

Overgangsplan shipping

Dokumentet beskriver hvordan konsernet praktiserer vår rolle som pådriver for grønn omstilling for offshore, offshore vind, shipping og havbruksrelatert shipping.

SMNs overgangsplan på shipping skal bidra til at vi jobber mot reduserte klimagassutslipp og samtidig reduserer våre kunders sårbarhet mot klimaendringer, da spesielt overgangen mot lavutslippssamfunnet (netto null).



Klimarisiko er en økende finansiell risiko

Klimaendringer er en eksistensiell risiko, og klimarisiko er en økende finansiell risiko.

Det er minst tre grunner til at vi øker prioritering av framoverskuende klimarisiko og finansiell robusthet for eskalerende klimaendringer:

1) Den er global i omfang. FNs klimapanel IPCC understreker at for hver grads økning av temperaturen vil farene som følge av oppvarmingen bli mer intense. Én av farene er muligheten for det som kalles plutselige endringer som ikke kan reverseres. Såkalte vippepunkter kan bli nådd, arter kan bli utryddet og økosystemer kan forsvinne. Dette er grunnen til at IPCC sier at internasjonalt, nasjonalt og lokalt samarbeid er kritisk for å nå ambisiøse mål om å redusere klimaendringene

2) Tidshorisonen på klimarisiko er lengre enn tradisjonell forretningsmessig horisont, løpetid på lån og kreditter og/eller politisk syklus som vanligvis former våre planer og beslutninger

3) Handlingene vi tar, eller ikke tar, i dag vil påvirke banen for klimaendringer de neste tre tiårene og mer. Meldingene fra IPCC gir en oppvåkning. Oppvarmingen går i retning av 3 °C med dagens adferd, og Arktis varmes med dobbel hastighet. Alle deler av økosystemene påvirkes, særlig havet

Hovedlinjer for hvordan vi i samarbeid kan oppnå dette ambisiøse målet - og utnytte mulighetene i overgangsfasen.

Klimarisiko er en økende finansiell risiko og integreres i hvordan vi tar beslutninger, og ikke minst hvordan vi sammen skal utnytte mulighetene i overgangsperioden. Det vil ha direkte innvirkning for våre kunder:

- Vi vil i økende grad vurdere klimarelaterte faktorer som vil påvirke finansiering, rådgiving, forsikring og levering av andre finansielle tjenester til selskaper som har troverdige overgangsplaner på plass
- Tilgang til kapital vil i økende grad være betinget av resultater mot klimarelaterte nøkkeltall (f.eks. tilpasning til klimaendringer, investering i netto null-eiendeler, reduksjoner i klimagassutslipp)
- Denne overgangen skjer på tvers av prioriterte aktivaklasser (shipping er prioritert) og vil få en økende innflytelse på all investering og finansiering. Allokering av kapital vil tilpasses intensitet og reduksjoner i klimagassutslipp og vil påvirke selskaper i alle størrelser og på tvers av alle bransjer
- Tilsvarende vurderes natur- og miljørisiko i økende grad, og vi styrer etter 6 klima- og miljømål fra EUs taksonomi

Vi vil støtte og finansiere selskaper på tvers av alle bransjer i utvikling og gjennomføring av troverdige overgangsplaner.

Sammen får vi ting til å skje.

SpareBank 1 SMN har forpliktet seg til målet netto null klimautslipp i 2050

SpareBank 1 SMN har som strategi å være en pådriver for grønn omstilling. Gjennom samarbeid og dialog med våre kunder kan vi støtte deres overgang til lavutslippssamfunnet. Utlånsporteføljen er den største driveren til risiko og der vi som bank har størst påvirkning på klima, miljø og samfunn.

Overgangsplaner er en del av vårt virkemiddelapparat for å nå vårt netto null utslippsmål som konsern innen 2050.

Vi vil nytte dette dokumentet aktivt i møte med våre shipping kunder.

Hoveddelen av våre kunder er innenfor segmentene offshore og havbruk, derfor er denne overgangsplanen mest fokusert på disse to segmentene.

Skipsfart – rammebetingelser og dilemmaer

Skipsfart og klima

- Om lag 80% av verdenshandelen transporteres på skip, og skipsfarten står for 3% av de globale CO2 utslipp.
 - Norske offshore skip slipper ut 1 mill tonn (2022) og står for 2% av Norges samlede utslipp.
- Transport med skip er per i dag den mest karboneffektive måten å transportere gods over lengre distanser.

