

Klimaet på bundlinjen

Danmark er et lille land, men en søfartsnation. Derfor har vi et relativt stort CO₂-udslip. Men vi gør noget ved det, og så skal vi ikke glemme, at skibsfart er og bliver den transportform, der belaster miljøet mindst

Af Jesper Winther Andersen

Midt i sommer kunne man læse, at Dampskibsselskabet NORDEN for fjerde år i træk er blandt verdens bedste til at skabe økonomiske resultater. Rederiet indtager således en topplacering i det anerkendte magasin Marine Money International's opgørelse over alle børsnoterede rederiers og shippingkoncerners evne til at skabe økonomiske resultater. NORDEN opnår i 2007 en placering som næstbedst i verden på den prestigefyldte liste mod en 2-plads i 2006, en 5-plads i 2005 og en 3-plads i 2004. Dermed er NORDEN det eneste rederi, der fire år i træk har placeret sig i top 5. Og senere på sommeren blev et halvårsregnskab med en fordobling af overskuddet til 598 millioner dollars præsenteret. Alligevel taler man om at spare. Men vel at mærke på CO₂-udledningen.

-NORDENs egne skibe udledte i 2007 362.000 tons CO₂. Ambitionen for 2008 er at opnå en 2 % CO₂-reduktion, svarende til 7.000 tons CO₂. Denne reduktion skal blandet andet nås gennem en 14 punktsplan, hvoraf de otte punkter er fuldt implementeret, og resten er undervejs. Hovedsigtet er at reducere skibenes modstand gennem havet og samtidig optimere motorerne. Hertil kommer et meget spændende projekt med et trimme skibene, så forholdet mellem dybgangen for skibet for og agter ved en given last og fart bliver optimal i forhold til brændstofforbruget. Under de rigtige konditioner skulle dette give

en besparelse på 4,4 procent. Vi deltager på det forskningsmæssige område i dette projekt, der nu går ud på produktmodning af en software, der i samspil med en lang række sensorer finder de bedste og aktuelle værdier for trimning af et skib på havet. Med i projektet er det færøske firma Decision3, oplyser Senior Vice President Lars Lundegaard til

attraktiv arbejdsplads, så fokus på klima og miljø er en del af rekruttering og fastholdelse af medarbejdere. Samtidig vil jeg ikke lægge skjul på, at vi anser, at der er en kommerciel risiko ved ikke at gøre noget, og vi vil være på forkant, understreger Lars Lundegaard, der tilføjer: -Klimahensyn er ikke direkte indlejret i de fragtaftaler, som



NORDEN har en af industriens mest moderne og konkurrencedygtige flåder og opererer i alt 217 tørlast- og tankskibe. Hertil kommer et omfattende nybygningsprogram med i alt 42 skibe i ordre (Foto: Waterweg)

MILJØ MAGASINET.

14-punkts planen omfatter også, at skibenes skrog og propellere skal renses oftere og bedre. Skrogene (undervandlinjen) skal sandblæses hvert 5. år og propellerne renses og poleres hver 6. måned, hvilket giver en reduktion i brændstofforbrug på 1-2 procent.

-Det er måske små procenter, men sammenlagt bliver det til noget. Og som sagt er det 14 punkter, vi har sat og vil sætte ind på, pointerer Lars Lundegaard.

Grøn eller hurtig

Klimaarbejdet i NORDEN er dybt forankret i og drevet af rederiets interne værdiprocesser og ikke af en cost-benefit analyse.

-Det gælder også om være en

NORDEN og dets konkurrenter sædvanligvis indgår med deres kunder. Imidlertid er fart og forbrug begge afgørende parametre for klimapåvirkningen. NORDEN har endnu ikke modtaget krav fra transportkøbere om CO₂-rapportering, men forbereder sig på at kunne leve op til fremtidige krav. Og de vil helt sikkert komme. Vi forventer således at kunne tilbyde kunderne valgfrihed mellem transport "The green Way" eller "The fast Way" NORDEN rapporterer til Carbon Disclosure Project i 2008, og forbereder sig på at tilslutte sig UN Global Compact i 2009.

-Klimaspørgsmål er med i NORDENs arbejde fra forskning til operation af skibene, fastslår Lars Lundegaard.

