



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

Ocean
Pioneers

Konjunkturrapport 2019



Konjunkturrapport 2019

Ocean Pioneers





Forord	6
Sammendrag	8
Et hav av muligheter	11
Maritim næring og verdiskaping	14
Konjunkturbarometer 2019	21



Rederiforbundet mener

30

1	Rederiene ønsker stabilitet for å kunne operere fra Norge	31
2	Ambisiøse utslippsreduksjoner	34
3	Sjøveien er miljøveien	36
4	Konkurransedyktig og attraktiv norsk sokkel	38
5	Nye havnæring - et nytt norsk industrieventyr	40
6	Maritim næring har bredt kompetansebehov	42
7	Maritim forskning og innovasjon i verdenstoppen	44
8	Global næring – globalt regelverk	46
9	Europa – vårt viktigste marked	48
10	Stort potensial i nord	49
11	Maritim sikkerhet og beredskap	50
12	Et renere hav	53

Datagrunnlag og metode

54

Forord

Dersom vi skulle innledet denne konjunkturrapporten med en ordsky ville ordene representert motstridende utviklingstrekk. På den ene siden preges verden rundt oss av usikkerhet, uro, konflikter og utfordrende tider i de fleste kommersielle markeder. På den annen side ser vi at på store, grunnleggende områder peker pilene i riktig retning; forventet levealder i verden øker, færre lever i ekstrem fattigdom, flere får utdanning, barnedødeligheten går ned, og slik kunne vi fortsette.

Norsk utenriksflåte har om lag 80 000 havneanløp verden over hvert år. Det vil si at vi er tilstede over hele verden til enhver tid. Skipsfarten møter dermed alle de utfordringer verden har å by på tidligere, og sterkere enn de fleste andre næringer. Vi ser nå;

- et utfordrende og fragmentert **sikkerhetspolitisk** bilde hvor tiår med nedrustning ser ut til å bli avløst av en ny opprustning. Dette forsterkes av nye konfliktarenaer, særlig preget av kamp om kontroll over digitale domener. Sikkerhetsutfordringene suppleres i tillegg med en rekke regionale væpnede konflikter.
- en uavklart **handelskonflikt** mellom USA og Kina som i seg selv skaper usikkerhet og demper veksten i verdensøkonomien. Handelskonflikten forsterkes ytterligere av en proteksjonistisk trend og en stadig økende **teknologikonflikt**, i særlig grad mellom vesten og Kina.
- usikkerhet knyttet til Storbritannias uttreden av EU. Både EU-landene og Storbritannia utgjør svært sentrale markeder for norsk skipsvfart. Uro rundt de grunnleggende bærebjelkene for handel i Europa er svært uheldig og **brexit** kan

potensielt gi store negative konsekvenser både på kort og lang sikt.

Vi lever i en verden med et sterkt behov for mer samarbeid, mer tillit og mer optimisme, for å løse de utfordringene vi har som globalt fellesskap. I virkeligheten opplever vi en bevegelse i motsatt retning, som i sum tegner et bilde av en verden med trekk av de-globalisering.

Handel

Skipsfarten har vært helt avgjørende for å etablere globale verdikjeder for varehandel. Handelen har gitt muligheter for land over hele verden til å produsere varer som de har kunnet veksle på verdensmarkedet. Dette har løftet millioner av mennesker ut av fattigdom.

Den politiske oppmerksomheten om mulighetene i havet er stor. Havet er viktig for norsk økonomi, og vil være en sentral kilde til verdiskaping og arbeidsplasser for Norge – også i fremtiden. En raskt voksende verdensbefolkning har behov for nye jobber, nok og riktig mat, medisiner og rent miljø. Forutsetningen for å dekke disse behovene vil være en videreføring av gode og ordnede forhold for verdenshandelen. Svekkelse av de grunnleggende rammevilkårene på dette området vil også mulighetene til å fortsette de siste tiårenes vekst og utvikling bli kraftig redusert.

Vi skal fortsette vårt arbeid med å skape utvikling og muligheter på tross av det krevende landskapet vi opererer i.



Klima

Skipsfarten er den mest energieffektive måten å frakte varer på, men den utgjør likevel en vesentlig kilde til klimagassutslipp. Vi tror at de som er best på og raskest til å finne løsningene på lav- og nullutslippstransport vil være fremtidens vinnere. Den norske maritime næringen er unikt posisjonert for å løse disse utfordringene.

Vi trenger ambisiøse, globale reguleringer. Et tilbakeblikk på de store milepælene viser at når IMO og verdenssamfunnet har bestemt seg, så har man klart å komme i havn med felles regelverk. Nye reguleringer representerer også nye muligheter for den maritime industrien til å utvikle ny lavutslippsteknologi. IMOs ambisjoner gir et klart og tydelig signal til markedet – investeringer i lavutslippsteknologi vil lønne seg. En bred tilnærming må til, basert på teknologisk innovasjon, ny og mer energieffektiv design, operasjonelle forbedringer, alternative drivstoff og hybridløsninger. Norge leder an i dette arbeidet:

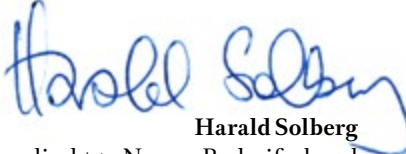
- i offshorenæringen har vi allerede lang erfaring med dielelektrisitet og LNG som drivstoff på skip.
- den første fullelektriske fergen – Ampere – ble utviklet av den norske maritime klyngen og satt i drift i 2015. I 2022 vil vi ha 60 batteridrevne ferger langs norskekysten.
- Yara og Kongsberg bygger verdens første utslippsfrie autonome skip; og
- den første hydrogendrevne fergen er under bygging.

Nærskipsflåten står foran et stort fornyelsesbehov på grunn av relativt høy gjennomsnittsalder. Dette vinduet kan og bør benyttes til å teste ut null- og lavutslippsteknologier som kan skaleres til de større skipene hvor vi ikke har klimaløsningene i dag.

Ved å bruke norskekysten og nærskipsflåten for å prøve ut og utvikle ny og skalerbar teknologi kan den norske klyngen gi viktige bidrag til å redusere verdens klimagassutslipp også utenfor Norge. Teknologien er i ferd med å flytte videre fra ferger i kysttrafikk og offshoreskip, til skip i regional nærskipsfart og videre til transkontinental fart over de store hav.

Årets rapport

I denne konjunkturrapporten har vi beskrevet utviklingstrekk som preger vår næring i dag, og våre medlemmers forventninger til året som kommer. Vi har også sett nærmere på hvilke politiske grep som bør tas for å sikre at norsk maritim næring også skal være konkurransedyktig i årene fremover. Vi håper rapporten vil være nyttig for alle som ønsker et dagsaktuelt bilde av markedssituasjonen knyttet til en næring som, vi vil våge å påstå, er Norges mest konkurranseutsatte næring. God lesing!


Harald Solberg

Adm. direktør, Norges Rederiforbund

Sammen drag

I vår medlemsundersøkelse for 2019 ser vi at stemningsskiftet som ble identifisert i fjor følges opp av en forsiktig optimisme. Transportsegmentene har siden finanskrisen slo inn over næringen i 2008 gradvis økt omsetningen sin, og har nå en omsetning som markant overstiger nivået før finanskrisen. Offshoresegmentene, som har hatt en svært krevende tid siden oljeprisfallet i 2014, og som halverte sin omsetning i årene 2014–2017, har de to siste årene hatt en forsiktig vekst i omsetningen. Omsetningen i disse segmentene har nå stabilisert seg på et lavt og ikke bærekraftig nivå.

Rederienes samlede omsetning steg med elleve prosent fra 206 milliarder kroner i 2017 til 229 milliarder kroner i 2018. 2019 ser ut til å bli et år med ytterligere forsiktig vekst. Samlet forventer alle segmenter økt omsetning i 2019. Dersom prognosen treffer, vil rederienes samlede inntekter ende på om lag 240 milliarder kroner i 2019, opp nesten fem prosent fra fjoråret.

Norske rederiers inntekter fra markeder utenfor Norge utgjør omtrent 61 prosent av samlet omsetning; 139 milliarder kroner i 2018. Det er særlig deep sea-rederiene som har størst andel av sine inntekter i utenlandsmarkedene. Disse rederiene henter 90 prosent av inntektene, tilsvarende 102 milliarder kroner, fra utenlandsmarkedene. Til sammenligning hadde norske rederier 117 milliarder kroner i driftsinntekter fra petroleumsrelatert virksomhet. Dette utgjør 51 prosent av den totale omsetningen.

Rederiene har de siste to årene vært mer positive til utviklingen i lønnsomhet. Over halvparten forventer nå at driftsresultatet blir bedre i 2019 enn det var i 2018. Til sammenligning forventet halvparten av rederiene svakere lønnsomhet i 2017. Ett av fem rederier forventer svakere lønnsomhet i 2019 sammenlignet med 2018. For et år tilbake var det ett av fire rederier som mente det samme.

Den største endringen i resultatforventninger finner vi blant offshore service-rederiene. For disse er andelen som forventer økt lønnsomhet økt fra 35 prosent i 2018 til 47 prosent i 2019. Andelen som forventer svakere lønnsomhet er redusert fra 32 prosent til 25 prosent. En bedring av driftsresultat vil likevel ikke tilsi at disse rederiene har bærekraftig lønnsomhet eller lønnsomhet. Lave rater og lite aktivitet medfører at disse rederiene fremdeles står i krevende tider.

I fjorårets konjunkturrapport skrev vi at opplagstoppen var nådd. I februar 2017 lå 183 skip og rigger i opplag. Det tilsvarende tallet for februar 2018 var 162. Per februar 2019 er det 112 skip og 20 rigger i opplag. Dette er en reduksjon på 25 skip og fem rigger.

Opplagsprognosene for 2019 viser at antall skip og rigger i opplag forventes å falle til 93; en reduksjon på 34 skip og fem rigger. Blant skipene utgjør offshore service-rederiene 33 skip og deep sea-rederiene ett skip. Denne reduksjonen i antall skip og rigger i opplag skyldes en kombinasjon av økt aktivitet, salg av skip og resirkulering.



2018 ble det første året siden oljepriskollapsen i 2014 der rederiene samlet sett økte sysselsettingen. Rederiene oppbemannet med totalt 1 550 personer i 2018. 1 369 personer ble oppsagt eller permittert, mens det samtidig ble ansatt 2 919 personer. 40 prosent av disse nyansettelsene skjedde i riggselskapene. Andelen permitteringer blant rederiene økte fra 22 prosent i 2017 til 34 prosent i 2018, dette kan tyde på at rederiene i større grad mener det vil være behov for at de skal komme tilbake til virksomheten.

Samtlige segmenter forventer økning i sysselsettingen i 2019. Samlet forventer selskapene nesten 2 500 nyansatte og rundt 300 oppsagte eller permitterte. Deep sea-rederiene og riggselskapene har høyest forventning om sysselsettingsvekst. Deretter følger offshore service-rederiene, short sea-rederiene forventer en liten vekst i antall nyansatte.

Som følge av en offensiv maritim politikk de siste årene, for eksempel oppmykning av fartsområdebegrensninger og utvidelse av nettolønnsordningen, har 96 skip flagget inn til norsk register de siste tre årene. I medlemsundersøkelsen oppgir 24 rederier at de vurderer å flagge inn skip i NOR eller NIS. Innflaggingspotensialet totalt er på 78 skip, fordelt på 44 deep sea-skip, 22 offshorefartøy og tolv short sea-skip. Dette er av stor betydning, da et stort antall skip under norsk flagg er viktig for Norges gjennomslagskraft i internasjonale fora.



Et hav av muligheter

Vår velstand og vårt moderne samfunn er tuftet på verdiene havet har gitt oss. I årtusener har sjøveien - globaliseringens hovedpulsåre - knyttet mennesker sammen på tvers av kontinenter.

Havet har gitt mat og energi til en stadig voksende befolkning og handel mellom land og kontinenter har lagt grunnlaget for sosial utvikling, økonomisk vekst og redusert fattigdom.

Fra alle samfunnslag og på alle kontinenter rettes blikket nå mot havet. Fra politikere, miljøvernere og mannen i gata. Fra forskere og teknologer, gründere og næringslivsledere. For verdenshavene varsler om en verden i ubalanse. Is som smelter og havnivå som stiger. Fisk full av plast og døende korallrev. Flodbølger, stormkast og oversvømmelser i noen av verdens mest folkerike kystbyer. Det er ikke lenger diskrete antydninger, men kraftige varsler om at livet på jorda er sårbart og forgjengelig.

Men verdenshavene varsler ikke bare om fare. Havet byr også på nye muligheter. Vi lever i en verden der stadig flere skal få tak over hodet, mat på bordet, en solid utdanning og et levebrød som kan gi stabilitet og trygghet i hverdagen. Det vil kreve mer energi og økende tilgang til næringsrik mat. Behovet

for naturressurser vil øke, det samme vil handel over landegrensene og mellom kontinenter. Vi trenger havet for å løse disse utfordringene på en bærekraftig måte. Vi trenger sjøens transportåre for effektivt å flytte transport av mennesker og varer fra landeveien til det åpne hav. Vi trenger kraften som skapes av vind, vann og bølger for å produsere fornybar energi. Skånsomt må vi høste av havets rikholdige matfat og uendelige ressurser.

Næringslivet er på sitt beste når forretningsmessige fortrinn og kommersielle ambisjoner brukes til å utvikle lønnsomme og effektive svar på samfunnets behov og utfordringer. Nå står verdenssamfunnet på terskelen til en periode med muligheter for fantastisk og nødvendig maritim vekst. Når et nytt kapittel i vår maritime historie skal skrives, vil det handle om fornyelse, innovasjon og fremtidsrettede løsninger for global vekst og verdiskaping.

Den norske maritime næringen skal lede an, heve standarden og flytte grensene. Vi skal søke forbi horisonten og under overflaten for å bidra til å løse de største globale utfordringene i vår samtid. Slik skal vi legge grunnlaget for en ny æra for sjøfartsnasjonen Norge.

Norske rederier har tatt globalt lederskap i utviklingen av grønn teknologi for en fremtidsrettet og bærekraftig maritim næring. Startskuddet gikk da vi i 2008 samlet oss om en ambisiøs visjon om å fjerne skadelige utslipp fra norsk skipsfart. Det myldrer av ideer, prosjektskisser, teknologi og prototyper langs hele kysten. Vi har allerede en av verdens største LNG-drevne flåter, batteriferges og hybride skip. Nå introduseres hydrogen som drivstoff og vi ser en rekke konkrete endringer og forbedringer som alle bidrar til å redusere næringens klimautslipp. Visjonen ble aldri høytflyvende ord på reklameplakater, men trigget lysten til å gjøre viktig nybrottsarbeid. Det har resultert i en enorm satsing på kunnskapsutvikling og innovasjon i alle deler av verdikjeden; ny teknologi og nye energikilder, bedre materialvalg og nye løsninger for logistikk og design.

Nå er den maritime næringen klar for neste steg på veien mot en høyteknologisk, utslippsfri fremtid. Norge har verdensledende forskningsmiljøer innen maritim teknologiutvikling. Vi har industrielle teknologibedrifter som utvikler og kommersialiserer produkter verden aldri har sett før. Og vi har verdens mest komplette og avanserte maritime næringsmiljø. I samspillet mellom disse vil fremtidens skipsfart bli utviklet. De nærmeste årene vil vi se hvordan autonome løsninger utvikles fra pilotprosjekter til kommersiell, regulær drift langs kysten. Digitale styringssystemer vil bidra til at skipene manøvrerer med økt sikkerhet, effektivitet og fleksibilitet. Vi vil se hvordan internettbaserte logistikksystemer revolusjonerer internasjonal handel og godstransport på samme måte som slike

løsninger har modernisert private fritidsreiser. Og vi vil se en rekke fremskritt som ingen av oss kan forutsi i dag.

