

Το 2035 το 50% των ελληνικών ακτοπλοϊκών πλοίων θα είναι ηλικίας άνω των 40 ετών

2022/08/19 11:58 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Δημοσιεύτηκε η νεότερη μελέτη της XRTC Business Consultants για την ελληνική ακτοπλοΐα, **με τίτλο «Ελληνική Ακτοπλοΐα 2022: Σε νέο κύκλο ανάπτυξης και ευκαιριών».**

Στο κεφάλαιο για την ανανέωση του στόλου, οι συγγραφείς της μελέτης αναφέρουν ότι, ενώ έχουν τεθεί οι προθεσμίες για την επίτευξη της μείωσης των αέριων ρύπων, εντούτοις τεχνολογικά δεν έχουν ακόμα επιτευχθεί οι βιώσιμες λύσεις για την αντικατάστασή τους από ανανεώσιμες πηγές, **όπως ο ηλεκτρισμός, τα βιοκαύσιμα, η αμμωνία, το υδρογόνο, η μεθανόλη κ.ά.**

Σήμερα καμία ακτοπλοϊκή εταιρία δεν έχει σχέδια για ναυπήγηση πλοίων, **πλην του ομίλου Attica που ολοκλήρωσε την κατασκευή τριών υπερσύγχρονων πλοίων τύπου Aero Catamaran**, τα οποία θα δρομολογηθούν στις γραμμές του Αργοσαρωνικού, σηματοδοτώντας το τέλος εποχής των «ιπτάμενων δελφινιών» που επί 40 χρόνια εξυπηρετούσαν τις συγκοινωνιακές ανάγκες των νησιών.

Δεδομένου ότι το 50% των ελληνικών ακτοπλοϊκών πλοίων που είναι σήμερα δρομολογημένα, το 2035 θα είναι ηλικίας άνω των 40 ετών, η **ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου είναι μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει ο κλάδος.**

Μόνη λύση η κατασκευή νέων πλοίων

Με την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχουν διαθέσιμα μεταχειρισμένα πλοία που να πληρούν τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς, η μόνη λύση είναι η κατασκευή νέων πλοίων.

Τα προβλήματα που τίθενται είναι ποικίλα με τα σημαντικότερα να είναι τι είδους καυσίμου θα χρησιμοποιούν τα νέα αυτά πλοία και πώς θα χρηματοδοτηθούν.

Η απροθυμία των τραπεζών να χρηματοδοτήσουν την ακτοπλοϊκή αγορά, καθώς και τα δυσχερή οικονομικά αποτελέσματα των ακτοπλοϊκών εταιριών αποτελούν

τροχοπέδη στην ανανέωση του στόλου.

Η χρηματοδότηση των επενδύσεων για ανανέωση του στόλου με πλοία χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, πρέπει να γίνει με τη μορφή επιδοτήσεων για το πράσινο κομμάτι της επένδυσης, με την πρόσβαση σε διαθέσιμα χρηματοδοτικά εργαλεία μέσω του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, του ΕΣΠΑ και του Νέου Αναπτυξιακού Νόμου και να συσταθεί ένα ειδικό ταμείο στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Συστήματος Εμπορίας Ρύπων- Emission Trading System, (ETS) προκειμένου να επανεπενδύονται τα έσοδα από το ETS, κατευθείαν στον κλάδο.

Οι εταιρίες ευελπιστούν ότι οι πολυετείς συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να χρησιμοποιηθούν ως μέσο που θα βοηθήσει την τραπεζική χρηματοδότηση σε συνδυασμό με προαναφερόμενα χρηματοδοτικά εργαλεία.

Τεχνολογικές εξελίξεις, οι τάσεις στα νέα πλοία

Στην Ευρώπη υπάρχουν πολλά προγράμματα ναυπήγησης νέων «πράσινων» επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων.

Ο όμιλος Grimaldi παρέλαβε το 10ο από τα 12 πλοία που παραγγέλθηκαν και ανήκουν στη Grimaldi Green 5th Generation (GG5G), η οποία περιλαμβάνει τις μεγαλύτερες και πιο φιλικές προς το περιβάλλον μονάδες ro-ro στον κόσμο για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Το πλοίο το οποίο μπορεί να μεταφέρει περίπου 500 τρέιλερ και 180 αυτοκίνητα, είναι εξοπλισμένο με υπερσύγχρονους, ηλεκτρονικά ελεγχόμενους κινητήρες και με σύστημα καθαρισμού καυσαερίων για τη μείωση των εκπομπών θείου και σωματιδίων.

Επιπλέον, χάρη στην υιοθέτηση πολυάριθμων εξαιρετικά καινοτόμων τεχνολογικών λύσεων, με την ίδια ταχύτητα το πλοίο που ονομάζεται Eco Mediterranea καταναλώνει την ίδια ποσότητα καυσίμου σε σύγκριση με τα πλοία ro-ro προηγούμενης γενιάς και επομένως είναι σε θέση να μειώσει στο μισό τις εκπομπές CO2 ανά μεταφερόμενη μονάδα.

