

Οι εναλλακτικές ναυτιλιακές πηγές ενέργειας κερδίζουν έδαφος. Διπλασιασμός χωρητικότητας έως το 2030

2016/06/15 14:18 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η αστάθεια των τιμών του πετρελαίου, το διαρκώς μεταβαλλόμενο ρυθμιστικό πλαίσιο και η προσδοκώμενη μεγάλη αύξηση του ναυτιλιακού μεταφορικού έργου είναι οι παράγοντες που πιθανότερο θα καθορίσουν τις μελλοντικές ενεργειακές απαιτήσεις για τον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών, σύμφωνα με τους κατασκευαστές συστημάτων πρόωσης και τους νηογνώμονες, που βρίσκονται ανάμεσα στους 1.850 εκθέτες αυτή την εβδομάδα στην Αθήνα για τα Ποσειδώνια 2016, τον κορυφαίο θεσμό της ναυτιλιακής βιομηχανίας παγκοσμίως.

«Ανεξάρτητα από το ποιο γεωπολιτικό σενάριο θα επικρατήσει, **η παγκόσμια χωρητικότητα αναμένεται να έχει διπλασιαστεί έως το 2030, λόγω της συνεχούς αύξησης της μεσαίας τάξης στην Ινδία και την Κίνα**», δήλωσε ο κ. Nick Brown, Marine Director στον Lloyd's Register Marine, έναν από τους κορυφαίους νηογνώμονες που έχουν δηλώσει το παρών στα φετινά Ποσειδώνια.

«Σύμφωνα με μελέτες που έχουμε κάνει, η χρήση του μαζούτ θα συνεχίσει να είναι η πρωτεύουσα καύσιμη ύλη για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, παρ' όλ'αυτά, θα σημειωθεί αύξηση στη διαφοροποίηση του μείγματος καυσίμου με το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) να προβλέπεται ότι θα αντιπροσωπεύει ποσοστό έως και 11 τοις εκατό του καυσίμου ναυτιλίας ανοικτής θαλάσσης.

Image not found or type unknown



Δύο ακόμη κεντρικά ζητήματα που, εάν επιλυθούν, θα οδηγήσουν στην υιοθέτηση των εναλλακτικών καυσίμων είναι τα εξής: αφενός το νομικό πλαίσιο, δηλαδή η συμμόρφωση με νέες ρυθμιστικές απαιτήσεις και η επίλυση των περιβαλλοντικών ζητημάτων και αφετέρου η διαθεσιμότητα του πετρελαίου, στο σωστό κόστος και με ασφάλεια», πρόσθεσε.

«Βρισκόμαστε σε συνεργασία με σχεδιαστές, πλοιοκτήτες και κατασκευαστές εξοπλισμού για να διασφαλίσουμε ότι τα συγκεκριμένα έργα που έχουν αναλάβει θα

εξετάζουν όλες τις διαφορετικές εναλλακτικές όπως, μεταξύ άλλων, το LNG ως βιώσιμη εναλλακτική για το ναυτιλιακό εμπόριο και σε κλειστές θάλασσες όπως είναι η Βαλτική ή η Μεσόγειος», συμπέρανε.

Μάλιστα, οι κατασκευαστές μηχανών που συμμετέχουν στη φετινή έκθεση των Ποσειδωνίων φαίνεται να συμφωνούν ότι η ζήτηση για μηχανές που θα λειτουργούν με εναλλακτικά καύσιμα παρουσιάζει αυξητικές τάσεις.

Ο κ. Michael Jeppesen, Μηχανολόγος Μηχανικός στην MAN Diesel & Turbo, μια κορυφαία εταιρία κατασκευής συστημάτων πρόωσης για πλοία, δήλωσε ότι το LNG κάνει την εμφάνισή του αργά αλλά σταθερά.

«Η υποδομή έχει βελτιωθεί σημαντικά, το παγκόσμιο δίκτυο σταθμών ανεφοδιασμού εξαπλώνεται με ταχείς ρυθμούς και οι εταιρείες πετρελαίου βλέπουν επιτέλους την προοπτική βιωσιμότητας της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων για τον κλάδο της ναυτιλίας», δήλωσε ο κ. Jeppesen.

Image not found or type unknown



«Αυτές οι θετικές εξελίξεις έχουν τονώσει το ενδιαφέρον των πλοιοκτητών που, πλέον, είναι πιο ανοιχτοί στην ιδέα της υιοθέτησης του εναλλακτικού καυσίμου ως κύριας πηγής ενέργειας κίνησης των στόλων τους. **Αυτή τη στιγμή έχουμε 150 παραγγελίες μηχανών για δίχρονους κινητήρες που θα κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα.**

Αυτές προέρχονται κυρίως από Έλληνες πλοιοκτήτες και αφορούν στόλους LNGδεξαμενοπλοίων, που αποτελούν τα δύο τρίτα των νέων παραγγελιών, καθώς και πλοία εμπορευματοκιβωτίων, που αποτελούν το ένα τρίτο αντίστοιχα.

