Ενωσις Ελληνων Εφοπλιστων

2017-18

Ετήσια Έκθεση

Το προηγούμενο έτος, αν και παρατηρήθηκαν πολλές διακυμάνσεις στις ναυλαγορές, η μεγάλη, σε διάρκεια και ένταση, ναυτιλιακή ύφεση φάνηκε να φθάνει στο τέλος της. Το 2018 βρίσκει τη ναυτιλία μας να διατηρεί ακάθεκτη τα υψηλά ποσοστά πλοιοκτησίας στη διεθνή ναυτιλιακή κατάταξη, ελέγχοντας το 20% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας (με ένα μερίδιο 30% στα δεξαμενόπλοια και 22% στα bulk carriers) και αντιπροσωπεύοντας στην Ευρώπη σταθερά το 50% σχεδόν (σε dwt) του κοινοτικού στόλου.

Στην πρόσφατη επίσκεψη της αντιπροσωπείας της Ενώσεώς μας στην Ουάσινγκτον, η στρατηγική σημασία της ελληνικής ναυτιλίας και των αναντικατάστατων υπηρεσιών που παρέχει διαχρονικά στην αμερικανική οικονομία έτυχε ευρείας αναγνώρισης και εκτίμησης από την Αμερικανική κυβέρνηση και διοίκηση, επιβεβαιώνοντας το γεγονός ότι στο πρόσωπο των Ελλήνων εφοπλιστών, οι εμπορικοί μας εταίροι βλέπουν ένα σημαντικό και αξιόπιστο συνεργάτη.

Σε διεθνές επίπεδο, σημαντικές είναι οι περιβαλλοντικές και τεχνολογικές προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει στο προσεχές διάστημα η ναυτιλιακή βιομηχανία για να ανταποκριθεί στις σημερινές απαιτήσεις για υψηλές αποδόσεις, ενώ συχνά της καταλογίζονται δυσανάλογες ευθύνες σε σχέση με άλλες βιομηχανίες για οριζόντια περιβαλλοντικά θέματα. Πρόκειται για μια αντιμετώπιση που οφείλεται στο ότι η ναυτιλία προσφέρει τις πολύτιμες υπηρεσίες της προς όφελος όλων των εθνών, χωρίς όμως αυτές να είναι ευρέως αντιληπτές και χωρίς να είναι κατανοητός ο τρόπος λειτουργίας της.

Η ναυτιλία είναι μία εξόχως ανταγωνιστική και με μεγάλη ευχέρεια μετεγκατάστασης παγκόσμια βιομηχανία. Επομένως, η ναυτιλιακή πολιτική, εθνική ή περιφερειακή, δεν μπορεί να είναι στατική, αλλά οφείλει να παρακολουθεί και να προσαρμόζεται προς τα μέτρα που εφαρμόζονται διεθνώς τόσο ως προς την ανταγωνιστικότητα των νηολογίων όσο και ως προς την εγκατάσταση και λειτουργία ναυτιλιακών εταιρειών.

Οι Έλληνες εφοπλιστές νιώθουμε το χρέος να πρωτοστατούμε στην αντιμετώπιση των προκλήσεων, παρέχοντας τα εχέγγυα που μας δίνει η εμπειρία και τεχνογνωσία που κατέχουμε στους τομείς που εξειδικευόμαστε. Αυτή η βαθιά τεχνογνωσία και εμπειρία μας δίνει το δικαίωμα να υπερασπιζόμαστε τον τομέα μας έναντι πολιτικών που αγνοούν τα πραγματικά δεδομένα και τις απαιτούμενες προϋποθέσεις για την εύρυθμη και βιώσιμη λειτουργία της ναυτιλίας.

Σε εθνικό επίπεδο, αποτελεί ιδιαίτερα θετικό γεγονός ότι ο ρόλος της ελληνόκτητης ναυτιλίας έχει γίνει ευρέως γνωστός και σεβαστός ως εθνικό κεφάλαιο μέγιστης σημασίας και υπερκομματικού χαρακτήρα για τον τόπο. Αυτό αποτελεί στάση υπευθυνότητας απέναντι στη ναυτική ιστορία και παράδοση του έθνους μας και εγγύηση για τη διατήρηση των στενών δεσμών της ναυτιλίας με τον τόπο μας.

Στο πλαίσιο αυτό εντάσσονται και οι προσπάθειες της ναυτιλιακής κοινότητας να αναζωπυρώσει τη ναυτοσύνη των Ελλήνων, η οποία αποτελεί προϋπόθεση συνέχισης της ναυτικής τεχνογνωσίας που χρειάζεται η ναυτιλία μας. Η πολιτεία και η ναυτεργασία θα πρέπει να υπερθεματίσουν στην εκπλήρωση του στόχου αυτού προκειμένου να επιτύχουμε την προώθηση του ναυτικού επαγγέλματος και την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, προσβλέποντας στην αύξηση του αριθμού των ναυτικών, ειδικά στην τρέχουσα συγκυρία όπου οι νέοι χρειάζονται επαγγελματικές διεξόδους.

Η χώρα μας θα πρέπει, επίσης, να εκμεταλλευθεί τις ανακατατάξεις στην Ευρώπη ώστε να μπορέσει μέσω της υιοθέτησης μιας αναπτυξιακής πλατφόρμας να προσελκύσει μεγάλο τμήμα ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Η δυναμική της ποντοπόρου ναυτιλίας μας, που αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο για την ανάπτυξη ενός διεθνούς προηγμένου ναυτιλιακού πλέγματος δραστηριοτήτων, είναι δεδομένη: αυτό που χρειάζεται είναι το κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο και η αξιοποίηση της καίριας γεωπολιτικής θέσης της χώρας μας.

Τέλος, η ναυτιλία μας αποτελεί τον πρώτο επιχειρηματικό κλάδο που με πρωτοβουλία της ΕΕΕ, ίδρυσε τον Απρίλιο του 2016 την Εταιρεία Κοινωνικής Προσφοράς Ελληνικού Εφοπλισμού με τον διακριτικό τίτλο «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ», το επίσημο συλλογικό όχημα της ναυτιλιακής κοινότητας για την υλοποίηση έργων κοινωνικής αλληλεγγύης και κοινωφελών δράσεων. Το έργο που επιτελείται είναι πολυδιάστατο και συνεχώς εξελισσόμενο βάσει των αναγκών της ελληνικής κοινωνίας, με όραμα να επεκταθεί περαιτέρω σε κοινωφελείς δράσεις μεγάλης εμβέλειας, αντάξιες της διαχρονικής κοινωνικής προσφοράς του εφοπλισμού.

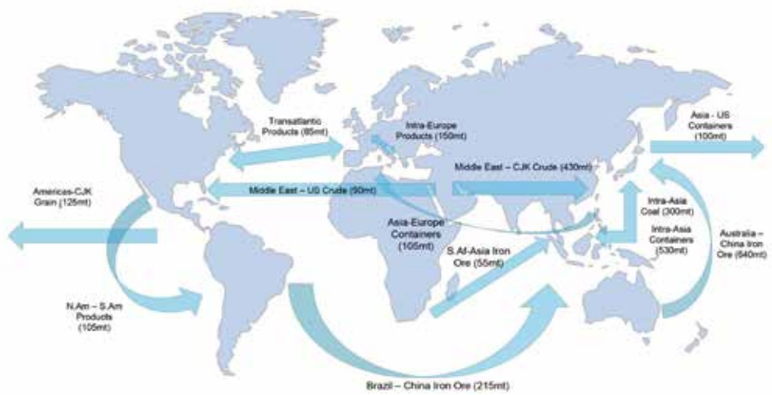
Αναμφισβήτητα, οι προκλήσεις λοιπόν είναι πολλές και συνεχείς, εντός και εκτός εθνικών συνόρων. Η ναυτιλιακή μας οικογένεια, με την ΕΕΕ ως το μοναδικό θεσμικό εκπρόσωπό της, παραμένει προσηλωμένη στη διατήρηση της ποσοτικής αλλά και ποιοτικής πρωτοκαθεδρίας της ναυτιλίας των Ελλήνων στο διεθνές ανταγωνιστικό ναυτιλιακό γίγνεσθαι.

Θεόδωρος Ε. Βενιάμης

Το 2017 διαφάνηκαν τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης της αγοράς για την παγκόσμια ναυτιλία, ύστερα από μια μακρά και βαθιά ύφεση και έντονες προκλήσεις στους περισσότερους τομείς το 2016.

Η παγκόσμια ανάκαμψη, που ξεκίνησε από τα μέσα του 2016, εξακολούθησε να ενισχύεται μέσα στο 2017, με αποτέλεσμα να επέλθει μια διευρυμένη παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη η οποία ανήλθε στο 3,7%[1]. Το παγκόσμιο εμπόριο αυξήθηκε επίσης κατά 4,7%, αφήνοντας πίσω του τον πιο αργό ρυθμό ανάπτυξης που είχε παρατηρηθεί από το 2009. Το 2017, το παγκόσμιο εμπόριο σαφώς υποστηρίχθηκε από την ανάκαμψη των επενδύσεων, ιδίως μεταξύ των αναπτυγμένων οικονομιών και την αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής στην Ασία, σε συνδυασμό με την ενίσχυση της εμπιστοσύνης των επιχειρήσεων και των καταναλωτών. Το Σχήμα 1 δείχνει τις κυριότερες ροές του δια θαλάσσης διακινούμενου εμπορίου. Η ευπρόσδεκτη κυκλική ανάκαμψη, ύστερα από απογοητευτικούς ρυθμούς ανάπτυξης τα τελευταία χρόνια, προσέφερε ένα ιδανικό παράθυρο ευκαιρίας στις ναυτιλιακές αγορές για να επεκταθούν με μια υγιή αύξηση στον όγκο του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου (Σχήμα 2) της τάξης του 4%[2] για το 2017. Βελτιωμένες προοπτικές παρατηρήθηκαν για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και χύδην ξηρού φορτίου, ενώ οι αβεβαιότητες αναφορικά με τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου συνεχίστηκαν.

