

Στα 28 έτη ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου

2023/08/14 07:15 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Μία από τις βασικότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος της ακτοπλοΐας είναι η γήρανση του στόλου, όπως αναφέρεται στην τελευταία έκθεση της ΧRTC για τον κλάδο, με τίτλο [«Καιρός να αποδώσουμε Τα του Καίσαρος τω Καίσαρι - Κερδοφορία ή Εκτροχιασμός»](#).

Ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου είναι τα 28 έτη, **ο οποίος είναι όμως μικρότερος από τον μέσο όρο ηλικίας του ευρωπαϊκού ακτοπλοϊκού στόλου, ο οποίος είναι στα 35 έτη.**

Από την άλλη πλευρά, **το ποσοστό του ελληνικού στόλου άνω των 20 ετών είναι 86%**, κατά πολύ μεγαλύτερο από το αντίστοιχο ευρωπαϊκό, γεγονός που βεβαιώνει πως οι ανάγκες ανανέωσης του στόλου είναι περισσότερο επιτακτικές.

Όσον αφορά τα μεγέθη των πλοίων άνω των 20 ετών είναι:

- το 83% των πλοίων με μήκος μέχρι 95 μέτρα,
- το 88% των πλοίων με μήκος 96-149 μέτρα,
- το 91% των πλοίων με μήκος άνω των 150 μέτρων.

Η συγκεκριμένη εικόνα περιπλέκεται ελαφρώς από την αβεβαιότητα που προκαλούν οι κάθε είδους περιβαλλοντικοί και άλλοι κανονισμοί που επηρεάζουν στρατηγικού τύπου αποφάσεις, μεταξύ άλλων η επιλογή καυσίμου λειτουργίας των πλοίων.

Αντιθέτως, βρισκόμαστε πλέον σε μία εποχή, όπου η έρευνα και ανάπτυξη εξειδικευμένων εταιριών επιταχύνουν τις μελέτες τους, με σκοπό να οδηγηθούμε στα πλοία που θα έχουν ελάχιστο αποτύπωμα άνθρακα και ανταγωνιστικές τιμές κόστους λειτουργίας.

Ο τελευταίος κύκλος ανανέωσης του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου ολοκληρώθηκε στα μέσα της δεκαετίας του 2000.

Έκτοτε, όταν παρουσιάστηκαν ανάγκες αντικατάστασης των πλοίων με σκοπό την εξυπηρέτηση των γραμμών λειτουργίας τους δεν προχώρησαν στην κατασκευή νέων πλοίων, αλλά εμφανίστηκαν να αντικαθιστούν ή να προσθέτουν στο στόλο τους πλοία μεταχειρισμένα, μεγάλης ηλικίας κατά περίπτωση, ως αποτέλεσμα της αδυναμίας

νέων επενδύσεων λόγω της οικονομικής κρίσης και της έλλειψης χρηματοδότησης.

Οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί όμως που ισχύουν, δε δικαιολογούν πλέον τέτοιου είδους κινήσεις.

Αξίζει να σημειωθεί ότι σε προηγμένα ναυτιλιακά κράτη, όπως η Ιαπωνία έχει απαγορευτεί η δρομολόγηση σε πλοία μεγαλύτερα των 10 ετών, σε γραμμές δημοσίου συμφέροντος, ενώ το ίδιο μοντέλο υιοθετεί και η Κίνα.

Η ακτοπλοϊκή αγορά καλείται να βρει τεχνικές λύσεις για τη ναυπήγηση νέων πλοίων φιλικών προς το περιβάλλον, αλλά και σημαντικά κεφάλαια.

Αναμφισβήτητα, τα φιλικά προς το περιβάλλον πλοία μεσαίου και μεγάλου μεγέθους δεν μπορούν να έχουν μηδενικό αποτύπωμα άνθρακα, αφού δεν έχουν επιτευχθεί τεχνολογικά οι βιώσιμες λύσεις για την αντικατάσταση των καυσίμων τους από ανανεώσιμες πηγές.

Επί της ουσίας, όσο διαρκεί η έρευνα και ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων, η τεχνική απάντηση στην προσφορά φιλικού προς το περιβάλλον πλοίου, αξιοποιεί τις οικονομίες κλίμακος (π.χ. τα νεότεριστα πλοία του ομίλου Grimaldi στην Αδριατική), καθώς επίσης και τη μείωση του βάρους του ίδιου του πλοίου (π.χ. τα πλοία Aero του ομίλου Attica που δρομολογήθηκαν στον Σαρωνικό).