



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

KONJUNKTURRAPPORT 2021



KONJUNKTURRAPPORT 2021



INNHold

Forord	6
Sammendrag	8
Norsk skipsfart klimanøytral innen 2050	11
Vareeierne er avgjørende for det grønne skiftet	14
Karbonavgift kan sette fart i det grønne skiftet	18
EUs havvindssatsing er godt nytt for Norge	20
Stor interesse for maritim cybersikkerhet	22
Norske rederier utgjør en beredskapsressurs når krisen rammer	23
Digitaliseringen må komme innenfra	24
Globalt omgivelsesbilde	26
Norsk maritim klynge	31
Konjunkturbildet 2021	39
Norges Rederiforbund mener	52
1 Rederiene har tro på klimaløsninger	53
2 Aktiv næringspolitikk gir konkurransekraft	56
3 Energinasjonen Norge	59
4 Sjøtransporten – broen til Europa	64
5 Maritim forskning og innovasjon i verdenstoppen	66
6 Digitalisering skaper muligheter	68
7 Maritim næring har bredt kompetansebehov	69
8 En global næring	72
9 Europa – vårt viktigste marked	74
10 Maritim sikkerhet og beredskap	75
11 Et rent og rikt hav	77
Datagrunnlag og metode	78

FORORD

På denne tiden for ett år siden var vi klare til å lansere en konjunkturrapport preget av optimisme i alle segmenter. Brått tok verden og omgivelsene en helt annen retning. Koronapandemien endret utsiktene for næringen over natten. Derfor ble fjorårets konjunkturrapport aldri publisert. For en gjennomglobalisert næring som skipsfarten har det skapt store utfordringer når verden bokstavelig talt stenger ned. I år er vi nå klare med et oppdatert markedsbilde som både beskriver hvordan fjoråret gikk og hva vi forventer av 2021.

Ingen kan si at vi var forberedt på å håndtere en pandemi av denne dimensjonen. Det siste året har vist oss noe av det beste i internasjonalt samarbeid, gjennom en imponerende rask utvikling av vaksiner mot covid-19. Samtidig har vi opplevd de alvorlige konsekvensene av mangel på internasjonalt samarbeid, med stengte landegrenser, reiserestriksjoner og hyppige endringer i regler som har rammet alle som *må* reise hardt. Særlig sjøfolk og annet spesialisert personell, som hver dag gjør en fantastisk innsats for å holde forsyningslinjene åpne gjennom pandemien, har betalt en høy pris det siste året. Stor usikkerhet, lange perioder om bord, ensomhet, ingen mulighet til å gå i land og ofte doble karanteneregimer har vært regelen. Likevel har vi, takket være sjøfolkene og rederienes innsats, fått de varer, medisiner, smittevernustyr og alt annet som

vi, samfunnet og bedriftene er helt avhengig av for å holde hjulene i gang.

Det siste året har vist oss hvor sammensveiset verden er, og hvor avhengig verdens økonomier er av at vi interagerer med hverandre. Vi har ettertrykkelig fått bevist at ingen opererer i et vakuum. Og vi har alle kjent på kroppen at isolasjon gjør livene og hverdagen vår fattigere.

Samtidig har det siste året vist oss styrken i verdensfellesskapet som den globale handelen har lagt til rette for. Kraften som ligger i at alle nasjoner trekker i samme retning har vist seg å være enorm. I fellesskap har vi lyktes med å sprengre grensene for hva vi trodde var mulig. Dette er oppløftende når vi tenker på alle de forutsette og uforutsette problemene vi, som verdenssamfunn, skal bryne oss på i årene som kommer. Det siste året har vist oss at der det er vilje er det vei. Med denne erkjennelsen kommer også et ansvar.

Ungdommens klare tale til politikere og næringsliv har preget de siste årene: klimaendringene må tas på alvor, og den menneskelige påvirkningen på klodens klima må reduseres. Jeg er derfor stolt av å lede en organisasjon med medlemmer som både viser et stort klimaengasjement og som tar viktige grep for å finne nye løsninger for å redusere sine fotavtrykk.



Norske rederier tar lederskap i utvikling av grønn teknologi. Vi har en verdensledende maritim klynge som gjennom årtier har vært banebrytende i utviklingen av fremragende teknologi. Vi har erobret stadig dypere hav og mer ugjestmilde farvann, alt med uovertruffet presisjon og kapasitet. Nye klimakrav er derfor ikke en trussel for den norske næringen, de representerer enorme muligheter.

Med næringens samlede kunnskap og innovasjonskraft kan vi skape løsninger som verden trenger, og samtidig skape verdier og arbeidsplasser langs hele norskekysten. Det forutsetter at vi fører en aktiv politikk som sikrer at hele klyngen kommer seg gjennom svært utfordrende markeder i de segmentene som er sterkest berørt av koronakrisen.

En av de viktigste forutsetningene for innovasjonskraft og investeringer med generasjonsperspektiv, er langsiktig og tålmodig kapital. Norsk rederivirksomhet har et svært høyt innslag av private norske eiere. Det store innslaget av privat eierskap gjør at rederiene tør å ha lengre tidshorisonter enn neste kvartal eller årsrapport. Det setter norske rederier i stand til å ta investeringer som kanskje ikke er lønnsomme på kort sikt, men som har stor betydning på lang sikt.

Rederiene er navet i den maritime klyngen, gjennom at de knytter til seg verft, utstyrsleverandører, forsikringsselskaper, klasseselskaper, skipsdesignere og andre tjenesteleverandører. Derfor er det avgjørende viktig for norsk maritim næring at rederivirksomheten fremdeles er på norske hender. For å sikre dette må det være forutsigbare og konkurransedyktige rammebetingelser for norsk privat eierskap.

Årets konjunkturrapport er en fortelling om Norges mest globale næring, med gode eksempler på hvilke utfordringer og muligheter vi står overfor. Vi vet at maritim politikk virker. For at Norge skal opprettholde sin posisjon som en av verdens fremste sjøfartsnasjoner kreves det konkurransedyktige rammebetingelser, forutsigbarhet og kompetanse.

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

SAMMENDRAG

Rederienes aktivitet henger i stor grad sammen med utviklingen i verdensøkonomien. Dette gjelder særlig oversjøisk, mellomkontinental transport. 2020 har i svært stor grad blitt påvirket av håndteringen av den verdensomspennende koronapandemien. Den negative utviklingen i shipping-etterspørselen i 2020 var i likhet med finanskrisen i 2009 stikk i strid med forventningene i markedet. Forventningene for 2020 var ganske optimistiske i alle shippingmarkeder, og handelsflåten forberedte seg på vekst. Men selv om etterspørselen etter tonnasje sank med -1,8 prosent i 2020 på grunn av koronapandemien, ekspanderte flåten med 2,9 prosent, noe som medførte en reduksjon i utnyttelse av skipskapasitet fra 87,8 prosent til 83,8 prosent.

Rederienes samlede inntekter ble redusert med åtte prosent fra 235 milliarder kroner i 2019 til 218 milliarder kroner i 2020. Alle segmentene opplevde redusert omsetning. Det er særlig short sea-segmentet som har det største nedtrekket, men innen dette segmentet er det store ulikheter. Der passasjersegmentet har hatt et fall på om lag 46 prosent, har transportsegmentet økt sin omsetning med åtte prosent. Deep sea-rederiene har opplevd en reduksjon på om lag seks prosent. Og begge offshoresegmentene – offshore service og riggselskapene – har opplevd en reduksjon i omsetning på fem prosent i 2020.

Det er noe økt optimisme for 2021, med beskjedne positive forventninger til året. Samlet oppgir rederiene at de forventer en økning i omsetning på tre prosent i 2021. Det er stor ulikhet mellom segmentene, og den største delen av forventningene til økning er drevet av transportsegmentene og passasjerskip. Dersom prognosen treffer, vil rederienes samlede inntekter ende på om lag 242 milliarder kroner i 2021.

Det er stort sprik i rederienes forventninger til lønnsomheten i 2021. Samlet oppgir om lag ett av tre rederier at de forventer svakere lønnsomhet i 2021 sammenlignet med 2020. 38 prosent av offshore service-rederiene og 36 prosent av riggselskapene forventer redusert lønnsomhet i 2021.

Også innen deep sea oppgir om lag en av tre at de forventer redusert lønnsomhet i 2021. Samtidig er 42 prosent som forventer økt lønnsomhet. Det er også like store andeler, på åtte prosent, som forventer vesentlig svakere lønnsomhet og vesentlig bedret lønnsomhet.

Det er særlig innen short sea at det er store forventninger til 2021. Innen transportsegmentet har 60 prosent av rederiene forventninger til bedret resultat i 2021, og kun ti prosent har forventninger om redusert resultat.

Innen passasjersegmentet har tre av fire rederier forventninger til økt driftsresultat i 2021. Dette henger trolig tett sammen med 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.

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

I 2021 er det kun to av ti rederier som opplever god kapitaltilgang, og hele seks av ti rederier opplever stram kapitaltilgang. Kun en prosent av medlemsmassen opplever meget god kapitaltilgang. Kapitaltilgangen er nå om lag like krevende som den var under den mest utfordrende perioden av offshorekrisen.

Mest krevende er situasjonen for offshore-segmentene. Hele 91 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 tre av fire rederier oppgir en stram eller meget stram tilgang på kapital. Kun åtte prosent av rederiene oppgir at de har god kapitaltilgang, og ingen rederier oppgir å ha meget god kapital tilgang.

Også når det gjelder forventninger til kapitaltilgang i 2021 er det et tydelig skille mellom transport-segmentet (deep sea og short sea) og offshore-segmentet (offshore service og riggselskapene). I deep sea er det større forventning til bedring i kapitaltilgang enn frykt for tilstramming. I short sea-segmentet er forventningene noe lavere til 2021. I dette segmentet er det om lag dobbelt så mange rederier som forventer dårligere kapitaltilgang som det er rederier som forventer en bedring. Over halvparten av offshore service-rederiene forventer en ytterligere innstramming i tilgangen på kapital. Nær halvparten av riggselskapene forventer at kapitaltilgangen blir ytterligere innstrammet i det kommende året.

Per januar 2021 var det 204 skip og rigger i opplag. Dette overgår de høyeste opplagstallene under offshorekrisen i 2016–2017. Det er også verdt å merke seg at samtlige segmenter oppgir å ha skip i opplag. Dette viser at nedtrekket i 2020 traff på tvers av segmentene.

Norske rederier går foran og tar lederskap i kampen mot klimautfordringene. Innen 2050 er målet at hele den norske flåten skal være klimanøytral. For å nå målet må det være tilgjengelig store skip med nullutslippsteknologi innen 2030. Et stort flertall av

rederiene sier at de tror de vil være klimanøytrale innen 2050 i tråd med Rederiforbundets klimastrategi.

Norges sterke posisjon innen maritim og landbasert industri gir oss et unikt utgangspunkt for å ta lederrollen i utviklingen av flytende havvind. Dette er en energikilde med stort potensial for alle land i verden med bratte sokler og store havdyp.

Det er betydelige leveranser fra norsk industri og rederinæring inn mot bunnfast havvind i dag. Om lag 30 prosent av rederiene oppgir at de har omsetning knyttet til havvind, tilsvarende 6,3 milliarder kroner. Dette er forventet å øke til syv milliarder i 2021.

Stor norsk aktivitet innen havvind forutsetter imidlertid at vi raskt kommer på banen med havvindparker. 80 prosent av Rederiforbundets medlemmer mener et marked for flytende havvind er en forutsetning for å være i stand til å konkurrere internasjonalt.

Klima- og miljøutfordringer, teknologisk utvikling og store krav til omstilling gjør at Norge vil få betydelige endringer i kompetansebehov i fremtiden.

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

De siste årene har vi fått gjentatte bevis på at maritim politikk virker. Som følge av en offensiv maritim politikk de siste årene, har 170 skip flagget inn til norsk register de siste fem årene. I medlemsundersøkelsen oppgir 24 rederier at de vurderer å flagge inn skip til norsk register, NOR eller NIS. Innflaggingspotensialet i 2021 totalt er på 61 skip, fordelt på 31 deep sea-skip, 21 offshore-fartøy og ni short sea-skip.



Foto: Fred. Olsen Windcarrier

Norsk skipsfart klimanøytral innen 2050

Skipsfarten står for 2,9 prosent av de globale klimagassutslippene. Norske rederier går foran og tar lederskap i kampen mot klimautfordringene. Innen 2050 er målet at hele den norske flåten skal være klimanøytral.

Parisavtalens mål er å begrense global oppvarming til 1,5 grader. FNs klimapanel gir oss ti år på å halvere klimagassutslippene og mener de må ned til null innen 2050. Skal vi lykkes i å bremse effekten, må vi omstille oss raskt.

Våren 2020 tok norske rederier grep ved å vedta fire ambisiøse klimamål, nedfelt i Norges Rederiforbunds klimastrategi. De fire målene innebærer at medlemmene skal kutte sine klimautslipp med 50 prosent per transportert enhet innen 2030, målt mot 2008. Fra 2030 skal norske rederier kun bestille skip basert på nullutslippsteknologi. Fra 2050 skal den norske flåten være klimanøytral. Strategien innebærer også et internasjonalt forbud mot drivstoff typer som ikke er klimanøytrale, fra 2050.

– Norsk skipsfart går foran i å sette høye ambisjoner for utvikling av ny og lønnsom grønn teknologi, sier Harald Solberg, administrerende direktør i Norges Rederiforbund. – Vi har høye ambisjoner, også på områder som i dag ikke har kommersielt tilgjengelige teknologiske løsninger. Vi tror ambisiøse mål vil bidra til å sette fart på en nødvendig utvikling. Dette innebærer at hele industrien i samarbeid med

myndigheter, både nasjonalt og internasjonalt, må engasjere seg i å utvikle nye løsninger, fortsetter han.

Norge har en unik maritim kompetanse, gjennom hele den maritime klyngen. Vi ser forretningsmessige muligheter ved å ta lederskap på utviklingen av nye løsninger i stor skala, som både vi og verden trenger. Dette vil redusere global oppvarming, gi renere luft, friskere hav og grunnlag for eksport av nye løsninger. På den måten skal man bidra til et bedre miljø, samtidig som vi skaper nye grønne arbeidsplasser langs hele kysten.

– Vi trenger ny teknologi og nye bærekraftige løsninger, og utviklingen må skje raskt, sier Solberg. Vi kan både nå verdens klimamål og realisere forretningsmessige muligheter for skipsfartsnasjonen Norge. Vi har allerede gjort mye, og nå vil vi gjøre enda mer, sier han.

I denne rapporten og på www.maritimpolitikk.no kan du se eksempler på hvordan norske rederier og andre maritime aktører jobber i praksis for å nå ambisjonene.

» Satser stort i havvind

Edda Wind, et selskap eid 75 prosent av Østensjø-gruppen i Haugesund og 25 prosent av Wilh. Wilhelmsen, har bestilt fire spesialskip for bruk i havvindmarkedet. To av dem er allerede sikret beskjeftigelse i henholdsvis 10 og 15 år.

Fra selskapets side er det lagt stor vekt på miljøaspektet ved å redusere utslippene så mye som mulig. I tillegg til lavere driftskostnader og mer effektiv drift er det beregnet at utslipp av klimagasser til å begynne med vil bli redusert med mer enn 30 prosent på nybyggene som utstyres med batteripakker for hybriddrift.

Fartøyene klargjøres allerede nå for fremtidig bruk av nullutslippsteknologi basert på hydrogendrift. Enova støtter forberedelsene som gjennomføres med tanke på senere overgang til nullutslipp.

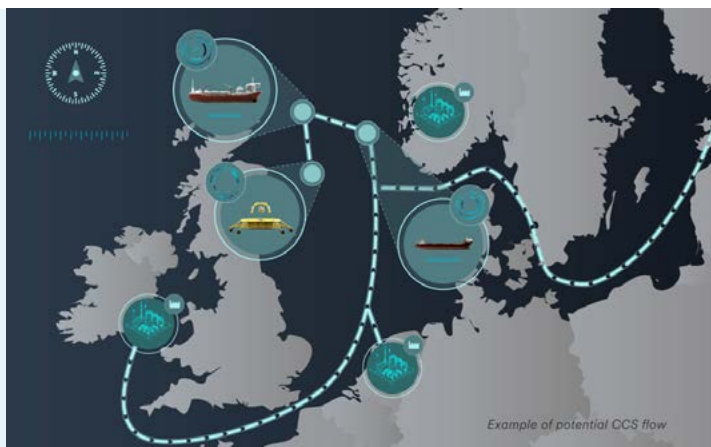
– Vi er meget spente på dette nybyggingsprogrammet. Det forventes betydelig vekst i havvindmarkedet de neste tiårene, og vi er sikre på at disse fartøyene vil bli det optimale og foretrukne verktøyet for våre befraktere. Vi er stolte av å

introdusere disse lavutslippsfartøyene til markedet, og for Edda Wind er det viktig å kontinuerlig være med på utviklingen av miljøvennlig teknologi. Vi har stor tro på at disse fartøyene vil bli de første nullutslippsfartøyene i havvindmarkedet», sier CEO Kenneth Walland i Østensjø Rederi/Edda Wind.

Salt Ship Design på Stord har tegnet og utviklet skipene i nært samarbeid med rederiet. Skipene skal bygges ved spanske verft og har levering 2. kvartal 2022.

Østensjø, et familieeid selskap i Haugesund, fikk levert sine to første spesialbygde skip for vindkraftmarkedet i 2018 og har arbeidet innen offshore vind siden 2016. Skipene som ble ferdigstilt for to år siden opererer i dag på lange kontrakter for Ørsted ved vindparker på den engelske kyst. Østensjø sin offshore vind aktivitet ble i 2020 lagt ut i et eget selskap, Edda Wind, som har fokus på dette segmentet og tilbyr dagens to eksisterende fartøyer pluss fire fartøyer under bygging. Alle fartøyer vil bli driftet av Østensjø Rederi.





» Skall sende CO₂ ned i havbunnen

Prosjektet Stella Maris er et godt eksempel på hvordan norsk Nordsjø-kompetanse setter fart på det grønne skiftet.

For å nå målene i Parisavtalen er teknologi som gjør det mulig å fange og lagre CO₂ nødvendig. Norsk ekspertise fra offshore og maritim næring er med på å snu verdikjeden fra produksjon av olje og gass til å føre klimagassene ned igjen i havbunnen. Altera Infrastructure skal med prosjektet Stella Maris kunne injisere opp til ti millioner tonn CO₂ i egnede reservoarer. Sammen med en rekke samarbeidspartnere har de gjennomført en mulighetsstudie for å realisere stor-skala transport og injeksjon av CO₂. I studien «snus oljestrømmen» ved å transportere CO₂ tilbake til oljefeltene. Mulighetsstudiet støttes med fire millioner kroner fra Gassnova, og partnerne legger tilsvarende sum i potten.

– De foreløpige resultatene er svært gode. Storskala transport og injeksjon av CO₂ under lavt trykk og temperatur er både teknisk mulig og kostnadmessig veldig gunstig. Nå skal konseptet modnes og optimaliseres, sier Frank Wettland, prosjektleder i Altera Infrastructure.

Videre utvikling og skalering av teknologien vil gjøre det mulig å transportere store mengder CO₂ fra ulike kilder i Europa til et flytende mottaks- og injeksjonsanlegg i Nordsjøen. En flytende injeksjonsplattform skal kunne ta imot skip med 50 000 m³ i lastekapasitet som frakter nedkjølt CO₂ under trykk. Plattformen vil kunne injisere opp til ti millioner tonn CO₂ i året.

Ifølge beregninger gjort i forbindelse med Northern Lights-prosjektet, vil det bli behov for å kvitte seg med 65–75 millioner tonn CO₂ årlig i Europa. Stella Maris vil være en viktig bidragsyter til å realisere dette.

» Banebrytende drivstoffløsning

Ny og fleksibel brenselcelleteknologi kan redusere utslipp fra skipsfart med 40-100 prosent.

Rundt 90 prosent av verdenshandelen fraktes med skip. Skipstransport er fremdeles den mest miljøeffektive måten å frakte varer, men for å nå målet om å bli klimanøytral innen 2050 må det introduseres nye, energieffektive løsninger.

En slik løsning er brenselcelleprosjektet til Odfjell SE, Prototech, Wärtsilä og Lundin Energy Norway. Målet er å utvikle en teknologi som kan gi utslippsfri drift over lange avstander. Hydrogen- og batteriløsninger er per i dag ikke egnet til å drifte skip som seiler over store avstander. Det er rundt 50 000 slike skip på verdensbasis – en vesentlig andel av internasjonal skipsfart. Det er umulig å nå målet om klimanøytralitet uten å finne løsninger for dette segmentet.

– Skip skal driftes i 20-30 år, og vi trenger fleksible løsninger som kan møte fremtidens krav til utslipp. Vi har ikke tid til å vente, vi må tenke nullutslipp allerede nå, sier Erik Hjortland, teknologidirektør i Odfjell SE. – Brenselcelleprosjektet er ett av sporene vi jobber med. Vi fokuserer på maskineri fremfor å satse på én drivstofftype. Brenselcelleteknologien gir oss en fleksibilitet som sikrer miljøeffektiv drift uavhengig av endringer som kan komme for drivstoff i årene fremover.

Teknologien åpner for at mange ulike typer drivstoff, blant annet ammoniakk og LNG, skal kunne brukes på ett og samme fartøy. På sikt vil skalering av slike løsninger ha stor betydning for muligheten til å nå klimamålene, i tillegg til at de har forretningsmessig verdi og vil kunne skape arbeidsplasser i Norge.

Prosjektet har så langt blitt finansiert med støtte fra Gassnova, Norges Forskningsråd og av partene selv. Nå bygges en 1.2. MW prototype som først skal testes på Sustainable Energy katapultsenter på Stord. Deretter skal den monteres og testes på et av Odfjell sine nyeste kjemikalietankskip.

Vareeierne er avgjørende for det grønne skiftet

Lenge har det blitt etterlyst større initiativ og vilje fra vareeiere til å satse på grønn skipsfart gjennom langsiktige forpliktelser og tydelig prioritering av klimavennlige skip. Nå er det mulig å se konturer av at stadig flere vareeiere har tatt oppfordringen.

– Som en av de største transportkjøperne i Norge, ser vi at vi har en rolle i å forme fremtidens transportløsninger. Vi ønsker derfor å samarbeide med andre aktører for å legge til rette for at teknologi både er bærekraftig og økonomisk. Prosjektet med å bygge utslippsfrie skip er et eksempel på dette, sier Chartering Manager i HeidelbergCement, Lars Erik Marcussen.

Da Felleskjøpet Agri og HeidelbergCement i fjor sommer gikk ut og etterlyste rederier og energileverandører som ville utvikle verdens første nullutslipps bulkskip, håpet partene at fem-seks seriøse interessenter ville melde seg. Da fristen gikk ut i oktober hadde 31 rederier og tolv energileverandører meldt sin interesse. Nå har prosjektet også fått 12,3 millioner kroner i støtte fra Pilot-E-programmet, og i mars skal de velge samarbeidspartnere på rederi- og energileverandørsiden.

