



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association



KONJUNKTURRAPPORT 2022



Foto: Simen Guldberg

KONJUNKTURRAPPORT
2022



Foto: Adobe Stock



Foto: Adobe Stock



Foto: Erlend Skogland



Foto: Sindre Krane Olsen, KO Foto

INNHold

Forord	6
Sammendrag	8
En mørk dag i verdens historie	11
Magasinet	12
Maritim næring er en distriktsnæring	13
Regjeringen vil ha grønn omstilling i de blå næringene	14
Maritim næring sysselsetter mange og skaper store verdier	16
«Havfluensere» skaper blest om næringen	18
En verdensmester kan alltid bli bedre	20
»» «Viking Energy» blir første offshoreskip på grønn ammoniakk	21
»» Toppsjef i Skudeneshavn	22
CO ₂ -fond er det neste steget på veien mot grønn omstilling av næringen	23
»» Karbonnøytral drivstoffteknologi skal sikre nullutslipp i 2040	25
Differansekontrakter kan utgjøre hele forskjellen	26
EUs klimaambisjoner til virkelighet	27
Fremtidens fremdriftssystemer	28
»» Klar for havvindeventyr i Norge	29
»» Verdens første karbonnøytrale forsyningsskip	30
»» Awilco-datter har verdens største havvindpark på kundelisten	30
»» Elektrifiserer norsk sokkel med mobile havvindplattformer	32



Foto: Anne Lise Norheim



Foto: Anne Lise Norheim



Foto: Henry G. Cantor

» Slår sammen krefter med kraftbransjen og satser på havvind	34
» Karbonfangst og -lagring på dekk	35
Vi har det travelt	36
Fra støttefunksjon til sentral rolle	37
Stor interesse for fremtidens kompetansebehov	39
Hva kan vi lære av pandemien?	40
Alle skip til null	41
Havets katedral	43
Kapital til det grønne skiftet	45

Konjunkturbildet 2022	46
Flåten i tall	61
Rederiforbundet mener	68
Privat eierskap gir velferd og grønn omstilling	70
Maritim politikk virker	71
Skipsfarten skal bli klimanøytral	75
Havvindeventyret må igangsettes	79
Gods må flyttes fra land til sjø	82
Skipsfarten er internasjonal	84
Forskning og kompetanse er en nøkkel	86
Datagrunnlag og metode	90

FORORD

I slutten av januar mottok vi resultatene som ligger til grunn for analysene i årets konjunkturrapport. Vi ser en næring med lysere utsikter, på ferd mot et mer normalt år etter to år preget av koronapandemien. Noen få uker etter gjennomført undersøkelse har bildet endret seg dramatisk.

Det sikkerhetspolitiske bildet domineres brått av Russlands angrep på Ukraina. Angrepet er et grovt brudd på folkeretten og innebærer en dramatisk utvikling for global sikkerhet og stabilitet. Krigen skaper en helt ny sikkerhetssituasjon i Europa, med konsekvenser som det i dag er vanskelig å forutsi.

Omfattende økonomiske sanksjoner og mottiltak vil prege både sikkerhetssituasjonen og verdensøkonomien i lang tid. Prognosene for det kommende året er følgelig preget av stor usikkerhet – særlig når det gjelder energipolitikk, de økonomiske forventningene for året og det internasjonale bildet.

Skipsfarten er i sin natur en syklisk næring som er vant til å tilpasse seg raske skift i omgivelsene. Årets konjunkturrapport viser at næringen fortsatt evner å omstille seg raskt.

Etter to tøffe år med pandemi peker pilene i riktig retning. Færre skip er i opplag. Rederiene har økt inntektene og det er forsiktige forventninger om økt lønnsomhet i året som kommer. De neste årene planlegger rederiene å bygge 162 skip og åtte



rigger. Alle disse skipene vil bli bygget med teknologi som kutter utslipp og ni av ti rederier mener de skal klare å levere klimanøytrale løsninger i tråd med Rederiforbundets ambisjoner fremover.

Sjøtransport er allerede den mest klimavennlige og energi-effektive transportmåten vi har, og norsk maritim næring leder an i å gjøre næringen enda grønnere.

Nøkkelen ligger i erfaringen og kompetansen som ligger i den norske maritime klyngen. Gjennom mange år har vi lært hvordan vi kan utnytte ressursene i havet, og nå står vi overfor et nytt kapittel i energiutvinning til havs. Havvind kan bli et nytt industrieventyr og en sentral brikke i å løse de fremtidige kraftutfordringene. Dersom vi skal lykkes med dette, slik vi har gjort tidligere med olje- og gassaktiviteten, trenger vi fortsatt gode, forutsigbare rammevilkår. Det har vi hatt gjennom flere tiår og under skiftende regjeringer. For norske regjeringer har sett verdien i å utvikle norsk maritim sektor.

Hurdalsplattformen gir oss grunn til å tro at den nye regjeringen også vil gjøre det.

Vi er vant til å endre oss etter som verden rundt oss endrer seg. Og vi er vant til å lede an. Norsk skipsfart og maritim næring skal fortsatt ta ledelsen.

SAMMENDRAG

Også 2021 har vært preget av koronapandemien. Inngripende smitteverntiltak har medført omfattende operasjonelle utfordringer for rederiene. I lang tid var det svært krevende å få gjennomført mannskapsbytter og restriksjoner ved havneanløp har forsinket og vanskeliggjort nødvendige logistikkoperasjoner. Tre av fire rederier oppgir at de har hatt stor grad eller svært stor grad av operasjonelle utfordringer i 2021 som følge av koronapandemien.

Rederiene forventer store operasjonelle utfordringer også i 2022, særlig utenfor Norge. Nesten tre av fire rederier forventer stor grad eller svært stor grad av operasjonelle utfordringer utenfor Norge. Samtidig ser vi at det er nær ingen rederier som forventer at 2022 skal forløpe uten noen form for operasjonelle utfordringer. Det viser at koronapandemien vil påvirke norske rederier også i 2022.

Beskjeden vekst i 2021

De samlede inntektene til rederiene organisert i Norges Rederiforbund har holdt seg relativt stabile fra 216,5 milliarder kroner i 2020 til 217,4 milliarder kroner i 2021. Offshoresegmentene har hatt en svært krevende tid siden oljepriskollapsen i 2014.

Det er særlig riggselskapene som har hatt et stort omsetningsfall i 2021, på elleve prosent. Rigg-selskapene har med det mer enn halvert omsetningen sin siden 2014, og hadde i 2021 en omsetning på om lag 31 milliarder kroner. Offshore service-rederiene har fått redusert omsetningen sin med ytterligere fire prosent, og har nå en totalomsetning på 56 milliarder kroner. Også dette er nær en halvering av omsetningen sammenlignet med 2014.

Transportsegmentene opplevde betydelig vekst i omsetning i 2021. Deep sea-rederiene opplevde en

vekst på fem prosent, og har nå en total omsetning på over 112 milliarder kroner. Short sea-rederiene hadde en vekst i omsetning på syv prosent, og har nå en omsetning på nærmere ti milliarder kroner.

Også passasjerskipssegmentet opplever en vekst i omsetning i 2021, men tar bare igjen om lag en syvendedel av nedtrekket de opplevde i 2020.

Noe optimisme i 2022

Det er noe økt optimisme for 2022, der det samlet sett er beskjedent positive forventninger til året. Samlet oppgir rederiene at de forventer en økning i omsetning på fire prosent i 2021. Dersom prognosen treffer, vil rederienes samlede inntekter ende på om lag 227 milliarder kroner i 2022, opp fire prosent fra 2021.

Offshoresegmentet er svært delt i forventningene knyttet til 2022. Offshore service-rederiene forventer en vesentlig vekst i omsetning, på om lag åtte prosent, til en totalomsetning på om lag 61 milliarder kroner. Rigg-selskapene forventer en ytterligere nedgang i omsetning i 2022 på om lag syv prosent.

Blant short sea-rederiene er det stor optimisme. Hele tre av fire rederier forventer vekst i 2022, og ingen forventer redusert omsetning. Samlet forventer de en vekst på syv prosent, som er en tangering av veksten i fjor.

Det er betydelig størst optimisme å spore hos passasjerskipsrederiene, der samtlige rederier forventer vekst i 2022. Totalt forventer passasjerskipsrederiene at omsetningen skal mer enn doubles, med en vekst på 111 prosent. En slik vekst vil løfte omsetningen til passasjerskipsrederiene til over det nivået de var på før pandemien brøt ut.

Deep sea-segmentet er splittet i sine forventninger til 2022. 15 prosent av rederiene oppgir at de har forventninger om vesentlig redusert omsetning, noe som forklares med omstrukturering av flåten gjennom salg av skip. De øvrige rederiene forventer om lag samme eller noe økt omsetning som følge av bedre markeder. Samlet er det en forventning om en reduksjon på om lag en prosent i omsetningen i 2022, noe som henger sammen med endringer i antall skip i flåten.

Færre skip i opplag

Etter et svært krevende 2020, er det tydelig at aktiviteten har tatt seg vesentlig opp i 2021. Opplagstallet har gått fra 204 skip og rigger i opplag i januar 2021, til 86 skip og rigger i opplag i januar 2022.

Det er fremdeles offshore service-rederiene som har høye opplagstall. 62 offshore service-fartøy ligger i bøyene. Dette er en vesentlig nedgang fra i fjor, da 144 offshore service-fartøy lå i bøyene. Også riggselskapene har redusert opplagstallene vesentlig. Riggselskapene gikk inn i 2021 med 23 skip i opplag. Forventningen om at det ved årsslutt skulle være 13 rigger i opplag har blitt innfridd – på merket.

Per januar 2022 har deep sea-rederiene totalt fire skip i opplag. Dette er en vesentlig reduksjon fra i fjor, da dette segmentet hadde 22 skip i opplag. Dette reflekterer det sterke markedet som deep sea-segmentet nå opererer i. Short sea-rederiene har syv skip i opplag. Disse skipene er utelukkende knyttet til passasjertransport, og viser hvor krevende markedet har vært for passasjerskipsrederiene de siste to årene.

Samtlige segmenter forventer en ytterligere reduksjon i opplagstallene i 2022. Totalt forventer rederiene at

opplagstallene skal reduseres med over en tredjedel. Det er særlig innen offshore at det er store og positive forventninger til 2022. Passasjerskipsrederiene forventer at det kun er ett skip i opplag ved utgangen av 2022.

170 nye skip og rigger de neste fem årene

I årets undersøkelse oppgir 54 prosent av rederiene at de har planer om å bestille nye skip eller rigger i løpet av de neste fem årene. Rederiene anslår at de vil bestille til sammen 162 skip og åtte rigger de neste fem årene. Det er særlig innen transportsegmentene (deep sea og short sea) at størst andel av rederiene oppgir at de tenker å kontrahere.

Maritim politikk virker

Norsk maritim næring sysselsetter nærmere 85 000 mennesker i Norge, skaper verdier for 154 milliarder kroner i året og rangeres som verdens femte største maritime nasjon målt i flåteverdi. For at Norge skal opprettholde sin posisjon som en maritim stormakt trengs internasjonalt konkurransedyktige rammevilkår.

En konkurransedyktig rederiskatteordning, nettolønnsordning for sjøfolk og et attraktivt skipsregister er de viktigste rammebetingelsene i en skarp internasjonal konkurranse. Det er også viktig å bevare det høye innslaget av norske private eiere i næringen. Formuesskatten svekker konkurransedyktigheten til dette eierskapet ved at den systematisk diskriminerer norske eiere til fordel for utenlandske eiergrupper og offentlig eide selskaper. 94 prosent av rederiene mener det er viktig eller svært viktig å avvike formuesskatten på arbeidende kapital for å styrke norsk privat eierskap, og halvparten av rederiene opplever at formuesskatten gir negative konsekvenser for grønn omstilling.

Norske rederier er avhengige av operativ kompetanse fra sjøen. Den pågående prosessen om å innføre norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann vil føre til at de norske sjøfolkene som i dag er ansatt i rederiene fases ut for å dekke inn utgiften, da norsk lønnsnivå ikke er konkurransedyktig noe annet sted i verden. Den norske sjømannens konkurransekraft styrkes gjennom en lovfestet og forbedret tilskuddsordning for sjøfolk, gjennom en bransjeavtale for lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og gjennom at det offentlige stiller krav om norske lønns- og arbeidsvilkår ved offentlige anskaffelser.

Skipsfarten skal bli klimanøytral

Norsk rederinæring har høye ambisjoner om å være klimanøytrale i 2050 og fra 2030 skal norske rederier kun bestille skip basert på nullutslippsteknologi. Over 90 prosent av rederiene sier at de tror de vil være klimanøytrale innen 2050 i tråd med Rederiforbundets klimastrategi. Myndighetene må forsterke og fremskynde det grønne skiftet gjennom et målrettet virkemiddelapparat.

I dag er tradisjonelt drivstoff vesentlig billigere enn mer klimavennlige alternativer. I en bransje med hard konkurranse er det avgjørende at prisforskjellene på fossilt og klimavennlig drivstoff reduseres hvis man skal få fart på den grønne omstillingen. Derfor er det behov for et CO₂-fond som kan akselerere utviklingen av ny teknologi og alternative energiformer i maritim næring.

Havvindeventyret må igangsettes

Rederiforbundets medlemmer er allerede i gang med havvindeventyret, men det skjer på andre lands sokler. Hele 85 prosent av Rederiforbundets medlemmer mener et hjemmemarked for flytende havvind er en forutsetning for å være i stand til å konkurrere internasjonalt. Vi mener regjeringens strategi for havvind ikke gir den nødvendige farten som havvindutbyggingen burde hatt, og frykter at dette vil føre til at Norge forblir hengende etter sine europeiske konkurrenter.

Skipsfarten er internasjonal

Skipsfarten representerer den viktigste infrastrukturen for handel mellom kontinentene. For å sikre at skipsfarten kan operere på like vilkår, må vedtatt regelverk faktisk gjennomføres av IMOs medlemsstater og praktiseres likt, på tvers av landegrensene. Det er avgjørende at norske myndigheter støtter opp om internasjonal rettsorden og multilaterale styringssystemer i en tid hvor globaliseringen i økende grad utfordres av regionale fremstøt, nasjonale interesser og proteksjonistiske krefter. Over halvparten av rederiene rapporterer at de blir påvirket negativt av global proteksjonisme.

EN MØRK DAG I VERDENS HISTORIE

Verdenssamfunnet våknet den 24. februar til den mørkeste dagen i etterkrigshistorien.

Russlands angrep på Ukraina var et faktum. Over natten ble sikkerhetssituasjonen i Europa langt mer alvorlig.

Verdens ledere fordømte så godt som samlet president Putin, og historiens strengeste og mest omfattende økonomiske sanksjoner ble varslet samme dag.

– Selv om den russiske viljen til politisk dialog og diplomati viste seg ikke å være reell, var det få som trodde at Russland ville velge å gå til et storskalaangrep på sin nabo, Ukraina - Europas nest største land. Angrepet er et grovt brudd på folkeretten, sier beredskapsdirektør Audun Halvorsen i Norges Rederiforbund.

Samfunnet hadde ikke rukket å legge pandemien ingen var forberedt på bak seg, da en stor krise igjen rammet. For skipsfarten, som er svært eksponert for alle verdens kriser, er konsekvensene av pandemien fortsatt gjeldende. Hvordan denne krisen vil slå ut over tid, er det for tidlig å si.

– Krigen får store konsekvenser for sikkerheten i våre nærområder, for verdensøkonomien og potensielt også for globale forsyningskjeder. Det er samtidig for tidlig å slå fast alle potensielle konsekvenser for våre medlemmer, sier Halvorsen.

Ukrainske og russiske sjøfolk representerer over 14 prosent av verdens bemanning, ifølge International Chamber of Shipping. Mange av disse sjøfolkene jobber på Rederiforbundets medlemmers skip. Sikkerheten og velferden til sjøfolk og skip er en prioritet for de norske rederiene.

Halvorsen forteller at forbundet samarbeider tett med norske myndigheter, med Den Norske Krigsforsikring for Skib (DNK) og NORMA Cyber - et maritimt cybersikkerhetssenter bygget opp av den norske rederinæringen.

– Sammen har vi høy beredskap for våre medlemmer. I situasjoner som er uoversiktlige og uforutsigbare, er kompetansen og styrken i dette beredskapssamarbeidet unikt og svært verdifullt.



Foto: Fredrik A. Rosså

Maritim næring er en distriktsnæring

Distriktskommunene troner på topplisten over kommuner med høyest andel maritimt ansatte.

Stopper du tilfeldig på gaten i Fedje eller Hyllestad i Vestland eller Dønna i Nordland er det langt mer sannsynlig at de jobber i maritim næring enn om du skulle gjøre det samme i Bergen, Oslo eller Stavanger.

De tre kommunene ligger alle på topplisten over kommuner med flest maritimt ansatte per innbygger, viser en ny analyse fra Rederiforbundet og Maritimt Forum. Maritim næring sysselsetter nesten 90 000 mennesker over hele landet.

– Maritim næring er i aller høyeste grad en distriktsnæring. Bedriftene tilbyr høykompetente arbeidsplasser langs hele kysten, med arbeidsplasser både til sjøs og på land. Næringen er internasjonal, noe som gir en unik mulighet til å kombinere familieliv i norske distrikter med jobb verden rundt, sier Harald Solberg, administrerende direktør i Norges Rederiforbund.

De fleste bedriftene i næringen er små og mellomstore bedrifter, viser årets verdiskapingsrapport fra Maritimt Forum. Kun én prosent av selskapene har over 500 ansatte. Dette er i stor grad rederier, og disse stod for over en fjerdedel av sysselsettingen i maritim næring i 2020.

– Rederiene er navet i den maritime klyngen, og en viktig årsak til at Norge kan skilte med en komplett og unik maritim næring, fortsetter Solberg. - Rederiene

skaper grobunn for en rekke andre deler av næringen enten det er sjøfolk, utstyrsleverandører, verft, finans, forsikring, klasseselskap eller andre tilstøtende tjenester. Samlet sett er dette helt avgjørende for sysselsetting og verdiskaping langs hele kysten.

Verdiskapingsrapporten viser også at de maritime bedriftene i større grad enn andre næringer er lokalisert i mindre sentrale områder. Hele 57 prosent av foretakene er lokalisert i mindre sentrale områder, mot 28 prosent blant foretak i øvrig norsk næringsliv.

Blant de ti kommunene med høyest andel maritimt ansatte er det ingen som har over 3000 innbyggere.

Topp ti kommuner med høyest andel maritimt ansatte sett opp mot befolkningstall:

1. Fedje (56,2 %)
2. Hyllestad (36,4 %)
3. Ulstein (21,0 %)
4. Austevoll (20,7 %)
5. Sande (20,3 %)
6. Utsira (18,7 %)
7. Herøy (Møre og Romsdal) (16,8 %)
8. Kinn (14,7 %)
9. Flatanger (14,7 %)
10. Dønna (14,2 %)

Kilder: Maritimt Forum/Menon Economics og SSB.

Regjeringen vil ha grønn omstilling i de blå næringene

14. oktober fikk Norge en ny minister med ansvar for maritim næring. Bjørnar Selnes Skjæran er mannen som holder i tømmene når rammevilkårene for næringen skal utvikles videre. I tillegg til å være fiskeri- og havminister er han nestleder i Arbeiderpartiet, og sitter sentralt når partiet skal ta sine strategiske valg.

Han er klar på hva det er som imponerer ham mest med maritim næring, og trekker umiddelbart frem den norske komplette maritime klyngen.

– Det er imponerende hvordan Norge gjennom generasjoner med maritim kompetanse, innovasjonskraft og omstillingsevne har klart å bygge opp en komplett maritim klynge som setter oss i verdens-eliten innen skipsfart, sier Skjæran.

En av de viktigste utfordringene næringen skal bryne seg på de kommende tiårene er behovet for å redusere klimautslippene fra næringen betraktelig. Næringen har selv utformet en ambisjon om å halvere utslippene innen 2030, og være klimanøytral innen 2050. Skjæran mener næringen har alle forutsetninger for å lykkes, og understreker at norske myndigheter skal bistå i arbeidet.



Foto: NTB/Statsministerens kontor

– Er det én næring i verden som har det som trengs for å lykkes i klimaomstillingen, så er det norsk maritim næring. Den maritime næringen er allerede langt fremme i utviklingen av grønne løsninger for skipsfarten. Vi leder an innen både batterier, hydrogen og ammoniakk. Det skal vi bygge videre på, sier han.

Regjeringens politiske plattform «Hurdalplattformen» sier at staten, sammen med næringen, skal sikre at utvikling av skipsfart med lave utslipp og nullutslipp blir et viktig norsk bidrag til å redusere de globale utslippene.

– Det er næringslivet som kjenner hvor skoen trykker, og har de beste forutsetningene for å identifisere flaskehalser og hindre i den grønne omstillingen. Det er når myndigheter, næring og industri, arbeidslivets parter og kunnskapsmiljøer samarbeider godt at vi oppnår de beste resultatene, sier han.



Foto: Shutterstock

Som et viktig ledd i myndighetenes arbeid med å tilrettelegge for ny klima- og miljøteknologi i næringen, skal regjeringen utarbeide en grønn omstillingspakke for klimavennlig omstilling av skip.

– Vi har startet arbeidet med en omstillingspakke for klimavennlig skipsfart. Der ser vi blant annet nærmere på virkemidler, regelverket, infrastruktur og offentlige anskaffelser. Målet er at Norge skal bevare ledertrøyen i det grønne skiftet i maritim næring, sier han.

Administrerende direktør i Norges Rederiforbund, Harald Solberg, ønsker både statsråden og omstillingspakken velkommen. Rederiforbundet har ambisiøse medlemmer, som allerede har kommet langt i den grønne omstillingen.

– Norsk maritim næring har vært i front hele veien, noe som gjør at strenge klimakrav og ambisiøse internasjonale klimamål er konkurransefortrinn for den norske klyngen. Det er positivt at regjeringen både anerkjenner og bygger opp under dette. Vi har store forventninger til regjeringens omstillingspakke, og bidrar gjerne inn i arbeidet, sier Solberg.

Maritim næring sysselsetter mange og skaper store verdier

Maritim næring er en av Norges viktigste næringer og spiller en viktig rolle for verdiskaping og sysselsetting i store deler av landet.

Langs norskekysten finnes en komplett maritim klynge hvor det inngår verdensledende selskaper innenfor et bredt spekter av segmenter. Norske bedrifter og kunnskapsaktører står bak en kontinuerlig strøm av innovasjoner innen skipsdesign, dynamisk posisjonering, fremdriftssystemer, utstyr og tjenester.

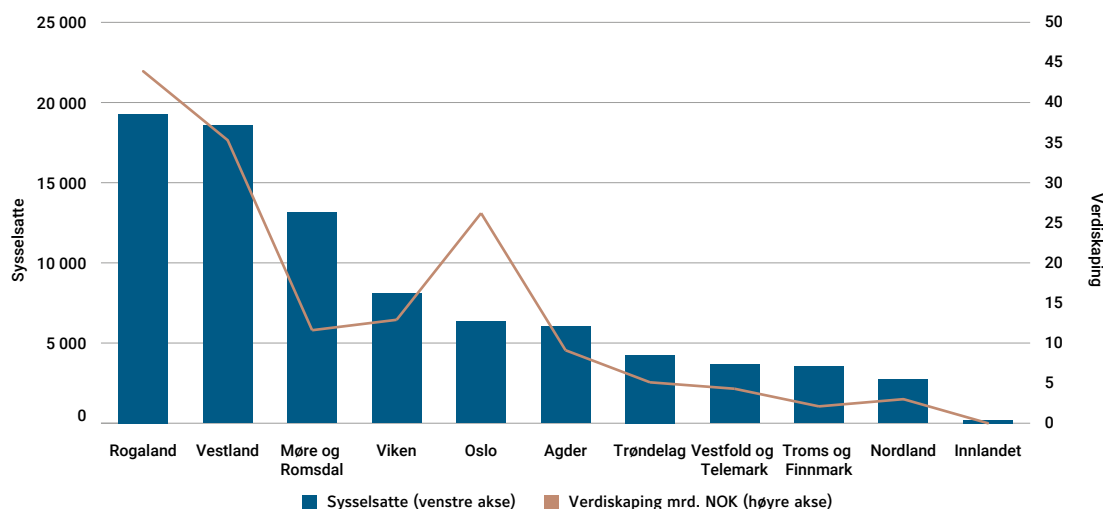
På dørstokken til et nytt tiår var det store utsikter for vekst for maritim næring i Norge. Ved inngangen til 2020 var det over 90 000 ansatte i næringen. Det er nærmere 4000 flere enn bunnen etter oljeprisfallet i 2017, men det er allikevel nesten 10 000 færre enn ved toppen i 2014.

Det er flest sysselsatte i Rogaland og Vestland og det er også disse fylkene som har den største verdiskapingen. De to fylkene står for over halvparten av verdiskapingen i maritim næring i 2020.

Koronapandemien og en lavere oljepris snudde opp ned på optimismen i næringen i mars 2020. Nå ser det likevel ut til at pandemien ikke traff så hardt som fryktet, og at det jevnt over har gått bra i maritim næring. Verdiskapingen for 2021 er estimert til 154 milliarder kroner. Det er på lik linje med 2020. Antall ansatte ser også ut til å ligge på samme nivå som året før.

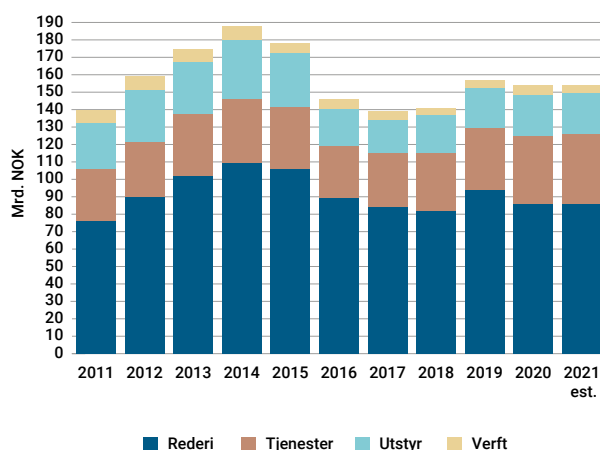
Nøkkeltallene for 2021 indikerer at næringen som helhet ikke opplevde noen vekst fra 2020. Stagnasjonen kan tilskrives mange ulike faktorer, men det er enkelte som peker seg ut; ordrebøkene for offshore og cruise tømmes frem mot 2022, cruiseturismen har ennå ikke tatt seg opp, samt at koronatiltak i Norge og i andre land bidrar til at koronapandemien enda ikke har gitt helt slipp på maritim næring i 2021. På den andre siden peker stigende fraktrater, høye oljepriser og store investeringer i havvind i retning av at veksten vil ta seg opp de neste årene.

