

Πρόκληση για τις θαλάσσιες μεταφορές

Η βιωσιμότητα βασικός άξονας ανάπτυξης και για την ελληνική ναυτιλία

«Πράσινο» καύσιμο για τις μεταφορές, και ιδιαίτερα τις θαλάσσιες, αποτελεί το LNG. Πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της ελληνικής ναυτιλίας για τη χρήση και την προώθηση του φυσικού αερίου στα πλοία, με στόχο την απεξάρτηση από το πετρέλαιο και τις «καθαρότερες» μεταφορές

Το φυσικό αέριο αποτελεί το «πράσινο» καύσιμο για τις μεταφορές, και η ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί έναν κλάδο ο οποίος από πολύ νωρίς άρχισε να επενδύει σε πλοία που χρησιμοποιούν υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) για δύο βασικούς λόγους: την απεξάρτηση από άλλα δαπανηρά καύσιμα (π.χ. πετρέλαιο) και την

υιοθέτηση τεχνολογίας φιλικής προς το περιβάλλον –μείωση εκπομπών καυσαερίων, ανάγκη περιορισμού χρήσης βαρέος μαζούτ κ.λπ. Με σκοπό την ένταξη νέων τεχνολογιών που θα καταστήσουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία ακόμη πιο ανταγωνιστική, η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική υλοποιεί προωθητικά προγράμματα (χρηματοδότηση μελε-

τών χρήσης LNG κ.λπ.) και υιοθετεί οδηγίες για την προώθηση εναλλακτικών καυσίμων. Οδηγίες όπως αυτή που αφορά την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο (2012/33/ΕΕ), η οποία επιτρέπει τη χρήση LNG ως εναλλακτικού καυσίμου, καθώς και η οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (2014/94/ΕΕ), η οποία αποσκοπεί στην εξασφάλιση ενός ελάχιστου επιπέδου κάλυψης των σημείων ανεφοδιασμού LNG σε βασικά λιμάνια της Ευρώπης, αποτελούν μέρος της ευρωπαϊκής πολιτικής που ασκείται τα τελευταία χρόνια στον τομέα αυτό.

Πρόσφατη μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία εκπονήθηκε από την αρμόδια Γενική Διεύθυνση για τις Μετακινήσεις και τις Μεταφορές (PwC, DNV-GI) και θα δημοσιευθεί τον Ιούνιο του 2015, παρουσίασε τις προϋποθέσεις χρήσης, τα χαρακτηριστικά και τα πλεονεκτήματα του υγροποιημένου φυσικού αερίου ως ναυτιλιακού καυσίμου. Όπως είναι γνωστό, το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) ως καύσιμο έχει την ιδιότητα να μειώνει τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) περίπου 25%-30%, τις εκπομπές οξειδίων του θείου (SO_x) σχεδόν στο μηδέν και τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NO_x) περισσότερο από 80%, και επομένως εμφανίζει περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα σε σύγκριση με οποιοδήποτε ορυκτό καύσιμο. Παράλληλα, η μελέτη εξετάζει τις επιχειρηματικές ευκαιρίες που ανακύπτουν για τις ναυτιλιακές εταιρείες, με απώτερο σκοπό να ανοίξει ένας ουσιαστικός διάλογος μεταξύ εμπλεκόμενων ομάδων συμφερόντων, διεθνών και τοπικών



600.000 ευρώ για την Ελλάδα, ώστε να δημιουργηθεί ένα νομικό και θεσμικό πλαίσιο που θα επιτρέψει την ανάπτυξη των υποδομών και την προώθηση του LNG στην ελληνική ναυτιλία



φορέων, αρχών και επιχειρήσεων, για την αναζήτηση ευκαιριών ανάπτυξης των υποδομών και για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων του ναυτιλιακού κλάδου.

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ ΗΤΑΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΠΡΩΤΟΥΣ ΠΟΥ ΣΤΡΑΦΗΚΑΝ ΣΤΟ LNG

Η ελληνική ναυτιλία πρωτοστάτησε στην Ευρώπη στη χρήση LNG στις ακτοπλοϊκές μεταφορές, ενώ έχουν αυξηθεί τα πλοία που ναυπηγούνται με προδιαγραφές να καίνε LNG. Το υγροποιημένο φυσικό αέριο χρησιμοποιείται για επιβατικά και εμπορικά πλοία και αποτελεί την απάντηση στην απεξάρτηση από το πετρέλαιο και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας. Όσον αφορά τα πλοία μετα-

φοράς LNG, οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν στην κατοχή τους το 12% όλων των πλοίων και έρχονται δεύτεροι μετά τους Ιάπωνες, ενώ υπήρξαν από τους πρώτους που στράφηκαν στην αγορά LNG στις αρχές του 2000. Ήδη οι ελληνικές ναυτιλιακές έχουν επενδύσει 1,8 δισ. δολάρια για την αγορά 11 νέων πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου και αυτή η στροφή σε πλοία που καίνε LNG ακολουθεί παγκοσμίως μια ανοδική πορεία, σε μια προσπάθεια για την απεξάρτηση από τα συμβατικά καύσιμα και τη μείωση της ανταγωνιστικότητας μέσα από «καθαρότερες» περιβαλλοντικά λύσεις.

ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΜΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Με εμφανή προτεραιότητα ►



τα σε θέματα ασφάλειας και βιωσιμότητας σε ολόκληρη τη ναυτιλιακή βιομηχανία, η Ε.Ε. αντιμετωπίζει τις νέες προκλήσεις με καινοτόμες πρωτοβουλίες και προγράμματα υιοθέτησης νέων τεχνολογιών. Μεταξύ αυτών εντάσσεται και η πρόταση Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) μεταξύ των ναυτιλιακών βιομηχανιών και της Ευρώπης, με πρόβλεψη για κάθε ένα ευρώ που θα επενδύεται σε έρευνα και ανάπτυξη στη ναυτιλιακή τεχνολογία

να επιδοτείται άλλο ένα από την Ευρώπη προς την ίδια κατεύθυνση.

Παράλληλα, το Πρόγραμμα Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN-T) προβλέπει τη διάθεση ποσού που αγγίζει τα 2,5 εκατ. ευρώ για τη χρηματοδότηση μελετών για τη χρήση και την προώθηση του LNG ως ναυτιλιακού καυσίμου στην Ανατολική Μεσόγειο (Ελλάδα, Κύπρος, Ιταλία). Σκοπός είναι να εναρμονιστούν οι εθνικές ναυ-

τιλίες με τις επιταγές της Ε.Ε. για βιώσιμη ανάπτυξη (μείωση εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, θείου κ.λπ.), αλλά και να εξοικονομήσουν πόρους τα κράτη από τη χρήση ενός πιο οικονομικού καυσίμου. Συγκεκριμένα, όσον αφορά την Ελλάδα, η επένδυση ανέρχεται σε 600 χιλιάδες ευρώ προκειμένου να εκπονηθεί μελέτη για τη χρήση και την προώθηση του υγροποιημένου φυσικού αερίου στις θαλάσσιες μεταφορές. Βασικός στόχος είναι να αναδειχθούν τρό-

ποι για να μειωθούν οι ρύποι από τις μεταφορές αλλά και το κόστος προμήθειας καυσίμων για τη ναυτιλία, προτάσσοντας το φυσικό αέριο ως βασικό οικολογικό καύσιμο μειωμένου κόστους.

Στο σχέδιο θα ενταχθούν όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, όπως είναι ομάδες stakeholders και φορείς, προκειμένου από κοινού να κάνουν την τεχνική και οικονομική ανάλυση ώστε να αναπτύξουν ένα επαρκές δίκτυο υποδομών LNG για να εξυπηρετούνται οι θαλάσσιες μεταφορές στο Αιγαίο. Θέματα όπως οι βελτιώσεις σε λιμάνια, τα σημεία ανεφοδιασμού, οι εμπορικοί στόλοι, τα ναυπηγεία κ.λπ. θα τεθούν επί τάπητος με σκοπό να γίνουν ουσιαστικές εισηγήσεις στην ελληνική κυβέρνηση, ώστε να δημιουργηθεί ένα νομικό και θεσμικό πλαίσιο που θα επιτρέψει την ανάπτυξη των υποδομών και την προώθηση του LNG στην ελληνική ναυτιλία. ■

Η συμβολή της ναυτιλίας στην οικονομία και η σημασία της ενσωμάτωσης νέων τεχνολογιών

Σύμφωνα με ευρωπαϊκή μελέτη (Oxford Economics Study) που παρουσίασαν οι Ενώσεις πλοιοκτητών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στο πλαίσιο της Εβδομάδας Ναυτιλίας που πραγματοποιήθηκε πρόσφατα στις Βρυξέλλες, η συμβολή της ναυτιλίας στην ευρωπαϊκή οικονομία ανέρχεται στα 147 δισ. ευρώ ετησίως (2013) και για κάθε 1 δισ. ευρώ δημιουργείται επιπλέον άλλο 1,6 δισ. ευρώ στο ΑΕΠ της Ευρώπης. Ο κλάδος απασχολεί άμεσα 2,2 εκατομμύρια εργαζομένους και κατά το διάστημα 2004-2013 η άμεση απα-

σχόληση αυξήθηκε κατά 25%. Οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού κατέχουν το 41,5% της παγκόσμιας αγοράς, όπου ξεχωρίζει η ευρωπαϊκή τεχνολογία και τεχνογνωσία, ενώ ο ευρωπαϊκός στόλος από το 2005 έως το 2014 αυξήθηκε κατά 72% σε όρους χωρητικότητας. Ο ελληνόκτητος στόλος αποτελεί το 40% του κοινοτικού και, σύμφωνα με εκτιμήσεις σχετικής μελέτης που δημοσίευσε το 2014 η τράπεζα Eurobank, τα καθαρά έσοδα για την ελληνική ναυτιλία αναμένεται να ανέλθουν στο 5,7% του ΑΕΠ για το 2015. ■

