

Μόλις 15 πλοία εκπέμπουν περισσότερα οξείδια αζώτου και θείου από όλα τα αυτοκίνητα μαζί

/ [Ειδήσεις και Ανακοινώσεις](#)



- «Απειλή» για τις ναυτιλιακές οι νέοι περιβαλλοντικοί κανόνες - Ενισχύεται το ενδιαφέρον για νέες δομές «πράσινου» δανεισμού



Τα πλοία μεταφέρουν περισσότερο από το 90% του παγκόσμιου εμπορίου, αλλά παράγουν μόλις το 3% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου του κόσμου. Ωστόσο, η ναυτιλία είναι πιο ρυπογόνος από όσο υποδηλώνει αυτό το ποσοστό.

Λόγω της καύσης μαζούτ, μόλις 15 από τα μεγαλύτερα πλοία εκπέμπουν περισσότερα οξείδια του αζώτου και του θείου από όλα τα αυτοκίνητα του κόσμου μαζί. Τα αέρια αυτά είναι πολύ χειρότερα για την υπερθέρμανση του πλανήτη από το διοξείδιο του άνθρακα.

Μια νέα έκθεση από τη διεθνή MKO Carbon War Room (CWR) αναδεικνύει την απειλή που δημιουργούν για τη βιομηχανία οι νέες περιβαλλοντικές ρυθμίσεις. Ο

Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, ο ρυθμιστικός οργανισμός του ΟΗΕ για τη ναυτιλία, έχει συμφωνήσει να θέσει ανώτατο όριο εκπομπών θείου από το 2020. Τον περασμένο μήνα, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ψήφισε για να συμπεριλάβει τη ναυτιλία στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ από το 2021. Χωρίς τη μετατροπή των πλοίων για την κάλυψη των νέων κανόνων, πολλές επιχειρήσεις μπορεί να αναγκαστούν να διακόψουν ή παύσουν λειτουργία. Αυτό θέτει σε κίνδυνο και αρκετές τράπεζες σε όλο τον κόσμο, που έχουν δανείσει 400 δισεκατομμύρια δολάρια στις ναυτιλιακές εταιρείες.

Για τις αναβαθμίσεις και την ικανοποίηση των νέων κανόνων απαιτούνται δεκάδες δισεκατομμύρια δολάρια, σύμφωνα με τη CWR. Αλλά η βιομηχανία πρακτικά δεν μπορεί καν να πληρώσει τα υπάρχοντα χρέη της, καθώς οι ναύλοι έχουν μειωθεί λόγω της επιβράδυνσης του παγκόσμιου εμπορίου από την οικονομική κρίση και της τεράστιας πλεονάζουσας χωρητικότητας.

Οι πλοιοκτήτες, οι οποίοι θα δανείζονταν κανονικά για τέτοιες αναβαθμίσεις, δεν επωφελούνται από χαμηλότερους λογαριασμούς καυσίμων, σε αντίθεση με τις επιχειρήσεις ναύλωσης των σκαφών. Ωστόσο, οι συμβάσεις που υπογράφονται κατά κανόνα δεν διαρκούν για αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα ώστε να αξίζει να επενδύσουν στις πράσινες αναβαθμίσεις. Η μέση «πράσινη» μετατροπή ενός πλοίου έχει χρόνο αποπληρωμής τριών ετών, ενώ το 80% των ναυλώσεων πλοίων είναι για δύο χρόνια ή και λιγότερο.

Αυτός είναι ο λόγος που ενισχύεται το ενδιαφέρον για νέες δομές «πράσινου» δανεισμού. Η ιδέα είναι να μοιραστεί η εξοικονόμηση καυσίμων μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή με αντάλλαγμα μεγαλύτερο συμβόλαιο, δίνοντας ταυτόχρονα κίνητρο για να γίνουν οι αναβαθμίσεις. Τέτοια συστήματα στο παρελθόν αποφεύγονταν λόγω της δυσκολίας μέτρησης της ακριβούς κατανάλωσης των καυσίμων στα πλοία. Ωστόσο, οι νέες τεχνολογίες επιτρέπουν πιο ακριβείς μετρήσεις.

Τον περασμένο Ιούνιο η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων ανακοίνωσε χρηματοδότηση 250 εκατομμυρίων ευρώ για τέτοιου είδους ανακατασκευές και ελπίζει ότι και άλλες τράπεζες θα ακολουθήσουν το παράδειγμά της. Στο μέλλον, η ιδέα θα μπορούσε να επεκταθεί και σε αεροσκάφη και τρένα, αν υπάρξει έλλειψη χρηματοδότησης.

Πηγή: naftemporiki.gr