Vi er helt i begynnelsen av en formidabel teknologisk samfunnsendring. Vitenskapelige gjennombrudd innen stordata, autonomi og kunstig intelligens har beredt grunnen for utviklingen av et nytt næringsliv. På mange områder vil teknologien gi økt presisjon og rekkevidde, høyere effektivitet, lavere kostnader og bedre kvalitet i forretningsmodeller og kommersielle produkter. Men det gir også en kraft til å skape mer grunnleggende endring – og åpner dørene til muligheter som tidligere var utenfor vår rekkevidde. Den norske maritime næringen skal gripe muligheten. Vi skal ha rederier med den fremste teknologiske kompetansen for maritime formål. Og sjøfolk skal ikke bare ha den fremste maritime kompetansen i verden, men skal også utrustes med digital kompetanse for å løse fremtidige oppgaver og ta nye muligheter i bruk.

Vi står på et solid fundament. Norge har verdens mest komplette maritime klynge. Vi har verdensledende kunnskap, erfaring, teknologi og kapital. Vi har et fellesskap der bedriftene og kunnskapsmiljøer samles, der operatører og innovatører løser problemene sammen. Ideer møter investorer, praktisk erfaring møter akademisk innsikt, leverandører møter kunder og beslutningstakere møter de som gjennomfører. Vi utfordrer hverandre, konkurrerer og samarbeider. Det er helt uvurderlig i fornyelsen og omstillingen av norsk næringsliv.



Og ikke minst har vi høye forventninger til oss selv. Den norske maritime næringen er robust og konkurransedyktig. Turbulente markeder, uforutsigbare endringer og krevende omstillinger er en del av vår hverdag. Men vi møter fremtiden med offensive og høye ambisjoner:

Vi skal levere lønnsomhet til våre eiere, attraktive arbeidsplasser til våre medarbeidere og etterspurte kvalitetstjenester til våre kunder.

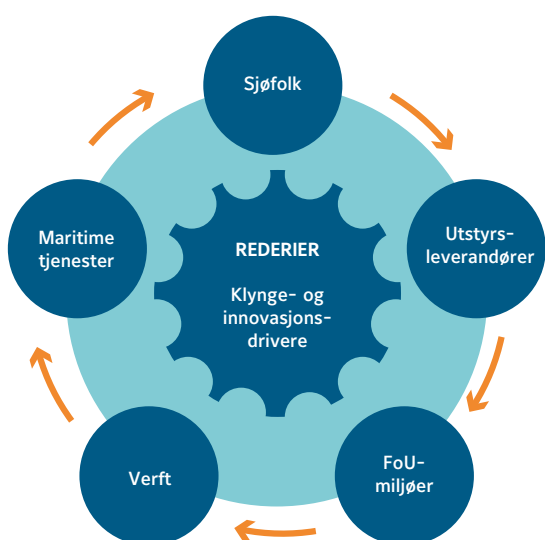
Vi skal levere verdiskaping og merverdi til samfunnet vi er en del av.

Vi skal gå foran og være en pådriver i den internasjonale maritime næringen. Ingen skal være i tvil – vår ambisjon er å forme en bærekraftig maritim fremtid.

Maritim næring – en av Norges viktigste næringer

Norge er et av ytterst få land med en tilnærmet komplett maritim klynge. Klyngen består av internasjonalt ledende rederier, sjøfolk, verft, utstysprodusenter, klassifiseringsselskaper, skipsdesignere, meglere, tilbydere av tjenester innenfor assurance og finans og sterke FoU-miljøer.

Den samlede næringen sysselsatte rundt 85 000 personer i 2018, og bidro med en verdiskaping på 142 milliarder kroner. Fra toppåret 2014 til 2017 ble verdiskapingen redusert med nærmere 30 prosent. I 2018 har det igjen vært en vekst i næringen, og det anslås en ytterligere vekst på rundt seks prosent i 2019.



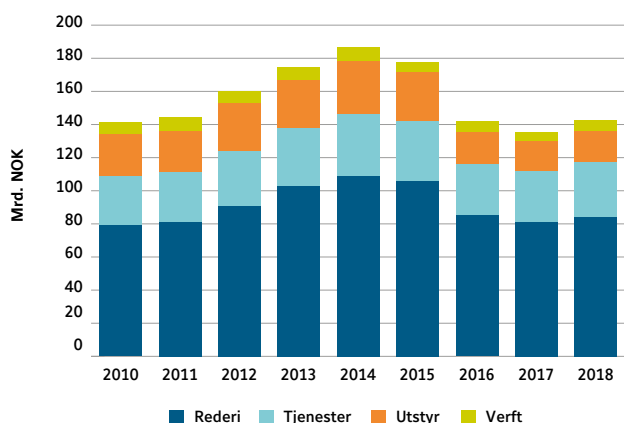
Sysselsettingen i den maritime næringen har hatt tilnærmet nullvekst i 2018. Det forventes her en svak økning i 2019. Rundt 40 prosent av de ansatte i næringen jobber innenfor rederisegmentet. 30 prosent jobber med tjenesteyting, og 20 prosent jobber innenfor utstysbransjen.

Maritime muligheter

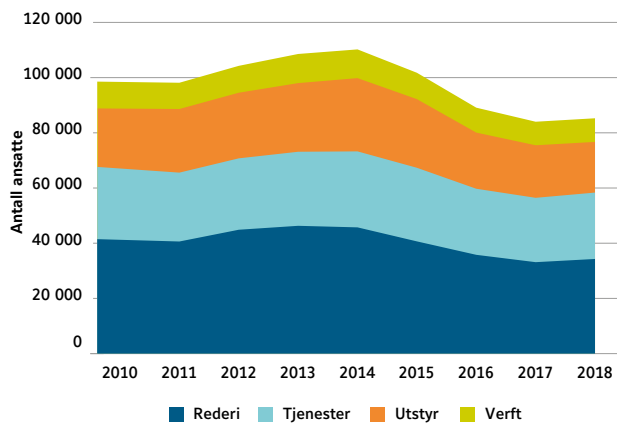
Norske maritime bedrifter har vært teknologisk ledende i mange år. De står blant annet sentralt i den meget avanserte teknologiutviklingen som foregår i olje- og gassnæringen. Spesialskip, posisjoneringssystemer og styringssystemer er eksempler på kunnskapsområder hvor den norske næringen leder an. Norske rederier bruker teknologi og kompetanse fra offshoreindustrien til å etablere seg i nye markeder, særlig innenfor havvind. Dette viser at det er et potensial for en stor grad av teknologioverføring mellom segmentene.

Skipsfart blir i økende grad en del av komplekse internasjonale logistikksystemer, noe som krever avanserte databaser, overvåkingssystemer og kommunikasjonsformer. Det stilles også stadig høyere krav til sikkerhet og miljø, hvilket fører til kontinuerlige innovasjoner og teknologiutvikling, for eksempel knyttet til skipsdesign, fremdriftssystemer og ballastvann.

Verdiskaping i maritim næring 2010-2018, fordelt på hovedgrupper



Antall ansatte i maritim næring i Norge 2010-2018, fordelt på hovedgrupper

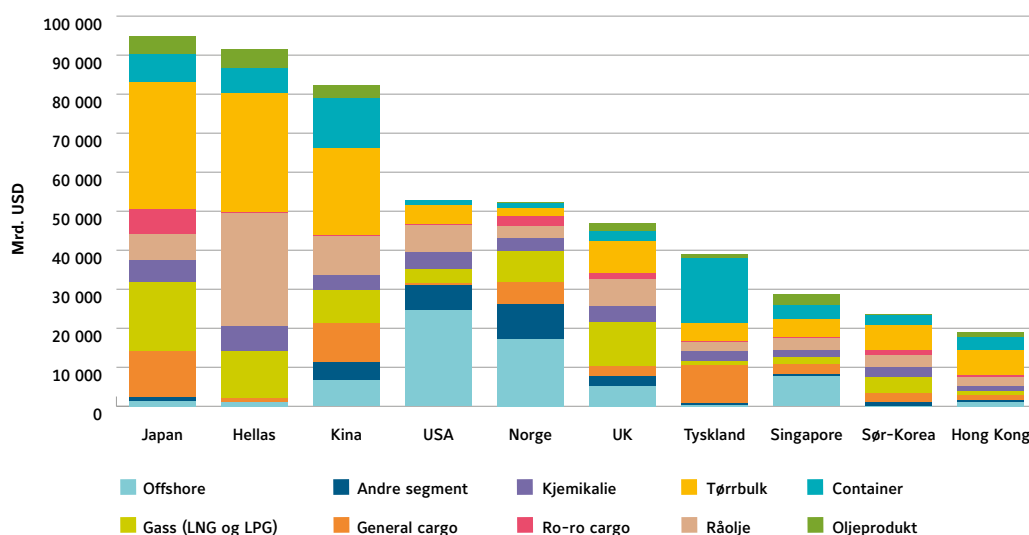


Norge er fortsatt verdens femte største skipsfartsnasjon

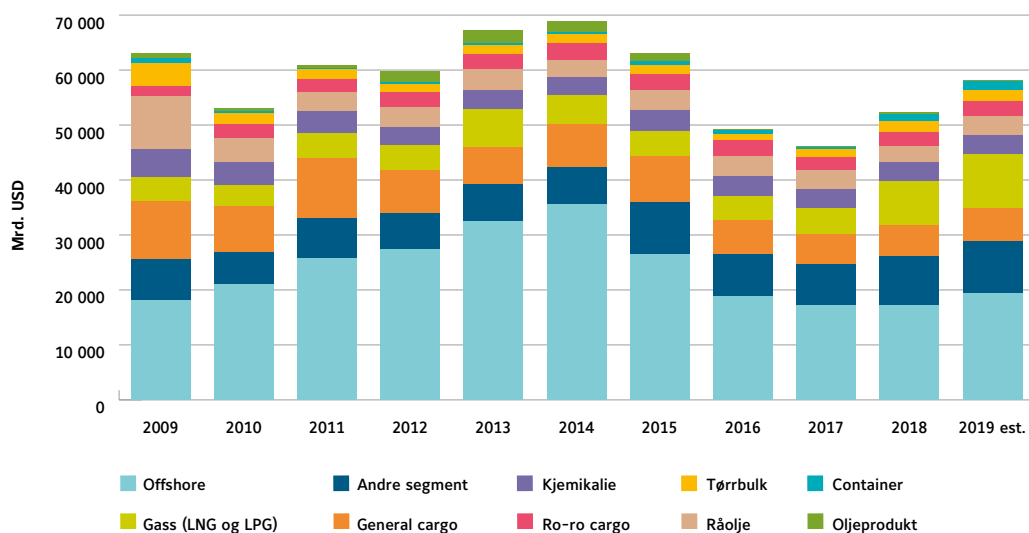
Verdien på verdensflåten er i 2018 beregnet til 851 milliarder dollar. Dette er en økning på rundt åtte prosent fra året før. Norge ligger på en femteplass. Japan, Hellas og Kina er de tre desidert største nasjonene og USA ligger på en fjerdeplass, med knapp margin foran Norge på listen. Anslag for 2019 viser en vekst på over ti prosent for verdien av verdensflåten totalt, dette gjelder også for den norske skipsflåten. I den norske flåten har offshoresegmentet høyest markedsverdi, og det er kun USA som har høyere markedsverdi på sin offshoreflåte. Ser vi de norske transportsegmentene under ett har disse hatt en vekst på hele 21 prosent fra 2017 til 2018, videre viser anslagene for 2019 en vekst på 13 prosent. Dette betyr at transportsegmentene styrker sin posisjon.

Når man skal måle skipsfartsnæringens internasjonale posisjon, har det vært vanlig å ta utgangspunkt i lastekapasitet. Lastekapasitet kan gi et skjevt bilde av skipsfartsnæringens internasjonale posisjon og næringens verdiskaping. Det er flere grunner til dette. Den viktigste årsaken er at størrelsen på et skips lasterom bare gir begrenset informasjon om dets innhold og verdi. Den norske flåten består i stor grad av avanserte og kostbare fartøy som ikke nødvendigvis er konstruert for å maksimere fraktevolumer, men for å utføre avanserte operasjoner.

Verdens ti største skipsfartsnasjoner rangert etter flåteverdi 2018



Utvikling i markedsverdien av den norske skipsflåten

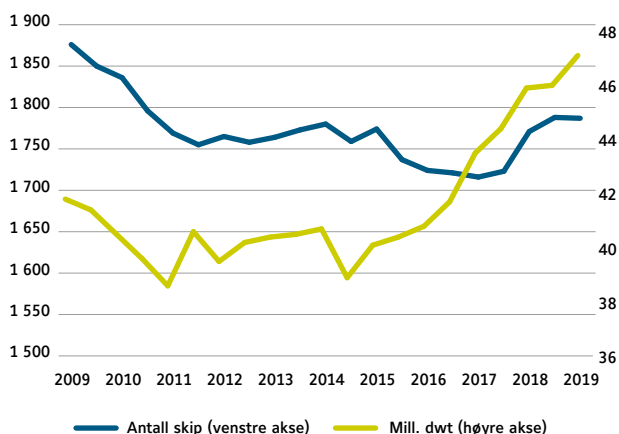


Den norskkontrollerte utenriksflåten

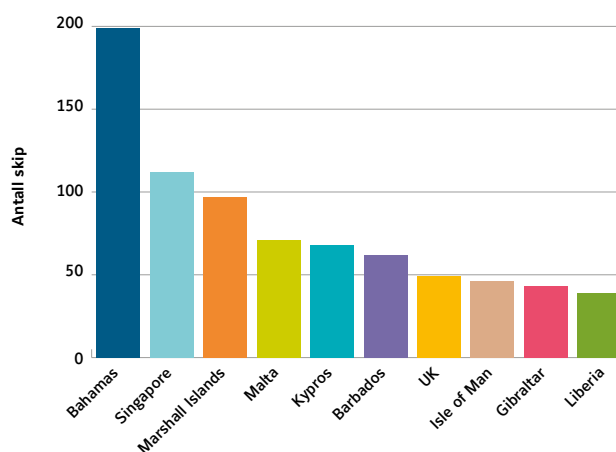
Den norskkontrollerte utenriksflåten har de siste årene opplevd en god vekst i både antall skip og tonnasje, og per januar 2019 teller flåten totalt 1 787 skip. Gjennom 2017 og 2018 har flåten vokst med 71 skip, og over åtte prosent målt i dødvekttonn.

Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) har isolert sett hatt en solid vekst de siste par årene, og teller per 15. mars 2019 614 skip. Norsk ordinært register (NOR) har svekket seg noe blant utenriksrederiene i samme periode. Samlet har det norske flagget styrket seg. Sammensetningen av den norskkontrollerte utenriksflåten viser at offshore serviceskip er det største segmentet målt i antall skip.

