

Μονόδρομος η στροφή προς τα εναλλακτικά καύσιμα

Οι πολύ ενδιαφέρουσες τοποθετήσεις και παρουσιάσεις που έγιναν στα πλαίσια του 2ου συνεδρίου Ecomobility που διοργάνωσε και φέτος η ΗΑΕΕ στις 22 Ιανουαρίου στην Αίγλη Ζαπτείου οδηγούν σε ένα σαφές συμπέρασμα: Ότι υπάρχει έντονο ενδιαφέρον για την αγορά των εναλλακτικών καυσίμων στη χώρα μας και σημειώνονται εξελίξεις.

Με βάση τα όσα δήλωσαν οι φορείς, τα στελέχη και οι επιστήμονες που έλαβαν μέρος στο συνέδριο, είναι πλέον σαφές ότι η αγορά εναλλακτικών καυσίμων βρίσκεται πλέον στη φάση που βρίσκονταν προ δεκαετίας οι ΑΠΕ με ότι συνεπάγεται αυτό για τη συνέχεια. Το ενδιαφέρον της αγοράς είναι δεδομένο και πλέον όλοι αναμένουν περαιτέρω θεσμικές πρωτοβουλίες, όπως η κατάρτιση του θεσμικού πλαισίου για τους φορτιστές από την πλευρά της ΡΑΕ, καθώς και η επέκταση του δικτύου ανεφοδιασμού με φυσικό αέριο, ώστε όλο και περισσότεροι καταναλωτές να μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις εναλλακτικές τεχνολογίες.

Την ίδια στιγμή, οι εξελίξεις στο εξωτερικό λαμβάνουν μεγάλες διαστάσεις, αφού η ηλεκτροκίνηση πολλαπλασιάζει το μερίδιό της σε αγορές, όπως των ΗΠΑ και της Βόρειας Ευρώπης, ενώ διεθνείς οργανισμοί και ειδικευμένοι φορείς κάνουν λόγο για μονόδρομο, ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι της κλιματικής συμφωνίας του Παρισιού.

Από την πλευρά της, η ΗΑΕΕ θα παρακολουθεί σταθερά τα τεκταινόμενα και θα ενημερώνει τα μέλη της τακτικά, ενώ το επόμενο “ραντεβού” με το κοινό θα είναι στις 6-8 Μαΐου στην Αθήνα με το 4ο Ενεργειακό Συμπόσιο που θα καλύψει όλο το φάσμα των ενεργειακών εξελίξεων στη χώρα μας και διεθνώς.

Στις 6 Φεβρουαρίου οι προσφορές για τις λιγνιτικές μονάδες της ΔΕΗ

Αναβολή ως τις 6 Φεβρουαρίου δόθηκε από τη ΔΕΗ για τις προσφορές στο διαγωνισμό της αποεπένδυσης των λιγνιτικών μονάδων. Η απόφαση αυτή εκλαμβάνεται ως αποτέλεσμα της πίεσης από την πλευρά των υποψήφιων επενδυτών, ώστε να εξασφαλίσουν καλύτερους όρους προκειμένου να υποβάλουν προσφορές. Στο επίκεντρο της όλης συζήτησης βρίσκεται η εμπορική βιωσιμότητα των προς πώληση μονάδων, ενώ με ενδιαφέρον αναμένεται η συνάντηση του υπουργού, Γιώργου Σταθάκη, με τους απεσταλμένους των θεσμών, όπου θα συζητηθούν όλα τα κρίσιμα ζητήματα και σενάρια.

Αξίζει να σημειωθεί ότι σε περίπτωση που ο διαγωνισμός δεν οδηγήσει σε θετικό αποτέλεσμα, τότε μοιραία ανοίγει μια σειρά από πιθανότητες, με τα τεχνικά κλιμάκια να εμφανίζονται πρόθυμα να θίξουν ευαίσθητα ζητήματα της ελληνικής αγοράς ενέργειας, κάτι που δεν επιθυμεί το υπουργείο και η ΔΕΗ.

Αιτήσεις για έργα ΑΠΕ συνολικής ισχύος 3 GW υποβλήθηκαν στη ΡΑΕ

Αιτήσεις για μονάδες ΑΠΕ συνολικής ισχύος 2940 μεγαβάτ υποβλήθηκαν στον αδειοδοτικό κύκλο Δεκεμβρίου, όπως ανακοίνωσε η ΡΑΕ. Πρόκειται για αριθμό-ρεκόρ που πιστοποιεί το ανανεωμένο ενδιαφέρον των εγχώριων και ξένων επενδυτών για έργα στη χώρα μας μέσω του διαγωνιστικού συστήματος. Συνολικά υποβλήθηκαν αιτήσεις για 262 έργα ΑΠΕ, εκ των οποίων 139 φωτοβολταϊκά πάρκα, 106 αιολικά πάρκα, 2 μονάδες βιομάζας, 6 μικρά υδροηλεκτρικά και 2 υβριδικά (της ΤΕΡΝΑ Ενεργειακής).

Πλέον, η ΡΑΕ καλείται να επεξεργαστεί το μεγάλο πλήθος των αιτήσεων εγκαίρως, ώστε να μπορέσουν τα έργα αυτά να λάβουν μέρος στους επόμενους διαγωνισμούς. Σημειώνεται ότι ο πρώτος κοινός διαγωνισμός αιολικών-φωτοβολταϊκών που έχει προγραμματιστεί για τον Απρίλιο.

Η ΡΑΕ γνωμοδότησε για την ενοποίηση των κατηγοριών φωτοβολταϊκών στους διαγωνισμούς

Δημοσιεύτηκε η γνωμοδότηση της ΡΑΕ με την οποία ενοποιούνται στους διαγωνισμούς ΑΠΕ οι κατηγορίες φωτοβολταϊκών ισχύος 500 κιλοβατ-1 μεγαβάτ και 1-20 μεγαβάτ.

Αναλυτικότερα, η Αρχή γνωμοδοτεί υπέρ της ενοποίησης των περιπτώσεων γ) και δ) των κατηγοριών έργων ως εξής:

«1. Οι σταθμοί παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από Α.Π.Ε. και Σ.Η.Θ.Υ.Α. που εντάσσονται σε καθεστώς στήριξης με τη μορφή Λειτουργικής Ενίσχυσης μέσω ανταγωνιστικής διαδικασίας υποβολής προσφορών είναι:

α) Αιολικοί σταθμοί Μέγιστης Ισχύος Παραγωγής μεγαλύτερης των 3 MW και μικρότερης ή ίσης των 50 MW.

β) Αιολικοί σταθμοί Μέγιστης Ισχύος Παραγωγής μεγαλύτερης των 50 MW.

γ) Φωτοβολταϊκοί σταθμοί εγκατεστημένης ισχύος μεγαλύτερης ή ίσης των 500 kW και μικρότερης ή ίσης των 20 MW.

δ) Φωτοβολταϊκοί σταθμοί εγκατεστημένης ισχύος μεγαλύτερης των 20 MW.

ε) Συγκροτήματα τουλάχιστον δύο (2) αιολικών σταθμών που έχουν κοινό σημείο σύνδεσης στο Σύστημα ή το Δίκτυο Μέγιστης Ισχύος Παραγωγής μεγαλύτερης των 50 MW.