– Vi er veldig glade for tildelingen og ikke minst for den store interessen både rederier og

energileverandører har vist for prosjektet vårt. Det viser at interessen og kunnskapen finnes der ute, men at rederiene trengte en vareleverandør som er villig til å forplikte seg i form av en langsiktig kontrakt. Sammen med HeidelbergCement er vi den kunden de trenger for å kunne bygge et slikt skip, sier logistikksjef i Felleskjøpet Agri, Per-Kenneth Øye.



Halfdan Blytt, direktør for produksjon og vareforsyning i Felleskjøpet Agri, klima- og miljøminister Sveinung Rotevatn og Per Brevik, direktør for bærekraft i HeidelbergCement.



Også fra regjeringshold er det stor begeistring for den store grønne omstillingen man ser starten på i kystfarten. Klima- og miljøminister Sveinung Rotevatn viser til at regjeringen har igangsatt en målrettet satsing på grønn skipsfart, både gjennom nye støtteordninger til flåtefornyelse, Grønt skipsfartsprogram, og Pilot-E-programmet som kobler Enova, Forskningsrådet og Innovasjon Norge.

– Grønn skipsfart er et område regjeringen satser sterkt på, og hvor Norge har en ledende posisjon. Det gir oss både utslippskutt og norske arbeidsplasser. Det er positivt å se at vareeiere, redere og energileverandører finner sammen for å skape fremtidens grønne skipsfart. Fra regjeringens side vil vi bidra med å opprettholde og styrke ordninger som stimulerer til grønn flåtefornyelse, har han tidligere uttalt.

» Betydelige investeringer i havvindfartøyer

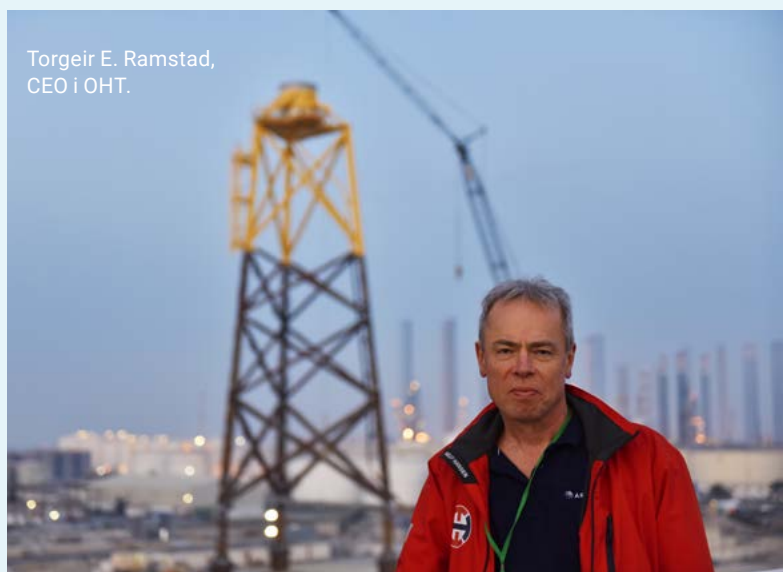
OHT ASA eier og driver fem halvt nedsenkbare tungtransportfartøyer med åpne dekk. Tidlig i 2021 vil OHT få overlevert selskapets første tungløftkran-installasjonsfartøy, Alfa Lift, som er verdens største og mest effektive spesialbygde installasjonsfartøy for fundamenter til havvindturbiner. Dette følges opp av et nylig bestilt oppjekkbart installasjonsfartøy som er utviklet for å installere kommende generasjoner vindturbiner.

Selskapet, som med sine fem tungtransportfartøyer hovedsakelig har transportert enorme olje- og gassrelaterte installasjoner, vil nå kunne både transportere og installere neste generasjon bunnfaste fundamenter og vindturbiner.

– Vi ser på havvindmarkedet som et av få markeder med svært langsiktig og forutsigbar vekst. Både Norge og EU har ambisiøse planer, og mange andre regioner i verden kommer også for fullt. Målet vårt er å bli en ledende aktør innen fornybar energi via transport og installasjon av havvindturbiner og -fundamenter. Vi bygger nye fartøyer som er klare for neste generasjons turbiner og fundamenter, sier CEO Torgeir E. Ramstad i OHT.

Selv om selskapets satsning på turbininstallasjon

Torgeir E. Ramstad,
CEO i OHT.





er ganske fersk, stiller kundene seg allerede i kø.

– Responsen har vært overveldende. Vi har allerede fått flere forespørsler om vindturbininstallasjonsprosjekter for disse fartøyene. Vi har også kunder som ønsker å diskutere kapasitetsreservering et godt stykke inn i fremtiden. Dette er kun starten på et eventyr, sier Ramstad.

I 2021/22 vil OHT få overlevert verdens største og mest innovative spesialbygde installasjonsfartøy for havvind-fundamenter. Alfa Lift vil ha en 3 000 tonn dekkskran, et smartdekk på over 10 000 m², som vil kunne frakte og installere opptil 14 XL-monopeler eller tolv jacket-fundamenter per seiling, og dekket kan senkes ned til 15 meter under havoverflaten. Fartøyet kan også brukes til transport, installasjon eller demontering av andre typer installasjoner til havs.

OHT har også bestilt et GustoMSC NG-14000XL-G oppjekkbar installasjonsfartøy, i tillegg til en opsjon på ett tilsvarende fartøy.

Fartøyet vil bli et av verdens største oppjekkable installasjonsfartøy av høyeste miljøstandard. Det er designet spesifikt for å transportere og installere neste generasjons havvindturbiner og XL monopel-fundamenter.

Vind 1 vil kunne installere vindturbinkomponenter i vanndybder på >65 meter, til en høyde på opptil 182 m over havet, og har en teleskopisk, roterbar kran med maksimal løftekapasitet på 2 500 tonn i inntrukken modus – 124 meter over dekk, og 1 250 tonn i utskjøvet modus, 156 meter over dekk.

Fartøyene er forberedt for installasjon av hydrogen-brenselceller for å kunne redusere utslipp ytterligere når slik teknologi blir tilgjengelig. Den første enheten vil bli levert i 2. kvartal i 2023.

Karbonavgift kan sette fart i det grønne skiftet

Utslippskuttene i skipsfarten kan finansieres av verdikjeden selv gjennom avgifter på fossilt drivstoff og etablering av et CO₂-fond for ny teknologi.

Målene om utslippskutt fra land er regulert gjennom Parisavtalen. Men siden ingen land «eier» den internasjonale skipsfartens utslipp, reguleres kuttene for skipsfarten gjennom FN-organisasjonen International Maritime Organization (IMO).

IMO vil halvere CO₂-utslippene fra skipsfarten innen 2050, sammenlignet med 2008. I praksis innebærer det utslippskutt per skip på 70-90 prosent, avhengig av veksten i verdensflåten innen 2050. For å nå et så ambisiøst mål må det raskt etableres effektive virkemidler som utvikler, skalerer og distribuerer alternative klimanøytrale energiløsninger. Særlig

haster det med gode alternativer for de lengste seilasene, som også har de største utslippene.

Den norskkontrollerte utenriksflåten satt seg svært høye ambisjoner, med mål om å være klimanøytrale i 2050. Siden skip har lang levetid, må rederiene kun bestille skip med nullutslippsteknologi fra 2030 og fremover. Det betyr at det gjenstår kun et tiår til å utvikle og skalere klimanøytrale og lønnsomme løsninger. For å få til det behøves det rammevilkår som stimulerer til investeringer i ny og klimavennlig teknologi.

»» Utvikler verdens første ammoniakkdrevne tankskip

Grieg Maritime Group i Bergen tar sikte på å utvikle verdens første ammoniakkdrevne tankskip. I partnerskap med Wärtsilä Norway skal skipet både frakte og drives av grønn ammoniakk.

Grieg Maritime Group etablerte Grieg Edge som sitt innovasjonsnav for ett år siden, og MS Green Ammonia-prosjektet er den første store satsingen.

– Vi føler oss sikre på at dette prosjektet representerer fremtiden for den maritime sektoren. Å få støtte fra Norges forskningsråd og Innovasjon Norge er et viktig skritt mot fullføring, sier leder for Grieg Edge, Nicolai Grieg.

MS Green Ammonia skal

distribuere grønn ammoniakk fra en planlagt fabrikk i Berlevåg til forskjellige steder og sluttbrukere langs kysten. Skipets design, størrelse og volum er alle elementer som er avhengige av markedet og sluttbrukerne.

En gruppe potensielle kunder er eiere av skip som bruker LNG som drivstoff i dag. Avhengig av motorens konstruksjon, kan de blande ammoniakk i LNG-drivstoffet – eller oppgradere

fremdriftssystemet sitt for å kunne bruke ammoniakk.

– Norge, med sitt høye antall skip som bruker LNG eller alternativt drivstoff, og med store mengder grønn energi og den billigste elektriske kraften i Europa, er trolig den perfekte arenaen for verdens første marked for grønn ammoniakk, sier Chief Business Officer i Grieg Star Group, Vidar Lundberg.

Prosjektet får støtte fra Forskningsrådet og Innovasjon Norge gjennom Pilot-E.



EU og IMO arbeider med hver sine klimatiltak. EU ønsker å innlemme skipsfarten i det europeiske kvotehandelssystemet, og IMO vil fra 2023 innføre en kombinasjon av tekniske og operasjonelle krav. Ambisjonene om å iverksette tiltak som stimulerer til lavere utslipp er gode, men forslagene har også sine svakheter.

For å få fart på skipsfartens utslippsreduksjon mener Norges Rederiforbund at den internasjonale skipsfarten raskt må gå sammen om å fremme en effektiv markeds mekanisme som både gjør det lønnsomt å utvikle nye løsninger, investere i ukjent teknologi og utligner prisen mellom alternative drivstoff og dagens drivstoff, slik at det blir kommersielt mulig å benytte klimanøytrale alternativer.

Et slikt tiltak kan finansieres av industrien selv. Modellen kan være en pris på drivstoff for alle som bunkrer fossilt brensel, uansett hvor i verden det skjer. Rett og slett en «pris på pumpen» slik vi kjenner fra trafikken. Pengene må gå tilbake til næringen gjennom tilskudd for å dekke merkostnadene for å investere i ny, ukjent og kostbar utslippsreducerende teknologi. Midlene kan også brukes til å etablere prisutligningsmekanismer som sikrer at prisen for en alternativ klimanøytral energiløsning ikke er dyrere enn ordinært fossilt drivstoff.

Mange vil hevde at dette er vanskelig eller umulig å få til, fordi avgiftspolitikken tilhører det enkelte lands finansdepartement. Men det blir umulig å nå ambisiøse klimamål uten vilje til å tenke nytt og utradisjonelt om virkemidler vi vet virker raskt og effektivt – også på internasjonalt nivå.

» Nel leverer fremtidens hydrogenløsninger

Hydrogen får en sentral rolle i den grønne omstillingen, mener Jon André Løkke, konsernsjef i Nel ASA. Selskapet leverer løsninger for produksjon, lagring og distribusjon av hydrogen.

– Hva kan hydrogen gjøre for skipsfarten?

– Skipsfart er en av de viktigste transportårene for mennesker og varer, og nye reguleringer setter krav ned mot nullutslipp for internasjonal skipsfart. Hydrogen vil være hovedbestanddelen i nær sagt alle nye drivstoff som kan oppfylle nullutslipp, enten som hydrogen direkte eller som råstoff i ammoniakk, syntetiske produkter og lignende. Teknologien for hydrogenskip er allerede her, og med økende volum vil prisen bli konkurransedyktig.

– Hvorfor gjør dere dette?

– Vi har stor kompetanse på skipsbygging i Norge, samtidig som hydrogenmiljøet er sterkt. Nel jobber tett med Hexagon og PowerCell gjennom selskapet HYON, for å ta frem hydrogenteknologi for skip, og vi merker en stor interesse for løsningene. Norge har komparative fortrinn til å bli en ledende hydrogennasjon med den største og mest komplette skipsflåten, med en maritim klynge med bred hydrogenkompetanse, og hydrogenselskaper gjennom hele verdikjeden – som produksjon av hydrogen, distribusjon, lagring og bunkring.

– Hva har vært de største utfordringene til nå?

– Vi har prioritert å utvikle kompakte og modulbaserte løsninger som enkelt skal kunne integreres på båter av forskjellig type og driftsprofil. En utfordring med å være en pioner er at regelverket ikke er utviklet ennå. Vi er derfor i tett kontakt med classeselskaper og verft. Neste skritt er å få rederiene og verftene til å ta i bruk hydrogen i stor skala. Da må man spille på lag med bransjen og myndigheter. Vi jobber med aktører der vi sammen skal sikre tilgjengeligheten av hydrogen til konkurransedyktig pris, for kundene vil ha en grønn skipsfart og hydrogen er en helt sentral del av løsningen.



EUs havvindssatsing er godt nytt for Norge

Europeiske rederier kontrollerer over en tredjedel av verdens offshoreflåte og har spilt en sentral rolle i å realisere mange globale havvindprosjekter. Nå lanserer EU en ambisiøs strategi for havenergi som vil sette enda mer fart på utviklingen – også i Norge.

Havenergi strategien er en del av EUs storsatsing Green Deal, en grønn vekststrategi som går på tvers av alle politikkområder og som vil ha mye å si for norsk næringsliv i årene som kommer. EU peker særlig på havvind som en sektor som vil skaleres opp. Det kan gi en tjuedobling av kapasiteten innen 2050, fra dagens 12 GW til 300 GW. For Europa, som i stor grad er avhengig av kull og gass, er dette grønne og gode nyheter.

– EUs initiativ gjør det enda viktigere at norske myndigheter raskt etablerer og avklarer rammebetingelsene for et hjemmemarked for utvikling av løsninger og kompetanse i Norge, sier Harald Solberg, administrerende direktør i Norges Rederiforbund. – Nå har vi muligheten til å posisjonere oss for internasjonal vekst innen havvind.

Europakommisjonen ser for seg investeringer på 800 milliarder euro i havenergi innen 2050. Havvindprosjekter krever spesialisert utstyr og betydelig

maritim kompetanse. Så mye som 18 forskjellige typer fartøy kan være involvert i prosjektets livssyklus; fra kartlegging og installasjon av fundamenter, turbiner og kabler, til transport av personell og utstyr, og eventuell avvikling. Også Rederiforbundets medlemmer gleder seg over satsingen.

– EUs satsing er gode nyheter for klimaet og grønne arbeidsplasser, og jeg håper Norge blir inspirert med ambisjoner som kan skape grunnlag for en industri, sier Sofie Olsen Jebsen i Fred. Olsen Ocean. Selskapet er en ledende tjenesteleverandør innen bunnfast havvind med turbininstallasjon og -vedlikehold, oppjekkbare installasjonsskip (Fred. Olsen Windcarrier) og teknikere (Global Wind Service), og logistikk (United Wind Logistics). – Vi vil ta samme posisjon innen flytende havvind. Samtidig er Fred. Olsen Renewables en betydelig utbygger, drifter og eier av land- og havvindparker, og vi ser frem til å ta del av utbyggingen av vindparker i Norge.



Også i en fersk rapport fra Menon slås det fast at det er store muligheter for norske aktører i havvind-markedet. Et basisscenario skisserer en markedsandel på ti prosent, mens høyscenarioet viser 17 prosent. Det betydelige potensialet for kompetanseoverføring fra olje- og gassindustrien trekkes frem som et konkurransefortrinn.

– Norske aktører er godt posisjonert til å bidra med konkurransedyktige løsninger i det voksende havvind-markedet, sier Solberg. Noen suksesskriterier må likevel være på plass, om Norge skal lykkes. Det trengs et aktivt hjemmemarked, norske aktører må være tidlig ute sammenlignet med konkurrentene, og det behøves en tydelig visjon og tilpassede virkemidler fra myndighetene, fortsetter han.

Høye ambisjoner i EU er positivt for norske aktører på grunn av nærheten til markedet. Også ambisiøse planer i andre deler av verden, som i Kina, bidrar til en raskere kostnadsreduksjon. I det mest optimistiske scenarioet mener Menon at en norskbasert havvind-industri vil kunne omsette for nærmere 85 milliarder kroner i 2050.

» Skifter navn for å gå fra olje til havvind

Ocean Installer ble etablert i 2010 og har de siste ti årene jobbet med konstruksjonsarbeid for oljenæringen på sokkelen, spesielt på havbunnen. Men selskapet satser nå på det voksende havvind-markedet. Derfor endrer de navn til Havfram.

– Havvind kommer til å bli en stor, global industri. Det er viktig at den norske leverandør-industrien tar en posisjon, og det skal vårt selskap gjøre. Det går et tog nå, sier administrerende direktør Odd Strømsnes i Havfram.

Strømsnes mener det er viktig å overføre kunnskapen fra arbeidet med oljeinstallasjoner til havvind.

– Begge deler handler om krevende, maritime offshoreoperasjoner. Mye av kompetansen vår vil vi bruke i arbeidet med å installere havvindanlegg – både flytende og bunnfast.

Sommeren 2020 startet selskapet et samarbeid med det norske verfts-konsernet Vard for utvikling av en ny type skip for installasjon av vindturbiner offshore. Det nye skipet skal kunne installere turbinkomponenter på 1 000 tonn i 150 meters høyde.

I 2021 kommer selskapet til å omsette for rundt 2,5 milliarder kroner, og en stadig større andel kommer fra havvind.



– Stor interesse for maritim cybersikkerhet

Rederienes trusselvurderinger viser at trusselen fra cyberangrep har gått forbi fysiske trusler fra pirater. Et nytt cybersikkerhetssenter skal levere tjenester til norsk skipsfart og så langt har flere rederier blitt medlemmer.

– Vi har opplevd stor interesse fra maritim næring, og ambisjonen er å gi norsk skipsfart et internasjonalt konkurransefortrinn når digitaliseringen i skipsfarten for fullt tar fart, sier Lars Benjamin Vold, daglig leder i NORMA Cyber, som ble formelt åpnet 1. januar 2021.

Nesten alle maritime operasjoner er avhengige av globale nettverk. På skipet, i havnen, under seilasen, i navigering og planlegging. Disse forbindelsene kan bli kompromittert av cyberangrep, og det er nødvendig å avdekke og begrense disse angrepene for å unngå store konsekvenser.

– Vi tilbyr våre medlemmer effektiv informasjonsdeling, samt ulike proaktive cybersikkerhetstjenester. Innenfor dette området er det åpenbart at man er mer effektive dersom man klarer å samhandle om sikkerhetsarbeidet. Norsk skipsfart og maritim næring har lange tradisjoner når det gjelder samarbeid og informasjonsutveksling innenfor sikkerhet og beredskap, og jeg er overbevist om

at vi skal klare å videreføre det arbeidet innen cybersikkerhet, sier Vold.

Flere rederier og maritime selskap har nå blitt medlem av NORMA Cyber, som er et felles initiativ fra Norges Rederiforbund og Den Norske Krigsforsikring for Skib. NORMA Cyber teller nå 26 medlemmer og over 700 fartøyer.

NORMA Cyber er det første av sitt slag i verden og teamet består av fem personer med bred bakgrunn fra Forsvaret, maritim næring og cybersikkerhet.

– Vi ønsker å styrke teamet vårt videre og planen er å være totalt mellom 10 og 14 ansatte i senteret innen utgangen av 2021, sier Lars Vold.

NORMA Cyber har kontorer og et avansert operasjonsrom i Oslo, og samarbeider tett med det eksisterende fagmiljøet for sikkerhet og beredskap i DNK og Norges Rederiforbund som holder til i samme hus.

Norske rederier utgjør en beredskapsressurs når krisen rammer

1 800 fartøy som opererer globalt, utgjør en unik nødhjelpsressurs når store kriser rammer. Norges Rederiforbund har i lang tid hatt en avtale med norske myndigheter om å bistå under kriser og katastrofer.

I 2013 inngikk Rederiforbundet et samarbeid med Verdens matvareprogram (WFP). Rederiforbundet bistår WFP ved å identifisere fartøy som kan gi rask assistanse under en nødsituasjon.

– Samarbeidet kom som et resultat av tyfonen på Filippinene i 2013. Det er mange filippinske sjøfolk om bord på norske skip og mange kom fra områdene som var hardest rammet. Det utløste et stort ønske om å kunne bistå med å bringe nødhjelp til områdene, sier administrerende direktør i Norges Rederiforbund, Harald Solberg.

Rederiforbundet omdisponerte et skip fra trenings-senteret på Filippinene og dette skipet ble det første som kom frem til Tacloban, et av de hardest rammede områdene etter tyfonens herjinger. Også et annet skip ble stilt til rådighet for å bistå i hjelpearbeidet. Samtidig bistod Wilhelmsen med en kartlegging av status i alle aktuelle havner i regionen, som ble et svært viktig plangrunnlag for de kommende operasjonene.

– Norge har, som en av verdens største sjøfartsnasjoner, lang tradisjon for å bistå når katastrofer inntreffer. Samtidig gjorde de tette båndene til Filippinene at situasjonen i 2013 ble helt spesiell og det ble tydelig at den norske flåten kunne være en viktig beredskapsressurs utover samarbeidet med norske myndigheter, sier Solberg.

Resultatet ble en samarbeidsavtale med Verdens matvareprogram. Siden avtalen ble inngått har norske



T/S Kapitan Felix Oca hadde med seg 100 tonn nødhjelp til Tacloban

rederier bistått flere ganger ved behov for nødhjelp på grunn av konflikt eller naturkatastrofer, – blant annet under evakueringen av FN-personell fra Jemen i 2015. Da sto det norske skipet Hawk Explorer sentralt i masseevakueringen av utenlandske hjelpearbeidere, diplomater og gjestearbeidere.

Rederiforbundet får ofte forespørsel om å bistå når det er liten tid og snarlig behov for å finne tilgjengelig tonnasje, og ser at rederiene er villige til å strekke seg langt for å kunne hjelpe.

– Vi er stolt av å være WFP-partner og den eneste rederiorganisasjonen i verden som har formalisert et slikt engasjement, sier Solberg.



– Digitaliseringen må komme innenfra

Odfjell har et eget tverrfaglig team som jobber frem rederiets digitale løsninger. – Definerings av digitale løsninger er ikke noe en kan sette ut til IT-konsulenter. Det må komme innenfra, forklarer COO, Harald Fotland.

På et rom i Bergen står en voksen mann med VR-briller på hodet og kontrollpanel i hånden. Det er VP Corporate IT i Odfjell SE, Torbjørn Lussand. Med et par klikk og et blikk på storskjermen, tar han oss med om bord et av Odfjells tankskip. Han sikter mot fordekket, manøvrerer videre og i neste bilde kan vi se ned i de tomme tankene.

VR-rommet er et av de synlige tegnene på Odfjells digitale satsing, og brukes i hovedsak for å vise kunder og partnere dimensjoner på skip,

kompleksiteten i hvordan de er bygget og opereres. VR kan også brukes for å øve på arbeidsoppgaver, nylig ble den digitale tvillingen - 1:1-modellen av skipet – brukt til å teste ut en komplisert lasteoperasjon.

Effektive ruter, mindre utslipp

Mer overordnede effekter av digitaliseringsteamets arbeid er mindre synlig, men vel så viktig. Odfjell driver generell fartøysovervåking, og som hos de fleste moderne rederier sendes kontinuerlig store mengder data fra skipene til kontrollrom på land.

