

Ηλεκτροκίνηση και φυσικό αέριο στις μεταφορές προωθεί η κυβέρνηση

/ [Επιστήμες, Τέχνες & Πολιτισμός](#)



Ο πρώτος ελληνικός Σταθμός Φόρτισης Ηλεκτρικών αυτοκινήτων ονομάζεται Orion και θα βγει στην αγορά από τον Μάρτιο του 2020



Στελεχώνεται από 18 άτομα, εκ των οποίων τα επτά εργάζονται στο τμήμα Έρευνας και Ανάπτυξης. Ο λόγος για μια από τις πρώτες ελληνικές εταιρείες δημιουργίας σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων, που διεκδικεί με δυναμικό τρόπο -μέσα μάλιστα σε ελάχιστους μήνες λειτουργίας- μερίδιο από μια παγκόσμια αγορά, που είναι στη φάση της εκκίνησης.

Οι Σταθμοί Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων είναι μια παγκόσμια αγορά “που βρίσκεται στην αφετηρία, με όλους τους παίκτες να ξεκινούν από το ίδιο πρακτικά σημείο. Ήδη έχουμε εκδήλωση ενδιαφέροντος από Μάλτα, Πολωνία και Κύπρο, ώστε να αντιπροσωπεύσουν εκεί εταιρείες τα προϊόντα μας”, εξήγησε μιλώντας στον ραδιοφωνικό σταθμό του ΑΠΕ- ΜΠΕ, ο οικονομολόγος Χαράλαμπος Μαρμάγγελος, στέλεχος της ελληνικής εταιρείας MC Chargers, που μόλις παρουσίασε τον πρώτο ελληνικής σχεδίασης και ανάπτυξης Ελληνικό Σταθμό Φόρτισης αυτοκινήτων παραγωγής. “Είμαστε μια εταιρεία που συστάθηκε μόλις το 2019 αλλά υπάρχει και δεκαετής εμπειρία στο κομμάτι της κατασκευής ηλεκτρονικών και τώρα έχουμε ξεκινήσει την κατασκευή Σταθμών Φόρτισης Ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Είναι κάτι που κάναμε, γιατί αντιληφθήκαμε πως βρισκόμαστε στο ίδιο σημείο εκκίνησης στο οποίο βρίσκονται όσες εταιρίες αποφάσισαν να ασχοληθούν με αυτόν τον τομέα”, απαντά ο κ. Μαρμάγγελος, ερωτηθείς για τον λόγο για τον οποίο έκανε η μικρή εταιρεία από τη Θεσσαλονίκη το άλμα σε αυτή την αγορά .

Ο κ. Μαρμάγγελος εξήγησε δε πως το παιχνίδι του ανταγωνισμού δεν είναι κάτι που πτοεί τα στελέχη της εταιρείας: “Το γεγονός ότι έχουμε να ανταγωνιστούμε μεγάλους πολυεθνικούς ομίλους δεν μας πτοεί, διότι όλοι ξεκινάμε από την ίδια

αφετηρία. Η τεχνογνωσία που πρέπει να αποκτήσουμε είναι συγκεκριμένη, την έχουμε, από εκεί και πέρα μένει να δούμε πώς μπορούμε να ανταποκριθούμε στις προκλήσεις της αγοράς” εξηγεί ο υπεύθυνος πωλήσεων της εταιρείας από τη Θεσσαλονίκη, που μάλιστα τονίζει πως για την ελληνική εταιρεία υπάρχει και ένα επιπλέον “ατού” σε σχέση με τον ανταγωνισμό. “Το βασικό μας πλεονέκτημα είναι πως είμαστε μια μικρή, αλλά πολύ ευέλικτη εταιρία, πλεονεκτούμε στο ότι οι φορτιστές και τα αυτοκίνητα, αλλά και οι μπαταρίες των αυτοκινήτων, σε πέντε χρόνια από τώρα, δεν θα είναι αυτά που συζητάμε σήμερα. Η τεχνολογία τρέχει με τέτοιους ρυθμούς που μια μικρή και ευέλικτη εταιρία είναι που μπορεί πολύ εύκολα να προσαρμοστεί στις μεταβαλλόμενες συνθήκες ή σε συνθήκες ειδικές που μπορεί να έχει μια συγκεκριμένη αγορά” τονίζει ο κ. Μαρμάγγελος.

