

Positive tendenser i lasteskipsegmentet

Ferjer regjerer når det kommer til elektrisitet. Kan segmentet for lasteskip i kystfart være nestemann ut?



Lizbeth Osnes

✉ lizbeth@skipsrevyen.no

For ferjene så vi for et par år tilbake hvordan ordreboken fylte seg opp med elektriske ferger, som følge av innkjøpskravene til Statens Vegvesen og Fylkeskommunene, sammen med støtten fra NOx-fondet og ENOVA.

- Så har vi sett disse skipene komme på vannet de siste årene. Det vi ikke har sett er at ordrebøkene etterfylles med nye skip når fergene settes på vannet. Det er rett nok et tilsig av nye skip med grønn teknologi til ordreboken, men ingen bølge slik det var for fergene. For å få en slik bølge trengs det mer enn enkeltstående, fremoverlente rederier og vareeiere – det må et skifte i markedet til, sier Magnus Strandmyr Eide i Grønt Skipsfartprogram til Skipsrevyen.

Jobbes med et tyvetall prosjekter

- Vi ser veldig positive tendenser i segmentet for lasteskip i kystfart. I GSPs Servicekontor for grønn flåtefornyelse, som finansieres av KLD, jobbes det med et tyvetalls prosjekter der det potensielt ligger mer enn tretti grønne skip, sier Eide.

Dersom disse prosjektene blir realisert, mener Eide at de kan

Magnus Strandmyr Eide er sjefskonsulent og spesialist på klima og miljø innen shipping i DNV. Foto: DNV

representere starten på en bølge nummer to:

- Men, det er mye som skal klaffe for at disse prosjektene faktisk blir gjennomført, sier han.

Merkostnad er utfordrende

- Investeringene må regnes hjem, og i dag er det spesielt merkostnaden knyttet til bruk av nullutslippsdrivstoff som er utfordringen. Vi mener det er behov for en midlertidig støtteordning, for eksempel i form av differansekontrakter for drivstoff, frem til CO2 avgiften når det planlagte nivået på 2000 Nok/tonn CO2 i 2030, sier Eide.

- Så må denne starten på bølgen følges opp, legger han til.

I dag drives prosjektene frem av offensive vareeiere som ser behovet for å redusere karbonavtrykket i sine verdikjeder - og som ønsker å gå i front.

- Dette må følges opp gjennom etableringen av et bredere marked

for grønne skip. Her kan offentlige innkjøp innen bygg og anlegg føre an – der det kan tilrettelegges og stilles tydeligere krav til alle leverandører om reduksjon av utslipp i transportkjedene, mener Eide.

Krever politisk vilje og kreativitet

Men, lasteskipene er bare ett segment en må finne gode løsninger for:

- For å nå målene må alle de viktigste skipssegmentene adresseres; blant annet fiskefartøy og offshoreskip, i tillegg til lasteskip og passasjerskip. Ferjene var nok det enkleste segmentet, med så stor direkte offentlig innkjøpsmakt, men vi tror løsninger kan finnes også for de øvrige segmentene, sier Eide.

- Men, det vil kreve enda større politisk vilje og kreativitet. Jeg er ikke i tvil om at næringen vil levere løsningene - så lenge etterspørselen kommer på plass, avslutter han.