Informasjonen analyseres og kunnskapen rederiet sitter igjen med vil gi mer effektive operasjoner gjennom bedre og enklere ruteplanlegging, logistikkoperasjoner, service og reparasjoner, samt optimaliseringsgevinster på drivstofforbruk.

– Vi har i en årrekke overvåket forbruket til våre skip fra land. Justeringer har gitt store gevinster på energieffektivisering og redusert vårt CO₂-avtrykk, utdyper leder for digital produktutvikling, Tom Hagesæther.

For mannskapet ombord medfører digitaliseringen nye oppgaver. Instrumenter kan leses automatisk og sparer dem for manuell rapportering. Det kan også øke sikkerheten. Odfjells såkalte «weather routing» innebærer at kapteinen får optimaliserte ruteforslag om de tryggeste og mest effektive seilingsrutene i værutsatte områder, f.eks. ved tropiske stormer. Dataene samles også for å kartlegge laste- og lossetid ved ulike havner, noe som gjør det enklere å beregne tidsbruk på operasjonen. Til disse løsningene har Odfjell brukt sitt eget utviklingsteam.

– Hva er mannskapets holdninger til den digitale omleggingen?

– Generelt sett opplever vi velvilje. Nye løsninger som avlastar og effektiviserer blir ønsket velkommen, sier Harald Fotland, som understreker viktigheten av god opplæring og support underveis for alle ansatte.

Tester nye løsninger

Digitaliseringsteamet møtes ukentlig. De tar stilling til forbedringer, nye muligheter og ikke minst alle henvendelsene om teknologiske nyvinninger. Noen ideer fører til testrunder, andre avvises tvert. Ifølge Fotland utgjør teamet en god buffer mellom toppledelsen og all «hysten». Nye digitale løsninger skal fungere hos oss, er mantraet. For Odfjells ansatte og for deres forretningsmodell.

– Hva er ditt råd til mindre selskaper som ikke kan sette ned et eget digitaliseringsteam?

– Hvis alternativer er at det sitter én IT-person og bestemmer selskapets digitale utvikling, så tviler jeg på at det er mer effektivt i lengden. Du må ha forståelse for driften for å se hva som må gjøres. Når avgjørelser tas med interne på laget, så får ansatte også eierskap til løsningene, sier Torbjørn Lussand.

»» Kongsberg Digital tilbyr løsninger for digitaliseringsreisen

Kongsberg Digital vil gi rederier total digital oversikt over flåten med Vessel Insight, forklarer administrerende direktør Hege Skryseth:

Fortell kort om Vessel Insight

– Vessel Insight er en kostnads-effektiv løsning for skipseiere og operatører som ønsker å starte sin digitaliseringsreise. Løsningen lar dem hente ut kvalitetsdata fra skipene, noe de må ha for å ta i bruk verdiøkende programvare og applikasjoner for å analysere og forbedre driften. For eksempel vil de kunne overvåke og optimalisere

drivstofforbruk og utstyrsreparasjon, planlegge bunkring, gjøre automatisk rapportering og mye, mye mer.

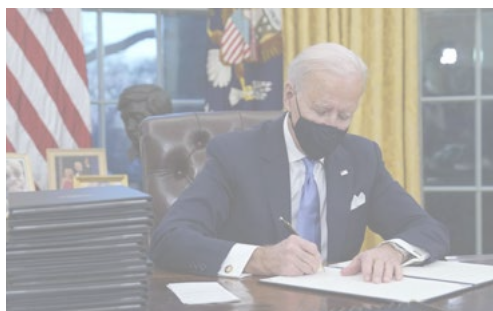
Hvorfor har dere laget produktet?

– Fordi data og programvare gir innsikt i hva som må gjøres for å drifte skip og flåte sikrere, mer effektivt og bærekraftig. Mange operatører samler allerede inn data, så neste steg er å koble opp skipene og sørge for at dataene struktureres slik at de kan brukes i applikasjoner og programvare. Vessel Insight gir kunder i maritim sektor evnen til å koble opp skip,

strømme kvalitetsdata til sky og tilgang på applikasjoner for å hente verdi ut av dataene. Med andre ord besørger løsningen at kunder både blir digitalklare og kan hente ut verdi fra dag én.

Hva har vært de største utfordringene til nå?

– Etterspørselen etter Vessel Insight har vært stor, så nå gjelder det å gjøre leveranse- og onboard-ing-prosessen enda smidigere, slik at vi kan få kundene våre opp på løsningen så raskt som mulig.



Espen Barth Eide, stortingsrepresentant, Arbeiderpartiet

Globale interessesfærer eller en liberal verdensorden?



Få næringer er så direkte berørt av geopolitiske endringer som skipsfarten. En velfungerende verdensøkonomi kommer ikke av seg selv. I tre tiår har vi nytt godt av et globalisert handelsregime. Den kalde krigens slutt, og ikke minst Kinas inntreden

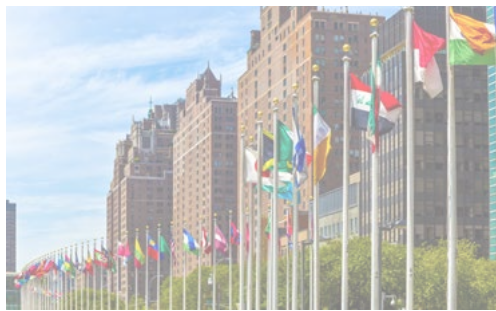
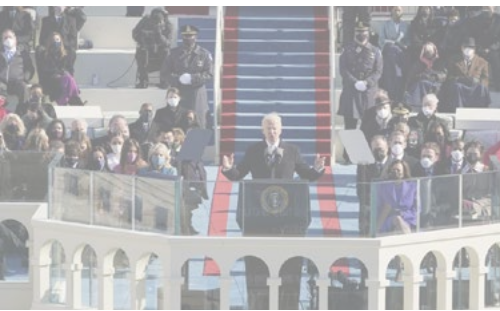
i WTO, førte til at verden i stadig større grad ble én. Global vekst førte til økt transport på havene, og en ikke liten del av denne går på norsk kjøp.

Den liberale orden tjente Norge usedvanlig vel. For en liten, åpen økonomi som vår er det særlig viktig at vi også i fremtiden lykkes med å sikre en åpen, regelbasert internasjonal orden.

Vi ser nå tiltakende spenninger, ikke minst mellom USA og Kina. USA anklager Kina for å ta seg til rette; at de utnytter de av spilleregler som passer dem selv, men uten å respektere prinsipper som fri konkurranse eller immaterielle rettigheter. Sett fra Kina ser det motsatt ut; først invitertes man inn i Vestens kapitalistiske system, og når man så faktisk lykkes der, så blir man kritisert for det også. Striden om leveranser til 5G-nettet er bare toppen av et mye større isfjell.

Grunnleggende sett kan man se dette som en spenning mellom «Vesten og resten». Under Donald Trumps fire år i Det hvite hus ble imidlertid samholdet innad i Vesten satt på alvorlig prøve. «America First» svekket USAs tradisjonelle rolle som systembærer. EU og USA drev hver sin vei i handels-, klima- og sikkerhetspolitikken.

Med president Joe Biden på plass får vi igjen et USA som setter venner og allierte først, og som tror på verdien av internasjonalt samarbeid. Dette vil styrke fellesskapet innad i Vesten, noe vi som et transatlantisk orientert europeisk land bør være glade for. Samtidig betyr ikke dette at de geopolitiske spenningene mellom USA, Kina og Russland derved blir bilagt – faktisk kan det vise seg stikk motsatt. Den nye amerikanske administrasjonen har signalisert en vel så tydelig vilje til å ta oppgjør med både Kina og Russland – men denne gang med økt vekt på alliansebygging med likesinnede demokratiske land. Både europeiske og asiatiske land blir oppfordret til å ta stilling. Mange vil i utgangspunktet vegre seg; da kostnaden med å legge seg ut med den ene eller andre siden oppleves som ganske stor. Men det vil også koste å ikke gjøre det.



Det er en reell risiko for en utvikling der vi igjen ender opp med flere parallelle økonomier, snarere enn én. Ikke nødvendigvis som en ny kald krig, men som form av en verden preget av alternative interesseressfærer, som konkurrerer om økonomisk, teknologisk og politisk makt. I historiens lys er dette faktisk en mer alminnelig tilstand enn den korte epoken av vestlig omnipotens som åpnet seg da Sovjetunionen la ned seg selv. Historien, skulle det vise seg, var ikke slutt likevel.

Det er alvor nå. På vei inn i 2020-årene blir Norges kanskje viktigste utenrikspolitiske oppgave å gi vårt bidrag til forsvaret for en forutsigbar internasjonal orden, og til å styrke og fornye de normene og

institusjonene som holder den oppe. Da må vi klare å holde to tanker i hodet samtidig. Vi må stå sammen med våre nærmeste i forsvaret av rettsstat og demokrati, samtidig som vi trenger et styrket globalt samarbeid på de mange spørsmålene som bare kan løses om alle er med. Ikke minst bør dette gjelde det som binder verden sammen – havet. Det er knapt noe felt hvor Norge både har større troverdighet, mer relevant erfaring eller sterkere interesser i utfallet enn her. En helhetlig utenriks-, handels- og klimapolitisk satsing på hav – i alle dimensjoner – bør derfor stå høyt på agendaen.

Det blir i sannhet noen interessante år for Norge som ferskt medlem av FNs Sikkerhetsråd.



Øivind Bratberg, førstelektor, Institutt for statsvitenskap, UiO

Brexit – forbi målsnøret, men hva nå?



Den 1. januar 2021 trådte Storbritannias utmelding av EU omsider i kraft. Uken før ble partene enige om handelsavtalen som skal ivareta det fremtidige forholdet. Det markerte slutten på et år der britenes medlemsvilkår fortsatte som før mens partene

forhandlet om utenforskapet.

Handelsavtalen mellom EU og Storbritannia er en vidtrekkende frihandelsavtale, men sammenlignet med sømløse handelsvilkår innenfor EUs indre marked er den et stort steg tilbake. Den sikrer toll- og kvotefri adgang for industrivarer. Men handel med tjenester sier avtalen lite om, og finanssektoren i London lever i uvisse med tanke på fremtidige sertifikater og markedsadgang i Europa. Det innføres veterinærkontroll for handel med sjømat og andre matprodukter. Forsinkelser for trailere som krysser den engelske kanal forventes å hemme handelen også over tid. Og endelig må borgere som krysser grensen belage seg på helseforsikring samt visum og arbeidstillatelser for de som skal jobbe.

Hva så med Norges handelsforhold til Storbritannia? Norske myndigheter ønsker en handelsavtale som på de fleste områder vil spille hva britene forhandler seg frem til med EU. Avtalen forventes ferdigforhandlet i løpet av våren 2021, og inntil da sørger en midlertidig

overgangsavtale for varehandel uten toll. Men mange andre områder av vårt handelsforhold er stilt tilbake til WTO-vilkår, noe som betyr nye knuter på tråden for tjenestehandel og investeringer. For arbeidstakere og studenter med oppstart i 2021 har allerede den nye virkeligheten slått inn.

Forhandlingene mellom EU og Storbritannia sto lenge i stampe over spørsmål som fiskerirettigheter og like konkurransevilkår. På begge områder lyktes partene i å finne egnede kompromiss, og avtalen tok dramaet ut av Brexit. Det som nå venter er de faktiske konsekvensene.

Den britiske regjeringen har balansert mellom ønsket om å bli en fri aktør på det globale markedet og ønsket om en effektiv handelsavtale med EU. Handelsavtalen har latt det spørsmålet bli hengende i luften. Britene har skaffet seg handlingsrom, for eksempel knyttet til EUs felles standarder for miljø og arbeidstakerrettigheter. Men der handlingsrommet benyttes kan det også bety nye handelsbarrierer i avtaleverket med EU.

For norsk økonomi er markedsadgang for gass og sjømatprodukter av største viktighet, og avtalen for sjømat især vil granskes nøye. Men vårt handelsforhold til Storbritannia er også en myriade av små kontakter og relasjoner der Brexit vil merkes i form av små hindre, flere skjema og mer byråkrati.



Ole Jacob Sending, forskningssjef NUPI

Klimaparadigmet



Norges nærmeste allierte – EU og USA – står midt oppe i et taktomslag i klimapolitikken. European Green Deal («Grønn Giv») – som ble lansert på tampen av 2019 – er ikke bare en klimastrategi, men en strategi

for økonomisk vekst og konkurranseevne: Den såkalte taksonomien skal vri investeringer mot grønn energi, og grensejusteringsmekanismen (Carbon Border Adjustment Mechanism – CBAM) er en klimatoll for å forhindre konkurransefortrinn fra land med mindre ambisiøse klimatiltak. En av president Bidens første handlinger som president var å melde USA inn i Parisavtalen igjen. Han har gjort tidligere utenriksminister John Kerry til sin klimautsending og plassert ham i sitt Nasjonale Sikkerhetsråd, og har etablert et nytt kontor i Det Hvide Hus som skal koordinere en «whole-of-government» tilnærming til klima.

Både USA og EUs klimapolitikk representerer noe nytt, for klima plasseres nå som et definerende mål for all politikk. For Norges del vil EUs Grønn Giv ha størst betydning. EU er nå i ferd med å gå gjennom alt av regler, innkjøps- og tilskuddsordninger med sikte på å revidere dem med et grønt fokus. Visse av disse vil få betydning direkte via EØS-avtalen, mens andre vil få konsekvenser gjennom Norges samarbeid med EU på energi og klima. Konsekvensene vil merkes på alle politikkfelt, og vil utfordre hvordan norsk forvaltning håndterer klimaspørsmål, ikke minst ved at den gjøres gjeldende på nær sagt alle politikkfelt.

Dette politiske takttskiftet reflekteres også i hvordan markedsaktører allerede har endret adferd, med en markant oppsving i investeringer i grønn teknologi og tilpasning til et fremvoksende paradigme med sirkulær økonomi og grønn energi. En vedvarende politisk konfliktlinje vil i mange land være knyttet til fordeling av byrder og omstillingskostnader mellom grupper i befolkningen. I en rekke EU-land der energimiksen for eksempel fortsatt består av store mengder kull, vil dette prege offisiell politikk, som også kan forsinke elementer av EUs Grønn Giv.

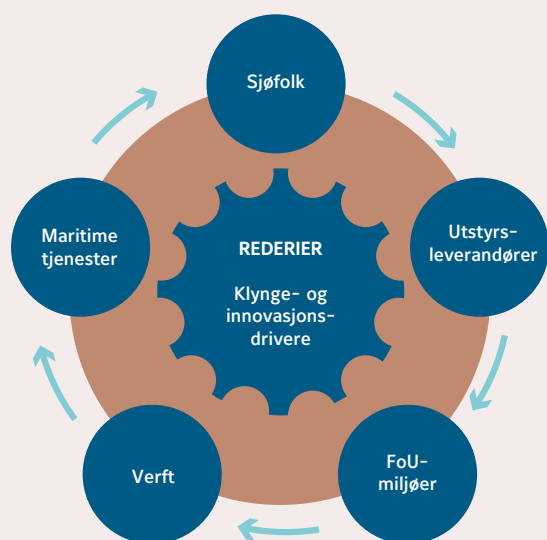
Det er en geopolitisk dimensjon ved klimapolitikken til både EU og USA. Selv om EU nylig har inngått en handelsavtale med Kina og er mer forsiktig i sin kritikk enn USA, så er vektleggingen av sirkulær økonomi og grønn teknologi også ment å redusere den økonomiske avhengigheten av Kina. Et sentralt spørsmål vil derfor være hvorvidt klima kan være et spørsmål hvor EU, USA og Kina kan finne sammen og enes om ambisiøs politikk, eller om også klimaspørsmål politiseres og leses inn i en allerede pågående rivalisering (særlig mellom Kina og USA).

For Norges del innebærer dette takttskiftet i klimapolitikken i EU og USA økt økonomisk og politisk risiko. Når klima blir viktigere for andre land, er posisjonen som olje- og gassprodusent mer utsatt. EU vil på sikt ut av gass, og Norge mister da sitt viktigste marked for gasseksport. For å opprettholde gode relasjoner til nære allierte, og vinne gehør hos sentrale EU-land, vil Norge måtte navigere i et landskap hvor grønn omstilling og teknologi er hard valuta.



Norsk maritim klynge

Norge er et av få land med en tilnærmet komplett maritim klynge. Klyngen består av internasjonalt ledende selskaper som designer, bygger, opererer og omsetter skip, og leverer utstyr og tjenester. Med rederiene som drivere og innovatører i klyngen knyttet til gode FoU-miljøer, utdannes det kompetente mennesker til alle deler av næringen.

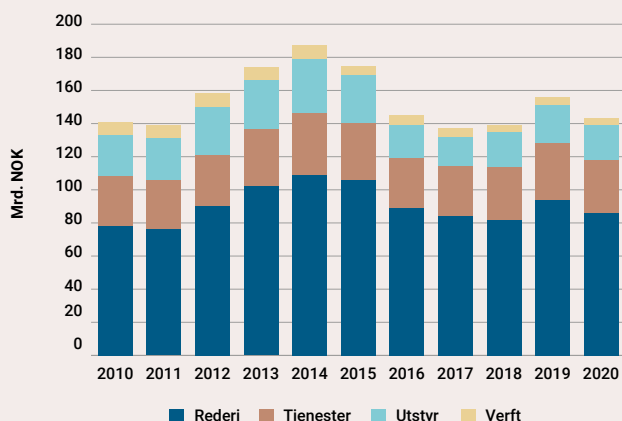


I løpet av 2020 har både verdiskaping og antall sysselsatte blitt redusert. Ferske tall viser at den samlede næringen sysselsatte rundt 82 500 personer i 2020, og bidro med en verdiskaping på 144 milliarder kroner. Fra toppåret 2014 til 2017 ble verdiskapingen redusert med over 25 prosent. I de påfølgende år økte verdiskapingen igjen, og 2020

lå an til å bli nok et år med vekst. Etter et helt år med en verdensomspennende pandemi, har denne veksten nå bremsset. Oppdaterte tall tilsier nå et fall i verdiskaping på rundt åtte prosent for en samlet maritim næring.

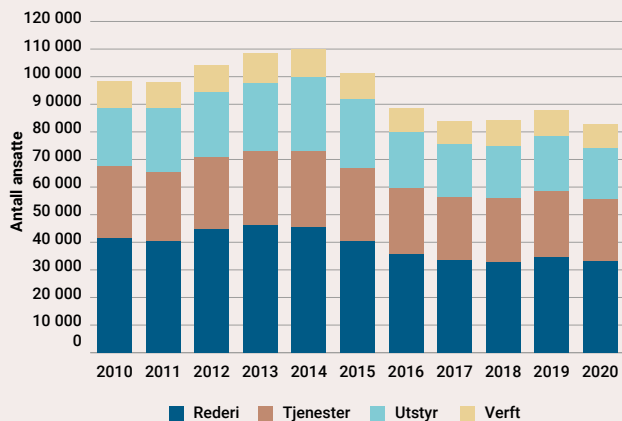
Antall sysselsatte i næringen har blitt redusert med over 5 000 personer fra 2019 til 2020. Den største reduksjonen i sysselsatte er det verfts-næringen som har tatt, med en reduksjon på ti prosent, samtidig som utstyrslleverandørene har hatt en reduksjon på rundt syv prosent. Rederier og leverandører av tjenester har hatt et noe mindre bortfall av sysselsatte på mellom fem og seks prosent. Det er verdt å merke seg at permitterte er en del av denne statistikken, og at nedgangen i sysselsatte ville vært enda større uten disse med i datagrunnlaget. For maritim industri vil effekten av pandemien være mer langvarig negativ, uavhengig av videre smitteutvikling. I verste fall vil vi se et sysselsettingsnedtrekk på nesten 20 prosent ved utgangen av 2022 sammenlignet med 2019-nivå.

Verdiskaping i maritim næring 2010-2020, fordelt på næringssegmenter



Kilde: Maritimt Forum/Menon Economics

Antall ansatte i maritim næring i Norge 2010-2020, fordelt på næringssegmenter



Kilde: Maritimt Forum/Menon Economics

Ser 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 havnæringer. 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.

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

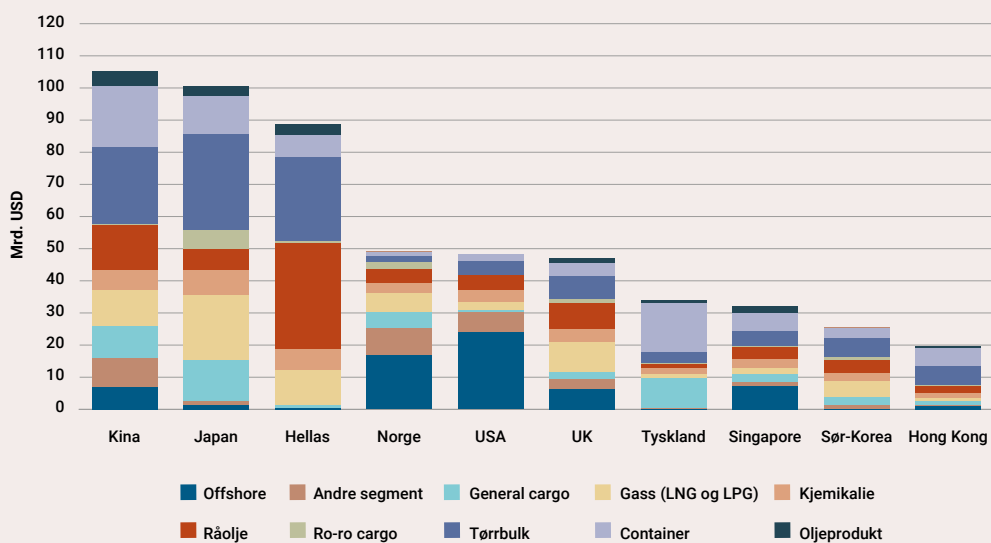
Norge er verdens fjerde største skipsfartsnasjon målt i verdi

Når man skal måle skipsfartsnæringens internasjonale posisjon, har det vært vanlig å ta utgangspunkt i lastekapasitet. Lenge var Norge verdens tredje største skipsfartsnasjon, etter Japan og Hellas, målt i samlet lastekapasitet. Lastekapasitet gir ikke alltid et riktig bilde av skipsfartsnæringens internasjonale posisjon og næringens verdiskaping. Det er flere grunner til det. Den viktigste årsaken er at størrelsen på et skips lasterom bare gir begrenset informasjon om dets innhold og verdi. Den norske flåten består i utstrakt grad av avanserte og kostbare fartøy som ikke er

konstruert for å maksimere fraktevolumer, men for å utføre avanserte operasjoner.

