



<https://www.metaforespess.gr>

Στην ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου βάσει “πράσινων” κριτηρίων προσανατολίζεται το υπ. Ναυτιλίας

2023/03/06 11:11 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στην ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, βάσει “πράσινων” κριτηρίων, εμφανίζεται να προσανατολίζεται το υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Μάλιστα, ήδη, βρίσκεται σε στάδιο σχεδιασμού των κριτηρίων και των προϋποθέσεων που απαιτούνται για αυτόν τον σκοπό, σύμφωνα με δημοσίευμα του Αθηναϊκού Πρακτορείου Ειδήσεων.

Ταυτόχρονα, αναμένεται να υπάρξει διεθνής διαγωνισμός, προκειμένου να οριστεί **σύμβουλος για τη σύνταξη μελέτης με στόχο τη δημιουργία χρηματοδοτικού ταμείου** από το οποίο, υπό προϋποθέσεις, οι πλοιοκτήτες θα μπορούν να λάβουν χρηματοδότηση για την κατασκευή νέων πλοίων με μειωμένες εκπομπές αερίων ρύπων βάσει των προϋποθέσεων που έχει ορίσει η ΕΕ έως το 2030 στο πλαίσιο του “Fit for 55”.

Κεντρική ιδέα του σχεδιασμού είναι ότι όποιος πλοιοκτήτης λάβει χρηματοδότηση από το συγκεκριμένο ταμείο θα είναι υποχρεωμένος **να δρομολογήσει το πλοίο του για όλα τα χρόνια στον Ελλαδικό χώρο** και να μη μπορεί να το μισθώσει ή να το πουλήσει σε άλλη χώρα.

Η μελέτη, που σύμφωνα με πληροφορίες του ΑΠΕ-ΜΠΕ, θα χρηματοδοτηθεί από το Ταμείο Ανάκαμψης (RRF) και θα παραδοθεί στη συνέχεια στο υπ. Ναυτιλίας,

αναμένεται να κινηθεί στις εξής κατευθύνσεις:

-Να προσδιορίζει τις **χρηματοδοτικές ανάγκες** για την ανανέωση του στόλου συνοδευόμενη από τα απαραίτητα συνοδευτικά έγγραφα που αφορούν την προτεινόμενη τεχνολογία αλλά και τα χαρακτηριστικά του υφιστάμενου στόλου.

-Να περιλάβει **μελέτη κόστους - οφέλους** για την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου με προσδιορισμό του χρηματοδοτικού κενού.

-Να παραδώσει **επιχειρησιακό σχέδιο για το εργαλείο χρηματοδότησης** με στόχους χρηματοοικονομικής πρόβλεψης.

Ο σύμβουλος αναμένεται να παρουσιάσει στο υπουργείο υπό ποιες προϋποθέσεις μπορεί να γίνει η ανανέωση του στόλου και με ποια χαρακτηριστικά μπορεί να υλοποιηθεί ο μηχανισμός για να μπορεί να λειτουργήσει το ταμείο χρηματοδότησης σε συνεργασία πιθανότατα μαζί με την Ελληνική Αναπτυξιακή Τράπεζα.

Επίσης, το Ναυτικό Επιμελητήριο με το Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ) αναμένεται να ορίσει το πλαίσιο για την ανανέωση του στόλου καθώς όποιος πλοιοκτήτης μπαίνει και χρηματοδοτείται από το ταμείο θα πρέπει να δεσμεύεται ταυτόχρονα για τη δρομολόγηση του πλοίου μόνο στην ελληνική ακτοπλοΐα.

Η χρηματοδότηση θα μπορεί να προέρχεται είτε από το ταμείο που θα δημιουργηθεί είτε από άλλα ταμεία που θα επιθυμούν να επενδύσουν στη ελληνική ακτοπλοΐα είτε από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Αξιοποίηση χρημάτων και από τις άγονες με πολυετείς συμβάσεις

Το υπουργείο αναφορικά με το θέμα της ανανέωσης του ακτοπλοϊκού στόλου αναμένεται να αξιοποιήσει με αναπτυξιακό τρόπο και τις χρηματοδοτήσεις για τις άγονες γραμμές.

