

Συνεργασία Ελλήνων, Σουηδών και Φινλανδών για ναυπηγήσεις πλοίων

ΣΤΟΧΟΣ ΤΑ ΚΟΝΔΥΛΙΑ που δίνει η Ευρωπαϊκή Ένωση για την ανανέωση του ευρωπαϊκού στόλου της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων με πλοία που θα καταναλώνουν καύσιμα φιλικά προς το περιβάλλον



Ο πρόεδρος της EENMA
Χαράλαμπος Σημαντώνης



Ο Καρλ Κάρλσον, CEO
του Zero Vision Tool (ZVT)



Ο Χοσέ Ανσελμο, Special Advisor
for the Motorways of the Sea

Το ρητό η «ισχύς εν τη ενώσει» έχουν ως στόχο να υλοποιήσουν Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες προκειμένου να πετύχουν την ανανέωση του ευρωπαϊκού στόλου της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (NMA) που δραστηριοποιείται κατά βάση στη Γηραιά Ήπειρο. Τα κονδύλια που υπάρχουν ανέρχονται στο 1 δισ. ευρώ με ανοικτό το όριο. Πρόκειται για έναν αγώνα δρόμου με γεωπολιτικές αλλά και περιβαλλοντικές παραμέτρους για την απορρόφηση χρηματοδοτικών πόρων.

Του Μηνά
Τσαμόπουλου

mtsamopoulos@prothema.net



Ελληνες, Σουηδοί και Φινλανδοί πλοιοκτήτες έχουν ήδη ενώσει τις δυνάμεις προς τον κοινό στόχο υπό τις ευλογίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Ο χρόνος πιέζει, αφού έως το 2020 τα πλοία πρέπει να προσαρμοστούν στις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να καταναλώνουν είτε φυσικό αέριο είτε καύσιμο χαμηλό σε περιεκτικότητα θείου (0,1). Η Ευρώπη θα λειτουργεί σε καθεστώς «Emission Control Area», οπότε όσα καράβια δεν πληρούν τις προϋποθέσεις αυτές ή θα αποσύρονται από τα ευρωπαϊκά ύδατα ή θα υποχρεωθούν να καίνε ακριβότερα καύσιμα, γεγονός το οποίο θα τα καταστήσει μη ανταγωνιστικά, ή θα εναρμονιστούν υιοθετώντας πράσινες τεχνολογίες. Ο στόλος της NMA, τα γνωστά και ως μεσογειακά πλοία, αλλά και της ακτοπλοΐας θα πληγεί άμεσα αν δεν καταφέρει να προσαρμοστεί.

Οι ναυπηγήσεις πλοίων φιλικών προς το περιβάλλον, με μηχανές για καύση dual fuel -διπλού καυσίμου, είτε LNG είτε πετρέλαιο-, είναι εκ των ων ουκ άνευ. Η σκέψη για μετατροπή των ήδη υπαρχουσών μηχανών είναι απαγορευ-

τική λόγω του υψηλότερου κόστους. Στο πλαίσιο της προσπάθειας για εξεύρεση χρηματοδότησης με χαμηλό επιτόκιο για ναυπηγήσεις, η Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (EENMA) πήρε την πρωτοβουλία και διαμόρφωσε το πρόγραμμα Europa Ship Plan. Ετσι συστάθηκε η εταιρεία ειδικού σκοπού Europa Venture Ltd. (Special Purpose Vehicle) με στόχο τη δημιουργία κατάλληλου μηχανισμού προκειμένου να καταστεί δυνατή η εν σειρά κατασκευή πλοίων σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία με χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (EIB).

