

Απανθρακοποίηση και ψηφιοποίηση οι μεγάλες προκλήσεις της ναυτιλίας

2023/11/01 17:10 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Οι προκλήσεις της επόμενης ημέρας για τη ναυτιλία και οι προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου στην Ελλάδα, που ανοίχτηκαν κατά την περίοδο της πανδημίας, βρέθηκαν στο επίκεντρο του συνεδρίου Southeast Europe Connectivity Forum (SECF), που έλαβε χώρα στη Θεσσαλονίκη.

Όπως ανέφερε στην εισαγωγική της τοποθέτηση η CEO της Navigator Shipping Consultants, Δανάη Μπεζαντάκου, στο πλαίσιο συζήτησης την οποία συντόνισε, στη ναυτιλία **η Ελλάδα έχει το 20% του παγκόσμιου εμπορίου**, ενώ αποτελεί μόλις το 0,13% του παγκόσμιου πληθυσμού, αλλά είναι και **η μόνη χώρα που δεν διακινεί δικά της φορτία**, αλλά κινεί φορτία για τον κόσμο.

Αναφερόμενη στην κλιματική κρίση και τις προκλήσεις που φέρει στη ναυτιλία, είπε πως ο κλάδος επιβαρύνει το περιβάλλον μόνο κατά 2,5%, όταν μόνο η μόδα επιβαρύνει 12,5%. Παρόλα αυτά, τόνισε πως πρέπει να λυθούν ζητήματα που έχουν να κάνουν με τα καύσιμα, αλλά και τα πλοία που θα χρησιμοποιούνται στο μέλλον.

«Η απανθρακοποίηση είναι το πλέον φλέγον θέμα στην παγκόσμια ναυτιλία αυτή τη στιγμή και το τι πρέπει να αποφασίσουμε ώστε να συμμορφωθούμε με τους ευρωπαϊκούς περιβαλλοντικούς κανονισμούς», τόνισε ο Αντώνης Γεωργαντζής, Chief Operating Officer της Latsco Marine Management Inc.

Ο ίδιος σημείωσε πως η τάση για πολύ υψηλής αξίας πλοία, **της τάξης των 250-265 εκατ.**, είναι να παραγγέλλονται με κινητήρες διπλού καυσίμου, συμβατικό πετρέλαιο και φυσικό αέριο ή μεθανόλη.

Ταυτόχρονα σε μικρότερης αξίας πλοία των 115 εκατ. (σημερινής αξίας) για παραγγελία το 2027 η τάση είναι το προπάνιο ή το βουτάνιο ως δεύτερο καύσιμο.

Ωστόσο, τόνισε ότι στον παγκόσμιο στόλο και στα πιο συμβατικά πλοία, όπως φορτηγά και τάνκερ, η τάση δεν έχει διαμορφωθεί, καθώς ο λόγος της επιπλέον επένδυσης έναντι της αξίας του πλοίου είναι πολύ σημαντικός.

Άλλωστε, σημείωσε πως οι αξίες των πλοίων είναι σε ιστορικά υψηλά επίπεδα, **αυξημένες κατά 45% σε σύγκριση με τα ιστορικά χαμηλά επίπεδα**, κάτι που

κάνει δύσκολη την εξίσωση για κάποιον να επενδύσει κοιτώντας το μέλλον.

Στο παιχνίδι, όπως ανέφερε, έχει μπει και η αμμωνία που προωθείται πάρα πολύ από την πλευρά της Ασίας και κυρίως της Ιαπωνίας, για την οποία όμως δεν υπάρχει αυτή τη στιγμή νομοθετικό πλαίσιο. Υπογράμμισε επίσης ότι το ζήτημα της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης πρέπει να εξεταστεί συνολικά, δηλαδή από την ενέργεια που καταναλώνεται για την εξόρυξη και την παραγωγή μέχρι την καύση στους κινητήρες.