στ) Συγκροτήματα τουλάχιστον δύο (2) φωτοβολταϊκών σταθμών που έχουν κοινό σημείο σύνδεσης στο Σύστημα ή το Δίκτυο εγκατεστημένης ισχύος μεγαλύτερης των 20 MW.

ια) Συγκροτήματα τουλάχιστον ενός (1) αιολικού και ενός (1) φωτοβολταϊκού σταθμού που έχουν κοινό σημείο σύνδεσης στο Σύστημα ή το Δίκτυο Μέγιστης Ισχύος Παραγωγής μεγαλύτερης των 50 MW [...]».

Η ΡΑΕ σημειώνει ότι η ενοποίηση γίνεται για λόγους ενίσχυσης του ανταγωνισμού και μείωσης των τιμών της ενίσχυσης των φ/β εγκαταστάσεων προς όφελος των καταναλωτών.

Αναλυτικότερα, σημειώνει ότι από τα αποτελέσματα των μέχρι σήμερα διεξαχθέντων ανταγωνιστικών διαδικασιών προκύπτει ότι οι τιμές για τις Κατηγορίες I (φ/β εγκατεστημένης μικρότερης ή ίσης του 1 MW) και II (φ/β εγκατεστημένης ισχύος μεγαλύτερης του ενός και μικρότερης ή ίσης των 20 MW) κυμάνθηκαν στα ίδια επίπεδα και ως εκ τούτου οι φ/β σταθμοί που ανήκουν στις εν λόγω Κατηγορίες είναι μεταξύ τους ανταγωνιστικοί.

Ανεπιτυχής η πρώτη φάση του market test για την επέκταση του Turkish Stream στη Βουλγαρία

Δίχως θετικό αποτέλεσμα ολοκληρώθηκε η πρώτη φάση του market test για τον βουλγαρικό αγωγό από την Τουρκία μέχρι τη Σερβία, σύμφωνα με σχετικό δημοσίευμα της Βουλγαρικής Ραδιοφωνίας.

Οι δηλωθείσες ποσότητες για διαμετακόμιση αερίου μέσω του συγκεκριμένου αγωγού, ο οποίος θα αποτελεί προέκταση του Turkish Stream κρίθηκαν ανεπαρκείς, όπως δείχνουν τα στοιχεία από την ιστοσελίδα της Bulgartransgaz.

Σύμφωνα με το πρακτορείο ειδήσεων Mediapool, στο τεστ συμμετείχαν μόλις τέσσερις εταιρείες – η ρωσική Gazprom και δύο θυγατρικές εταιρείες της, καθώς και η βουλγαρική Bulgartransgaz.

Αναμένεται δεύτερη φάση του τεστ με τις τιμές χρήσης του αγωγού να μειώνονται και η προθεσμία των συμφωνιών να αυξάνονται από 15 στα 20 χρόνια.

Ecomobility Conference 2019: Τα κίνητρα και οι επενδύσεις για την ανάπτυξη των εναλλακτικών καυσίμων και της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα

Τα επόμενα βήματα, τις προκλήσεις και τα κίνητρα για την περαιτέρω διεύθυνση των εναλλακτικών καυσίμων και της ηλεκτροκίνησης στην ελληνική αγορά σκιαγράφησαν εκπρόσωποι της πολιτικής ηγεσίας, των φορέων και των επιχειρήσεων στο Ecomobility Conference 2019, το οποίο διοργανώθηκε την Τρίτη, 22 Ιανουαρίου, στην Αθήνα.

Καλωσορίζοντας τους συμμετέχοντες εκ μέρους των διοργανωτών, ο **Δρ. Κώστας Ανδρισσόπουλος**, Πρόεδρος της Ελληνικής Εταιρίας Ενεργειακής Οικονομίας (ΗΑΕΕ) μίλησε για την ανάγκη ανάπτυξης των εναλλακτικών καυσίμων προκειμένου να πετύχει η Ελλάδα τους ενεργειακούς και κλιματικούς της στόχους ενόψει του 2030 και να μην μείνει πίσω σε σχέση με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες.

Σύμφωνα με τον ίδιο, ο στόχος είναι να παρουσιαστούν όλες οι εξελίξεις, το θεσμικό πλαίσιο, οι υποδομές και οι επενδύσεις. Στα πλαίσια αυτά, η ΗΑΕΕ πρόκειται να δημοσιεύσει **ένα άρθρο πολιτικής (policy paper)** αμέσως μετά το συνέδριο, όπου θα ενσωματωθούν τα συμπεράσματα και θα περιλαμβάνει μια σύγκριση των όσων ισχύουν στις ευρωπαϊκές χώρες σε σχέση με τη δική μας, ώστε να δοθεί μια πληρέστερη εικόνα στο κοινό για την ηλεκτροκίνηση.

Από την πλευρά του, ο **Δημήτρης Πεφάνης**, διευθυντής του insider.gr τόνισε πως μέσα στα επόμενα χρόνια θέλουμε να δούμε περισσότερες πράσινες μετακινήσεις στη χώρα μας με χρήση όλων των διαθέσιμων τεχνολογιών. "Να πάρει η εναλλακτική μετακίνηση το μερίδιο που της αξίζει", υπογράμμισε.

Σταθάκης: Να επιταχυνθεί η θεσμοθέτηση του πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση και τα εναλλακτικά καύσιμα

Στα κίνητρα για τις βιώσιμες μεταφορές και την ηλεκτροκίνηση αναφέρθηκε ο υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Γιώργος Σταθάκης μιλώντας στο συνέδριο. Ο υπουργός ανέφερε σχετικά ότι:

«Όπως διαμορφώνονται τα πράγματα χρειάζονται και ισχυρές ιδέες και πολλές προτάσεις για το πώς θα κινηθούμε. Το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια θα έρθει στη Βουλή για έναν πρώτο κύκλο συζητήσεων προκειμένου να σταλεί στην Ευρώπη το αμέσως επόμενο διάστημα.

Ο Εθνικός Σχεδιασμός προβλέπει ότι:

Θα αυξηθεί το μερίδιο των ΑΠΕ στη συνολική κατανάλωση ενέργειας στο 32% και στην παραγωγή ενέργειας στο 57% από το 29% που είναι σήμερα. Αυτό σημαίνει ότι κάθε χρόνο πρέπει να εξοικονομούμε 1,5% της ενέργειας. Αυτός ο στόχος αφορά και σε κατοικίες και πρακτικά σημαίνει ένα «εξοικονομώ κατ' οίκον» ετησίως. Το ίδιο ισχύει και για τη βιομηχανία, τον τουρισμό κλπ. Στο επίκεντρο είναι οι μεταφορές. Ο εξηλεκτρισμός των μεταφορών αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι. Για να πετύχουμε τους στόχους μας στις μεταφορές θα πρέπει το ένα στα 10 οχήματα το 2030 να είναι ηλεκτροκίνητο. Τελικός στόχος είναι το μερίδιο των ΑΠΕ στις μεταφορές να φθάσει 14%».

