

Το στοίχημα των ρυθμιστικών προκλήσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία

2024/06/05 10:27 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Κατά τη διάρκεια μιας συναρπαστικής εναρκτήριας συνεδρίας του Tradewinds Shipowners Forum στα Ποσειδώνια 2024, ο Δρ. Harry Conway, Πρόεδρος της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), συμμετείχε σε μια εις βάθος συζήτηση με κορυφαίους εκπροσώπους της ναυτιλιακής βιομηχανίας για ένα εύρος ρυθμιστικών ζητημάτων, από τους σκοτεινούς στόλους έως τα εναλλακτικά καύσιμα.

«Θα πρέπει να μας ανησυχεί η δραστηριότητα των σκοτεινών στόλων, τόσο λόγω της ασφάλειας των πλοίων και των πληρωμάτων όσο και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Υπάρχει πρόβλημα εάν στοιχιά εντός του κλάδου παρακάμπτουν τους κανόνες και τους κανονισμούς. Τα σκάφη του σκοτεινού στόλου δεν λογοδοτούν, καθώς λειτουργούν κάτω από τα ραντάρ. Δεν σέβονται τους κανόνες και ο IMO λαμβάνει μέτρα και πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση του προβλήματος», σημείωσε.

Ο Michael Parker, Global Industry Head of Shipping & Logistics στη Citi, συμφώνησε ότι το πρόβλημα είναι σοβαρό. Όπως είπε, «ανησυχώ, αλλά πρέπει να το αντιμετωπίσουμε. **Είμαστε σε πόλεμο και μέχρι να τελειώσει ο πόλεμος και να επιλυθούν τα ζητήματα δεν θα είναι εύκολο να βρεθούν λύσεις.**

Ο IMO είναι ανίσχυρος να επιβάλει διαδικασίες για τη βελτίωση της διαφάνειας, εκτός εάν υπάρχουν άλλοι πρόθυμοι να λάβουν πιο αποτελεσματικά μέτρα. Οι κυρώσεις δεν αποδεικνύονται αποτελεσματικές, αλλά είμαι αισιόδοξος ότι βρισκόμαστε σε μια εποχή ρυθμίσεων και διαφάνειας και ότι η κλιματική αλλαγή και η αξιοποίηση των δεδομένων θα οδηγήσουν σε θετικές αλλαγές.

Είναι πραγματικά θέμα επιβολής. Ελπίζουμε ότι η ειρήνη θα μας επαναφέρει σε πιο φυσιολογικές συμπεριφορές. Δεν μπορούμε να επιτρέψουμε να επαναληφθεί η δημιουργία σκοτεινών στόλων».

Ο Christopher J. Wiernicki, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ABS, δήλωσε ότι ο κλάδος βρίσκεται στα πρώτα βήματα μιας δεκαετίας αβεβαιότητας. «Μια νέα εποχή ασφάλειας, εμπορικής συμμόρφωσης και ανάληψης από τις κυβερνήσεις των ευθυνών τους είναι εδώ. Πρόκειται για μία κοινή ευθύνη. Το βάρος δεν πρέπει να πέφτει μόνο

στην πλευρά των επιχειρήσεων.

Ο σκοτεινός στόλος προκαλεί ανησυχία. Βλέπουν τα πράγματα διαφορετικά σε σύγκριση με όλους εμάς. Έχουν παλιά σκάφη, ελλιπείς επιθεωρήσεις, δεν ασφαλίζονται, εμφανίζουν συνέχεια μηχανικές βλάβες και προκαλούν πετρελαιοκηλίδες, τις οποίες θεωρούν απλώς παράπλευρες ζημιές.

Αλλά καθώς προχωράμε μπροστά, οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί θα διαμορφώσουν την παγκόσμια ναυτιλία. Και καθώς προχωράμε μπροστά, οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί θα επηρεάζουν τη λήψη αποφάσεων από τις επιχειρήσεις».

