

# Vil gi nytt liv til sk

**OLJESERVICE: Supplyskip som ligger i opplag kan få et nytt liv i andre markeder enn offshore service, mener Grønt skipsfartsprogram.**

■ BJØRN SEGROV

bjorn.segrov@finansavisen.no

– Det må være bedre å finne løsnin-  
ger der disse skipene kan komme i  
arbeid i andre voksende markeder  
og seile inn inntekter enn at de skal  
hugges opp, sier Narve Mjøs, som le-  
der Grønt skipsfartsprogram.

En prosjektgruppe under ledelse  
av verftsgruppen Vard konkluderer  
med at sirkulærøkonomi ikke bare  
vil være en fordel for miljøet, men  
også god butikk for rederier, ope-  
ratorer og for långiverne. I mange  
tilfeller er det nemlig kreditorene  
som sitter med det reelle eierskapet  
i skipene i opplagsbøyene.

## – Et kindereg

Kombinasjonen av en voldsom  
kontraheringsboom i offshore ser-  
viceskipsnæringen og oljeprisfallet  
i 2014 med etterfølgende kutt i olje-  
selskapenes investeringer, sendte  
mange plattformforsynings-, anker-  
håndterings- og subseaskip i opplag.  
Internasjonalt anslås det at rundt  
1.000 slike fartøyer fortsatt ligger  
uivirksomme. Rundt 100 av dem er  
norske eller norsk-kontrollerte.

**Noen få er solgt til bruk i an-  
nen virksomhet, men fortsatt er  
opplagslisten lang. Samtidig er  
det et voksende behov for skip i  
andre markeder, som havvind  
og oppdrett.**

Løsninger for andre bruksområ-  
der både innen beredskap, bunkring  
og til innsamling av plast fra havene,  
er også blitt klarlagt som muligheter  
for fartøyene. Med stort dekkareal  
er de ideelle for modularisering.

Grønt skipsfartsprogram har  
sett på mulighetene for ombygging  
og gjenbruk av skip.

En gruppe eksperter med bak-  
grunn fra engineering, rederi, fi-  
nans, sjøfartsmyndighetene og  
Veritas har nå levert en rapport  
som konkluderer med at det grønne  
skiftet i skipsfarten kan akselereres  
gjennom økt fokus på sirkulærøko-  
nomi.

**– Konvertering og gjenbruk  
av skip er et kindereg med flere  
gevinster, sier prosjektleder An-  
dreas Buskop i Vard.**

## Lavere karbonavtrykk

Buskop påpeker at en slik løsning vil  
bety mindre samlede utslipp av CO<sub>2</sub>,  
innbære at man får en raskere vei  
til voksende markeder og en gradvis  
innføring av fornybar energi – sam-  
tidig som det vil være økonomisk  
lønnsomt.



**KONVERTERINGSKANDIDAT:**

Austevoll-baserte DOFs «Skandi Ronan».

FOTO: DOF

– Dersom man sammenligner  
ombygging og energieffektivisering  
av en plattformforsyningsbåt med  
bygging av et nytt skip for offshore  
vind-formål, vil skipet som om-  
bygges basert på sirkulærøkonomi  
vinne over det nye skipet i rundt ti  
år, sier han.

**Med «vinne over» menes det  
at fartøyet vil ha lavere karbon-  
fotavtrykk og mindre kostnader  
sammenlignet med et nytt nul-  
slippsskip.**

Og dersom skipet etter ti nye år  
tar i bruk teknologien som man da  
forventer vil være tilgjengelig for  
nullutslipp, vil et ombygd skip basert  
på sirkulærøkonomi være like godt  
eller bedre enn et nybygd utleveti-  
den, ifølge arbeidsgruppen.

Hvis ombyggingen også benytter  
seg av modularisering, forsterkes ef-  
fekten av sirkulærøkonomien ved  
gjenbruk av utstyr og moduler. Mo-  
dulene kan komme til nytte i enda et  
skip eller i andre industrier.

## – Vinn-vinn

Et arbeidsskip vil raskere kunne  
starte arbeidet i et voksende vind-  
marked enn et nybygg. En typisk  
konvertering er beregnet å ta tre  
måneder, mens et nybygg i beste fall  
kan fullføres i løpet av 20–24 mæ-  
neder. Samtidig er CO<sub>2</sub>-avtrykket for  
nybygg vesentlig.

**– Vi snakker i virkeligheten om  
en vinn-vinn-situasjon, sier Mjøs.**

– Et voksende behov for skip kan  
raskt dekkas av ombygde fartøyer,  
samtidig som overtallige skip i mar-  
keder der behovet er synkende, som  
i olje- og gassvirksomheten, reduse-  
res, sier han.

*– Men de fleste rederiene som  
så langt har satset i offshore vind-  
markedet har valgt å bygge nye skip?*

– Det er riktig, men det er også  
eksempler på at noen velger å gå for  
ombygingsprosjekter. Problemet  
så langt har vært at incentividninn-  
ger og finansieringsmuligheter for  
ombygging istedenfor nybygg ikke



**BEDRE ØKONOMI:** Narve Mjøs i Grønt  
Skipsfartsprogram.

FOTO: DNV

har vært tilpasset en fremvoksende  
sirkulærøkonomi for skip, sier Mjøs.

Han mener resultatene fra det  
nye prosjektet bør vekke interesse,  
også hos politikerne, som har det  
avgjørende ordet ved utformingen  
av støtteordningene, og i bankene,  
som har pant og i mange tilfeller sit-  
ter med den økonomiske kontrollen.

## Eksfin blant initiativtagerne

– Som veldig mye annet i det grønne  
skiftet har dette med politisk vilje å  
gjøre. Stortinget styrer mot en opp-  
trapping av CO<sub>2</sub>-avgiften til 2.000  
kroner pr. tonn i 2030. Med en CO<sub>2</sub>-  
avgift i denne størrelsesorden er  
det mye grønt som blir konkurran-  
sedyktig.

Men i en overgangsperiode må  
det tas grep fra myndighetenes side  
for å sikre at vi kan komme igang og  
gjennomføre slike prosjekter nå, sier  
Mjøs.

– Det vil koste endel å bygge om  
en plattformforsyningsbåt til bruk i  
havvind- eller oppdrettsmarkedene.  
Men totalt sett blir det en rimeligere  
løsning enn om man sender skipet  
til opphugging og bygger et helt nytt  
fartøy isteden, sier Mjøs.

Statlige Eksfin – tidligere Garan-  
ti-instituttet for eksportkredit – var  
sentral i finansieringen av flåteop-  
pyggingen i offshore service og har  
garantert for mange av lånene.

**Eksfin er en av initiativta-  
gerne til rapporten som nå fore-  
ligger.**

Grønt skipsfartsprogram har ek-  
sistert i syv år og har til nå tatt ini-  
tiativet til 39 pilotprosjekter, hvorav  
11 er gjennomført eller i gjennomfø-  
ringsfasen.



– Et kindereg med flere