

• Βασίλης Κουφός •

Ιδρυτής και Principal Managing Partner της Capa Epsilon OSP,  
Σύμβουλος Βιώσιμης Επιχειρηματικότητας

# Χαράσσουντας πορεία προς την κατάρκτηση της βιώσιμης εμπορικής ναυτιλίας

**Δύο είναι οι κύριες συνιστώσες για την πλοήγηση της ναυτιλίας σε ένα βιώσιμο μέλλον: συντονισμένη προσπάθεια όλων των μελών μιας εταιρείας και η ουσιαστική συμμετοχή της διοίκησης με δέσμευση χρόνου και πόρων**

**Ό**ντας στην εμπροσθοφυλακή της παγκόσμιας εμπορικής δραστηριότητας, ο ευρύτερος ναυτιλιακός κλάδος αποτελεί έναν τομέα ο οποίος αντιμετωπίζει διαρκώς έντονες προκλήσεις, με άμεση συνέπεια να βρίσκεται σε διαρκή μεταρρυθμιστική εγρήγορση. Ωστόσο ακριβώς αυτή η ένταση είναι που αναπτύσσει ολιστικά τις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις και, ως εκ τούτου, τις καθιστά καινοτόμες εκ των πραγμάτων.

Η τελευταία πρόκληση που αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι η ίδια επί της οποίας προσπαθούν να αντεπεξέλθουν όλες οι υπόλοιπες επιχειρήσεις, ανεξαρτήτως αντικείμενου: η υιοθέτηση των κριτηρίων ESG και η μετάβαση προς το ουδέτερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα.

Οι δυσκολίες ξεκινούν αμέσως, καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσωπεύουν ένα σοβαρό μερίδιο επί των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου (GHG - Greenhouse Gas), το οποίο αντιστοιχεί στο 3% περίπου των παγκόσμιων εκπομπών GHG ετησίως.

Ο IMO υιοθέτησε μια αρχική στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία. Οι βασικοί στρατηγικοί στόχοι περιλαμβάνουν τη μείωση της έντασης άνθρακα της διεθνούς ναυτιλίας κατά 40% έως το 2030, παράλληλα με τη συνέχιση των προσπαθειών ώστε να επιτευχθεί μείωση 70% έως το 2050, σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2008, και τη μείωση των συνολικών ετήσιων εκπομπών GHG κατά 50% έως το έτος 2050, επίσης σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2008.

Στις 14 Ιουλίου 2021 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε το πακέτο Fit for 55. Ως μέρος πολλών νομοθετικών προτάσεων, η Επιτροπή πρότεινε να συμπεριληφθεί η ναυτιλία στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της Ε.Ε. (ETS) έως το 2024. Το EU ETS λειτουργεί με βάση την Αρχή του Συστήματος Ανώτατου ορίου και Εμπορίας (Cap-and-Trade Principal). Εν προκειμένω, ορίζεται ένα ανώτατο όριο στη συνολική ποσότητα των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που μπορούν να εκπέμψουν τα εργοστάσια, οι σταθμοί ηλεκτροπαραγωγής, τα πλοία και άλλες

πιθανές πηγές που μπορούν να συμπεριληφθούν. Με την πάροδο του χρόνου αυτό το ανώτατο όριο μειώνεται, με αποτέλεσμα τη σταδιακή μείωση των συνολικών εκπομπών. Για τον ναυτιλιακό κλάδο οι παράμετροι υπολογισμού της κατοχής των αναγκαίων δικαιωμάτων προσδιορίζονται σε δύο επίπεδα: (α) από τις εκπομπές ρύπων που παράγονται από πλοία ολικής χωρητικότητας 5.000 τόνων και άνω, ως βάση υπολογισμού, και (β) από λιμένες αναχώρησης και προορισμού.

Ειδικότερα, μια ναυτιλιακή επιχείρηση οφείλει να αγοράσει:

- Τα δικαιώματα του 50% των εκπομπών από ταξίδια με αναχώρηση από λιμάνι της Ε.Ε. και προορισμό λιμάνι σε Τρίτες Χώρες.
- Τα δικαιώματα του 50% των εκπομπών από ταξίδια με αναχώρηση από λιμάνι Τρίτων Χωρών και προορισμό λιμάνι της Ε.Ε.
- Τα δικαιώματα του 100% των εκπομπών από ταξίδια μεταξύ λιμένων της Ε.Ε.
- Τα δικαιώματα του 100% των εκπομπών από πλοία που αγκυροβολούν σε λιμάνι της Ε.Ε.

Σε περίπτωση, όμως, που η διαδρομή καλύπτει απόσταση κάτω των 300 ναυτικών μιλίων, η εταιρεία οφείλει να αγοράσει δικαιώματα που καλύπτουν το 100% των παραγόμενων εκπομπών.

Δεδομένου ότι τόσο οι επιτρεπόμενες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου στο ανώτατο όριο όσο και οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις οντότητες δεν είναι σταθερές αξίες, η τιμή ανά δικαίωμα δεν είναι σταθερή, αλλά κυμαίνεται ανάλογα με τη ζήτηση και την προσφορά δικαιωμάτων εκπομπής της αγοράς.

