

100

ΧΡΟΝΙΑ

ΘΕΣΜΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
ΣΤΗΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ



Σ Ε Ε Ν
ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ


**«Προβλήματα και λύσεις για τη μετάβαση
στην Πράσινη Ακτοπλοΐα»
14 Απριλίου 2022**

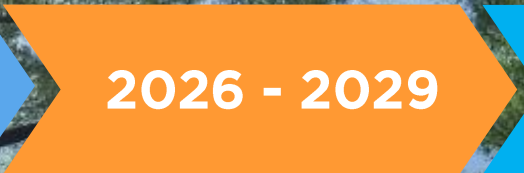
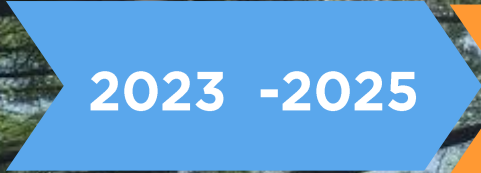

Εφαρμογή
ΕΕΧΙ & CII
στα πλοία
εξωτερικού


2027:
Υποχρεωτική
εφαρμογή CII

40%
Μείωση των
εκπομπών CO2/
μεταφορικό έργο
vs 2008


70% 
Μείωση των εκπομπών
CO2/ μεταφορικό έργο
vs 2008

50% 
Μείωση των εκπομπών
GHG/ μεταφορικό έργο
vs 2008



Εφαρμογή
Fit for 55:
• ETS
• Fuel EU
• ETD


55%
Μείωση των
εκπομπών GHG s
vs 1990


100%
Κλιματικά
Ουδέτερη ΕΕ


Η εφαρμογή της δέσμης μέτρων Fit for 55 αναμένεται να έχει ισχυρές επιπτώσεις στην επιβατηγό ναυτιλία

- Αύξηση λειτουργικού κόστους για τις ναυτιλιακές εταιρίες κατά 207 εκατ. το 2026
- Επιβάρυνση τιμών εισιτηρίων έως 30% το 2026
- Μείωση μεταφορικού έργου κατά 5,4 εκατ. επιβάτες έως το 2026 (-28%)
- Μείωση των εσόδων των επιχειρήσεων του κλάδου κατά €183 εκατ. το 2026
- Μείωση του ΑΕΠ κατά €903 εκατ. το 2026 (0,3% του ΑΕΠ της Ελλάδας)
- Μείωση τουρισμού και τουριστικής δαπάνης
- Απώλεια 29,600 θέσεων εργασίας στο σύνολο της Ελλάδας (νησιωτικές περιοχές και ηπειρωτική χώρα)

Απαιτούνται μέτρα πολιτικής με σκοπό τον μετριασμό των οικονομικών επιπτώσεων που προκύπτουν από την απανθρακοποίηση της επιβατηγού ναυτιλίας, ώστε ταυτόχρονα να συμβάλλει στις βιώσιμες μεταφορές.

- Η **αλληλεπίδραση των κανονισμών** της ΕΕ (Green deal, Fit for 55) με τους κανονισμούς του IMO δημιουργεί ένα απαιτητικό πλαίσιο
- Δεν υπάρχει αρκετός **χρόνος** για τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς στο άμεσο μέλλον
- Οι εναλλακτικές τεχνολογίες για **βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης** είναι υπό αξιολόγηση και ωρίμανση
- Επί του παρόντος, **κανένα εναλλακτικό καύσιμο δεν αποτελεί ολοκληρωμένη λύση**, αλλά το **LNG** φαίνεται να είναι το προτιμώμενο μεταβατικό εναλλακτικό καύσιμο
- Μεσοπρόθεσμα η **μεθανόλη**, το **υδρογόνο** και ο **ηλεκτρισμός** (μπαταρίες) φαίνονται επίσης να είναι υπό αξιολόγηση, αλλά απαιτούνται μεγάλες επενδύσεις τόσο στο στόλο όσο και στις υποδομές
- Υπάρχουν πολλά **εμπόδια στην υιοθέτηση εναλλακτικών καυσίμων** στην Ελλάδα, όπως η έλλειψη υποδομής για την παράγωγή και διάθεση, η διαθεσιμότητα στην απαιτούμενη κλίμακα, η έλλειψη κρατικού συντονισμού για την υιοθέτηση και ανάπτυξη των εναλλακτικών καυσίμων καθώς και η αστάθεια των τιμών

- Οι ναυτιλιακές εταιρίες εξετάζουν λύσεις για να συμμορφωθούν με τους κανονισμούς του IMO και του Fit for 55
- Σε κάποιες χώρες όπως η Ολλανδία δίνεται επιδότηση για την πιλοτική χρήση βιοκαυσίμων
- Επενδύσεις σε On Shore Power Supply σε λιμάνια της Β. Ευρώπης όπως στην Κοπεγχάγη, Όσλο, Στοκχόλμη

