Σχεδιασμός έκδοσης: **Γιάννης Κούρης**
Ατελιέ: **Θανάσης Αναγν, Θοδωρής Καζανζής, Σάκη Κουτρουμάνη**
Διόρθωση: **Παναγιώτης Καβουζίδης, Σοφία Αξιωματικόπουλου, Αντζη Πανούση, Λένα Παπανδρέου**
Εμπορική διεύθυντρια: **Πέννυ Λάγκα**
Οδός Γαρρέστα: **Συγγρού 340, Καλλιθέα 176 73** Τηλ. κέντρο: **210 704.7000** E-mail: **tovima@athensmedia.org** Internet: **http://www.tovima.gr**

© 2023, για αυτή την έκδοση, ΤΟ ΒΗΜΑ /ΑΛΤΕΡ ΕΓΚΟ Α.Ε.
Η πνευματική ιδιοκτησία αποκτάται χωρίς καμία διατύπωση και χωρίς την ανάγκη χρήσης οποιουδήποτε των προβλέψεων της, Κατά τον Ν. 2387/20 βάσας έχει τροποποιηθεί με τον Ν. 2121 όχι και ακόμα σύμφωνα και κατά τη Διεθνή Σύμβαση της Βέρνης (που έχει κυρωθεί με τον Ν. 100/75) απαγορεύεται η μεταβιβαστικότητα, η μεταβίβαση σε κάποιο σύστημα διάσωσης και γενικά η αναπαραγωγή του παρόντος έργου με οποιονδήποτε τρόπο ή μορφή, ηλεκτρονικά ή ηλεκτρονικά, στο χαρτί ή στο ή με μετάφραση ή βίντεο, διακοπικά, χωρίς γραπτή άδεια του εκδότη.

ΜΕΤ Μ.Ε.Τ. 23047

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΓΝΩΜΗ

Του Χρήστου Στυλιανίδη

Τέσσερις προκλήσεις για τη ναυτιλία

Τα τελευταία χρόνια έδειξαν ξεκάθαρα τη σημαντικότητα του τομέα των μεταφορών για τη διασφάλιση των αλυσίδων εφοδιασμού και για τη δημιουργία εξειδικευμένων και σταθερών μηχανισμών για την ομαλή και ασφαλή λειτουργία των πλοίων σε όλο τον κόσμο.

Η Ελλάδα είναι μια χώρα της οποίας η ιστορία και η σύγχρονη οικονομία είναι πλήρως συνδεδεμένες με τη θάλασσα και με τη ναυτιλία. Ο ναυτιλιακός τομέας είναι ένας από τους πιο εύρωστους και παλιά υποσχόμενους κλάδους για την ελληνική οικονομία καθώς είναι ο τομέας που σταμάτησε τη βιωσιμότητα και την ανάπτυξη της χώρας μας συνεισφέροντας σχεδόν 7% του εθνικού ΑΕΠ. Ο ελληνικός στόλος ανέρχεται σε άνω των 5.500 πλοίων όπου καθιστά τους έλληνες πλοιοκτήτες ως αντιπροσώπους του 70% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η ελληνική ναυτιλία είναι ζωτικής σημασίας για την Ευρωπαϊκή Ένωση διότι το 80% του εξωτερικού της εμπορίου πραγματοποιείται διά της θάλασσας, αλλά είναι και ένας σημαντικός παράγοντας για την παγκόσμια οικονομία. Σε μια εποχή αυξανόμενων ανησυχιών για την ενεργειακή ασφαλεια, ο ελληνόκτητος στόλος διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο για τη διασφάλιση των ενεργειακών αναγκών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το διεθνές περιβάλλον είναι ασταθές και άκρως ανταγωνιστικό. Πρέπει να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα του ναυτιλιακού τομέα για να μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε τις σημαντικές προκλήσεις.

Τα τέσσερα βασικά θέματα που οφείλουμε να αντιμετωπίσουμε άμεσα είναι τα εξής: ανθρακοποίηση, διακυβέρνηση, χρηματοδότηση και γεωπολιτικές εξελίξεις.

Πρώτο έχουμε, ως κεντρικό στόχο αλλά και πρόκληση, τη μετάβαση της ναυτιλίας σε μια εποχή «χωρίς άνθρακα». Η Ελλάδα είναι υπέρμαχος της υιοθέτησης και εφαρμογής παγκόσμιων ενιαίων κανόνων μέσω του IMO και για αυτό χαιρετίζουμε τη συμφωνία του IMO που επιτεύχθηκε το 2023 για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία. Είναι η συμβολή των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών στην επίτευξη της συμφωνίας του Παρισιού. Οπως είπε ο Πρωθυπουργός Μητσοτάκης κατά την ομιλία του στη Διάσκεψη του ΟΗΕ για την Κλιματική Αλλαγή στην Αίγυπτο πέρυσι: «Χρειαζόμαστε ρεζισταντικές υδατες, αλλά και ρεαλιστικές». Για την Ελλάδα, η ενεργειακή μετάβαση του κλάδου έχει έναν θεμελιώδη πυλώνα: την παγκόσμια διαθεσιμότητα ασφαλών και προσιτών καυσίμων με χαμηλούς και ιδανικά μηδενικούς ρύπους. Για να επιτευχθεί ο στόχος της «πράσινης» ναυτιλίας έως το 2050 χρειαζόμαστε τη δέσμευση όλων των σχετικών δημοσίων και ιδιωτικών φορέων, σε όλα τα επίπεδα, στη θάλασσα, στο λιμάνι, στην πολιτική, στην τεχνολογία αλλά και στην καινοτομία. Θα πρέπει να ενταθούν η έρευνα και η ανάπτυξη για εναλλακτικά καύσιμα και ορείλουμε να επεκτείνουμε τη συνεργασία της επιστήμης με ειδικούς του κλάδου μας. Πρέπει να επιταχύνουμε τις προσπάθειές μας, να αναπτύξουμε πιο πράσινες τεχνολογίες και πιο πράσινα καύσιμα. Τα ενδιαφερόμενα μέρη που σχετίζονται με τη ναυτιλία πρέπει να συνεργαστούν προς έναν κοινό στόχο: να βρεθούν οι καλύτεροι δυνατοί τρόποι για τον πιο ρυθμό μεταπηματισμό που έγινε ποτέ στη ναυτιλία, τη σταδιακή μετάβαση σε μια ναυτιλία που δεν βασίζεται στα ορυκτά καύσιμα. Στην «πράσινη» ναυτιλία – στην «πράσινη» οικονομία. Η Ελλάδα υποστηρίζει πρωτοβουλίες όπως η πρωτοβουλία Clean Energy Marine Hubs για τον συντονισμό και την ένταξη των προσπαθειών σπαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές από λιμάνια, ναυτιλιακές εταιρείες και εταιρείες ενέργειας. Πιστεύουμε στις συνεργασίες.

Συνεργασίες και συνέργειες που συνδέουν τον ενεργειακό τομέα με τη θαλάσσια αλυσίδα και που επιτρέπουν σπους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής και στους ενδιαφερόμενους του κλάδου να ξεκλειδώσουν γράγγια την ανάπτυξη καθαρής ενέργειας. Ταυτόχρονα, δεν πρέπει να υποτιμούμε τον ρόλο της χρηματοδότησης. Η ενίσχυση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων, η μείωση των θαλάσσιων ρύπων, η εγκατάσταση του πρωτοποριακού τεχνολογικού εξοπλισμού ή της ναυπήγησης πλοίων με καινοτόρο σχεδιασμό και συστήματα απαιτούν ουσιαστικές επενδύσεις. Ενα μείγμα χρηματοπιστωτικών μέσων μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα είναι το κλειδί. Η ιδιωτική χρηματοδότηση να παραμείνει στοχευμένη και ευέλικτη και ταυτόχρονα η δημόσια χρηματοδότηση για την πλήρη αντιμετώπιση των ιδιαιτεροτήτων του ναυτιλιακού κλάδου. Η χρήση εσόδων από μέτρα που βασίζονται στην αγορά, όπως η υπερπολύτιμη του άνθρακα και το EU ETS, μαζί με την ιδιωτική χρηματοδότηση, μπορούν να χρηματοδοτήσουν την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές της ναυτιλίας και να προσφέρουν πραγματικά αποτελέσματα.

Δεύτερο βασικό θέμα προς αντιμετώπιση είναι η σωστή διακυβέρνηση. Η ναυτιλία είναι μια πραγματικά διεθνής βιομηχανία. Μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικά μόνο εάν οι κανονισμοί και τα πρότυπα σαφηνισθούν, εκφραθούν και εφαρμοστούν σε διεθνή βάση. Οι Σημάδιστες των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) και ο IMO εγγυώνται ένα λιμπρό και βιώσιμο μέλλον για τη ναυτιλία και όλες τις οικονομικές δραστηριότητες στη θάλασσα. Η Ελλάδα παραμένει προσηλωμένη σε αυτές. Είναι βέβαιο ότι τα πρότυπα αλλάζουν συνεχώς και η αντιλαμή της κοινωνίας για τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιδόσεις αλλάζει με γρήγορο ρυθμό. Τα υψηλότερα πρότυπα ασφάλειας και περιβαλλοντικής απόδοσης προέρχονται συχνά από διαφορετικούς οργανισμούς και με σημαντικό οικονομικό κόστος και το πιο σημαντικό, αυτό συμβαίνει κατά τη διάρκεια μιας δίσκολης περιόδου για τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας γενικά.

Τρίτο σημείο αξιολόγησης είναι τα οικονομικά θέματα. Πρέπει να υπάρξει μια ανάπτυξη καινοτόμων λύσεων χρηματοδότησης με νέους μηχανισμούς χρηματοδότησης πέρα από τους παραδοσιακούς, που εισάγουν μια νέα δυναμική στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Η επένδυση στην ποιοτική ναυτιλία και σε νέους τύπους πλοίων είναι πάντα μια καλή επιλογή. Ταυτόχρονα, η τεχνολογική ανάπτυξη έχει τη δυνατότητα να δημιουργήσει νέες ευκαιρίες με αυτοματοποιημένα συστήματα στα πλοία, που μπορούν να μειώσουν το λειτουργικό κόστος της ναυτιλίας. Αυτό βέβαια δεν πρέπει να οδηγήσει σε κοινωνικό υπάμπνχ με αθέμιτο ανταγωνισμό ή σε μείωση των θέσεων εργασίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Η προεδήρη και υποστήριξη του ανθρώπινου κεφαλαίου της ναυτιλίας πρέπει να αποτελέσει βασική προτεραιότητα για τα επόμενα χρόνια. Η ναυτιλιακή βιομηχανία δεν μπορεί να υπάρξει χωρίς εξειδικευμένους επαγγελματίες και αυτό δεν σχετίζεται με το επίπεδο αυτοματισμού. Οι ναυτικοί μας είναι ο πλούτος γνώσεων και τεχνογνωσίας μας, εντός και εκτός ΕΕ, και πρέπει να προστατεύονται και να διατηρούνται. Η ναυτιλία απασχολεί εκατομμύρια ανθρώπους στο πλοίο και στην ξηρά και δημιουργεί ουσιαστικές ευκαιρίες σταδιοδρομίας για τους νέους. Πρέπει να δημιουργήσουμε την απαραίτητη υποδομή.

Τέλος, θα ήθελα να θίξω τις γεωπολιτικές εξελίξεις, που σίγουρα επηρεάζουν τις θαλάσσιες μεταφορές. Οσον αφορά την ουκρανική κρίση, η κύρια προτεραιότητά μας ήταν και παραμένει η ίδια: να επιδιώξουμε αποτελεσματικά τις απειλές της ασφάλειας τόσο για τους ναυτικούς όσο και την ίδια τη ναυτιλία. Η Ελλάδα ήταν πάντα υποστηρικτική στην υιοθέτηση και στην αυστηρή εφαρμογή ενός καθεστώτος κυρώσεων για περαιτέρω μείωση των δυνατοτήτων της Ρωσίας να χρηματοδοτήσει τον πόλεμο κατά της Ουκρανίας. Οσον αφορά τις οικονομικές επιπτώσεις, αξιολογούμε συνεχώς και συμμετέχουμε ενεργά στις διαπραγματεύσεις για τις κυρώσεις της ΕΕ που επιβλήθηκαν στη Ρωσία. Στοχεύουμε να διασφαλίσουμε την ομαλή εφαρμογή των μέτρων και κυρώσεων αλλά ταυτόχρονα να μη βλάψουμε τις βιομηχανίες μας. Σε μια εποχή αυξανόμενων γεωπολιτικών εντάσεων, είναι ζωτικής σημασίας να υποστηρίζονται σταθερά οι καθιερωμένες αρχές της θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ σε σχέση με την απελευθέρωση της διεθνούς ναυτιλίας και την ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά. Στο πλαίσιο των εμπορικών διαπραγματεύσεων αυτές οι αρχές πρέπει να επιδιώκονται με υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας. Θα πρέπει να παραμείνουμε ενωμένοι και να συνεργαστούμε στενά, η συλλογική δράση είναι απαραίτητη.

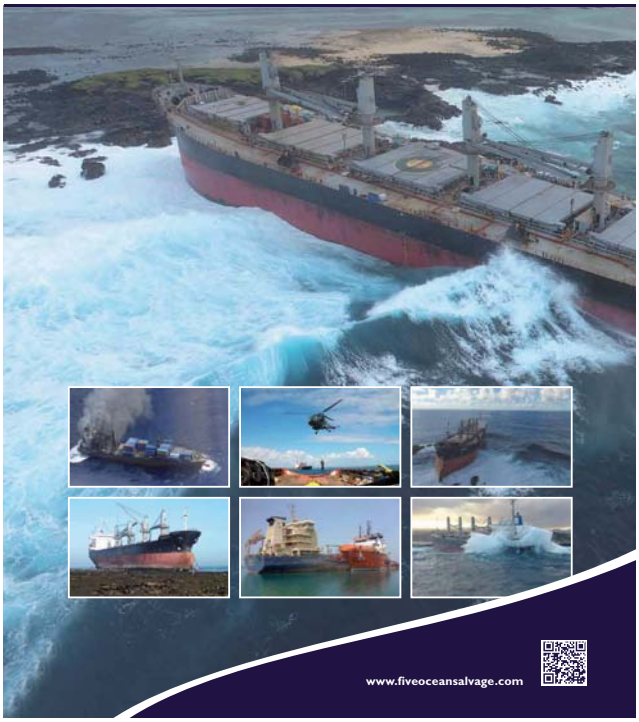
Ο κ. Χρήστος Στυλιανίδης είναι υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Ο ελληνικός στόλος ανέρχεται σε άνω των 5.500 πλοίων, που καθιστά τους έλληνες πλοιοκτήτες ως αντιπροσώπους του 70% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Σε μια εποχή αυξανόμενων εμπορικών εντάσεων, είναι ζωτικής σημασίας να υποστηρίζονται σταθερά οι καθιερωμένες αρχές της θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ σε σχέση με την απελευθέρωση της διεθνούς ναυτιλίας και την ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά

Πρέπει να υπάρξει μια ανάπτυξη καινοτόμων λύσεων χρηματοδότησης με νέους μηχανισμούς χρηματοδότησης πέρα από τους παραδοσιακούς, που εισάγουν μια νέα δυναμική στη ναυτιλιακή βιομηχανία

FIVE OCEANS SALVAGE



ΓΝΩΜΗ

Της Μελίνας Τραυλού

Η ναυτιλία των Ελλήνων πηγαίνει με πίστη στη δύναμη του «εμείς», στη δύναμη του «μαζί»

Στη σύγχρονη, παγκόσμια και μεταβαλλόμενη πραγματικότητα, η ναυτιλία είναι μια πολυδιάστατη παραγωγική δραστηριότητα, που συμβάλλει στην ευημερία της ανθρωπότητας και στην οικονομική συνέχεια του πλανήτη. Το πλοίο, ο πυρήνας ενός πολυεπίπεδου επιχειρεί, είναι μοναδικό παράδειγμα παραγωγικής συνέπειας διαφορετικών ειδικοτήτων και εθνοτήτων που μιλούν όλοι την κοινή γλώσσα της εξειδικευμένης ζωτικών, καθημερινών αναγκών των πολιτών και οικονομιών του κόσμου.

Η ναυτιλία ενώνει τον κόσμο, κάτω από οποιοσδήποτε συνθήκες, ανοδικού/κοντας με συνέχεια και συνέπεια την ουσιαστική της συμβολή στην εύρυθμη λειτουργία της παγκόσμιας κοινότητας.

Ο ΟΗΕ, αναγνωρίζοντας τον στρατηγικό ρόλο της ναυτιλίας ως γέφυρας των λαών και των οικονομιών τους, έχει αναθέσει στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) το νομοθετικό έργο του κλάδου. Ο IMO διαχρονικά έχει αποδείξει ότι λαμβάνει κατάλληλα, βιώσιμα και αποτελεσματικά μέτρα για τη ναυτιλία.

Η ναυτιλία των Ελλήνων, ο παγκόσμιος ηγέτης του κλάδου, σεβάζει τις προτεραιότητες του IMO για τη θέσπιση κατάλληλων μέτρων, που αποσκοπούσανα στις ανάγκες της πλοιοφόρας και των επιμέρους ναυτιλιακών κλάδων.

Σε αντιδιαστολή με τον IMO που αναγνωρίζει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ναυτιλίας, βρίσκεται η απόφαση της ΕΕ για την ένταξή του κλάδου στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΕΣΕΔ).

Μια απόφαση-πρόκληση, που απειλεί μεν στον περιορισμό των εκπομπών, αλλά δεν αποκαλεί τη διαφορά ανάμεσα. Πρόκειται για ένα περιφερειακό, κυρίως εισπρακτικού χαρακτήρα, σύστημα, που δεν συνεισφέρει ουσιαστικά στην επίλυση του συγκεκριμένου ζητήματος.

Η ναυτιλία χρειάζεται διεθνείς κανόνες λειτουργίας και σε καμία περίπτωση περιφερειακά μέτρα, τα οποία σπερβλώνουν τον διεθνή, υγιή ανταγωνισμό της συγκρίσε.

Σε αυτό το πλαίσιο, η ανάγκη για παγκόσμιες ρυθμίσεις μέσω του IMO με στόχο την πλήρη αποκθρακοποίηση της ναυτιλίας αποκτά ακόμα πιο επείγοντα χαρακτήρα.

Για την απεξάρτηση της ναυτιλίας από τον άνθρακα, απαιτείται η ανάπτυξη, εξάπλωση και υιοθέτηση από την αγορά νέων ασφαλούν και οικονομικά βιώσιμων καυσίμων που να είναι διαθέσιμα παγκοσμίως, καθώς και τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών.

Κεντρικό ρόλο σε αυτό θα έχουν η έρευνα και η καινοτομία, ώστε τα καθ' ύλη εμπλεκόμενα μέρη και ιδίως οι παραγωγοί και προμηθευτές καυσίμων, τα ναυπηγεία και οι κατασκευαστές μηχανών και λοιπού ναυτιλιακού εξοπλισμού να προχωρήσουν στην εξέλιγεση των κατάλληλων καυσίμων και τεχνολογιών χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών.

Για τα νέα πλοία, είμαστε τεχνολογικά ουδέτεροι, χωρίς προτίμηση προς το παρόν σε κάποιο από τα υπό εξέταση καύσιμα που μπορούν στο μέλλον να αντικαταστήσουν τα ορυκτά. Για τον υπάρχοντα όμως στόλο βασικά προτεραιότητα πρέπει να είναι η ανάπτυξη και διάθεση εναλλακτικών drop-in καυσίμων, που είναι συμβατά με τις υφιστάμενες μηχανές. Εμφαση επίσης πρέπει να δοθεί σε τεχνολογίες Δέσμευσης και Αποθήκευσης Ανθράκα (carbon capture and storage) στα πλοία, καθώς και στην εφαρμογή μέτρων εξοικονόμησης ενέργειας.

Σε κάθε περίπτωση, απορρίπτει προϋπόθεση για τη χρήση νέων καυσίμων και τεχνολογιών, όπως και ψηφιακών εργαλείων, καθώς και της Τεχνητής Νοημοσύνης, αφεθλα και είναι η ασφάλεια για τα πλοία και κυρίως για τους ανθρώπους μας. Δεύτη για εμάς η βιώσιμη ανάπτυξη έχει στο επίκεντρό της τον άνθρωπο.

Είναι γεγονός ότι η ναυτιλία ελαχιστοποιεί δραστικά τους ρύπους, ενώ παράλληλα επενδύει συνεχώς σε νέες τεχνολογίες, περιβαλλοντικά εξελιγμένες αλλά και πιστοποιημένες. Η ελληνόκτητη ναυτιλία ηγείται με τις επιχειρηματικές της επιλογές στην πράσινη μετάβαση και προπαγανδίζει με περιβαλλοντικά φιλικά νέα πλοία, με τη βιωσιμότητα να αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της εξέλιξής της, ανταποκρινόμενη και στα κριτήρια ESG.

Συνεπώς, η ελληνική και κατ' επέκταση η ευρωπαϊκή ναυτιλία λειτουργεί ως φάρος σταθερότητας και εξέλιξης. Με κυρίαρχη την ικανότητά της να ανιπεπεξέρχεται αποτελεσματικά σε κάθε πρόκληση, όπως το έπραξε με απόλυτη επιτυχία και παρά τις γεωπολιτικές εξελίξεις, εξασφάλισε την ενεργειακή και επισιτιστική ασφάλεια της Ευρώπης.

Ο σταρτιαγκός σιτός ρόλος της ναυτιλίας αναδείχθηκε στην πρόσφατη Ευρωπαϊκή Διάσκεψη για τη Ναυτιλία, στις Βρυξέλλες. Ενώνοντας τις δυνάμεις μας και με τους γειτονικούς επείρους μας, επιβεβαιώνουμε την κοιβική σημασία της ναυτιλίας στην ασφάλεια, στην ευρωστία, στη βιωσιμότητα και στην ενεργειακή αυτονομία/ανεξαρτησία της ΕΕ.

Η διατήρηση και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας των Ελλήνων παραμένει κεντρική στρατηγική μας επιδιώξη, με την ενίσχυση της ναυτοσύνης και της ναυτικής κληρονομιάς των Ελλήνων να αποτελεί ένα κύριο πυλώνα δράσης μας

Η διατήρηση και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας των Ελλήνων παραμένει κεντρική στρατηγική μας επιδιώξη, με την ενίσχυση της ναυτοσύνης και της ναυτικής κληρονομιάς των Ελλήνων να αποτελεί ένα κύριο πυλώνα δράσης μας

Η ελληνική ναυτιλία είναι ο ισχυρός εταίρος της εθνικής οικονομίας μας. Τροφοδότης διπκοκαταμμύριο ευρώ ναυτιλιακού συναλλάγματος, εργοδότης εκατοντάδων χιλιάδων θέσεων άμεσης και έμμεσης εργασίας και σταθερός επενδυτής σε ξηρά και θάλασσα. Η πρωτοκαθέδρία μας αποτελεί γεωστρατηγικό πλεονέκτημα της πατρίδας μας και ενισχύει καθοριστικά τη διαπραγματευτική μας δύναμη ως χώρας, εντός και εκτός της Ευρώπης.

Η ναυτιλία μας αποτελεί εθνικό κεφάλαιο, ταυτισμένο με την εθνική υπερηφάνεια. Η εθνική ευεργεσία προς την πατρίδα, προς την ελληνίδα και τον έλληνα πολίτη, είναι συνειδήσεις, αθόρυβη, πολυετίαβεβ. Η άμεση συλλογική και ευρύτατη συνένωσή μας στο επιτακτικό κάλεσμα κοινωνικής αλληλογγύης προς τους πληγείντες συνανθρώπους μας στη θεσσαλία αποδεικνύει έμπρακτα, για ακόμα μια φορά, τους διαχρονικούς, συνειπείς, ουσιαστικούς δεσμούς με την πατρίδα.

Η ναυτιλία των Ελλήνων πρόσφατα, δημιουργεί, εξελίσσεται, επενδύει, προτιμοπερεί και ηγείται με πίστη στη δύναμη του «εμείς», στη δύναμη του «μαζί». Μαζί ως Ελληνίδες και Έλληνες για την οικονομία, την κοινωνία, για την πατρίδα.

Η κυρία Μελίνα Τραυλού είναι πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

CAPITAL PRODUCT PARTNERS

Μετασχηματισμός με το βλέμμα στην ενεργειακή μετάβαση

Γίνεται η μεγαλύτερη ιδιοκτήτρια πλοίων μεταφοράς LNG στο αμερικανικό χρηματιστήριο και μία από τις πέντε μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες με αξία 55,8 δισ.

Η Capital Product Partners L.P. (NASDAQ: CPLP) ανακοίνωσε ότι εισέρχεται σε Συμφωνία (Umbrella Agreement) με την Capital Maritime & Trading Corp. και την Capital GP L.L.C. που προβλέπει την απόκτηση 11 νεότερεκτων πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου («LNG/C») από την Capital Maritime, συνολικού τιμήματος 3,13 δισ. δολαρίων, σημαιοδοτώνας την είσοδο της εταιρείας σε μια νέα εποχή με έμφαση στο φυσικό αέριο ως καύσιμο και στην αποκλειστική εστίαση στην αγορά της μεταφοράς ενέργειας.

Τα συγκεκριμένα πλοία, χωρητικότητας 174.000 κυβικών μέτρων το καθένα, είναι κατασκευασμένα από τα κορυφαία ναυπηγεία Hyundai Heavy Industries στη Νότιο Κορέα και αναμένεται να παραδοθούν σε επιφανείς ναυλωτές όπως η Qatar Energy Trading LLC, η Tokyo LNG Tanker Co. Ltd., η LNG Marine Transport Limited.

Τα πλοία θα συμφωνηθούν μέσω της απόκτησης του 100% των συμμετοχών στις συνέπειφερες πλοιοκτήτριες εταιρείες. Η Capital Product Partners L.P., με την υποστήριξη του βασικού μετόχου, της Capital Maritime, έχει διασφαλίσει χρηματοδότηση ύψους 900 εκατ. δολαρίων μέσα από Προσφορά Δικαιωμάτων διαθέσιμη σε όλους τους Κάτοχους Μεριδίων.

Η Συμφωνία περιλαμβάνει τη διεξαγωγή Προσφοράς Δικαιωμάτων, με Ένοχξη στις 27 Νοεμβρίου 2023 και Κλείσιμο στις 13 Δεκεμβρίου 2023, με σκοπό την ενίσχυση της χρηματοδότησης του τμήματος ανγράς των πλοίων. Όλοι οι κάτοχοι Κοινών Μονάδων με ημερομηνία καταγραφής (record date) την 24η Νοεμβρίου 2023 θα λάβουν ένα μη μεταβιβάσιμο δικαίωμα συνδεμένο για να αγοράσουν μία Κοινή Μονάδα, σε τιμή συνδεμένη 14,25 δολ. - 14,50 δολ. ανά ολόκληρη μονάδα.

Η Capital Maritime έχει δεσμευθεί να αγοράσει όλες τις μερίδες που δεν έχουν εσκαμβεί μετά την ολοκλήρωση της προσφοράς στην ίδια τιμή. Παράλληλα, στο πλαίσιο της Συμφωνίας Ομπρέλα, η Εταιρεία ανακοινώνει τη μετονομασία της σε «Capital New Energy Carriers L.P.», ανταναλλάσσοντας τη στρατηγική δέσμευσή της στην ενεργειακή μετάβαση.

Η συμφωνία της Capital Product Partners L.P. για την απόκτηση τη νεότευκτων πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου συνολικού τιμήματος 3,13 δισ. δολαρίων σημαιοδοτεί την είσοδο της εταιρείας σε μια νέα εποχή με έμφαση στο φυσικό αέριο ως καύσιμο και στην αποκλειστική εστίαση στην αγορά της μεταφοράς ενέργειας

Στο πλαίσιο αυτό, με την οριστικοποίηση της Συμφωνίας, θα διερευνήσει το ενδεχόμενο αποεπένδυσης από τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Παράλληλα, εξασφαλίζει Δικαίωμα Πρώτης Αρνησης («ROFR») για περιουσιακά στοιχεία ενεργειακής μετάβασης, συμπεριλαμβανομένων δύο πυροσυσσωρευτών πλοίων μεταφοράς αμμωνίας («VLAC»s) και δύο πλοίων νερού CO2 («LCO2»s) που έχουν παραγγελθεί από την CMTC.

Σημαντική εξέλιξη

Η στρατηγική αυτή κίνηση αποτελεί μία σημαντική εξέλιξη για την CPLP που πλέον θα διαθέτει τον μεγαλύτερο και νεότερο στόλο πλοίων μεταφοράς LNG εξοπλισμένων με θόρυβοες μηχανές τύπου MEGA με ισχυρό περιβαλλοντικό χαρακτήρα και υψηλές αποδόσεις, εξασφαλίζοντας:

- Πιο αποτελεσματική πρόκση – εξοικονόμηση έως και 100 τη καυσίμου την ημέρα.
- Μεγαλύτερη αποθηκευτική δυνατότητα – 174k cbm έναντι 145k cbm ή 160k cbm.
- Χαμηλότερο σημείο βρασμού – 0,03% έναντι 0,15% ωφελεία εξέταση φορτίου που εξασφαλίζει μεγαλύτερα αποδοτικότητα και εξοικονόμηση πόρων.
- Χαμηλότερο κόστη μακροχρόνιας συνήμερης.
- Συμβατά με τους διεθνείς κανονισμούς για τις εκπομπές ρύπων.

Την ίδια στιγμή τοποθετείται στις επιλεκτες ναυτιλιακές εταιρείες διεθνώς, καθώς θα είναι η μεγαλύτερη ιδιοκτήτρια στόλου τελευταίας γενιάς πλοίων μεταφοράς LNG στο αμερικανικό χρηματιστήριο και μία από τις πέντε μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες με εταιρική αξία (enterprise value) 5,8 δισ. δολάρια.

Ο κ. **Γεράσιμος Καλογιράτος**, διευθύνων σύμβουλος της Capital GP L.L.C., εξέφρασε την ικανοποίησή του για τη συμφωνία, χαρακτηρίζοντάς την ως μία στρατηγική κίνηση μετασχηματισμού, η οποία θα ενισχύσει την Capital Product Partners L.P. σε μία νέα εποχή με εξειδικευμένα σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης για το μέλλον. Ενώ εκείμενε ότι η κίνηση αυτή θα ενισχύσει την επενδυτική ελκυστικότητα της εταιρείας αλλά και τα οικονομικά και ποιοτικά μεγέθη της, με τα συμβολαιοποιημένα έσοδα να αυξάνονται κατά 87% στα 3,1 δισ. δολάρια, τη διάρκεια της ναύλωσης να υπολογίζεται σε 7,2 έτη από την Ημερομηνία Κλεισίματος και τη μέση ηλικία του στόλου να μειώνεται στα 3,2 χρόνια μέχρι να παραδοθούν όλα τα πλοία LNG το 2027. Υπογράμμισε, τέλος, την πλήρη υποστήριξη της Capital Maritime στο όραμα και τη δέσμευση της Capital Product Partners L.P. να μετεξελιχθεί σε μια εταιρεία αποολύτως προσανμλμένη στο LNG και την ενεργειακή μετάβαση.

Νέα πορεία

Κατακλείοντας την αναφορά/κή αύξηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και την απειλή της κλιματικής αλλαγής, η Εταιρεία επαναπροσδιορίζει την πορεία της προς τη βιωσιμότητα και ένιαν κόσμο χωρίς άνθρακα.

Η Capital Product Partners L.P. βαδίζει προς μια νέα εποχή με στρατηγική εστίαση στην αναπτυσσόμενη αγορά LNG, ενώ ταυτόχρονα διεμρύνει το όραμά της για την ενεργειακή μετάβαση, ανταποκλίνοντας τη δέσμευσή της στην προσαρμογή και στην καινοτομία στον τομέα της ναυτιλίας.

ΕΕΕ
ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Η
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
Ο
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΗΓΕΤΗΣ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ
21% της παγκόσμιας χωρητικότητας
31% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χύδην φορτίου
23% των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου
25% του παγκόσμιου στόλου των δεξαμενόπλοιων

ΕΥΡΩΠΗ
60% της χωρητικότητας της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας
80% των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου
72% του εξωτερικού εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
73% των δεξαμενόπλοιων
85% των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου

ΕΛΛΑΔΑ
+150δισ.€ στην ελληνική οικονομία τα τελευταία 10 έτη
+200.000 θέσεις εργασίας
+21δισ.€ συνάλλαγμα εισροών στην Ελλάδα το 2022
7% του ΑΕΠ της ελληνικής οικονομίας
+130εκ.€ στην ελληνική κοινωνία τα τελευταία 10 έτη
+80εκ.€ κοινωνικής προσφοράς στη χώρα
+50εκ.€ για τις πληγείσες περιοχές της Θεσσαλίας
100+1 υποτροφίες για το ακαδημαϊκό έτος 2023-2024

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΓΝΩΜΗ

Του Φίλιππου Φίλη

Οι προκλήσεις για τη ναυτιλία σε μια εποχή συνεχούς αβεβαιότητας

Η πανδημία και ο πόλεμος στην Ουκρανία σηματοδότούν μια νέα εποχή, όπου η κρίση γίνεται η νέα κανονικότητα. Η πανδημία αποκάλυψε τον θεμελιώδη ρόλο της ναυτιλίας στο παγκόσμιο εμπόριο, ενώ ο πόλεμος στην Ουκρανία υπογράμμισε τη στρατηγική σημασία του κλάδου στην ασφάλεια της Ευρώπης. Η ναυτιλία αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της ενεργειακής, επισιτιστικής και εφοδιαστικής ασφάλειας της Ευρώπης.

Μεγάλες χώρες της ΕΕ κατάφεραν να περιορίσουν την ενεργειακή τους εξάρτηση από τη Ρωσία μέσω θαλάσσιων μεταφορών υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) και μέσω της χρήσης πλοίων ως αποθηκών και μονάδων αποεγχρωσίας. Η μεταφορά σιτηρών από την Ουκρανία, που συνέβαλε στη σταθεροποίηση των παγκόσμιων τιμών τροφίμων, πραγματοποιήθηκε με πλοία που ήταν εκτεθειμένα σε σοβαρούς κινδύνους, κυρίως λόγω υποθαλάσσιων ναρκοπεδιμένων περιοχών. Η ικανότητα της Ευρώπης να εισάγει και να εξάγει αγαθά παγκοσμίως και να διατηρεί την ανταγωνιστικότητά της βασίζεται στη ναυτιλία και κυρίως στην ευρωπαϊκή ναυτιλία.

Η γεωπολιτική και οι συνεχείς κρίσεις έχουν αναδείξει τον στρατηγικό ρόλο της ναυτιλίας στην αμφιλεγόμενη ασφάλειας της Ευρώπης. Είναι εμφανές ότι έχουμε σημαντικές αλλαγές στις εμπορικές διαδρομές και η νέα εποχή στην οποία έχουμε εισέλθει θα χαρακτηρίζεται από γεωπολιτική αστάθεια και συνεχείς μεταβολές στο διεθνές εμπόριο. Αυτή η αστάθεια φαίνεται να εξελίσσεται ταυτόχρονα με την αβεβαιότητα που φέρνει η μετάβαση σε μία οικονομία χαμηλών και τελικά μηδενικών εκπομπών. Δεν γνωρίζουμε πότε και ποιό θα ξεσπάσει η επόμενη κρίση και πόσο σοβαρή θα είναι. Δεν γνωρίζουμε επίσης πόσο γρήγορα θα προχωρήσει η ενεργειακή μετάβαση, με ποια χρηματοδότηση και ποια θα είναι τα επικρατέστερα καύσιμα.

Είναι σύμφωνο, ωστόσο, ότι η ναυτιλία προσαρμόζεται γρήγορα και εξασφαλίζει ανρόσκοπτα την εφοδιαστική αλυσίδα κάτω από οποιοεδήποτε συνθήκες. Θα ήθελα να επισημάνω δύο σημαντικούς παράγοντες που θα πρέπει να εξετάσουμε, τη χρηματοδότηση του κλάδου και τον ρόλο των ναυτικών που αποτελούν το πολυτιμότερο κεφάλαιο της ναυτιλίας.

Το θέμα της χρηματοδότησης αποτελεί μία από τις κύριες προτεραιότητες που θέλουμε να επιτμήσουμε και να αναδείξουμε στο άμεσο μέλλον. Πιστεύουμε ότι η νέα Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που θα αναλάβει καθήκοντα το δεύτερο εξάμηνο του 2024, θα πρέπει να λάβει σοβαρά υπόψη τη συνεχώς μειούμενη ευρωπαϊκή χρηματοδότηση και να εξετάσει συγκεκριμένα μέτρα που θα επαναφέρουν τα ευρωπαϊκά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα στο προσκήνιο. Η ναυτιλία υποδέχθηκε θετικά την πρόσκρεση ενσωμάτωση τροποποιήσεων της Βασιλείας III στο ευρωπαϊκό δίκαιο και θεωρείται ως ένα βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση. Όπόσο, η πρόσβαση της ναυτιλίας σε ευρωπαϊκό χρηματοπιστωτικό ιδρύματα έχει συρρικνωθεί δραματικά τα τελευταία 10 έως 15 χρόνια ανησυχίζοντας τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να αναζήτουν χρηματοδότηση εκτός Ευρώπης, κυρίως στην Ασία. Η έλλειψη χρηματοπιστωτικής πρόσβασης σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι ένα ζήτημα που πρέπει να εξετάσουμε στο πλαίσιο της στρατηγικής ανπονομίας και της ανταγωνιστικής ασφάλειας της Ευρώπης.