Ήδη, τρεις γραμμές σε μικρές ενδονησιωτικές γραμμές εντάχθηκαν στο ΕΣΠΑ με στόχο το “πρασίνισμα” των πλοίων.

Επίσης μέσα από τις πολυετείς συμβάσεις και από το πρόγραμμα ΝΕΑΡΧΟΣ που θα μπορεί να εκταμιεύσει χρηματοδότηση από από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων θα δοκιμαστούν δύο γραμμές μεγάλου βεληνεκούς.

Ο γενικός γραμματέας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής σε ερώτηση του ΑΠΕ-ΜΠΕ για το θέμα της αξιοποίησης χρηματοδοτικών εργαλείων από την Ευρώπη επεσήμανε

ότι μέσα από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης ΕΣΠΑ πρόγραμμα μεταφορές 21-27 έχει εξασφαλιστεί ήδη για πρώτη φορά **χρηματοδότηση από 80 - 370 εκατ. ευρώ** για την κατασκευή νέων “πράσινων” πλοίων σε μικρές ενδο - νησιωτικές περιοχές με το κριτήριο της αναγκαίας μεταφοράς προϊόντων και ανθρώπων.

Τόνισε ότι το υπουργείο για πρώτη φορά σε συνεργασία με τους θεσμικούς εταίρους μπαίνει σε συζήτηση και την ανάληψη πρωτοβουλιών για χρηματοδοτήσεις που αφορούν την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου με “πράσινα” κριτήρια και δεν έχει να κάνει απλά διαχείριση του ακτοπλοϊκού έργου.

Στα 4,5 δισ. ευρώ εκτιμάται το κόστος των αλλαγών

Σύμφωνα με εκτιμήσεις στελεχών της αγοράς το κόστος των αλλαγών στην ακτοπλοΐα μέσα στην **επόμενη 10ετία αναμένεται να ανέλθει περίπου στα 4,5 δισ.α ευρώ.**

Το καλοκαίρι του 2022, 100 ακτοπλοϊκά πλοία εξυπηρετούσαν καθημερινά 115 νησιά της χώρας μας είτε συνδέοντάς τα με την ενδοχώρα είτε πραγματοποιώντας συνδέσεις μεταξύ τους.

Το 70% του στόλου αυτού ήταν άνω των 20 ετών γεγονός που βεβαιώνει ότι η ανάγκη ανανέωσης του στόλου είναι επιτακτική σε όλα τα μεγέθη των πλοίων.

Σύμφωνα με στελέχη της αγοράς στην ακτοπλοΐα αυτή τη στιγμή δεν υπάρχουν διαθέσιμα πλοία που να πληρούν τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς που έχει θέσει η ΕΕ έως το 2030 κρίνοντας επιτακτική την ανάγκη για το χτίσιμο νέων πλοίων.

Σημειώνεται ότι, το Συμβούλιο Υπουργών Θαλάσσιων Μεταφορών της ΕΕ μετά από πρωτοβουλία του υπουργείου Ναυτιλίας, προχώρησε σε παράταση εξαίρεσης για τον κλάδο της ακτοπλοΐας από την εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού “FuelEU Maritime” έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029.

Η εξαίρεση αυτή περιλαμβάνει τα ακτοπλοϊκά πλοία που είναι μόνο δρομολογημένα σε λιμένες νησιών με λιγότερους από 200.000 κατοίκους.

Το FuelEU Maritime αποτελεί μέρος της προτεινόμενης δέσμης μέτρων Fit for 55 που απευθύνεται στη ναυτιλία.

Με τη μείωση της έντασης των αερίων του θερμοκηπίου (GHG) της ενέργειας των πλοίων όταν ταξιδεύουν προς, από ή εντός της ΕΕ, στοχεύει στην προώθηση της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών εκπομπών άνθρακα (RLF).

Τα RLF θα πρέπει να αντιπροσωπεύουν το 86%-88% του μείγματος καυσίμων των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών έως το 2050, ώστε να συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ.

Πάντως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί να έχει ανακοινώσει τους κανονισμούς στο πλαίσιο του "Fit for 55" με στόχο τη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στα πλοία έως το 2030, αλλά δεν έχει προσδιοριστεί ακόμα σε ευρωπαϊκό επίπεδο το είδος των εναλλακτικών καυσίμων που θα καίνε τα πλοία.