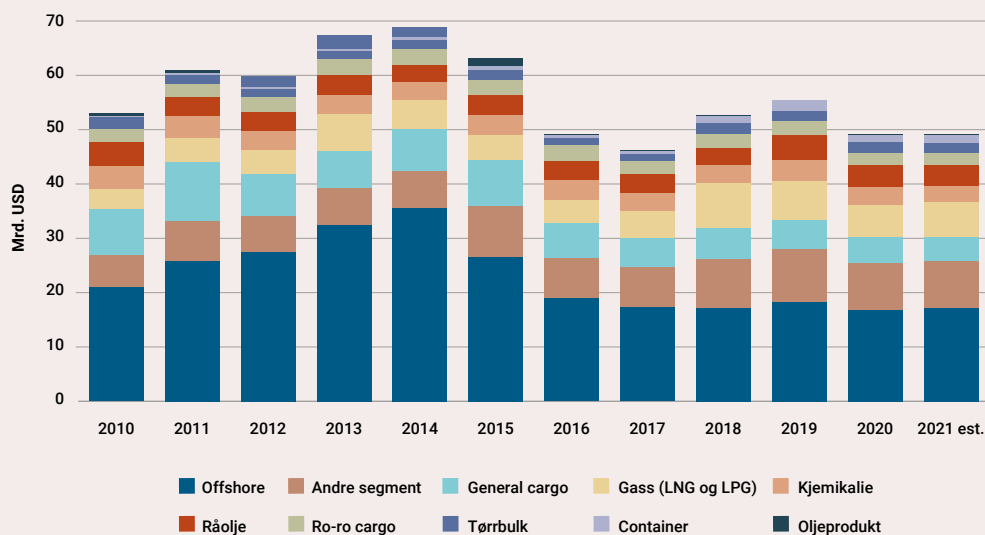
Verdien på den samlede verdensflåten er i 2020 beregnet til 890 milliarder dollar. Dette er en nedgang på rundt seks prosent fra året før. Verdien på den samlede verdensflåten har vært stigende siden 2017, og på starten av 2020 anså man at verdensflåten ville fortsette å øke i verdi. Det har den ikke gjort, gjennom et år med både pandemi, oljeprisfall og varierende rateutvikling.

Verdens ti største skipsfartsnasjoner rangert etter flåteverdi 2020



Kilde: IHS/Menon Economics

Utvikling i markedsverdien av den norske skipsflåten fordelt på segment



Kilde: IHS/Menon Economics

Norge ligger fortsatt på en fjerdeplass som året før. Kina, Japan og Hellas er de tre desidert største nasjonene etterfulgt av Norge og USA. I den norske flåten har offshoresegmentet høyest markedsverdi, og det er kun USA som har høyere markedsverdi på sin offshoreflåte. Anslag for 2021 tilsier at verdien av verdensflåten vil være tilnærmet uforandret, dette gjelder også for den norske skipsflåten.

Den norskkontrollerte utenriksflåten er i vekst

Den norskkontrollerte utenriksflåten har de siste årene opplevd en god vekst i både antall skip og tonnasje, men så en svak nedgang i antall skip gjennom året 2020. I tonnasje har flåten hatt moderat vekst. Per januar 2021 teller flåten totalt 1 783 skip med en samlet tonnasje på 51,1 millioner dødvekt-tonn. Gjennom 2019 og 2020 har flåten vokst med nærmere ni prosent målt i dødvekttonn.

Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) har isolert sett hatt en vekst i samme periode med en økning på 79 skip, og teller per 1. januar 2021 691 skip. Norsk ordinært register (NOR) har svekket seg noe blant utenriksrederiene i samme periode, men samlet sett har det norske flagget likevel styrket seg, og hatt en økning på over 60 skip de siste to årene. Flere rederier har det siste året valgt å flagge hjem sine flåter til

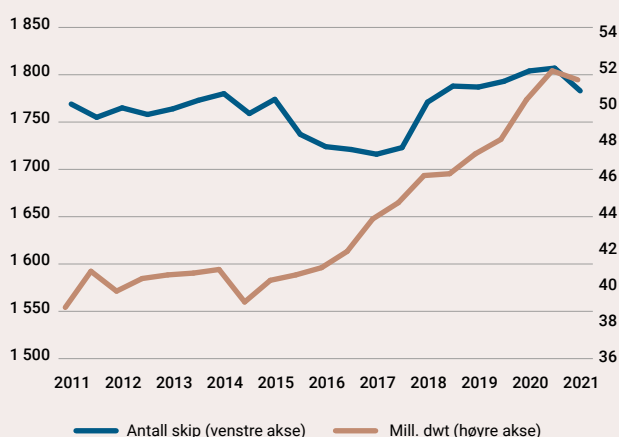
Norge, samt at flere nybygg blir levert til norsk flagg. På spørsmål i årets medlemsundersøkelse om det er aktuelt å flagge skip hjem i inneværende år, svarer Rederiforbundets medlemmer at potensialet er på over 60 skip.

Sammensetningen av den norskkontrollerte utenriksflåten viser at offshore serviceskip stadig er det største segmentet målt i antall skip, tett fulgt av tørrlastsegmentet.

Norskkontrollert ordrebok

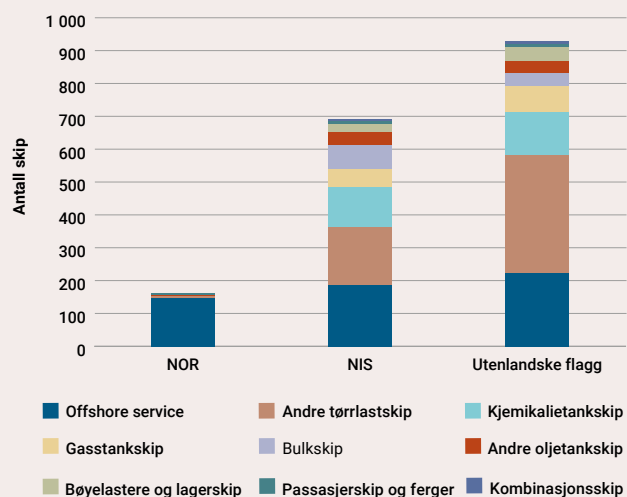
Utenriksrederienes ordrebok består nå kun av 49 skip, og ordreboken har ikke vært så beskjeden på nærmere 30 år. Fem år tilbake var ordreboken dobbelt så stor, og i 2008 talte ordreboken opp mot 400 skip. De fleste skipene i ordreboken skal leveres i inneværende år, eller i 2022.

Den norskkontrollerte utenriksflåten – utvikling 2011–2021



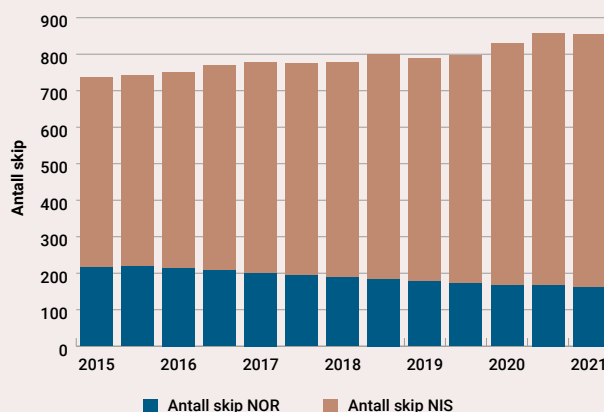
Kilde: Norges Rederiforbund

Den norskkontrollerte utenriksflåten – antall skip fordelt på flagg og skipstyper per 1. januar 2021



Kilde: Norges Rederiforbund

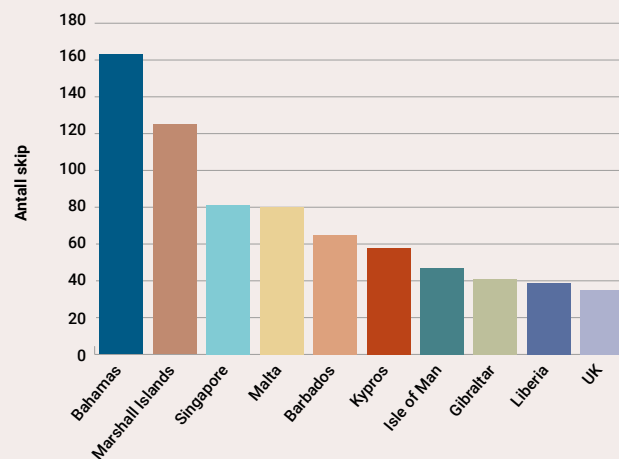
Den norskkontrollerte utenriksflåten – NIS og NOR registrerte skip 2015–2021



Kilde: Norges Rederiforbund

Den norskkontrollerte utenriksflåten – skip under utenlandsk flagg per 1. januar 2021

Ti største registreringsland/flagg



Kilde: Norges Rederiforbund



Short sea

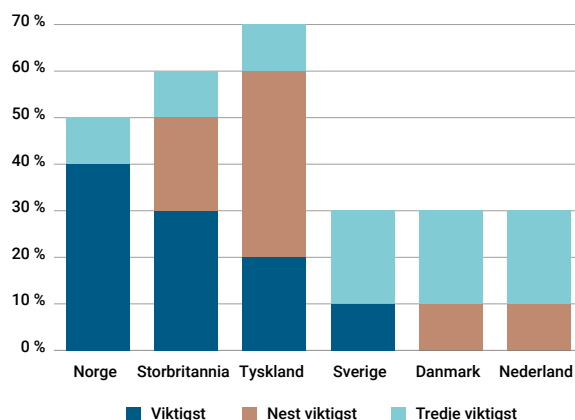
Rederier i short sea-segmentet, også kalt nærskip-fart, transporterer alle typer gods og passasjerer. Disse opererer mellom norsk og europeisk havn, og mellom havner i Europa. Hele 40 prosent av den interne transporten i Europa fraktes på kjøll. Dette gjør at nærskipsfarten spiller en avgjørende rolle for næringslivets transportbehov og norsk industris konkurransekraft. Rederiforbundets medlemmer i nærskipsfart kontrollerer om lag 130 skip. Næringen bidrar til effektive logistikk- og transportløsninger, og ett skip i nærskipsfart kan med en enkelt last, løfte volum tilsvarende 200-400 lastebiler av veien.

Land av særlig interesse for short sea-rederier

For rederiene som opererer i nærskipsfart, er det Norge, Storbritannia og Tyskland som trekkes frem som land av særlig interesse. 40 prosent av rederiene rangerer Norge som det klart viktigste landet, mens 30 prosent svarer at Storbritannia er viktigst, og 20

prosent svarer Tyskland. Disse landene har holdt seg stabile som de viktigste landene for nærskipsfarten gjennom flere år.

Land av særlig interesse for short sea-rederienes virksomhet



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund



Deep sea

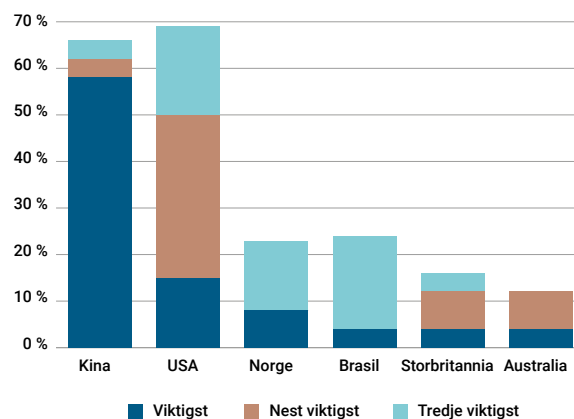
Deep sea-flåten består av flere segmenter hvor norske rederier er verdensledende og innehar solide markedsandeler. Segmenter som bilfrakt, LNG, og kjemikalie er blant disse. Seilinger foregår over store avstander og mellom kontinenter. Rederiforbundets medlemmer i deep sea-segmentet kontrollerer rundt 700 skip som anløper havner over hele verden på daglig basis. Selskapene har en rekke kontorer utenlands og norsk rederinæring har med dette en sterk tilstedeværelse på alle kontinenter.

Land av særlig interesse for deep sea-rederier

Deep sea-rederiene trekker frem Kina og USA som de to klart største land av særlig interesse. Deretter følger Norge, Brasil og Storbritannia. Over 60 prosent av rederiene i dette segmentet rangerer Kina som viktigst. Dette er en nedgang fra i fjor, da 80 prosent

av rederiene oppga det samme. Nær 70 prosent oppgir USA som ett av de viktigste landene.

Land av særlig interesse for deep sea-rederienes virksomhet



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund



Offshore service- og riggselskaper

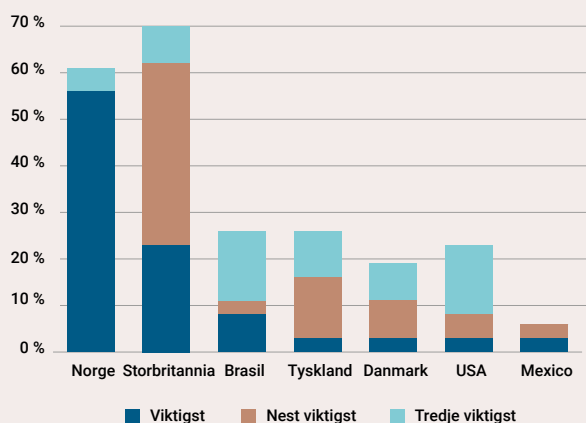
Norge er en av verdens største maritime offshore-nasjoner. Rederiene deltar i alle faser av petroleums-aktiviteten, fra de første seismiske undersøkelser og leting, til produksjon og til slutt nedstenging av avsluttede felt. Offshore service-rederiene ser også muligheter i havvindmarkedet, hvor de norske rederiene har en klar fordel med sin eksisterende kompetanse. Den norske offshoreflåten har 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 offshorenæring, og er en svært viktig arena for å sikre grunnlaget for internasjonal konkurransekraft for offshoresekskapene. I tillegg er tilstedeværelsen høy på andre lands sokler. Rederiforbundets medlemmer kontrollerer i overkant av 50 flyttbare

offshoreinnretninger, og en stor offshoreflåte bestående av nærmere 500 fartøy.

Land av særlig interesse for offshore service- og riggselskaper

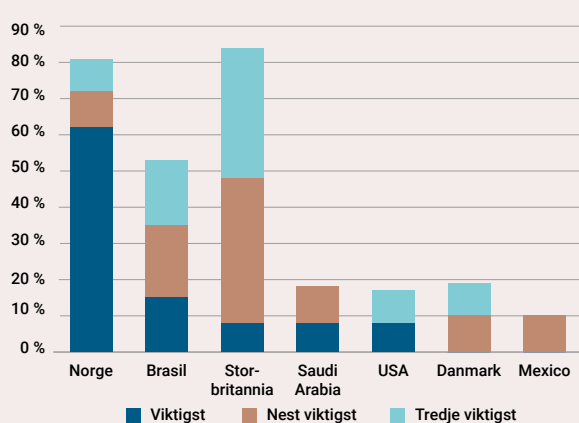
For offshore service-rederiene og riggselskapene opprettholder Norge, Storbritannia og Brasil sine posisjoner som land med særlig stor interesse. Dette viser tydelig viktigheten av Nordsjøen for disse rederiene. Nærmere 60 prosent av rederiene i begge segmenter oppgir Norge som det aller viktigste landet. Dette er en nedgang fra fjorårets undersøkelse, hvor Norge hadde en andel på over 70 prosent. For offshore service-rederiene ligger Storbritannia stadig som nest viktigste land, mens det blant riggselskapene er Brasil som innehar plassen etter Norge som viktigste land.

Land av særlig interesse for offshore service-rederiernes virksomhet



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Land av særlig interesse for riggselskapenes virksomhet



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund



Konjunkturbildet

2021

Trolig den største tilbakegangen i etterspørsel etter shipping i moderne tid

Rederienes omsetning henger i stor grad sammen med utviklingen i verdensøkonomien. Dette gjelder særlig oversjøisk, interkontinental transport. 2020 har i svært stor grad blitt påvirket av håndteringen av den verdensomspennende koronapandemien. En måned etter at WHO erklærte covid-19 som en global pandemi, befant nesten halvparten av verdens befolkning seg under en eller annen form for nedstenging, og 3,9 milliarder mennesker ble instruert av myndighetene til å holde seg hjemme. Mange bedrifter har bedt sine ansatte om å arbeide hjemmefra, skoler og universiteter har måttet stenge, offentlige transporttjenester har blitt begrenset, og reiserestriksjoner er innført både innenlands og internasjonalt.

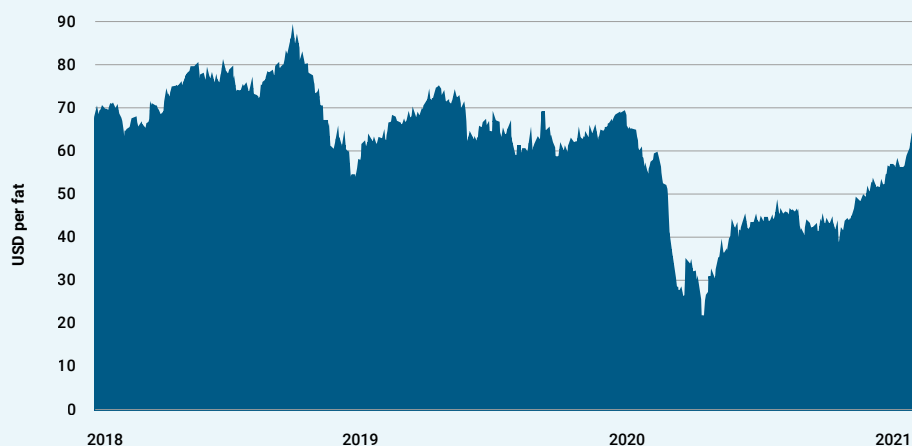
I sin rapport «Global Economic Prospects» utgitt i januar 2021, estimerer Verdensbanken at verdens brutto nasjonalprodukt ble redusert med om lag 4,3 prosent i 2020¹. I januarutgaven av «World Economic Outlook», også utgitt i januar 2021, rapporterer Det internasjonale pengefondet (IMF) at verdensøkonomien krympet med 3,5 prosent i

2020. Felles for disse rapportene er at de viser at det særlig er store økonomier som USA, Russland, India, Saudi Arabia, i tillegg til land i euroområdet, som har blitt truffet hardt. Kina har en vesentlig reduksjon i sin økonomiske vekst, men den er fremdeles positiv, også gjennom 2020. Prognosene til Verdensbanken for verdensøkonomien tilsier vekst på om lag 4 prosent i 2021. IMF er noe mer positive og forventer at verdensøkonomien vil vokse med 5,5 prosent i år og 4,2 prosent i 2022. Det er forventet at det er fremvoksende markeder som vil ha den raskeste veksten.

I april 2020, da koronapandemien traff verdensøkonomien med full kraft, estimerte Verdens handelsorganisasjon (WTO) at verdenshandelen ville reduseres med opptil en tredjedel av nivået før pandemien. Men siden økonomien fikk et kraftig oppsving i fjorårets tredje og fjerde kvartal, har WTO endret sine antakelser til en reduksjon i verdens varehandel med 9,2 prosent i 2020. Prognosene for 2021 peker mot en økning på 7,2 prosent, men estimatene er høyst usikre, og avhenger både av utviklingen i koronapandemien og landenes respons under krisen. Det er uansett svært lite sannsynlig at verdenshandelen i 2021 vil nå nivået som eksisterte før pandemien.

¹ Verdensbanken, januar 2021: Global Economic Prospects
<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34710/9781464816123-Ch01.pdf>

Oljepris Brent crude 2018–2021



Kilde: Nasdaq

Analysen fra skipsmegler- og konsulentfirmaet Lorentzen & Stemoco viser at shippingmarkedene er i vekst etter et år der etterspørselen etter maritim transport på grunn av koronapandemien sank med rundt 1,8 prosent på årlig basis. Fjorårets nedgang i etterspørselen etter tonnasje er den første siden 2009, da etterdønningene etter finanskrisen gjorde seg gjeldende. Nedgangen i fjor var større enn under finanskrisen, da nedtrekket var på 0,2 prosent, og var trolig den største tilbakegangen for etterspørselen etter shipping i moderne tid.

Oljeprisen styrer aktiviteten offshore

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.

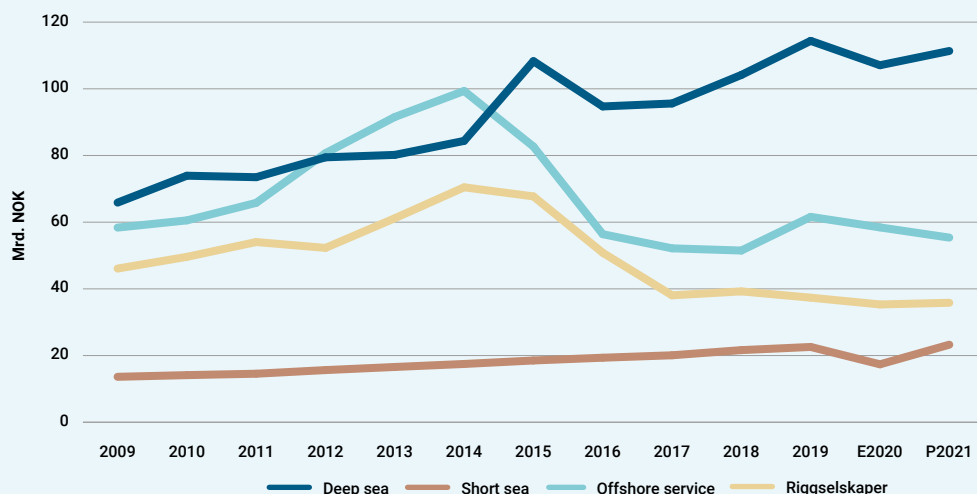
Etterspørselen etter olje har falt kraftig under koronapandemien. Siden to tredjedeler av oljen brukes til transport, har forbruket av raffinerte produkter som bensin og diesel sunket som følge av virusbegrensende transportrestriksjoner. Prisen på nord-sjøolje falt dramatisk fra januar til mai, og traff også nivåer som var lavere enn under den mest krevende tiden under oljekrisen. 21. april var oljeprisen under 20 dollar fatet.

Det har medført en rask nedskalering av aktivitet, og ytterligere forverring av situasjonen for aktørene innen offshore. I fjor reduserte bransjen utgiftene med rundt 25 prosent ved å kutte i olje- og gassleting og redusere kraftig innen oljefeltservice. I år ser det ut til at globale oljeselskaper satser på økte utgifter inne olje- og gassleting, og man forventer at utgifter til produksjon og olje- og gassleting vil øke med rundt syv prosent internasjonalt.

Redusert omsetning i alle segmenter

Den negative utviklingen i shipping-etterspørselen i 2020 var i likhet med finanskrisen i 2008 stikk i strid med forventningene i markedet. Forventningene for 2020 var ganske optimistiske i alle shippingmarkeder, og handelsflåten forberedte seg på vekst. Men selv om etterspørselen etter tonnasje sank med 1,8 prosent i 2020 på grunn av koronapandemien, ekspanderte flåten med 2,9 prosent, noe som medførte en reduksjon i utnyttelse av skipskapasitet fra 87,8 til 83,8 prosent.

