

Klima med ambitioner:

Dansen om den grønne ko

Et af verdens førende rederier på transport af raffinerede olieprodukter og en væsentlig aktør på tørlastmarkedet har erklæret mål om at have en ambitiøs klimastrategi. Hvor andre måske danser om guldkalven, vælger dette rederi en grøn ko som partner – både faktisk og mere billedligt talt

Af Jesper Winther Andersen

Hvordan kan en grøn ko være pejlemærke for en verdensomspændende rederi-virksomhed, kunne man spørge. Svaret er i og for sig enkelt, idet rederiet satser målrettet på Corporate Social Responsibility (CSR) og miljø. CSR er godt på vej til at blive en integreret del af shippingbranchen, og hos TORM står CSR med grønt fokus allerede højt på agendaen. I den sammenhæng bruges det grønne symbol som en iøjnefaldende reminder.

-Når vi ønsker at gå foran på miljø- og klimaområdet, så er det egentlig ikke for absolut at være bedst i feltet, men snarere for at påvirke branchen til at følge trop. Det lyder måske lidt populært, men der er alvor bag ordene, fastslår CEO Mikael Skov, rederiet TORM over for MILJØ MAGASINET.

TORM har således meldt en række ambitiøse, men realistiske mål ud om reduktion af selskabets udslip af CO₂. TORM vil i 2020 have reduceret CO₂-udledningen pr. skib med hele 20 pct. i forhold til 2008 og have skåret 25 pct. i CO₂-udslippet pr. medarbejder på kontorerne rundt om i verden.



- Vi har fastsat et mål om at reducere CO₂-udledningen pr. skib med 20 %, sammenlignet med 2008. Ligeledes skal CO₂-udledningen fra kontorerne reduceres med 25 % pr. medarbejder, sammenlignet med 2008. Det er en vigtig pointe i dagens samfund, og ikke mindst inden for shippingbranchen, at de virksomheder, der formår at forene de forretningsmæssige resultater med omsorg og respekt for det etiske, for miljøet og for klimaet, er dem, der på sigt vil klare sig bedst i konkurrencen, siger Mikael Skov

-Klimaændringer er et globalt problem, der også skal løses globalt. Derfor arbejder vi målrettet for løsninger gennem den internationale maritime organisation (IMO) og Rederiforeningen i Danmark. Men for at bane vejen for internationale løsninger og for at vise, at ambitiøse klimamålsætninger også betyder god forretning, har vi sat os disse mål, tilføjer Mikael Skov. En 20 pct. reduktion pr. skib i 2020 svarer til at udledningen sænkes fra 8,0 gram CO₂ i 2008 til 6,4 gram CO₂ i 2020 for hvert ton gods, der fragtes én km. En reduktion på 25 pct. pr. landbaseret medarbej-

der sænker udledningen til 2,1 ton CO₂ pr. kontoransat i 2020 fra 2,8 ton i 2008.

Skibsfart er den mindst miljøbelastende transportform pr. transporteret kg gods, men fordi ca. 90 pct. af verdenshandlen sker med skib, er den internationale skibsfart ansvarlig for en betydelig udledning af CO₂. Ved at sætte konkrete mål for at reducere udslippet af CO₂ påtager TORM sig sin del af ansvaret for at nedbringe shippingindustriens bidrag til den globale opvarmning.

Ingen bør være i tvivl

TORM vil nå de ambitiøse mål gennem en lang række initiativer som optimering af ruteplanlægning, hastighed og brændstofforbrug, reduktion af vandmodstand, minimering af lastrumsrensninger og alternative fremdriftsmuligheder. På land skal øget miljøbevidsthed blandt medarbejdere, kunder og samarbejdspartnere bidrage til at nedbringe energiforbruget og dermed udledningen af CO₂.



Henover efteråret planlægger TORM en række aktiviteter inden for miljøområdet, som skal være med til at styrke rederiets position og synlighed på dette område op til COP15, heriblandt et stærkt fokus på PR-aktiviteter og et fortsat tæt samarbejde med Danmarks Rederiforening. Frontløberne er Mikael Skov (tv), Communications Manager Nina Lomborg og Troels Jørgensen

På brancheniveau forventer Danmarks Rederiforening, at danske skibsredere vil reducere CO₂-udledningen med 15 pct. i 2020 i forhold til 2007. IMO har endnu ikke lagt sig fast på et egentligt mål om at nedbringe CO₂-udledningen, men har sat reduktionsmål på andre udledninger som kvælstofoxider (NO_x) og svovloxider (SO_x), der bidrager til smog og syrerregn.

Vi ved, at mange interessenter omkring os lægger stor vægt på, hvad vores virksomhed gør for miljøet. Det, at vi er på forkant med miljørapport, klimastrategi og miljødage - og også som deltager i Carbon Disclosure Projektet (CDP), bliver taget alvorligt. CDP er verdens største non-profit organisation på klimaområdet. Det betyder reelt noget for vores omverden, og derfor skal vi være endnu mere åbne og fortælle om vores indsats, forklarer Senior Manager, Environmental Management, Troels Jørgensen, TORM og fortsætter:

-Jeg tror reelt på, at global op-

varmning er et problem, som vi er nødt til at tage hånd om. Vi har et problem, og vi kan gøre noget ved det.

