

Πειραιάς, 06 Ιουνίου 2023

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Τοποθέτηση προέδρου Ε.Β.Ε.Π., Βασιλή Κορκίδη, για την «Απανθρακοποίηση» στις συνδυασμένες μεταφορές

Η απανθρακοποίηση των μεταφορών βρίσκεται στο επίκεντρο του ευρύτερου στόχου της Ε.Ε. για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, όπως ορίζεται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία. Ωστόσο, όλοι οι τομείς που συνθέτουν τις συνδυασμένες μεταφορές εμφανίζουν σημαντική χρονική υστέρηση στην υιοθέτηση συστημάτων κίνησης που θα χρησιμοποιούν φιλικότερα προς το περιβάλλον καύσιμα. Όχι εξ αιτίας της «διάθεσής τους», αλλά εκ του γεγονότος ότι δεν έχουν τελεσιδικήσει οι συζητήσεις και τα ερευνητικά προγράμματα ως προς τους τύπους καυσίμων που θα χρησιμοποιηθούν μελλοντικά, αλλά ούτε έχουν αποκρυσταλλωθεί οι τεχνικές προδιαγραφές για τις μηχανές που θα χρησιμοποιηθούν κατά περίπτωση.

Η περίπτωση της ναυτιλίας, που μεταφέρει παγκοσμίως το 85% των εμπορευμάτων, είναι χαρακτηριστική. Υπάρχουν χρονοδιαγράμματα για την ανθρακοποίησή της που έχει θέσει ο ΙΜΟ, αλλά βλέπουμε στο «τραπέζι» πολλές προτάσεις για φιλικά καύσιμα. Γεγονός που έχει οδηγήσει σε «σύγχυση» τη ναυτιλιακή κοινότητα για το τι θα επιλέξει προσεχώς και πως αυτή η επιλογή θα έχει αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητα. Επί της ουσίας η συζήτηση για την απανθρακοποίηση των συνδυασμένων μεταφορών έχει παραμέτρους που δεν έχουν προσδιοριστεί κατά τομέα, με ότι αυτό συνεπάγεται. Όπως, ποιοι θα είναι οι τελικοί τύποι των καυσίμων, ποια θα είναι η κάλυψη της ζήτησής τους από τις αγορές, πως θα διατίθενται και θα διακινούνται και ποιοι οι κίνδυνοι. Μια από αυτές τις παραμέτρους που εσχάτως φωτίστηκε στο ναυτιλιακό πεδίο είναι εκείνη που σχετίζεται με την ανάγκη μετεκπαίδευσης χιλιάδων αξιωματικών των πλοίων στα νέα καύσιμα, αλλά και χιλιάδων χειριστών των καυσίμων για τους εφοδιασμούς των πλοίων στα λιμάνια. Και κάπου εδώ μπαίνει και η παράμετρος του κόστους της μετάβασης. Μόνο για την ελληνική ακτοπλοΐα το κόστος της μετάβασης αγγίζει τα 10 δις ευρώ. Κόστος δυσθεώρητο για νέες μηχανές, νέα συστήματα πρόωσης, ανάπτυξη των ΑΠΕ για ρευματοδότηση σιδηροδρόμων και λιμένων, μετεκπαίδευση προσωπικού, για την απόκτηση νέων στόλων σε οχήματα, πλοία και τρένα.

Πρωταθλήτρια πάντως, μεταξύ όλων των κλάδων μεταφορών στον «αγώνα» απαλλαγής από τις εκπομπές CO₂, είναι η ναυτιλία, όπου εξελίχθηκε μια πτωτική τάση, ενώ διακινήθηκαν 40% περισσότερα φορτία. Οι επιδόσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας στις προσπάθειες βελτίωσης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος είναι πολύ καλύτερες των υπόλοιπων κλάδων μεταφορών, που επιβεβαιώνουν ότι **η ναυτιλία είναι ο πιο φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος** μεταφοράς. Οι εκπομπές CO₂ της ναυτιλιακής βιομηχανίας υπολογίζεται πως μειώθηκαν κατά περίπου 14% κατά την περίοδο 2009-2019. Αντίθετα, τα στοιχεία του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας (IEA) δείχνουν ότι, τόσο οι εκπομπές CO₂ από τα επιβατικά οχήματα, όσο και οι εκπομπές CO₂ από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές αυξήθηκαν κατά 20%, με την αύξηση του όγκου των οχημάτων παγκοσμίως κατά 1 δις. έως 1,6 δις. να αντισταθμίζει τα όποια κέρδη στην αποδοτικότητα των καυσίμων και τα πρώτα στάδια υιοθέτησης των ηλεκτρικών οχημάτων (EV). Ομοίως, τα δεδομένα για τις εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών δείχνουν ακόμη



μεγαλύτερη αύξηση, καθώς ο ετήσιος αριθμός των επιβατών αυξήθηκε από 2,5 δισ. σε 4,6 δισ. και ο όγκος των αεροπορικών εμπορευμάτων αυξήθηκε κατά 25%.