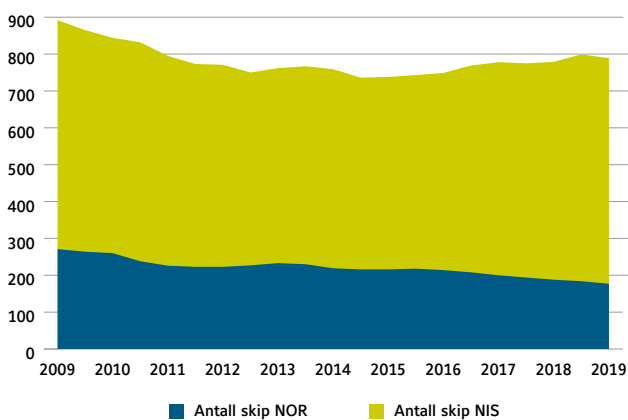
Den norskkontrollerte utenriksflåten - utvikling 2009-2019



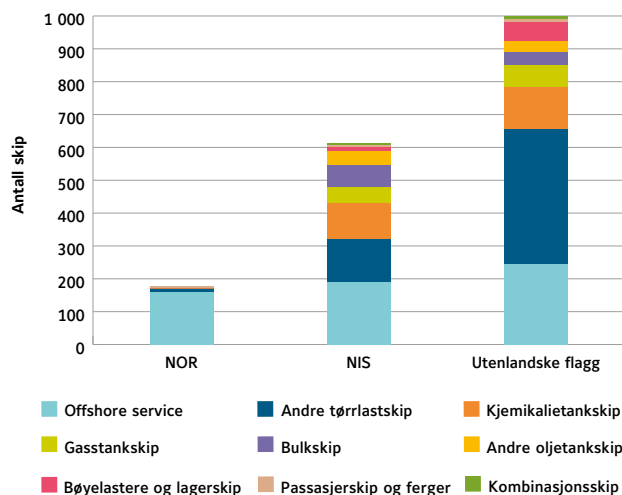
Den norskkontrollerte utenriksflåten - skip under utenlandske flagg per 1. januar 2019
Største registreringsland



Den norskkontrollerte utenriksflåten - NIS og NOR registrerte skip 2014-2019



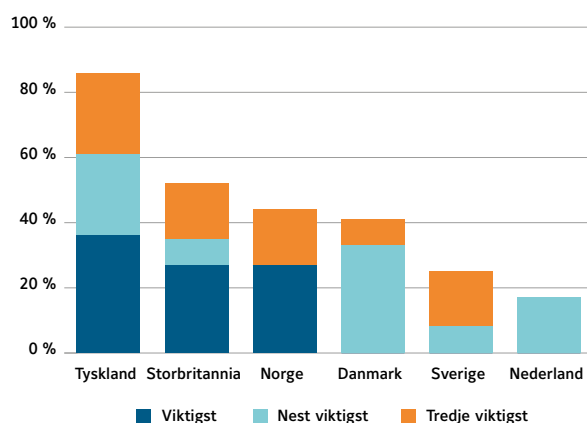
Den norskkontrollerte utenriksflåten - antall skip fordelt på flagg og skipstyper per 1. januar 2019



Short sea

Rederier i short sea-segmentet, også kalt nærskipsfart, transporterer passasjerer og alle typer gods. Disse opererer i Norge, mellom norsk og europeisk havn, og mellom havner i Europa. Hele 40 prosent av den interne transporten i Europa fraktes på kjøll. Dette gjør at nærskipsfarten spiller en avgjørende rolle for næringslivets transportbehov og norsk industris konkurransekraft.

De viktigste markedene for short sea-rederiene



Rederiforbundets medlemmer i nærskipsfart kontrollerer om lag 130 skip. Næringen bidrar til effektive logistikk- og transportløsninger, og ett skip i nærskipsfart kan med en enkelt last, løfte volum tilsvarende 200-400 lastebiler av veien.

Viktigste markeder

Nær 90 prosent av rederiene som opererer i nærskipsfart oppgir Tyskland som det viktigste markedet for sin virksomhet. Tyskland har styrket sin posisjon sammenlignet med 2018. Storbritannia har passert Norge som det nest viktigste markedet for nærskipsfarten. Over halvparten av rederiene i dette segmentet oppgir at Storbritannia er et av de viktigste markedene.

Norge har holdt seg stabilt som et av de viktigste markedene for nærskipsfarten. Om lag halvparten av rederiene oppgir Norge som et av de viktigste markedene.





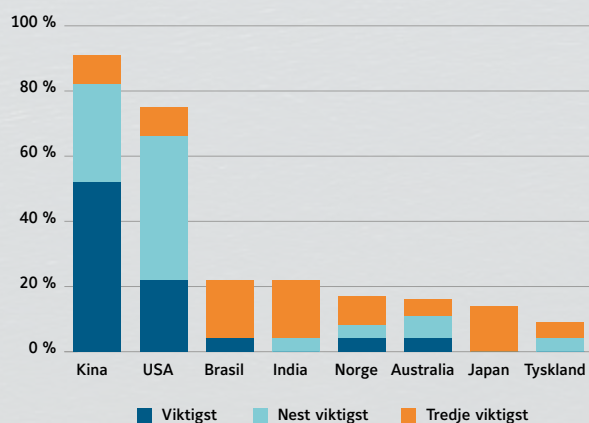
Deep sea

Deep sea-flåten består av flere segmenter hvor norske rederier er verdensledende og innehar store markedsandeler. Segmenter som bilfrakt, tørrbulk, LNG, kjemikalie og stykk gods er blant disse. Seilinger foregår over store avstander og mellom kontinenter. Rederiforbundets medlemmer i deep sea-segmentet kontrollerer over 600 skip som anløper havner over hele verden rundt 30 000 ganger årlig. Selskapene har en rekke kontorer utenlands og norsk rederinæring har med dette en sterk tilstedeværelse på alle kontinenter.

Viktigste markeder

Deep sea-rederiene trekker frem Kina og USA som de to klart viktigste markedene. Deretter følger Brasil, India, Norge og Australia. Over 90 prosent rangerer Kina som et av de viktigste markedene. Dette er en vesentlig styrking fra i fjor, da 75 prosent oppga det samme. USA har også styrket sin posisjon som det nest viktigste markedet for deep sea-rederiene. 75 prosent oppgir USA som et av de viktigste markedene. Dette er en fremgang fra i fjor, da andelen var omtrent 60 prosent.

De viktigste markedene for deep sea-rederiene



Det er vesentlig avstand ned til Brasil og India, som er de landene som følger etter på listen. Deretter følger Norge, Australia og Japan. Den store bredden i hvilke markeder rederiene oppgir som sine viktigste viser hvor verdensomspennende transporten i dette segmentet er. Blant de viktigste markedene er samtlige kontinenter representert, foruten Afrika.

Offshore

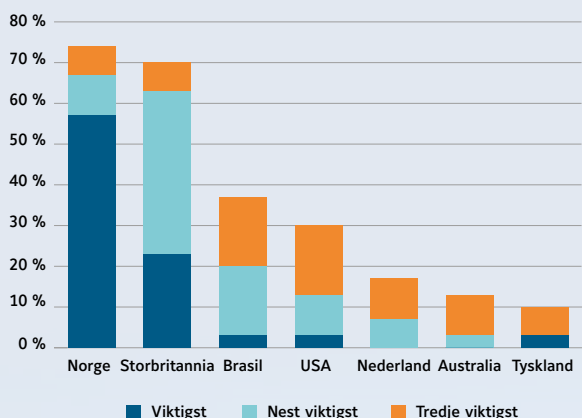
Norge er en av verdens største maritime offshore-nasjoner. Rederiene deltar i alle faser av petroleumsaktiviteten, fra de første seismiske undersøkelser og leting, til produksjon og til slutt nedstenging av avsluttede felt. Den norske offshoreflåten har et høyt innslag av fartøyer for transport av forsyninger og utstyr til og fra offshoreinstallasjoner. Nordsjøen og norsk sokkel er det viktigste markedet for norsk offshorenæring, og er en svært viktig arena for å sikre grunnlaget for internasjonal konkurransekraft for offshore-selskapene. I tillegg er tilstedeværelsen høy på andre lands sokler. Rederiforbundets medlemmer kontrollerer over 50 flyttbare offshoreinnretninger, og en stor offshoreflåte bestående av rundt 550 fartøyer.

Viktigste markeder

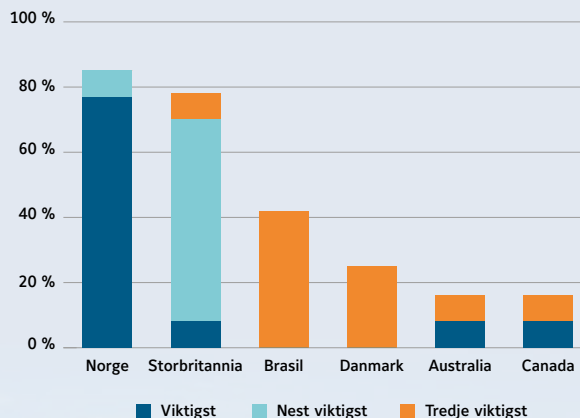
For offshore service-rederiene og riggselskapene opprettholder Norge og Storbritannia sin posisjon som de desidert viktigste markedene. Mer enn 70 prosent av offshore service-rederiene oppgir disse to landene som viktigst, og 85 prosent av riggselskapene gjør det samme. Om lag 40 prosent av rederiene i begge segmenter oppgir Brasil som et av de viktigste markedene. Dette er om lag en dobling fra fjorårets undersøkelse.

For offshore service-rederiene har USA styrket sin posisjon vesentlig, og så mange som 30 prosent av rederiene oppgir USA som et av de viktigste markedene. Syv prosent av offshore service-rederiene oppgir Danmark som et viktig marked. Dette er en vesentlig reduksjon fra 28 prosent i fjor. Danmark har styrket sin posisjon blant riggselskapene. 25 prosent av riggselskapene oppgir Danmark som et viktig marked.

De viktigste markedene for offshore service-rederiene



De viktigste markedene for riggselskapene





Norges Rederiforbunds konjunkturbarometer 2019

Positivt syn på fremtiden

Det er vekst i verdensøkonomien. Ifølge IMF var veksten på 3,7 prosent i 2018, mens prognosen for 2019 er 3,5 prosent og 3,6 prosent i 2020.

Rederiene har vært igjennom en stor omstilling de siste årene, særlig grunnet finanskrisen og det kraftige oljeprisfallet.

Transportsegmentene, som utgjør deep sea-rederiene og short sea-rederiene, har siden finanskrisen slo inn over næringen i 2008 gradvis økt sin omsetning og de utgjør nå 60 prosent av total omsetning blant rederiene. Etter oljeprisfallet i 2014 har transportsegmentene styrket sin relative posisjon sammenlignet med offshoresegmentene.

Offshoresegmentene har hatt en svært krevende tid siden 2014. Med offshoresegmentene mener vi offshore service-rederiene og riggselskapene. Omsetningen og lønnsomheten er fremdeles langt lavere enn før oljeprisfallet, og foreløpig ikke tilbake på et bærekraftig nivå.

Blant Rederiforbundets medlemmer har det imidlertid vært et stemningsskifte de siste to årene. Alle segmenter hadde en vekst i omsetning i 2018.

I alle segmenter forventes det omsetningsvekst og bedret lønnsomhet i 2019. Samtidig ser vi at offshoresegmentene fremdeles vil ha en krevende situasjon med høye opplagstall, lave rater og kort tidshorison

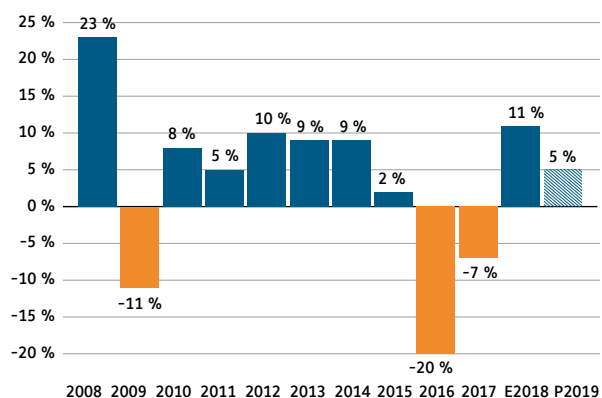
på inngåtte kontrakter. Situasjonen er ikke bærekraftig og offshoresegmentene kan også i 2019 bli preget av ytterligere restruktureringer og refinansiering. Det er en ubalanse i offshoremarkedene med oljeselskap som har svært god inntjening, mens leverandørene opplever et sterkt kostnadspress og rater som knapt dekker driftskostnadene. Det må bli en bærekraftig lønnsomhet i hele verdikjeden. Det er imidlertid større optimisme sammenlignet med tidligere år, og dette reflekteres også av forventninger om oppbemanning og bygging av skip i tiden fremover.

Rederiene forventer økte inntekter

Rederienes samlede inntekter steg med elleve prosent fra 206 milliarder kroner i 2017 til 229 milliarder kroner i 2018. Det innebærer at rederienes omsetning økte vesentlig mer enn rederiene forventet i fjorårets konjunkturrapport. Alle segmentene opplevde vekst, men det er spesielt deep sea-rederiene som vokser kraftig i 2018, drevet blant annet av en økning i fraktratene i andre halvdel av 2018. Riggselskapene var det segmentet som hadde lavest vekst i 2018.

For 2019 forventer rederiene ytterligere inntektsøkning. 60 prosent av rederiene forventer økt omsetning i 2019, mens 20 prosent forventer redusert omsetning og 20 prosent uendret. Dersom prognosen treffer, vil rederienes samlede inntekter ende på om lag 240 milliarder kroner i 2019, opp nesten fem prosent fra fjoråret.

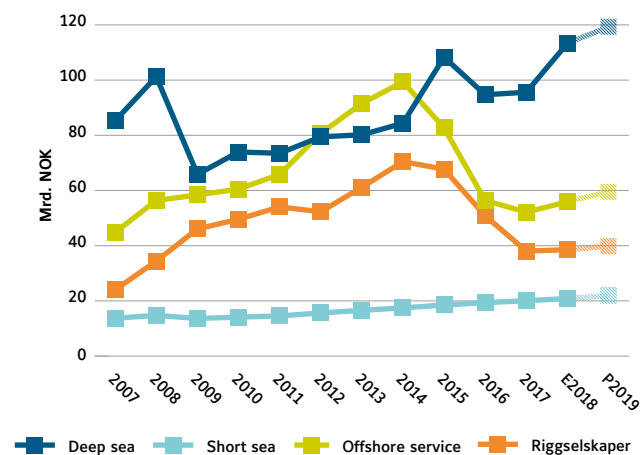
Rederienes endring i omsetning fra året før (inkludert estimat 2018 og prognose 2019)



Omsetningsveksten i 2018 ble vesentlig høyere enn det prognosene, presentert i vår konjunkturrapport i fjor, skulle tilsi. Prognosene varslet en samlet vekst i omsetning på tre prosent, mens de rapporterte tallene for 2018 viser at inntektene økte med elleve prosent. Dette gapet skyldes blant annet at deep sea-rederiene som forventet en vekst på fire prosent, hadde en vekst på 19 prosent. I tillegg til at offshore service-rederiene som opprinnelig forventet et omsetningsfall på to prosent, hadde en vekst på syv prosent i 2018.

De store inntektsfallene blant offshore service-rederiene og riggselskapene etter oljeprisfallet i 2014 preger fortsatt næringen i stor grad.

Omsetningsutvikling 2007-2019 (inkludert estimat 2018 og prognose 2019)



Riggselskapenes inntekter ble nesten halvert gjennom 2016 og 2017, og opplevde en svak vekst i 2018. Riggselskapene forventer at inntektene vil stige med to prosent og ende på 39 milliarder kroner i 2019.

Offshore service-rederiene hadde en omsetning på om lag 100 milliarder kroner i 2014, i perioden 2014-2017 ble den halvert. I 2017 var omsetningen falt ned til 52 milliarder kroner. I perioden 2017-2019 er det igjen en vekst i omsetning. For 2019 er prognosen en vekst på seks prosent og en omsetning på 60 milliarder kroner.

Den forsiktige optimismen blant offshore service-rederiene og riggselskapene antas basert på at markedet er svakt, men i bedring. Det er forventninger om et gradvis økende aktivitetsnivå og noe bedre kapasitetsutnyttelse.

Deep sea-rederiene opplevde en kraftig vekst i 2018 på hele 19 prosent, i tillegg forventer de en vekst på fem prosent for 2019. Om prognosene slår til vil dette gi dem en samlet omsetning på 120 milliarder kroner i 2019. Dette betyr at deep sea-rederiene er den klart største gruppen målt i omsetning.

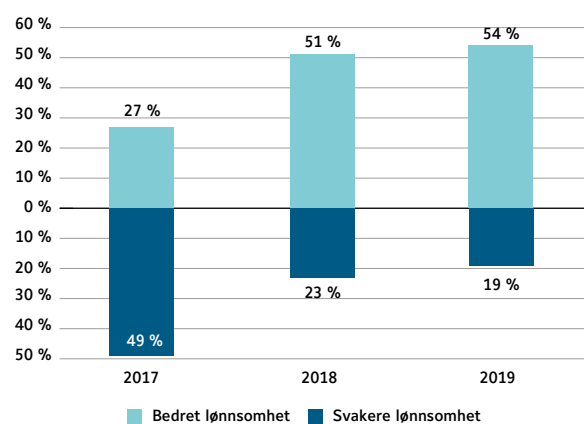
Short sea-rederiene har en jevn og stabil vekst. Den årlige veksten de siste årene har ligget rundt fem prosent. Denne veksttakten ser ut til å fortsette, og totalt vil da den samlede omsetningen være 22 milliarder kroner i 2019.

