

# Ποντοπόρος ναυτιλία: Στο επίκεντρο η απανθρακοποίηση και η υιοθέτηση νέων τεχνολογιών

2024/06/10 07:01 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η απανθρακοποίηση της ναυτιλίας σε συνδυασμό με τις νέες τεχνολογίες, αλλά και η ανάκτηση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας των Ευρωπαϊκών ναυπηγείων κυριάρχησαν στη φετινή διοργάνωση της ναυτιλιακής έκθεση των Ποσειδωνίων, η αυλαία των οποίων έπεσε την Παρασκευή 07/06 με ρεκόρ επισκεψιμότητας, που σύμφωνα με τους διοργανωτές ξεπέρασε τις 30.000 άτομα, σύμφωνα με το ΑΠΕ - ΜΠΕ.

Μία από τις διαπιστώσεις των περισσότερων πλοιοκτητών, **ήταν ότι τυχόν απομάκρυνση από τις παραγγελίες με τα συμβατικά καύσιμα θα είναι μια διαδικασία που δεν πρόκειται να συμβεί σύντομα**, καθώς δεν υπάρχουν ακόμα οι απαραίτητες ποσότητες εναλλακτικών καυσίμων στα λιμάνια για εφοδιασμό, αλλά και το πράσινο πριμ που να προσφέρει κίνητρα, ώστε οι ναυτιλιακές εταιρείες να κινηθούν γρηγορότερα στην επόμενη ημέρα.

Στελέχη της αγοράς ανέφεραν ότι το κόστος εναλλακτικών καυσίμων θα εξακολουθεί να είναι πιθανότατα δύο ή τρεις φορές μεγαλύτερο συγκριτικά **με τα ποσά που καταβάλλουν σήμερα οι ναυτιλιακές εταιρείες για τα συμβατικά καύσιμα**.

Από την άλλη πλευρά ωστόσο διαπιστώθηκε ότι πολλοί πλοιοκτήτες για το αμέσως επόμενο διάστημα μπορούν να κινηθούν και βελτιστοποιήσουν το περιβαλλοντικό προφίλ των στόλων τους, επενδύοντας σε μεταχειρισμένα και νεότευκτα πλοία χαμηλής κατανάλωσης.

Ο δρ Γιάννης Κούστας, πρόεδρος και CEO της Danaos Corporation, σε πάνελ είπε ότι όλοι θα πρέπει να διασφαλίσουν μια δίκαιη, ενοποιημένη και διεθνή λύση, ενώ εξέφρασε τη στήριξή του στην πρόταση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου (ICS) για ανακατεύθυνση των εσόδων που θα προκύψουν από ένα Levy ή έναν παρόμοιο μηχανισμό στη χρηματοδότηση των «πράσινων» καυσίμων.

Να σημειωθεί επίσης ότι η δέσμευση άνθρακα επί του πλοίου εξακολουθεί να είναι μια σημαντική διαδικασία προκειμένου τα πλοία να μπορούν να μειώσουν τις εκπομπές ρύπων τους.

Το συγκεκριμένο θέμα βρέθηκε στο επίκεντρο ειδικής εκδήλωσης του νορβηγικού νηογνώμονα DNV στην οποία συμμετείχε και ο διευθύνων σύμβουλος του DNV GL – Maritime Knut Orbeck-Nilssen, ο οποίος έδωσε όλο το πλαίσιο για την ενεργειακή αποδοτικότητα επί του πλοίου και πώς μπορεί αυτή να επιτευχθεί με διαφορετικές τεχνολογίες και αποφάσεις, συμπεριλαμβανομένης και της δέσμευσης άνθρακα.

Σημειώνεται ότι η διαδικασία του carbon capture επί του πλοίου βασίζεται σε τεχνολογία που δεσμεύει το διοξείδιο του άνθρακα πριν αυτό απελευθερωθεί στην ατμόσφαιρα μέσω της εξάτμισης.

Μελέτες αποδεικνύουν ότι η τεχνολογία αυτή μπορεί να εφαρμοστεί με ασφάλεια σε πλοία, αλλά θα πρέπει ακόμη να αναπτυχθεί περαιτέρω και να βελτιστοποιηθεί για θαλάσσια χρήση και ενσωμάτωση.