Πόσο ώριμη είναι η αγορά των Σταθμών Φόρτισης Ηλεκτρικών οχημάτων;
Ο ελληνικός Σταθμός Φόρτισης Orion, όμως, δεν είναι μια κατασκευή μελλοντική, αφού ήδη βγήκε στην αγορά στην αυγή του 2020. “Έχουμε ξεκινήσει, έχουμε προ-παραγγελίες αρχίζουμε να παραδίδουμε από τον Μάρτιο του 2020”, αναφέρει ο κ. Μαρμάγγελος, που χαρακτήρισε το ενδιαφέρον της αγοράς εξαιρετικά μεγάλο. “Όλοι, δημόσιοι φορείς, εταιρίες, ιδιώτες, ενδιαφέρονται, όλα θα ξεκαθαρίσουν ακόμη περισσότερο όταν θα έχει πλήρως καταλήξει το νομικό πλαίσιο”, καταλήγει. Ο κ. Μαρμάγγελος χαρακτήρισε δε εξαιρετικά θετικό το επίπεδο συνεργασίας κράτους και εταιριών, το ενδιαφέρον και τη βοήθεια που, όπως ανέφερε, δέχεται η ομάδα της εταιρίας από το αρμόδιο υπουργείο όπως και από τη γενική γραμματέα του υπουργείου Ενέργειας, Αλεξάνδρα Σδούκου, κάτι που, όπως εξηγεί ο κ. Μαρμάγγελος, “βοηθά και δίνει αισιοδοξία αφού είναι από τις λίγες φορές που φαίνεται να υπάρχει συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα”.

Ο πρώτος ελληνικός Σταθμός Φόρτισης Ηλεκτρικών αυτοκινήτων ονομάζεται Orion Το στέλχος της MC Chargers αναφέρθηκε και σε ένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που -όπως υποστηρίζει- διαθέτει η εταιρεία από Βόρεια Ελλάδα, σε σχέση με μεγαλύτερες και ισχυρότερες του χώρου: “Έχουμε ήδη ολοκληρώσει την ανάπτυξη και την κατασκευή ενός τύπου Σταθμού Φόρτισης, του τύπου που φαίνεται πως θα κυριαρχήσει στην αγορά σε ό,τι αφορά την ισχύ. Είναι ισχύος 22 Kw, ένας σταθμός που θα φορτίζει ένα μέσο ηλεκτρικό αυτοκίνητο σε μια με μιάμιση ώρα. Πρόκειται για τον τύπο Σταθμού, που φαίνεται πως -για τον στόλο των ηλεκτρικών αυτοκινήτων που υπάρχει στην αγορά, αλλά και όσα μοντέλα θα κυκλοφορήσουν μέσα στα επόμενα δύο χρόνια- είναι ο φορτιστής που θα επιλεγεί από το κοινό, αυτός που θα κυριαρχήσει στην αγορά” εξηγεί.

Ο πρώτος ελληνικής τεχνολογίας Σταθμός Φόρτισης Ηλεκτρικών δε, θα τοποθετηθεί και σε ένα σημείο με ιδιαίτερο συμβολισμό. “Ο πρώτος μας σταθμός θα τοποθετηθεί στα κεντρικά κτήρια της ΔΕΗ, στη Χαλκοκονδύλη στην Αθήνα, από

εκεί και πέρα υπάρχουν προπαραγγελίες για τοποθέτηση σε πρατήρια υγρών καυσίμων, σε καταστήματα, σε ιδιωτικά πάρκινγκ, τοποθετήσεις που θα γίνουν από τον Μάρτιο και μετά, θα τοποθετηθεί δε δικός μας Σταθμός Φόρτισης στην Κατερίνη, στην Κεφαλλονιά, στην Καβάλα, αλλά και στη Θεσσαλονίκη, σε δύο πρατήρια ενώ έπεται συνέχεια” αναφέρει ο κ. Μαρμάγγελος, που δίνει και το κοστολόγιο αγοράς που ορίζεται ανάλογα με την ανάγκη του πελάτη σε μοντέλο. “Ένας Σταθμός Φόρτισης Ηλεκτρικών αυτοκινήτων μπορεί να ξεκινήσει από τα 800 ευρώ και να φτάσει τα 3000 με 4000 ευρώ, όταν μιλάμε για το μοντέλο των 22 Kw” αναφέρει επί της κοστολόγησης το στέλεχος της βορειοελλαδικής εταιρίας.