Ο **ναυλομεσιτικός οίκος Clarksons** απέδωσε τη μείωση των εκπομπών CO₂ στην αργή πλοήγηση, μια απάντηση στη διαρθρωτική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στη δεκαετία του 2010, με τα ποντοπόρα πλοία να επιβραδύνουν την ταχύτητά τους 15% κατά μέσο όρο μεταξύ 2009 και 2019. Υπήρξαν επίσης μικρότερες συνεισφορές από τα πιο αποδοτικά πλοία, με τον «οικολογικό» στόλο να αυξάνεται στο 18% της χωρητικότητας έως το 2019, ενώ προβλέπεται να φτάσει το 32% έως το 2024. Αξίζει να σημειωθεί η τάση μείωσης της ναυτιλίας από 8 δισ. σε 12 δισ. τόνους των εκπομπών CO₂. Συνολικά οι μεταφορές συμβάλλουν περίπου στο 21% του παγκόσμιου CO₂ και, εντός του τομέα αυτού, η επιβατική κίνηση αντιπροσωπεί το 46% του συνόλου αυτού, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές το 31%, η διεθνής ναυτιλία το 11%, η αεροπορία το 9% και ο σιδηρόδρομος μόλις το 1%. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, οι εκπομπές της ναυτιλίας θα συνεισφέρουν 2,1% και 822 εκατ. τόνους στην παγκόσμια παραγωγή CO₂ το 2023, μειωμένες σε σχέση με το 2022, όταν συνεισέφεραν 2,3% και 845 εκατ. τόνους. Ωστόσο, παρά τις συνεχιζόμενες πρωτοβουλίες, η μακροπρόθεσμη πορεία της ναυτιλίας προς την απανθρακοποίηση φαίνεται πιο αβέβαιη, ιδίως όσον αφορά στην τεχνολογία καυσίμων και τη νομοθεσία. Τα σενάρια είναι πολλά, καθώς δεν υπάρχουν ακόμη τα εναλλακτικά καύσιμα που θα παίξουν τον σημαντικότερο ρόλο. Συμμετοχή στη μάχη κατά των αέριων ρύπων έχουν η μείωση της ταχύτητας, η βελτίωση των δρομολογίων και οι επενδύσεις σε πιο σύγχρονα πλοία. Για τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές, η υιοθέτηση της ηλεκτροκίνησης και οι κυβερνητικοί στόχοι παρέχουν μια σχετικά ξεκάθαρη πορεία προς τα εμπρός. Στην Ε.Ε. το 14% των πωλήσεων αυτοκινήτων το 2022 ήταν ηλεκτροκίνητα, ενώ θα απαγορευτούν οι πωλήσεις αυτοκινήτων χωρίς ηλεκτροκίνηση μέχρι το 2035. Επίσης ο εμπορικός οργανισμός των αερομεταφορών (IATA) υπολογίζει ότι το 65% των στόχων για το net zero 2050 θα επιτευχθεί από βιοκαύσιμα, το 13% από τη νέα τεχνολογία, το 19% από αντισταθμίσεις και δέσμευση διοξειδίου του άνθρακα και μόνο το 3% από τη λειτουργική αποτελεσματικότητα των υποδομών.

Σε κάθε περίπτωση, η πλήρης απανθρακοποίηση είναι μια δύσκολη εξίσωση λόγω των ιδιαιτεροτήτων του κάθε κλάδου μεταφορών. Πολλά εξαρτώνται από τη συνεργασία των εμπλεκόμενων μερών, όπως πρωτίστως τους παραγωγούς ενέργειας και τους κατασκευαστές μηχανών των μέσων μεταφοράς, ώστε να καταλήξουμε σε εφαρμόσιμες, παγκόσμιες και ασφαλείς λύσεις. Η απανθρακοποίηση είναι σίγουρο ότι θα απασχολήσει τις επόμενες γενιές και πέραν του 2050, που είναι χρονιά ορόσημο.