ΧΤΙΖΟΝΤΑΣ ΕΥΡΩΣΤΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ BULK CARRIERS

Δυσκολίες και εμπειρίες



Το αν ένα πλοίο είναι οικονομικό ή όχι δεν κρίνεται μόνο από την τιμή αγοράς και κατασκευής του. Κρίνεται και από την «απόδοσή» του καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής του. Το παρόν άρθρο του ναυπηγού-μηχανολόγου μηχανικού κ. Π. Ζαχαριάδη περιγράφει τις ενέργειες της εταιρείας Atlantic Bulk Carriers, μιας παραδοσιακής εταιρείας με 60 χρόνια συνεχούς παρουσίας στην ελληνική ναυτιλία, για τη βελτίωση των προδιαγραφών των νέων πλοίων της

Το παράδειγμα της Atlantic Bulk Carriers

Οικονομικό δεν είναι ένα πλοίο μόνο σε σχέση με την τιμή αγοράς και κατασκευής του. Το «οικονομικό» κρίνεται και από την «απόδοσή» του πλοίου καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής του. Στον όρο «απόδοση» περιλαμβάνεται η ασφάλεια (αποφυγή ατυχημάτων), η μειωμένη κατανάλωση, η μειωμένη ανάγκη συντήρησης και επισκευών, οι καλές συνθήκες εργασίας του πληρώματος, η ευελιξία στη φόρτωση, καθώς επίσης και σωρεία άλλων παραγόντων.

Πριν από τέσσερα περίπου χρόνια η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) δημοσίευε την αποτίμηση των ειδικών της για τους πολυδιαφημισμένους καινούργιους κανονισμούς κατασκευής πλοίων (CSR) της Διεθνούς Ένωσης Νηογνωμόνων (IACS). Η αποτίμηση δεν ήταν κολακευτική για τον IACS. Οι τεχνικώς τεκμηριωμένες θέσεις της ΕΕΕ κατέληγαν στο συμπέρασμα ότι οι καινούργιοι κανονισμοί, ενώ θα μπορούσαν να προσφέρουν στην παγκόσμια ναυτιλία πιο εύρωστα και ασφαλέστερα πλοία, αποδείχτηκαν άλλη μια φορά χαμένη ευκαιρία για τους νηογνώμονες. Οι τελευταίοι παρέμειναν επηρεασμένοι από τους πρώτους πελάτες τους, τα ναυπηγεία, με αποτέλεσμα να μην προχωρήσουν σε βελτιώσεις των παλαιών κανονισμών, που θα ενίσχυαν τα γνωστά αδύνατα σημεία των πλοίων και θα τους έδιναν πραγματική διάρκεια ζωής 25 ετών, χωρίς αυξημένες επισκευές. Όχι μόνον αυτό, αλλά, σύμφωνα με την ΕΕΕ, ήταν φανερό ότι η χρήσιμη ζωή των πλοίων θα μειωνόταν λόγω των χαμηλότερων ορίων φθοράς (corrosion margins) που όριζαν οι νέοι κανονισμοί. Κατόπιν τούτου, η Ένωση προέτρεψε τα μέλη της, αλλά και την παγκόσμια ναυτιλία, να μην επαναπαυτούν στους νέους καινούργιους κανονισμούς, αλλά να προσπαθούν να χτίζουν πλοία λαμβάνοντας υπόψη τις τεχνικές προτάσεις της ΕΕΕ όπως π.χ. να ζητούν από τα ναυπηγεία αυξημένα περιθώρια φθοράς και ενισχυμένα ελάσματα και δυνάμεις κατασκευής, ώστε να μην υπάρχει πρόβλημα στην ασφάλεια, αλλά και σωστή διαχείριση και ικανότητα φόρτωσης των πλοίων.

Για τις προσπάθειές της αυτές και για την προώθηση πιο εύρωστων πλοίων, η ΕΕΕ τιμήθηκε πριν από τρία χρόνια με το βραβείο Lloyd's List Awards for Safety.

Η άνευ προηγουμένου όμως παγκόσμια ζήτηση για φορτηγά πλοία και δεξαμενόπλοια αφαίρεσε κάθε δύναμη διαπραγμάτευσης από τους αγοραστές, με τα ναυπηγεία να μην δέχονται καμία διαφοροποίηση που θα άλλαζε ή θα καθυστερούσε κατά το ελάχιστο την ταχύτητα παραγωγής τους. Ήταν φυσικό, λοιπόν, σε ένα τέτοιο «seller's market» τα στοιχεία που κυριαρχούσαν να είναι η ταχύτητα παραγωγής και (λόγω τρομερών ανατιμήσεων πρώτων υλών) η μείωση του κόστους κατασκευής. Έτσι, κάθε προσπάθεια για καλυτέρευση των προδιαγραφών από τον υποψήφιο αγοραστή αντιμετωπιζόταν με τη φράση *«αυτό είναι το design που βγάζουμε – αν το θέλετε, και πείτε μας γρήγορα, γιατί περιμένουν δέκα άλλοι να το αγοράσουν»*.

Ποια ήταν όμως τα σημεία σχεδιασμού των πλοίων που έχριζαν βελτίωσης; Και γιατί; Είναι τόσο απαραίτητη η βελτίωση π.χ. της αντοχής ή μήπως είμαστε υπερβολικοί;

Αναγκαστικά θα αναφερθούμε σε μερικά μόνο σημαντικά παραδείγματα για φορτηγά πλοία, καθότι οι προτάσεις και οι επισημάνσεις της ΕΕΕ κάλυπταν όλο το φάσμα των επιπτώσεων των νέων κανονισμών κατασκευής από π.χ. τις μειώσεις των νέων απαιτήσεων και τις (ίσως εσκεμμένες) ασάφειές τους, έως το πώς πρέπει να γίνεται το σωστό λογισμικό μοντέλο (Finite Element Analysis) και ο σωστός έλεγχος από τους νηογνώμονες των σχεδίων και της κατασκευής.

ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ

1. Όρια φθοράς
– Corrosion Margins

Με εκτενείς συγκριτικούς πίνακες, η ΕΕΕ απέδειξε ότι οι καινούργιοι κανονισμοί ορίζουν χαμηλότερα όρια φθοράς κατά τη ναυπήγηση από τα υπάρχοντα πλοία. Αυτό σημαίνει ότι το έλασμα θα πλησιάσει το όριο υποχρεωτικής αντικατάστασης, λόγω φθοράς, νωρίτερα από ότι σε πλοία φτιαγμένα με τους παλαιούς κανονισμούς – το οποίο με τη σειρά του σημαίνει μεγαλύτερες επισκευές από τον πλοιο- ►