Από την άλλη, οι ναυτικοί αποτελούν τη ζωτική δύναμη της ναυτιλίας και διαδραματίζουν έναν κρίσιμο ρόλο στην παγκόσμια οικονομία, δετικολίνοντας και εξυπηρετώντας το διεθνές εμπόριο κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες. Η ενίσχυση λοιπόν της πολυμορφίας και η ένταξη υπο-αντιπροσωπευμένων ομάδων, όπως οι γυναίκες, αποτελούν θεμελιώδες θέμα αιχής. Επιπλέον, συχνά παραγνωρίζεται το γεγονός ότι ένα εργασιακό περιβάλλον που προωθεί τη διαφορετικότητα οδηγεί σε μεγαλύτερη καινοτομία, αξιοποίηση του ταλέντου των εργαζομένων και, τελικά, σε αύξηση της ανταγωνιστικότητας της επιχείρησης. Έχουν γίνει πολλά και σημαντικά βήματα προς αυτή την κατεύθυνση σε συνεργασία τόσο με εταιρείες του κλάδου όσο και με εκπαιδευτικά ιδρύματα και οργανισμούς που προωθούν τη διαφορετικότητα και την ισότητα των φύλων, καθώς και την ένταξη αυτών των ομάδων στη ναυτιλία. Επιπλέον, ο πράσινος και ψηφιακός μετασχηματισμός της ναυτιλίας θα επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό το επάγγελμα των ναυτικών. Οι καθημερινές τους εργασίες θα επηρεασπούν από τις αλλαγές στην τεχνολογία των πλοίων, τους νέους τύπους καυσίμων και τους κανονισμούς ασφάλειας. Θα δοίχε νέες, εναλλακτικές τεχνολογίες καυσίμων, όπως το υδρογόνο, η μεθανόλη, η αμμωνία, οι μπαταρίες και τα βιοκαύσιμα. Η λειτουργία και οι χειρισμός αυτών των νέων τεχνολογιών απαιτεί νέες δεξιότητες, πρόσθετη εκπαίδευση και επιχειρησιακή κατάρτιση για τους ναυτικούς. Ταυτόχρονα, τα πλοία υπό κατασκευή είναι υψηλής τεχνολογίας από κάθε άποψη, με αυξημένες φηφιακοποιημένες διαδικασίες. Μελέτες δείχνουν ότι θα χρειαστεί να επανεκπαιδεύσουν έως και 800 000 ναυτικούς παγκοσμίως, αναβαθμίζοντας τις δεξιότητές τους μέχρι τα μέσα της δεκαετίας της 2030. Χωρίς αμφιβολία, η επανεκπαίδευση και η αναβάθμιση των ναυτικών μας αποτελούν κορυφαία προτεραιότητα. Η ανάγκη για νέες δεξιότητες δημιουργεί επίσης μία μεγάλη ευκαιρία για αυξηθεί η διαφορετικότητα στον κλάδο και να προκαλέσει νέους εργαζόμενους.

Ο πράσινος και ψηφιακός μετασχηματισμός της ναυτιλίας θα επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό το επάγγελμα των ναυτικών

Ο κ. Φίλιππος Φίλης είναι πρόεδρος της European Community Shipowners Associations (ECSA).

Navios Maritime Partners L.P.

An International Owner and Operator of Dry Cargo and Tanker Vessels

www.navios-mlp.com

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

INTERCARGO Δίκαιη αντιμετώπιση στη ρότα για πράσινη μετάβαση

Η ευθύνη για την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές δεν μπορεί να ανατεθεί αποκλειστικά στους ώμους του διαχειριστή του πλοίου και ζητεί συνεργασία

Η ναυτιλία θα ξπεφάσει τους στόχους που έχει θέσει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός για τη μείωση των αερίων ρύπων του θερμοκηπίου μέχρι το 2030 μέσω λειτουργικών και τεχνικών μέτρων, δεν μπορεί όμως να αγνοηθεί ότι θα επιτευχθεί και ο στόχος που παράλληλα έχει τεθεί το 5% των καυσίμων του κλάδου να είναι εναλλακτικά.

«Είδος εν αναπραξία».

Σύμφωνα με τον πρόεδρο της Διεθνούς Ενωσης Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Πλοίων Μεταφοράς Χύδην Σπρού Φορτίου (Intercargo) και γενικό γραμματέα της Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών **Δημήτρη Φαφαλιό**, η βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των πλοίων μέσω τεχνικών και επιχειρησιακών μέτρων είναι σημαντική και θα οδηγήσει στη μείωση των ρύπων σύμφωνα με τους στόχους του ΙΜΟ μέχρι το 2030. Όμως όσον αφορά τα εναλλακτικά καύσιμα, είναι δύσκολο να επιτευχθεί ο στόχος αφού αυτά είναι ακόμη «είδος εν αναπραξία». Δεν υπάρχουν σε ανάλογες ποσότητες, ενώ και οι υποδομές στα λιμάνια δεν επαρκούν, όπως εκείμηκε ο κ. Φαφαλιός. Οι διεθνείς νομοθέτες ασχολούνται και νομοθετούν στόχους μόνο για το πλοίο και όχι με τους υπόλοιπους εμπλεόμενους φορείς, όπως είναι κυρίως οι προμηθευτές καυσίμων, οι κατασκευαστές μηχανών και τα ναυπηγεία που είναι συνεπείς υπεύθυνοι για την κατασκευή «πράσινων» πλοίων, σύμφωνα με τον πρόεδρο της Intercargo.

Η στρατηγική

Υπενθυμίζεται ότι η νέα στρατηγική μείωσης των αερίων ρύπων του ΙΜΟ, που σταρτσυθήκε στις αρχές του Ιουλίου του τρέχοντος έτους στο Λονδίνο με την ολοκλήρωση της συνόδου της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσινού Περιβάλλοντος (MEPC) του οργανισμού, θέτει ως στόχο καθαρές μηδενικές εκπομπές από τα πλοία «έως ή γύρω από το 2050». Συμπληνήθηκε επίσης μια πορεία με ενδεικτικά σημεία ελέγχου που καθορίστηκαν για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία κατά τουλάχιστον 20%, με στόχο το 30% το 2030 και τουλάχιστον 70% με στόχο το 80% το 2040, αφού θέτει σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2008.

Η στρατηγική θέτει επίσης ως σημαντικό στόχο την υιοθέτηση τεχνολογιών, καυσίμων και/ή πηγών ενέργειας μηδενικών ή σχεδόν μηδενικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2030 σε ποσοστό τουλάχιστον 5%.

Επιπλέον ο ΙΜΟ κατέληξε σε συναίνεση σχετικά με την ανοίκη θέσπισης τέτοιων μέτρων έως το 2025 και ότι θα πρέπει να περιλαμβάνουν ένα πρότυπο που θα ρυθμίζει τη σταδιακή μείωση της έντασης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των καυσίμων πλοίων και ένεν μηχανισμό τιμολόγησης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη ναυτιλία. Τα μέτρα θα αναπτυχθούν με βάση μια ολοκληρωμένη εκτίμηση επιπτώσεων που θα διασφαλίζει ότι μειώνουν αποτελεσματικά τις εκπομπές από τον τομέα, συμβάλλοντας παράλληλα σε ισότιμους όρους ανταγωνισμού και σε δίκαιη και ισότιμη μετάβαση που δεν θα αφήνει κανένα στο περιθώριο.

Η Intercargo υποστηρίζει πλήρως τη φιλοδοξία του ΙΜΟ να επιτύχει καθαρές μηδενικές εκπομπές μέχρι το 2050. Όπόσο, υπογραμμίζει ότι η ευθύνη για την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές δεν μπορεί να ανατεθεί αποκλειστικά στους ώμους του διαχειριστή του πλοίου – πρόκειται για μια πρόκληση που πρέπει να αντιμετωπιστεί ολιστικά από το σύνολο της αλυσίδας εφοδιασμού.

Συνεργασία

Ο κ. Φαφαλιός έχει ξεκαθαρίσει με δημόσιες του ότι η αντιμετώπιση της ναυτιλίας και του πλοίου στην προσπάθεια της διεθνούς κοινότητας να απεμπλακεί από τα ορυκτά καύσιμα και τις ανθρακούχες εκπομπές πρέπει να είναι δίκαιη.

Η ναυτιλία χτίζει Ευρού φορτίου επιθυμεί την αποκάθηκοποίηφή της, όμως δεν μπορεί αυτό να το κάνει μόνη της και ζητεί την συνεργασία των παραγωγών καυσίμων, ναυλωτών, ιδιοκτητών φορτίων, λιμένων και φορτωτών.

Όπως εξηγεί ο κ. Φαφαλιός, οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές πλοίων, οι παραγωγοί καυσίμων, οι ναυλωτές, οι φορτωτές ιδιοκτήτες, φορτωτές και περαλήτες, οι λιμένες και διαχειριστές τερματικών σταθμών, όλοι αυτοί μαζί εμπλέκονται στην καθημερινή λειτουργία της ναυτιλίας και θα πρέπει να συνεισφέρουν στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο πλαίσιο μιας ανοικτής κοινής λειτουργίας της ναυτιλίας και θα πρέπει να συνεισφέρουν στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη ναυτιλία. Τα μέτρα θα αναπτυχθούν με βάση μια ολοκληρωμένη εκτίμηση επιπτώσεων που θα διασφαλίζει ότι μειώνουν αποτελεσματικά τις εκπομπές από τον τομέα, συμβάλλοντας παράλληλα σε ισότιμους όρους ανταγωνισμού και σε δίκαιη και ισότιμη μετάβαση που δεν θα αφήνει κανένα στο περιθώριο.

Η Intercargo υποστηρίζει πλήρως τη φιλοδοξία του ΙΜΟ να επιτύχει καθαρές μηδενικές εκπομπές μέχρι το 2050. Όπόσο, υπογραμμίζει ότι η ευθύνη για την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές δεν μπορεί να ανατεθεί αποκλειστικά στους ώμους του διαχειριστή του πλοίου – πρόκειται για μια πρόκληση που πρέπει να αντιμετωπιστεί ολιστικά από το σύνολο της αλυσίδας εφοδιασμού.

Τεχνολογίες

«Η ναυτιλιακή βιομηχανία θα υιοθετήσει πλήρως τις νέες διαθέσιμες τεχνολογίες, ενώ πρέπει επίσης να υπάρχει ισορροπία μεταξύ αποδοτικότητας και αποφυγόμενου κόστους. Είναι ξεκάθαρες σημαδούρες να αποτελεί η ασφάλεια κατεπέκτεταια αρχή για όλους τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς. Εναλλακτικά καύσιμα και τεχνολογίες, τα οποία δεν είναι ακόμα διαθέσιμα, θα πρέπει να είναι ασφαλή, κατάλληλα για τη ναυτιλία και διαθέσιμα παγκοσμίως σε επαρκείς ποσότητες. Και αυτό τα νέα εργαλεία πρέπει να παραχεθούν από άλλα εμπλεκόμενα μέρη εκτός ναυτιλίας. Σε κάθε περίπτωση, δεν είναι δυνατό να υπάρξει προστασία του περιβάλλοντος χωρίς προστασία της ασφάλειας στη θάλασσα, χωρίς ασφάλεια των πληρωμάτων, ασφάλεια των πλοίων, ασφάλεια των καυσίμων» έχει τονίσει ο κ. Φαφαλιός.

Οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές πλοίων, οι παραγωγοί καυσίμων, οι ναυλωτές, οι φορτωτές ιδιοκτήτες, φορτωτές και διαχειριστές τερματικών σταθμών, όλοι αυτοί μαζί εμπλέκονται στη καθημερινή λειτουργία της ναυτιλίας και θα πρέπει να συνεισφέρουν στη μείωση των εκπομπών ρύπων

Ο πρόεδρος της Διεθνούς Ενωσης Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Πλοίων Μεταφοράς Χύδην Σπρού Φορτίου (Intercargo) και γενικός γραμματέας της Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Δημήτρης Φαφαλιός

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΓΝΩΜΗ

Του Σωτήρη Ράπτη

Η διαρκής κρίση ως μια νέα κανονικότητα για την ευρωπαϊκή ναυτιλία

Η Ευρωπαϊκή Ενωση Πλοιοκτητών (ECSA) διοργάνωνε πρόσφατα στις Βρυξέλλες τη Ευρωπαϊκή Σύνοδο Ναυτιλίας 2023. Η διοργάνωση αυτή χαρακτηρίστηκε από τη συμμετοχή προσώπων που έχουν διαδραματίσει ηγετικό ρόλο τόσο στις ευρωπαϊκές υποθέσεις όσο και στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Κοινή συνισταμένη των συμπεραμάτων της Συνόδου ήταν το αστείθές έδαφος στο οποίο βαδίζουμε γεωπολιτικά και η έλλειψη επαρκούς ανανλύσεις του στρατηγικού ρόλου της ναυτιλίας και της συμβολής της στην οργανικοποιή ασφάλειας της ηπείρου μας.

Σχεδόν το 40% του παγκόσμιου στόλου είναι στα χέρια ευρωπαϊκών επιχειρεών κεθοπώνας την Ευρώπη ηγεμόνα δύναμη στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες. Το νοείρτο από μόνο του υπογραμμίζει τον στρατηγικό ρόλο της ναυτιλίας στην ασφάλεια της Ευρώπης. Επιπλέον, ο πόλεμος στην Ουκρανία και η συμβολή της ναυτιλίας στην ενεργειακή και επισιτιστική ασφάλεια της Ευρώπης έχουν αναδείξει ακόμη περισσότερο τον κοφβικό ρόλο του κλάδου.

Ο πρώην πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ζοζέ Μανουέλ Μπαρόζο, που ήταν βασικός ομιλητής στην Ευρωπαϊκή Σύνοδο Ναυτιλίας, αναφωνήθηκε ανοιχτά πόσο Ευρωπαία γνωρίζουν ότι η Ευρώπη είναι κυρίαρχη δύναμη στην παγκόσμια ναυτιλία και κατ' επέκταση στις εφοδιαστικές αλυσίδες και στο διεθνές εμπόριο.

Η ερώτηση ήταν ρητορική καθώς η απάντηση δεν θα ήταν θετική, όχι μόνο ως προς την ευρωπαϊκή κοινή γνώμη αλλά και ως προς τους ευρωπαϊκούς θεσμικούς παράγοντες, όπως η Επιτροπή και το Κοινοβούλιο.

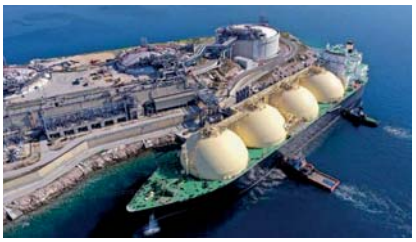
Από την κρίση της πανδημίας ένας τον πόλεμο στην Ουκρανία, σε αντοχές της Ευρώπης δοκιμάζονται σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο. Η Ευρώπη μεταχηρματίζεται συνεπιστοποιώντας αργά αλλά σταθερά ότι η γεωπολιτική της επιρροή και η έλλειψη επαρκούς σπάρξης κρίσιμων και στρατηγικών κλάδων όπως η ναυτιλία υπονομεύει την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας της.

Βάζοντας επενδύσεις να ανακτέλλονται ή να μεταφυτεύονται στη άλλη πλευρά του Ατλαντικού εξαιτίας των μαζικών επιδοτήσεων ένα τον 300 δισ. δολαρίων της κυβέρνησης Μπάιντεν (Inflation Reduction Act) σε πράσινες τεχνολογίες. Οι επιδοτήσεις της αμερικανικής κυβέρνησης παρουδήσαν έναν νέο γύρο συζητήσεων στην Ευρώπη κατά πόσο τα μέτρα που λαμβάνει η Ευρωπαϊκή Ενωση είναι ικανά να σταμίξουν την ενεργειακή μετάβασή της, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την ανταγωνιστικότητα και την ασφάλειά της.

Ωστόσο, περαιτέρω μέτρα για τη στήριξη της ευρωπαϊκής βιομηχανίας δεν θα πρέπει να οδηγήσουν σε μέτρα προστατευτισμού που θα πλήξουν το διεθνές εμπόριο. Αντιθέτως, το διεθνές εμπόριο και ο ηγετικός ρόλος της Ευρώπης στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες προσδίδουν προσπάθεια γεωπολιτική αξία στην Ευρώπη.

Όλα αυτά συμβαίνουν την ίδια στιγμή που η κλιματική κρίση εξελίσσεται και υιοθετούνται φιλόδοξα στόχοι και νομοθετικά μέτρα σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η ναυτιλία είναι στο επίκεντρο των νέων ευρωπαϊκών κανονισμών που αφορούν την ενεργειακή μετάβαση και την αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης. Η Ευρωπαϊκή Ενωση έχει δεσμευτεί ότι θα γίνει μια οικονομία χαμηλών εκπομπών (carbon neutral) έως το 2050. Ο στόχος αυτός αφορά το σύνολο της οικονομίας και στο πλαίσιο αυτό προτάθηκε η ένταξη της ναυτιλίας για πρώτη φορά στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Εκπομπών (European Union Emissions Trading System – EU ETS). Επιπλέον, προτάθηκε μια νέα ευρωπαϊκή νομοθεσία που αφορά τα καύσιμα των πλοίων, ο κανονισμός FuelEU Maritime, όπως επίσης τα νέα πράσινα κριτήρια που ρυθμίζουν την πρόσβαση σε τραπεζική χρηματοδότηση.

Η ναυτιλία είναι στο επίκεντρο των νέων ευρωπαϊκών κανονισμών που αφορούν την ενεργειακή μετάβαση και την αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης



Ο κ. Σωτήρης Ράπτης είναι γενικός γραμματέας της European Community Shipowners Associations (ECSA).

ΓΝΩΜΗ

Του Νίκου Βασιλικιώτη

Το μεγάλο στοίχημα για τη ναυτιλία: Προσέλκυση και διατήρηση ταλέντου

Τα τελευταία χρόνια, η ψηφιακή και κατ' επίταση η ελληνική ναυτιλία αντιμετωπίζει μια σειρά από προκλήσεις, όπως η συνεχώς αυξανόμενη εξέλιξη της τεχνολογίας, η ανάγκη για εταιρική ανάπτυξη και επιχειρηματικότητα σε περιβαλλοντική ευαισθησία, η αυξανόμενη ζήτηση για κυβερνοασφάλεια, οι οικονομικές και γεωπολιτικές κρίσεις, που οδηγούν ραγδαία τον κλάδο σε μια νέα εποχή. Ωστόσο, μια από τις σημαντικότερες προκλήσεις σφορά την απόκτηση, διαχείριση και διατήρηση του ταλέντου.

Μια πρόσφατη έκθεση της BIMCO – της μεγαλύτερης διεθνούς ναυτιλιακής ένωσης – για το ανθρώπινο δυναμικό υπογραμμίζει το πρόβλημα έλλειψης ταλέντων, επισημαίνοντας ότι το χάσμα από θα διευρυνθεί τα επόμενα χρόνια, καθώς η ζήτηση αναμένεται να ξεπεράσει την προσφορά – με τους ερευνητές να προβλέπουν παγκόσμια έλλειψη σχεδόν 150.000 ναυτικών μέχρι το 2025, εάν δεν λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για την επένδυση στο ανθρώπινο δυναμικό και στην κατάλληλη εκπαίδευσή του.

Η διαπίστωση αυτή επιβεβαιώνεται από όλους τους εμπλεκομένους στον κλάδο και σε επίπεδο σπλεχανικού δυναμικού, τόσο σε διεθνές όσο και τοπικό επίπεδο.

Η ελληνική ναυτιλία διαδραματίζει ζωτικό ρόλο στην παγκόσμια οικονομία και στο εμπόριο και η επιτυχία των ναυτιλιακών εταιρειών βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις δεξιότητες, στην αποτελεσματικότητα και στην αξιοπιστία των ανθρώπων της.

Καθώς δε οι ναυτιλιακές υποχρεούνται σε μεγαλύτερη διεθνή εξωστρέφεια, η αξιοπιστία και ικανότλτεση της παγκόσμιας δεξιοτικής ταλέντων καθίσταται απαραίτητη. Ο κλάδος αποπιεί εξελικταμένους ρόλους, από μηχανικούς και ναυπηγούς, οικονομολόγους, τεχνολόγους και νομικούς μέχρι ανώτερους εξειδικευτικούς στα πλοία, προσελκύοντας ταυτόχρονα σπλέξη με υψηλές ακαδημαϊκές γνώσεις, σημαντική σχετική εργασιακή εμπειρία σε διεθνές επίπεδο και σίγουρα υψηλού επιπέδου διοικητικές και ηγετικές ικανότητες.

Οι προκλήσεις σε διεθνές επίπεδο

Αναφερθόλα, η απόκτηση και η διαχείριση του ταλέντου στη ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ένα μεγάλο στοίχημα, καθώς σκοοδείται από τις διπές της προκλήσεις. Πιο συγκεκριμένα:

- Το διεθνές περιβάλλον και η συνεπαγόμενη διαχείριση του πολιτισμικού διαφορών, των γλωσσικών φραγμών και των διαφορετικών εργασιακών κανόνων.
- Οι τεχνολογικές εξελίξεις, όπως η αυτοματοποίηση, η ψηφιοποίηση, η χρήση τεχνητής νοημοσύνης και η δυνατότητα ανάλυσης μεγάλου όγκου δεδομένων καθιστούν την πρόκλησή και τη διατήρηση ταλέντων με αυτές τις τεχνικές δεξιότητες απαραίτητη προτεραιότητα.
- Η ευξενόμενη εστίαση στην περιβαλλοντική βιωσιμότητα. Η πρόσληψη και η διατήρηση στελεχών που κατανοούν και υιοθετούν βιώσιμες πρακτικές γίνεται όλο και πιο σημαντική.
- Οι συνεχώς ανανεοιμένοι διεθνείς κανονισμοί και πρότυπα, καθώς οι ευγενείς κίνδυνοι και η διασφάλιση της ασφάλειας των εργαζόμενων αποτελούν κορυφαία προτεραιότητα.
- Η υπόλοιπα έμπιστων στελεχών που πληκτάζουν την σφιστηρίτηση, σε συνδυασμό με τη διοικολία προσέλκυσης νεότερων ταλέντων στον κλάδο, αποτελεί απειλή για τη μεταφορά και τη συνέχεια της γνώσης.
- Η ανάγκη για σχεδιασμό νέων σύμφωνων, ευέλικτων και ανταγωνιστικών πακέτων αποζημίωσης, τα οποία θα διασυνδέονται με την απόδοση, αλλά ταυτόχρονα θα παρέχουν κίνητρα για την παραμονή των κρίσιμων στελεχών.

Οι ιδιομορφίες στην ελληνική αγορά

Πέραν των παραπάνω προκλήσεων που αντιμετωπίζει ο κλάδος διεθνώς, στην ελληνική αγορά υπάρχουν κάποιες επιπλέον ιδιομορφίες, οι οποίες δημιουργούν σχολιάσεις και διυφορεύνουν τη διαδικασία ανεύρεσης των κατάλληλων στελεχών. Ορισμένες από αυτές είναι οι εξής:

- Στις ναυτιλιακές εταιρείες συνεπιάμε λιγότερα, δομημένα και σύγχρονα Τμήματα Ανθρώπινου Δυναμικού συγκριτικά με άλλους κλάδους. Οι αποφάσεις που σχετίζονται με το ανθρώπινο κεφάλαιο πιρόσληψη, ανάπτυξη, εκπαίδευση, αμοιβές, κ.ο.κ.) λαμβάνονται συνήθως χωρίς κάποιο πλάνο που σκοπίζει με τη στρατηγική της εταιρείας. Συνεπώς, η αξιολόγηση υποψηφίων δεν αποπελεί κορυφαία προτεραιότητα, όπως και η προσαρμογή ενός νεοεισερχομένου στην κουλτούρα της εταιρείας.
- Ακεβέρατη από το μέγεθος των ναυτιλιακών, στις περισσότερες περιπτώσεις δεν υπάρχει μια σαφώς ορισμένη εταιρική δομή και κοιλοπόρο δεν έχει ξεφύγει από το πρότυπο της οικογενειακής επιχείρησης.
- Στην Ελλάδα ο κλάδος χαρακτηρίζεται ως «δεσπόταρα κλειστός», κάτι που δημιουργεί σκεπτικισμό, καθώς δεν δικαιολαβίζεται πάντα η εμπιστοσύνη, που αποπελεί τον νούμερο ένα παράγοντα, που επιθυμούν να διατηρήσουν οι υποψήφιοι υψηλών προϊσταμένων.
- Οι προσπάθειες απόκτησης ταλέντων και οι πιθανές αλλαγές σταδιοδρομίας πολύ συχνά παρεμποδίζονται από τις προσωπικές και φιλικές σχέσεις μεταξύ των ενταλίων των εταιρειών που δεν επιθυμούν διατήρηση της κοινωνικής ή φιλικής τους σχέσης.
- Το πιο παραδοσιακό επαγγελματικό μοντέλο που φέρουν οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες τις δυσκολεύει να εισαγάγουν νέες ιδέες και «φυλά» σε λειτουργίες όπως το ανθρώπινο κεφάλαιο, η τεχνολογία, τα οικονομικά, όπου οι υπόλοιποι κλάδοι έχουν κάνει σημαντικές προόδους.
- Τέλος, οι προαιρετάρτινες αμοιβές, ενώ κρίνονται κατά τεκμήριο υψηλότερες σε σχέση με άλλους κλάδους (για παράδειγμα θέσεις), υπολείπονται σε θέματα σχεδιασμού και πολιτικών που θα δημιουργούσαν μεγαλύτερη δέσμευση μεταξύ στελεχών και εταιρείας.

Καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία πλέει προς νέους ορίζοντες, αναμφίβολα η επιτυχία της εξαρτάται από την ικανότητά της να αντιμετωπίζει τις προκλήσεις της εποχής και ιδιαίτερα αυτές που αφορούν το ανθρώπινο κεφάλαιο.

Η Stanton Chase Athens μέσα από την 20ετή εμπειρία σε ένα διεθνές περιβάλλον, αλλά κυρίως μέσω της βαθιάς της κατανόησης του συνθήκων της ελληνικής αγοράς και της ελληνικής ναυτιλίας, ανταλαμβάνεται σε βάθος όλες τις παραπάνω ανάγκες, σφιοογκρίζεται τα χαρακτηριστικά του κλάδου και προσφέρει μια σειρά από εξειδικευμένες συμβουλευτικές υπηρεσίες για επιλογή και αξιολόγηση στελεχών, εταιρικής διακυβέρνησης και οργανωτικού σχεδιασμού και εκσυγχρονισμού, που μπορούν να οδηγήσουν τον ναυτιλιακό κλάδο στην επόμενη ημέρα, καθιστώντας τον πρωτοπόρο στην προσέλκυση, ανάπτυξη και διακράτηση στελεχών και εν τέλει στην απόκτηση συγκριτικού ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος σε διεθνές επίπεδο.

Ο κ. Νίκος Βασιλικιώτης είναι Partner Stanton Chase Athens & Global Leader - Maritime Sector, Stanton Chase International.

Η συνολική συνεισφορά της στην ελληνική οικονομία αγγίζει το 7% του ΑΕΠ, ενώ δημιουργεί άμεσα και έμμεσα εκατοντάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας

Στυλοβάτης της οικονομίας η ναυτιλία

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν από τους πιο εξωστρεφείς κλάδους της εθνικής οικονομίας. Αποτελεί έναν από τους πιο παραγωγικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας μέσω της οικονομικής, κοινωνικής και στρατηγικής συμβολής της. Η συνολική συνεισφορά της στην ελληνική οικονομία αγγίζει το 7% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ), ενώ δημιουργεί άμεσα και έμμεσα εκατοντάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας στη χώρα, όπως αναφέρει η ετήσια έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

Χρηματοροές

Η ναυτιλία παρέχει μεγάλες χρηματοροές στην ελληνική οικονομία. Το 2022 οι εισροές στο ελληνικό ισοζύγιο πληρωμών από τις θαλάσσιες μεταφορές ξεπέρασαν τα €21 δισ., αποτελώντας τη μεγαλύτερη συνεισφορά που καταγράφηκε τα τελευταία 20 χρόνια.

Επίσης το οκτάμηνο του 2023 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, ξεπέρασε τα 13,6 δισ. ευρώ.

Οι εισροές από τις θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν επίσης αποφασιστικά στην ισοσκέλεση του ισοζυγίου πληρωμών.

Ιδιαίτερα σημαντικό είναι ότι για την περίοδο 2012-2022 η ναυτιλία σωματέφερε €148 δισ. σε εισροές στην ελληνική οικονομία, ανοδικοκινώντας τον καθοριστικό ρόλο του κλάδου για την Ελλάδα.

Η ναυτιλία αποτελεί τη ραχοκοκαλιά ενός ακμάζοντος κλάδου ναυτιλιακών υπηρεσιών στη χώρα μας, προσελκύοντας επενδύσεις και καινοτομία.

Οι έλληνες πλοιοκτήτες επενδύουν επίσης σε μεγάλο βαθμό και σε πολλούς άλλους οικονομικούς τομείς στην Ελλάδα, όπως η τεχνολογία, οι υπηρεσίες, η αγορά ακινήτων, ο τουρισμός κ.ά., ανξδνοντας την προσπθέμενη αξία της ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας.

Εθνικός εταίρος

«Η ελληνική ναυτιλία είναι εθνικός, οικονομικός εταίρος. Τροφοδότης δεκακατομμυρίων ευρώ ναυτιλιακού συναλλάγματος, εργοδότης εκατοντάδων χιλιάδων θέσεων άμεσης και έμμεσης εργασίας και σταθερός επενδυτής και σε άλλους κλάδους της εθνικής μας οικονομίας. Η ελληνική ναυτιλία είναι η υπερκιτάλια της Ευρώπης. Η πρωτοκαθεδρία μας αποτελεί γεωπολιτικό πλεονεκτήματα της πατρίδας μας και ενισχύει καθοριστικά τη διπλωματικεστική μας δύναμη ως χώρας εντός και εκτός της Ευρώπης. Αποτελεί εθνικό κεφάλαιο, κατοχυρώνει με την εθνική υπερηφάνεια. Η εθνική ενεργειακά και η κοινωνική αλληλεγγύη προς την πατρίδα, προς την ελληνίδα και τον έλληνα πολίτη είναι ανοικτής, ανθρώβη, ευρύτατη» έχει δηλώσει η πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών **Μελίνα Τρακιλή**, περιγράφοντας τη σουλλική προσφορά της ναυτιλίας στον τόπο.

Εκτός από μια σημαντική οικονομική δραστηριότητα, η ναυτιλία αποτελεί εθνικό κεφάλαιο για την Ελλάδα με πολύπλευρη συνεισφορά στην οικονομία και στην κοινωνία. Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα εδώ και δεκαετίες συμβάλλει με πρωτοβουλίες κοινωνικής προσφοράς στην ευημερία της ελληνικής κοινωνίας, άμεσα και συστηματικά, τόσο σε εθνικό όσο και συλλογικό επίπεδο.

Το επιστέγασμα αυτού του έργου ήταν η ίδρυση το 2016 από την ΕΕΕ της ΣΥΝ-ΕΝΩΣΣ, της Αστικής Μη Κερδοσκοπικής Εταιρείας Κοινωνικής Προσφοράς Ελληνικού Εφοπλισμού. Η ΣΥΝ-ΕΝΩΣΣ είναι το μόνιμο όχημα και το σταθερό σημείο αναφοράς για τη συλλογική κοινωνική ευθύνη των ελλήνων εφοπλιστών. Καθώς η ναυτιλία και η κοινωνία είναι πάντα μαζί, ο στόχος της ΣΥΝ-ΕΝΩΣΣ είναι να συνεισφέρει στην ελληνική κοινωνία, υποστηρίζοντας πολυάριθμα προγράμματα και δραστηριότητες κοινωνικής προσφοράς για ευάλωτες κοινωνικές ομάδες, καθώς και έργα δημόσιου ενδιαφέροντος.

Βοήθεια

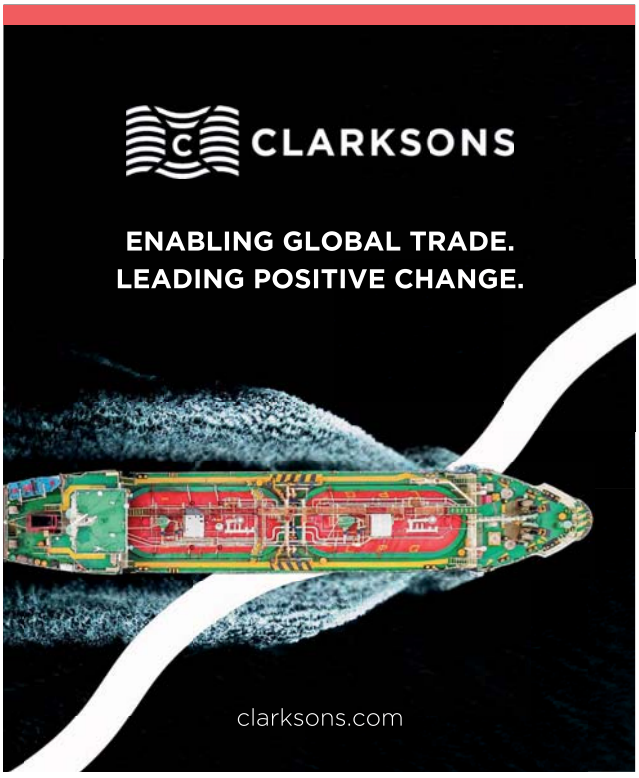
Σε χιλιάδες ελληνικές οικογένειες με εξαρτεκά περιορισμένη οικονομική δυνατότητα παρέχεται επιστυπική βοήθεια και άλλα είδη πρώτης ανάγκης σε μηνιαία βάση. Το Εθνικό Σύστημα Υγείας έχει ενισχυθεί και αναβαθμιστεί μέσα από πολλαπλές αλλά σπουδαιότατες δράσεις. Κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19 η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα ενίσχυσε τα νοσοκομεία της χώρας με απαραίτητο ιατρικό εξοπλισμό, αναλώσιμα και ασθενοφόρα. Το έργο της ΕΕΕ στον τομέα της Υγείας συνεχίζεται με την ανακαίνιση των χώρων υγιεινής δημόσιων νοσοκομείων και τη γενική αναβάθμιση των υποδομών των νοσοκομείων. Επιπρόσθετα, η ΕΕΕ, μέσω της ΣΥΝ-ΕΝΩΣΣ, υποστηρίζει ενεργά τις ανάγκες των υπηρεσιών της Εθνικής Άμυνας και Πολιτικής Προστασίας. Η στήριξη αυτή περιλαμβάνει δωρεές σχημάτων προς την Ελληνική Αστυνομία, πυροσβεστικά οχήματα και εξοπλισμό για την Πυροσβεστική, ταχύπλοα σκάφη υψηλής τεχνολογίας στο Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή, συνάψεις σφαιπιωτικών ελκυστήρων και πολλά άλλα. Η ποιεία βοήθεια επίσης στην κορυφή των τομέων ενδιαφέροντος της ΕΕΕ. Για αυτόν τον λόγο πρόσφατα ανακοινώνεται η μεγαλύτερη πρωτοβουλία υπηρεσιών για μεταπτυχιακές σπουδές στην ιστορία της.

Υποτροφίες

Συγκεκριμένα, για το ακαδημαϊκό έτος 2023-2024, η ΕΕΕ, μέσω του προγράμματός της «+ΕΝΩΣΣ για την Παιδεία», προκηρύσσει 100+1 υποτροφίες σε φοιτητές για σπουδές στην Ελλάδα και στο εξωτερικό για μεταπτυχιακά προγράμματα. Πρόκειται για μια ακόμα πρωτοβουλία που δείχνει τους σπενούς δεσμούς της ελληνικής εφοπλιστικής κοινότητας με την κοινωνία και το ιδιαίτερο ενδιαφέρον της για τη νέα γενιά.

Τελευταία πρωτοβουλία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών είναι η διάθεση 50 εκατ. ευρώ για έργα αποκατάστασης στις πληγείσες περιοχές της Θεσσαλίας. Επισημαίνεται πως στο πλαίσιο του σχεδιασμού για τη βέλτιστη αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων η κιβέρνηση έχει καταρτίσει ήδη κατάλογο έργων που μπορούν να χρηματοδοτηθούν από τους συγκεκριμένους πόρους.

Οι εισροές από τις θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν επίσης αποφασιστικά στην ισοσκέλιση του ισοζυγίου πληρωμών



ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΓΝΩΜΗ

Του Θεόφιλου Ξενακούδη

Ποιότητα για το μέλλον

Θεμελιώδης δραστηριότητα της ναυτιλίας αποτελούσε πάντα η μεταφόρτωση υλικών, αγαθών και ανθρώπων. Η μεταφορική διαδικασία εξαρτάται από το πλοίο, τους διαχειριστές του πλοίου και τους ναυτικούς. Παρόλο που το κανονιστικό περιβάλλον στη ναυτιλία έχει γίνει πιο περίπλοκο από ποτέ, αυτό δεν σημαίνει απαραίτητα πως οι επιβαλλόμενοι κανονισμοί ενγυώνται και την εξασφάλιση της ποιότητας. Η ποιότητα πράπει να γίνεται και να υποστηριχθεί από την αρχή από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη. Η δημιουργία και ενσωμάτωση μιας κουλτούρας ποιότητας στις εταιρείες είναι ωφέλιμη για όλους τους εμπλεκομένους στην ευρύτερη αλυσίδα.

Τις τελευταίες δεκαετίες, η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει κάνει σημαντικά βήματα προόδου στη δημιουργία μιας κουλτούρας εστιασμένης στην ποιότητα. Η International Registries Inc. και οι θυγατρικές της (IRI), οι οποίες παρέχουν διοικητική και τεχνική υποστήριξη στο Νησιώτικο των Νήσων Μάρσαλ, κατέχουν ηγετική θέση όσον αφορά την ποιοτική λειτουργία τους από το ξεκίνημά τους πριν από 75 χρόνια. Η σταθερή πορεία του Νησιώτικο των Νήσων Μάρσαλ στην υοθέτηση μιας ποιοτικής κουλτούρας έχει οδηγήσει στην εξασφάλιση μια εξαιρετικής κατάπειξης σε παγκόσμιο επίπεδο στις λίστες των ελέγχων από κρατικούς λιμένες (Port State Control). Το Νησιώτικο των Νήσων Μάρσαλ επαναβρίσκει σουναγώνιστα την κατάπειξή του για 13η συνεχόμενη χρονιά στον πίνακα QUALSHIP 21 από την αστυφιλακή των Ηνωμένων Πολιτειών (USCG) καθώς και το γεγονός ότι βρίσκεται στις Λευκές Λίστες των Μνημονίων Συνεννόησης του Παρισιού και του Τόκιο (Paris and Tokyo Memorandums of Understanding), ενώ διατηρεί πολύ καλή θέση στην Αυστραλιανή Διοίκηση για την Ασφάλεια στη θάλασσα (Australian Maritime Safety Administration (AMSA)).

Η φιλοσοφία της IRI για μια ποιοτική κουλτούρα αποδεικνύεται συνεχώς μέσα από την υψηλά καταρτισμένη ομάδα της, η οποία εστιάζει στην ποιοτική εξυπηρέτηση των πελατών και στη συνεχή βελτίωση των υπηρεσιών της. Με ένα δίκτυο 28 γραφείων σε όλο τον κόσμο, η IRI παρέχει υπηρεσίες κατά τις τοπικές εργάσιμες ώρες, που συσκιασκά ξεκινούν πριν από την εγγραφή ενός πλοίου και συνεχίζουν καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του στο νησιώτικο. Η τεχνική και λειτουργική υποστήριξη στα' όλα τα γραφεία μας είναι διαθέσιμη χωρίς πρόσθετο κόστος και οι σταυές σχέσεις με τους Νηγνώμονες βοηθούν στην απλοποίηση πολλών θεμάτων για τους πλοιοκτήτες και διαχειριστές των πλοίων. Η αποκεντρωμένη δομή του οργανισμού παρέχει στα γραφεία του τη δυνατότητα πλήρους λήψης αποφάσεων, βελτιώνοντας με αυτό τον τρόπο την ανταπόκρισή του στα αιτήματα των πελατών και καταναλώνοντας καλύτερα τις συνηγορίες τους στις διαφορετικές τοπικές αγορές.