Omsetningsutvikling 2009-2021 (inkludert estimat 2020 og prognose 2021)



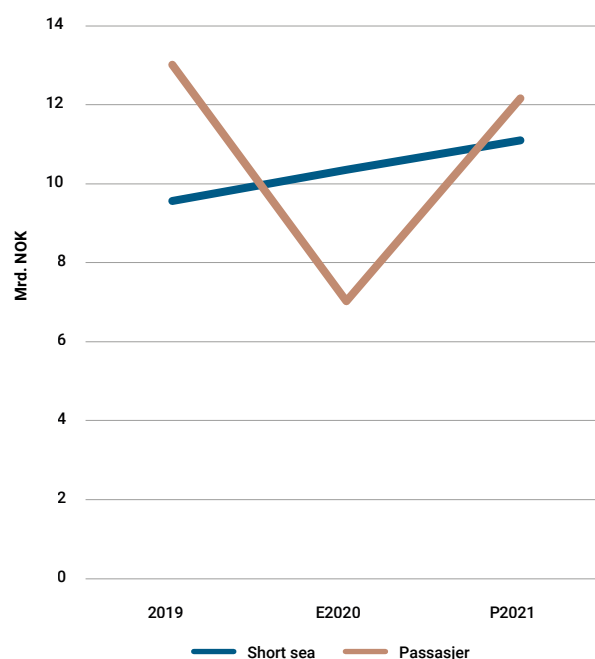
Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

De samlede inntektene til rederiene organisert i Norges Rederiforbund ble redusert med åtte prosent fra 235 milliarder kroner i 2019 til 218 milliarder kroner i 2020. 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 59 prosent av total omsetning blant rederiene.

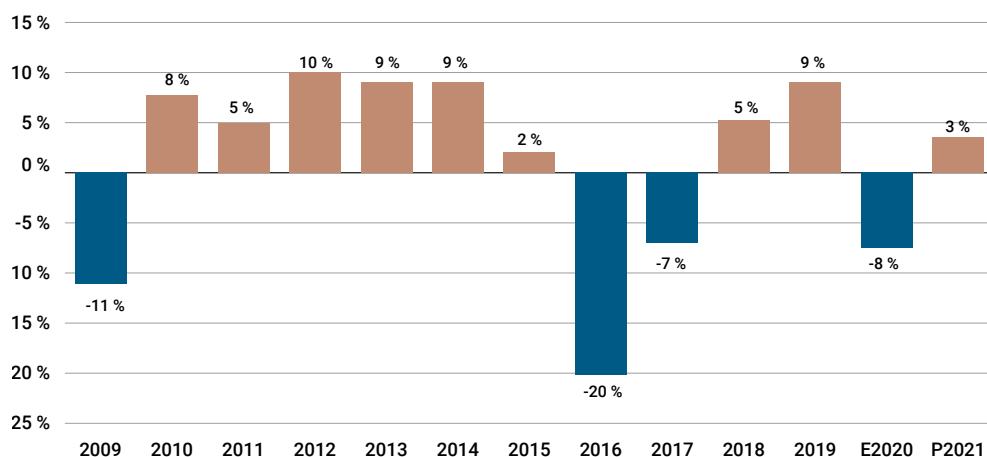
Offshoresegmentene har hatt en svært krevende tid siden 2014. Omsetningen og lønnsomheten er fremdeles langt lavere enn før oljeprisfallet, og foreløpig ikke tilbake på et bærekraftig nivå. I 2019 utgjorde den samlede omsetningen i offshoresegmentene om lag 41 prosent av den totale omsetningen blant rederiene. Dette er betydelig lavere enn toppåret i 2014, da omsetningen i offshorenæringen utgjorde hele 63 prosent av rederienes totale omsetning.

Alle segmentene opplevde redusert omsetning i 2020. Det er særlig short sea-segmentet som har det største nedtrekket, men innen dette segmentet er det store ulikheter. Der passasjersegmentet har hatt et fall på om lag 46 prosent, har transportsegmentet økt sin omsetning med åtte prosent. Deep sea-rederiene har opplevd en reduksjon på om lag seks prosent. Og begge offshore segmentene – offshore service og riggselskapene – har opplevd en reduksjon i omsetning på fem prosent i 2020.

Omsetning short sea-segmentet fordelt på transport og passasjerer

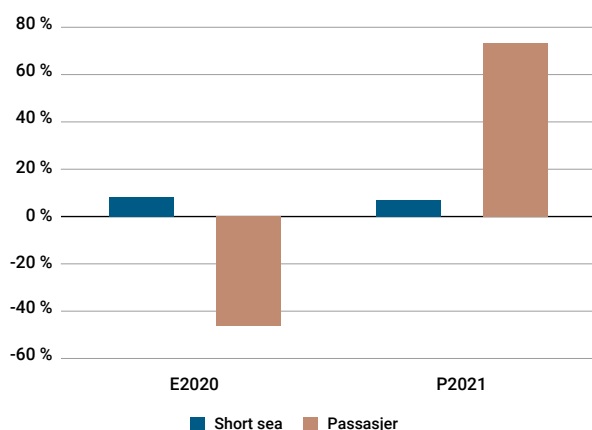


Rederienes endring i omsetning fra året før (inkludert estimat 2020 og prognose 2021)



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

Årlige vekstrater for short sea-segmentet (estimat 2020 og pronose 2021)



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

Rederiene forventer økte inntekter i 2021

Det er noe økt optimisme for 2021, med beskjedne positive forventninger til året. Samlet oppgir rederiene at de forventer en økning i omsetning på tre prosent i 2021. Det er stor ulikhet mellom segmentene, og den største delen av forventningene til økning er drevet av transportsegmentene og passasjerskip.

Blant short sea-rederiene er det stor optimisme. Hele fire av fem rederier forventer vekst i 2021, og kun ti prosent forventer redusert omsetning. Internt i segmentet er det størst optimisme å spore hos passasjerskipsrederiene, der samtlige rederier forventer markant vekst i 2021. Dette henger sammen med at passasjerskipsrederiene ble meget hardt rammet som følge av virksomhetsnekt på grunn av pandemien i 2020, men ser for seg en åpning i løpet av 2021. Deep sea-segmentet er mer splittet i sine forventninger til 2021. Om lag 40 prosent av rederiene forventer vekst i 2021, og nesten 30 prosent forventer redusert omsetning.

I offshoresegmentet er rederiene nærmest delt på midten når det gjelder forventninger til 2021. Blant offshore service og riggselskapene er det om lag 40 prosent av rederiene som oppgir at de forventer vekst i omsetning i 2020. På den andre siden er det om lag en like stor andel, i begge segmenter, som forventer reduksjon.

Dersom prognosen treffer, vil rederienes samlede inntekter ende på om lag 242 milliarder kroner i 2021, opp tre prosent fra 2020.



Fortsatt krevende i offshore

Det store inntektsfallet blant offshore service-rederiene og riggselskapene etter oljeprisfallet i 2014 preger fortsatt næringen i stor grad. Globalt har det vært lavere aktivitet innen leting, utvinning og vedlikehold, kombinert med effektivisering hos oljeselskapene.

Offshoresegmentene har fremdeles en krevende situasjon med høye opplagstall, lave rater og kort tidshorisont på inngåtte kontrakter. Situasjonen er ikke bærekraftig, og offshoresegmentene kan også i 2021 bli preget av ytterligere restruktureringer og refinansiering.

Riggmarkedet fikk et kraftig tilbakeslag i 2020. Riggselskapenes inntekter har nærmest blitt halvert siden 2015. I 2015 hadde riggselskapene en samlet omsetning på 67 milliarder kroner. I 2020 var denne omsetningen om lag 37 milliarder kroner. For 2020 alene var nedgangen i omsetning på nærmere fem prosent, som utgjør en nedgang på om lag to milliarder kroner.

OPECs regulering av oljeprisen gir grunn til svak optimisme. Starten av 2021 har vært preget av flere interessante riggkontrakter både i Norge, UK og Brasil, mens markedet har høye forventninger til ytterligere aktivitet i Guyana, Angola, Mosambik og Malaysia. Disse boreriggene skal ut på oppdrag som tidligere har blitt utsatt, og enkelte av dem er mye raskere tilbake enn forventet.

Koronapandemiens innvirkning på oljemarkedet vil prege også store deler av 2021 for offshore service. Men det finnes noen lyspunkter. Lorentzen & Stemoco anslår at vi i 2021 vil se økt etterspørsel etter offshoretjenester med lavere utslipp, da både eiere og operatører må redusere utslippsprofilene. De peker også på at det i havvindmarkedet kan bli økt behov for flytende boenheter og «walk to work»-tjenester, noe som kan bli et lyspunkt spesielt i forsyningsskipmarkedet.

Offshore service-rederiene hadde en omsetning på om lag 100 milliarder kroner i 2014, og i perioden 2014-2018 ble den halvert til 52 milliarder kroner. I 2019 var det igjen en vekst i omsetning, på nærmere 20 prosent, før omsetningen igjen ble redusert med fem prosent i 2020. For 2021 er prognosen en ytterligere reduksjon på fem prosent.

Transportsegmentene forventer vekst i 2021

Deep sea-rederiene opplevde en reduksjon i omsetning på om lag seks prosent i 2020. For 2021 forventer de en vekst på fire prosent. Om prognosene slår til vil dette gi dem en samlet omsetning på 111 milliarder kroner i 2020. Dette betyr at deep sea-rederiene er det største enkeltsegmentet av Rederiforbundets medlemmer målt i omsetning, med om lag samme omsetning som de andre segmentene til sammen.

Short sea-rederiene har tradisjonelt en jevn og stabil vekst. Den årlige veksten de siste årene har ligget rundt fem prosent. Koronapandemien har truffet de forskjellige delene av short sea-segmentet svært

ulikt. Passasjersegmentet har hatt en svært stor nedgang i omsetning, med et omsetningstap på om lag 46 prosent. Dette utgjør om lag seks milliarder kroner i redusert omsetning. Transportsegmentet har på den andre siden hatt en god vekst i 2020, og rapporterer om en vekst i omsetning på åtte prosent. Dette utgjør en vekst på om lag én milliard kroner.

Både passasjersegmentet og transportsegmentet forventer solid vekst i 2021. Passasjersegmentet forventer en vekst på 73 prosent, noe som tilsvarer en vekst på fem milliarder kroner. Dette er allikevel ikke nok til å ta igjen hele nedtrekket fra 2020, noe som innebærer at tapene som følge av koronapandemien vil strekke seg utover 2021, og inn i 2022. Transportsegmentene forventer en vekst på om lag syv prosent. Dette tilsvarer en vekst i omsetning på om lag én milliard kroner.

Rederiene er delt om forventet lønnsomhet

Det er stort sprik i rederienes forventninger til lønnsomheten i 2021. Samlet oppgir om lag ett av tre rederier at de forventer svakere lønnsomhet i 2021 sammenlignet med 2020. Blant offshore service-rederiene og riggselskapene er det flere selskaper som forventer redusert lønnsomhet enn det er selskaper som forventer økt lønnsomhet. 38 prosent av offshore service-rederiene og 36 prosent av riggselskapene forventer redusert lønnsomhet i 2021. Dette tyder på at offshore-segmentene forventer en ytterligere forverring av markedssituasjonen. Dette skjer på tross av at 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 overskudd eller bærekraftig lønnsomhet, men kan bety at underskuddet reduseres noe.

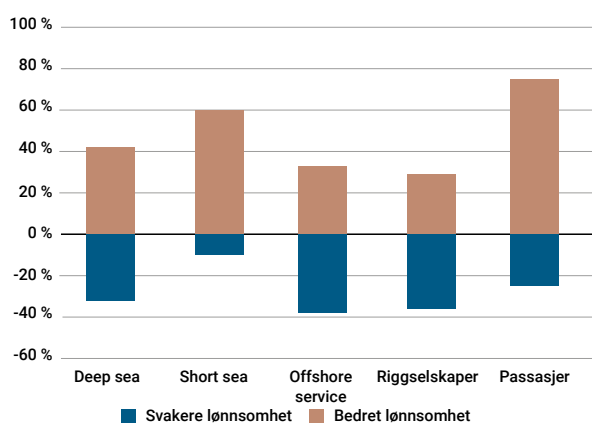
Også innen deep sea oppgir om lag en av tre at de forventer redusert lønnsomhet i 2021. Samtidig er det en større andel av rederiene i dette segmentet – 42 prosent – som forventer økt lønnsomhet. Det er også like store andeler, på åtte prosent, som forventer vesentlig svakere lønnsomhet og vesentlig bedret lønnsomhet.

Det er særlig innen short sea at det er store forventninger til 2021. Innen transportsegmentet har 60 prosent av rederiene forventninger til bedret resultat i 2021, og kun ti prosent har forventninger om redusert resultat. Dette kan tyde på at rederiene forventer at de gode markedene dette segmentet har stått i på tampen av desember vil vedvare også inn i 2021.

Innen passasjersegmentet har tre av fire rederier forventninger til økt driftsresultat i 2021. Dette henger trolig tett sammen med 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. I likhet med offshore, er det ikke gitt at økt lønnsomhet i denne sammenhengen er ensbetydende med positivt driftsresultat. I denne sammenhengen kan det også bety redusert negativt driftsresultat.



Rederienes forventninger til utviklingen i driftsresultat i 2021 sammenlignet med 2020



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

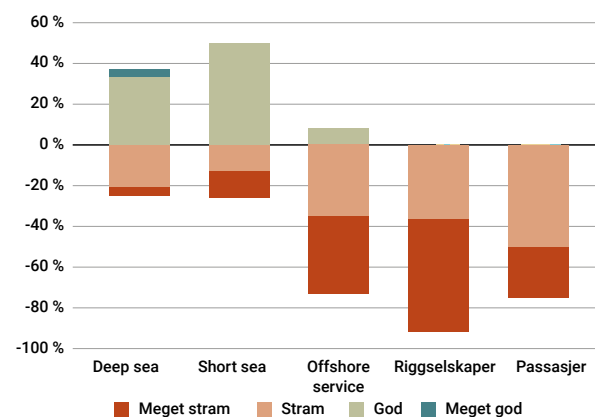
Stram kapitaltilgang for offshore

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

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

I 2021 er det kun to av ti rederier som opplever god kapitaltilgang, og hele seks av ti rederier opplever stram kapitaltilgang. Kun en prosent av medlemsmassen opplever meget god kapitaltilgang. Kapitaltilgangen er nå om lag like krevende som den var under den mest utfordrende perioden av offshorekrisen.

Opplevd kapitaltilgang per januar 2021



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

Det er store variasjoner mellom segmentene når det gjelder vurdering av kapitaltilgangen. Mest krevende er situasjonen for offshore-segmentene. Hele 91 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 tre av fire

rederier oppgir en stram eller meget stram tilgang på kapital. Kun åtte prosent av rederiene oppgir at de har god kapitaltilgang, og ingen rederier 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 den krevende kapitaltilgangen fortsetter inn i 2021, gir ytterligere utfordringer for dette segmentet.

Innen transportsegmentene er selskapene betydelig bedre stilt med tanke på kapitaltilgang. Blant deep sea-rederiene oppgir nærmere 40 prosent at de har god eller meget god kapitaltilgang. Samtidig oppgir en av fire at kapitaltilgangen er stram eller meget stram. Halvparten av selskapene i transport-segmentet innen short sea vurderer kapitaltilgangen til å være god eller meget god. Samtidig oppgir en av fire at kapitaltilgangen er stram eller meget stram. Mer enn en av ti i dette segmentet opplever kapitaltilgangen som meget stram.

Passasjerskipsrederiene oppgir en svært krevende kapitaltilgang. Halvparten av rederiene oppgir at kapitaltilgangen er stram, og en av fire oppgir at kapitaltilgangen er meget stram. Ingen av rederiene mener kapitaltilgangen er god eller meget 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.

Ytterligere forverret kapitaltilgang

Også når det gjelder forventninger til kapitaltilgang i 2021 er det et tydelig skille mellom transport-segmentet (deep sea og short sea) og offshore-segmentet (offshore service og riggselskapene).

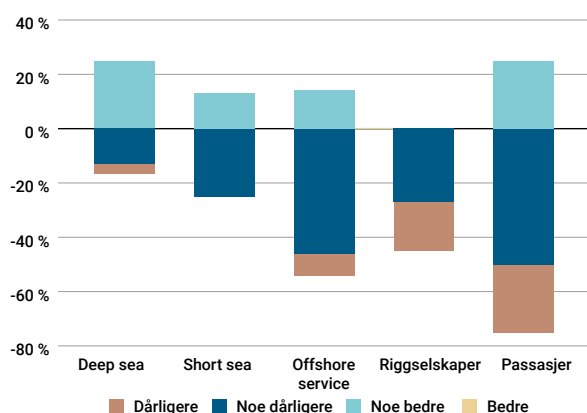
I deep sea er det større forventning til bedring i kapitaltilgang enn frykt for tilstramming. En av fire rederier forventer bedre kapitaltilgang i 2021 enn i 2020. Om lag 17 prosent forventer dårligere kapitaltilgang. I short sea-segmentet er forventningene noe lavere til 2021. I dette segmentet er det om lag dobbelt så mange rederier som forventer dårligere kapitaltilgang enn som forventer en bedring. Hvert fjerde rederi forventer en dårligere kapitaltilgang i 2021 enn i 2020. Kun ett av åtte rederier er optimistiske med tanke på kapitaltilgang.

Offshore service-rederiene og riggselskapene er klart mest pessimistiske til utviklingen i kapitaltilgang for 2021. En årsak til dette kan være at offshorenæringen også i tiden fremover vil preges av ytterligere restruktureringer og refinansiering.

Over halvparten av offshore service-rederiene forventer en ytterligere innstramming i tilgangen på kapital. Dette er særlig oppsiktsvekkende, all den tid at dette også er ett av de segmentene som oppgir at kapitaltilgangen allerede oppleves stram. Kun ett av syv rederier i dette segmentet ser for seg at kapitaltilgangen skal bli bedre i 2021.

Riggselskapene har også lave forventninger til 2021. Nær halvparten av riggselskapene forventer at kapitaltilgangen blir ytterligere innstrammet i det kommende året. Ingen riggselskaper forventer en bedring i kapitaltilgangen.

Forventninger til kapitaltilgang i 2021



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

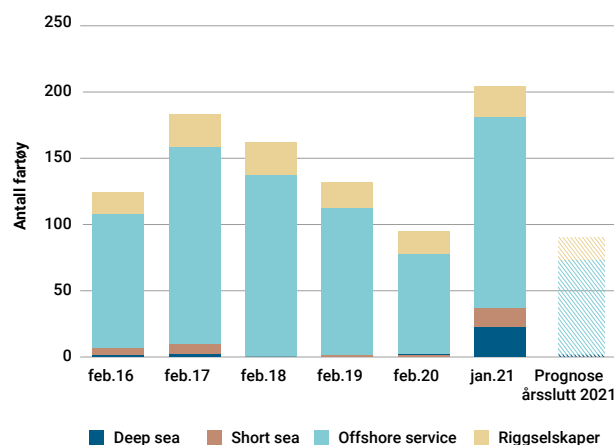
Rekordantall skip i opplag

Skip i opplag taper seg i verdi og innebærer løpende kostnader for eierselskapene. At 2020 var et krevende år for skipsfarten, vises veldig tydelig på opplagstallene. Per januar 2021 var det 204 skip og rigger i opplag. Dette overgår de høyeste opplagstallene under offshorekrisen i 2016 – 2017. Det er også verdt å merke seg at samtlige segmenter oppgir å ha skip i opplag. Dette viser at nedtrekket i 2020 traff på tvers av segmentene.

Ser vi på gapet mellom det faktiske opplagstallet i januar sammenlignet med prognosen for årsslutt 2020, basert på medlemsundersøkelsen som ble gjennomført i januar 2020, er det tydelig hvilket sjokk som har rammet skipsfarten i 2020. Forventningene ved inngangen av 2020 var at opplagstallene skulle ytterligere ned, og skulle ende på 14 rigger og 57 offshore service-fartøy. Det endelige resultatet for offshore service-rederiene ble om lag to og en halv ganger så høyt.

Hele 144 offshore service-fartøy ligger i bøyene, der 100 av dem ligger i Norge og 44 ligger i utlandet. Dette er tett opptil rekordåret 2017, da 148 offshore service-fartøy lå i opplag. Disse tallene viser tydelig hvilken krise offshore service-rederiene står i.

Opplagstall fra 2016 til 2021



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund



Wallenius Wilhelmsens Porgy forlater opplag i Sognefjorden.

Også riggselskapene har hatt et vesentlig mer krevende år enn forventet ved starten av 2020. Riggselskapene gikk inn i 2020 med 17 skip i opplag, og forventning om at dette tallet skulle reduseres til 14 i løpet av året. Det endelige resultatet viser at det har gått ytterligere seks rigger ut i opplag, og at det nå er 23 rigger i opplag. Dette er nært det antallet rigger som lå i opplag under høyden på offshorekrisen i 2016 – 2017.

Nytt av året er at også deep sea og short sea har hatt skip i opplag. Per januar 2021 har deep sea-rederiene så mange som 22 skip i opplag. Disse skipene er i stor grad knyttet til roro-segmentet. Short sea-rederiene har på samme tid 15 skip i opplag. Opplagstallene i short sea-segmentet er i all hovedsak knyttet til passasjertransport.

Samtlige segmenter forventer en vesentlig reduksjon i opplagstallene i 2021. Totalt forventer rederiene at opplagstallene skal nær halveres. Innen transportsegmentene (deep sea og short sea) er det en forventning om at det ved årsslutt 2021 vil være en nedgang fra 37 skip til tre skip i opplag, der samtlige av de gjenværende skipene er i deep sea-segmentet.

Også innen offshore er det store forventninger til 2021. Innen offshore service forventes det at så mange som 52 skip skal ut av opplag, en nedgang fra 144 skip til 92 skip. Blant riggselskapene er det en forventning om at ti rigger skal ut av opplag, slik at opplagstallet nær halveres, fra 23 til 13 rigger i opplag.

På spørsmål om hvorvidt rederiene har planer om å resirkulere skip eller rigger i 2021, oppgir 20 prosent av rederiene at de har planer om dette. Det er størst andel riggselskaper som har planer om å resirkulere i 2021. Ett av tre riggselskaper har planer om å resirkulere rigger i 2021. Disse selskapene planlegger å resirkulere totalt åtte rigger.

Høyest antall skip som planlegges resirkulert finner vi innen offshore service. Her planlegges om lag ett av seks rederier å resirkulere skip, og totalt planlegges det at 16 skip skal resirkuleres. Fire deep sea-rederier planlegger å resirkulere totalt tolv skip. På motsatt enda av skalaen er det kun tre short sea-skip som planlegges resirkulert i 2021, og ingen passasjerskip.

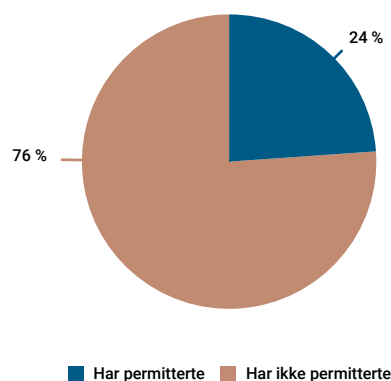
Ett av fire rederier har permitterte ansatte

Nedtrekket i 2020 har medført en vesentlig aktivitetsnedgang i en rekke segmenter. Foruten short sea-segmentet, har alle segmenter permitterte ansatte. Det er særlig innen offshore og passasjer at det er en betydelig andel av rederiene som har sett seg nødt til å permittere ansatte. Samtlige av passasjerskipsrederiene oppgir at de har permitterte ansatte. Innen offshore service og rigg oppgir en av tre det samme. I transportsegmentet (deep sea og short sea) er det i liten grad permitterte ansatte. Kun fire prosent av deep sea-rederiene har permitterte ansatte, og ingen av short sea-rederiene.