Ως μέτρο που βασίζεται στην ελεύθερη διαπραγμάτευση, η ιδέα επιτρέπει σε μια οντότητα που μειώνει τις εκπομπές της να διατηρεί εφεδρικά δικαιώματα για μελλοντικές ανάγκες ή να τα πωλεί σε άλλους. Η πρόθεση είναι η τιμή του άνθρακα να προωθεί και να ανταμείβει τις επενδύσεις στην τεχνολογία



Οι εταιρείες θα πρέπει να ορίσουν τους στόχους βιωσιμότητας και τα βήματα που σχεδιάζουν ώστε να επιτύχουν τα σχεδιαζόμενα αποτελέσματα. Σημαντικό να εμπλέκονται όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη όσο και να τίθενται συγκεκριμένοι, επιτεύξιμοι στόχοι.

υγιεινής και ασφάλειας, ανθρώπινα δικαιώματα, πολιτική αμοιβών και αξιολογήσεων, διακρίσεις και παρεχόμενες προοπτικές.

Για την εφαρμογή του περιεχομένου των κριτηρίων Ε και Σ εκπονήθηκε το 1993 ο Κώδικας Διεθνούς Διαχείρισης Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών ως ένα διεθνές πρότυπο ασφαλούς διαχείρισης και λειτουργίας πλοίων με παράλληλη πρόληψη κάθε είδους ρύπανσης.

απανθρακοποίησης. Αυτό σημαίνει ότι το κόστος της ναυτιλίας δύναται να αυξηθεί για ταξίδια από και προς λιμάνια που πληρούν τα παραπάνω κριτήρια, ωθώντας τη γεωγραφική εξάπλωση των θαλάσσιων μεταφορών ανά εταιρεία. Η Ε.Ε. προτείνει ότι η τιμολόγηση του άνθρακα για τη ναυτιλία να εφαρμόζεται όχι μόνο στις εκπομπές CO<sub>2</sub>, αλλά και στις εκπομπές μεθανίου και οξειδίου του αζώτου.

Αντιμετωπίζοντας αυτή την εξέλιξη ως κάτι το αναπόφευκτο, υπάρχουν ήδη ναυτιλιακές επιχειρήσεις που ανακοίνωσαν αυξήσεις των ναύλων στους πελάτες τους, εν όψει των νομικών αυτών δεσμεύσεων. Συνεπώς, ίσως να αναμένονται –με σοβαρές πιθανότητες εμφάνισης– τρεις σημαντικές επιπτώσεις:

1. Η αύξηση του μεταφορικού κόστους να οδηγήσει σε έναν νέο κύκλο ανατιμήσεων των εμπορευμάτων και των πρώτων υλών.
2. Ο επαναπροσδιορισμός του διεθνούς ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς η σημαία κάθε πλοίου θα συνοδεύει –ή όχι– οικονομικές επιβαρύνσεις.
3. Η πιθανή ποσοτική αναδιάρθρωση των εθνικών εμπορικών στόλων.

Παράλληλα, όμως, τα ESG δεν ταυτίζονται μόνον με τη διαχείριση των περιβαλλοντικών πόρων. Η δεύτερη συνιστώσα (S, Social) περιλαμβάνει τους πλέον συνήθεις κινδύνους που αντιμετωπίζει μια εταιρεία εμπορικής ναυτιλίας: συνθήκες

Τέλος, εμφανίζεται ο τρίτος παράγοντας, δηλαδή η Εταιρική Διακυβέρνηση (G - Governance). Δομικού χαρακτήρα ζητήματα αποτελούν η διαφθορά και η διαφάνεια – ιδιαιτέρως, δε, η διαφάνεια ιδιοκτησίας, η οποία αποτελεί χρόνια γκρίζα ζώνη για τον κλάδο. Επιπλέον, η εφαρμογή βιώσιμων πρακτικών αναδιατάσσει ολοκληρωτικά τη μεθοδολογία Διαχείρισης Κινδύνων και την εργαλειοθήκη της Κανονιστικής Συμμόρφωσης.

Η έμφαση στη συμμετοχή του ασφαλιστικού κλάδου στη Διοικούσα Επιτροπή, αν μη τι άλλο, είναι ισχυρή ένδειξη για τη δέσμευση της Poseidon Principles Association ως προς την ταχύτερη δυνατή επίτευξη των στόχων βιωσιμότητας.

Υπό το φως όλων των παραπάνω, γεννάται το αυθόρμητο ερώτημα περί της επόμενης ημέρας για τις θαλάσσιες μεταφορές. Οι εταιρείες θα πρέπει να ορίσουν τους στόχους βιωσιμότητας και τα βήματα που σχεδιάζουν ώστε να επιτύχουν τα σχεδιαζόμενα αποτελέσματα. Σημαντικό να εμπλέκονται όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη (stakeholders), όσο και να τίθενται συγκεκριμένοι, επιτεύξιμοι στόχοι. Η βασική, όμως, προδιαγραφή είναι αφενός η συντονισμένη προσπάθεια ολοκληρωτικού οργανισμού και, αφετέρου, η ουσιαστική συμμετοχή της διοίκησης με τη δέσμευση του απαραίτητου χρόνου και πόρων, ώστε η κάθε εταιρεία να εξασφαλίσει την πλοήγησή της προς ένα βιώσιμο μέλλον. **IF**