
Οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. Πως επηρεάζονται Ελλάδα και Μεσόγειος

2018/11/14 10:06 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ανάδειξη των βασικών παραμέτρων που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού και Μεσογειακού κλάδου shortsea, καθώς και οι τάσεις οι οποίες θα επικρατήσουν το επόμενο χρονικό διάστημα, ενόψει και της εφαρμογής των νέων κανονισμών το 2020 τέθηκαν, μεταξύ άλλων, επί τάπητος σε ημερίδα που διοργανώθηκε στο Ευρωκοινοβούλιο από την Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ) και τον Ευρωβουλευτή Μ. Κύρκο.

Επίσης, ανακοινώθηκαν για πρώτη φορά στη Κομισιόν τα συμπεράσματα της έρευνας της ΕΕΝΜΑ και του Πανεπιστημίου Αιγαίου για την Ελληνική Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων.

Μόλις το 10% των πλοιοκτητών της ΝΜΑ θα επενδύσει σε scrubbers

Αναφερόμενος στο πλαίσιο λειτουργίας της ΝΜΑ στην Ελλάδα αλλά και στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου ο πρόεδρος ΕΕΝΜΑ κ. Σημαντώνης εστίασε στις προκλήσεις που δημιουργεί το νέο κανονιστικό περιβάλλον, αλλά και στην αναγκαιότητα υιοθέτησης κινήτρων προκειμένου να επιτευχθεί η ποιοτική αναβάθμιση του στόλου, προσαρμοσμένου στις νέες απαιτήσεις.

Έκανε ειδική μνεία στις προκλήσεις του κλάδου, στα μέτρα και πρωτοβουλίες που είναι απαραίτητο να υιοθετηθούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα του ευρωπαϊκού στόλου, όπως η χρηματοδότηση, η άρση της γραφειοκρατίας καθώς και μέτρα για την αλλαγή τρόπου μεταφοράς των εμπορευμάτων.

Όπως είπε «από οικονομικής πλευράς, τα τελευταία χρόνια αντιμετωπίζουμε μια παρατεταμένη οικονομική κρίση, οι ναύλοι είναι χαμηλοί γεγονός που επηρεάζει τις επιδόσεις του τομέα όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και στην Ευρώπη.

Από περιβαλλοντικής απόψεως, **η NMA είναι το μέσο μεταφοράς που παράγει λιγότερους ρύπους** σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς, συμβάλλοντας στη βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Παρόλα αυτά, αντιμετωπίζει πολλαπλές πιέσεις και προκλήσεις, καθώς ο στόλος μας πρέπει να προσαρμοστεί στους επερχόμενους νέους κανονισμούς. Όμως η μετάβαση αυτή δεν είναι τόσο ομαλή όσο αναμενόταν».



Στη συνέχεια, ο πρόεδρος της EENMA αναφέρθηκε στα προβλήματα που προκύπτουν λέγοντας «Από τη δική μας άποψη -ως πλοιοκτήτες ναυτιλίας μικρών αποστάσεων- η προστασία του περιβάλλοντος είναι σημαντική και στις προτεραιότητές μας είναι να παρέχουμε ποιοτικές και βιώσιμες υπηρεσίες στους πελάτες μας. Χαιρετίζουμε την πρόοδο που έχει επιτευχθεί τόσο σε διεθνές όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την προστασία του περιβάλλοντος.

Ωστόσο, πρέπει να εκφράσω τις ανησυχίες μου ειδικά όσον αφορά στη διαθεσιμότητα και τη συμβατότητα των καυσίμων με περιεκτικό σε θείο έως 0,5%, έχοντας υπόψη ότι τα 228 διυλιστήρια σε όλο τον κόσμο χρειάζονται περίπου 320 δισ. δολ. για να βελτιώσουν την τεχνολογία τους, ενώ υπάρχει ανησυχία για την ποιότητα των καυσίμων που παραδίδονται και την αποτελεσματικότητα των σχετικών ελέγχων.

Ο στόλος της NMA είναι μεγαλύτερος από τον μέσο όρο ηλικίας της ΕΕ, γεγονός που, εάν συνδυαστεί με τις νέες κανονιστικές απαιτήσεις, σημαίνει ότι η λειτουργία αυτών των πλοίων θα είναι αντιοικονομική. Για το λόγο αυτό, πολλά πλοία αναμένεται να βγουν εκτός αγοράς προκαλώντας πιθανές στρεβλώσεις σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές.

