

Οι προκλήσεις για την ελληνική ναυτιλία στην πορεία προς την πράσινη μετάβαση

2025/01/03 12:22 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Πολλές είναι οι προκλήσεις για την ελληνική ναυτιλία στην πορεία προς την πράσινη μετάβαση.

Όπως υποστηρίζει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, στην τελευταία ετήσια έκθεσή της, **η αναθεωρημένη Στρατηγική του IMO (2023 IMO GHG Strategy) περιλαμβάνει πιο φιλόδοξους στόχους** για τη μείωση των εκπομπών GHG, αποτελώντας ορόσημο για τις παγκόσμιες προσπάθειες μείωσης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος της ναυτιλίας.

Επί του παρόντος, πραγματοποιούνται συζητήσεις στον IMO για μεσοπρόθεσμα μέτρα, με τεχνικές και οικονομικές παραμέτρους που απαιτούνται για να δώσουν κίνητρα για τη μείωση των εκπομπών και να χρηματοδοτήσουν τη μετάβαση σε καθαρότερα καύσιμα και εναλλακτικές τεχνολογίες.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) συμμετέχει ενεργά στις διεργασίες του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ICS), με στόχο, όπως σχολιάζει, την προώθηση ρεαλιστικών και άρα εφαρμόσιμων για την ναυτιλία προτάσεων διεθνώς.

Η ένταξη της ναυτιλίας στο EU ETS θα οδηγήσει σε δυσανάλογη, τόσο διοικητική όσο και κυρίως οικονομική, επιβάρυνση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που προσεγγίζουν συχνά λιμάνια στην ΕΕ, αυξάνοντας τελικά το κόστος για τους καταναλωτές, σχολιάζει η ΕΕΕ

Η ΕΕΕ, όπως υπογραμμίζει, στηρίζει σθεναρά την υιοθέτηση παγκόσμιων μέτρων που θα εξυπηρετούν όλους τους ναυτιλιακούς κλάδους και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της bulk/tramp ναυτιλίας που αποτελεί τον μεγαλύτερο τομέα της βιομηχανίας σε όρους τονο-μιλίων.

Λαμβάνοντας υπόψη τα εγγενή χαρακτηριστικά της ναυτιλίας, την πολυπλοκότητα

του κλάδου, καθώς και την εξάρτηση της ναυτιλίας από άλλα εμπλεκόμενα μέρη για την απανθρακοποίησή της, κυρίως από παραγωγούς και προμηθευτές ασφαλών καυσίμων, η ΕΕΕ υποστηρίζει την παροχή κινήτρων για την παραγωγή εναλλακτικών, ασφαλών καυσίμων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών άνθρακα. Τα καύσιμα αυτά θα πρέπει να είναι διαθέσιμα σε επαρκείς ποσότητες παγκοσμίως.

Ο κανονισμός για τον δείκτη CII σε καθεστώς αναθεώρησης

Οι ανησυχίες της ναυτιλιακής κοινότητας, όπως υποστηρίζει η ΕΕΕ, σχετικά με τις σοβαρές ατέλειες του μέτρου του Δείκτη Έντασης Άνθρακα (Carbon Intensity Index – CII) είναι ο λόγος για τον οποίο, το μέτρο παραμένει υπό αναθεώρηση μέχρι το 2026, κατόπιν συμφωνίας που επιτεύχθηκε στον IMO.

Η ΕΕΕ υποστηρίζει πλήρως τον στόχο της αναθεώρησης που είναι να διασφαλιστεί ότι το CII αντανακλά με ακρίβεια την λειτουργική ενεργειακή αποδοτικότητα των πλοίων, παρέχει αποτελεσματικά κίνητρα για την υιοθέτηση μέτρων και στρατηγικών ανταγωνισμού



Επομένως, η

ναυτιλία της ΕΕ θα διαδραματίσει κρίσιμο ρόλο για την επίτευξη των στόχων του πακέτου «Fit-for-55», καθώς θα διευκολύνει την πράσινη μετάβαση μέσω της μεταφοράς καθαρότερων καυσίμων.

Ταυτόχρονα, καλείται να διασφαλίσει τον συνεχή ενεργειακό και επισιτιστικό εφοδιασμό της ΕΕ.

Ωστόσο, υπάρχει ο κίνδυνος τα περιφερειακά μέτρα να υπονομεύσουν τη βιωσιμότητα της ναυτιλίας της ΕΕ και τον στρατηγικό της ρόλο, απειλώντας συγχρόνως την ανταγωνιστικότητά της.

Αυτοί οι κίνδυνοι προκύπτουν, όπως υπογραμμίζει η ΕΕΕ, επειδή το πακέτο «Fit-for - 55» δεν λαμβάνει κατάλληλα υπόψη τον διεθνή χαρακτήρα και την ποικιλομορφία της ναυτιλίας.

Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών της ΕΕ (EU ETS)

Η ένταξη της ναυτιλίας στο EU ETS θα οδηγήσει σε δυσανάλογη, τόσο διοικητική όσο και κυρίως οικονομική, επιβάρυνση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που προσεγγίζουν συχνά λιμάνια στην ΕΕ, αυξάνοντας τελικά το κόστος για τους καταναλωτές, σχολιάζει η ΕΕΕ.

Η επιβάρυνση αυτή είναι ιδιαίτερα υψηλή για τις Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις που αποτελούν την ραχοκοκαλιά της ευρωπαϊκής και διεθνούς ναυτιλίας.

Επιπλέον, η επέκταση του EU ETS στη ναυτιλία **μπορεί να δημιουργήσει εμπορικό πλεονέκτημα για ναυτιλιακές εταιρείες εκτός ΕΕ, προκαλώντας έτσι στρέβλωση του ανταγωνισμού.**

Σημαντική θα είναι και η επίπτωσή της στην ανταγωνιστικότητα των λιμανιών της ΕΕ, καθώς μπορεί να οδηγήσει σε απομάκρυνση της παγκόσμιας ναυτιλίας από αυτά.

Η δημιουργία πολλών αντίστοιχων με το EU ETS περιφερειακών ή εθνικών συστημάτων ανά τον κόσμο, λόγω του προηγούμενου που έχει δημιουργήσει η ΕΕ, αποτελεί βασικό λόγο ανησυχίας για τον κλάδο.

Το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ - EU Emissions Trading System) επεκτάθηκε και στις θαλάσσιες μεταφορές

Το 2023 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επέκτεινε το ΣΕΔΕ στις θαλάσσιες μεταφορές, παράλληλα με τη δράση που συμφωνήθηκε εντός του IMO.

Η υποχρέωση παράδοσης δικαιωμάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών

εισάγεται σταδιακά κατά την περίοδο 2024-2026.

Η υλοποίηση της δέσμης μέτρων Fit for 55 εκτιμάται ότι μπορεί να οδήγησε σε αυξημένο κόστος λειτουργίας της εγχώριας ακτοπλοΐας κατά 320 εκατομμύρια ευρώ το 2031 (σε σύγκριση με σενάριο μη εφαρμογής των μέτρων), εάν δεν ληφθούν κατάλληλα μέτρα προσαρμογής, σύμφωνα με σχετική έρευνα του IOBE

Οι ναυτιλιακές εταιρείες θα είναι υποχρεωμένες να αγοράζουν πιστοποιητικά και να τα καταθέτουν για το 40% το 2024, το 70% το 2025, και το 100% των εξακριβωμένων εκπομπών τους βάσει του MRV κανονισμού από το 2026 και μετά.

Από την υποχρέωση αυτή μπορούν να εξαιρεθούν μέχρι το 2030 πλόες που αφορούν στη σύνδεση νησιών, με πληθυσμό μικρότερο από 200 χιλιάδες μόνιμους κατοίκους, με άλλα λιμάνια εντός της ίδιας χώρας που ανήκει το εν λόγω νησί. **Οπότε, στην Ελλάδα η υποχρέωση αφορά στις πλόες προς/από Κρήτη και Αδριατική.**

Το 2023 τροποποιήθηκε ο κανονισμός που αφορά στο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές (EU Maritime MRV Regulation).

Από το 2024, ο κανονισμός αφορά στα πλοία άνω των 5000GT (άνω των 400GT από το 2025) και στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), μεθανίου (CH₄) και οξειδίου του αζώτου (N₂O) που εκλύονται κατά τη διάρκεια των ταξιδιών τους από ή/και προς λιμένες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (EOX) για τη μεταφορά για εμπορικούς σκοπούς φορτίου ή επιβατών.

Η επίδραση στην ακτοπλοΐα

Η υλοποίηση της δέσμης μέτρων Fit for 55 εκτιμάται ότι μπορεί να οδήγησε σε αυξημένο κόστος λειτουργίας της εγχώριας ακτοπλοΐας κατά 320 εκατομμύρια ευρώ το 2031 (σε σύγκριση με σενάριο μη εφαρμογής των μέτρων), εάν δεν ληφθούν κατάλληλα μέτρα προσαρμογής, σύμφωνα με σχετική έρευνα του IOBE.

Αυτή η επιβάρυνση μπορεί να οδηγήσει σε μείωση της ακτοπλοϊκής κίνησης κατά περισσότερο από 10% το ίδιο έτος.

Η μειωμένη δραστηριότητα του κλάδου και ο χαμηλότερος αριθμός επισκεπτών στα νησιά της χώρας μπορεί να επιφέρει μείωση του ΑΕΠ κατά περισσότερο από 650

εκατομμύρια ευρώ το 2031, ενώ σε όρους απασχόλησης η απώλεια των θέσεων εργασίας εκτιμάται σε 16 χιλιάδες θέσεις εργασίας στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας (νησιωτικές περιοχές και ηπειρωτική χώρα).