Αναφερόμενος στις αλλαγές που έχουν γίνει στον ενεργειακό τομέα που έχουν γίνει σημείωσε ότι:

- Απελευθερώθηκαν οι αγορές ενέργειας για το σύνολο των δραστηριοτήτων
- Διατηρήσαμε τα δίκτυα στο φυσικό αέριο υπό δημόσιο έλεγχο
- Λήφθηκαν μέτρα για τη διασύνδεση των νησιών. Έχει επιταχυνθεί η διαδικασία και έπεται η επόμενη διασύνδεση των Κυκλάδων. Η μεγάλη διασύνδεση θα προκηρυχθεί το Μάρτιο.
- Το φυσικό αέριο επεκτείνεται ραγδαία σε 32 πόλεις άρα έχει διαμορφωθεί ένα θεσμικό πλαίσιο ενώ θα ακολουθήσουν και άλλα μέτρα.
- Έχει εισαχθεί ο θεσμός των ενεργειακών κοινοτήτων

«Πρέπει με μια παρόμοια φιλοσοφία να προσεγγίσουμε και το θέμα της μετάβασης στην ηλεκτροκίνηση. Χρειάζεται ένας νόμος, ένα θεσμικό πλαίσιο το οποίο θα ρυθμίζει πληθώρα θεμάτων για τις υποδομές και τη λειτουργία αγορών ώστε να μπορούν να προσελκυστούν οι ιδιώτες επενδυτές.

Ένα επίμαχο θέμα είναι τα κίνητρα. Τα μελετάμε πολύ προσεκτικά (επιδοτήσεις, φορολογία, χρηματοδότηση κλπ). Τα μελετάμε όλα τώρα και διευρύνεται η γκάμα των κινήτρων», σημείωσε ο κ. Σταθάκης.

Τέλος, αναφερόμενος στα νησιά επεσήμανε ότι έχει δοθεί ιδιαίτερη σημασία στο κομμάτι του ecomobility και τόνισε ότι πρέπει να δοθεί έμφαση στη μετάβαση στις ΑΠΕ ειδικά για τα νησιά που δεν θα διασυνδεθούν.

«Έχουν πυκνώσει οι επαφές με εταιρείες που έχουν τεχνολογίες και μπορούν να συνεισφέρουν σε αυτό. Είχαμε επαφές και με την Tesla για βιώσιμα σχέδια στα νησιά».

Κλείνοντας την ομιλία του ο κ. Σταθάκης, σημείωσε ότι οι μεταφορές περιλαμβάνουν και τις θαλάσσιες μεταφορές. «Σε αποστάσεις όπου είναι εφικτές πρέπει να ευνοείται η ηλεκτροκίνηση καραβιών με έργα υποδομής σε συγκεκριμένα λιμάνια. Το μεγάλο στοίχημα είναι μπροστά μας στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Η απάντηση στις προκλήσεις είναι η επιτάχυνση της θεσμοθέτησης του πλαισίου μέσω του οποίου θα κινηθούμε, η αποσαφήνιση του πλαισίου κινήτρων και η έμφαση στα νησιά για να επιτευχθεί η μετάβαση», τόνισε.

Σκρέκας: Το πρόβλημα είναι η εφαρμογή των θεωριών και των σχεδίων

Ο βουλευτής Τρικάλων και υπεύθυνος τομέα Περιβάλλοντος και Ενέργειας της ΝΔ, Κώστας Σκρέκας, μιλώντας στο ίδιο συνέδριο επεσήμανε την ανάγκη στροφής σε φιλικά προς το περιβάλλον καύσιμα αρχής γενομένης από τα μέσα μαζικής μεταφοράς τα οποία θα πρέπει να χρησιμοποιούνται στη θέση των ιδιωτικών ΙΧ.

«Η κλιματική αλλαγή είναι εδώ. Χτυπάει την πόρτα μας. Πρέπει να κινηθούμε σε δυο επίπεδα. Σε δράσεις μετριασμού των φαινομένων που προκαλούν την κλιματική αλλαγή και σε δράσεις που αντιμετωπίζουν τα αποτελέσματα. Στην Ελλάδα αυτή η διαδικασία έχει αναδείξει την παθογένεια που έχουμε σαν χώρα. Είναι έλλειψη της συνέχειας μεταξύ των κυβερνήσεων που διαδέχονται η μια την άλλη. Το πρόβλημα στην Ελλάδα είναι η εφαρμογή των θεωριών και των σχεδίων. Σήμερα, ο πλανήτης, κατά 90%, κινείται με ορυκτά καύσιμα. Πρέπει να γίνουν σημαντικά βήματα», σημείωσε.

Αρβανιτίδης: Το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα δεν έχει όραμα

«Διεθνώς, αναζητούνται, επιστημονικά τεκμηριωμένες, τεχνικά εφικτές και οικονομικά βιώσιμες πολιτικές και δράσεις άμβλυσης των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής», επεσήμανε μιλώντας στο συνέδριο ο Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης, υπεύθυνος Περιβάλλοντος και Ενέργειας στο Κίνημα Αλλαγής, Γιώργος Αρβανιτίδης. Αναφερόμενος στον Εθνικό Σχεδιασμό για την Ενέργεια και το Κλίμα σημείωσε ότι: «Το ΕΣΕΚ λοιπόν, που έχει καταθέσει η κυβέρνηση στο δημόσιο διάλογο, θέτει ως στόχο τα ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα να είναι τουλάχιστον το 10% του συνολικού στόλου μέχρι το 2030. Πολύ φιλόδοξος στόχος, ομολογουμένως.

Ωστόσο, δεν αναφέρει πολιτικές και μέτρα σχετικά με τις υποδομές που απαιτούνται για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου. Με έναν ενεργό στόλο επιβατικών αυτοκινήτων περίπου στα 4 - 4,5 εκ. οχήματα και εκτιμώμενες νέες ταξινομήσεις περίπου 150.000 τον χρόνο την περίοδο 2025-2030 αυτό μπορεί να αποφέρει ένα 8% για το 2030 και ένα 45% για το 2050. Αλλά ας αποδεχτούμε τον φιλόδοξο στόχο, με τι υποδομές αυτό θα γίνει εφικτό;

Και έχω υπόψιν μου την μελέτη του ΕΜΠ που έγινε για την ΡΑΕ, με τις προτάσεις για την λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα.

Αντιστοίχως, γίνεται αναφορά στην ηλεκτρική τροφοδότηση των πλοίων κατά των ελλιμενισμό τους, χωρίς ωστόσο να γίνεται μνεία για τις απαιτούμενες υποδομές που πρέπει να αναπτυχθούν προς αυτήν την κατεύθυνση. Επίσης, το ΕΣΕΚ μιλάει για μείωση των εκπομπών αερίων φαινομένου θερμοκηπίου, μέσω της ανάπτυξης δικτύων εναλλακτικών μορφών μεταφοράς, συγκεκριμένα πεζοπορία και ποδηλασία. Επιχείρημα που είναι αβάσιμο καθώς ο αντίκτυπος της κατασκευής ποδηλατοδρόμων στην μείωση των εκπομπών αερίων φαινομένου θερμοκηπίου, είναι μικρός. Παρατηρούμε λοιπόν ότι οι αναφορές του ΕΣΕΚ στην εναλλακτική μετακίνηση είναι περισσότερο διεκπεραιωτικού χαρακτήρα. Χωρίς όραμα και πλάνο».

