

Mærsk peger på tre bæredygtige brændstoffer til afløsning for tung fuelolie

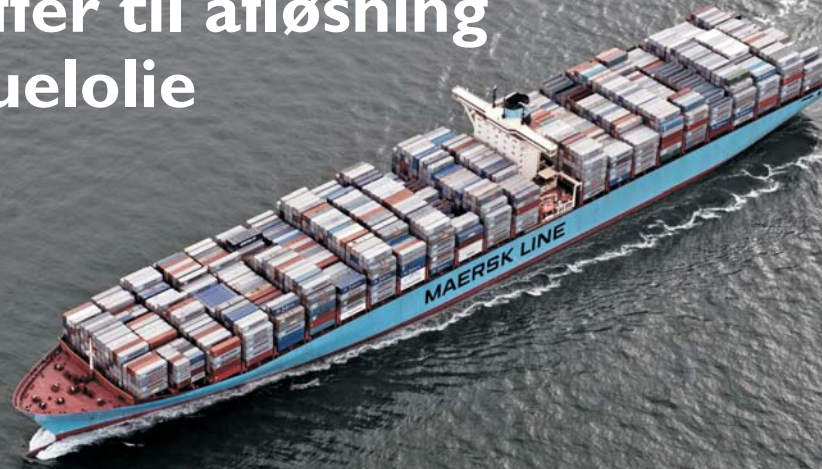


Foto: Mærsk

Mærsk vil have et CO₂-neutralt skib i drift i 2030 og være helt CO₂-neutral i 2050. Rederiet peger på tre brændstoffer, der kan træde i stedet for tung fuelolie. Det er alkohol, biometan og ammoniak.

Af Torben Skøtt

Mærsk er fast besluttet på at blive CO₂-neutral inden 2050 og har i samarbejde med Lloyds Register undersøgt, hvilke bæredygtige brændstoffer, der bedst egner sig til skibsfart. Konklusionen er, at alkohol – det vil sige ethanol og metanol – biometan og ammoniak klarer sig bedst ifølge en markedsfremskrivning, som de to selskaber har udarbejdet. Det skriver Mærsk i en [pressemeldelse](#).

Mærsk påpeger dog samtidig, at energieffektivitet er, og stadig vil være, et vigtigt redskab for at reducere udslippet af klimagasser. Effektivitetsforanstaltninger har således betydet, at Mærsk i dag er ti procent mere energieffektivt end konkurrenterne.

Men en bedre udnyttelse af energi gør det ikke alene, når udslippet af klimagasser skal helt ned på nul. Der skal gang i udvikling og produktion af bæredygtige brændstoffer.

– Den største udfordring er ikke på havet, men på land, forklarer Søren

Toft, Maersk Chief Operating Officer og uddyber:

– Teknologiske ændringer inde i skibene er mindre sammenlignet med de massive investeringer, der skal foretages på land for at producere og distribuere bæredygtige brændstoffer på verdensplan. Vi er nødt til at have et kommercielt, levedygtigt, CO₂-neutralt skib i drift i 2030.

Forskellige udfordringer

De tre brændstoffer, Mærsk og Lloyds Register peger på, har omtrent samme produktionsomkostninger, men forskellige udfordringer og muligheder.

– Det er for tidligt at udelukke noget fuldstændigt, men vi er sikre på, at det er her, vi skal starte. Derfor vil 80 procent af vores fokus være koncentreret om de tre brændstoffer. De resterende 20 procent vil blive brugt på at undersøge andre muligheder, påpeger Søren Toft.

Alkoholer kan produceres på mange forskellige måder, enten direkte fra biomasse eller ved hjælp af brint og en kulstofkilde. Det kan håndteres på samme måde som fossil olie, og det er relativt let at tilpasse skibsmotorerne til alkoholer.

Biometan vinder hastigt frem i disse år, og det bliver løbende bygget nye anlæg, ligesom infrastrukturen er veludbygget i mange lande. Tilsvarende alkoholer kan det fremstilles ud fra biomasse eller en kombination af brint og en kulstofkilde, men en af

udfordringerne er risikoen for metanudslip langs hele forsyningskæden.

Ammoniak er helt fri for kulstof og kan produceres ud fra grøn el. Den største udfordring er, at ammoniak er meget giftigt, og selv små ulykker kan skabe store risici for besætningen og miljøet. Overgangen fra nuværende til fremtidige anlæg er også en stor udfordring for ammoniak.

Ifølge Mærsk og Lloyds Register er det usandsynligt, at batterier og brint-drevne brændselsceller kommer til at spille nogen større rolle, når det handler om den tunge del af skibsfarten.

Ligninbaseret brændstof

Efter Mærsk's udmelding om fremtidens bæredygtige brændstoffer har selskabet fået opbakning fra en række kunder til at videreudvikle et brændstof baseret på lignin. Udviklingsarbejdet kommer blandt andet til at foregå i samarbejde med Københavns Universitet, der i øjeblikket foretager en række laboratorieforsøg med det nye brændstof. Universitetet og Mærsk forventer, at kunne teste brændstoffet på skibsmotorer i andet kvartal af 2020. Går det efter planen, vil man herefter kunne opskalere produktionen.

Skibsfarten er ansvarlig for 2-3 procent af de globale udledninger af drivhusgasser, så industrien har et betydeligt potentiale til at hjælpe med at skabe en kulstofneutral økonomi inden 2050. ■