

Η χρήση των εναλλακτικών καυσίμων είναι απαραίτητη προκειμένου η Ελλάδα να πετύχει τον ενεργειακό και κλιματικό της στόχο / insider.gr

Αυτό διαπιστώνει ο **Δρ. Κώστας Ανδριοσόπουλος**, πρόεδρος της Ελληνικής Δεξαμενής Σκέψης για την Ενεργειακή Οικονομία (Hellenic Association for Energy Economics - HAAE), μιλώντας στην ιστοσελίδα **Energypress** με αφορμή το 2ο Ecomobility Conference που πραγματοποιείται στις 22 Ιανουαρίου σε συνδιοργάνωση με το insider.gr.

Ο κ. Ανδριοσόπουλος μεταξύ άλλων τονίζει πως 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 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.

Παράλληλα εκτιμά ότι 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.

Απαντώντας στο ερώτημα πότε θα είναι τα ηλεκτρικά ευθέως ανταγωνιστικά προς τα συμβατικά εκτιμά ότι 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.

Ως προς τον ρόλο του πετρελαίου, ειδικά σε μια εποχή χαμηλών τιμών και το πώς αυτό επηρεάζει την ηλεκτροκίνηση, απαντά ότι 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.

Σχολιάζοντας τα θέματα της αεριοκίνησης, της υγραεριοκίνησης και του LNG πιστεύει πως 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 ένα 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 το 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 τη χρήση του μέσω προγραμμάτων, όπως το Poseidon Med II, και η Ελλάδα αναμένεται να παίξει σημαντικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή.

Ο Δρ. Κώστας Ανδριοσόπουλος είναι καθηγητής, Διευθυντής στο Ερευνητικό Κέντρο Ενεργειακής Διοίκησης στο ESCP Europe Business School του Λονδίνου, όπου και κατέχει την έδρα καθηγητή Χρηματοοικονομικών και Ενεργειακής Οικονομίας, καθώς επίσης και Πρόεδρος της Ελληνικής Δεξαμενής Σκέψης για την Ενεργειακή Οικονομία (Hellenic Association for Energy Economics).