Norges Rederiforbund
Norwegian Shipowners' Association

Krevende farvann

KONJUNKTURRAPPORT

2015

April 2015 | Norges Rederiforbund

www.rederi.no

2015

KONJUNKTURRAPPORT

Innhold

Forord 6

Sammendrag 11

1 Krevende farvann 14

1.1 Geopolitisk sikkerhet: Paradigmeskifte 15

1.2 Globalisering: Den store fragmenteringen 22

1.3 Klima: Ny kurs 29

2 Norsk skipsfart – status og utviklingstrekk 2015 34

2.1 Den norskkontrollerte utenriksflåten vokser 35

2.2 Den norskkontrollerte riggflåten faller 41

2.3 Den norske ordreboken er verdt 93 mrd. kroner 42

2.4 Antallet rigger i ordre går ned 46

2.5 Den norske flåtens markedsverdi øker 48

2015 KONJUNKTURRAPPORT

3 **Konjunkturbildet 2015** 50

3.1 Sterk vekst i maritim verdiskaping 51

3.2 Høy kompetanse i maritim næring gir høy produktivitet og lønn 57

3.3 Rederiene forventer lavere omsetningsvekst 58

3.4 God tilgang på kompetanse 66

3.5 En krevende markedssituasjon for petroleumsrelaterte rederier 68

3.6 Rederiene forventer strammere kapitalmarked 70

3.7 Vekstmarkeder mot 2020 74

3.8 Globale utviklingstrekk mot 2020 78

4 **Maritim omstilling og konkurransekraft** 82

4.1 Aktiv maritim politikk 83

4.2 Offensiv maritim strategi 89

4.3 God eierskapspolitikk er god næringspolitikk 94

4.4 Attraktiv norsk sokkel 99

4.5 Sjøveien er miljøveien 108

4.6 Offensiv kompetansepolitikk 115

4.7 Forskningsløft gir konkurransekraft 118

4.8 Nordområdene stadig viktigere 120

Datagrunnlag og metode 124

Forord

Krevende farvann
EN VERDEN I ENDRING

Norge er en av verdens største og mest avanserte maritime nasjoner. Vi står i dag sterkere enn noensinne. Mens du leser dette, er over 1800 norskkontrollerte skip og rigger i aktivitet over hele verden. Skipsfarten og øvrige maritime virksomheter utgjør Norges mest globaliserte næring. Hendelser, trender og utviklingstrekk i verdensbildet treffer den maritime næringen og skipsfarten direkte.

Mange nordmenn har den siste tiden merket hvordan svingninger i verdensøkonomien og -politikken raskt preger vår hverdag. Et usikkert arbeidsmarked i oljebransjen og trusselen om terror har kommet tettere på oss. Mer ekstremvær og flere naturkatastrofer skaper bekymring. Et lite land som Norge påvirkes av globale endringer, den maritime næringen opplever svingningene umiddelbart.

Det er særlig tre tunge globale trender som driver utviklingen:

For det første står vi overfor en vedvarende lav og usikker global økonomisk vekst. Med unntak av USA, er det lite kraft i de store vekstmotorene, og nedside-risikoen er dominerende. Med nominelle renter nær null, og med hardt pressede statsfinanser i de fleste land, er det lite mer å hente fra det finans- og pengepolitiske arsenalet.

Den beskjedne økonomiske veksten vi ser er en «*jobless growth*». Etter finanskrisen er økonomisk vekst i stor grad drevet av restrukturering, effektivisering og automatisering. Det produseres mer – men det kommer ikke flere i arbeid. Arbeidsledigheten er høy og økende i mange land, og rammer i stor grad de yngre generasjoner. I Hellas er to av tre ungdommer arbeidsledige, i Spania over halvparten. Det skaper motløshet og håpløshet hos den enkelte – og lavere skatteinntekter og høyere utgifter for fellesskapet.

Samtidig er ulikheter i inntekt og formuer store og økende. Lønnen står stille eller faller i mange samfunn. I USA har de nye jobbene 23 prosent lavere lønnsnivå enn de som gikk tapt som følge av finanskrisen. Den rikeste én prosent av verdens befolkning eier i dag halvparten av verdens verdier, og forskjellene fortsetter å øke. Store ulikheter i velstand og muligheter er etisk utfordrende, økonomisk vekstdempende og sosialt destabiliserende.