Λόγω της διαρκούς εξέλιξης της ναυτιλιακής βιομηχανίας, οι εναλλακτικές πηγές ενέργειας, οι νέες εφαρμογές και οι τεχνολογικές καινοτομίες αλλάζουν τον τρόπο λειτουργίας των πλοίων στο νέο περιβάλλον όπως αυτό διαμορφώνεται. Αυτές οι αλλαγές πράπει να λαμβάνθν υπόψη, να μελετηθούν και να αξιολογηθούν. Η IRI για να αντιμετωπίσει αυτές τις εξελίξεις δημιούργησε ομάδες που εστιάζουν σε συγκεκριμένους κλάδους – πετρέλαιο και φυσικό αέριο, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, yachting και κρουαζιέρα – έτσι ώστε να μπορούν να παρέχουν εξειδικευμένη τεχνική και επαγγελματική υποστήριξη. Αυτές οι ομάδες, οι οποίες περιλαμβάνουν εξειδικευμένα στελέχη από όλο τον κόσμο, απασχολούνται στην έρευνα και την ανάπτυξη προηγμένων τεχνολογιών και λύσεων, μέσω κοινών ανανεώσιμων έργων με άλλα εμπλεκόμενα μέρη της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Τα αποτελέσματα αυτών των προηγμένων βοηθούν τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές να έχουν σωστή πληροφόρηση στη λήψη αποφάσεων, καθώς κινούνται προς την επίτευξη των στόχων της απανθρακοποίησης, την ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών όσον αφορά την ενέργεια και τα καύσιμα και τη βελτίωση των θηρακών λειτουργιών τους.

Το Νησιώτικο των Νήσων Μάρσαλ είναι η σημαία επιλογής για τους έλληνες πλοιοκτήτες που διελέγονται για ξένη σημαία για την εγγραφή των πλοίων τους. Τα πλοία ελληνικών συμφερόντων αντιπροσωπεύουν το 31,6% της ολικής χωρητικότητας (gross tonnage) του εγγεγραμμένου στόλου στο Νησιώτικο των Νήσων Μάρσαλ, αποτελώντας το μεγαλύτερο ποσοστό από κάθε άλλη χώρα. Το γραφείο του Πειραιά είναι ένα από τα μεγαλύτερα γραφεία της IRI ανά τον κόσμο και συνεργάζεται στενά με τα υπόλοιπα γραφεία με σκοπό την παροχή πλήρους εξυπηρέτησης των πελατών σε όλη την Ελλάδα, την Κύπρο, το Μονακό, την Τουρκία και γενικότερα την Ανατολικ Μεσόγειο.

Οι διεθνείς σχέσεις επιφεάζουν σε μεγάλο βαθμό την ποιότητα της εξυπηρέτησης που μπορεί να παρέχει η IRI στους πλοιοκτήτες και διαχειριστές του στόλου του Νησιώτικου. Η συνεργασία του Νησιώτικου των Νήσων Μάρσαλ στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization (IMO)) συμπεπτέει σε μια σειρά επιτροπών, υποεπιτροπών και ομάδων εργασίας, διαδραματίζοντας σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του μέλλοντος του ναυτιλιακού κλάδου. Μέσω αυτών των δραστηριοτήτων που συμμετέχει η ανταποροσωπεία του Νησιώτικου, οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές των πλοίων με τη σημαία των Νήσων Μάρσαλ έχουν φωνή στις συζητήσεις που γίνονται στον IMO για τη διαμόρφωση πολιτικών και κανονισμών προς εφαρμογή.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία εξελίσσεται συνεχώς. Έρχονται δεν σημαντικές αλλαγές τα τελευταία 20 χρόνια, ειδικά στους τομείς της ψηφιοποίησης, της βιωσιμότητας και της αποανθρακοποίησης. Οι αλλαγές θα προκαλέσουν τεράστιες και συνεφαστικές ευκαιρίες για το μέλλον, μόνο όμως εάν παραμείνουμε εστιασμένοι στην ποιότητα. Η εφαρμογή λύσεων χωρίς την κατάλληλη αξιολόγηση και έρευνα θα δημιουργήσει προκλήσεις και δυσκολίες στην πορεία. Ως εκ τούτου, καθώς προχωράμε προς το μέλλον, πράπει να δυσανταλλείσουμε ότι προχωράμε με δέσμευση στην ποιότητα.

Ο κ. Θεόφιλος Ξενακούδης είναι Chief Commercial Officer, International Registries, Inc.

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΓΝΩΜΗ

Της Ελίνας Παπαγεωργίου

Ενεργειακή μετάβαση: Οραμα και πραγματικότητα

Ένα αναφερθέν πάντο ότι οι σταθμές δεκαετίες διαφορφώνονται υπό την απειλή της τριπλής πλανητικής κρίσης, που αφορά στην κλιματική αλλαγή, την απώλεια βιοποικιλότητας και τη ρύπανση, και η ναυτιλία καλείται να πλεύσει σε «φαρμακερά» νερά. Για να κερδίσει το στοίχημα, χρειάζεται να βελτιώσει τις προβλέψεις της ώστε να προετοιμαστεί καλύτερα σε ό,τι θα επιφέρει το μέλλον. Το κενό αυτό έρχεται να συμπληρώσει το «Global Maritime Trends 2050», η νέα πρωτοβουλία του Lloyd's Register σε συνεργασία με το Economist Impact, η οποία επιδιώκει να διαμορφώσει πιθανά σενάρια για τη ναυτιλία από σήμερα μέχρι το 2050.

Σύμφωνα με τη έκθεση Global Maritime Trends 2050 που πρόσφατα δημοσιεύθηκε, η ευρεία υοθέτηση του πράσινου υδρογόνου και η αυτοματοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών αναδεικνύονται ως δύο ασκοδοξες προοπτικές για το μέλλον, οι οποίες μπορούν να επιταχυθούν αν λαμβθούν υπόψη οι επιμέρους ευκαιρίες και προκλήσεις που διαπνέονται.

Στον αντίποδα, η αύξηση της σπάθμης της θάλασσας και το κατακερματισμένο παγκόσμιο εμπόριο, διαμόρφωνα ένα πιο ζοφερό μέλλον για το κλάδο, στην περίπτωση που αποτύχει κάθε προσπάθεια για παγκόσμια συνεργασία, θέτοντας εμπόδια στην ενσωμάτιση των νέων τεχνολογιών προς όφελος της οικονομίας και της κοινωνίας.

Οσο δεν σημειώνεται σημαντική πρόοδος, 20.000 και πλέον πλοία κινδυνεύουν να ανακηρύσσουν τα λειτουργούν με φρικτά καύσιμα, υπάζοντας το σπόμμα της ενεργειακής μετάβασης στον αέρα. Ζητήματα όπως η διαθεσιμότητα και τεχνογνωσία των ναυπηγείων για εργασίες μετασκευών, η τιμή των καυσίμων θα μπορούσαν να ανακόψουν την υοθέτηση εναλλακτικών καυσίμων, σύμφωνα με την πρόσφατη μελέτη του Lloyd's Register «Engine Retrofit Report 2023».

Πιο συγκεκριμένα, μετά από εκτεταμένη ανάλυση και μοντελοποίηση στα πλαίσια της μελέτης αυτής, διασπτιώσαμε μια πιθανή αγορά από περίπου 9.000 με 12.000 μεγάλα εμπορικά πλοία που θα μπορούσαν να είναι «επιλέξιμα» για μετασκευή ώστε να απαλλαχθούν από τον άνθρακα μέχρι το 2050. Η αγορά αυτή κατά κύριο λόγο διαμορφώνεται από την ηλικιαρνία που θα ξεκινήσει η ναυπήγηση πλοίων μηδενικών ρύπων, το ηλικιακό όριο που θα θέσει ο εκάστοτε ιδιοκτήτης για μετασκευή, η διαθεσιμότητα της νέας τεχνολογίας (π.χ. μηχανές) και άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά.

Μεταξύ των βασικών προκλήσεων, όπως καταδεικνύονται στη μελέτη του LR, είναι η ενσωμάτιση των συστημάτων, που προκύπτει από τη χωρική παξυνάμηση μεγαλύτερων δεξαμενών καυσίμων, την ανάγκη ύπαρξης επιπλέον εξοπλισμού, τα επιμέρους μέτρα ασφάλειας, ζητήματα που πράπει να επιλυθούν για τη μετάβαση του υπάρχοντος στόλου σε καύσιμα μηδενικών ρύπων. Αναπτούνται νέες δεξιότητες ναυπήγησης, μηχανικής και μηχανολογίας αλλά και στον χειρισμό των εναλλακτικών καυσίμων.

Η τεχνοοικονομική ανάλυση αποκαλύπτει επίσης ότι η χρήση της μεθανόλης από ανανεώσιμες πηγές ή η αμμονία θα μπορούσαν να αυξήσουν σημαντικά – μπορεί και στο διπλάσιο – το κόστος του καυσίμου. Εντούτοις, αν η τιμή των εναλλακτικών καυσίμων παραμείνει σε χαμηλά επίπεδα ενώ των ορυκτών καυσίμων αυξάνεται, η ιεραρχία αναπτέπεται προς όφελος των εναλλακτικών καυσίμων.

Ειδικότερα, αν πάρουμε για παράδειγμα τον τομέα του ξηρού φορτίου, παρατηρούμε μια πιο «ανυπαρκτική» σπάση. Παρά το ότι υπάρχει ενδιαφέρον και συμμετέχουμε σε κοινά ανανεξικά έργα, στην πραγματικότητα οι περισσότερες μετασκευές φορτηγών πλοίων με κινητήρα μεβανόλης ή αμμωνίας είναι πάρα πολύ λίγες. Και αυτό οφείλεται τόσο στη φύση του τομέα – λόγω μακρόπτερου μεγέθους πλοίων – όσο και στην αβεβαιότητα γύρω από τη διαθεσιμότητα των εναλλακτικών καυσίμων. Για τα μεγαλύτερα φορτηγά πλοία, όπου συνήθως εκτελούν συγκεκριμένα δρομολόγια, όπως στην Αυστραλία, Κίνα ή Ιαπωνία, η διαθεσιμότητα των καυσίμων φαίνεται να μην αποτελεί τόσο σοβαρό ζήτημα.

Το Engine Retrofit Report επίσης υπογραμμίζει τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα, μια πτυχή που συχνά μπορεί να αγνοηθεί όταν μιλάμε για μετασκευή πλοίων. Ενστόχως είναι το πιο σημαντικό κεφάλαιο, διότι οι άνθρωποι είναι εκείνοι που θα λειτουργήσουν τα νέα συστήματα.

Ζητήματα εκπαίδευσης και ανάπτυξης των πληρωμάτων, διαμόρφωσης ρόλων και διαδικασιών, εργονομικής αξιολόγησης, επαγγελματικής υγείας είναι καταλυτικής σημασίας για την ασφαλή ενεργειακή μετάβαση του κλάδου στα εναλλακτικά καύσιμα

Σύνοπτα, συνεργασία και καινοτομία είναι οι λέξεις-κλειδιά που εφόσον προχωρούν χέρι-χέρι θα κάνουν την ενεργειακή μετάβαση από όραμα σε πραγματικότητα.

Η κυρία Ελίνα Παπαγεωργίου είναι Vice-President Greece, Lloyd's Register.

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΓΝΩΜΗ

Του Κωστή Ι. Φραγκούλη

Κίμα επαγγελματικών προοπτικών

Η Ελλάδα μπορεί να υπερβαστεί για μια πλούσια θαλάσσια κληρονομιά, με τη ναυτιλία να είναι βασικό μοχλό στον πολιτισμό και την οικονομία του έθνους μας. Σήμερα, ο κλάδος μας αποτελεί τη σημαντικότερη βιομηχανία της Ελλάδας, συμβάλλοντας καταλυτικά στη συνολική ευημερία και ανάπτυξή της, ενώ πρωταγωνιστικός είναι και ο ρόλος της στην παγκόσμια οικονομία και εμπόριο.

Τα νούμερα μιλάνε από μόνα τους.

Αυτή τη στιγμή, το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται διά θαλάσσης, με τα ελληνόκτητα πλοία να διακινούν το 22% αυτών των μεταφορών, διευκολύνοντας την εφοδιαστική αλυσίδα και ενισχύοντας οικονομικούς δεσμούς μεταξύ ηπείρων

Το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται διά θαλάσσης, με τα ελληνόκτητα πλοία να διακινούν το 22% αυτών των μεταφορών, διευκολύνοντας την εφοδιαστική αλυσίδα και ενισχύοντας οικονομικούς δεσμούς μεταξύ ηπείρων

Ο κλάδος μας αποτελεί τη σημαντικότερη βιομηχανία της Ελλάδας, συμβάλλοντας καταλυτικά στη συνολική ευημερία και ανάπτυξή της, ενώ πρωταγωνιστικός είναι και ο ρόλος της στην παγκόσμια οικονομία και εμπόριο

Ο ναυτικός κλάδος μας αποτελεί τη σημαντικότερη βιομηχανία στη Ελλάδα, συμβάλλοντας καταλυτικά στη συνολική ευημερία και ανάπτυξή της, ενώ πρωταγωνιστικός είναι και ο ρόλος της στην παγκόσμια οικονομία και εμπόριο.

Αξιοσημείωτο ακόμα είναι το γεγονός ότι η ναυτιλία μας συμβάλλει άμεσα στο ΑΕΠ της χώρας, με συνεισφορά της τάξης του 7%, δημιουργώντας σημαντικά έσοδα.

Αυτή η ευρωπή κερδοφόρα όχι μόνο δημιουργεί ευκαιρίες απασχόλησης για χιλιάδες Έλληνες, αλλά τονώνει και διάφορους υποστηρικτικούς κλάδους, όπως οι επισκευές πλοίων, το ναυτικό δίκαιο, οι χρηματοοικονομικές υπηρεσίες και γενικότερα η παροχή ευρέος φάσματος προϊόντων και υπηρεσιών στις ναυτιλιακές εταιρείες.

Επιπλέον, το επιχειρηματικό πνεύμα των ελλήνων εφοπλιστών έχει οδηγήσει σε εξαιρετικά σημαντικές επενδύσεις στην εγχώρια οικονομία.

Αυτές οι επενδύσεις καλύπτουν διάφορους τομείς, συμπεριλαμβανομένων της αγοράς ακινήτων, του τουρισμού, της ενέργειας και των υποδομών, ανοίγοντάντας τις τοπικές κοινότητες και ενισχύοντας την οικονομική ανάπτυξη σε εθνικό επίπεδο.

Το ναυτιλιακό cluster του Πειραιά είναι η τρανή απόδειξη του κομβικού ρόλου της ναυτιλίας στην ευρύτερη οικονομία.

Αναμφίβολα, η ύπαρξη μιας ισχυρής ναυτιλιακής βιομηχανίας βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην παρουσία ενός σταθερού ναυτιλιακού cluster.

Η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ και άλλων λιμένων, η ανοίξιση και επιτυχής επανλειτουργία των ναυπηγείων Σύρου, Ελευσίνας και συντήρων του Σκαραμανγά, αλλά και η ανάπτυξη των εγχώριων κατασκευαστών ναυτιλιακού εξοπλισμού αναβαθμίζουν και διευρύνουν το ναυτιλιακό μας cluster.

Με τη δημιουργία καταλλήλων υποδομών και υιοθέτηση ανταγωνιστικών κινήτρων, το cluster μπορεί και πρέπει να μεγαλώσει ακόμα περισσότερο διευρύνοντας το φάσμα των προσφερόμενων υπηρεσιών, και βεβαίως να εκσυγχρονιστεί μέσω της επένδυσης σε καινοτόμες και ειμόρφες υπηρεσίες και προϊόντα και της προσέλκυσης αλλοδαπών διαχειριστικών εταιρειών, ώστε να ενισχυθεί ο ναυτιλιακός κλάδος.

Την στιγμή αυτή, η Ελλάδα διαθέτει όλες τις προϋποθέσεις να κερδίσει το μεγάλο αυτό στοίχημα και παράλληλα με τη ναυτιλία να γιγαντωθεί και τα ναυτιλιακό της κέντρο. Η ελληνική ναυτιλία μας έχει δείξει τον δρόμο και έχει αποδείξει πως οι Έλληνες μπορούν να πρωτοπορούν.

Ας ακολουθήσουμε το παράδειγμά της και η ναυτιλιακή μας βιομηχανία μπορεί να φτάσει στα επίπεδα που ως Έλληνες επιθυμούμε και αρκετά;χρώστε.

Ο κ. Κωστής Ι. Φραγκούλης είναι ιδρυτής & πρόεδρος Franman / πρόεδρος Propeller Club, Port of Piraeus, & αντιπρόεδρος International Propeller Club of the United States.

ΓΝΩΜΗ

Του Emanule Grimaldi

Η ναυτιλία και η ενεργειακή μετάβαση

Η σημασία της ναυτιλιακής βιομηχανίας δεν μπορεί να υποτιμηθεί. Χάρη στη ναυτιλία διακινείται κάθε χρόνο το 90% του παγκόσμιου εμπορίου σε όλο τον κόσμο. Αυτό αντιστοιχεί σε εμπόριο αξίας περίπου 14 τριλ. δολ. ΗΠΑ.

Η ναυτιλία πρόκειται να διαδραματίσει κρίσιμο ρόλο στην απαλλαγή ολόκληρου του κόσμου από τον άνθρακα, καθώς σταδιακά βαδίζει προς την ενεργειακή πράσινη μετάβαση. Έως και το 50% των νέων πράσινων καυσίμων που θα χρησιμοποιηθούν από τις κυβερνήσεις και τις βιομηχανίες σε όλο τον κόσμο αναμένεται να μεταφερθούν με πλοία. Με απλά λόγια, ο κόσμος δεν θα μπορούσε να απαλλαγεί από τον άνθρακα χωρίς τη ναυτιλία.

Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, ως ηγέτης στη ναυτιλία, αντιμετωπίζει πολύ σοβαρό αυτό το έργο με τις δεσμεύσεις της για την απαλλαγή από τον άνθρακα. Για να μπορέσει η ναυτιλία να διαδραματίσει πλήρως τον ρόλο της σε αυτό το τεράστιο της απαλλαγής από τον άνθρακα, πρέπει όλοι μας να υιοθετήσουμε μια ολιστική προσέγγιση. Τα καύσιμα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα του μέλλοντος πρέπει να είναι δίκαια και σε ανταγωνιστική τιμή, πρέπει να διαθέτουμε την υποδομή στα λιμάνια για να εφοδιαζόμαστε αυτά τα καύσιμα και είναι απαραίτητο οι ναυτικοί μας να εκπαιδεύονται για να τα χρησιμοποιούν με ασφάλεια. Δεν έχουμε την πολυτέλεια του χρόνου και όλες αυτές οι πτυχές πρέπει να ανταποκριθούν ταυτόχρονα.

Μέχρι σήμερα, η πρόοδος στην ανάπτυξη νέων εναλλακτικών καυσίμων είναι πολύ αργή. Η τιμή των καυσίμων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα παραμένει ακριβή και η διαθεσιμότητά τους περιορισμένη, με ελάχιστα ή καθόλου κίνητρα για τους πλοιοκτήτες, τους φορείς εκμετάλλευσης και κυρίως τους ναυλωτές να υιοθετήσουν αυτά τα ακριβότερα εναλλακτικά καύσιμα.

Η δοπόνη περισσότερων χρημάτων για εναλλακτικά καύσιμα σε σχέση με τα συμβατικά καύσιμα σημαίνει ανξημένο κόστος για τους ναυλωτές. Επομένως, πρέπει να υπάρχει ένα μέτρο για την παροχή κινήτρων και την επιβάχυνση της υιοθέτησης αυτών των καυσίμων. Η πρόταση του ICS «fund and reward» καθορίζει ένσν μηχανισμό που θα δίσοει κίνητρα στους πλοιοκτήτες να χρηματοποιήσουν αυτά τα νέα ακριβότερα εναλλακτικά καύσιμα. Ένα παγκόσμιο σύστημα είναι προτιμότερο από μονομερείς, περιφερειακές εφαρμογές μέτρων τιμολόγησης των αερίων του θερμοκηπίου, οι οποίες τελικά δεν θα κατοφέρουν να μειώσουν τις παγκόσμιες εκπομπές στον απαιτούμενο βαθμό. Μόνο μέσω μας παγκόσμιας λύσης μπορεί να επιτευχθεί το είρος της μετάβασης που απαιτείται, και είναι σποουδαίο ότι και η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα το αναγνωρίζει αυτό και υποστηρίζει την πρόταση του ICS.

Αν θέλουμε να υλοποιήσουμε τις φιλοδοξίες μας, θα πρέπει επίσης να μειώσουμε το ρίσκο για τις επενδύσεις που απαιτούνται για την παραγωγή καυσίμων με χαμηλές και μηδενικές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, για τη ναυτιλία, τόσο για τη διακίνηση όσο και για τη χρήση τους, εξασφαλίζοντας επίσης την ύπαρξη καταλλήλων υποδομών στα λιμάνια. Η αλυσίδα αξίας ενέργειας-ναυτιλίας πρέπει επίσης να ενδυναμωθεί, με όλους τους ενδιαφερόμενους οι οποίοι είναι αναγκαίο να συνεργάζονται για να ξεπεραστούν την παραγωγή, τη μεταφορά και τη χρήση καυσίμων χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τον κόσμο σε μηνόλιγο κλίμακα. Αυτό αφορά ολόκληρο τον κόσμο, και ψ' αυτό είναι τόσο σημαντικό μια προτοβουλία όπως οι κόμβοι κεθκυρής ενέργειας στη θάλασσα (CEM Hubs).

Η προτοβουλία αποτελεί μια μοναδική συνεργασία μεταξύ της Διεθνούς Ενωσης Λιμένων και Λιμενικών Σταθμών, της Υπουργικής Διάσκεψης για την Καθαρή Ενέργεια και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου, υπό την αιμερίδα της Υπουργικής Διάσκεψης για την Καθαρή Ενέργεια, η οποία αποτελείται από υπουργούς Ενέργειας από όλο τον κόσμο και στην οποία η Ελλάδα συμμετέχει ως βασικός εταίρος.

Η προτοβουλία CEM Hubs κοπάζει πέρα από τις ανάγκες της ναυτιλίας, αλλά διαφαίνεται ότι η ναυτιλία δεν ξεχνάει. Τα CEM Hubs είναι μια σύμπραξη μεταξύ του ιδιωτικού τομέα και των κυβερνήσεων σε όλη την αλυσίδα αξίας ενέργειας-ναυτιλίας, δικαιοκαλύοντας ότι τα νέα καύσιμα που θα χρησιμοποιήσει ο κόσμος θα μπορούν να φτάσουν στην αγορά. Για να το πετύχουμε αυτό, πρέπει να επικεντρωθούμε στη συνεργασία μεταξύ παραγωγών, καταναλωτών και όλων των ενδιάμεσων. Η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές είναι μια παγκόσμια πρόκληση, επομένως απαιτείται μια παγκόσμια προσέγγιση για την επίτευξη των στόχων μας.

Δεν μπορούμε να επικεντρωθούμε μόνο στις τιμές στην ενεργειακή μετάβαση, πρέπει επίσης να προστατεύσουμε τους ανθρώπους μας. Θα είναι το λλεπί για την επτυχία μας. Αυτό περιλαμβάνει φυσικά και το νευτεχνολογικό δυναμικό της Ελλάδας, το οποίο είναι πάνω από 30.000 ναυτικοί. Ο Ομάλος Grimaldi έχει εγκατασί δυναμικό περίπου 12.000 ατόμων, οπότε γνωρίζω πολύ καλά τα μέγεθος της πρόκλησης που έχουμε μπροστά μας για την αναβάθμιση των δεξιοτήτων των ναυτικών μας.

Τον Ιούνιο του τρέχοντος έτους η βιομηχανία, οι κυβερνήσεις, η ακαδημαϊκή κοινότητα, τα συνδικάτα και άλλοι φορείς συνασπίσθηκαν στη σύνοδο κορυφής Shaping the Future of Shipping - Seafarer 2030 που πραγματοποιήθηκε στη Μανίλα. Το Σεπόβριο μήνυμα της συνόδου ήταν ότι χρειαζόμαστε μια ανθρωποκεντρική προσέγγιση στο ταξίδι μας για την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές. Πρέπει να εκπαιδεύσουμε τους ναυτικούς μας να χρησιμοποιούν και να μεταφέρουν νέα καύσιμα. Η επιφοίτηση της STCW του ΙΜΟ, την οποία ζήτησε ο προκάτοχός μου και φίλος Esben Poulsson, πρόκειται να ολοκληρωθεί το 2026, αλλά οι κυβερνήσεις πρέπει να αρχίσουν να προετοιμάζουν την επάρκεια γενικά ναυτικών με νέες δεξιότητες, ώστε να μπορέσουμε να επιτύχουμε αυτούς τους φιλόδοξους στόχους. Υπάρξε σοφής δοξίμη προς τις κυβερνήσεις να επενδύσουν στην πρόσληψη και την κατάρτιση των ναυτικών, ώστε να διασφαλιστεί ότι η ναυτιλία μπορεί να συνεχίσει να λειτουργεί αποτελεσματικά και να παρέχει το ίδιο υψηλό επίπεδο υπηρεσιών για το οποίο φημίζεται.

Υπάρχει πολλή δουλειά που πρέπει να γίνει και το 2050 δεν είναι τόσο μακριά, αλλά με την υποστήριξη της ισχυρής ναυτιλιακής βιομηχανίας της Ελλάδος είμαι βέβαιος ότι είμαστε σε καλό δρόμο για να επιτύχουμε τις φιλοδοξίες μας για καθαρό μηδέν. Στην COP28 θα μπαστρέρουμε αυτές τις συζητήσεις στη σύνοδο κορυφής Shaping the Future of Shipping (Διαμόρφωση του μέλλοντος της ναυτιλίας), η οποία τελεί υπό την αιγίδα του υπουργείου Ενέργειας και Υποδομών των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων. Δεν πρόκειται απλώς για μια εκδήλωση του κλάδου, αλλά για μια συνάντηση φορέων που ανελαμβάνουν δράση από τις κυβερνήσεις και τους τομείς της ναυτιλίας, των λιμένων, της ενέργειας και των χρηματοοικονομικών για να μπεταφέρουν τα λόγια σε απτή πρόοδο.

Χαίρομαι που η Ελλάδα θα είναι στο επίκεντρο αυτής της εκδήλωσης – η πρόεδρος της Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνα Τραυλού, θα είναι παρούσα και ελπίζω να δω και τον έλληνα υπουργό εκεί.

Κάθε πλοίο έχει μια πυξίδα, και η πυξίδα του κλάδου είναι σταρφμένη προς ένα δίκαιο και βιώσιμο μέλλον για ολόκληρο τον κόσμο.

Ο κ. Emanule Grimaldi είναι πρόεδρος του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ICS).

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΓΝΩΜΗ

Του Γιώργου Σπ. Αλεξανδράτου

Ελληνική ναυτιλία. Ο δικός μας θησαυρός στη θάλασσα και στη στεριά

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες υπερηφάνειες της χώρας μας και μια αναγνωρισμένη παγκοσμίως δύναμη στον τομέα αυτόν.

Η ναυτιλία είναι πολύ περισσότερο από ένα επάγγελμα, είναι μια σημαντική πηγή ευημερίας για την πατρίδα μας και ανθρώπινη ιστορία επιτυχίας.

Ναι, είμαστε σε πρώτο στον κόσμο κατέχοντας σχεδόν το 20% του παγκοσμίου στόλου και πάνω από 60% του ευρωπαϊκού.

Εμείς οι Έλληνες τον 10,5 εκατομμύριον κατοίκων είμαστε σε πρώτο στον κόσμο Εμπορικός χώρας όπως η Ινδία και η Κίνα με σχεδόν 1,5 δισεκατομμύρια κατοίκους η κοθέ μία.

Κάποιος από τις βασικές αιτίες κατά την άποψή μου είναι η γεωγραφική θέση της Ελλάδας μας, η ιστορία, η παράδοσή μας, η τεχνογνωσία, η γνώση στη διαχείριση και οργάνωση καθώς επίσης ότι οι Έλληνες τόσο στη θάλασσα όσο και στη στεριά είναι οι ικανότεροι να διαχειρίζονται και παλαιότερα βασόρια πάντα με ασφάλεια εξαιτίας της εξειδικευμένης εμπειρίας τους και της γνώσης τους.

Όμως η ναυτιλία δεν είναι μόνο για τους πλοιοκτήτες!

Εάν επισκεφτείτε τον ιστότοπο www.maritimehellas.org θα διαπιστώσετε ότι υπάρχει από τη ναυτιλία άμεση ή έμμεση υπάρχουν δεκάδες κατηγορίες επαγγελμάτων που συνδέονται άμεσα με εκείνη!

Αυτός είδε είναι ο θησαυρός μας και αυτόν είδε τον θησαυρό οφείλουμε να τον κοινοποιούμε εκπαιδεύσεις σε όλα τα μήκη και πλάτη της χώρας μας.

Δεν είναι προσωπική εκτίμηση, αλλά υπάρχουν εξηγήσεις σε πολλά που πιστεύω ότι είμαστε τυχεροί που υπάρχει η ναυτιλία μας. Υπάρχουν πολλά «διότι»...

Διότι είναι μέρος της κληρονομιάς της πατρίδας μας και ρίζα της ελληνικής υποφείας και του πολιτισμού.

Διότι προσφέρει θέσεις εργασίας με εκπαιδεύσεις χιλιάδες Έλληνες να απασχολούνται στον τομέα της ναυτιλίας.

Διότι συνεισφέρει στην οικονομία ευρού η ναυτιλία αποτελεί σημαντικό μέρος του εθνικού ΑΕΠ.

Διότι δημιουργεί εξειδικευμένες ευκαιρίες διπυκολόνοντας τις εξειγνώς και το εμπόριο.

Διότι είναι περιβαλλοντικά φιλική και συνδέεται με την καινοτομία συμβάλλοντας τόσο στη μείωση του ρύπου σε σχέση με άλλες μεταφορικές μεθόδους όσο στο ότι εξέλίσσεται συνεχώς και ενσωματώνει νέες τεχνολογίες.

Διότι είναι ελκυστικός κλάδος για τη σταρφί ευρού εμπλέκεται σε πολλές δικαίες κατηγορίες εδικοπτίων με πολλές από αυτές να έχουν πηγή υψηλών εσόδων.

Διότι είναι ελκυστικός κλάδος και για τη θάλασσα, μιας και στον ναυτικούς της δεν προσφέρει σήμερα μόνο πολύ καλύτερες συνθήκες διαβίωσης στα πλοία προφανώς σημασία δεν έχει μόνο πόση βγάζεις αλλά και πώς τα βγάζεις.

Η ναυτιλία προσφέρει από μακρές ηλιακές φηλές απολαβές και ευρύτον κάποιος θέλει να ασκολοηθεί το ναυτικό επάγγελμα θα αμείβεται μετά από λίγα χρόνια μισθούς πάνω που ίσως κάποιοι πολύ ικανοί μόνιτζερ σε πολύ μεγάλες εταιρείες να απολαμβάνουν.

Οσον αφορά την εκπαίδευση και τη γνώση για την ελληνική ναυτιλία, δεν νομίζω να υπάρχει ιδανικότερη επιλογή από τα ελληνικά Πανεπιστήμια και κάποια από τα άξια ιδιωτικά κολέγια. Αξιο λόγου είναι ότι σε κάποια μεταπτυχιακά προγράμματα έχει καταγραφεί ποιος τα τέλειωσε 3 χρόνια ο μέτοος όρος απορρόφησης πτυχιούχων από ναυτιλιακά γραφεία είναι κοντά στο 90% σε λιγότερο από ένα δίμηνο ανεύρεσης εργασίας!

Ολα αυτά όμως, αλήθεια, έχετε αναρωτηθεί πόσο ακριβώς είναι το ποσοστό των Ελληνίδων και Ελλήνων που τα έχει στη κοθέ τους λεπτομέρεια έτσι ώστε να αξιολογήσει αν θέλει να ενσωματωθεί μη στη ναυτιλία ή όχι;

Είναι απαραίτητο οι δυνατότητες και οι προοπτικές της ναυτιλίας να διαδοθούν ευρέως στη συλλογική ελληνική συνείδηση μη ενημέρωση σε πανελλαδικό επίπεδο ξεκινάει από τη γνώση στα σχολεία από τις μικρές ηλικίες!

Τεφτινό πιστεύω ότι χρειαζόμαστε βοήθεια από άλλους να συνδιεχθούν ανακαμενικά οι προοπτικές της ναυτιλίας, οι ευκαιρίες της και η φυσική της ηλεγορί!

Παρατηρούμε ότι η ναυτιλία σιγιά σιγά φανιζίται εκεινός στα μέσα ενημέρωσης, τις εφημερίδες αλλά και στα μεγάλα sites κυρίως όπου υπάρχουν ερνητικές ειδήσεις, ενώ στην πραγματικότητα υπάρχουν και πάρα πολλές θετικές ειδήσεις!

Το γεγονός ότι ακόμα και ένα δημοφιλές τηλεοπτικό σίριαλ, μια εξαιρετική παραγωγή που βλέπω ακεβλπιές στο οποίο εμπλέκεται η ναυτιλία, έχει τίτλο «Το Ναυάγιο».

Εφαρ να αλλάξει αυτή η εικόνα. Η ναυτιλία δεν είναι μόνο πηγή δοσταμών και επιχρημάτων. Είμαι τόσο σίγουρος ότι οι ιδιοκτήτες των μεγάλων τηλεοπτικών σταθμών που τηρούνται να είναι πλοιοκτήτες με όλα τα υπόλοιπα ειδησεογραφικά μέσα και σώτι, μαζί φυσικά με την σιωπή υποστήριξη της Πολιτείας και των φορέων θα δώσουν τον ανάλογο χόρο και χρόνο έτσι ώστε να προωθηθεί η θετική πλευρά της ναυτιλίας.

Σκοπός είναι να ανοίξεθούν οι ευκαιρίες που προφέρουν η ναυτιλία και να ενημερωθεί το κοινό για τον πραγματικό ρόλο της στη σύγχρονη κοινωνία με την ελπίδα να ενθαρρύνει με ρεαλισμό τους συμπολίτες μας να ανταμοιβθούν τη ναυτιλία ως μια ελκυστική και επίκαιρη επιλογή για την επαγγελματική τους σταδιοδρομία.

Ολοι εμείς που εμπλεκόμαστε και αγαπάμε τη ναυτιλία δεν έχουμε υποχρέωση να ιδεολογικοποιούμε τις νίες και τους νέους στη ναυτιλία διότι ο κοθένας κάνει τις επιλογές του.

Εχουμε όμως απαράβιτη υποχρέωση να γνωστοποιήσουμε επακριβώς σε κάθε Ελληνίδα, σε κάθε Έλληνα σε κάθε ακρη και γωνιά της Ελλάδος με οργανωμένο πλάνο τα δεδομένα και τις δυνατότητες της Ναυτιλίας. Μετά εκείνα θα αποφασίσουν...

Ας συμβάλουμε τη ναυτιλία να γίνει ο καλύτερος μας «influencer» διαδίδοντας το μηνυνάλο της παράδοσης και των σύγχρονων ευκαιριών που μπορεί να προσφέρει.

Κλείνοντας, το καλύτερο πλεονέκτημα της ναυτιλίας και η βασική αιτία του μεγαλείου της το φαρμάκι για το τέλος.

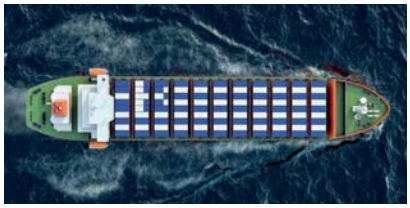
Είναι οι άνθρωποί της...

Ο κ. Γιώργος Σπ. Αλεξανδράτος είναι πρόεδρος της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιά, αντιπρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

Είναι απαραίτητο οι δυνατότητες και οι προοπτικές της ναυτιλίας να διαδοθούν ευρέως στη συλλογική ελληνική συνείδηση

Αλμα της χωρητικότητας κατά 50%

Ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος cross-trader στον κόσμο, μεταφέροντας φορτία μεταξύ τρίτων χωρών σε ποσοστό άνω του 98% της μεταφορικής του ικανότητας



Η ελληνική ναυτιλία είναι βασικός πυλώνας της μεταφοράς αναγκαίων αγαθών με στόλο 5.520 πλοίων

Η Ελλάδα είναι η μεγαλύτερη ναυτιλιακή χώρα στον κόσμο, καθώς οι έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 21% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου σε όρους dwt. Τα τελευταία δέκα χρόνια η συνολική χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου, που αποτελείται από 5.520 πλοία, έχει αυξηθεί κατά 50%. Η ελληνική ναυτιλία, όπως αναφέρει η ετήσια έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ), είναι βασικός πυλώνας της μεταφοράς αναγκαίων αγαθών, καθώς αντιπροσωπεύει (σε όρους dwt):

- 31,27% του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων
- 25,32% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου
- 22,65% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (LNG)
- 15,79% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χημικών και προϊόντων πετρελαίου
- 11,46% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς υγραερίου (LPG)
- 8,92% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Το κόστος μεταφοράς

Ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος cross-trader στον κόσμο, μεταφέροντας φορτία μεταξύ τρίτων χωρών σε ποσοστό άνω του 98% της μεταφορικής του ικανότητας. Οι έλληνες πλοιοκτήτες δραστηριοποιούνται κυρίως στην bulk/tramp ναυτιλία (Figure 6), τον τομέα που ελέγχει η ΕΕΕ στη μεταφορά βασικών προϊόντων, όπως σιτηρά και άλλα γεωργικά προϊόντα, πετρέλαιο και φυσικό αέριο, σιδηρομεταλλεύμα, γιαγκά προϊόντα, άνθρακα, λιπάσματα και δασικά προϊόντα.

Η bulk/tramp ναυτιλία έχει τα χαρακτηριστικά μιας σχεδόν απόλυτα ανταγωνιστικής αγοράς, όπου η πλοιοκτησία δεν μπορεί να επηρεάσει τις τιμές της ναυλαγοράς. Η ναυτιλιακή δραστηριότητα παρέχει μεταφορές με τον πιο οικονομικά αποδοτικό και αποτελεσματικό τρόπο. Για παράδειγμα, μέσω των συνεχώς διευρυνόμενων οικονομιών κλίμακας, το κόστος μεταφοράς διατηρείται ανταγωνιστικά χαμηλό προς όφελος του τελικού καταναλωτή. Η ελληνική ναυτιλία είναι πρωτεύουσα και σε αυτόν τον τομέα.

