

P. Καραχαννάς (ΕΛΠΕ): Η τοποθέτηση scrubbers, θα απαιτούσε επένδυση 2-4 εκατ. ευρώ από τους Έλληνες πλοιοκτήτες

2019/06/14 09:50 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σε συρρίκνωση οδηγείται η αγορά ναυτιλιακού καυσίμου στην Ελλάδα, λόγω της υποχρεωτικής εφαρμογής του κανονισμού από τον IMO, βάσει του οποίου επιβλήθηκε η υιοθέτηση του ορίου του 0,5% στα ναυτιλιακά καύσιμα σε θείο, από την 1η Ιανουαρίου του 2020.

Τα παραπάνω τόνισε ο γενικός διευθυντής εγχώριας και διεθνούς εμπορίας του ομίλου των ΕΛΠΕ, Ρομπέρτο Καραχαννάς και διευθύνων σύμβουλος της ΕΚΟ ΑΒΕΕ, μιλώντας στο 7ο Export Summit του Συνδέσμου Εξαγωγέων Βόρειας Ελλάδας (ΣΕΒΕ).

Περιγράφοντας τις προκλήσεις που θα κληθεί να αντιμετωπίσει η αγορά του ναυτιλιακού καυσίμου στην Ελλάδα, που συνολικά ανέρχεται σε 2.700.000 τόνους (2.150.000 τόνους σε μαζούτ και 600.000 ντίζελ), με τη Θεσσαλονίκη να συνεισφέρει με μόλις 5.000 τόνους, ο κ. Καραχαννάς επισήμανε ότι σήμερα τα προϊόντα καυσίμου που υπάρχουν είναι τα μαζούτ που έχουν 3,5% θείο, τα χαμηλού μαζούτ με 1,5% θείο, το ντίζελ που χρησιμοποιείται στην ναυτιλία με 1% θείο.

Με την κατάργηση των μαζούτ και τη χρησιμοποίηση καυσίμου που θα περιέχει μόνο 0,5% θείο «που είναι πιο ακριβό, οδηγείται **η ναυτιλία στην αναγκαστική προμήθεια πιο ακριβού καυσίμου**» εκτίμησε ο ίδιος.

Με δεδομένο ότι η χώρα μας δεν παράγει χαμηλού θείου ναυτιλιακό καύσιμο, οι πλοιοκτήτες θα μπορούσαν να τοποθετήσουν scrubbers στα πλοία τους, κάτι που όμως «θα απαιτούσε επένδυση 2-4 εκατ. ευρώ ανά πλοίο», ενώ «δεν υπάρχουν εναλλακτικά καύσιμα, ούτε όμως και σταθμοί φόρτωσης».

Όπως εξήγησε, «η επόμενη ημέρα λέει ότι η αγορά μας στην Ελλάδα **θα μειωθεί κατά 800.000 τόνους καύσιμα**, γιατί τα ελληνικά διωλιστήρια δεν μπορούν να παράξουν χαμηλού θείου αρκετό να ικανοποιήσει το 0,5%, γιατί δεν προλαβαίνουν οι πλοιοκτήτες να βάλουν scrubbers, γιατί δεν μπορούν να αγοράσουν LG carriers και να ξεχάσουν τις επενδύσεις που έχουν κάνει και γιατί δεν υπάρχουν σταθμοί φόρτωσης για το LG».

Αυτό που έχει σημασία, σύμφωνα με τον ίδιο, «είναι ότι επειδή δεν θα υπάρχει προϊόν να αγοράσουν στην Ελλάδα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες και επειδή δεν προλαβαίνουν να βάλουν scrubbers και επειδή θα αναγκαστούν να αγοράσουν ντίζελ, **θα πρέπει να πληρώνουν 230 δολ./τόνο ναυτιλιακό καύσιμο** και υπό την προϋπόθεση μάλιστα ότι θα βρουν χαμηλού θείου ή 355 δολάρια/τόνο παραπάνω εάν δεν βρουν και πάρουν ντίζελ κανονικό».

Ο κ. Καραχαννάς επισήμανε ότι «υπάρχουν αρκετές πιθανότητες στο άμεσο μέλλον - υπό την πίεση περιβαλλοντικών οργανώσεων- να επεκταθεί ο χάρτης Emission Controlled Areas, περιοχές όπου η επιτρεπόμενη περιεκτικότητα σε θείο θα είναι στο 0,1%, γεγονός που θα επιφέρει περαιτέρω αλλαγές στην αγορά, αυξάνοντας σημαντικά το κόστος κίνησης».

Εξέφρασε την εκτίμηση δε ότι «στα επόμενα **5 χρόνια η Μεσόγειος θα ενταχθεί στο 0,1%**, δηλαδή θα καίνε τα πλοία μας το ντίζελ που χρησιμοποιούμε στα αμάξια μας».