Fylkesfordelte nøkkeltall for maritim næring 2020



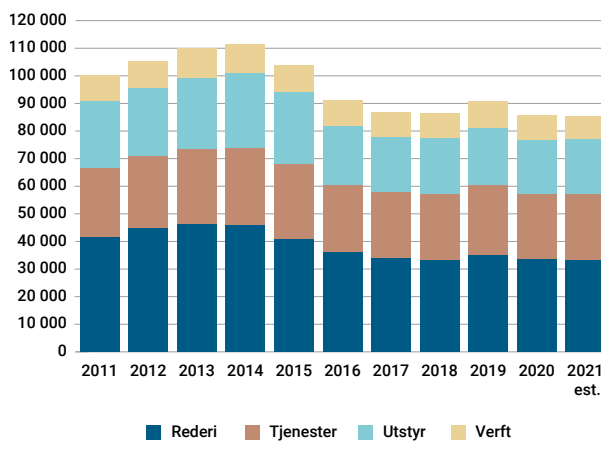
Kilde: Maritimt Forum/Menon Economics

Verdiskaping i maritim næring 2011–2021, fordelt på næringssegmenter. Tall i mrd. NOK



Kilde: Maritimt Forum/Menon Economics

Antall ansatte i maritim næring i Norge 2011–2021, fordelt på næringssegmenter



Kilde: Maritimt Forum/Menon Economics

Store muligheter i nye markeder

Norske rederier og maritime bedrifter har vært teknologiledende gjennom mange år. De står blant annet sentralt i den avanserte teknologiutviklingen av olje- og gassnæringen. Spesialfartøy, posisjoneringssystemer og styringssystemer er eksempler på områder hvor den norske næringen leder an. Norske maritime selskaper bruker teknologi og kompetanse fra blant annet offshoreindustrien til å etablere seg i nye markeder. Denne kunnskapsoverføringen er avgjørende for å lykkes i andre havnæring.

Markedet for flytende havvind er et område hvor norske selskaper ser muligheter, og kan lede an. Flere selskaper har allerede investert i både fartøy og teknologi for å posisjonere seg i dette markedet. I årene som kommer vil det åpne seg ytterligere muligheter for utvinning av fornybar energi, økt matproduksjon og høsting av andre naturressurser som for eksempel mineraler og medisiner. Også her har norske selskaper anledning til å ta en ledende posisjon.

«Havfluensere» skaper blest om næringen

Norges Rederiforbund og Maritimt Forum har de siste årene invitert unge mennesker til å bli Maritim Karriere-ambassadører. Ambassadørene er med på å vise frem jobbene eller utdanningene sine til de som er nysgjerrige på hva maritim næring har å tilby.

I rollen som ambassadører og «havfluensere» er de synlige i Maritim Karrieres sosiale medier, samt at de er en viktig stemme for fremtidens maritime næring på ulike arenaer og møter i løpet av året. Årets ambassadører representerer et bredt mangfold i næringen, med ulike yrkes- og utdanningsretninger.

20 år gamle Elise Kvilhaug er motormannlærling på Fjord1. – Dette yrket passer alle som er villige til å ta i ett tak. Til de som vil utfordre seg selv og utforske verden på en annerledes måte: Du må være forberedt på å være borte fra familie og venner, men til gjengjeld får du kanskje verdens fineste «kontor» og mange gode opplevelser med bra folk. Har du

muligheten til å for eksempel gå Skoleskipet Gann, anbefaler jeg å gjøre det. Ikke vær redd for å gjøre noe annet enn det vennene dine gjør!

Reidar Fredrik Frydenlund er 26 år og ansatt som overstyrmann i Norled. Nå har han permisjon for å seile for Hurtigruten. – Jeg elsker jobben min som styrmann og får aldri nok av kysten. Du må håndtere stress, komme overens med ulike mennesker og av og til jobbe lange dager, men det er verdt det. Og dersom du ombestemmer deg, finnes det mange muligheter på land også. Dette er en fremtidsrettet næring. Hvis du vurderer en maritim karriere, anbefaler jeg å gjøre som meg: Bli styrmann!



Som liten observerte Sara Marie Melbye skips- trafikken fra stuevinduet med stor interesse. I dag er hun utdannet sivilingeniør og jobber som Maritime Trainee i DOF Subsea. 25-åringen ser at det stilles stadig strengere miljøkrav til den maritime næringen. Derfor er bransjen avhengig av å rekruttere kreative og dyktige mennesker som kan bidra med nye løsninger.

– Det er gøy å være med på det grønne skiftet. Vi jobber med å gjøre skipene grønnere og gjennomfører flere survey- og konstruksjonsprosjekter innen fornybarsektoren. I tillegg består jobben av mange ulike opplevelser og interessante mennesker med ulike tanker, sier Sara.

Martin Hellum er 33 år og har en far som seilte utenriks på 70-tallet. Han er overbevist om at historiene fra sjøfarten er mye av årsaken til at valget til slutt falt på en maritim karriere. I dag jobber han

som båtsmann på Kystvaktskipet Nordkapp. – Det begynte med at jeg gikk to år med elektro på videregående, og etter endt lærlingtid begynte jeg i førstegangstjenesten. Der tjenestegjorde jeg som artillerist på KV Nordkapp. Jeg fikk umiddelbart sansen for det maritime livet, som er varierende, interessant og gøy, sier han.



**FØLG HAVFLUENSERNES
HVERDAG PÅ SNAPCHAT**

En verdensmester kan alltid bli bedre

Med oppvekst rett ut mot havet i Bømlo, og første investering i påhengsmotor før fylte fem år, var det kanskje skrevet i stjernene at Knut Arild Hareide en dag skulle lede Sjøfartsdirektoratet.

Den nytiltrådte sjøfartsdirektøren ser frem til å lede etaten fra Haugesund og har klare tanker om Norges mest globalt konkurranseutsatte forvaltningsetat.

– Det handler om å gi verdens beste service til våre kunder, fremhever Hareide.

Norge som maritim nasjon er verdensledende på flere områder. Sjøfartsdirektøren har klare ambisjoner og er opptatt av at stillstand sjelden er oppskrift på videre suksess. En verdensmester kan alltid bli bedre, sier han.

– Digitalisering og det grønne skiftet preger den globale maritime næringen og det vil kreve store endringer på kort tid. Her skal direktoratet fortsatt være en viktig bidragsyter og samtalepartner med sine kunder og hele det maritime miljøet. Og kanskje må vi være kreative og tenke nytt skal vi klare å øke tempoet og fortsatt kunne skryte av å være en verdensledende maritim nasjon, også i morgen, reflekterer Hareide.



Foto: Sjøfartsdirektoratet

Det norske flagget har styrket seg under pandemien og forbindes i dag med kvalitet. Slik skal det også være fremover, understreker Hareide.

– Det handler i praksis også om et flagg som kan møte internasjonal konkurranse og dermed fortsatt være globalt konkurransedyktig.

Hva vi beslutter her

hjemme får stor betydning for Norges fremtid som skipsfartsnasjon.

Sjøfartsdirektøren er opptatt av å lytte til næringen og fremhever viktigheten av at fremtidige regelverk skal være mulig å håndheve i praksis.

» Viking Energy blir første offshoreskip på grønn ammoniakk

Forsyningsskipet Viking Energy skal bygges om for å gå lange distanser på ren ammoniakk uten utslipp av klimagasser. EU har tildelt 100 millioner kroner til ShipFC-prosjektet som skal bane vei for nullutslippsfartøy.

Viking Energy er eid og drevet av Eidesvik, og skal som første skip i verden få montert en ammoniakkdrevet brenselcelle. Det nye energisystemet vil gjøre det mulig for skipet å seile på rent drivstoff i opptil 3000 timer årlig.

Med en 2 MW brenselcelle vil prosjektet demonstrere at lengre seilaser med nullutslipp er mulig for større skip med stort kraftbehov. Målet er også å verifisere at en stor brenselcelle kan levere all elektrisk kraft som trengs til skips-systemene om bord på en trygg og effektiv måte.

Kutter utslipp med 70 prosent

Ombyggingsprosjektet er ett av flere pågående grønne prosjekter i selskapet. Eidesvik har også inngått et samarbeid med Aker BP, hvor målet er å kutte utslippene fra flere eksisterende forsyningsskip med minst 70 prosent med ny teknologi. Prosjektet har fått navnet «Retrofit».

– Vi mener at ny og grønn teknologi kan bidra til å forlenge levetiden på eksisterende skip, og samtidig oppnå store utslipps-reduksjoner, sier Gitte Talmo, CEO i Eidesvik.

Talmo er også opptatt av at ombygging har flere fordeler ved seg, ettersom det krever mye energi å både resirkulere og bygge nye skip.



Foto: Eidesvik Offshore ASA

– Å kutte utslipp på eksisterende skip gir veldig mening i et ressursperspektiv, i tillegg til å være et økonomisk realistisk alternativ. Å bygge om seks-syv skip til 70 prosent lavere utslipp vil koste det samme som å bygge ett nytt nullutslippsskip. Utslipps-reduksjonene ved det første alternativet blir betydelig høyere, sier Talmo.

En betydelig del av ShipFC prosjektet vil bestå av å oppskalere en 100 kilowatts brenselcelle til 2 megawatt. Selve brenselcellen blir først testet på land i et parallelt prosjekt, der Alma står for utvikling og konstruksjon. Testingen vil bli utført ved katapult-senteret Sustainable Energy på Stord.

Ammoniakkssystemet om bord i Viking Energy vil bli levert av Wärtsilä, og systemet skal installeres i 2024.

Først ute med både LNG og ammoniakk

I tillegg til å være først ute med ammoniakk, var Eidesvik i 2003 det første rederiet som installerte fremdriftssystemer basert på naturgass (LNG) – også dette på Viking Energy.

Rederiet har den seneste tiden investert i batteripakker for en rekke av sine skip, og i dag har elleve av de tolv skipene Eidesvik har i operasjon en eller annen form for batteri-hybrid løsning.

– Viking Energy har vært en suksesshistorie for Eidesvik. I 2024 vil utslippene til fartøyet være redusert med mellom 83 og 98 prosent, og drivstofforbruket med 42 prosent. Skipet har vært først ute i en rekke banebrytende prosjekter, og er et håndfast bevis på at våre satsninger på innovasjon innen klima og miljø bærer frukter, avslutter Talmo.

»» Toppsjef i Skudeneshavn

Siden oljeprisfallet i 2014 har Solstad Shipping i Skudeneshavn vært i endring. Og som mange andre selskap innen offshore har de jobbet døgnet rundt med restrukturering. Lars Peder Solstad, CEO i Solstad Shipping, har ledet selskapet siden 2002. – Jeg var aldri redd for kollaps, vi var aldri der heller. Men jeg var veldig glad da vi landet avtalen for ett års tid siden, sier Solstad.

Som sin far har Lars Peder tatt sin tørn til sjøs. Som 14-åring hadde han sin første sommerjobb på sjøen om bord på Normand Jarl. Han seilte senere i diverse stillinger på mange av rederiets båter, og avsluttet sjølivet som overstyrmann på Normand Neptun.

I 1996 gikk han i land og ble befrakter i rederiet, før han ble administrerende direktør i drifts-selskapet Solstad Shipping i 1999 og i Solstad Offshore ASA i 2002. Siden har han vært toppsjef.

Men det var faren Johannes som skapte imperiet sør på Karmøy. Han er fortsatt innom kontoret daglig, i en alder av 91 år.

– Verdiane svinger, det har de alltid gjort, men det påvirker ikke måten vi jobber på. Vi har bygd selskap, og det har vi gjort veldig bra, selv om vi har opplevd ekstreme perioder de siste årene.

I 2015 kom effekten av oljeprisfallet for fullt for offshore-bransjen, og familieselskapet på Sør-Karmøy måtte gjøre noe.

– Markedet forble beksvart, og vi kom til et nivå der vi skjønte at det ikke gikk lenger. Det innså alle involverte. Aker ble svaret for oss. Vi måtte i gang med en restrukturering med våre kreditorer. Den ble krevende og langvarig. Men det gikk.

Selskapet drives nå videre, tuftet på de verdier og den kulturen



Foto: Solstad Offshore ASA

som er bygget opp gjennom mange år her i Skudeneshavn. Vi har et aktivt styre og rapporteringslinjene er som før. Solstad er Solstad. Forskjellen mellom før og nå er at vi er et vesentlig større selskap og at vi har fått med oss solide partnere med kapital og kompetanse. Det gir oss solid slagkraft, sier Lars Peder.

Han ser lys i tunnelen:

– Aktiviteten i markedet har økt, ratene er på vei opp og vi har en sterk posisjon både i Norge og internasjonalt som vi skal utnytte til fulle, sier 50-åringen.

I kontorbygget som rederiet holder til i, kneisende ved innseilingen til Skudeneshavn, jobber det i dag rundt 100 personer – om lag 30 mer enn i 2014. Solstad mener det er et eksempel på selskapsbygging. En ny generasjon med kompetanse og ideer har inntatt kontorlokalene – en nødvendighet for å kunne utvikle selskapet videre.

– Størrelse er ikke noe mål i seg selv. Men det er viktig å være

stor for å kunne operere globalt. Vi driver på alle verdenshav og har kontorer i bl.a. Rio de Janeiro, Perth, Singapore, Manila og Aberdeen. Totalt er vi 3600 ansatte på sjø og land.

Solstad ser nå optimistisk på fremtiden. Solstad Offshore går inn i fornybarmarkedet med stor iver, og henter i dag rundt ti prosent av omsetningen derfra.

– Her skal vi vokse videre, men jeg har ingen tro på snarlig utfasing av olje- og gassvirksomheten. Eksempelvis vil Johan Sverdrup-feltet, like utenfor oss her, komme til å produsere olje i flere tiår til. Det blir økende aktivitet både innen olje og gass og offshore vind fremover.

Gjennom bruk av ny teknologi og optimalisering av driften er målet å redusere utslippene fra egen flåte med 50 prosent innen 2030, målt mot 2008-nivået.

– Det mener vi er realistisk. Videre skal vi ta ned egne utslipp til null innen 2050. Jeg har stor tro på at ny teknologi vil hjelpe oss dit. Allerede rundt 2025 kommer vi til å se offshorebåter med tilnærmet nullutslipp.

Han er glad for støtten og velviljen i lokalsamfunnet. Og han mener diskusjonen om hvor et hovedkontor for Solstad Offshore skal være, aldri har vært mer unaturlig.

– Skudeneshavn er en god plass uavhengig av gode eller dårlige tider. Hovedkontoret skal ligge her. Det er her kompetansen sitter, og vi har tilført nye funksjoner de siste årene som styrker posisjonen, slår han fast.

– CO₂-fond er det neste steget på veien mot grønn omstilling av næringen

Den norske maritime næringen er en spydspiss i den internasjonale skipsfartens arbeid med klima- og miljøteknologi. Nå er næringen klar for å ta neste steg på ferden, gjennom oppskalering og industrialisering av løsningene. Da trenger vi musklene et CO₂-fond kan gi oss, mener administrerende direktør i Rederiforbundet, Harald Solberg.

Det skjer en rekke grensesprengende teknologi-prosjekter i norske rederier i dag, finansiert av næringen med støtte fra norske og europeiske myndigheter. Samtidig er ikke virkemiddelapparatet rigget for å skalere opp nye løsninger og støtten forsvinner når teknologien anses som moden.

– Vi ser stadig at ny teknologi blir utviklet og introdusert for markedet, men med en gang det begynner å bli tatt i bruk forsvinner støtten som gjør det mulig å rulle ut teknologien i stor skala. Dette sorte hullet i virkemiddelapparatet har blitt en klimabrems i omstillingen av norsk maritim næring, sier Solberg.

For å tette hullet i virkemiddelapparatet mener Solberg man kan se til NOx-fondet. Næringen har svært gode erfaringer med å redusere NOx-utslipp gjennom teknologiutvikling støttet av NOx-fondet. Fra 2018 til nå har fondet gitt støtte til tiltak på om lag 2,7 milliarder kroner, som har bidratt til å kutte over 9000 tonn NOx og over 450 000 tonn CO₂.

NOx-fondet fortjener en oppfølger

– NOx-fondet er en suksesshistorie som fortjener å få en oppfølger. Derfor mener vi at NOx-fondet bør få utvidet sitt ansvarsområde til også å dekke CO₂-reduserende tiltak, der inntektene kan hentes fra økningene i CO₂-avgiften, sier Solberg.

Når skipsfarten etter 2023 vil bli innlemmet i EUs kvotesystem vil det bli betalt inn store summer til EUs kvotehandelssystem. Dette er snakk om flere milliarder kroner som norske myndigheter i stor grad får tilbake og som bør skytes inn i et CO₂-fond for å bidra til teknologiutvikling og investeringer i CO₂-reduserende investeringer.

– I EU-land skal disse midlene fra kvotehandelssystemet gå til grønne tiltak. Vi mener Norge må sørge for at også de norske kvoteinntektene brukes til å realisere den grønne omstillingen av næringen, sier Solberg.



Behov for differansekontrakter

Et av de viktigste virkemidlene som også kan finansieres gjennom inntektene fra kvoter og CO₂-avgift, er såkalte differansekontrakter. Dette er kontrakter som bidrar til å redusere prisforskjellen mellom tradisjonelt drivstoff og mer klimavennlige alternativer.

– I en bransje med lave marginer og hard konkurranse er det avgjørende at prisforskjellene reduseres hvis man skal få fart på utviklingen. For å sette fart på det grønne skiftet, mener vi at midler fra CO₂-avgiften og EUs kvotehandelssystem bør brukes til å finansiere differansekontrakter, sier Solberg.

I en overgangsfase frem til prisene på alternativt drivstoff synker vil differansekontrakter bidra til at flere benytter seg av alternativt drivstoff, noe som igjen fører til raskere utbygging av infrastruktur for,

og produksjon av, alternative drivstoff. Dette vil igjen kunne føre til et taktskifte i den grønne omstillingen i næringen.

Store ambisjoner i næringen og hos myndighetene

Rederiforbundets medlemmer har store ambisjoner på egne og næringens vegne. Så mange som ni av ti vil investere i klimanøytrale løsninger ved bygging av nye skip, og samtlige vil investere i teknologi som gir lavere utslipp enn konvensjonell teknologi.

– Vi er inne i en stor omstilling av internasjonal maritim næring, der alle skal investere i grønne løsninger for morgendagens skipsfart. Både næringen, virkemiddelapparatet og myndighetene har et høyt ambisjonsnivå og engasjement for grønn skipsfart, og derfor har jeg store forventninger til hva vi kan få til de kommende årene, avslutter Solberg.



Foto: Höegh Autoliners

»» Karbonnøytral drivstoffteknologi skal sikre nullutslipp i 2040

Höegh Autoliners' investering i nye ammoniakklare skip plasserer selskapet i en ledende posisjon innen bærekraftig skipsfart. De første skipene forventes levert allerede i 2024, og blir segmentets første som har DNVs «ammonia ready»-klassifisering.

Investeringen i ammoniakklare skip er selskapets nyeste tiltak i en langsiktig strategi, hvor målet er netto nullutslipp i 2040. De fire første skipene er bestilt i januar 2022, med opsjon på ytterligere åtte skip.

Höegh Autoliners har siden 2008 redusert sin karbonintensitet med 37 prosent over hele flåten, og ligger godt i rute for å nå det globale IMO-målet om en reduksjon på 40 prosent innen 2030.

I tillegg til drivstoffteknologien, gjør størrelsen på skipene prosjektet unikt. Ett skip vil kunne frakte last tilsvarende 9100 personbiler, noe som gjør det til verdens største transportskip for bil. Dette er 600 personbilekvivalenter mer enn dagens største biltransportskip, som også er utviklet, bygget

og operert av Höegh Autoliners.

– Vi jobber aktivt med å utvikle nyvinninger innen maritim teknologi, og føler på et stort ansvar for å bidra i kampen mot klimaendringer. Med Aurora-serien akselererer vi vår avkarbonisering og går flere steg mot det langsiktige målet om netto null i 2040, sier Andreas Enger, CEO i Höegh Autoliners.

Skipene er de første i Höegh Autoliners' nye Aurora-serie, og er sertifisert med DNVs nye «ammonia ready» og «methanol ready»-klassifiseringer. Det vil si at skipene allerede ved produksjon er klargjort for mulig ombygging fra LNG til ammoniakk eller metanol.

Leverandøren av skipene er den voksende kinesiske giganten China Merchants Heavy Industry



Foto: Höegh Autoliners

(Jiangsu) som er Kinas største skipsprodusent innen transport av bil og lastebiler (PCTC).

– Vi er glade for å ha sikret leveransen av de første skipene allerede innen 2024. Ved å bygge verdens største og grønneste PCTC-skip håper vi å vise at veien til nullutslipp for industrien er innen rekkevidde, og at fremtidens løsninger utvikles i dag, avslutter Enger.

Differansekontrakter kan utgjøre hele forskjellen

Å gå over til grønnere drivstoff vil ha stor betydning for utslippene i maritim sektor. Men for å realisere utslippskuttene må prisforskjellen mellom tradisjonelt drivstoff og nye energibærere reduseres. Differansekontrakter kan være løsningen.

Den maritime næringen er godt i gang med grønn omstilling, og har satt ambisiøse mål for utslippskutt. På mange områder leder maritim næring an, og ukentlig kan man lese om norske rederier som tar i bruk grønnere drivstoff eller nye fremdriftssystemer. Imidlertid er mange av prosjektene helt avhengig av finansiering fra forskningsprosjekter, eller støtteordninger for ny teknologi – samtidig som det mangler ordninger for å skalere løsningene.

En sentral brikke i å få ned klimagassutslippene vil være å gå over til mer klimavennlig drivstoff, som hydrogen eller ammoniakk. Utfordringen er at både hydrogen og ammoniakk har langt høyere driftskostnader enn de fossile alternativene. Det gjør at en overgang innebærer en for stor kostnad, og det vil ikke lønne seg å ta det i bruk.

– Maritim næring er godt i gang med det grønne skiftet. Men løsningene kan ikke være så kostbare at det får konsekvenser for driften av selskapet og hvor mange ansatte du kan lønne, sier direktør for internasjonalt samarbeid og klima i Norges Rederiforbund, Helene Tofte.

Her kan differansekontrakter bokstavelig talt utgjøre hele forskjellen. Det er en ordning der staten i en overgangsperiode dekker prisforskjellen mellom



tradisjonelt drivstoff og de grønnere alternativene som hydrogen og ammoniakk der det skal tas i bruk på nye fartøy.

– Vi må gjøre det like lett å velge grønt, som å velge fossilt. Det er ingen som ønsker å holde på forurensende løsninger lenger enn nødvendig.

– Differansekontrakter vil gi den maritime næringen nødvendig forutsigbarhet i omstillingsperioden og gjøre det lettere å satse på grønne løsninger. Samtidig bidrar det til å bygge opp hydrogen- og ammoniakkproduksjonen, som vil gi trygghet for næringen – og for industri og andre som vil være avhengige av hydrogen og ammoniakk fremover, avslutter Tofte.

Ordningen kan finansieres av midlene selskapene betaler gjennom den økte CO₂-avgiften nasjonalt og på sikt også gjennom innbetaling til EUs kvotehandelsystem. Slik vil næringen i realiteten finansiere sitt eget grønne skifte.

EUs klimaambisjoner til virkelighet

2021 var et maratonår for klimapolitikken i Europa.

Straks halvveis inn i femårsperioden har Europa-kommisjonen gjort som den lovet: satt klima som førende for all annen politikkutvikling, etablert rammeverket Green Deal, oppjustert kuttmålene for 2030 og lagt frem en massiv regelverkspakke – Fit for 55 – som konkretiserer hva som skal til, og hvem som må bidra, for å nå målene.

Det er ikke en enkel øvelse. «It's going to be bloody hard», sa EUs klimasjef Frans Timmermans da han presenterte pakken i juli 2021.

Skipsfarten er i søkelyset og blant sektorene som vil merke konsekvensene av de nye tiltakene. Skipsfarten skal inn i kvotesystemet ETS. Andelen alternative drivstoff skal økes. Det kommer krav om landstrøm og mulige endringer i energibeskatning. EUs taksonomi legger føringer for hvilke investeringer i skipsfarten som kan ansees som grønne.

For europeiske rederier er det aller viktigste innspillet at tiltakene må spille sammen og bidra til en konkret satsning på oppskalering av grønne teknologier. Det er også hovedbudskapet i 2022 når Europaparlamentet og medlemslandene skal jobbe videre med innholdet i Fit-for-55-pakken.

Når skipsfarten er fullt innfaset i ETS i 2026 vil næringen bidra med betydelige midler som bør øremerkes til omstilling i maritim sektor. Rederiforbundet har beregnet at bidraget fra den norske flåten fra 2026 kan utgjøre 200 millioner euro i året. Saksordfører i Europaparlamentet støttet i januar 2022 en slik tilnærming og foreslo at 75 prosent av bidraget fra skipsfarten går til et «Ocean Fund».

«It's going to be bloody hard»



Fremtidens fremdriftssystemer

Wärtsilä er en nøkkelaktør i overgangen til en grønnere skipsfart, og leverer fleksible og effektive motorløsninger til en rekke rederier.

Hva ser selskapet som de mest lovende løsningene for fremtiden, og hva er de viktigste hindrene for grønn omstilling? Vi har fått Roger Holm, president for maritime løsninger i Wärtsilä, til å dele noen perspektiver på veien videre for en mer klimanøytral skipsfart.

Roger Holm: – De neste årene blir avgjørende for å omstille skipsfarten, og det haster mer enn noen gang tidligere å kutte i utslipp av klimagasser. I årene som kommer vil vi se en gradvis overgang til motorløsninger som er mer fleksible, med mulighet for å kombinere flere energibærere. I fremtiden vil vi ha skip som går på grønn ammoniakk og grønn metanol, og det vil være behov for å benytte en blanding av drivstoff slik at man ivaretar behovet for lønnsomhet og lave nok kostnader. LNG vil fortsatt være viktig for ulike næringer i en overgangsfase. Vi vil også se en rask utvikling innenfor elektrifisering

og hybridløsninger, og det vil legges mer vekt på energioptimalisering.