Ο μέσος όρος χωρητικότητας ενός ελληνόκτητου πλοίου είναι σχεδόν δεκαπλάσιος σε σχέση με τον μέσο όρο σε παγκόσμιο επίπεδο. Ειδικότερα, κατά την προηγούμενη δεκαετία, το μέσο μέγεθος των ελληνόκτητων πλοίων συλλήβηκε σημαντικά και διαμορφώνεται σήμερα στα 81.395 dwt, ενώ ο παγκόσμιος μέσος όρος παρουσιάστηκε πολύ χαμηλότερος, στα 45.337 dwt. Πράγματι, η ανάπτυξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου τις τελευταίες δεκαετίες δεν συνοδεύθηκε από αντίστοιχη αύξηση του κόστους μεταφοράς, συμβάλλοντας έτσι στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου παγκοσμίως. Οι έλληνες πλοιοκτήτες συνεχίζουν να αξιοποιούν σημαντικές οικονομίες κλίμακας και να κάνουν μεγάλες επενδύσεις σε νεότευκτα πλοία και εξοπλισμό με υψηλή περιβαλλοντική απόδοση.

Παραγγελίες πλοίων

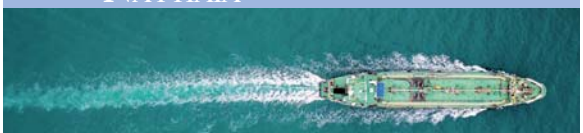
Οι ελληνικές παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ανέβηκαν (Απρίλιος 2023) σε 241 πλοία, που αντιστοιχούν σε 19 εκατομμύρια dwt. Αυτός ο αριθμός αντιπροσωπεύει μια σημαντική αύξηση 40% σε σύγκριση με τις παραγγελίες του προηγούμενου έτους (173 πλοία), αποδεικνύοντας ότι η ελληνική πλοιοκτησία πρωτοστατεί στην ανανέωση του στόλου της. Υπολογίζεται ότι πάνω από το 40% των πετρελαιοφόρων και σχεδόν ένα στα έξι πλοία μεταφοράς LNG που κατασκευάζονται σήμερα θα παραδοθούν σε έλληνες πλοιοκτήτες. Επιπλέον, ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου (πέριπου 10 χρόνια) είναι χαμηλότερος από τον παγκόσμιο μέσο όρο (σχεδόν 11 χρόνια).

Η ναυτιλία μεταφέρει περισσότερο από το 72% του εξωπερικού εμπορίου της ΕΕ. Για πολλές κατηγορίες βασικών προϊόντων διεπραφής, ενέργειας και πρώτων υλών, περισσότερο από το 80% του συνολικού όγκου του εξωπερικού εμπορίου της ΕΕ μεταφέρεται διά θαλάσσης – όπως ρύζι (90%), δημητριακά (86%), λιπάσματα (86%), καφές, τσάι και μπαχαρικά (85%), ζωικά ή φυτικά λίπη και έλαια (83%), τεχνητά υφάσματα (83%), ενώ για ορισμένα μεταλλεύματα (νικέλιο, αλουμίνιο και χαλκός), περισσότερο από το 97% των φορτίων μεταφέρεται διά θαλάσσης.

Τα προϊόντα

Όπως σημβαίνει και με το παγκόσμιο εμπόριο, τα προϊόντα που μεταφέρονται από τον τομέα της bulk/tramp ναυτιλίας αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των φορτίων που διακινούνται στους λιμένες της ΕΕ. Η ελληνική ναυτιλία είναι ο ακρογωνιαίος λίθος της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, καθώς αντιπροσωπεύει το 60% του στόλου που ελέγχεται από την ΕΕ. Στους τύπους πλοίων σημαντικής σημασίας, οι έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν πάνω από το 70% της συνολικής χωρητικότητας του στόλου της ΕΕ, διασφαλίζοντας τον εφοδιασμό της ΕΕ με βασικά αγαθά και κρίσιμα υλικά. Ειδικότερα, οι έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 80% των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου που ελέγχονται από την ΕΕ, το 73% των πετρελαιοφόρων, το 85% των πλοίων μεταφοράς LNG και το 17% των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Περισσότερο από το 1/3 του ελληνόκτητου στόλου φέρει σημαία κράτους μέλους της ΕΕ, ενισχύοντας περαιτέρω την προστιθέμενη αξία του ναυτιλιακού για την ευρωπαϊκή οικονομία. Η ελληνική ναυτιλία παίζει καθοριστικό ρόλο στη διασφάλιση του εδαφικού ορεοδιαστού των ευρωπαϊκών χωρών με ενεργειακά προϊόντα. Τα κράτη μέλη της ΕΕ βασίζονται σχεδόν αποκλειστικά σε εισαγωγές για την κάλυψη των αναγκών τους σε πετρέλαιο και φυσικό αέριο.

Συγκεκριμένα, η ΕΕ εισάγει το 91,7% των αναγκών της σε πετρέλαιο και προϊόντα πετρελαίου, το 83,4% των αναγκών της σε φυσικό αέριο και το 37,5% των αναγκών της σε στερεά ορυκτά καύσιμα, με το μεγαλύτερο μέρος των ποσοστήτων αυτών να μεταφέρεται διά θαλάσσης. Η εισαγόμενη ενέργεια διά θάλασσης αναμένεται να αυξηθεί ακόμα περισσότερο τα επόμενα χρόνια, καθώς η πολιτική της ΕΕ (π.χ. RePowerEU / Green Deal Industrial Plan) επιδιώκει, λόγω γεωπολιτικών εξελίξεων, να διεύρυνει τις επιλογές της σε σχέση με τις χώρες από τις οποίες εξάγεται ενέργεια.



Στροφή στα πιο «πράσινα» πλοία από τους έλληνες εφοπλιστές

Οι παραγγελίες για ναυπηγήσεις εστιάζουν στους περισσότερους τομείς, σε πλοία τα οποία έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν και εναλλακτικά καύσιμα

Ανέβασαν στροφές στις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων το 2023 οι έλληνες εφοπλιστές, εστιάζοντας παράλληλα στους περισσότερους τομείς σε «πράσινα» πλοία, τα οποία έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν και εναλλακτικά καύσιμα, που βέβαια ακόμη δεν χρησιμοποιούνται ευρέως.

Το βιβλίο παραγγελιών του ελληνικού εφοπλισμού, σύμφωνα με έρευνα που παρουσίασε η Naftiliaki στο συνέδριο Greener Shipping Summit που οργάνωσε πρόσφατα, αποτελείται από 359 πλοία, από 234 έναν χρόνο πριν. Οι ελληνικές ελευθέρωτες παραγγελίες κατανέμονται ισοκατοφορα στα τμήματα, με το 30% να τοποθετείται για τα πλοία χύδην φορτίου, το 35% για τα δεξαμενόπλοια, το 13% για τα εμπορευματοκιβώτια και το υπόλοιπο 21% στο βιβλίο παραγγελιών των πλοίων μεταφοράς αερίου.

Πιο συγκεκριμένα, οι έλληνες πλοιοκτήτες έχουν τοποθετήσει παραγγελίες για 109 πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου άνω το αντίστοιχο διάστημα του 2022 το order book περιελάμβανε μόλις 48 πλοία. Οι συνολικές παραγγελίες σε bulkers από τους πλοιοκτήτες όλων των εθνικοτήτων ανέρχονται σε 1.078.

Η προτίμηση των ελλήνων πλοιοκτητών σημείωσε κορυφές στα καπτανάκια και στα handymax/supramax/ultramaxes, που αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 42% η κοθεμία από τις συνολικές παραγγελίες bulkers. Τα handysize και capesize αποτελούν μόνο το 6% και το 11% αντιστοίχως του συνόλου του ελληνικού βιβλίου παραγγελιών bulkers.

Δεξαμενόπλοια

Οσον αφορά τα δεξαμενόπλοια, οι ελληνικές παραγγελίες ανέβηκαν συνολικά στο 25% του παγκόσμιου βιβλίου παραγγελιών. Οι έλληνες ιδιοκτήτες έχουν τοποθετήσει παραγγελίες για 125 δεξαμενόπλοια ενώ 367 παραγγελίες είναι από άλλες εθνικότητες. Ακριβώς όπως και ο τομέας bulker, οι Έλληνες έχουν διπλασιάσει τις παραγγελίες τους σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος που το order book περιελάμβανε μόλις 62 δεξαμενόπλοια. Οι 83 από τις 125 παραγγελίες έγιναν το 2023, ενώ κατά το 2022 έγιναν μόνο 37 παραγγελίες.

Ανά κατηγορία δεξαμενόπλοιων οι Έλληνες προτιμούν μεγέθη πλοίων όπως το aframax/LR2, καθώς το 45% των παραγγελιών τους αφορά αυτόν τον τύπο/μέγεθος δεξαμενόπλοιων, με τις παραγγελίες suezmax να ακολουθούν με το 27% του συνόλου των ελληνικών παραγγελιών. Τα MR2 είναι περίπου το 11% των ελληνικών παραγγελιών, ενώ τα panamax/LR1 και VLCC ακολουθούν με 6% και 4% αντίστοιχα.

Στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων οι παραγγελίες νεότευκτων των ελλήνων εφοπλιστών αποτελούν περίπου το 5% του συνόλου, κάτι που μεταφράζεται σε 49 πλοία, και το υπόλοιπο 95% είναι παραγγελίες από άλλες εθνικότητες. Περισσότερες από τις μισές από τις 49 ελληνικές παραγγελίες έγιναν εντός του 2022 (36), ενώ 9 από τις 49 έγιναν εντός του 2021 και μόνο 4 παραγγελίες έγιναν εντός του τρέχοντος έτους (2023), καθώς ο κλάδος ανταμειπιείζει υπερπροσφορά πλοίων. Σίγουρα η επιστροφή των τιμών των εμπορευματοκιβωτίων σε επίπεδα που δεν έχουν δει από το 2019 έχει αποθαρρύνει τους έλληνες εδοκιστές να παραγγείλουν περισσότερα πλοία, καθώς οι παραγγελίες τους είναι 20 πλοία κάτω από το 2022. Τα containerships τύπου feeder αντιστοιχούν στο 53% του συνόλου των ελληνικών παραγγελιών, ενώ το handy είναι το δεύτερο προτιμώμενο μέγεθος με 22% ακολουθούμενο από τα σκάφη panamax και neo-panamax με 12% το κοθένα.

Φυσικού αερίου

Στο βιβλίο παραγγελιών των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) και υγραερίου (LPG) υπάρχουν 76 παραγγελίες από έλληνες πλοιοκτήτες και 428 παραγγελίες από εφοπλιστές άλλων εθνικοτήτων. Πρόκειται για μια άνοδο κατά 21 παραγγελίες για τους Έλληνες σε σύγκριση με το 2022. Ειδικότερα το 15% του βιβλίου παραγγελιών των εταιρειών φυσικού αερίου ελέγχεται από την Ελλάδα με 20 παραγγελίες να γίνονται εντός του 2023, 30 παραγγελίες εντός του 2022 και οι υπόλοιπες 26 παραγγελίες να πιο ενεργές από το 2021. Είναι προφανές ότι καλοί ναύλοι μαζί με την υψηλή ζήτηση πλοίων συνεχίζουν να προσελκύουν έλληνες ιδιοκτήτες στις εταιρείες μεταφοράς αερίου. Το 66% των ελληνικών παραγγελιών είναι μεταφορείς LNG με χωρητικότητα 101K-200K CBM, το 20% είναι Very Large LPG carriers (VLGC) χωρητικότητας 80K-95K CBM, το 5% των ελληνικών παραγγελιών είναι μεσαίου μεγέθους LPG carriers (MGC) περίπου 40K. Η χωρητικότητα CBM και το υπόλοιπο 9% είναι Handy και Small carriers LPG.

Προχωρώντας βαθύτερα στην ανάλυση των ελληνικών παραγγελιών, η Naftiliaki παρατηρεί ότι οι έλληνες ιδιοκτήτες στρέφονται στις περισσότερες κατηγορίες σε παραγγελίες πιο «πράσινων» πλοίων, παρά το γεγονός ότι η διαθεσιμότητα εναλλακτικών καυσίμων παραμένει ακόμη ζητούμενο. Στο βιβλίο παραγγελιών bulkers σχεδόν όλες οι ελληνικές παραγγελίες είναι πλοία που χρησιμοποιούν συμβατικά καύσιμα. Μόνο δύο πλοία κατά παραγγελία είναι ικανά LNG και ανήκουν στο μέγεθος newcastlemax. Όμως 34 από τις 125 παραγγελίες στο βιβλίο παραγγελιών δεξαμενόπλοιων είναι πλοία που μπορούν να χρησιμοποιούν διπλό καύσιμο (κυρίως LNG), ενώ υπάρχουν 17 παραγγελίες που είναι έτοιμες για εναλλακτικά καύσιμα (που σημαίνει ότι μπορούν εύκολα να τοποθετηθούν εκ των υστέρων για να χρησιμοποιήσουν άλλο καύσιμο).

Στο βιβλίο παραγγελιών εμπορευματοκιβωτίων σχεδόν οι μισές ελληνικές παραγγελίες είναι πλοία που μπορούν να χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα (23), 21 παραγγελίες είναι για πλοία που μπορούν εύκολα να εξοπλιστούν εκ των υστέρων για χρήση εναλλακτικών καυσίμων και μόνο 2 παραγγελίες είναι για πλοία που μπορούν να χρησιμοποιήσουν άλλο από το συμβατικό καύσιμο. Τέλος, οι παραγγελίες ελληνικών αερομεταφορέων φυσικού αερίου αφορούν κυρίως πλοία με εναλλακτικό καύσιμο. Πάνω από το 88% από αυτά, 67 πλοία, μπορούν να χρησιμοποιήσουν εναλλακτικά καύσιμα, 17 παραγγελίες είναι πλοία που μπορούν να εξοπλιστούν εκ των υστέρων για τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων και ένας σημαντικός αριθμός 50 παραγγελιών είναι πλοία που είναι ικανά να χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα.

Πάνω από $1,6 τρισ. για παραγγελίες νεότευκτων πλοίων

Νέες επενδύσεις στο πλαίσιο των νέων περιβαλλοντικών απαιτήσεων και της πράσινης μετάβασης

Πάνω από 1,6 τρισ. δολ. θα επενδυθούν σε παραγγελίες νεότευκτων πλοίων, μέχρι το τέλος της δεκαετίας, σύμφωνα με τους αναλυτές στο πλαίσιο των νέων περιβαλλοντικών απαιτήσεων και της πράσινης μετάβασης. Πλοία που θα δύνανται να χρησιμοποιούν και εναλλακτικά καύσιμα μειωμένων ή μηδενικών εκπομπών τύπου. Το ερώτημα είναι αν επαρκούν τα ναυπηγεία να εξυπηρετήσουν αυτές τις ανάγκες;

Ενώ ο ναυλομεσιτικός οίκος Clarksons βλέπει νέες επενδύσεις σε νεότευκτα πλοία με εναλλακτικά καύσιμα, οι ναυλομεσιτικοί οίκοι Intermodal και Xclusiv με πρόσφατα reports αναφέρονται στις δυνατότητες των ναυπηγείων να εξυπηρετήσουν τη ζήτηση. Ο ναυλομεσιτικός οίκος Clarksons εκτιμά ότι το 5,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας του στόλου σήμερα χρησιμοποιεί εναλλακτικά καύσιμα, από 2,3% το 2017, και αναμένεται να φθάσει το 6,5% έως το 2025. Επίσης το 48% της συνολικής χωρητικότητας του βιβλίου παραγγελιών είναι τώρα πλοία εναλλακτικών καυσίμων, έναντι 11% το 2017. Το βιβλίο παραγγελιών διαθέτει επίσης συλλέξει επιλογές όπως 371 παραγγελίες πλοίων «έτοιμα» να χρησιμοποιούν υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG ready) ενώ 191 πλοία είναι «ammonia ready», τα 130 πλοία «methanol ready» και 9 πλοία «hydrogen ready».

Καινοτόμες λύσεις

Επίσης πολλοί πλοιοκτήτες προωθούν καινοτόμες λύσεις επενδύοντας σε τεχνολογίες εξοικονόμησης ενέργειας (EST), λύσεις εναλλακτικών καυσίμων και λογισμικό βελτιστοποίησης δρομολόγησης. Μέχρι τώρα τοποθετηθεί σε πάνω από 6.250 πλοία, που αντιστοιχούν στα 27,3% της συνολικής χωρητικότητας του στόλου. Οι τεχνολογίες αυτές αφορούν την εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων στις προπέλες (propeller ducts), που είναι τοποθετημένα σε περισσότερα από 2.000 πλοία, βολβούς πρύμνης (σε περισσότερα από 1.600 πλοία), ρότορες Flettner (σε πάνω από 20 πλοία), συστήματα πρόωσης με τη συμβολή του ανέμου (12 πλοία), συστήματα λίπανσης αέρα (350 πλοία) και άλλα.

Από την πλευρά του ο ναυλομεσιτικός οίκος Xclusiv επισημαίνει ότι σχεδόν 7 χρόνια πριν από το 2030, εγείρονται ερωτήματα σχετικά με το αν θα επιτευχθεί ο πρώτος στόχος του IMO για μείωση της ένταση άνθρακα της διεθνούς ναυτιλίας, κατά τουλάχιστον 40%, σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2008. Στις 13 Οκτωβρίου 2023, ο συνολικός ενεργός στόλος των τεσσάρων βασικών ναυτιλιακών κλάδων (Bulkers, δεξαμενόπλοια, containerships και πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου) ανέρχεται σε 29.435 πλοία.

Το 2024 και το 2025 εκτιμά ότι στον υφιστάμενο στόλο θα προστεθούν συνολικά 1.118 και 854 πλοία αντίστοιχα με ταυτοράς χύδην φορτίων, δεξαμενόπλοια, εμπορευματοκιβώτια και LNG Carrier αέριο (>=10.000 DWT). Επιπλέον, η ναυτιλιακή ικανότητα των σημερινών εγκαταστάσεων των ναυπηγείων μπορεί να κλείσει περίπου 1.000 παραγγελίες κάθε χρόνο, μπορούμε να υποθέσουμε ότι μέσα στα επόμενα 7 χρόνια, συνολικά 7.000 νέα πλοία (Bulk Carriers, Tankers, Containers, Gas carriers άνω των 10.000 dwt) θα μπορούσαν να προστεθούν στον συνολικό στόλο. Μέχρι το 2030, συνολικά 12.200 πλοία θα είναι ηλικίας 21 ετών και άνω.

Εφόσον, αν υποτεθεί ότι συνολικά 320 πλοία (όπως τιμές BC, δεξαμενόπλοια, εμπορευματοκιβώτια και φυσικό αέριο) πηγαίνουν για διάλυση κάθε χρόνο (λαμβάνοντας τον μέσο όρο των κατεδαφισμένων πλοίων των τελευταίων 20 ετών), μπορεί να δούμε συνολικά περίπου 2.200 πλοία να πηγαίνουν στα διαλυτήρια. Με βάση αυτούς τους αριθμούς, μπορούμε να υποθέσουμε ότι σχεδόν το 30% αυτού του συνολικού στόλου θα είναι άνω των 21 ετών το 2030, θέτοντας υπό αμφισβήτηση το κατά πόσον τα πλοία αυτά θα είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις του στόχου του IMO για το 2030.

Κρίσιμος ρόλος

Τα ναυπηγεία διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στη ρότα που χαράζει η ναυτιλιακή βιομηχανία προς τη βιωσιμότητα, καθώς εμπλέκονται σε όλα, από τον καινοτόμο σχεδιασμό των πλοίων έως την υπεύθυνη ανακύκλωσή τους. Μέχρι το 2030, συνολικά 12.200 πλοία θα είναι ηλικίας 21 ετών και άνω.

Ο σημερινός δυναστύπους των ναυπηγείων είναι όμως περιορισμένος, που σημαίνει μεγάλες «ουρές» για νεότευκτα και αυξημένο κόστος κατασκευής. Επιπλέον μετά την οικονομική κρίση του 2008, υπήρξε σημαντική συρρίκνωση των παγκόσμιων δυναστυπών των ναυπηγείων και ο αριθμός των ενεργών ναυπηγείων έχει μειωθεί από περίπου 700 το 2007 σε περίπου 300 το 2023. Την ίδια στιγμή ο ναυτικός κλάδος θα πρέπει να αναλάβει να κατασκευάσει ή να μετασκευάσει πάνω από 3.500 πλοία κάθε χρόνο μέχρι το 2050, κάτι που έχει να συμβεί από το 2010, όταν κατασκευάστηκαν 2.700 πλοία ετησίως (UNCTAD).

Πάντως τα τελευταία δύο χρόνια καταγράφεται μια επαναδραστηριοποίηση πολλών ναυπηγείων που ήταν εκτός αγοράς για πολλά χρόνια. Τον Ιανουάριο του 2022, 206 ναυπηγεία εγκαταστάσεις ήταν ενεργές στο συνολικό βιβλίο παραγγελιών των 4 κύριων αγορών για πλοία άνω των 10.000 DWT, ενώ τον Σεπτέμβριο του 2023 ο αριθμός των ναυπηγικών εγκαταστάσεων αυξήθηκε σε σχεδόν 300. Με βάση αυτό, ενδέχεται να δούμε περαιτέρω επίσκεψη των εγκαταστάσεων των ναυπηγείων μέχρι το 2030, γεγονός που μπορεί να ανέξηκε τις ετήσιες παραγγελίες νεότευκτων πλοίων.

Τα ναυπηγεία διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στη ρότα που χαράζει η ναυτιλιακή βιομηχανία προς τη βιωσιμότητα, καθώς εμπλέκονται σε όλα, από τον καινοτόμο σχεδιασμό των πλοίων έως την υπεύθυνη ανακύκλωσή τους

ΓΝΩΜΗ

Του Πάνου Κουρκουντή

Η ναυπλία στον κυκεώνα του Power Game

Τις τελευταίες δεκαετίες οι τεχνολογικές εξελίξεις είναι ραγδαίες και οι εφαρμογές τους έχουν μεταμορφώσει τις λειτουργίες πολλών βιομηχανιών. Η ναυτιλιακή βιομηχανία και η ναυπλία λειτουργούσαν πάντα με τεχνολογίες σαρής. Στις ναυπλιακές εταιρείες ραβί με τις παραδοσιακές αξίες και τη ναυτοσύνη υπάρχουν επιστήμονες από όλους τους κλάδους της τεχνολογίας και οι απαιτήσεις για προσωπικό υψηλής εξειδίκευσης διαρκώς αυξάνονται.

Τα ποντοπόρα πλοία, που φιλοξενούν τεράστια και σχετικά ειρηνά, λειτουργούν με τα πλέον εξελιγμένα τεχνολογικά συστήματα. Πλήρη αυτοκινησία πολλών ημερών, διαφορική παρακολούθηση, φορτία με πολύ δύσκολες απαιτήσεις διαχείρισης, αξιοπιστία στις πιο ακραίες συνθήκες, χαμηλές καταναλώσεις και ελάχιστο περιβαλλοντικό αποτύπωμα.

Τα πλοία μεταφέρουν το 90% του παγκόσμιου εμπορίου και ευθύνονται για το 2% των παγκόσμιων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Σε σκίθεση με άλλες βιομηχανίες οι περισσότερες εκπομπές των πλοίων είναι πολύ μικρού από καταναλωτικές περιοχές. Παρά το πολύ χαμηλό ποσοστό εκπομπών η ναυτιλία δεν σταματά να εξελίσσεται και να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις. Η νέα πρόκληση είναι η «πράσινη μετάβαση» και φέρνει τη ναυπλία ανάμεσα σε αντιπαράθεση κρατών και συμφερόντων.

Για κάποιους με μεγάλη καθυστέρηση και για άλλους πολύ βιαστικά, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) και η Ευρωπαϊκή Ένωση προχώρησαν με μια σειρά μέτρων με σκοπό αρχικά τη μείωση των εκπομπών και τελικά την πλήρη μετάβαση της ναυτιλίας σε τεχνολογίες και καύσιμα που δεν θα έχουν ανθρακικό αποτύπωμα. Τα μέτρα επιβάλλουν τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις, φορολογία των εκπομπών, χρήση εναλλακτικών καυσίμων και σειρές αναθεωρήσεις των κανονισμών. Ο στόχος είναι το 2050 η ναυτιλία να έχει μηδενικές εκπομπές.

Η εφαρμογή, η αποτελεσματικότητα και οι επιπτώσεις των μέτρων δέχονται κριτική από παντού.

Οικολογικές οργανώσεις, η Ευρώπη και η Αμερική ζητούν συστηματότερα μέτρα τονίζοντας ότι η κλιματική αλλαγή απειλεί τον πλανήτη, ότι έχουμε χάσει πολύτιμο χρόνο και δεν μπορούμε να αγνοήσουμε καμία πηγή εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Από την άλλη μεριά η Κίνα, η Ινδία, η Βραζιλία και άλλα κράτη επισημαίνουν τη γεωπολιτική διάσταση της ναυτιλίας σαν καταλύτη του παγκόσμιου εμπορίου και εκτιμούν ότι η φορολογία των εκπομπών και η επιβολή «κριτήριων καυσίμων θα έχει αντίκτυπο στις τιμές των προϊόντων και στην οικονομία τους. Ανησυχούν ότι αν οι πρώτες όλες και τα καύσιμα που ευεργούν άπως και τα τελικά προϊόντα που εξάγουν έχουν σημαντική επιβάρυνση από τα υφιστάμενα μεταφορικά κόστη, δεν θα είναι πλέον ανταγωνιστικά στις αγορές της Ευρώπης και της Αμερικής. Θεωρούν ότι για το περιβάλλον θα έπρεπε να έχουν προτεραιότητα οι πηγές του 98% των ρύπων και ότι η υπευθύνη για το 2% της ναυτιλίας έχει πραγματικό κίνητρο την επιβράδυνση της οικονομικής τους ανάπτυξης.

Παρά την αντιπαράθεση, κανονισμοί είναι ήδη σε ισχύ ενώ πρόσθετα μέτρα συζητούνται. Τα πλοία φορτώτζαν πάντα με κάθε διαθέσιμο μέσο για έγκυρες χαμηλές καταναλώσεις για να είναι ανταγωνιστικά. Ο αποτελεσματικότερος τρόπος για χαμηλές καταναλώσεις και εκπομπές είναι η μείωση της ταχύτητας. Στα πλοία η σχέση ταχύτητας - κατανάλωσης είναι εκθετική. Που σημαίνει ότι η συνολική κατανάλωση για ένα ταξίδι με ταχύτητα 16 κόμβων είναι περίπου τέσσερις φορές περισσότερη από αν το έκανε με ταχύτητα 8 κόμβων. Άλλος τρόπος είναι τεχνικές βελτιστοποιήσεις όπως υφαλοχρώματα χαμηλής τριβής, συστήματα ανάκτησης ενέργειας, σκάφη και συμπυκνωτήρες, πανιά και άλλες τεχνολογίες. Με αυτές τις τεχνολογίες η κατανάλωση παλαιότερων πλοίων μπορεί να μειωθεί κατά 10%-15%. Παρά τα υψηλά κόστη των μετασκευών τα περιβαλλοντικά οφέλη δεν είναι εντυπωσιακά. Με συμβατικά πλοία δεν φτάνουμε ποτέ σε μηδενικές εκπομπές. Χρειάζονται επινοητικές ιδέες.

Κάποιοι έχουν αρχίσει να σκέφτονται την πυρηνική ενέργεια και πρότεύνουν νοοβοήεσία που θα το επιτρέπει. Είναι όμως φοντιά ρεάκτορ από βόμβα πρωμήτερα από το θοεξέδιο του ανθράκα; Ακόμα και οι ανεξάρτητες Molten Salt Reactors (MSR) που θεωρούνται πολύ ασφαλείς δημιουργούν ραδιενεργά απόβλητα.

Οι μπαταρίες και οι κυψέλες καυσίμου είναι πολύ ουσιώδες. Βαρείς και δεν δίνουν την ανενοχία που χρειάζονται τα ποντοπόρα πλοία. Τέλικά, οι προσδοκίες σπρέφονται στα βιοκαύσιμα και στα εναλλακτικά καύσιμα όπως μεθανόλη, αμμωνία και υδρογόνο. Η τεχνολογία υπάρχει, όμως η παγκόσμια παραγωγή τέτοιων καυσίμων και μάλιστα από εναλλακτικές πηγές ενέργειας είναι ακόμα στα σπάργανα. Οι διαθέσιμες ποσότητες ελάχιστες. Οι τιμές τους υπερδιπλάσιες από αυτές τον συνηθισμένων ορυκτών καυσίμων. Το παγκόσμιο δίκτυο εφοδιασμού είναι ανύπαρκτο.

Σύμφωνα με μια πρόσφατη παρουσίαση του Martin Stopford, ο οποίος θεωρείται γκουρού της ναυτιλιακής οικονομίας, για τον τομέφτο εφοδιασμό ενός μεγάλου πλοίου εμπορευματοκιβωτίων με οικολογικά μεθανόλη χρειάζεται η ηλεκτρική παραγωγή ενός ακολικό πάρκου 36 ανεμογεννητριών αξίας 1,1 δισ. και ημερήσιου λειτουργικού κόστους 100.000 δολαρίων. Για να τροφοδοτηθεί η ναυτιλία αποκλειστικά με εναλλακτικά καύσιμα απαιτείται το 150% της παγκόσμιας ηλεκτρικής ενέργειας η οποία θα πρέπει να παραχθεί εξ ολοκλήρου από εναλλακτικές μορφές ενέργειας όπως ηλιακά ή ακολικά πάρκα. Εκτιμάται ότι το κόστος της πράσινης μετάβασης της ναυτιλίας θα είναι 2,5-3 τρισεκατομμύρια δολάρια!

Αυτά τα νούμερα έχουν τραβήξει το ενδιαφέρον πολλών φορέων, βιομηχανιών και χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων που ανταλλάβόνων «περιβαλλοντικό» πρότυπα για τη ναυτιλία! Σύντομα οι πρωτοβουλίες έρχονται σε πλήρη ανάθεση με αυτό που είναι περιβαλλοντικά και τεχνολογικά βιώσιμο.

Η ναυτιλία στο σύνολό της, πλοία, διαχειριστές, ναυλωτές, ναυτηγεία και λιμάνια, βρίσκεται μπροστά σε μεγάλα διλήμματα.

Η ναυτιλία στο σύνολό της, πλοία, διαχειριστές, ναυλωτές, ναυτηγεία και λιμάνια, βρίσκεται μπροστά σε μεγάλα διλήμματα

Ο κ. Πάνος Κουρκουντής είναι ναυτηγός μηχανολόγος μηχανικός ΕΜΠ, πρόεδρος Τεχνικών Διευθυντών Ναυτιλιακών Εταιρειών (MARTECMA), τεχνικός διευθυντής Sea Traders SA.

W

Westport Maritime LLC
101 Franklin Street
06880 Westport CT
USA
Tel +1 203 998 7200

Westport Tankers SA
49 Sachtouri Street
Piraeus 18536
Greece
Tel +30 210 41 81 500

ΓΝΩΜΗ

Των Γιάννη Θεοτοκά και Γιώργου Σαρρή

Η επικοινωνία ως παράγοντας ευημερίας των ναυτικών

Η ευημερία (well-being) των ναυτικών τίθεται σε ανξεύφερο βαθμό στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος της ναυτιλιακής κοινότητας, καθώς μια σειρά από συνθήκες που μπορούν να χαρακτηριστούν ως δυσμενείς για το ναυτικό επάγγελμα, αλλά και συνθήκες που διαμορφώνουν καταστάσεις όπως η πανδημία της COVID-19, ανοδικώνουν τη σπουδαιότητά της για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και την ασφαλή λειτουργία του πλοίου. Η δυνατότητα επικοινωνίας του ναυτικού με τα πρόσωπα του οικογενειακού ή του κοινωνικού περιβαλλοντος του, έχει αποδειχθεί ότι αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες για τη διαμόρφωση της ευημερίας του και τη διαμόρφωση συνθηκών που ευνοούν την ασφάλειά του.

Η έννοια της ευημερίας είναι πολυεπίπεδη και αποτελεί δομικό συστατικό της υγείας εν γένει. Αναλύεται σε τρεις διαστάσεις, τη σωματική (physical), την ψυχική (mental) και την κοινωνική (social). Η σωματική ευημερία συνεπείζεται με τη φυσική κατάσταση του ατόμου και με την πρόθεση για βελτίωσή της, ενώ εμπεριέχει τον παράγοντα της διατροφής, αλλά και την αποχή από δραστηριότητες όπως το κάπνισμα, τα ναρκωτικά και η κατανάλωση ουσιοπιεστήριας. Η ψυχική ευημερία υποδηλώνει την ψυχολογική, συναισθηματική και πνευματική κατάσταση του ατόμου. Σημαντικά δείκτες όπως η ευτυχία και η ικανοποίηση από τη ζωή, ευκαιρίες για ανάληψη δραστηριοτήτων που προσδίδουν νόημα και δέσμευση και οδηγούν σε συναισθήματα αυτοαγάπης και αλκαλίφωσης. Ένα άτομο που χαρακτηρίζεται από ψυχική ευημερία διαθέτει και τα απαιτούμενα για να ανταπεξέλθει σε δύσκολες καταστάσεις, στοιχείο απαραίτητο στη ναυτική εργασία. Αντίστοιχα, η κοινωνική ευημερία αντιπροσωποτεύει τη συμπεριφορική πτυχή της υγείας. Ονταις μέλος ενός συνόλου το άτομο είναι ταυτόχρονα σε ένα δίκτυο αλληλεπιδράσεων και απαιτήσεων και πλημοί ρόλους και απαιτήσεις. Αφορά στις διαδράσεις που έχει με τους άλλους και κατά πόσο εμπλέκεται και υποστηρίζει το σύνολο με ενέργειες, όπως η εθελοντική εργασία ή η συμμετοχή σε ομάδες. Σημαντικά στοιχεία της αποτελούν η υποστήριξη και ο βαθμός σύνδεσης με την οικογένεια και το φιλικό περιβάλλον.

Ενώ, συνήθως, οι επιπτώσεις της «καλής» συμμετοχής ευημερίας είναι εύκολα ορατές και αναγνωρίσιμες, δεν συμβαίνει το ίδιο με τις άλλες δύο πτυχές της. Η μη δυνατότητα για επικοινωνία με την οικογένεια έρχεται να επιδράσει ακριβώς σε αυτές. Σύμφωνα με μελέτες, η απομόνωση, η μοναξιά και η νοσταλγία για το σπίτι και την οικογένεια, ο αποχωρισμός από τους οικείους και η έλλειψη δέσεις στην ξηρά, μεταξύ άλλων, προδιαθέτουν αρνητικά την ψυχοκοινωνική ευημερία των ναυτικών. Ως αποτέλεσμα επέρχεται η αύξηση των επιπέδων άχρηστα και τάθλιψης εντός του πλοίου, ενός εργασιακού περιβάλλοντος όπου ο ναυτικός εργάζεται και ζει όλο το εικοσιτετράωρο με άτομα που δεν έχει ο ίδιος επιλέξει να συνυπάρχει. Οι δίκτυα ναυτικού ιστοβιζόνται πως ένα τηλεφώνημα στο σπίτι μετά από μία δύσκολη ημέρα στο πλοίο, θα τους τονώνει και θα ενισχύσει την ενέργειά τους. Παράλληλα, η επιδείνωση της ευημερίας επιδρά αρνητικά στην επίγνωση κατάστασης (situation awareness) και τη λήψη απόφασης (decision making), σπουδαία που υπονοιμούνουν την ασφάλεια στο πλοίο και δημιουργούν τις προϋποθέσεις για πρόκληση ανεπιθύμητων καταστάσεων στη θάλασσα.

Παρά την έκδηλη, πλέον, σπουδαιότητα της ασφάλειας και της ευημερίας στον χώρο της ναυτιλίας μεμονωμένα, η συσχέτιση των δύο αυτών «μεγεθών» απέχει από το να αποτελεί πραγματικότητα που οδηγεί σε συγκεκριμένες δράσεις το σύνολο των εταίρων της ναυτιλίας. Ως αποτέλεσμα αυτής της υστέρησης, σε αρκετές επιχειρήσεις εξακολουθεί

Ολο και περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες, συνιλαμβανόμενες ότι οι δωρεάν υπηρεσίες διαδικτύου αποτελούν τη σημαντικότερη παροχή που θα μπορούσαν να προσφέρουν στους ναυτικούς τους για τη βελτίωση της ευημερίας τους, εγκαθιστούν σε πλοία τους ευκολίες δορυφορικών επικοινωνιών

Γιάννης Θεοτοκάς, καθηγητής, πρόεδρος Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Γιώργος Σαρρής, MSc στη Ναυτιλία, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς.

OPTIMA
SHIPPING SERVICES

OPTIMA SERVICES

- Sale & Purchase
- New Buildings
- Ship Recycling
- Period & Projects
- Repairs
- Research
- Finance Consultancy
- Project Management
- Ship Valuations

Our Offices

Optima Shipping Services S.A, Athens, Hellas
10, Ouranou Street, Vouliagmeni 166 71, Hellas
Tel. +30 210 8922000

Optima Asia, Shanghai, P.R.C
Jin Mao Tower, Room 3703, No.88 Shiji Dadao (Century Avenue)
Pudong District, Shanghai 200121, People's Republic of China
Tel. +86 21 50472000

Optima Middle East, Dubai, U.A.E
Cluster E, Saba 1 Tower, Unit 206, Jumeirah Lakes Towers
Dubai, U.A.E.
Tel. +971 4 4404995

Optima Istanbul, Turkey
Kavacik Mahallesi Muhtar Sokak, Tecom Plaza, No. 5 Daire 3
Beykoz, Istanbul, Turkey, PO BOX 34810
Tel. +90216 688 3886

Optima Singapore
4 Shenton Way, #07-03 SGX Centre 2, 068807, Singapore
Tel. +65 62233114

The Baltic Exchange
G.S.S.C.A. GREEK SHIPPING SHIPBROKING COMPANIES ASSOCIATION
BIMCO

www.optimaships.com

Πώς θα κινηθούν οι ναυλαγορές το 2024; Απαντήσεις στο ερώτημα από ανιχνεύτες πρόσφατη ανάλυση της ναυτιλιακής οργάνωσης Bimco που αναφέρεται στις προοπτικές των τριών μεγαλύτερων ναυτιλιακών κλάδων για το υπόλοιπο του 2023 και για το 2024. Η ναυτιλιακή οργάνωση εκτιμά ότι το επόμενο έτος η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων θα είναι ακόμη καλύτερη από εφέτος, ενώ τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου θα κινηθούν στα ίδια επίπεδα με το 2023 και στα containerships θα συνεχισθούν οι πιέσεις από την υπερπροσφορά χωρητικότητας.

