

AF FINN BRUUN

ET STÆRKT BLÅT DANMARK

Blandt de mere end 80 events, som under Danish Maritime Days fandt sted over hele landet fra 5. til 9. oktober, var så forskellige emner som pirateri og vindkraft. Næppe noget maritimt emne var uomtalt, og samlet var det en demonstration af det Blå Danmarks stærke udgangspunkt for fremtiden – både forretningsmæssigt, teknologisk og miljømæssigt.

Pirateri er i dag et problem på lige fod med øvrig maritime kriminalitet. Eventet "Regional Maritime Security, som blev holdt i rederiet Clippers hus i Københavns Nordhavn havde fokus på maritim sikkerhed i bred forstand, inklusiv pirateri, som dog holdes nede på et lavere niveau end før.

- Mødet viste, at der er behov for at få en fælles forståelse for truslen på tværs af regioner, siger admiral Sir James Burnell-Nugent, fra Oceans Beyond Piracy, som påpeger ulempen ved forskelligartet indrapportering og kategorisering.

- Landene måler ikke ens, og vi må have en mere ensartet indberetning, hvis vi skal få lovgiverne til at reagere, siger han og fremhæver, at det nye er, at den maritime kriminalitet er i konstant forandring og også er blevet bredere.

- Risikoen handler ikke blot om kriminalitet men også om konflikter f.eks. i Libyen og Yemen, hvor skibene risikerer at komme i regulær krydsild. Hertil kommer hele flygtningesituationen i Syrien og Middelhavet. Der er ingen tvivl om, at den maritime risiko i det hele taget er for opadgående. Det handler også om at få landenes økonomi op, bl.a. gennem blå økonomi i Afrika og jobs og kapacitetsopbygning.

Danmarks Rederiforening understreger pligten til ikke at glemme pirateriet:

- Der sidder fortsat 26 gidsler hos pirater i Somalia, og hver eneste dag sejler søfolk igennem disse farvande, siger adm. direktør Anne H. Steffensen.

GODE SVOVLNYHEDER

Et seminar, der blev holdt i Danmarks Rederiforening drejede sig om overholdelse og håndhævelse af de krav til skibes svovludledning, der trådte i kraft den 1. januar 2015. Hovedtalen blev holdt af formanden for IMO's miljøkomité, Arsenio Dominguez, som så stor værdi i de arbejdsgrupper, der arbejder med forskellige aspekter af svovl.

- Det er samtaler som disse, vi kan tage med hjem og arbejde med. Lad os være proaktive og konstruktive i stedet for at kritisere, lød det blandt andet i hans indlæg, hvor han også nævnte, at det ikke har været så vanskeligt som forventet, at få skibe til at overholde SECA-svovl kravene.

- Det er samme mål vi har globalt, men vi har jo den begrænsning, at det er medlemsstaterne som skal håndhæve reglerne. Det kan IMO ikke. Men det er vigtigt med globale standarder. Det er derfor vi har IMO, sagde Arsenio Dominguez under henvisning til 2020 eller 2025, hvor svovlreglerne skal gælde hele verden, ikke blot SECA-områderne.

Den danske søfartsstyrelse har som myndighed været særdeles aktiv med at sikre den praktiske del af inspektionerne og brændstofprøver og støtte op om internationalt samarbejde i den forbindelse. På EU plan har der være 3821 svovl inspektioner og der er analyseret 622 brændstofprøver. 6 procent overholdt ikke reglerne.

Afdelingschef i Miljøstyrelsen, Sara Røpke oplyser, at styrelsen netop har meldt den første "svovlsynder" til politiet, men er overordnet vældig godt tilfreds med overholdelsen af svovlreglerne fra 1. januar 2015: Meget få skibe overtræder reglerne og kun tre var over 0,5 procent svovlindhold i brændstoffet.

Det er sniffere på Storebæltsbroen og fra et mindre fly kombineret med automatisk skibsidentifikation og GPS data, som har styrket håndhævelsen af reglerne. Der var 1443 skibsobservationer fra Storebæltsbroen og 407 fra fly. Kun 0,3 procent overtrådte reglerne. Det er et højt niveau af overholdelse og effekten kan aflæses i klart nedsatte emissioner fra skibene. Således var faldet på henholdsvis 60 pct., 47 pct. og 51 pct. ved målepunkterne ved Anholt, Risø og Tange.

