

PROW CAPITAL HELPT REDERS MET VERDUURZAMING VLOOT

Banken die zich na de bankencrisis van 2007/8 massaal terugtrokken uit de financiering van de scheepvaart en specifiek de shortsea maakte dat er veel minder geld beschikbaar was voor investeringen in verduurzaming. En dat op een moment dat de druk op reders om hun schepen te vergroenen juist enorm toeneemt. 'Die twee trends gecombineerd, betekenden dat de investeringsbehoefte enorm zou toenemen. Voor ons was dat aanleiding een green fund op te zetten,' zegt Gust Biesbroeck, een van de initiatiefnemers van PROW Capital dat in maart vorig jaar live ging met het Green Shipping Fund, een investeringsfonds van 420 miljoen euro voor de vergroening van nieuwe en bestaande schepen.

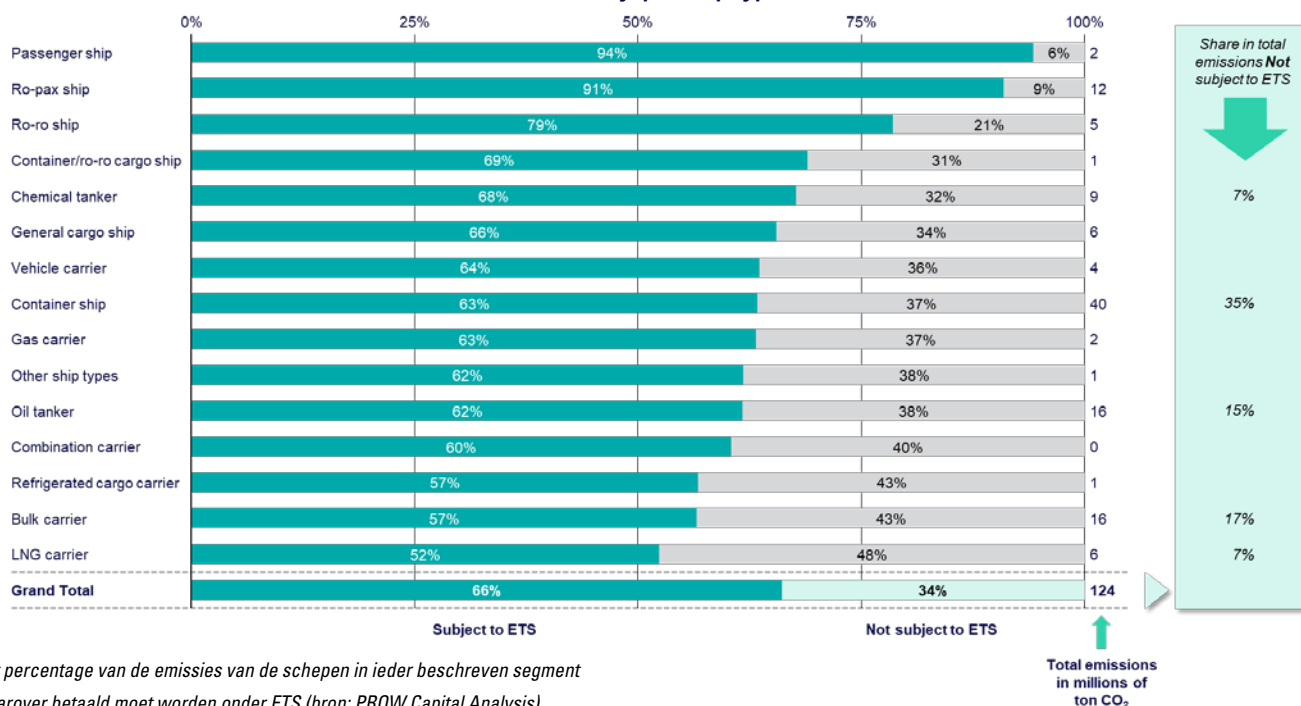
PROW – archaisch Engels voor de boeg van een schip, van vooruitstrevendheid in dit geval – Capital wordt gemanaged door een team van acht mensen, die hun sporen hebben verdiend in de financiële sector, zoals Biesbroeck, dan wel de maritiem-technische sector, zoals Maarten van der Klip (onder andere ex-Wärtsilä en Stork), de andere gesprekspartner voor dit interview met SWZ|Maritime. 'Die klimaat-technische achtergrond is voor ons heel belangrijk omdat het bij vergroening een heel technisch onderwerp is,' aldus Biesbroeck. Daarnaast is er veel kennis aan boord om investeringen te toetsen

aan de hand van bredere ESG-criteria, waarbij ESG staat voor Environmental-, Social- en Governance-vraagstukken. Als voorbeeld daarvan noemt Biesbroeck de regels van de EU Taxonomie, die grote invloed gaan hebben op de bedrijfsvoering van en de toekomstige financieringsmogelijkheden voor reders.