Ο IMO σχεδιάζει να ενσωματώσει την εφαρμογή δέσμευσης άνθρακα επί του σκάφους στον κύκλο ζωής του πλοίου, ενώ έχει ζητήσει περαιτέρω συζήτηση του θέματος προκειμένου να αναπτύξει ένα σχέδιο εργασίας για την ανάπτυξη του ρυθμιστικού πλαισίου για τη συγκεκριμένη χρήση.

Επίσης, και η ΕΕ έχει αναφέρει ότι απαιτείται μια επαληθεύσιμη μέθοδος παρακολούθησης και λογιστικής καταγραφής του δεσμευμένου άνθρακα στο πλαίσιο του συστήματος εμπορίας ρύπων ETS, με ορίζοντα επανεξέτασης έως τις 31 του Δεκεμβρίου 2027.

Ήδη ο νορβηγικός νηογνώμονας συμμετέχει σε ένα πιλοτικό έργο μεταξύ των Erma First και Neptune Lines που ξεκίνησε το 2023 με μια κατ' αρχήν έγκριση από την DNV και συνεχίζεται με ένα ειδικό πιλοτικό πρόγραμμα μετατροπής και συλλογής άνθρακα επί ενός πλοίου ro-ro.

Επίσης, συμμετέχει σε ένα έργο της νορβηγικής πλοιοκτήτριας εταιρείας Solvang ASA, που είναι μία από τις πρώτες που προχώρησαν στη δέσμευση άνθρακα επί του σκάφους. Solvang και Wartsila έχουν λάβει χρηματοδότηση από την ENOVA, μια κορυφαία εταιρεία χρηματοοικονομικής τεχνολογίας που παρέχει διαδικτυακές χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, και θα πραγματοποιήσουν δοκιμές πλήρους κλίμακας σε ένα πλοίο μεταφοράς υγραερίου.

Στόχος είναι να αποδειχθεί ότι το CO2 μπορεί να δεσμευτεί από το βαρύ μαζούτ καύσης και να αποθηκευτεί στο πλοίο σε δεξαμενές καταστρώματος, και να αποκτηθεί εμπειρία σχετικά με τις λειτουργικές πτυχές της διαδικασίας.

Ένα από τα θέματα που ήταν στο επίκεντρο των συζητήσεων ήταν και η πρόκληση της εκπαίδευσης, περίπου μισού εκατομμυρίου ναυτικών προκειμένου να χειρίζονται τα εναλλακτικά καύσιμα που θα τροφοδοτούν τους στόλους σε όλο τον κόσμο.

Τα επίμαχα ζητήματα που τέθηκαν είναι ο αριθμός αριθμό των ναυτικών που θα χρειαστούν εκπαίδευση, ο αριθμός των εκπαιδευτών αλλά και οι μέθοδοι εκπαίδευσης καθώς και το εάν η αναβάθμιση δεξιοτήτων αποτελεί προϋπόθεση για την ενεργειακή μετάβαση, δεδομένου ότι στο παρελθόν η μετάβαση από τον ατμό στο πετρέλαιο δεν απαίτησε εκτεταμένα προγράμματα αναβάθμισης δεξιοτήτων.

## **Η Ευρώπη να ανακτήσει τη ναυπηγική της**

Προσπαθούμε να πείσουμε του υπεύθυνους χάραξης της πολιτικής των Βρυξελλών να προχωρήσουν στη διαμόρφωση συγκεκριμένης στρατηγικής με τη διαμόρφωση ελκυστικού νομοθετικού πλαισίου, προκειμένου η ναυπηγική βιομηχανία της Ευρώπης να ανακτήσει τις απώλειες του ναυπηγικού όγκου της από τις αγορές της Ασίας ανέφερε ο γενικός γραμματέας της Ένωσης Ναυπηγείων & Ναυτιλιακού Εξοπλισμού της Ευρώπης (Sea Europe) Christophe Tytgat.

Μιλώντας για την ανάπτυξη του κλάδου στην ευρωπαϊκή επικράτεια είπε ότι αυτή τη στιγμή η Γηραιά Ήπειρος έχει υψηλό πλεονέκτημα σε σύγκριση με τις Ηνωμένες Πολιτείες, καθώς η εμπορική ναυπηγική βιομηχανία από την πλευρά του Ατλαντικού είναι ουσιαστικά σχεδόν ανύπαρκτη και στηρίζεται μόνο στην παραγωγή τη στρατιωτικής.

