



Artist's impression af nybygningen til Swire Blue Ocean. Illustration: Knud E. Hansen A/S

Opkøb løftede dansk mølle-projekt

Swire-gruppens overtagelse af danske Blue Ocean Ships er en meget væsentlig årsag til, at rederiet nu har fået sin første nybygning på plads. Det handler bl.a. om finansiering, men i høj grad også om at tilføre projektet tyngde og professionalisme i form af volumen samt en stor, eksisterende offshore-organisation med kernekompetencer inden for dynamic positioning (DP), uddannelse, sikkerhed og teknisk drift.

af Christian Krogeland-Leer
christian@soefart.dk

Efter tre års forarbejde kom kontraheringen af den første nybygning til rederiet, som nu hedder Swire Blue Ocean, endelig på plads for nylig. Dermed træder det danske rederi, der tidligere i år blev overtaget af den vidtforenede Swire-koncern, ind i en helt ny fase. Nu skal den danske organisation, kontrakter og de nødvendige systemer på plads, så det første skib kan komme i gang med at arbejde ved leveringen i 2012.

Og der er meget, der skal på plads. En ting – om end i sig selv et stort projekt – er at designe og kontrahere det, der ser ud til at

Swire driver og bemander allerede adskillige DP-skibe. Bl.a. en serie af isbrydende PSV'ere, der er udstyret til DP2 og benyttes til Sakhalin-projektet.
Foto: STX Europe

blive verdens hidtil største installationsfartøj til havvindmølleindustrien.

Noget helt andet er at drive det effektivt og med et sikkerheds- og kvalitetsniveau, der tilfredsstiller de krævende kunder i energisektoren.

Lars Blicher, adm. direktør i Swire Blue Ocean,

erkender blødt, at netop disse forhold gav rynker i panden hos en del kunder, da rederiet startede med at markedsføre projektet. Men da Swire kom på banen som ny ejer af selskabet, ændrede situationen sig markant.

– Det har været en stor fordel for os. Det har givet en helt anden tyngde og seriositet, og Swire er netop kendt for meget høj kvalitet. Desuden har vi fået adgang til en stor personalegruppe med erfaring inden for DP, HSE og offshorebranchens krav generelt, siger Lars Blicher.

Konglomerat

Swire er et enormt konglo-

merat med mange forskellige forretningsområder. I alt har gruppen omkring 125.000 ansatte, og inden for shipping omfatter aktiviteterne bl.a. offshore-rederi i regi af Swire Pacific Offshore og linjefart under navnet China Navigation Company.

Netop offshore-forretningen er altså helt central i denne sammenhæng. Swire Pacific Offshore i Singapore driver en flåde bestående af mere end 70 skibe. Flåden tæller bl.a. AHTS-enheder, PSV'ere, seismisk survey-skibe mv. Til at supportere aktiviteterne har Swire Pacific Offshore opbygget en omfattende teknisk afdeling

inkl. bemanning og eget DP-træningscenter.

Det er da også planen, at Singapore-kontoret kommer til at tage sig af teknisk management, bemanning, træning, sikkerhed, indkøb, assurance/juridisk arbejde osv. ift. driften af det nye installationsfartøj, som muligvis bliver fulgt af én eller flere nye enheder.

– Vi vil i princippet gerne tilbyde vore kunder en samlet pakke, som kan indeholde alt, hvad de har behov for. Vi har allerede adgang til offshore-flåden hos Swire Pacific og er villige til at bygge mere ny tonnage til f.eks. installation og service af vindmølleparker efter kundernes ønsker, siger Lars Blicher og fortsætter.

– Vores filosofi er at få bygget vores ry op med et til to skibe og så vise markedet, at vi er seriøse. Derefter bygger vi efter markedets behov.

Det nye installationsfartøj er designet i meget tæt samarbejde med Knud E. Hansen A/S, som har været involveret i projektet fra starten, og parterne har ligeledes et design til servicefartøjer klar i skuffen.

Dyrt skib

I forhold til at udvide flåden spiller Swire-gruppens finansielle styrke naturligvis en stor rolle. Kontra-

heringsprisen for det nye installationsfartøj fra Samsung i Korea er ikke offentliggjort, men der er ingen tvivl om, at det er det dyreste, der endnu er projekteret inden for branchen.

Til sammenligning koster det skib, som A2Sea for nylig har kontraheret i Kina, 139 mio. USD, men her er der tale om et noget mindre skib med mindre kapacitet og lavere specifikationer.

Swire Pacific har været i stand til selv at finansiere nybygningen internt – som reelt bygges på spekulation og uden at beskæftigelsen på forhånd er sikret. Og det samme kan ifølge Lars Blicher i princippet komme til at gælde fremtidige nybygninger, hvoraf der allerede er option på et søsterskib til nybygningen fra Samsung.

Spekulation

– Vi tør bygge på spekulation, fordi vi er sikre på, at vi får beskæftigelsen på plads. Vi er med i flere tenders og har tætte diskussioner med flere potentielle partnere, så vi vælger at bygge en organisation op allerede nu.

Vi sætter på at afsætte det første skib på en langtidsaftale – evt. t/c – og kan så arbejde mere spot-agtigt med senere skibe, siger Lars Blicher.

Hvad angår de fremtidige perspektiver for offshore-vindmølleindustrien, er han også optimist, selv om der i øjeblikket kun er nogle få faste projekter 5-10 år frem. Herefter kan alt i princippet ske, hvilket er en medvirkende årsag til, at mange finansinstitutter har været tilbageholdende med at finansiere de nye og dyre installationsfartøjer.

– Vi tror på, at der kommer flere projekter, og regner også med, at branchen kommer til at flytte sig geografisk inden for 5-10 år. Desuden vil der også komme opgaver med at dekommissionere og evt. udskifte de eksisterende parker, siger Lars Blicher.

Dansk organisation

Med en stor teknisk organisation på plads i Singapore kan Lars Blicher koncentrere sig om at opbygge de kommercielle og operationelle kompetencer i København. På hovedkontoret i Greve udgøres besætningen i øjeblikket kun af ham selv og Rikke V. Stoltz, Business Development Manager og direktør.



Fortsætter side 11