Η ανθρωπότητα μπροστά σε έναν νέο “ολόκληρο κύκλο οικονομίας” που δημιουργείται

“Υπάρχουν πολλά ζητήματα που θα πρέπει να ξεκαθαριστούν, υπάρχουν πολλές προκλήσεις σε αυτή την αγορά, είναι ζητήματα που σε μεγάλο βαθμό έχουν μεν ξεκαθαρίσει αν και υπάρχουν πολλά ακόμη που έχουμε να ολοκληρώσουμε στη συγκεκριμένη αγορά”, αναφέρει τέλος ο κ.Μαρμάγγελος, όταν θα ερωτηθεί για το μέλλον με το στέλεχος από τη Θεσσαλονίκη να εξηγεί πως το βασικό ζητούμενο και στην Ελλάδα, αλλά και σε κάθε χώρα, είναι το νομικό πλαίσιο, το οποίο “να μεν έχει προχωρήσει σε κάποιο μεγάλο βαθμό”, μένουν όμως πολλά, όπως λέει ο Έλληνας ειδικός, που θα πρέπει να διευκρινιστούν: “η ηλεκτροκίνηση είναι ένας ολόκληρος κύκλος οικονομίας, νέος κύκλος αφού θα πρέπει να πιάσουμε το αυτοκίνητο, τους Σταθμούς Φόρτισης, το ποια είναι τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν, υπό ποιες προϋποθέσεις, πώς γίνεται η συντήρησή τους κι η επισκευή τους, πώς περνάνε ΚΤΕΟ, όπως και πολλά άλλα”, εξηγεί. Ο κ. Μαρμάγγελος, αναφερόμενος στην εποχή στην οποία ζούμε, αλλά και σε εκείνη που αρχίζει σε ό,τι αφορά τα Ι.Χ και όχι μόνο οχήματα, πως ζούμε ημέρες που προσομοιάζουν με εκείνες “που ζήσαμε όταν περάσαμε ως ανθρωπότητα από το κάρο στο αυτοκίνητο”.

Πηγή: voria.gr



Η ελληνική κυβέρνηση ανταποκρίνεται στο κάλεσμα με ένα ολοκληρωμένο σχεδιασμό πράσινης ανάπτυξης για την Ελλάδα, τόνισε ο υπουργός.

Αεριοκίνηση-βιοκαύσιμα-ηλεκτροκίνηση είναι οι βασικοί πυλώνες της πράσινης ατζέντας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας για τις μετακινήσεις. Αυτό σημείωσε ο υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Κωστής Χατζηδάκης στην ομιλία του στο 3ο ετήσιο συνέδριο για την ηλεκτροκίνηση “Ecomobiity Conference” που έλαβε χώρα στο πλαίσιο της τριήμερης εκδήλωσης Eco-Fest 2020.

Όπως ανέφερε ο κ. Χατζηδάκης, «ο κόσμος αλλάζει με ταχύτητα και φαινόμενα όπως αυτά της Αυστραλίας δείχνουν ότι ο τρόπος ζωής μας πρέπει να γίνει φιλικότερος προς τον πλανήτη. Οι μεταφορές που ευθύνονται για μεγάλο μέρος των συνολικών εκπομπών του θερμοκηπίου στην Ευρώπη δεν αποτελούν εξαίρεση. Στην Ελλάδα, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Περιβάλλοντος, οι πρόωροι θάνατοι λόγω της ρύπανσης από διοξείδιο του αζώτου στην Ελλάδα το 2019 έφτασαν τους 2.900».

«Δεν θα κλείσουμε τα μάτια μας σε αυτή την πραγματικότητα. Είναι κατεύθυνση της κυβέρνησης, του πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη και δική μου. Είναι όμως

και κατεύθυνση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Green Deal του 1 τρισ. ευρώ που πρόσφατα ανακοίνωσε, για μια κλιματικά ουδέτερη Ευρώπη μέχρι το 2050», είπε ο κ. Χατζηδάκης.