«Έχουμε επίσης αναπτύξει τη βασική ιδέα σχεδιασμού νέων τύπων συστημάτων πρόωσης που θα λειτουργούν με άλλους τύπους καυσίμου όπως είναι η μεθανόλη, το LPG και το αιθάνιο, ενώ ήδη εργαζόμαστε για να παραδώσουμε εννέα μηχανές που θα κινούνται με μεθανόλη και πέντε με αιθάνιο. **Το δέκα τοις εκατό των συνολικών παραγγελιών μας αφορά παραγγελίες πλοίων που θα κινούνται με μη συμβατικά καύσιμα**», πρόσθεσε ο κ. Jeppesen.

Αυτή τη στιγμή υπάρχουν περίπου 500 πλοία που κινούνται με LNG, βασικά δεξαμενόπλοια LNG, τα οποία χρησιμοποιούν το δικό τους φορτίο για να καλύψουν τις ενεργειακές τους ανάγκες και μερικές δεκάδες άλλων τύπου πλοίων που έχουν υποστεί ειδική μετατροπή για να χρησιμοποιούν αυτό το καύσιμο στα συστήματα πρόωσής τους.

Ωστόσο, σύμφωνα πάντα με τον κ. Jeppesen, εάν η ανάπτυξη της υποδομής συνεχιστεί με τους ίδιους ρυθμούς, εκτιμάται ότι μέσα στην επόμενη δεκαετία το ποσοστό των συμβατικών και νέων καυσίμων, κυρίως του υγροποιημένου φυσικού αερίου και του υγροποιημένου αερίου πετρελαίου, θα έχει μοιραστεί εξίσου.

Στο ίδιο μήκος κύματος κινείται και ο κ. Διονύσιος Αντωνόπουλος, Γενικός Διευθυντής, Marine Solutions της Wartsila, μιας άλλης κορυφαίας κατασκευάστριας εταιρείας συστημάτων πρόωσης, λέγοντας ότι το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) είναι το μέλλον.

«Το LNG είναι πιο φιλικό προς το περιβάλλον καύσιμο σε σχέση με τα συμβατικά καύσιμα μαζούτ και με την επανάσταση που φέρνει η εξόρυξη του αερίου από σχιστολιθικά πετρώματα φαίνεται ότι θα αποδειχθεί μια οικονομική εναλλακτική λύση.

Image not found or type unknown



Η Wartsila έχει ασχοληθεί από νωρίς με την ανάπτυξη μηχανών δύο καυσίμων και πιστεύουμε ότι οι πρόσθετες κεφαλαιουχικές δαπάνες που απαιτούνται για τη μετατροπή των δεξαμενών συμβατικών καυσίμων σε LNG θα αντισταθμιστούν εύκολα από την πιο ανταγωνιστική τιμή του LNG.

Διαθέτουμε 1.500 μηχανές δύο καυσίμων με πάνω από 16 εκατ. συσσωρευμένες ώρες λειτουργίας σε όλους τους τομείς δραστηριότητας συμπεριλαμβανομένων δεξαμενοπλοίων LNG, εμπορικών πλοίων και offshore εγκαταστάσεων.

Η τάση αυτή φαίνεται ότι θα συνεχιστεί. Είμαστε δε ιδιαίτερα αισιόδοξοι για τη χρήση του LNG στη βιομηχανία κρουαζιέρας η οποία έχει αυξήσει τις επενδύσεις της στον συγκεκριμένο τομέα της ναυπήγησης πλοίων».

Ο κ. Θεοδόσης Σταματέλος από το Lloyd's Register τείνει να συμφωνεί ότι το κλειδί βρίσκεται στο κόστος: «Το μεγάλο ερώτημα που βρίσκεται στα χείλια όλων είναι ποια θα είναι η **διαφοράστην τιμή μεταξύ του αργού πετρελαίου με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο σε σχέση με το LNG**, διότι το κόστος θα παίξει σημαντικό ρόλο στην απόφαση των πλοιοκτητών να μετατρέψουν τα υπάρχοντα πλοία σε εναλλακτικά καύσιμα ή να παραγγείλουν νέα πλοία που είναι ήδη εξοπλισμένα για εναλλακτικά καύσιμα.

Το άλλο μεγάλο ερώτημα, βέβαια, παραμένει ο κανονισμός. Με την εμφάνιση του πετρελαίου από σχιστολιθικά πετρώματα παρατηρούμε μια αυξανόμενη τάση αποσύνδεσης της τιμής του πετρελαίου από την τιμή του φυσικού αερίου. Μόλις η

απόκλιση γίνει πιο σαφής, θα δρομολογηθούν περισσότερα έργα».

Φαίνεται να υπάρχει ομοφωνία μεταξύ των παραγόντων του κλάδου ως προς το ότι το LNG ως καύσιμο για τη ναυτιλία έχει έρθει για να μείνει. Η απαιτούμενη υποδομή δεν είναι πλέον μόνο στα χαρτιά, τα σχέδια είναι έτοιμα, εκτελούνται ήδη παραδόσεις πλοίων, τα τεχνικά προβλήματα έχουν επιλυθεί. Η απόφαση πλέον είναι καθαρά θέμα εμπορικής στρατηγικής της εκάστοτε εταιρίας.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες βρίσκονται στην πρώτη γραμμή στην υιοθέτηση εναλλακτικών πηγών ενέργειας για τους στόλους τους με ένα αυξανόμενο ποσοστό εξ αυτών να εκφράζει εμπράκτως τη δέσμευσή του για μετάβαση στο LNG μόλις οριστικοποιηθεί το θεσμικό πλαίσιο.