

Miljørigtig iværksætter med opsang til

Brian Boserup står bag start-up'en Blue Technology. Han vil lave et miljørigtigt skib, der udelukkende sejler på vind, men mangler stadig finansiering

GRØN TEKNOLOGI

Ida Kaarpe

Iværksætteren Brian Boserup vil lave et skib, der udelukkende sejler ved vindenergi. Han er ejer og stifter af Blue Technology, som han i 12 år har arbejdet med og brugt stort set alle døgnets vågne timer på.

- Vi har ikke tid til at vente. Vi bliver nødt til at investere i seriøse grønne tiltag, der nedbringer vores CO2-forbrug, nu.

Skal drives af vinger

Brian Boserup har designet et skib, der via vinger skal kunne drives frem. Projektet har været igennem et 'proof of concept'. Dog mangler pengene til at finansiere projektet stadig.

- Vi arbejder lige nu på at etablere et "joint industri project", der skal munde ud i et demoskib skalleret ned til 1:10. Det skal demonstrere, at der er masser af power i vingerne og at skibet sejler helt stabilt og stærkt. Ligeledes skal det demonstrere, at vi kan generere strøm om bord på skibet, når vi har en vindhastighed på mere end 8 m/s, siger Brian Boserup.

- Jeg skal bruge 1 mia. kr. for at lave det store skib, og det er nemmere at vise projektet, når demoskibet er på vandet. Vores Joint Industry Project inkluderer et komplet design af vores 170 meter Trimaran konfigureret som en PCC og ved projektets afslutning kan vi indhente tilbud fra skibsværfter. Demoskibet er en testplatform, som skal vises frem, siger Brian Boserup.

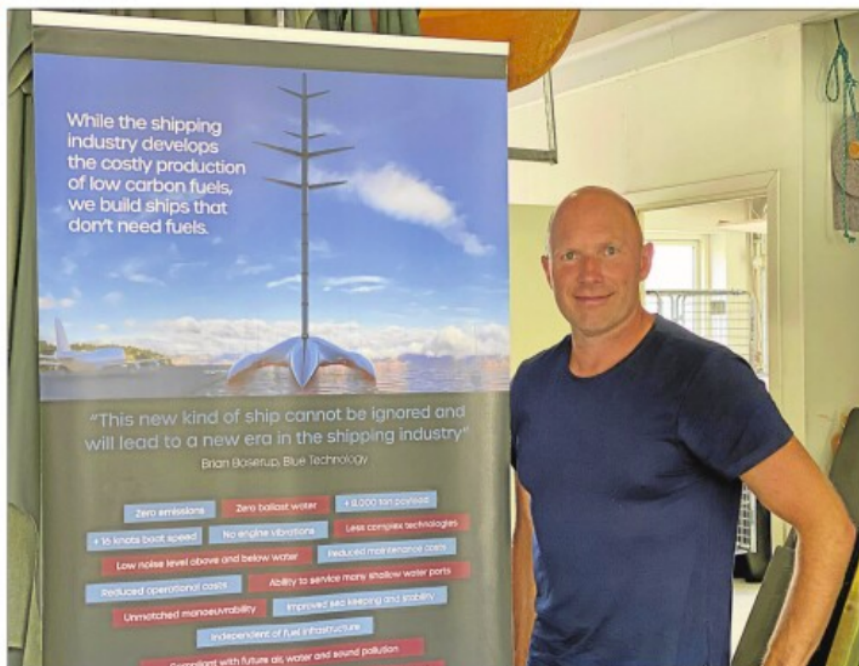
Dårlig timing

Boserup leder efter 45 mio. kr. til det næste "loop".

- Skitserne og målingerne blev færdige i starten af marts 2020. Det var bare dårlig timing i forhold til corona-pandemien, siger Boserup og fortsætter:

- Vi kunne godt tænke os at få nogle store bilproducenter ind over, fordi det ville give dem mulighed for at fragte deres biler uden udledning. Der er også mulighed for, at bilproducenterne kan få en kæmpe reklamesøjle på skibet, siger Brian Boserup.