– *Hva er de viktigste hindringene for å øke takten i det grønne skiftet?*

– Vi må satse på innovasjon og på nye grønne løsninger. Men for å lykkes må de riktige incentivene være på plass. Vi må sikre at overgangen vi står foran er mulig å gjennomføre rent kostnadmessig. Det vil kreve gode reguleringer og rammebetingelser og at vi får på plass nødvendige karbonskatter. Skal næringen utvikle nye løsninger må man vite at det lønner seg å satse og at det finnes ordninger som vil bidra til lønnsomhet og nødvendig skalering.

– *Dekarbonisering og digitalisering er to hoveddrivere innenfor maritim næring. Hvordan kan digitalisering bidra til en grønnere skipsfart?*

– Digitalisering kan gi en større optimalisering av

flåten, noe som igjen gjør at man bruker mindre drivstoff, slipper ut en mindre andel klimagasser og opererer mer kostnadseffektivt. Konkrete eksempler på dette er optimalisering av seilingsruter og bruk av 'just in time'-prinsippet, som bidrar til å minimere drivstoffbruk og til å sikre minst mulig tid i havn.

– Wärtsilä er aktive i Norge og har en rekke norske partnere. Hvordan ser du den videre utviklingen av dette finsk-norske samarbeidet?

– Den massive transformasjonen av skipsfarten vi står overfor i dag kan ikke drives frem av

enkeltaktører. Det er først når vi samarbeider vi kan akselerere den grønne utviklingen. Wärtsilä har en rekke aktiviteter i Norge, både som enkeltsekskap og i samarbeid med norske aktører. Vi ser imponerende ambisjoner for det grønne skiftet fra norsk side. Det gjør at vi ser Norge som en ideell 'hub' for å kunne bidra substansielt inn i dekarboniseringen av skipsfarten.

»» Klar for havvindeventyr i Norge

For å sikre utvikling av en konkurransedyktig industri og motivere til investeringer i verdikjeden må det jevnlig åpnes nye områder for havvind, sier Sofie Olsen Jebesen, CEO i det nyetablerte teknologiselskapet Fred. Olsen 1848.

Fred. Olsen 1848 er et nyetablert selskap dedikert til utvikling av teknologi for fremtidens fornybare løsninger. Selskapet skal fokusere på utvikling og kommersialisering av eksisterende og nye teknologier, og trekker på flere tiår med ekspertise innen fornybar energi. Målet er å bekjempe klimaendringer.

Fred. Olsen 1848 bygger på over 170 års erfaring med å identifisere og løse utfordringer, fra de skipseiende virksomheter startet i 1848. Siden den gang har Fred. Olsen-relaterte selskaper kontinuerlig bidratt til store teknologiske endringer: fra seil, til damp, til olje, til vind igjen.

– Målet er å være i front og den foretrukne partneren for bedrifter som leter etter de rette løsningene innen fornybar energi, sier Sofie Olsen Jebesen.

Teknologiene selskapet arbeider med i dag er rettet mot

å løse noen av bransjens sentrale utfordringer innen flytende vind og flytende sol, og selskapet ser på nye måter å utvikle teknologi på uten å gå veien om fullskala demonstrasjonsenheter.

Selskapet har blant annet utviklet Mobile Port Solution, et offshore installasjonsgrensesnitt som bruker oppjekkbare installasjonsfartøy i skjermet farvann for integrering av turbinen til den flytende fundamentstrukturen. Selskapet utvikler også en løsning for effektivt vedlikehold av flytende vindturbiner, samt Brunel, et flytende vindturbinfundament basert på en modulær tilnærming, noe som muliggjør umiddelbar oppskalering og lave kostnader.

Teknologiene kan bidra til å bygge opp et hjemmemarked innen havvind i Norge, ved at løsningene er fleksible og dermed kan skape arbeidsplasser i ulike

typer havner langs kysten vår. I tillegg trekker selskapet på spisskompetansen til norske underleverandører.

For at Norge skal skape en havvindindustri som bidrar til nye grønne arbeidsplasser, er det viktig å ha et langsiktig forutsigbart perspektiv.

– Det må jevnlig åpnes nye områder for havvind i tillegg til eksisterende annonserte prosjekter for å sikre utvikling av en konkurransedyktig industri og motivere til investeringer i verdikjeden. I tillegg må havvindparkene tilknyttes et havnett for å muliggjøre utbygging uten subsidier. Et havnett gir også grunnlag for storskala havvindutbygging nå, og dermed større effekt på arbeidsplasser og omstilling fra olje og gass, sier Sofie Olsen Jebesen.

» Verdens første karbonnøytrale forsyningsskip

Island Crusader er det første fartøyet på norsk sokkel som går på biogass. Drivstoffet er CO₂-nøytralt og produseres fra fiskeavfall og kumøkk.

Island Crusader eies av rederiet Island Offshore, og er et ti år gammelt forsyningsskip som veier 8500 tonn med full last. Til nå har skipet gått på LNG, med utslipp tilsvarende 2000 fossilbiler på det meste. I november 2021 seilte skipet sin første tur hvor utslippene netto gikk i null.

Halverte CO₂-utslippene på to måneder

Vanligvis driftes Island Crusader

med LNG, men som et prøve-prosjekt er nå én av to tanker fylt med biogass. Erfaringene så langt viser ingen tekniske utfordringer med bruken av biogass, og det vil i praksis være mulig å fylle biogass på begge tankene.

– Vi reduserte bruken av LNG – og dermed utslippene fra fossilt brennstoff – med 50 prosent i løpet av de to første månedene, og erfaringene våre med bruk av biogass er udelt



Foto: Island Offshore

positive, sier Tommy Walaunet, administrerende direktør i Island Offshore Management AS.

Fra 15. oktober 2021 til

» Awilco-datter har verdens største havvindpark på kundelisten

Integrated Wind Solutions er Awilco-gruppens fornybarsatsing, og er i gang med å bygge spesialfartøy for å levere tjenester innen havvind. På kundelisten har de allerede sikret seg verdens største havvindpark.

Sommeren 2020 etablerte Awilco-gruppen selskapet Integrated Wind Solutions, som skal innta markedet for service og vedlikehold av vindparker til havs.

– Behovet for fornybar energi har aldri vært større, og kommer til å øke kraftig i tiden fremover. Vi ser et stort potensial innen havvind, og skal derfor bli en god, relevant og viktig leverandør av skips- og servicetjenester, sier Lars-Henrik Røren, CEO i Integrated Wind Solutions.

For å gjennomføre dette, er de nå i gang med å bygge opp en flåte av spesialskip som skal frakte personell og materiale til

og fra havvindparkene. Til nå har selskapet bestilt to store spesialfartøy som skal stå klare i første halvår 2023, med en opsjon på fire til. Skipene har en total kapasitet på 120 mennesker, som skal bo om bord mens de jobber på vindturbinene.

– Bare i EU har myndighetene ambisjoner om å bygge ut 300 gigawatt til havs innen 2050. Dette gjør at vi ikke bare kommer til å se flere, men også langt større, vindturbiner. Da trenger vi også større og mer tekniske fartøy som kan levere effektivt, med lavere kostnader og som har god operativ kapasitet. Det

er her Integrated Wind Solutions kommer inn, forklarer Røren.

Mål om netto null

De nye fartøyene er konstruert som plug-in-hybrider, men kan også delvis driftes helelektrisk på enkelte strekninger. Når infrastrukturen for lading til havs er på plass, er målet å gå over til 100 prosent elektrisk drift.

– Nullutslipps- og miljøvennlige løsninger kommer i større og større grad til å bli et krav i anbudsprossesser, og vi rigger oss godt til å møte disse kravene fra start. Her vil Integrated Wind Solutions ha et konkurransefortrinn sammenlignet med ombygde offshoreskip, sier Røren.

De nye skipene er også tilrettelagt for å kunne bruke

31. januar 2022 var reduksjonen av CO₂ på hele 635 tonn.

Stort potensial for biogass i olje- og gassindustrien

Det er Lundin Energy Norway, som kjører piloten, som har gjort Island Crusader til verdens første karbonnøytrale forsyningsskip.

– Det er et betydelig potensial for bruk av biogass i olje- og gassindustrien, men også andre områder hvor LNG-fartøy benyttes, sier Johan Mohr, leder for anskaffelser og logistikk i Lundin Energy Norway.

Akkurat nå bygges det biogassanlegg rundt omkring i Norge, og tilgjengeligheten øker. Likevel er det fortsatt utfordringer knyttet til både tilgang og logistikk.

– Fordelen med biogass er at vi har et nullutslippsalternativ vi kan putte rett på tankene, uten å modifisere verken maskineri eller skip.

På sikt håper Mohr at pilotprosjektet kan være med på å åpne nye markedssegment for biogassprodusenter.

Ved at markedet blir større og produksjonsvolumet øker, kan

også lønnsomheten bli bedre, og biogass bli et mer attraktivt drivstoff for skipsfarten.

– Per nå er det ikke noe økonomi i det, det er en ren miljøgevinst. Biogass er mye dyrere enn både diesel og LNG. Her har Lundin også investert mye i å sørge for lavest mulig utslipp. I første omgang er dette et pilotprosjekt, så får vi se hvor veien går videre. Så langt ser det i alle fall svært positivt ut, avslutter Walaunet.



Foto: Awilco/Integrated Wind Solutions

både hydrogen og ammoniakk istedenfor diesel.

Landet avtale med verdens største havvindpark

Integrated Wind Solutions har allerede registrert interesse fra flere store aktører som ønsker å sikre seg transporttjenester.

De første skipene leveres første halvdel av 2023, og er allerede booket for arbeid. Den 28. april 2021 ble det nemlig klart at Integrated Wind Solutions skal levere tjenester til verdens største havvindpark.

– Vi er glade for å ha signert en avtale med Dogger Bank, som

skal chartre et av våre nye fartøy. Det å ha verdens største vindpark på kundelisten, er et viktig steg for oss på veien til å bli en fullservice leverandør av tjenester innen havvind, avslutter Røren.

» Elektrifiserer norsk sokkel med mobile havvindplattformer

Odfjell Oceanwind vil bidra til at petroleumsnæringen lykkes med å halvere utslippene sine innen 2030. Nå utvikler de mobile havvindplattformer som skal produsere strøm fra 2024.

Planen er å ha de første flyttbare vindparkene klare for strømproduksjon fra 2024, som et alternativ til strøm fra land. Selskapet har så langt fått ti millioner kroner fra Enova til å utvikle konseptet.

– Tilgang til nok fornybar energi, både til lands og til havs, er en av våre største utfordringer dersom vi skal nå klimamålene. Dette gjelder også petroleumsnæringen, som skal kutte klimautslippene med 50 prosent innen 2030, sier Per Lund, CEO i Odfjell Oceanwind.

– Da er det en stor fordel å kunne tilføre fornybar energi til sokkelen uten å egentlig påvirke kraftsystemet på land, i en tid hvor vi også skal skape nye, kraftkrevende næringer over hele landet.

Kutter opp mot 70 prosent av CO₂-utslippene

Odfjell Oceanwind skal forsyne typiske «off-grid» eller «micro-grid»-kunder. Disse er ikke koblet til det offentlige strømmettet, og driftes ofte på fossilt drivstoff som naturgass eller diesel. For å få til dette har de inngått et samarbeid med både Siemens Gamesa og Siemens Energy, som skal produsere henholdsvis vindturbiner og batterier til havvindplattformene.

– Sammen med Siemens har vi utviklet en helt unik havvindplattform-løsning som vi kaller «WindGrid». I tillegg til vindturbiner som tåler værhard bruk, har vi batterier på havvindplattformene som sørger for lagring av strøm. På det meste kan «WindGrid»-løsningen sørge for en reduksjon av CO₂-utslipp på 70 prosent,



sammenlignet med konvensjonelle fossile løsninger, forteller Lund.

Turbiner som kan brukes i mer enn 50 år

De flyttbare havvindturbinene selges eller leies ut i pakker av varierende størrelse, og skal ankres opp i umiddelbar nærhet til plattformene som skal forsynes med strøm. Mot slutten av feltets levetid flyttes havvindturbinene, og gjenbrukes ved neste lokasjon.

Ettersom turbinene ikke er tilkoblet strømmettet på land, gjør det at selskapet slipper å ta del i de tidkrevende prosessene for tildeling av havvindkonsesjoner. Utleiemodellen for de mobile





turbinene gir også fleksibilitet for felt med kort eller usikker gjenværende levetid, hvor det er vanskelig for operatørene å forsvare tunge investeringer.

– Tradisjonelt har vi tenkt på havvind som permanente vindparker, men ny teknologi gjør det mulig å flytte vindparker fra sted til sted. Enhetene kan gjenbrukes i mer enn 50 år, slik vi ser for skip og rigger, forklarer Lund.

Over 50 år med offshoreerfaring

Som en sammenslåing mellom Odfjell Drilling og Oceanwind AS, har selskapet Odfjell Oceanwind til sammen 50 års offshore-erfaring og 20 års erfaring med havvind. Dette tror Lund er et godt utgangspunkt for å tilegne seg en posisjon på havvindfeltet.

– Vi har lang erfaring innen både flytende havvind og riggbransjen, og for oss handler det om å bruke den kompetansen vi har bygd opp på best mulig måte. Vårt mål er derfor å ta en ledende

posisjon innen flytende havvind, og sikre tilgangen til fleksible havvindløsninger.

Med mål om energiproduksjon innen 2024, er planen å sette de første havvindturbinene i bestilling i 2022.

– Vi er allerede i tett dialog med flere operatørselskaper som ønsker å koble våre flytende vindturbiner til sine olje- og gassinstallasjoner, og ser frem til å bidra til å betydelig redusere utslippene på norsk sokkel, avslutter Lund.

Alle foto: Odfjell Oceanwind

» Slår sammen krefter med kraftbransjen og satser på havvind

Gjennom Deep Wind Offshore skal Knutsen OAS bruke sin lange offshorekompetanse til å konkurrere om havvindprosjekter både i Norge og internasjonalt. Men mens tempoet og interessen for havvind øker globalt, savner selskapet konkret handling fra norske myndigheter.

I januar 2021 gikk Knutsen OAS sammen med Haugaland Kraft og Sunnhordaland Kraftlag (SKL) for å etablere et nytt havvindselskap. Etter å ha rekruttert en ledelse med tung erfaring fra bransjen, sikter selskapet nå mot å realisere sitt første mål – å sikre konsesjoner for både Utsira Nord og Sørlige Nordsjø II.

– Vi står midt i startgropen for det som kan bli et nytt industrieventyr i Norge, og med Utsira Nord og Sørlige Nordsjø II kan Norge ta en posisjon som en ledende havvindnasjon bygget på vår kompetanse fra maritim sektor, olje og gass og vannkraft, sier Knut Vassbotn, CEO i Deep Wind Offshore.

Offshore- og energibransjen på laget

Ved å inngå en joint venture sammen med et kraftselskap

og en produsent av fornybar energi, har Knutsen OAS sikret det Haugesund-baserte havvindselskapet tilgang på betydelig kompetanse innen energi- og offshoremarkedet.

– Vi har en stolt, norsk sjøfartshistorie fra Knutsen-siden. Kombinert med erfaringen og kompetansen innen infrastruktur og nettutbygging fra SKL og Haugaland Kraft, er vi godt posisjonert til å være med i utviklingen av en ny offshoreindustri, forteller Vassbotn.

Han påpeker at havvindprosjekter vil være svært viktig for å dekke inn det fremtidige underskuddet i kraftbalansen. I elektrifiseringen av Norge vil det være behov for enda mer fornybar kraft.

– Vi kan skape store fortrinn for regionen vår og Norge hvis vi

greier å kombinere havvind med dagens vannkraftproduksjon. Da kan vi gi kraft til nye industriprosjekter, og legge til rette for en grønn industriell vekst og utvikling, forklarer Vassbotn.

Krever handling for å ta posisjon internasjonalt

I tillegg til fordelene vi har gjennom lange tradisjoner fra maritime næringer, har Norge også en geografisk fordel i havvind-kappløpet.

– Norsk sokkel har noen av verdens beste og mest stabile vindressurser, og havvind kan skape titusener av nye arbeidsplasser langs hele kysten. De teknologiske løsningene finnes, og blir i dag satt ut i livet rundt i verden, forteller Vassbotn.

Likevel mener Vassbotn at Norge har en vei å gå, og kommer med en tydelig marsjordre til myndighetene.

– Interessen for havvind globalt er enorm, og flere land melder seg på i kampen om utbygginger. Norge og norsk industri har gode forutsetninger for å ta en posisjon i et kraftig voksende havvindmarked, men skal vi lykkes må vi komme i gang – nå.

John Martin Mjånes, Kjetil Harkestad, Olav Linga, Knut Vassbotn og Trygve Seglem.

Foto: Haakon Nordvik





Foto: Solvang ASA

»» Karbonfangst og -lagring på dekk

Som et av de første i verden, har gassrederiet Solvang ASA inngått en intensjonsavtale med Wärtsilä om fullskala karbonfangst og -lagring på et av deres nyeste skip. Med dette tiltaket satser Stavangerrederiet videre mot det langsiktige målet om netto nullutslipp for deres deep sea-flåte.

Gjennom de siste tiårene har Solvang aktivt jobbet for å redusere klimagassutslipp fra egen skipsflåte. Ved å installere både SOx-scrubbere og lavtrykks eksosresirkulering (EGR), har rederiet redusert utslippene av svovel og NOx betydelig. Nå innfører Solvang et nytt tiltak for å rense eksosen ytterligere: et fullverdig karbonfangst og -lagringsanlegg om bord.

Anlegget plasseres i skorsteinene. Her hentes karbonet ut av eksosen, før det kjøles ned og lagres som flytende CO₂ i to tanker på dekk. Når skipet er i land kan CO₂-en leveres til aktører som kan bruke produktet, for eksempel til syntetisk drivstoff eller i matvareindustrien.

– Denne teknologien kan være en nøkkel for å dekarbonisere

shippingflåten globalt, og en av teknologiene vi må satse på for å sikre industriens overgang til netto nullutslipp. Dersom vi lykkes med prosjektet kan dette være en milepæl for internasjonal skipsfart, sier Edvin Endresen, CEO i Solvang.

Mengden karbon anlegget fanger vil være avhengig av faktorer som varme, energi og tankkapasitet. Teknologien har potensiale til å fange opp mot 100 prosent, men for pilotprosjektet vil anlegget være satt opp til å fange opp mot 70 prosent av utslippene.

Den maritime utstyrsleverandøren Wärtsilä har utviklet scrubbere og eksosbehandlingsanlegg i 30 år. Nå bruker de denne erfaringen i nybrottsarbeidet med karbonfangst og -lagringsanlegg på dekk, og i høst ble Wärtsilä

med i det norske Carbon Links (LINCCS)-konsortiet. Partnerne skal videreutvikle teknologien rundt skipskarbonfangst, og mottok 111 millioner kroner i støtte fra Forskningsrådets Grønn Plattform i september 2021.

Løsningen som skal brukes av Solvang utvikles og testes for øyeblikket i skipslignende omgivelser på Wärtsiläs fabrikk i Moss. I 2023 skal systemet om bord i etylentankeren Clipper Eos, et av Solvangs nyeste skip.

– Som et av verdens største gassrederier, har Solvang et ansvar for å redusere vår globale miljøpåvirkning. Vi har vært tidlig ute med å finne tiltak for å dekarbonisere flåten, og kommer bare til å øke fokuset fremover. Nå har vi en erfaren og fremtidsrettet samarbeidspartner i Wärtsilä, og sammen kan vi finne praktiske og kosteffektive løsninger for hele skipsfarten, avslutter Endresen.

– Vi har det travelt

Myndighetene spiller en viktig rolle hvis Norge skal lykkes i å ta en posisjon i det grønne skiftet. Det slår en ny strategi for forskning, utvikling og innovasjon i maritim næring fast. Maritim21-strategien ble overlevert til fiskeri- og havminister Bjørnar Selnes Skjæran fra en samlet næring i januar.

– Målet med strategien er å stimulere til forskning, utvikling og innovasjon som bidrar til bærekraftig vekst og verdiskaping i maritim næring. Strategien bygger på at Norge skal være en verdensledende maritim nasjon i 2030 gjennom å ta en ledende posisjon i det grønne skiftet, sier strategigruppens leder Ingrid Schjølberg, dekan og professor ved institutt for marin teknikk, NTNU.

Strategien fremhever tre områder for strategisk forsknings- og innovasjonsinnsats. For det første trengs en omfattende digital satsing for økt konkurransekraft. Videre må det utvikles og tas i bruk lav- og nullutslippsteknologier og løsninger, noe som vil kreve koordinert innsats og samarbeid på tvers av de maritime verdikjedene. Til slutt er det nødvendig å fjerne barrierer knyttet til infrastruktur, tilgang til alternative drivstoff og elektrisitet, økonomisk lønnsomhet og til sikkerhet ved bruk av grønne teknologier for å realisere en grønn og trygg sjøtransport.

Schjølberg understreker at det er behov for myndigheter og et virkemiddelapparat som støtter opp om strategien.

– Det offentlige kan være med og skape et tidlig marked for ny teknologi og nye løsninger for lav- og nullutslipp gjennom offentlig privat innovasjons-samarbeid og innkjøp, samt strategisk bruk av innkjøpsmakt. Dette vil gjøre næringen mer konkurransedyktig, sier Schjølberg.

– Det grønne industriløftet er en prioritert sak for regjeringen. Vi har satt oss mål om å øke norsk eksport utenom olje og gass med minst 50 prosent



Overlevering av Maritim21-strategien fra Ingrid Schjølberg til Bjørnar Selnes Skjæran. Foto: Maritim21

innen 2030, da er vi avhengig av å lykkes med å utvikle både eksisterende og nye næringer i havet. For at Norge skal forbli en verdensledende maritim nasjon, må forskning, innovasjon og digitalisering stå sentralt. Denne strategien er et viktig innspill til regjeringens arbeid for å fremme det grønne industriløftet og vår satsing på grønn skipsfart frem mot 2030, sier fiskeri- og havminister Bjørnar Selnes Skjæran.

Strategien skal bidra til økt verdiskaping, sysselsetting og grønn omstilling. Dette er konkretisert i tre delmål for 2030:

- minst 50 prosent vekst i næringens verdiskaping og eksportinntekter i Norge (fra 2019)
- minst ti prosent vekst i næringens sysselsetting i Norge (fra 2019)
- muliggjøre utslippsmålene vedtatt for maritim næring og støtte opp under næringens egne ambisjoner

Fra støttefunksjon til sentral rolle

IT vil gå fra å være en intern støttefunksjon som fikser printere til å bli en rådgiver inn mot kjernevirksomheten, mener Sigurd Farnes, Customer Success Analyst i Kongsberg Digital. Han spår at rederier som aktivt jobber med digitalisering vil ha et konkurransefortrinn i årene som kommer.

Sigurd Farnes er en av stadig flere digitale hoder som jobber i maritim næring. Som del av Customer Success-teamet i Kongsberg Digital jobber han tett med rederier for å finne forbedringsområder og anvendelser av data.

– I rollen som analytiker jobber jeg med tekniske analyser og dataprodukter basert på kundenes behov. Kongsberg Digital har utviklet en standardisert infrastruktur kalt Vessel Insight, hvor data hentes fra skipets systemer og sendes til et skymiljø. Herfra kan rederen gi applikasjoner tilgang til å hente ut dataene de trenger. Bruksområdene varierer fra automatiserte rapporter til prediktivt vedlikehold, tilstandsovervåkning og energieffektivisering, forteller Farnes.

Farnes er utdannet innen marin kybernetikk ved NTNU, og leverte en masteroppgave innen utvikling av maskinlæringsmodeller for å identifisere symptomer på begynnende feil på sensordata. Deretter gjennomførte han Rederiforbundets Maritime Trainee-program som ansatt i Color Line.



Foto: Kongsberg Digital

Hvordan tror du digitalisering vil påvirke maritim næring i de neste årene?

– Jeg tror kompetanse og endringsledelse blir viktig for å tilpasse teknologien til kjerneoppgavene og arbeidsprosessene som finnes i industrien. På lik linje som i andre industrier vil IT gå fra å være en intern

støttefunksjon som fikser printere til å bli en rådgiver inn mot kjernevirksomheten, for eksempel innenfor operasjon, teknisk drift eller regulatorisk arbeid, sier Farnes.

Han forteller at man i dag kan se at flere aktører går fra konseptfase til investering og praktisk gjennomføring, hvor rederiene velger seg en partner eller setter ned egne ressurser for å installere og operasjonalisere teknologien i større skala. Mange



legger det tekniske grunnlaget for utvidet datafangst og fremtidige anvendelser, hvor cybersikkerhet, standardisering, effektivt vedlikehold og skalerbarhet er sentralt.

– Jeg tror det vil stilles flere krav til instrumentering og kvalitet på data som skal brukes til analyse og beslutningsstøtte. Generelt vil man få bredere innsikt i hvordan skipene opereres og forbedringsarbeid mellom mannskap, landorganisasjon, utstys-leverandører og rådgivere, fortsetter Farnes.

Hvilke konkurransefortrinn tror du maritime bedrifter som jobber aktivt med digitalisering kan oppnå?

– Digitalisering i skipsfarten åpner for innovasjon og nye måter å jobbe på. Et fortrinn er at investorer, befraktere og utstysleverandører forventer enkel tilgang på data og rapporter på sitt format. Med incentiver om lavere karbonavtrykk vil digitalisering og informasjonsdeling bli viktig for sporbarhet av utslipp og operasjon.

Farnes forklarer videre at BCG (Boston Consulting Group) estimerer et potensial på 15 prosent reduksjon i operasjonelle kostnader fordelt over kostdrivere som energi, havn, forsikring, vedlikehold og personell. Det kan være direkte besparelser gjennom rute-optimalisering eller tuning av maskinpark og skrog.

– Å kunne vise til et bærekraftig avtrykk og oppetid på flåten vil bli et konkurransefortrinn, i tillegg til at det å slippe flere timer daglig med manuelle rapporter gjør arbeidsdagen lettere, forteller han.

Men konkurransen om de digitale hodene er sterk, og maritim næring er ikke den eneste næringen som gjennomgår en digital revolusjon. Vi spør Farnes hva han mener rederiene bør gjøre for å tiltrekke seg flere kandidater som han.

– Jeg mener at en attraktiv arbeidsgiver er de som viser vilje til å satse og at det bygges et fagmiljø rundt digitalisering som skal møte fremtidens utfordringer innen transport og bærekraft, avslutter Farnes.