Σχήμα 1: Θαλάσσιο Εμπόριο: Κύριες Θαλάσσιες Οδοί

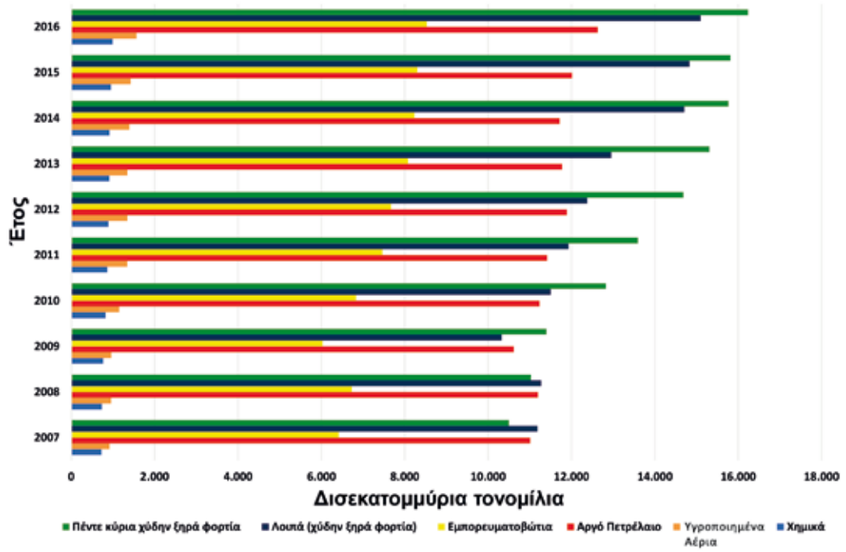


Πηγή: Clarksons Research, Μάρτιος 2017

Ο ρυθμός ανάπτυξης του παγκόσμιου στόλου ήταν της τάξης του 3,3% περίπου και παρά το γεγονός ότι σημειώθηκε μειωμένη δραστηριότητα στη διάλυση πλοίων, αυτός εξακολούθησε να υπολείπεται του ρυθμού ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου. Η ισορροπημένη ανάπτυξη της παγκόσμιας ναυτιλιακής ζήτησης και προσφοράς ενίσχυσε τις τιμές των ναύλων εμφανίζοντας ενθαρρυντικά σημάδια, παρά τις αντιθέσεις μεταξύ

[1] *International Monetary Fund (IMF), World Economic Outlook, Ιανουάριος 2018*
[2] *Clarksons Research, 5 Ιανουαρίου 2018, https://sin.clarksons.net/features/details/50076*

Σχήμα 2: Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο σε τόνους φορτίου ανά μίλι (σε δισεκατομμύρια τόνους)



Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2017

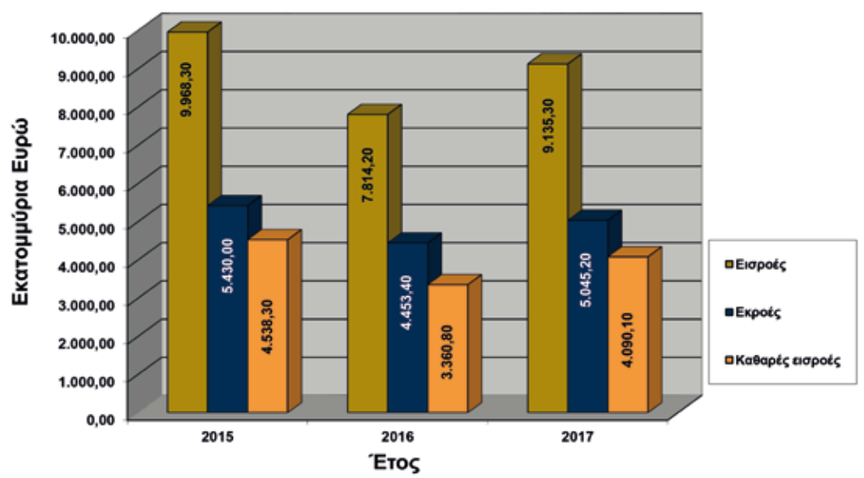
των διαφόρων τομέων, ιδίως για τα έσοδα των δεξαμενοπλοίων και των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου. Ο τομέας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, έχοντας αφήσει πίσω του την κατάρρευση της Hanjin Shipping το προηγούμενο έτος και συνεχίζοντας την ενοποίησή του, άρχισε να παρουσιάζει θετικά σημάδια και σταδιακή βελτίωση σε ό,τι αφορά τις τιμές των ναύλων. Έχοντας φθάσει στο χαμηλότερο επίπεδό τους το 2016, οι παραγγελίες νέων πλοίων σημείωσαν οριακή αύξηση με 1.000 νέες παραγγελίες το 2017. Το χαμηλό επίπεδο της αγοράς νέων πλοίων αντισταθμίστηκε από τον ιδιαίτερα αυξημένο αριθμό πωλήσεων μεταχειρισμένων πλοίων. Οι Έλληνες εφοπλιστές ήταν πολύ δραστήριοι και στις δύο αγορές. Όμως, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η αύξηση της χωρητικότητας του ευρωπαϊκού στόλου το 2017 κατά 4,2%, η οποία ξεπέρασε ελαφρώς τον ρυθμό ανάπτυξης του ασιατικού στόλου (3,8%), επιτρέποντας στην Ευρώπη να διατηρήσει την ηγετική της θέση, αποδίδεται κυρίως στις παραγγελίες νέων πλοίων από τους Έλληνες εφοπλιστές[3].

Το 20% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου μεταφέρεται από πλοία που ελέγχονται από Έλληνες, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν μόνο το 0,15% του παγκόσμιου πληθυσμού. Ο ελληνικός στόλος παρέχει μια αναντικατάστατη υπηρεσία στη χώρα μας, στην Ευρώπη και στον κόσμο και αυτό αποτελεί σημαντικό επίτευγμα.

[3] *Clarksons Research, 29 Ιανουαρίου 2018, https://sin.clarksons.net/features/details/50165*

Το 2017, τα βασικά οικονομικά μεγέθη της Ελλάδας δεν έδειξαν σημάδια βελτίωσης, ενώ η χαλάρωση των περιορισμών στη διακίνηση κεφαλαίων δεν επέφερε καμία ουσιαστική αλλαγή στις καθημερινές δραστηριότητες της ναυτιλίας, η οποία εξακολουθεί να επηρεάζεται σημαντικά από τους ελέγχους κεφαλαίων. Σε ένα εθνικό οικονομικό περιβάλλον που δυστυχώς εξακολουθεί να παρέχει ελάχιστα επενδυτικά κίνητρα, ο τομέας της ελληνικής ναυτιλίας προσέφερε αυξημένα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα. Συγκεκριμένα, το 2017 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών υπολογίζονται σε περίπου 9,14 δισεκατομμύρια ευρώ[4], σημειώνοντας αύξηση 16,91% σε σχέση με το 2016, όταν οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών ήταν 7,81 δισεκατομμύρια ευρώ (Σχήμα 3).

Σχήμα 3: Εισροές στο Ισοζύγιο Πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών (σε εκατομμύρια Ευρώ)

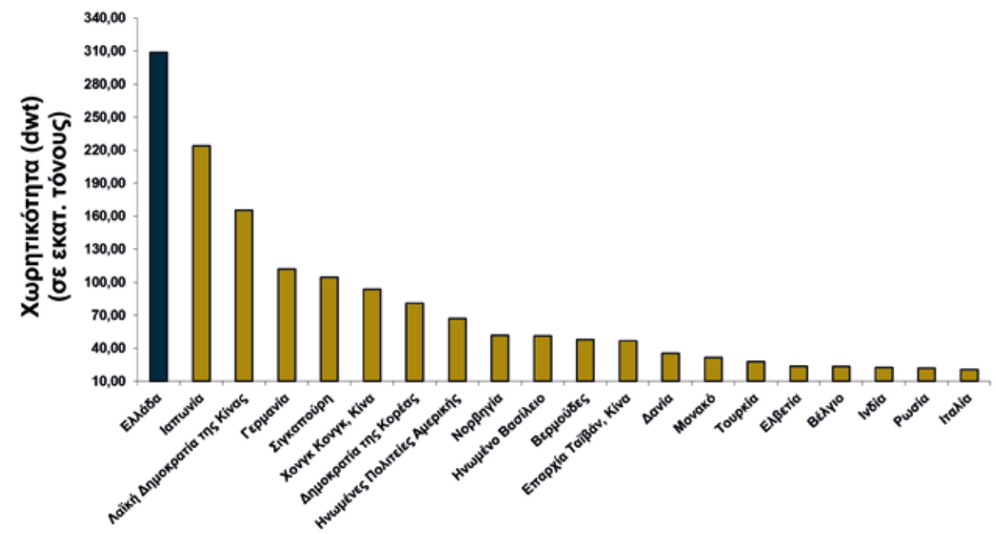


Πηγή: Αναφορά Τράπεζας της Ελλάδος, Φεβρουάριος 2018

Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στη χώρα είναι πολύπλευρη και δεν περιορίζεται στις εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών, αλλά περιλαμβάνει έμμεσες οικονομικές επενδύσεις, καθώς και ευκαιρίες απασχόλησης. Παράλληλα, όντας στρατηγικός εμπορικός εταίρος σημαντικών οικονομικών και πολιτικών δυνάμεων, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) και οι ΗΠΑ, η ελληνική ναυτιλία ενισχύει το κύρος της χώρας διεθνώς. Η ελληνική ναυτιλία αντιπροσωπεύει ένα τομέα επιχειρηματικής δραστηριότητας, αποτελούμενη κυρίως από μικρομεσαίες ιδιωτικές και συνήθως οικογενειακές επιχειρήσεις, οι οποίες δραστηριοποιούνται πρωταρχικά στον τομέα της μεταφοράς χύδην φορτίων. Λόγω των εγγενών γνωρισμάτων της, διατηρεί χαρακτηριστικά τέλειου ανταγωνισμού και παρουσιάζει μεγάλη ευελιξία και προσαρμοστικότητα στο συνεχώς μεταβαλλόμενο παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον. Ο ελληνικός στόλος μπορεί να ανταποκριθεί αποτελεσματικά στις μεταβολές των εμπορικών προτύπων ή στον επαναπροσανατολισμό των εμπορικών ροών και να συνδράμει στη δημιουργία νέων εμπορικών σχέσεων μεταξύ προμηθευτών και εισαγωγέων με έναν οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