I en tidligere artikel i Søfart fortalte Brian Boserup, at han både satsede på bilproducenter og krydstogtskibe som kunder. Men krydstogtsbranchens nuværende situation på grund af corona-krisen taget i betragtning, er det ikke længere aktuelt. Desuden er Brian Boserup ikke selv begejstret for



Brian Boserup, direktør, ejer og skifter af Blue Technology. Foto: Ida Kaarpe

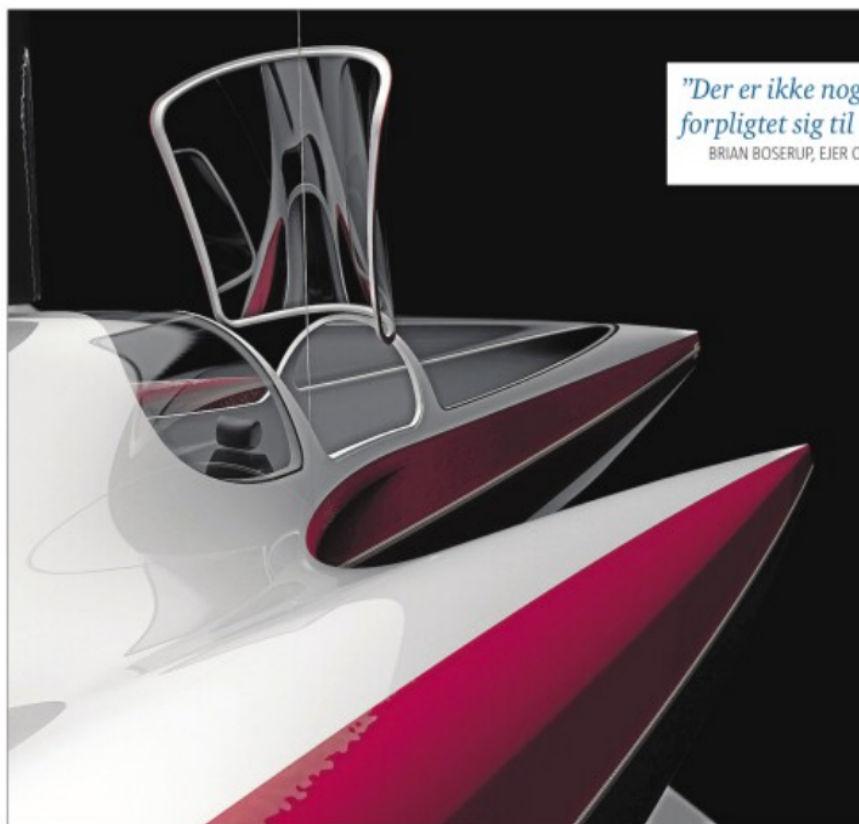


Illustration af Blue Technology's 17 m. demoskib med rødt og hvidt cockpit. Illustration: Blue Technology

krydstogtskibe, fordi de forurenser meget, forklarer han.

Men der er endnu ingen aftaler på plads.

- Toyota vil godt i et vis omfang være med, men det er mere omkring levering af teknologien, hvor vi skal

bruge brændselsceller. Der har de udviklet et system til et andet skib - også et eksperimentsskib - som jeg bare vil kunne implementere på skibet. Men lige nu er jeg i dialog med Hyundai. Det bliver spændende at se, om de vil gå med ind i projektet, siger Brian Boserup.

Bekymret

- Min drivkraft er at lave skibene, der kun sejler på vind, er min store bekymring for klimaforandringerne, siger Brian Boserup.

Skibsbranchen er nødt til at have nogle skibe, der er fuldstændigt udledningsfri, for at nå det mål, mener iværksætteren.

- Et skib i dag sejler typisk i 30 år, så de skibe, der bliver bygget i løbet af de næste 10 år, sejler også i 2050. Der er ingen udsigt til, at de skibe vil reducere deres CO2-udledning markant. Så der er behov for og ingen andre alternativer til, at der skal udvikles "zero emission-skibe". Det er en hård opgave, fordi vi er låst fast i traditionelle skibdesign, siger Brian Boserup.

Han er "særlig taknemmelig for," at den Danske Maritime Fond har været med til at finansiere det så-

"Der er ikke nogen, der har forpligtet sig til noget endnu"

BRIAN BOSERUP, EJER OG STIFTER AF BLUE TECHNOLOGY

kaldte 'proof of concept'.

Udover virksomheden Blue Technology driver Brian Boserup også "Fitness Comfort", der betrækker fitnessmaskiner, som han har haft i 22 år. Han har fornyligt overladt styringen af fitnessvirksomheden til sin søn for selv at kunne have tid til at dedikere al sin tid til Blue Technology. For at leve så billigt som muligt bor Brian Boserup til en lav husleje ovenpå sine erhvervslokaler i Hvidovre og lever ellers meget spartansk.