Stor interesse for fremtidens kompetansebehov

Digitalisering og ny teknologi endrer maritim næring. Nå kartlegger sjøfartsorganisasjonene hvilken kompetanse det vil bli behov for i fremtiden og hvordan utdanningssystemet og bedriftene må innrette seg for å tilpasse seg morgendagens arbeidsliv.

Tidligere rapporter har vist at det vil bli et økt behov for digital kompetanse, både på sjø og land i norsk maritim næring. Særlig vil det bli et økt behov for etter- og videreutdanning av arbeidstakere og for bedrifter og utdanningsinstitusjoner som legger til rette for dette.

Nå ønsker Norges Rederiforbund, Norsk Sjøoffisersforbund, Kystrederiene og NHO Sjøfart å bore dypere i problemstillingene gjennom intervjuer og analyser med næringen. Målet er å identifisere hvilke tiltak som må iverksettes for å kunne møte fremtidens kompetansebehov.

– Ny teknologi og digitalisering stiller krav til oss i maritim næring. Det er ikke lenger sånn at det du lærte under utdanningen vil være tilstrekkelig gjennom et helt arbeidsliv. Fremtiden krever en langt høyere grad av omstilling og etter- og videreutdanning enn i dag. Derfor må vi finne ut hvordan vi kan innrette utdanningsinstitusjonene og arbeidslivet deretter, sier Hans Sande, administrerende direktør i Norsk Sjøoffisersforbund.

Norsk maritim utdanning skal være i verdensklasse, derfor må utdanningsinstitusjonene stadig være i utvikling for å hevde seg. I tillegg til å investere i oppdatert teknisk utstyr, må utdanningsinstitusjonene legge vekt på de ferdighetene arbeidstakere vil ha behov for i den nye, høyteknologiske arbeidshverdagen, som evne til problemløsning, kritisk tenkning og generell forståelse for digitale systemer.

– Raskere teknologiske endringer krever et kontinuerlig og tett samarbeid mellom næringsliv og akademia. Det er nødvendig å koble næringens behov tettere på utviklingen av utdanningene. Vi må utdanne arbeidstakere som er i stand til å utvikle den norske maritime klyngen for fremtiden, og jeg er glad for at dette prosjektet vekker så stor interesse i næringen, sier Harald Solberg, administrerende direktør i Norges Rederiforbund.

En rekke aktører fra næringen bistår i prosjektet gjennom en ekspertgruppe som møtes jevnlig for å gi innspill og retning til arbeidet. Prosjektet er finansiert av Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse, og resultatene av arbeidet lanseres i løpet av våren 2022.

Hva kan vi lære av pandemien?



Lite er så globalt og komplekst krevende som en pandemi. Den både bres og bekjempes gjennom internasjonal samhandling. Pandemi medfører enorme utfordringer gjennom tap av liv, helsemessig belastning, tap av arbeidsplasser og store innstramminger i det vi kjenner som normalt samfunnsliv.

Hva kan vi lære av Covid-19-pandemien? Spørsmålet besvares i en evalueringsrapport utarbeidet fra et medlemsutvalg i Norges Rederiforbund. Rapporten gir et unikt innblikk i hvordan pandemien rammet skipsfartsnæringen

Rapporten slår fast at risiko for pandemi var godt kjent, men verken rederiene, Norges Rederiforbund eller myndighetene var forberedt på utfordringene som måtte håndteres. Til tross for dette er den overordnede erfaringen at pandemien er godt håndtert, målt på resultat i nasjonal sammenheng. Internasjonalt har det imidlertid vært store belastninger, særlig for sjøfolk som i sin natur må flytte seg på tvers av landegrenser og ulike smittevernrestriksjoner for å kunne utføre arbeidet sitt.

– Beredskap mot globale kriser handler mindre om konkrete forberedelser, og mer om kompetanse og verktøy for løpende håndtering, sier Jan Kristian Haukeland, leder av arbeidsgruppen og EVP i DOF Subsea. – Fellesskapet, med Rederiforbundet som nav, er en svært effektiv verktøykasse for beredskapen til næringen.

Skips- og riggvirksomhet har med sitt globale kunde-, leverandør- og arbeidsmarked, en driftsmodell som er spesielt sårbar ved en pandemi. Rederier

som opererer internasjonalt, akkumulerer risiko fra mange forskjellige kilder. Dette inkluderer også den økonomiske risikoen. Mange rederier har i all hovedsak vært nødt til å dekke merkostnadene fra pandemien selv.

– Den overordnede erfaringen er at Rederiforbundet og deres medlemmer har håndtert krisen godt. Samtidig har utfordringene vært store, og man har ikke lyktes med mannskapsbytter internasjonalt. Særlig alvorlig er det at opp mot 400 000 sjøfolk i lange perioder har vært strandet om bord på skip rundt i verden, uten mulighet til å komme seg hjem, sier Haukeland.

Rapporten peker på at det internasjonale samarbeidet mellom land brøt sammen, og arbeidet med IMO-protokollen gav ikke den uttelling man kunne forvente.

Samtidig har rederiene hatt god nytte av rederifellesskapet for å løse internasjonale utfordringer. Et godt eksempel på potensialet i Rederiforbundets nettverk internasjonalt er etableringen av test- og karantenesenteret på Manila. Også samarbeidet med Utenriksdepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet og Sjøfartsdirektoratet bidro til god håndtering av mange løpende utfordringer for rederiene.

Alle skip til null

Norsk maritim sektor kan fortsatt være verdensledende. Da må vi gå foran i å kutte utslipp, skriver Sigrun Aasland, leder i miljøstiftelsen ZERO.

AV SIGRUN AASLAND, LEDER I MILJØSTIFTELSEN ZERO

I Hurdalsplattformen har regjeringen satt som mål å kutte norske utslipp med 55 prosent innen 2030. I 2050 skal utslippene være null. Det betyr en skikkelig knekk i utslippskurven. Norske rederier og maritim leverandørindustri har alt å vinne på å gå foran og ta lederskap i kampen mot klimautfordringene. Da trengs større fart, og mer politikk.

Den gode nyheten er at teknologien er på god vei, med rask utvikling i nærskipsfarten de siste årene, og store muligheter innen batteri, hydrogen og ammoniakk. Langdistansetransporten trenger videre teknologiutvikling, og hele skipsfarten trenger mer politisk drahjelp. Tre grep er avgjørende for å få fart på det grønne skiftet til sjøs.

For det første må klimakrav i offentlige innkjøp, konsesjoner og reguleringer strammes til. Teknologiskiftet i fergetrafikken er en av de største suksessene i norsk klimapolitikk, og viser kraften i modige offentlige anskaffelser og strenge klimakrav. Her har politikerne satt fart på nullutslippsteknologi, både batterier og hydrogen, og sørget for at norsk maritim leverandørindustri er verdensledende også uten fossilt drivstoff. Nå må andre skip følge etter. Fiskeoppdrett og petroleumsvirksomheten er åpenbare kandidater for krav om nullutslipp. Offshoresegmentet ligger langt framme i teknologiutviklingen og det bør nå innføres krav til nullutslippsløsninger, slik det er gjort flere politiske vedtak om. På Kysttruten bør det allerede nå stilles krav til nullutslipp for neste anbudsperiode, og miljøbonus på dagens kontrakt må gjennomføres.



Foto: Miljøstiftelsen ZERO

For det andre må det grønne lønne seg. I maritim sektor, som på mange andre områder, er mye av teknologien klar, men for dyr. Flåtefornyelse koster, infrastruktur mangler, og fornybare drivstoff er dyrere enn fossile. Økt CO₂-avgift og økt volum av fornybare drivstoff vil gradvis redusere merkostnaden,

men i dag er prisen for høy for de aller fleste. Vi trenger virkemidler som avlaster i en mellomfase. Det seneste eksempelet på uforutsigbarhet som kan bremse det grønne skiftet er Veidekke, som i januar la planene om hydrogenskip på is. I ZERO har vi tatt til orde for *differansekontrakter*, der myndighetene dekker merkostnaden for produksjon av fornybart drivstoff mot fossilt. Når prisbildet endrer seg, vil også virkemiddelet kunne fases ut. I tillegg bør regjeringen åpne for å bruke midlene fra CO₂-avgiften, som skal øke til 2000 kr/tonn til 2030, til investeringer i klimaløsninger.

For det tredje trenger vi forpliktende avtaler mellom myndigheter og næringsliv. Det er bra at regjeringen sier de vil inngå partnerskap med næringslivet for å øke eksport, skape arbeidsplasser og kutte utslipp. Slike avtaler må være gjensidig forpliktende både når det gjelder utslippskutt og virkemidler. De må øke forutsigbarheten for både store og små maritime aktører, og de må på plass raskt. Et maritimt klimapartnerskap kan gå foran og vise vei, og gi nødvendig styringsfart til det grønne skiftet, både på havet og på land.



Havets katedral

Norsk velferd er bygget på havet. Nå er tiden inne for en ny storsatsing på bærekraftig hav og kyst.

AV HILDE NAGELL, RÅDGIVER I TANKESMIEN AGENDA

I romanen «Katedralen» av Ken Follett bestemmer kongen at det skal bygges en katedral i Kingsbridge, et ganske øde sted. Kongen ville at det skulle være et praktfullt og stort bygg som skulle strekke seg mot himmelen. Det fikk ingeniørene og steinhuggerne til å bygge på nye måter, og de konstruerte buespenn og vinduer ingen tidligere hadde sett maken til.

Innovasjon, arbeidsplasser og nye virksomheter oppsto fordi kongen hadde gitt dem et samfunnsoppdrag, uten å gi en detaljert oppskrift. Det er en måte å tenke på som også passer dagens samfunn. Ifølge den kjente britisk-italienske økonomen Mariana Mazzucato bør næringspolitikken i dag nettopp definere noen «missions», eller samfunnsoppdrag. Samfunnsoppdrag skaper ny etterspørsel og koordinerer ulike aktørers innsats, samtidig som det gir næringslivet forutsigbarhet og stabile rammebetingelser, og bidrar til å avlaste risiko. Et åpenbart område for slike oppdrag i Norge, er havet.

Slik kan en ny havsatsing se ut

Norske bedrifter er veldig fremoverlente. De vil ikke bli detaljstyrt, men stadig flere etterlyser politisk ledelse, tydelige forventninger og mer forutsigbarhet.



Foto: Tankesmien Agenda

Et samfunnsoppdrag bør være bærekraftig forvaltning i hele Norges maritime økonomiske sone. Sammen med 13 andre land har Norge forpliktet seg til å forvalte havområdene sine 100 prosent bærekraftig innen 2025, og i april 2021 kom det en stortingsmelding om en helhetlig bevaring av maritim natur. Dette

arbeidet må nå følges opp. Regulering og mer bærekraftig bruk skaper i seg selv nye arbeidsplasser, og kan bli en viktig eksportartikkel for Norge. Ny teknologi som droner og sensorer i kombinasjon med maskinlæring og kunstig intelligens kan bidra til å overvåke og kontrollere forholdene i havet.

Et andre samfunnsoppdrag kan være produksjon av bærekraftig fôr basert på norske ressurser, noe regjeringen allerede har lovet i Hurdalsplattformen. Det å tenke ut fra samfunnsoppdrag betyr å se hele verdikjeder i sammenheng: Hvis vi skal ha

en bærekraftig havbruksnæring må vi sørge for bærekraftig fôr. Når staten stimulerer til økt produksjon av norskprodusert bærekraftig fôr, kan det gi nye arbeidsplasser.

Et tredje samfunnsoppdrag kunne være kampen mot havplast. Plastforurensing utgjør en betydelig trussel mot mennesker og miljø. I februar vedtok FNs miljøprogram en ny avtale om å stoppe plastforurensing i verden. Myndigheter, privat sektor og sivilsamfunn må samarbeide om dette. Her har Norge allerede mye teknologi og kompetanse som kan gi støtet til innovasjon og skape nye arbeidsplasser.

Et fjerde samfunnsoppdrag er grønn skipsfart. Regjeringen sier i Hurdalsplattformen at de vil legge frem en grønn omstillingspakke for klimavennlig omstilling av skip. Når man setter ulike virkemidler sammen under et felles mål kan utrolige ting skje. Innkjøp på fergesiden kombinert med vedtak om nullutslipp i verdensarvfjordene har for eksempel bidratt til rask utvikling av batteri- og hydrogen-teknologi i nærskipstrafikken. Lengre sjøreiser er litt mer krevende, og her trengs flere virkemidler. Norske skip har gode forutsetninger for å kunne levere på dette.

Skjær i sjøen

Det er virkelig et hav av muligheter. Men det finnes også skjær i sjøen.

Den største utfordringen er antagelig koordinering. Tankesmien Agenda har tidligere foreslått at det opprettes et havdepartement. Slik ble det ikke. Men vi fikk en havminister. Riktignok med en bindestrek. Bjørnar Selnes Skjæran er fiskeri- og havminister. Han har fått ansvaret for kystforvaltning, maritim politikk, grønn skipsfart og koordinering av det nasjonale havarbeidet. Dermed har hans departement fått tilført betydelige nye oppgaver. Hvordan sikre at det ikke bare blir hver sektor og næring som går i dialog og

setter mål om utslipp, men at man jobber sammen om noen felles mål? OECD påpeker at Norge trenger en agendasettende mekanisme som gjør det mulig å sette felles mål og trekke i samme retning.

En annen utfordring er det som gjerne kalles «rent seeking», eller tilkarringsvirksomhet på norsk. Hvordan hindre at sterke aktører får sette agenda og definere betingelsene? Shell, Aker og Equinor har store penger til det grønne skiftet. Industriegigantene viser vilje til å gå foran. Det blir viktig å sørge for like konkurransevilkår, stor åpenhet og bred dialog omkring samfunnsoppdragene.

En tredje utfordring er finansiering. Klimapartnerskap og støtte til det grønne skiftet kommer til å koste mye. Flere diskuterer et CO₂-fond der klimaavgifter går til å finansiere grønn omstilling. Vi må også snakke mer om hvordan vi forvalter fellesskapets ressurser. Ressursene i havet tilhører oss alle. Det er derfor både rettferdig og fornuftig å innføre en grunnrenteskatt på denne naturressursen, som vi har gjort på olje- og vannkraft.

I Europa gjennomføres nå ideen om samfunnsoppdrag i praksis. Slike oppdrag er bredere enn et enkeltvirkemiddel, men mer spesifikke enn samlede utslippsmål. Norge støtter EUs program med mye penger. Da er det viktig at vi også får støtte til gode norske prosjekter.

For å nå Parismålene må vi omstille oss, og oppgaven er formidabel. Samfunnsoppdragene må utformes som forpliktende mål og samarbeid mellom myndigheter og næringsliv, og involvere partene i arbeidslivet i oppfølging av fremdrift. En storsatsing på bærekraftig hav og kyst vil motvirke klimaendringene og stanse tap av artsmangfold, samtidig som det skapes nye og grønne jobber. Forventingene til at regjeringen følger opp er nå store.

Kapital til det grønne skiftet

Overgangen til det grønne skiftet medfører en radikal endring for en allerede kapitalintensiv shippingindustri.

AV CHRISTOS TSAKONAS, GLOBAL HEAD OF SHIPPING OG
MARTHE LAMP SANDVIK, FIRST VICE PRESIDENT I DNB OCEAN INDUSTRIES

Banker og andre kapitaltilbydere har en sentral rolle som pådrivere i denne utviklingen, og vi ser store endringer i måten finansielle aktører tenker som følge av disse endringene. Klimafokus og ESG har aldri vært mer viktig, og er i økende grad blitt en del av kreditt- og investeringsbeslutninger.

Finansielle aktører prioriterer i økende grad selskaper med forretningsmodeller og strategier som gjør dem godt rustet til å møte det grønne skiftet. DnB er det vi kaller en transisjonsbank, som betyr at vi ikke ekskluderer, men ønsker å bidra positivt til å få ned utslipp hos våre kunder og være en partner i denne omstillingen.

Bankene er også viktige diskusjonspartnere og rådgivere i tilrettelegging av kapitalstrukturer som mer effektivt håndterer den økte risikoen og markedskompleksiteten som det grønne skiftet bringer. Vi forventer å se nye finansieringsløsninger, med flere kapitalkilder involvert og med fordeling av risiko på flere aktører. Eksempelvis kan verft, eksportkredittinstitusjoner og kapitalforvaltere med bærekraftsmandat få en større rolle i en finansieringsløsning.

De fleste strukturene fremover vil trolig også ha bærekraftselement inkludert i finansieringen, noe vi ser en stor økning i allerede, hvor selskaper som når visse kvantitative bærekraftsmål eller KPIer får fordeler når det kommer til marginer eller andre elementer i låneavtalen.



Begge foto: DnB

Flere partnerskap og strategiske allianser er også helt nødvendig i det grønne skiftet som krever store endringer og er avhengig av tydelige kommersielle signaler på tvers av verdikjeden. Det er også stor aktivitet innenfor forskjellige tverrfaglige piloter og prosjekter som ser på ny teknologi og finansiering av nye løsninger.

Det er sentralt for DnB som bank å være en aktiv bidragsyter og diskusjonspartner også inn i disse foraene. Vi har blant annet vært engasjert i tverrfaglige prosjekter på ammoniakkdrevne skip, standardisering av omstillingsfinansiering for maritim industri, samt markedsbaserte mekanismer for å øke konkurransekraften til alternativt drivstoff.



KONJUNKTUR- BILDET | 2022

Skipsfarten er på bedringens vei

– men betydelig usikkerhet grunnet sikkerhetspolitisk uro

Rederienes omsetning henger sammen med utviklingen i verdensøkonomien. Verdensøkonomien i 2021 har i svært stor grad blitt påvirket av den verdensomspennende koronapandemien, der en rekke land har hatt inngripende smitteverntiltak over nær to år. I 2021 ga lettelsers i restriksjonene i flere land en vekst i etterspørsel etter råvarer, produkter og dermed også transport, og verdensøkonomien har igjen sett en sunn vekst, særlig i de avanserte økonomiene.

I sin rapport «Global Economic Prospects» utgitt i januar 2022, estimerer Verdensbanken at verdens brutto nasjonalprodukt ble økt med om lag 5,5 prosent i 2021¹. Det internasjonale pengefondet (IMF) anslår at verdensøkonomien vokste med 5,9 prosent i 2021². Dette er den sterkeste post-resesjonsveksten på 80 år, og skyldes at lettelsers i koronarestriksjoner i en rekke land har ført til økt etterspørsel etter varer og tjenester. Veksten i fremvoksende markeder (EMDEs) er noe svakere og skjørere enn i avanserte

økonomier. Dette skyldes at disse landene har lavere vaksinasjonsgrad og mindre grad av økonomiske stimuleringspakker, samt at de også i utgangspunktet ble truffet hardere økonomisk av pandemien.

De inngripende smitteverntiltakene har medført omfattende operasjonelle utfordringer for rederiene. I lang tid var det svært krevende å få gjennomført mannskapsbytter og restriksjoner ved havneanløp har forsinket og vanskeliggjort nødvendige logistikkoperasjoner. Tre av fire rederier oppgir at de har hatt stor grad eller svært stor grad av operasjonelle utfordringer i 2021 som følge av koronapandemien. Dette er vesentlig høyere enn de forventningene rederiene hadde ved inngangen av året, da knapt halvparten forventet stor grad eller svært stor grad av operasjonelle utfordringer. Dette tyder på at utfordringene som fulgte av pandemien ble mer langvarige og inngripende enn det rederiene kunne se for seg ved inngangen til 2021.

Prognosene til Verdensbanken for verdensøkonomien tilsier vekst på om lag 4,1 prosent i 2022. IMF er noe mer positive og forventer at verdensøkonomien vil vokse med 4,4 prosent i 2022. De avanserte økonomiene er forventet å, gjennom 2022 og 2023,

1 Verdensbanken, januar 2022: Global Economic Prospects <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34710/9781464816123-Ch01.pdf>

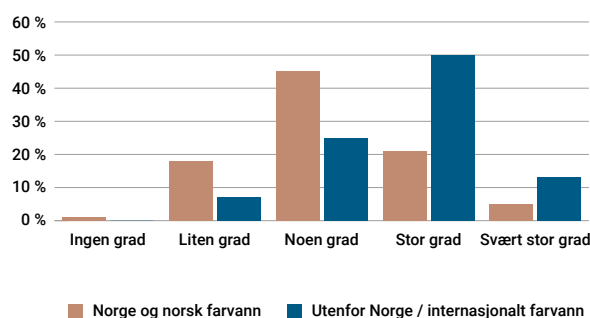
2 IMF, januar 2022: World Economic Outlook Update <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2022/01/25/world-economic-outlook-update-january-2022>

kunne komme tilbake til det nivået man lå på før pandemien. Den forventede økonomiske veksten for 2022 og 2023 i de fremvoksende markedene er ikke sterk nok til å ta disse landene tilbake til det nivået de var på før pandemien.

Det er stor usikkerhet knyttet til 2022-prognosene. En fremvekst av nye Covid-19-varianter kan forlenge pandemien og forårsake nye utfordringer i verdensøkonomien. Det ser også ut til at de utfordringene som har oppstått i forsyningskjeden vil vedvare inn i 2022. Det er også stor volatilitet i energiprisene som har stor påvirkning på både aktivitet og prisnivå i en rekke lands industrivirksomhet. IMF peker på at det også kan oppstå andre globale risikoer ettersom de geopolitiske spenningene forblir høye, og den pågående klimakrisen betyr at sannsynligheten for store naturkatastrofer fortsatt er høy.

Rederiene forventer store operasjonelle utfordringer også i 2022, særlig utenfor Norge. Nesten tre av fire rederier forventer stor grad eller svært stor grad av operasjonelle utfordringer utenfor Norge. Kun en av fire forventer stor grad eller svært stor grad av operasjonelle utfordringer i Norge eller norske farvann. Samtidig ser vi at det er nær ingen rederier som forventer at 2022 skal forløpe uten noen form for operasjonelle utfordringer. Det viser at koronapandemien vil påvirke norske rederier også i 2022.

Rederienes forventninger til operasjonelle utfordringer i 2022 som følge av koronapandemien

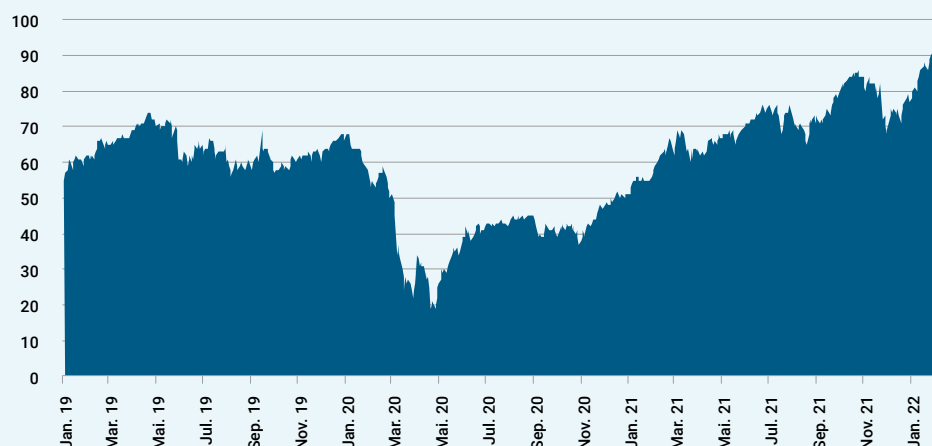


Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

Økt etterspørsel etter skip, og bedre utnyttelse av flåten

For snart to år siden, ved inngangen til pandemien, falt etterspørselen etter skip med 1,8 prosent, den første nedgangen siden finanskrisen, og med en større prosentvis reduksjon enn etter 2008. I fjor steg derimot etterspørselen kraftig med hele 4,7 prosent på årsbasis og gjeninnhentet fallet. Havner som opererer under kapasitet, pandemi-relaterte forsinkelser i bestillinger på nye fartøy, og mange containere som har hopet seg opp i logistikkjedene, har ført til mindre tilgjengelig lastekapasitet i markedet. Dette har gitt økte rater i flere transportsegmenter, og særlig containersegmentet. I år forventer Lorentzen & Stemoco at behovet vil øke ytterligere med 5,9 prosent i det andre året på rad med oppgang.

Oljepris Brent Crude 2019–2022



Kilde: Nasdaq

2020 markerte også bunnpunktet for flåteutnyttelsen, som da var på om lag 80,7 prosent. I fjor steg flåteutnyttelsen til 82,3 prosent og i år forventer Lorentzen & Stemoco at flåteutnyttelsen vil stige til 84,7 prosent. Etterspørselen er svært ulik for de ulike segmentene. Containerskipene nådde i andre halvår av 2020 en utnyttelsesgrad på 90 prosent, og dette har styrket seg ytterligere i løpet av fjoråret og inn i dette året. Deretter følger tørrlastmarkedet, og videre tank- og gassmarkedet.

Økt oljepris gir økt aktivitet

Utviklingen i oljepris påvirker i stor grad norske rederier. Oljeprisen styrer i all hovedsak aktiviteten offshore, og utgjør dermed den viktigste forutsetningen for aktivitet i om lag en tredjedel av den norske utenriksflåten. I tillegg er oljeprisen en viktig faktor i transportsegmentet, da bunkerskostnader utgjør en vesentlig del av skipenes driftskostnader. Dermed vil en høy oljepris være positivt for omsetningen i offshoresegmentene, mens en lav oljepris bidrar til lavere operasjonskostnader i transportsegmentene.

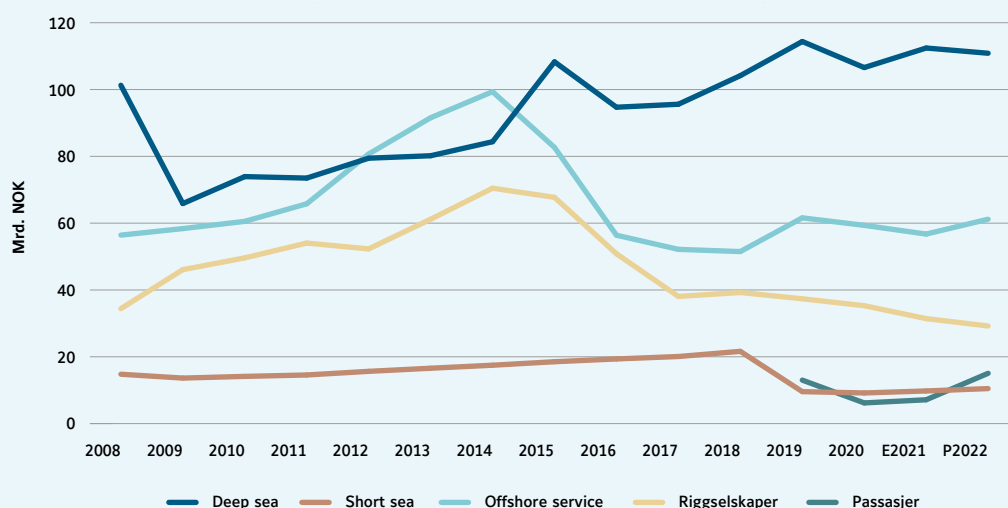
Viktigst for oljeprisen er økende etterspørsel etter olje, samt kuttregimet som ble innført av OPEC+ fra april 2020. Siden den gang har oljeprisen økt til dagens USD 90 pr. fat som følge av at etterspørselen har oversteget tilbudet og lagrene er blitt trukket ned til kritisk lave nivåer.