[4] *Αναφορά Τράπεζας της Ελλάδος, Φεβρουάριος 2018*

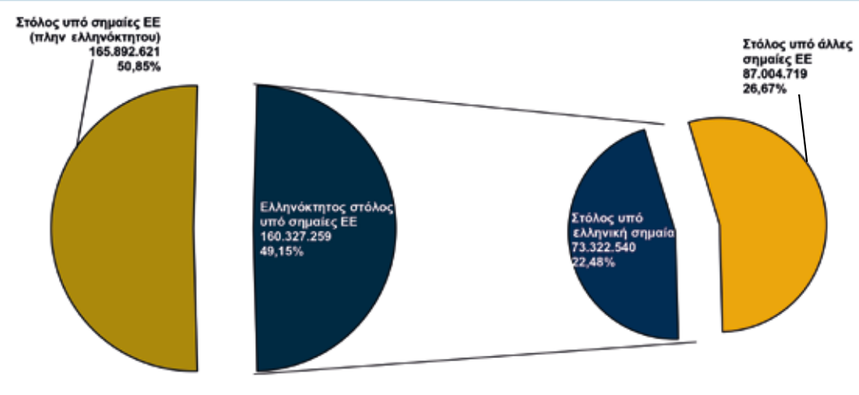
Σχήμα 4: Οι 20 μεγαλύτεροι εμπορικοί στόλοι παγκοσμίως (σε dwt) - Πλοιοκτησία (πλοία μεγαλύτερα των 1.000 gt)



Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2017

Οι αριθμοί είναι πράγματι εντυπωσιακοί. Μολονότι ο πληθυσμός της Ελλάδας αντιπροσωπεύει μόνο το 0,15% του παγκόσμιου πληθυσμού, τα πλοία που μεταφέρουν το 20% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου ελέγχονται από Έλληνες. Ειδικότερα, η ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί να κατέχει την πρώτη θέση διεθνώς (Σχήμα 4). Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία, ο στόλος ανέρχεται σε 4.746 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 365,45 εκατομμυρίων

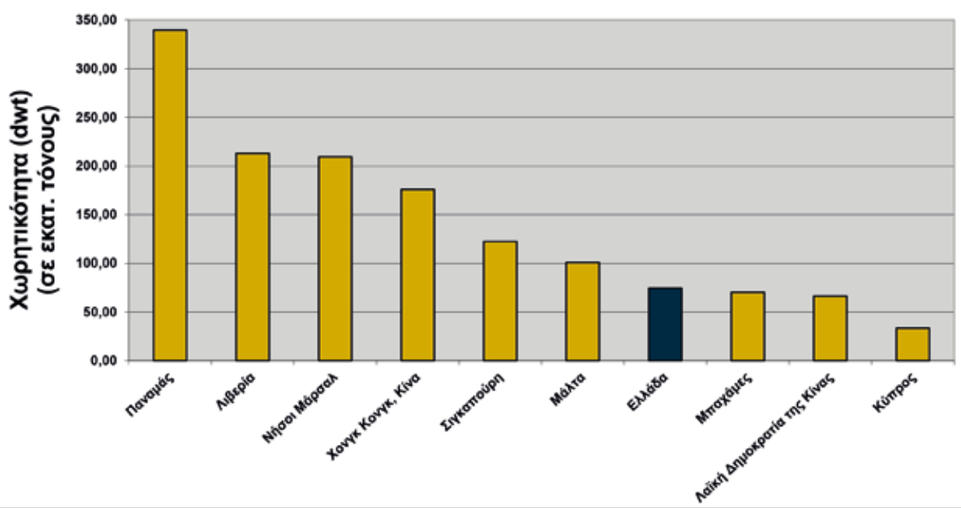
Σχήμα 5: Ο ευρωπαϊκός στόλος (σε dwt) (πλοία μεγαλύτερα των 1.000 gt, σε εκατομμύρια dwt)



Πηγή: IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2018

τόνων (dwt) - αύξηση περίπου 6,6% σε σχέση με το προηγούμενο έτος - που αντιπροσωπεύει το 19,89% σε dwt του συνόλου του παγκόσμιου στόλου και το 49,15% του συνόλου του στόλου της ΕΕ[5] (Σχήμα 5). Ως εκ τούτου, η ελληνική ναυτιλία διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην εξυπηρέτηση των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και στην εξυπηρέτηση του εξαγωγικού - εισαγωγικού εμπορίου της ΕΕ και ειδικότερα στην εξασφάλιση των ενεργειακών αναγκών της μέσω της παροχής αξιόπιστων, ασφαλών, αποτελεσματικών και φιλικών προς το περιβάλλον θαλάσσιων μεταφορών προς όφελος των ευρωπαίων πολιτών και της ευρωπαϊκής οικονομίας γενικότερα. Το γεγονός αυτό αποκτά πρόσθετη σημασία αν αναλογιστεί κανείς ότι η ΕΕ βασίζεται στη διεθνή ναυτιλία για περισσότερο από το 76% του εξωτερικού εμπορίου της[6]. Η ελληνική σημαία αριθμεί 753 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 41,70 εκατομμυρίων gt[7]. Ο στόλος με ελληνική σημαία κατατάσσεται στην έβδομη θέση διεθνώς (Σχήμα 6) και δεύτερος στην ΕΕ (σε όρους dwt) (Σχήμα 7). Επιπλέον, οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν το 29,19% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων αργού πετρελαίου, το 22,03% του παγκόσμιου στόλου πλοίων χύδην ξηρού φορτίου και το 15,45% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παράγωγων προϊόντων πετρελαίου (Σχήμα 8).

Σχήμα 6: Οι 10 μεγαλύτεροι εμπορικοί στόλοι παγκοσμίως (σε dwt) - Νηολόγια (πλοία μεγαλύτερα των 1.000 gt, σε εκατομμύρια dwt)

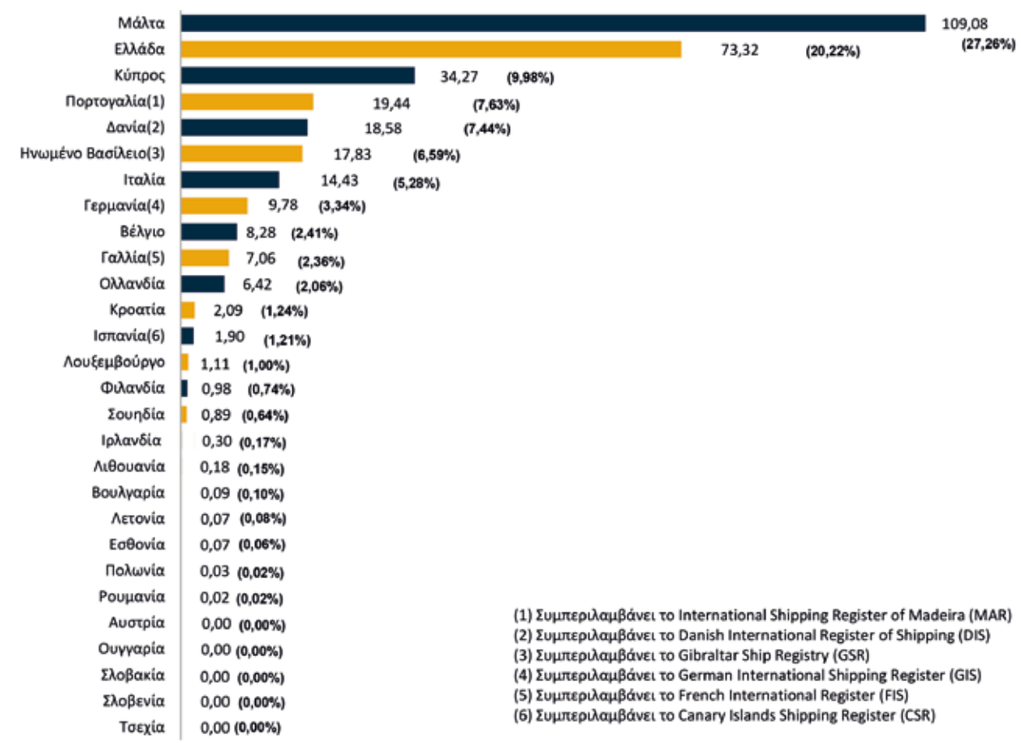


Πηγή: IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2018

Το 2017 χαρακτηρίστηκε από περαιτέρω συρρίκνωση της χρηματοδότησης των πλοίων, με τις ευρωπαϊκές τράπεζες να δέχονται πιέσεις. Ωστόσο, από τις 2.333 παραγγελίες για νέα πλοία συνολικής χωρητικότητας 175,30 εκατομμυρίων dwt[8] μέχρι το τέλος του 2017,

[5] *IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2018*
[6] *Eurostat, Οκτώβριος 2017 (στοιχεία 2015)*
[7] *IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2018*
[8] *IIHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2018*

