

KLP, TRE BANKER OG VERITAS MED FELLE INITIATIV

Vil sette fart på det grønne skiftet

SHIPPING: Lavere lånerenter for rederier som forplikter seg til utslippskutt skal gjøre det lettere for shipping å nå nullutslipp innen 2050.

■ BJØRN SEGROV
bjorn.segrov@finansavisen.no

– Rederiene må kontraktsfeste at de skal nå de utslippsmålene som avtales når betingelsene for lånet fastsettes, sier initiativtageren til den nye ordningen, Lars Erik Mangset i KLP til Finansavisen. Sammen med DNB, Danske Bank og Swedbank pluss DNV og Klima- og miljødepartementet har KLPs shippingmann i regi av **Grønt skipsfartsprogram** planlagt det nye initiativet.

Hensikten er å gjøre det mer attraktivt for rederier å iværksette grønne omstillingstiltak. Målet er at shipping skal omstilles til nullutslipp innen 2050.

Lavere rente

Innfrielse av delmål på veien dit kan utløse en rabatt på fem punkter av rentepåslaget, mens renten kan øke tilsvarende hvis målet ikke nås. Banksjef Knut Ola Skotvedt i DNB beskriver det som et trappetrinnsystem som han tror vil utvikles over tid.

– Her kommer det nok til å skje mer etterhvert, sier han.

– Historisk har klimavennlige investeringer handlet mye om fornybar energi og andre teknologier med nullutslipp i dag. I DNB har vi store ambisjoner innen fornybar energi og grønne næringer, men vi har like stort fokus på at vi skal støtte overgangen for bransjer hvor nullutslippsløsninger ikke er tilgjengelige i dag.

– **Vi opplever definitivt økt fokus på det vi kaller «transitiofinance» i finansnæringen, og et klart ønske om å legge til rette for utslippsreduksjoner, sier Skotvedt.**

Det er et viktig skifte for både långiver og låntager, og vil kunne skape mer transparens i markedet, mener initiativtagerne.

– Større tillit

Omstillingslån innfor det nye rammeverket skal bare gis til selskaper som setter mål som er i tråd med Paris-avtalen. Det stiller også krav om at långiver skal rapportere på aggregert utslippsvolum og utslippsreduksjonene som oppnås.

Om KLPs rolle i prosjektet sier Mangset:

– Gjennom dette samarbeidet håper vi å bidra til økt omstillings- tempo i skipsfarten.

– **Selv om bærekraftsrela-**

OMSTILLINGSLÅN I SHIPPING

- Prosjektets målsetting er at långivere skal samles om en standardisering for omstillingsfinansiering innenfor shipping.
- Lån innen det nye rammeverket gis bare til prosjekter som er direkte knyttet til mål i tråd med Paris-avtalen. Långiver skal rapportere på aggregert utslippsvolum og utslippsreduksjonene lånene gir.
- Rederiene må sette seg utslippsreduksjonsmål for hele flåten.
- De kan selv finne den mest kostnads-effektive veien for å nå disse – som å forbedre energieffektiviteten i eksisterende skip, eller begynne å investere i nullutslippsløsninger.



SAMME RETNINGSLINJER: Initiativtager Lars Erik Mangset i KLP.

FOTO: KLP/ROAR GRØNSTAD



TRAPPETRINNSYSTEM: Banksjef Knut Ola Skotvedt i DNB.

FOTO: DNB

terte lån og obligasjoner har opplevd en stor vekst de siste årene, mener vi markedet vil være tjent med klarere kriterier for omstillingsfinansiering.

– Bankene har hatt såkalte grønne obligasjoner og i økende grad har vi sett bærekraftsrelaterte lån. Problemet er at det ikke finnes standardkriterier for bærekraftsresultatene som skal rapportere på aggregert utslippsvolum og utslippsreduksjonene som oppnås.

– **Samme retningslinjer** – Partene i samarbeidsprosjektet har lagt sine ulike interesser



ANDRE KRAV, BEDRE VILKÅR: Rederiene må for å kvalifisere til den nye ordningen sette seg utslippsreduksjonsmål som gjelder hele flåten. På bildet er en bulkcarrier i ferd med å forlate Kwinana i Vest-Australia.

ILLUSTRASJONSFOTO: CALISTEMON/WIKIMEDIA COMMONS

Tilbyr omstillingslån for skipsfarten – Markedet kommer til å bli veldig stort

til side for å utvikle retningslinjer for en slik finansiering. Det vil gi markedet en større tillit til hva som oppnås i disse transaksjonene, sier han.

– **Nå går vi et skritt lenger og setter dette i system med nye instrumenter og ensartede retningslinjer.**

– *Flåten består av både eldre og nye skip og mange forskjellige fartøystyper?*

– Vi har definert referansebaner for de forskjellige segmenter med utgangspunkt i Paris-avtalen og i IMO's ambisjoner om 50 prosent utslippskutt i 2050, men setter som mål at rederierne skal ha

nullutslipp om 28 år, sier Mangset. – Dit kommer man naturligvis ikke over natten. Underveis er det flere tiltak som skal iverksettes og flere delmål som må innfris. Det tar vi høyde for ved utforming av kravene for å kvalifisere til omstillingsfinansiering.

Har fleksibilitet

Selv er KLP ifølge Mangset åpen for å medinvestere som utstedes under den nye ordningen.

– For oss kan dette være en interessant mulighet til å bidra til at skipsfartsnæringen blir grønnere

og når de målene som er trukket opp i Paris-avtalen. Dette vil dessuten være et viktig bidrag for det grønne skiftet i Norge, sier han.

– *Det kan være fristende for rederiene å love mye for å få best mulige lånebetingelser?*

– Oppnås ikke målene er det kontraktsfestet at renterabatten fjernes, så låntagerne har ikke noe å tjene på det.

