

Στα 589 ανέρχονται τα, υπό ναυπήγηση, πλοία των Ελλήνων εφοπλιστών

2025/02/17 07:13 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Πρωτοπόροι παραμένουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες στις ναυπηγήσεις οικολογικών πλοίων, συμβάλλοντας ενεργά στην πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας και την προσαρμογή της στις σύγχρονες περιβαλλοντικές απαιτήσεις του IMO.

Ο ελληνόκτητος στόλος είναι ο μεγαλύτερος παγκοσμίως που λειτουργεί με εναλλακτικά καύσιμα, αλλά και με εγκαταστάσεις καθαρισμού οξειδίων του θείου (SOX scrubber-fitted fleet), όπως μετέδωσε το ΑΠΕ – ΜΠΕ.

Σύμφωνα με στοιχεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών το 43% του ελληνόκτητου στόλου παγκοσμίως είναι εξοπλισμένο με νέες τεχνολογίες εξοικονόμησης ενέργειας στην πορεία προς την πράσινη μετάβαση ενώ την ίδια ώρα το ποσοστό του παγκόσμιου στόλου είναι 39%.

Το 7,3% του ελληνόκτητου στόλου έχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιεί διπλά καύσιμα με LNG ενώ το ποσοστό του παγκόσμιου στόλου είναι 6,4%.

Επίσης το 66% των ελληνόκτητων δεξαμενοπλοίων που πρόκειται να παραδοθούν (orderbook)θα είναι εξοπλισμένα με συστήματα καθαρισμού των οξειδίων του θείου ενώ το ποσοστό του παγκόσμιου στόλου είναι στο 57%

Οι ναυπηγήσεις

Αυτή τη στιγμή τα υπό ναυπήγηση ελληνόκτητα πλοία με νέες τεχνολογίες και εναλλακτικά καύσιμα, **ανέρχονται σε 589, χωρητικότητας πάνω από 56 εκατ. τόνους που αποτελεί το 17% του παγκόσμιου orderbook.**

Στην Κίνα ναυπηγούνται 387 πλοία χωρητικότητας 38 εκατ. DWT που αποτελούν το 67,55% του συνόλου των ελληνικών ναυπηγήσεων και το 17,47% του συνόλου των ναυπηγήσεων στην Κίνα σε DWT.

Στην Νότιο Κορέα ναυπηγούνται 139 ελληνόκτητα πλοία χωρητικότητας 13 εκατ. DWT που αποτελούν το 21,13% του συνόλου των ελληνικών ναυπηγήσεων και το 21,13% του συνόλου των ναυπηγήσεων στην Κορέα σε DWT.

Επίσης, στην Ιαπωνία ναυπηγούνται 45 ελληνόκτητα πλοία χωρητικότητας 4 εκατ. DWT που αποτελούν το 6,74% των ελληνικών ναυπηγήσεων και το 10,52% του συνόλου των ναυπηγήσεων στην Ιαπωνία σε DWT.

Όπως μάλιστα ανέφερε η πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Μελίνα Τραυλού κατά τη γενική συνέλευση της Ένωσης στο Ευγενίδειο Ίδρυμα, μέσα σε έναν χρόνο, η χωρητικότητα των υπό ναυπήγηση πλοίων αυξήθηκε κατά 65%, ποσοστό που αντιστοιχεί στο 17% του παγκόσμιου orderbook.

Οι παραγγελίες με εναλλακτικά καύσιμα

Σύμφωνα με την τελευταία έκθεση «Green Technology Tracker» της Clarksons Research που καταγράφει την πρόοδο της υιοθέτησης εναλλακτικών καυσίμων και των επενδύσεων σε τεχνολογίες εξοικονόμησης ενέργειας στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στόλο, για το 2024, έχουμε αναφερθεί 820 παραγγελίες πλοίων χωρητικότητας 62,2 εκατ. GT που περιλαμβάνουν δυνατότητες εναλλακτικών καυσίμων (727 παραγγελίες χωρητικότητας 52,1 εκατ. GT εξαιρουμένων των LNG Carriers), ένα επίπεδο ρεκόρ επενδύσεων.

Υπήρξε μια επιστροφή στην κυριαρχία της τεχνολογίας διπλού καυσίμου LNG (που αντιπροσωπεύει το 70% της χωρητικότητας με εναλλακτικά καύσιμα που παραγγέλθηκαν εξαιρουμένων των LNG Carriers, από 43% το 2023, με τη μεθανόλη να μειώνεται στο 14% του μεριδίου από 30%).

Συνολικά, έχουμε αναφερθεί παραγγελίες για πλοία ικανά να χρησιμοποιούν είτε Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο ΥΦΑ (390 παραγγελίες, 297 εξαιρουμένων των LNG Carriers), μεθανόλη (118 παραγγελίες), αμμωνία (25 παραγγελίες), υγραέριο (72 παραγγελίες) ή υδρογόνο (12 παραγγελίες).