Rammebetingelser

- Skipsfartsnæringen reguleres av IMO (International Maritime Organization). IMO støtter Parisavtalen og vedtok CO2 strategi i 2018. Denne CO2 strategien ble strammet inn i 2023; målsettingen nå er at internasjonal skipsfart skal redusere utslippene med 20-30% innen 2030, 70-80% innen 2040 (begge ift 2008) og nullutslipp innen 2050.
- For å oppnå disse målene har IMO innført krav om rapportering av forbruk/utslippsdata samt krav om planer for å redusere utslipp av CO2. I første omgang gjelder dette fartøy > 5.000 brt.

I tillegg har EU vedtatt at:

- skipsfarten har blitt en del av CO2 kvotemarkedet i Europa samt at det fra 1.1.2025 har kommet krav til klimaintensiteten i marint drivstoff («EEDI»). Kravet er reduksjon av klimaintensiteten med 80% innen 2050 (ift. 2020) med gradvis innskjerping hvert 5.år. Dette gjelder nye og vesentlig ombygde fartøy over 400brt.
- skipsfarten er en del av klassifiseringssystemet EUs taksonomi, der andel grønn økonomisk aktivitet vurderes ift inntekter, opex og capex.

Dilemma for reder og bank

• Teknologirisiko

Uklarhet om hva som vil være fremtidens ledende grønne teknologi for skip gjør at investeringer som skal ha en levetid på 20-30 år fremstår som usikre. Nullutslippsteknologien er ikke ferdig utviklet og man løper risikoen for å investere i feil teknologi.

• Lønnsomhet som barriere

Høye investeringskostnader, tilgjengelighet og høy pris på alternativt drivstoff, manglende infrastruktur på land i tillegg til manglende teknologi er de største barrierene for å ta i bruk lavutslipp/nullutslippsteknologi. Et sentralt spørsmål er hvem som skal betale for denne merkostnaden?



Utslippsmål

Overordnet KPI og målsetning for shipping

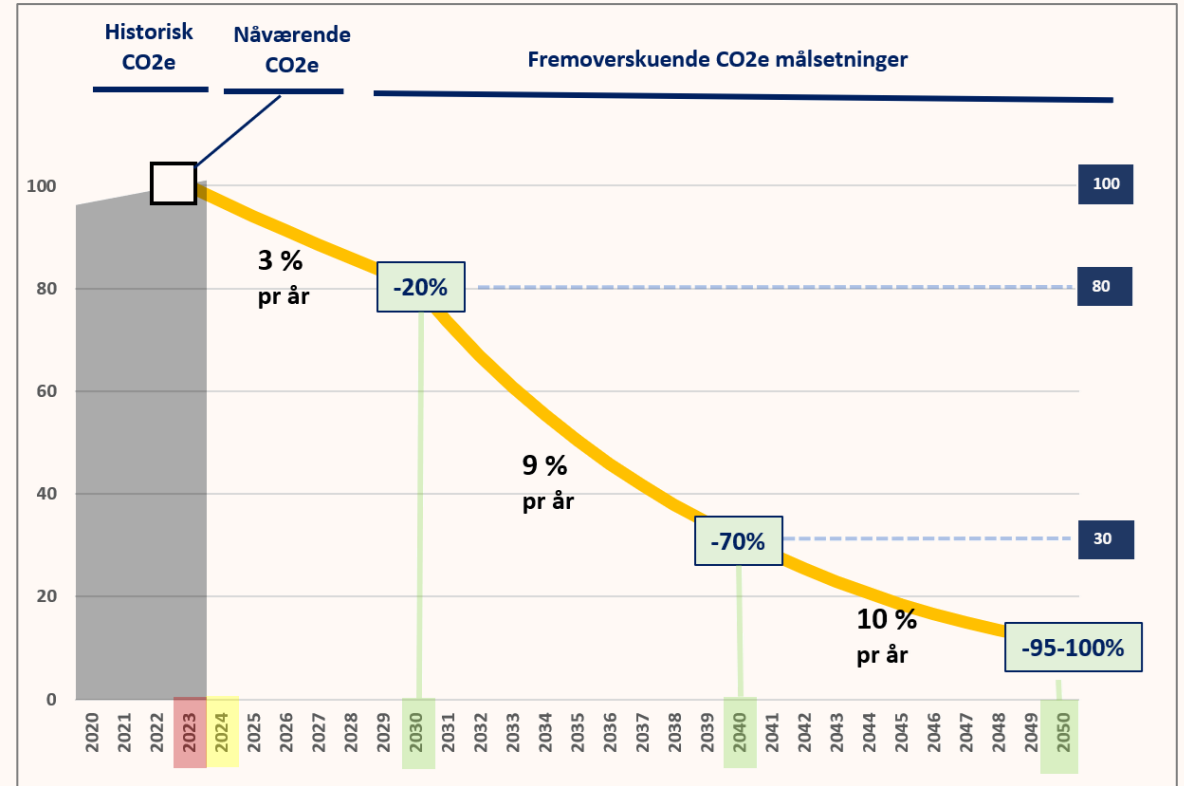
Utslippsmål for offshore og havbruksrelatert shipping