Bedret lønnsomhet

Rederiene har de siste to årene vært mer positive til utviklingen i lønnsomhet. Over halvparten forventer nå at driftsresultatet blir bedre i 2019 enn det var i 2018. Til sammenligning forventet halvparten av rederiene svakere lønnsomhet i 2017. Stemnings-skiftet har skjedd de siste to årene.

Ett av fem rederier forventer svakere lønnsomhet i 2019 sammenlignet med 2018. For et år tilbake var det ett av fire rederier som mente det samme.

Rederienes forventninger til utviklingen i driftsresultat fra året før



Det er short sea- og deep sea-rederiene som er mest optimistiske med tanke på resultatforventninger, om lag 60 prosent forventer et bedret driftsresultat i 2019 sammenlignet med 2018. Samtidig ser vi at disse rederiene er noe mer dempet i optimismen sammenlignet med for ett år siden. Da forventet 67 prosent av short sea-rederiene bedret resultat, mens 77 prosent av deep sea-rederiene forventet bedret resultat. Både short sea- og deep sea-rederiene trekker frem utfordringen med økende kostnadsnivå og omfattende miljøinvesteringer. Andelen som forventer svakere lønnsomhet er lav for begge segmentene.

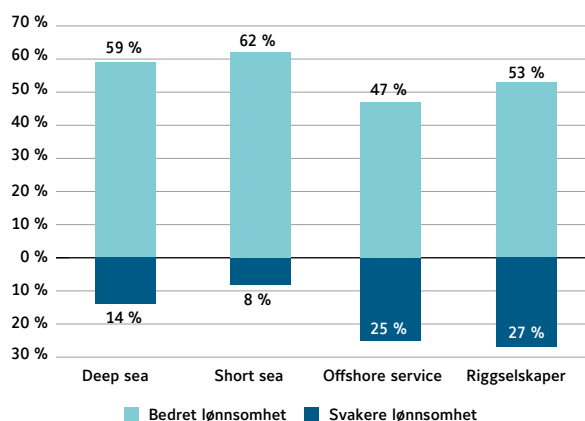
Blant riggselskapene og offshore service-rederiene forventer om lag halvparten bedret lønnsomhet. Den største endringen i resultatforventninger finner vi blant riggselskapene hvor 25 prosent forventet

bedret resultat i 2018, mens for 2019 er andelen på 53 prosent. 27 prosent av riggselskapene forventer et svakere resultat i 2019. Et år tilbake var det 38 prosent av riggselskapene som forventet det samme.

For offshore service-rederiene er andelen som forventer økt lønnsomhet økt fra 35 prosent i 2018 til 47 prosent i 2019. Andelen som forventer svakere lønnsomhet er redusert fra 32 prosent til 25 prosent.

For offshore service-rederiene og riggselskapene betyr ikke disse forventningene at en bedring av driftsresultat er ensbetydende med bærekraftig lønnsomhet. Det har vært kraftige reduksjoner både av inntekter og lønnsomhet. Markedene er fortsatt krevende med overkapasitet av tonnasje og lave ratenivåer. I tillegg har rederiene gjort mange og omfattende tiltak for å øke lønnsomheten.

Rederienes forventning til utviklingen i driftsresultat i 2019 sammenlignet med 2018

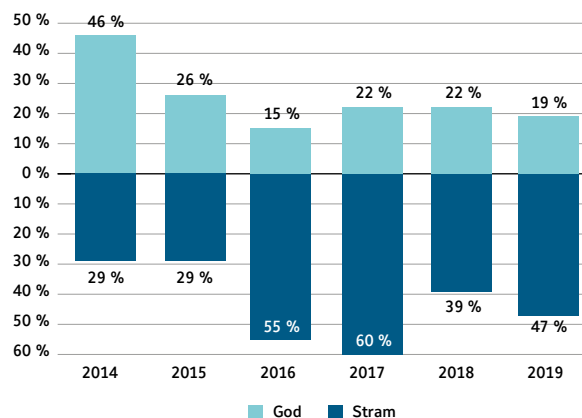


Stram kapitaltilgang

Maritim næring påvirkes i stor grad av omgivelsene rundt oss. Siden finanskrisen i 2009 har norsk og internasjonal økonomi og handel vært preget av lavere og ustabil vekst. Det kraftige oljeprisfallet i 2014 har hatt store ringvirkninger i maritim næring. Dette ser vi først og fremst gjennom redusert olje- og gassaktivitet. Rederienes kapitaltilgang påvirkes i stor grad av dette.

Rederienes kapitaltilgang ble gradvis svekket i perioden fra 2014 til 2017, mens det i 2018 var en bedring i kapitalmarkedet. I 2019 ser vi igjen en forverring av situasjonen, rederiene vurderer nå kapitaltilgangen som strammere sammenlignet med fjorårets konjunkturrapport. Andelen som vurderer kapitaltilgangen som god er redusert fra 22 prosent i 2018 til 19 prosent i 2019. Av de som vurderer kapitaltilgangen som stram er andelen økt fra 39 prosent i 2018 til 47 prosent i 2019.

Endring i opplevd kapitaltilgang fra 2014 til 2019





Det er store variasjoner mellom gruppene når det gjelder vurdering av kapitaltilgangen. Mest krevende er situasjonen for offshore service-rederiene og riggselskapene, henholdsvis 64 prosent og 71 prosent vurderer kapitaltilgangen som stram. Dette er en betydelig forverring for disse gruppene siden 2018, da om lag halvparten mente det samme. Ingen av riggselskapene mener at kapitaltilgangen er god.

Blant deep sea- og short sea-rederiene vurderer om lag 30 prosent at kapitaltilgangen er god. Blant short sea-rederiene er det store variasjoner selskapene imellom.

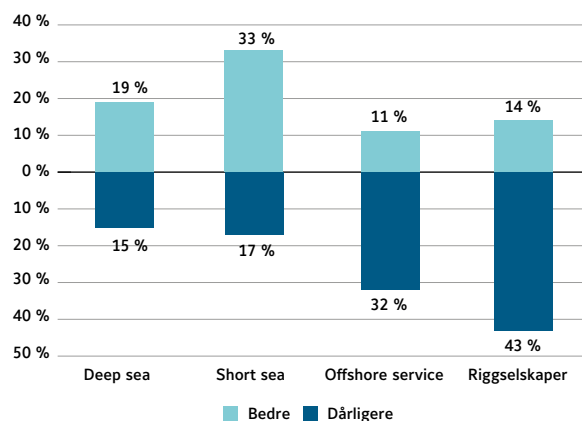
Strammere kapitalmarked fremover

Rederienes forventninger til kapitalmarkedet er klart svakere sammenlignet med fjorårets konjunkturrapport. 18 prosent av rederiene forventer bedre tilgang på kapital i 2019, for ett år siden forventet 32 prosent det samme.

Offshore service-rederiene og riggselskapene er klart mest pessimistiske til utviklingen i kapitaltilgang for 2019. En årsak til dette kan være at offshorenæringen også i tiden fremover vil preges av ytterligere restruktureringer og refinansiering.

Short sea-rederiene er mest optimistiske til utviklingen i kapitaltilgang for 2019, en tredjedel av disse forventer bedre tilgang på kapital. Dette må imidlertid sees i lys av at mange av disse rederiene opplevde en uventet forverring av kapitalmarkedet i løpet av 2018. Blant deep sea-rederiene forventer to av tre uendret kapitaltilgang i løpet av 2019.

Forventninger til kapitaltilgang i 2019

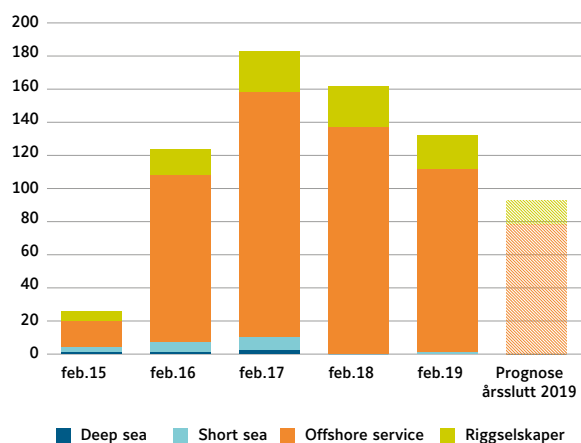


Generelt oppleves tilgangen på kapital som strammere for de små og mellomstore virksomhetene med omsetning opp til én milliard kroner. De større virksomhetene med omsetning over én milliard kroner er mer positive når det gjelder tilgang på kapital.

Færre skip og rigger i opplag

Skip som ligger i opplag taper seg i verdi og innebærer løpende kostnader for eierselskapene. I februar 2019 hadde rederiene 112 skip og 20 rigger i opplag, mens det i februar 2018 var 137 skip og 25 rigger i opplag. Dette viser at antall skip og rigger i opplag reduseres, og at opplagstoppen ble nådd i februar 2017.

Opplagstallene fra 2015 til 2019



Det er i all hovedsak offshore service-rederiene og riggselskapene som oppgir at de har skip og rigger i opplag per februar 2019. Offshore service-rederiene har hatt en reduksjon på 26 skip i opplag, mens det blant riggene er en reduksjon på fem. Blant deep sea-rederiene oppgis ett skip å være i opplag. Ingen short sea-rederier oppgir at de har skip i opplag.

Opplagsprognosene for 2019 varsler at antall skip og rigger i opplag forventes å falle til 93; en reduksjon på 34 skip og fem rigger. Blant skipene utgjør offshore service-rederiene 33 skip og deep sea-rederiene ett skip.

Denne reduksjonen i antall skip og rigger i opplag skyldes en kombinasjon av økt aktivitet, salg av skip og resirkulering.

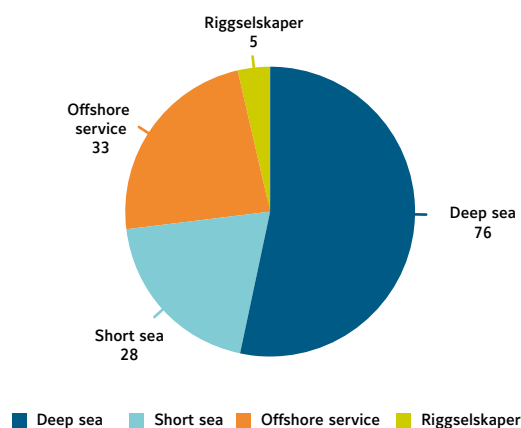
Halvparten av rederiene vil bestille skip

I årets undersøkelse oppgir halvparten av rederiene at de vil bestille nye skip eller rigger. Rederiene vurderer å bestille til sammen 137 skip og fem rigger de neste fem årene. Det er særlig innen transportsegmentene at størsteparten av kontraheringene er ventet.

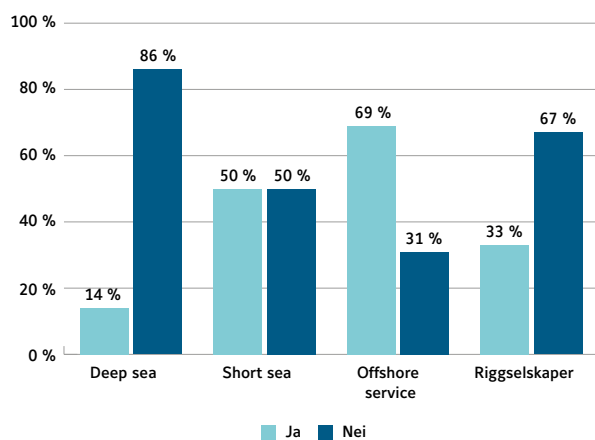
Innen nærskipsfarten ser vi et stort behov for og et sterkt ønske om flåtefornyelse. Potensialet for å teste ut ny klima- og miljøteknologi er stort i dette segmentet, da det er kortere avstander og hyppigere anløp enn for skip i deep sea og offshore service. Gjennomsnittsalderen for skipene blant Rederiforbundets medlemmer i nærskipsfart er 22 år. Åtte av ti short sea-rederier vurderer å bestille nye skip i løpet av de neste fem årene. Dette betyr at potensialet for fornyelse i short sea er stort og at gjennomsnittsalderen for short sea-skip vil reduseres. Det tilsvarende tallet er fire av ti for offshore service-rederiene, og halvparten av alle deep sea-rederiene. Nesten fire av ti riggselskaper vurderer å bygge rigger, opp fra rundt en av ti sammenlignet med 2018.

Deep sea-rederiene vurderer å bestille 76 skip, fulgt av offshore service-rederiene med 33 skip og short sea-rederiene med 28 fartøy.

Antall nye skip og rigger rederiene vurderer å bestille de kommende fem årene



Andel rederier som vil ta i bruk norske verft for bygging av skip og rigger



Over 40 prosent av rederiene anser norske verft som aktuelle ved bygging av fartøyene. Blant short sea-rederiene vurderer halvparten norske verft å være aktuelle, mens blant offshore service-rederiene er det syv av ti som sier det samme. Norske rederier er svært viktige for norsk verfts- og leverandørindustri, og dette kan gi økt aktivitet for store deler av den maritime klyngen.

Betydelig økning i sysselsatte i 2019

Rederiene oppgir at de har hatt en netto økning i antall sysselsatte i 2018. I sum ble 1 369 personer oppsagt eller permittert i rederiene. Dette er en bedring av situasjonen sammenlignet med 2015-2017 hvor rederiene i sum har oppgitt at om lag 20 000 sysselsatte ble oppsagt eller nedbemannet. Samtidig ble det i 2018 ansatt 2 919 personer, 40 prosent av disse nyansettelsene skjedde i riggelskapene. Dette innebærer at rederiene oppbemannet med totalt 1 550 personer i 2018.

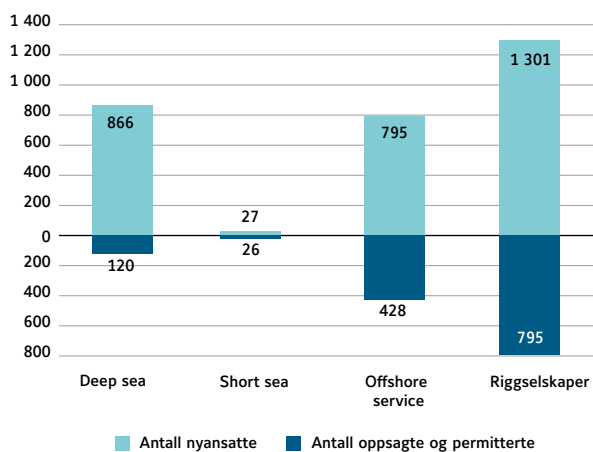
90 prosent av de oppsagte og permitterte i 2018 jobbet i offshore service-rederier og riggelskaper. Dette er de segmentene med størst innslag av norske sysselsatte, noe som innebærer at en stor andel av de oppsagte og nedbemannede er nordmenn. Totalt ble det oppsagt og permittert 890 norske ansatte i 2018, noe som utgjør en andel på 65 prosent.

Om lag halvparten av de permitterte og oppsagte var riggansatte, mens sjøfolk og landansatte utgjorde om lag en fjerdedel hver.

I 2018 utgjorde permitteringer 34 prosent av den totale nedbemanningen i rederiene. Dette er en økning fra 22 prosent i 2017. Dette kan tyde på at rederiene i større grad mener det vil være behov for oppbemanning i 2019.

