

Πράσινη Ναυτιλία



Cpt. Νικόλαος Θεοδόσιος
Υπεύθυνος Οικονομικών ΠΕΠΕΝ

Είναι γεγονός πως η περιβαλλοντική πίεση δημιουργεί την υποχρέωση για πέρασμα στην επομένη σελίδα του βιβλίου της ναυτικής ιστορίας.

Ο καιρός που τα ξύλινα σκαριά άνοιγαν πανιά για να εξερευνηθούν τους ωκεανούς και να ανακαλύψουν νέους τόπους και θαλασσινούς εμπορικούς δρόμους, έφτασε στη δύση του στις αρχές του 19ου αιώνα όταν ο Full-ton κατασκεύασε το πρώτο ατμόπλοιο. Έπειτα το 1870, μια νέα εποχή ανέτειλε με την εμφάνιση των πρώτων πλοίων που στηρίζονταν στην καύση του άνθρακα, αλλά και αυτό το κεφάλαιο έκλεισε στις αρχές του 20ου αιώνα, οπότε και άρχισαν να κυριαρχούν στις θάλασσες τα πετρελαιοκίνητα πλοία τα οποία όμως δημιούργησαν περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Επιπτώσεις, που απασχολούν ιδιαίτερα τη διεθνή κοινότητα, αφού η περιβαλλοντική πίεση δημιουργεί την υποχρέωση για πέρασμα στην επομένη σελίδα της ναυτικής ιστορίας σχετικά με το νέο καύσιμο που θα μειώσει το περι-

βαλλοντικό αποτύπωμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας με στόχο την ελάττωση των παραγομένων αέριων του θείου. Μια ελάττωση που είναι υποχρεωτική σύμφωνα με τους νέους κανονισμούς που έχει θεσπίσει πλέον η ΕΕ και θα ισχύσουν από το 2020. Τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι βέβαιο ότι θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη πρωτοβουλιών και τεχνολογιών για την αύξηση της ενεργειακής απόδοσης με παράλληλη ορθολογική χρήση και περιορισμό της κατανάλωσης φυσικών πόρων καθώς και για την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των πάσης φύσεως δραστηριοτήτων τους με ιδιαίτερη εστίαση στη μείωση της εκπομπής αέριων του θερμοκηπίου από το 2020 και μετά.

Η προσαρμογή των κρατών μελών της ΕΕ στα νέα δεδομένα, θα πρέπει να γίνει ομαλά και με τρόπο ο οποίος δεν θα επιφέρει δυσμενείς επιπτώσεις στις επιχειρησιακές απαιτήσεις και δυνατότητες αυτών, με δεδομένη και την παγκόσμια οικονομική κατάσταση. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να παρέχεται επαρκής χρόνος για εναρμόνιση στο απαιτούμενο ευ-

ρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο.

ΤΟ ΝΕΟ ΚΑΥΣΙΜΟ

Το εναλλακτικό καύσιμο που αναζητά η ναυτιλία θα πρέπει εκτός από καθαρό, να είναι όσο το δυνατόν φθηνότερο αποδοτικότερο και ασφαλές. Όπως επίσης να υπάρχει σε αφθονία. Πολλά λέγονται για το φυσικό αέριο, το οποίο προφανώς έχει τις περισσότερες από τις πιο πάνω αναφερόμενες αρετές. Συγκεκριμένα, γίνεται αναφορά για το φυσικό αέριο σε υγρή μορφή (LNG) στην οποία μεταπίπτει όταν βρεθεί σε θερμοκρασία μικρότερη από -162C. Και ιδιαίτερα στο υγροποιημένο αέριο λαμβάνεται σοβαρά υπόψη ότι καταλαμβάνει 600 φορές μικρότερο χώρο, αλλά και μεταφέρεται πολύ πιο εύκολα από εκείνο που βρίσκεται σε αέρια κατάσταση.

Είναι γεγονός, ότι, η καύση φυσικού αερίου δίνει λύση στις εκπομπές οξειδίων του θείου και των μικροσωματιδίων, οι οποίες στην κυριολεξία μηδενίζονται ενώ η εκπομπή οξειδίων του αζώτου μειώνεται τουλάχιστον στο μισό και η εκπομπή CO2 ελαττώνεται κατά 20%-25%.

Εδώ, θα πρέπει να επισημάνουμε ότι σημαντικό είναι και το θέμα του χαμηλού κόστους που έχει το φυσικό αέριο τοπίο. Είναι το πιο φθινό από τα ορυκτά καύσιμα. Και μάλιστα, αναμένεται ότι στα επόμενα πέντε χρόνια θα είναι ακόμη πιο φθινό.