Økt etterspørsel etter olje har medført økt aktivitet i offshoresegmentene. Offshore service-markedet tok seg opp i 2021 etter et svært svakt 2020. I andre halvdel av 2021 nådde ankerhåndteringsfartøy og PSVer en flåteutnyttelse på 65 prosent. En økning i oljeetterspørsel, sterk oljepris og enheter som blir solgt til nye markeder kan sammen gi gode rater og økt verdi av flåten i offshoresegmentet i 2022.

Vekst i transportsegmentene i 2021 – reduksjon i offshore

De samlede inntektene til rederiene organisert i Norges Rederiforbund har holdt seg relativt stabile fra 216,5 milliarder kroner i 2020 til 217,4 milliarder kroner i 2021. Transportsegmentene, som innbefatter deep sea-rederiene og short sea-rederiene, har siden finanskrisen slo inn over næringen i 2008 gradvis økt sin omsetning, og de utgjør nå nærmere 60 prosent av total omsetning blant rederiene.

Omsetningsutvikling 2008–2022 (inkludert estimat 2021 og prognose 2022)



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Offshoresegmentene har hatt en svært krevende tid siden oljepriskollapsen i 2014. Omsetningen og lønnsomheten er fremdeles langt lavere enn før oljeprisfallet, og foreløpig ikke tilbake på et bærekraftig nivå. I 2021 utgjorde den samlede omsetningen i offshoresegmentene om lag 40 prosent av den totale omsetningen blant rederiene. Dette er betydelig lavere enn i toppåret 2014, da omsetningen i offshorenæringen utgjorde hele 63 prosent av rederienes totale omsetning.

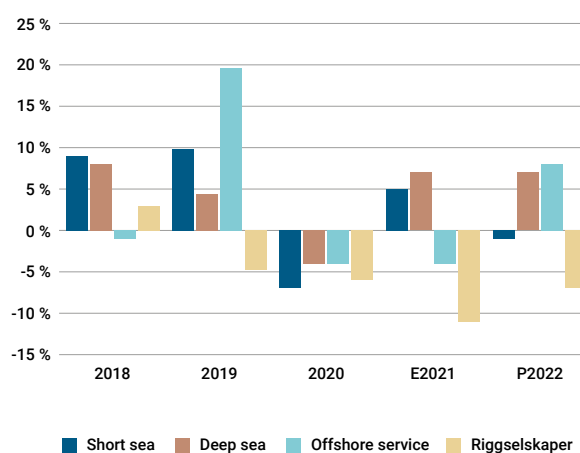
Transportsegmentene opplevde betydelig vekst i omsetning i 2021. Deep sea-rederiene opplevde en vekst på fem prosent, og har nå en total omsetning på over 112 milliarder kroner. Short sea-rederiene hadde en vekst i omsetning på syv prosent, og har nå omsetning på nærmere ti milliarder kroner. Mye av veksten skyldes det svært sterke containermarkedet, som også spiller over på de andre segmentene. Økte volumer og opphoping i havner som følge av svært rask vekst i aktivitet og strenge koronarestriksjoner bidro til å øke behovet for skip med nesten seks prosent.

Også passasjerskipssegmentet opplevde en vekst i omsetning i 2021, men tar bare igjen om lag en syvendedel av nedtrekket de opplevde i 2020. I 2021 var den samlede omsetningen i dette segmentet rett over syv milliarder kroner. Dette er langt unna de forventningene passasjerskipsrederiene oppga i fjorårets undersøkelse. Da oppga dette segmentet en forventning om en vekst på 73 prosent. Dette

viser at pandemien ble lenger og mer alvorlig enn passasjerskipsrederiene kunne se for seg.

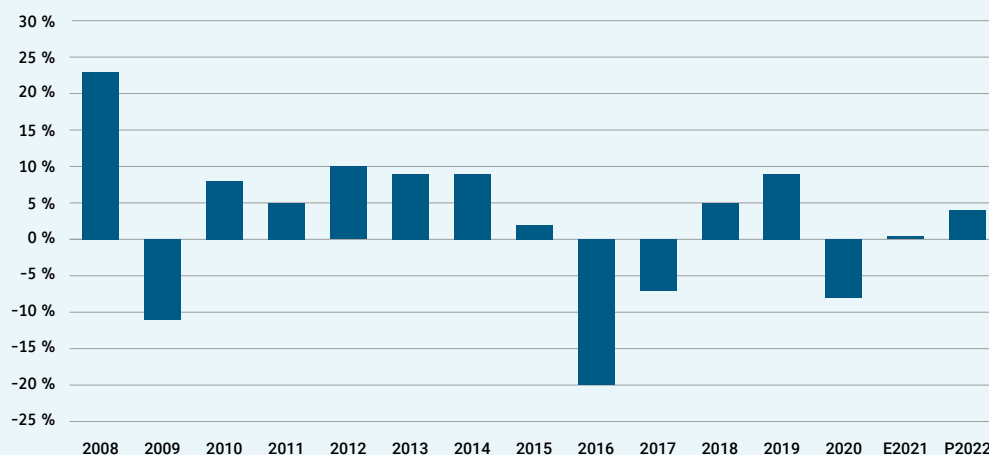
Offshoresegmentene har opplevd en ytterligere nedgang i omsetning. Det er særlig riggselskapene som har hatt et stort omsetningsfall, på elleve prosent. Riggselskapene har med det mer enn halvert omsetningen sin siden 2014, og hadde i 2021 en omsetning på om lag 31 milliarder kroner. Offshore service-rederiene har fått redusert omsetningen sin med ytterligere fire prosent, og har nå en total-omsetning på 56 milliarder kroner. Også dette er nær en halvering av omsetningen sammenlignet med 2014.

Årlige vekstrater for rederigruppene (inkludert estimat 2021 og prognose 2022)



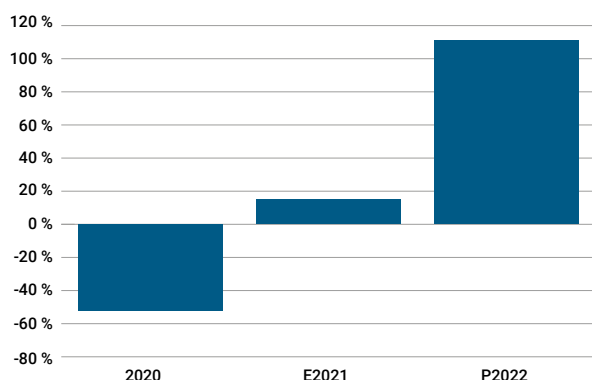
Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Rederienes endring i omsetning fra året før (inkludert estimat 2021 og prognose 2022)



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Årlige vekstrater for passasjerskipsrederiene (inkludert estimat 2021 og prognose 2022)



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Rederiene forventer økte inntekter i 2022

Det er noe økt optimisme for 2022, der det samlet sett er forsiktig positive forventninger til året. Samlet oppgir rederiene at de forventer en økning i omsetning på fire prosent i 2022. Dog er det stort strekk i laget med voldsom ulikhet mellom segmentene, og det er særlig short sea, passasjerskip og offshore service som forventer vekst i omsetning.

Dersom prognosen treffer, vil rederienes samlede inntekter ende på om lag 227 milliarder kroner i 2022, opp fire prosent fra 2021.

Fortsatt krevende i offshore

Det store inntektsfallet blant offshore service-rederiene og riggselskapene etter oljeprisfallet i 2014 preger fortsatt næringen. Næringen har de siste årene gjennomgått svært omfattende restrukturering, blant annet ved salg og vesentlig resirkulering av flåten både innen rigg og offshore service. Økt oljepris og økt aktivitet innen olje- og gassproduksjon har allerede gitt økte rater, og Lorentzen & Stemoco forventer at ratene vil øke ytterligere gjennom 2022.

Offshoresegmentet er svært delt i forventningene knyttet til 2022. Offshore service-rederiene forventer en vesentlig vekst i omsetning, på om lag åtte prosent. Det vil medføre at dette segmentet vil ta seg opp igjen til det nivået som var før pandemien slo til, med en totalomsetning på om lag 61 milliarder kroner.

Riggselskapene forventer en ytterligere nedgang i omsetning i 2022 på om lag syv prosent. Dette sees i sammenheng med at det er et stort antall rigger som er resirkulert og tatt ut av aktivitet på norsk sokkel. Ergo reduseres omsetningen som følge av færre rigger i aktivitet, og ikke direkte som følge av lavere rater. Lorentzen & Stemoco forventer at flere kontrakter og dagens sterke oljepris vil gjøre den tilgjengelige flåten mindre, og sende ratene oppover i dette markedet. Dette kan forklare hvorfor dette segmentet forventer at omsetningen går ned, men samtidig forventer at lønnsomheten går opp.

Transportsegmentene forventer vekst i 2022

Blant short sea-rederiene er det stor optimisme. Hele tre av fire rederier forventer vekst i 2022, og ingen forventer redusert omsetning. Samlet forventer de en vekst på syv prosent, som er en tangering av veksten i fjor. Dette vil være den nest største veksten i omsetning siden finanskrisen i 2008.

Det er betydelig størst optimisme å spore hos passasjerskipsrederiene, der samtlige rederier forventer vekst i 2022. Totalt forventer passasjerskipsrederiene at omsetningen skal mer enn dobles, med en vekst på 111 prosent. Dette kommer som følge av at passasjerskipsrederiene ser for seg en normalisering av markedssituasjonen i 2022. En slik vekst vil løfte omsetningen til passasjerskipsrederiene til over det nivået de var på før pandemien brøt ut.

Deep sea-segmentet er splittet i sine forventninger til 2022. 15 prosent av rederiene oppgir at de har forventninger om vesentlig redusert omsetning, noe som forklares med omstrukturering av flåten gjennom salg av skip. De øvrige rederiene forventer om lag samme eller noe økt omsetning som følge av bedre markeder. De bedre markedene for deep sea skyldes at det rekordsterke containerskipmarkedet gir bedre markeder for både bilskip, bulkskip og tørrlastmarkedet. Et eksempel på dette er at bruktbiler, som tidligere har blitt fraktet i container, nå i større grad fraktes på bilskip. Samlet er det en

forventning om en reduksjon på om lag én prosent i omsetningen i 2022, som henger sammen med endringer i antall skip i flåten.

Rederiene er delt om forventet lønnsomhet

Det er økende optimisme i næringen knyttet til lønnsomheten i 2022. Samlet oppgir om lag tre av fem at de forventer økt lønnsomhet i 2022 sammenlignet med 2021. Dette er en vesentlig bedring fra i fjor, da under halvparten oppga slike forventninger.

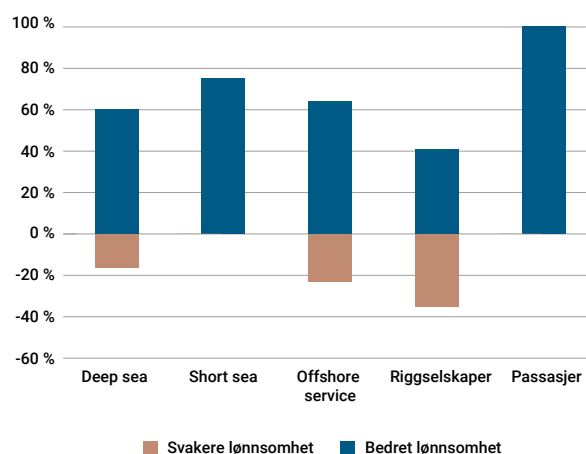
Også blant offshore service-rederiene og riggselskapene er det flere selskaper som forventer økt lønnsomhet enn det er selskaper som forventer redusert lønnsomhet. 64 prosent av offshore service-rederiene og 41 prosent av riggselskapene forventer økt lønnsomhet i 2022. Dette er første gang at begge offshoresegmentene forventer en styrking av lønnsomheten. Disse segmentene har operert i svært svake markeder siden oljeprisfallet i 2014, der en rekke rederier har måttet ta store tap og verdinedskrivninger. Økt lønnsomhet i offshore service-rederiene og riggselskapene er ikke ensbetydende med store overskudd eller bærekraftig økonomi, men kan bety at næringen nå kan ta noen steg på vei mot lysere tider. Samtidig oppgir et av fem offshore service-rederier og et av tre riggselskaper at de forventer ytterligere reduksjon i lønnsomheten i 2022.

Innen deep sea oppgir tre av fem at de forventer at lønnsomheten skal styrke seg i 2022. Det er kun en av syv som forventer redusert lønnsomhet dette året. Det er dobbelt så mange rederier – åtte prosent – som forventer vesentlig bedret lønnsomhet, sammenlignet med de fire prosentene som forventer vesentlig redusert lønnsomhet.

Blant short sea-rederiene er det ingen som forventer redusert lønnsomhet i 2022, og hele tre av fire rederier forventer økt lønnsomhet. Et av fire rederier i dette segmentet oppgir at det trolig blir uendret lønnsomhet i 2022. Denne samlede optimismen i short sea-segmentet kan tyde på at rederiene forventer at de gode markedene de har stått i det siste året vil vedvare også inn i 2022.

Innen passasjerskipsegmentet har samtlige rederier forventninger om bedret lønnsomhet i 2022. Dette skyldes at store deler av virksomheten til passasjerskipene ble stoppet som følge av koronapandemien, og at dette medførte et betydelig nedtrekk i driftsresultatet for disse rederiene i 2020 og 2021. I likhet med offshore, er det ikke gitt at økt lønnsomhet i denne sammenhengen er ensbetydende med positivt driftsresultat. Også i denne sammenhengen kan økt lønnsomhet bety redusert negativt driftsresultat.

Rederienes forventninger til utviklingen i driftsresultat i 2022 sammenlignet med 2021



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

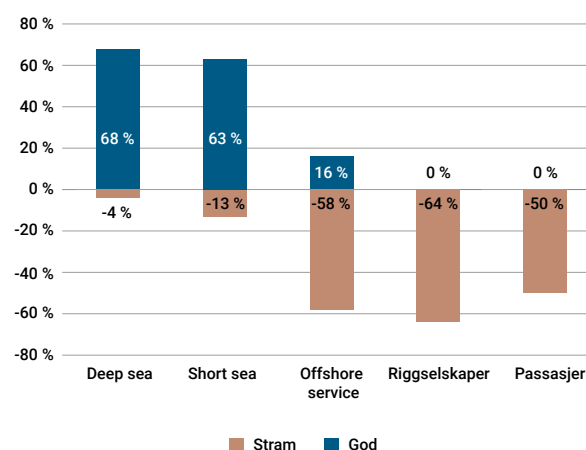
Stram kapitaltilgang for offshore

Maritim næring påvirkes av omgivelsene rundt oss. Siden finanskrisen i 2008 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. I tillegg har ustabiliteten skapt av pandemien i stor grad påvirket rederienes kapitaltilgang, særlig innen passasjerskipssegmentet.

Rederienes kapitaltilgang har vært svak helt siden 2015. Andelen som har vurdert kapitaltilgangen som god har ligget på om lag 15 til 25 prosent. Tilsvarende har andelen som har opplevd stram kapitaltilgang vært på om lag 40 til 60 prosent.

I 2022 ser vi tegn til bedring i kapitaltilgangen. Tre av ti rederier oppgir at de opplever god kapitaltilgang, og fire av ti rederier opplever stram kapitaltilgang. Samtlige segmenter opplever en bedring i kapitaltilgangen sammenlignet med i fjor. Det er vesentlig bedring i kapitaltilgangen for deep sea og short sea. Offshoresegmentene og passasjerskipssegmentet oppgir at det fremdeles er krevende kapitaltilgang, dog ser vi at det er en svak bedring fra 2021.

Opplevd kapitaltilgang per januar 2022



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Det er store variasjoner mellom segmentene når det gjelder vurdering av kapitaltilgangen. Mest krevende er situasjonen for offshoresegmentene. Hele 64 prosent av riggselskapene opplever at kapitaltilgangen er stram eller meget stram. Ingen riggselskaper kan rapportere om god eller meget god kapitaltilgang. Også offshore service-rederiene opplever krevende kapitaltilgang, og nær seks av ti rederier oppgir en stram eller meget stram tilgang på kapital. Kun 16 prosent av rederiene oppgir at de har god kapitaltilgang, og kun tre prosent oppgir å ha meget god kapitaltilgang.

Den krevende kapitaltilgangen innen offshore har vedvart siden oljeprisfallet i 2014, og har medført restruktureringer og betydelige refinansieringsrunder i rederiene. At det fremdeles er krevende kapitaltilgang i dette segmentet, viser at det utfordrende markedsbildet som dette segmentet har operert i vil vedvare inn i 2022.

Innen transportsegmentene er selskapene betydelig bedre stilt med tanke på kapitaltilgang. Blant deep sea-rederiene oppgir nærmere 70 prosent at de har god eller meget god kapitaltilgang. Samtidig oppgir kun fire prosent at kapitaltilgangen er stram. Over 60 prosent av selskapene innen short sea vurderer kapitaltilgangen til å være god. Samtidig oppgir 13 prosent at kapitaltilgangen er stram. Den gode kapitaltilgangen i transportsegmentene gjenspeiler den gode markedssituasjonen som de står i. God kapitaltilgang i disse segmentene er viktige forutsetninger for å kunne gjøre nødvendige investeringer i ny teknologi og miljøvennlige løsninger for å ta de neste stegene mot det grønne skiftet i skipsfarten.

Passasjerskipsrederiene oppgir en krevende kapitaltilgang. Halvparten av rederiene oppgir at kapitaltilgangen er stram, og ingen av rederiene mener kapitaltilgangen er god. Det er god grunn til å anta at den svake kapitaltilgangen henger tett sammen med det vesentlige fallet i omsetning og lønnsomhet i dette segmentet.

Forventet bedring av kapitaltilgangen

Forventningene om kapitaltilgang i 2022 er opp-løftende. Tre av ti rederier forventer bedre tilgang på kapital. 15 prosent forventer dårligere tilgang på kapital, og litt over halvparten forventer en kapitaltilgang tilsvarende den i dag. Også her er det et tydelig skille mellom transportsegmentet (deep sea og short sea) og offshoresegmentet (offshore service og riggselskapene).

I deep sea er det en forventning om ytterligere bedring i kapitaltilgang. 36 prosent av rederiene forventer bedre kapitaltilgang i 2022 enn i 2021. Kun fire prosent forventer dårligere kapitaltilgang. I short sea-segmentet er det store forventninger til bedre tilgang på kapital i 2022. I dette segmentet forventer om lag seks av ti at kapitaltilgangen blir bedre i 2022, og ingen forventer en dårligere kapitaltilgang. Dette er godt nytt for evnen til å få til flåtefornyelse i dette segmentet, og dermed også positive nyheter for potensialet for å utvikle og ta i bruk nye og mer klimavennlige løsninger i skipsfarten.

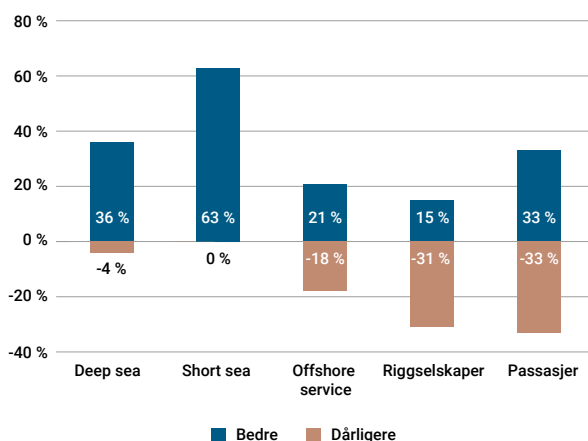
Blant passasjerskipsrederiene er det om lag et av tre rederier som oppgir forventninger om bedre kapitaltilgang, og like mange rederier som forventer noe dårligere kapitaltilgang.

Offshore service-rederiene og riggselskapene er klart mest pessimistiske til utviklingen i kapitaltilgang for 2022, men likevel er det en vesentlig bedring fra i fjor. Om lag to av ti av offshore service-rederiene forventer en ytterligere innstramming i tilgangen på

kapital. I fjor var det over halvparten som oppga det samme. Flere enn to av ti rederier i dette segmentet ser for seg at kapitaltilgangen skal bli bedre i 2022. Dette er positive signaler som kan tyde på at også kapitalmarkedene begynner å se lyspunkter i offshore.

Riggselskapene har lave forventninger til 2022, men også her ser vi en svak forbedring fra i fjor. Om lag tre av ti av riggselskapene forventer at kapitaltilgangen blir ytterligere innstrammet i det kommende året. I fjor oppga over fire av ti forventninger om det samme. I år oppgir 15 prosent av riggselskapene at de forventer en bedring i kapitaltilgangen. Dette er en vesentlig bedring fra i fjor, da ingen forventet en bedring i kapitaltilgangen det kommende året.

Forventninger til kapitaltilgang i 2022



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

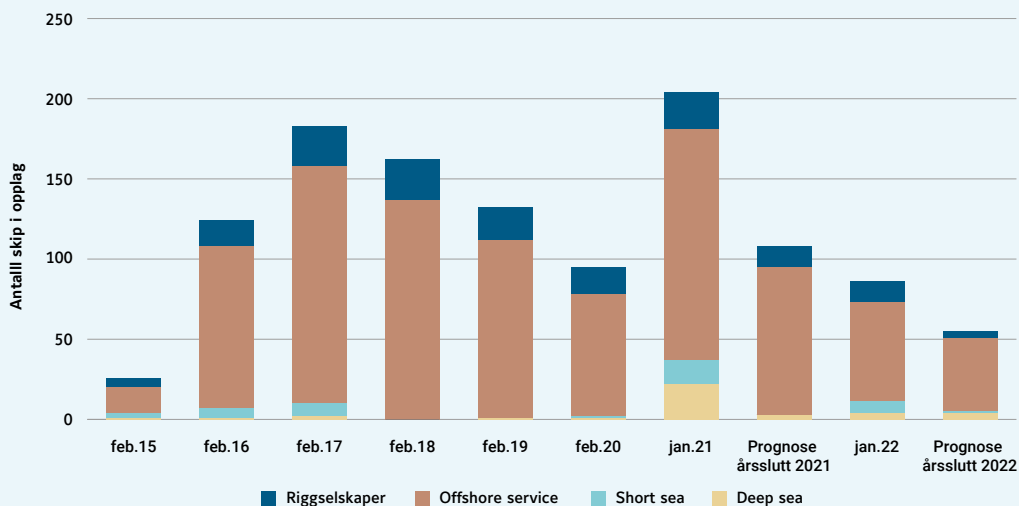
Vesentlig færre skip i opplag

Skip i opplag taper seg i verdi og innebærer løpende kostnader for eierselskapene. Etter et svært krevende 2020, er det tydelig at aktiviteten har tatt seg vesentlig opp i 2021. Opplagstallet har gått fra 204 skip og rigger i opplag i januar 2021, til 86 skip og rigger i opplag i januar 2022. Dette er vesentlig bedre enn prognosen fra fjorårets undersøkelse, der rederiene oppga at de forventet å ha 108 skip og rigger i opplag ved årsslutt. Fremdeles har samtlige segmenter skip i opplag, noe som viser at nedtrekket har truffet på tvers av segmentene.

Opplagstallet i januar 2022 er vesentlig bedre enn forventningene fra fjorårets undersøkelse. Da var forventningene at 108 skip og rigger skulle ligge i opplag ved årsslutt, noe som innebar om lag en halvering av opplagstallene. Nå rapporterer rederiene at 86 skip og rigger er i opplag. Dette tyder på at 2021 kunne by på en bedre markedssituasjon enn det rederiene forventet.

Det er fremdeles offshore service-rederiene som har høye opplagstall. 62 offshore service-fartøy ligger i bøyene, der 52 av dem ligger i Norge og ti ligger i utlandet. Dette er en vesentlig nedgang fra i fjor, da 144 offshore service-fartøy lå i bøyene. Situasjonen er også bedre enn det offshore service-rederiene forventet for 2021. I fjor oppga de en forventning om at det ved årsslutt 2021 skulle ligge 92 skip i opplag, noe som er vesentlig høyere enn de 62 skipene som nå ligger i opplag.

Opplagstall fra 2015 til 2022



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Også riggselskapene har redusert opplagstallene vesentlig. Riggselskapene gikk inn i 2021 med 23 skip i opplag. Forventningen om at det ved årsslutt skulle være 13 rigger i opplag har blitt innfridd – på merket.

Også deep sea-rederiene har skip i opplag. Per januar 2022 har deep sea-rederiene totalt fire skip i opplag. Dette er en vesentlig reduksjon fra i fjor, da dette segmentet hadde 22 skip i opplag. Dette reflekterer det sterke markedet som deep sea-segmentet nå opererer i.

Short sea-rederiene har syv skip i opplag. Disse skipene er utelukkende knyttet til passasjertransport, og viser hvor krevende markedet har vært for passasjerskipsrederiene de siste to årene.

Opplagstallet forventes ytterligere redusert

Samtlige segmenter forventer en ytterligere reduksjon i opplagstallene i 2022. Totalt forventer rederiene at opplagstallene skal reduseres med over en tredjedel. Det er særlig innen offshore at det er store og positive forventninger til 2022. Passasjerskipsrederiene forventer at det kun er ett skip som er i opplag ved utgangen av 2022.

Innen offshore service forventes det at 16 skip skal ut av opplag, en nedgang fra 62 skip til 46 skip. Blant riggselskapene er det en forventning om at ni rigger skal ut av opplag, slik at opplagstallet går ned fra 13 til fire rigger i opplag. Noe av dette nedtrekket kan forklares med at det tas tonnasje ut av markedet

gjennom resirkulering, og at selskapene har solgt tonnasje.