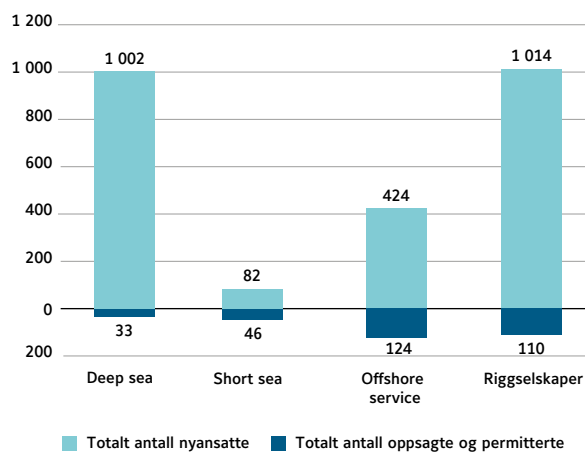
Blant nyansettelsene i 2018 var dette fordelt med halvparten i riggselskapene, og om lag en fjerdedel hver blant offshore service-rederiene og deep sea-rederiene.

Bemanningsendringer i rederiene i 2018



Samtlige segmenter forventer en betydelig økning i sysselsettingen i 2019. Samlet forventer selskapene nesten 2 500 nyansettelser og rundt 300 oppsagte eller permitterte. Dette vil bety at rederiene vil sysselsette om lag 2 200 flere i 2019, sammenlignet med 2018. Deep sea-rederiene og riggselskapene har høyest forventning om sysselsettingsvekst, deretter følger offshore service-rederiene. Short sea-rederiene forventer en liten vekst i antall nyansatte.

Forventet bemanningsendring i rederiene i 2019





Norges Rederiforbund mener

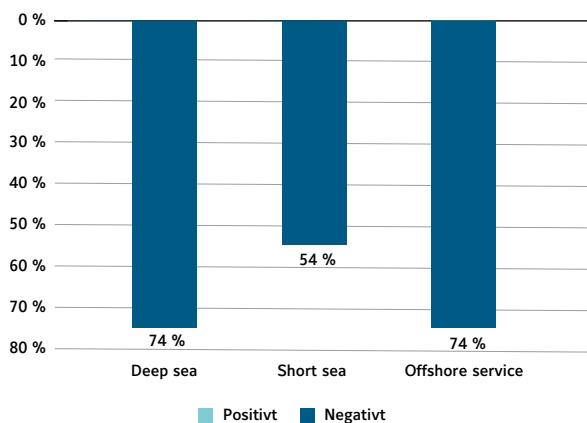
1

Rederiene ønsker stabilitet for å kunne operere fra Norge

Maritim næring konkurrerer globalt

Maritim næring er en kunnskapsintensiv, gjennomglobalisert næring. For at Norge skal opprettholde sin posisjon som en maritim stormakt er det helt avgjørende med internasjonalt konkurransedyktige rammevilkår. Næringen sysselsetter 85 000 mennesker i Norge og årlig skapes verdier for 142 milliarder kroner. Norge har en komplett maritim klynge, med internasjonalt ledende aktører innen de fleste virksomhetsområder, som for eksempel rederier, classeselskap, finansinstitusjoner, verft og utstyrsleverandører. Kjernen i denne klyngen er rederiene. Det er den største delen av maritim næring, målt i både verdiskaping og sysselsetting. Rederiene sikrer også at næringen får tilgang på erfaringsbasert kompetanse fra sjøen.

Påvirkning av virksomhetene som følge av en eventuell svekkelse av den norske rederiskatteordningen



Avvikling av formuesskatten sikrer privat eierskap

Om lag 40 prosent av landets verdiskaping i næringslivet finner sted i bedrifter med norsk privat eierskap. I norsk maritim næring generelt er det et tungt innslag av privat eierskap. Norsk rederivirksomhet skiller seg ut ved å være fullt ut privat eiet, der hovedtyngden er norske, langsiktige eiere. Konkurransedyktige rammebetingelser for norsk privat eierskap er sentralt for videreutviklingen av den maritime verdiskapingen i Norge. Det viktigste som kan gjøres for å styrke tilgangen til kompetent og tålmodig kapital og skape muligheter her i Norge, er å fjerne formuesskatten på arbeidende kapital. Dette understøttes av svarene rederiene har gitt i medlemsundersøkelsen. 97 prosent av rederiene svarer at fjerning av formuesskatten på arbeidende kapital er viktig for å sikre konkurransedyktige rammevilkår for norsk privat eierskap.

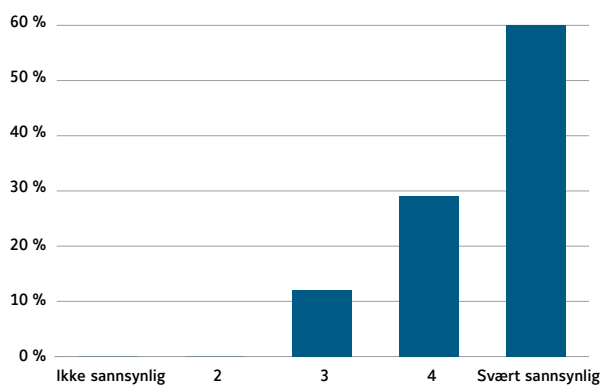
Rederiskatten avgjørende for norsk tilstedeværelse

En konkurransedyktig norsk rederiskatteordning er helt avgjørende for å kunne opprettholde Norges attraktivitet som vertsland for rederier og annen maritim virksomhet. Om lag åtte av ti rederier oppgir at en svekkelse av den norske rederiskatteordningen vil påvirke deres virksomhet svært negativt eller negativt. I fjor svarte seks av ti rederier at det var sannsynlig eller svært sannsynlig at de ville flytte virksomheten deres ut av Norge dersom den norske rederiskatteordningen ble vesentlig svekket. Det er derfor svært positivt at regjeringen og Stortinget i 2018 videreførte rederiskatteordningen for ytterligere ti år.

Konkurransedyktig refusjonsordning sikrer norske sjøfolk

For å sikre norsk operativ maritim kompetanse og bidra til rekrutteringen av norske sjøfolk på norsk-registrerte skip, er en konkurransedyktig nettolønnsordning avgjørende. Nesten ni av ti rederier sier det er sannsynlig at de erstatter norske sjøfolk med utenlandske dersom refusjonsordningene for norske sjøfolk svekkes vesentlig.

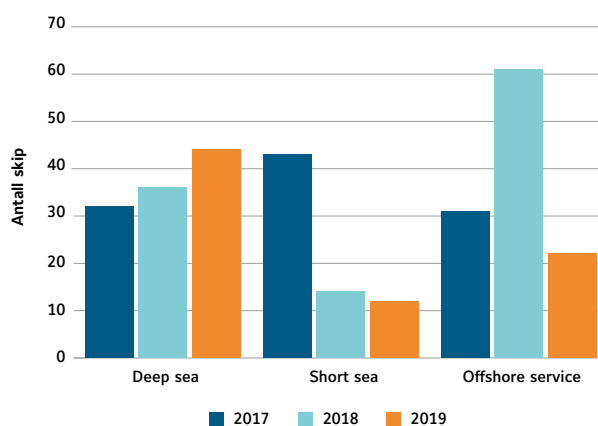
Sannsynligheten for at norske sjøfolk blir erstattet av utenlandske dersom nettolønnsordningen/refusjonsordningen for norske sjøfolk svekkes vesentlig



Aktiv maritim politikk fører til innflagging

Stabile, konkurransedyktige ordninger er viktig for å beholde og videreutvikle maritime bedrifter i Norge. Videre er et stort antall skip under nasjonalt flagg viktig for Norges gjennomslagskraft internasjonalt. Norskregistrerte skip er erfaringsmessig også en viktig base for videreutviklingen av norsk maritim kompetanse.

Utviklingen i innflaggingspotensialet til norsk register (NIS/NOR) fra 2017 til 2019

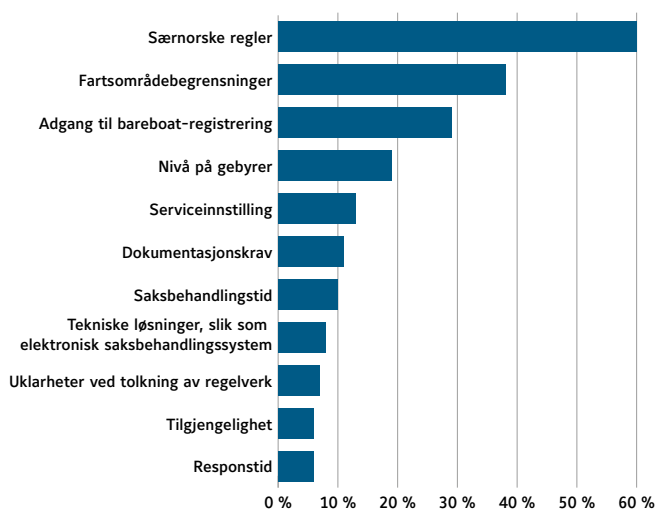




Som følge av en offensiv maritim politikk de siste årene, for eksempel oppmykning av fartsområdebegrensninger og utvidelse av nettolønnsordningen, har 96 skip flagget inn til norsk register de siste tre årene. I medlemsundersøkelsen oppgir 24 rederier at de vurderer å flagge inn skip til norsk register, NOR eller NIS. Innflaggingspotensialet totalt er på 78 skip, fordelt på 44 deep sea-skip, 22 offshore-fartøy og tolv short sea-skip.

Rederiene vurderer særnorske regler og fartsområdebegrensninger som de to viktigste faktorene som hindrer innflagging til norsk register. Henholdsvis 60 og 38 prosent av rederiene oppgir disse faktorene som barrierer for en mulig innflagging. I underkant av 30 prosent av rederiene mener adgang til bareboat-registrering er det største hinderet for en eventuell innflagging.

Faktorer som rederiene vurderer som mulige hindre ved eventuell innflagging til norsk register (NOR/NIS)



NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Sikre konkurransedyktige og stabile rammebetingelser for den norske maritime klyngen
- Opprettholde en konkurransedyktig norsk rederiskatteordning
- Styrke refusjons- og nettolønnsordningen for norske sjøfolk på norskregistrerte skip
- Styrke attraktiviteten til norsk flagg
- Sikre attraktive og konkurransedyktige eksportfinansieringsordninger gjennom GIEK og Eksportkreditt Norge AS
- Fjerne formuesskatten på arbeidende kapital

2

Ambisiøse utslippsreduksjoner

Halverer klimautslippene innen 2050

FNs sjøfartsorganisasjon IMO ble i april 2018 enige om en ambisjon om 50 prosent reduksjon av de totale utslippene av drivhusgasser fra internasjonal skipsfart innen 2050, målt mot 2008. Samtidig er det anslått at sjøtransporten på verdensbasis skal øke med om lag 60 prosent i samme tidsperiode. Når vi tar høyde for dette, må utslippene fra hvert enkelt skip reduseres med 70-80 prosent innen 2050. IMO-strategien krever også 40 prosent mindre utslipp per transportert enhet allerede innen 2030. Norges Rederiforbund har vært en pådriver for å få på plass en ambisiøs klimaavtale for skipsfarten. Den offensive ambisjonen skal konkretiseres over en femårsperiode og Rederiforbundet vil bidra konstruktivt til dette.

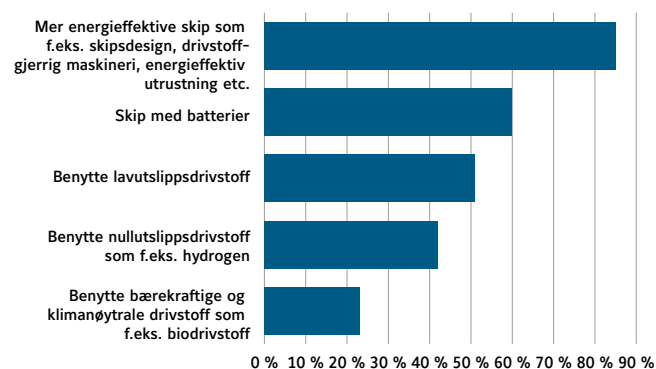
Rederiforbundet deler IMOs mål om 50 prosent kutt av klimagassutslipp innen 2050. På spørsmål om hvorvidt rederiene tror at de selv vil kunne halvere sine klimagassutslipp innen 2050 i forhold til 2008, svarer om lag 65 prosent at de tror det vil være mulig. Det er bare syv prosent som svarer at dette ikke vil være mulig. Resten er usikre.

Energieffektive skip må til for å kunne halvere utslippene

Skipsfarten er allerede den mest energieffektive transportformen. 80 prosent av verdenshandelen mellom kontinentene går på skip. Samtidig står skipsfarten for tre prosent av de menneskeskapte

klimautslippene. Vesentlige kutt i utslipp vil kreve en kombinasjon av en rekke ulike tiltak. Norge har vært fremst i verden når det gjelder å ta i bruk nye drivstoff. Ved årtusenskiftet ble de første LNG-drevne fartøyene satt i drift. I 2014 fulgte helelektriske skip og hybridskip med batteripakker, og i 2021 forventes den første hydrogendrevne fergen. LNG kan på sikt erstattes av bærekraftig biogass.

Tekniske løsninger og systemer som vil bidra til å halvere klimautslipp fra skip innen 2050



På spørsmål om hvilke tekniske løsninger og systemer som vil være viktigst for å klare å halvere klimagassutslippene innen 2050, svarer 85 prosent av rederiene at de tror mer energieffektive skip, som blant annet omfatter skips- og skrogdesign og fremdriftssystemer, vil være viktigst. Deretter skisseres batteridrevne skip og skip på lavutslippsdrivstoff som de viktigste faktorene av henholdsvis 60 og 51 prosent av rederiene.

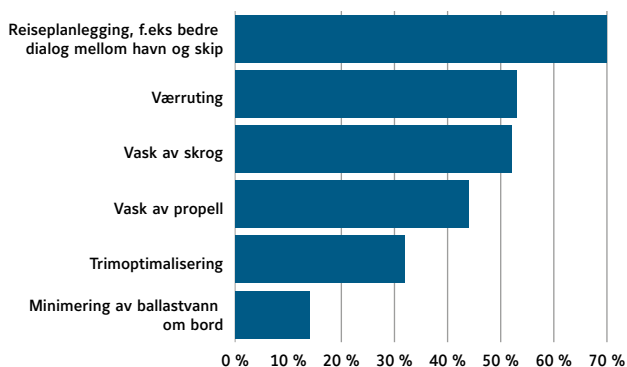


Reiseplanlegging viktig for å få til utslippsreduksjoner

Store skip, med mer enn 3 500 kW motoreffekt, står for nær 80 prosent av klimautslippene fra internasjonal skipsfart. Disse skipene seiler lange distanser, og det eksisterer i dag ikke tilgjengelig nullutslippsteknologi for store skip i interkontinental fart. Det er derfor helt avgjørende å utvikle løsninger som kan sikre reduserte utslipp også for disse skipene.

På spørsmål om hvilke operasjonelle tiltak som vil være viktigst for å halvere klimagassutslippene innen 2050 sammenlignet med 2008, svarer 70 prosent at reiseplanlegging, eksempelvis bedre dialog mellom havn og skip, vil være viktig.

Operasjonelle tiltak som vil bidra til å halvere klimautslipp fra skip innen 2050



Norske rederier er klare for SO_x-reguleringene i 2020

De norske rederiene ser ut til å ha posisjonert seg godt med tanke på ikrafttredelse av nye svovelkrav fra 2020. På spørsmål om hvilke tiltak rederiene vil benytte for å imøtekomme de nye kravene, svarer hovedtyngden av deep sea-rederier at løsningen vil være å bytte fra tungolje til godkjent lavsvoveldrivstoff. De resterende segmentene har allerede i dag i all hovedsak tilpasset seg strenge utslippskrav da de i stor grad opererer i lavutslippsområder for svovel, som blant annet er etablert i Nordsjøen, store deler av norskekysten og hele Østersjøen.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Stille krav til miljøvennlig transport ved offentlige anskaffelser for å stimulere til det grønne skiftet i nærskipsfarten
- Sikre utbygging av land- og ladestrøm for nærskipsfarten i knutepunktshavner
- Støtte forskning på lav- og nullutslippsløsninger, inkludert biogass og hydrogen
- Innrette avgiftsregimet slik at det premierer reduksjoner av klima- og miljøutslipp
- Prioritere forskning og utvikling på tiltak som kan nyttiggjøres av store skip i internasjonal fart
- Etablere en næringsstyrt mekanisme, der innbetalt CO₂-avgift anvendes til å støtte og stimulere klimavennlige løsninger

3

Sjøveien er miljøveien

Nærskipsfarten transporterer passasjerer og alle typer gods mellom norske havner og til og fra havner i Europa. De norske aktørene konkurrerer ikke bare med andre rederier i Europa, men også med landtransporten. Å erstatte veitransport med sjøtransport reduserer klimautslipp, køer, ulykker, veislitasje og andre samfunnsøkonomiske utgifter.