Μυριβήλη: Ενέργειες για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα

Στη στρατηγική για τη βελτίωση της μετακίνησης μέσα στην πόλη αναφέρθηκε η αντιδήμαρχος Πρασίνου, Αστικής Πανίδας, Ανθεκτικότητας και Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή του Δήμου Αθηναίων, Ελένη Μυριβήλη. Η κυρία Μυριβήλη σημείωσε ότι οι συνθήκες για τους πεζούς στην Αθήνα είναι πολύ δύσκολες ενώ επεσήμανε ότι σε επίπεδο στρατηγικής έχουν γίνει κάποια σημαντικά βήματα στο πλαίσιο της καταπολέμησης της κλιματικής αλλαγής.

«Προχωράμε μέσα από τη χρηματοδότηση του πράσινου ταμείου στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ (Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας). Έχουμε ξεκινήσει ένα δίκτυο ποδηλάτων για την πόλη της Αθήνας και έχουμε καταλήξει σε πιλοτικές δράσεις (Εξάρχεια, Μιχαήλ Βόδα, Μοφεράτου και Αλκμήνης). Άλλη μελέτη έχει ως αντικείμενο την αναβάθμιση της οδού Ερμού», σημείωσε. Παράλληλα, ανέφερε ότι γίνονται επίσης ενέργειες για το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης ενώ κατέληξε εκτιμώντας ότι το «κομμάτι για τη βιώσιμη κινητικότητα θέλει θάρρος από τους πολιτικούς μας».

Βερροϊόπουλος: Τα κίνητρα και η επιδότηση αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων

Σε συγκεκριμένα κίνητρα για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης αναφέρθηκε ο γενικός γραμματέας Ενέργειας & Ορυκτών Πόρων, Μιχάλης Βερροϊόπουλος. Όπως σημείωσε, η ηλεκτροκίνηση αποτελεί προτεραιότητα στα κέντρα των πόλεων και σε κάποια νησιά καθώς επιτρέπει τη ραγδαία μείωση της μόλυνσης της ατμόσφαιρας.

Αναφερόμενος στα κίνητρα που προωθούνται, σημείωσε ότι προτείνεται η επιδότηση 1000 ευρώ για αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων για να διευκολυνθούν τα νοικοκυριά ενώ τόνισε ότι θα προβλεφθεί άμεση ανάπτυξη της σχετικής δημόσιας υποδομής και στη συνέχεια το βάρος θα πέσει στον ιδιωτικό τομέα, όπως είπε.

Καρακατσάνη (ΡΑΕ): Ανάγκη για συγκροτημένη πολιτική

Την ανάγκη για συγκροτημένη πολιτική στην ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων ανέδειξε η κυρία Νεκταρία Καρακατσάνη, μέλος του ΔΣ της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας. Όπως σημείωσε, ο ρόλος της ΡΑΕ είναι κρίσιμος για την εποπτεία των κανόνων των διαγωνισμών για την ανάπτυξη των υποδομών φόρτισης ενώ ως κυρίαρχο μοντέλο ανέδειξε εκείνο της ανταγωνιστικής αγοράς.

Ζαχαριάδης (Elpedison): Τα επιχειρηματικά μοντέλα για την ηλεκτροκίνηση

Στα επιχειρηματικά μοντέλα για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα αναφέρθηκε ο κ. Νίκος Ζαχαριάδης, διευθύνων σύμβουλος της Elpedison. Όπως σημείωσε το 2030 ο εκτιμώμενος αριθμός των ηλεκτροκίνητων οχημάτων στην Ελλάδα θα φθάσει τα 15.000 και κάθε σημείο φόρτισης θα δέχεται περίπου 700 επισκέψεις το χρόνο. «Το οικονομικό κίνητρο προέρχεται από την επίσκεψη του πελάτη και όχι από την κατανάλωση ρεύματος. Αντίθετα, υπάρχει ισχυρό κίνητρο να έχεις φορτιστή όταν κάνεις άλλες δραστηριότητες π.χ σε ένα parking», σημείωσε. Όπως εκτίμησε, η αποδοτικότερη ανάπτυξη επιτυγχάνεται με το «μοντέλο διαγωνισμού και παραχώρησης» και σημείωσε ότι πρέπει να επιτραπεί στους προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας να εγκαθιστούν οι ίδιοι έξυπνους μετρητές.

Ταστάνης, (ΟΑΣΑ): Λεωφορεία προηγμένης τεχνολογίας θα κυκλοφορούν σύντομα στην Αθήνα

Νέα οχήματα προηγμένης τεχνολογίας θα κυκλοφορήσουν στην Αθήνα σύμφωνα με όσα ανακοίνωσε ο πρόεδρος του ΟΑΣΑ, Αναστάσιος Ταστάνης. Όπως τόνισε, ο ΟΑΣΑ έχει μεγάλο μερίδιο στη συζήτηση για τις «πράσινες συγκοινωνίες».

«Η διοίκηση του ΟΑΣΑ αναγνωρίζει το σημαντικό ρόλο που πρέπει να παίξουν οι βιώσιμες μετακινήσεις στην Αθήνα. Προς αυτή την κατεύθυνση υλοποιεί συγκεκριμένες δράσεις όπως:

-η αξιοποίηση νέων τεχνολογιών όπως η εφαρμογή των δυο μεγάλων έργων αναβάθμισης, της τηλεματικής και του ηλεκτρονικού εισιτηρίου.

-η προώθηση αειφόρου αστικής κινητικότητας, η ανανέωση του γηρασμένου στόλου με οχήματα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και ο ανασχεδιασμός του συγκοινωνιακού χάρτη της Αθήνας.

Έχουμε κατακτήσει ένα οικολογικό πρόσημο. Υπάρχει ένα σύστημα συνολικού μήκους 110 χλμ που διαρκώς επεκτείνεται. Η επέκταση της γραμμής 3 θα παραδοθεί το επόμενο διάστημα ενώ με γοργούς ρυθμούς προχωρά ο διαγωνισμός για τη γραμμή 4», σημείωσε. Ο κ. Ταστάνης αναφέρθηκε και στη δυσκολία αντικατάστασης του στόλου με ηλεκτροκίνητα οχήματα λόγω του υψηλού κόστους και επεσήμανε ότι υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός οχημάτων, περί τα 2.022 θερμικά λεωφορεία. Όπως σημείωσε, ο ΟΑΣΑ μέσα στα επόμενα έτη στοχεύει στην αντικατάσταση του στόλου με οχήματα σύγχρονων τεχνολογιών. Μάλιστα μέσα στο επόμενο διάστημα θα προκηρυχθεί διαγωνισμός για την προμήθεια νέων οχημάτων (στόχος είναι η προμήθεια 92 οχημάτων νέας τεχνολογίας εκ των οποίων τα 12 θα είναι ηλεκτρικά). Παράλληλα, ο ΟΑΣΑ διεκδικεί χρηματοδότηση μέσω ΕΣΠΑ ύψους 120 εκατ. ευρώ για τρόλεϊ και λεωφορεία.