Σχήμα 7: Εμπορικοί στόλοι της ΕΕ (πλοία μεγαλύτερα των 1.000 gt, σε εκατομμύρια dwt)



Πηγή: IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2018

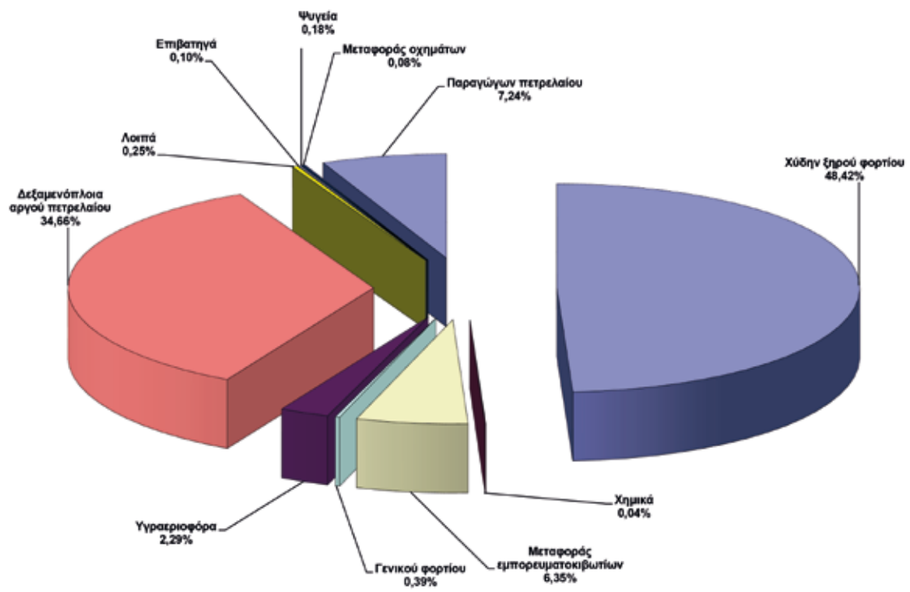
οι παραγγελίες νέων πλοίων από ελληνικά συμφέροντα ανήλθαν σε 206 πλοία (άνω των 1.000 gt), συνολικής χωρητικότητας 24,47 εκατομμυρίων dwt (Σχήμα 9). Από αυτά τα πλοία, 142 ήταν δεξαμενόπλοια που αντιστοιχούν σε 29,16% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, τα οποία περιλαμβάνουν 33 δεξαμενόπλοια LNG / LPG που ανέρχονται σε 17,76% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, 58 φορτηγά χύδην ξηρού φορτίου που αντιστοιχούν σε 8,71% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία και 5 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν στο 1,38% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία (Σχήμα 10).

Το ηλικιακό προφίλ της ελληνικής σημαίας το 2017 ήταν 13,7 έτη και του ελληνόκτητου στόλου 11,5 έτη, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 14,6 έτη[9]. Η Ελλάδα παραμένει στη Λευκή Λίστα STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization - IMO). Επίσης, η ελληνική σημαία περιλαμβάνεται στη Λευκή Λίστα του Paris Memorandum

[9] *IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2018*

of Understanding (Paris MoU) και του Tokyo Memorandum of Understanding (Tokyo MoU). Ο ελληνικός στόλος είναι ένας από τους πιο ασφαλείς παγκοσμίως, με μόλις 0,65% του στόλου (με βάση τον αριθμό πλοίων) ή το 0,19% (με βάση τη χωρητικότητα) να έχει εμπλακεί σε ναυτικά ατυχήματα[10].

Σχήμα 8: Ανάλυση τύπων πλοίων του ελληνόκτητου στόλου (σε dwt)
(πλοία μεγαλύτερα των 1.000 gt σε υπηρεσία)



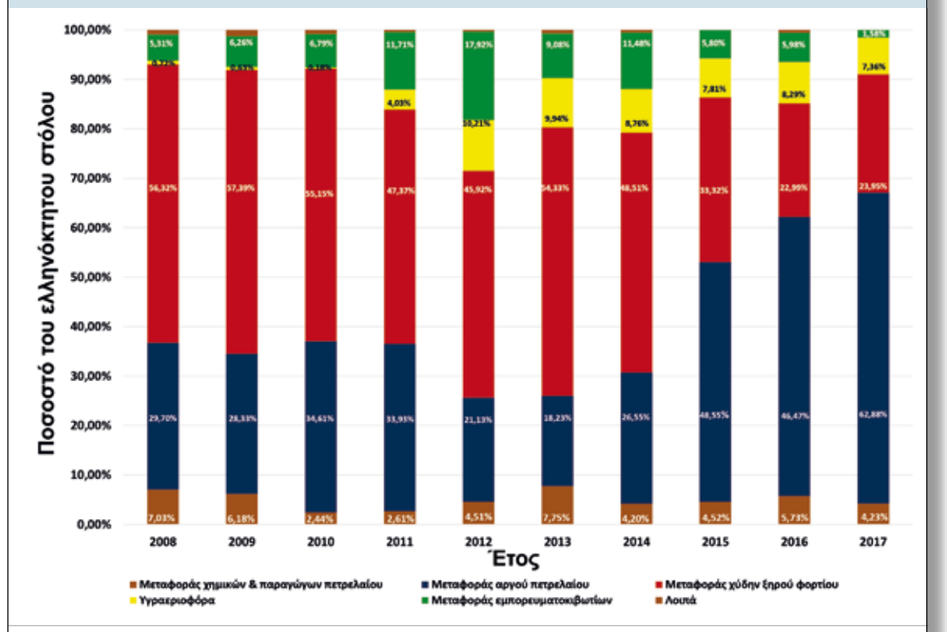
Πηγή: IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2018

Πηγή: IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2018

Οι προοπτικές για το επόμενο έτος φαίνονται σχετικά θετικές με την παγκόσμια παραγωγή να αναμένεται να αυξηθεί κατά 3,9% το 2018[11]. Αυτή η αυξημένη ανάπτυξη είναι πιθανό να προέλθει από τη δυναμική που εμφανίζει η παγκόσμια οικονομία, τόσο στις αναπτυγμένες όσο και στις αναπτυσσόμενες οικονομίες, οι οποίες αναμένεται να ωφεληθούν από ευνοϊκές οικονομικές συνθήκες παγκοσμίως και εμπιστοσύνη στις αγορές και να βοηθήσουν στην επιτάχυνση της ζήτησης και των επενδύσεων. Όμως, ο διαρκής επαναπροσανατολισμός της

[10] *Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ), Μάρτιος 2018*
[11] *International Monetary Fund (IMF), World Economic Outlook, Ιανουάριος 2018*

Σχήμα 9: Ανάλυση των τύπων πλοίων του υπό ναυπήγηση ελληνόκτητου στόλου
(σε dwt, πλοία μεγαλύτερα από 1.000 gt)



Πηγή: IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, 2009-2018

κινεζικής οικονομίας προς την εγχώρια ζήτηση, οι εμπορικές και κανονιστικές εξελίξεις που επηρεάζουν τη ναυτιλία και βρίσκονται υπό καθεστώς ρευστότητας διεθνώς, καθώς και η πολιτική αβεβαιότητα στις ΗΠΑ και στις σχέσεις ΕΕ - Ηνωμένου Βασιλείου μετά το Brexit, αποτελούν αρνητικούς παράγοντες που επηρεάζουν την ομαλή διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου στο εγγύς μέλλον. Ωστόσο, συνολικά, οι προβλέψεις για το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο είναι θετικές, καθώς ο όγκος εμπορίου αναμένεται να αυξηθεί κατά 3,2% ετησίως μέχρι το 2022 και οι ροές φορτίων αναμένεται να αυξηθούν σε όλους τους τομείς, αλλά πιο γρήγορα στους τομείς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και στα κύρια χύδην ξηρά φορτία[12].

Σχήμα 10: Ποσοστό ελληνόκτητου στόλου σε σχέση με το παγκόσμιο βιβλίο παραγγελιών (2018)
(σε dwt, πλοία μεγαλύτερα από 1.000 gt υπό ναυπήγηση)

Πηγή: IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2018

[12] *UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2017*

Ελεύθερο Εμπόριο: ο αιμοδότης της παγκόσμιας οικονομίας

Επί αιώνες, το παγκόσμιο εμπόριο και οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές είναι αλληλένδετα. Καθώς η παγκοσμιοποίηση αυξάνει τη ζήτηση για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων, το θαλάσσιο εμπόριο διευκολύνει με τη σειρά του την παγκοσμιοποίηση.

Μολονότι η ναυτιλία είναι ένας παγκόσμιος κλάδος από την εποχή των ιστίων, οι θαλάσσιες εμπορικές οδοί δεν ήταν προσβάσιμες στα πλοία όλων των σημαιών μέχρι το τέλος της αποικιοκρατίας. Η σταδιακή υποχώρηση των διάφορων μορφών προστατευτισμού, όπως η διάκριση με βάση τη σημαία, η μονομερής, διμερής ή και περιφερειακή διαφύλαξη φορτίων, προήγαγε την ελεύθερη πρόσβαση στις αγορές, γεγονός που οδήγησε στην αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου και κατ' επέκταση των θαλάσσιων μεταφορών.

Το ελεύθερο εμπόριο και η φιλελευθεροποίηση των εμπορικών συναλλαγών εξαρτώνται από την τήρηση και τη συνεπή εφαρμογή των κανόνων του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ) και του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), ιδίως εκείνων που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και της αρχής του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού. Τα προστατευτικά μέτρα, μία ελκυστική αλλά τελικά αναποτελεσματική λύση, θα πρέπει να αποφεύγονται, καθόσον με αυτά διακινδυνεύεται να προκληθεί ένας εμπορικός πόλεμος με την επιβολή αντιμέτρων και με αναπόφευκτη συνέπεια την καθυστέρηση επιστροφής σε υγιείς οικονομίες.