Την ίδια ώρα, ο ευρωπαϊκός Βορράς, και συγκεκριμένα οι Σουηδοί και οι Φινλανδοί, τρέχουν ήδη παρόμοιο πρόγραμμα. Έχουν δεσμεύσει 1,8 δισ. ευρώ από την Ευρωπαϊκή Ένωση για κατασκευές πλοίων. Αν οι χώρες του Νότου δεν καταφέρουν να απορροφήσουν τα κονδύλια από το πακέτο Γιούνκερ, τότε τα χρήματα θα διοχετευθούν σε άλλες χώρες του Βορρά, όπως στο Zero Vision Tool (ZVT), στο οποίο μέχρι τώρα έχουν ενταχθεί ήδη 20 πλοία.

Η συνεργασία

Ωστόσο, κάτω από την ομπρέλα της Ε.Ε. Βορράς και Νότου αποφάσισαν να συνεργαστούν. Τρανή απόδειξη της πρόοδου που έχει επιτευχθεί ανάμεσα στους δύο πόλους είναι η παρουσία πριν από λίγο καιρό στα γραφεία της EENMA, στην ακτή Μιαούλη, του Καρλ Κάρλσον, CEO του ZVT, της αντίστοιχης πρωτοβουλίας που υλοποιείται από την Ένωση Εφοπλιστών Σουηδίας. Ο Σουηδός αναφέρθηκε στην εμπειρία τους από την υλοποίηση 20 επενδυτικών σχεδίων, νέων πράσινων κατασκευών και μετασκευών και τόνισε ότι αυτό δεν θα ήταν εφικτό χωρίς την υποστήριξη της Ε.Ε. Επίσης, έδωσε έμφαση στα περιβαλλοντικά και κοινωνικά οφέλη των προγραμμάτων που υλοποιούνται και τόνισε την αναγκαιότητα ευρύτερης συνεργασίας. Από την πλευρά του, ο

πρόεδρος της EENMA Χαράλαμπος Σημαντώνης αναφέρθηκε στη σκοπιμότητα του σχεδίου και έδωσε έμφαση στις απαιτήσεις που απορρέουν από τους νέους περιβαλλοντικούς κανονισμούς και την αναγκαιότητα άμεσης προσαρμογής του ευρωπαϊκού στόλου ως προϋπόθεση για την ομαλή μετάβαση του κλάδου στις νέες συνθήκες. Όσον αφορά τις διαδικασίες πρόσβασης των πλοιοκτητών στον μηχανισμό χρηματοδότησης, επεσήμανε ότι αφορά σε δανειοδοτήσεις και όχι επιχορηγήσεις, θα είναι ανοικτός και προσβάσιμος σε όλους τους ενδιαφερομένους, καθώς και ότι η επιλογή των πλοιοκτητών θα γίνεται με καθαρά χρηματοοικονομικά κριτήρια, ενώ οι σχετικές εγγυήσεις θα δοθούν από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Ταυτόχρονα, όπως επισημαίνει ο πρόεδρος της EENMA, πρέπει να συνεκτιμηθεί το παράλληλο όφελος που προκύπτει από την κατασκευή των πλοίων, κάτι το οποίο θα πρέπει να εκμεταλλευτεί και η ελληνική πλευρά, καθώς η επιδίωξη είναι τα πλοία NMA να κατασκευαστούν σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία, άρα και σε ελληνικά, με ως επί το πλείστον ευρωπαϊκό εξοπλισμό. Πρόκειται για μια χρυσή ευκαιρία για την επανεκκίνηση της ναυπηγικής μας βιομηχανίας, με δεδομένο την πείρα και την τεχνογνωσία που διαθέτει η εγχώρια βιομηχανία στην κατασκευή πλοίων τέτοιου μεγέθους.