Σε ό,τι αφορά τα πλοία, ο κ. Γεωργαντζής σημείωσε πως οι μεγάλοι κατασκευαστές κινητήρων αναπτύσσουν τα μοντέλα τους και περιμένουμε την πρώτη διαθέσιμη μηχανή το 2024, σε έναν χρόνο από τώρα, ενώ η πρώτη παραγγελία τέθηκε την προηγούμενη εβδομάδα στα ναυπηγεία της Hyundai στην Κορέα για δύο πλοία που θα παραδοθούν το 2026.

Τους πυλώνες της τεχνολογικής ανάπτυξης της ναυτιλίας παρουσίασε η Άννα Βαζιντάρη, ICT Manager της Unisea Shipping Ltd. Ο πρώτος πυλώνας είναι οι εφαρμογές για διάδραση πλοίου και στεριάς, καθώς υπάρχει αυξημένη ανάγκη επικοινωνίας με τον έξω κόσμο. Ο δεύτερος είναι η αυξημένη παραγωγή δεδομένων και ο τρόπος που καλούμαστε να τα διαχειριστούμε, ο τρίτος είναι η επαναστατική χρήση των δορυφόρων χαμηλής τροχιάς που αλλάζει τελείως τη λειτουργία του πλοίου και ο τέταρτος είναι η κυβερνοασφάλεια, ένας κλάδος που πηγαίνει παράλληλα με όλη αυτή την τεχνολογική εξέλιξη.

«Τα θετικά οφέλη όλων αυτών είναι ότι τελικά **μπορούμε να διαχειριζόμαστε τα πλοία πιο άμεσα, πιο αποτελεσματικά και πιο ουσιαστικά**», τόνισε. Πρόσθεσε επίσης πως οι πυλώνες αυτοί αφορούν και τις κρίσιμες υποδομές όχι μόνο τις ναυτιλιακές, αναφέροντας ενδεικτικά ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μπορεί να τις χρησιμοποιήσει για να ανταγωνιστεί μεγάλα λιμάνια της Ευρώπης.

Στις προκλήσεις, όπως είπε, περιλαμβάνεται και η εφοδιαστική αλυσίδα, η οποία πρέπει να πληροί τις προδιαγραφές ώστε τα προϊόντα που δίνει να είναι ασφαλή.

Στις ευκαιρίες που έδωσε ο κορωνοϊός στην ελληνική ναυτιλία αναφέρθηκε ο Ηλίας Χατζηεφραιμίδης, Πρόεδρος της Hajiefremidis Shipping Agency και της WIMA (Worldwide Industrial & Marine Association).

Εξήγησε ότι ενώ ο κόσμος είχε σταματήσει, τα πλοία κινούνταν κι έπρεπε να επισκευαστούν, οπότε πολλοί από τους Έλληνες πλοιοκτήτες έφεραν τα πλοία τους στην Ελλάδα, γιατί δεν μπορούσε να μετακινηθεί το προσωπικό.

Έτσι **αναγεννήθηκε ο ναυπηγοεπισκευαστικός κλάδος**, γεγονός στο οποίο συνέβαλε η εργασιακή ειρήνη που επικρατεί, αλλά και οι νέες υποδομές, όπως τα νέα ναυπηγεία της Σύρου, που λειτουργούν εδώ και 4 χρόνια και η νέα δεξαμενή για

μεγαλύτερα πλοία που ανοίγει στην Ελευσίνα.

Ο κ. Χατζηγεφραιμίδης τόνισε πως είναι σημαντικό να υπάρχει βιωσιμότητα όχι μόνο στον Πειραιά αλλά και σε άλλα λιμάνια της χώρας και πως για να επιτευχθεί αυτό χρειάζεται εξωστρέφεια και συνέργειες, με τη δημιουργία αντίστοιχων της WIMA φορέων - cluster σε άλλες πόλεις που έχουν λιμάνια, αρχής γενομένης από τη Θεσσαλονίκη.