

Οι δύο δοκιμασίες για το αύριο της shortsea ναυτιλίας

Τα διαφορετικά ή ακόμη και αντικρουόμενα νομοθετήματα E.E. και IMO συντηρούν ναυτιλία «διαφορετικών ταχυτήτων», ενώ η έλλειψη εξειδικευμένων χρηματοδοτικών εργαλείων αποτελεί εμπόδιο στον κλάδο ώστε να μπει δυναμικά στην τροχιά της πράσινης μετάβασης με ισότιμους όρους



Χαράλαμπος Σιμαντώνης

Πρόεδρος, European Shortsea Network
Πρόεδρος, Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων

Πολλοί χαρακτηρίζουν την Ευρώπη «πλωτή ήπειρο» εξαιτίας του ότι έχει τον μεγαλύτερο θαλάσσιο τομέα στον κόσμο - με περισσότερα από 90.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής, εκτεταμένες νησιωτικές και αρχιπελαγικές περιοχές και αλληλοσυνδεδεμένες περιφερειακές θάλασσες που σχηματίζουν φυσικούς διαύλους εφοδιστικής αλυσίδας. Εμείς, οι άνθρωποι της ναυτιλίας, λέμε ότι οι πλωτές μεταφορές είναι ο «αιμοφότος» της Ευρώπης, γιατί διασφαλίζουν πράγματα τη ζωή στον κόσμο της μεταφέροντας εμπορεύματα, καύσιμα και ανθρώπους - με απλά λόγια, η οικονομική γεωγραφία της Ευρώπης είναι εγγενώς θαλάσσια. Τα τελευταία χρόνια, πλέον οι πλωτές μεταφορές παίρνουν και επισήμως τη θέση που τους αξίζει στην αλυσίδα των διαταρπικών μεταφορών της Ευρώπης, αλλά και των ευρωπαϊκών στρατηγικών της E.E. Από την Έκθεση Ντράγκι μέχρι τις πρόσφατες στρατηγικές, οι πλωτές μεταφορές, δηλαδή η shortsea ναυτιλία, είναι πλέον κρίσιμος πυλώνας στον προγραμματισμό και τις δράσεις της Ευρώπης για τη μετακίνηση φορτίων από το οδικό στο θαλάσσιο δίκτυο, τη μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς της.

Τον περασμένο Μάρτιο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε στοχευμένες πλέον στρατηγικές για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και τους λιμένες της E.E., καταγράφοντας συγκεκριμένους στόχους: ενίσχυση ανταγωνιστικότητας, προώθηση βιωσιμότητας, συμβολή στην προσπάθεια της απανθρακοποίησης, ενεργό συμμετοχή στην ενδυνάμωση της ασφάλειας και της ανθεκτικότητας στον ευρύτερο τομέα των πλωτών μεταφορών της Ένωσης, έχοντας όμως στο επίκεντρο τη ναυτιλία, τους λιμένες και τη ναυπηγική βιομηχανία.

Η EENMA, αλλά και το European Shortsea Network/ESN -το δίκτυο που υποστηρίζει τη shortsea ναυτιλία στην Ευρώπη γενικότερα και του οποίου η Ελλάδα έχει την προεδρία για 2 χρόνια συμμετέχοντας άμεσα

Το πλαίσιο Fit for 55, το ETS και το FuelEU Maritime δημιουργούν σοβαρές πιέσεις στη shortsea ναυτιλία, ιδιαίτερα όταν δεν υπάρχουν ακόμη επαρκή και διαθέσιμα εναλλακτικά καύσιμα.

EENMA και το ESN.

Παρά ταύτα, υπάρχουν προβληματισμοί και σημεία που θεωρούμε ότι χρειάζονται περισσότερη προσοχή από τους ιθύνοντες. Δύο σημεία που εμείς θεωρούμε κρίσιμα είναι: πρώτον, τα διαφορετικά ή ακόμη και αντικρουόμενα νομοθετήματα E.E. και IMO που συντηρούν ναυτιλία «διαφορετικών ταχυτήτων» και, δεύτερον, έλλειψη εξειδικευμένων χρηματοδοτικών εργαλείων που θα βοηθήσουν τη shortsea ναυτιλία να μπει δυναμικά στην τροχιά της πράσινης μετάβασης με ισότιμους όρους.