Ytterligere resirkulering offshore

Ti prosent av rederiene oppgir at de har planer om å resirkulere skip eller rigger i 2022. Høyest antall skip som planlegges resirkulert finner vi innen offshore service. Her planlegges det at totalt 18 skip skal resirkuleres. Det planlegges også for at én rigg, og fire deep sea-fartøy skal resirkuleres i 2022. På motsatt ende av skalaen er det ingen short sea-rederier som planlegger å resirkulere skip i 2022. Heller ingen passasjerskip er planlagt resirkulert i 2022.

Over halvparten av rederiene vil bestille nye skip de neste fem årene

I årets undersøkelse oppgir 54 prosent av rederiene at de har planer om å bestille nye skip eller rigger i løpet av de neste fem årene. Rederiene anslår at de vil bestille til sammen 162 skip og åtte rigger de neste fem årene. Det er særlig innen transportsegmentene (deep sea og short sea) hvor størst andel av rederiene oppgir at de tenker å kontrahere.

Innen deep sea oppgir nesten seks av ti at de skal kontrahere skip de neste fem årene. Dette segmentet står for nesten halvparten av de anslåtte kontraheringene de neste fem årene, med sine estimerte 81 nybygg.

Også innen nærskipsfarten ser vi et stort behov og et sterkt ønske om flåtefornyelse. Ni av ti

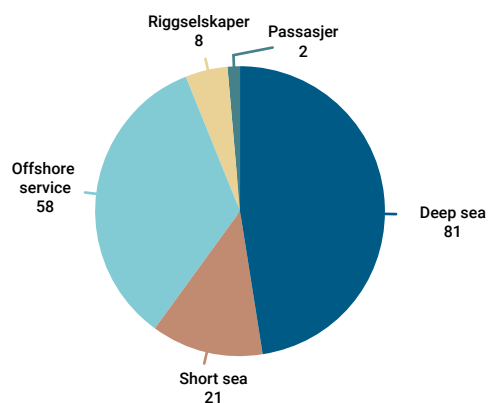


short sea-rederier har planer om å bestille nye skip i løpet av de neste fem årene. Dette betyr at potensialet for fornyelse i short sea er stort og at gjennomsnittsalderen for short sea-skip vil reduseres. Potensialet for å teste ut ny klima- og miljøteknologi er stort i nærskipsfarten, da det er kortere avstander og hyppigere anløp enn for skip i deep sea og offshore service. Totalt forventer dette segmentet å kontrahere 21 skip de neste fem årene.

Nesten halvparten av offshore service-rederiene planlegger å bygge nye skip de neste fem årene. Totalt oppgir offshore service-rederiene at de anslår å kontrahere totalt 58 skip. Og nær fire av ti riggselskaper oppgir at de anslår å bygge totalt åtte rigger.

Også innen passasjerskipsegmentet forventes det nybygg. Her anslås det at det vil kontraheres to nye skip de neste fem årene.

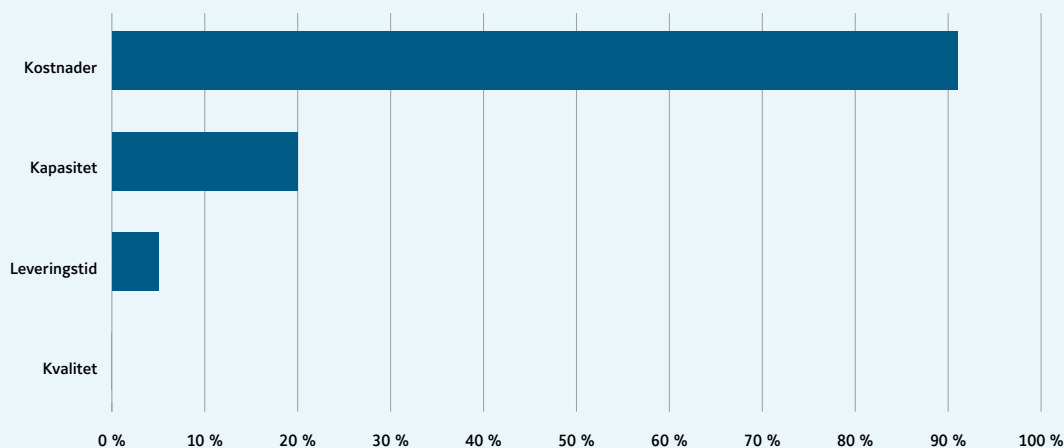
Antall nye skip og rigger rederiene vurderer å kontrahere de kommende fem årene



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

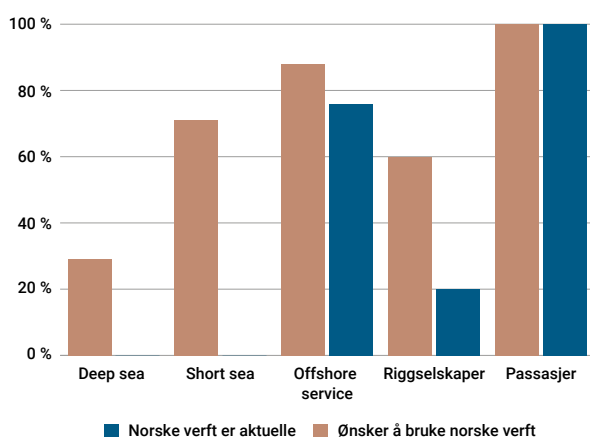
Norske rederier er svært viktige for norske verft og leverandørindustrien. Kontrahering av nye skip vil innebære bedring av ordreboken både for norske verft og utstyrsleverandører i den maritime klyngen. Om lag to av tre rederier ønsker å bruke norske verft ved bygging av sine fartøy. Men dessverre mener kun en av tre at norske verft vil være aktuelle.

Rederienes vurdering av barrierer som hindrer bruk av norske verft ved kontrahering



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Andel rederier som hhv. ønsker å benytte norske verft og anser norske verft som aktuelle ved kontrahering



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Blant short sea-rederiene er det ingen som vurderer norske verft som aktuelle. Dette tallet er vesentlig høyere innen offshore service, der tre av fire oppgir at norske verft vil være aktuelle ved bygging av skip. Innen passasjersegmentet oppgis det at norske verft både er ønskelige og aktuelle for bygging av skip. Innen deep sea er det ingen rederier som anser norske verft som aktuelle.

Når rederiene blir spurt om hvilke barrierer som gjør at de ikke velger norske verft svarer over 90 prosent av rederiene at kostnadene er et hinder. For deep sea-rederiene er det en kombinasjon av kostnader og kapasitet. Noe av forklaringen ligger da i verftenes størrelse på dokk og norske verfts manglende evne til å levere store bulk- eller tankskip.

For short sea-segmentet er det utelukkende kostnader som er barrieren. Dette viser at det er et stort potensial for bygging av short sea-fartøyer i Norge, dersom byggekostnadene blir redusert. Dersom flere skip bygges i Norge vil det både bringe ringvirkninger til de maritime klyngene langs kysten, samt gi økt aktivitet ved verftene som siden oljeprisfallet har stått i en svært krevende situasjon.

For offshore service-rederiene er norske verft fremdeles aktuelle for bygging av skip, og en økende ordrebok fra offshore service-rederiene vil være gode nyheter for verftsindustrien og resten av den norske maritime næringen.



FLÅTEN I TALL

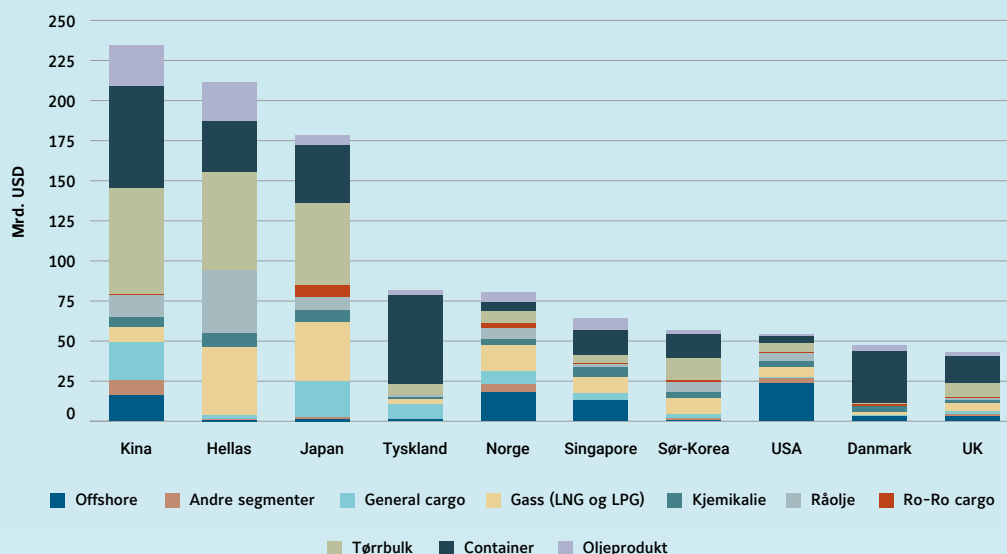
Foto: Anne Lise Norheim

Norge på femteplass blant verdens skipsfartsnasjoner

Verdien på den samlede verdensflåten er i 2022 beregnet til 1530 milliarder dollar. De ti største skipsfartsnasjonene innehar 70 prosent av dette. Norge ligger på en femteplass. Kina, Japan og Hellas

er de tre desidert største nasjonene etterfulgt av Tyskland og Norge. I den norske flåten har gasstank- og offshoresegmentet høyest markedsverdi.

Verdens ti største skipsfartsnasjoner rangert etter flåteverdi 2022. Mrd. USD



Kilde: Clarksons World Fleet Register/ Menon Economics

Koronapandemien har de siste to årene forårsaket store økonomiske utfordringer for den internasjonale forsyningskjeden innen frakt av gods. Utfordringene brer seg fra ineffektiv havnedrift til mangel på råvarer. Endringer i verdenshandelen har ført til en betydelig økning i fraktrater for container- og tørrbulkskip. Fraktratene for containerskip har de siste par årene vært opptil syv ganger så høye sammenlignet med 2019. Tilsvarende for tørrbulk ser man mer enn en dobling i fraktrater.¹ Disse prisendringene gir derfor store utslag i flåteverdien.

Frem til i år har data fra IHS Markit blitt brukt for å beregne størrelse og sammensetning av de enkelte lands skipsflåter, mens prisdata i hovedsak er hentet fra Clarksons Platou. Fra og med 2022 er datagrunnlag for beregning av sammensetning og størrelse på flåtene hentet fra Clarksons World Fleet

Register. Disse to datakildene er ikke helt like, noe som medfører at resultatene i årets verdisseting er noe ulik tidligere år. Den største forskjellen i datagrunnlaget er at Clarksons har en bredere dekning av fartøy på tvers av nasjoner. IHS Markit hadde rundt 11 000 fartøy med ukjent eiernasjonaltitet, mens Clarksons kun har i overkant av 1000 fartøy med ukjent nasjonalitet.

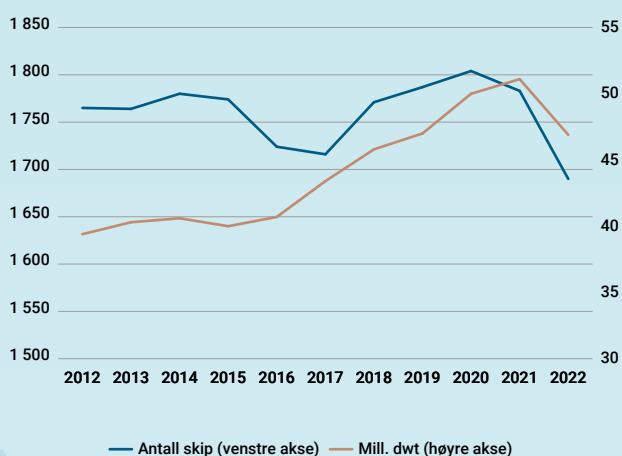
Endring i datakilden, og dermed dekningsgrad, i kombinasjon med mer presis eierskapsinformasjon og oppdatering av verdsettelsesgrunnlaget, fører til sterke økninger i flåteverdien for noen nasjoner innen noen segmenter. Den kraftige verdiøkningen i særlig gass- og tørrbulksegmentet i den norske flåten er eksempler på dette. Likevel baserer årets analyser seg på et sterkere datagrunnlag enn tidligere med færre usikkerhetsmomenter.

¹ Clarksons Research – World Fleet Monitor Volume 13, No.1 January 2022

Den norskkontrollerte utenriksflåten

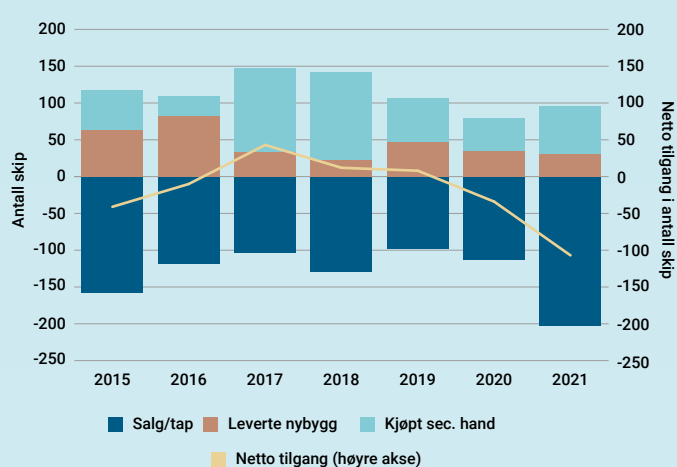
Den norskkontrollerte utenriksflåten har de siste årene opplevd en god vekst i både antall skip og tonnasje, men har hatt en nedgang gjennom året 2021. Per januar 2022 teller flåten totalt 1690 skip med en samlet tonnasje på 46,9 millioner dødvekttonn. På samme tid i fjor besto flåten av 1783 skip på 51,1 millioner dødvekttonn. Gjennom året er det solgt rundt 200 skip, samtidig som det er kommet til 100 skip. Den største nedgangen finner vi i offshore servicesegmentet. Her er det nær femti skip færre i 2022 enn for et år siden.

Den norskkontrollerte utenriksflåten – utvikling 2012–2022



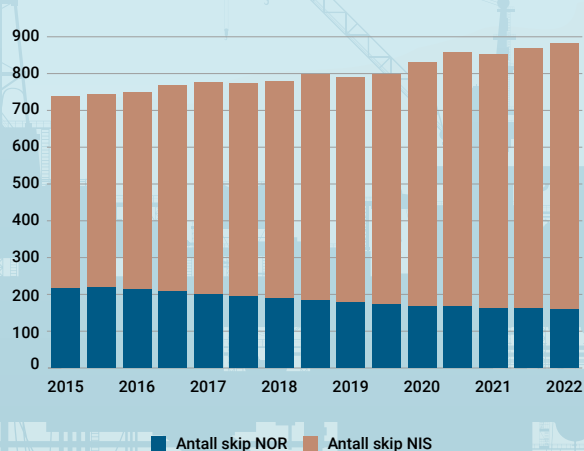
Kilde: Norges Rederiforbund

Tilgang og avgang i antall skip for norskkontrollert utenriksflåte – utvikling 2015–2021



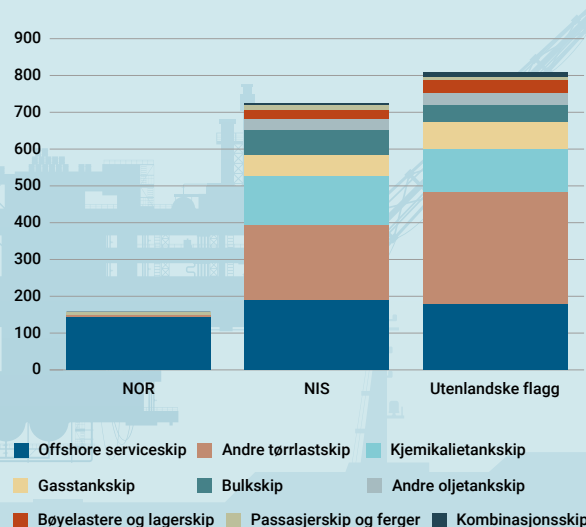
Kilde: Norges Rederiforbund

Den norskkontrollerte utenriksflåten – Skip i NIS og NOR – utvikling 2015–2022



Kilde: Norges Rederiforbund

Den norskkontrollerte utenriksflåten – antall skip fordelt på flagg og skipstyper per 1. januar 2022



Kilde: Norges Rederiforbund

Norsk flagg er attraktivt

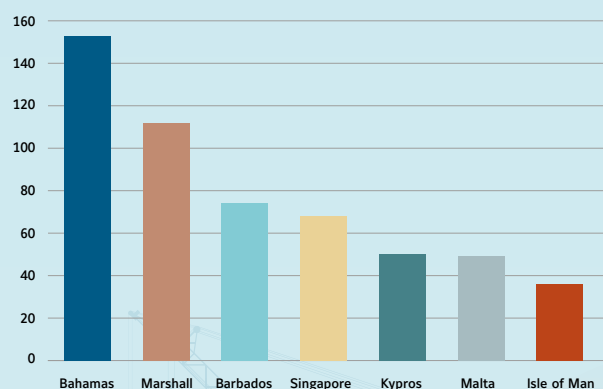
Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) har isolert sett hatt en vekst det siste året med en økning på 33 skip, og teller 724 skip per 1. januar 2022. Norsk ordinært register (NOR) har svekket seg noe blant utenriksrederiene i samme periode, men samlet sett har det norske flagget likevel styrket seg kraftig, og har hatt en økning på over 100 skip de siste tre år. Flere rederier velger norsk flagg på sine fartøy og flagger hjem, samt at flere nybygg blir levert til norsk flagg. På spørsmål i årets medlemsundersøkelse om det er aktuelt å flagge skip hjem i inneværende år, svarer Rederiforbundets medlemmer at potensialet er på nær 50 skip.

Sammensetningen av den norskkontrollerte utenriksflåten viser at offshore serviceskip er forbigått av tørrlastsegmentet, som nå er det største segmentet i flåten målt i antall skip. I Norsk ordinært register (NOR) er sammensetningen nesten uforandret, og består primært av offshore servicefartøy og passasjerskip.

Norskkontrollert ordrebok

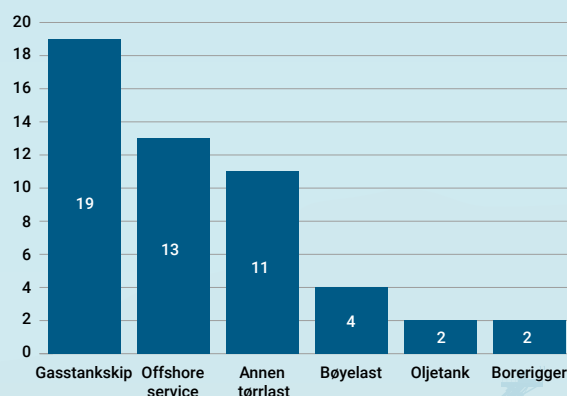
Utenriksrederienes ordrebok består nå av 49 skip og to borerigger. Ordreboken har ikke vært så beskjeden på nærmere 30 år, som den har vært de tre siste årene. I 2008 talte ordreboken opp mot 400 skip. De fleste skipene i dagens ordrebok skal leveres i 2022 og 2023. I årets første måneder er det også inngått flere skip til havvindservice markedet, og en serie med moderne biltransportskip.

Den norskkontrollerte utenriksflåten – Skip under utenlandsk flagg 1. januar 2022



Kilde: Norges Rederiforbund

Norske utenriksrederiers ordrebok 1. januar 2022 – fordelt på typer



Kilde: Norges Rederiforbund



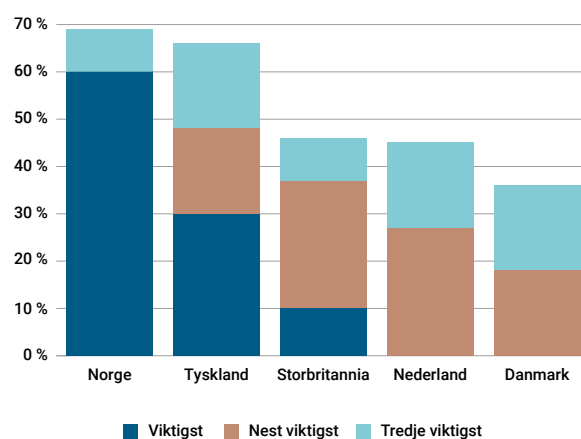
Short sea

Rederier i short sea-segmentet, også kalt nærskipsfart, transporterer alle typer gods og passasjerer. Disse opererer mellom norsk og europeisk havn, og mellom havner i Europa. En stor del av den interne transporten i Europa fraktes på kjøll, og dette gjør at nærskipsfarten spiller en avgjørende rolle for næringslivets transportbehov og norsk industris konkurransekraft. Rederiforbundets medlemmer i nærskipsfart kontrollerer om lag 120 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. Flere rederier i dette segmentet posisjonerer seg for det grønne skiftet, og har skip i bestilling. Felles for de alle er at de nye fartøyene skal leveres med miljøvennlige løsninger, som vil redusere klimautslipp.

For rederiene som opererer i nærskipsfart, er det Norge, Tyskland og Storbritannia som trekkes frem som land av særlig interesse. 60 prosent av rederiene rangerer Norge som det klart viktigste landet, som

er opp fra fjorårets 40 prosent. 30 prosent svarer at Tyskland er viktigst, og ti prosent svarer Storbritannia. Disse landene har holdt seg stabile som de viktigste landene for nærskipsfarten i tillegg til Norge, selv om de i år har endret rekkefølge i oversikten.

Land av særlig interesse for short sea-rederier



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

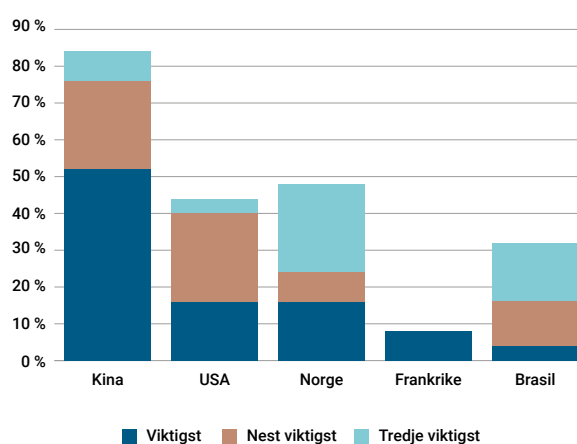


Deep sea

Deep sea-flåten består av flere segmenter hvor norske rederier er verdensledende og innehar solide markedsandeler. Segmenter som bilfrakt, LNG, bøyelastere og kjemikalie 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 på daglig basis. Selskapene har en rekke kontorer utenlands og norske rederier har med dette en sterk tilstedeværelse på alle kontinenter.

Deep sea-rederiene trekker frem Kina som det største landet av særlig interesse. Deretter følger USA og Norge. 50 prosent av rederiene i dette segmentet rangerer Kina som viktigst. Dette er en liten nedgang fra i fjor. Nær 50 prosent oppgir USA som ett av de viktigste landene.

Land av særlig interesse for deep sea-rederier



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Offshore service- og riggselskaper

Norge er en av verdens største maritime offshore-nasjoner. Rederiene deltar i alle faser av petroleums-aktiviteten, fra de første seismiske undersøkelser og leting, til produksjon og til slutt nedstenging av avsluttede felt. Offshore service-rederiene ser også muligheter i havvindmarkedet, hvor de norske rederiene har en klar fordel med sin eksisterende kompetanse. Flere rederier leverer allerede tjenester til havvind, og det er flere som nå investerer i tonnasje spesielt for dette markedet.

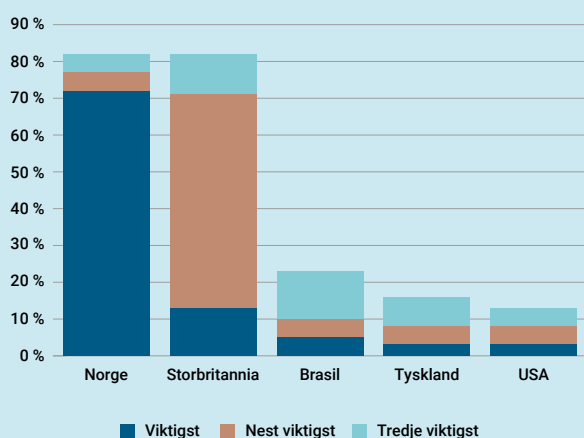
Den norske offshoreflåten har ellers et høyt innslag av fartøyer for transport av forsyninger og utstyr til og fra offshoreinstallasjoner. Nordsjøen og særlig norsk sokkel er det viktigste markedet for norsk offshore-næring, og er en svært viktig arena for å sikre grunnlaget for internasjonal konkurransekraft for

offshoreselskapene. I tillegg er tilstedeværelsen høy på andre lands sokler. Rederiforbundets medlemmer kontrollerer 50 flyttbare offshoreinnretninger, og en stor offshoreflåte bestående av nær 500 fartøy.

Land av særlig interesse for offshore service- og riggselskaper

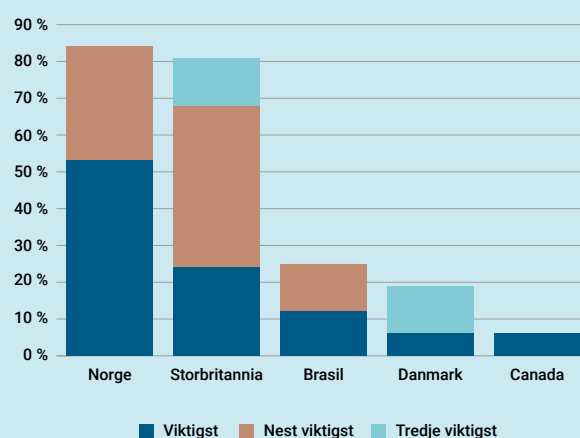
For offshore service-rederiene og riggselskapene opprettholder Norge, Storbritannia og Brasil sine posisjoner som land av særlig stor interesse. Over 70 prosent av rederiene innen offshore service oppgir Norge som det aller viktigste landet. Over 50 prosent av riggselskapene sier det samme. Dette viser tydelig viktigheten av Nordsjøen for disse selskapene. Storbritannia og Brasil rangerer på de neste plassene for både offshore service-rederiene og riggselskapene.

Land av særlig interesse for offshore service-rederier



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Land av særlig interesse for riggselskaper



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund



Foto: Anne Lise Norheim

REDERIFORBUNDET MENER ...