Ifølge Troels Jørgensen er det afgørende, at medarbejderne ved, hvad de selv kan gøre for at være med til at løse problemet.

-Der skal være konkrete anvisninger og mål. Ellers sker der ingenting. Det er netop baggrunden for den vigtigste nyskabelse i TORMs miljørapport i år, nemlig klimastrategien, som skal sikre, at ingen hos TORM bør være i tvivl om, at det er et fokusområde, og at en vigtig del af indsatsen er, at alle kender målene og strategien. Mange ved måske endnu ikke, hvordan vi når derhen, men alle vil blive berørt, understreger Troels Jørgensen.

Enestående miljøindsats



TORMs grønne ko signalerer, at det er virksomhedens erklærede mål at tilgodese miljø og klima. Men samtidig handler det om, at det er hver enkelt medarbejder i koncernen, der skal tage sin del af opgaven

Reduktion af CO₂-udslippet er et væsentligt element i TORM's miljøindsats, men derudover arbejder TORM målrettet med at begrænse andre miljøpåvirkninger af selskabets aktiviteter gennem særlige retningslinjer for bl. a. brug af skibsmaling, kemikalier til rensning af lastrum samt håndtering af ballastvand og affald generelt.

Som et af verdens første produkttankskibsrederier er TORM for eksempel klar til at sejle den korteste vej til Fjerntøsten med nyindkøbte specialskibe til en værdi af ca. fem milliarder kroner. Klimaforandringer smelter isen i Nordøstpassagen og åbner dermed for massive brændstofbesparelser på skibsfart mellem Europa og Asien. Ruten er 40 procent kortere end den traditionelle rute, og dermed kan Torm spare 12 dage pr. tur.

-Vi har som det første danske rederi investeret i skibe, der er i stand til at besejle isfyldt farvand. Vihar købt isklasseprodukttankskibe (klasse 1A1 – højeste klasse) for et milliardbeløb, og det er under alle omstændigheder en god investering al den stund, skibene selvfølgelig under alle omstændigheder kan gøre nytte også i almindelig sejlads, pointerer Mikael Skov, der tilføjer: -Vi har desuden undersøgt muligheden for at udstyre vores skibe med drager. Ifølge SkySails, der producerer dragerne, kan et fragtskib, afhængig af vind og vejr, sejle for 1.000 dollars mindre i brændstof om dagen.

-Men i en tid med finanskriser står dette projekt ikke umiddelbart over for at blive implementeret. Til gengæld er vi langt fremme med beslutningen om at bestykke en række af vores skibe med ny, turbøhjulet og elektronisk styret motorteknologi, der forventes at ville kunne sænke brændstofforbruget med 2,3%. Motorerne installeres i første omgang i 11 nybygninger i løbet af 2010, forklarer Mikael Skov, der fortsætter:

-Vi har desuden store forventninger til et projekt, der under navnet "Virtual Arrival" skal få rederier og deres kunder til at indgå aftaler om, at skibene ikke skal sejle for fuld kraft. Gevinsten i sparet brændstof, der opnås på baggrund af bedre planlægning, skal deles

mellem rederi og kunde, således at der opnås en win/win-situation, som altså også kommer klimaet til gode.

TORM spiller en væsentlig rolle i "Virtual Arrival", et projekt som blev startet af olieselskaberne.

-80 procent af vores omsætning henter vi fra ti olieselskaber. Danmark står for ti procent af verdens transport på havet og for henholdsvis 17 og 15 procent af den tonnage, der går ind og ud af Kina og USA. Vi er med andre ord en væsentlig spiller, og det er absolut ingen skade til, at vi viser begavede løsninger til, hvordan vi opnår et bedre miljø og skåner klimaet, fastslår Mikael Skov.

TORM har da også tidligere i år modtaget BP's Shippings Award for enestående miljøindsats.

COP15

Om få måneder er Danmark vært for FN's internationale klimatopmøde, COP 15. Både TORM og Danmarks Rederiforening håber på, at man under topmødet kan nå til enighed om en konkret aftale om markedsbaseret regulering og reduktion af skibsfartens CO₂-udledning inden for den Internationale Maritime Organisation (IMO). På grund af lokale politiske årsager er det dog ikke alle lande, der vil binde sig til en aftale i IMO-regi inden COP 15. Trods dette er der generel opbakning til det danske forslag, som omfatter et klimabidrag til bunkersolie og oprettelse af en global klimafond, samt at det nye designindeks bliver indført for alle nye skibe. Således er der stærke forventninger om, at IMOs miljøkomite opnår enighed om tiltag til at reducere søfartens indvirkning på klimaet, og overordnet set tegner der sig et billede af flertal for den markedsbaserede løsning, som også Danmarks Rederiforening mener, er et godt og brugbart forslag.



90 procent af verdens solgte varer bliver fragtet pr. skib, og der sejler over 30.000 fragtskibe rundt i verdenshavene med laster af alt fra olie, gas og kul til afgrøder og elektronik. Skibene står for 2,7% af den globale CO₂-udledning, og TORM har med sin klimastrategi valgt at gøre en markant indsats for at nedsætte udledningen