

Klimapartnerskap

Grønt Skipsfartsprogram, GSP, er et offentlig-privat partnerskapsprogram som finansieres delvis over Statsbudsjettet, ved KLD, og delvis av næringen.

Visjonen er å etablere verdens mest effektive og miljøvennlige skipsfart. GSP handler om bærekraftige logistikk-løsninger, lønnsomme utslippskutt, grønne arbeidsplasser, økt konkurransevne, og eksport. Og om å ta en internasjonal lederposisjon. Norsk skipsfart er i ferd med å bli et utstillingsvindu i verden, en inkubator og plattform for norsk eksport av miljøteknologier og grønne transporttjenester.

GSP har mer enn 100 partnere og har igangsatt 45 piloter siden vi startet opp for 8 år siden, hvorav **hele 17** av disse er realisert eller under realisering. Vi har således lang erfaring med mange reelle, grønne prosjekter - både for skip og infrastruktur for drivstoff. Vår erfaring er at pilotstudier og realisering av piloter, er svært effektivt for kunnskapsoppbygging, og det er motiverende for politikere, offentlige og private ledere. Vi piloterer kun der vi ser skalerbare muligheter.

GSP Service kontor for grønn flåtefornyelse handler om skalering. Vi har her 22 gryteklare nullutslipps-prosjekter med 39 skip. De fleste har ammoniakk eller hydrogen som drivstoff. 21 av disse drives frem av fremoverlente vareeiere. Kun ett av et fremover lent rederi. Imidlertid viser erfaringene at dersom grønn sjøtransport etterspørres i markedet, er rederiene mer enn klare. I Greenbulk prosjektet der HeidelbergCement og Felleskjøpet utlyste en 15 års nullutslippskontrakt for transport av grus og korn, var det hele 31 rederier som meldte seg på anbudskonkurransen, mens 21 av disse ga fullstendige tilbud. Dette er et eksempel, som viser at rederiene sitter på gjerdet til markedet er der med profitable forretningsmuligheter. **Det viktigste vi gjør er derfor å få de grønne markedene i gang.**

Arbeidet med pilotene, og prosjektene i Servicekontoret tydeliggjør for oss, og for aktørene hvor skoen trykker mtp realisering: En nøkkelparameter som må på plass for å utløse det grønne markedet er at nullutslippsdrivstoffet må være konkurransedyktig på pris i fht fossilt drivstoff. Vårt svar på dette er at myndighetene må etablere effektive differansekontrakter, som utløser bruk av grønt drivstoff, i en kort mellomperiode - til en CO2-avgift gjør jobben. Når CO2-prisen er 2000 kr/tonn, som er Stortingets ambisjon innen 2030, er det meste av karbonnøytralt drivstoff konkurransedyktig. En innretning av

differansekontrakter som passer for generell industri er ikke nødvendigvis effektive for skipsfarten.

Hva kan så GSP bidra med?

- Først og fremst: Svært mange konkrete «real life» prosjekter, skapt av vareeiere og rederier, som er med i GSP
- Disse prosjektene har lært oss hva som er mulig, og ikke mulig - med ulike teknologier, drivstoff og rammebetingelser – og til hvilken kostnad
- Aggregert informasjon om utslippsbaner og kostnader med forskjellige teknologier, drivstoff og rammebetingelser.
- F. eks. så viser våre analyser at akkumulerte kostnader for differansekontrakter for å oppnå 50% utslippskutt av klimagasser i innenriksfarten, innen 2030, vil akkumulert koste Staten 2-3 milliarder kroner. Dette er et øvre kostnadstak og politikere synes ikke det er dyrt
- Til slutt. Vi kan bidra med å beregne nye caser basert på ulike reguleringer, policies, virkemidler og insentiver

Forventninger?

- Effektive krav og virkemidler som utløser de grønne markedene og nullutslipp løsninger.