



Το φλέγον ζήτημα του τερματισμού των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα βρέθηκε στο επίκεντρο των συζητήσεων μεταξύ των εκπροσώπων της διεθνούς ναυτιλίας στο πλαίσιο του Posidonia Web Forums Week, το οποίο πραγματοποιήθηκε από τις 21 Οκτωβρίου έως τις 3 Νοεμβρίου 2020 μέσω πληθώρας ψηφιακών πλατφορμών. Τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά mediakai διεθνείς οργανισμοί, όπως το Tradewinds, Lloyd'sList, Seatrade, CapitalLink, Newsfront/NaftiliakikaiMaritimeLondon, καθώς και Ποσειδωνιακοί εκθέτες και εκπαιδευτικοί οργανισμοί, όπως το ABS, MarineTraffic, Isalos.net και BCACollegeσυμμετείχαν σε αυτό το πολύ πετυχημένο εγχείρημα. Και παρότι η μορφή της εκδήλωσης ήταν αυτή τη φορά διαφορετική, η συμμετοχή στη διοργάνωση ήταν τεράστια, καθώς οι πρωταγωνιστές του ναυτιλιακού κλάδου συνέρρευσαν κατά χιλιάδες στα διαδικτυακά συνέδρια, καλύπτοντας το «κενό» που άφησε στη βιομηχανία η ακύρωση της Έκθεσης Ποσειδώνια 2020 εξαιτίας της πανδημίας. Οι εγγραφές ξεπέρασαν κάθε προσδοκία και η συμμετοχή των συνέδρων στα webinarsήταν καθ'όλη την διάρκεια υψηλή και ενεργή. Για άλλη μία φορά, τα Ποσειδώνια κατάφεραν να ενώσουν τον κόσμο της διεθνούς ναυτιλίας, προκειμένου να συζητήσει τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος σήμερα.

Κατά τη διάρκεια του Posidonia Web Forums Week πραγματοποιήθηκαν συνολικά 16 διαδικτυακές εκδηλώσεις. Μεταξύ αυτών ήταν και το Ετήσιο Σεμινάριο Ευρωπαϊκής ΝαυτιλίαςτηςS&P GlobalPlatts, αποκλειστικού χορηγού της διοργάνωσης. Στο πλαίσιο μιας σειράς εξαιρετικά επίκαιρων παρουσιάσεων, η Charlotte Bucchioni, Associate Editor EMEA της S&P GlobalPlatts, σχολίασε ότι ο κλάδος εξακολουθεί να τηρεί στάση αναμονής για τις διευκρινίσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) για το χρονοδιάγραμμα συμμόρφωσης με την υποχρέωση τερματισμού των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

Συγκεκριμένα, ανέφερε: «Πρέπει να περιμένουμε έως το 2023 προκειμένου να έχουμε μια πιο σαφή εικόνα από τον IMO αναφορικά με τις ενέργειες συμμόρφωσης στις οποίες οφείλει να προβεί ο ναυτιλιακός κλάδος. Το γεγονός αυτό έχει προκαλέσει δυσκολίες στον κλάδο, ο οποίος εμφανίζει το χαμηλότερο επίπεδο παραγγελιών της δεκαετίας, εξαιτίας του συνδυασμού της μειωμένης ζήτησης για αργό πετρέλαιο, λόγω των στόχων μείωσης των εκπομπών άνθρακα, και της αβεβαιότητας αναφορικά με τους κανονισμούς για τα καύσιμα».

Ακριβώς σε αυτήν την αβεβαιότητα σχετικά με τους κανονισμούς για τα καύσιμα χρεώνουν οι πλοιοκτήτες την απουσία δραστηριότητας και επενδύσεων στην κατασκευή νέων πλοίων

ή στην αναβάθμιση των στόλων. Σύμφωνα με τον κ. Πέτρο Παππά, Διευθύνοντα Σύμβουλο της StarBulk, το γεγονός αυτό αποτελεί τον κύριο λόγο για τη συρρίκνωση των παραγγελιών: «Το 80% της απουσίας παραγγελιών οφείλεται στην αβεβαιότητα σχετικά με τους κανονισμούς για τα καύσιμα», τόνισε μιλώντας σε πάνελ που διοργάνωσε η Lloyd'sList, και πρόσθεσε: «Το βασικό ζήτημα που θα μας κρατήσει επί ποδός για δεκαετίες στο μέλλον είναι ο τερματισμός των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Μας αποτρέπει από την παραγγελία νέων πλοίων».

Η κα Ιωάννα Προκοπίου, Διευθύνουσα Σύμβουλος της StarTraders, που συμμετείχε στο ίδιο πάνελ της Lloyd'sList, ανέφερε σχετικά: «Το να πετύχουμε τη μετάβαση σε μια ναυτιλία φιλική προς το περιβάλλον δεν σημαίνει ότι πρέπει να φέρουμε τα πάνω κάτω στη ναυτιλιακή δραστηριότητα όπως είναι σήμερα. Η διαδικασία αυτή πρέπει να επέλθει ομαλά. Δεν είναι δυνατόν να χτίσουμε έναν περιβαλλοντικό παράδεισο πάνω σε οικονομικά ερείπια. Οποιαδήποτε πρόταση γίνεται, οφείλει να είναι βιώσιμη. Αν χρειαζόμαστε τρισεκατομμύρια για να ανταποκριθούμε στην υποχρέωση τερματισμού των εκπομπών άνθρακα, ποιος θα τα πληρώσει; Μεγάλο μέρος του προβλήματος αφορά το κόστος».