SMNS målsetninger	Basisår / referanseår	2030	2040	2050
		Reduksjon i utslipp vs. basisåret 2023:		
Absolutte utslipp	2023	20%	70%	95 - 100%
Utslippsintensitet	Avventer IMO (International Maritime Organization), Brønnbåteiernes Forening og Grønt Skipsfartsprogram (pilot på rammeverk Offshore)			

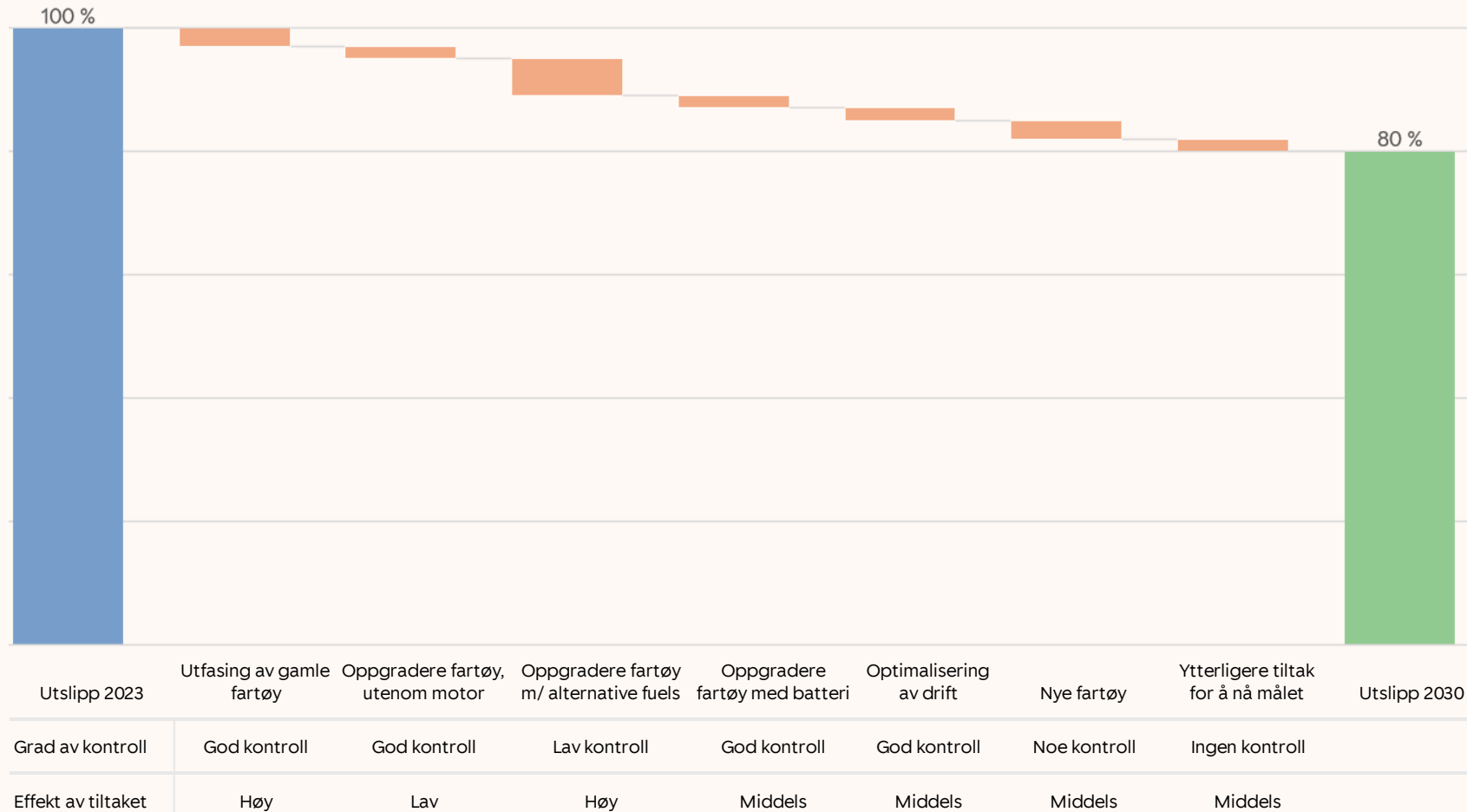
Generell shipping (transport)

