

Το μέλλον της απανθρακοποίησης είναι εδώ



Ο νέος οδηγός του Νορβηγικού Νπογνώμονα DNV προς την ενεργειακή μετάβαση. Προσθήωση στην «πράσινη» ναυτιλία και τα νέα καύσιμα, με θεμέλιο λίθο την ασφάλεια και την ανταγωνιστικότητα, και οι «έξυπνοι» τρόποι στον σχεδιασμό των πλοίων του μέλλοντος



Πλεύση στα αχαρτογράφητα νερά της ενεργειακής μετάβασης επιχειρεί να χαράξει η τελευταία έκδοση Maritime Forecast to 2050 του DNV, παρουσιάζοντας πρακτικούς τρόπους ώστε η ναυτιλία να συμβαδίσει με τις τρέχουσες και μελλοντικές εξελίξεις που συνδιαμορφώνουν την πορεία προς την απανθρακοποίηση. Στόχος της μελέτης είναι να βοηθήσει τους πλοιοκτήτες να σχεδιάσουν σήμερα τα πλοία που αύριο θα κινούνται με καύσιμα χωρίς άνθρακα (carbon-free fuels). Όπως χαρακτηριστικά σημειώνει η Linda Sigrid Hammer, κεντρική συγγραφέας του

εγχειριδίου και περιβαλλοντική σύμβουλος του DNV για τη ναυτιλία (principal consultant Environment Advisory in Maritime): «Η ναυτιλιακή βιομηχανία θα βιώσει μια περίοδο ραγδαίας ενεργειακής και τεχνολογικής μετάβασης, που θα έχει σημαντικότερο αντίκτυπο στο κόστος, τις αξίες των περιουσιακών στοιχείων και την ικανότητα κερδοφορίας σε σχέση με οποιαδήποτε αντίστοιχη αλλαγή στο παρελθόν». Με σταθερή παρουσία ενός αιώνα στην Ελλάδα και σημαντικό μερίδιο στην αγορά –847 πλοία και 42,67 εκατ. γt το 2020, καθώς και ποσοστό 28% επί των νέων ναυπηγήσεων Ελλήνων πλοιοκτητών–, ο Νορβηγικός Νπογνώμονας έδωσε απαντήσεις σε

καίρια ζητήματα που αφορούν την απανθρακοποίηση, στο πλαίσιο ψηφιακής ενημερωτικής συνάντησης με το ελληνικό κοινό.

ΠΡΟΤΥΠΟΙ ΠΟΥ ΑΝΟΙΓΟΥΝ ΔΡΟΜΟΥΣ

Η εστίαση των κανονισμών σε όλο και πιο αυστηρά όρια εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG) επιτείνει τη δυσκολία συμμόρφωσης των πλοίων εν λειτουργία. Την ίδια στιγμή, αυξάνονται οι απαιτήσεις χρηματοδοτών και ιδιοκτητών φορτίου, κάτι που προστίθεται στην ήδη υφιστάμενη πίεση. Ενώ τα ρυθμιστικά ορόσημα ισχύουν από το 2021, η ενεργειακή μετάβαση της ναυτιλίας βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη. Το 12% των σημερινών νεότευκτων παραγγέλ-

ονται με εναλλακτικά συστήματα καυσίμων –ποσοστό διπλάσιο σε σχέση με τα στοιχεία της αντίστοιχης μελέτης του 2019. Αν και κυριαρχεί η λύση του υδροποιημένου φυσικού αερίου (LNG), αυτή τη στιγμή λειτουργούν 10 πλοία με μεθανόλη ενώ έχουν παραγγελθεί άλλα 28 από την 1η Σεπτεμβρίου 2021. Το υδρογόνο ως καύσιμο βρίσκεται σε περιορισμένη χρήση, κυρίως σε μικρότερα σκάφη, όπως σε ΕΓ/ΟΓ. Ωστόσο, η εμπειρία που αποκομίζουμε από τη λειτουργία τους θα βοηθήσει να διερευνηθούν ζητήματα που αφορούν τους χώρους αποθήκευσης και τη θερμοκρασία, ούτως ώστε η χρήση υδρογόνου να υιοθετηθεί και σε μεγαλύτερα πλοία. Ο DNV ►

ΠΩΣ ΘΑ ΣΥΜΒΑΔΙΣΕΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΕ ΤΙΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ
ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΠΑΝΘΡΑΚΟΠΟΙΗΣΗ