



Scrubbers: l'onda del retrofit sta arrivando

Groningen, Olanda, 26 ottobre 2018 - Con l'imminente scadenza del 2020 IMO, gli armatori di tutto il mondo si trovano di fronte a una scelta difficile.

I tempi per sperare che l'applicazione delle normative sulle emissioni sia ritardata sono passati e i proprietari sono ora costretti a decidere in che modo si conformeranno. Fino al 1 ° gennaio 2020, solo quelli che operano nelle aree di controllo delle emissioni (ECA) sono sfidati dai limiti di zolfo inferiori, ma dopo tale data ci sono davvero solo due scelte: operare utilizzando carburanti conformi alle emissioni, o garantire che le emissioni vengano pulite usando uno scarico gorgogliatore di gas.

Il COO Roy Strand di Goltens crede che i depuratori saranno la scelta chiara per molti: "Quando le normative sulle emissioni vengono applicate a livello globale, l'investimento nella pulizia dei gas di scarico avrà più senso per molti operatori. Ci saranno più clienti che scelgono di investire in tecnologie di lavaggio a causa del chiaro ritorno dell'investimento. "Allo stesso tempo, è consapevole che la decisione di investire potrebbe richiedere tempo per catalizzare.

I retrofit dello scrubber iniziano lentamente, ma la quantità di moto sta aumentando

"Prima del 2018, la Goltens Green Technologies era stata coinvolta in molti progetti di controllo delle emissioni che valutavano il retrofit degli scrubber, ma la maggior parte di questi progetti coinvolgevano operatori di crociera e traghetti e altre imbarcazioni che impiegano grandi quantità di tempo nelle ECA", riferisce Strand. "Per gli altri operatori, i progetti di retrofit hanno comportato modifiche del sistema di tubazioni a costi inferiori e impianti di raffreddamento di olio combustibile per consentire alle navi di operare periodicamente su LSGO come richiesto."

Tuttavia, dall'inizio del 2018, ha osservato un notevole aumento di interesse, con una gamma molto più ampia di aziende che in realtà spingono al retrofit con i depuratori. "Ciò ha comportato tempi di consegna più lunghi per la consegna della scrubber e una crescente competizione per l'attenzione di alcuni dei principali produttori di scrubber. Detto questo, non sembra essere ancora la decisione che la maggior parte degli armatori stanno facendo. "

Nel Rapporto IMO 2020 di Skandinaviska Enskilda Banken AB (SEB), stimano che meno di 2.000 navi saranno state dotate di lavasciuga entro la data di implementazione, e inoltre proietteranno un delta di prezzo significativo tra LSGO e HFO fornendo alle navi installate con uno scrubber, un significativo short -termine di

vantaggio post 2020.

Quindi, perché non ci sono più proprietari che si affrettano ad installare i depuratori?

La maggioranza, conforme ai carburanti stabilisce il prezzo, ma la minoranza installata dal depuratore ne trarrà vantaggio

Il rapporto SEB sottolinea che questo approccio “wait and see” è aggravato dal fatto che i proprietari pagano per gli impianti di lavaggio (CAPEX) e i noleggiatori pagano per il carburante (OPEX), e che se la maggior parte delle navi opera senza lavasciuga, i prezzi di mercato saranno in gran parte stabilito da quelle navi che effettuano un aumento dei costi del carburante senza uno svantaggio competitivo. L’analisi evidenzia inoltre che coloro che si spostano per installare gli scrubber avranno ora un vantaggio competitivo rispetto alle loro controparti non scrubber nei primi anni dopo l’implementazione. Questi primi motori saranno probabilmente in grado di addebitare significativi “prezzi del nolo” per tenere conto del risparmio di carburante associato alla gestione della nave. Questi premi sono previsti per consentire un rapido ritorno sull’investimento iniziale, mentre altri si muovono più gradualmente agli scrubber.

A quel punto, SEB sostiene che “sarà troppo redditizio e troppo allettante per non installare uno scrubber nel 2020”. Roy Strand concorda, ma aggiunge che la probabile domanda per gli utenti finali sarà: “Quanto è lunga l’attesa?”