Σδούκου: Να ακολουθήσουμε τα επιτυχημένα παραδείγματα του εξωτερικού

Σε παραδείγματα του εξωτερικού στον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας αναφέρθηκε η κα Αλεξάνδρα Σδούκου, σύμβουλος Ενέργειας του προέδρου της ΝΔ. Η κυρία Σδούκου σημείωσε ότι στο εξωτερικό «υπάρχει σωρεία καλών πρακτικών. Δεν χρειάζεται να ανακαλύψουμε τον τροχό» και τόνισε ότι από την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης προκύπτουν οφέλη αναπτυξιακά και περιβαλλοντικά καθώς προκύπτουν επενδύσεις και νέες θέσεις εργασίας. Εκτίμησε, ωστόσο, ότι απαιτείται συνεργασία μεταξύ Πολιτείας, ιδιωτικού τομέα και ακαδημαϊκών.

Μιχαρικόπουλος: Οι δυνατότητες χρηματοδότησης παραμένουν αναξιοποίητες

Στις υποδομές φόρτισης και στις δυνατότητες χρηματοδότησης για την ανάπτυξη του δικτύου αναφέρθηκε ο κ. Δημήτρης Μιχαρικόπουλος, διευθυντής της FORTISIS. Όπως σημείωσε, υπάρχουν αναξιοποίητες δυνατότητες χρηματοδότησης από ευρωπαϊκά κονδύλια και έφερε ως παράδειγμα τα 1,6 δις ευρώ που εντάσσονται σε σχετικό πρόγραμμα από το ΕΣΠΑ σημειώνοντας ότι τίποτα δεν έχει διατεθεί για την ηλεκτροκίνηση. Αναφορικά με την ανάπτυξη του δικτύου, σημείωσε ότι η χώρα βρίσκεται πίσω στο θέμα των σταθμών ταχείας φόρτισης ενώ υποστήριξε το μοντέλο της ανοιχτής ανταγωνιστικής αγοράς επισημαίνοντας ότι είναι «το μόνο που μπορεί να διασφαλίσει καλύτερα κόστη, υπηρεσίες και βιωσιμότητα στον τομέα της φόρτισης». Μάλιστα, σημείωσε ότι η υπηρεσία φόρτισης δεν είναι πώληση ενέργειας μόνο αλλά περιλαμβάνει πολλά πράγματα. Όσον αφορά στην Ελλάδα, σημείωσε ότι «έξι στους επτά χρήστες δεν έχουν χρησιμοποιήσει ποτέ ένα κοινό σημείο φόρτισης πιθανώς επειδή δεν τους είναι βολικό. Πρέπει να υπάρξει βέβαια και δημόσιο δίκτυο φόρτισης. Πρέπει να δούμε υπό ποιες προϋποθέσεις θα γίνει αυτό».

Κονιστής (Volkswagen): Απαιτείται συντονισμός προσπαθειών και αλλαγή κουλτούρας

Στις προοπτικές ανάπτυξης της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων και στις ευκαιρίες που προκύπτουν για τις επιχειρήσεις και τις αυτοκινητοβιομηχανίες αναφέρθηκε ο κ. Θανάσης Κονιστής, διευθυντής πωλήσεων και marketing της Volkswagen. «Η βιώσιμη κινητικότητα είναι ένα ζήτημα πιο επίκαιρο από ποτέ. Η αυτοκινητοβιομηχανία στο σύνολό της δουλεύει πολύ γρήγορα και θα δούμε πως θα επηρεαστεί το statustου κλάδου». Η Ελλάδα έχει μείνει πίσω στον κλάδο της ηλεκτροκίνησης σε σχέση με την Ευρώπη όπως επεσήμανε και σημείωσε ότι πέρυσι πωλήθηκαν κάτω από 100 αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα, ενώ ο συνολικός στόλος δεν ξεπερνά τα 400. Ο ίδιος τόνισε ότι πρέπει να δοθούν κίνητρα για τη δημιουργία υποδομών φόρτισης, ενώ έφερε ως παράδειγμα το μοντέλο που ακολουθείται στο νησί της Ρόδου, όπου ιδιωτική εταιρεία ξεκινά το concept του car sharing ηλεκτρικών οχημάτων. Παράλληλα, ως την άνοιξη του 2019 στο νησί θα λειτουργούν 10 κοινόχρηστοι σταθμοί φόρτισης οι οποίοι θα είναι διάσπαρτοι σε δημοφιλείς επιχειρήσεις του νησιού.

Αναφερόμενος στην αεριοκίνηση, σημείωσε ότι ως κλάδος έχει κάνει πολλά βήματα προόδου τα τελευταία χρόνια. Ο αριθμός των εργοστασιακών προτάσεων αυξάνεται και από τα δύο μοντέλα που είχαν τεθεί στη διάθεση των καταναλωτών το 2013 έχουμε φθάσει στα έξι.

Κοπανάκης (ΔΕΗ) : Η στρατηγική της ΔΕΗ για την ηλεκτροκίνηση

Στη στρατηγική της ΔΕΗ για την ηλεκτροκίνηση αναφέρθηκε ο κ. Γιάννης Κοπανάκης, Γενικός Διευθυντής Εταιρικής Ανάπτυξης της ΔΕΗ. Όπως σημείωσε, η στρατηγική βασίζεται στην επιτάχυνση ανάπτυξης των ΑΠΕ και στις επενδύσεις στα δίκτυα και την αποθήκευση. Μεταξύ άλλων σημείωσε ότι: «Η ελληνική αγορά δεν έχει υιοθετήσει τη συγκεκριμένη τεχνολογία στα μέσα μαζικής μεταφοράς η οποία επιφέρει αλλαγές όπως είναι η ανάπτυξη υποδομών και άλλες επιπτώσεις στο ενεργειακό ισοζύγιο όπως είναι η αύξηση της ζήτησης για ενέργεια. Η ηλεκτροκίνηση πρέπει να συνδυάζεται με πράσινη ενέργεια. Πρέπει να συνδυαστούν με νέα έργα ΑΠΕ. Προτείνουμε μια ολοκληρωμένη υπηρεσία : εξατομικευμένη μελέτη σε συνεργασία με μεγάλες εταιρείες του χώρου μεταφορών, υποδομές επαναφόρτισης και συντήρηση. Προσφέρουμε δηλαδή μια μακροχρόνια σύμβαση που θα περιλαμβάνει και το κόστος ενέργειας και το κόστος συντήρησης του εξοπλισμού. Συνεργαζόμαστε με εταιρείες του κλάδου και απευθυνόμαστε σε δήμους, τοπικές κοινότητες και σε εταιρείες που ασχολούνται με τον κλάδο των μεταφορών και των αστικών συγκοινωνιών». Παράλληλα, σημείωσε ότι η χώρα θα πρέπει να προσαρμοστεί κατάλληλα στο ευρωπαϊκό πλαίσιο και να ευνοήσει την ανάπτυξη ως ανταγωνιστική αγορά, χωρίς «barriers» όπως σημείωσε. Ακόμη, αναφέρθηκε στο δίκτυο φορτιστών της ΔΕΗ το οποίο θα είναι προσβάσιμο σε δημόσιους χώρους ενώ τόνισε την ανάγκη για την ανάπτυξη ενός ανταγωνιστικού μοντέλου προμήθειας εναλλακτικών καυσίμων σε όλο τον τομέα μεταφορών. «Όλες οι εταιρείες του τομέα θα πρέπει να έχουν δυνατότητα πρόσβασης χωρίς εμπόδια στον τελικό πελάτη. Πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα δραστηριοποίησης σε υποδομές αποθήκευσης, διακίνησης φυσικού αερίου (και ως εμπορική δραστηριότητα)», τόνισε. Τέλος, αναφέρθηκε στην αναγκαιότητα για θέσπιση ισχυρότερων κινήτρων προκειμένου να δοθεί έναυσμα για την πραγματική ανάπτυξη της αγοράς στις υπηρεσίες ηλεκτροκίνησης (επιδότηση, διόδια, φοροελαφρύνσεις).