➤ **Balearia:** Επενδύσεις σε 6 LNG retrofit και 3 νεότευκτα LNG Ferries

➤ **Color line:** Επένδυση στο πρώτο μεγάλο υβριδικό πλοίο – Color Hybrid

➤ **P&O:** Παραγγελία 2 υβριδικών Super Ferries, εξοπλισμένων με μπαταρίες

➤ **Stena Line:** Επένδυση στην μετατροπή Stena Germanica ώστε να καίει και μεθανόλη / Ηλεκτρικό πλοίο Stena Electra / Παραγγελία 12 e-Flexers με δυνατότητα λειτουργίας με LNG ή Μεθανόλη

➤ **Grimaldi / Finnlines:** Παραγγελία 2 υβριδικών Super Ferries, εξοπλισμένων με μπαταρίες

➤ **DFDS:** Επένδυση σε πλοίο που θα λειτουργεί 100% με H2 / Συνεργασία με εταιρίες ενέργειας

➤ **Viking:** 1 LNG Ferry σε λειτουργία και 1 LNG Ferry υπό κατασκευή

➤ **Tallink:** 1 LNG Ferry σε λειτουργία και 1 υπό κατασκευή

Λύσεις που αφορούν τον υφιστάμενο στόλο αλλά και νεότευκτα πλοία

1. Η πιο προσιτή λύση για τον υφιστάμενο στόλο είναι το **slow steaming** με αρνητικές επιπτώσεις στα δρομολόγια και επομένως στις τοπικές κοινωνίες
2. Επενδύσεις σε **εξοπλισμό βελτίωσης της Ενεργειακής Απόδοσης** του υφιστάμενου στόλου (costa bulbs, post swirl rudder fins, solar panels, φωτισμός LED κ.α.)
3. Μετάβαση σε **εναλλακτικά καύσιμα**:
 - α. Το LNG φαίνεται να είναι το προτιμώμενο μεταβατικό εναλλακτικό καύσιμο επί του παρόντος
 - β. Η μεθανόλη, το υδρογόνο και ο ηλεκτρισμός, που παράγονται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας
 - γ. Χρήση βιοκαυσίμων
4. Ανανέωση του στόλου με **νεότευκτα πλοία χαμηλών και μηδενικών εκπομπών (ZEV)**

Για να προχωρήσει σε έργα Πράσινων Επενδύσεων η Ελληνική Ακτοπλοΐα, είναι ζωτικής σημασίας η στήριξή της από το κράτος. Προτείνουμε:

- Να ικανοποιηθούν **πολυετή θεσμικά αιτήματα** με στόχο τη βελτίωση της βιωσιμότητας των Ακτοπλοϊκών εταιριών
- Να χαραχθεί μία πολυετής **Εθνική Στρατηγική** για την **απανθρακοποίηση** της Ακτοπλοΐας με ενδιάμεσους στόχους, συγκεκριμένες δράσεις και κεντρικό συντονισμό
- Να διευκολυνθεί η **χρηματοδότηση** των επενδύσεων για ανανέωση του στόλου με πλοία χαμηλών και μηδενικών εκπομπών:
 - α) με τη μορφή επιδοτήσεων για το πράσινο κομμάτι της επένδυσης,
 - β) με την πρόσβαση σε διαθέσιμα χρηματοδοτικά εργαλεία / Απαιτείται ισχυρή υποστήριξη του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής στα αιτήματα χρηματοδότησης από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, το ΕΣΠΑ και το Νέο Αναπτυξιακό Νόμο
- Να συσταθεί ένα **ειδικό ταμείο στο πλαίσιο του ETS** προκειμένου να επανεπενδύονται τα έσοδα από το ETS κατευθείαν στον κλάδο. Τα κεφάλαια που θα συγκεντρώνονται από αυτόν τον μηχανισμό θα πρέπει να χρησιμοποιούνται άμεσα για:
 - Επιδότηση αυξημένου κόστους εναλλακτικών καυσίμων
 - Επιδότηση ναύλων μέσω του Μεταφορικού Ισοδύναμου
 - Επιδότηση επενδυτικών δαπανών για τεχνολογίες βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης
- Να επιταχυνθεί η **ανάπτυξη των υποδομών εφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα** και ηλεκτρισμό στα λιμάνια της χώρας

100

ΧΡΟΝΙΑ

ΘΕΣΜΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
ΣΤΗΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ



Σ Ε Ε Ν

ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ευχαριστούμε