

En titt i backspegeln 2050

Rikard Engström, VD Svensk Sjöfart

Året är 2050. Svensk sjöfart är i princip att betrakta som en helt hållbar näring. Miljö- och klimatpåverkan är i praktiken helt borta och istället dammsuger fartygen, samtidigt som de transporterar mer gods och passagerare än någonsin tidigare, fortfarande haven på föroreningar från den tid då man inte förstod bättre än plaster, olja etc. medvetet eller omedvetet släpptes ut. När vi nu ser att de sista av den gamla typen av fartyg fasas ut ser vi snart att sjöfarten är helt hållbar.

Den tidigare VDn för Svensk Sjöfart berättar om några avgörande steg för hur man nådde det mål som under 2000-talets första 25 år såg ouppnåeligt ut. Sjöfartens viktiga roll i dagens hållbara transportsystem är lika självklar som det är självklart att den är fri från negativa externa effekter såsom olyckor eller utsläpp. Det förefaller idag märkligt att det bara är 30 år sedan sjöfarten i vissa fall sågs mer som ett hot mot att nå dagens hållbara samhälle än som ett av svaren på utmaningen.

HUR KOM DET SIG ATT VI FAKTISKT LYCKADES NÅ EN HÅLLBAR SJÖFART?

Sveriges rederier fick ett officiellt och inofficiellt erkännande för sitt pionjärskap avseenden att staka ut vägen mot mer hållbar sjöfart då man tidigt arbetade med många

olika bränslen och såg fartyget som ett system som var tvunget att optimeras. Det kan låta märkligt idag men för 30 år sedan uppmärksammades svenska rederiers hållbarhetssträvanden mer internationellt än vad de gjordes nationellt. Men tiderna förändrades och politiken förstod vilken motor sjöfarten är för det hållbara samhället.

Den syn på att konkurrens, samverkan och öppenhet avseende framsteg och motgångar inom teknologiska, beteendevetenskapliga och logistiska områdena som många svenskkontrollerade rederier redan 2025 förespråkade i mer än ett decennium tog skruv. Inom näringen kunde man bygga på varandras erfarenheter. Den ökade betalningsviljan bland konsumenterna som i mångt och mycket tog fart när man började göra något så självklart som att ta betalt för de plastpåsar i butikerna som man då bar hem det man handlat i fysiska butiker. Det blev något av ett startskott för den mer hållbarhetsmedvetne konsumenten som ställde krav på hela kedjan i det cirkulära produktions/konsumtionssystemet. Helt plötsligt ökade medvetenheten hos transportköpare och konsumenter när man fick transparens i hur det logistiska valet påverkade samhället.

Samhället är idag nära nog helt hållbart för att drivkrafterna fanns och förutsättningarna skapades. Men vägen hit var inte spik-

rak. Det stora paradigmskiftet som tog oss dit var den förändrade syn på att samverkan och konkurrens samexisterar och att dessa kan växelverka för att snabbare nå målen.

När detta paradigmskifte fick fäste internationellt rullade det på fort. De internationella organen var viktiga kanske mer ur perspektivet att sprida kunskap, metoder och affärsmodeller än att reglera marknaden. Den blev självreglerande genom affärsmodellen. Den globala avgiften på utsläpp skulle förstås ha kommit mycket tidigare. Avgiften i sig bidrog till snabbare energi-effektivisering och i kombination med att medlen de facio gick till att skapa rejäla mörtor för att utveckla sjöfarten var lyckosam precis som Nobelpristagaren i hållbart samhälle Axz Currentfield påpekat.

VILKA MER KONKRETA FÖRÄNDRINGAR VAR GRUNDEN TILL VAR VI STÅR IDAG?

Det som var "the silver bullit" var när sjöfarten tog intryck av de förslag som Blå Tillväxt, Svensk Sjöfarts och fackföreningarnas samverkansnamn, spelade in. Man fick en öppen tonnageskatt, man stärkte svenska flaggans konkurrenskraft när man förstod att AB Sverige blev den stora vinnaren i detta – vi blev, inte över en natt, men ganska fort en ledande kvalitetssjöfartsnation där man såg värdet av sjöfarten. Det blev också ett startskott för att delar av varvsnäringen återupptod. Då hade vi inte samma myndighetsstruktur som vi har idag. Det visade sig framgångsrikt att i grunden reformera detta system. I och med den förändringen kunde också de avgifter vi en gång hade för



Rikard Engström. Bildkälla: Svensk Sjöfart.

att nyttja farleder och hamnar nästan helt försvinna. För att nämna en sak till vill jag ta upp de miljöincitamentspaket man lanserade från regeringen. Man fick förmånliga lån för att finansiera miljöfartyg med "extra allt" inom nytänk avseende hållbarhet. Detta kunde sedan finansieras genom reducerade avgifter som möter redarna. Det blev en tydlig win-win-situation.

UNDER EN TID VAR DISKUSSIONEN OM SJÖFART UTAN SJÖFOLK AKTUELL – VAD HÄNDE?

Dåtidens sjömän var i högre grad specialister vilket var nödvändigt då man inte hade de avancerade stödsystem för handling och beslut som vi har idag. Men det finns förstås även idag en del fysiskt arbete kvar

ombord. Vissa delar blir helt enkelt inte kostnadseffektivt att automatisera längre än vad vi gjort. Men vi ska också komma ihåg att automatiseringen och utvecklingen ledde till betydligt renare, mer ergonomisk och tystare arbetsmiljö. Även om det faktiskt är fler personer som arbetar inom den maritima näringen och inom sjöfarten idag än för 30 år sedan arbetar man på ett annat sätt. Man är mer generalister ombord och arbetar mer med förberedande och värdeskapande sysslor samtidigt som man alltid är beredd att manuellt ta över hanteringen av fartyget. Eftersom vi idag transporterar mycket mer varor och passagerare är sjöfolkets betydelse viktigare än någonsin. Såväl för beredskap, förberedelse som service. En annan positiv skillnad är förstås att det är ungefär lika många kvinnor som män som arbetar i branschen.

VAD MINNS DU FRAMFÖR ALLT FRÅN DIN TID INOM SVENSK SJÖFART?

Det jag minns framförallt är den strävan som medlemmarna och deras medarbetare visade i att uttrycka i ord och handling att man var en kraft att räkna med för att nå det in-

kluderande och hållbara samhället. Denna kraft och uthållighet gav oss den sjöfart vi har idag. Särskilt positivt var att man lät sig influeras av andra och att man influerade andra. Co-creation blev 20-talets viktigaste trend. Men som enskild sak skulle jag vilja lyfta att vi inom sjöfarten gjorde vår läxa för att säkerställa att samhället blev en bättre plats att leva på för alla. Toleransen för att vi är olika ökade och de trakasserier som en gång var så mycket vanligare än vad vi förstod klingade av.

FINNS DE NÅGOT SOM BORDE GJORTS ANNORLUNDA?

Förstås kan man alltid rannsaka sig själv och konstatera att mer kunde gjorts tidigare. Men när hjulen började rulla gick det fort, inte minst tack vare det globala uppvaknandet i olika organisationer. Det som gör mig ledsen är att vi under min livstid orsakade jorden skador som i viss mån är oreparabla även om forskarna rapporterar om tecken på naturens kraft för återhämtning i många avseenden. Vi spelade rysk roulett med jorden som insats. Kanske var det mer tur än skicklighet att det inte small avslutar Rikard.