Και η ίδια συνέχισε: «Αν παραγγέλουμε ένα πλοίο σήμερα, κάνοντας υποθέσεις για τις απαιτήσεις των μελλοντικών κανονισμών, κινδυνεύουμε να βρεθούμε με ένα πλοίο παρωχημένης τεχνολογίας ήδη από το στάδιο της κατασκευής, αφού δεν υπάρχει ένα σαφές πλαίσιο όσον αφορά τους κανονισμούς και τη συμμόρφωση. Απαιτείται να εξετάσουμε το πρόβλημα συνολικά, από την εξόρυξη του καυσίμου μέχρι την καύση του».

Ο κ. Παππάς συμφώνησε μαζί της: «Δεν είναι κάτι που μπορούμε να κάνουμε μόνοι μας. Πρώτα πρέπει τα ναυπηγεία να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες διαδικασίες έρευνας και ανάπτυξης, ώστε να κατασκευάζουν πλοία που θα χρησιμοποιούν το καύσιμο του μέλλοντος. Έπειτα οι εταιρίες εφοδιασμού νέων καυσίμων πρέπει να αναπτύξουν την κατάλληλη υποδομή. Και οι κυβερνήσεις πρέπει να επιχορηγήσουν την όλη προσπάθεια. Οι τράπεζες, από την πλευρά τους, οφείλουν να παρέχουν κεφάλαια και οι ναυλωτές πρέπει να υπογράψουν μακροπρόθεσμες συμβάσεις. Με αυτό τον τρόπο θα υπάρξει διασπορά του κόστους σε όλη την αλυσίδα αξίας της ναυτιλίας, και προτού οι πλοιοκτήτες μπορέσουν να επενδύσουν σε πλοία μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, τα υπόλοιπα εμπλεκόμενα μέρη οφείλουν να αναλάβουν το δικό τους μερίδιο ευθύνης και να παράσχουν χρηματοδότηση και κίνητρα».

Ο κ. Γιώργος Πλευράκης, Διευθυντής GlobalSustainability της ABS, διοργανώτριας εταιρίας της διαδικτυακής εκδήλωσης με τίτλο “Shaping Maritime’s Future Together”, εξέφρασε παρόμοιες σκέψεις σχετικά με την ανάγκη προσέγγισης του ζητήματος του

τερματισμού των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα υπό ένα καθολικό πρίσμα: «Υπάρχει απόσταση μεταξύ του επιδιωκόμενου και του προβλεπόμενου αποτελέσματος. Η ναυτιλία δεν θα πετύχει το στόχο μέχρι το 2050, παρά μόνο αν τεθεί σε εφαρμογή ένα εντατικό πρόγραμμα τερματισμού των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Αυτό, όμως, απαιτεί ομαδική προσπάθεια. Η ναυτιλία από μόνη της δεν μπορεί να το πετύχει».

Καθώς ο τερματισμός των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα βρισκόταν επί μέρες στο επίκεντρο των συζητήσεων μεταξύ των στελεχών της ναυτιλίας στις διάφορες πλατφόρμες τηλεδιάσκεψης στο πλαίσιο του καθημερινού, πλούσιου προγράμματος του Posidonia Web Forums Week, όπως ήταν αναμενόμενο ο Γενικός Γραμματέας του IMO, Kitack Lim ρωτήθηκε στο πλαίσιο του Tradewinds Shipowners Forum, πότε εκτιμά ότι θα υπάρξει σαφής εικόνα για το σχετικό κανονιστικό πλαίσιο.

«Αφού αναπτύξουμε τον βασικό κορμό της πολιτικής μας, αλλά και των κατευθύνσεων για τον τρόπο εφαρμογής της, χρειάζεται να αναπτύξουμε ή να επικαιροποιήσουμε περισσότερες από δέκα οδηγίες, οι οποίες θα είναι έτοιμες έως τα μέσα του 2021. Στην πράξη, λοιπόν, ο κλάδος θα έχει πολύ πιο ξεκάθαρη εικόνα για τις πολιτικές που θα υιοθετηθούν στο τέλος του επόμενου έτους», δήλωσε ο κ. Kitack Lim και πρόσθεσε: «Ο IMO αποτελείται από 107 κράτη-μέλη. Κάποια από αυτά είναι αναπτυσσόμενες χώρες και άλλα αναπτυσσόμενες. Κάθε κράτος αντιμετωπίζει διαφορετικές οικονομικές συνθήκες, οπότε δεν είναι εύκολο να επιτευχθεί συναινεση μεταξύ όλων των κρατών-μελών. Ωστόσο, το σύστημα αξιολόγησης είναι ένα πολύ ισχυρό εργαλείο και μπορεί να χρησιμοποιηθεί από την αγορά για την εμπορική δραστηριότητα. Επομένως, μόλις αναπτυχθούν συγκεκριμένες οδηγίες, το σύστημα θα λειτουργήσει πολύ αποτελεσματικά. Ελπίζω ότι οι ειδικοί θα το αντιληφθούν σύντομα».

Ο κ. Kitack Lim συμφωνεί ότι απαιτείται συλλογική προσέγγιση για την αντιμετώπιση του ζητήματος: «Τα εναλλακτικά καύσιμα, κοινώς οι νέοι ενεργειακοί πόροι, είναι οι πιο σημαντικοί συντελεστές για την υλοποίηση της απαλλαγής από τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Πρέπει να εντατικοποιήσουμε τις πρωτοβουλίες έρευνας και ανάπτυξης στα εναλλακτικά καύσιμα. Διαθέτουμε ειδικό ταμείο για θέματα έρευνας και ανάπτυξης και στην κατεύθυνση αυτή δημόσιος και ιδιωτικός τομέας πρέπει να συνεργαστούν για να αναπτύξουν από κοινού τα καύσιμα του μέλλοντος χωρίς εκπομπές άνθρακα».

Η Έκθεση Ποσειδώνια τελεί υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας και της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών με την υποστήριξη του Δήμου Πειραιά και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας.

