

DNV | GL

Η πρόκληση των καυσίμων στη ναυτιλία



Ενόψει των νέων περιβαλλοντικών κανονισμών στα ναυτιλιακά καύσιμα, ο νηογνώμονας DNV GL παρουσιάζει το σύνολο των σχετικών επιλογών, τις προοπτικές, τις δυσκολίες, τα βήματα που μπορούν να γίνουν τώρα και όσα αναμένονται στο μέλλον. Οι κανονισμοί που φέρνουν τα πάνω κάτω στη ναυτιλία και η ώρα των αποφάσεων

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΕΛΠΙΔΑ ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ
Trainee Business Development DNV GL Maritime

Δεν είναι η πιο εύκολη υπόθεση να επιλεγεί η πιο αποτελεσματική, βιώσιμη και εφικτή στρατηγική για την τήρηση των νέων περιορισμών σχετικά με την εκπομπή ρύπων από τα πλοία. Η απόφαση πρέπει εν μέρει να βασιστεί σε υποθέσεις που μπορεί είτε να αποδειχθούν αποδοτικές είτε όχι. Το άρθρο αυτό συνοψίζει τις σχετικές επιλογές και προοπτικές. Εν μέσω της παγκόσμιας προσπάθειας για την προστασία του περιβάλλοντος τέθηκε πρόσφατα σε εφαρμογή ένας

εντυπωσιακός αριθμός περιορισμών σχετικά με τις εκροές ρύπων που αφορούν τη ναυτιλία. Οι κανονισμοί αυτοί οδηγούν σε εναλλακτικά καύσιμα, που εκπέμπουν λιγότερους ρύπους σε σύγκριση με τα καύσιμα που βασίζονται στο πετρέλαιο. Ειδικότερα, η απόφαση του IMO να περιοριστεί το θείο που εμπεριέχεται στα καύσιμα των πλοίων στο 0,5% από την 1η Ιανουαρίου 2020 παγκοσμίως, καθώς και η υιοθετημένη φιλοδοξία να περιοριστούν τα GHG (greenhouse gas) κατά 50% ως το 2050 ενδέχεται να φέρουν τα πάνω κάτω, κάνον-

τας πλοιοκτήτες, διαχειριστές και κατασκευαστές πλοίων να μην ξέρουν προς ποια κατεύθυνση να κινηθούν. Κάθε χρόνο θα χρειάζονται περίπου 48 χιλιάδες τόνοι καυσίμων με περιεκτικότητα σε θείο έως 0,1%. Μόλις τεθούν σε ισχύ οι περιορισμοί του IMO (sulphur cap), τα περισσότερα καύσιμα που θα καταναλώνονται (70-88%) θα έχουν χαμηλή περιεκτικότητα, της τάξης του 0,1 έως 0,5%, και θα πάρουν τη θέση των καυσίμων υψηλής περιεκτικότητας που χρησιμοποιούνται σήμερα. Το 2016 είχε υποτεθεί πως μέχρι το 2020 θα

είχε δημιουργηθεί σε παγκόσμιο επίπεδο μια βάση περίπου 4.000 πλοίων με συστήματα scrubber, ενώ τα προς κατανάλωση καύσιμα υψηλής περιεκτικότητας σε θείο (high-sulphur fuel, HFO) θα έφταναν το 11%. Σύμφωνα με τις τελευταίες εκτιμήσεις, όμως, θα πραγματοποιηθούν μόνο 1.000 έως 2.000 εγκαταστάσεις scrubber, κάτι που οδηγεί σε κατανάλωση HFO αρκετά κάτω από 10% το 2020. Κάτι τέτοιο εγείρει ερωτήματα σχετικά με το αν, λόγω της χαμηλής ζήτησης, τα HFO θα είναι διαθέσιμα σε αρκετά λιμάνια και, αν ναι, ►