Οικονομίδης (ΔΕΠΑ): Νέες επενδύσεις σε υποδομές και βελτίωση του θεσμικού πλαισίου

Στην ανάγκη βελτίωσης του θεσμικού πλαισίου για την αεριοκίνηση αναφέρθηκε ο κ. Στέφανος Οικονομίδης, διευθυντής δραστηριοτήτων της ΔΕΠΑ. Ο κ. Οικονομίδης αναφέρθηκε στα πλεονεκτήματα του φυσικού αερίου (οικονομικά, περιβαλλοντικά) σε σχέση με συμβατικά καύσιμα ενώ ιδιαίτερη αναφορά έκανε στο θεσμικό πλαίσιο. Όπως τόνισε το θεσμικό πλαίσιο εξελίσσεται από την ίδια τη ΔΕΠΑ από το 2014 αλλά υπάρχει ανάγκη βελτίωσής του. «Η Πολιτεία να ασχοληθεί συστηματικά με τα εναλλακτικά καύσιμα και να το κάνει με τρόπο οργανωμένο, να σχεδιάσει έναν οδικό χάρτη εναλλακτικών καυσίμων», ανέφερε. Σχετικά με τις επενδύσεις σε νέες υποδομές, τόνισε ότι υπό κατασκευή βρίσκονται 12 πρατήρια σε Ηγουμενίτσα, Πάτρα, Ψαθόπυργο, Χαλκίδα, Καρδίτσα, Σχηματάρι, Λάρισα, Κοζάνη, Σέρρες, Ξάνθη, Αλεξανδρούπολη και Θεσσαλονίκη. Ο κ. Οικονομίδης αναφέρθηκε στην αναγκαιότητα να υπάρξουν συνέργειες μεταξύ των εταιρειών ηλεκτρισμού και φυσικού αερίου ενώ εκτίμησε ότι «ο πλήρης εξηλεκτρισμός δεν σημαίνει απανθρακοποίηση. Θα μεσολαβήσουν μεταβατικές δεκαετίες καθώς δημιουργούνται σοβαροί προβληματισμοί. Ο άνθρακας και ο λιγνίτης θα αποσυρθούν με βραδείς ρυθμούς ενώ δεν υπάρχει σήμερα ηλεκτρική λύση για την εποχιακή διακύμανση της ζήτησης. Παράλληλα, δεν πρέπει να αγνοούμε ότι τα ηλεκτρικά οχήματα κοστίζουν το διπλάσιο από ό,τι τα συμβατικάCNG», τόνισε.

Σπυράκη: Σημαντικός παραμένει ο ρόλος των βιοκαυσίμων

Στο ρόλο των βιοκαυσίμων αναφέρθηκε σε βιντεοσκοπημένο χαιρετισμό της η ευρωβουλευτής, Μαρία Σπυράκη. «Αν και η ηλεκτροκίνηση αποτελεί την πλέον υποσχόμενη τεχνολογία, ο ρόλος των βιοκαυσίμων παραμένει σημαντικός. Θα υπάρξει μια παρατεταμένη μεταβατική περίοδος και οφείλουμε

να εισάγουμε τη χρήση των βιοκαυσίμων. Η ηλεκτροκίνηση σαφώς είναι ο πλέον αναπτυσσόμενος κλάδος. Πρέπει όμως να λάβουμε υπ' όψιν ότι προέρχεται από ηλεκτρικό ρεύμα. Στην Ελλάδα αν δεν υπάρξει σταδιακή μετάβαση από το λιγνίτη προς πιο καθαρές λύσεις δεν θα καταφέρουμε πολλά. Δεν υπάρχει περιβαλλοντικό όφελος να κυκλοφορούν ηλεκτρικά οχήματα σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη ενώ από την άλλη υπάρχει επιβάρυνση της ατμόσφαιρας στη Δυτική Μακεδονία».

Τσοπελογιάννης: Να αποφασίσει το κράτος με ποιους είναι

Ο διευθύνων σύμβουλος του ομίλου «Τσοπελογιάννης», κύριος Δημήτρης Τσοπελογιάννης, αναφέρθηκε στην ανάπτυξη της υγραεριοκίνησης και της αεριοκίνησης και σημείωσε ότι ο κλάδος μπορεί να προσφέρει ισάξια οφέλη προς όλους.

«Έχοντας μελετήσει αρκετά την αγορά εντός και εκτός συνόρων πιστεύουμε ότι τα εναλλακτικά καύσιμα δεν έχουν διανύσει ούτε τη μισή απόσταση της διαδρομής τους. Η Ευρώπη και οι ΗΠΑ δείχνουν το δρόμο για το αύριο της εναλλακτικής μετακίνησης. Η Ελλάδα πρέπει να ακολουθήσει. Οι επιδοτήσεις αποτελούν μια πάγια τακτική των αναπτυσσόμενων χωρών (π.χ Ιταλία).

Η ελληνική Πολιτεία πρέπει να μιμηθεί παραδείγματα όσον αφορά στους προμηθευτές, τους επαγγελματίες, την κατανάλωση και το περιβάλλον. Για παράδειγμα στη Νέα Υόρκη υπάρχουν 12.500 σχολικά που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα. Τα δικά μας σχολικά και τα οχήματα του ΕΚΑΒ μπορούν να κινηθούν με εναλλακτικά καύσιμα όπως είναι το φυσικό αέριο. Πρέπει να δώσουμε ώθηση στους επαγγελματίες όπως είναι οι οδηγοί ταξί και να αντλήσουν πλεονεκτήματα ειδικά τώρα που είναι αυξημένη η τιμή του πετρελαίου και της βενζίνης. Οι κρατικοί φορείς πρέπει να αναλάβουν δράση. Οι αυτοκινητοβιομηχανίες επενδύουν ευρέως στην τεχνολογία και των εναλλακτικών καυσίμων.

Οι βιομηχανίες αγκαλιάζουν τον κλάδο αλλά είναι άνιση η μεταχείριση μεταξύ εργοστασιακών και μη εργοστασιακών υγραεριοκίνητων. Όσα έχουν υποστεί μετατροπές από ελληνικές επιχειρήσεις πληρώνουν τέλη ενώ όσα εισάγονται από ξένες βιομηχανίες όχι. Το κράτος πρέπει να αποφασίσει με ποιους είναι και αν τελικά θα δώσει κίνητρα στους επιχειρηματίες του εξωτερικού ή στους Έλληνες.

