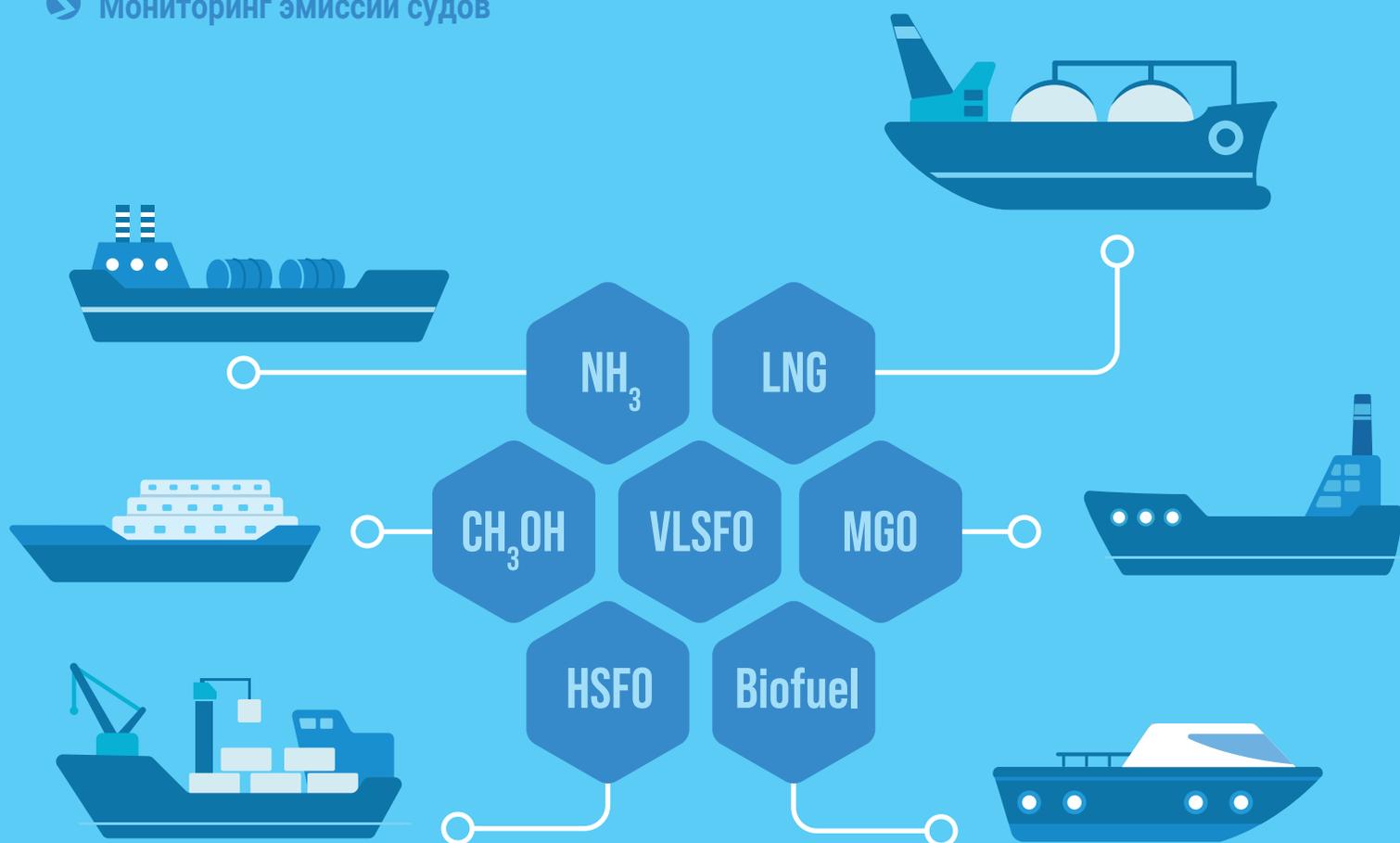


- Изменения к Приложению XI MARPOL
- Получение судового топлива из таллового пека
- Мониторинг эмиссии судов



Новости

Европейский парламент проголосовал за включение судовой отрасли в систему торговли выбросами (СТВ) [7861]. Следующим этапом является рассмотрение идеи государствами-участниками ЕС. В случае принятия инициативы с начала следующего года суда на линии между портами ЕС должны будут платить за 100% эмиссий парниковых газов, а между двумя портами, один из которых внутри, а другой вне ЕС – 50%. К 2027 г. эта доля также будет поднята до уровня 100%.

IMO утвердила изменения к правилу 18 приложения XI MARPOL [7860], согласно которому включение биокомпонентов в судовые топлива не должно приводить к превышению двигателем допустимых концентраций выбросов NO_x . Допуск биотоплив, таким образом, замедлялся из-за необходимости проведения специфических тестов. После изменения правила, к смешевым судовым топливам с содержанием биокомпонента до 30% будут предъявляться такие же требования, как и к

ископаемым топливам, а для топлив B30-B100 будет разрешено использование на сертифицированных согласно приложению VI MARPOL двигателях, предназначенных для применения биотоплив.

Традиционные топлива

В отчете ICCT [8075] изучены эмиссии вредных веществ от судоходства в разных портах мира. В частности, из рисунка приведенного ниже видно, что наибольшее количество твердых частиц (около 42%) выбрасывается в порту Сингапура, который отвечает за пятую часть мировых бункеровок. Высокие уровни также наблюдаются в Южно-Китайском море, Индийском океане и Океании.