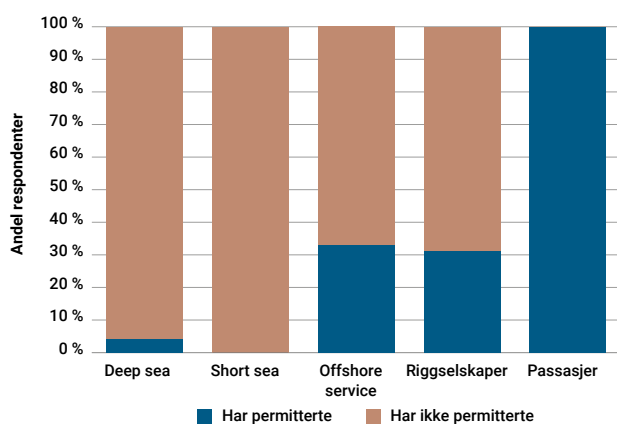
Foto: Fred Olsen Windcarrier

Andel rederier som oppgir at de har permitterte ansatte i januar 2021



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

Andel rederier i hvert segment som oppgir at de har permitterte ansatte i januar 2021



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

Totalt rapporterer respondentene i undersøkelsen at nær 3 000 personer er permittert i disse rederiene. Det er særlig innen passasjerskipsegmentet at mange ansatte har blitt permittert. Permitterte innen passasjerskipsrederiene utgjør over 80 prosent av de permitterte totalt. Også innen offshore er det et stort antall permitterte. I riggselskapene er det per januar nærmere 350 personer som er permittert, og tilsvarende er det om lag 200 permitterte innen offshore service.

Over 40 prosent av rederiene vil bestille nye skip de neste fem årene

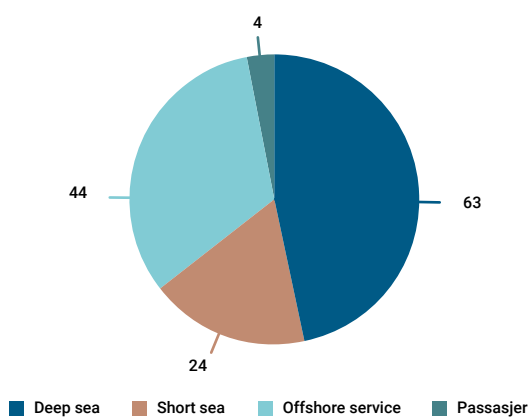
I årets undersøkelse oppgir 42 prosent av rederiene at de har planer om å bestille nye skip eller rigger i løpet av de neste fem årene. Rederiene anslår at de vil bestille til sammen 135 skip de neste fem årene. Det er særlig innen transportsegmentene (deep sea og short sea) hvor størst andel av rederiene oppgir at de tenker å kontrahere. Deep sea står for nesten halvparten av de anslåtte kontraheringene de neste fem årene.

Også innen nærskipsfarten ser vi et stort behov og et sterkt ønske om flåtefornyelse. 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. Gjennomsnittsalderen for skipene blant Rederiforbundets medlemmer i nærskipsfart er 20 år. To av tre 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. Det tilsvarende tallet er tre av ti for offshore service-rederiene, og litt over halvparten av alle deep sea-rederiene. Ingen riggselskaper planlegger å bygge nye rigger de neste fem årene.

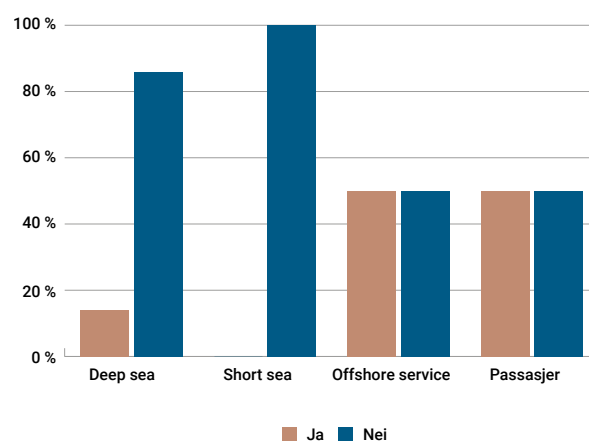
Deep sea-rederiene forventer å bestille 63 nye skip, fulgt av offshore service-rederiene med 44 skip og short sea-rederiene med 24 fartøy.

Antall nye skip rederiene vurderer å kontrahere de kommende fem årene



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

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



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 utstysleverandører i den maritime klyngen. Om lag ett av fire rederier anser norske verft som aktuelle ved bygging av fartøyene. Blant short sea-rederiene er det ingen som vurderer norske verft som aktuelle. Dette er en markant nedgang siden 2019, da om lag halvparten av rederiene mente norske verft kunne være aktuelle. Dette skyldes trolig at flere rederier som har forsøkt å finne løsninger med norske verft opplever at prisnivået blir for høyt til at det kan forsvares. Blant offshore service-rederier og passasjerrederiene anser om lag halvparten av rederiene norske verft som aktuelle. Også dette er en nedgang fra tidligere.



Norges Rederiforbund mener

Rederiene har tro på klimaløsninger

Internasjonal skipsfart står for 2,9 prosent av verdens CO₂-utslipp. Samtidig har utslippene per transportert enhet falt med 30 prosent siden 2008, og skipsfarten holder stø kurs mot en grønnere verden. Denne utviklingen må fortsette, og tilta i styrke, hvis vi skal nå målene i Parisavtalen. Norske rederier går foran og tar lederskap i kampen mot klimautfordringene. Innen 2050 er målet at hele den norske flåten skal være klimanøytral.

Kun bestilling av skip med nullutslippsteknologi fra 2030

Sjøveien er den mest energieffektive transportformen for varetransport og den eneste realistiske måten å frakte store mengder gods over lange avstander. Siden skip har en levetid som overstiger 20 år må nullutslippsskip fases inn fra 2030 for å ha en klimanøytral flåte fra 2050.

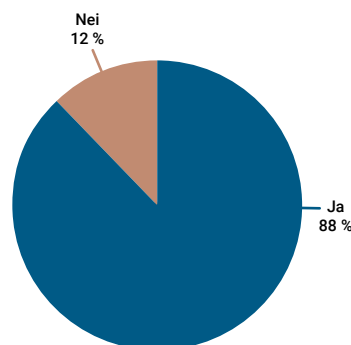
Totalt 88 prosent av rederiene sier at de tror de vil være klimanøytrale innen 2050 i tråd med Rederiforbundets klimastrategi. Til sammenligning viser Kantars klimabarometer for 2020 at 61 prosent av Norges befolkning tror at vi globalt vil lykkes med å redusere utslipp av klimagasser. I Kantars undersøkelse trekker respondentene frem at «næringslivets mangel på interesse i å investere i klimatiltak» er viktigste årsak til at ikke forskning i større grad ligger til grunn for klimapolitikken.

Rederiforbundets medlemsundersøkelse viser tvert imot at den maritime delen av næringslivet både investerer i og ønsker strengere klimatiltak.

Nye drivstoffløsninger på skip

I medlemsundersøkelsen svarer 54 prosent at de vil vurdere hydrogen som energibærer for å nå utslippsmålene innen 2050, og nesten halvparten vil også vurdere el-hybridløsninger og ammoniakk. Allerede i dag er flere i gang med grensesprengende prosjekter innen hydrogen, ammoniakk, biogass og elektrisitet. 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.

Andel rederier som tror de vil være klimanøytrale innen 2050



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund



Misje Eco Bulk AS har, i samarbeid med Wärtsilä Norway signert en nybyggkontrakt for opp til ti klimavennlige bulkfartøy.

Barrierer for utvikling

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.

Det tok om lag 20 år fra det første LNG-drevne fartøyet var i drift til teknologien var kommersielt konkurransedyktig. Den tiden har vi ikke om vi skal nå de klimagassutslippsmålene som er satt av IMO, EU og ulike nasjonalstater, inkludert Norge.

Det er ofte store ekstrakostnader både til drift og investering i store teknologiskifter, særlig i tidlig fase. Når det gjelder fremtidens drivstoff for skipsfarten er det i tillegg usikkerhet knyttet til hvilke teknologier det skal satses på. I dette skiftet er det avgjørende med et samspill mellom rederier, vareeiere, tjenestekjøpere, og myndigheter. Lengre kontrakter reduserer risikoen i slike investeringer, tilgang på infrastruktur for drivstoffet sikrer fleksibilitet og et virkemiddelapparat som bidrar til å redusere risiko i ny teknologi vil øke tempoet i skiftet til lav- og nullutslippsdrivstoff.

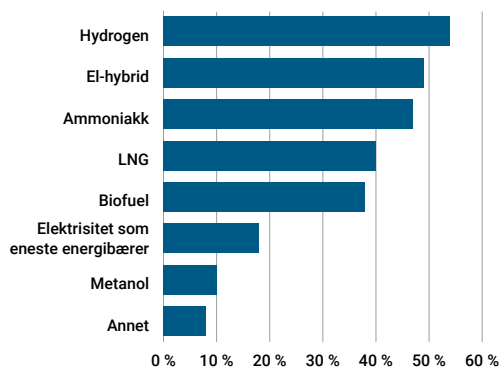
Flåtefornyelse

Rederiforbundet la høsten 2019 sammen med LO, Norsk Industri og Kystrederiene frem en tiltakspakke for grønn flåtefornyelse. Formålet med tiltakspakken er å samle et sett med virkemidler som kan stimulere til fornyelse av nærskipsfartsflåten, med utvikling og bruk av ny teknologi.

Fornyelse kan for eksempel skje ved kontrahering av nybygg eller ved oppgraderinger av eksisterende skip. Kartleggingen viste stort behov for flåtefornyelse. Et annet konkret tiltak som kan bidra til flåtefornyelse er innføring av et søknadsbasert fond for resirkulering av skip i opplag. Slik kan man både fjerne gammel og kostbar tonnasje, bidra til at norske verft får oppdrag og gjøre plass for investeringer i nybygg.

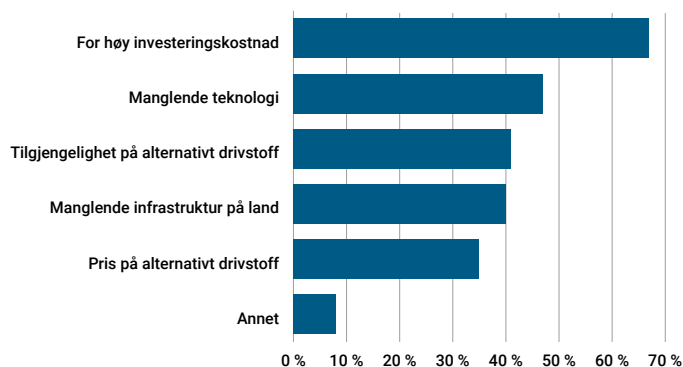
Et gjennomgående vilkår er at den nyere tonnasjen må være betydelig mer klima- og miljøvennlig enn tonnasjen som byttes ut. Ny tonnasje vil også være mer effektiv, noe som vil gjøre sjøtransporten mer konkurransedyktig.

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



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

De største barrierene for bruk av alternativt drivstoff



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Bidra til den grønne fornyelsen av nærskipsfartsflåten gjennom gode støtteordninger, låneordninger og toppfinansieringsordninger på markedsmessige vilkår
- Sikre at de offentlige virkemidlene gjennom Enova, NOx-fondet og Innovasjon Norge stimulerer til flåtefornyelse
- Øke avskrivningssatsen for skip i nærskipsfart til 20 prosent, eller innføre startavskrivninger på for eksempel 25 prosent
- Arbeide for økt løpetid for lånefinansiering av skip
- Legge til rette for ny, energibesparende og utslippsfri teknologi, gjennom midler til forskning og utvikling, samt mellom- og toppfinansiering av konkrete pilotprosjekter
- Prioritere teknologi som kan skaleres opp og bidra til utslippskutt for store skip på lange ruter
- Stille strenge, klare og teknologinøytrale miljøkrav ved offentlige anskaffelser
- Legge til rette for et mangfold av energitette drivstoff som hydrogen og ammoniakk samt bærekraftig biodrivstoff
- Innføre en CO₂-kompensasjon for skip som benytter LNG som drivstoff
- Innføre utkoblbar tariff for skip som benytter landstrøm og ladestrøm
- Jobbe aktivt i EU og i IMO for å ivareta maritime interesser i relevante klimaprosesser

Aktiv næringspolitikk gir konkurransekraft

Maritim næring er en kunnskapsintensiv, gjennom-globalisert næring. For at Norge skal opprettholde sin posisjon som en maritim stormakt trengs internasjonalt konkurransedyktige rammevilkår. Næringen sysselsetter nærmere 83 000 mennesker i Norge og årlig skapes verdier for 144 milliarder kroner. Norge har en komplett maritim klynge, med internasjonalt ledende aktører innen de fleste virksomhetsområder. Kjernen i denne klyngen er rederiene. Det er den største delen av maritim næring, målt i både verdiskaping og sysselsetting.

Langsiktighet og stabilitet sikrer norsk eierskap

Norske rederier skaper store verdier, og representerer en av våre viktigste eksportartikler. De driver verdensomspennende aktiviteter på alle verdens hav, i skarp global konkurranse. Norges Rederiforbund arbeider for at det skal være attraktivt å eie og drive rederivirksomhet fra Norge. Uten norske rederier mister den maritime næringen den viktigste innovasjons- og nyskappingsdriveren.

Myndighetsbestemte rammebetingelser for privat eierskap i og fra Norge er svært viktige for rederiene og deres eiere. Attraktiviteten til Norge som maritimt lokaliseringsland handler om at rammebetingelsene må være stabile, forutsigbare og internasjonalt konkurransedyktige.

Avvikling av formuesskatten bidrar til privat norsk eierskap

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 kunne gått til innovasjon, omstillingstiltak og nye arbeidsplasser. I tillegg ilignes formuesskatt regelmessig på eierskap, uavhengig av selskapets lønnsomhet og likviditet, noe som gjør selskapene spesielt sårbare i nedgangstider. Dette har vi sett flere eksempler på i 2020, som ble et særdeles krevende år for norsk næringsliv.

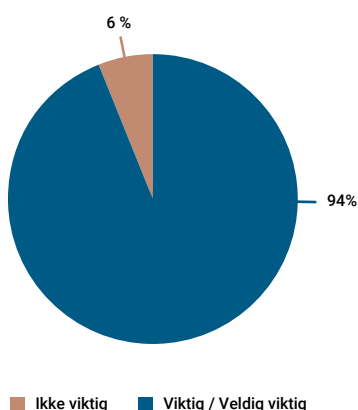
Konkurransedyktige rammebetingelser for norsk privat eierskap er sentralt for videreutviklingen av den maritime verdiskapingen i Norge. De siste års reduksjoner i formuesskatten er et viktig skritt i riktig retning for å styrke rammebetingelsene for privat norsk eierskap. Det er innført et skille mellom arbeidende kapital og ikke-arbeidende kapital.

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. Hele 94 prosent av rederiene svarer at fjerning av formuesskatten på arbeidende kapital er viktig for



å sikre konkurransedyktige rammevilkår for norsk privat eierskap.

Viktigheten av å avvikle formuesskatten på arbeidende kapital for å styrke norsk privat eierskap



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

Særnorsk inngjerding utfordrer konkurransekraften til rederiskatteordningen

Rederiskatteordningen er viktig for å gjøre det attraktivt å satse i Norge. Norge har en internasjonalt konkurransedyktig rederiskatteordning som sikrer forutsigbarhet og grunnlaget for drift. Det er likevel behov for å videreutvikle dagens ordning slik at den henger med i utviklingen vi ser i de andre europeiske ordningene. Slik rederiskatteordningen er innrettet i dag kan ikke skip benyttes til andre aktiviteter enn de som kvalifiserer for rederibeskatning. Dette er regulert av statsstøtteregulverket, men i noen tilfeller vil de andre aktivitetene utgjøre en liten del av skipets totale

aktivitet. For eksempel kan et rørleggingsfartøy som legger rør på havbunnen ikke brukes til vedlikehold av de samme rørene. Da regnes aktiviteten som stasjonær og ikke som del av transport, og skipet må tas ut av rederiskatteordningen. Alle skipets inntekter det året, også de fra rørlegging, skattlegges da ordinært.

Inngjerdingen hindrer at skip i ordningen kan benyttes til å utføre enkelte typer oppdrag. I tillegg velger enkelte rederier å legge eierskapet til skipene i andre europeiske rederiskatteordninger med større fleksibilitet. Inngjerdingen 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. Alle andre europeiske rederiskatteordninger har i dag løsninger som tillater dette. Dette kan løses ved å innføre delt regnskap.

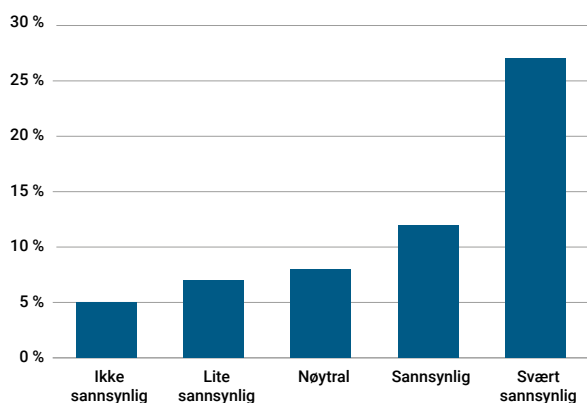
Økt konkurransekraft for norske sjøfolk

For å sikre norsk operativ maritim kompetanse og bidra til rekrutteringen av norske sjøfolk på norskregistrerte skip, er en konkurransedyktig refusjonsordning avgjørende. Et stort flertall av rederiene sier det er sannsynlig at de må erstatte norske sjøfolk med utenlandske dersom refusjonsordningene for norske sjøfolk svekkes vesentlig.

Refusjonsordningen er en god investering i innovasjon og kompetanse. Rederiene melder også om at sjøbasert erfaring er viktig kompetanse i sine landorganisasjoner. Rederiforbundet er positive til regjeringens bedring av rammevilkårene for NIS gjennom lemping i fartsområdebegrensningene. Samtidig er ikke den gjeldende refusjonsordningen for skip registrert i NIS like konkurransedyktig som tilsvarende ordning for NOR, og bør styrkes gjennom økt refusjonssats.

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.

Sannsynligheten for at norske sjøfolk erstattes med utenlandske, dersom nettolønnsordningen for norske sjøfolk svekkes vesentlig



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

Aktiv maritim politikk fører til innflagging

Som skipsfartsnasjon er det viktig for Norge å ha en stor andel av flåten under nasjonalt flagg. Det er med på å opprettholde og videreutvikle kompetansen til sjøfartsadministrasjonene i Norge. Det er også svært viktig for Norges gjennomslagskraft i internasjonale fora som IMO.

Erfaringene viser at den viktigste faktoren for valg av NIS fremfor utenlandske registre er at rederiene har stabile og konkurransedyktige rammebetingelser i Norge. Som følge av en offensiv maritim politikk de siste årene, har nærmere 170 skip flagget inn til norsk register de siste fem årene. I medlemsundersøkelsen i år oppgir rederiene at de vurderer å flagge inn 61 skip til norsk register, NOR eller NIS, fordelt på 31 deep sea-skip, 9 short sea-skip og 21 offshore service-fartøy.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Fjerne formuesskatten på arbeidende kapital
- Sikre en konkurransedyktig rederiskatteordning og endre den særnorske inngjerdingen i rederiskatteordningen
- Åpne 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
- Videreutvikle og forbedre tilskuddsordningen for sjøfolk på skip i NIS



Energinasjonen Norge

Norge har lang tradisjon som energinasjon. Og eventyret om energinasjonen stopper ikke her. På samme måte som vannkraft, olje og naturgasser har vært en avgjørende forutsetning for oppbyggingen av velferdsstaten og arbeidsplasser, bør fornybar energi være det neste kapittelet i historien om energinasjonen Norge.

Store, grønne muligheter

Overgangen til et lavutslippssamfunn innebærer store næringsøkonomiske muligheter. Land som evner rask omstilling gjennom å styre investeringer mot nye vekstområder, har størst sannsynlighet for å lykkes med å gjøre grønn omstilling til grønn vekst. Dersom Norge skal ta en tydeligere rolle i endringene i energimarkedene bør vi i prinsippet gjøre det like lønnsomt å investere i fornybar energi som fossil energi.

Rederiforbundets medlemmer ser kommersielle muligheter ved at Norge tar lederskap på utviklingen av nye løsninger i stor skala. Reduserte utslipp fra langtransport og andre industrielle utslipp henger tett

sammen med energitransisjon og vekst i etterspørsel av fornybar energi samt karbonfangst og -lagring. Den betydelige og svært verdifulle utnyttelsen av norske energiressurser har blitt realisert takket være kloke og forutsigbare reguleringer og rammevilkår fra norske myndigheter. Det er også avgjørende for å realisere klimamålene.

Vindkraft til havs – nytt kapittel for energinasjonen Norge

Norges sterke posisjon innen maritim og landbasert industri gir oss et unikt utgangspunkt for å ta lederrollen i utviklingen av flytende havvind. Dette er en energikilde med stort potensial for alle land i verden med bratte sokler og store havdyp.

Havvind er ikke fremtidsvyer – havvind er noe Rederiforbundets medlemmer allerede er i gang med. Det er betydelige leveranser fra norsk industri og rederinæring inn mot bunnfast havvind i dag. Om lag 30 prosent av rederiene oppgir at de har omsetning knyttet til havvind, 6,3 milliarder kroner. Dette er forventet å øke til syv milliarder i 2021. Det er

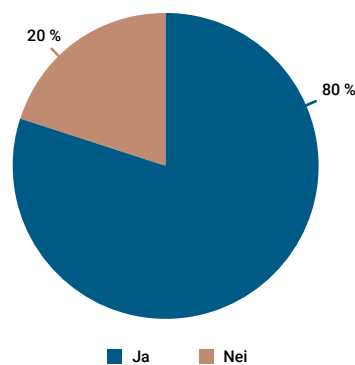
særlig offshore service-rederiene som ser muligheter i havvindmarkedet. I overkant av halvparten av rederiene i dette segmentet har aktivitet innen havvind. Innen fem år vil denne andelen øke til to av tre offshore service-rederier.

Norskbasert havvindindustri kan potensielt omsette for nærmere 85 milliarder kroner i 2050. Det er positivt at regjeringen åpnet områdene Utsira Nord og Sørlege Nordsjø II for vindkraft til havs den 1. januar 2021. Dette gjør at næringen kan ta i bruk norsk sokkel som testarena for å utvikle ny teknologi og grønne løsninger.

Åtte av ti mener et hjemmemarked er avgjørende

Norges Rederiforbund mener det er på høy tid at norske myndigheter fastslår en ambisjon for norsk havvindindustri og legger til rette for at konkurransefortrinnet den norske maritime klyngen besitter kan tas i bruk. 80 prosent av Rederiforbundets medlemmer mener et hjemmemarked for flytende havvind er en forutsetning for å være i stand til å konkurrere internasjonalt.

