
Χρ. Σταϊκούρας: Το υδρογόνο μπορεί να καλύψει το 20%-50% της ζήτησης στις μεταφορές, προτεραιότητα οδικές μεταφορές και αεροπλοΐα

2023/11/28 11:29 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

«Σύμφωνα με τη μελέτη για το Εθνικό Σχέδιο Στρατηγικής, ο ετήσιος κύκλος εργασιών της εφοδιαστικής αλυσίδας υδρογόνου εκτιμάται ότι θα ανέρχεται, στην Ελλάδα, **στα 10 δισ. ευρώ το 2050**, οδηγώντας στην ανάπτυξη της «Οικονομίας του Υδρογόνου».

Αυτό δήλωσε ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστος Σταϊκούρας στο «Hydrogen Conference: Η Οικονομία του Υδρογόνου: Προοπτικές, Δυνατότητες και Ευκαιρίες για την Ελλάδα».

Σύμφωνα με τον κ. Σταϊκούρα, «η χώρα μας διαθέτει τις ιδανικές συνθήκες για την παραγωγή του νέου καυσίμου, δηλαδή αιολικά και ηλιακά πεδία, οι οποίες μπορούν να της παρέχουν το ενεργειακό προβάδισμα στην Ευρώπη (Κρήτη - δημιουργία Κοιλάδων υδρογόνου - Hydrogen Valleys)».

Όπως τόνισε, σύμφωνα με έρευνες, «το υδρογόνο μπορεί να καλύψει το 20% - 50% της ενεργειακής ζήτησης στις μεταφορές, και το 5% - 20% στη ευρωπαϊκή βιομηχανία έως το 2050».

Πρόσθεσε μάλιστα, ότι στην Ελλάδα, η ανάπτυξη του πράσινου υδρογόνου αναμένεται να κατευθυνθεί, κατά προτεραιότητα, στους τομείς των βαρέων οδικών μεταφορών και της αεροπλοΐας.

Όπως έκανε γνωστό ο κ. Σταϊκούρας, το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, σε συνεργασία με το Περιβάλλοντος και Ενέργειας, έχουν εκδώσει Κοινή Υπουργική Απόφαση, η οποία περιγράφει τις διαδικασίες αδειοδότησης και λειτουργίας πρατηρίων υδρογόνου.

Ενώ, συμπλήρωσε ότι, η δευτερογενής νομοθεσία θα συμπληρωθεί με μία δεύτερη ΚΥΑ η οποία θα αφορά τους όρους και τις προϋποθέσεις, καθώς και τις προδιαγραφές ασφαλείας για την **έναρξη λειτουργίας συνεργείων επισκευής και συντήρησης υδρογόνου**, καθώς και το σχετικό Προεδρικό Διάταγμα για την **έναρξη επαγγέλματος του τεχνίτη συντήρησης και επισκευής οχημάτων που κινούνται με υδρογόνο**.

Τέλος, σύμφωνα με τον κ. Σταϊκούρα, στόχος είναι η δημιουργία τουλάχιστον **26 πρατηρίων υδρογόνου στην χώρα μας έως το 2030**. Όπως είπε, πρόκειται για μια προσπάθεια στην οποία θα υπάρξει συναρμοδιότητα πολλών υπουργείων, όπως το Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, το Εσωτερικών, το Περιβάλλοντος και Ενέργειας, το Ναυτιλίας και το Υποδομών και Μεταφορών, αλλά και φορέων, όπως είναι η ΑΑΔΕ.

«Αυτό αποδεικνύει το πόσο σύνθετο, αλλά συγχρόνως και το πόσο σημαντικό, είναι το εγχείρημα για τη θεσμοθέτηση του υδρογόνου ως καυσίμου μεταφορών», κατέληξε.

Ολόκληρη η ομιλία του υπουργού Υποδομών & Μεταφορών

Το πλήρες κείμενο της ομιλίας του κ. Σταϊκούρα έχει ως εξής:

Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει σημαντικά βήματα στην Ευρώπη, και ειδικά στην Ελλάδα, για τη χρήση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας.

Η Πράσινη Συμφωνία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που αποτελεί οδηγό των πολιτικών μας, προβλέπει μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2030 στο 55% σε σύγκριση με το 1990, και μηδενικές εκπομπές ρύπων έως το 2050.