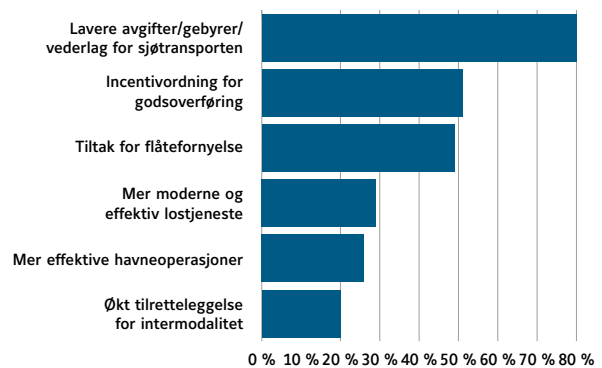
Ett enkelt skip kan ta lastevolumer tilsvarende 200-400 trailere, med bare en brøkdel av de forurensende CO₂-utslippene. Ved å utnytte potensialet for å flytte gods fra vei til sjø kan klimaavtrykket reduseres med 300 000 tonn CO₂ per år. I tillegg vil samfunnskostnadene reduseres med 1,3 milliarder kroner.

Lavere avgifter styrker sjøtransporten

I Nasjonal transportplan (NTP) er det fastsatt et mål om at 30 prosent av veitransporten som går over 30 mil skal overføres til sjø og bane innen 2030. For å nå målsettingen må det iverksettes tiltak som styrker sjøtransportens relative konkurransekraft.

I medlemsundersøkelsen for 2019 oppgir 80 prosent av rederiene at lavere avgifter, gebyrer og vederlag for sjøtransporten vil være viktig for å styrke nærskipsfarten. Sjøtransporten er den eneste transportformen som selv finansierer størstedelen av sin infrastruktur. Redusert avgiftstrykk vil styrke skipsfartens konkurransevne mot andre transportformer, og være et viktig grep for å flytte gods fra vei til sjø.

Viktigste rammevilkår for å styrke nærskipsfarten



Om lag halvparten av rederiene oppgir at en incentivordning for godsoverføring vil være viktig for å styrke nærskipsfarten. Incentivordningen for godsoverføring fra vei til sjø ble lansert i 2017, og har gitt støtte til prosjekter som totalt har hatt som mål å flytte 4,5 millioner tonn gods fra vei til sjø. Incentivordningen er for tiden til evaluering. Det er et samstemt ønske fra næringen om at ordningen skal videreføres.



Stort potensial for flåtefornyelse

Rett i underkant av halvparten av rederiene oppgir at tiltak for flåtefornyelse vil være viktig for å styrke nærskipfarten. Skipsfarten skal redusere klimautslippene med 50 prosent innen 2050 sammenlignet med 2008. I Granavolden-erklæringen har regjeringen slått fast at Norges ikke-kvotepliktige utslipp skal reduseres med minst 45 prosent sammenlignet med 2005, og at det skal være en ambisjon å halvere utslippene fra innenriks sjøfart innen 2030. Overgang til mer effektive transportmidler og transportmetoder vil være en viktig del av løsningen for å få de nasjonale utslippene ned.

For å oppnå dette, må mer gods over på skip, samtidig som det stimuleres til flåtefornyelse med bygging og oppdatering av den norske nærskipfartsflåten. Mer enn fire av fem rederier i short sea-segmentet har planer om å kontrahere skip i løpet av de neste fem årene. Halvparten av disse peker på at det kan være aktuelt å bygge skipene på norske verft. Totalt anslår disse rederiene at det vil bli bygget nær 30 nye skip i dette segmentet. I tillegg til vesentlige reduksjoner i klimautslipp, vil flåtefornyelse skape store verdier og mange arbeidsplasser i maritim næring i hele Norge.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Utarbeide en nærskipfartsstrategi som skal bidra til å styrke nærskipfartens konkurransevne
- Legge til rette for en grønn omstilling og fornyelse i nærskipfarten. Blant annet gjennom etablering av en toppfinansieringsordning, forbedringer i avskrivningssystemet for skip og støtteordninger for investeringer i klima- og miljøvennlige løsninger på skip
- Videreføre og styrke tilskuddsordningen for godsoverføring fra vei til sjø
- Redusere og forenkle avgifts- og gebyrregimet for nærskipfarten, gjennom blant annet å redusere losavgiftene, for å sikre en likere behandling av de ulike transportformene
- Effektivisere og modernisere lostjenesten, blant annet gjennom å utvikle mer robuste og høyteknologiske miljøer, samt fortsatt legge til rette for økt bruk av farledsbevis
- Prioritere et kraftig løft i sjøtransportens infrastruktur, hvor det legges til rette for effektive og mer automatiserte havneoperasjoner, beskyttelse av havnekapitalen og mer hensiktsmessig havnestruktur

4

Konkurransedyktig og attraktiv norsk sokkel

Olje- og gassressursene vil i mange tiår fremover skape store verdier og inntekter for fellesskapet og bidra til å sikre arbeidsplasser, verdiskaping og velferd over hele landet.

Flere år med store kostnadsreduksjoner og effektivitetsforbedringer, kombinert med omfattende konsolideringer i leverandørindustrien, har gitt vesentlig økt lønnsomhet på norsk sokkel. Kombinasjonen av store kostnadsreduksjoner og en mer stabil oljepris, som er vesentlig høyere enn på de laveste nivåene, har først og fremst ført til svært gode marginer for oljeselskapene. Situasjonen er krevende for aktørene i den maritime delen av leverandørkjeden. Innenfor mange av offshore-segmentene vil det ikke være mulig å bidra med ytterligere kostnadsreduksjoner på driften og samtidig sikre en bærekraftig lønnsomhet.

I dagens markeder kan vi konstatere at ratene knyttet til maritime aktiviteter offshore ikke er høye nok til å sikre forsvarlig lønnsomhet i næringen. For offshore-rederiene har ratenivået justert for flåteutnyttelsen ligget mellom 15–20 prosent under det som trengs for å dekke driftskostnadene i 2018. Aktivitetsnivået i offshore-markedet, både i Nordsjøen og internasjonalt, er nå preget av høyere aktivitet, en trend som forventes å vare fremover. Ratenivået og flåteutnyttelsen er også forventet å øke, men vil i stor grad avhenge av hvor mange fartøy som blir reaktivert ut av opplag.

Når aktivitetsnivået tar seg opp og markedet strammer seg til på kapasitetssiden må oljeselskapene også forvente en vesentlig økning av ratene på skipsoperasjoner. Store deler av kostnadsreduksjonene som er tatt ut gjennom lavere rater på driftssiden er drevet av markedsmessige forhold mellom tilbud og etterspørsel. Dette innebærer at ratenivået, i et marked med høyere grad av flåteutnyttelse, må forventes å stige vesentlig fra de laveste nivåene etter 2014. Innenfor flere segmenter vil oljeselskapene måtte forvente en vesentlig høyere rate målt mot de laveste nivåene. Prisutviklingen på de maritime tjenestene er markedsbasert, og en dobling av ratene vil ikke være uttrykk for noe annet enn en mer normal og bærekraftig prising av tjenestene.

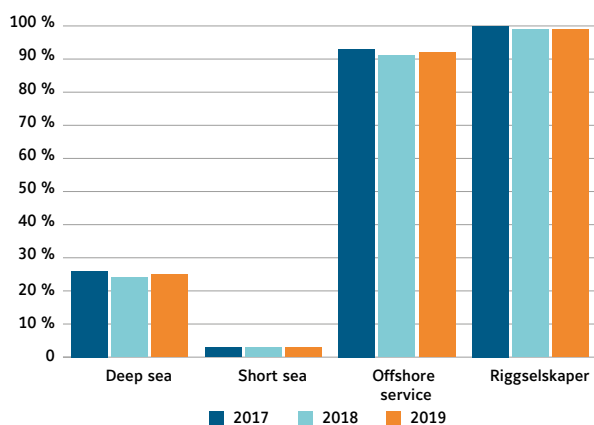
Over halvparten av inntektene stammer fra petroleumssektoren

Norge er en av verdens største maritime offshore-nasjoner med en betydelig norskkontrollert flåte av offshore-skip og rigger. Norsk sokkel har siden oljeeventyret startet for over 50 år siden vært en viktig arena for å sikre internasjonal konkurransekraft.

Norske rederier hadde 117 milliarder kroner i driftsinntekter fra petroleumssektoren i 2018. Dette utgjør en andel av de totale inntektene for rederiene på 51 prosent, en liten nedgang fra 2017. For 2019 estimerer rederiene at inntekten vil øke til i underkant av 125 milliarder. En økning på nesten syv prosent.



Andel omsetning til olje-/gasselskaper og offshore leverandørindustri



Andelen petroleumrelaterte inntekter har vært relativt stabil de siste årene. Riggselskapene får alle sine inntekter fra petroleumssektoren. Offshore service-rederiene har 91 prosent petroleumrelaterte inntekter i 2018. Dette er en marginal nedgang fra 2017, og kan tilskrives at disse rederiene kaprer flere kontrakter i andre markeder, som for eksempel havvind. Deep sea-rederiene rapporterer at de får en fjerdedel av sine inntekter fra leveranser tilknyttet olje- og gasselskaper og offshore leverandørindustri, mens det tilsvarende tallet for short sea-rederiene bare er tre prosent.

Equinors rolle på sokkelen oppleves som dominerende

Stortinget ba i fjor regjeringen om å utrede konkurransesituasjonen på norsk sokkel. Dette var betimelig, da Equinor kontrollerer mellom 70 og 80 prosent av produksjonen på sokkelen. Selskapet styrer i praksis aktivitetsnivået både gjennom selskapets egne direkte beslutninger, indirekte gjennom sine lisensandeler og som en funksjon av at øvrige operatører ofte ser an adferden til den største aktøren før de selv handler.

Nær sagt samtlige offshore service-rederier og riggselskaper, henholdsvis 81 og 92 prosent, opplever Equinors rolle som problematisk for konkurransesituasjonen på norsk sokkel.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

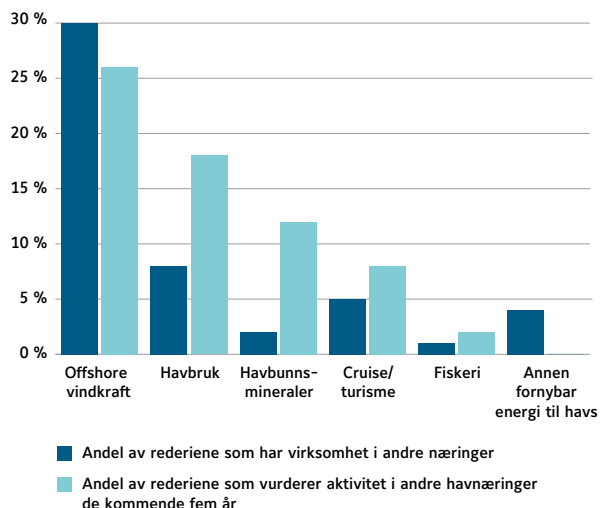
- Sikre næringen forutsigbare og langsiktige skatte- og avgiftsregler
- Holde et jevnt og stabilt tempo når det gjelder å tildele nye områder for petroleumaktivitet, både når det gjelder konsesjonsrunder og tildeling i forhåndsdefinerte områder (TFO)
- Gjennomgå konkurransesituasjonen på sokkelen med sikte på å legge til rette for større aktørmangfold og sunn konkurranse
- Videreføre leterefusjonsordningen, da den tilrettelegger for sunn konkurranse og et mangfoldig aktørbilde

5

Nye havnæringer - et nytt norsk industrieventyr

Petroleumsvirksomhet, skipsfart og maritime operasjoner er, i kombinasjon med norsk industris spisskompetanse på flytende løsninger, områder som Norge er verdensledende på. Norske rederier, offshorevirksomheter og leverandørbedrifter er godt posisjonert til å ta en større rolle i et fornybar-marked med et stort og realistisk vekstpotensial, som for eksempel innen offshore vindkraft, eller havvind.

Andel rederier med aktivitet i andre havnæringer, og forventninger til aktivitet i disse næringene



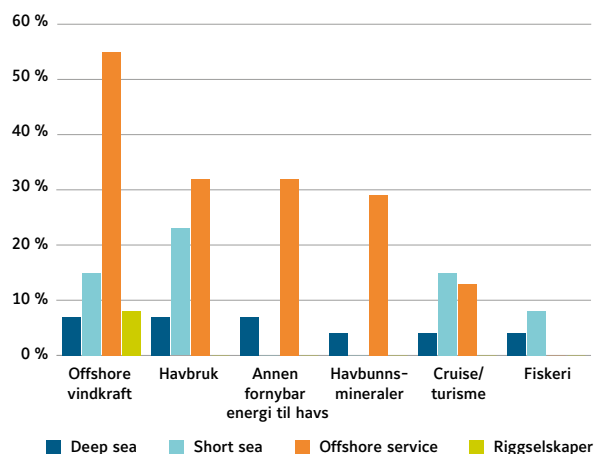
Stor aktivitet i havvind

Utover tradisjonell skipsfart med frakt av gods og passasjerer mellom land og kontinenter samt offshoreoperasjoner knyttet til olje og gass, er det havvind som flest rederier opererer innenfor i dag.

Tre av ti rederier har aktivitet i havvindmarkedet i dag. Dette er hovedsakelig offshore service-rederier, hvor seks av ti oppgir at de har aktivitet i dette markedet. Blant deep sea- og short sea-rederiene oppgir henholdsvis 23 og 15 prosent at de har aktivitet i havvind.

Videre uttrykker 27 prosent av rederiene at havvindmarkedet er interessant for deres virksomhet de neste fem årene. Blant offshore service-rederiene oppgir 55 prosent at de vurderer aktivitet i havvindmarkedet de neste fem årene.

Andel rederier som anser følgende havnæringer som interessante for sin virksomhet fremover





Industriens ambisjon er å utvikle konkurransedyktige løsninger for havvindmarkedet på markedsbaserte betingelser. For å modne og kommersialisere teknologien og tjenestene trengs det fortsatt virkemidler for demonstrasjon og risikoavlastning. Norske myndigheter bør bidra til at norsk næringsliv kapitaliserer på mulighetene og utvikler en internasjonalt ledende leverandørkjede i dette markedet. Norsk tilrettelegging vil kreve utvikling av kostnadseffektive teknologiløsninger og tjenester til det internasjonale havvindmarkedet. Norge har særlige fortrinn som gir oss en unik mulighet til å ta en ledende rolle innen flytende havvind.

For å modne og kommersialisere teknologien, har særlig mindre leverandører behov for arenaer der de kan demonstrere tjenestene sine. Norske myndigheter bør derfor, i samarbeid med norsk næringsliv, bidra til å videreutvikle en konkurransedyktig norsk verdikjede innen flytende havvind.

Havbruk og havbunnsmineraler med potensiale for vekst

Langt færre rederier har virksomhet knyttet til andre deler av havnæringene i dag. Åtte prosent av rederiene oppgir at de har aktiviteter knyttet til havbruk. Offshore service- og short sea-rederiene er de mest proaktive segmentene i dette tilfellet, der henholdsvis ett av tre og ett av fire rederier oppgir at de har aktivitet her i dag.