Είπε επίσης ότι Sea Europe θέλει να εδραιώσει την θέση της στην κατασκευή επιβατηγών πλοίων αλλά και μικρότερων η μεσαίου μεγέθους για τη short sea ναυτιλία, που είναι στρατηγικής σημασίας για την Ευρώπη, αφού συνδέει εμπορικά όλα τα ευρωπαϊκά λιμάνια αλλά και τα νησιά.

Πρόσθεσε ότι ένα ακόμα κλάδος που θέλει η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία να αξιοποιήσει και να κατακτήσει είναι αυτός των υπεράκτιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Ο Christophe Tytgat είπε ότι η Ευρωπαϊκή Ναυπηγική Βιομηχανία που αποτελείτο από περίπου 300 ναυπηγεία όλων των ειδών και μεγεθών έχει ως στόχο να κατασκευάσει και να μετασκευάσει 10.000 πλοία μέχρι το 2035.

Τόνισε ότι ο κλάδος έχει περισσότερους από 28.000 κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού, ενώ παράγει 128 δισεκατομμύρια ευρώ ετήσια αξία παραγωγής, αναπτύσσοντας παράλληλα 1,1 εκατομμύρια άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας. Δήλωσε επίσης ότι το 9% του ετήσιου κύκλου εργασιών της ναυπηγικής βιομηχανίας επενδύεται σε έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία.

## Επιχειρηματικές συμφωνίες

Η Atlas Maritime για την παραγγελία δύο ακόμα δεξαμενόπλοιων τύπου Suezmax στο ναυπηγείο DH της Νότιας Κορέας, σε μια κίνηση φέρνει το τρέχον βιβλίο παραγγελιών του Λέοντα Πατίτσα πάνω από τα 2 δισ. δολάρια.

Ο Όμιλος ONEX υπέγραψε συμφωνία με την κορυφαία διεθνή εταιρεία σχεδιασμού ρυμουλκών Robert Allan για μια γραμμή παραγωγής 30 ρυμουλκών, αξίας 280 εκατομμυρίων ευρώ, τουλάχιστον 20 από τα οποία αναμένεται να έχουν ολοκληρωθεί έως το 2026, σε μια στρατηγική συνεργασία που έχει στόχο να αλλάξει το τοπίο στην ελληνική αγορά, καθώς τα αποκλειστικά δικαιώματα για την κατασκευή συγκεκριμένης σειράς ρυμουλκών στη χώρα παραχωρούνται στον Όμιλο ONEX.

Δύο νοτιοκορεατικές εταιρείες, ο κορεατικός νηογνώμονας KR και η HD Hyundai, υπέγραψαν MoU για να συνεργαστούν στο πιλοτικό έργο ανάπτυξης μίας λύσης έξυπνων πλοίων επόμενης γενιάς.

Στόχος του έργου είναι ο εξοπλισμός και η επίδειξη εφαρμογής των λύσεων έξυπνων πλοίων επόμενης γενιάς.

Η KR σχεδιάζει να πραγματοποιήσει τεχνικές επιθεωρήσεις με βάση τους κανόνες των νηογνώμωνων καθώς και τους τοπικούς και διεθνείς κανονισμούς, που θα επαληθεύουν την καταλληλότητα των λύσεων έξυπνων πλοίων επόμενης γενιάς.

Επίσης, ο Ευάγγελος Μαρινάκης, ιδρυτής της Capital Maritime & Trading Corp, ανακοίνωσε την παραγγελία έξι δεξαμενόπλοιων τύπου VLCC (Very Large Crude Carriers) με δυνατότητα χρήσης LNG ως καυσίμου, από το κινεζικό ναυπηγείο CSSC.

Αυτή η κίνηση υπογραμμίζει τη σημαντική επένδυση της Capital Maritime στην τεχνολογία διπλού καυσίμου, που την αναδεικνύει σε ηγέτη στις φιλικές προς το περιβάλλον λύσεις για τη ναυτιλία.

