

Vir: <https://gcaptain.com/>



MEGA LADJE -

svetla prihodnost ali zaskbljujoč pojav?

V ZADNJEM DESETLETJU JE LADIJSKA INDUSTRIJA DOŽIVELA REVOLUCIJO, VELIKOST TOVORNIŠKIH PLOVIL EKSPONENTNO NARAŠČA.

PO PODATKIH STATISTE SE JE V ZADNJEM DESETLETJU ŠTEVILO KONTEJNERSKIH LADIJ V SVETOVNI FLOTI POVEČALO

S 4966 LADIJ LETA 2011 NA 5589 LADIJ LETA 2022, MEDTEM KO JE NOSILNOST SVETOVNE TRGOVSKE FLOTE LETA 2020 DOSEGLA

PRIBLIŽNO DVE MILIJARDI TON. OD 28. FEBRUARJA 2023 STA MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY IN APM-MAERSK

UPRAVLJALA 17,8 OZIROMA 16 ODSOTKOV SVETOVNE FLOTE LINIJSKIH PREVOZNIKOV. SKUPINA CMA CGM SE JE

UVRSTILA NA TRETJE MESTO Z 12,9-ODSTOTNIM DELEŽEM SVETOVNE KONTEJNERSKE FLOTE ([HTTPS://WWW.STATISTA.COM/](https://www.statista.com/)).

S **prof. dr. DARJO TOPOLŠEK** sva pregledali fenomen mega ladij, ki ga predstavljamo v nadaljevanju.



prof. dr. Darja Topolšek

Laboratorij za trajnostno mobilnost in transport

Ravno prejšnji teden je kitajski ladjedelec China State Shipbuilding Corporation naročniku MSC (Mediterranean Shipping Company) dostavil megalomansko plovilo presežnikov. Ladja je po podatkih MSC dolga 399,9 metra in široka 61,5, njena nosilnost pa je 24,116 standardne kontejnerske enote (TEU).

Celotna ladijska industrija je pod izjemnim pritiskom za znižanje ogljičnega odtisa (<https://ec.europa.eu/research-and-innovation/en/horizon-magazine/emissions-free-sailing-full-steam-ahead-ocean-going-shipping>; <https://www.forbes.com/shipping-sector-comes-under-increasing-pressure-to-cut-its-carbon-footprint>). Nova megalomanka je tako opremljena s hibridnim čistilnikom, majhnim izobčenim lokom, propelerji velikega premera in s kanali za varčevanje z energijo (<https://www.offshore-energy.biz/worlds-largest-colossal-msc-tessa-delivered-to-msc/>). S sodobnejšimi (zračnimi) mazivi naj bi skupno zmanjšala emisije ogljika med 3 in 4 % glede na svoje predhodnice.

Če se osredotočimo zgolj na podjetje MSC, so ravno 15. marca 2023 podpisali petletno pogodbo s podjetjem Global Centre for Maritime Decarbonisation (GCMD), s katerim bodo združili moči v doseganju dekarbonizacije industrije (<https://www.msc.com/en/newsroom/news/2023/march/msc-teams-up-with-gcmd-to-accelerate-industry-efforts-to-decarbonize>).

Samo v Evropi je namreč pomorski ladijski promet odgovoren za približno 13 % vseh emisij iz prometa. Sicer pa v svetovnem merilu, promet povzroči okoli 17 % emisij toplogrednih plinov. Medtem ko je ladijski promet odgovoren za skoraj 3 % svetovnih emisij, vsako leto pa ustvari približno eno milijardo ton CO₂ in toplogrednih plinov. Evropska unija pripravlja nove predpise, katerih namen je očistiti ladijski promet. Ti vključujejo mandat za trajnostno gorivo v EU, ki določa kvantitativne cilje za zmanjšanje intenzivnosti ogljika v petletnih obdobjih, in vključitev pomorskih emisij v shemo trgovanja z emisijami (ETS). Od začetka leta 2023 bo ladijski promet sodil v EU ETS in vse ladje, ki prevažajo blago v EU in iz nje – ne glede na zastavo, pod katero plujejo – bodo obdavčene na svoje emisije (<https://chinadialogueocean.net/en/climate/shipping-industry-prepares-for-a-future-powered-by-sustainable-fuels/>).