Σε όλους τους τύπους καυσίμων, η αμμωνία και η μεθανόλη κατέχουν εξέχουσα θέση ως επιλογές «έτοιμων» εναλλακτικών καυσίμων (αμμωνία: 130 παραγγελίες, μεθανόλη: 320).

Με το επιβεβαιωμένο βιβλίο παραγγελιών (50% της χωρητικότητας του βιβλίου παραγγελιών είναι σήμερα με εναλλακτικά καύσιμα) και τις προβλεπόμενες επενδύσεις τα επόμενα χρόνια, η clarskons προβλέπει ότι πάνω από το ένα πέμπτο της συνολικής χωρητικότητας του στόλου θα είναι ικανό για εναλλακτικά καύσιμα μέχρι το 2030.

Σημαντικές Τεχνολογίες Εξοικονόμησης Ενέργειας (ESTs) έχουν τοποθετηθεί σε πάνω από 10.360 πλοία, που αντιστοιχούν σε περισσότερο από 37% της χωρητικότητας του στόλου.

Οι επενδύσεις σε λιμενικές υποδομές και η διαθεσιμότητα «πράσινων» καυσίμων συνεχίζουν να υστερούν, με το Green Technology Tracker να αναφέρει λεπτομερώς ότι αυτή τη στιγμή υπάρχουν 276 λιμάνια με δεξαμενισμό LNG και 275 με σύνδεση ρεύματος ξηράς σε λειτουργία ή προγραμματισμένη, ενώ 35 λιμάνια με διαθέσιμο και προγραμματισμένο δεξαμενισμό μεθανόλης.

Οι διαπραγματεύσεις στον IMO

Η πορεία των διαπραγματεύσεων για τον καθορισμό ενός μελλοντικού μηχανισμού τιμολόγησης στην πορεία προς την απανθρακοποίηση της ναυτιλίας, βρέθηκε πρόσφατα στο επίκεντρο συνάντησης που είχε ο υπουργός Ναυτιλίας Χρήστος Στυλιανίδης στο Λονδίνο με το Γενικό Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO Αρσένιο Ντομίνγκεζ.

Σημειώνεται ότι οι συζητήσεις και οι διαπραγματεύσεις για τον καθορισμό του μελλοντικού μηχανισμού τιμολόγησης θα εξεταστούν στην MEPC 83 τον Απρίλιο και μέχρι την προγραμματισμένη έγκριση του μέτρου τον Οκτώβριο του 2025.

Στον IMO συνδιαλέγονται 176 κράτη, τα οποία καλούνται να συμφωνήσουν στη λήψη αποφάσεων έχοντας διαφορετικά και αντικρουόμενα συμφέροντα.

Είναι κατανοητό, λοιπόν, το μέγεθος της δυσκολίας του εγχειρήματος.

Το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο, με 50 κράτη, που εκπροσωπούν περίπου τα 2/3 της παγκόσμιας χωρητικότητας, έχει ήδη καταθέσει πρόταση που μπορεί να αποτελέσει βασικό πυλώνα της επιδιωκόμενης οικουμενικής συμφωνίας στις προσεχείς κρίσιμες διαπραγματεύσεις στον IMO.

Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο (ICS) και Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) προτείνουν από κοινού κείμενο για τον μηχανισμό τιμολόγησης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για τη διεθνή ναυτιλία.

“Βρισκόμαστε, για πρώτη φορά, κοντά στο ενδεχόμενο μιας διεθνούς λύσης. Υπάρχει σύγκλιση μεταξύ 50 Κρατών Μελών του IMO, για πρόταση υιοθέτησης ενός ανεξάρτητου οικονομικού μέτρου, που θα βασίζεται σε μηχανισμό τύπου συνεισφοράς. **Δηλαδή, ένα levy στο καύσιμο, έχοντας αποφύγει άλλες προτάσεις, που ακολουθούσαν το πρότυπο του Ευρωπαϊκού ETS.**

Η πρόταση αυτή εξυπηρετεί τον στόχο μας να διασφαλιστεί, με διάταξη παγκόσμιας

εφαρμογής, ότι όλα τα κόστη συμμόρφωσης θα μετακυλήσουν στον commercial operator”, ανέφερε πρόσφατα η πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Μελίνα Τραυλού.

Η νέα κοινή πρόταση αποσκοπεί στην επίτευξη του στόχου των καθαρών μηδενικών εκπομπών μέσω της μείωσης του χάσματος των τιμών και της παροχής κινήτρων για την υιοθέτηση ναυτιλιακών καυσίμων μηδενικών ή σχεδόν μηδενικών εκπομπών.

Εάν οι κατάλληλοι για τον σκοπό αυτό κανονισμοί εγκριθούν από τα κράτη-μέλη του IMO τον Απρίλιο του 2025, ο μηχανισμός τιμολόγησης των ναυτιλιακών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου θα πρέπει να τεθεί σε ισχύ παγκοσμίως στις αρχές του 2027.