Mærsk er dog stadig bekymret for, om den generelle håndhævelse af reglerne er robust nok. Prisforskellene på brændstof, som lever op til reglerne og almindelig heavy fuel er så store, at konkurrencen kan forvrides. Mærsk alene bruger over 200 million USD om året for at leve på til svovlreglerne.

Niels Bjørn Mortensen, Maersk Maritime Technology nævnte, at mulighederne for at snyde er store: Historien viser utallige eksempler på snyd i shipping og bunker industrien; Skjulte rør som f.eks. kører uden om kontrolsystemerne. Falske bunkerpapirer, skjulte

FOTO: CARSTEN LUNDAGER

*Smartship er ikke raketvidenskab
men digital udvikling.*

DANISH MARITIME TECHNOLOGY CONFERENCE



tanke osv. Bunkersnyd vurderes at ligge på to procent, som koster Mærsk over 100 millioner USD om året og milliarder for hele industrien.

SMARTSHIP

- Bare rolig. Det er ikke raketvidenskab. Det forsikrede den anerkendte maritime økonom Martin Stopford, leder af Clarkson Research i London, forsamlingen på Danske Maritimes arrangement Lokomotivværkstedet i forbindelse med Danish Maritime Fair. Hans indlæg hed fra "Øko-skibe til Smart-skibe". Og det smarte består i at bruge tingene mere effektivt ved at automatisere og forenkle skibsoperationer og navigation og lede skibs- og landbaserede medarbejdere ved at opfatte dem som én enkelt produktionsenhed.

Samtidig skal man som på BMW-fabrikken integrere flådesystemerne for at forbedre udstyrets performance og bruge big data til at styrke sine præstationer og mindske antallet af uheld. Ledelsen skal forsynes med overblik over hele forretningens arbejde.

Alt indberetningsarbejdet skal efter Martin Stopfords mening alene ske digitalt. Telematik skal gennem "sensorer" levere digital info om både udstyr og skib. Det er både billigere og bedre

end nogensinde, ligesom Satellitkommunikation nu virker 99 procent og giver kommunikation med skibe, så der samles flådeinformation i land. Telefon hører med her. Data fra sensorerne kan lagres i skyen og big data kan yderligere styrke præstationerne.

Martin Stofford ser ingen hindring for udvikling af små apps, som kan styre mindre jobs uden at bruge den store computer samtidig med, at informationssystemerne fortæller ledelsen præcis, hvad der foregår. Desuden kan feedback løkker tillade automatisering af mange opgaver inden for vedligehold, navigation og operation.

UDSTYRSLEVERANDØRER

Adm. direktør Jenny Braat, Danske Maritime, vurderer - set fra udstyrsleverandørernes side - at det netop er her fra vi kommer til at se væksten. - Ikke mindst omkring servicering, som vi er gået aktivt ind i på tværs af branchen. Vi ser mindre og mindre teknologi i rederierne og derfor har man brug for den viden der ligger hos specialisterne, og der kan vi byde ind. Både nu og fremover gælder det, at hvis du er leverandør på højt teknologisk niveau - der kan vi fra dansk side præsentere nogle virkelig store spillere - så har vi kanongode muligheder for at komme ud på markedet og øge vores nuvæ-

rende markedsandele, fastslår Jenny Braat, som efterlyser bedre plads i reglerne til first movers.

Hun er optimist på branchens vegne:

- Selvfølgelig ved vi, at vi lever i en volatil branche og vi ved, at der inden for det næste år eller to vil være en reduceret efterspørgsel efter skibe i forhold til de år med meget stor efterspørgsel. Derimod ved vi at vi på sigt har et marked, der vil vokse, og vi ved, at vi stadig har muligheder inden for retrofit af hele flåden. Vi er helt klart fremtidsorienterede, siger hun.