Tror på at få succes

Den maritime branche er fuld af udstyrsproducenter og værfter, der arbejder med retrofit-projekter, der har til formål at nedbringe energiforbruget og dermed CO2-udledningen. Men Brian Boserup vil bygge nogle helt nye og anderledes skibe.

- Jeg omfavner retrofit og synes, at det er godt, at man gør det på de nuværende skibe. Men man skal bare ikke kaste alle midler i den retning, fordi du kan ikke retrofite et skib til mere end maksimalt en 25 pct. reduktion.

branchen: "Vi har ikke tid til at vente"

Hvis man ser på Boserups skib i forhold til andre traditionelle skibe, tager han eksempelvis balastvand helt ud af ligningen.

Opfinderen tror fuldt ud på sit skibsprojekt.

- Vi har et skib, der drives udelukkende ved vind og vi har en vindhastighed på over 8 meter/sekund. Det er lidt mere, end man mærker på land i dag. Allerede der sejler vi 16 knob og sejler helt CO2-neutralt. Så kan vi

"Min drivkraft for at lave skibene er min store bekymring for klimaforandringerne"

BRIAN BOSERUP, EJER OG STIFTER AF BLUE TECHNOLOGY

sette propeller i vandet, der genererer strøm, siger Brian Boserup.

- Enten kan vi bruge den

overskydende vindenergi til ekstra fart, eller også kan vi lagre den som energi ved at sænke vores 4 propeller i

vandet (som en dynamo). Så kan vi bruge den energi, når vi ikke har nogen vind, fortsætter Brian Boserup.

Der vil være ruter, som skibet ikke kan sejle og servicere: Blandt andet gennem Suez og tæt på Ækvator.

- Det her er ikke et skib, der kan løse alle opgaver, men hvis det kan løse måske 60-70 pct., så er det bestemt et marked, lyder det fra Boserup.

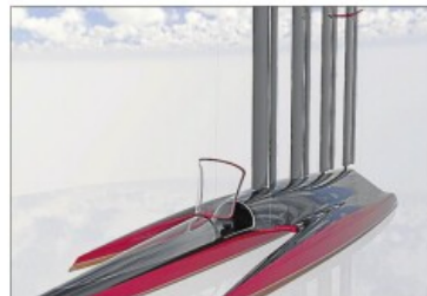


Illustration: Blue Technology

"Jeg er pænt ligeglad med, om mit projekt skal finansieres i sydkoreanske won eller i danske kroner"

For Brian Boserup, adm. direktør og stifter af Blue Technology, er det vigtigt at komme i gang med at bygge et demo-skib

GRØN TEKNOLOGI

Ida Kaarpe

Ifølge Brian Boserup har han af flere omgange præsenteret sin idé for Maersk.

- De var dengang interesserede i at vide, hvor mange kølecontainere, der kan være ombord. Det koster utrolig meget strøm og det kan man ikke transportere på mit skib, for så meget strøm kan skibet ikke genere. Men til gengæld vil alt godset være under dækket. Det vil sige, at vi kan justere temperaturen inde i skibet ned til 16-18 grader. Det gør, at vi bruger mindre energi på at køle vores gods ned i forhold til, hvis man har noget gods stående ude i solen siger Brian Boserup.

Ifølge Boserup findes der ikke noget skib, der løser alle opgaver. Så skal man justere skroget, længden eller andet, siger han.

Brian Boserup har været i gang med projektet i 12 år.

- Jeg tror ikke, at der er et eneste rederi herhjemme, der ikke kender til projektet. Men de er bange for at tage de første skridt og at gå forrest. Som oftest er det dem, der går forrest, som skal bære de største udgifter og løbe risici. I denne branche kolliderer dette ved, at beslutningstagerne typisk har deres position, fordi de har lavet meget få fejl gennem deres karriere, siger Boserup.

- Derfor sidder der en gruppe mennesker på toppen af den maritime branche, som er angst for at begå fejl. En af betingelserne for banebrydende innovati-

on og iværksætterier vil den til at bevæge sig ud i et ukendt farvand uden kort og vejrprognoser. Det er svært for toppen af shippingbranchen at tage chancer, fordi det koster, og de bliver vurderet på deres fejlmargen, fortsætter han.