EU en NL Green Deal

Van der Klip: 'Ons beleid is geënt op zowel het EU-duurzaamheidsbeleid als ook de Nederlandse Green Deal, waarin onder andere is verwoord dat reders in 2030 hun CO₂-uitstoot met veertig procent

Breakdown of 'ETS intensity' per ship type based on 2021 MRV data



	All emissions subject to ETS per ship type in ton CO ₂	Sum of days at sea per ship type*	Emissions subject to ETS per day at sea (ton CO ₂)	Cost of ETS per day at sea with a CO ₂ price of € 80 per ton	Δ € 10 per ton	
Bulk carrier	9,090,904	202,223	45	€ 3,596	€ 450	
Chemical tanker	5,954,203	134,182	44	€ 3,550	€ 444	
Combination carrier	31,463	812	39	€ 3,098	€ 387	
Container ship	25,600,000	206,268	124	€ 9,929	€ 1,241	
Container/ro-ro cargo ship	898,340	8,923	101	€ 8,054	€ 1,007	
Gas carrier	1,519,930	30,286	50	€ 4,015	€ 502	<i>De verwachte</i>
General cargo ship	4,030,701	124,696	32	€ 2,586	€ 323	<i>impliciete</i>
LNG carrier	3,316,045	24,401	136	€ 10,872	€ 1,359	<i>dagelijkse ETS-</i>
Oil tanker	10,000,000	166,666	60	€ 4,800	€ 600	<i>kosten zijn</i>
Other ship types	459,214	11,579	40	€ 3,173	€ 397	<i>vooral hoog</i>
Passenger ship	2,337,356	9,346	250	€ 20,008	€ 2,501	<i>voor</i>
Refrigerated cargo carrier	823,560	13,521	61	€ 4,873	€ 609	<i>passagiers- en</i>
Ro-pax ship	11,300,000	57,788	196	€ 15,643	€ 1,955	<i>Ro-Pax-schepen</i>
Ro-ro ship	4,284,174	42,054	102	€ 8,150	€ 1,019	<i>(bron: PROW</i>
Vehicle carrier	2,547,575	38,851	66	€ 5,246	€ 656	<i>Capital</i>
Overall	82,193,465	1,071,596	77	€ 6,136	€ 767	<i>Analysis).</i>

* A day constitutes 24 hours and is based on the reported hours at sea

moeten hebben gereduceerd ten opzichte van 2008. Met onze kennis adviseren wij reders hoe zij straks met hun schepen aan die doelstelling kunnen voldoen. Daarbij kijkt PROW ook breder en verder naar wat reders ook na 2030 kunnen doen, want die verduurzamingsopgave zal naar verwachting niet bij veertig procent blijven. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de aansluiting van schepen op walstroom tijdens het laden en lossen in havens.'

'Uiteindelijk gaat het erom met het Green Shipping Fund aan reders financieringen te kunnen verstrekken voor wie de banken niet voldoende capaciteit beschikbaar hebben of op wie ze geen focus hebben,' zegt Biesbroeck, en vervolgt: 'Net als banken verstrekken wij gewoon leningen met als groot verschil dat bij ons het uitgangspunt is dat dit moet bijdragen aan vergroening van de scheepvaart. Bij ons is dat laatste een kernoverweging. En natuurlijk kijken we ook naar de kredietwaardigheid van de investering. Een groen schip heeft alleen waarde voor een reder als hij zijn processen daarop aanpast en ook zijn klanten daarbij betreft.' Als voorbeeld voor dat laatste noemt Biesbroeck de koelkast met energielabel A. 'Als je die de hele dag laat openstaan, helpt 't nog niets.'

Onafhankelijke review

Om *greenwashing* te voorkomen, laat PROW Capital zich bij de beoordeling van een kredietaanvraag voor de vergroening van een bestaand of de bouw van een groen nieuw schip bijstaan door de afdeling Maritime Advisory van DNV. Van der Klip: 'Die check staat los van de classificatie van het schip of een eigen *assessment* door de reder ten opzichte van *peers*. Om te zien of een schip echt zoveel groener is dan vergelijkbare schepen, is het juist van belang het door een onafhankelijke derde te laten valideren. Daarnaast meten we na het in de vaart brengen of de verwachtingen ook worden waargemaakt.'