- Ingen KPI satt for overordnet shipping (transport)

Illustrasjon av finansierte utslippsmål for offshore og havbruksrelatert shipping



Veien til reduserte klimagassutslipp for shipping frem mot 2030 (estimat)





Offshore

Offshore sin rolle i overgangen til nullutslippssamfunn

Bakgrunn

- Verdens energisystemer må gjennom store endringer i årene framover og der utviklingen mot et nullutslippssamfunn vil skape en rekke dilemmaer og vanskelige avveininger. Det vil kreve utvikling av nye teknologier, nye verdikjeder og nye måter å arbeide på. Her er det mye positivt på gang, men ting tar tid og man støter på problemer underveis.
- Samtidig vil det være nødvendig med stabil og rimelig energi som det globale samfunnet er avhengig av. Stor geopolitisk uro de senere årene har vist hvor sårbart samfunnet er for avbrudd og forstyrrelser når energimarkedet er ute av balanse. Dette har blant annet satt fokus på den viktige rollen produksjon av olje & gass fra norsk sokkel har for energisikkerheten i Europa. Se vedlagt link for «[Joint EU-Norway statement on strengthening energy cooperation](#)» *.
- I tillegg til at olje & gass er primærkilder til energi, vil det også være behov for disse energikildene som innsatsfaktor til lavkarbondrivstoff slik som blått hydrogen i sektorer som er vanskelig å avkarbonisere og som råstoff til andre produkter enn energi, slik som kjemikalier. Samtidig går raskt framvoksende økonomier gjennom en periode med urbanisering og industrialisering som vil kreve tilgang på pålitelig og rimelig energi. Viktigheten av klimatiltak er ubestridelig, men der dilemmaet er behov for raske utslippsreduksjoner og tilgang til pålitelig og rimelig energi.
- Produksjon av olje & gass fra norsk sokkel er blant den mest karboneffektive i bransjen. Samtidig vil olje & gass næringen kunne benytte erfaring og kompetanse fra olje & gass til å utvikle nye industrielle verdikjeder der vi har potensiale til å bli verdensledende innen flytende havvind og karbonfangst- og lagring.

Offshore

- Våre kunder innen Offshore jobber først og fremst med tjenester knyttet til utvinning av olje & gass. Men, økt aktivitet innen havvind har ført til at en stadig større andel av inntektene kommer fra tjenester knyttet til utbygging og drift av store havvindparker. I tillegg ser vi økt aktivitet innenfor decommissioning (dvs. avinstallasjon/demontering) av olje- og gass installasjoner som også er en nødvendig del av utfasingen av olje & gass industrien.
- Med bakgrunn i 50 års erfaring og kompetanse innen komplekse operasjoner under krevende forhold ser våre redere unike muligheter til å ta del i utviklingen av nye verdikjeder innen havvind og da spesielt innen flytende havvind. Våre redere vil derfor være viktige bidragsytere i energiomstillingen og der de i overgangen vil jobbe innenfor både olje & gass og havvind
- Banken vil samarbeide med våre kunder gjennom denne omstillingen og benytte vår kompetanse til å finansiere fartøy og prosjekter som kan redusere utslippene framfor å trekke oss ut av karbonintensiv sektor. Samtidig som vi vil bygge opp en utlånsportefølje innen fornybar energi