Στην ακτοπλοΐα μάλιστα, ένα μεγάλο ποσοστό του λειτουργικού κόστους είναι τα καύσιμα. Και εδώ, πρέπει να αναφέρουμε ότι στην Ελλάδα μια χώρα με έντονο νησιωτικό χαρακτήρα, υπάρχουν 27 εταιρείες με 91 πλοία τα οποία εκτελούν χιλιάδες δρομολόγια κάθε χρόνο και απασχολούν μάλιστα περίπου 2600 εργαζόμενους. Πιστεύουμε ότι το LNG θα αποτελέσει μια τονωτική ένεση για τον τομέα της ακτοπλοΐας. Άλλωστε, οι Σκανδιναβικές χώρες έχουν εντάξει στις γραμμές τους πλοία LNG με άριστα και ενθαρρυντικά αποτελέσματα.

Σήμερα βεβαίως, η χρήση του LNG επικεντρώνεται κυρίως σε επιβατηγά πλοία. Όμως, σιγά-σιγά, στο «χορό» μπαίνουν και μεγαλύτερα φορτηγά πλοία και δεξαμενόπλοια. Και συγκεκριμένα, εταιρείες κολλοσοί. Όπως η

AP Moeller Maersk A/S και η United Arab Shipping Co, δρομολογούν τη χρήση LNG ως βασικού καυσίμου του εμπορικού τους στόλου. Εδώ όμως, πρέπει να τονίσουμε, ότι, κάθε νέο καύσιμο χρειάζεται ειδικές μηχανές, μεγαλύτερες δεξαμενές, ειδικές εξαρτήσεις και σωληνώσεις και γενικά συγκεκριμένες μετατροπές.

Θα πρέπει επίσης να τονίσουμε ότι η καύση του LNG είναι ακόμα στην αρχή. Τα πλοία που κινούνται σε όλο τον κόσμο, είναι μόλις μερικές δεκάδες, ενώ στην Ελλάδα ακόμη δεν δραστηριοποιείται ούτε ένα. Πιστεύεται όμως, ότι, μέχρι το 2020 και ειδικότερα με τους νέους κανονισμούς της ΕΕ που προφανώς θα έχει δεσμευτικούς περιβαλλοντικούς κανονισμούς, θα υπάρξει μεγάλη αύξηση των πλοίων με LNG.

Στην Ελλάδα, αν υπάρξουν οι κατάλληλες υποδομές και φυσικά με την απαιτούμενη επιμόρφωση του προσωπικού η μετατροπή ενός μέρους του στόλου σε πλοία LNG είναι εφικτή.

Πρέπει να τονίσουμε ότι η κατασκευή ενός πλοίου LNG είναι

κατά 30% ακριβότερη από τη ναυπήγηση ενός αντίστοιχου πετρελαιοκινήτου σκάφους και η μετατροπή ενός υπάρχοντος πλοίου σε LNG κοστίζει γύρω στα 32 εκατομμύρια δολάρια. Εδώ, τίθεται ένα τεράστιο θέμα για το πώς θα καλυφτούν τα έξοδα αυτά και με ποια χρηματοδοτικά εργαλεία θα μπορέσει η Commission σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων προκειμένου να στηθεί το επενδυτικό σχήμα που θα προσφέρει τις επιδοτήσεις και τα δάνεια που απαιτούνται.

Είναι προφανώς, ένα τεράστιο θέμα για το πώς μπορεί να γίνει το πέρασμα από την παλιά στη νέα κατάσταση χωρίς να υποφέρουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Εκτός όμως όλων των προαναφερόμενων, τίθενται και θέματα φορολογίας και νομικού πλαισίου, όπως φυσικά και εμπόδια ελλιπούς ενημέρωσης κυβερνήσεων και πλοιοκτητών.

Το 2020 είναι πολύ κοντά. Οι Ευρωπαϊκές θέσεις είναι ρητές και αυστηρές. Ας ευχηθούμε το φυσικό αέριο να δώσει λύσεις στο περιβάλλον αλλά και στην Ελλη-

νική Εμπορική Ναυτιλία γενικότερα.

Κλείνοντας, πρέπει να τονίσουμε ότι εκ των πραγμάτων είμαστε υποχρεωμένοι να ακολουθήσουμε νέες «διαδρομές» νέες οριοθετήσεις και να υπάρξει μια Εθνική πολιτική στον τομέα του περιβάλλοντος, της Ενέργειας και της κλιματικής αλλαγής για την επίτευξη των καθορισμένων ευρωπαϊκών και εθνικών στόχων. Ειδικότερα, πρέπει να ενδιαφερθούμε άμεσα για το περιβάλλον για την αποδοτική χρήση φυσικών πόρων (**όπως αναφέρουμε πιο πάνω με το φυσικό αέριο**) και την ταυτόχρονη ενίσχυση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας το εθνικό ενεργειακό ισοζύγιο. Πρέπει να αντιμετωπισθεί η κλιματική αλλαγή μέσω οικονομίας, χαμηλών εκπομπών άνθρακα και με τον συντονισμό πολιτικών προσαρμογής στους τομείς της ενέργειας. Είναι βέβαιο ότι η βιώσιμη ανάπτυξη στηρίζεται στους πυλώνες του περιβάλλοντος, της οικονομίας της κοινωνίας και αποτελεί πλέον την κοινή επιδίωξη των χωρών σε παγκόσμιο επίπεδο.