Τα Ποσειδώνια 2024 επέλεξαν και ο νηογνώμονας Lloyd's Register με το Ναυπηγείο Guangzhou International (GSI) για να υπογράψουν ένα κοινό σχέδιο ανάπτυξης για το σχεδιασμό του μεγαλύτερου πλοίου μεταφοράς αμμωνίας στον κόσμο (VLAC). Με χωρητικότητα 100.000 κυβικών μέτρων, το σκάφος θα διαθέτει μια ανεξάρτητη

δεξαμενή IMO τύπου B του για την ασφαλή αποθήκευση αμμωνίας, που αναμένεται να βελτιστοποιήσει τη λειτουργική του απόδοση.

Επιπλέον, η Franman, προμηθευτής της ναυτιλιακής βιομηχανίας, ανακοίνωσε τη συμφωνία της με το International Maritime Industries (IMI) της Σαουδικής Αραβίας να γίνει αποκλειστικός αντιπρόσωπος για την Ελλάδα και την Κύπρο του μεγαλύτερου ναυπηγείου M. Ανατολής και B. Αφρικής.

Η συμφωνία αφορά την προώθηση και προσέλκυση δυνητικών πελατών από τις δύο αγορές για τις υπηρεσίες Συντήρησης, Επισκευής και Αναβάθμισης (MRO) του IMI.

Στην υπογραφή Μνημονίου Συνεργασίας με την ελληνική εταιρεία Hellenic Environmental Center SA (HEC), προχώρησε ο Όμιλος SIRC, η σαουδαραβική εταιρεία επενδύσεων στον χώρο της ανακύκλωσης, που ανήκει εξ ολοκλήρου στο Ταμείο Δημοσίων Επενδύσεων της Σαουδικής Αραβίας.

Το Μνημόνιο Συνεργασίας υπεγράφη από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της SIRC, Μηχανικό Ziyad Al-Sheiha, και τον Δημήτρη Μελισσανίδη πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου της HEC.

Ο αμερικανικός νηογνώμονας ABS υπέγραψε Μνημόνιο Συνεργασίας με την HD Korea Shipbuilding & Offshore Engineering Co., Ltd. (HD KSOE), την HD Hyundai Heavy Industries, Co., Ltd. (HHI) και το Νηολόγιο της Λιβερίας (LISCR), για να συνεργαστούν πάνω στην εφαρμογή της Τεχνητής Νοημοσύνης (AI) για την εξάλειψη των τυφλών σημείων ασφάλειας των πλοίων.

Η εταιρεία LASSIFICATION και ο τεχνικός σύμβουλος του αμερικανικού νηογνώμονα ABS ανακοίνωσαν επίσης ότι προχωρούν στη δημιουργία ενός κέντρου κατάρτισης ναυτικών για την ασφάλεια στα πλοία «Ελληνικό Κέντρο Ασφάλειας Πλοίων» που θα δημιουργηθεί «προς όφελος ολόκληρου του κλάδου».

Το νέο κέντρο που θα δημιουργηθεί στην Αθήνα θα είναι ένα μέρος όπου «οι μεταβαλλόμενες διαστάσεις της ασφάλειας θα συναντήσουν την επόμενη γενιά μάθησης. Το έργο έχει συγκεντρώσει την υποστήριξη του ελληνικού υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, καθώς και της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

Ο αμερικανικός νηογνώμονας ABS ανακοίνωσε ότι ο χειρισμός των δυναμικών καυσίμων, οι κίνδυνοι στον κυβερνοχώρο, η υβριδική πρόωση με μπαταρίες και άλλες τεχνολογικές αλλαγές και αλλαγές που οδηγούνται από την απεξάρτηση από τον άνθρακα στα πλοία αναμένεται να είναι μεταξύ των «κρίσιμων αναδυόμενων θεμάτων ασφάλειας» που θα αντιμετωπιστούν από τη νέα εγκατάσταση.

Η Man Energy Solutions υπέγραψε μνημόνιο συνεργασίας με την Eastern Pacific Shipping (EPS) για την ανάπτυξη προγράμματος κατάρτισης πληρωμάτων στον

χειρισμό της αμμωνίας ως καύσιμο στα πλοία.

Τέλος, οι CAPITAL GAS, ERMA FIRST και BABCOCK υπέγραψαν δήλωση προθέσεων (Letter of Intent) για την εγκατάσταση ενός καινοτόμου συστήματος δέσμευσης και αποθήκευσης άνθρακα (CCS), Fit Carbon, σε τέσσερα νέα πλοία μεταφοράς διοξειδίου του άνθρακα (LCO<sub>2</sub>).