

Politisk træghed truer grøn maritim eksportsucces

To danske firmaer står klar med unik grøn teknologi til at erobre et globalt milliardmarked for rensning af skibes ballastvand. Men politisk nøl spænder ben.

Af Anne Skjerning

Den lille Værløse-virksomhed, Bawat, har investeret tæt på 30 mio. kr. i at udvikle et unikt system til at rense skibes ballastvand. Men selvom Bawats teknologi blev klar til salg sidste år, er den forventede efterspørgsel udeblevet. For shippingindustrien køber ikke rensesystemet til deres 60.000 skibe før en FN-konvention for ballastvand træder i kraft. ”Redere i hele verden står på stand-by. Gennembruddet lader vente på sig”, siger Kim Diederichsen, direktør i Bawat.

Flere år forsinket

Siden 2011 har firmaet Bawat knoklet for at udvikle og få godkendt en teknologi til fragtskibe, der kan stoppe deres spredning af såkaldte invasive arter, der fragtes med skibenes ballastvand, til skade for bl.a. havmiljø og fiskeri.

Men aktuelt er konventionen endnu ikke trådt i kraft, fordi en række stater med stor magt i FN's Søfartsorganisation IMO – f.eks. Grækenland og Malta – ikke har ratificeret konventionen til tiden. ”De nuværende lande repræsenterer stadig ikke nok tonnage. Men nu håber vi det lykkes næste forår”, siger Kim Diederichsen.

Trægheden koster

En anden maritim leverandør, firmaet Desmi, har brugt seks år og mange millioner kr. på ligeledes at få en teknologi klar til de nye ballastregler. Og her er tålmodigheden ved at være opbrugt.

”Vi troede, den konvention ville være på plads for to-tre år siden. Det har kostet os meget, at processen har været så træg, siger adm. direktør i Desmi, Henrik Sørensen. Han regner dog stadig med at få en massiv omsætning. ”Vi forventer at omsætte omkring en halv til en hel mia. kr. om året inden for dette segment i flere år, siger Henrik Sørensen.

Men det er altafgørende at FN-konventionen træder i kraft, siger Henrik Sørensen. For der er ingen gevinst for rederierne i at rense ballastvand. ”Der er ingen skibsredere, der tager den her teknologi om bord og siger: ”Ih, hvor godt”. Der er tale om udstyr, som mindsker miljøpåvirkningerne snarere end at optimere driftsomkostningerne”, forklarer Henrik Sørensen.

Kritik af rederne

FN's Søfartsorganisation mener, at rederierne er for passive i forhold til at få konventionen vedtaget. I sidste måned kritiserede IMO's generalsekretær, Koji Sekimizu, branchen for først aktivt at modarbejde staters ratificering af konventionen og siden at være inaktive i forhold til de langsomme stater.

”Shippingbranchen kan bidrage til at fremskynde denne proces ved ikke bare at stoppe med at fraråde stater at ratificere, med ved aktivt at tilskynde dem”, siger Koji Sekimizu.

ansk@borsen.dk

FAKTA Ballastvand og invasive arter

- Der flyttes fem til ti milliarder tons vand mellem forskellige have hvert år, når fragtskibe sejler med ballastvand.
- Derved spredes forskellige levende organismer til fjerne økosystemer.
- Ifølge Naturstyrelsen findes der 30 invasive arter i danske have, f.eks. dræber goplen, som udkonkurrerer naturligt forekommende arter og skader dansk fiskeri.
- EU-Kommissionen har skønnet, at invasive arter koster EU omkring 90 mia. kr. om året.

SAGEN KORT Globale regler for ballastvand

- I 2004 vedtog 74 lande en international konvention om fragtskibes ballastvand i regi af FN's Søfartsorganisation.
- Konventionen træder dog først i kraft, når stater, der til sammen repræsenterer 35 pct. af verdens handelsflåde, har ratificeret den.
- Oprindeligt forventede branchen, at reglerne kom på plads før 2010. Men aktuelt mangler der stadig to pct. af flåden, før konventionen er gyldig.
- Konventionens gennemførelse vil medføre, at 60.000 fragtskibe på verdensplan skal tage hensyn til havmiljøet, når de udleder ballastvand.