Aktiv maritim politikk virker. Norsk skipsfart driver i tøff internasjonal konkurranse. Attraktiviteten til Norge som maritimt lokaliseringsland handler om at rammebetingelsene må være stabile, forutsigbare og internasjonalt konkurransedyktige.



Skipsfarten skal bli klimanøytral. Et CO₂-fond kan akselerere utviklingen av ny teknologi og alternative energiformer i maritim næring.





Verdens energiproduksjon er i rask omstilling. Det haster med flere avklaringer for å realisere vindkraftutbygging til havs – og et nytt norsk industrieventyr.



Det er avgjørende at norske myndigheter støtter opp om internasjonal rettsorden og multilaterale styringssystemer i en tid hvor globaliseringen i økende grad utfordres av regionale fremstøt, nasjonale interesser og proteksjonistiske krefter.



Privat eierskap gir velferd og grønn omstilling

I mange lokalsamfunn langs norskekysten står de maritime bedriftene for over halvparten av sysselsettingen i privat sektor, noe som igjen er selve bærebjelken for vår velferd. Alt er drevet frem og finansiert av lokale, private eiere med vilje til langsiktig tenkning og verdibygging.

– Vi trenger gode rammebetingelser som skaper et mer investeringsvennlig Norge, slik at norske eiere stiller på like vilkår med utenlandske konkurrenter. Hvis vi ikke fjerner ekstrakostnaden på norsk eierskap kan vi heller ikke klage over at norske bedrifter selges til utlandet, sier president i Norges Rederiforbund, Paul-Christian Rieber.

Paul-Christian Rieber er administrerende direktør i GC Rieber AS og styreleder i GC Rieber Shipping ASA. GC Rieber har hovedkontor i Bergen og er et privat eiet selskap med virksomhet innen shipping rettet mot offshore og fornybar energi, eiendomsutvikling og flere industrivirksomheter.

– Norske eiere konkurrerer med utenlandske eiere, og formuesskatten på den kapitalen som arbeider i bedriften er en betydelig konkurranseulempa for de norskeide bedriftene. Konkurransedyktige rammebetingelser for norsk privat eierskap er sentralt for videreutviklingen av blant annet den maritime klyngen i Norge, sier Rieber.

Formuesskatten er en særskatt på norsk eierskap, som systematisk diskriminerer norske private eiere i forhold til statlige og utenlandske eiergrupper. Den



Foto: Camilla Waage

tapper i tillegg bedriftene for kapital som kunne gått til innovasjon, grønn omstilling og nye arbeidsplasser. Norges Rederiforbund arbeider derfor for å redusere og på sikt fjerne formuesskatten på arbeidende kapital.

– Vi har lagt bak oss to svært krevende år for norsk næringsliv, med store likviditetsutfordringer som følge av Covid-19-utbruddet og et krevende globalt marked. I tillegg har offshore service-rederiene hatt store utfordringer gjennom flere år, og har i dag en rekke skip i opplag.

– Det er derfor nødvendig å avvikle formuesskatt på arbeidende kapital, slik at norske bedrifter fortsatt er norskeide når vi kommer tilbake til en mer normal markedssituasjon. Dette vil legge til rette for langsiktig eierskap, trygge arbeidsplasser og videre verdiskaping og velferd langs hele kysten, avslutter Rieber.



Foto: Wikimedia Commons

Maritim politikk virker

For at Norge skal opprettholde sin posisjon som en maritim stormakt trengs internasjonalt konkurransedyktige rammevilkår. Norsk maritim næring sysselsetter nærmere 85 000 mennesker i Norge og skaper verdier for 154 milliarder kroner i året.



LES MER
Maritim verdiskaping

Norge er et av få land med en komplett maritim klynge. Klyngen består av internasjonalt ledende selskaper som designer, bygger, opererer og omsetter skip, og leverer utstyr og tjenester. Kjernen i denne klyngen er rederiene. De utgjør den største delen av maritim næring, målt i både verdiskaping og sysselsetting. For maritim næring er konkurransedyktig rederiskatteordning, nettolønnsordning for sjøfolk og et attraktivt skipsregister de viktigste rammebetingelsene i en skarp internasjonal konkurranse.



LES MER
Maritim næring er en distriktsnæring

Aktiv maritim politikk fører til innflagging

Som skipsfartsnasjon er det viktig for Norge å ha en stor andel av flåten under norsk flagg. Det er med på å opprettholde og videreutvikle kompetansen til sjøfartsadministrasjonene i Norge og styrker Norges gjennomslagskraft i internasjonale fora som IMO og FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon. Den viktigste faktoren for valg av NIS fremfor utenlandske registre er at rederiene har stabile og konkurransedyktige rammebetingelser i Norge, samt en velfungerende norsk sjøfartsadministrasjon.

De siste fem årene har nærmere 200 skip flagget inn til norsk register. Dette er resultater av en forutsigbar norsk maritim politikk. I medlemsundersøkelsen oppgir rederiene at de vurderer å flagge inn 49 skip til norsk register, NOR eller NIS, fordelt på 22 deep sea-skip, elleve short sea-skip og 16 offshore service-fartøy i inneværende år. For å realisere og øke dette potensialet er det avgjørende at forutsigbarheten fortsetter.

- 94 prosent av rederiene mener det er viktig eller svært viktig å avvikle formuesskatten på arbeidende kapital for å styrke norsk privat eierskap

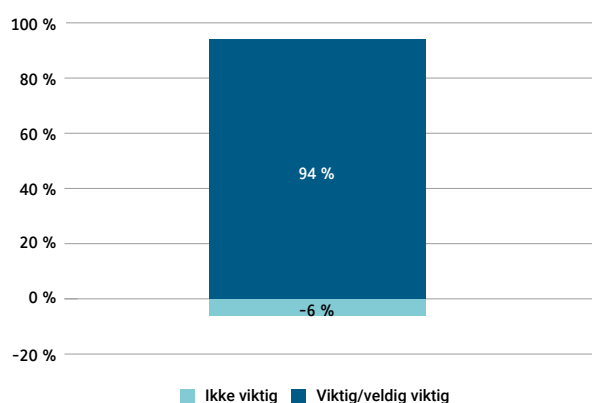
Privat eierskap er viktig for innovasjon, sysselsetting og grønn omstilling

Attraktiviteten til Norge som maritimt lokaliseringsland handler om at rammebetingelsene samlet sett må være stabile, forutsigbare og internasjonalt konkurransedyktige. Et særtrekk ved den norske rederinæringen er at den har et svært høyt innslag av private norske eiere.

Formuesskatten svekker konkurransedyktigheten til dette eierskapet ved at den systematisk diskriminerer norske eiere til fordel for utenlandske eiergrupper og offentlig eide selskaper.

Formuesskatten tapper bedriftene for kapital som ellers kunne gått til investeringer i ny teknologi, tiltak for grønn omstilling og nye arbeidsplasser. I tillegg legges formuesskatten regelmessig på eierskap, uavhengig av selskapets lønnsomhet og likviditet, noe som gjør selskapene spesielt sårbare i nedgangstider. Utbytte må ofte tas ut av bedriftene for å dekke eiernes utgifter til formuesskatt. Også dette tapper bedriftene for kapital.

Hvor viktig er det å avvikle formuesskatten på arbeidende kapital for å styrke norsk privat eierskap?



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

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.

Nettolønnsordningen sikrer norske sjøfolks konkurransekraft

For å sikre norsk operativ maritim kompetanse og bidra til rekrutteringen av norske sjøfolk på norskregistrerte skip, er en konkurransedyktig tilskuddsordning for sjøfolk avgjørende. Ordningen gir tilskudd basert på innbetaling av norsk forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift, avgrenset med et øvre utbetalingstak per person. Refusjonsordningen er en god investering i norsk innovasjon og kompetanse, og rederiene har

■ 91 prosent av rederiene opplever at formueskatten gir negative konsekvenser for investeringer og videre vekst i selskapet

stor nytte av denne sjøbaserte erfaringen i sine landorganisasjoner.

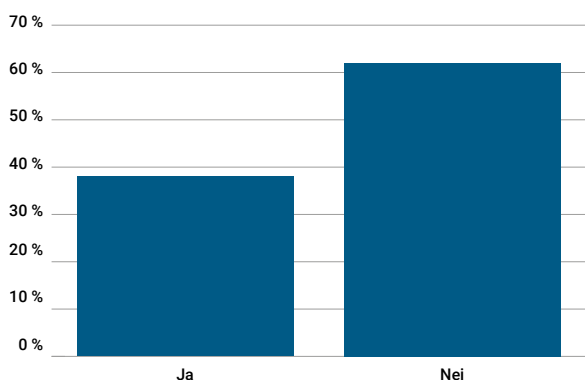


Les mer
Regjeringen vil ha grønn omstilling

Ordningen ble svekket i statsbudsjettet for 2022. Nesten 40 prosent melder om at dette gjør at de nå vurderer å måtte erstatte norske sjøfolk med utenlandske.

Norske sjøfolk jobber først og fremst på norske skip. En mer konkurransedyktig ordning vil bidra til å sikre rekrutteringen av norske sjøfolk på norskregistrerte skip. I tillegg vil rekrutteringen også styrkes gjennom økt bruk av lærlinger og andre opplæringsstillinger om bord.

Som følge av svekkelsen av refusjonsordningen for 2022, vurderes det å erstatte norske sjøfolk med utenlandske?



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Norske lønns- og arbeidsvilkår sender arbeidsplasser ut av landet

Regjeringen har satt i gang et lovarbeid som skal pålegge skip som seiler i norske farvann å betale norske lønninger, uavhengig av i hvilket land skipet er registrert.

Skip i internasjonal fart seiler over hele verden, med mannskap fra ulike land. Det vil ikke være mulig å skifte ut den internasjonale besetningen med norske sjøfolk for den korte perioden skipet befinner seg i norske farvann. Tvert imot vil høyere kostnader i norsk farvann føre til at de norske sjøfolkene som i dag er ansatt i rederiene fases ut for å dekke inn utgiften da norsk lønnsnivå ikke er konkurransedyktig noe annet sted i verden.

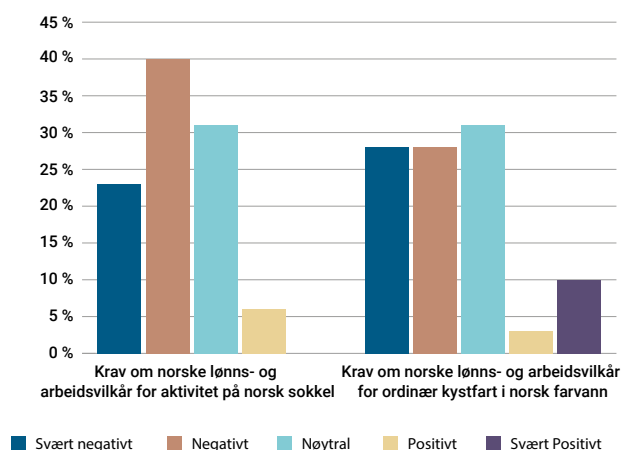
Skipsfarten er basert på *Flaggstatsprinsippet*, altså at det er regelverket der skipet er registrert som regulerer skipet. Når norske skip seiler internasjonalt er det norsk lov som gjelder. Som sjøfartsnasjon ville ikke Norge akseptert at andre land overstyrer reguleringen av norske skip når de opererer i utenlandske farvann. I tillegg til disse prinsipielle utfordringene kommer de praktiske, som mangel på kontroll- og sanksjonsmuligheter.

Arbeidstakere om bord på norske skip, uansett hvor de er i verden, skal ha gode og trygge vilkår. Norges Rederiforbund forhandler tariffavtaler for sjøfolk fra hele verden, med sjøfolkenes respektive arbeidstakerorganisasjoner. De norske arbeidstakerorganisasjonene bidrar i dette arbeidet.

■ Halvparten av rederiene opplever at formuesskatten gir negative konsekvenser for grønn omstilling

Norges Rederiforbund mener den norske sjømannens konkurransekraft kan styrkes gjennom en lovfestet og forbedret tilskuddsordning for sjøfolk, gjennom en bransjeavtale for lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og gjennom at det offentlige stiller krav om norske lønns- og arbeidsvilkår ved offentlige anskaffelser.

Påvirkning på virksomhetene som følge av endringer i politiske rammevilkår



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

NORGES REDERIFORBUND MENER:

- Refusjonsordningen for sjøfolk må lovfestes og styrkes for å sikre konkurransekraftige bedrifter og norske arbeidsplasser
- Formuesskatten på arbeidende kapital må fjernes
- En lovfesting av norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann vil være i strid med Flaggstatsprinsippet, EUs regler og vil trolig føre til færre norske sjøfolk i skipsfarten
- En konkurransedyktig rederiskatteordning er en avgjørende rammebetingelse for norsk skipsfart
- Den særnorske inngjerdingen av rederiskatteordningen må endres, slik at rederibeskattede skip kan benyttes også til oppdrag som skattlegges ordinært. En slik endring av ordningen gir ingen skattefordel, men sikrer at rederibeskattede fartøy i den norske ordningen kan benyttes til flere typer oppdrag enn i dag
- Det må åpnes for adgang til å bruke NIS på områder der det i dag ikke er rederier som har skip i NOR, for eksempel bøyelastere som opererer på norsk sokkel



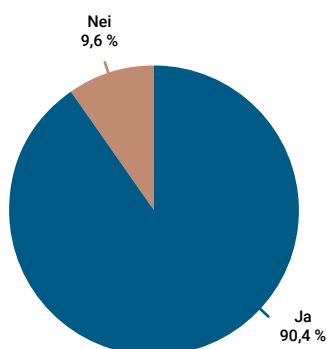
Foto: Sindre Krane Olsen, KO Foto

Skipsfarten skal bli klimanøytral

Norsk rederinæring har høye ambisjoner om å være klimanøytrale i 2050 og fra 2030 skal norske rederier kun bestille skip basert på nullutslippsteknologi. Dette betyr at vi kun har resten av dette ti-året til å utvikle og skalere løsninger som er både klimanøytrale og lønnsomme i markedet.

Myndighetene kan bidra til å øke takten og omfanget av drivstoffrevolusjonen. Næringen peker på høye investeringskostnader, manglende teknologi og tilgjengelighet på alternativt drivstoff som de største barrierene i dag.

Tror du din virksomhet vil være klimanøytral innen 2050 i tråd med Rederiforbundets klimastrategi?



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

■ Over 90 prosent av rederiene sier at de tror de vil være klimanøytrale innen 2050 i tråd med Rederiforbundets klimastrategi

Internasjonale klimakrav påvirker Norge. For å redusere utslipp samtidig som næringens internasjonale konkurransekraft ivaretas, mener Rederiforbundet at skipsfarten bør pålegges en global CO₂-avgift på fossilt drivstoff gjennom IMO. Innbetalte midler bør gå til etablering av et CO₂-fond for grønne tiltak i næringen og redusere prisforskjellen mellom fossilt drivstoff og alternative klimanøytrale energibærere. For å drive det grønne skiftet i skipsfarten er vi helt avhengig av samordnede internasjonale klimatiltak.



LES MER

EUs klimaambisjoner blir til virkelighet

- 82 prosent tror de vil kutte klimautslippene med 50 prosent per enhet innen 2030 i forhold til 2008, i tråd med Rederiforbundets klimastrategi

En global avgift som er lik for alle bidrar til like konkurransevilkår og forutsigbarhet for næringen. Et globalt CO₂-fond for omstilling i næringen vil også bidra til økt etterspørsel etter klimateknologi, et felt Norge allerede er langt fremme på. Slik åpnes også nye eksportmuligheter. Næringen har foreslått dette i IMO gjennom det internasjonale rederiforbundet, ICS, og arbeider for støtte fra IMOs medlemsland. Norske myndigheter har så langt dessverre ikke støttet næringens offensive forslag til virkemidler for et grønt skifte.

I Europa støtter Rederiforbundet målene i EUs Green Deal og har deltatt i utformingen av tiltakene som nå behandles i Fit for 55-pakken. Når skipsfarten tas inn i EUs kvotehandelssystem er det viktig at midlene som samles inn går til grønne tiltak i maritim sektor.

Alternativt drivstoff må bli like lønnsomt som fossilt

I dag er tradisjonelt drivstoff vesentlig billigere enn mer klimavennlige alternativer. I en bransje med hard konkurranse er det avgjørende at prisforskjellene på fossilt og klimavennlig drivstoff reduseres hvis man skal få fart på den grønne omstillingen. Derfor er det behov for et CO₂-fond som kan akselerere utviklingen av ny teknologi og alternative energiformer i maritim næring.

- Over seks av ti rederier svarer at de er villige til å betale mer for klimavennlig drivstoff, og blant short sea-rederiene er tallet åtte av ti

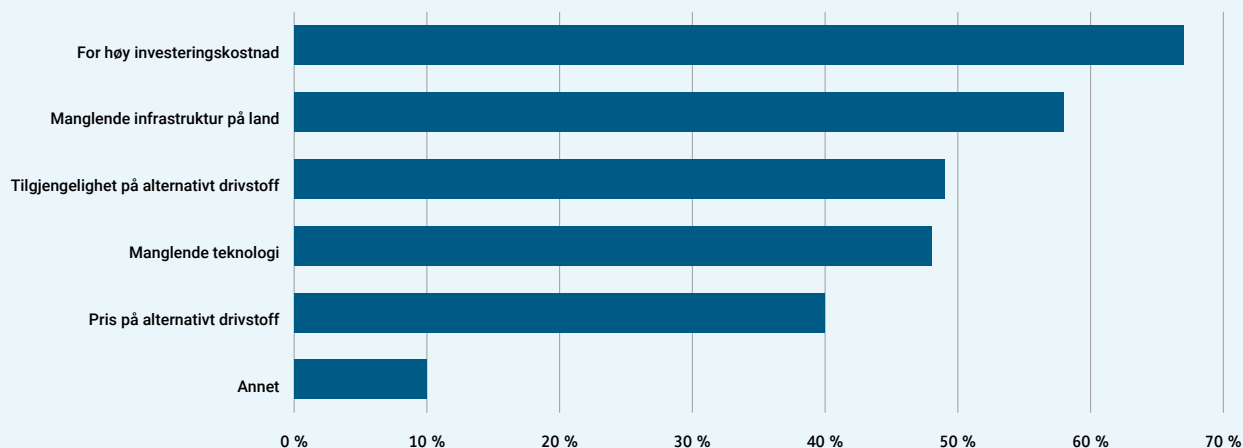
Midlene fra fondet bør blant annet brukes til å finansiere *differansekontrakter* – en ordning der man i en overgangsfase får tilskudd som dekker prisforskjellen mellom tradisjonelt drivstoff og drivstoff som hydrogen eller ammoniakk.

Det vil bidra til at flere benytter seg av alternativt drivstoff, som igjen vil gi raskere utbygging av infrastruktur for og produksjon av alternative drivstoff.



LES MER
Differansekontrakter
kan utgjøre hele forskjellen

De største barrierene for bruk av alternativt drivstoff



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Næringen har svært gode erfaringer med å redusere NOx-utslipp gjennom teknologiutvikling støttet av NOx-fondet. Rederiforbundet mener det bør utarbeides en tilleggsavtale til NOx-fondet slik at denne fondsstrukturen også kan benyttes til finansiering av CO₂-reduserende tiltak.

Fondet bør finansieres av deler av inntektene fra den økte CO₂-avgiften. I tillegg bør midlene norske rederier vil betale inn i EUs kvotehandelssystem (ETS), og som kommer tilbake til norske myndigheter, benyttes som finansiering. Å bruke midler næringen betaler gjennom disse avgiftene vil indirekte bety at næringen selv finansierer sin grønne omstilling.



LES MER
CO₂-fond er neste steg

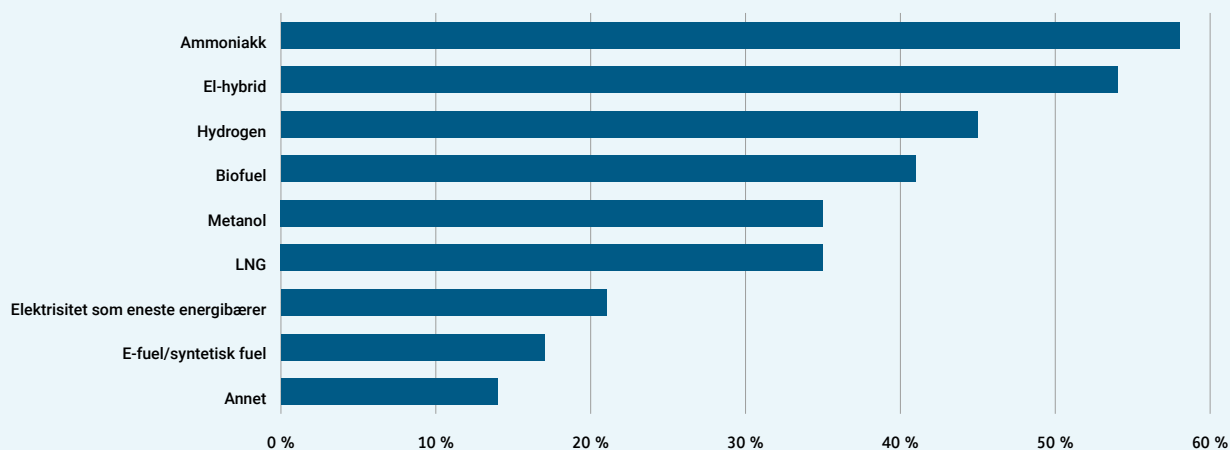
Rederiforbundet ønsker dette arbeidet velkommen. Det er et stort behov for å gjennomgå verktøykassen og virkemiddelapparatet for å intensivere klima-arbeidet i norsk maritim sektor. Vi vil bidra konstruktivt inn i arbeidet med omstillingspakken.

■ Ammoniakk er den foretrukne energibæreren når rederiene skal anta hvilke løsninger de vil benytte for å nå utslippsmålene innen 2050

Samarbeid mellom myndigheter og næringsliv er en nøkkel

Regjeringen har uttalt at de vil gjøre Norge til en pådriver for en mer ambisiøs internasjonal klimapolitikk, blant annet gjennom å etablere gjensidig forpliktende klimapartnerskap mellom næringen og myndighetene, og ved å lansere en Grønn omstillingspakke for klimavennlig omstilling av skip.

Drivstofftyper og energibærere rederiene vil vurdere for å nå utslippsmålene innen 2050



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Enova må rigges for å kunne skalere teknologi

Å utvikle nye klimaløsninger er svært kapitalintensivt. Enova har vært en viktig kilde til finansiering for pilotprosjekter innen hybridisering av sjøtransporten og offshoreflåten. Enova mangler imidlertid effektive og treffsikre ordninger for å skalere opp løsninger som begynner å bli modne for markedet.

Det er en utfordring i dag at teknologier regnes som modne for markedet før de egentlig er det. Bortfall av støtte bremser i realiteten opp det grønne skiftet fordi vareeiere, operatører og kunder ikke er villige til å betale merkostnaden for ny teknologi og alternative drivstoff.

Dette fører til at nye teknologier ikke skaleres opp, og at fossil energi utkonkurrerer grønnere løsninger. Dette kan løses ved at myndighetene stiller krav til operatører og vareeiere om å benytte seg av lav- eller nullutslippsløsninger for frakt, samt ved å innføre differansekontrakter for å jevne ut prisgapet mellom konvensjonelt og alternativt drivstoff.

I tillegg må Enovas oppdrag og mandat revideres slik at støtten til nye teknologier varer lengre enn i dag; frem til teknologiene i realiteten er modne for markedet og man ser at de utkonkurrerer mindre klimavennlige løsninger.

NORGES REDERIFORBUND MENER:

- Det må inngås et gjensidig forpliktende klimapartnerskap mellom maritim næring og staten
- Det er behov for et CO₂-fond til utvikling av nye klimaløsninger for skipsfarten
- Differansekontrakter må innføres for å redusere prisforskjellen mellom alternativt og fossilt drivstoff
- IMO må fastsette en global CO₂-avgift for skipsfarten, hvor midlene kanaliseres tilbake til grønne tiltak i næringen
- Løpetiden på risiko- og toppfinansieringslån gitt til finansiering av skip bør utvides, og risiko- og toppfinansieringslåneneordningene bør tas ut av virkemiddelapparatet og inn i banksystemet gjennom statlige garantiordninger



Foto: Odfjell Oceanwind

Havvindeventyret må igangsettes

Rederiforbundets medlemmer er allerede i gang med havvindeventyret, men det skjer på andre lands sokler. Det er betydelige leveranser fra norsk industri og rederinæring inn mot bunnfast havvind i dag. Norges sterke posisjon innen maritim og landbasert industri gir oss et unikt utgangspunkt for å ta lederrollen også i utviklingen av flytende havvind.



LES MER

Odfjell Oceanwind vil elektrifisere sokkelen med vind

Norskbasert havvindindustri kan potensielt omsette for nærmere 85 milliarder kroner i 2050, men det må legges til rette for det dersom eventyret skal bli virkelighet.

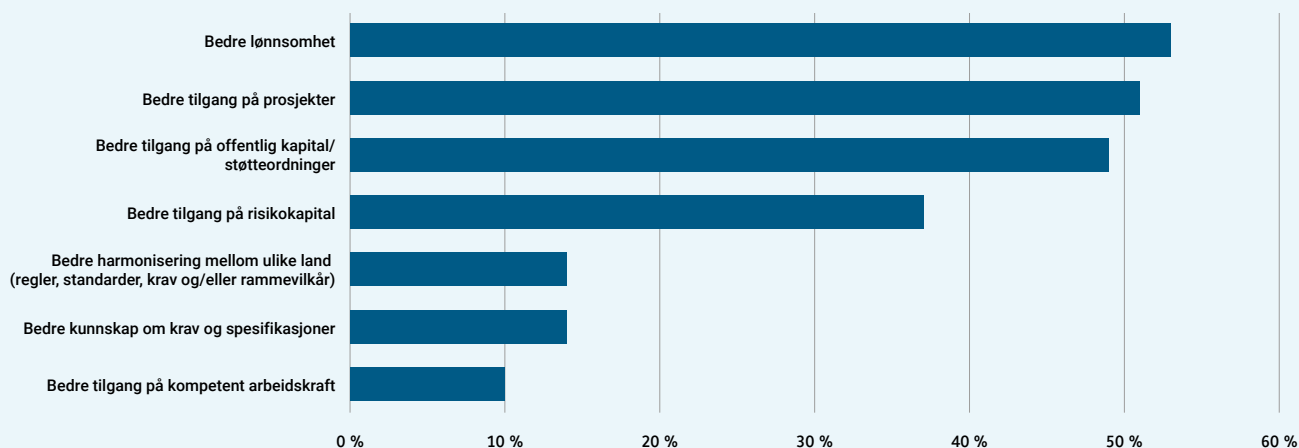
Det aller viktigste er å etablere et hjemmemarked for havvind. Det er en viktig forutsetning for leverandørindustrien, fordi det vil gjøre det mulig å utvikle og teste ut teknologi og driftsløsninger i stor skala.