Στα δεξαμενόπλοια μπορεί οι ναύλοι στη spot αγορά να έχουν υποχωρήσει κατά 28% από την αρχή του έτους, ωστόσο παραμένουν υψηλότεροι από τον μέσο όρο δεκαετίας. Οι ναύλοι στις χρονοναυλώσεις έχουν μειωθεί από τα υψηλά επίπεδα που επιτεύχθηκαν στα τέλη του 2022, αλλά παραμένουν σημαντικά υψηλότερα από ό,τι τους πρώτους επτά μήνες του 2022. Τα φορτία πετρελαίου θα αυξηθούν μεταξύ 2% και 3% εφέτος και μεταξύ 3,5% και 4,5% το 2024. Επίσης οι αποστάσεις των ταξιδιών αυξάνονται και τα τονοχιλία μεταφερόμενου φορτίου θα αυξηθούν μεταξύ 5% και 6% το 2023 και λίγο ψηλότερα (μεταξύ 5,5% και 6,5%) το 2024.

Η προσφορά

Το σημαντικό στοιχείο όμως είναι ότι η αύξηση της προσφοράς αναμένεται να είναι περιορισμένη το 2024. Το 2023 ο στόλος των πλοίων μεταφοράς πετρελαίου θα αυξηθεί 2% ενώ το 2024 μόλις 0,4%. Συνεπώς, εκτιμά η Bimco, οι συνθήκες της αγοράς θα βελτιωθούν και η Κίνα είναι το κλειδί.

Οσον αφορά τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, που μεταφέρουν δηλαδή σιδηρομεταλλεύματα, άνθρακα σιτηρά κ.λπ., η Bimco επισημαίνει μεταξύ άλλων ότι συνολικά αναμένεται ορατή βελτίωση του ισοζυγίου προσφοράς και ζήτησης πλοίων, μάρα το τέλος του 2024. Η προσφορά αναμένεται να αυξηθεί κατά 1-2% το 2023 και το 2024, ενώ η αύξηση της ζήτησης προβλέπεται σε 1,5-2,5% το 2023 και 1-2% το 2024. Οπόσο σύμφωνα με το σενάριο για χαμηλή ζήτηση, το ισοζύγιο προσφοράς/ζήτησης θα μπορούσε να αποδυναμωθεί, κάτω το 2024. Υπενθυμίζεται ότι οι μέσες τιμές των ναύλων χύδην ξηρού φορτίου έχουν εξασθενήσει από το δεύτερο εξάμηνο του 2022.

Οι τιμές στη spot αγορά θα μπορούσαν να αυξηθούν αρκετά κατά το υπόλοιπο του 2023, σε σύγκριση με τα επίπεδα του Αυγούστου, υπό την προϋπόθεση ότι η κινεζική οικονομία δεν θα αποδυναμωθεί περαιτέρω. Για το 2024 εκτιμά ότι οι τιμές των ναύλων θα μπορούσαν να παραμείνουν γύρω στα επίπεδα του 2023 ή ακόμη και να εξασθενήσουν, καθώς η αύξηση της ζήτησης επιβραδύνεται. Αναμένει χαμηλότερη ανάπτυξη στα φορτία σιδηρομεταλλεύματος και εκτιμά ότι οι όγκοι άνθρακα θα μπορούσαν να αρχίσουν να μειώνονται. Ωστόσο, σε αντίθεση με το 2023, τα σιτηρά θα μπορούσαν να αυξήσουν τη ζήτηση, υποστηρίζοντας τα πλοία μικρότερης χωρητικότητας. Επίσης, οι ναύλοι για τα πλοία supramax ενδέχεται να πιεστούν καθώς πρόκειται να παραδοθεί σημαντικός αριθμός νέων πλοίων.

Ανανέωση

Η ράτα που έχει χαράξει η ναυτιλία για την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές θεωρεί η Bimco ότι είναι μια σημαντική δύναμη που οδηγεί στην ανανέωση του στόλου. Οι πλοιοκτήτες μπορεί να επιλέξουν να μετασκευάσουν τα υπάρχοντα πλοία και να αντικαταστήσουν παλαιότερα αναποτελεσματικά πλοία. Για τα μεγάλης χωρητικότητας πλοία, τα capesize, η μετάβαση σε ενναλακτικά καύσιμα μπορεί να είναι εκολότερη από ό,τι για μικρότερα, καθώς δραστηριοποιούνται σε μικρότερα και πιο συγκεκριμένα δρομολόγια.

Αυτό θετικολόνει τη διασφάλιση της προμήθειας των απαραίτητων καυσίμων στα σχετικά λιμάνια. Τα capesize, τονίζει η Bimco, θα μπορούσαν να αναδιαχθούν πρωτοπόρα στην υιοθέτηση εναλλακτικών καυσίμων μεταξύ των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου, παρόλο που είναι ο νάνταρος στόλος. Αλλωστε το 55% του βιβλίου παραγγελιών τους είναι για πλοία που είναι είτε ικανά είτε έτοιμα να λειτουργούν με LNG, μεθανόλη ή αμμωνία, ποσοστό πολύ υψηλότερο από τον μέσο όρο 17% για ολόκληρο το βιβλίο παραγγελιών των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου.

Μείωση όγκου

Στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων η Bimco επισημαίνει ότι ο όγκος του εμπορίου μειώθηκε κατά 4,9% σε ετήσια βάση κατά το πρώτο εξάμηνο του 2023. Για το δεύτερο εξάμηνο του τρέχοντος έτους προβλέπει ωστόσο άνοδο του όγκου των φορτίων κατά 6,1% σε ετήσια βάση, ενώ για το σύνολο του έτους η άνοδος θα είναι αναμική από 0%-1%. Για το 2024 οι συνθήκες είναι πιο ευνοϊκές και προβλέπεται άνοδος του εμπορίου μεταξύ 3,5% και 4,5%. Ομως από την άλλη πλευρά η προσφορά πλοίων είναι συνολικά τα δύο χρόνια, πολύ μεγαλύτερη καθώς φτάνει το 10,9% το 2023 και το 2,8% το 2024.

Οι χαμηλότερες ταχύτητες πλεύσης θα μειώσουν την αύξηση της προσφοράς σε σύγκριση με την αύξηση του στόλου και τα δύο έτη. Ωστόσο, η χαμηλότερη σημαίνει πως παρόλο που προβλέπεται ότι η ζήτηση θα αυξηθεί ταχύτερα από την προσφορά το 2024, οι αγορές θα εξακολουθήσουν να δίχνονται πιέσεις από τη σημαντική πλεονάζουσα χωρητικότητα που θα συνεχίσει να ταλαιπωρεί την αγορά.

Οι ναύλοι στις χρονοναυλώσεις έχουν μειωθεί από τα υψηλά επίπεδα που επιτεύχθηκαν στα τέλη του 2022, αλλά παραμένουν σημαντικά υψηλότερα από ό,τι τους πρώτους επτά μήνες του 2022

Κλειδί η Κίνα για τη ναυλαγορά

Τι δείχνει ανάλυση της ναυτιλιακής οργάνωσης Bimco για τις προοπτικές των τριών μεγαλύτερων ναυτιλιακών κλάδων για το υπόλοιπο του 2023 και για το 2024

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΓΝΩΜΗ

Του Βασίλη Κορκίδη

Η ναυτιλία δίνει στη χώρα μας μια θάλασσα ευκαιρίες

Γαλάζια και κυκλική οικονομία, ναυτιλιακό cluster, καινοτομία, ανάπτυξη, «πράσινη μετάβαση» της ναυτιλίας. Όλα αυτά μαζί δεν συνθέτουν τίποτα άλλο παρά ένα ευμέγεθες οικονομικό cluster, το οποίο μπορεί να μην έχει γεωγραφικά όρια, ωστόσο προσδιορίζει βασικές παραμέτρους που επιδρούν στην οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας.

Η πρόσφατη αναζωογόνηση του ναυτιακού τομέα της χώρας θα μπορούσαμε να υπηρετούμε ότι λειτούργησε ορατινιστικά στο να συνειδητοποιήσουμε ότι στον Πειραιά υπάρχει το ναυτιλιακό cluster, την αξία του οποίου δεν έχουμε αναδείξει όσο θα έπρεπε, αλλά ούτε και έχουμε αξιοποιήσει τις υπηρεσίες που προκύπτουν από αυτό.

«Περνούσαμε γρήγορα» το γεγονός ότι περισσότερες από 1.200 μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις εδρεύουν στον ελληνικό γεωγραφικό χώρο, η πλειονότητα των οποίων έχουν την έδρα τους στον Πειραιά, παρέχοντας άμεση απασχόληση σε 10.000 εργαζομένους, αλλά και ότι στον Πειραιά... δραστηριοποιείται κι ένας σημαντικός αριθμός σχετικών με τη ναυτιλία επιχειρήσεων που περιλαμβάνουν ναυτιλιακές, χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς, νομικά γραφεία, εταιρείες παροχής χρηματοοικονομικών συμβούλων, εταιρείες ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών, κ.λπ.

Αυτός είναι ο «πυρήνας», το κέντρο μέας σταχής «φράκτη» ή «κλειστού κύκλου» που θα τολμούσα να πω πως προσομοιάζουν με το ηλιακό μας σύστημα συγκεντρώνοντας μια σειρά άλλα cluster που κινούνται σε τροχιές γύρω από αυτόν τον πυρήνα. Και χρειάστηκε η αναζωογόνηση του ναυτιηγείου για να συνειδητοποιήσουμε ότι σε έναν από αυτούς τους ομόκεντρους κύκλους υπάρχει το cluster των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην παραγωγή υλικών και άλλων προϊόντων για πλοία που επισκευάζονται, μετασκευάζονται ή κατασκευάζονται παρέχοντας επίσης άμεση απασχόληση σε ένανν σεβαστό αριθμό εργαζομένων.

Αν αναλύσουμε το ή μεταφέρουν και οι άλλοι ομόκεντροι κύκλοι θα συνειδητοποιήσουμε μια πτυχή της οικονομίας η οποία είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομία της χώρας. Μιας μικρής χώρας με μεγάλη ναυτιλία, με εξίσου μεγάλη παράδοση στη ναυτική και ναυτιλιακή τεχνογνωσία.

Αλλά αυτά ανήκουν στο θεωρητικό επίπεδο, χάρη στο οποίο τίθεται ένα ερώτημα δίλλου «ρηλοσοφικό». Περί του πώς θα αξιοποιήσουμε τη δυναμική του ναυτιλιακού cluster, θα αντλήσουμε τις υπηρεσίες και θα τις επανεπενδύσουμε εν είδει επένδυσης για να δημιουργήσουμε ισχυρή ώθηση στην κυκλική οικονομία. Η απάντηση θα ήταν πολυσύνθετη και ίσως δυσνόητη αν δεν γνωρίζαμε τις έννοιες της συνέργειας και της καινοτομίας. Σήμερα, αν παρατηρήσουμε «από κοντά» την «πράσινη μετάβαση» της ναυτιλίας θα διαπιστώσουμε συναισθησμούς μεταξύ εταιρειών που αναζητούν τις καλύτερες τεχνικές προδιαγραφές για τις μελλοντικές μηχανές των πλοίων, μεταξύ ερευνητικών κέντρων που επιδιώκουν να μετουσιώσουν σε πράξη καινοτόμες σκέψεις και να εφαρμόσουν καινοτόμες τεχνολογίες, ακόμη και λιμάνια που με τους «πράσινους διαδρόμους» δημιουργούν το δικό τους cluster για «την σπάνια τιμή».

Αλλά ένα άλλο ερώτημα που αναδύεται και πρέπει να απαντηθεί αφορά στο ποια είναι η θέση της χώρας σε αυτή την κοσμογονία των cluster. Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι δεν πρέπει να χαθούν οι ευκαιρίες που γεννήθηκαν χάρη στο χρονο-πλαίσιο που έθεσε ο ΙΜΟ για την «πράσινη μετάβαση» της ναυτιλίας. Οι ελληνικές επιχειρήσεις του cluster του ναυτιηγείου τομέα πρέπει να διεκδικήσουν κομμάτι της πίτας που δημιουργήθηκε. Εχει υπολογιστεί ότι τα ελληνικά ναυπηγεία μπορούν να ευξήσουν τον πρώτο χρόνο επανελκυστικής τους κατά 1,35 δισ. ευρώ τις ελληνικές εξαγωγές σε εξοπλισμό πλοίων. Η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου μέχρι το 2030 απαιτεί επενδύσεις άνω των 4,5 δισ. ευρώ και μεγάλο μέρος αυτών των επενδύσεων πρέπει να γίνουν σε ελληνικά ναυπηγεία. Μίλαγα για εξαγωγές σε εξοπλισμό πλοίων. Υπενθυμίζω ότι το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς, που μαζί με την Ενωση Ελλήνων Εφοπλιστών και το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος δημιούργησαν το ναυτιλιακό cluster Maritime Hellas, στο πλαίσιο άσκησης πολιτικής για την ενδυνάμωση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων των μελών του, και ιδιαίτερα εκείνων με εξαγωγικό πρόσημο, υποστηρίζει την εξωστρέφεια αλλά και την αξιοποίηση της καινοτομίας (πιστέψτε με την καλή έννοια του όρου) ως σταχείων που μπορούν να δημιουργήσουν αλληλεπιδράσεις στο cluster με άλλες επιχειρήσεις, όχι και' ανάγκη ευρισκομένες στην Ελλάδα, δημιουργώντας προϊόντα προς εξαγωγή με ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε μία αγορά με το «δίδυμο» χαρακτηριστικό» της ναυτιλίας.

Το Επιμελητήριο έχει σχηματοποιήσει πολιτική προώθησης ναυπηγικών «δινάμεων» σε Ευρώπη και Ασία γνωρίζοντας ότι εκεί χτίζεται ένας σεβαστός αριθμός πλοίων για λογαριασμό ελλήνων εφοπλιστών με στόχο να ανοίξει, μέσω και των συνεργειών, «διάπλατα την πόρτα» για πωλήσεις υλικών και εξοπλισμών προϊόσσοντας τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των υλικών αυτών. Στο πλαίσιο αυτό το Επιμελητήριο έχει φέρει σε επαφή, στον Πειραιά, ελληνικές με γεφυρωτικές επιχειρήσεις του τομέα και πρόσφατα στο πλαίσιο τέλεσης της εισαγωγικής έκθεσης στην Κίνα πρόβλε μεταξύ των άλλων στο περίπτωμα του και τα ακόμα των Ελληνικών επιχειρήσεων του ναυπηγικού τομέα.

Για να πετύχουμε λοιπόν τους στόχους πρέπει η πολιτεία να σταθεί «αρωγός» της προσπάθειας ρυθμίζοντας μια σειρά από θέματα που σχετίζονται με τον ΦΠΑ, τις τελωνειακές διευπολύσεις, τις τραπεζικές και κρατικές καλύψεις, τις αλληλεπιδιλέψεις υπηρεσιών συνεργασιών υπουργείων, που αποτελούν τις «δίνομες» που πρέπει να «αφαιρεθούν» άμεσα ώστε να μη δοθεί περιθώριο στους ανταγωνιστές, στα ανταγωνιστικά cluster να μας «κλήσουν από το σπίτι» το κομμάτι της πίτας που έχει δημιουργηθεί και είναι ενώπιόν μας.

Ο κ. Βασίλης Κορκίδης είναι πρόεδρος του ΕΒΕΠ.

ΕΙΔΙΚΗΣΕΙΣ

Περισσότερες από 1.200 μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις εδρεύουν στον ελληνικό γεωγραφικό χώρο, η πλειονότητα των οποίων έχουν την έδρα τους στον Πειραιά, παρέχοντας άμεση απασχόληση σε 10.000 εργαζομένους, ενώ δραστηριοποιείται κι ένας σημαντικός αριθμός σχετικών με τη ναυτιλία επιχειρήσεων

Always obsessed with the sea, with the vessels that travel the sea.
Obsessed with doing everything we need to do
to keep your business safely, efficiently, on the move.

franman

www.franman.gr

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Μεγάλο στοίχημα η προσέλκυση νέων στα ναυτιλιακά επαγγέλματα

Η πορεία και το μέγεθος του ελληνόκητου στόλου εγγυώνται μία σταθερή και βιώσιμη καριέρα – Μεγάλο το έλλειμμα ναυτικών

Ο λο και περισσότερα νέοι στράφηκαν το βλέμμα τους προς τη θάλασσα, αναζητώντας μια καριέρα στα ναυτιλιακά επαγγέλματα, με τη ναυτική εκπαίδευση να καλείται να συμβάλει στο νέο πνεύμα εκσυγχρονισμού και ανανέωσης που πνέει στην ελληνική ναυτιλία.

Η εξοικείωση ενός καλύτερου και ασφαλέστερου περιβάλλοντος εργασίας και διαβίωσης, η προσέλκυση νέων επαγγελματιών και η ουσιαστική ανοβέθηση της ναυτικής εκπαίδευσης, δημόσιας και ιδιωτικής, αποτελεί ένα στοίχημα για τη διατήρηση της πρωτοκαθεδρίας της χώρας στην παγκόσμια ναυτιλία.

Η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα αποτελεί πρώτη προτεραιότητα για τους έλληνες πλοιοκτήτες και την Ενωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Επίσης το υπουργείο Ναυτιλίας, όπως δείχνει πρόσφατα ο υπουργός **Χρήστος Στυλιανίδης**, αντιλαμβάνόμενο το πρόβλημα σχεδιάζει μέτρα ανοβέθησης του Ακαδημίων Εμπορικού Ναυτικού και για την προσέλκυση νέων στη θάλασσα. Το 2024 θα είναι έτος ναυτικής εκπαίδευσης δήλωσε.

Η ανάγκη για νέους ναυτικούς είναι μεγάλη και για τον λόγο αυτόν χρειάζεται αύξηση του αριθμού των εισαγομένων στις δημόσιες Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού. Η δη για το εκκολαπτικό έτος 2023-2024 έγινε ένα μικρό βήμα καθώς οι μαθήτριες/μαθητές που πέτυχαν την εισαγωγή τους στις ΑΕΝ φέτος αριθμούν τους 1.222, ήτοι 3,6% περισσότερα από πέρυσι.

Οπτόσο δεν φτάνουν. Υπολογισμοί εφοπλιστών αναφέρουν ότι κάθε χρόνο θα πρέπει να αποφοιτούν πάνω από 3.000 εξειδικευτικά από τις ΑΕΝ έτσι ώστε σε λίγα χρόνια να επιτευχθεί ένας ικανός αριθμός εξειδικευτικών που θα σπιλεφόσουν τα ελληνόκτητα και υπό ελληνική σημαία πλοία. Η επίτευξη του στόχου αυτού σε συνδυασμό και με τον εκσυγχρονισμό του ντηλογίου θα φέρει πολύ περισσότερα πλοία στην ελληνική σημαία τονίζουν.

Η Ελλάδα είναι η μεγαλύτερη ναυτιλιακή χώρα στον κόσμο, καθώς οι έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 21% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου σε όροις dwt. Τα τελευταία δύο χρόνια η συνολική χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου, που αποτελείται από 5.520 πλοία, έχει αυξηθεί κατά 50%.

Οπτόσο, η μεγάλη αυτή ανάπτυξη δεν συνοδεύτηκε και από ανάλογη αύξηση της απασχόλησης ελλήνων ναυτικών. Για τον λόγο αυτόν σε κάθε ευκαιρία τονίζεται η ανάγκη βελτίωσης της σχέσης των Ελλήνων με τη θάλασσα.

Οι «χρυσές» δεκαετίες

Τις «χρυσές» δεκαετίες του 1960-1970 υπήρχαν περισσότερα από 100.000 έλληνες ναυτικοί, οι οποίοι σταδιακά από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 άρχισαν να εγκαταλείπουν τη θάλασσα, ενώ την ίδια εποχή οι ναυτικοί από τις Φιλιππίνες ήταν περίπου 20.000-30.000 και σήμερα ξεπερνούν τις 500.000. Σήμερα, 40 χρόνια σχεδόν μετά την κρίση, οι έλληνες ναυτικοί υπολογίζονται σε 26.000 περίπου, εκ των οποίων οι 11.000 στην επιβατηγό ναυτιλία. Ενας αριθμός πολύ μικρός αν σκεφτεί κανείς με τα 5.000 περίπου ελληνόκτητα πλοία.

Η πορεία και το μέγεθος του ελληνόκτητου στόλου εγγυάται μία σταθερή και βιώσιμη καριέρα για τον νέο που θα επιλέξει τη θάλασσα. Ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος είναι βασικός πυλώνας της μεταφοράς ανοιχτών αγαθών, καθώς αντιπροσωπεύει (σε όροις dwt) το 31,27% του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων, το 25,32% του παγκόσμιου στόλου μεταφορές χύδην ξηρού φορτίου, το 22,63% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (LNG) κ.λπ.

Επίσης ο μέσος όρος χωρητικότητας ενός ελληνόκτητου πλοίου είναι σχεδόν διπλάσιος σε σχέση με τον μέσο όρο σε παγκόσμιο επίπεδο. Ειδικότερα, κατά την προαναφερόμενη δεκαετία, το μέσο μέγεθος των ελληνόκτητων πλοίων αυξήθηκε σημαντικά και διαμορφώνεται σήμερα στα 81.395 dwt, ενώ ο παγκόσμιος μέσος όρος παραμένει πολύ χαμηλότερος, στα 45.337 dwt. Επιπλέον, ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου (περίπου 10 χρόνια) είναι χαμηλότερος από τον παγκόσμιο μέσο όρο (σχεδόν 11 χρόνια).

Για αυτόν ακριβώς τον λόγο καθίσταται σκοπιμότερο σε πρώτη φάση η ενδυνάμωση ο περαιτέρω εκσυγχρονισμός των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ), καθώς είναι η βάση για την παραγωγή εξειδικευτικού υψηλής επαγγελματικής κατάρτισης. Μέχρι σήμερα η δημόσια ναυτική εκπαίδευση παράχτηκε από τις δύοκαι ΑΕΝ, τις σχολές σκοπτικών μέσων ΔΣΕΝ / ΣΤΜ – Λιμπόρκα και τη ΔΣΕΝ/ΣΤΜ / Θεσσαλονίκας και Ονοτοκώλιν. Βασικού χαρακτηριστικό του εκσυγχρονισμού αποτελεί ο ψηφιακός μετασχηματισμός των σχολείων μέσα από παρεμβάσεις ψηφιακού χαρακτήρα, αλλά και η ανοβέθηση των κτιριακών υποδομών, με τα βήματα προς αυτή την κατεύθυνση το τελευταίο διάστημα να κρίνονται σημαντικά, αλλά όχι και απόλυτα ικανοποιητικά.

Η δη το υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής προετοιμάζει σχέδιο μιας συνολικής ανοβοργάνωσης της ναυτικής εκπαίδευσης το οποίο θα ανοίκει σταχείο και από μελέτη η οποία εκπονήθηκε από το Βρυκα Ελληνίδου και άπνος προσκαρέθηκε εντός του 2024 θα έρθει ένας νέος νόμος για τη ναυτική εκπαίδευση μετά από διάλογο με τους φορείς.

Δεμφκής σκόχος είναι να ανεξηεί ο χαμμβάς αριθμός των εισαγομένων σπουδαστών στις ΑΕΝ και να δημιουργηθούν με αυτόν τον τρόπο οι προϋποθέσεις φοίτησης περισσοτέρων, με αποτέλεσμα την αύξηση των σπελεχών που θα απασχολήβούν στα ελληνικά και στο ελληνόκτητο πλοία.

Στην ίδια κατεύθυνση θεπικά λειτουργεί και η αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου για τους αποφοίτους των Επαγγελματικών Λυκείων Ναυτικής Κατεύθυνσης, με την οποία ανακτούν το δικαίωμα προσκυνής έως τον α' βαθμό πλοιάρχου και μηχανικού, δεδομένου ότι άπνος νέος επιλέξει τη ναυτικό επάγγελμα, επιθυμούμε να του δίνεται η ευκαιρία επαγγελματικής του ανεβλέβης, έτσι και με ευστοχότερες προϋποθέσεις.

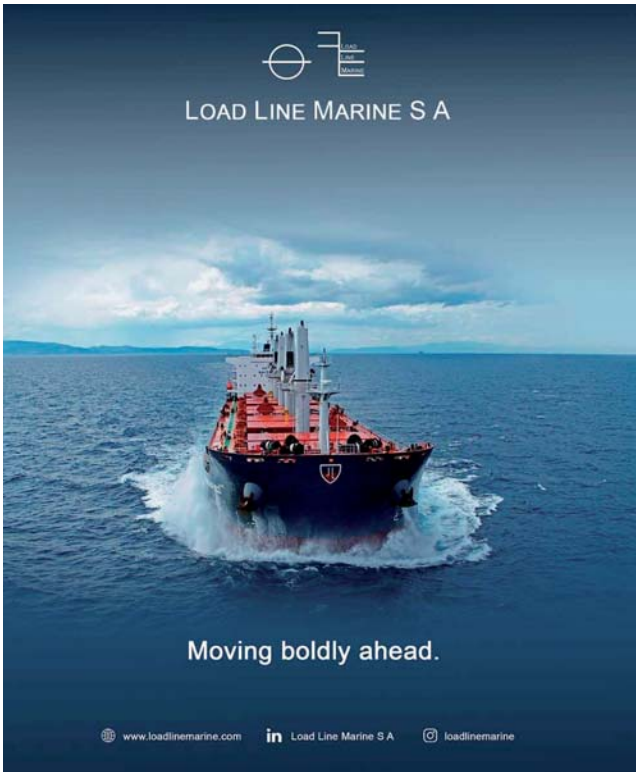
Παράλληλα, πολλοί νέοι απευθύνονται στις Εθνικές Σχολές Ναυτικής Εκπαίδευσης, οι οποίες βάζουν το δικό τους λιθαράκι προκειμένου να αποφοιτηθεί ο σιμελλιηνφός της ελληνικής ναυτιλίας. Αρωγοί στο «δυναμη» της ναυτικής εκπαίδευσης είναι πολλοί όμίλοι της ναυτιλίας, θέτοντας πάνω ως προϋπόθεση τον σεβασμό και τη διατήρηση της ελληνικής ναυτικής παράδοσης.

Ανταγωνιστική η ναυτιλία μας

Η πλειοψηφία των νέων θεωρούν την ελληνική ναυτιλία ως ανταγωνιστική και ανταγωνιστική παγκοσμίως, ενώ από την πλευρά τους οι επιχειρήσεις του κλάδου θέτουν ως προϋποθέσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας την επαρκή εκπαίδευση, το σύγχρονο, εξειδικευμένο προσωπικό, τις επενδύσεις σε υποδομές και την ύπαρξη περισσοτέρων Ελλήνων για καριέρα στη θάλασσα. Επίσης, βοηθωλογούν την τρέχουσα εκκόβηκαλή εκπαίδευση με 5.3/10 και στις πραγματικές, σύγχρονες ανάγκες θέτουν ως πρεσβεύσιμα την πρακτική άσκηση και όχι μόνο θεωρία, την εκπαίδευση στις εξειδικεύσεις της ναυτιλίας και τη δημιουργία ειδικών σχολών για ναυτικούς. Τέλος, ζητούν μελέτη των πραγματικών, σύγχρονων σκοπών και δημιουργία αντίστοιχων προγραμμάτων και ειδικοτήτων και επιθυμούν καθηγητές με πρακτική εμπειρία στη θάλασσα και στη σταχιά.

Ενα ακόμη αξιοσημείωτο σποιμείο, σύμφωνα με τα ίδια σποιχεία, είναι η απόσπαση μεταξύ Πανεπιστημίων / Σχολών και πραγματικών ανοιγμών στη σύγχρονη ναυτιλία: στο περιεχόμενο/syllabus, στις εξειδικεύσεις και σπαχτάσεις, σπουδές καθηγητές (θεωρητικοί), στη διάπλαση χαρακτήρα και νοοτροπίας που απαιτείται, στην πρακτική άσκηση, στις ξένες γλώσσες, στην σχέση για τη θάλασσα και στην ιστορία και παράδοση.

Οι κρίσεις των τελευταίων ετών κατέστησαν ξανά ελκυστικό – οικονομικό και όχι μόνο – το ναυτικό επάγγελμα, καθώς η σύγχρονη ελληνική ναυτιλία αποδείχθηκε ικανή να ξεπερνά νφάλκιες και φουρτούνες και να βάζει πλώρη στο... μέλλον. Σε αυτό το μέλλον θα πρέπει να ενεργοποιηθούν οι έλληνες ναυτικοί, η κυπήρμος δίνομη που θα διασφαλίσει τη συνέχεια της ναυτικής παράδοσης.



Η Airbus θα εξοπλίσει ένα από τα πλοία που χρησιμοποιεί για τη μεταφορά υποσυστημάτων αεροσκαφών, με μια τεχνολογία προώθησης που αξιοποιεί την αιολική ενέργεια για την πρόωση του και, ως εκ τούτου, προσφέρει εξοικονόμηση στην κατανάλωση καυσίμων και στις εκπομπές CO2

Πώς θα είναι τα πλοία του μέλλοντος

Αξιοποίηση τεχνολογιών από σχεδιαστές, ερευνητικά κέντρα και ναυπηγεία με στόχο αυτόνομη κίνηση, με ελάχιστο ή και χωρίς πλήρωμα, μηδενισμό ή μεγάλη μείωση των αερίων ρύπων

Οι νορβηγικές εταιρείες Yara (τροφίμων) και (τεχνολογική εταιρεία) Kongsberg δημιούργησαν το πρώτο φορτηγό πλοίο χωρίς πλήρωμα στον κόσμο με μηδενικό αποτύπωμα άνθρακα, το πλοίο «YARA Birkeland», το οποίο έκανε το πρώτο του ταξίδι τον Νοέμβριο του 2021

Ερευνητική ομάδα από το Πανεπιστήμιο του Σουαθάμπτον σκοπεύει να δημιουργήσει νέα εργαλεία λογισμικού που προβλέπουν με ακρίβεια την απόδοση των σύγχρονων πλοίων στον ωκεανό όταν είναι εξοπλισμένα με τα πανιά τύπου FastRig

Οι συνεχείς προσπάθειες για την πρόοδο μετάβαση της ναυτιλίας έχουν οδηγήσει τους σχεδιαστές πλοίων, τα ερευνητικά κέντρα ανά τον κόσμο και τα ναυπηγεία στην αξιοποίηση τεχνολογιών για τη δημιουργία του πλοίου του μέλλοντος. Πλοία που θα κινούνται αυτόνομα και θα μηδενίζουν ή θα μειώνουν σημαντικά τις εκπομπές των αερίων ρύπων.

Πλοία που θα κατευθύνονται από τη στεριά, με ελάχιστο πλήρωμα, σε κάποιες περιπτώσεις και χωρίς πλήρωμα, πλοία που θα αξιοποιούν τις νέες τεχνολογίες και θα κινούνται με ηλεκτρισμό ή ακόμη και πλοία που θα αξιοποιούν τον άνεμο όπως τα παλαιά ιστιοφόρα.

Το αυτόνομο πλοίο

Η μεγάλη πρόκληση είναι τα αυτόνομα πλοία. Ήδη ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έχει αρχίσει να εργάζεται πάνω στο «αυτόνομο πλοίο» ή το πλοίο χωρίς πλήρωμα. Οι εξελίξεις στην αυτόνομη ναυτιλία και σε συναφείς τομείς εξετάστηκαν σε συμπόσιο με τίτλο «Making Headway on the IMO MASS Code» τον περασμένο Μάιο. Η εκδήλωση στα κεντρικά γραφεία του ΙΜΟ εξέτασε τις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις στα Maritime Autonomous Surface Ships (MASS), πώς η αυτόνομη ναυτιλία μπορεί να επιταχυθεί και πώς τα λιμάνια θα πρέπει να προσαρμοστούν καθώς εισάγεται η τεχνολογία.

Ενας μη υποχρεωτικός κώδικας MASS που βασίζεται σε στόχους πρόκειται να τεθεί σε ισχύ το 2025 για τη θέσπιση ενός νομικού καθεστώτος ασφάλειας για αυτόνομα πλοία, που διασφαλίζει την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα καθώς και την ασφάλεια του φορτίου επί του σκάφους και του ίδιου του MASS. Ο γενικός γραμματέας του ΙΜΟ, Κitack Lim, έκανε λόγο για «μια από τις πιο συναρπαστικές τεχνικές εξελίξεις που εργάζεται αυτή τη στιγμή ο ΙΜΟ». Από τις μέχρι τώρα εξελίξεις, η Νορβηγία με μια εκτιναχθείσα μέχρισε 2.650 χιλιομέτρων εσταδίζη πολύ στην ανάπτυξη αυτόνομων πλοίων κάθως προσπαθεί να μεταφέρει μεγάλο μέρος της οδικής εμπορευματικής της κίνησης στη θάλασσα και ήδη διεθέτει πολλά οχηματαγωγά πλοία που λειτουργούν.

Οι νορβηγικές εταιρείες Yara (τροφίμων) και η τεχνολογική εταιρεία Kongsberg δημιούργησαν το πρώτο φορτηγό πλοίο χωρίς πλήρωμα στον κόσμο με μηδενικό αποτύπωμα άνθρακα, το πλοίο «YARA Birkeland», το οποίο έκανε το πρώτο του ταξίδι τον Νοέμβριο του 2021.

Επιτυχές ταξίδι

Στις 28 Νοεμβρίου 2022 η Samsung Heavy Industries της Νότιας Κορέας ανακοίνωσε ότι ένα δοκιμαστικό ταξίδι αυτόνομου πλοίου για περισσότερα από 500 ναυτικά μίλια στα παράκτια ύδατα ήταν επιτυχές. Το ναυπηγείο συνεργάστηκε με το Mokpo National Maritime University για να διευθέτει το εκπαιδευτικό πλοίο της σχολής κατά μήκος της ακτογραμμής της χώρας για 512 ναυτικά μίλια.

Το μέγεθος της παγκόσμιας αγοράς αυτόνομων πλοίων ήταν 4,13 δισεκατομμύρια δολάρια το 2022 και αναμένεται να φτάσει τα 10,10 δισεκατομμύρια δολάρια το 2032, σύμφωνα με έρευνα της Emergen Research. Αυτή η αξιοσημείωτη ανάπτυξη μπορεί να αποδοθεί στην αυξανόμενη υιοθέτηση των θαλάσσιων μεταφορών, στις τεχνολογικές εξελίξεις στη θαλάσσια πλοήγηση στην ενσωμάτωση της τεχνητής νοημοσύνης (AI) σε αυτόνομα πλοία.

Τα αυτόνομα πλοία, τα οποία δεν απαιτούν άμεση ανθρώπινη παρέμβαση, αποκτούν εξέχουσα θέση στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Βασικοί παράγοντες της αγοράς όπως η Maersk, η Yara International, η Sea Machines, η Robosys και η ASV Global συμμετέχουν ενεργά στην ανάπτυξη συστημάτων και τεχνολογιών αυτόνομου ελέγχου σκαφών. Οι προσπάθειές τους, μαζί με συνεργασίες για έρευνα και ανάπτυξη, συμβάλλουν στην αύξηση των εσόδων της αγοράς. Χαρακτηριστικό είναι το πρόγραμμα «MEGURI2040 Fully Autonomous Ship Project» στο οποίο συμμετέχουν κορυφαίες ναυπηγικές εταιρείες. Επίσης, εταιρείες όπως η Rolls-Royce, η DNV, το Norwegian University of Science and Technology (NTNU) και η Kongsberg της Νορβηγίας δημιουργούν πλήρως ηλεκτρικά αυτόνομα πλοία, συμβάλλοντας στους στόχους βιωσιμότητας και ενισχύοντας περαιτέρω την ανάπτυξη της αγοράς.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες υιοθετούν γρήγορα ψηφιακές τεχνολογίες, όπως τεχνολογίες αισχγνιστών και συνδεσιμότητα 5G, για να βελτιώσουν την ιχνηλάτηση, την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα. Για παράδειγμα, το «Πρόγραμμα Πλήρους Αυτόνομο Πλοίο MEGURI2040» του Nippon Foundation χρησιμοποιεί τεχνητή νοημοσύνη και αισθητήρες για να ενισχύσει την αξιοπιστία και την αποτελεσματικότητα των αυτόνομων πλοίων.

Στο παχνίδι και ο άνεμος

Τα πλοία του μέλλοντος θα μπορούσαν να άλλη μια φορά να τροφοδοτούνται από τον άνεμο, εάν ένα πρωτοποριακό έργο που μετασκευάζει μεγάλα σκάφη με υπερσύγχρονα πανιά πτερυγίων αποδειχθεί επιτυχημένο στη μείωση των εκπομπών άνθρακα. Επιστήμονες από το Πανεπιστήμιο του Σουαθάμπτον έλεβαν χρηματοδότηση από το Innovate UK για να διερευνήσουν τις δυνατότητες της τεχνολογίας ως μέρος των προσπαθειών για την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές του ναυτιλιακού τομέα του Ηνωμένου Βασιλείου.

Η ερευνητική ομάδα σκοπεύει να δημιουργήσει νέα εργαλεία λογισμικού που προβλέπουν με ακρίβεια την απόδοση των σύγχρονων πλοίων στον ωκεανό όταν είναι εξοπλισμένα με τα πανιά τύπου FastRig, που αναπτύχθηκαν από τη βρετανική εταιρεία Smart Green Shipping.

Ο επικεφαλής επιστήμονας δρ **Τζόζεφ Μπανκς** από το Ναυτικό και Ναυτιλιακό Ινστιτούτο του Σουαθάμπτον δήλωσε ότι τα πλοία που κινούνται με άνεμο δεν είναι προφανώς κάτι καινούριο – αλλά σχεδόν κάθε μεγάλο σκάφος που λειτουργεί σήμερα τροφοδοτείται από ορυκτά καύσιμα, αφήνοντας ένα διαρκές σημάδι στο περιβάλλον. Ενώ αναπτύσσονται νέες τεχνολογίες ευελιξίας υποβοήθησης, πολλές δεν είναι έτοιμες για ενγρά και η προβλεπόμενη εξοικονόμηση καυσίμων τους δεν έχει επαληθευτεί ανεξάρτητα στη θάλασσα, γι' αυτό τα ερευνητικά έργα που χρηματοδοτούνται από το Ηνωμένο Βασίλειο είναι τόσο σημαντικά.