Κώστας Ανδρισσόπουλος: Ήρθε η ώρα των εναλλακτικών καυσίμων

Τα εναλλακτικά καύσιμα ήρθαν για να μείνουν και θα έχουν τεράστιο ρόλο στις μεταφορές στο εξής, καθώς η χρήση τους είναι μονόδρομος για να πετύχει η χώρα μας τον ενεργειακό και κλιματικό της στόχο με άξονα το 2030 και ακόμα παραπέρα. Με αφορμή το 2ο Ecomobility Conference, ο πρόεδρος της ΗΑΕΕ, κ. Κώστας Ανδρισσόπουλος, παραχώρησε συνέντευξη στο Energypress για τις προοπτικές της ηλεκτροκίνησης, της αεριοκίνησης, του LNG και της υγραεριοκίνησης.

Ο νέος ενεργειακός σχεδιασμός (ΕΣΕΚ) δίνει μεγαλύτερη έμφαση στην ηλεκτροκίνηση σε σχέση με το παρελθόν. Πιστεύετε ότι τα όσα αναφέρει κινούνται στη σωστή κατεύθυνση; Είναι επαρκή ή χρειάζονται περισσότερα;

Ο εθνικός σχεδιασμός που παρουσιάστηκε από το ΥΠΕΝ θέτει ως στόχο τη συμμετοχή κατά 10% των ηλεκτροκίνητων επιβατικών οχημάτων σε σχέση με το σύνολο των επιβατικών οχημάτων που θα βρίσκονται σε κυκλοφορία το έτος 2030. Παράλληλα, τονίζεται η ανάγκη για ανάπτυξη των έξυπνων υποδομών για την ηλεκτροκίνηση, καθώς και για μείωση του κόστους της τεχνολογίας.

Ο στόχος του 10% είναι σίγουρα φιλόδοξος αν αναλογιστεί κανείς ότι σήμερα ένα μικροσκοπικό κλάσμα των νέων οχημάτων είναι ηλεκτρικά (λιγότερες από 300 πωλήσεις μέχρι τον Οκτώβριο), καθώς απουσιάζουν τα απαραίτητα κίνητρα για την απόκτησή τους. Κατ' επέκταση, είναι θετικό το να θέτουμε υψηλούς στόχους, αλλά πρέπει να έχουμε και τους τρόπους να τους πετύχουμε.

Αυτή τη στιγμή έχουμε ήδη το ενιαίο πλαίσιο για την ανάπτυξη αγοράς υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ελλάδα έως το έτος 2030, το οποίο καθορίζει τις προοπτικές για την εξέλιξη της ηλεκτροκίνησης, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού του αριθμού των σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Επίσης, υπάρχει η πρωτοβουλία του ΔΕΔΔΗΕ για την ανάπτυξη σταθμών φόρτισης στα νησιά. Χρειάζονται, όμως, πολλά περισσότερα για να γίνει πράξη ο στόχος που θέτει ο ΕΣΕΚ, κυρίως σε ότι αφορά τα κίνητρα προς τους πολίτες και τις επιχειρήσεις.

Πέρα από τον ενεργειακό σχεδιασμό, ποιες πρωτοβουλίες πρέπει να αναλάβει η ελληνική κυβέρνηση για τη στήριξη της ηλεκτροκίνησης;

Στο κείμενο του ΕΣΕΚ αναφέρεται ότι θα πρέπει να εξεταστεί η χρησιμότητα ενός ολοκληρωμένου πλαισίου οικονομικής υποστήριξης της χρήσης ηλεκτροκίνητων οχημάτων όπως μέσω της θέσπισης αποδοτικών φοροκινήτρων ή/και φοροαπαλλαγών. Αντίστοιχα μέτρα ισχύουν ήδη εδώ και αρκετά χρόνια σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες και είχαν θετικό αποτέλεσμα. Παρόλα αυτά, η οικονομική κρίση δεν επέτρεψε την εφαρμογή τους στην Ελλάδα σε βαθμό που να κάνει τη διαφορά.

Τα κίνητρα που έχουν θεσπιστεί μέχρι σήμερα με σκοπό την προώθηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, όπως είναι η απαλλαγή από την υποχρέωση καταβολής τελών δακτυλίου, τελών ταξινόμησης και φόρου πολυτέλειας, είναι στη σωστή κατεύθυνση, αλλά δεν αρκούν από μόνα τους.

Επίσης, το κείμενο του ΕΣΕΚ τονίζει ότι προγραμματίζονται ολοκληρωμένες παρεμβάσεις κατά το επόμενο διάστημα ώστε να δρομολογηθούν όλες οι προϋποθέσεις για την υγιή και βιώσιμη ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στη χώρα μας με έμφαση σε κατηγορίες οχημάτων με υψηλό μεταφορικό έργο (πχ. ταξί, λεωφορεία, εταιρίες ταχυμεταφορών-ενοικιάσεων κλπ.) και άρα εν δυνάμει μεγάλου ενεργειακού και περιβαλλοντικού οφέλους. Αυτό είναι ένα θετικό βήμα που πρέπει να μετουσιωθεί σε πράξη.

Τέλος, αναμένεται και η ολοκλήρωση του πλαισίου για τη δυνατότητα εγκατάστασης κοινόχρηστων σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων και τον καθορισμό των όρων, προϋποθέσεων και τεχνικών προδιαγραφών για τη φόρτιση συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

Το κόστος των μπαταριών και των ηλεκτρικών οχημάτων μειώνεται διεθνώς διαρκώς. Πότε θα είναι τα ηλεκτρικά ευθέως ανταγωνιστικά προς τα συμβατικά;

Οι περισσότερες αναλύσεις διεθνών οργανισμών και δεξαμενών σκέψης εκτιμούν ότι η πρόοδος της τεχνολογίας και η μείωση του κόστους των μπαταριών θα είναι τέτοια ώστε από τα μέσα της επόμενης δεκαετίας, τα ηλεκτρικά οχήματα θα είναι ευθέως ανταγωνιστικά προς τα συμβατικά.

Η προσδοκία είναι ότι από εκείνο το σημείο και μετά, το "αόρατο χέρι της αγοράς" θα αναλάβει δράση και θα ακολουθήσει μια πολύ ταχύτερη διεύθυνση της ηλεκτροκίνησης.

Πάντως, θα πρέπει να σημειώσουμε ότι το σημείο αυτό μπορεί να έρθει ακόμα νωρίτερα εφόσον η Πολιτεία εφαρμόσει μέτρα που θα μειώσουν το κόστος απόκτησης ηλεκτρικών οχημάτων. Τέτοια μέτρα μπορούν να είναι η περαιτέρω μείωση της φορολογίας, οι επιδοτήσεις, τα κίνητρα προς τους εταιρικούς στόλους κτλ.

Σε διαφορετική περίπτωση, η Ελλάδα θα έχει να στηριχθεί κυρίως στην πτώση του κόστους της τεχνολογίας για να πετύχει τον στόχο της. Αν, λοιπόν, συνεχίσουμε ως έχουμε μέχρι το 2025 με μηδαμινή διείσδυση της ηλεκτροκίνησης, τότε είναι πολύ αμφίβολο το αν θα πετύχουμε διείσδυση 10% ουσιαστικά από το 2025 ως το 2030 βασιζόμενοι μονάχα στην ισότιμη ανταγωνιστικότητα ηλεκτρικών και συμβατικών οχημάτων κατά την περίοδο εκείνη. Η επίτευξη του στόχου πρέπει να επιδιωχθεί από πολύ νωρίτερα και σε βάθος ολόκληρης της επόμενης δεκαετίας με στοχευμένα μέτρα.