Ελλείψει μιας πραγματικά διεθνούς εμπορικής συμφωνίας στο επίπεδο του ΠΟΕ, η ΕΕ επιδιώκει τη σύναψη διμερών εμπορικών συμφωνιών. Η Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) επικροτεί την φιλόδοξη εμπορική πολιτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις Συμφωνίες Ελεύθερου Εμπορίου (Free Trade Agreements - FTAs) και την ενθαρρύνει να εντείνει τις διμερείς ή πολυμερείς διαπραγματεύσεις με τρίτες χώρες, με στόχο τη μείωση των εμποδίων στο εμπόριο και την εξασφάλιση της πρόσβασης των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών εταιρειών στις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές.

Όσον αφορά στη Διατλαντική εμπορική σχέση, ένας εποικοδομητικός εμπορικός διάλογος μεταξύ της ΕΕ και των ΗΠΑ για την αντιμετώπιση μελλοντικών γεωπολιτικών προκλήσεων είναι απαραίτητος. Και οι δύο εμπορικοί εταίροι θα πρέπει να επιβεβαιώσουν τη δέσμευσή τους να διατηρήσουν ελεύθερες και ανοικτές τις αγορές θαλάσσιων μεταφορών και να υποστηρίξουν ένα διαφανές και χωρίς διακρίσεις διμερές εμπορικό σύστημα.

Οι αρχές του ελεύθερου εμπορίου πρέπει να τηρούνται και να διασφαλίζονται. Η εμπορική πολιτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφορικά με τη σύναψη Συμφωνιών Ελεύθερου Εμπορίου θα πρέπει να συνεχιστεί.

Διοικητική απλοποίηση: αποδέσμευση του αναξιοποίητου δυναμικού της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων

Σήμερα, πολλές διοικητικές διατυπώσεις σχετικά με το πλήρωμα και το φορτίο ενός πλοίου κατά τον κατάπλου σε λιμένες της ΕΕ παραμένουν ξεπερασμένες, περιττές και επαναλαμβανόμενες. Επιπλέον, επιβαρύνουν δυσανάλογα τα πλοία που δραστηριοποιούνται στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (ΝΜΑ), λόγω των συχνών προσεγγίσεων των πλοίων αυτών στα λιμάνια.

Από την υιοθέτηση της Πράξης για την Ενιαία Αγορά ΙΙ το 2012, η απλούστευση, ο εξορθολογισμός και η ψηφιοποίηση των δραστηριοτήτων που αφορούν στη ΝΜΑ αποτελούν μία από τις πολιτικές προτεραιότητες της ΕΕ. Ωστόσο, οι πρωτοβουλίες της ΕΕ που έχουν αναληφθεί προς την κατεύθυνση αυτή δεν έχουν μέχρι στιγμής επιτύχει τα αναμενόμενα και επιθυμητά αποτελέσματα. Η απλοποίηση που αναμενόταν από την Οδηγία 2010/65/ΕΕ (Διατυπώσεις για την υποβολή δηλώσεων από τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες της ΕΕ) δεν υλοποιήθηκε, ενώ το Τελωνειακό έγγραφο του Δηλωτικού Φορτίου - που εισάγεται μέσω του Τελωνειακού Κώδικα της ΕΕ - θα εφαρμοστεί μόνο μετά το 2020 και δεν καλύπτει όλες τις απαραίτητες απλουστεύσεις.

Η υφιστάμενη Οδηγία της ΕΕ για τις Διατυπώσεις σχετικά με την υποβολή δηλώσεων από τα πλοία θα πρέπει να αναθεωρηθεί επειγόντως για την πραγματική και αποτελεσματική εναρμόνιση των διεπαφών των τελικών χρηστών, των διαδικασιών υποβολής πληροφοριών και δεδομένων στα λιμάνια, εκπληρώνοντας έτσι τον αναφερόμενο στόχο της μείωσης του περιττού διοικητικού φόρτου για τα πλοία και τα πληρώματα.

Στο πλαίσιο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει και να θεσπίσει μέτρα, όπως το e-Manifest, τα οποία θα απλοποιήσουν τις διοικητικές διαδικασίες, ιδίως για τις υπηρεσίες που αφορούν στη ΝΜΑ με χώρες εκτός ΕΕ, και επιπρόσθετα θα εξασφαλίσουν την πρόσβαση στις λιμενικές υπηρεσίες, ενώ θα εγγυηθούν την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων.

Το εκκρεμές ζήτημα της απλούστευσης των λιμενικών ή τελωνειακών διατυπώσεων θα πρέπει επίσης να εξεταστεί στο πλαίσιο της εφαρμογής του Κανονισμού 2017/352 για τους λιμένες της ΕΕ, όπου εντοπίζονται κρίσιμα ζητήματα σχετικά με πλοία που παρέχουν μη προγραμματισμένες (δηλαδή συχνές αλλά όχι τακτικές) υπηρεσίες στη ΝΜΑ.

Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να επιταχύνει τη διαδικασία και να παράσχει επειγόντως τα απαιτούμενα μέτρα πολιτικής για την αποδέσμευση του αναξιοποίητου δυναμικού της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Ψηφιοποίηση: αξιοποίηση του αυτοματισμού στη ναυτιλία

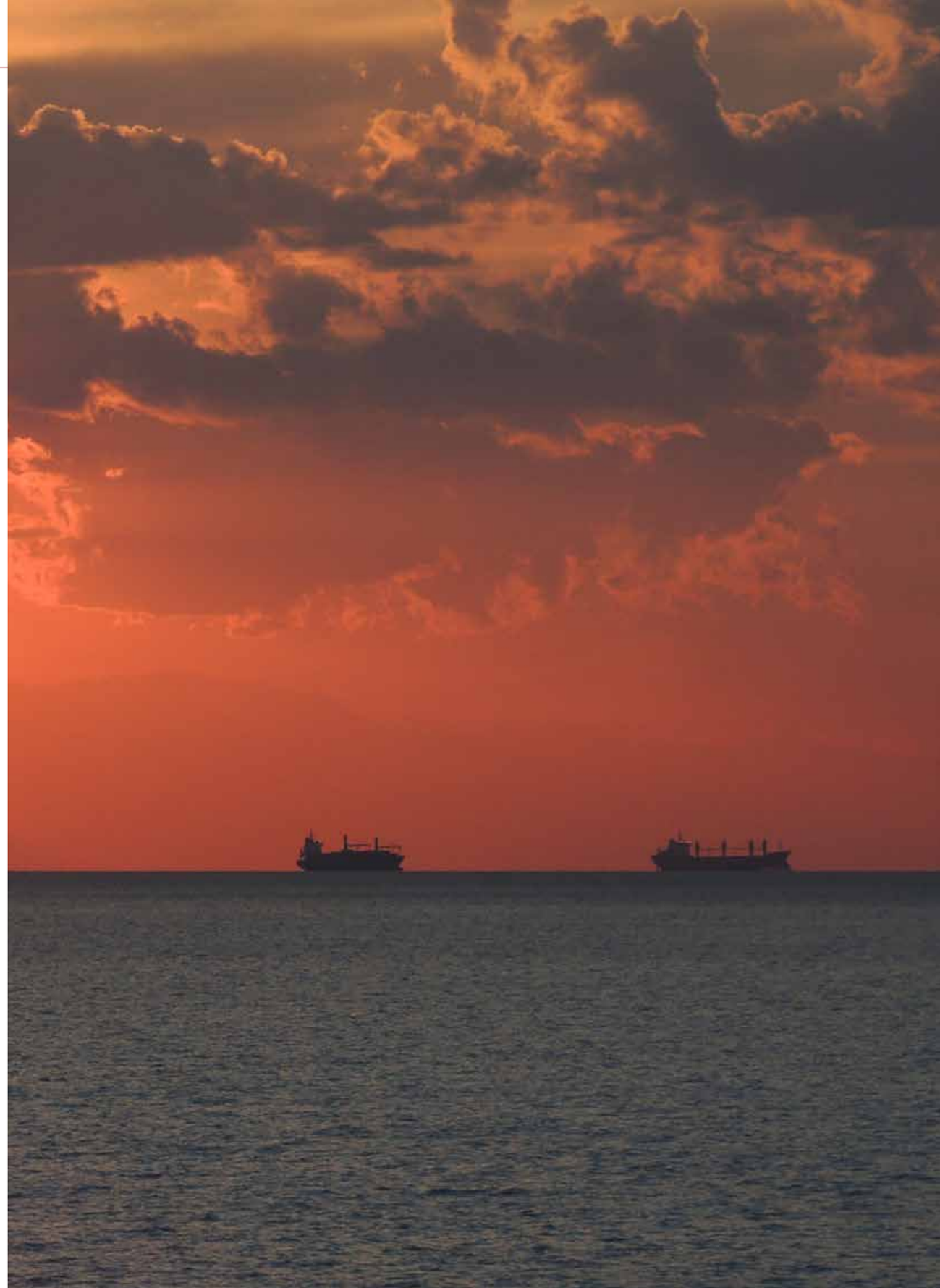
Ορισμένοι τομείς της ναυτιλίας, καθώς και ορισμένες πτυχές της λειτουργίας ενός πλοίου, είναι πιο κατάλληλοι για ψηφιοποίηση από άλλους. Ο αυτοματισμός στη ναυτιλία, ο τηλεχειρισμός των πλοίων, ακόμη και η ανάπτυξη μη επανδρωμένων πλοίων θα μπορούσαν τελικά να εφαρμοστούν στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, καθώς και στις παράκτιες μεταφορές. Από την άλλη πλευρά, η εισαγωγή και λειτουργία μη επανδρωμένων πλοίων για την εξυπηρέτηση της ποντοπόρου ναυτιλίας θα εξακολουθήσει να δημιουργεί μείζονες προκλήσεις για το μέλλον.