Van der Klip benadrukt dat de beoordeling van PROW Capital van een kredietaanvraag voor een groen schip of retrofit van een bestaand schip geen sinecure is. 'Wij zijn een transitiefonds dat de verduurzaming van de scheepvaart wil versnellen. Hoe kunnen we

reders hierbij helpen? Daarbij kijken wij ook naar het *well-to-wake* principe van de in de toekomst te gebruiken brandstoffen. Een nieuw schip moet minstens twintig procent beter scoren dan de huidige EEDI-designvoorschriften (Energy Efficiency Design Index, red.) en een retrofit moet minstens twintig procent vermindering van emissies per *tonne-mile* opleveren, waardoor een schip sneller naar zero-emissie kan reduceren dan nu door de IMO is voorgeschreven. Met de klant bespreken we ook hoe deze denkt de uitstoot zo snel mogelijk naar nul te kunnen brengen.'

Behoud van waarde

De kredieten die PROW Capital verstrekt zijn hypothecaire leningen met als belangrijkste verschil dat de investering moet bijdragen aan vergroening, legt Biesbroeck uit. Een groen schip zal veelal duurder in aanschaf zijn en daardoor een hogere investering vergen. Een traditioneel schip mag dan weliswaar goedkoper uitpakken om te laten bouwen, maar verliest volgens Biesbroeck ook sneller zijn waarde. 'Een groen schip behoudt zijn waarde beter omdat het ook op langere termijn beter aan de toekomstige emissie-eisen kan voldoen en daardoor z'n charters beter weet te vinden,' verzekert Biesbroeck. PROW Capital probeert zich tegenover andere financiers te onderscheiden met een diepgaandere kennis van de mogelijkheden van vergroening van schepen en de almaar strenger wordende emissie-eisen. 'Als PROW Capital kunnen en willen we meer risico nemen op het groene aspect,' zegt Biesbroeck.

Hij benadrukt nog eens dat reders niet alleen voor de financiering van hun nieuwbouw, maar ook voor retrofits bij PROW Capital terecht kunnen. Biesbroeck: 'Wij verwachten dat ook het retrofitten een belangrijk onderdeel zal worden van de noodzakelijke vergroening van schepen. Wat ons betreft bieden retrofits goede mogelijkheden en wij zijn bereid om deze te financieren.' Van der Klip vult aan: 'Als bijvoorbeeld in het kader van een retrofit een schip een her-motorisering ondergaat, waarbij het een nieuwe, veel schonere voortstuwingsinstallatie krijgt, kunnen wij de klant een herfinanciering van het schip aanbieden. Op die manier helpen we de reder zijn

vergroeningsdoelstellingen te halen. Dat geldt ook voor het verhogen van energie-efficiëntie in zijn verdere bedrijfsprocessen.'

Energie-efficiëntie en type brandstof

Van der Klip benadrukt dat ook oudere schepen niet bij voorbaat kansloos zijn voor vergroening. 'Het begint met het design en de energie-efficiëntie. Als het design in beginsel goed is, dan zijn er genoeg mogelijkheden te bedenken om de energie-efficiëntie van een schip te verbeteren. Met onze kennis kunnen wij de reder helpen bij het vinden van de juiste opties.' Ook volgens Biesbroeck zijn er vaak meer mogelijkheden dan vaak wordt gedacht. 'Er zijn nu al tal van technische mogelijkheden denkbaar om schepen energie-efficiënter te laten varen. In principe geldt voor ons: als het werkt, dan kunnen wij het financieren,' zegt Biesbroeck. PROW Capital heeft wat dat betreft ook geen voorkeur. Of het nu toepassing van hulpzeilen of alternatieve brandstoffen als methanol of waterstof is, als het leidt tot minimaal twintig procent hogere energie-efficiëntie, is dat voor PROW Capital bespreekbaar.

Het gaat niet alleen om energie-efficiëntie en dus minder brandstofverbruik per gevaren zeemijl, maar ook om het type gebruikte brandstof. 'Wij financieren bijvoorbeeld geen schepen die alleen op HFO (*heavy fuel oil*, red.) kunnen varen,' verduidelijkt Van der Klip. De verwachting is dat dit soort schepen in de toekomst, om te beginnen in de intra-Europese scheepvaart, zullen worden uitgefaseerd, omdat ze straks niet langer aan de emissie-eisen zullen kunnen voldoen of veel te duur worden vanwege de noodzakelijke emissierechten. 'Het Green Shipping Fund is vooral interessant voor Europese reders wiens schepen het grootste deel van hun zee-mijlen binnen Europa afleggen,' zegt Biesbroeck.