Η κύρια πρόκληση για εμάς είναι η προσαρμογή με τα νέα όρια του θείου. Οι εναλλακτικές μας είναι είτε η χρήση καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο, ο εξοπλισμός πλοίων με συστήματα καθαρισμού του καυσίμου τα λεγόμενα scrubbers, η μετατροπή σε dual fuel-μηχανές καύσης διπλού καυσίμου ή η επένδυση σε νέες κατασκευές».

Μεταξύ άλλων τόνισε ότι «Βάσει έρευνας που διεξήγαμε στα μέλη μας, το **90% δήλωσε ότι δεν θα προχωρήσει σε επενδύσεις και θα συνεχίσει να λειτουργεί χρησιμοποιώντας καύσιμο 0,5%** και μόνο το 10% θα επενδύσει σε scrubbers. Οι κυριότεροι λόγοι είναι η ηλικία του στόλου και η οικονομική δυνατότητα των πλοιοκτητών.

Επιπλέον, μια άλλη ανησυχία είναι ότι σήμερα δεν υπάρχει μια ευρέως αποδεκτή τεχνολογία που μπορεί να εξασφαλίσει την αποτελεσματικότητα των υφιστάμενων συστημάτων καθαρισμού. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει μεγάλη πιθανότητα στο εγγύς μέλλον αυτά τα συστήματα να αποδειχθούν ακατάλληλα.

Δεδομένου ότι δεν θα υπάρξουν επενδύσεις σε νέα πλοία, υπάρχουν ισχυρές ενδείξεις ότι **ο σημερινός στόλος θα παρουσιάσει τάσεις συρρίκνωσης** και ότι η μέση ηλικία των πλοίων θα αυξηθεί περαιτέρω.

Οι συνθήκες αυτές αναμένεται να φέρουν ανισορροπία στην αγορά της NMA στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου, επηρεάζοντας το κόστος μεταφοράς των αγαθών, λόγω του υψηλότερου κόστους των καυσίμων, το οποίο πιθανόν να μετακυλιστεί στους καταναλωτές, ενώ δεν είναι απίθανο μικρότεροι «παίκτες» να βρεθούν εκτός αγοράς.

Ένα τέτοιο σενάριο μπορεί να οδηγήσει σε ολιγοπωλιακές συνθήκες σε ορισμένες γεωγραφικές περιοχές, δεδομένου ότι γίνουν συγχωνεύσεις προκειμένου να επιτευχθεί μείωση λειτουργικού κόστους».



Επιτακτική

η ανάγκη για κίνητρα

Αναφερόμενος στην εξεύρεση λύσεων επεσήμανε «Η προφανής λύση θα είναι οι επενδύσεις σε πλοία νέας τεχνολογίας, αλλά για τους μικρούς εφοπλιστές αυτό δεν μπορεί να είναι μια επιλογή, λόγω του υψηλού κόστους καθώς και την έλλειψη πρόσβασης σε ευκαιρίες χρηματοδότησης.

Κατά την άποψή μας, η **Ευρώπη πρέπει να δώσει συγκεκριμένα κίνητρα** για να διευκολύνει τη μετατροπή του τομέα. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσω της διευκόλυνσης της πρόσβασης σε δανειακά κεφάλαια, μέσω της υποστήριξης των ευρωπαϊκών ναυπηγείων, μέσω της ανάπτυξης πρωτοβουλιών με γνώμονα τη ζήτηση για την επίτευξη αλλαγής του τρόπου μεταφοράς και την άρση των γραφειοκρατικών διαδικασιών».