Όπως υπογράμμισε ο υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, «η ελληνική κυβέρνηση ανταποκρίνεται σε αυτό το κάλεσμα με ένα ολοκληρωμένο σχεδιασμό πράσινης ανάπτυξης για την Ελλάδα, το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα που θα δημιουργήσει πολλαπλασιαστικά οφέλη σε όλους τους τομείς της οικονομίας μας με επενδύσεις της τάξης των 44 δισ. ευρώ». Στη συνέχεια, περιέγραψε τους βασικούς άξονες της νέας εθνικής ενεργειακής και κλιματικής στρατηγικής που είναι:

- Η πλήρης απολιγνιτοποίηση της Ελλάδας μέχρι το 2028.
- Η αύξηση του ποσοστού συμμετοχής των ΑΠΕ στην τελική κατανάλωση ενέργειας στο 35% ως το 2030 έναντι 17% σήμερα.
- Η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης που συνίσταται στο να καταναλώνουμε το 2030 λιγότερη ενέργεια από αυτή που καταναλώνουμε το 2017.
- Η επιτάχυνση των νησιωτικών ηλεκτρικών διασυνδέσεων των νησιών μας.
- Οι διεθνείς συνεργασίες για την αξιοποίηση του φυσικού αερίου.

Αναλύοντας τον ρόλο του φυσικού αερίου ως καυσίμου μετάβασης στις ΑΠΕ, ο ίδιος έκανε ειδική αναφορά στην προώθηση της αεριοκίνησης με φυσικό αέριο, με συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG) για τα ελαφρά οχήματα και με υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) για τα βαρέα οχήματα και τη ναυτιλία. «Πρέπει να πάμε πιο γρήγορα γιατί δεν μπορούμε να μιλάμε ανάπτυξη της αεριοκίνησης, όταν έχουμε περίπου μόλις 15 σταθμούς CNG, ενώ η γειτονική Βουλγαρία έχει πάνω από 100», είπε χαρακτηριστικά ο κ. Χατζηδάκης. «Το νέο ΕΣΕΚ προβλέπει μέχρι το 2030 να λειτουργούν 8 σταθμοί ανεφοδιασμού LNG και 55 σταθμοί ανεφοδιασμού CNG, ενώ είναι θετικό και το ότι στο business plan της ΔΕΠΑ υπάρχει πρόβλεψη για τη δημιουργία ικανού αριθμού πρατηρίων CNG σε όλη την Ελλάδα. Όλα αυτά θα βελτιώσουν το βαθμό συμμόρφωσης της χώρας με την κοινοτική υποχρέωση να καλυφθούν οι κύριοι οδικοί άξονες και τα μεγάλα αστικά κέντρα με υποδομές φυσικού αερίου».

Περνώντας στα βιοκαύσιμα, ο υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας υπογράμμισε ότι θα συμβάλλουν σημαντικά στην επίτευξη του στόχου του ΕΣΕΚ για αύξηση του μεριδίου των ΑΠΕ στις μεταφορές στο 14% το 2030. «Στο βιοντίζελ για παράδειγμα, στόχος μας είναι η στήριξη των εγχώριων παραγωγών για την τόνωση της εθνικής οικονομίας και η αναμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου σύμφωνα με την ευρωπαϊκή πολιτική προώθησης των προηγμένων βιοκαυσίμων και τον περιορισμού των συμβατικών. Για αυτό το λόγο διερευνούμε

σενάρια νέων ενισχυμένων υποχρεώσεων ανάμειξης και επέκτασης της χρήσης των βιοκαυσίμων πέραν των αυτοκινήτων. Καθοριστικό ρόλο στην αεριοκίνηση παίζουν όμως και τύποι αερίου με ουδέτερο αποτύπωμα άνθρακα όπως το βιοαέριο, το βιομεθάνιο και το πράσινο υδρογόνο».

Αναφερόμενος στην ηλεκτροκίνηση -το κεντρικό θέμα του συνεδρίου- ο κ. Χατζηδάκης αναγνώρισε ότι η Ελλάδα βρίσκεται πολύ πίσω: «Πέρυσι πουλήθηκαν μόλις 315 ηλεκτροκίνητα και υβριδικά οχήματα στην Ελλάδα (ποσοστό κάτω του 1% των συνολικών πωλήσεων), ενώ στην Ευρώπη το αντίστοιχο ποσοστό φτάνει το ακόμη και το 10%, με αυξητικές τάσεις. Εμείς έχουμε το φιλόδοξο μα ρεαλιστικό στόχο το 2030 το 30% των νέων οχημάτων να αφορά τα ηλεκτροκίνητα και plug-in υβριδικά! Ήδη στο φορολογικό νομοσχέδιο, μεταξύ άλλων:

Θεσπίσαμε φορολογικά κίνητρα για τα εταιρικά αυτοκίνητα που αφορούν στις μισές περίπου πωλήσεις οχημάτων.

