

Sjöfarts-kvällen den 3 febr 2016

Vad händer inom sjöfarten? – var rubriken på Caféaftonen den 3 februari som drog till sig ett stort intresse med ett 40-tal deltagare. Göran Värmbly, Ingenjörer för Miljön, inledde med att se tillbaka på det seminarium IFM ordnade om sjöfart 2012. Då var det mycket fokus på utsläpp och miljöpåverkan från fartygen. Sedan dess har nya hårdare regler – såsom ECA (Environmental Control Areas)-områden – införts – under 2015 - för utsläpp av svavel inom Östersjön-Nordsjön-Engelska Kanalen. Reglerna har även antagits för Nordamerikas kustområden, ett år tidigare. Göran menade att detta beslut är ett av de mest resultateffektiva beslut som någonsin har fattats. Ca 0,5 M ton svaveldioxid per år – 15 gånger Sveriges svavelutsläpp - plockas bort från Nordeuropas kustområden i en handvändning ”genom underskrift av ett dokument”. Samtidigt innebär det till en början högre transportkostnader för industrin i ECA-områdena. Men även globalt planeras från och med 2020 skärpta utsläppskrav för svavel, vilket förbättrar konkurrensneutraliteten.



Kvällens estradörer: fr vänster Göran Värmbly, IFM, moderator, Åsa Burman, VD Lightlab och Calle Carlsson, Svensk Sjöfart (foto Göran Värmbly)

Denna kväll handlade det mer om sjöfarten som en hållbar transportmöjlighet och som en viktig näringsgren för Sverige. Branschen är redan omfattande och större än bilindustrin om man räknar in alla ”kring-arbeten”. Calle Carlsson från Svensk Sjöfart, f d Redareföreningen, berättade om hur Sveriges rederier gått samman i energi- och miljöfrågor för att öka sin konkurrenskraft. Bl a har man skapat en såk ”projekt-plattform” – kallad ZVT Zero Vision Tool – för att testa ny teknik, nya bränslen m m. Här har man direktkontakt med myndigheter och lagstiftare, vilket underlättar test av nya innovationer. Ca 140 organisationer från 7 länder är involverade med EU-bidrag på 50 M Euro. Industrin satsar själva ca 150 M Euro. Bl a ingår utveckling av metanol som fartygsbränsle (Sverige och Stena först i världen), uppbyggnad av

LNG-terminaler (Liquified Natural Gas) för tankning av LNG-drivna fartyg och test av skrubberanläggningar för rening av svavel ombord på fartyg.

Åsa Burman, VD för Lighthouse, ett maritimt kompetens- och forskningscentrum med bl.a. Chalmers, Göteborgs universitet, KTH och Svensk Sjöfart som partners, berättade hur de arbetar i en första 10-årsfas som startade 2006. En växande befolkning globalt och ökat välstånd gör att världshandeln kommer att växa lavinartat, vilket gör behovet av en effektiv, hållbar sjöfart viktigare än någonsin. Svensk sjöfart och svenska marintekniska företag har väletablerade positioner på en internationell marknad, och är ständigt i framkant med nya lösningar. Nollvisionens mål – EU:s antagna maritima strategi - är att minska mängden skadliga utsläpp till luft och vatten och antalet olyckor till noll år 2050. Den antog Svensk Sjöfart för ca 10 år sedan. Genom att fokusera på att bli en verklig kunskapsindustri kan svensk sjöfart ta en ledande position i utvecklingen av framtidens sjöfart. Lighthouse deltar i ca 100 forskningsprojekt och har 50 doktorander. De områden man arbetar inom är energi, transporter, tillverkning inom maritim teknologi och service. Man vill även samverka med andra transportslag.

Bland klimat- och miljöutmaningarna ingår förutom energieffektivisering och alt bränslen även elektrobränslen, sol/vind-energi, minskade utsläpp av partiklar, kväve, minskade utsläpp till vatten av olja, kemikalier och främmande arter via ballastvatten. Som hinder nämnde Åsa att sjöfarten är internationellt styrd och hårt konkurrensutsatt. Det gör det svårt för enskilda aktörer att gå före. Trots det är det precis vad flera svenska rederier har gjort, framförallt rederier på Donsö och övriga Västkusten. Även Stena är ett sådant exempel med metanolen. Det som inte regleras eller styrs via styrmedel eller incitament sker inte.

Regelutveckling sker via IMO – FN:s internationella Maritima Organisation - EU – Sverige. Sverige har ett gott renommé och har relativt stort inflytande i IMO. Ett ytterligare hinder är statens snåla satsning på sjöfart. I forskningsbudgeten för 2015 avsattes 50 MSEK specifikt för sjöfart av totalt 34 Mdr SEK. Före 2013 satsade 0 SEK på sjöfartsforskning. Några ljuspunkter senare år är att regeringen äntligen beslutat införa s k tonnageskatt – under 2016 - vilket övriga sjöfartsnationer i Europa haft sedan länge. Frånvaron av tonnageskatt har lett till att mängder av rederier och fartyg har "flaggat ut" från Sverige och flyttat sina huvudkontor till andra länder. För ett 10-tal år sedan var antalet handelsfartyg i Sverige ca 250. Idag är det ca 100. Men nu kan utvecklingen äntligen vända. Dessutom har regeringen under 2015 antagit en maritim strategi, visserligen bara en mängd "vackra" formuleringar, men ändå en bra början. En viktig uppgift för Lighthouse är att stödja Transportstyrelsen med underlag för arbetet inom IMO och EU för regelutveckling.

Kvällen avslutade med en livlig debatt och frågestund. Bl a deltog Christer Ågren, mångårig chef för Air Clime och f d Acid Rain Office, som till stor del ligger bakom att ECA-beslutet kom till stånd.

Göran Värmbby