VIND

Der er et stigende gab mellem striben af tunge opgaver i offshore vindkraft og den specialtonnage og det udstyr, der skal til. Det fremgik klart af en fremlæggelse hos Aalborg Universitets afdeling i København, hvor Thomas Poulsen præsenterede delresultater af sit ph.d. projekt, som bl.a. er sponsoreret af Den Danske Maritime Fond.

Det er shipping og offshore logistikmarkedets muligheder, der er i centrum i studiet.

Det fremgik af eventen, at offshore vindindustrien stadig er i voksenalderen og at man måske har været tilbøjelig til at flytte onshore



industrikulturen ud på vandet og regne med, at det nok ville fungere.

Der findes masser af skibe, som opererer offshore, men det vil være et langt mere begrænset antal, som i fremtiden kan klare jobbet, især i betragtning af, hvor meget større havvindmøllerne ventes at blive om kort tid.

Men der hersker lidt af en "Catch 22" situation, hvor der er brug for nye skibe og ombygninger samtidig med, at operatørerne nødt vil bestille bygning af nye enheder, før de faktisk ser skibene.

Spørgsmålet er hvor store og tunge opgaverne bliver. Men som ordsproget siger "No arms, no cookies". I takt med, at vind-delene bliver større og større stiger behovet for transportudstyr og folk, som kan håndtere dem, før de kan stilles op. Derfor er shipping og logistik en faktor hele vejen gennem industrien, siger Thomas Poulsen, som medgiver, at transport og logistikarbejdet kun er en afledt industri – et tilbehør til vindmølleudviklingen.

Men det handler ikke kun om selve vindmøllerne. Det er også hele kabel-siden, som er stor – og i øvrigt forsikringssekskabernes ubestridt største skades-område omkring havvindmøller.

Siden man begyndte at opføre vindmølleparker i 1991 – den første står endnu – er møllerne og deres elproduktion kun langsomt blevet større.

- Men nu begynder det at gå stærk. Globalt er der installeret 7,7 Gigawatt, men i løbet af i første halvdel af i år

har vi installeret 2,5 GW, således at vi på få måneder har installeret en tredjedel af, hvad der blev udført fra 1991 til nu, fortæller Thomas Poulsen, som vurderer at transport og logistik hurtigt kan blive en flaskehals, selv om vi ikke er nået til, at halen ikke logrer med hunden.

Hvor landvindmøllerne nu installeres i størrelserne 2,3,4 Megawatt, så er tallene offshore på 3,4,5,6 og 7. Der udvikles prototyper på 7 og 8 MW og et GM samarbejde med NASA arbejder på 15 MW møller af en anden type. DTU og Aalborg Universitet har i et studie påvist, at en 20 MW havvindmølle kan være rentabel teknisk set.

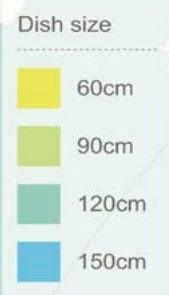
Hvordan skal skibene følge med når vindindustrien vokser. Måske skal vi som noget nyt til at prøve med baglæns innovation.

- Når vindmøllerne bliver større stiger de andre behov også. Lastbiler, udstyr, kraner, sikkerhed også, men der er ingen fælles platform for opgaverne. 6, 7 og 8 MW vindmøllerne er spændende, men problemet er, at de kommer ud nu og det tager stadig 6 måneder, 12 måneder og 3 år at bygge lastbilerne og skibene, så situationen må gennemtænkes nu. 15 MW møllen kommer vel i 2020-2022 og 20 MW i 2025-28. Så tiden mellem udvikling af størrelser bliver kortere, så tiden til at udvikle skibene bliver også kortere samtidig med at jobbet bliver tungere:

- I dag er der ingen, der producerer en 300 tons hub. Men hvad så når den samlede masse af nacelle, vinger og et 150 meter højt tårn på 1000 tons skal på plads? Det er en udfordring, siger Thomas Poulsen.

Hurtigere internet

Ny avanceret router som kombinerer 4G og v-sat, samtidig optimerer routeren v.h.a. avanceret algoritme, så adgangen til nettet bliver hurtigere. Kun tilgængelig for Seamasters airtime kunder.



10°



Sea Master
Maritim Elektronik
www.seamaster.dk
info@sea-master.dk