Offshore som en del av den maritime klyngen på Sunnmøre

- Den maritime klyngen i Norge er en unik klynge i verdenssammenheng. Den er blant landets mest kunnskapsrike og innovative næringer og bidrar med rundt 9% av all verdiskapning i norsk næringsliv. Maritim næring er landets største distriktsnæring med over 100.000 arbeidsplasser lokalt.
- Norsk maritime klynge er en viktig driver i utviklingen av framtidens energibærere til havs. Teknologien som blir utviklet innenfor den maritime klyngen bidrar til å redusere utslipp, skape grønn omstilling, grønne arbeidsplasser og nye næringer i Norge. En viktig ressurs i denne klyngen er kompetansen som blir utnyttet på tvers av ulike bedrifter, segment og deler av klyngen.
- Den maritime klyngen på Sunnmøre har sin styrke innen skipsdesign og utstyr samt bygging og operasjon av offshorefartøy og brønnbåter. Operativ maritim kompetanse (rederi og sjøfolk) er «navet» som bidrar til at drivhjul i alle andre deler av klyngen går rundt. Klyngen er sterkt forankret i kompetansemiljøet ved GCE Blue Maritime Cluster og forskningsmiljøet ved NTNU/Marintek. Klyngen har som ambisjon om å bli verdens første utslippsfrie maritime klynge.
- Den maritime klyngen på Sunnmøre hadde i 2022 14.800 ansatte, 61 mrd. i samlet omsetning, 26 mrd. i verdiskapning og eksport til 68 land. Rederiene omsatte for om lag 14 mrd. kroner med om lag 4.000 ansatte. Dette er en komplett klynge som består av 15 rederi, 7 verft, 6 skipsdesignselskap og 111 utstyrsleverandører.

Bankens rolle i overgangsfasen

Utfordring: Balansere målsettingen om nullutslipp med Norges viktige rolle for å sikre energiforsyningen til Europa

- Vi støter på en rekke dilemmaer på veien mot regjeringens mål om netto null i 2050. Som en ledende bank må vi gjenspeile aktiviteten i vår region. Samtidig må vi balansere behov, krav og forventinger fra våre interessenter. Vår strategi er å samarbeide med våre kunder gjennom omstillingen snarere enn å trekke oss ut av offshore.
- Norske redere eier en stor offshoreflåte og har stor påvirkningskraft innen bransjen. Disse er en drivende kraft i forhold til å utvikle ny teknologi og etterspørre nye lavutslippsløsninger. Samtidig er det de samme aktørene som nå er i ferd med å utvikle en ny næring innen drift av offshore vind fartøy som er en viktig del av det grønne omstillingen.
- I overgangen skal vi finansiere fartøy som kan benyttes både innen olje & gass og havvind både for å redusere avhengigheten av et enkelt marked samt sikre overgangen til det grønne skiftet.

Påvirkningsstrategier – forventninger til våre offshore kunder

Tiltak for å redusere klimagassutslipp

- Utfasing av gamle fartøy
- Oppgradere fartøy (utenom motor)
- Oppgradere fartøy med alternative energibærere
- Oppgradere fartøy med batteri
- Optimalisering av drift
- Nye fartøy

Vi forventer våre kunder har konkrete mål for utslipp og tilhørende omstillingsplan

- Kundene har et konkret mål om å kutte utslipp. Kundene har i tillegg en **overgangsplan** som viser hvordan de skal redusere utslipp.
- Banken forventer at kundene rapporterer og vedlikeholder:
 1. Klimaregnskap og driftseffektivitet på skipsnivå.
 2. Troverdige mål og planer for å kutte klimagassutslipp fra aktivitetene.
 3. Andel økonomisk aktivitet mot olje og gass og andel fornybare aktiviteter (% av omsetning).



Kilde: GFANZ financial institution net-zero transition plan framework.



Havbruksrelatert shipping

Havbruk og havbruksflåten

Havbruksflåten

Den norske havbruksflåten består av brønnbåter, fôrtransportbåter, høstebåter (også omtalt som bløggebåter/prosessbåter) og servicefartøy. Flåten, som har vokst frem i kjølevannet av oppdrettsnæringen, er en viktig leverandør av tjenester til alle ledd i laks og ørretproduksjonen, og det er vanskelig å se for seg at oppdrettsnæringen vil vært der de er i dag uten flåten.

Kort om historisk utvikling av norsk oppdrettsnæring

Oppdrett av laks og ørret i Norge er en relativt ung næring, hvor det store gjennombruddet kom rundt 1970, hvor forsøk på oppdrett av laks i sjøvann lyktes. Etter dette har oppdrettsnæringen frem til i dag utviklet seg betydelig både teknologisk og biologisk (avl, vaksine, fôr mm.), og det samme har rammevilkårene. Oppdrettsselskapene har gått fra å inneha og drifte en matfiskkonsesjon i sjø til å bli vertikalintegreert med hele verdikjeden fra stamfisk til slakting/salg.