Ενώ είναι αγκυροβολημένο, το πλοίο επιτυγχάνει τον στόχο «Μηδενικές εκπομπές στο λιμάνι» και αυτό γιατί το Eco Mediterranea χρησιμοποιεί την ηλεκτρική ενέργεια που είναι αποθηκευμένη σε μέγα μπαταρίες λιθίου συνολικής ισχύος 5 MWh, οι οποίες επαναφορτίζονται κατά τη διάρκεια των πλόων χάρη σε γεννήτριες άξονα και 350 m2 ηλιακών συλλεκτών.

Τρία LNG- Ηλεκτρικά υβριδικά πλοία Stena E-Flexer Ro-Pax παραγγέλθηκαν από τη Stena RoRo για χρήση από τη Brittany Ferries και τη Marine Atlantic.

Το πρώτο απ' αυτά τα πλοία θα είναι το μεγαλύτερο υβριδικό πλοίο μέχρι σήμερα και θα παραδοθεί το 2024. Θα ονομαστεί "Saint Malo" και θα μεταφέρει επιβάτες μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της Γαλλίας τα επόμενα χρόνια.

Η εταιρία Stena Line και το λιμάνι του Frederikshavn υπέγραψαν συμφωνία για την κατασκευή του Gothenburg-Frederikshavn της πρώτης ακτοπλοϊκής γραμμής στον κόσμο που θα εξυπηρετούνται από πλοία χωρίς ορυκτά καύσιμα.

Το δρομολόγιο θα εκτελείται από δύο πλοία Stena Elektra με μπαταρίες, τα οποία θα κατασκευαστούν έως το 2030.

Η δανική εταιρία DFDS αποκάλυψε τα σχέδια της για την κατασκευή πλοίο με καύσιμο υδρογόνο μέχρι το 2025.

Η ναυτιλιακή Torghatten Nord θα κατασκευάσει δύο νέα πλοία υδρογόνου μετά την κατοχύρωση διαγωνισμού από τις αρμόδιες αρχές της Νορβηγίας για την εξυπηρέτηση μιας μεγάλης ακτοπλοϊκής γραμμής μεταξύ των πόλεων Bodo, Rost, Vaeroy and Moskenes, με πλοίο που θα χρησιμοποιεί κατά 85% καύσιμο που θα στηρίζεται στο υδρογόνο και το υπόλοιπο 15% σε καύσιμο μηδενικών η ελάχιστων ρύπων.

Σύμφωνα με το διαγωνισμό, η Torghatten Nord θα λειτουργεί τη σύνδεση από το 2025 έως το 2040.

Η ναυτιλιακή εταιρία Havila Kyststruten από τη Νορβηγία, παρέλαβε το πρώτο πλοίο από τέσσερα LNG-battery cruise ferries που έχει σε παραγγελία. Τα συγκεκριμένα θα χρησιμοποιηθούν για την εξυπηρέτηση της γραμμής μεταξύ του Bergen και του Kirkenes στη Νορβηγία.

Στη Σουηδία η Wasaline υποδέθηκε τον Αύγουστο του 2021 το νεότευκτο Aurora Botnia το οποίο χρησιμοποιεί την ηλεκτρική ενέργεια κοντά στα λιμάνια, ενώ ως κύριο καύσιμο χρησιμοποιεί υγροποιημένο φυσικό αέριο αλλά επιπλέον έχει τη δυνατότητα και χρήσης βιοαερίου στο μέλλον.

Περαιτέρω, στην Εσθονία η Tallink Group, έχει υπό ναυπήγηση το MyStar το οποίο χρησιμοποιεί ως καύσιμο LNG ενώ στη Σκωτία οι αρμόδιες ρυθμιστικές αρχές βγάζουν διαγωνισμούς για την κάλυψη ακτοπλοϊκών γραμμών από πλοία που θα χρησιμοποιούν ως δύναμη πρόωσης την ηλεκτρική ενέργεια.

Στην Ελλάδα η εταιρία Saronic Ferries υπέγραψε τον Ιούνιο του 2022, μνημόνιο κατανόησης με τον νορβηγικό νηογνώμονα DNV για την κατασκευή του πρώτου ηλεκτροκίνητου επιβατηγού πλοίου σε μικρές αποστάσεις. Στόχος είναι το 2026 το πλοίο να είναι λειτουργικό στις γραμμές του Αργοσαρωνικού.

Σε τελικό στάδιο βρίσκεται το Προεδρικό Διάταγμα που θα ρυθμίζει τις δυνατότητες ηλεκτροδότησης και ηλεκτροφόρτισης στα ελληνικά λιμάνια.