

Όνειρο ή πραγματικότητα;

Η χρήση LNG ως καυσίμου στα πλοία της ακτοπλοΐας μας μπορεί να αποβεί ιδιαίτερα ωφέλιμη, υπό προϋποθέσεις. Ωστόσο, μια σειρά οικονομικά εμπόδια, νομοθετικές πρωτοβουλίες και η γνωστή εθνική ολιγωρία διάρκειας τείνουν να μετατρέψουν την πρόκληση σε όνειρο απατηλό. Τα πραγματικά δεδομένα, οι μικρές και οι μεγάλες ρύσεις, οι προϋποθέσεις και οι προοπτικές

M

Μέχρι σήμερα το ερώτημα παραμένει ουσιαστικά αναπάντητο, όσο και αν πληθαίνουν οι φωνές εκείνων που πιστεύουν ότι η χρήση καυσίμου LNG στην ακτοπλοΐα αποτελεί μονόδρομο για τη βιωσιμότητα των ακτοπλοϊκών εταιρειών της πατρίδας μας. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, μέσω του υπουργού κ. Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη, εδώ και δύο χρόνια τώρα επιδιώκει την άμεση εισαγωγή του υδρογονομένου φυσικού αερίου στην ακτο-

πλοΐα μας, υπογραμμίζοντας ορθώς ότι το εν λόγω καύσιμο είναι οικονομικότερο από το πετρέλαιο (40% φθηνότερο από το diesel MDO) και φιλικότερο προς το περιβάλλον. Αρκεί μόνο να αναφέρουμε ότι τα καύσιμα αποτελούν το 60% του λειτουργικού κόστους των πλοίων της ακτοπλοΐας μας. Συνεπώς, η αύξηση της τιμής των καυσίμων την περίοδο 2006-2012 κατά 92%, και η παράλληλη μείωση του μεταφορικού έργου στις αγορές, λόγω της κρίσης, κατακρήμνισαν τα κέρδη των πέντε μεγαλύτερων εταιρειών της ακτοπλοΐας μας την περίοδο 2006-2013 κατά 220%!...

Ως εκ τούτου, η χρήση του φυσικού αερίου (σε υδρογονοποιημένη μορφή) στην ακτοπλοΐα φαντάζει σαν όαση για τις εταιρείες, καθώς έτσι θα πετύχουν δραστική μείωση των εξόδων τους. Βα-

σικό όμως είναι ότι, πέρα από τη μείωση της πίεσης στους ισολογισμούς τους, θα υπάρξει και παράλληλος εκσυγχρονισμός του δικτύου των ακτοπλοϊκών μεταφορών της χώρας. Εκσυγχρονισμός, που θα συμβάλει στην αναβάθμιση των υπηρεσιών και συνάμα στη στήριξη της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών μας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Νορβηγία, που διαθέτει έναν από τους πιο σύγχρονους ακτοπλοϊκούς στόλους της Ευρώπης, η οποία χρησιμοποιεί εδώ και αρκετό καιρό ως εναλλακτικό καύσιμο το LNG. Εκεί, βέβαια, το κράτος έχει δημιουργήσει τις απαραίτητες υποδομές για τον ανεφοδιασμό των πλοίων, κατασκευάζοντας LNG terminals σε επιλεγμένα λιμάνια.

Επιπλέον, η χρησιμοποίηση του LNG αποτελεί ευρωπαϊκή

προτεραιότητα καθώς υπάρχει η σχετική οδηγία 2012/33/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που τροποποιεί την παλαιότερη (1999/32/ΕΚ) σχετικά με την περιεκτικότητα των ναυτιλιακών καυσίμων σε θείο. Οι διατάξεις της αφορούν περισσότερα από τα μισά ευρωπαϊκά πλοία που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, για τα οποία το LNG θεωρείται ελκυστικό εναλλακτικό καύσιμο. Μέχρι εδώ όλα καλά. Τι γίνεται, όμως, όταν όλα αυτά θα πρέπει να εφαρμοστούν στην ελληνική πραγματικότητα; Και πάντα δεδομένου ότι ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος ξεπερνά κατά μέσο όρο τα 18 έτη, ενώ παράλληλα δεν υπάρχει η παραμικρή πρόβλεψη στα λιμάνια για τις ανάγκες bunkering του συγκεκριμένου τύπου καυσίμου; Ας δούμε τα δεδομένα ένα προς ένα. ➤



VIKING GRACE.

Ο Φινλανδός «γίγαντας» του LNG που κόστισε 240 εκατομμύρια ευρώ