Ενα άλλο ανάλογο πρόγραμμα υλοποιεί η BAR Technologies με έδρα το Ηνωμένο Βασίλειο σε συνεργασία με τον ιαπωνικό όμιλο Mitsubishi Corporation. Παρουσιάζει ένα φορτηγό πλοίο που χρησιμοποιεί αιολική ενέργεια για να βοηθήσει την πρόωσή του. Το «Pyxis Ocean» προγραμματίστηκε του Αύγουστο το παρθενικό του ταξίδι από την Κίνα προς τη Βραζιλία και – όπως επισημαίνεται – πρόκειται για το πρώτο φορτηγό πλοίο που είναι εξοπλισμένο με γιγαντιαία ανολικά ιστία. Τα ιστία έχουν ύψος 37,5 μέτρα και ανυψώνονται μόνο όταν το πλοίο βρίσκεται εκτός λιμανιού. Υπολογίζεται πως ο άνεμος θα μπορούσε να βοηθήσει να μειωθούν οι εκπομπές ρύπων κατά 30% κατά τη διάρκεια της ζωής του πλοίου.

Όπως επισημαίνουν οι ειδικοί, η αιολική ενέργεια είναι ένας πολλά υποσχόμενος τομέας, καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία προσπαθεί να μειώσει τους εκπομπές κοντά στα 837 εκατομμύρια τόνους άνθρακα που παράγει κάθε χρόνο.

To project «Oceanbird»

Αυτή δεν είναι η μόνη, αιολική λύση. Τον Μάρτιο η Wallenius Marine παρουσίασε το project «Oceanbird», φιλοδοξώντας να επαναφέρει τα ιστιοφόρα στο προκειμένο του παγκόσμιου εμπορίου.

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΣΤΗ ΣΕΛΙΔΑ 46

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΣΕΛΙΔΑ 45

Το «Oceanbird» – ένα φορτηγό πλοίο για μεταφορά αυτοκινήτων, με ελάχιστους ρύπους – αναμένεται να καθελκυστεί το 2025, με τον Περ Τσόνελ, COO της εταιρείας, να τονίζει: «Θεωρώ μας είναι να ανοίξουμε τον δρόμο προς μια πραγματικά βιώσιμη ναυτιλία και φυσικά θέλουμε να μας ακολουθήσουν και άλλοι».

Το project στηρίζει και ο διεπιστημονικός **Μπιλ Γκέιτς**, τονίζοντας πως «η εξαιρετική ομάδα πίσω από το "Oceanbird" μειώνει τις εκπομπές άνθρακα έως και 90% χρησιμοποιώντας τεχνολογία καθαρής αιολικής ενέργειας».

Το πλοίο είναι ελάχιστα συμβατικό. Τα πέντε κατάρτια που διαθέτει είναι στην πραγματικότητα τα πανιά, αλλά βασίζονται στο σχέδιο των φτερών ενός αεροπλάνου. Με μήκος 200 μέτρα, πλάτος στα 40 και ύψος που με τα κινούμενα κατάρτια θα ανεβαίνει στα 105 μέτρα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας. Σε ό,τι αφορά την κατανάλωση καυσίμων και ως εκ τούτου την έκλυση διοξειδίου του άνθρακα, αντί των 40 τόνων καυσίμου ανά ημέρα που καταναλώνει ένα συμβατικό φορτηγό πλοίο αυτού του μεγέθους, το «Oceanbird» θα καταναλώνει μόλις 4 τόνους.

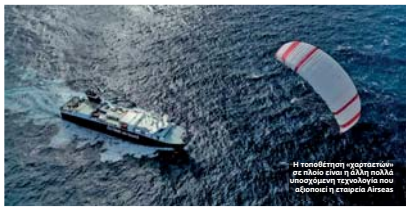
Τέλος, τον περασμένο Οκτώβριο οι ιαπωνικές ναυτιλιακές όμιλος Mitsui OSK Lines (MOL) έθεσε σε λειτουργία και επίσημα το πλοίο μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου «Shofu Maru», το οποίο είναι εξοπλισμένο με σύστημα αιολικής πρόωσης με σκληρό πανί. Το συγκεκριμένο bulk carrier, χωρητικότητας 98.700 dwt, αποτέλεσε το πρώτο εγχείρημα αιολικής πρόωσης για την ιαπωνική εταιρεία, στο πλαίσιο του project «Wind Challenge».

Και οι Βρετανοί

Η βρετανική εταιρεία Anemoi, η οποία προήλθε από την ελληνική Blue Planet Shipping, και η γαλλική Airseas είναι δυο εταιρείες που σχεδιάζουν συστήματα πρόωσης για πλοία με τη χρήση της αιολικής ενέργειας. Η πρώτη αξιοποιεί την τεχνολογία των περιστρεφόμενων κυλινδρικών αξόνων (Rotor Sail Technology) και η δεύτερη τα πτερύγια (wings) ή «χαρταετούς».

Η Anemoi κατασκευάζει συστήματα πρόωσης για μεγάλα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και δεξαμενόπλοια, αξιοποιώντας τα περιστρεφόμενα κυλινδρικά κτία (κατάρτια). Η τεχνολογία βρίσκεται σε καλό δρόμο, επισημαίνει εκπρόσωπος της εταιρείας, και αποκαλείται ότι έχει παραγωγική δυνατότητα για την εγκατάσταση έως και 50 συστημάτων κυλινδρικών κτίων ετησίως έως το τέλος του 2023.

Η απόφαση για την δραστηριότητα της Anemoi ως ξεχωριστής εταιρείας λήφθη μόλις το 2019 και οι μεγαλύτερες ρίσκες δεύτερης γενιάς προβλέπεται να κάνουν εξοικονόμηση καυσίμων και εκπομπών στην περιοχή του 20% και πλέον, σύμφωνα με την εταιρεία.



Η τοποθέτηση «χαρταετών» σε πλοίο είναι η άλλη πολλά υποσχόμενη τεχνολογία που αξιοποιεί η εταιρεία Airseas

Το «Πρόγραμμα Πλήρως Αυτόνομο Πλοίο MEGURI2040» του Nippon Foundation χρησιμοποιεί τεχνητή νοημοσύνη και αισθητήρες για να ενισχύσει την αξιοπιστία και την αποτελεσματικότητα των αυτόνομων πλοίων

Η Airbus

Η Airbus θα εξοπλίσει ένα από τα πλοία που χρησιμοποιεί για τη μεταφορά υποσυγκροτημάτων αεροσκαφών, το οποίο το έχει ναυλώσει από την πλοιοκτήρια γαλλική ναυτιλιακή εταιρεία Louis Dreyfus Armateurs, με μια τεχνολογία προώθησης που αξιοποιεί την αιολική ενέργεια για την πρόωσή του και, ως εκ τούτου, προσφέρει εξοικονόμηση στην κατανάλωση καυσίμων και στις εκπομπές CO_2.

Το σύστημα eSAIL, που αναπτύχθηκε από την ιστιοπλική εταιρεία boand4blue, δημιουργεί έξι έως από φορές μεγαλύτερη δύναμη από ένα συμβατικό ακριβώς πανί.

Τρία συστήματα eSAIL, ύψους 22 μέτρων θα τοποθετηθούν στο «Ville de Bordeaux» πριν από μια εξάμηνη περίοδο παρακολούθησης των επιδόσεών του θα ξεκινήσει στις αρχές του 2024.

Το «Ville de Bordeaux»

Το «Ville de Bordeaux» μεταφέρει υποκατασκευάσματα της οικογένειας αεροσκαφών A320 από την Ευρώπη στο Mobile των Ηνωμένων Πολιτειών για τελική συναρμολόγηση.

Οι «χαρταετοί»

Η τοποθέτηση «χαρταετών» σε πλοίο είναι η άλλη πολλά υποσχόμενη τεχνολογία που αξιοποιεί η εταιρεία Airseas, η οποία σε συνεργασία με τις επιστημόνες ότι έχει εξελίξει σημαντικά το σύστημα Seawing. Πρόκειται για μια επιφάνεια πανών 1.000 τετραγωνικών μέτρων (περίμετρο) που αξιοποιεί τη δύναμη του ανέμου για να έλκει τα πλοία. Με βάση τη μοντελοποίηση και τις προκαταρκτικές δοκιμές στην Ξηρά, η Airseas εκτιμά ότι το σύστημα Seawing μπορεί να μειώσει την κατανάλωση καυσίμων και τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά μέσο όρο 20%. «Μέχρι τώρα είχαμε επικεντρώσει τις φάσεις απογείωσης, ανόδου, κάθοδου και προσγείωσης του πετυού (wing). Κατά τη διάρκεια αυτής της τελευταίας φάσης, καταφέραμε να φέρουμε το πανί σε τέτοια θέση στην οράζοντα έστε να μπορούσε ο "χαρταετός" να προσφέρει ελξη που θα βοηθήσει στην πρόωση του πλοίου» ανακοίνωσε πρόσφατα ο διευθυντής του έργου Mathieu Reguerre. Αυτό το τελευταίο ορόσημο είναι μια ιδιαίτερα σημαντική στιγμή για τις ομάδες τόσο επί του πλοίου όσο και στην Ξηρά, οι οποίες εργάζονται ακούραστα για να μπορέσουν αυτό το καινοτόμο σύστημα από την ιδέα στην πραγματικότητα, αναφέρει σε ανακοίνωση της η εταιρεία.

Και φωτοβολταϊκά

Στην προσπάθεια για μείωση των ρύπων έχουν εξασκηθεί και τα φωτοβολταϊκά συστήματα.

Επίσης η Hurtigruten Norway παρουσιάζει το πρώτο της κρουαζιέρας μηδενικών εκπομπών, στο οποίο εγκαθίστανται τρεις ανανεώσιμες, αυτόνομες εξέδρες πτερυγίων που φτάνουν σε μήκοσμο ύψος τα 50 μέτρα όταν επεκταθούν πλήρως, στις οποίες τοποθετούνται 1.500 m² ηλιακών συλλεκτών και μια συνολική επιφάνεια ανέμου 750 m².

Τον Ιούνιο η Hurtigruten Norway αποκάλυψε τα σχέδιά της για τη μετατροπή του πλοίο μηδενικών εκπομπών, ένα σχέδιο που αφορά ανακαινιόθηκε τον Μάρτιο του 2022, με την ονομασία του έργου «Sea Zero». Η Hurtigruten Norway παρουσίασε τα εμπόμπια μαζί με την κοινοπραξία 12 ναυτιλιακών εταίρων της και το ερευνητικό ινστιτούτο SINTEF. Με το πρώτο πλοίο έτοιμο το 2030, η εταιρεία σχεδιάζει να μετατρέψει ολόκληρο τον στόλο της σε ηλεκτρικά πλοία μηδενικών εκπομπών

Οι γεωπολιτικές εξελίξεις έφεραν τα πάνω κάτω

Οι πολεμικές συγκρούσεις τα τελευταία δύο χρόνια άλλαξαν τις ροές του θαλασσίου εμπορίου

Τα πάνω κάτω έφεραν στη ναυτιλία οι γεωπολιτικές εξελίξεις και πολύ περισσότερα οι πολεμικές συγκρούσεις τα τελευταία δύο χρόνια, σε όλους σχεδόν τους ναυτιλιακούς κλάδους. Ο πόλεμος στην Ουκρανία άλλαξε τις ροές του θαλασσίου εμπορίου στον κλάδο των δεξαμενοπλοίων, των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου αλλά και των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου σε μικρότερο βαθμό. Η τωρινή σύγκρουση στη Λωρίδα της Γάζας ξεναφέρνει στο προσκήνιο τη στρατηγική σημασία των Στενών του Ορμούζ για το παγκόσμιο εμπόριο πετρελαίου.

Η σημαντικότερη ίσως αλλαγή που επέφερε η πολεμική σύγκρουση στην Ουκρανία ήταν στον ενεργειακό τομέα και ειδικότερα στον τομέα του φυσικού αερίου. Μερικές, σαν απότοκο των κυρώσεων κατά της Ρωσίας, η Ευρώπη έβγαγε να βρει φυσικό αέριο από άλλες πηγές και ο μόνος «δρόμος» ήταν μέσω θαλάσσης.

Ο παγκόσμιος στόλος των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG Carriers) απέκτησε έναν πιο σνοβλθεμερίνο ρόλο και απέδειξε ότι η ναυτιλία είναι ο πιο ευέλικτος τρόπος εξασφάλισης της ενεργειακής ασφάλειας μιας χώρας, μιας ανεύπνας.

Στη βίαση των παραπάνω εξελίξεων δεν ήταν τυχαίο ότι οι τοποθετήσεις νέων παραγγελιών για τη ναυπήγηση μεγάλων μονάδων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG Carriers) κατέγραφαν ρεκόρ το 2022 καθώς περισσότερα από 180 πλοία τοποθετήθηκαν ως παραγγελίες σε κινεζικά και ιαπωνικά ναυπηγεία.

Οι επιπτώσεις της σοβιετής στην Ουκρανία και τα θεμελιώδη μηνίθη της αγοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου ήταν οι κύριοι παράγοντες που οδήγησαν σε αυτό, δήλωσε ο αναλυτής αγοράς της Gibson Shipbrokers Matt Coates.

Το 2023 ο ρυθμός νέων παραγγελιών μειώθηκε καθώς εκτός των άλλων στην αγορά των LNG Carriers οι παραγγελίες δίνονται σε συνδυασμό και με τις χρονοναυλώσεις που έχουν κλείσει οι πλοιοκτήτες. Πάντως το βιβλίο παραγγελιών νέων πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου φτάνει το 59% του υπάρχοντος στόλου σε λειτουργία.

Το επτάμηνο του τρέχοντος έτους παραλαβάσκονται στα βιβλία παραγγελιών 387 πλοία σε έναν συνολικό εμπορικό στόλο περίπου 655 πλοίων, ή το 59% του υπάρχοντος στόλου.

Αυξημένη ζήτηση

Πρόσφατη μελέτη της Howe Robinson Partners δείχνει ότι μόλις 24 είναι τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG Carrier) που είναι υπό κατασκευή και δεν δεσμεύονται με χρονοναυλοσύμφωνα τα επόμενα τέσσερα χρόνια. Ο ανανεώσιμος στόλος, ένα σχέδιο κοντά σε ένα τρίτο του υπάρχοντος στόλου, θα δημιουργήσει ένα σχέδιο ανάπτυξης μεγάλου μέρους στην παγκόσμια παραγωγή σπαρικού και άλλων δημητριακών. Επίσης επηρεάστηκε και το εμπόριο άνθρακα καθώς σπαρτάρια οι εισαγωγές της Ευρώπης από Ρωσία. Από την άλλη πλευρά όμως, αυξήθηκαν τα τοφρίλια μεταφερόμενου φορτίου αφού η ΕΕ εισήγαγε σπαρά και άνθρακα από πιο μακρινές αποστάσεις.

Ο ασκός του Αιόλου

Η τελευταία σύγκρουση στη Μέση Ανατολή και πιο συγκεκριμένα στη Λωρίδα της Γάζας είναι ένας ακόμη πονοκεφάλος για τον ναυτιλιακό κλάδο. Τα τραγικά γεγονότα στη Μέση Ανατολή άνοιξαν τον ασκό του Αιόλου σε μία ευαίσθητη περιοχή που δηλάμεσα προς το παρόν αλλά έμμεσα επηρεάζει τη διεθνή ναυτιλία και κυρίως την αγορά δεξαμενοπλοίων σε πρώτο επίπεδο.

Το Ισραήλ, όπως σημειώνουν ναυλομεσιτικοί παράγοντες που παρακολουθούν τις εξελίξεις από κοντά, δεν είναι περιβαλλοπαραγωγός χώρα ούτε διαθέτει διυλιστήρια που επηρεάζουν το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο πετρελαίου. Όμως μια γενικότερη ανάφλεξη στην περιοχή που θα εμπλέξει ενδεχομένως Ιράν και Σαουδική Αραβία που έχουν κυρίαρχο ρόλο την παραγωγή και σπουπίς στο εμπόριο πετρελαίου, θα δημιουργήσει νέα δεδομένα που δεν μπορούν αυτή τη στιγμή να καταγραφούν καθώς δεν πρέπει να λαμβανεύται το γεγονός ότι ένα μεγάλο μέρος των ποσοστιών πετρελαίου και LNG περνούν από τα Στενά του Ορμούζ.

Υπολογίζεται ότι το 30% της παγκόσμιας προσφοράς πετρελαίου και πάνω από το 25% της παγκόσμιας προσφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) περνάει από τα Στενά, με τις εναλλακτικές και τις δυνατότητες παράκαμψής να είναι ελάχιστες.

Αν λοιπόν σε μια επέκταση της σύγκρουσης κλείσουν τα Στενά, αλλάζουν τα πάνω στο θαλάσσιο εμπόριο πετρελαίου, πέραν των γενικότερων θεμάτων που θα δημιουργηθούν ζήνοδος των τιμών αργού, επιπτώσεις στις παγκόσμια οικονομία.

Σταθερή η τραπεζική χρηματοδότηση της ναυτιλίας

Ο συνολικός παγκόσμιος δανεισμός όλων των τραπεζών, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών τραπεζών, πλησιάζει τα 350 δισ. δολ.

Η παγκόσμια χρηματοδότηση πλοίων, συμπεριλαμβανομένων όλων των μορφών δανεισμού (τράπεζες, χρηματοδοτική μίσθωση, χρηματοδότηση εξαγωγών και εναλλακτικά πάροχοι), ανέρχεται το 2022 σε περίπου 525 δισ. δολάρια, με το 17% περίπου αυτών να αντιστοιχεί στον τραπεζικό δανεισμό.

Η χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας από τις τέσσερις ελληνικές συστημικές τράπεζες (Alpha Bank, Εθνική Τράπεζα, Eurobank και Τράπεζα Πειραιώς) παρουσιάστηκε στάθερα αύξηση 4,6%, από 12,5 δισ. δολάρια το 2021 σε 13 δισ. δολάρια το 2022.

Γενικότερο όμως το μερίδιο των ευρωπαϊκών τραπεζών στη χρηματοδότηση του παγκοσμίου στόλου μειώθηκε περαιτέρω στο 49,5%, κάτω από το 50% για πρώτη φορά.

Εντός της Ευρώπης, η μεγάλη πτώση των γερμανικών τραπεζών συνεχίζεται. Οσον αφορά το Ηνωμένο Βασίλειο, η HSBC παρουσιάζει μείωση καθώς αποσύρθηκε από την ελληνική χρηματοδότηση πλοίων και μέρος του χαρτοφυλακίου αυτού έχει διαφημιστεί σε ελληνικές τράπεζες.

Οι τράπεζες της Ασίας και της Αυστραλίας (APAC) παρουσιάζουν σημαντική ανάπτυξη, ιδίως το μερίδιο αγοράς τους, το οποίο έχει εκτοξευθεί από 40% σε 44%. Οσον αφορά την πραγματική έκθεση, το χαρτοφυλάκιό τους ανέρχεται σε 127,3 δισ. δολάρια ΗΠΑ έναντι 115 δισ. δολαρίων ΗΠΑ το 2021.

Ο δείκτης Petrofin για την παγκόσμια ναυτιλιακή χρηματοδότηση, ο οποίος ξεκίνησε από το 100 το 2008, παρέμεινε σταθερός στο 63 το 2022 σε σύγκριση με το 2021, καθώς η πτώση των χαρτοφυλακίων των 40 κορυφαίων τραπεζών ήταν πολύ μικρή.

Ο δανεισμός των 40 κορυφαίων τραπεζών προς τη ναυτιλία το 2022 ανέρχεται σε 289,39 δισ. δολάρια, έναντι 290,12 δισ. δολαρίων το 2021.

Η Petrofin Research υπολογίζει τη χρηματοδότηση της παγκόσμιας ναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων όλων των μορφών δανεισμού (χρηματοδοτική μίσθωση, χρηματοδότηση εξαγωγών και των εναλλακτικών παρόχων), στα επίπεδα των 525 δισ. δολ.

Ο συνολικός παγκόσμιος τραπεζικός δανεισμός όλων των τραπεζών, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών τραπεζών, πλησιάζει τα 350 δισ. δολ., δηλαδή περίπου το 67% όλων των τίτλων της παγκόσμιας χρηματοδότησης πλοίων.

Η αύξηση του παγκόσμιου στόλου συνεχίζει όμως να χρηματοδοτείται κυρίως από μη τραπεζικές πηγές, όπως η χρηματοδοτική μίσθωση, ο εναλλακτικός δανεισμός, τα ιδιωτικά κεφάλαια από funds, οι διμερείς αγορές (χρηματιστήρια) και οι επενδυτές, σημειώνει η Petrofin.

Παρ' όλο που οι ευρωπαϊκές τράπεζες αύξησαν ελαφρώς την έκθεσή τους στη ναυτιλία, το μερίδιο της ευρωπαϊκής αγοράς μειώθηκε στο 49,5%, λιγότερο από το μισό του παγκόσμιου συνόλου για πρώτη φορά. Οι ΗΠΑ παραμένουν σταθερές. Το μερίδιο των τραπεζών της ΑΡΑΣ έχει αναρριχηθεί στο 44%.

Οι προκλήσεις

Ο παγκόσμιος τραπεζικός κλάδος αντιμετώπισε πολλές προκλήσεις το 2022. Οι οικονομικές πολιτικές και οι διεθνείς κυρώσεις οδήγησαν σε εμπορικές διαταραχές. Οι υψηλές τιμές ενέργειας και ο παγκόσμιος πληθωρισμός οδήγησαν σε επιβράδυνση της αύξησης του ΑΕΠ και του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου (-0,1% – πηγή: Clarkson's). Η συμφόρηση των λιμένων υποχώρησε και οι εμπορικές συναλλαγές έγιναν πιο πολύπλοκες. Αν και οι παραδόσεις και οι παραγγελίες νέων πλοίων διατηρήθηκαν σε χαμηλά επίπεδα, οι συνθήκες ζήτησης στα περισσότερα τμήματα της αγοράς (εξαιρουμένων των δεξαμενόπλοιων και του LNG) ήταν γενικά μη υποστηρικτικές. Η ανοδος των επιτοκίων στις ΗΠΑ από σχεδόν 0% σε πάνω από 5% κατέστησε πολλές ταμειακές ροές πλοίων πιο αδύναμες στη σημερινή τον υψηλών επικρατούσων τιμών πλοίων, ιδίως για τα οικολογικά πλοία.

Πρόωρη αποπληρωμή

Το 2022 χαρακτηρίστηκε, όπως αναφέρει η Petrofin, από την πρόωρη αποπληρωμή δανείων από τους ευρωπαϊκές καθώς είχαν αποκτήσει ανξημένη ρευστότητα από τις καλές αγορές. Οι περισσότερα πλοιοκτήτες, εξηγεί, έδειχναν απροθυμία να δεσμευτούν με παραγγελίες σε νεότευκτα πλοία συμβάλοντας τεχνολογίας και προτίμησαν να αποπλώσουν τις καλές ταμειακές ροές και την υψηλή ρευστότητά τους έως ότου προκύψει μια νέα αποδεξιμότητα οικολογική τεχνολογία. Λόγω της παγκόσμιας αβεβαιότητας και των μεγάλων προοπτικών της αγοράς, οι μεγάλοι ναυλωτές δεν έδειξαν προτίμηση στις χρονοναυλώσεις, εκτός εάν ήταν σε θέση να τις αποκτήσουν με έκπτωση. Επομένως, δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι, υπό τις παραπάνω συνθήκες, ο παγκόσμιος τραπεζικός δανεισμός παρέμεινε σε παρόμοιους μοχλούς και ανήλθε σε 289,39 δισ. δολ. Η μετατόπιση από την Ευρώπη προς την Απω Ανατολή συνεχίστηκε, με το μερίδιο των ευρωπαϊκών τραπεζών να μειώνεται στο 49,5%, ενώ ο δανεισμός από την Απω Ανατολή αυξήθηκε στο 44% του παγκόσμιου συνόλου της χρηματοδότησης πλοίων.

Ο δείκτης Petrofin παρέμεινε στο 63, γεγονός που σημαίνει ότι ο τραπεζικός δανεισμός συνεχίζει να είναι αμετάβλητος. Ο δανεισμός από τις ελληνικές τράπεζες αυξήθηκε ενάντια στην ευρωπαϊκή πτωτική τάση. Καθώς ο παγκόσμιος στόλος συνέχισε να αυξάνεται, το χρηματοδοτικό κενό καλύφθηκε με χρηματοδοτική μίσθωση, εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης και ίδια κεφάλαια. Ο δανεισμός για νεότευκτα πλοία δεν αυξήθηκε ανάλογα με το βιβλίο παραγγελιών, καθώς το σύνολο των νεότευκτων πλοίων για το 2021 ήταν στους 180 εκατ. τόνους, στο τέλος του 2022 ήταν 228 εκατ. τόνοι και 238 εκατ. τόνοι στις 30.6.2023 (Clarkson's).

Επιπλέον, η χρηματοδοτική μίσθωση σημείωσε περαιτέρω πρόοδο, ιδίως για στόλους νεότευκτων πλοίων και εισηγμένες επιχειρήσεις, οι οποίες απαιτούσαν μεγάλα ποσά και ευέλικτους όρους, κάτι που οι εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης ήταν σε θέση να παρέχουν. Από τις 40 κορυφαίες παγκοσμιες τράπεζες, 19 ήταν ευρωπαϊκές, 18 τράπεζες της Απω Ανατολής, σημαιοφόρευαν στις Ηνωμένες Πολιτείες, και 3 τράπεζες της Βόρειας Αμερικής.

Οι προκλήσεις

Οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλία και, συνεπώς, η χρηματοδότηση ναυτιλιακή χρηματοδότηση παραμένουν. Από γεωπολιτικής άποψης, ο πόλεμος στην Ουκρανία και η ανασταλτικη που προκαλούν οι κυρώσεις και οι νέοι εμπορικοί δρόμοι φαίνεται ότι θα παραμείνουν για το προσεχές μέλλον. Η σύσφιγξη της νομισματικής πολιτικής στη Δύση, που επιδιώκει να μειώσει τον πληθωρισμό στο 2% μέσο υψηλών επιτοκίων, φαίνεται επίσης πιθανό να επηρεάσει ελπιδοφόρο το 2023 με κάποιες ελπίδες για το 2024.

Η έμφαση στην ESG από τις τράπεζες, τους δανειστές και τους ιδιοκτήτες έχει αυξηθεί. Αυτό επηρέασε επίσης τους δανειστές σε πλοία που θεωρούνται ότι δεν συμβαδίζουν με τη μείωση των εκπομπών. Το πλοία διπλού καυσίμου αντιπροσωπεύουν πλέον το 47% του συνόλου των ναυπηγικών παραγγελιών, ποσοστό που προσδίδει βαρύτητα στην παραπάνω άποψη. Ενώ η τηλεοργάνα μηδενικών εκπομπών δεν είναι ακόμη διαθέσιμη, τα διπλά καύσιμα και ένα μέρος μείωσης των εκπομπών θεωρούνται ως η επόμενη καλύτερη επιλογή. Κατά συνέπεια, έχει αναπτυχθεί και ένα τμήμα δανεισμού δύο επιπέδων με τους δανειστές να προτιμούν τα οικολογικά πλοία (βαθμίδα 3, διπλά καύσιμα κ.λπ.). Τα κεφάλαια που ασχολούνται επίσης με τον δανεισμό έχουν αρχίσει να περιλαμβάνουν όλο και περισσότερο κριτήρια ESG, με μεγάλη προτίμηση στα δάνεια βιωσιμότητας και στα πλοία που ασχολούνται με τις συανεύσιμες πηγές ενέργειας. Η ικανότητα των funds να αντλούν ποσά από τους επενδυτές έχει επίσης μετατοπιστεί σε μεγάλο βαθμό προς τον οικολογικό δανεισμό.

Πάντως η Petrofin αναφέρει ότι ο ναυτιλιακός κλάδος διοικολιέτεται να βρει επαρκή δάνεια που να ανταποκρίνονται στα πιστωτικά κριτήρια των δανειστών. Η απόσυρη άνοδος των επιτοκίων στις δυτικές χώρες έχει πλήξει τις ταμειακές ροές των πλοίων και σε συνδυασμό με τις υψηλές τιμές των πλοίων σε σχέση με τα έσοδα στους τομείς του ξηρού χύδην φορτίου και των εμπορευματοκιβωτίων έχει οδηγήσει σε αδύναμη παραγωγή νέων δανείων. Για παράδειγμα, οι μέσες τιμές ξηρού χύδην φορτίου είναι τώρα περίπου με τον μέσο όρο του 2021, ενώ οι τιμές χρονοναύλωσης ενός έτους είναι τώρα 40%-50% χαμηλότερες. Δεν ισχύει το ίδιο για τα δεξαμενόπλοια, τα οποία και τα εισοδήματα της αγοράς για ένα έτος είναι κατά μέσο όρο 30-60% υψηλότερα από το 2021 και οι τιμές των πλοίων είναι επίσης κατά μέσο όρο περίπου 50% υψηλότερες το 2022. Ωστόσο, οι δανειστές αναμενόμενο για το πώς θα εξελιχθούν οι τιμές και τα εισοδήματα των δεξαμενόπλοιων σε περίπτωση τερματισμού του ουκρανικού πολέμου και πιθανής άρσης των κυρώσεων.

Σε κάθε περίπτωση, οι πλοιοκτήτες σε όλους τους τομείς έχουν αναπτύξει σημαντική ρευστότητα. Ορισμένοι έχουν υποθέσεις πλοίων, ενεργειακές επιπέδου 3, αλλά οι θέσεις για νεότευκτα πλοία είναι πλέον περιορισμένες για το 2026 και το 2027. Παρ' όλα αυτα οι παραγγελίες έχουν αυξηθεί στις αρχές του 2023, ιδίως για τα δεξαμενόπλοια, εξαιλουθούν να μην αποτελούν απειλή υπερπαραγγελιών για τα επόμενα έτη. Ορισμένοι πλοιοκτίτες ασχολούνται με ογροσυναλλαγές (S&P), αλλά οι όγκοι αυτού είναι αρκετά μειωμένοι το 2023.

Το καύσιμο του μέλλοντος

Η ναυτιλία έρχεται αντιμέτωπη με την προοπτική της χρήσης πολλών και διαφορετικών καυσίμων, καθιστώντας «ιστορία» το μοντέλο του ενός καυσίμου όπως ήταν το πετρέλαιο με το οποίο «πλοηγήθηκε» τα τελευταία εκατό χρόνια

Πριν είναι το καύσιμο του μέλλοντος, είναι το ερώτημα του ενός εκατομμυρίου δολαρίων λένε στη ναυτιλία.

Ο λλόδος που μεταφέρει το 90% του παγκόσμιου εμπορίου και εκπέμπει μόλις το 2% των παγκόσμιων ρύπων των αερίων του θερμοκηπίου έχει βάλει και αυτός ρότα προς την «πράσινη μετάβαση», αλλά έχει να αντιμετωπίσει ένα ερώτημα που για πρώτη φορά τίθεται στην ναυτιλία. Ποιο είναι το καύσιμο που θα χρησιμοποιούν τα πλοία.

Για πρώτη φορά η ναυτιλία έρχεται αντιμέτωπη με την προοπτική της χρήσης πολλών και διαφορετικών καυσίμων, καθιστώντας «ιστορία» το μοντέλο του ενός καυσίμου όπως ήταν το πετρέλαιο με το οποίο «πλοηγήθηκε» τα τελευταία εκατό χρόνια.

Για αιώνες, τα ποινά ήταν η κύρια μορφή πρόωσης για τη ναυτιλία. Το πρώτο προηγμένο μηχανικό μέσο πρόωσης ήταν η ναυτική ατμομηχανή που κυνόλεων με κάρβονο, που εμφανίστηκε στις αρχές του 19ου αιώνα. Σπς αρχές του 20ού αιώνα το ορικό ναυτιλιακό καύσιμο τέθηκε σε γενικότερη χρήση και άρχισε να αντικαθιστά το κάρβονο ως καύσιμο επιλογής στα σιμόπλοια. Σπο δεύτερο μισό του 20ού αιώνα οι περιελαισομένες σχεδόν κατάργησαν σπαδιακά τις θερμικές στροβιλομηχανές. Σπην πραγματικότητα, τα πρώτα πλοία από τη δεκαετία του 1970 έχουν καταναλωσιστεί με μηχανές νάζελ, οι οποίες λειτουργούν με Heavy Fuel Oil (HFO), ένα υπολειμματικό προϊόν που προέρχεται από διεργασίες απόσταξης και περιόλυσης του πετρελαίου.

Για έξι δεκαετίες, χαμηλής ταχύτητας, δίχρονες ναυτικές περιελαισμένες κάοσης HFO κυριαρχούσανν έναντι άλλων συστημάτων ναυτικής πρόωσης, ιδιοφοδοτώντας μια μακρά περίοδο εξαιρετικής ανάπτυξης στη διεθνή ναυτιλία και διατηρώντας το κόστος της θαλάσσιας μεταφοράς χαμηλό και σταθερό σε πραγματικούς όρους για δεκαετίες, αναφέρει μια μελέτη της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών σχετικά με τα εναλλακτικά καύσιμα και τις τεχνολογίες πρόωσης του πλοίων.

Υπάρχουν δύο σοπιστικά μέρη σε σχέση με σιν ιστορία επιταγίας του πετρελαίου: αφενός, ένα φθηνό (λόγω του ότι είναι ένα υπολειμματικό υποπροϊόν της διαδικασίας διύλισης), αξιόπιστο και με ενεργειακή πυκνότητα καύσιμο που ήταν ευρέως διαθέσιμο. Αφετέρου, η χρήση μιας εξωπτέρμα αξιόπιστης και εντυποποιικής αποσύσκής ναυτικής μηχανής. Συνδυαστικά, αυτά τα δύο στοιχεία είναι οι κρίκοι του σημερινού καθολικού συστήματος ναυτικής πρόωσης.

Το γεγονός ότι, για δεκαετίες, ολόκληρη η ναυτιλιακή βιομηχανία χρησιμοποιεί την ίδια συνταγή HFO και Marine Diesel Oil (MDO) έχει οδηγήσει στη δημιουργία ενός εκπληκτικού δικτύου υποδομών προμήθειας και ανεφοδιασμού καυσίμων παγκοσμίως και για καλύψει τις ανάγκες ενός παγκόσμιου εμπορικού στόλου και τη θεμιατική επέκταση του μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Απεξάρτηση από άνθρακα

Τα τελευταία χρόνια, η ανξανόμενη δυναμική και το ρυθμιστικό κανονιστικό πλαίσιο προς ένα μέλλον απεξάρτησης από άνθρακα (απανθρακοποίησης) μπαίνει να σηματοδοτούν την αρχή του τέλους για την καθολικότητα χρήσης του HFO και των προϊόντων απόσταξης ως ναυτιλιακών καυσίμων. Ενώ η αναζήτηση νέων, περιβαλλοντικά βιώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων είναι ακόμα στα πρώτα της στάδια, ένα πράγμα είναι ήδη σαφές: η εποχή τεχνολογίας προώθησης καθολικής εφαρμογής φαίνεται να πλησιάζει στο τέλος της. Σππόσο, τα υποκίνησα καύσιμα, μηξενικών εκπομπών άνθρακα, μέχρι σπιμής δεν έχουν καταφέρει να ταιριάξουν την ασφάλεια, την αξιοπιστία, τη σχέση κόστους - αποτελεσματικότητας, τη διαθεσιμότητα και την ενεργειακή πυκνότητα του HFO, οδηγώνας τους ειδικούς να πιστεύουν ότι το τοπίο των ναυτιλιακών καυσίμων του μέλλοντος θα είναι ποικίλο (fragmented). Επιπλέον, αν και τα νέα καύσιμα μηδενικών εκπομπών άνθρακα δεν είναι ακόμη τεχνολογικά ώριμα, είναι περισσότερο από πιθανό να είναι πολύ πιο ακριβά από το HFO, κυρίως λόγω του γεγονότος ότι η ναυτιλία, μετά από δεκαετίες κάοσης υπολειμματικού καυσίμου χαμηλής ζήτησης από άλλους τομείς, θα είναι σε άμεσο ανταγωνισμό με τους χρεοκόπους τομείς και τα άλλα μέσα μεταφοράς. Επιπρόσθετα, υπάρχουν ακόμη σοβαρά εμπόδια ορισκτών καυσίμων παγκοσμίως, πολλά από τα οποία έχουν πολύ χαμηλή ορακά κόστους παραγωγής.

Καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία ξεκινά μια μακρά και αβέβαια περίοδο μεταβάσης σε ένα μέλλον πολλαπλών καυσίμων, οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζονν το δίλημμα έργο να αποφασίσουν ποιο καύσιμο και ποια τεχνολογία πρόωσης θα επιλέξουν ή πώς να προστατέψουν τους στόλους και τα περιουσιακά τους στοιχεία.

Σππόσο ποιθενά η αβεβαιότητα δεν είναι μεγαλύτερη από τον τομέα της bulk/tramp ναυτιλίας, ο οποίος λόγω της υπηρεσίας που παρέχει και των φορτίων που μεταφέρει δεν διενεργεί σε φύσους ταξιδιούς πλόες και δεν λειτουργεί βάσει προγραμματισμένων ή δημοσιευμένων προσεγγίσεων σε λιμάνια, όπως συμβαίνει με τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που δρομολογούνται σε τακτικές ναυτιλιακές γραμμές. Επιπλέον, λόγους λειτουργίας του είναι αρκετοί σε δεξαμένες και βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε ένα καθολικό παγκόσμιο καύσιμο που είναι διαθέσιμο παγκοσμίως, επιτρέποντας στα πλοία να προσεγγίζουν σε οποιοδήποτε λιμάνι. Η εξάπλωση νέων καυσίμων μηδενικού άνθρακα προμηθεύεται δυσκολία για την παγκόσμια διαθεσιμότητά τους, γεγονός που με τη σειρά του δημιουργεί εμφιβολίες σχετικά με τη βιωσιμότητα του τρόπου λειτουργίας της bulk/tramp ναυτιλίας και της ικανότητάς της να συνεχίσει, όπως κάνει εδώ και έναν αιώνα περίπου, να εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο και την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξή μας.

Το LNG

Οι δικαιώσεις ναυτικές μηχανές με υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG ΒΕ) μπορούν επί του παρόντος να παρέχουν μια μεταβατική λύση για ορισμένα τμήματα της βιομηχανίας, υπό την προϋπόθεση ότι υποδομή ανεφοδιασμού LNG θα δημιουργηθεί σε μεγάλα λιμάνια ανά την υφήλιο. Αναμενομένα καύσιμα τύπου «Drop - in», τα οποία είναι συμβατά με όλες τις υπάρχουσες ναυτικές μηχανές πλοίων (όλων των τύπων πλοίων συνεξαιρέτως πλοίων που εκτελούν που μπορούν να κάνε βιοκαύσιμα χωρίς να απαιτούνται τεχνικές, προσαρμογές ασφαλείας ή σχεδιασμού, μπορούν επίσης να αποτελέσουν μια μεμιαή λύση στην bulk/tramp ναυτιλία. Τα βιοκαύσιμα θα πρέπει να διατίθενται σε επαρκείς ποσότητες στα λιμάνια ανά την υφήλιο.