Η ανάπτυξη πλοίων με τα προαναφερθέντα χαρακτηριστικά είναι ένα πολύ περίπλοκο ζήτημα με πιθανές επιπτώσεις στην κοινωνία, την ασφάλεια ναυσιπλοΐας, τη ναυτική ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας στον κυβερνοχώρο, και το περιβάλλον, καθώς και συνέπειες στην αλληλεπίδραση πλοίων με λιμένες, στην παροχή υπηρεσιών πλοήγησης, στην αντιμετώπιση των ατυχημάτων, στα ζητήματα ευθύνης και στην κατάρτιση των ναυτικών, οι οποίες δύσκολα μπορούν να γίνουν κατανοητές στην παρούσα φάση.

Απαιτείται λεπτομερής εκτίμηση των επιπτώσεων, ακολουθούμενη από μια εκτεταμένη αναθεώρηση του κανονιστικού πλαισίου του ΙΜΟ, πριν την ανάπτυξη και δραστηριοποίηση θαλασσοπλοούντων αυτόνομων πλοίων.

Εκτός από τις τεχνολογικές προκλήσεις που θα πρέπει να ξεπεραστούν, είναι επίσης σημαντικό να εξεταστούν οι νομικές συνέπειες της χρήσης αυτόνομων και μη επανδρωμένων πλοίων. Το νομικό πλαίσιο στο οποίο λειτουργεί η ναυτιλία έχει σταδιακά αναπτυχθεί και τελειοποιηθεί κατά τη διάρκεια των αιώνων. Συνεπώς, η εισαγωγή μη επανδρωμένων πλοίων απαιτεί εκτεταμένη και πλήρη αναθεώρηση της παγκόσμιας, περιφερειακής και εθνικής νομοθεσίας.

Προσπάθειες ήδη καταβάλλονται προς αυτήν την κατεύθυνση. Τον Ιούνιο του 2017, ο ΙΜΟ εγκαινίασε μια στοχευμένη δράση, προκειμένου να καθορίσει τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να ενσωματωθεί η ασφαλής και φιλική προς το περιβάλλον λειτουργία των θαλασσοπλοούντων αυτόνομων πλοίων (Maritime Autonomous Surface Ships - MASS) και ποιές συνέπειες μπορεί αυτή να έχει στις ισχύουσες συμβάσεις και στους κανονισμούς του ΙΜΟ. Η άσκηση αυτή είναι ζωτικής σημασίας για να δοθεί στη ναυτιλία η απαραίτητη σαφήνεια σχετικά με το εφαρμοστέο κανονιστικό πλαίσιο και το καθεστώς ευθύνης, δεδομένου ότι, σύμφωνα με τους ισχύοντες διεθνείς ναυτιλιακούς κανόνες, όλα τα πλοία υποχρεούνται να έχουν πλήρωμα.



Ασφάλεια στον κυβερνοχώρο: ενίσχυση της παγκόσμιας άμυνας

Καθώς η τεχνολογία εισχωρεί σταδιακά σε όλους τους τομείς της οικονομίας, η ναυτιλία εξαρτάται όλο και περισσότερο από αυτήν. Αλλά αυτή η εξάρτηση καθιστά τις ναυτιλιακές εταιρείες πιο ευάλωτες.

Οι κυβερνοεπιθέσεις παρουσιάζουν έναν αυξανόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια των πλοίων και των πληρωμάτων. Το 2017, οι κακόβουλες επιθέσεις σε συστήματα λογισμικού κόστισαν εκατοντάδες εκατομμύρια δολάρια. Σε έναν όλο και περισσότερο ψηφιακά συνδεόμενο κόσμο, η προστασία των ψηφιακών δεδομένων και των συστημάτων τεχνολογίας έχει καταστεί προτεραιότητα. Για τον εκκολαπτόμενο κλάδο της αυτόνομης ναυτιλίας, η ασφάλεια στον κυβερνοχώρο είναι πρωταρχικής σημασίας. Παρά το γεγονός ότι ο τομέας αυτός βρίσκεται ακόμη σε αρχικό στάδιο, εντούτοις απαιτείται προσεκτική εξέταση των κινδύνων και των τρωτών σημείων, ώστε να εξασφαλιστεί η ασφαλής και φιλική προς το περιβάλλον λειτουργία των αυτόνομων πλοίων.

Πεπεισμένη για την ανάγκη να προστατευθεί ενάντια στην αυξανόμενη απειλή των κυβερνοεπιθέσεων, το 2017 η ναυτιλία συνέβαλε στη διαμόρφωση των Κατευθυντήριων Γραμμών του IMO για τη διαχείριση της ασφάλειας του κυβερνοχώρου στη ναυτιλία (2017 IMO Guidelines on Maritime Cyber Risk Management), οι οποίες μπορούν να ενσωματωθούν στις υφιστάμενες διαδικασίες διαχείρισης κινδύνων και καθίστανται συμπληρωματικές προς τις πρακτικές διαχείρισης που έχουν ήδη αναπτυχθεί από τον IMO. Είναι επίσης συμβατές με τις Κατευθυντήριες Γραμμές για την ασφάλεια των πλοίων στον κυβερνοχώρο (Guidelines on Cyber Security Onboard Ships) που ανέπτυξαν από κοινού οι οργανισμοί της ναυτιλίας, όπως το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο (International Chamber of Shipping - ICS) και BIMCO. Τέλος, ο IMO υιοθέτησε ένα ψήφισμα το 2017 σχετικά με την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο στη ναυτιλία, το οποίο προτρέπει τις εθνικές διοικήσεις να διασφαλίσουν ότι οι κίνδυνοι στον κυβερνοχώρο αντιμετωπίζονται κατάλληλα, αρχής γενομένης από 1/1/2021, στο πλαίσιο των υφιστάμενων συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας, όπως ορίζονται στο Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code).

Συνεπώς, πρωτοβουλίες, όπως τα πρόσφατα σχέδια της κυβέρνησης των ΗΠΑ για την θέσπιση νομοθεσίας για την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο, προκαλούν ανησυχία, καθώς θα επηρεάσουν μονομερώς όλα τα πλοία που εισέρχονται στα ύδατα των ΗΠΑ. Η ΕΕΕ παραμένει ένθερμος υποστηρικτής των μη υποχρεωτικών παγκόσμιων πρωτοβουλιών, όπως οι σχετικές Κατευθυντήριες Γραμμές του IMO.

Η αυξανόμενη ψηφιοποίηση της ναυτιλίας και οι συναφείς παγκόσμιες απειλές στον κυβερνοχώρο δικαιολογούν μια παγκόσμιας εμβέλειας προληπτική προσέγγιση του ζητήματος που να καθοδηγείται από τον IMO.

Αρχική στρατηγική του IMO για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου: δέσμευση στην πορεία προς απεξάρτηση της ναυτιλίας από τον άνθρακα, η οποία θα απαιτήσει ναυτιλιακά καύσιμα χαμηλής ή μηδενικής περιεκτικότητας σε άνθρακα

Η κλιματική αλλαγή αποτελεί παγκόσμια πρόκληση και πρέπει να αντιμετωπιστεί μέσω μιας συντονισμένης διεθνούς λύσης. Ως εξ ορισμού παγκόσμια βιομηχανία, η ναυτιλία απαιτεί παγκόσμιους κανόνες και θα πρέπει να συμβάλλει, στο βαθμό που της αναλογεί, στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (Greenhouse Gas Emissions - GHG) εντός του πλαισίου του IMO, που αποτελεί τον αρμόδιο για τη ρύθμιση θεμάτων της παγκόσμιας ναυτιλίας διεθνή οργανισμό. Συνεπώς, πρέπει να αποφευχθούν εθνικές και περιφερειακές πρωτοβουλίες και να διασφαλιστεί και να αξιοποιηθεί περαιτέρω η ουσιαστική πρόοδος που επιτελέστηκε στο επίπεδο του IMO, όπως αποδεικνύεται από την πρόσφατη πρόοδο που σημειώθηκε όσον αφορά τις εκπομπές GHG από πλοία.

Σε μια απόφαση - ορόσημο, η Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (MEPC 72) του IMO υιοθέτησε τον Απρίλιο του 2018 μια φιλόδοξη αρχική στρατηγική μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, σε ευθυγράμμιση με την επιθυμητή πορεία για απεξάρτηση της ναυτιλίας από τον άνθρακα, η οποία ουσιαστικά υπερκαλύπτει τις δεσμεύσεις των κρατών μερών της Συμφωνίας των Παρισίων. Η ΕΕΕ καλωσορίζει την υιοθέτηση της ανωτέρω στρατηγικής του IMO.

Η στρατηγική αυτή σηματοδοτεί την αρχή μιας μακράς και δύσκολης προσπάθειας με στόχο την ανάπτυξη και εφαρμογή λειτουργικών παγκόσμιων μέτρων, κατά τρόπο που να εγγυάται τη ναυτική ασφάλεια και ισότιμους όρους ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο, ελαχιστοποιώντας παράλληλα πιθανές δυσμενείς επιπτώσεις για ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου.

Ωστόσο, στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να σημειωθεί ότι η ναυτιλία δεν ελέγχει την παγκόσμια ζήτηση για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων και, εάν δεν υπάρξει σημαντική πρόοδος στον τομέα των εναλλακτικών καυσίμων και της τεχνολογίας πλοίων, θα παραμείνει εξαρτημένη από την χρήση ορυκτών καυσίμων. Ως εκ τούτου, η μακροπρόθεσμη ικανότητα

Η απόφαση του IMO σηματοδοτεί ένα σημαντικό σημείο καμπής για την παγκόσμια ναυτιλία. Η φιλόδοξη αυτή στρατηγική θα πρέπει να λάβει υπόψη της τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κλάδου, καλώντας όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να συνεισφέρουν και να θέσουν στέρεα θεμέλια, πάνω στα οποία θα αναπτυχθούν περαιτέρω τα εργαλεία που είναι απαραίτητα για την απεξάρτηση της ναυτιλίας από τον άνθρακα.