Λόγω υψηλού μέσου όρου ηλικίας των πλοίων της, η shortsea ναυτιλία πρέπει είτε να ανανεώσει τον στόλο της, είτε να προχωρήσει σε προσαρμογές των πλοίων της στους νέους περιβαλλοντικούς κανονισμούς. Πάντως, η πλήρης υλοποίηση των μέτρων της δέσμης «Fit for 55» υπολογίζεται ότι θα έχει σοβαρές επιπτώσεις στη λειτουργία, την ανταγωνιστικότητα και την επιβίωση του κλάδου στο τέλος. Το πλαίσιο Fit for 55, το ETS και το FuelEU Maritime δημιουργούν σοβαρές πιέσεις στη shortsea ναυτιλία, ιδιαίτερα όταν δεν υπάρχουν ακόμη επαρκή και διαθέσιμα εναλλακτικά

στη διαμόρφωση νομοθετημάτων και τη λήψη αποφάσεων - χαιρετίζουν με θετική διάθεση τις στρατηγικές αυτές, δηλώνοντας ικανοποίηση και από τη διαβούλευση που προηγήθηκε με τους άμεσα ενδιαφερόμενους του κλάδου. Αυτή η διαδικασία διασφάλισε ότι οι απόψεις και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι άνθρωποι της ναυτιλίας συμπεριλήφθηκαν στις τελικές προτάσεις - μεταξύ των οποίων και αυτές που κατέθεσε η

καύσιμα. Επίσης, η πράσινη μετάβαση δεν μπορεί να στηριχτεί μόνο σε ρυθμιστικά βάρη. Η EENMA, συνειδητοποιώντας το μέγεθος του προβλήματος αλλά και της πρόκλησης που δημιουργεί αυτό για τη λειτουργία της, ανέθεσε πέρυσι στο IOBE την εκπόνηση μιας μελέτης για τις τάσεις και τις οικονομικές επιδράσεις της shortsea ναυτιλίας στην Ελλάδα. Σύμφωνα με τα ευρήματα αυτής της μελέτης, το συνολικό κόστος συμμόρφωσης με τα μέτρα υπολογίζεται σε 225 εκατομμύρια ευρώ, το 2030, με το μεγαλύτερο κόστος να οφείλεται στην επέκταση του ETS. Η απώλεια εσόδων των επιχειρήσεων της shortsea ναυτιλίας από τη χαμηλότερη κίνηση, μετά την αφαίρεση των ποσών που αντιστοιχούν στις νέες επιβαρύνσεις, υπολογίζεται σε 140 εκατομμύρια ευρώ το 2030. Η εφαρμογή των μέτρων θα επιφέρει μείωση στη ζήτηση έως και 17% το 2030. Επιπροσθέτως, υπάρχουν περαιτέρω δυσμενείς επιπτώσεις στο ΑΕΠ και τις θέσεις εργασίας.

Στο σημείο αυτό θέλω να τονίσω εμφατικά ότι η shortsea ναυτιλία δεν είναι αντίθετη με τις πολιτικές πράσινης μετάβασης, εκουχρονισμού του στόλου ή άλλων πρωτοβουλιών που διασφαλίζουν τη βιώσιμη ανάπτυξη και το μέλλον του κόσμου μας. Αντίθετα, πιστεύουμε ότι οι πολιτικές αυτές έχουν θετικό πρόσημο, όμως ταυτόχρονα είναι σύνθετες και απαιτητικές στην εφαρμογή τους, η οποία ουσιαστικά εξαρτάται από τη συνεργασία των κρατών-μελών, τη στήριξη μικρών και μεσαίων ναυτιλιακών εταιρειών για την πράσινη μετάβαση και την ανάπτυξη λιμενικών και ενεργειακών υποδομών.

Και είναι επιτακτική ανάγκη, η ανταγωνιστικότητα, η βιωσιμότητα και η ανθεκτικότητα της ναυτιλίας, στις οποίες στηρίζεται η Ευρώπη για τη δική της πορεία στην πράσινη μετάβαση, να εξελιχθούν από κυρίαρχα θέματα στον δημόσιο διάλογο σε συγκεκριμένες δράσεις με χρονοδιάγραμμα και επαρκή χρηματοδότηση - είναι τα γεγονότα πλέον που μας οδηγούν αναγκαστικά από τον σχεδιασμό στην πράξη.