Alligevel mener Boserup, at projektet er fuldt ud realistisk.

- Set i lyset af at DTU har forbedret vores performance med næste 46 pct. i forhold til det oprindelige de-

sign samt at der stadig er mange optimeringsmuligheder på skrogdesignet, har vi et bedre udgangspunkt til at finde den kommende finansiering.

Leder efter partnere

Brian Boserup leder efter 15 partnere, der hver går ind med 3 mio. kr. i projektet.

- Så har vi midler til at lave et demo-skib og midler til at lave et komplet design af vores fuld skala skib, siger han.

Når Boserups demoskib

forhåbentligt er søsat i 2022, kan han inden for EU opnå en såkaldt 'TRL6', fortæller han.

- Det vil gøre, at vi kan søge nogle større midler hos EU, når vi er nået dertil.

Men Boserup vil også gerne have Tesla, Toyota eller Hyundai som "eksklusivpartnere".

- Hvis vi kan få en eksklusivpartner ind i projektet (demoskibet, red.), vil det være nemmere for mig at administrere, fordi der kun vil

være en samarbejdspartner. Men jeg erkender også, at det er svært kun at finde en partner, der går ind med 45 mio. kr. i projektet, som det er lige nu. Hvis vi går ind og finder 15 virksomheder, der hver går ind med 3 mio. kr., så er det mere sandsynligt. Vi har en liste med interessante virksomheder, som vi nu er i gang med at kontakte. Derfor har jeg sat denne anden plan i gang, lyder det.

Wärtsilä har også lige bedt om at få materialet. Men:

- Der er ikke nogen, der har forpligtet sig til noget endnu, siger Brian Boserup.

Hvem, der skal bygge skibet, kommer an på, hvem, der finansierer det.

- Hvis det er Hyundai, der går ind i projektet, vil det være verdens største skibsværft, der kan bygge skibet. Men hvis danske virksomheder finansierer projektet, vil det være oplagt at få det store skib bygget i Odense på Fayard. Demoskibet vil blive bygget i Danmark.

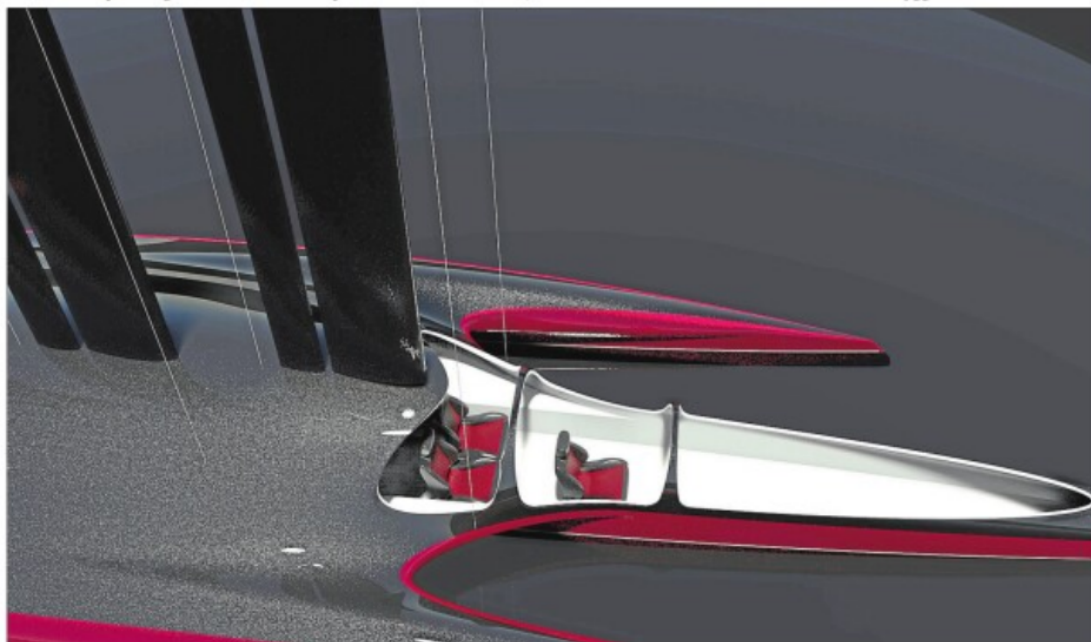


Illustration: Blue Technology