Η ακτοπλοΐα

Θέση για το θέμα έχει πάρει και ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας. Ο πρόεδρος του Μιχάλης Σακέλλης με κάθε ευκαιρία τονίζει «την ανάγκη ανανέωσης του στόλου η οποία είναι διαρκής, καθώς αυτή συνδέεται όχι μόνο με τη συμμόρφωση των πλοίων στους νέους περιβαλλοντικούς κανονισμούς, αλλά και την επιχειρησιακή ικανότητα της ακτοπλοΐας να εξυπηρετεί τη συνοχή της χώρας, καθώς και με τη

Το πακέτο Γιούνκερ προβλέπει χρηματοδότηση μέχρι και 80% για κάθε πλοίο. Από αυτό το 20%-25% θα δίνεται κατευθείαν από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και από ευρωπαϊκά κονδύλια και το 50%-55% από ιδιωτικές τράπεζες. Το υπόλοιπο 20% θα καλύπτεται από τον πλοιοκτήτη



Οι στόχοι του Europa Ship Plan

- Βασίζεται στη δημιουργία ενός pool χρηματοδότησης υπό τον συντονισμό της Europa Venture Ltd.
- Είναι πρωτοβουλία της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ).
- Στοχεύει στην ανανέωση του στόλου ΝΜΑ της Μεσογείου αλλά και ολόκληρης της Ευρώπης.
- Στηρίζεται σε υπαρκτά ή καινούρια ευρωπαϊκά καινοτόμα χρηματοδοτικά μέσα και εργαλεία (TEN-T, CEF, Juncker Plan, EIB Shipping Financing Tool κ.λπ.)
- Βασίζεται στη συστηματικοποίηση της κατασκευαστικής διαδικασίας των πλοίων και του εξοπλισμού τους στοχεύοντας παράλληλα στην επαναβιομηχάνιση της Ευρώπης.
- Συμβάλλει στη μείωση του φαινομένου του θερμοκηπίου και των εκπομπών CO₂ (έως 25%).
- Συμβάλλει στη μείωση εκπομπών NO_x (85%-90%), SO_x (100%), καθώς και των αιωρούμενων σωματιδίων.
- Συνδέεται με σημαντική μείωση των επενδυτικών δαπανών και των λειτουργικών εξόδων (έως 25% και 50% αντίστοιχα) συγκριτικά με εκείνα της χρήσης βαρέος μαζούτ και πετρελαίου εσωτερικής καύσης.
- Δημιουργεί οικονομίες κλίμακας μειώνοντας το μέσο κόστος παραγωγής έως και 15%.
- Συμβάλλει στον επιμερισμό του επενδυτικού κινδύνου μεταξύ τόσο των ναυπηγείων όσο και των κατασκευαστών ναυτιλιακού εξοπλισμού.
- Στοχεύει στην ενίσχυση της ευρωπαϊκής απασχόλησης διαμέσου της δημιουργίας θέσεων εργασίας για επαγγέλματα σχετικά με την κατασκευή πλοίων αλλά και με περιφερειακές δραστηριότητες.
- Επιταχύνει τη στροφή προς τις θαλάσσιες μεταφορές έναντι των οδικών.
- Ενισχύει την αποδοτικότητα του κλάδου της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.
- Αυξάνει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Ευρώπης παγκοσμίως σε ό,τι αφορά την κατασκευή πλοίων.

βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των διεθνών γραμμών μας». Επιπλέον, επισημαίνει ότι «το σχέδιο αυτό αποτελεί τη λύση για την κατασκευή πλοίων τα οποία θα απασχολούνται κατά αποκλειστικότητα σε γραμμές δημοσίου συμφέροντος».

Ευρωπαϊκό στοιχείο

Ο **Χοσέ Ανσελμο**, Special Advisor for the Motorways of the Sea (MoS), μιλώντας ως εκπρόσωπος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δήλωσε: «Πρόθεσή μας είναι να βοηθάμε όσους βοηθούν τον εαυτό τους».

