Sjöfartstidn. nr 3 - 2013

Debatt

HAR DU EN ÅSIKT? Gör din röst hörd på Sjöfartstidningens debattsida, redaktion@sjofartstidningen.se

Låt oss ta chansen!

Svenska teknikleverantörer har vad Sjöfarten behöver för att möta svavelreglerna. Göran Värmby efterlyser en gemensam satsning.

Sjöfarten är en viktig bransch med mer än 100 000 anställda och 90 procent av alla varutransporter - bara i Sverige. Samtidigt vet vi att fartygen förbrukar stora mängder energi och släpper ut mycket föroreningar. Ett "medelfartyg" på 20 000 dwt kan släppa ut tre gånger mer kväveoxider än ett medelstort oljeraffinaderi.

Fartygen i vårt närområde: Östersjön, Nordsjön, Engelska Kanalen, förbrukar en energimängd som motsvarar ungefär en tiondel av hela Europas förbrukning inom transportsektorn på landsidan. Och man släpper ut betydligt mer svavel och kväve än landsidans transporter. Ändå är det det mest energieffektiva transportsättet.

Vad händer nu? Tuffa svavelregler, max 0,1 procent svavel i bränslet införs i Östersjön, Nordsjön, Engelska Kanalen från och med 2015. Fem år senare från 2020 sänks svavelhalten globalt från 3,5 procent till 0,5 procent. Allt detta innebär betydligt dyrare bränsle. Det blir en snedvriden konkurrens för vår exportindustri och våra rederier.

"Vem säger nej till att spara in ett par kärnkraftverk bara i vårt närområde"

GÖRAN VÄRMBY, konsult

TEKNIKLEVERANTÖRER I SVERIGE OCH Skandinavien sitter däremot med trumf på hand. Vi ligger redan 5 till 10 år före de flesta andra länder och regioner ifråga om miljö- och energikompetens. Vi skulle kunna gå ut i en global marknadsföring och erbjuda varv, rederier, speditörer, charterbolag, lastägare och andra transportföretag energilösningar i samband med att de beställer eller uppgraderar fartyg.

Varför skulle man bli intresserad? De cirka 110 000 kommersiella fartyg som seglar idag är byggda med gammal teknik och är med få undantag synnerligen ineffektiva ifråga om energiförbrukning. Vi erbjuder möjlighet att sänka bränslekostnaden med upp till 50 procent (min gissning), vilket innebär ökad lönsamhet och kraftigt minskad miljöbelastning. Vilken kund säger nej till det? Hur gör vi?

Genom ett nytt tänk där man samordnar och "sköter" energiförbrukande utrustning. Tänk på fjärrvärmesystem på landsidan! Tänk på allt som processindustrin har gjort och håller på med på landsidan. I Stenungsund inom kemiindustrin sparar man miljoner kronor varje år. Man samordnar olika energisystem, ställer tuffa effektivitetskrav på leverantörer av pumpar, fläktar, rörsystem med mera. På kuppen har personalen blivit mer medveten och börjat sköta saker så att ännu mer energi sparas. Vi tar vara på spillvärme - det vill säga det som idag pumpas ut i havet eller följer med rökgaserna. Vi utnyttjar även vår kunskap om hur man kan spara energi då fartygen ligger i hamn.

VI TAR FRAM ETT nytt EEDI - Energy Efficiency Design Index för nybyggnad av fartyg - som ersätter det urvattnade index som IMO lanserat - och som är mer lättbegripligt. Det finns båtar som är 20 år gamla som redan uppfyller indexet. Det har heller ingen koppling till verkligheten, det vill säga hur fartyget körs senare när det är i drift. Vårt index skulle även kunna omfatta ombyggnad, uppgradering.

Vi tar fram en Clean Shipping Manual som ersätter det trubbiga energiledningssystem SEEMP - Ship Energy Efficiency Management Plan - som också IMO tagit fram. Till exempel saknas genomgång av policy och management, anvisningar om mätningar, besiktningar, design och inköpsrutiner. Jobbet är egentligen redan gjort: vi kopierar i stort sett landsidans ISO 50001.

Utveckla och ta fram lösningar på ovanstående. Gör det säljbart. Be politiken om stöd för att genomföra de 5 punkterna. Jag tror vi får det.

VEM SÄGER NEJ TILL att spara in ett par kärnkraftverk bara i vårt närområde? Med detta angreppssätt ökar vi intresset för hela sjöfartsklustret och kan få mer stöd till rederier och exportindustrier att klara av de nya svavelreglerna. Något som man redan får i andra Östersjöländer. Varken politiken, allmänheten eller miljörörelsen känner till något nämnvärt om sjöfarten: dess betydelse för samhället, energiförbrukning, miljöutsläpp eller förbättringspotential.

Vad är nästa steg? Kan teknikleverantörerna samordna sig? Vem tar initiativ? Ska vi se Skandinavien som resursbas? ¶

GÖRAN VÄRMBY
VÄRMBY CONSULTING