της ναυτιλίας να παραμείνει στη συμφωνημένη πορεία μείωσης των εκπομπών GHG εξαρτάται αναπόφευκτα από την απαραίτητη διαθεσιμότητα παγκοσμίως εναλλακτικών καυσίμων χαμηλής ή μηδενικής περιεκτικότητας σε άνθρακα, τα οποία παράλληλα είναι ασφαλή για την αποτελεσματική λειτουργία του παγκόσμιου στόλου. Αυτή η επιφύλαξη είναι απολύτως καθοριστικής σημασίας για την απεξάρτηση της ναυτιλίας από τον άνθρακα.

Μελλοντικά, η υιοθέτηση του υποχρεωτικού παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων (Global Data Collection System - DCS) του IMO για την κατανάλωση καυσίμων των πλοίων θα προσφέρει στοιχεία για την αναθεώρηση της αρχικής στρατηγικής το 2023, καθώς και τις προσεχείς εργασίες σχετικά με τα μέτρα εφαρμογής της στρατηγικής. Επίσης, ενδέχεται να προκριθεί ένα αγορακεντρικό μέτρο (Market Based Measure - MBM) παρά το γεγονός ότι αυτό δεν προσφέρει μια μακροπρόθεσμη λύση με πραγματικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Στην πραγματικότητα, αυτό θα αποτελεί έναν φόρο επί του θαλασσίου εμπορίου. Όμως, σε περίπτωση που ένα MBM κριθεί απαραίτητο για τον βραχυπρόθεσμο ή μεσοπρόθεσμο μετριασμό των εκπομπών GHG, η διεθνής ναυτιλία έχει σαφή προτίμηση για ένα σύστημα επιβολής τέλους επί ναυτιλιακών καυσίμων, το οποίο θα διαχειρίζεται ο IMO.

Η στρατηγική του IMO στέλνει ένα ηχηρό μήνυμα στα κράτη, τους εφοπλιστές, τους προμηθευτές καυσίμων και ενέργειας, τα ναυπηγεία, τους νηογνώμονες, τους κατασκευαστές ναυτικών μηχανών, τα κέντρα έρευνας, καθώς και σε άλλους ενδιαφερόμενους να συνεργαστούν ώστε να αναπτύξουν τα απαραίτητα εργαλεία για την επιτυχή εφαρμογή αυτής της ιστορικής απόφασης. Η ΕΕΕ θα εργαστεί με συνεπή και εποικοδομητικό τρόπο με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη για την επίτευξη αυτού του σκοπού.

Εκπομπές Οξειδίου του Θείου (SOx): μετάβαση στο νέο καθεστώς

Οι προκλήσεις που απορρέουν από την επικείμενη εφαρμογή του ανώτατου ορίου του 0,5% στην περιεκτικότητα σε θείο των ναυτιλιακών καυσίμων απαιτούν μια ευέλικτη προσέγγιση που θα διασφαλίσει την ομαλή μετάβαση προς την πλήρη συμμόρφωση.

Η απόφαση του IMO, τον Οκτώβριο του 2016, για την εφαρμογή από 1/1/2020 ανώτατου ορίου 0,5% στην περιεκτικότητα σε θείο στα ναυτιλιακά καύσιμα (εκτός των περιοχών ελέγχου των εκπομπών) έχει προκαλέσει εύλογες ανησυχίες. Μεταξύ αυτών, συγκαταλέγονται η διαθεσιμότητα και η καταλληλότητα των scrubbers, τα οποία θα έχουν τοποθετηθεί μόνο σε ένα μικρό ποσοστό του παγκόσμιου στόλου μέχρι το 2020, καθώς και η ικανότητα της βιομηχανίας διύλισης να προμηθεύει την αγορά με επαρκείς ποσότητες συμβατών καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο. Ωστόσο, η πιο πιεστική πρόκληση που αντιμετωπίζει σήμερα η ναυτιλία είναι η ασφάλεια. Η μετάβαση σε καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο, ιδίως σε μείγματα διαφορετικών καυσίμων, εγείρει διάφορα ζητήματα που σχετίζονται με τη σταθερότητα, τη συμβατότητα και τα σημεία ανάφλεξης χαμηλότερα από την ελάχιστη απαίτηση της Διεθνούς Σύμβασης (ΔΣ) SOLAS.

Επίσης, ο έλεγχος της συμμόρφωσης των απαιτήσεων για τις εκπομπές θείου κατά ομοιόμορφο τρόπο ώστε να εξασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού θα δημιουργήσει νέες προκλήσεις.

Η ΕΕΕ υποστηρίζει την ομαλή μετάβαση στα νέα όρια περιεκτικότητας σε θείο των ναυτιλιακών καυσίμων στην ανοικτή θάλασσα, τα οποία θα παράσχουν στη ναυτιλία και την βιομηχανία διύλισης την ευελιξία που χρειάζονται για την εξομάλυνση των εκκρεμών ζητημάτων.

Επιπρόσθετα, η MEPC 72 ενέκρινε σχέδιο τροποποιήσεων στο Παράρτημα VI της ΔΣ MARPOL, που απαγορεύουν τη μεταφορά καυσίμων, που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις (non - compliant fuels), για καύση με σκοπό την πρόωση ή την εκτέλεση λειτουργιών επί του πλοίου. Οι εν λόγω τροποποιήσεις θα υποβληθούν στην MEPC 73 προς υιοθέτηση.

Διαχείριση Θαλασσίου Έρματος: συνεπής και αποτελεσματική εφαρμογή

Μετά τη θέση σε ισχύ της Διεθνούς Σύμβασης για τη Διαχείριση του Θαλασσίου Έρματος των Πλοίων (Ballast Water Management Convention - BWMC) και παρά τη συμφωνία στον IMO για ένα πιο πρακτικό και ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα για την εφαρμογή της, οι ναυτιλιακές εταιρείες καλούνται να λάβουν σημαντικές επενδυτικές αποφάσεις για τον υπάρχοντα στόλο τους, ώστε να συμμορφωθούν με την ανωτέρω ΔΣ του IMO, ενώ εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές αβεβαιότητες.

Ο IMO έχει εγκαινιάσει μια δράση (Experience-Building Phase - EBP), προκειμένου να ανταποκριθεί στις προκλήσεις που μπορεί να προκύψουν κατά την εφαρμογή της BWMC. Τα κράτη μέλη του IMO, ως κράτη σημαίας, κράτη λιμένα, καθώς και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, ενθαρρύνονται να αρχίσουν τη συλλογή δεδομένων και να συμβάλουν σε μια συστηματική και τεκμηριωμένη επισκόπηση με στόχο τη βελτίωση της BWMC μέσω κατάλληλων τροποποιήσεων.

Κατά τον χρόνο που θα διαρκεί η ανωτέρω δράση στον IMO, η ΕΕΕ καλεί τις αρχές των ΗΠΑ να δείξουν ευελιξία στη μεταχείριση αυτών που προηγήθηκαν στη συμμόρφωση, αναφορικά με περιπτώσεις όπου διαπιστώνεται περιστασιακά υπέρβαση των κανόνων που αφορούν στην απόδοση των προτύπων διαχείρισης του θαλασσίου έρματος.

Κατά τη διάρκεια της Experience-Building Phase του IMO, πρέπει να ακολουθηθεί μια πιο ευέλικτη και στοχευμένη προσέγγιση, ιδίως από τις αρχές των ΗΠΑ, η οποία θα οδηγήσει σε ένα δικαιότερο σύστημα που δεν θα τιμωρεί αδικαιολόγητα όσους προηγήθηκαν στη συμμόρφωση.

Ανακύκλωση πλοίων:
μια αποτελεσματική παγκόσμια λύση

Η Διεθνής Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ (IMO 2009 International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships - HKC) για την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον ανακύκλωση πλοίων, καθορίζει τις αναγκαίες προϋποθέσεις που διασφαλίζουν ότι τα πλοία που έχουν ολοκληρώσει τον οικονομικό τους κύκλο, οδηγούνται σε διάλυση με ασφαλείς και φιλικές προς το περιβάλλον διαδικασίες ανακύκλωσης σε παγκόσμιο επίπεδο. Η ΕΕΕ υποστηρίζει τις μεταβατικές κοινές Κατευθυντήριες Οδηγίες της ναυτιλιακής βιομηχανίας, οι οποίες εμμένουν στην τήρηση των απαιτήσεων της HKC.

Η κύρωση της HKC καθίσταται ακόμη πιο σημαντική ενόψει της έναρξης ισχύος, στα τέλη του 2018, του Κανονισμού της ΕΕ (Ship Recycling Regulation - SRR) για την ανακύκλωση των πλοίων, επιτρέποντας στα πλοία με σημαία κράτους μέλους της ΕΕ να διαλυθούν μόνο σε ναυπηγεία ανακύκλωσης εγκεκριμένα από την ΕΕ, τα οποία ωστόσο επί του παρόντος έχουν ανεπαρκή χωρητικότητα και δε δύνανται να ανταποκριθούν στη ζήτηση διάλυσης πλοίων με σημαία κράτους μέλους της ΕΕ. Δυστυχώς, η έγκριση των μεγαλύτερων ναυπηγείων ανακύκλωσης στον κόσμο, που βρίσκονται κυρίως στην Ασία αλλά και στις ΗΠΑ, έχει επανειλημμένα αναβληθεί.

