



På ett fartyg med mycket stor bränsleförbrukning kan återbetalningstiden för Enirams bränslesparande teknik vara bara sex veckor, säger Jonas Bergring (t.v.) och Henrik Dahl. Företaget har cirka 70 anställda varav 50 jobbar på huvudkontoret i Drumsö. Foto: Niklas Tallqvist.

## Helsingfors profilerar sig inom smart havsteknologi

Patrik Harald  
Publicerad: 25.02.2015 06.40

**Sjöfart och it har under olika tidsperioder utgjort hörnstenar i finländskt näringsliv. Genom att förena kunskaper försöker Helsingfors profilera sig som centrum för framtidens smarta sjöfartsteknologi.**

Tänk er Googles förarlösa bilar, men flytta konceptet till havs. Framtidens fartygstrafik väntas i allt mindre grad manövreras och kontrolleras av en besättning ombord. I stället fattas besluten på land, eftersom all behövlig information finns tillgänglig också där, hos rederiet, ägaren, klassificeringssällskap, speditörer, försäkringsbolag och eventuella andra intressenter.

Den här visionen presenteras av **Ulla Tapaninen**, sakkunnig på Helsingfors stads näringslivsavdelning. Hon leder det nystartade projektet Merit. Namnet är hopfogat av det finska ordet för hav, och ordet it, som står för informationsteknologi. Målet är att förena stadens kunskaper inom sjöfart och it, och skapa ett kluster av företag som utvecklar smart sjöfartsteknologi.

– Det finns flera företag inom området, men de har hittills verkat var för sig. Nu försöker vi skapa ett mera systematiskt samarbete, säger Tapaninen.

### Koll på maskinerna

Exempel på smart sjöfartsteknik är enligt Tapaninen möjligheten för servicepersonal på

land att kontinuerligt följa läget i fartygets maskinrum. Då vet man genast vilken montör som ska skickas ut, i stället för att på måfå gå ombord och kolla om någonting behöver göras.

– Det här innebär stora besparingar.

Tapaninen räknar med att fartygstrafiken alltmer blir lik flygtrafiken med minuttidtabeller och kontinuerlig uppföljning av var fartygen rör sig. Då slipper långtradare och andra länkar i logistikkedjan i onödan stå och vänta i hamnen på att fartyget ska dyka upp.

– Mycket av den här informationen är tillgänglig redan i dag, men den används inte optimalt. Det försöker vi ändra på.

De senaste åren har få nya fartyg beställts, bland annat på grund av att rederierna velat avvakta i väntan på vilka effekter svaveldirektivet får. Efter att direktivet trädde i kraft vid årsskiftet börjar bilden klarna och då kan vi enligt Tapaninen vänta nya beställningar. Till exempel har Tallink och Containership meddelat om nya beställningar, men potentiella kunder finns överallt i världen.

– Nya beställningar ger chans att testa nya smarta lösningar, säger hon.

### Bra för branschen

**Henrik Dahl**, vd på företaget Eniram, välkomnar tanken på ett mera systematiskt samarbete mellan lokala företag inom sjöfartsteknologi.

– Ett tydligare kluster höjer vår profil ute i världen. Det är viktigt inte minst för att locka talanger till branschen. Vi konkurrerar ju med bland annat telekom- och mobilsektorn.

För tio år sedan var han med och grundade Eniram, ett företag som förenar sjöfart och it-kunskaper. Eniram, med huvudkontor på Drumsö, utvecklar lösningar som sänker fartygens bränsleförbrukning med hjälp av big data-insamling och -analys.

Den första versionen av Enirams system iakttog fartygets trim, det vill säga skrovets lutning akterut eller förut mot vattenytan, som är en av de faktorer som påverkar *bränsleförbrukningen*. Lutningen bestäms i sin tur av hur barlastvattnet är placerat. Genom att flytta barlastvattnet kan man nå optimal vinkel och därmed minsta möjliga energiförbrukning.

Eniram har senare lagt till andra faktorer, som hastighet, väderförhållanden motorbelastning och algväxtligheten på skrovet. Sammantaget ger dessa faktorer enligt Eniram potential att minska bränsleförbrukningen med tio procent.

I dag finns Enirams system installerat på 250 fartyg runtom i världen. Mest intressant är Enirams lösning för de riktigt stora fartygen med stor bränsleförbrukning, eftersom sparmöjligheterna är störst hos dem.

– Runtom i världen finns 8 000 fartyg vars bränsleförbrukning kostar över 10 miljoner dollar per år, och 50 000 med där bränsleförbrukningen kostar över 1 miljon. Marknaden är stor, säger Enirams försäljnings- och marknadsföringsdirektör Jonas Bergring.

Att Eniram i ett sjöfartsteknologikluster kommer att samarbeta också med sina konkurrenter ser Dahl och Bergring inte som något problem. Dahl påpekar att Eniram och de två andra finska företag som konkurrerar inom samma område fortfarande har sålt sina lösningar till färre än 1 000 fartyg, vilket är 2 procent av potentialen.

– Vi har 98 procent kvar att övertyga. Så vi är inget hot mot varandra, utan borde snarare tillsammans få ut budskapet att det här är någonting att satsa på.

### Förlöst fartyg dröjer

Att framtidens fartyg är uppkopplade och alla data om fartyget är tillgängliga också på land, gör enligt Dahl att kaptenen har mindre möjligheter att fatta sina beslut på subjektiva grunder. Ett helt förarlöst fartyg, likt förarlösa bilar, tror Dahl att vi får vänta på väldigt länge.

– Inom branschen finns en stark uppfattning om att det måste vara en människa som fattar de avgörande besluten till havs. Men automationen har kommit starkt inom alla branscher, och förr eller senare gäller det också sjöfarten. Men det lär ta tid, säger Dahl.

#### BAKGRUND

##### Tvåårigt projekt

Merit-projektet finansieras av Arbets- och näringsministeriet.

Företag som deltar är bland andra Aker Arctic, Arctech, Eniram, Wärtsilä, ESL-Shipping, Finnpiilot, Ixonos.

I Helsingfors finns också många rederier, hamnförbundet, intresseorganisationer och försäkringsbolag med intresse för sjöfart. Merit-projektet samarbetar dessutom med bland andra Aalto-universitetet.

Projektet är tvåårigt för Helsingfors stads del, men tanken är att samarbetet sedan ska rulla på av sig självt.

Ett kickoff-evenemang hålls på Finlandiahuset 21.4.