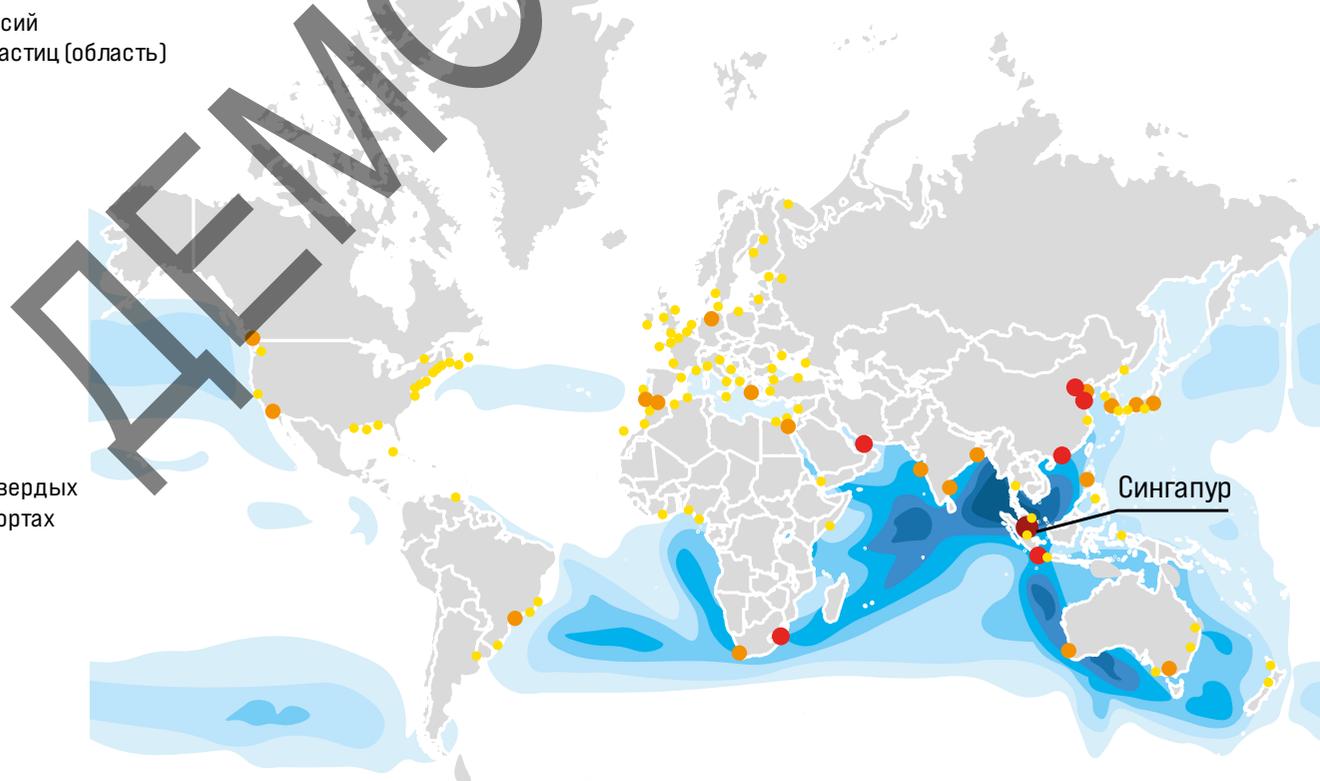
Выбросы от использования HFO исследованы в статье [7802]. Результаты показывают, что эмиссии CO_2 являются постоянными при работе двигателя в широком диапазоне нагрузок, а выбросы CO наибольшие при нагрузках приблизительно 50% от максимальной и наименьшие – при 75%.

Доля и объем эмиссии твердых частиц от судов, проходящих бункеровку в Сингапуре

Доля эмиссий
твердых частиц (область)



Эмиссии твердых
частиц в портах



Полный перечень материалов мониторинга

в электронной версии
ссылки кликабельны

Источник	# файла в библиотеке FD
■ Отчеты	
Закрывающая пропасть: предложения по сокращению конкурентного отставания низкоуглеродных судовых топлив UMAS 2022	[...]
Индустрия СПГ как судового топлива: годовой отчет GIIGNL GIIGNL 2022	[...]
Обзор тем, обсуждаемых на MEPC 78 UMAS 2022	[...]
Обзор тем, обсуждаемых на двенадцатой сессии I SWG-GHG IMO UMAS 2022	[...]
Потенциал декарбонизации контейнеровозов MarineTraffic 2022	[...]
СПГ как судовое топливо Газпром Экспорт 2022	[...]
Стоимость чистого судоходства: повышение цены продукции из-за использования зеленых топлив Transport & Environment 2022	[...]
■ Статьи	
Улучшение систем CCS на борту судов на дизельном топливе N.V.D. Long и другие 2021	[...]
Производство альтернативных судовых топлив в Бразилии: обзор E. Müller-Casseres и другие 2020	[...]
Виды и характеристики углеродсодержащих веществ в выбросах судов на HFO при разной загрузке двигателя F. Zhang и другие 2021	[...]
■ Патенты	
Способ переработки отработанного масла Нестеров Игорь Донатович RU 2773466	[...]
Способ производства возобновляемого судового топлива из таллового пека Neste WO 2022/129681	[...]
■ Прочие материалы	
Комментарии о результатах заседания PPR 8 IMO 2022	[...]
Предупреждение о повышенной доле осадка после седиментации в топливах в Таллине Intertek 2022	[...]
Изменение в MARPOL способствует увеличению рынка биотоплив Ship & Bunker 2022	[...]
Европейский парламент проголосовал за включение судовой отрасли в CTB Ship & Bunker 2022	[...]
Предупреждение о высоком содержании воды в топливах в Сингапуре Lloyd's register 2022	[...]
Запущена новая платформа, позволяющая осуществлять мониторинг выбросов от судов UMAS 2022	[...]
IMO и Норвегия расширяют программу Green Voyage 2050 IMO 2022	[...]