Εναλλακτικά καύσιμα όπως η αμμωνία, η μεθανόλη ή το υδρογόνο χρειάζονται μια νέα γενιά ναυτικών μηχανών εσωτερικής καύσης, ενώ προϋποθέτουν τεχνολογική πρόοδο που δεν έχει συνεπλεστεί ακόμη για ποντοπόρα πλοία, η οποία θα πρέπει να αναπτυχθεί από άλλους ενδιαφερόμενους φορείς όπως πάροχοι ενέργειας, κατασκευαστές ναυτικών μηχανών και ναυπηγεία.

Τα περισσότερα νέα και εναλλακτικά καύσιμα έχουν ιδιότητες που θέτουν δυσαφορετικές προκλήσεις ασφάλειας από εκείνες των συμβατικών καυσίμων. Αυτό απαιτεί την ανάπτυξη κανονισμών και τεχνικών κανόνων για ασφαλή σχεδιασμό και χρήση επί των πλοίων παράλληλα με την τεχνολογική πρόοδο που απαιτείται για τη χρήση τους. Παλλά ενναλλακτικά καύσιμα χαμηλών εκπομπών άνθρακα απαιτούν τα πρώτα φορολογηθούν σε μεγάλο βαθμό ή τα δεύτερα επιδοτηθούν (ή συμβούν και τα δύο). Γενικά, είναι μείζον το ζήτημα των μακροοικονομικών επιπτώσεων των καυσιμων για τα πλοία που γίνονται πολύ πιο ακριβά, καθώς και η κατασκευή των δίων των πλοίων. Οπως μείζον είναι επίσης η ανασπάλιση και οι οικονομικές επιπτώσεις της υποκάρκινης από ένα καθολικό καύσιμο για τη ναυτιλία, όπου τα ορικά καύσιμα ζχουν καθεμρυθεί τα τελευταία 70-80 χρόνια, και η εισαγωγή μιας σειράς νέων καυσίμων και τεχνολογιών.

Δέσμευση άνθρακα

Φαίνεται ια πρώτης όψεως ότι οι τεχνολόγες πιστεύουν πιο βεσιμότιον το μεγαλύτερο μέρος ή όλο το διοξείδιο του άνθρακα (CO2) από τα ορικά καύσιμα θα προκαλέσουν λιγότερη ανασπάτιση και είναι ζήτημα που θα πρέπει να διερευνηθεί περαιτέρω.

Για τη ναυτιλία, η δέσμευση άνθρακα επί του πλοίου προσφέρει την ευκαιρία να μειωθεί το απσπόσιμο άνθρακα του κλάδου και να σταθεί σε σειρά με τους περιβαλλοντικούς σκόπων του ΙΜΟ για το 2030 και το 2050, αναφέρει ο ούκος ανάλυσεων Gibson.

Νο σημειωθεί ότι και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σιμπεριλαβε τις τεχνολογίες δέσμευσης και αποθήκευσης άνθρακα στις «net -zero Technologies», γεγονός που χαρέτισε από τον κίεχα χρηματοοικονομικών εκανούσιμες πηγές ενέργειας.

Τα «μπλε καύσιμα» είναι αυτά που χρησιμοποιούν υδρογόνο που παράγεται από παραδοσιακά ορυκτά καύσιμα αλλά ύσοο τη δεξιξίτιο του άνθρακα και αποθηκεύεται σε Carbon capture and storage - CCS). Σε εκ τούτου, στην παραγωγή «μπλε αμμωνίας» σημαίνει ότι ο άνθρακας που παράγεται κατά την παραγωγή της ίδιας δεσμευτεί και αποθηκευτεί χρησιμοποιώντας συστήματα CCS.

Τα «πρασινά» καύσιμα» είναι αυτά που χρησιμοποιούν υδρογόνο που παράγεται από την αποσύνθεση του μεθανίου με πυρόλυση, με τη χρήση ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Τα «ροζ καύσιμα» είναι εκείνα όπου το υδρογόνο που χρησιμοποιείται παράγεται μέσω ηλεκτρόλυσης που τροφοδοτείται από πυρηνική ενέργεια.

Τα «λευκά καύσιμα» είναι εκείνα στα οποία η υδρογόνο, το οποίο υπάρχει στη φύση και σε υπόγεια κοιτάσματα, δημιουργείται μέσω fracking (υδραυλική ρωγμάτωση, δηλαδή χρήση νερού μέχρισης νερού και άμμου). Και τέλος τα «κίτρινα καύσιμα» είναι τα καύσιμα όπου το υδρογόνο που χρησιμοποιείται παράγεται μέσω ηλεκτρόλυσης με χρήση ηλιακής ενέργειας.

Υπάρχουν ακόμη πολλοί ειδικοί καύσιμα όπως τα βιοκαύσιμα (Biofuels) που παράγονται από βιομάζα, τα συνθετικά καύσιμα που έχουν ως βάση τον άνθρακα και κατασκευάζονται μέσω χημικών διαδικασιών, τα ηλεκτροκαύσιμα που παράγονται με ηλεκτροδιάσπαση ενέργειας κ.ά.

Καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία ξεκινά μια μακρά και αβέβαια περιοδο μετάβασης σε ένα μέλλον πολλαπλών καυσίμων, οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζουν το δίλημμα έργο να αποφασίσουν ποιο καύσιμο και ποια τεχνολογία πρόωσης θα επιλέξουν ή πώς να προστατέψουν τους στόλους και τα περιουσιακά τους στοιχεία

Τα γερασμένα πλοία και ο δρόμος για τα διαλυτήρια

Σε μια εποχή που η ναυτιλιακή βιομηχανία ακμάζει και εκατοντάδες πλοία μπαίνουν στα βιβλία των παραγγελιών προς ναυπήγηση, άλλα τόσα οδηγούνται στον δρόμο της ανακύκλωσης

ΤΟΥ ΓΙΩΡΓΟΥ ΦΟΚΙΑΝΟΥ

Σε μία εποχή που η ναυτιλιακή βιομηχανία ακμάζει και εκατοντάδες πλοία μπαίνουν στα βιβλία των παραγγελιών προς ναυπήγηση, άλλα τόσα οδηγούνται – χωρίς τις ανάλογες τιμοκαταστάσεις – στον δρόμο της ανακύκλωσης. Πρόκειται για πλοία που είτε έχουν ολοκληρώσει τον κύκλο ζωής τους είτε η εκμετάλλευή τους δεν είναι πια οικονομικά αποδοτική. Τα περισσότερα διαλυτήρια βρίσκονται στη Νότια Ασία (κύριες στην Ινδία ή στο Μπανγκλαντέζ). Φυσικά, πολλές οργανώσεις έχουν προειδοποιήσει επανειλημμένως στο παρελθόν ότι τα γερασμένα πλοία θα πρέπει να οδηγούνται σε αδειοδοτημένες μονάδες ανακύκλωσης πλοίων και εκεί να ανακυκλώνονται με τρόπο περιβαλλοντικά ορθό.

Ωστόσο, οι διαφορές στο εργασιακό κόστος ή στις απαιτήσεις που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας, καθώς και τα έσοδα από τα ανακυκλούμενα και μεταχειρισμένα υλικά, συνιστούν τους λόγους για τους οποίους οι επιχειρήσεις της Νότιας Ασίας είναι σε θέση να προσφέρουν πολύ καλύτερες τιμές στους πλοιοκτήτες απ' ό,τι οι εν δυνάμει ανταγωνιστές τους σε άλλες χώρες και ιδίως στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο αριθμός των διαλυτηρίων στην ΕΕ μειώθηκε κατά τη διάρκεια της τελευταίας εικοσιετίας. Η δυναμικότητα της οικολογικά καθαρής διάλυσης που διατίθεται στην Ευρώπη και σε άλλες χώρες του ΟΟΣΑ (κύριες στην Τουρκία) επαρκεί για το σύνολο των πλοίων του πολεμικού ναυτικού και των άλλων κρατικών πλοίων που θα παροπλιστούν κατά τη διάρκεια της επόμενης δεκαετίας. Η ον λόγω δυναμικότητα παρεμένει εν τούτοις ανεπαρκής για τη διάλυση των μεγάλων εμπορικών πλοίων που φέρουν τη σημαία των κρατών-μελών της ΕΕ ή που ανήκουν σε εταιρείες με έδρα στην ΕΕ.

Πώς λειτουργεί η αγορά

Σήμερα η αγορά διάλυσης των πλοίων λειτουργεί ως εξής: Οι πλοιοκτήτες που αποφασίζουν να τερματίσουν την εμπορική εκμετάλλευση ενός σκάφους αναζητούν αγοραστή. Αυτό συμβαίνει κατά κανόνα όταν το κόστος συντήρησης του πλοίου αρχίζει να υπερβαίνει τα ενδεχόμενα έσοδα ή όταν το σκάφος έχει χάσει το ενδεχόμενο που παρουσιάζει για την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, δηλαδή όταν η πιλήψη του συνιστά απίθανο ενδιαφέρον.

Ο αγοραστής μπορεί να είναι είτε ειδικός μεσάζοντας (πράκτορας) ή η ίδια η επιχείρηση – ιδιοκτήτης των εγκαταστάσεων διάλυσης. Κατά κανόνα, το πλοίο φορτώνει φορτίο για ένα τελικό ταξίδι στην περιοχή όπου βρίσκεται το διαλυτήριο.

Μετά την ολοκλήρωσή του εν λόγω ταξιδιού το πλοίο πλέει με δικά του μέσα στο διαλυτήριο, όπου και υφίσταται διάλυση.

Ο αγοραστής καταβάλλει ένα αντίτιμο σε δολάρια HFIA ανά τόνο ακαθάριστος άφορτου πλοίου (ldt), που αντιστοιχεί γενικά με το βάρος του πλοίου σε χάλυβα. Επί σειράν ετών το αντίτιμο κυμάνθηκε γύρω στα 150 δολ. HFIA/ldt με κατώτερο επίπεδο γύρω στα 100 δολ. HFIA/ldt και ανώτατο γύρω στα 200 δολ. HFIA/ldt). Πρόσφατα άρχισε ισχυρή ζήτηση παλαιού χάλυβα στην Κίνα και η χαμηλή προσφορά πλοίων οδήγησαν τις τιμές στα επίπεδα ρεκόρ των 500 δολ. HFIA/ldt για τα μεγαλύτερα πλοία και σε ακόμη μεγαλύτερες τιμές για τα ιδιαίτερα αξιόλογα. Οι υψηλότερες τιμές πληρώνονται σήμερα στο Μπανγκλαντέζ.

Τα υπερδεξαμενόπλοια (VLCC) μεταφοράς ακανόνιστης 300.000 τόνων περίπου αντιπροσωπεύουν περίπου 45.000 ldt, με αποτέλεσμα η διάλυσή τους να μπορεί να αποδώσει μεταξύ 5 και 10 εκατ. δολ. HFIA (ή και πολύ περισσότερα), ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς. Οι αριθμοί αυτοί είναι ενδεικτικοί, δεδομένου ότι η τιμή επηρεάζεται επίσης από άλλους παράγοντες, όπως είναι η ποσότητα και η ποιότητα του χάλυβα, η παρουσία μετάλλων όπως ο χαλκός ή το νικέλιο και ο αξιοποιήσιμος εξοπλισμός.

Οι οικονομικές πτυχές

Αξίζει να σημειωθεί πως σε μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής συμπεραίνεται ότι, υπό τις τρέχουσες συνθήκες, θα ήταν εξαιρετικά δύσκολο να καταστεί οικονομικά βιώσιμη η ανακύκλωση πλοίων με τεχνάσματα τήρηση των ενδεδειγμένων περιβαλλοντικών προτύπων, και αυτό για διάφορους και ποικίλους λόγους.Ο αριθμός των πλοίων που προσφέρονται για διάλυση εξαρτάται από τις συνθήκες της ναυλαγοράς. Εάν τα κέρδη των πλοίων είναι σημαντικά, οι πλοιοκτήτες δεν αποφασίζουν τη διάλυση του πλοίου. Επιμένουν, μια σύγχρονη μονάδα ανακύκλωσης θα διοικείται βάσει και διαμορφώνει ένα επιχειρηματικό μοντέλο που να καλύπτει πλήρως το σχετικό κόστος απόβαρης. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο οι ενασχολούνοντες επιχειρήσεις διάλυσης στην Ευρώπη είναι ικανές να επιβιώνουν μόνο επικαινούννοντας την προσοχή τους σε εξειδικευμένες αγορές, ιδιαίτερα δε στις υπερλίκτες κατασκευές, τα ελαστικά σκάφη και τα σκάφη ενισχυμένης νανοπλοΐας.

Τα πλοία αποτελούν σύνθετες κατασκευές με μακροχρόνιο κύκλο ζωής και στα 20-30 έτη εκμετάλλευσής τους υφίστανται πολλές εργασίες επισκευών και συντήρησης. Ελάχιστες από τις εργασίες αυτές τεκμηριώνονται καταλλήλως. Ως εκ τούτου, στις εγκαταστάσεις ανακύκλωσης δεν είναι εκ προοιμίου γνωστές οι υποχρεώσεις και εργασίες ανακύκλωσης που θα απαιτηθούν. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τα επιβατηγά πλοία, τα οποία περιέχουν ευρύ φάσμα υλικών, συμπεριλαμβανομένων σύνθετων υλικών, των οποίων ο διαχωρισμός και η ανακύκλωση είναι δυσκολότατα εγχειρήματα. Τα πλοία που σήμερα οδεύουν στα διαλυτήρια ναυπηγήθηκαν τη δεκαετία του 1970, με υλικά που δεν χρησιμοποιούνταν πλέον σήμερα. Ό,τι, εφόσον υπάρχει, θέλει κεφάλαιο. Κατά συνέπεια, ο όγκος της χειρονακτικής εργασίας που απαιτείται είναι σημαντικός και αναμένεται να συνεχίσει να αποτελεί μια σημαντική συνιστώσα του κόστους. Η χρήση βαρέων μηχανημάτων για τους εν λόγω τύπους πλοίων είναι περιορισμένη.

Ορισμένα υλικά του πλοίου μπορούν να ανακυκλωθούν και να διαμορφώνουν έσοδα. Αλλα υλικά χρειάζονται εκπαιδευμένη επεξεργασία, το κόστος της οποίας είναι σημαντικό αλλά απρόβλεπτο.

Οι κύριες προσδιοριζόμενες κατηγορίες υλικών στο διαλυτήριο της Ασίας είναι σφιχτός ο χάλυβας, ο οποίος χρειαζόταν μια σειρά κατασκευές, και σχετίζεται η αγορά μεταχειρισμένου εξοπλισμού πλοίων. Κατά βάση, οι εν λόγω προσδιοριζόμενες κατηγορίες υλικών δεν υφίστανται στις ανεπτυγμένες χώρες, λόγω των σχετικών κανονιστικών απαιτήσεων. Ένας άλλος παράγοντας είναι η διαφορά του κόστους εργασίας μεταξύ Ασίας και Ευρώπης. Ενώ οι εργαζόμενοι στα διαλυτήρια του Μπανγκλαντέζ και της Ινδίας κερδίζουν 1-2 δολ. HFIA/ημέρα και οι εκφορείς του εμφόλιου για την ασφάλεια και την υγεία τους είναι αμελητέες, το κόστος στην Ευρώπη υπολογίζεται σε περίπου 250 δολ. HFIA/ημέρα ανά εργαζόμενο στις Κάτω Χώρες και 13 δολ. HFIA/ημέρα στη Βουλγαρία.

Οι εν λόγω διαφορές στο εργασιακό κόστος, στις απαιτήσεις της σχετικές με το περιβάλλον και την υγεία, καθώς και τα έσοδα από τα ανακυκλούμενα και μεταχειρισμένα υλικά, συνιστούν τους λόγους για τους οποίους οι επιχειρήσεις της Νότιας Ασίας είναι σε θέση να προσφέρουν πολύ καλύτερες τιμές στους πλοιοκτήτες απ' ό,τι οι εν δυνάμει ανταγωνιστές τους σε άλλες χώρες.

Η προσέγγιση στην παραλία

Η μέθοδος του beaching είναι η πιο συνηθισμένη πρακτική διάλυσης και εφαρμόζεται ως επί το πλείστον στις χώρες της Ασίας. Μάλιστα, κάπως έτσι δεκάδες πλοία που πέρασαν από το Αιγαίο κατέληξαν στην Τουρκία ή σε χώρες της Ασίας, «δίνοντας ζωή» σε νέα προϊόντα. Ειδικότερα, πριν το πλοίο προσεγγίζει, αφαιρούνται από αυτό τμήν υπολίμματα φορτίου, ηλεκτρονικός εξοπλισμός, έρμα ή μη μολυσμένα προϊόντα πετρελαίου από τις δεξαμενές. Το σκάφος οδηγείται συνήθως με τη βοή του δόναμη πρόωσης και τη βοήθεια υψηλής παλίρροιας πάνω σε μεγάλες, αμμώδεις παραλίες και διαλύεται χωρίς τη χρήση βαρέως εξοπλισμού. Πολλές μονάδες εγκαλούνται για το ότι δεν ακολουθούν όλα τα απαραίτητα περιβαλλοντικά και εργασιακά μέτρα, ωστόσο το τελευταίο διάστημα πραγματοποιούνται διαβουλεύσεις για την εφαρμογή ενός νέου κανονισμού ασφαλείας βασισμένου στα ευρωπαϊκά πρότυπα.

ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Οταν οι ναυτικοί γίνονται μάρτυρες ιστορικών γεγονότων

Στο βιβλίο «ΒΡΟΝΤΑΔΟΥΣΙΟΙ ΑΕΙΝΑΥΤΕΣ», δεκάδες παλαίμαχοι της θάλασσας διηγούνται περιστατικά από τη ζωή τους στα πλοία, άλλα τραγικά και άλλα ευτράπελα

ΤΟΥ ΓΙΩΡΓΟΥ ΦΟΚΙΑΝΟΥ

Φουρτούνες και θεόρατα κύματα, μα και μπουνάτσες κι αλλόκοτα δεύκολά συνοδεύουν τους ναυτικούς στα ποντοπόρα τους ταξίδια με τα υπερωκεάνια πλοία. Καθώς πλέουν τους ωκεανούς από λιμάνι σε λιμάνι, οι άνθρωποι αυτοί, του κάματου και του μόχθου, διηγούνται ιστορίες μοναδικές που σε πολλούς μπορεί να φαίνονται εξωπραγματικές. Πολλά νηογά του ερασιόλογου, αλλά και σπανιές περιοχές, χαρακτηρίστηκαν κέντρα της ναυτικής τέχνης, ισοπέδο μία από τις μεγαλύτερες ναυπηγάνες παιρνίες θεωρείται – και όχι άδικα – ο Βρονιάδες της Χίου. Μια περιοχή που συνέβαλε τα μέγιστα στη γνώνεωση της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας. Αξίζει μόνο να αναφέρει κανείς ότι το μικρό νησί του Αναπαλουσί Δημείου με έκταση 842 τετρ. χλμ. και πληθυσμό μόνο 51.320 κατοίκους έλεγχε το 11% του παγκόσμιου στόλου.Ξεφυλλίζοντας το βιβλίο με τίτλο «ΒΡΟΝΤΑΔΟΥΣΙΟΙ ΑΕΙΝΑΥΤΕΣ», ο νους κολλάει με τις ιστορίες δεκάδων ναυτικών, μεγάλης ηλικίας, οι οποίοι διηγούνται περιστατικά από τη ζωή τους στη θάλασσα, άλλα τραγικά και άλλα ευτράπελα. Τα κείμενα εκπά ηλικιακόνων και άλλα, απεβιωσάντων βρονταδίοειείων που γράφτηκαν πριν από πολλά χρόνια και παρουσιάζουν ιστορικό ενδιαφέρον.

ΖΩΡΖΗΣ Δ. ΣΤΑΘΑΚΗΣ

Ανθυποπλοίαρχος (1923-2013)

Ενα ταξίδι Ινδοκίνας από Σαϊγκόν για Χαϊρόν με το «Ευρωπαία Τρέιντερ» του 1954

«Φεύγοντας από την Σαϊγκόν διά την Χαϊφόν είχη την 4-8 βάρδια μαζί με τον γραμματικό. Η θάλασσα ήταν γαληνιμένη και κυκλική γραμμή του ορίζοντα φαινόταν καθαρά πέρα μακριά, αλλά κανένα πλεούμενο δεν φαινόταν πουθενά. Μονοπονία σε' αλήθεια να μη βλέπεις κι αλλα βαπόρια, μονοπονία που ου φέρνει πλήξεις και σιλλογισμούς. Δεύτη η μόνη μας ελπίδα εις τους απέραντους ωκεανούς είναι να βλέπεις πού και πού κανένα βαπόρι και προσπαντός να είναι ελληνικό και να έχεις γνωστούς μέσα, να το σιώτηξις λίγο, να περνάει η ώρα και να φτάγει κάθε άλλη σκέψη που σε τυραννεί και σου σκοτώνει το μυαλό.

Καθώς βλέπαμε τη γαληνιμένη θάλασσα που επετούσου τα χελιδονόψαρα και έρευαν σαν σαΐτες, που είναι πραγματικά πανόραμα, διακρίνω εις την ορίζοντα ένα σπίμη, μια κοκκαλίδα εις την επιφάνεια της θάλασσας. Το λέγω εις τον γραμματικό, του δείχνω προς εκείνο το σημείο όπου ήτο μα και εκείνος δεν μπορούσε να Εξχορίσει τι είναι. Αν και που επήγαμε τα κάλια του βαπορού, δεν βγάλαμε κανένα συμπέρασμα. Αρχίσαμε τώρα να λέμε το τι είναι, ο ένας έλεγε ότι είναι βαρέλι, ο άλλος έλεγε ότι είναι μονόξυλο είτε κανένας κορμός δένδρου παρασυρόμενος από τα ρεύματα και εξακολουθούσαμε ακόμα να λέμε. Κόβοντας τη συζήτηση ο καπετάνιος με τον εργοχά του, αλλά φανέστα ότι κάτι άκουσε την ώρα που εργάταν, μας ρώτησε τι έχομε. Του είπαμε και του δείξαμε πως εκείνο το σημείο που εφαίνετο το αντικείμενο, ας το ονομάσουμε, που για μας μέχρι τώρα είναι άγνωστο. Τον ρωτήσαμε και εμείς να μας πει τη γνώμη του σαν πιο πεπειραμένος το τι είναι αλλά και ταείνος δεν μπορούσε να ξεχωρίσει τίποτα.

Τότε γυρίζει την πλώρη του βαπορού επάνω του και σιτάει ζυγώνοας κοντά, τι να δούμε! Εναν άνθρωπο σε μια σχεδία επάνω, και η σχεδία, ήτο από πέντε ως εξ καλάμια, αλλά όχι άπως τα δικά μας που ξέρομε, είναι των τροπικών χωρών, τα οποία είναι πολύ χονδρά και γερά. Εκεί κοβόταν στα πόδια του ο θυσπαχής, όπως το πουλάει στο κλουβί που κάθεται στο κελαμάκι που του έχομε για να πατεί. Οταν επήγαμε δύο κοντέρια μπορούσαμε, σταμάτησε πια το βαπόρι του, γύρομε μιαν ανεμόσκαλα και όλοι πια του φωνάζαμε και του κάναμε σινάλα, εκείνα τα δεύθη να πέσει εις την θάλασσα, να πάσει την σωτήσκαλα, να ανέβει επάνω στο βαπόρι. Αλλά κοβός καθόταν εις τα πόδια του, που του φωνάζαμε εμείς, μόνο το ένα χέρι κουνιόταν πάνω κάτω, σαν να μας έλεγε ότι δεν μπορούσε να κάνει τίποτα. Βέβαια βλέπαμε έναν άνθρωπο, έξραμε και τη φυλή τους ότι είναι αδύνατη και κακομοιρασμένη, αλλά πού να φανταστούμε ότι βρισκόταν σε άθλια κατάσταση.

Τότε ο καπετάνιος μας λέει: "Παιδιά, να ρίξομε τη βάρκα στη θάλασσα". Κατευθείαν τρέξαμε όλοι και την κατεβάσαμε και μπαίνομεν μέσα πέντε ναύτες να σώσομεν τη ζωή του δυστυχούμενου ανθρώπου, που ποιος ξέρει πόσες μέρες υπόφερνε ο καημένος. Οταν πλησιάσαμεν κοντά του με τη βάρκα, τι να δούμε; Εναν ανθρώπινο σκελετό, ένα ανθρώπινο μάκος, ένα ανθρωπο-γιανό, ήλιο πλημής του πάνω με μόνο μια σπιθία στο τιμονάκι μέσα εις την βάρκα. Τι να έβαζε του καλαπωμένου το μυαλό εκείνη την ώρα, που εβρεθήκαμεν την τελευταία του στιγμή και τον σώσαμε. Μόνο ένα βλέμμα έβλεπες επάνω του, το "εχαριστώ".»

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ ΣΚΕΛΛΑΣ

Πλοίαρχος Ε.Ν. (έτος γεννν. 1938)

Ο φίλος μου Αγκοσίνο Νέτο (πρόεδρος της Αγκόλας από το 1975 έως το 1979)

«Η ιστορία αρχίζει τον Οκτώβριο του 1975. Ήμουνα με το φορτηγό "ΜΑΡΙΑ" του Φαφαλιού. Τότε ναυλωθήκαμε για το λιμάνι της Λουάντα. Να φορτώσουμε τις οικοσκευές των Πορτογάλων προς Λισαβώνα. Η Λουάντα, η πρωτεύουσα της Αγκόλας, είναι μια από τις παλαιότερες αποικιακές πόλεις της Αφρικής. Ιδρύθηκε τον Ιανουάριο του 1576 από τον πορτογάλο εξερευνητή Πάολο Νέτας νε Νοβάις με την ονομασία Πάολο νια Λουανάντο νια Λούανα.

Η εικόνα που αντικρίσαμε μόλις φθάσαμε ήταν χαοτική από κάθε άποψη. Ηταν η εποχή που οι Αγκολέζοι είχαν επαναστατήσει ενάντια στους κατακτητές Πορτογάλους. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1960, ομάδες αντάρτικες οργανώσεις, μεταξύ των οποίων το Λαϊκό Κίνημα για την Απελευθέρωση της Αγκόλας, είχαν ήδη αρχίσει τον έναπλο απελευθερωτικό αγώνα. Η χώρα ζλίη είχε λεηλατηθεί. Τα πάντα κατεστραμμένα. Σπίτια, νοσοκομεία, δημόσια κτίρια, κατασπάρα. Η πόλη είχε βυθιστεί στο χάος. Κάθε τόσο ακούγοντανι πυροβολισμοί, πολλοί ενεργοι νεκροί. Οι Πορτογάλοι εγκατέλειπαν τη χώρα άρον-άρον. Δύο πτήσεις έφθαναν κάθε ημέρα. Επικρατούσε πανικός για τα ποιος θα πρωτοφύγει. Πολλοί προσπάθήσαν να με διορδοκήσουν, για να τους πάρω μαζί μου στο πλοίο. Υπολογίζεται ότι τότε εγκατέλειψαν τη χώρα περίπου 300.000 Πορτογάλοι.

Ο απρόσκλητος και ευγενικός επισκέπτης

Εν μέσω αυτών των ταραχών, ένα απόγευμα δέχτηκα στο καρέβι ένανα ευγενικό επισκέπτη. Όπως μου είπε, πονούσε το στομάχι του και γύρευε παυσίπονα. Μέσα στον πόνο του δεν σταμάτησε να λέει πόσο ανυπομονεί για την κατάσταση στην οποία είχε περιέλθει η χώρα του. Πάρε τα χάπια που του δώσαμε, πιες και ένα ποτήρι γάλα, με ενχαρίστησε κι έφυγε. Δεν πέρασαν δύο μέρες και ο ευγενικός επισκέπτης ήρθε και πάλι στο καρέβι. Αυτή τη φορά ήταν πιο ανήσυχος και σπανιεφαρμένος. "Τι θα γίνει η χώρα μου, τι θα γίνει ο λαός μου" έλεγε. Καθώς έφευγε, γύρισε προς την πλευρά μου και μου είπε ότι απέκτησε έναν καλό φίλο και πως πάντα θα με θυμάται.

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΣΤΗ ΣΕΛΙΔΑ 56 ●●●

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΣΕΛΙΔΑ 55

Επειτα από μία εξδομάδα, ο νέος μου φίλος επανήλθε. Ηταν καταβεβλημένος, αδύνατος και με δυσκολία ανέβηκε στο πλοίο. "Θέλω να ξεπλύσω, δεν είμαι καλά", πρόλαβε να φτλέξει. Επί δύο μερόνυχτα είχε πέσει σε λήθαργο. Του προσφέρομε ό,τι είχαμε. Κάναμε ό,τι μπορούσαμε, για να τα ξαναφτιάνομε τον πόνο του. Κάποια στιγμή μου ζήτησε να σημειώσω έναν τηλεφωνικό αριθμό και να καλέσω εκεί, σε περίπτωση που συμβεί το μοιραίο. Οταν ένιωσε καλύτερα, με ευχαρίστησε και έφυγε.

Ο αποχωρισμός

Είχαμε φθάσει στα αρχές Νοεμβρίου του 1975, όταν μια μέρα ο φίλος μου έστειλε ένα σημείωμα για να με ενημερώσει ότι το καράβι πρέπει να ετοιμαστεί προς αναχώρηση. Μετά τις 11 του ίδιου μήνα τα πάντα εποχάστο να επιταχυνθούν. Πράγματι, στις 9 Νοεμβρίου στις 6 το πρωί έφυγε τον πλοηγό. Κατέβηκα στην προβλήτα, ακολουθώντας και δύο-τρεις κλήσεις από τα μάτια του. "Μεθαύριο 11 Νοεμβρίου 1975 η πατρίδα μου απελευθέρωνεται κι εγώ θα είμαι ο πρώτος πρόξενος. Δεν θα χαθούμε", μου είπε και ανταλλάξαμε διευθύνσεις. Τελικά η γνωριμία αυτή αποδείχθηκε σωτήρια για την τύχη του πλοίου "ΜΑΡΙΑ", μιας και οι φανατισμένοι επαναστάτες ζήνοδσαν να κατασχεθεί. Μάλιστα είχαν έτοιμα τα μπουνέλα με μπαυτί για αλλαγή χρώματος αυτού. Ομως η αποφασιστική παρέμβαση του Αγκυσπένο Νέτο απέτρεψε αυτή τη δυσμενή εξέλιξη που θα ήτο εις βάρος τόσο του πλοιοκτήτη όσο και του πληρώματος.

Με τον Αγκυσπένο Νέτο, τον πρώτο πρόξενο της Αγκόλας, κρατήσαμε έκτοτε τακτική επαφή. Τα προβλήματα υγείας που ανταμείτυπέ όμως συνεχίζονταν. Το 1979 η κατάσταση της υγείας του επιδεινώθηκε. Κάποια στιγμή, μου δώρασε ένα θη μεταβεί στη Μόσχα για να υποβληθεί σε χειρουργική επέμβαση για καρκίνο. Πληροφορήθηκα τον θάνατό του από τις εφημερίδες. Πέθανε κατά τη διάρκεια του χειρουργείου στις 10 Σεπτεμβρίου 1979.

Ξαναπάτα στη Λισσάβονα μετά από αρκετά χρόνια και ζήτησα τη γνωλέπα του Μαρία Ετηρεία του Σάβρι, μερικούς φίλους του, ένα ζευγάρι φιλικό μας του Lopez, αλλά δεν βρήκα κανέναν.

Περιπατούσα μόνος δίκοις δρόμους που περπατούσαμε μαζί και θυμόμουν τι μου έλεγε όταν πήγε στις ΗΠΑ και συνάντησε τον Κένεντι, για τα δύσκολα βοήθεια, για την επανάσταση και του αρνήθηκε και πόση χαρά πήρε όταν συνάντησε τον Κάστρο και τον Τσε Γκεβάρα που τον βρήθησαν πολύ. Σε ευχαριστώ, Αγκυσπένο, που με τίμησες με τη φιλία σου και για την εμπιστοσύνη σου, πρόεδρε της Αγκόλας. Καλά ταξίδια στους ναυτικούς μας και με το καλό να βοηθήσει ο Θεός να ξαναγυρίσουν στα σπίτια τους».

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΥ ΡΑΠΙΤΗΣ

Πλοίαρχος Ε.Ν. (1932-2017)

Ο φοβερός κυπλώνας

«Ταξίδευα στη Ιαπωνία από τον Αύγουστο του 1950 μέχρι τον Νοέμβριο του 1969. Φορτώναμε πελωσοέδρα από τα λιμάνια Χάμποκεν και Νιούαρκ της Νέας Υόρκης Αμερικής με προορισμό την Οσάκα, Μόνιτζ, Γιοβάτα της Ιαπωνίας. Επιπρόσφερε χωρίς φορτίο στον Καναδά και φορτώναμε ξυλεία και χαρτί (Πολτ) από τη Βρετανική Κολομβία. Σταματούσαμε στα ανατολικά λιμάνιά της Αμερικής, αρχίζοντας από τις Μπαχάμες και το Πόρτο Ρίκο μέχρι το Μαέστσο. Από εκεί κατευθυνόμαστε πάλι στο Νιου Τζέρσεί να φορτώσουμε πελωσόξερα κ.ο.κ. Ο πλοίαρχος κατηγόταν από το Γολιζέλη, υπουπλοίαρχος ήμουν εγώ, ανθυποπλοίαρχοι οι Παναγιώτης Μαστοράκης και Γιώργος Σπυρανάκης, 3ος μηχανικός ο Γιάννης Τσιαρκέτας, λοστρόμος ο Νικόλαος Χαβιάρας, ξυλουργός ο Νικόλαος Λιάζος, ναύτες οι Γιώργος Κουλάς, Νίκος Μουστάκας και Ιοβίουρος Χούμης. Τα άλλα μέλη του πληρώματος δεν ήταν Βρυτανδοδόσεις. Το πλοίο ονομαζόταν "Μλχαή Γ. Λίβανος".

Ηταν Σεπτέμβριος μήνας του 1964. Σεφορτώναμε πελωσοέδρα στο λιμάνι της Οζάκας. Είχαμε υπόλοιπο φορτίο 100 τόνους, όταν οι λιμενικές αρχές μας πιδοπόφασν ότι επανόνκες πρέπει να φύγομε, για πάμε "αρόδου", έως ότου περάσει το φοβερό φυσικό φαινόμενο ενός κυκλώνα, που αρχίσαν απειλητικά προς το μέρος μας. Αν παραμένομε στο λιμάνι ήταν ανάπφεκτες και απρόβλεπτες οι ζημές που θήελαν προκλεβεί. Αλλά και οι λιμενικές αρχές δεν επέτρεπαν την παραμονή μας.

Οπως έτσι μπόρεσε το βασάρι και αποπλεύσαμε. Πήγαμε σε μια θέση, κατά την κρίση του πλοιάρχου, 22 μίλια προς την εξόδο του κόλπου της Οζάκας. Εκεί φουνιάρισμε προκειμένου να αντιμετώσομε τον κυκλώνα με οκτώ κλειδιά-κάθε κλειδί 40 μέτρα περίπου κοβένας στη θάλασσα - και τις δύο άκριες. Γύρω στις 11.00 το πρωί, τοπική ώρα, η ταχύτητα του ανέμου Επτρανόσε τα 150 ναυτικά μίλια την ώρα. Το κύμα που σηκώθηκε, τεράστιο. Ορατότητα μηδέν. Η βροχή έπεφτε κατακλυσμιαία. Ξεπόρασα οι άγκυρές, μας εξπιδάρισσε το κύμα. Ομολογώ ότι τα γόνατά μου "κόπηκαν". Ζαβιδώνοντανε μόνα τους ψυχείς, πεσοθήκες, ό,τι άλλο ήταν βιδωμένο στους μπουλόνες, τους τοίχους του πλοίου. Οι μπουκασόρτες από το καλάτρομα που είχαν μήκος 3 μ. περίπου και πλάτος 0,30 έφεγαν σαν σπιριέζλα!

Ο λιο το πλήρωμα είχε συκεκνρωθεί στη γέφυρα μέσα στην τιμονίερα. Ξαφνικά κόπηκε και η κεραία του ασυρμάτου. Ο καπετάνιος γα να αποφύγει άλλα πλοία φουνταρισμένα έκανε άπιοθεν. Το μπάζ ήταν φοβερό. Βρισκόμασνα δίπλα στον καπετάνιο, ο οποίος μου φώνιαζε χωρίς να βλέπει. Για να του δώσω θάρρος, παρόλο που και εγώ το είχα χάσει, του είπα:

- Κυρούλιο και ο αέρας πέφτει.

- Δίπιου να πέσει αυτός, θα πέσω εγώ, μου απάντησε.

Τότε κατάλαβα ότι είχε πανικοβληθεί. Αλλωστε η ώρα του ήταν κέτρινη. Φώνεξα τον κυρούλιο Σταμάτη Χατζήσταμπάου, του είπα να τον πάρουν μέσα στο δωμάτιο των χαρτών και να τους δώσουν λίγο ουίσκι. Συνειδητοποιήσαμε ότι από δω και μπρος οι ευθύνες είνα δικές μου. Φώνεξα τον σταματλίμ Γιώργο Κουλά, που ήταν έμπειρος ναύτης, να πιάσει το τιμόνι και να βάλει τον τηλέγραφο "πρόσω ολοταχώς", επιδιώκοντας να ορθοποιμόσει το βαπόρι. Τον ρωτούσα κάθε λίγο και λιγάκι αν το σκάφος υπακούει στις εντολές του τιμονιού. Πράγματι άρχισε να υπακούει.

Τμόνι, μπρμνή και σκάφος ήταν σαν να μου έλεγαν "Είμαστε μαζί σου". Εκείνα τα λίγα λεπτά που μεσολάβησαν μου φάνηκαν αιώνας. Προσεχώθηκα, παρακαλούσα τον Αι-Γιώργη να με βοηθήσει. Η υπόσταση μου σαν ιδιοφεστικού τοπαπορικό, η αξιοπρέπειά μου-σαν ανθρώπου-διακυβεύονταν. Επρεπε να σταθώ στο ύψος των περιστάσεων και το πλήρωμα να μην πανικοβληθεί. Οταν κατάλαβα ότι ο κίνδυνος περνούσε, χωρίς να μας πειράξει ο σαρωτικός εκείνος τυφώνας, η αγαλλίαση της ψυχής μου ήταν τέτοια που δεν υπάρχουν λόγια να την περιγράψω. Ηταν σαν να πήγαμε στον θάνατο και επιστρέψαμε στη ζωή. Καθώς ορθοποιόμαζε το πλοίο περιφερόταν ο δεπιπορούμενος, το μπιτζί, και σιγά-σιγά έφτασε στο επιθυμητό σημείο του ορθοποιμόρφωσης. Τότε ελάτωσα την ταχύτητα και παραμένομε έτσι, ώσπου το "φοβερό ύρας", ο απαίσιος κυκλώνας, καταπόνθηκε βορεοανατολικά της Ιαπωνίας».