Derfor ser vi, *for det andre*, økende politiske spenninger i mange land. Samfunnskontrakten utfordres og tillitsforholdet settes på prøve mellom folk og myndigheter. Religiøs ekstremisme, rasisme, nasjonalisme og separatisme får grobunn og næring. Samfunnsstrukturer går i oppløsning. Vi finner det ytterste uttrykk for dette i det geografiske beltet som går fra Nigeria i vest til Afghanistan i øst, der islamistiske grupper som Boko Haram, Al Shabaab, ISIL og Al Qaida herjer med stadig større kraft og selvtillit. Vi opplever de største flyktningestrømmene i verden siden 2. verdenskrig, og stadig flere søker seg i skrøpelige farkoster over Middelhavet mot Europa.

FOTO: NICOLAS TOURRENC

Vi ser også at endringer i den geo-strategiske maktbalansen utfordrer en FN-ledet, regelbasert verdensorden. «Realpolitikk» er igjen på mote. Fragmentering og polarisering er for tiden tydeligere enn fortsatt globalisering. Et territorielt aggressivt Russland møtes med vestlige sanksjoner, Kina oversetter sin økonomiske tyngde til økt global innflytelse, et krigstrøtt USA trekker seg tilbake og EU-landene har mer enn nok med å håndtere sine egne problemer.

Det fører, *for det tredje*, til at det er mindre politisk overskudd og gjensidig tillit igjen til det internasjonale samarbeidet som er helt nødvendig for å håndtere globale generasjonsutfordringer som klima, miljø og fattigdomsbekjempelse.

For Norge har disse utviklingstrekkene konsekvenser som går langt utover de som følger av lave oljepriser og svekket kronekurs. I flere dimensjoner vil vi bli sterkt berørt og utfordret av det globale omgivelsesbildet som nå vokser frem.

Som et velstående land med en svært åpen økonomi er vi, mer enn mange andre land, avhengige av at verdenshandelen er åpen og at den globale økonomien vokser. Som et lite land er vi avhengige av en global rettsorden som erstatter makt med rett, slik at ikke store land kan ta seg til rette på bekostning av de små. Som stor arktisk nasjon er vi avhengig av «lav spenning i det høye nord». Som en av verdens største energinasjoner er vi direkte berørt av oljemarkedene, og av de internasjonale avtalene som må til for å håndtere klimautfordringen.

Det «lange løp» består av mange korte, og i det korte perspektiv er oljepris og kronekurs lette å forholde seg til. Men det er vår evne til å forstå og agere i forhold til de tunge, globale utviklingstrekkene vi nå ser som vil være avgjørende for hvordan landet og samfunnet vårt vil se ut i fremtiden.

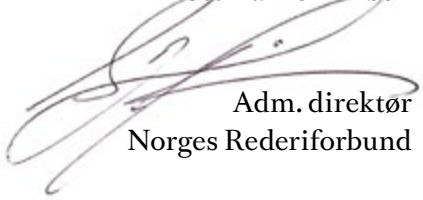
I del én av Norges Rederiforbunds Konjunkturrapport 2015 har vi derfor bedt tidligere Financial Times-korrespondent Valeria Criscione intervjue og utfordre ledende internasjonale meningsbærere og beslutningstagere om deres syn på hvilke trender som vil være avgjørende fremover.

Videre i Konjunkturrapporten 2015 ser vi på hvordan vår maritime næring allerede er påvirket av globale endringer, og hvordan man nå tar grep for å møte en ny morgendag. Rederienes forventninger er nå preget av markedsomslag og mindre optimisme. Maritim nærings verdiskaping har likevel aldri vært høyere. Mer enn 110 000 mennesker her hjemme skaper verdier for 175 mrd. kroner i året. For første gang har norske rederier en årlig verdiskaping på over 100 mrd. kroner.

Funnene som presenteres i denne rapporten underbygger våre antagelser om de utfordringer vi nå står overfor. Reelle utfordringer som vil påvirke enkeltmenneskers liv, din og min arbeidshverdag og norsk verdiskaping i årene fremover. Samtidig setter norsk maritim næring tydelige fotavtrykk ute i verden – ny teknologi vil ytterligere redusere skadelige utslipp, mer effektive transportløsninger og nye energiformer vil bidra til mer bærekraftig handel og vekst, mens arbeid for multilaterale standarder vil fremme samarbeid mellom nasjoner. Vi tar vårt ansvar for å løse dagens og morgendagens utfordringer på største alvor. Det norsk maritimt næringsliv gjør i dag håper vi de neste generasjonene vil se tilbake på med stolthet.

Vi er et lite land i en stor verden – en verden i stor endring.