Όμως, αυτή τη στιγμή βρισκόμαστε αντιμέτωποι με μια δίδυμη κρίση, την κλιματική αλλαγή, που οι συνέπειές της διαρκώς εντείνονται, και την ενεργειακή, με τη σταδιακή απεξάρτηση από το φυσικό αέριο. Η ίδια η πραγματικότητα μας δείχνει τον δρόμο.

Πρέπει να δρομολογήσουμε πιο γρήγορα, πιο αποτελεσματικά, πιο αποφασιστικά, τη διαδικασία της Πράσινης Μετάβασης και την απεξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα.

Σ' αυτή την προσπάθεια θα συμβάλλει η χρήση του υδρογόνου, την φυσική επέκταση της ηλεκτροκίνησης, αρχικά ως καύσιμου μεταφορών και στη συνέχεια για κάθε βιομηχανική χρήση.

Πρόκειται για σύγχρονη ενεργειακή τεχνολογία, η οποία μπαίνει σιγά - σιγά στην

καθημερινότητα των πολιτών, σε όλο τον πλανήτη.

Η χρήση του υδρογόνου μπορεί να υποστηρίξει τη μετάβαση στις πράσινες μεταφορές, να συμβάλει στη μείωση της ενεργειακής εξάρτησης και την αύξηση της ενεργειακής ασφάλειας, και συγχρόνως να προσελκύσει νέες επενδύσεις που θα τονώσουν την οικονομική μεγέθυνση και θα δημιουργήσουν νέες θέσεις απασχόλησης.

Το υδρογόνο, προς το παρόν, έχει εξαιρετικά μικρή διείσδυση στον ενεργειακό τομέα, αντιπροσωπεύοντας μόλις το 2% του ενεργειακού μείγματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Παγκοσμίως, σχεδόν όλη η παραγωγή του οφείλεται σε πηγές υψηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα, αφού το συντριπτικά μεγαλύτερο ποσοστό του παραγόμενου υδρογόνου προέρχεται από ορυκτά καύσιμα, και ένα μόνο μικρό ποσοστό μέσω ηλεκτρόλυσης του νερού.

Ωστόσο, η σύγχρονη έρευνα στοχεύει σε καθαρούς τρόπους παραγωγής.

Το πράσινο υδρογόνο, το οποίο παράγεται με τη μέθοδο της ηλεκτρόλυσης του νερού από ηλεκτρική ενέργεια προερχόμενη μόνο από Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας, θα κατέχει βασικό ρόλο στη δραστική μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, καθώς καταναλώνεται χωρίς να παράγει ρύπους, απελευθερώνοντας μόνο ενέργεια και νερό.

Η χώρα μας διαθέτει τις ιδανικές συνθήκες για την παραγωγή του νέου καυσίμου, δηλαδή αιολικά και ηλιακά πεδία, οι οποίες μπορούν να της παρέχουν το ενεργειακό προβάδισμα στην Ευρώπη (Κρήτη - δημιουργία Κοιλάδων υδρογόνου - Hydrogen Valleys).

Σύμφωνα με έρευνες, το υδρογόνο μπορεί να καλύψει το 20% - 50% της ενεργειακής ζήτησης στις μεταφορές, και το 5% - 20% στη ευρωπαϊκή βιομηχανία έως το 2050.

Επιμένω στα μεγέθη της αγοράς, καθώς σύμφωνα με τη μελέτη για το Εθνικό Σχέδιο Στρατηγικής, ο ετήσιος κύκλος εργασιών της εφοδιαστικής αλυσίδας υδρογόνου εκτιμάται ότι θα ανέρχεται, στην Ελλάδα, στα 10 δισ. ευρώ το 2050, οδηγώντας στην ανάπτυξη της «Οικονομίας του Υδρογόνου».

Γίνεται, λοιπόν, αντιληπτή η βαρύτητα που έχει αυτό το «ελαφρύ» καύσιμο στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Να σημειωθεί ότι στην Ελλάδα, η ανάπτυξη του πράσινου υδρογόνου αναμένεται να κατευθυνθεί, κατά προτεραιότητα, στους τομείς των βαρέων οδικών μεταφορών και της αεροπλοΐας.