Τα χαρακτηριστικά της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στην Ελλάδα

Η κοσμήτωρ του Πανεπιστημίου Αιγαίου, Μαρία Λεκάκου παρουσίασε τα αποτελέσματα μελέτης που πραγματοποίησε το Εργαστήριο Διοίκησης Ναυτιλιακών και Λιμενικών Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Αιγαίου για τα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στην Ελλάδα.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας:

- το 80% των συνολικά διακινούμενων εμπορευμάτων δια θαλάσσης μεταφέρονται μέσω Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.
- Όσον αφορά στη γεωγραφική κατανομή των εμπορευματικών ροών παρατηρείται μία συγκέντρωση κυρίως στα λιμάνια της Αττικής, καθώς ο Πειραιάς, τα Μέγαρα, η Θεσσαλονίκη και η Ελευσίνα είναι τα λιμάνια που συγκεντρώνουν σχεδόν το 75% της

σχετικής κίνησης.

-Υπάρχει σταδιακή αύξηση του μεγέθους των πλοίων που εξυπηρετούν τη ζήτηση των Ευρωπαϊκών και γειτονικών θαλάσσιων μεταφορών, με το μέσο μέγεθος να είναι σε χωρητικότητα μεγαλύτερο των 20.000 τόνων dw.

- Η Μαύρη Θάλασσα και η Μέση Ανατολή είναι οι βασικές περιοχές προέλευσης των φορτίων και η Ιταλία και η Τουρκία οι βασικές χώρες προορισμού.

Σύμφωνα με την ίδια «Είναι φανερός ο ρόλος της NMA στο θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ των τριών ηπείρων και άρα και τη δυναμική που μπορεί να αποκτήσει ο κλάδος. Είναι αναγκαία η **υιοθέτηση νέων πολιτικών προσέλκυσης πλοίων στην ελληνική σημαία** καθώς το ποσοστό των εγγεγραμμένων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο φθίνει- αποτελεί σε ποσοστό το 25%- λειτουργώντας ανασταλτικά στη δυναμική της ανάπτυξης αλλά και μειώνοντας τη συμβολή της NMA στην εθνική οικονομία».



Απαραίτητη η

ενίσχυση του ρόλου της NMA

Ο Στράτος Παπαδημητρίου, καθηγητής Συστημάτων Μεταφορών του Πανεπιστημίου Πειραιά, εστίασε στις πολυτροπικές μεταφορές και στο ρόλο της NMA στην αποτελεσματικότητα του Ευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, επισημαίνοντας ότι **η μεταφορά προϊόντων στην Ευρώπη μέσω ξηράς αυξάνει και ότι αυτή η κατάσταση πρέπει να αντιστραφεί** αφού οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν το μικρότερο ποσοστό μόλυνσης της ατμόσφαιρας ειδικά σε σύγκριση με τα οχήματα.

Εξήρε τα πλεονεκτήματα της NMA και τις απαραίτητες ενέργειες που πρέπει να γίνουν σε ευρωπαϊκό επίπεδο προκειμένου να ενισχυθεί περαιτέρω ο ρόλος της NMA όπως είναι, μεταξύ άλλων, η απλοποίηση των γραφειοκρατικών διαδικασιών, η υιοθέτηση κατάλληλων πολιτικών για τη βελτίωση των υποδομών στη στεριά και η χρήση νέων τεχνολογιών οι οποίες να μειώνουν τον τους χρόνο διαχείρισης των πλοίων στα λιμάνια.

Ο Σταύρος Ράπτης, σύμβουλος περιβάλλοντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση Λιμένων, αναφέρθηκε στις εξελίξεις της λιμενικής βιομηχανίας και στους τρόπους με τους

οποίους τα ευρωπαϊκά λιμάνια ανταποκρίνονται στα νέα δεδομένα των περιβαλλοντικών κανονισμών.

Παρουσίασε στοιχεία της μελέτης που έχει πραγματοποιηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση Λιμένων (ESPO):

- το 50% των λιμένων διαθέτουν συστήματα ηλεκτροδότησης στην ξηρά σε περισσότερους από ένα προβλήτα,
- το 54% εφαρμόζει διαφοροποιημένες τιμολογιακές πολιτικές για «πράσινα πλοία»,
- το 30% διαθέτει σταθμούς ανεφοδιασμού Υδροποιημένου Φυσικού Αερίου, ενώ
- το 24% έχουν σε εξέλιξη έργα υποδομών για ΥΦΑ.