Το βιβλίο τυπώθηκε από τον εκδοτικό οίκο της Χίου «Τυπογραφή», εκδόθηκε με χορηγία του «Ιδρύματος Αναστασίου και Μαρουκάς Πατέρα» (Ναυτικό Μουσείο Χίου), τα δε συγγραφικά δικαιώματα ο Αριστείδης Ζαννίκος που ανέλαβε την επιμέλεια τα έκει παρακωρίδει πλήρως στο «Σωματείο Συντ/ιων Ναυτικών Βρυντάδων», το οποίο και διαθέτει το βιβλίο στο κοινό.

ΓΝΩΜΗ

Της Μαρίας Δεληγιάννη

CLIA: Προτάσεις για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Η Διεθνής Ενωση Εταιρειών Κρουαζιέρας (CLIA) αναγνωρίζει ότι η Ελλάδα αποτελεί σημαντικό κόμβο κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, με σπουδαίες προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης. Εφοντας αναπτύξει σημαντικά τις δυνατότητες homeporting, προτεραιότητα τώρα είναι να συνεργασουν οι εταιρείες κρουαζιέρας, τα λιμάνια και οι αρμόδιες αρχές ώστε να δημιουργήσουν κατάλληλες υποδομές και περιβάλλον λειτουργίας σε βάθος χρόνου για τη βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου, με σεβασμό στην τοπική κοινωνία και με γνώμονα τις απαιτήσεις για την επίτευξη των στόχων απανθρακοποίησης.

Η εξοικειμένη ανάπτυξη της κρουαζιέρας τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα – μόλις το 2022 σημειώθηκε 20% αύξηση στις εξαρτεκτικοφόρες των κρουαζιερόπλοιών στη χώρα συγκριτικά με το 2019 – και η επακόλουθη αύξηση των επισκεπτών κρουαζιέρας είναι μία θετική εξέλιξη με σημαντικό οικονομικό όφελος για τη χώρα, καθώς η κρουαζιέρα συνεισφέρει ετησίως 1,1 δισ. ευρώ στην ελληνική οικονομία και υποστηρίζει περισσότερες από 15.000 θέσεις εργασίας. Ο κλάδος καλωσορίζει αυτή την εξέλιξη και τη συνεχιζόμενη δυναμική, ωστόσο με υπευθυνότητα αναγνωρίζει ότι απαιτούνται αναπροσαρμογές για την εύρυθμη λειτουργία του κλάδου και την αρμονική συνύπαρξη με τους τοπικούς.

Σε αυτή την κατεύθυνση κινείται η πρόταση Σχεδίου Δράσης της CLIA για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα για τα επόμενα πέντε (5) χρόνια, που ως βασικούς στόχους έχει να βελτιώθεί τον τομέα της κρουαζιέρας να ανθίσει περαιτέρω στη χώρα, με άμεσα κοινωνικά οφέλη και θέσεις εργασίας, αλλά και να συνεχίσει να προσφέρει μια εξαιρετική εμπειρία στους ταξιδιώτες.

Το Σχέδιο Δράσης βασίζεται σε πέντε (5) πυλώνες:

1. Επέκταση της τουριστικής σεζόν και ανάδειξη νέων προορισμών σε τοπικό επίπεδο καθώς και ενθάρρυνση συνεργασιών μεταξύ των χωρών της Ανατολικής Μεσογείου.

2. Δημιουργία λιμενικών υποδομών και περιβάλλοντος λειτουργίας, που περιλαμβάνουν:

- Την ανάπτυξη συστήματος και πολιτικής κατανομής θέσεων ελλιμενισμού (berth management system) σε τοπικό επίπεδο, για τον προσεκτικό σχεδιασμό των αφίξεων και αναχωρήσεων κρουαζιερόπλοιων.
- Την ανάπτυξη λιμενικών υποδομών και θέσεων πλαγιοσέστιψης για δραστηριότητες bunkerport και για τον καλύτερο σχεδιασμό δρομολογίων.
- Την ανάπτυξη υποδομών για την εφαρμογή των νέων συνεκφαιακών κανονισμών της ΕΕ που θα εφαρμοστούν από το φθινόπωρο του 2024.
- Την ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα.

3. Ανάπτυξη πρακτικών βιώσιμου τουρισμού, σημαιοφλαβιωνόμενης της ανάγκης για σχέδια διαχείρισης προορισμών για τους δημοφιλείς προορισμούς, που θα προσφέρουν μια ολιστική προσέγγιση στη διαχείριση των τουριστικών ροών σε τοπικό επίπεδο.

4. Ανάπτυξη λύσεων παράδοσης ενεργειακής υποστήριξης που θα συκεριζόνται με τις περιβαλλοντικές τεχνολογίες που αναπτύσσονται πάνω στα πλοία και παράλληλη υποστήριξη της παραγωγής και της προμήθειας βιώσιμων καυσίμων πλοίων, στα οποία η Ελλάδα μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο ως ναυτικό έθνος.

5. Την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των Ελλήνων για το ναυτικό επάγγελμα και τις ευκαιρίες απασχόλησης στον κλάδο της κρουαζιέρας, καθώς και την ταυτόχρονη ανάπτυξη των δεξιοτήτων της επόμενης γενιάς ναυτικών.

Η κυρία Μαρία Δεληγιάννη είναι διευθύντρια Ανατολικής Μεσογείου, CLIA (Διεθνής Ενωση Εταιρειών Κρουαζιέρας).

Προτεραιότητα τώρα είναι να συνεργασουν οι εταιρείες κρουαζιέρας, τα λιμάνια και οι αρμόδιες αρχές ώστε να δημιουργήσουν κατάλληλες υποδομές και περιβάλλον λειτουργίας σε βάθος χρόνου για τη βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου, με σεβασμό στην τοπική κοινωνία και με γνώμονα τις απαιτήσεις για την επίτευξη των στόχων απανθρακοποίησης.

Πώς θα λειτουργεί το ευρωπαϊκό σύστημα εμπορίας ρύπων

Τι προβλέπει η οδηγία 2003/87/ΕΚ για τη διαδικασία ένταξης της ναυτιλίας στο ευρωπαϊκό σύστημα εμπορίας – Η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, η κατανομή δικαιωμάτων και τα δικαιώματα

Αμέσως μόλις πέρασε ένα χρόνο από τη θέσπιση του ευρωπαϊκού συστήματος εμπορίας ρύπων (ΕΣΕΔ), δόθηκε στη δημοσιότητα κοινοποίηση η οδηγία 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ενωσης και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου. Η οδηγία αναφέρεται αναλυτικά στη διαδικασία ένταξης της ναυτιλίας στο ΣΕΔΕ και μπορεί άλλων προβλέπει τη σταδιακή ένταξή του συνόλου των ρύπων της ναυτιλίας στο σύστημα σε μία τριετία, ενώ υποθνη για την καταβολή των ρύπων είναι η ναυτιλιακή επιχείρηση, η οποία όμως δικαιούται αποζημίωσή στην περίπτωση που την τελική ευθύνη για την αγορά του καυσίμου ή την εκμετάλλευση του πλοίου, ή και τα δύο, αναλαμβάνει άλλη οντότητα από τη ναυτιλιακή εταιρεία. Αναλυτικότερα η οδηγία προβλέπει μεταξύ άλλων τα εξής:

- Η κατανομή δικαιωμάτων και η εφαρμογή απαιτήσεων παράδοσης όσον αφορά τις δραστηριότητες των θαλάσσιων μεταφορών εφαρμόζονται για ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) των εκπομπών από πλοία που εκτελούν πλείες με αναχώρηση από λιμένα κατάπλου υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους και άφιξη σε λιμένα κατάπλου εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) των εκπομπών από πλοία που εκτελούν πλόες με αναχώρηση από λιμένα κατάπλου εκείς της δικαιοδοσίας κράτους μέλους και άφιξη σε λιμένα κατάπλου υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, ποσοστό εκατό τοις εκατό (100%) των εκπομπών από πλοία που εκελούν πλόες με αναχώρηση από λιμένα κατάπλου υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους και άφιξη σε λιμένα κατάπλου υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, και ποσοστό εκατό τοις εκατό (100 %) των εκπομπών από πλοία εντός λιμένα κατάπλου υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους.
- Εως τις 31 Δεκεμβρίου 2023, η Επιτροπή καταρτίζει, με εκτελεστικές πράξεις, κατάλογο γεπονικών λιμένων μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων τον οποίον στη συνέχεια επικαιροποιεί ανά διετία έως τις 31 Δεκεμβρίου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις καταρτιζόνον λιμένες ως γεπονικούς λιμένες μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων στον το μερίδιο της μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων, μετρούμενων σε ισοδύναμα φορτία 20 ποδών, υπερβαίνει το 65% της συνολικής διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων του εν λόγω λιμένα κατά τη διάρκεια της πλέον πρόσφατης δωδεκαμήνης περιόδου για την οποία υπάρχουν διαθέσιμα σχετικά δεδομένα και όταν οι εν λόγω λιμένες βρίσκονται εκτός της Ενωσης, άλλα λιμένων από 300 ναυτικά μίλια από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Για τον σκοπό της παρούσας παραγράφου, τα εμπορευματοκιβώτια θεωρείται ότι μεταφορτώνονται όταν εκφορτώνονται από ένα πλοίο στον λιμένα με μοναδικό σκοπό τη φόρτωσή τους σε άλλο πλοίο. Οι κατάλογοι που καταρτίζει η Επιτροπή δίνοβμε τα πρόσφατα εδομένα δεν περιλαμβάνει λιμένες που βρίσκονται σε τρίτη χώρα, για τους οποίους η εν λόγω τρίτη χώρα εφαρμόζει αποτελεσματικά μέτρα ισοδύναμα με την παρούσα οδηγία. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.

Το χρονοδιάγραμμα

- Οι ναυτιλιακές εταιρείες υποχρεούνται να παραδίδουν δικαιώματα σύμφωνα με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

α) ποσοστό 40% των εξακριβωμένων εκπομπών που θα δηλωθούν για το 2024 και θα υπόκεινται σε απαιτήσεις παράδοσης σύμφωνα με το άρθρο 12·

β) ποσοστό 70% των εξακριβωμένων εκπομπών που θα δηλωθούν για το 2025 και θα υπόκεινται σε απαιτήσεις παράδοσης σύμφωνα με το άρθρο 12·

γ) ποσοστό 100% των εξακριβωμένων εκπομπών που θα δηλωθούν για το 2026 και για κάθε έτος στη συνέχεια σύμφωνα με το άρθρο 12.

Οταν παραδίδονται λιγότερα δικαιώματα σε σύγκριση με τις εξακριβωμένες εκπομπές, οι ναυτιλιακές μεταφορείς υπόκεινται σε κυρώσεις. Σταν φτάσει η ημερομηνία παράδοσης, η Επιτροπή δημοσιεύει τον κατάλογο των εταιρειών με τις ποσότητες εκπομπών τις οποίες θα πρέπει να παραδώσουν σύμφωνα με τον τελευταίο κατάλογο εκπομπών αερίων θερμοκηπίου εντός της Ενωσης και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου. Η οδηγία αναφέρεται αναλυτικά στη διαδικασία ένταξης της ναυτιλίας στο ΣΕΔΕ και μεταξύ άλλων προβλέπει τη σταδιακή ένταξή του συνόλου των ρύπων της ναυτιλίας στο σύστημα σε μία τριετία, ενώ υποθνη για την καταβολή των ρύπων είναι η ναυτιλιακή επιχείρηση, η οποία όμως δικαιούται αποζημίωσή στην περίπτωση που την τελική ευθύνη για την αγορά του καυσίμου ή την εκμετάλλευση του πλοίου, ή και τα δύο, αναλαμβάνει άλλη οντότητα από τη ναυτιλιακή εταιρεία. Αναλυτικότερα η οδηγία προβλέπει μεταξύ άλλων τα εξής:

- Η κατανομή δικαιωμάτων και η εφαρμογή απαιτήσεων παράδοσης όσον αφορά τις δραστηριότητες των θαλάσσιων μεταφορών εφαρμόζονται για ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) των εκπομπών από πλοία που εκτελούν πλόες με αναχώρηση από λιμένα κατάπλου υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους και άφιξη σε λιμένα κατάπλου εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) των εκπομπών από πλοία που εκτελούν πλόες με αναχώρηση από λιμένα κατάπλου εκείς της δικαιοδοσίας κράτους μέλους και άφιξη σε λιμένα κατάπλου υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, ποσοστό εκατό τοις εκατό (100%) των εκπομπών από πλοία που εκελούν πλόες με αναχώρηση από λιμένα κατάπλου υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους και άφιξη σε λιμένα κατάπλου υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, και ποσοστό εκατό τοις εκατό (100 %) των εκπομπών από πλοία εντός λιμένα κατάπλου υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους.
- Εως τις 31 Δεκεμβρίου 2023, η Επιτροπή καταρτίζει, με εκτελεστικές πράξεις, κατάλογο γεπονικών λιμένων μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων τον οποίον στη συνέχεια επικαιροποιεί ανά διετία έως τις 31 Δεκεμβρίου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις καταρτιζόνον λιμένες ως γεπονικούς λιμένες μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων στον το μερίδιο της μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων, μετρούμενων σε ισοδύναμα φορτία 20 ποδών, υπερβαίνει το 65% της συνολικής διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων του εν λόγω λιμένα κατά τη διάρκεια της πλέον πρόσφατης δωδεκαμήνης περιόδου για την οποία υπάρχουν διαθέσιμα σχετικά δεδομένα και όταν οι εν λόγω λιμένες βρίσκονται εκτός της Ενωσης, άλλα λιμένων από 300 ναυτικά μίλια από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Σε μία τριετία θα γίνει η σταδιακή ένταξη του συνόλου των ρύπων της ναυτιλίας στο σύστημα, ενώ υπεύθυνη για την καταβολή των ρύπων είναι η ναυτιλιακή επιχείρηση, η οποία όμως δικαιούται αποζημίωσή στην περίπτωση που την τελική ευθύνη για την αγορά του καυσίμου ή την εκμετάλλευση του πλοίου, ή και τα δύο, αναλαμβάνει άλλη οντότητα από τη ναυτιλιακή εταιρεία

Για τον σκοπό της παρούσας παραγράφου, τα εμπορευματοκιβώτια θεωρείται ότι μεταφορτώνονται όταν εκφορτώνονται από ένα πλοίο στον λιμένα με μοναδικό σκοπό τη φόρτωσή τους σε άλλο πλοίο. Οι κατάλογοι που καταρτίζει η Επιτροπή δίνοβμε τα πρόσφατα εδομένα δεν περιλαμβάνει λιμένες που βρίσκονται σε τρίτη χώρα, για τους οποίους η εν λόγω τρίτη χώρα εφαρμόζει αποτελεσματικά μέτρα ισοδύναμα με την παρούσα οδηγία. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.

Το χρονοδιάγραμμα

- Οι ναυτιλιακές εταιρείες υποχρεούνται να παραδίδουν δικαιώματα σύμφωνα με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

α) ποσοστό 40% των εξακριβωμένων εκπομπών που θα δηλωθούν για το 2024 και θα υπόκεινται σε απαιτήσεις παράδοσης σύμφωνα με το άρθρο 12·

β) ποσοστό 70% των εξακριβωμένων εκπομπών που θα δηλωθούν για το 2025 και

των άρθρων 3β3 και 12, παρά το δικαίωμα των εν λόγω εταιρειών να αποζημιώνονται από τους εμπορικούς φορείς εκμετάλλεσης για τις δαπάνες που προκύπτουν από την παράδοση.

- Η διαχειριστική αρχή ναυτιλιακής εταιρείας είναι:

α) στην περίπτωση ναυτιλιακής εταιρείας εγγεγραμμένης σε κράτος μέλος, το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγγεγραμμένη η ναυτιλιακή εταιρεία·

β) στην περίπτωση ναυτιλιακής εταιρείας που δεν είναι εγγεγραμμένη σε κράτος μέλος, το κράτος μέλος στο οποίο η ναυτιλιακή εταιρεία είχε τον μεγαλύτερο εκπομπόνο αριθμό κατάπλων από πλοίο που εκτελούν ή οποία ναυτιλιακή εταιρεία κατά τα τέσσερα προηγούμενα έτη παρακολούθησης και οι οποίοι εμπίπτουν στο πεδίο που ορίζεται στο άρθρο 3ζα·

γ) στην περίπτωση ναυτιλιακής εταιρείας που δεν είναι εγγεγραμμένη σε κράτος μέλος και δεν εκτέλεσε κανέναν πλοιο ο οποίος εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής που ορίζεται στο άρθρο 3ζα κατά τα τέσσερα τελευταία έτη παρακολούθησης, το κράτος μέλος στο οποίο πλοίο της ναυτιλιακής εταιρείας ξεκίνησε τη τελευταία τη τριμέτια του πρώτου του πλου που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής που ορίζεται στο εν λόγω άρθρο.

- Εάν ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) θεσπίσει παγκόσμιο συγκρατικνρόβο μέτρο για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, η Επιτροπή θα επανεξετάσει την παρούσα οδηγία υπό το πρίσμα του εν λόγω μέτρου που έχει ενκριθεί.

Υποβολή έκθεσης

Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εντός 18 μηνών από την έμκριση του εν λόγω παγκόσμιου συγκρατικνρόβο μέτρου και προτού αυτό τεθεί σε λειτουργία. Στην έκθεση αυτή, η Επιτροπή εξετάζει το παγκόσμιο συγκρατικνρόβο μέτρο όσον αφορά:

α) τη φιλοδοξία του υπό το πρίσμα των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού·

β) τη συνολική περιβαλλοντική εκφαυλότητά του, μεταξύ άλλων σε σύγκριση με τις δεπιάζες της παροχόσας οδηγίας που καλύπτουν τις θαλάσσιες μεταφορές· και

γ) κάθε ζήτημα που σχετίζεται με τη σκόπιμη μεταφόρτωση εμπορευμάτων μεταξύ πλοίων, με σεβασμό στην τοπική κοινωνία και με γνώμονα τις απαιτήσεις για την επίτευξη των στόχων απανθρακοποίησης.

Η Επιτροπή, εφόσον κρίνει σκόπιμο, υποβάλλει νομοθετικές προτάσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, στην οποία εξετάζει την ανάγκη εφαρμογής της κατανομής δικαιωμάτων και των απαιτήσεων παράδοσης για ποσοστό άνω του πενήντα τοις εκατό (50%) των εκπομπών από πλοία που εκτελούν πλόες μεταξύ λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και λιμένα κατάπλου εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, υπό το πρίσμα των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού.

Στην εν λόγω έκθεση, η Επιτροπή λαμβάνει ιδίως υπόψη την πρόοδο σε επίπεδο ΔΝΟ και εξετάζει κατά πόσον μια τρίτη χώρα διαθέτει συγκρατικνρόβο μέτρο ισοδύναμο με την παρούσα οδηγία και αξιολογεί τον κίνδυνο αύξησης των πρακτικών απορυγής, μεταξύ άλλων μέσω της μεταβίβασης σε άλλους τρόπους μεταφοράς ή τις σπρωχτές των λιμένων κάββοα σε λιμένες εκτός της Ενωσης.

ΓΝΩΜΗ

Του Θάνου Πάλλη

Λιμενική πολιτική: Στρατηγική και προτεραιότητες

Οι ελληνικοί λιμένες αποτελούν μοναδικούς αλλά σε σημαντικό βαθμό ανεξαξιοποίητο πλουτοπαραγωγικούς πόρους της χώρας μας.

Η εθνική οικονομία έχει ανάγκη ένα ισχυρό και ανταγωνιστικό λιμενικό σύστημα. Η ανάπτυξη και σύνδεση των μεγαλύτερων λιμένων της χώρας με την ευρύτερη ενδοχώρα συμβάλλει στην ανάπτυξη των εφοδιαστικών αλυσίδων και των παραγωγικών δραστηριοτήτων σε όλη την επικράτεια και παράγει πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα. Οι τοπικοί λιμένες είναι καθοριστικοί για την ανάπτυξη της θαλάσσιας οικονομίας, του παράκτιου χώρου και της διατήρησης της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Για το 15% του συνολικού εργάσιμου πληθυσμού που κατοικεί στα νησιά, οι λιμένες αποτελούν ζωτικές αρτηρίες.

Προϋπόθεση για να επιτελέσουν το κρίσιμο αυτό έργο οι ελληνικοί λιμένες είναι η διεύρυνση των περιεχομένου και των προτεραιοτήτων της εθνικής λιμενικής πολιτικής, παράλληλα με την ενοποιημένη χρήση των σταρτηγικών των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων.

Οι λιμένες εξελίσσονται σε σύνθετα οικοσυστήματα πολλαπλών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών, όπου το σύγχρονο εμπόριο, οι τεχνολογικές εξελίξεις και οι στόχοι της οικονομικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά βιώσιμης ανάπτυξης παράγουν συνθήκες μετασχηματισμού. Ο σρατηγικός σχεδιασμός της ανάπτυξης και σύνδεσης με τα χερσαία μέσα μεταφορές, η ψηφιοποίηση και γενικότερα η εξοπλίσης των τεχνολογικών δυνατοτήτων και η προετοιμασία για την ενεργειακή μετάβαση αποτελούν το τρίπτυχο των προκλήσεων οι οποίες θα επηρέψουν στους ελληνικούς λιμένες να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις.

Στρατηγικός σχεδιασμός

Η συστημική προσέγγιση της σύνδεσης των λιμένων με τα χερσαία μέσα μεταφοράς παραμένει αναγκαία προτεραιότητα. Ειδικότερα όταν οι βασικές υποδομές για την αποτελεσματική και αποδοτική εξυπηρέτηση της θαλάσσιας μεταφοράς (πλοία), των φορτίων και των επιβατών εντός του λιμένα, καθώς και η ανάπτυξη υπηρεσιών προσθέτουν αξίας στη χερσαία περιοχή του λιμένα με στόχο τη διεύρυνση του μεταφορικού έργου δεν είναι δεδομένες. Ταυτόχρονα τα μεγαλύτερα πλοία συνοδεύονται από την απαίτηση εξυπηρέτησης μεγαλύτερου όγκου φορτίων κάθε πρόσεξη γιατί τους σε έναν λιμένα, ενώ υπάρχουν συγκρίς (π.χ. τεραστιακά σπεύφεί αυτοκινήτων) που εξελοκλοιθούν να εξυπηρετούνται μονοπωλιακά. Οι σοχνά αναφερόμενες επιτυχίες των ελληνικών λιμένων περιορίζονται αποκλειστικά στην ικανότητά των λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης να ανταποκριθούν επιτυχώς στις διαρθρωτικές αλλαγές στην αγορά εμπορευματοβυθίων, βελτιώνοντας παράλληλα τη θαλάσσια και χερσαία συνδεσιμότητά τους. Οι θετικές μεταβολές στους υπόλοιπους ελληνικούς λιμένες παραμένουν εξαιρετικά περιορισμένες.

Παρά ταύτα, σημαδεύόμενα μια δεκαετία από τη στιγμή που η χώρα μας ανέλαβε στο πλαίσιο των προγραμμάτων προσαρμογής τη δέσμευση «για τη διαμόρφωση στρατηγικής για την ανταγωνιστικά των λιμένων στο συνολικό σύστημα εφοδιαστικής αλυσίδας και μεταφορών, προσδιορίζοντας τους στόχους, το πεδίο εφαρμογής, τις προτεραιότητες και την κατανομή των πόρων». Το ίδιο έτος (2013) παραμένει και το έτος της πλέον πρόσφατης ανανέωσης της «εθνικής λιμενικής πολιτικής» και οι όποιες παραμβάσεις της τελευταίας δεκαετίας παραμένουν αποσπασματικές.

Στη δημιουργία μακροχρόνιας στρατηγικής προσφέρουν σημαντικές ευκαιρίες οι εξελίξεις στον ευρωπαϊκό χώρο, οι οποίες θα πρέπει να αξιοποιηθούν με ταχύτερους ρυθμούς. Με την πρόσφατη ανεθεωρημένη απόφαση (2022), 38 ελληνικοί λιμένες περιλαμβάνονται στη λίστα των 348 λιμένων του Δικτυοκτιακού Δικτύου-Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Πρόκειται για «ευτάμπτο» συμπεταρή, στη βάση συγκεκριμένων κριτηρίων, όπως η σημαντική εμπορευματική (ή και επιβατική) κίνηση των λιμένων αυτών ή ο ρόλος τους στην οικονομική και κοινωνική συνοχή του ευρωπαϊκού χώρου. Προσφέρει όμως τις χρηματοδοτικές δυνατότητες ώστε οι λιμένες αυτοί να βελτιώσουν τις υποδομές και την ανταγωνιστικότητά τους και παράλληλα να εξασφαλίσουν τη διασύνδεσή τους σε συστήματα συνδυασμένων μεταφορών.

Οπως κάθε κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ενωσης και η Ελλάδα έχει δεσμευθεί να ολοκληρώσει σχετικές δράσεις για τους 63 λιμένες του κύριου δικτύου έως το 2030 και τους 32 λιμένες του εκτεταμένου έως το 2040, με τρεις στόχους. Πρώτον, την ανάπτυξη των συνδέσεών τους με την ενδοχώρα τους, την παροχή αποτελεσματικής και βιώσιμης ενοποίησης με άλλους τρόπους μεταφορές και τη δημιουργία ή ανεβάθμιση θαλάσσιων διαδρομών μικρών αποστάσεων. Δεύτερον, ευρύτερες δράσεις που «αφελούν ευρέως τη ναυτιλιακή βιομηχανία, όπως ενέργεια του ρόλου των λιμένων ως ενεργειακών κόμβων. Τρίτον, την προώθηση βιώσιμων και ανθεκτικών αστικοπλοϊκών συνδέσεων μικρών αποστάσεων, ιδίως εκείνων που συγκεντρώνουν τις εμπορευματικές ροές έστω να μειωθεί το ανταγωνιό εξωτερικό κόστος, όπως οι εκπομπές και η συμφόρηση από τις οδικές μεταφορές εντός της Ευρωπαϊκής Ενωσης και συνδέσεων που βελτιώνουν την πρόσβαση στις αποδοχτρες και άλλες απομακρυσμένες, νησιωτικές και περιφερειακές περιοχές μέσω της δημιουργίας ή συνδέσεις βιώσιμων, τακτικών και σιγουρν θαλάσσιων δρομολογίων.

Η ανάπτυξη και σύνδεση των μεγαλύτερων λιμένων της χώρας με την ευρύτερη ενδοχώρα συμβάλλει στην ανάπτυξη των εφοδιαστικών αλυσίδων και των παραγωγικών δραστηριοτήτων σε όλη την επικράτεια και παράγει πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα

Ψηφιοποίηση

Στις άμεσες αναγκαιότητες εντάσσεται και η αξιοποίηση των ψηφιακών τεχνολογιών με την αντίστοιχη αντικατάσταση των έντυπων διαδικασιών, όπως οι λιμένες να ενταχθούν στον ψηφιακό κόσμο και να αντιπεξέλθουν στις ανάγκες του ανταγωνισμού. Η ανάπτυξη ενιαίου συστήματων πληροφόρησης της λιμενικής κοινότητας (port community systems), τα οποία επιτυγχάνονται στις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών, και οι αλυσίδες διαφανούσιμου πληροφορίας (blockchain), οι οποίες επιταχυνόνται στις συναλλαγές και στην παρακολούθηση αποχείων, αποτελούν δύο πρακτικές που αναπτύσσονται στα λιμάνια του κόσμου. Στόχος η ψηφιακή συγκέντρωση πληροφοριών, τις οποίες καθένας διαθέτει στο σύνολο των παραγόντων (επιχειρήσεων και φορέων) οι οποίοι εμπλέκονται στη μεταφορά και στη διεκπεί εμπορευμάτων που μεταφέρονται από τον λιμένα, συμπεριλαμβανομένων των εταιρειών μεταφορές εμπορευμάτων που ενεργούν ως παραλήπτες εισαγωγών ή αποστολείς εξαγωγών, με τους φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων να λειτουργούν ως η διεπαφή μεταξύ της θαλάσσιας και της χερσαίας μεταφορικής διαδικασίας, τα τελωνεία, τους θαλάσσιους μεταφορείς, τους χερσαίους μεταφορείς.

Ομως, παρά το γεγονός ότι η έκφραση «έξυπνα λιμάνια» χρησιμοποιείται τακτικά και τα ορέξη της ψηφιοποίησης είναι καταγραμμένα, οι ελληνικοί λιμένες παραμένουν στη χρήση παραδοσιακών μέσων διεκπέρασης τύπου πλοίων όσο και των φορτίων προς την ενδοχώρα, γεγονός που δημιουργεί διαχειριστικές συνπέφερες (καθυστερήσεις, αύξηση κατανάλωσης καυσίμων και ρύπων) και περιορισμούς της ανταγωνιστικότητας των ίδιων των λιμένων, αλλά και των χερσαίων τους. Την ίδια στιγμή οι αλυσίδες εφοδιασμού γίνονται αλωίνα και περισσότερο αυτοματοποιημένες, ενώ η επίδραση της τεχνητής νοημοσύνης (AI) και άλλων τεχνολογικών επιτευγμάτων για τη βελτιστοποίηση και την επίλυση σύνθετων προκλήσεων δημιουργούν νέες συνθήκες ανταγωνισμού στην προσφορά λιμενικών υπηρεσιών.

Οι δυσκολίες στην ελληνική περίπτωση βέβαια παραμένουν σημαντικές, καθώς στους μεγαλύτερους λιμένες της χώρας ο φορέας διοίκησης ανήκει πλέον σε ιδιώτες. Είναι πλέον αναγκαία η άμεση διεμόρφωση του πλαισίου που θα καταγράφεται την εμπιστοσύνη όλων των εμπλεκομένων να μοιραστούν κέρδεμα δεδομένα τους – σε άλλες χώρες τον έλεγχο της διαδικασίας διατηρεί ο δημόσιος φορέας διοίκησης του λιμένα, ελαχιστοποιώντας τα σχετικά ερωτήματα.

Ενεργειακή μετάβαση

Η ενεργειακή μετάβαση των λιμένων αποτελεί πλέον μια πρόσθετη σημαντική παράμετρο που θα πρέπει να σιμπεριληφθεί στην ημερήσια διάταξη της λιμενικής πολιτικής, παράλληλα με τις άλλες δράσεις ενίσχυσης της βιώσιμης ανάπτυξης της λιμενικής οικονομίας. Η υπανθρακοποίηση της ναυτιλίας και τα κατάσκα μηδενικών εκπομπών ανθρακα αναμένεται να δημιουργήσουν τακτικιακές αλλαγές στις παγκόσμιες ναυτιλιακές διαδρομές των δεξαμενόπλοιων-υγρού χύδην και αερίου και πιθανά στις παγκόσμιες εμπορικές διαδρομές και τις ροές φορτίων τα οποία εξυπηρετούν οι λιμένες. Παράλληλα, μεταρρύθμιση προοδευτικά τα λιμάνια σε κόμβους παραγωγής, εισαγωγής και αποθήκευσης ενέργειας.

Οι απαραίτητες επενδύσεις για την ενεργειακή μετάβαση είναι σημαντικές. Οι λιμένες καλούνται να λάβουν σχετικές επενδυτικές αποφάσεις, σε συνθήκες εξαρτεκτής αβεβαιότητας, σχετικά με τα κατάσκα τα μοραστούν κρίσιμα δεδομένα τους – σε άλλες χώρες τον έλεγχο της διαδικασίας διατηρεί ο δημόσιος φορέας διοίκησης του λιμένα, ελαχιστοποιώντας τα σχετικά ερωτήματα.

Ανταγωνισμός

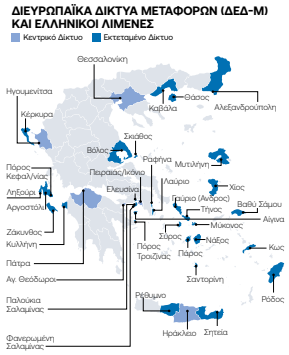
Η ελληνική λιμενική μετά την κρίση της δεκαετίας του 2010 στην ανζίνα απέκτησε έναν «φουνιθέρατικό» χαρακτήρα, με αντικείμενο την αλλαγή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των κυριότερων λιμένων της χώρας. Τη διαδοχική ιδιωτικοποίηση των λιμένων Πειραιά, Θεσσαλονίκης και Ηγουμενίτσας ακολούθησε η ιδιωτικοποίηση των λιμένων του Ηρακλείου και Βόλου και στη συνέχεια άλλων λιμένων. Οι επιλογές πλέον έχουν διαμορφωθεί, παρά το γεγονός ότι το «ιδιόμορφο» ελληνικό πρότυπο πώλησης των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων που δεν συμβάδιζε με τις εξελίξεις στις χώρες της Ευρώπης ή της Β. Αμερικής έχει γίνει αντικείμενο ευρύτατης κριτικής.

Η επόμενη ημέρα φέρνει διαφορετικές ανάγκες και κυρίως την ανεξάρτητη θεσμικών παρεμβάσεων απαιτούμενης της δημιουργίας ιδιωτικών μονοπωλιακών συνθηκών. Αποκόβει σχετικών παρεμβάσεων από πλευράς του ΤΑΙΠΕΔ κατά τη διάρκεια των ιδιωτικοποιήσεων και με βάση τις εξελίξεις, ο περιορισμένος αριθμός επενδυτών στους ελληνικούς λιμένες θα διατηρεί σύντομα στη ιδιοκτησία του περισσότερα από ένα λιμάνια (π.χ. Ηγουμενίτσα/Ηράκλειο ή Θεσσαλονίκη/Βόλο), με τη συνέχεια να είναι απρόβλεπτη. Η ρύθμιση των σχέσεων που διαμορφώνονται σε συνθήκες ελέγχου σημαντικών μεριδίων της εν των πραγμάτων μικρής σε μέγεθος λιμενικής αγοράς είναι επιφαρτίστος. Μονοπλικές χρηματοδοτικές εργαλεία στη συγκεκριμένη περίπτωση αποτελεί η ενίσχυση του αμφιθεατρίου και του ρόλου της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ).

Οπως απαραίτητη είναι και η επιτάχυνση των διαδικασιών σημάδρωσης των ελληνικών λιμένων με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό για τις λιμενικές υπηρεσίες, ο οποίος από το 2017 δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την ανέξη των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών και τον ενδο-λιμενικό ανταγωνισμό σε σημαντικό σφεθρό ελληνικών λιμένων.

Ικως όμως σημαντικότερη προϋπόθεση όλων των παραπάνω είναι η επιτακτική ανάγκη μεταρρυθμίσεων στην περίπτωση των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων της χώρας που λειτουργούν ως Λιμενικά Ταμεία. Οπως όλοι όσοι ασχολούνται με οποιαδήποτε ιδιώτμα με τους ελληνικούς λιμένες συνομολογούν, η άμεση προσθβολιλία για συγκρούσεις στην περίπτωση των 10 Λιμενικών Ταμείων, των οποίων η διαχείριση διενεργείται από τα κράτος, των 73 Δημοτικών - Δοσδημοτικών Λιμενικών Ταμείων και των 10 Λιμενικών Γραφείων, των οποίων η διαχείριση διεμφείται από την τοπική αυτοδιοίκηση, σε δοκιμαστές δομές με επιφική διαχρονική ικανότητα και αυτονομία, αλλά και με ενθάνη εποπτείας σημαντικής σε μέγεθος λιμενικής δραστηριότητας, είναι κατά γενικό ομολογία η εκ των ων ουκ άνευ προϋπόθεση για τη βελτίωση των υπηρεσιών των ελληνικών λιμένων.

Ο κ. Θάνος Πάλλης είναι καθηγητής Ναυτιλιακής - Λιμενικής Οικονομίας και Πολιτικής του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς – συγγραφέας του βιβλίου «Λιμενική οικονομία».

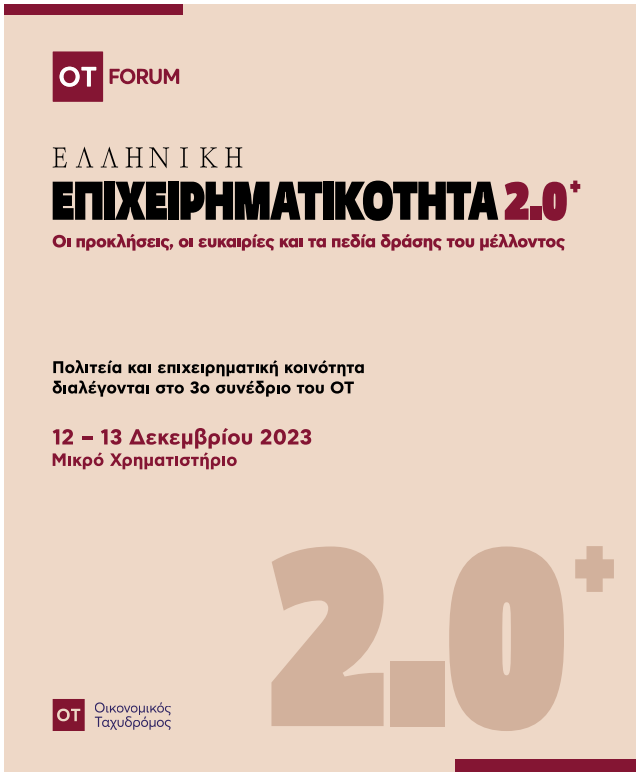


EASTERN MEDITERRANEAN MARITIME Limited

SYNTHESIS GROUP
www.synthesis-group.gr

EVMAR
EVMAR MARINE SERVICES LTD.
Ionian Building
Akti Miaouli & 2, II Merarchias Str.
Piraeus 18535 Greece
T +30.210.4284900
marine@evmar.gr

WÄRTSILÄ


OT FORUM
ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ 2.0+
Οι προκλήσεις, οι ευκαιρίες και τα πεδία δράσης του μέλλοντος
Πολιτεία και επιχειρηματική κοινότητα
διαλέγονται στο 3ο συνέδριο του ΟΤ
12 – 13 Δεκεμβρίου 2023
Μικρό Χρηματιστήριο
2.0+
OT Οικονομικός Ταχυδρόμος