Και ο κ. Wiernicki πρόσθεσε: «Ο κλάδος μας χωρίζεται σε τρεις τύπους: Τους ηγέτες, που παίρνουν αποφάσεις και βάζουν στοιχήματα σήμερα. Αυτούς που ακολουθούν τις εξελίξεις, που κάνουν πιλοτικές προσπάθειες και πειραματίζονται γύρω από τα κύσιμα. Και, τέλος, έχουμε πάρα πολλούς που στην πραγματικότητα δεν κάνουν τίποτα, περιμένοντας να δουν τι θα συμβεί».

Απαντώντας σε αυτές τις παρατηρήσεις, ο Δρ. Conway είπε ότι υπάρχει πράγματι έντονη η αίσθηση μιας κοινής αποστολής, παρόλο που εξακολουθεί να υπάρχει μια πόλωση μεταξύ αυτών που ενεργούν και εκείνων που δεν κάνουν και τόσα πολλά.

Σε ό,τι αφορά τα θέματα της απανθρακοποίησης και των εναλλακτικών καυσίμων, ο ναυτιλιακός κλάδος φαίνεται να είναι ενωμένος γύρω από τις βασικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει και την αναγκαιότητα αποτελεσματικών πολιτικών παροχής κινήτρων για να είναι επιτυχής η ενεργειακή μετάβαση της ναυτιλίας.

«Εάν το κόστος του άνθρακα μετακυλίεται στην αλυσίδα εφοδιασμού και στη συνέχεια στους καταναλωτές, δεν σημειώνουμε καμία πρόοδο προς την απανθρακοποίηση της ναυτιλίας. Αντίθετα, θα πρέπει να χρησιμοποιούμε τα έσοδα από το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ) της Ε.Ε. **για να επιδοτήσουμε τη βιομηχανία στην προσπάθειά μας να απαλλαγούμε από τον άνθρακα.**

Άλλα κίνητρα θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν τη μείωση του χρόνου αναμονής στα λιμάνια για πλοία που είναι πιο ενεργειακά αποδοτικά», δήλωσε ο Χάρης Πλακαντωνάκης, Chief Strategy Officer της Star Bulk Carriers Corp. «Είναι απαραίτητο ο IMO να είναι πιο σαφής σχετικά με τα μέτρα που σχεδιάζει και τον αντίκτυπο στον κλάδο μας», πρόσθεσε.

Ο Δρ. Conway κατέληξε: «Σαφήνεια, πραγματισμός, αβεβαιότητα, κοινή ευθύνη – αυτές είναι οι λέξεις-κλειδιά για τον κλάδο και αυτά είναι που εμείς στον IMO προσπαθούμε να παρέχουμε. Η σαφήνεια που αναζητά ο κλάδος είναι η προτεραιότητά μας, καθώς μελετάμε πολλές προτάσεις, καθεμία από τις οποίες έχει τις δικές της συνέπειες για τη μετάβαση, η οποία δεν θα είναι φθηνή.

Κάναμε εκτενείς μελέτες επιπτώσεων και τον Σεπτέμβριο θα είμαστε σε θέση να λάβουμε τεκμηριωμένες αποφάσεις, καθώς προσπαθούμε να παρέχουμε τη βεβαιότητα που χρειάζεται ο κλάδος για να λάβει τις σωστές επενδυτικές αποφάσεις».

Το κλίμα της συζήτησης για την απαλλαγή από τις εκπομπές άνθρακα διαμορφώθηκε νωρίτερα, κατά την έναρξη του Συνεδρίου Tradewinds, από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της Clarkson Research, Stephen Gordon, ο οποίος τόνισε ότι η ναυτιλία είναι υπεύθυνη για περίπου το 2% των παγκόσμιων εκπομπών, ενώ είναι επίσης η πιο αποδοτική μεταφορική διαδικασία από άποψη εκπομπών άνθρακα. «Χρειαζόμαστε σημαντική ανανέωση του στόλου και εναλλακτικά καύσιμα, αλλά και μετασκευαστικές τεχνολογίες και χαμηλότερες ταχύτητες σε μια πολυεπίπεδη προσέγγιση», τόνισε.

