

5 Σεπτεμβρίου 2012

## «Κοστίζουν» οι νέες περιβαλλοντικές προδιαγραφές για τα ναυτιλιακά καύσιμα

[Επιστήμες](#) / [Περιβάλλον](#) - [Οικολογία](#)





**Οι νέοι ευρωπαϊκοί κανονισμοί για τη μείωση της ρύπανσης από τα πλοία απαιτούν επενδύσεις αρκετών δις ευρώ και από τις ναυτιλιακές εταιρίες σε τεχνολογίες φίλτρων, και από τις πετρελαϊκές εταιρίες για την αναβάθμιση των διυλιστηρίων - κάτι που δεν μπορεί να αντέξει οικονομικά η ναυτιλία.**

Ο κλάδος της ναυτιλίας ήδη δοκιμάζεται λόγω της χαμηλής παγκόσμιας ζήτησης και της πλεονάζουσας προσφοράς πλοίων, που ωθούν σε ασύμφορα επίπεδα τους ναύλους. Τα ευρωπαϊκά διυλιστήρια βρίσκονται υπό ασφυκτική πίεση από το υψηλό κόστος του αργού πετρελαίου, τις εισαγωγές φθηνών πετρελαιοειδών και την ισχνή ζήτηση.

Προκειμένου να συμμορφωθούν με τους νέους κανόνες της ΕΕ, οι ναυτιλιακές εταιρίες είναι αντιμέτωπες τώρα με πρόσθετο κόστος από 2,6 δις μέχρι 11 δις ευρώ για τη χρήση διαφορετικών καυσίμων ή για τη χρήση φίλτρων που θα απομακρύνουν το θείο από το μαζούτ (πετρέλαιο εξωτερικής καύσης που χρησιμοποιείται στη ναυτιλία).

Οι νέοι κανόνες απαιτούν τη μείωση της περιεκτικότητας του θείου των ναυτιλιακών καυσίμων από το 1,0% που είναι σήμερα στο 0,1% μέχρι το 2015, «σε περιοχές ελέγχου της εκπομπής θείου» στη Βαλτική, τη Βόρεια Θάλασσα και τη Μάγχη. Στα άλλα ευρωπαϊκά ύδατα, η περιεκτικότητα σε θείο θα πρέπει να περιοριστεί στο 0,5% μέχρι το 2020, ευθυγραμμιζόμενη με τους κανόνες του

Παγκόσμιου Οργανισμού Ναυτιλίας.

Η καύση καθαρότερου πετρελαίου ντίζελ θα αποτελούσε μια γρήγορη λύση που θα ικανοποιούσε τις παραπάνω απαιτήσεις, ωστόσο αυτό σήμερα πωλείται έναντι 284 ευρώ ανά τόνο ακριβότερα από το καύσιμο που τα περισσότερα πλοία και έχει από 1,0 % έως 3,5% περιεκτικότητα σε θείο.

Ακόμη, η Ευρώπη έχει «δομική» έλλειψη πετρελαίου ντίζελ, με τα παλαιότερα και λιγότερο περίπλοκα διυλιστήριά της να μην μπορούν να παράγουν περισσότερο πετρέλαιο ντίζελ χωρίς σημαντικές επενδύσεις και χρονοβόρες διακοπές λειτουργίας. Η αναβάθμιση των διυλιστηρίων για παραγωγή περισσότερου πετρελαίου θα κόστιζε τουλάχιστον 400 εκ ευρώ.

Η αλλαγή των καυσίμων καθώς αυτά εισέρχονται σε ζώνες χαμηλών εκπομπών θείου, θα μπορούσε να καταστρέψει τις μηχανές των πλοίων, λέει ο Sigurd Jenssen, από την εταιρεία Wärtsila Environmental που έχει έδρα το Ελσίνκι.

Μια άλλη επιλογή είναι να χρησιμοποιήσουν τα πλοία «φίλτρα καυσαερίων» προκειμένου να εμποδίσουν το θείο που εκπέμπει το μαζούτ να εισέλθει στο περιβάλλον. Μετατρέπουν τα αέρια οξειδία σε ουδέτερα θειικά άλατα, που μπορούν να τα αδειάζουν στη θάλασσα.

Ένα τέτοιο σύστημα για ένα κινητήρα ισχύος 14 μεγαβάτ (MW) ενός δεξαμενόπλοιου 150.000 τόνων θα ζύγιζε πάνω από 22 τόνους, ενώ για κινητήρα 55 MW το βάρος θα κυμαινόταν γύρω στους 86 τόνους.

Η Lindsay Sword, αναλύτρια στην εταιρεία Wood Mackenzie στο Λονδίνο, αναμένει τα «φίλτρα καυσαερίων» να γίνουν απαραίτητα για τα πλοία και επισημαίνει ότι «Δεν αποτελούν μια πραγματικά αποδεδειγμένη και καλά χρησιμοποιημένη τεχνολογία ακόμη, αλλά δεν μπορούμε να δούμε πώς η βιομηχανία διύλισης, σε παγκόσμιο επίπεδο, θα μπορέσει να το αντιμετωπίσει διαφορετικά».

Πηγή: EurActiv.gr

<http://bit.ly/146Ms7z>