Hele 85 prosent av Rederiforbundets medlemmer mener et hjemmemarked for flytende havvind er en forutsetning for å være i stand til å konkurrere internasjonalt. Vi mener regjeringens strategi for havvind ikke gir den nødvendige farten som havvind-utbyggingen burde hatt, og frykter at dette vil føre til at Norge forblir hengende etter sine europeiske konkurrenter.

Det bør settes et nasjonalt mål om å installere tre gigawatt kapasitet på norsk sokkel innen 2030. Det er viktig at regjeringen raskt kommer med avklaringer for fase II av Sørliche Nordsjø II. Et mål på ti prosent andel for norske selskaper i det globale havvindmarkedet innen 2030 anser vi som både realistisk og ambisiøst.

Om lag 30 prosent av rederiene oppgir at de har omsetning knyttet til havvind på 4,9 milliarder kroner i 2021. Dette er forventet å øke til 5,3 milliarder i 2022.

Rederienes vurdering av hva som er viktigst for å oppnå videre vekst i havvindmarkedet



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Det er særlig offshore service-rederiene som ser muligheter i havvindmarkedet. I overkant av halvparten av rederiene i dette segmentet har aktivitet innen havvind. Innen fem år vil denne andelen øke til to av tre offshore service-rederier.

For næringen haster det å få flere avklaringer, slik at vi kan realisere vindkraftutbygging til havs – og et nytt norsk industrieventyr.

Stabil oljepolitikk sikrer omstillingen

Norge er verdens mest avanserte maritime offshorenasjon, med verdens nest største flåte av offshoreskip.

Olje- og gassnæringen må videreutvikles innenfor rammene av klimapolitikken. Kompetansen og utviklingskraften i petroleumsnæringen trengs også for å utvikle nye næringer på norsk sokkel som inkluderer havvind, hydrogen, karbonfangst og -lagring og mineralutvinning.

Forutsigbarhet og stabilitet rangeres av hele 94 prosent av rederiene som den klart viktigste faktoren for å sikre en attraktiv norsk sokkel. Det er avgjørende med gode rammebetingelser for energinæringen, å opprettholde norsk kompetanse i den maritime klyngen og sikre nye arealer.

Norske rederier hadde 130 milliarder kroner i total omsetning fra petroleumssektoren i 2021. Dette utgjør en andel av de totale inntektene for rederiene på 60 prosent. Riggselskapene får alle sine inntekter fra petroleumssektoren. Offshore service-rederiene har 74 prosent petroleumsrelaterte inntekter i 2021. Deep sea-rederiene rapporterer at halvparten av inntektene deres er tilknyttet leveranser til olje- og gasselskaper og offshore leverandørindustri, mens det tilsvarende tallet for short sea-rederiene bare er tolv prosent.



LES MER

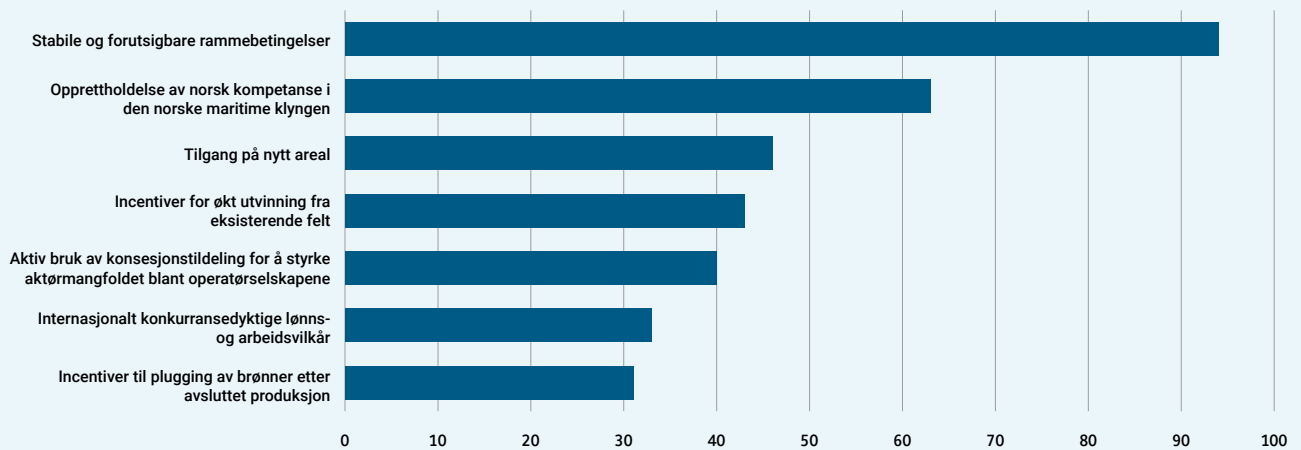
Verdens første karbonnøytrale forsyningsskip



LES MER

Karbonfangst og -lagring på dekk

Rederienes vurdering av hvilke tiltak som er de viktigste for å sikre en attraktiv norsk sokkel fremover



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

NORGES REDERIFORBUND MENER:

- Vi må ha en nasjonal målsetting om å få tre gigawatt installert kapasitet på sokkelen innen 2030 for å realisere havvindeventyret
- Forutsigbarheten i tildelingen av nye områder for petroleumsaktivitet, både når det gjelder konsesjonsrunder og tildeling i forhåndsdefinerte områder (TFO), må opprettholdes
- Det er behov for bedre infrastruktur for transport og lagring av CO₂
- Regjeringen må raskest mulig komme med avklaringer for fase II av Sørliche Nordsjø II

Gods må flyttes fra land til sjø

Sjøtransporten er grunnmuren i den norske gods-transporten og utgjør den klart viktigste transportformen inn og ut av landet. Hver dag anløper flere hundre norske skip europeiske havner. Disse frakter om lag 85 prosent av alt gods til og fra Norge.

Et samlet storting har de siste årene vist stor vilje til å legge til rette for å flytte gods fra land til sjø. 30 prosent av veitransporten som går over 30 mil, skal overføres til sjø og bane innen 2030.

En slik godsoverføring gir blant annet reduserte klimautslipp, mindre veislitasje, færre ulykker og store samfunnsøkonomiske gevinster. For å nå målsettingen må det iverksettes tiltak som styrker sjøtransportens relative konkurransekraft.



LES MER

Knut Arild Hareide er ny sjøfartsdirektør

Avgiftnivået må reduseres og forenkles

Sjøtransporten er eneste transportform som dekkes av så godt som alle kostnadene knyttet til infrastruktur og beredskap. Dette er en konkurranseulempe som de andre transportformene slipper. Avgiftene kan reduseres om vi får en mer effektiv drift av lostjenesten, og samlokalisering av sjøtrafikk-sentraler og losformidlingstjenesten. Dette vil styrke konkurransekraften til sjøfarten og bidra til å flytte mer gods fra land til sjø. Et realistisk mål bør være å halvere avgiftsbelastningen på næringen innen utløpet av 2030.

I tillegg til at avgiftsbelastningen er større, er også avgiftsregimet til sjøtransporten mye mer omfattende enn for blant annet vei. Sjøtransporten har mer enn dobbelt så mange avgifter og vederlag som sjøtransporten. Derfor må dette avgiftsregimet forenkles, slik at det blir færre og lavere avgifter samlet for sjøtransporten.



Foto: Dan Ove Håndstad, Arriva Shipping AS

Tilskuddsordningen for godsoverføring må styrkes og endres

Det er nødvendig med en revidering og en styrking av tilskuddsordningen for godsoverføring for å nå Stortingets mål. Ordningen skal gi tilskudd til å opprette nye ruter som flytter gods av veiene og over på sjø. Bevilgningen til ordningen må økes.

Tilbakemeldingen fra våre medlemmer er at både støttebeløpet til det enkelte rederi og totalbevilgningen over statsbudsjettet er for lave til at det utløser nye, store prosjekter. I dag er støttebeløpet i ordningen begrenset til den samfunnsøkonomiske nytten av den antatte godsoverføringen de første tre årene.

Erfaringen fra ordningen viser at denne begrensningen gjør det krevende å realisere store prosjekter med store godsvolum, da kostnaden ved å etablere et nytt tilbud i svært mange tilfeller overstiger dette støttebeløpet.

Nasjonal transportplan må følges opp

Stortinget har pekt på at det er behov for bevilgninger utover Nasjonal transportplan for å nå de fastsatte godsoverføringsmålene. Til tross for dette foreslås det i statsbudsjettet for 2022 at sjøtransporten skal ha den laveste oppfyltingsgraden av vei, bane og sjø.

Dette følger et mønster som har befestet seg de siste tolv årene, der de faktiske bevilgningene i statsbudsjettene har ligget under eller langt under de statlige rammene som skissert i NTP. Til forskjell har de faktiske bevilgningene til jernbane og vei nesten konsekvent vært høyere enn forslått i NTP.

NORGES REDERIFORBUND MENER:

- Avgiftene for sjøtransporten må reduseres og forenkles for å styrke sjøtransportens konkurransekraft
- Lostjenesten må effektiviseres og moderniseres, blant annet gjennom å utvikle mer robuste og høyteknologiske miljøer, samt fortsatt legge til rette for økt bruk av farledsbevis
- Tilskuddsordningen for godsoverføring fra vei til sjø må revideres og styrkes
- Nasjonal transportplan må følges opp

- Den norske skipsflåten er verdens femte største målt i verdi, og er verdensledende innen mange skipssegmenter

Skipsfarten er internasjonal

Skipsfarten representerer den viktigste infrastrukturen for handel mellom kontinentene. Mer enn 80 prosent av all varehandel fraktes med skip. En global næring er avhengig av et globalt regelverk. Rederiforbundet jobber derfor for globale regler utformet gjennom FNs sjøfartsorganisasjon IMO og FNs arbeidsorganisasjon ILO. For å sikre at skipsfarten kan operere på like vilkår, må vedtatt regelverk faktisk gjennomføres av IMOs medlemsstater og praktiseres likt, på tvers av landegrensene.

Norske myndigheter må motarbeide proteksjonisme

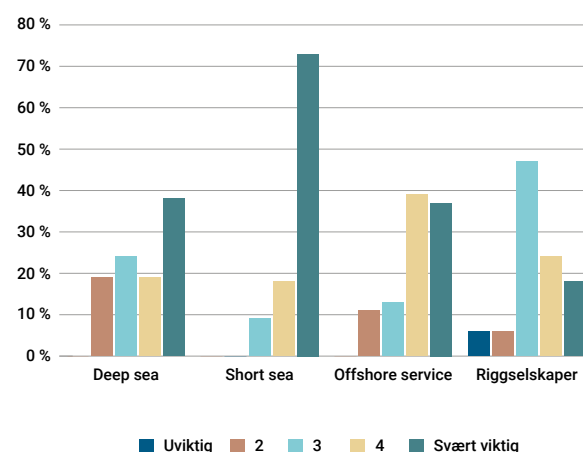
Det er avgjørende at norske myndigheter støtter opp om internasjonal rettsorden og multilaterale styrings-systemer i en tid hvor globaliseringen i økende grad utfordres av regionale fremstøt, nasjonale interesser og proteksjonistiske krefter. Over halvparten av rederiene rapporterer at de blir påvirket negativt av global proteksjonisme.

Et viktig verktøy mot proteksjonisme er frihandelsavtaler. Avtalene sikrer markedsadgang og skaper forutsigbarhet.

EØS-avtalen er viktig for norsk konkurransedyktighet

EØS-avtalen er Norges største og viktigste frihandelsavtale og de europeiske landene representerer den maritime næringens største og viktigste handelspartner. Usikkerhet knyttet til vårt viktigste marked vil ramme norsk eksportrettet næringsliv hardt.

Rederienes oppfattelse av EØS-avtalens viktighet



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

I medlemsundersøkelsen oppgis EØS-avtalen å være viktig i alle rederisegmenter. Det er kanskje ikke så overraskende all den tid norske skipsanløp til havner i EU summerer seg til nær 40 000 i året, over 100 anløp hver eneste dag. Avtalen er spesielt viktig for short sea-rederiene, hvor 91 prosent oppgir at den er viktig eller svært viktig for deres virksomheter.

■ Norske rederiers inntekter fra markeder utenfor Norge utgjorde omtrent 130 milliarder kroner i 2021. Det er 60 prosent av den totale omsetningen i næringen det året

■ I 2022 ventes en vekst i de utenlandske markedene på ti milliarder kroner. Da vil utenlandsandelen av omsetningen til rederiene utgjøre 61 prosent. Dette illustrerer i høyeste grad at maritim næring er global

Internasjonalt trusselbilde krever internasjonal beredskap

Den norske flåten representerer en formidabel beredskapsressurs for norske myndigheter og allierte. Internasjonal tilstedeværelse i form av skip og nettverket av mennesker er viktig. Med 1700 skip over hele verden til enhver tid møter også norsk skipsfart alle de utfordringer og trusler verden har å by på.

Medlemsrederiene i Norges Rederiforbund rapporterer at cyberkriminalitet er den største trusselen mot deres virksomhet. Næringen jobber målrettet for å forbedre sikkerheten, blant annet gjennom cybersikkerhetssenteret NORMA Cyber. For å være best mulig rustet er det behov for et tett samarbeid med relevante statlige aktører. Samtidig vil næringslivet kunne være uvurderlige sensorer og kompetansepартnere for myndighetene.

Geopolitiske spenninger og piratvirksomhet påvirker også skipsfarten. Bare i 2021 har flere norske skip blitt utsatt for trusler og situasjoner ulike steder i verden. Flere farvann og havner i områder med væpnet konflikt utfordrer verdenshandelen. Særlig farvann som Vest-Afrika og Midtøsten er krevende for norsk og internasjonal skipsfart i dag.

Utfordringene er kompliserte og krevende, men gjennom samordnet og strategisk bruk av statens virkemidler og internasjonalt samarbeid kan norske myndigheter bidra til økt sikkerhet og stabilitet.

NORGES REDERIFORBUND MENER:

- Norske myndigheter må arbeide for harmonisert global implementering og uniform praktisering av internasjonale regler
- Myndighetene må motarbeide proteksjonistiske strømninger i utenlandske markeder gjennom blant annet å inngå frihandelsavtaler
- Myndighetene må støtte opp om Norges aller viktigste frihandelsavtale, EØS-avtalen, og det gode samarbeidet med EUs institusjoner
- Det etterlyses en helhetlig nasjonal strategi for å forbedre den maritime sikkerhetssituasjonen i utsatte og utvalgte regioner
- Piratvirksomhet må kriminaliseres og straffefølges i kyststater i utsatte regioner
- Det må skapes arenaer der næringen og regionale partnere kan møtes for å bygge tillit, dele informasjon og erfaringer om sikkerhetssituasjonen
- Stabilitet i Midtøsten og Vest-Afrika må prioriteres, og militær innsats som kan deeskalere sikkerhetssituasjonen bør vurderes
- NORMA Cyber bidrar til nasjonalt forsvar i cyberdomenet

Forskning og kompetanse er en nøkkel

Norge er i front innen forskning, innovasjon og utvikling av fremtidens miljøvennlige og bærekraftige transportløsninger knyttet til skipsfart.

For å beholde posisjonen må satsingen opprettholdes. Midler til forskning og utvikling av ny teknologi må økes. På dette området har den maritime klyngen i Norge store muligheter til å utvikle løsninger som verden trenger, gjennom tverrfaglig samarbeid og økt forskningsinnsats.

Grensesprengende forskning er avhengig av moderne infrastruktur

Næringslivets tilgang til fysisk infrastruktur for utvikling og innovasjon er avgjørende for konkurranseevnen i Norge. Det trengs investeringer i fremtidsrettet FoU og infrastruktur for å opprettholde posisjonen som kunnskapsnasjon.

Å legge til rette for en grønn infrastruktur langs kysten er en forutsetning for å ta i bruk ny teknologi, og for deltagelse i internasjonale forskningsprosjekt.

Dagens forskningsinfrastruktur er dessverre i mange sammenhenger utdatert. Våre viktigste verktøy for innovasjon og nyutvikling er i ferd med å forsvinne, og det er dramatisk. Det er derfor helt avgjørende med en rask realisering av Ocean Space Centre.

Norge er også verdensledende innen forskning og utvikling av autonome skip og har flere sterke regionale miljø. Vi har også spesielle

transportutfordringer som egner seg godt for autonome skip. Rederiforbundet oppfordrer til fortsatt satsing på autonomi gjennom å opprette tilpassede testarenaer som bedrifter og forskningsmiljøer kan benytte seg av.

Digitalisering og kompetanse henger sammen

Vårt mål er at Norge skal fortsette å lede an i den digitale transformasjonen av maritim næring. Det handler om å bruke teknologi til å sikre effektive operasjoner, redusere kostnader, øke sikkerheten eller skape nye tjenester og markeder. Tar vi som nasjon lederskap i å utvikle ny digital teknologi kan vi samtidig skape verdier og arbeidsplasser.



LES MER

Stor interesse for fremtidens kompetansebehov

Særlig tre områder kan bidra til å realisere en papirløs maritim næring: krav om standarder, regler som er utviklet med utgangspunkt i en digital verden, og muligheter for effektiv digital rapportering. Myndighetene bør arbeide for internasjonale standarder tilpasset en digital verden.

I årets medlemsundersøkelse rapporterer nesten 80 prosent at IT og digital kompetanse vil være viktigst for deres virksomhet de kommende årene, samtidig som 54 prosent mener at denne kompetansen vil være vanskelig å oppdrive.



Foto: Anne Lise Norheim

Med mangel på kompetanse risikerer man å ikke utnytte potensialet som ligger i digitalisering. Det er derfor helt avgjørende at digital kunnskap og kompetanse inkorporeres i utdanningsløpet. I tillegg er et godt utvalg av fleksible etter- og videreutdanningsmuligheter viktig for at arbeidstakere i alle livssituasjoner skal kunne henge med i den teknologiske utviklingen.



LES MER
Kongsberg Digital om digitaliseringen
av næringen

Erfaringsbasert kompetanse

Erfaringsbasert kompetanse er en viktig drivkraft for fremtidig teknologiutvikling, for innovasjon og for vekstkraften til en verdensledende maritim klynge.

Rederiene er samstemte om at teknisk kompetanse og operasjonell erfaring fra sjø vil være blant det viktigste for dem de neste ti årene. Samtidig tror de slik kompetanse blir vanskeligst å oppdrive.



LES MER
«Havfluensere» skaper blest

Bedriftene rapporterer også om et økt behov for læringer og kadetter. Nesten tre av ti rederier vil ha et økt behov for læringer, og to av ti for kadetter. De resterende rederiene melder om et uforandret behov.

Universiteter og høyskoler sliter i dag med å tilby etter- og videreutdanning som tilfredsstillende næringslivets og enkeltindividers behov for korte kurs og moduler av høy faglig kvalitet og relevans. Myndighetene må sørge for gode ordninger og incentiver for at både institusjonene og bedriftene prioriterer etter- og videreutdanning.

Maritim21-strategien må følges opp

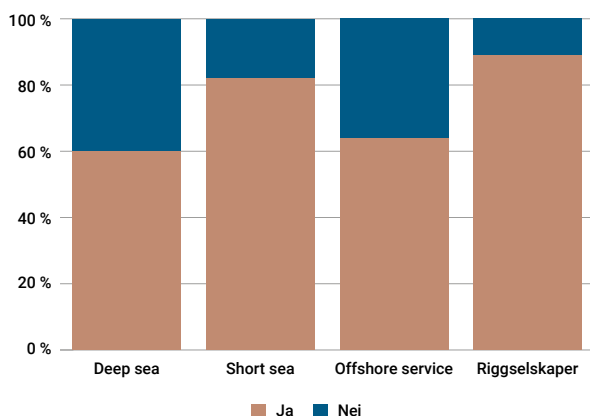
Maritim21-strategien for forskning, utvikling og innovasjon i maritim næring skal bidra til bærekraftig vekst og verdiskaping, økt konkurranseevne og eksport fra maritim næring, og realisering av det maritime potensialet i utviklingen av grønn skipsfart og digitale løsninger.



LES MER
Maritim21

Strategien slår fast at det er et sterkt behov for en omfattende satsing på digitalisering for økt konkurransekraft, samt effektiv drift og operasjoner. Særlig må forskningsinnsatsen knyttet til digitalisering av maritim sektor innenfor kunstig intelligens, autonomi og digitale tvillinger av verft, skip, flåter og logistikksystemer styrkes. Regjeringen må følge opp strategien.

Opplever din virksomhet et økt behov for etter- og videreutdanning?



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

NORGES REDERIFORBUND MENER:

- Regjeringen må følge opp Maritim21-strategien for forskning, utvikling og innovasjon i maritim næring
- Regjeringen må videreføre kvalitetshevingen av norsk maritim profesjonsutdanning gjennom videre finansiering av samarbeidet MARKOM2020
- Ocean Space Centre må fullfinansieres og realiseres
- Havbasert forskning og innovasjon må ha en stor plass i EUs forsknings- og innovasjonsprogram
- Det trengs en «digital vask» av maritime regelverk, særlig internasjonalt
- Maritim utdanning må innplasseres i kostnadskategori C i finansieringsmodellen for høyere utdanning.



Foto: Anne Lise Norheim

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 BDO AS i analysearbeidet. Skipsmegler- og konsulentfirmaet Lorentzen & Stemoco har bidratt med en ekstern markedsanalyse til årets rapport. Det kommer frem i teksten hvor dette materialet er benyttet. På www.maritimpolitikk.no vil man finne markedsanalysen i sin helhet.

Spørreundersøkelse om rederienes fremtidsutsikter og rammebetingelser

Norges Rederiforbund gjennomførte en spørreundersøkelse hos egne medlemmer i perioden 4. til 18. januar 2022. Medlemmene fikk tilsendt et elektronisk spørreskjema hvor forventninger om utviklingen i økonomiske nøkkeltall, vekstmarkeder, kapital- og kompetansetilgang samt politiske rammebetingelser ble kartlagt. 92 av 123 aktuelle medlemsbedrifter svarte på undersøkelsen, noe som gir en responsrate på 75 prosent. Deltakerne i undersøkelsen er representative for medlemsmassen i Norges Rederiforbund, både med hensyn til flåtestørrelse og skipssegment. Materialet gir derfor et meget 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 2021 og 2022

BDO AS har tilgang på regnskapsdata for norske rederiers omsetning i 2020. I spørreundersøkelsen ble rederiene bedt om å oppgi omsetning i 2020, anslag for omsetning i 2021 og forventet vekst i omsetning for 2022 angitt i prosent. Siden BDO AS ikke har komplette omsetningstall for alle rederier i 2021, er disse beregnet på følgende måte:

- a) Rederienes egenrapporterte omsetning i 2020 er sammenlignet med informasjon fra offisielle kilder (herunder blant annet revisorbekreftet omsetning og rederienes egne årsrapporter, inkludert konsernregnskap) samme år. Dette 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 2021 er justert for andelen av den totale omsetningen i hver av de fire rederigruppene som er inkludert i datagrunnlaget
- c) Prognosene for 2022 er beregnet ved å multiplisere 2021-omsetningen til hver medlemsbedrift med deres egenoppgitte vekst i 2022. 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 og frem til i dag, fordelt på 14 skipssegmenter og alle verdens land. Resultatene presenteres på et aggregert nivå, hvor segmentene er slått sammen til ti segmenter. Beregningene innad i hvert segment er basert på nybyggpriser, fraktrater, alder, antall skip, anslått levetid, bruttotonnasje og dødvekttonnasje.

Frem til i år er det IHS Markit sine data som er brukt for å beregne flåteverdien i tillegg til prisdata fra Clarksons Platou. Årets datagrunnlag er hentet fra Clarksons World Fleet Register. Disse to datakildene er ikke helt like og det medfører at resultatene i årets verdsetting er noe ulik fra tidligere år. Den største forskjellen i datagrunnlaget er at Clarksons har en bredere dekning av fartøy på tvers av nasjoner. Dette medfører at vi i årets rapport har færre manglende verdier til sammenligning med tidligere år. IHS Markit hadde rundt 11 000 fartøy med ukjent eiernasjonalt, mens Clarksons kun har i overkant av 1000 fartøy med ukjent nasjonalitet. Dette medfører at tonnasjedata på skipsnivå varierer på tvers av datakildene, men samtidig at årets data gir et mer komplett bilde. Cruiseskip er fjernet fra flåtetallene, og de historiske tallene er også justert for dette.

Koronapandemien har de siste to årene forårsaket store økonomiske utfordringer for den internasjonale forsyningskjeden innen frakt av gods. Utfordringene brer seg fra ineffektiv havnedrift til mangel på råvarer. Endringer i verdenshandelen har ført til en betydelig økning i fraktrater for container- og tørrbultskip. Fraktratene for containerskip har de siste par årene vært opptil syv ganger så høye sammenlignet med 2019-nivået. Tilsvarende for tørrbult ser man mer enn dobling i fraktrater¹.

Disse prisendringene gir derfor store utslag i flåteverdien, og er sentrale for å forstå den betydelige endringen fra 2021 til 2022. Vi ser imidlertid også en økning i flåteverdien ved å holde prisene faste med kun oppdaterte skipsdata, som igjen skyldes klassifiseringsforskjeller mellom Clarksons og IHS Markit.

Endring i datakilden, og dermed dekningsgrad, i kombinasjon med mer presis eierskapsinformasjon fører til sterke økninger i flåteverdien for noen nasjoner innen noen segmenter. Likevel baserer årets analyser seg på et sterkere datagrunnlag med færre usikkerhetsmomenter.



LES MER

Utdypende om verdsetting
av verdensflåten

Norskkontrollert utenriksflåte – definisjoner og avgrensninger

Norges Rederiforbund fører egen statistikk over norskkontrollert utenriksflåte. Avgrensningene av skip som inngår i den norskkontrollerte 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 norskkontrollerte rederier (forutsetter norsk eierskap med 50 prosent eller mer), og som seiler i utenriksfart

¹ Clarksons Research – World Fleet Monitor Volume 13, No.1
(January 2022)





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

Les rapporten på www.maritimpolitikk.no