Δεδομένης αυτής της πρόκλησης, καθίσταται προφανές ότι χωρίς την ταχεία κύρωση της HKC τόσο από τα κράτη μέλη της ΕΕ όσο και από τρίτες χώρες, και την επακόλουθη θέση του σε ισχύ, ο SRR της ΕΕ θα εισαγάγει ένα διαφορετικό και κατά συνέπεια ανεπιθύμητο περιφερειακό καθεστώς.

Ωστόσο, η κύρωση της HKC αποτελεί μόνο ένα μέρος της εξίσωσης. Για να εφαρμοστεί αυτή με επιτυχία, θα πρέπει οι εγκαταστάσεις ανακύκλωσης να εντείνουν τις προσπάθειές τους για να συμμορφωθούν με την HKC. Συνεπώς, η ΕΕΕ υποστηρίζει την παγκόσμια εκστρατεία του ICS που ενθαρρύνει ναυπηγεία ανακύκλωσης, κυρίως εκείνα που βρίσκονται σε χώρες της Νότιας Ασίας με σημαντική χωρητικότητα, να καταστούν συμβατά με την HKC και να αποκτήσουν σχετική πιστοποίηση.

Τα ναυπηγεία στις μεγάλες χώρες ανακύκλωσης πλοίων πρέπει να παροτρυνθούν να συμμορφωθούν με τη Διεθνή Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, ενώ η κύρωσή της θα πρέπει να επιταχυνθεί.

Από το 1916, η Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) εκπροσωπεί τα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία άνω των 3.000 gt υπό ελληνική και άλλες σημαίες. Τα μέλη της αναπτύσσουν τις δραστηριότητές τους κυρίως στον τομέα μεταφορών bulk / tramp (δηλαδή, πλοία φορτηγά, δεξαμενόπλοια, πλοία LNG / LPG) και με αυξανόμενη παρουσία στον τομέα τακτικών γραμμών με πλοία εμπορευματοκιβωτίων που ναυλώνονται κυρίως από τις μεγάλες εταιρείες τακτικών γραμμών. Η συντριπτική πλειοψηφία των ελληνόκτητων πλοίων απασχολείται σε μεταφορές φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών (cross trading).

Ως διεθνής εκπρόσωπος της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, η ΕΕΕ επιδιώκει την προώθηση ισορροπημένων και ρεαλιστικών θέσεων στους διεθνείς οργανισμούς με στόχο την εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο, ένα ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον και το ελεύθερο παγκόσμιο εμπόριο, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα όρους ασφάλειας ναυσιπλοΐας και ναυτικής ασφάλειας στη θάλασσα.

Με έδρα τον Πειραιά και μόνιμους εκπροσώπους στις Βρυξέλλες και την Ουάσινγκτον, η ΕΕΕ παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), στη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO), στον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), στο Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC) και άλλους παγκόσμιους οργανισμούς. Η ΕΕΕ είναι μέλος του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ICS) και της Ενώσεως Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (ECSA) και συμμετέχει στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) και στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ελλάδος (ΟΚΕ). Διατηρεί επίσης μια στενή σχέση συνεργασίας με την INTERTANKO, INTERCARGO και με τη BIMCO. Τέλος, η ΕΕΕ διατηρεί μακροχρόνιες στενές σχέσεις με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (GSCC) με έδρα το Λονδίνο, καθώς και την Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (HELMEPA) με στόχο την περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση σχετικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Η ΕΕΕ είναι πολύ δραστήρια στις σχέσεις της με άλλους βασικούς ενδιαφερόμενους φορείς προς όφελος της διεθνούς ναυτιλίας, συνεχίζοντας, για παράδειγμα, έναν εποικοδομητικό διάλογο με τη Διεθνή Ένωση Νηογνωμόνων (IACS) και μεμονωμένους νηογνώμονες [Lloyd's Register, American Bureau of Shipping, Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd, Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK), China Classification Society]. Η ΕΕΕ επίσης διατηρεί διμερείς σχέσεις με άλλες εφοπλιστικές ενώσεις. Το 2017 πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις με ενώσεις εφοπλιστών από την Κύπρο, τη Γερμανία, την Ιταλία, τη Μάλτα και τη Νορβηγία. Η ΕΕΕ επισκέπτεται τακτικά τις ΗΠΑ και συναντά τη διοίκηση και το Κογκρέσο με σκοπό την προώθηση κοινών στρατηγικών συμφερόντων και την καλύτερη κατανόηση των θαλάσσιων ζητημάτων αμοιβαίου ενδιαφέροντος. Αντιπροσωπεία της ΕΕΕ υπό τον πρόεδρό της πραγματοποίησε με μεγάλη επιτυχία επίσημη επίσκεψη στην Ουάσινγκτον τον Απρίλιο 2018.

Σε εθνικό επίπεδο, η ΕΕΕ συνεργάζεται με τις ελληνικές αρχές, ειδικά με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, καθώς και με ναυτεργατικές οργανώσεις σχετικά με την ανταγωνιστικότητα του εθνικού νηολογίου, την προσέλκυση στο ναυτικό επάγγελμα και τη ναυτική εκπαίδευση.

Τα «Ποσειδώνια» είναι μια διεθνής ναυτιλιακή έκθεση που διοργανώνεται ανα διετία υπό την αιγίδα της ΕΕΕ. Από το 1969, τα Ποσειδώνια έχουν καθιερωθεί ως μία από τις σημαντικότερες εκδηλώσεις δικτύωσης της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας και του ναυτιλιακού πλέγματος (cluster), προσελκύοντας τις σημαντικότερες προσωπικότητες της βιομηχανίας και αποτελώντας ένα μοναδικό επιχειρηματικό φόρουμ για Έλληνες και διεθνείς πλοιοκτήτες. Η επόμενη έκθεση των Ποσειδωνίων πραγματοποιείται στις 4-8/6/2018 στην Αθήνα.

Μέσα στη συνεχιζόμενη οικονομική κρίση, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ανέλαβαν τα τελευταία χρόνια πολλές πρωτοβουλίες κοινωνικής ευθύνης σε ολόκληρη τη χώρα, με αποκορύφωμα το 2016 την ίδρυση της Εταιρείας Κοινωνικής Προσφοράς Ελληνικού Εφοπλισμού «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ». Σκοπός της ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ είναι να συμβάλει στην ελληνική κοινωνία υποστηρίζοντας προγράμματα και δραστηριότητες κοινωνικής πρόνοιας για ευάλωτες κοινωνικές ομάδες και έργα δημόσιου ενδιαφέροντος, μέσω της παροχής ανθρωπιστικής και φιλανθρωπικής βοήθειας. Η ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ αποτελεί ένα σταθερό σημείο αναφοράς για τη συλλογική κοινωνική συνεισφορά της ναυτιλιακής κοινότητας και της πολύπλευρης συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στη δημόσια ζωή.

Επιτροπές ΕΕΕ

	ΠΡΟΕΔΡΟΙ	*ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΠΡΟΕΔΡΟΙ*
• ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ	Ιωάννης Κ. Λύρας	Παναγιώτης Κ. Λασκαρίδης, Νικόλαος Θ. Βενιάμης
Υποεπιτροπή ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ	Ιωάννης Α. Ξυλάς	Μελίνα Ν. Τραυλού
• ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ	Θεόδωρος Ε. Βενιάμης	Αναστάσιος Β. Παπαγιαννόπουλος Γεώργιος Κ. Αγγελόπουλος
• ΝΟΜΙΚΗ	Πολυχρόνης Π. Τσιρίδης	Αντώνιος - Θωμάς Ν. Λαιμός
• ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	Δημήτριος Ι. Φαφαλιός	Ιωάννης Κ. Λύρας
• ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	Θεόδωρος Ε. Βενιάμης	Ιωάννης Π. Ιωαννίδης, Ιωάννης Ε. Πλατσιδάκης
• ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ	Θεόδωρος Ε. Βενιάμης	Μελίνα Ν. Τραυλού, Μιχαήλ Δ. Χανδρής
Διευθύντρια ΕΕΕ	Αικατερίνη Α. Πέππα	

ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Θεόδωρος Ε. Βενιάμης

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΙ
Γεώργιος Κ. Αγγελόπουλος
Κωνσταντίνος Ι. Μαρτίνος

ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ
Αντώνιος - Θωμάς Ν. Λαιμός
Μελίνα Ν. Τραυλού

ΤΑΜΙΑΣ
Ιωάννης Α. Ξυλάς

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΤΑΜΙΑΣ
Γεώργιος Ι. Μακρυμίχαλος

ΜΕΛΗ
Γεώργιος Ι. Αγγελάκης
Ιωάννης Α. Αγγελικούσης
Χαράλαμπος Ν. Βαφειάς
Νικόλαος Θ. Βενιάμης
Ιωάννης Π. Δράγνης
Ιωάννης Π. Ιωαννίδης
Φραγκίσκος Χ. Κανελλάκης
Κωνσταντίνος Ι. Καρούσης
Ιωάννης Γ. Κουμάνταρος
Δρ. Ιωάννης Δ. Κούστας
Κωνσταντίνος Β. Κωνσταντακόπουλος
Παναγιώτης Κ. Λασκαρίδης
Στέφανος Δ. Λεκανίδης
Γεώργιος Σ. Λιβανός
Ιωάννης Κ. Λύρας
Δρ. Ματθαίος Δ. Λώς
Μάρκος Α. Νομικός
Γεώργιος Χ. Οικονόμου
Βασίλειος Α. Παπαγιαννόπουλος
Ιωάννα Γ. Προκοπίου
Δημήτριος Ι. Φαφαλιός
Αγγελική Ν. Φράγκου
Μιχαήλ Δ. Χανδρής

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
Ακτή Μιαούλη 85,
185 38, Πειραιάς
Τηλ: +30 210 429 1159-65
Fax: +30 210 429 1166
www.ugs.gr
E-mail: ugs@ath.forthnet.gr

ARGO PUBLISHING AND ADVERTISING