Rederienes vurdering av om et sterkt hjemmemarked for flytende havvind er viktig for å lykkes utenfor Norge



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

Prosjekter skaper aktivitet

Bedre tilgang på prosjekter trekkes frem som den viktigste faktoren for videre vekst i havvindmarkedet, i tillegg til bedre lønnsomhet og tilgang på kapital. Det at færrest trekker frem «bedre tilgang på kompetent arbeidskraft» illustrerer på sin side den unike posisjonen norske rederier allerede har i dette markedet. Det høye kompetansenivået blant arbeidstakerne, samt bedriftenes erfaring fra offshore-næringen gjør den maritime næringen særdeles godt rustet for dette nye markedet. Samtidig trengs en tydelig politikk som fremmer utviklingen.

Det må etableres et rammeverk som sikrer et bredt aktørmangfold på sokkelen, blant annet gjennom kvalitative tildelingskriterier og ikke rene auksjoner, og at det må gis økonomiske rammebetingelser som gjør det attraktivt å investere i havvind i Norge.

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



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

Myndighetene bør tallfeste en målsetting for etablering av kommersiell havvindproduksjon på norsk sokkel og for norske leveranser til havvindmarkedet. Det bør være en målsetting at det er installert tre gigawatt kapasitet på norsk sokkel innen 2030. Et mål på ti prosent andel for norske selskaper i det globale havvindmarkedet innen 2030 anser vi som både realistisk og ambisiøst. For næringen haster det å sikre grunnleggende nasjonale rammebetingelser for å realisere vindkraftutbygging til havs – og et nytt norsk industrieventyr.

Over halvparten av inntektene stammer fra norsk sokkel

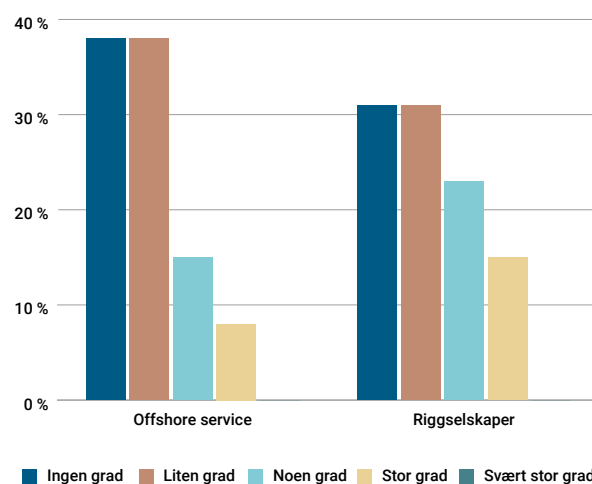
Norge er verdens mest avanserte maritime offshorenasjon, med verdens nest største flåte av offshoreskip. Olje- og gassressursene vil i mange tiår fremover skape store verdier og inntekter for fellesskapet og bidra til å sikre arbeidsplasser, verdiskaping og velferd over hele landet.

Norske rederier hadde 113 milliarder kroner i total omsetning fra petroleumssektoren i 2020. Dette utgjør en andel av de totale inntektene for rederiene på 52 prosent. Riggselskapene får alle sine inntekter fra petroleumssektoren. Offshore service-rederiene har 87 prosent petroleumrelaterte inntekter i 2020. Deep sea-rederiene rapporterer at en fjerdedel av inntektene deres er tilknyttet leveranser til olje- og gasselskaper og offshore leverandørindustri, mens det tilsvarende tallet for short sea-rederiene bare er syv prosent.

Koronatiltakspakkene treffer ikke godt nok

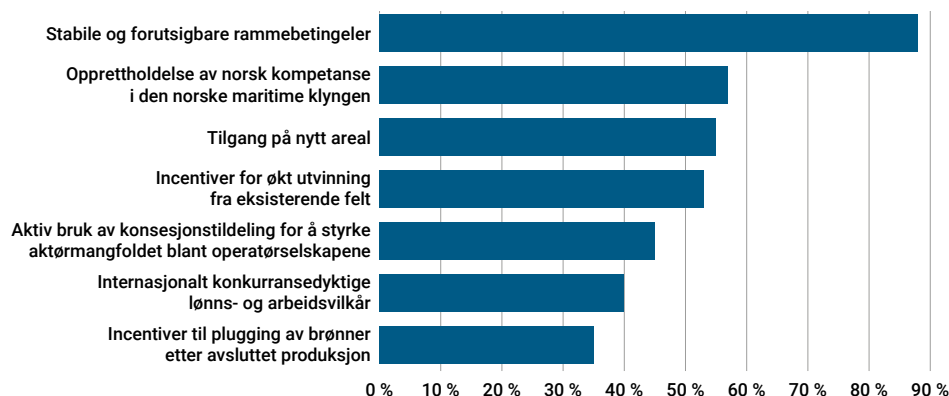
Oljeprisfallet i 2014 gikk hardt utover offshore-rederiene og riggselskapene. Like før koronapandemien traff var det høyere aktivitet og en forsiktig optimisme blant selskapene. Offshoresegmentene har imidlertid fremdeles en krevende situasjon med høye opplagstall, lave rater og kort tidshorisont på inngåtte kontrakter. Situasjonen er ikke bærekraftig, og offshoresegmentene kan også i 2021 bli preget av ytterligere restruktureringer og refinansieringer.

I hvilken grad har de politiske tiltakspakkene vært til hjelp for din virksomhet under pandemien?



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

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



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

Åtte av ti mener at pandemien vil medføre operasjonelle utfordringer i 2021, mens ingen av respondentene mener det ikke vil påvirke dem. Per januar 2021 er 144 offshoreskip i opplag. Samtidig mener 76 prosent av offshore service-rederiene og 62 prosent av riggselskapene at de politiske tiltakspakkene har vært til liten eller ingen hjelp. På den andre siden forteller flere av medlemsrederiene at koronatiltakene i petroleumsskatteregimet er ventet å gi effekt i løpet av de to neste årene.

Fortsatt stabilitet er viktig

Vi mener at norsk olje- og gassnæring må videreutvikles innenfor rammene av en strammere klimapolitikk. Kompetansen og utviklingskraften i petroleumsnæringen trengs også for å utvikle nye energinæring på norsk sokkel som inkluderer havvind, hydrogen og karbonfangst og -lagring. For å sikre omstillingsevne er det avgjørende med tilstrekkelig kompetanse og kapasitet i den maritime leverandørindustrien på norsk sokkel.

Forutsigbarhet og stabilitet rangeres av rederiene som den klart viktigste faktoren for å sikre en attraktiv norsk sokkel. Det er avgjørende med gode rammebetingelser for energinæringen. Derfor må det holdes et jevnt og stabilt tempo når det gjelder å tildele nye områder for petroleumsakktivitet, både ved konsesjonsrunder og tildeling i forhåndsdefinerte områder. Et bredt aktørmangfold vil sikre en sunn konkurranse.

Havbunnsmineraler – nye ressurser for en grønn framtid

For å gjennomføre det grønne skiftet trengs det betydelige mengder av metallholdige mineraler. Norge er godt posisjonert til å ta del i denne utviklingen ved at vi har store sokkelområder, lang erfaring med ressursforvaltning og høyteknologiske miljøer innen olje og gass og maritim sektor. Betydningen av å utvikle teknologi som muliggjør bærekraftig og skånsom drift blir viktig for å utvikle denne næringen.

Det er avgjørende med gode rammebetingelser for å realisere havbunnsmineraler på norsk sokkel. Det er usikkerhet knyttet til hvor de mest interessante ressursene finnes, hva de består av og hvor store ressursene er. Derfor er kartlegging viktig for å få tilstrekkelig kunnskap som basis for en ressursvurdering, herunder å påvise de mest interessante kommersielle forekomstene. Myndighetene må følge opp åpningsprosessen og sikre attraktive og forutsigbare rammevilkår.



NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Opprettholde forutsigbarheten i tildelingen av nye områder for petroleumsaktivitet, både når det gjelder konsesjonsrunder og tildeling i forhåndsdefinerte områder (TFO)
- Gjennomgå konkurransesituasjonen på sokkelen med sikte på å legge til rette for større aktørmangfold og sunn konkurranse
- Føre en energipolitikk som bidrar til å gi tilgang på fornybar energi til konkurransedyktige betingelser
- Nedsette et hurtigarbeidende utvalg som skal foreslå rammevilkår som gjør det like lønnsomt å investere i fornybar energi som i fossil energi
- Etablere infrastruktur for transport og lagring av CO₂
- Etablere en nasjonal målsetting for å utvikle Norge som energinasjon, og innføre et mål om tre gigawatt installert kapasitet på sokkelen innen 2030
- Etablere et rammeverk og konsesjonssystem som legger til rette for en rask og effektiv utvikling av et ledende hjemmemarked
- Etablere en nasjonal sektoravtale mellom næringsliv på land og hav, sammen med myndigheter, virkemiddelapparat, forskningsmiljøer og øvrige deler av klyngen
- Jobbe mot et internasjonalt forbud mot drivstofftyper som ikke er karbonnøytrale, fra 2050
- Sikre at de offentlige virkemidlene gjennom Enova, Innovasjon Norge og eksportfinansieringsordningene stimulerer til fornyelse
- Holde en aktiv dialog med EU for å sikre norske interesser i oppfølgingen av den nylig lanserte strategien for offshore fornybar energi i Europa
- Følge opp igangsatt åpningsprosess for mineralvirksomhet på norsk kontinentalsokkel. Sikre attraktive og forutsigbare rammevilkår, herunder skatteregler, som er viktige for utviklingen av havbunnsmineraler på norsk sokkel

Sjøtransporten – broen til Europa

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. Sånn sett er det lett å forstå hvorfor short sea – også kalt «nærskipsfarten» - blir betraktet som industriens bro til Europa.

For å styrke sjøtransportens konkurransekraft er det avgjørende at de ulike transportformene har like forutsetninger og konkurransevilkår. Sjøtransporten har et høyt avgiftstrykk, som blant annet innbefatter store utgifter til å dekke sikkerhets- og beredskapstjenester langs kysten. Omfanget av disse tjenestene bestemmes av myndighetene, og kostnadene dekkes i all hovedsak av næringen. Denne frikoblingen mellom bestiller og betaler gjør at incentivene for effektivisering er nærmest fraværende. Samtidig er navigasjonen stadig tryggere som følge av økt omfang av digitale sensorer og hjelpemidler. Flere navigatører gjennomfører lospliktige seilaser med farledsbevis som alternativ til los ombord. Konsekvensene av dette har vært en vesentlig reduksjon i behovet for lostjenestene. Dessverre er dimensjoneringen av lostjenestene ikke redusert i takt med behovsreduksjonen, og avgiftstrykket holdes derfor høyt.

Det mest klimavennlige alternativet

Nærskipsfarten er det mest energieffektive transportalternativet for gods. Dette gjør at nærskipsfarten vil ha et konkurransefortrinn fremover, når etterspørselen øker etter løsninger som kan redusere klimautslippene. Å flytte gods fra vei til sjø reduserer klimautslippene vesentlig. I tillegg vil færre lastebiler på veiene føre til vesentlig reduksjon i ulykker,

veislitasje, lokale miljøutslipp og utslipp av mikroplast som følge av dekkslitasje. Sjøtransporten går heller ikke tvers igjennom lokalsamfunn og byer.

Næringen tar viktige grep for å redusere sine klimautslipp, for å oppfylle ambisiøse klimakrav nasjonalt, regionalt og internasjonalt. Nærskipsfarten har det unike ved seg at skipene gjerne er relativt små, seilingsdistansene korte og havneanløpene hyppige. Flere av rederiene opererer også i linjefart, med faste havner og gjentakende operasjonsmønstre. Dette gjør at nærskipsfarten er særlig godt egnet til å teste ut ny teknologi.

Med mindre skip og motorer og kortere seilingsdistanser har nærskipsflåten lavere energibehov. Det gjør den godt egnet til å teste ut overgang til lav- og nullutslippsdrivstoff, som hydrogen, biogass, elektrisitet og ammoniakk, samt kombinasjoner av disse. Med hyppige anløp åpnes det også for automatiserte og autonome løsninger. Nye drivstoff må gjøres tilgjengelig i et kritisk antall havner slik at skipene er sikret tilgang. Behovet fra nærskipsfarten i fast linjefart på for eksempel Vestlandet kan danne ryggraden i et slikt forsyningsnettverk og utvides for å betjene andre skip. Koordinering med andre lands myndigheter på andre sider av Nordsjøen kan utvide seilingsområdet til skipene og gjøre alternative drivstoff mer attraktivt.

Sjøtransporten må styrkes

Stortinget har fastsatt et mål om at 30 prosent av veitransporten som går over 30 mil, skal overføres til sjø og bane innen 2030. For å nå målsettingen må det iverksettes tiltak som styrker sjøtransportens relative konkurransekraft.



Nærskipsfartrederiene mener lavere avgifter, gebyrer og vederlag for sjøtransporten er det viktigste rammevilkåret for å styrke nærskipsfarten. Sjøtransporten er den eneste transportformen som selv finansierer størstedelen av sin infrastruktur. Redusert avgiftstrykk vil styrke skipsfartens konkurranseevne mot andre transportformer, og være et viktig grep for å flytte gods fra vei til sjø.

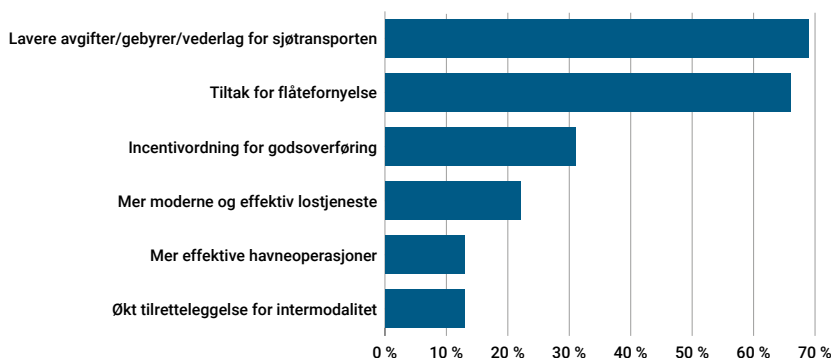
66 prosent av rederiene oppgir at flåtefornyelse er viktig for å styrke nærskipsfarten. Den norske nærskipsflåten har i dag en snittalder på 21 år og behovet for flåtefornyelse er stort. På grunn av de lave marginene i dette segmentet er tilgang på kapital helt avgjørende for å realisere en flåtefornyelse. Å erstatte aldrende skip med nye, mer effektive og grønnere skip vil også være et viktig bidrag til å nå klimamålene.

Incentivordning for godsoverføring er viktig for å styrke nærskipsfarten. Incentivordningen for godsoverføring fra vei til sjø ble lansert i 2017, og har vært et viktig bidrag i arbeidet med å flytte gods fra lastebil til skip. Det er et samstemt ønske fra næringen om at ordningen skal videreføres.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Utarbeide en nærskipsfartsstrategi som skal styrke nærskipsfartens konkurranseevne
- Legge til rette for en grønn omstilling og fornyelse i nærskipsfarten, gjennom etablering av en toppfinansieringsordning, forbedringer i avskrivningssystemet for skip og støtteordninger for investeringer i klima- og miljøvennlige løsninger på skip
- Videreføre og styrke tilskuddsordningen for godsoverføring fra vei til sjø
- Redusere og forenkle avgifts- og gebyrregimet for nærskipsfarten, gjennom å redusere losavgiftene
- Effektivisere og modernisere lostjenesten, blant annet gjennom å utvikle mer robuste og høyteknologiske miljøer, samt fortsatt legge til rette for økt bruk av farledsbevis
- Prioritere et kraftig løft i sjøtransportens infrastruktur, hvor det legges til rette for effektive og mer automatiserte havneoperasjoner

De viktigste rammevilkårene for å styrke nærskipsfarten



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

Maritim forskning og innovasjon i verdenstoppen

Norge er i front innen forskning, innovasjon og utvikling av fremtidens miljøvennlige og bærekraftige transportløsninger knyttet til skipsfart. En rekke banebrytende transportkonsepter er under utvikling i Norge. For å beholde posisjonen i front må satsingen opprettholdes og midler til forskning og utvikling av ny teknologi 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.

Sektoravtaler

Klyngesamarbeidet i Norge er imponerende, og sees fra resten av verden som et stort norsk konkurransefortrinn. Det nære samarbeidet mellom næringen, forsknings- og innovasjonsaktører og det offentlige har gitt suksess på mange områder.

Internasjonalt brukes samhandlingsdrevet forskning strategisk for å løse stadig mer presserende utfordringer verden står overfor. Et eksempel er Storbritannia der man i en årrekke har hatt sektoravtaler mellom myndigheter, næringsliv, forsknings- og utdanningsinstitusjoner og organisasjoner. Med næringslivet i førersetet nedsettes klare strategier og avtaler for hvordan

man skal møte felles utfordringer og muligheter. Dette bør norsk næringsliv og norske myndigheter la seg inspirere av. Vi mener det behøves en sektoravtale for å realisere de mulighetene som ligger i teknologilaboratoriet norskekysten utgjør.

Det haster å realisere Ocean Space Centre

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. Forskningsinfrastruktur ved Marinteknisk senter i Trondheim har bidratt til å skape store verdier gjennom flere tiår. Dagens forskningsinfrastruktur er dessverre svært utslitt. 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.

Videre er det helt avgjørende å raskt få på plass infrastruktur for fornybar energi. 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.



NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Finansiere Ocean Space Centre gjennom en positiv investeringsbeslutning synliggjort i forslag til statsbudsjett for 2022
- Igangsette sektoravtaler i Norge, for eksempel innen flytende havvind, kunstig intelligens og utvikling av nullutslippsteknologi, som kan bidra til å realisere norskekysten som teknologilaboratorium
- Sikre at havbasert forskning og innovasjon har en stor plass i EUs forsknings- og innovasjonsprogram



Digitalisering skaper muligheter

Verdens første autonome nullutslippsfartøy, Yara Birkeland.

Vårt mål er at Norge skal fortsette å lede an i den digitale transformasjonen. Digitalisering i maritim næring 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.

Standarder, digital vask og effektiv rapportering

Det utvikles en rekke digitale løsninger og produkter i norsk maritim næring i dag. Det er særlig tre områder som kan bidra til å realisere en papirløs maritim næring: krav om standarder, regler som er utviklet med utgangspunkt i den analoge verden og muligheter for effektiv digital rapportering.

Maritim næring er internasjonalt regulert, med mange krav til dokumentasjon og rapportering som i dag må gjøres manuelt av mannskapet om bord. Rederiforbundet mener myndighetene bør kreve internasjonale standarder tilpasset en digital verden. Det bør også gjennomføres en «digital vask» av regelverk for å fjerne krav om at dokumentasjon må oppbevares på papir og for å sikre effektive digitale rapporteringsrutiner.

Autonomi og nye transportsystemer

Norge er i dag 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.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Bruke erfaringer og ekspertise fra næringen selv i det varslede arbeidet med å kartlegge digitalisering i maritim næring
- Nedsette et arbeidsutvalg som skal se på krav til nye standarder i maritim næring med deltakelse fra forskjellige sektorer i næringen
- Foreta en «digital vask» av regelverk som per i dag setter krav til at dokumentasjon må oppbevares på papir om bord
- Vurdere om erfaring og kunnskap med digitale innrapporteringssystemer fra andre deler av næringslivet kan benyttes i større omfang enn i dag
- Legge til rette for at industrien kan redusere risikoen ved å teste ut nye løsninger i full skala
- Legge til rette for forskning og utvikling av autonome skip i Norge
- Legge til rette for at IMO's arbeid med å automatisere administrative oppgaver blir en realitet

Maritim næring har bredt kompetansebehov

Klima- og miljøutfordringer, teknologisk utvikling og store krav til omstilling gjør at Norge vil få betydelige endringer i kompetansebehov i fremtiden. I få næringer er dette like tydelig og viktig som i den maritime næringen. For å lykkes med det, trengs ferdigheter, kompetanse og kunnskap.

Vi trenger utdanningsinstitusjoner som er i front, med godt teknisk utstyr, oppdatert kompetanse blant lærerne og at digitale ferdigheter integreres som en del av utdanningsløpet. Det betyr at finansieringen av teknologiske og maritime fag må styrkes, og arbeidet med samarbeid, arbeidsdeling og konsentrasjon i utdanningsinstitusjonene må fortsette. Norge trenger et fleksibelt og skalerbart utdanningssystem der det satses både på fag- og høyskole/universitet og der det sikres gode overgangsordninger mellom disse.

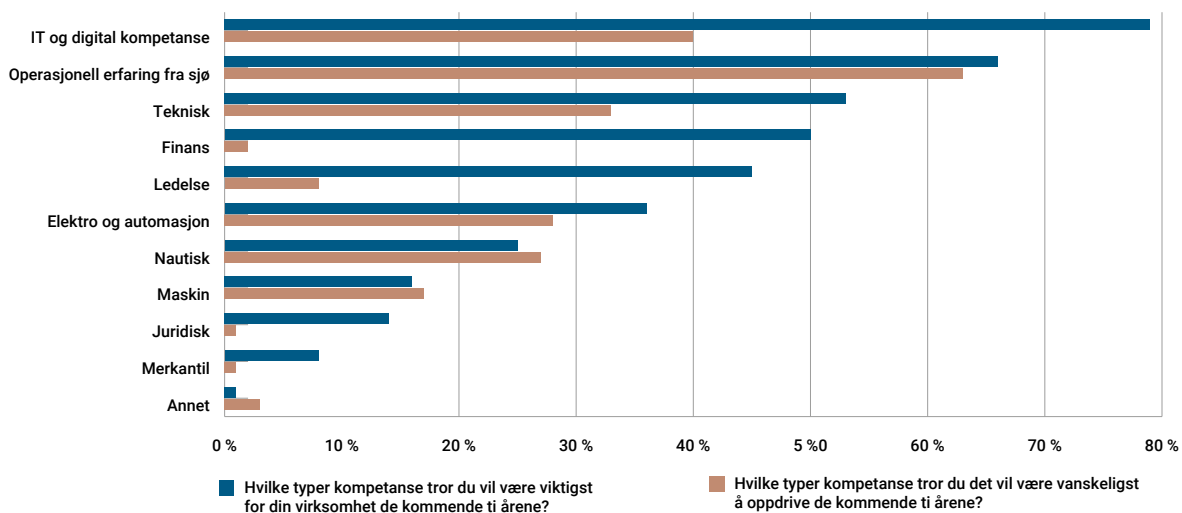
Maritim operativ kompetanse er verdifull

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 de viktigste for dem de neste ti årene. Samtidig tror de samme kompetanse blir vanskeligst å oppdrive.

Stort behov for digital kompetanse

I undersøkelsen rapporterer nesten 80 prosent at IT og digital kompetanse vil være viktigst for deres virksomhet de kommende årene, og 40 prosent mener at denne kompetansen vil være vanskelig å oppdrive. For mange bedrifter har koronapandemien bidratt til en lyn-digitalisering av virksomheten, og langt flere enn i tidligere undersøkelser rapporterer nå at de har behov for denne kompetansen.

Rederienes behov for kompetanse de kommende 10 årene



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

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.

