

Zanieczyszczenie środowiska jest problemem, który dotyczy wielu sektorów na całym na świecie. Jednym z nich jest sektor pasażerskiego oraz frachtowego transportu drogą morską. W ostatnich latach podejmuje się działania, które mają na celu redukcję zanieczyszczeń w transporcie morskim. Skutkiem tych działań jest poszukiwanie alternatywnych źródeł napędu floty morskiej, a także nakłady finansowe w technologii przyjazne dla środowiska. Jedną z takich inwestycji jest LNG, które spełnia najwyższe standardy środowiskowe. Tworzenie floty LNG stanowi przyszłość transportu morskiego.

Morze Bałtyckie należy w pełni do strefy SECA - obszaru objętego kontrolą emisji tlenku siarki. Od początku przyszłego roku maksymalna dozwolona emisja tlenku siarki w transporcie morskim zostanie zmniejszona dziesięciokrotnie w porównaniu z ograniczeniami istniejącymi obecnie. Spowoduje to konieczność dostosowania się armatorów do nowej rzeczywistości, w szczególności wymagać będzie podjęcia decyzji w kwestii zmiany paliwa napędowego w jednostkach pływających po Morzu Bałtyckim. Ograniczenie dotyczy również Morza Północnego, a zatem dotyczy dwóch akwenów w rejonie Europy Północnej.

Leave this field empty if you're human:

W konsekwencji zmian część armatorów zdecydowała się na inwestycje w napęd LNG opierając się na wsparciu przewidzianym w programie unijnym transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), wspierającym inwestycje w sektorze transportu drogowego, morskiego i lotniczego w Unii Europejskiej. Dzisiaj dofinansowanie dotyczące LNG dotyczy 14 projektów, do których należą również przedsięwzięcia z zakresu budowy floty napędzanej gazem skroplonym. Należą do nich budowa jednostek z napędem dual-fuel, modernizacja jednostek w zakresie dostosowania ich do zasilania paliwem LNG (np. EMS AG z Niemiec), budowa barek zasilanych LNG (Sondervermögen Hafen), kompleksowe projekty obejmujące budowę jednostek napędzanych LNG oraz stacji bunkrowania (SABIC Petrochemicals UK). W zależności od zakresu przedsięwzięcia wartość dofinansowania oscyluje między 1 mln EUR a 7,2 mln EUR. Wsparcie unijne dla przedsięwzięć z zakresu LNG istnieje, ale jest jeszcze niewystarczająco rozwinięte. W kraju stowarzyszonym z UE - Norwegią - istnieje tzw. Norweski fundusz NOx. Jest to umowa między 15 organizacjami biznesowymi a Ministerstwem Środowiska. Środki funduszu wynoszą 75 mln EUR rocznie, które mają być wydatkowane na przedsięwzięcia redukujące emisję tlenków azotu. W ostatnich latach ponad połowa tej kwoty przeznaczana jest na projekty związane z LNG. Bezpośrednim efektem funduszu jest dominacja norweskich armatorów w liczbie jednostek napędzanych LNG (ponad 60% światowej floty) oraz stały wzrost konsumpcji LNG jako paliwa

napędowego. W 2008 r. LNG stanowiło jedynie 3% paliwa morskiego, podczas gdy prognozy na 2016 rok przewidują wzrost partycypacji o 30%.

Zmiana paliwa na LNG będzie wymagała stworzenia infrastruktury tankowania na akwenach objętych wprowadzonymi restrykcjami środowiskowymi. Umożliwi to dalszy wzrost zainteresowania inwestycjami w budowę floty napędzanej gazem skroplonym. Terminal LNG w Świnoujściu jest dzisiaj idealnie pozycjonowany do zaistnienia na mapie bunkierki gazu skroplonego. Świnoujście znajduje się w strategicznym miejscu dla transportu morskiego, który nie jest transportem wewnątrzakwenowym. Ponadto Polska jest największym państwem na Bałtykiem (z wyłączeniem okręgu Kaliningradzkiego), a polskie porty są miejscem docelowym znacznego udziału ruchu morskiego na Morzu Bałtyckim.

Co ciekawe, według obecnego stanu niemal 20% floty napędzanej LNG niebędącej metanowcami (jednostki służące do transportu LNG) powstało w polskich stocznicach. Polska jest zatem nie tylko bezpośrednim, ale także pośrednim beneficjentem zmian we flocie morskiej.

Mimo jeszcze niedużego udziału floty napędzanej LNG, liczba ta stale wzrasta. Podejmowane są inicjatywy zwiększające skalę stacji tankowania LNG na Bałtyku. Rynek napędu LNG w transporcie morskim już istnieje, a wszelkie działania podejmowane w krajach basenu Morza Bałtyckiego powinny wspierać ten rozwój we własnym interesie.

Źródło: Biznes Alert. [Czytaj dalej...](#)