Klimaavtrykket fra oppdrettsnæringen skriver seg hovedsakelig fra følgende faktorer:

- Fôret står for det største klimaavtrykket til oppdrettsnæringen, og hvor fôringrediensen fiskeolje- og mel, samt soya som importeres i betydelige mengder fra Sør-Amerika. Økt oppdrettsproduksjon har ført til høyere klimagassutslipp. Dødelighet i produksjonstiden fører til høyere økonomisk fôrfaktor. Sammenlignet med all annen «kjøtt»produksjon med unntak av kylling er klimaavtrykket til laks- og ørretoppdrett lavt.
- Havbruksflåten benyttes helt frem til fisken er ankommet slakteri. Det er denne delen av klimaavtrykket som belyses nærmere i denne overgangsplanen.
- Transport fra slakteri til markedet kan gå på båt, bil eller med fly, og hvor flytransport står for det største klimaavtrykk av de nevnte transportalternativene.

Havbruksflåten i Norge – status og utfordringer I

Hovedutfordringene til den norske havbruksflåten sin overgang til nullutslippssamfunnet er flere og differensierte, og hvor brønnbåtene står ovenfor de største utfordringene.

Brønnbåtene gjennomfører energikrevende operasjoner, som blant annet:

- Vannbehandling av inntaksvann og avløpsvann
- Produksjon av sjøvann til ferskvann ved behov
- Frakting av fisk
- Vannet må sirkuleres

Utfordringer rundt lavutslippsløsninger

- Mesteparten av dagens brønnbåtflåte benytter diesel som energikilde
- Manglende infrastruktur for bruk av alternative energikilder
- Usikkerhet knyttet til hvilken teknologi som skal velges
- Nybyggprisen på brønnbåter har økt vesentlig
- Det finnes per i dag ingen utslippsbane for brønnbåtnæringen

Havbruksflåten i Norge - status og utfordringer (forts.)

Servicefartøy

- Servicefartøysegmentet er meget differensiert fra de små fartøyene med spissede operasjon til multipurpose fartøyene som bl.a. håndterer alt fra mindre serviceoppdrag til etablering av akvakulturlokaliteter.
- Servicefartøyene er mer stasjonære i sine operasjoner og kan dermed i langt større grad drives på batteri.
- Det mest av ny tonnasje bygges i dag med helelektrisk fremdrift eller hybrider, samt at deler av eksisterende flåte er ombygd eller planlegges ombygd.
- Servicefartøyene går også fortrinnsvis på lange kontrakter eller rammeavtaler, hvor fuel dekkes av befrakter (oppdretter), og dermed den som bestemmer logistikken og kan påvirke fuelbruken.

Fôrtransportfartøy

- Fôrtransportfartøysegmentet går i faste retur og er derfor mer stasjonær.
- I denne fartøygruppen er det fôrprodusentene som er befrakter (kunde), og som leverer fôr til oppdrettsselskapene langs kysten.
- Faste ruter kan forenkle muligheten til å lage en infrastruktur på faste plasser som harmonerer med behovet. Pt. er hovedproblemet at det finnes lite annen infrastruktur enn dieseldrivstoff langs rutene.

Høstebåter

- Høstebåtene utfører kun slakting av laks og ørret ved anleggene, som deretter fraktes til slakteriene for sløying og videre håndtering.
- Fordelen med høstebåter er at de frakter mest fisk og lite vann.
- Båtene kan i større grad anvende elektrisk fremdrift, og noen er bygd som hybrider.

Påvirkningsstrategier – forventninger til våre kunder innen havbruksrelatert shipping

Tiltak for å redusere klimagassutslipp

- Utfasing av gamle fartøy
- Oppgradere fartøy (utenom motor)
- Oppgradere fartøy med alternative energibærere
- Oppgradere fartøy med batteri
- Optimalisering av drift
- Nye fartøy

Vi forventer våre kunder har konkrete mål for utslipp og tilhørende omstillingsplan

- Kundene har et konkret mål om å kutte utslipp. Kundene har i tillegg en **overgangsplan** som viser hvordan de skal redusere utslipp.
- Banken forventer at kundene rapporterer og vedlikeholder:
 1. Klimaregnskap og driftseffektivitet på skipsnivå.
 2. Troverdige mål og planer for å kutte klimagassutslipp fra aktivitetene.



Kilde: GFANZ financial institution net-zero transition plan framework.

Sammen får vi ting til å skje

Les mer om vårt bærekraftsarbeid på

<https://www.sparebank1.no/nb/smn/om-oss/barekraft.html>