Styrket finansiering sikrer høyere kvalitet

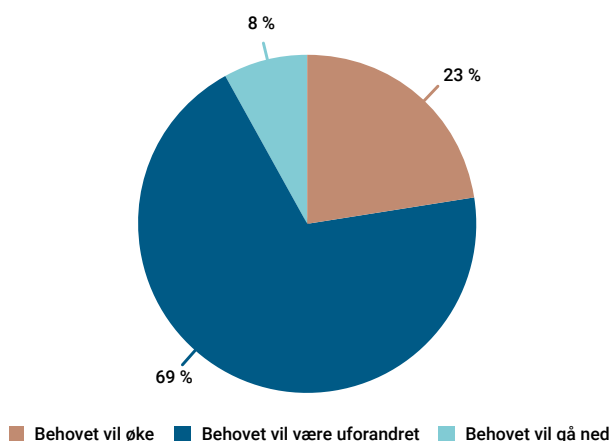
For å opprettholde kvalitet i høyere utdanning må basisfinansieringen ligge på et riktig nivå. For maritim operativ utdanning har finansieringen vært for lav over lang tid. Maritim utdanning må løftes til kategori C, hvor vi finner realfag, teknologi og fiskerifag.

Samarbeidsprosjektet MARKOM2020 har de siste ti årene spilt en svært viktig rolle for å heve kvaliteten i maritim utdanning. Prosjektet har bidratt til å utvikle et helhetlig utdanningsløp fra fagskole via bachelor- og masterutdanninger til maritim forskning med doktorgradsprogram innen nautiske operasjoner. En langsiktig videreføring av denne satsingen er helt avgjørende for videre styrking av de maritime profesjons- og fagskoleutdanningene.

Lærling- og kadettbehovet vedvarer

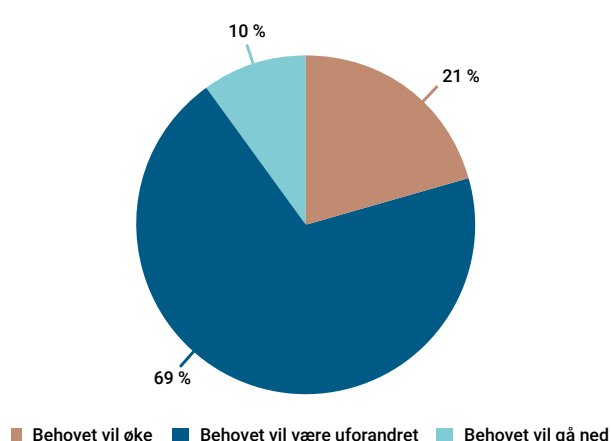
Bedriftene rapporterer om at behovet for lærlinger og kadetter vil være uforandret de neste fem årene. Over 40 prosent av short sea-rederiene svarer at det vil være et økt behov for lærlinger og kadetter.

Rederienes vurdering av behov for lærlinger de neste fem årene



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

Rederienes vurdering av behov for kadetter de neste fem årene



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund



Lære hele livet

Både skip og landindustri blir mer spesialisert, og oppgavene som skal utføres vil kreve kompetanse det ikke er gitt at man har fått gjennom utdanning eller erfaring. Det er derfor avgjørende at det eksisterer et godt tilbud av relevant etter- og videreutdanning.

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.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER REGJERINGEN TIL Å:

- Innplassere maritim utdanning i kostnadskategori C i finansieringsmodellen
- Sørge for at forskerutdanningen Nautiske Operasjoner får tildelt faste PhD-plasser til å styrke utdanningen
- Fortsette kvalitetshevingen i maritim utdanning gjennom en langsiktig videreføring av MARKOM2020
- Opprette en ny bred satsing på maritim utdanning og kompetanse med særlig fokus på digitalisering og ny teknologi
- Utrede hvordan man kan tilpasse dagens regelverk og finansieringssystem i universitet- og høyskolesektoren for å stimulere til livslang læring
- Utrede verktøy og incentiver for at både virksomheter og den enkelte investerer i kompetanse og utdanning

En global næring

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.

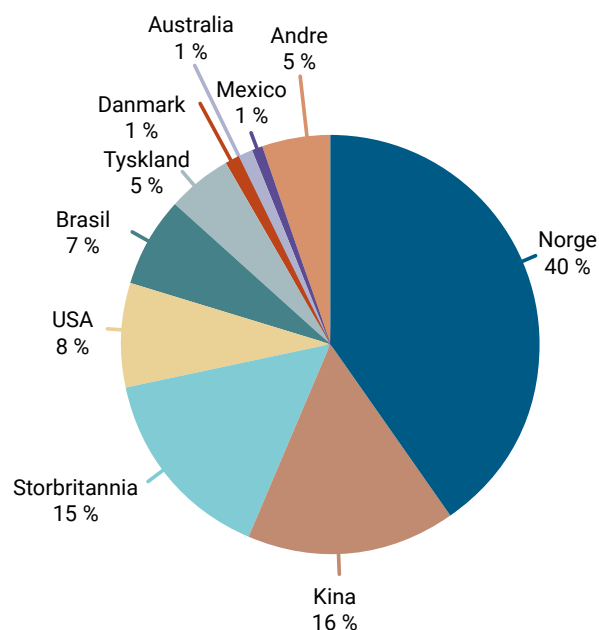
Majoriteten av omsetningen kommer fra utlandet

Medlemsundersøkelsen viser at norske rederiers inntekter fra markeder utenfor Norge utgjorde omtrent 155 milliarder kroner i 2020. Det er 71 prosent av den totale omsetningen i næringen det året. I 2021 ventes en vekst i de utenlandske markedene på 6,5 milliarder kroner. Da vil utenlandsandelen av omsetningen til rederiene utgjøre 72 prosent. Dette illustrerer i høyeste grad at maritim næring er global.

Særlig deep sea-rederiene har en stor andel av sine inntekter fra utenlandske markeder, med om lag 100 milliarder kroner i 2020 og en forventning om 104 milliarder kroner i 2021. Det utgjør hele 94 prosent av deep sea-rederienes totale omsetning.

Den norske skipsflåten er verdens fjerde største målt i verdi, og selskapene har sterke posisjoner verden rundt. Rederiene vektet særlig Kina, etterfulgt av Storbritannia, USA og Tyskland som viktige utenlandsmarkeder. Samtidig sier fire av ti bedrifter at det norske markedet er det viktigste enkeltmarkedet. Offshore service-segmentet og riggselskapene henter over halvparten av sin omsetning fra det norske markedet.

Land av særlig interesse for norske rederier



Kilde: BDO og Norges Rederiforbund.



Proteksjonisme og handelskrig

I en tid hvor globaliseringen i økende grad utfordres av regionale fremstøt, nasjonale interesser og proteksjonistiske krefter er det avgjørende å støtte opp om internasjonal rettsorden og multilaterale styringssystemer. Særlig deep sea-rederiene merker de negative effektene av proteksjonisme, hele 72 prosent sier at det påvirker dem negativt eller svært negativt. Norske myndigheter må arbeide for frihandelsavtaler med land tilsvarende de EU inngår avtaler med, og prioritere forhandlinger med Kina og Storbritannia.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

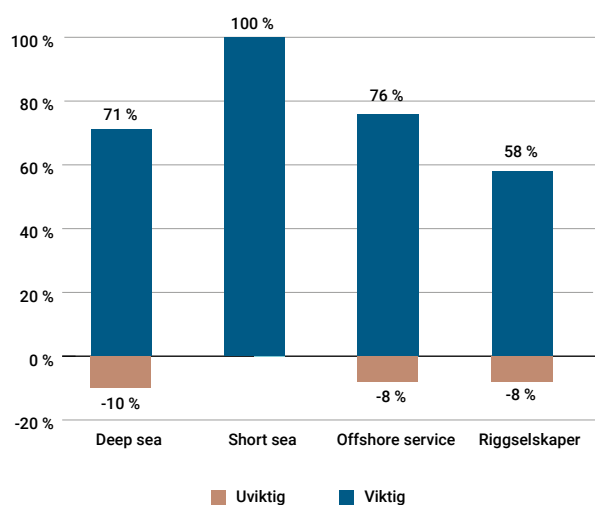
- Fortsatt bidra til regelverksutvikling i IMO og arbeide for harmonisert global implementering og uniform praktisering av internasjonale regler
- Være en tydelig stemme mot proteksjonistiske strømninger i utenlandske markeder
- Fremforhandle frihandelsavtaler med land tilsvarende de EU inngår avtaler med, herunder prioritere bilaterale handelsavtaler med Kina og Storbritannia
- Fortsette å støtte opp om WTO som den sentrale multilaterale organisasjonen for global handel og handelspolitikk, gjennom å bidra i reformarbeidet

Europa – vårt viktigste marked

De europeiske landene representerer samlet den maritime næringens største og viktigste handelspartner. EØS-avtalen sikrer markedsadgang, forutsigbarhet og like konkurransebetingelser i Europa. Usikkerhet knyttet til vårt viktigste marked vil særlig ramme norsk eksportrettet næringsliv hardt.

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 over 95 prosent oppgir at den er viktig eller svært viktig for deres virksomheter.

Rederisegmentenes oppfattelse av EØS-avtalens viktighet



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

Viktig med en avtale mellom Norge og Storbritannia

Da Storbritannia forlot EU 31. januar 2020 forlot landet også EØS-avtalen og dermed rammeverket som regulerer store deler av forholdet til Norge. EU og Storbritannia kom i land med sin handels- og samarbeidsavtale i desember 2020, mens Norge må fortsette egne forhandlinger.

I medlemsundersøkelsen er Storbritannia rangert som det viktigste landet etter Norge i Europa. Rederiforbundet oppfordrer norske myndigheter til å ha høye ambisjoner i forhandlingene med Storbritannia.

Uansett hvilke avtaler som inngås vil Storbritannias uttreden av EU-samarbeidet fortsette å skape praktiske utfordringer og det er uklart hvordan forholdet mellom Storbritannia og EU/EØS-området vil komme til å utvikle seg på sikt.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Føre en aktiv europapolitikk som ivaretar et godt samarbeid med EUs institusjoner og medlemsland, med utgangspunkt i EØS-avtalen
- Sikre skipsfartens interesser i Brexit-prosessen, og ha høye ambisjoner i forhandlingene med Storbritannia om en handelsavtale



Maritim sikkerhet og beredskap

Med 1 800 skip over hele verden til enhver tid møter norsk skipsfart alle de utfordringer og trusler verden har å by på. Den norske flåten representerer en formidabel beredskapsressurs for norske myndigheter og allierte. For å bidra til global maritim sikkerhet, og styrke nasjonens evne til å utnytte flåten som beredskapsressurs er det behov for å videreutvikle en helhetlig nasjonal strategi og planer på flere områder.

Cyberkriminalitet er en alvorlig trussel

Medlemsrederiene i Norges Rederiforbund rapporterer at cyberkriminalitet er den største trusselen mot deres virksomhet. Digitaliseringen av næringen, og av samfunnet, gir mange muligheter, men samtidig en rekke sårbarheter og utfordringer. Næringen jobber målrettet for å forbedre sikkerheten i både systemer og infrastruktur. Den mest markante

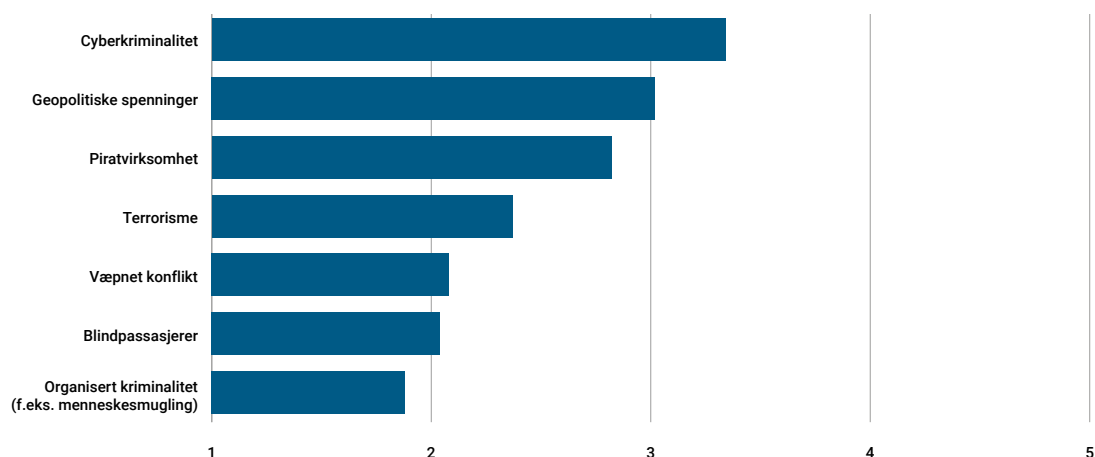
satsingen gjøres gjennom etableringen av næringens eget cybersikkerhetssenter, NORMA Cyber. For å være best mulig rustet er det behov for et tett samarbeid med relevante statlige aktører. Samtidig vil næringslivet kunne være uvurderlige sensorer og kompetansepартnere for myndighetene.

Piratvirksomhet og regionale væpnede konflikter

Like etter cyberkriminalitet rangerer respondentene geopolitiske spenninger og piratvirksomhet. Bare i 2020 har flere norske skip blitt utsatt for trusler og situasjoner ulike steder i verden. Situasjonen utenfor Vest-Afrika er den mest krevende, der piratene angriper skip og kidnapper mannskapsmedlemmer for løsepenger. I 2020 ble mer enn 135 sjøfolk utsatt for denne alvorlige kriminelle aktiviteten. Når det

Sikkerhetstruslers påvirkning på rederienes virksomhet

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



Kilde: BDO AS / Norges Rederiforbund

gjelder væpnede konflikter er det flere farvann og havner som utfordrer verdenshandelen. I 2020 har situasjonen i Midtøsten fortsatt å medføre betydelig usikkerhet i næringen.

Norske myndigheter kan bidra mer koordinert og helhetlig for å trygge norsk skipsfart i spesielt krevende farvann som Vest-Afrika og Midtøsten. Utfordringene er kompliserte og krevende, men kan gjennom vilje til samordnet og strategisk bruk av statens virkemidler og internasjonalt samarbeid bidra til økt sikkerhet og stabilitet.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Utvikle en helhetlig nasjonal strategi for systematisk å bidra til å forbedre den maritime sikkerhetssituasjonen i utsatte og utvalgte regioner
- Sørge for at kyststatene i utsatte regioner har et lovverk på plass som kriminaliserer og straffeforfølger piratvirksomhet
- Bidra til etablering av regionalt samarbeid og avtaler mellom utsatte kyststater slik at de kan dele informasjon om pågående angrep og i samarbeid kunne iverksette mottiltak
- Etablere arenaer for næringen og regionale partnere for å bygge tillit, dele informasjon og erfaringer
- Vurdere militær innsats, som kan deeskalere sikkerhetssituasjonen og bidra til langsiktig stabilitet i Midtøsten og Vest-Afrika
- Bedre det nasjonale forsvaret i cyberdomenet gjennom tett samarbeid med NORMA Cyber



Et rent og rikt hav

Havet er ikke bare fullt av muligheter, men også et sårbart økosystem. Verden genererer 275 millioner tonn plastavfall årlig, hvorav det estimeres at 5–13 tonn ender i havet. Dersom vi ikke iverksetter tiltak, er det anslått en firedobling av plastforsøplingen innen 2050. Situasjonen er dramatisk og krever handling.

Gi plasten verdi

For å ha et bærekraftig og levende hav i fremtiden er det viktig at vi finner gode løsninger for å hindre at mer søppel og plast ender i havet. Først og fremst må det iverksettes omfattende tiltak på land for å stoppe tilførselen av søppel, dernest må vi gjøre det vi kan for å rydde opp.

Kun 20 prosent av plasten resirkuleres på verdensbasis. Dette er ikke bare et stort miljøproblem, men også et enormt ressurstap. Å endre betydningen av plastavfall fra "søppel" til ressurs er et viktig ledd i overgangen til sirkulær økonomi. Gjenvunnet plast må bli konkurransedyktig med ny plast som råvare, for å motivere til innsamling og resirkulering. Når brukte plastartikler blir en del av verdikjeden vil det føre til mindre ressurssvinn, for eksempel gjennom panteordninger.

Tverrfaglig plan for opprydding

Utfordringene på dette området er ofte preget av at det er få eller ingen incentiver til å sette i gang utviklingsprosjekter på grunn av manglende betalingsvilje i markedet. For å stimulere denne

utviklingen bør det bevilges penger til en søknadsbasert piloteringsordning.

Norges Rederiforbund tror på å samle folk på tvers av tradisjonelle skillelinjer og ulike næringer for å finne nye løsninger på verdens miljøutfordringer. Vi mener samarbeid med miljøbevegelsen, ulike industrier, med academia og det offentlige er den beste måten å finne nye, gode svar på våre felles utfordringer.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

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

DATAGRUNNLAG OG METODE

Datakilder benyttet i denne rapporten er spesifisert i tekst, tabeller og figurer. Datakilder og metodikk er beskrevet nedenfor. Norges Rederiforbund har samarbeidet med BDO AS i analysearbeidet. Skipsmegler- og konsulentfirmaet Lorentzen & Stemoco har bidratt med en ekstern markedsanalyse til årets rapport. Det fremkommer i teksten hvor dette materialet er benyttet.

Spørreundersøkelse om rederienes fremtidsutsikter og rammebetingelser

Norges Rederiforbund gjennomførte en spørreundersøkelse hos egne medlemmer i perioden 5. til 15. januar 2021. Medlemmene fikk tilsendt et elektronisk spørreskjema hvor forventninger om utviklingen i økonomiske nøkkeltall, vekstmarkeder, kapital- og kompetanse-tilgang samt politiske rammebetingelser ble kartlagt. 93 av 125 aktuelle medlemsbedrifter svarte på undersøkelsen, noe som gir en responsrate på 74,4 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 2020 og 2021

BDO AS har tilgang på regnskapsdata for norske rederiers omsetning i 2019. I spørreundersøkelsen ble rederiene bedt om å oppgi omsetning i 2019, anslag for omsetning i 2020 og forventet vekst i omsetning for 2021 angitt i prosent. Siden BDO AS ikke har komplette omsetningstall for alle rederier i 2020, er disse beregnet på følgende måte:

- a) Rederienes egenrapporterte omsetning i 2019 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 2020 er justert for andelen av den totale omsetningen i hver av de fire rederigruppene som er inkludert i datagrunnlaget
- c) Prognosene for 2021 er beregnet ved å multiplisere 2020-omsetningen til hver medlemsbedrift med deres egenoppgitte vekst i 2021. Deretter er den estimerte omsetningen summert opp for de fire rederigruppene. Videre er den estimerte omsetningen justert for andelen av den totale omsetningen i hver av de fire rederigruppene som er inkludert i datagrunnlaget

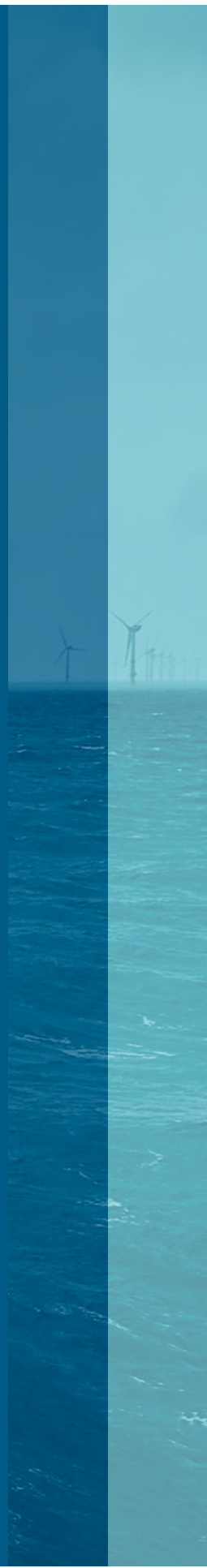
Verdsetting av verdens skipsflåte

Menon Economics har estimert verdien av verdens handelsflåte fra 2001 frem til i dag, fordelt på 14 skips-segmenter og alle verdens land. I rapporten er enkelte segmenter slått sammen slik at vi presenterer totalt ti segmenter i rapportformatet. Innad i hvert segment baserer beregningene seg på nybyggingspriser, fraktrater, alder, antall skip, anslått levetid, bruttotonnasje og dødvekttonnasje. Data om størrelsen på flåtene er i hovedsak hentet fra IHS Fairplay, mens prisdata er hentet fra en rekke kilder, inkludert Clarksons Platou, UNCTAD Review of Maritime Transport, og Worldyards. For 2021 er volumdata for 2020 kombinert med prisdata for 2021 i utarbeidelsen av de estimerte verdianslag. Modellen blir jevnlig revidert for å øke presisjonsnivået. Cruiseskip er fjernet fra flåtetallene, og de historiske tallene er også justert for dette.

Norskkontrollert utenriksflåte – definisjoner og avgrensninger

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



Design: Melkeveien Designkontor • Trykk: Rolf Ottesen Grafisk AS

Forside omslag Fred. Olsen Windcarrier • Innside Adobe Stock • s. 4 Wallenius Wilhelmsen (Orcelle Wind), Trine Nessler Wichmann (Stril Polar/SC Connector), Snorre Lundemo – Island Offshore, Roberto Smera – Odfjell SE, GustoMSC/OHT, Fred. Olsen Windcarrier • s. 10 Fred. Olsen Windcarrier • s. 12 Salt Ship Design (illustrasjon) • s. 13 Altera Infrastructure • s. 14 Felleskjøpet • s. 15 Vard • s. 16 OHT (på begge) • s. 17 GustoMSC/OHT • s. 18 Adobe Stock • s. 20 Shutterstock • s. 22 NORMA Cyber • s. 24 Odfjell SE • s. 26 Adobe Stock, Shutterstock, AP Photo/Evan Vucci, AP Photo/Patrick Semansky, Pool, Stortinget • s. 28 Adobe Stock, Shutterstock, Universitetet i Oslo, NUPI • s. 30 Trym Vik – Simon Møkster Shipping AS • s. 35 Sea Cargo • s. 36 Altera Infrastructure • s. 37 Henriette Vedøy – Simon Møkster Shipping AS • s. 38 Maritim Karriere • s. 43 Island Offshore • s. 45 Fred. Olsen Windcarrier • s. 49 Arnstein Menes • s. 50 Fred. Olsen Windcarrier • s. 52 Adobe Stock • s. 54 Misje Eco Bulk AS • s. 57 Fredrik A. Rosså – Simon Møkster Shipping AS • s. 59 Equinor • s. 63 Bjarne Hovland • s. 64 Dan Ove Håndstad – Arriva Shipping AS • s. 67 Adobe Stock, manipulert • s. 68 Uavpic.com • s. 71 Framo (Maritime Bergen) • s. 73 Høegh Autoliners Group • s. 75 Adobe Stock • s. 77 Norges Generalkonsulat i Mumbai



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



Norges Rederiforbund

Postboks 1452 Vika, 0116 Oslo

Telefon: 22 40 15 00

✉ post@rederi.no

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

📘 facebook.com/NorgesRederiforbund

www.rederi.no

Les rapporten på www.maritimpolitikk.no