Turbo på klimaet

NORDENs egne skibe har en gennemsnitsalder på 3,9 år, hvilket medvirker til, at klimabelastningen er markant mindre set i forhold til ældre skibe. Ved investeringer i nye skibe stiller NORDEN krav til leverandørerne med en liste af udstyr og materialer, som skal bruges. Her bliver klimaspørgsmålet inddraget for at opnå de bedste løsninger, hvor det er muligt. NORDEN har såvel som andre rederier en begrænset indflydelse på design af nye skibe, da skibsværfterne på baggrund af standard-



(Foto: NORDEN)



NORDEN arbejder constant på at blive bedre til at organisere og planlægge ruterne (Foto: Dennis Schnell, Bulldog and Partners)

udskiftninger af eksisterende dele.

-Et eksempel på en frugtbar dialog med leverandører er i forhold til at installere turboladere med såkaldt variabel geometri på eksisterende skibe med fuldt mekaniske motorer. Herved er en løsning identificeret, der forventes at resultere i en CO₂-reduktion der under normale driftsforhold vil være ca. 1,5 %, oplyser Lars Lundegaard.

Klima og miljø på dagsordenen

NORDEN deltager aktivt i Danmarks Rederiforenings klimaarbejde, hvor erfaringsudveksling mellem rederierne er centralt. Derudover deltager NORDEN i den internationale organisation for tankrederier INTERTANKO. -Her oplever vi, at vi har de

andres bevågenhed med vores idéer. Vores projekt med at trimme skibene vækker stor interesse. Tidligere talte man på sådanne møder slet ikke om miljø. I dag bruges halvdel af tiden på diskussion af miljø- og klima-aspekter, siger Lars Lundegaard, der tilføjer: -Den interne værdiprocess hos os og i branchen forholder sig til de krav, samfundet stiller, og der er en høj grad af sammenfald mellem vores værdier og samfundets krav. Derfor er det glædeligt, at alle er virkelig engagerede og ønsker at bidrage til arbejdet med at nedbringe CO₂-emissioner.



-Som transportvirksomhed er klima- og miljøpåvirkninger uundgåelige og et nødvendigt onde for rederiet D/S NORDEN. Klima- og miljø er derfor integreret i NORDENs CSR-strategi, da ansvar overfor samfundet er centralt, siger Lars Lundegaard (Foto: Dennis Schnell, Bulldog and Partners)



NORDEN gør en stor indsats for at optimere motorydelsen i skibene og foretager løbende tekniske ændringer for at kunne sejle flest mulig sømil pr. ton brændstof. Desuden sættes farten ned, når det er muligt. 10% lavere fart sparer næsten 23% på brændstofforbruget (Foto: NORDEN)

Dampskibsselskabet NORDEN blev grundlagt i 1871 med domicil i hjertet af København og et enkelt skib. Fra det nye domicil i Hellerup opererer D/S NORDEN i dag globalt 220 tørlast- og tankskibe. De opererede skibe består af ejede, langtidssindchartrede - hovedsagelig med købsoption, korttidssindchartrede og skibe i pools, hvor Norden befragter og opererer andre rederiers skibe. Køb og salg af skibe er en integreret del af NORDENs strategi. Herudover har NORDEN ordrer på 42 nybyggede skibe.

De 606 ansatte er udover i hovedsædet og på havet placeret over hele verden. NORDEN har kontorer i Singapore, Shanghai i Kina, Annapolis i USA, Mumbai i Indien og Rio de Janeiro i Brasilien.

NORDEN er et selvstændigt rederi, og markedsværdien var pr. 20. august 2008 DKK 19,2 mia. Selskabet er et af Danmarks ældste internationalt arbejdende rederier og opererer globalt i tørlast og tank.

NORDEN har hovedkontor i Hellerup (176 ansatte inkl. Site-offices) og kontorer i Singapore (34), Shanghai (Kina) (17), Annapolis (USA) (13), Rio de Janeiro (Brasilien) (3) og Mumbai (Indien) (3). På kontorerne har selskabet i alt 246 medarbejdere og omkring 300 på Rederiets egne skibe.