Det ser for øvrig ut til at rederiene er mer optimistiske knyttet til utviklingen de neste fem årene. 18 prosent av rederiene oppgir at de vurderer havbruksnæringen som interessant, mens 14 prosent sier det samme om havbunnsmineraler. 29 prosent av offshore service-rederiene oppgir at de vurderer havbunnsmineraler som interessant de neste fem årene.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Lansere en nasjonal strategi for havvind og fornybar energi til havs med et mål om ti prosent global markedsandel innen 2030
- Følge opp Stortingets vedtak om å sikre en støtteordning for flytende havvind og andre former for havbasert fornybar teknologi for å utløse investeringer i fullskalaanlegg her til lands
- Klargjøre den skattemessige behandlingen av havvind tilknyttet offshoreinstallasjoner i Norge
- Sikre at statlige støtte-, låne- og garantiordninger prioriterer havvindprosjekter spesifikt
- Sikre at Forskningsrådets programmer prioriterer havvind og fornybar energi til havs
- Utarbeide et beskatningsregime for leting etter og utvinning av havbunnsmineraler
- Utvide rederiskatteordningen til å inkludere aktiviteter knyttet til leting etter og utvinning av havbunnsmineraler

6

Maritim næring har bredt kompetansebehov

Den teknologiske utviklingen innen maritim næring går raskt. Det fører til nye muligheter for vekst, men krever også at myndigheter, utdanningsinstitusjoner og næringsliv evner å samarbeide, tenke nytt og tilpasse seg den digitale fremtiden.

Det må legges til rette for at utdanningsinstitusjonene skal kunne være i front, noe som krever godt teknisk utstyr på skolene, at lærernes kompetanse er oppdatert, og at det generelt legges mer vekt på tekniske og digitale fag på utdanningsinstitusjonene.

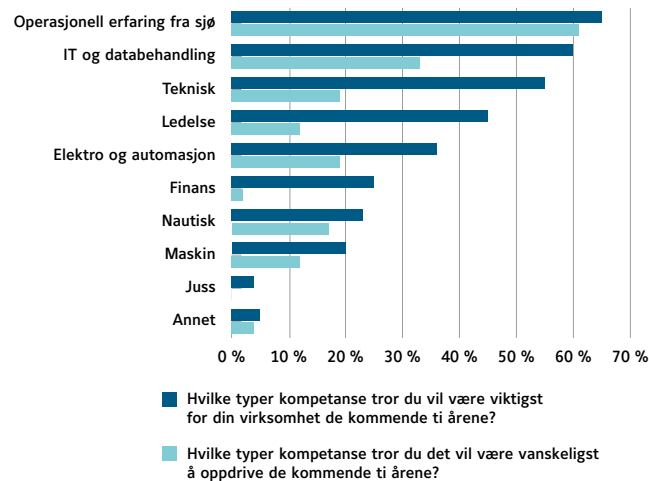
Finansieringen av teknologiske og maritime fag må styrkes, og det må gjennomføres en videre satsing på maritim utdanning. Kostbar infrastruktur krever stor grad av samlokalisering. Dette er essensielt for å skape sterke fagmiljøer, godt samarbeid, og for å åpne for spesialisering.

Operasjonell erfaring mest etterspurt

I medlemsundersøkelsen oppgir rederiene at det særlig er operasjonell erfaring fra sjø, IT og databehandling som kommer til å være den mest etterspurte kompetansen de neste ti årene. Det er også denne kompetansen det oppgis at vil være vanskeligst å oppdrive.

Utdanningsinstitusjonene må være godt forankret i næringslivet. Næringslivet, på sin side, må kobles tettere på utdanningsinstitusjonene for å bidra til at nyutdannede har relevant kompetanse i møtet med arbeidslivet. For å sikre dette er det blant annet viktig med tilstrekkelig antall opplæringsstillinger i rederiene.

Rederienes behov for kompetanse





Stort behov for lærlinger og kadetter

Over halvparten av rederiene har opplæringsstillinger. Totalt oppgir rederiene at de har 1 223 opplæringsstillinger. Det forventes at dette antallet økes til 1 347 i løpet av året. Blant deep sea- og short sea-rederiene er behovet for lærlinger og kadetter dekket, mens offshore service-rederiene og riggselskapene oppgir at det ikke er god nok tilgang. Det er særlig behov for lærlinger til riggselskapene. Her rapporterer selskapene at de forventer mer enn dobling av antallet, fra 65 lærlingestillinger til 135.

Økt behov for etter- og videreutdanning

Som følge av rask teknologisk utvikling vil kompetansekravene endres raskt. Dette fører til et stadig økende behov for en omfattende satsing på etter- og videreutdanning. Myndighetene må sørge for gode ordninger og incentiver for at bedrifter skal kunne satse på strategisk etter- og videreutdanning av sine ansatte. Det må også være et godt nok etter- og videreutdanningstilbud tilgjengelig.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Videreføre øremerket satsing på maritim utdanning med særlig fokus på digitalisering og bærekraftig omstilling
- Lage gode incentivordninger for etter- og videreutdanningstilbud for næringslivet
- Sikre god finansiering av kostnadskrevene maritime og teknologiske utdanninger
- Etablere gode overgangsordninger mellom fag- og høyskole
- Legge til rette for økt samarbeid mellom de maritime utdanningsinstitusjonene og næringslivet

7

Maritim forskning og innovasjon i verdenstoppen

Norge er i front når det gjelder utvikling av fremtidens miljøvennlige og bærekraftige transportløsninger knyttet til skipsfart. Som et resultat av maritim nærings unike innovasjonskraft, er en rekke banebrytende konsepter under utvikling. For å opprettholde Norges verdensledende posisjon på dette området, må innsatsen og midlene til forskning og utvikling av ny teknologi opprettholdes. Dette gjelder særlig innenfor klima- og miljøvennlige løsninger og digitalisering. På disse områdene har den maritime klyngen i Norge store muligheter til å utvikle løsninger som verden trenger.

Muliggjørende teknologier og digitalisering vil bidra til at vi blir utfordret til å tenke nytt når det gjelder forretningsmodeller, operasjonsmønstre, kompetansebehov, sårbarhetsvurderinger og en rekke andre deler av maritim virksomhet. For å utnytte potensialet, er det behov for økt forskningsinnsats innen en rekke fagfelt.

Næringslivets tilgang til fysisk infrastruktur for utvikling og innovasjon er avgjørende for konkurranseevnen og fremtidig verdiskaping i Norge. Myndighetene må legge til rette med gode rammebetingelser for forskning, utvikling og innovasjon i bedriftene.

Flere rederier ser muligheter i andre havnæringer

Nær halvparten av rederiene oppgir å ha virksomhet i andre havnæringer enn det segmentet de hovedsakelig opererer innenfor per i dag. Det er særlig

innen havvind at flere rederier har etablert seg innen nye havnæringer. Men også innen havbruk og cruisevirksomhet har flere av rederiene etablert virksomhet. I tillegg oppgir om lag hvert tredje offshore service-rederi at de vurderer aktivitet i havbruk, havbunnsmineraler eller annen fornybar energi til havs de neste fem år. Med et så bredt nedslagsfelt i aktivitet, er det avgjørende at samspillet mellom havnæringene også blir ivaretatt i akademia, og at kompetansemiljøet for havnæringene styrkes gjennom tilfredsstillende infrastruktur.

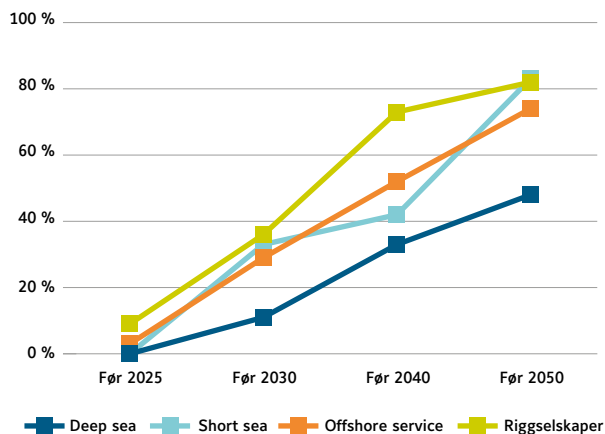
Det er derfor svært positivt at regjeringen har valgt konsept for Ocean Space Centre. Valg av konsept er et viktig første steg på veien mot realisering av et verdensledende kompetansesenter for havnæringene. Det er viktig at myndighetene opprettholder trykket for en rask realisering av prosjektet.

Økt autonomisering frem mot 2050

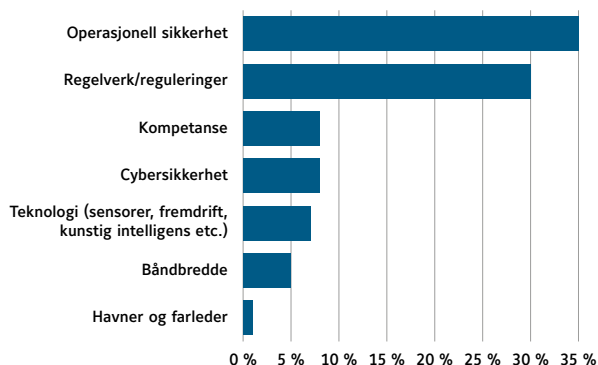
Norge har en lederposisjon innen autonome skip, og har åpnet flere områder for å kunne teste og videreutvikle denne typen teknologi. Allerede innen 2030 forventer tre av ti rederier at autonome løsninger og ubemannede skip og rigger vil prege næringen i høy grad. Innen 2040 tror over halvparten at denne utviklingen har funnet sted, og syv av ti forventer en slik utvikling innen 2050. Det er særlig innen short sea, offshore service og riggselskapene at den økende graden av digitalisering vil materialisere seg først.



I hvilken grad autonome løsninger/ubemannede skip og rigger vil prege næringen frem til 2050



De største barrierene for å øke graden av automatisering av operasjoner om bord på skip og rigger



Når rederiene blir spurt om hvilke barrierer de mener er de største for å øke graden av automatisering oppgir de først og fremst operasjonell sikkerhet, samt regelverk og reguleringer. Som følge av at rederiene ofte seiler utenfor norske farvann vil det være avgjørende at både det norske og det internasjonale regelverket er tilpasset den kommende teknologiske utviklingen, og ikke står i veien for de teknologiske fremskrittene som står på trappene.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Legge til rette for at Norge er et foregangsland både på ny teknologi og utvikling av systemer som bidrar til energieffektiv maritim næring
- Realisere et fremtidsrettet Ocean Space Centre i Trondheim. Det er avgjørende å sikre finansiering til forprosjektfasen i statsbudsjettet for 2020
- Styrke maritim og petroleumsrelatert forskning og sikre gode rammer for programmer for forskning og pilotering som MAROFF, DemoHav, OG21, PETROMAKS og DEMO 2000
- Bidra til etableringen av et Senter for forskningsdrevet innovasjon (SFI) for autonome skip
- Sikre at regelverk, både internasjonalt gjennom IMO og nasjonalt, ikke står i veien for en naturlig og ønsket utvikling av ny teknologi

8

Global næring – globalt regelverk

Norsk skipsfart er en global næring og påvirkes direkte av hendelser i andre deler av verden. En global næring er avhengig av et globalt regelverk. Rederiforbundet jobber derfor for at regelverk for maritim næring primært er internasjonalt, og utformes gjennom FNs sjøfartsorganisasjon IMO og FNs arbeidsorganisasjon ILO.

Majoriteten av omsetningen kommer fra utlandet

Resultatene fra medlemsundersøkelsen viser at norske rederiers inntekter fra markeder utenfor Norge utgjør 61 prosent, eller 139 milliarder kroner, av samlet omsetning i 2018. Det forventes at utenlandsandelen er tilnærmet lik i 2019 som i 2018.

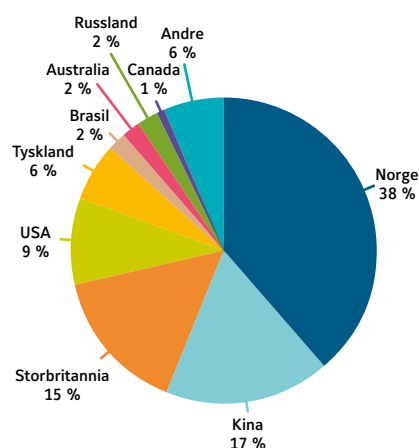
Ikke overraskende er det deep sea-rederiene som har størst andel av sine inntekter fra utenlandske markeder, 102 milliarder kroner i estimerte inntekter i 2018, noe som utgjør hele 90 prosent av deep sea-rederienes totale omsetning. Det er ventet at disse rederienes utenlandsinntekter vil øke til 107 milliarder kroner i inneværende år. Det kan dermed se ut til at store deler av deep sea-rederienes ventede omsetningsvekst fra 2018 til 2019 kommer i utenlandsmarkeder.

Short sea-rederiene på den andre siden hentet 64 prosent av inntektene sine i 2018 fra det norske markedet. I 2018 omsatte short sea-rederiene for i underkant av åtte milliarder kroner i det norske markedet, en nedgang på over ti prosent fra 2017.

Offshore service-rederienes inntekter har falt kraftig siden 2014. Det samme har også skjedd med utenlandsandelen. I 2018 hentet offshore service-rederiene 22 milliarder kroner i omsetning fra markeder utenfor Norge, noe som tilsvarer en andel av deres inntekter på rett i underkant av 40 prosent. I 2017 var denne andelen 55 prosent.

Riggsekskapene har som tidligere år det aller meste av inntektene fra norsk sokkel.

De ti markedene rederiene oppgir som viktigst



Rederiene har sterke posisjoner i markeder verden rundt. Når vi ser på enkeltmarkeder, står det norske markedet sterkt. Blant annet som følge av norsk sokkels sterke posisjon. Nesten fire av ti rederier rangerer Norge som det viktigste enkeltmarkedet for sine virksomheter, etterfulgt av Kina og Storbritannia.



Kina blir stadig viktigere for norske rederier

Kina har økt sin betydning som marked for norske rederier betydelig siden i fjor. Nå oppgir ett av seks rederier Kina som sitt viktigste marked. Dette er dobbelt så mange som for to år siden. Den nedadgående trenden vi tidligere år så for både Brasil og Australia har nå stoppet opp, og det er igjen flere rederier enn tidligere som rangerer disse to landene blant sine topp tre.

Proteksjonisme er negativt

På spørsmål om hvordan rederiene påvirkes av økt global proteksjonisme, svarer seks av ti rederier at de vurderer denne utviklingen som negativ eller svært negativ for virksomhetene sine. 80 prosent av deep sea-rederiene, og 50 prosent av short sea-rederiene vurderer økt proteksjonisme som negativt.

En del av bildet rundt økte proteksjonistiske tendenser knytter seg til handelskrigen mellom USA og Kina. Halvparten av rederiene oppgir dette som negativt eller svært negativt for deres virksomhet. Det er hovedsakelig deep sea-rederiene som berøres direkte av handelsforholdet mellom USA og Kina. I dette segmentet oppgir syv av ti rederier at konflikten virker negativt eller svært negativt på deres virksomhet.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Bidra aktivt til regelverksutvikling i IMO og sikre forutsigbarhet knyttet til ikrafttredelsesdato, eksemplifisert gjennom pågående prosess for å konkretisere IMOs klimastrategi
- Være en tydelig stemme mot proteksjonistiske strømninger i utenlandske markeder
- Sikre ivaretagelsen av prinsippene for internasjonal skipsfart nedfelt i Havretts-traktaten, gjennom blant annet å ta en aktiv rolle i utviklingen av nytt regelverk om naturmangfold i havområder utenfor nasjonal jurisdiksjon
- Fortsette å støtte opp om WTO som den viktigste globale organisasjonen for fri handel og tvisteløsninger
- Arbeide aktivt for å fremforhandle frihandelsavtaler med land tilsvarende de EU har inngått avtaler med
- Sikre ivaretagelse av maritime interesser i forhandlinger om en frihandelsavtale med Kina

9

Europa – vårt viktigste marked

Uroen i Europa bekymrer rederiene. For den maritime næringen er Europa det største og viktigste markedet. EØS-avtalen sikrer markedsadgang, forutsigbarhet og like konkurransebetingelser i Europa. Avtalen har tjent og tjener Norge og norsk næringsliv vel. Vi er uenige med de som ønsker at Norge skal søke å fremforhandle en ny avtale med EU. Usikkerhet knyttet til vårt viktigste marked vil særlig ramme norsk eksportrettet næringsliv hardt, og vil gi et meget uheldig signal. Dette er særlig krevende i en tid hvor global samhandel er utfordret av proteksjonistisk tenkning i flere viktige markeder.