Emissions Trading System

Een schip is in eerste instantie bestemd om er geld mee te verdienen. De vraag daarbij is hoeveel nu, maar vooral ook hoeveel in de toekomst, benadrukt Biesbroeck. 'Als een schip twee keer zo duur in aanschaf is, maar je bent in staat om je dagkosten aanzienlijk lager te houden, en daarnaast aantrekkelijker voor charterers, dan kan dat nog steeds financieel interessant zijn. Als straks het Europese Emissions Trading System (wordt geleidelijk ingevoerd vanaf 2024) ook voor de scheepvaart gaat gelden, zullen de operationele kosten voor een traditioneel schip snel toenemen. De toename kan

al snel tot duizenden euro's per dag oplopen. Dat geld kun je dus beter investeren in een groen schip dat zichzelf sneller terugverdient en bij verkoop een hogere restwaarde opbrengt. Een *future-ready* schip behoudt zijn waarde beter dan een traditioneel schip.'

Van der Klip waarschuwt dat traditionele schepen zonder enige vergroeningsmaatregelen het risico lopen hun *license to operate* te verliezen omdat ze in bepaalde gebieden of *trades* niet meer welkom zullen zijn. Nu is er al een trend in bepaalde landen om te eisen dat schepen in een haven emissieloos werken. Maar ook charterers zullen gaan eisen dat het vervoer van hun goederen emissieloos gaat om zo de footprint van bedrijfsactiviteiten te kunnen verkleinen. 'De waarde van de contracten die een reder met zijn schip kan verwerven nemen we mee bij het beoordelen van de kredietaanvragen,' zegt Van der Klip.

Flink verouderde vloot

Van der Klip stelt ook vast dat in Europa de shortsea-vloot behoorlijk verouderd is met vaak een hoog brandstofverbruik. 'Met de huidige ontwerpen kun je al snel vijftig procent reductie van de uitstoot bereiken met bijvoorbeeld diesel-elektrische of hybride oplossingen met batterijen, of designs voor nieuwe brandstoffen zoals methanol of ammonia. Maar het begint met het ontwerp. Een schip hoeft vaak niet meer gemiddeld 16 knopen te varen, maar kan mogelijk ook met 10-13 knopen toe. Dat scheelt enorm in brandstofverbruik en dus in de uitstoot.'

Volgens Van der Klip zijn de scheepsbouwers voor nieuwbouw en de toeleveranciers en installateurs voor retrofits al heel ver in het ontwerp en de bouw van energiezuinige schepen. 'Onze maritieme maakindustrie is zeer capabel, voor zowel nieuwbouw als retrofits.'

Markt is er nog niet klaar voor

Van der Klip: 'De benodigde technologie voor de vergroening van de scheepvaart is beschikbaar. Het probleem is alleen dat de markt er in veel gevallen nog niet toe bereid is ervoor te betalen. Elke reder kan op methanol gaan varen als de charteraar bereid is hiervoor te betalen.' Terwijl Biesbroeck aanvult: 'De technologie is er, geld voor de benodigde investeringen is er, maar ook in dit geval geldt dat geld projecten volgt. Scheepseigenaren moeten ook op een nieuwe manier hun klanten erbij betrekken. Als je een container vol met gymschoenen vervoert, leidt inzet van een groen schip slechts tot een hele kleine kostenverhoging van die gymschoenen, die in de keten makkelijk betaalbaar is. Daarin zit de sleutel tot vergroening.' Met de initiële 420 miljoen euro waarmee het Green Shipping Fund begin 2021 van start ging, is inmiddels ruim 110 miljoen uitgezet en geïnvesteerd in een dozijn schepen.

PROW CAPITAL HELPS SHIPOWNERS TO GREEN THEIR FLEET

Banks' tighter lending requirements have made traditional sources of ship finance increasingly difficult to access, whilst shipping has to accelerate its transition to zero emissions and fund the growing fleet capacity required to transport the world's goods. The Green Shipping Fund is a € 420 million private debt fund that provides shipowner loans for new and existing vessels or retrofits that comply with PROW Capital's ESG criteria and lower their emissions in order to meet the IMO's goals and the EU Green Deal.



Antoon Oosting

Freelance maritiem journalist en hoofdredacteur van SWZ|Maritime, swz.rotterdam@knvts.nl