Σύμφωνα με το αναθεωρημένο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα, η

συνολική κατανάλωση πράσινου υδρογόνου εκτιμάται στα 63,6 TWh/έτος μέχρι το 2050, με περίπου 70% αυτού να αξιοποιείται για την παραγωγή σύνθετων καυσίμων, με στόχο τη χρήση στις μεταφορές.

Το στοίχημα είναι σημαντικό. Δεν υπάρχουν μαγικές συνταγές, δεν υπάρχουν εύκολες λύσεις, δεν υπάρχουν άμεσες απαντήσεις. Πρόκειται για ενεργειακό κλάδο που «χτίζεται» εκ θεμελίων, και πρέπει να δομηθεί σε στέρεα θεμέλια.

Γι' αυτό, βήμα-βήμα, δημιουργούμε μια εθνική στρατηγική για το υδρογόνο, με βάση το νέο θεσμικό πλαίσιο για την υδρογονοκίνηση οχημάτων οδικών μεταφορών.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, σε συνεργασία με το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, έχουν εκδώσει Κοινή Υπουργική Απόφαση, η οποία περιγράφει τις διαδικασίες αδειοδότησης και λειτουργίας πρατηρίων υδρογόνου, γιατί, όπως είναι νομίζω αντιληπτό, δεν γίνεται να μιλάμε για υδρογονοκίνηση χωρίς σταθμούς εφοδιασμού.

Συνεπώς, έχουν ήδη καθοριστεί οι τεχνικές προδιαγραφές που αφορούν στη χωροθέτηση και τους όρους ασφαλείας που πρέπει να πληρούν οι εγκαταστάσεις των πρατηρίων υδρογόνου, τα οποία θα υποστηρίξουν την κυκλοφορία ελαφρών και βαρέων οχημάτων υδρογόνου.

Η δευτερογενής νομοθεσία θα συμπληρωθεί με δύο ακόμη πράξεις. Μια 2^η Κοινή Υπουργική Απόφαση η οποία θα αφορά τους όρους και τις προϋποθέσεις, καθώς και τις προδιαγραφές ασφαλείας για την έναρξη λειτουργίας συνεργείων επισκευής και συντήρησης υδρογόνου, καθώς και το σχετικό Προεδρικό Διάταγμα για την έναρξη επαγγέλματος του τεχνίτη συντήρησης και επισκευής οχημάτων που κινούνται με υδρογόνο.

Πριν από λίγες εβδομάδες, εκδόθηκε, από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ο νέος Κανονισμός Υποδομών Εναλλακτικών Καυσίμων, ο οποίος υποχρεώνει όλες τις ευρωπαϊκές χώρες για την διάθεση του υδρογόνου ως καυσίμου μεταφορών έως το 2030.

Μάλιστα, ο ευρωπαϊκός κανονισμός προβλέπει υποχρεωτική υποβολή εκθέσεων προόδου, σε συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα. Παράλληλα, συστάθηκε η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Υδρογόνου, για τη χρηματοδότηση όλων των αναγκαίων δράσεων.

Τέλος, προβλέπει ηλεκτρική ενέργεια παραγόμενη μόνο από ΑΠΕ και υποχρέωση για δημιουργία τουλάχιστον 26 πρατηρίων υδρογόνου στην χώρα μας έως το 2030. Αυτός είναι και ο στόχος μας. Πρόκειται για μια προσπάθεια στην οποία θα υπάρξει συναρμοδιότητα πολλών Υπουργείων, όπως το Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, το Εσωτερικών, το Περιβάλλοντος και Ενέργειας, το Ναυτιλίας και το Υποδομών και Μεταφορών, αλλά και φορέων, όπως είναι η ΑΑΔΕ. Αυτό αποδεικνύει το πόσο σύνθετο, αλλά συγχρόνως και το πόσο σημαντικό, είναι το εγχείρημα για τη

θεσμοθέτηση του υδρογόνου ως καυσίμου μεταφορών. Είμαστε όμως αποφασισμένοι, αυτό το στοίχημα, να το κερδίσουμε, μεθοδικά και υπεύθυνα.