Το Συνέδριο ασχολήθηκε, επίσης, με το μέλλον της μεταφοράς ενέργειας από την ναυτιλία, η οποία παγκοσμίως αντιπροσωπεύει το 38% των ναυτιλιακών όγκων και στην Ελλάδα είναι ακόμη υψηλότερη, αγγίζοντας σχεδόν το 50%. Καθώς η κορύφωση παραγωγής πετρελαίου παραμένει τουλάχιστον μία δεκαετία μακριά – με άλλες εκτιμήσεις να κοιτάζουν πολύ πιο μακριά στο μέλλον–, ο Ευάγγελος Μαρινάκης, Πρόεδρος & Ιδρυτής της Capital Maritime & Trading Corp., ο οποίος ελέγχει έναν στόλο εκτοπίσματος άνω των δέκα εκατομμυρίων τόνων, είναι αισιόδοξος για το μέλλον της μεταφοράς ενέργειας από τη ναυτιλία.

Αυτή η αισιοδοξία τροφοδοτείται από τη συνεχή αύξηση του παγκόσμιου πληθυσμού και τον συνεχή εκσυγχρονισμό του αναπτυσσόμενου κόσμου. «Ποντάρουμε στο τι συνέβη χθες, τι συμβαίνει σήμερα και τι είναι πιθανό να συμβεί αύριο», είπε.

«Βλέπουμε ότι ο παγκόσμιος πληθυσμός αυξάνεται και καθώς οι χώρες αναπτύσσονται, οι ανάγκες για ηλεκτρική ενέργεια αυξάνονται, αυξάνοντας τη ζήτηση. Βλέπουμε, επίσης, ότι η Τεχνητή Νοημοσύνη (AI) απαιτεί ολοένα και περισσότερη ενέργεια, η οποία θα συμβάλει περαιτέρω στη βιώσιμη ζήτηση πετρελαίου και φυσικού αερίου. Φυσικά, οι γεωπολιτικές εντάσεις και οι εξελίξεις παίζουν πάντα τον ρόλο τους. Με τα τρέχοντα γεγονότα στην Ερυθρά Θάλασσα και την πιθανότητα σύγκρουσης μεταξύ των ΗΠΑ και της Κίνας, όλα θα μπορούσαν να συμβούν».

Σε ό,τι αφορά τους γεωπολιτικούς παράγοντες, ο Paolo Enoizi, Διευθύνων Σύμβουλος της Hafnia, δήλωσε: «Πιστεύουμε ότι τα πρόσφατα γεωπολιτικά γεγονότα έχουν σαφώς αναζωπυρώσει τις προοπτικές για το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο. Για πολλούς ναυλωτές και τελικούς χρήστες είναι θετικό το πόσο γρήγορα μπορούν να εκτρέψουν τα πλοία σε διαφορετικές αγορές με βάση τις ανάγκες και τις ευκαιρίες. Όλα έχουν να κάνουν με το πώς δημιουργούμε περισσότερη αξία».

Ο Andrian Dacy, CEO & CIO του Global Transportation Group της J.P. Morgan Asset Management, πρόσθεσε: «Υπάρχει στενή σύνδεση μεταξύ του σήμερα και του αύριο. Δεν μπορούμε να αγνοήσουμε το σήμερα όταν σχεδιάζουμε για το μέλλον.

Πρέπει να λάβουμε υπόψη την τρέχουσα κατανάλωση αργού πετρελαίου και φυσικού αερίου και τα πιθανά αποθέματα, τα οποία πιστεύουμε ότι θα διαρκέσουν τουλάχιστον πενήντα χρόνια ακόμα, πάνω-κάτω. Με τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στο μείγμα, θα μπορούσαν πιθανώς να επεκταθούν στα 60 χρόνια.

Το συμπέρασμα είναι ότι οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας δεν μπαίνουν στο παιχνίδι αρκετά γρήγορα, ώστε να καλύψουν την πρόσθετη ζήτηση ενέργειας που δημιουργείται από την Τεχνητή Νοημοσύνη, η οποία θα είναι ο μεγαλύτερος καταναλωτής ενέργειας».