Utslippskravene settes på flåtenivå, ikke for enkeltskip. Dermed har rederiene fleksibilitet i hvordan utslippsmålet skal nås, enten ved å forbedre eksisterende skip, eller investere i skip med renere drivstoff.

– Realistisk plan

Selv om det lages felles regler, sier Mangset at bankene skal kunne gjøre sine egne vurderinger ved omstillingsfinansiering.

– Rederiene er forskjellige, noe som betyr av veien til nullutslipp vil variere. Bankene kjenner kundene sine, og vil fastslå om selskapene har en realistisk omstillingsplan. Vi må unngå at selskaper får incentiver til å iverksette tiltak som bare ser bra ut på eget rapporteringskort, men som ikke gir klimaeffekt.

– Avhenging av gamle skip til rederier med lavt klimafokus er et eksempel på dette.

For den delen av skipsfartsnæringen som er børsnotert tror KLPs shippingmann rabatterte omstillingslån kan være et pluss:

– **Det presser på med krav og forventninger fra mange kanter, ikke minst fra finans- og investormarkedene, sier Mangset.**

– Ved å benytte seg av denne låneordningen viser rederiet at det tar miljøutfordringen på alvor og får et slags offisielt godkjent-stempel. Sannsynligvis vil det også være et pluss overfor lasteiere, befrakterne, som i økende grad er opptatt av miljø-

utfordringene og utslippene fra deres genererer.

– *Initiativet er norsk, men shipping er jo til de grader en internasjonal næring?*

– Markedet for omstillingsfinansiering i shipping kommer til å bli veldig stort. Neste skritt vil antagelig bli at vi promoterer retningslinjene til finans og shipping aktører i utlandet. Men akkurat det vil nok ta litt tid. Og i mellomtiden får vi sjansen til å vise at dette fungerer for norske og norsk-kontrollerte rederier og for andre kunder som DNB, Danske Bank og Swedbank har, sier Mangset.



SENDER PENSER: Morten Simonsen. FOTO: FRVAT

Gir 52 millioner kroner i gave

SHIPPING: California-bosatte Morten Simonsen gir 52 millioner kroner til bygging av en flunkende ny redningsskøyte.

■ BJØRN SEGROV
bjorn.segrov@finansavisen.no

Det er Redningsselskapet som opplyser at den norsk-amerikanske investoren donerer dette beløpet til en ny redningsskøyte i Ulstein-klassen. Den skal få navn etter faren, Leif-Erik Simonsen, som i 1970 startet rederiet Lys-Line sammen med Egil Slang. – Dette er en utrolig raus donasjon som vil styrke flåten og bidra til å realisere Redningsselskapets formål om å redde liv og berge verdier, sier fungerende generalsekretær Martin Fuhr-Bolstad.

RS 176 «Leif-Erik Simonsen» vil ha en rekkevidde på 400 nautiske mil og en slepekraft på 12 tonn. Den får en oppfart på 38 knop. Redningsskøyta skal bygges ved verftet Swede Ship Marine.

Solgte til DFDS

Morten Simonsen overtok le-

delsen av det familieeide rederiet Lys-Line etter sin far i 1995. Selskapet ble solgt til DFDS ti år senere.

I dag er Morten Simonsen bosatt i California, der han driver investerings- og rådgivningsvirksomhet.

Ifølge profilen på LinkedIn konsentrerer han seg om investeringer i nystartede selskaper i San Francisco-området, hovedsakelig innen medisin, musikk og programvare.

I meldingen om gaven sier Redningsselskapet gaveren slik: «Etter noen heldige år i USA har jeg nå med glede kunnet donere midler til bygging av en skøyte i Ulstein-klassen».

De andre fartøyene i denne serien er RS 158 «Idar Ulstein» (bygget i 2015), RS 168 «Hans Herman Horn» (2018), RS 169 «Odd Fellow III» (2019) og RS 173 «Erling Skjalgsson» (2021).



Investment Associate

Ocean Yield er et skipseide selskap med investeringer i skip på lange kontrakter. Selskapet ble nylig kjøpt opp av infrastrukturfondet til KKR. Selskapet har per i dag 15 ansatte hvorav 10 er lokalisert på hovedkontoret i Oslo og 5 på Malta.

Ocean Yield har sterke ambisjoner om ytterligere vekst i årene som kommer, og søker i den forbindelse etter en Investment Associate for å styrke investeringsteamet i selskapet.

Stillingsansvarsområde vil være å bistå i vurderingen av nye investeringsmuligheter, herunder markedsanalyse, kredittanalyse og lønnsomhetsanalyse. Stillingen vil innebære utstrakt kontakt med eksisterende og potensielle kunder, samt banker, meglere og andre interessenter.

Vi søker etter en person med sterke akademiske resultater fra en anerkjent utdannelse (siv.øk., siv.ing., eller tilsvarende), og 2-5 års relevant arbeidserfaring. Erfaring fra shipping eller annen tilsvarende virksomhet kan være en fordel, men er ikke et absolutt krav. Kandidaten må ha sterk analytisk kompetanse og god fagkunnskap om finansiell analyse.

Den rette kandidaten er målrettet, strukturert og engasjert i arbeidet. Vi søker etter en person som er ansvarsbevisst og initiativrik. Personen må ha gode evner til å bygge relasjoner og inneha gode kommunikasjonsferfer på både norsk og engelsk.

Det tilbys konkurransedyktige lønnsbetingelser og meget gode utviklingsmuligheter.

For spørsmål om stillingen, ta kontakt med Erik Hiller Holom på 98 40 81 25.

Søknadsbrev med CV og relevante vedlegg sendes til erik.hiller.holom@oceanyield.no. Søknader blir vurdert fortløpende.