Ποια είναι τα προβλήματα

Η Έλλη Πετράκη της εταιρείας ENEA Management- β' αντιπρόεδρος EENMA αναφέρθηκε στην αναγκαιότητα ανανέωσης του στόλου NMA στο κόστος ναυπήγησης, καθώς και στις δυνατότητες χρηματοδότησης που παρέχουν τα ασιατικά ναυπηγεία στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης στρατηγικής χρηματοδότησης που διαθέτουν για την προσέλκυση παραγγελιών σε σχέση με τα αντίστοιχα Ευρωπαϊκά ναυπηγεία.

Όπως τόνισε «οι πλοιοκτήτες NMA θα προτιμούσαν να χτίζουν τα πλοία τους σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία».

Η Αλεξάνδρα Γκανά της Ganmar shipping μέλος δ.σ. EENM αναφέρθηκε στη πολυπλοκότητα του νομοθετικού πλαισίου της NMA σε ευρωπαϊκό επίπεδο το οποίο επιβαρύνει το πλοίο τόσο με γραφειοκρατικές διαδικασίες αλλά επιμηκύνει το χρόνο παραμονής του πλοίου στο λιμάνι και τους χρόνους παράδοσης.

Ο Γιώργος Σουραβλάς της Load line Marine SA -μέλος EENMA τόνισε ότι υπάρχουν ισχυρές ενδείξεις ότι ο σημερινός στόλος της NMA θα παρουσιάσει τάσεις συρρίκνωσης. Οι συνθήκες αυτές αναμένεται να φέρουν ανισορροπία στην αγορά της ευρύτερης Μεσογείου, επηρεάζοντας το κόστος μεταφοράς των αγαθών, λόγω του υψηλότερου κόστους των καυσίμων.

Ο καπετάν Δημήτρης Σπυριδάκης - μέλος δ.σ. EENMA μίλησε για τις ποτάμιες μεταφορές και στο σημαντικό ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν στην ολοκλήρωση του μεταφορικού συστήματος αλλά και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα ποταμόπλοια λόγω πολλών ναυαγίων στο Δούναβη και τα οποία δεν έχουν ανελκυστεί μέχρι σήμερα.

Ο πρώην ναύαρχος του Λιμενικού Ανδρέας Συρίγος- σύμβουλος επί ναυτιλιακών

θεμάτων EENMA στις πρόσφατες οικονομικές επιβαρύνσεις της ναυτιλίας στο πλαίσιο της προστασίας του περιβάλλοντος που φθάνουν συνολικά τα 60 δισ. δολ. ετησίως.

Τα συμπεράσματα

Συμπερασματικά, προέκυψε ότι ο στόλος της Ανατολικής Μεσογείου χαρακτηρίζεται από πλοία μεγαλύτερης ηλικίας σε σχέση με τα αντίστοιχα που δραστηριοποιούνται στη Βόρεια Ευρώπη. Αυτό επηρεάζει όχι μόνο την επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα αλλά και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του στόλου SSS στην ευρύτερη περιοχή.

Οι νέοι περιβαλλοντικοί κανονισμοί προσθέτουν σημαντικές πιέσεις προσαρμογής, ιδιαίτερα στις εταιρείες μικρού μεγέθους, οι οποίες δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις νέες συνθήκες κυρίως λόγω της έλλειψης επαρκών κεφαλαίων και την αδυναμία πρόσβασης σε δανειοδότηση

Δεν υπάρχει ένα αποτελεσματικός μηχανισμός χορήγησης δανείων για την υποστήριξη των μικρών καθώς τα χρηματοδοτικά εργαλεία αφορούν σε εταιρείες μεγαλύτερου μεγέθους

Ο κλάδος αντιμετωπίζει σημαντικά γραφειοκρατικά εμπόδια λόγω των διαφορετικών διαδικασιών και νομοθεσιών των Κ-Μ. Ένα ενιαίο πλαίσιο θα διευκόλυνε την ελεύθερη διακίνηση εμπορευμάτων και θα συρρίκνωνε τον τελικό χρόνο παράδοσης των προϊόντων βελτιώνοντας σημαντικά την απόδοση του κλάδου.

Έλλειψη συγκεκριμένων κινήτρων σχεδιασμένα ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες και τα χαρακτηριστικά της περιοχής της Μεσογείου για τη μετατόπιση φορτίων από τους οδικούς άξονες στους θαλάσσιους διαδρόμους.