Ο ίδιος θεωρεί ότι το πρόβλημα της ανανέωσης δεν είναι ελληνικό αλλά ευρωπαϊκό και το στοιχείο είναι ότι θα υπάρξει συνεργασία μεταξύ των διάφορων εταιρών της βιομηχανίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης προκειμένου να επιτευχθεί μια συνολική λύση. Ο κ. Ανσελμο υπογραμμίζει ότι το Europa Ship Plan και το Zero Vision Tool είναι δύο προγράμματα-κορωνίδες προς αυτή την κατεύθυνση, η φιλοσοφία των οποίων έχει αποτυπωθεί στο Detailed Implementation Plan του MoS, το οποίο πρόκειται να κατατεθεί προς ψήφιση στο Ευρωκοινοβούλιο και αναμένεται να επηρεάσει τις σχετικές πολιτικές μέχρι το 2030.

Το Europa Ship Plan και το Zero Vision Tool έχουν κοινό στόχο την ανανέωση του στόλου, και με κοινές δράσεις συμβάλλουν προς αυτή την κατεύθυνση.

Πακέτο Γιούνκερ

Είναι η πρώτη φορά που η Ε.Ε. δεν επιβάλλει μόνο περιβαλλοντικούς κανονισμούς αλλά δημιουργεί και τον μηχανισμό χρηματοδότησης της ανανέωσης του ευρωπαϊκού στόλου ΝΜΑ, του οποίου τα κύρια χαρακτηριστικά είναι η παλαιότητα και η ξεπερασμένη τεχνολογία, καθώς επίσης και η μη εύκολη πρόσβαση στη χρηματοδότηση.

Ειδικότερα, προβλέπεται άντληση κεφαλαίων από το πακέτο Γιούνκερ, το οποίο εκπονήθηκε για να ενισχύσει τις επενδύσεις στην Ευρώπη. Το συγκεκριμένο πλάνο προβλέπει χρηματοδότηση σε ποσοστό μέχρι και 80% για κάθε πλοίο. Από αυτό το 20%-25% θα δίνεται κατευθείαν από κεφάλαια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και από ευρωπαϊκά κονδύλια (EIB, CEF) και το 50%-55% από ιδιωτικές τράπεζες. Το υπόλοιπο 20% θα καλύπτεται από ίδια κεφάλαια του πλοιοκτήτη. Η παρουσία της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας εγγυάται τη χορήγηση του δανείου, και μάλιστα με χαμηλό επιτόκιο.

Η απειλή της Τουρκίας

Από την πλευρά της, η Τουρκία προσπαθεί με οργανωμένες ενέργειες να ελέγξει τη ναυτιλία στη Μεσόγειο. Συγκεκριμένα, υπάρχει η τουρκική Ένωση Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων με την επωνυμία Kosder - Association of Turkish Coaster Owners and Operators, η οποία έχει στόλο αποτελούμενο από πλοία χωρητικότητας έως 12.000 τόνων που κάνουν Short Sea Trade. Η εν λόγω Ένωση τρέχει παρόμοιο πρόγραμμα με το ευρωπαϊκό, χωρίς να συνδέονται οικονομικά μεταξύ τους, και το οποίο ονομάζεται Turkish Star. Οι Τούρκοι πλοιοκτήτες δημιούργησαν εταιρεία ειδικού σκοπού, την Coaster Investment Ink, για την κατασκευή 100 πλοίων μικρών αποστάσεων σε τουρκικά ναυπηγεία με τουρκικά κονδύλια.

«Το θέμα είναι ότι τα πλοία αυτά δεν πληρούν τις προδιαγραφές για να είναι οικολογικά. Οπότε ελλοχεύει ο κίνδυνος σε λίγα χρόνια να κατακλυστεί η Ευρώπη από τουρκικά πλοία μη φιλικά με το περιβάλλον, στα οποία δεν θα μπορεί να παρεμβεί η Ε.Ε. Ανακύπτει, λοιπόν, το ερώτημα πώς η Ε.Ε. θα μπορέσει να διαχειριστεί αυτή την κατάσταση που θα δημιουργηθεί μπροστά στην αυλή της», επισημαίνουν κύκλοι της Ακτής Μιαούλη.