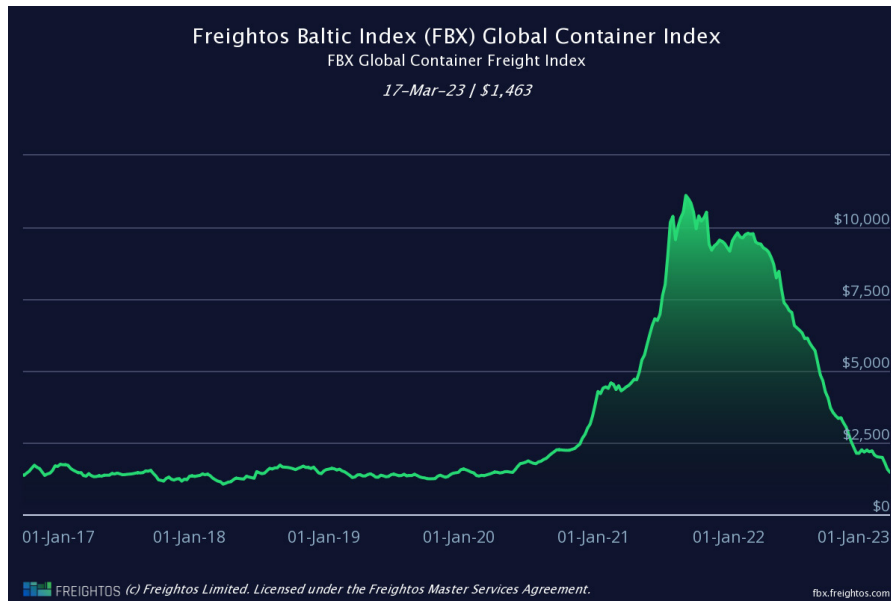
Slika 1: MSC Tessa (<https://www.offshore-energy.biz/worlds-largest-colossal-msc-tessa-delivered-to-msc/>)

Recikliranje tovornih ladij

Recikliranje tovornih ladij se običajno izvede po 25 – 30 letih uporabe ali ko popravila niso finančno upravičena. Podatki kažejo, da se približno 10 % količine jekla doda ladji med njeno življenjsko dobo, prav tako se ocenjuje se, da se, v življenjski dobi ladje, polovica materialov iz faze gradnje spremeni. Ko ladja konča svojo komercialno življenjsko dobo, je pripeljana na razrez, kjer se jo razstavi in reciklira.

Svetovna trgovska flota obsega več kot 90 000 ladij in povprečno letno, se jih okrog 1-2 % reciklira.

Tako so leta 2021 uničili 1018 ladij, lani pa 577.



Slika 3: Nihanje cen ladijskega prevoza

Vir: <https://fbx.freightos.com/>

Ali so večje ladje tudi nujno boljše?

Prednost večjih ladij je zagotovo v tem, da pretovorijo več tovora in manj onesnažujejo. Slabosti pa so predvsem v tem, da je malo pristanišč, ki lahko sprejmejo mega plovila. Tako bo potreben razvoj ideje EU o pomorskih avtocestah, ko bi iz največjih EU pristanišč tovor vozili po pomorskih avtocestah do manjših.

Kar zadeva mega ladje, smo morda že dosegli vrhunec. Povečanje velikosti ali zmogljivosti na plovilo bo povzročilo zastoje in visoko gostoto v pristaniščih. To bo povzročilo povečanje pristojbin za zastoje v pristaniščih. Čeprav število resnih nesreč po vsem svetu upada (<https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/expert-risk-articles/shipping-safety-22-losses.html>), pa bi lahko vsaka nesreča ladijsko industrijo stala veliko denarja in škodila odpornosti oskrbovalne verige. Za konec omenimo le še omejitve dveh svetovno največjih prekopov (Sueškega in Panamskega), ki pa omejujejo plovbo tako velikih plovil, posledično se čas plovbe (in dostave blaga potrošniku) precej podaljša.