Το τελευταίο έτος παρατηρείται μια ιδιαίτερη μεταβλητότητα στην παγκόσμια αγορά πετρελαίου όσον αφορά τις τιμές. Αν υποθέσουμε ότι η τιμή του αργού διατηρηθεί σε χαμηλά επίπεδα θεωρείτε ότι θα καθυστερήσει την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης;

Η προηγούμενη εμπειρία έχει δείξει ότι η αγορά πετρελαίου ακολουθεί μεγάλους κύκλους όσον αφορά την τιμή. Κάθε φορά που επικρατούν χαμηλές τιμές, οι καταναλωτές στις ανεπτυγμένες οικονομίες στρέφονται προς αυτοκίνητα μεγάλου κυβισμού με υψηλές εκπομπές ρύπων. Αντιθέτως, κάθε φορά που οι τιμές κορυφώνονται, η αγορά αντιδρά ταχύτατα και οι αυτοκινητοβιομηχανίες σπεύδουν να καλύψουν τη ζήτηση για μοντέλα με χαμηλή κατανάλωση.

Αυτή τη φορά, η παραδοσιακή λογική λέει ότι θα έπρεπε να εισερχόμαστε σιγά-σιγά σε έναν κύκλο υψηλών τιμών πετρελαίου, αλλά η πραγματικότητα είναι πολύ διαφορετική από το παρελθόν και έχουν αλλάξει πολλά δεδομένα που έχουν να κάνουν με την προσφορά και τη ζήτηση. Κατ' επέκταση, υπάρχει η πιθανότητα να παραμείνουν σχετικά χαμηλά οι τιμές μεσοπρόθεσμα με ό,τι συνεπάγεται αυτό για τις τεχνολογίες εναλλακτικών καυσίμων, όπως η ηλεκτροκίνηση.

Βεβαίως, "ο διάβολος βρίσκεται στις λεπτομέρειες" και έχει σημασία το ακριβές σημείο στην τιμή του αργού που αρχίζει να έχει καθοριστική επίδραση στην ηλεκτροκίνηση. Πρόκειται για μια δύσκολη εξίσωση με πολλές πιθανές απαντήσεις.

Ας μιλήσουμε λίγο για την αεριοκίνηση, την υγραεριοκίνηση και το LNG

Όπως γνωρίζουμε, οι μεταφορές είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πηγή εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου μετά την ηλεκτροπαραγωγή και ευθύνονται περίπου για το ένα τέταρτο αυτών στην Ε.Ε. Κατ' επέκταση, προκειμένου να γίνει ο κλάδος πιο "πράσινος" θα χρειαστεί ο συνδυασμός διαφορετικών τεχνολογιών, αντί για χρήση μονάχα μίας. Το καλό είναι ότι οι διαφορετικές νέες τεχνολογίες, όπως η αεριοκίνηση και η ηλεκτροκίνηση, δεν θέτουν εμπόδια η μια στην άλλη, άρα το μεγάλο αυτό έργο γίνεται λιγάκι ευκολότερο.

Επίσης, υπάρχει το πλεονέκτημα ότι η αεριοκίνηση θα απαλύνει σε έναν βαθμό το βάρος για το δίκτυο ηλεκτρισμού στο μέλλον και η ηλεκτροκίνηση θα ελαφρύνει τις ανάγκες για εισαγωγές φυσικού αερίου ώστε να μην επωμισθούν τα δίκτυα υπέρμετρο βάρος. Πρόκειται για μια συνδυαστική λύση που θα επιτρέψει στις μεταφορές να κινηθούν μπροστά.

Παράλληλα, πολύ υποσχόμενη είναι και η τεχνολογία power to gas, δηλαδή το ανανεώσιμο αέριο που παράγεται με ενέργεια μέσω ΑΠΕ και μελλοντικά θα συνδυαστεί με το φυσικό αέριο στα οχήματα και σε άλλους τομείς. Ήδη οι πρώτες παραγωγικές μονάδες κάνουν την εμφάνισή τους ανά την υφήλιο.

Τέλος, δεν θα πρέπει να ξεχνάμε τον σημαντικό ρόλο που καλείται να παίξει το LNG ως καύσιμο, τόσο στη ναυτιλία, όσο και στις οδικές μεταφορές, με χρήση π.χ. σε φορτηγά. Η Ε.Ε. στηρίζει έμπρακτα πρωτοβουλίες για την χρήση του μέσω προγραμμάτων, όπως το Poseidon Med II, και η Ελλάδα αναμένεται να παίξει σημαντικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή.

Κορυφαία ενεργειακά στελέχη στο φετινό 4ο Ενεργειακό Συμπόσιο της ΗΑΕΕ

Στις 6-8 Μαΐου στο ξενοδοχείο DivaniCaravel πρόκειται να διεξαχθεί το φετινό, 4ο Ενεργειακό Συμπόσιο της Ελληνικής Δεξαμενής Σκέψης για την Ενεργειακή Οικονομία (ΗΑΕΕ) με θέμα την ενεργειακή μετάβαση στη ΝΑ Ευρώπη και ευρύτερα. Ήδη, έμπειρα και κορυφαία στελέχη του κλάδου και της ελληνικής ενεργειακής αγοράς, αξιωματούχοι, φορείς και ειδικευμένοι επιστήμονες έχουν επιβεβαιώσει τη συμμετοχή τους, γεγονός που αυξάνει τον ενθουσιασμό για το σημαντικό ενεργειακό συμπόσιο.

Ανάμεσά τους οι **Mamadou - AbouSarr**, SeniorVP, Global Head of Environmental Social and Governance (ESG), Northern Trust Asset Management, **Marcelino Oreja Arburua**, CEO, Enagas, **Christophe Bonnery**, IAEE President Elect 2018, Senior Vice President, Economics & Prospective, Enedis, **Pascal DeBuck**, Chairman & CEO, Fluxys, **Eric Scotto**, CEO, Akuo Energy, ένας μεγάλος αριθμός άλλων έμπειρων στελεχών του εθνικού και διεθνούς ενεργειακού χώρου, καθώς και οι στρατηγικές συνεργασίες με τους φορείς **Atlantic Council & Global Gas Centre – World Energy Council**. Ιδιαίτερης σημασίας είναι και η συμμετοχή και παρουσία ομιλητών από ευρωπαϊκούς και διεθνείς φορείς, όπως **EBRD, EIB, European Commission, DGEnergy, DGEEnvironment, IFC**.

Παράλληλα, στο συνέδριο θα λάβει μέρος και μεγάλος αριθμός στελεχών από τον εγχώριο ενεργειακό τομέα, όπως ο **Στέφανος Οκταποδάς**, διευθύνων σύμβουλος του ΔΕΔΔΗΕ, ο **Τάσος Γκαρής**, αντιπρόεδρος της ΗΑΕΕ, ο **Νίκος Φρυδάς**, αναλυτής του IFC και ο **Αθανάσιος Σαββάκης**, πρόεδρος του ΣΒΒΕ.

Πραγματοποιήστε την εγγραφή σας [εδώ](#)