Når det kommer til EØS-avtalen, oppgis denne å være viktig for alle rederigruppenes virksomheter. Dette er kanskje ikke så overraskende all den tid norske skips anløp til havner i EU summerer seg til nær 40 000 i året, altså over 100 anløp hver eneste dag. Avtalen er spesielt viktig for short sea-rederiene, hvor nesten 80 prosent oppgir at den er svært viktig for deres virksomheter.

Rederiene usikre på «hard brexit»

Rett i overkant av en tredjedel sier at en såkalt «hard brexit» vil ramme deres virksomheter negativt eller svært negativt. Det vil si at Storbritannia forlater EU uten en avtale. Flesteparten av rederiene har oppgitt at de ikke vurderer dette som negativt eller positivt. Dette kan forstås som at rederiene i veldig stor grad er usikre på konsekvensene av Storbritannias uttreden, samtidig som man heller ikke klarer å se hvordan forholdet mellom Storbritannia og EU/EØS-området kommer til å bli etter en slik uttreden. Dermed er det vanskelig for rederiene å forutse påvirkningen dette har på deres virksomheter.

Nær halvparten av short sea-rederiene vurderer en «hard brexit» som negativt eller svært negativt, mens fire av ti offshore service-rederier gjør det samme.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Føre en aktiv europapolitikk som ivaretar et godt samarbeid med EUs institusjoner og medlemsland, med utgangspunkt i EØS-avtalen
- Sikre skipsfartens interesser i brexit-prosessen

10

Stort potensial i nord

Nordområdene representerer store muligheter for økonomisk vekst, forskning og innovasjon. En bærekraftig utnyttelse av disse mulighetene stiller mannskap og utstyr overfor utfordringer som krever spesialkompetanse og erfaring. Utvikling av kommersiell aktivitet i Arktis fordrer derfor en ansvarlig tilnærming basert på vitenskapelig, industriell og erfaringsbasert kompetanse. For å sikre bærekraftige løsninger og verdiskaping, sikkerhet og akseptabel miljørisiko, er det viktig med relevant internasjonalt regelverk for arktiske maritime operasjoner. I tillegg må det gjennomføres en omfattende oppgradering og utbygging av relevant infrastruktur, og det må utvikles tilfredsstillende industrielle standarder.

80 prosent av skipstrafikken i Arktis går i eller gjennom områder der Norge har ansvaret for søk- og redningsberedskapen. Infrastruktur er en forutsetning for bærekraftig vekst og grønn omstilling i nordområdene. Skal Norge utnytte de betydelige naturressursene og ivareta våre utenrikspolitiske interesser i disse områdene, må infrastruktur og kapasitet for sikkerhet og beredskap være riktig dimensjonert.

Mangel på prosjekter hindrer vekst

43 prosent av rederiene er involvert i aktivitet i nordområdene. Nesten samtlige rederier, 92 prosent, oppgir for øvrig at det er tilgang på prosjekter som er avgjørende for om de vil kunne vokse i nordområdene fremover.

Viktigste forutsetninger for vekst i rederivirksomhet i nordområdene



NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Bidra aktivt til harmonisert implementering av Polarkoden
- Styrke søk- og redningstjenestene i nordområdene i tråd med SARiNOR og utvikle en søk- og redningsberedskap som har geografisk beliggenhet i Arktis, blant annet gjennom styrket tilstedeværelse av beredskapsskip
- Intensivere sjøkartleggingen av farvannene rundt Svalbard
- Sikre helårig drift av Polarsysse
- Investere i værradar på Svalbard for å sikre daglig mottak av is- og værinformasjon
- Styrke og modernisere kommunikasjonsløsninger i nordområdene, herunder sikre løsninger som bidrar til økt dekning nord for 75. breddegrad

11

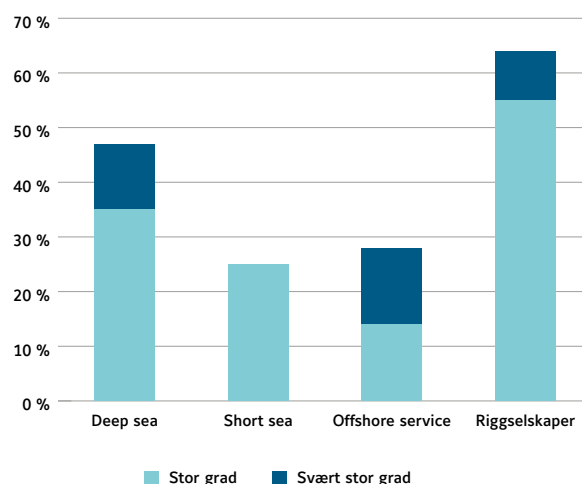
Maritim sikkerhet og beredskap

Den norskregistrerte flåten har tilstedeværelse i hele verden til enhver tid. Skipene og selskapene utsettes derfor for trusler og sikkerhetsrelaterte utfordringer i hele verden. Flåten er samtidig en god indikator på de utviklingstrekkene og truslene som hele tiden endrer seg der ute. Den norske flåten representerer en formidabel beredskapsressurs for norske myndigheter og deres allierte, med et stort antall skip og verdensomspennende tilstedeværelse. Samtidig er de norskregistrerte skipene under norsk jurisdiksjon, og en krise om bord på et norsk skip er derfor like alvorlig som en krise på norsk jord. Flåten kan dermed både være en ressurs i krisesituasjoner, og et mål for uønskede hendelser. For å bidra til global maritim sikkerhet, og styrke nasjonens evne til å utnytte flåten som beredskapsressurs, er det behov for en helhetlig nasjonal strategi for maritim sikkerhet og videreutvikling av beredskapsplaner.

Cyberkriminalitet den alvorligste sikkerhetstrusselen

I medlemsundersøkelsen ble rederiene spurt om i hvilken grad deres operasjoner blir påvirket av sikkerhetstruslene fra piratvirksomhet, terrorisme, cyberkriminalitet, organisert kriminalitet, væpnet konflikt og geopolitiske spenninger. Fire av ti oppgir at cyberkriminalitet påvirker deres operasjoner i stor eller svært stor grad. 64 prosent av riggselskapene sier at trusselen om cyberkriminalitet vil påvirke deres operasjoner i stor eller svært stor grad. Rett under halvparten av deep sea-rederiene sier det samme.

Andel av rederiene som mener at cyberkriminalitet er en sikkerhetstrussel mot deres virksomhet

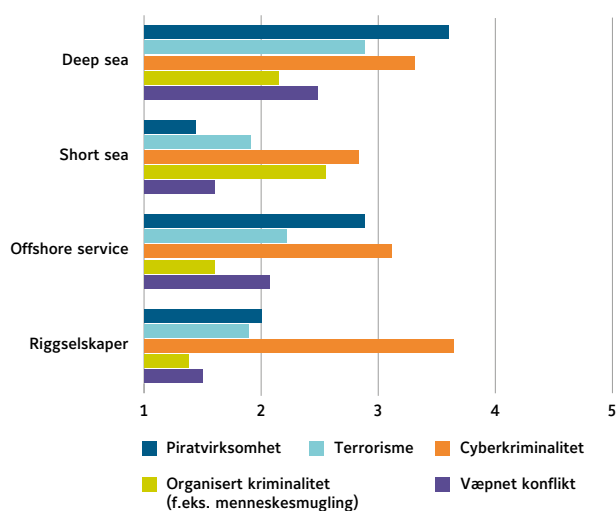


Rederiene opplever for øvrig terrorisme, organisert kriminalitet og væpnet konflikt som en mindre trussel nå enn for ett år siden. Piratvirksomhet er i stor grad en bekymring for deep sea-rederiene.



I hvilken grad følgende sikkerhetstrusler påvirker rederienes virksomhet

Skala fra 1-5, hvor 1 = Ingen grad og 5 = Svært stor grad



Det er grunn til å anta at utfordringer knyttet til cyberkriminalitet vil bli en stadig mer relevant problemstilling, etter hvert som flere virksomheter tar i bruk ytterligere digitaliserte, automatiserte og autonome tjenester.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Utvikle en helhetlig nasjonal strategi for systematisk å bidra til å forbedre den maritime sikkerhetssituasjonen i utsatte regioner og havområder i verden
- Etablere planer og systemer for å sikre koordinering og planverk for effektiv benyttelse av skipsfartens kapasiteter i verstefallsscenarioer
- Iverksette en komplett gjennomgang av cyberrelaterte utfordringer, og sikre etableringen av organisasjoner, systemer og kapasiteter for å ivareta kollektivt forsvar av den nasjonale cyberinfrastrukturen
- Realisere prosjekter på Svalbard og i Arktis for å ivareta søk og redning, generell maritim beredskap, sikre aktivitet og norsk tilstedeværelse i regionen
- Anskaffe helikoptre for maritim kontraterror og nødresponns til havs



12 Et renere hav

Det havner åtte millioner tonn plast i havet hvert år. Dersom vi ikke iverksetter tiltak er det anslått en firedobling av plastforsøplingen innen 2050. Utfordringene med forsøpling i havet stammer fra land, og problemet må dermed også først og fremst løses gjennom en rekke tiltak på land.

Samtidig har skipsfarten både et ansvar for, og muligheter til, å finne løsninger på en av våre største utfordringer for miljøet. På dette området kan den norske maritime klyngen levere teknologi som vil kunne bidra til både kartlegging av omfanget av plastforurensning og nye konsepter som kan bidra til opprydding. Utfordringene på dette området er ofte preget av at det er få eller ingen incentiver til å sette i gang utviklingsprosjekter på grunn av manglende betalingsvilje i markedet.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Ha en offensiv strategi mot marin forsøpling og spredning av mikroplast nasjonalt og internasjonalt
- Ta initiativ til en ny internasjonal avtale mot marin forsøpling
- Invitere rederiene og den norske maritime klyngen til prosjekter for å fjerne plast i havet
- Bevilge penger til en søknadsbasert piloteringsordning for utvikling av ny teknologi rettet mot kartlegging av omfanget og tekniske løsninger for effektiv opprydding
- Etablere en markeds mekanisme som kan utvikle en helhetlig verdikjede for å fjerne plast i havet
- Pålegge kommunale havner å etablere avfallsplaner for å håndtere plastavfall på en bedre måte, ved blant annet å legge til rette for økt bruk av resirkulering som del av en verdikjede

Datagrunnlag og metode

Datakilder benyttet i denne rapporten er spesifisert i tekst, tabeller og figurer. Datakilder og metodikk er beskrevet nedenfor. Norges Rederiforbund har samarbeidet med Menon Economics i analysearbeidet.

Spørreundersøkelse om rederienes fremtidsutsikter og rammebetingelser

Norges Rederiforbund gjennomførte en spørreundersøkelse hos egne medlemmer i perioden 15. januar til 25. januar 2019. Medlemmene fikk tilsendt et elektronisk spørreskjema hvor forventninger om utviklingen i økonomiske nøkkeltall, vekstmarkeder, kapital- og kompetansetilgang samt politiske rammebetingelser ble kartlagt. 84 av 128 medlemsbedrifter er inkludert i hele analysen som er utført av Menon Economics. Dette gir en responsrate på 66 prosent. På spørsmålene knyttet til økonomiske nøkkeltall er 90 av 128 medlemsbedrifter inkludert, noe som gir en responsrate på rundt 70 prosent. For øvrig anser vi deltakerne i undersøkelsen som representative for medlemsmassen i Norges Rederiforbund, både med hensyn til flåtestørrelse og skipssegment. Materialet gir derfor et godt grunnlag for å kunne generalisere fra utvalg til populasjon. Nesten uten unntak er det eiere og bedriftsledere som har besvart undersøkelsen.

Beregning av rederienes omsetningsvekst i 2018 og 2019

Menon Economics har en egen regnskapsdatabase med oversikt over blant annet alle norske rederiers omsetning i 2017.

I spørreundersøkelsen ble rederiene bedt om å oppgi omsetning i 2017, anslag for omsetning i 2018 og forventet vekst i omsetning for 2019 angitt i prosent. Siden Menon Economics ikke har komplette omsetningstall for alle rederier i 2018, er dette beregnet på følgende måte:

a) Rederienes egenrapporterte omsetning i 2017 er sammenlignet med revisorbekreftet omsetning samme år for å vurdere om den egenrapporterte omsetningen i spørreundersøkelsen kan benyttes som grunnlag for å beregne omsetningen til den totale populasjonen av rederier i Norge.

b) Egenrapportering av omsetning i 2018 er justert for andelen av den totale omsetningen i hver av de fire rederigruppene som er inkludert i datagrunnlaget.

c) Prognosene for 2019 er beregnet ved å multiplisere 2018-omsetningen til hver medlemsbedrift med deres egenoppgitte vekst i 2019. Deretter er den estimerte omsetningen summert opp for de fire rederigruppene. Videre er den estimerte omsetningen justert for andelen av den totale omsetningen i hver av de fire rederigruppene som er inkludert i datagrunnlaget.

Verdsetting av verdens skipsflåte

Menon Economics har estimert verdien av verdens handelsflåte fra 2001 frem til i dag, fordelt på 14 skipssegmenter og alle verdens land. I rapporten er enkelte segmenter slått sammen slik at vi presenterer totalt ti segmenter i rapportformatet. Innad i hvert segment baserer beregningene seg på nybyggingspriser, fraktrater, alder, antall skip, anslått levetid, bruttotonnasje og dødvekttonnasje. Data om størrelsen på flåtene er i hovedsak hentet fra IHS Fairplay, mens prisdata er hentet fra en rekke kilder, inkludert Clarksons Platou, UNCTAD Review of Maritime Transport, og Worldyards. For 2019 er volumdata for 2018 kombinert med prisdata for 2019 i utarbeidelsen av de estimerte verdianslag. Modellen blir jevnlig revidert for å øke presisjonsnivået. Cruiseskip er fjernet fra flåtetallene, og de historiske tallene er også justert for dette.

Norskkontrollert utenriksflåte – definisjoner og avgrensninger

Norges Rederiforbund fører egen statistikk over norsk-kontrollert utenriksflåte. Avgrensningene av skip som inngår i den norsk-kontrollerte utenriksflåten er basert på følgende prinsipper:


- Alle skip som er registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS)
- Skip registrert i Norsk ordinært skipsregister (NOR), som seiler i utenriksfart
- Skip under utenlandske flagg, tilhørende norsk-kontrollerte rederier (forutsetter norsk eierskap med 50 prosent eller mer), og som seiler i utenriksfart

Design: Melkeveien Designkontor · Trykk: Rolf Ottesen Grafisk AS

Foto: s. 1 Adobe Stock · s. 4, 41 og 45 Jan Rune Smenes Reite · s. 9 Øyvind Gravås · s. 10 Gunnhild Larsen, Odfjell SE · s. 13, 25, 51 og 52 Scanpix · s. 17 Arriva Shipping AS · s. 18 Paul Hopff, Høegh Autoliners Group · s. 19 Solstad Offshore ASA · s. 20 Torvald Klaveness · s. 30 Per Eide, Eidesvik Offshore ASA · s. 33 og 43 Stig Silden, Island Offshore Management AS · s. 35 Thomas Kohnle, Odfjell SE · s. 37 Nor Lines AS · s. 39 Island Offshore Management AS · s. 47 iStock



Denne trykksaken er produsert i henhold til miljøkravene i Svanemerket, på FSC-godkjent papir.



Norges Rederiforbund

Postboks 1452 Vika, 0116 Oslo

Telefon: 22 40 15 00

✉ post@rederi.no

🐦 [@Rederiforbundet](https://twitter.com/Rederiforbundet)

📘 facebook.com/NorgesRederiforbund

www.rederi.no