Εισαγάγαμε έκπτωση 30% για την αγορά, εγκατάσταση και λειτουργία σημείων φόρτισης από εταιρείες για χρήση από τους εργαζόμενούς τους».

Σύμφωνα δε με το σχεδιασμό της κυβέρνησης, το ένα τρίτο των λεωφορείων που θα αγοραστούν για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη θα είναι ηλεκτρικά. Χρειάζονται όμως περισσότερα γι' αυτό και έχει συσταθεί η Διυπουργική Επιτροπή για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης για να σχεδιάσει τις νομοθετικές παρεμβάσεις για την ρύθμιση της αγοράς ηλεκτροκίνησης (που αναμένεται να παρουσιαστούν εντός του εξαμήνου) δημιουργώντας προβλέψιμο πλαίσιο για τις επενδύσεις.

Υπογράμμισε δε ότι πολύ σημαντικά είναι και τα κίνητρα που πρέπει να θεσπιστούν, οικονομικά αλλά και κίνητρα χρήσης, με δεδομένο το υψηλό κόστος αγοράς ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Όπως είπε, «επιδιώκουμε να χρησιμοποιήσουμε κοινοτικούς πόρους όπως το ΕΣΠΑ, ώστε να δημιουργηθεί η κρίσιμη μάζα που θα ενεργοποιήσει την ιδιωτική πρωτοβουλία και για την ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών φόρτισης μεταξύ άλλων, αρχικά στα καίρια σημεία όπως αυτοκινητόδρομοι, λιμάνια και αεροδρόμια». Αναφέρθηκε δε και σε θέματα όπως η εκπαίδευση των συνεργείων αυτοκινήτων που είναι ζήτημα ασφάλειας ή η πιστοποίηση των φορτιστών που είναι θέμα υγιούς ανταγωνισμού, αλλά και την προσδοκώμενη μείωση του κόστους των μπαταριών.

Ο κ. Χατζηδάκης ανέδειξε επίσης τον ρόλο των δήμων στην προώθηση της ηλεκτροκίνησης, με έμφαση στα νησιά. «Εκεί όπου οι αποστάσεις δεν είναι μεγάλες και άρα τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, ποδήλατα, scooters δεν

αντιμετωπίζουν το πρόβλημα της αυτονομίας, αξίζει να προστεθεί στο brand των νησιών η “καθαρή μετακίνηση”». Τόνισε μάλιστα την πρωτοβουλία του ΥΠΕΝ για την εκπόνηση του εγχειριδίου για την «Ανάπτυξη Έξυπνων και Πράσινων Πόλεων», που αποσκοπεί να καθοδηγήσει τους δήμους στην αναζήτηση των χρηματοδοτικών εργαλείων, από ευρωπαϊκούς και εθνικούς πόρους, προκειμένου να υιοθετήσουν την ηλεκτροκίνηση τόσο στις δημοτικές συγκοινωνίες, όσο και στα οχήματα ιδιωτικής χρήσης και στις υποδομές φόρτισης.

Κλείνοντας την τοποθέτησή του, ο υπουργός ΠΕΝ υπογράμμισε ότι το Υπουργείο δίνει το καλό παράδειγμα με δυο πρωτοβουλίες όπου εμπλέκεται: Πρώτον με τη μίσθωση 30 περίπου ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων στη Βουλή των Ελλήνων με τις υποδομές φόρτισης να έχουν εγκατασταθεί αφετέρου και δεύτερον με τα ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα και ποδήλατα που πήρε το ΥΠΕΝ για τις υπηρεσιακές μετακινήσεις, δείχνοντας ότι «“Πρώτα Εμείς” αλλάζουμε προς μια καθημερινότητα φιλικότερη προς το περιβάλλον».

Πηγή: voria.gr