Sturla Henriksen



Adm. direktør
Norges Rederiforbund

FOTO: JØRGEN FREIM

FOTO: EIDSVIK

Sammendrag

Maritim næring er Norges mest internasjonaliserte næring, den er global i sin natur, og påvirkes direkte av internasjonale trender og globale utviklingstrekk. Vi ser i dag en verden i omfattende endring med et mer fragmentert sikkerhetspolitisk bilde, radikale islamistiske grupperinger på fremmarsj, store flyktningestrømmer, dempet og usikker økonomisk vekst, lav oljepris og globale klimautfordringer. Dette har stor betydning for den maritime næringen.

Disse utviklingstrekkene danner rammeverket for Norges Rederiforbunds Konjunkturrapport 2015. Konjunkturundersøkelsen viser at det er grunn til å forvente et skifte i markedstyngdepunktene for norske rederier i årene frem mot 2020. Norge og Storbritannia vil fremdeles være viktige markeder for norske rederier, men de viktigste vekstmarkedene frem mot 2020 vil være USA, Canada og Mexico, i tillegg til Sørøst-Asia, Brasil, Vest-Afrika og Kina.

Norge opprettholder sin posisjon som en av verdens største skipsfartsnasjoner, og er den mest avanserte, diversifiserte og spesialiserte av de store nasjonene. Norske rederier posisjonerer seg fortsatt for videre vekst, med en solid ordrebok bestående av skip som skal leveres frem til 2017. Likevel ser vi at utenriksrederienes ordreinngang ved de norske verftene har stagnert. Den samlede ordreboken inneholder et betydelig antall offshore service-fartøy, men har også et høyt innslag av gasstankskip, bulkskip og kjemikalietankskip. De norske utenriksrederiene fornyer kontinuerlig flåten. Siden 2005 er gjennomsnittsalderen på flåten redusert med tre år. Flåten er sammensatt, men med et stort innslag av moderne, avanserte og spesialiserte fartøy. Dette vises i verdiberegningene, som plasserer den norske flåten på en sjetteplass i verden. Andre store skipsfartsnasjoner som Japan, Hellas, Tyskland, Kina og USA rangeres foran oss på listen.

Den maritime næringen i Norge er en global, kompetansebasert næring. I 2013 jobbet det mer enn 110 000 personer i maritim næring, og det ble skapt verdier for nærmere 175 mrd. kroner. Dette tilsvarer en økning i verdiskapingen på 11 prosent fra 2012. Så høy har verdiskapingen i maritim næring aldri vært. Næringens andel av den totale verdiskapingen i norsk næringsliv utgjør 11 prosent når olje- og gassvirksomhet holdes utenfor. Norske rederier sto for 102 mrd. kroner av denne verdiskapingen, og opplevde en positiv utvikling i 2013 fra om lag 90 mrd. kroner i 2012. 2013 er det første året hvor rederienes verdiskaping overstiger 100 mrd. kroner.

I årets konjunkturundersøkelse ser vi et skifte i rederienes forventinger om vekst i omsetningen. Norske rederiers samlede omsetning forventes å øke fra 262 mrd. kroner i 2014 til 268 mrd. kroner i 2015. Det tilsvarer en vekst på om lag 2,3 prosent. Rederiene er med andre ord langt mindre optimistiske i år enn i fjorårets konjunkturundersøkelse da de forventet en vekst på rundt 6 prosent.

Alle rederigruppene utenom offshore servicerederiene, forventer omsetningsvekst i 2015.

Offshore service-rederiene forventer redusert omsetning på 4,2 prosent i løpet av 2015. Det vil i så fall være første gang siden 2002 at denne rederigruppens omsetning faller. Deep sea-rederiene er ennå ikke tilbake til toppnivået i 2008 målt i omsetning. I 2009 falt omsetningen for deep sea-rederiene kraftig, men siden 2010 har disse rederiene hatt en stabil vekst. Veksten for deep sea-rederiene var på 3,2 prosent i 2014. I 2015 er forventet vekst i omsetning for deep sea-rederiene 5,1 prosent. Det er imidlertid vesentlige variasjoner innad i deep sea-segmentet avhengig av hvilke type markeder det opereres innenfor. Short sea-rederiene har en svak, men stabil årlig vekst, og forventer vekst i omsetningen på 2,5 prosent for 2015, det vil gi en samlet omsetning på nærmere 20 mrd. kroner i 2015. I 2014 oppnådde short sea-rederiene en vekst på 5,5 prosent. Offshore entreprenørene forventer 9,1 prosent vekst i omsetning i 2015. Tallet er høyt med tanke på at investeringene på norsk sokkel forventes å falle med om lag 10 prosent i 2015. I 2014 var veksten blant offshore entreprenørene 2,2 prosent.

I 2014 hadde petroleumsrettet aktivitet blant rederiene en vekst på over 6 prosent, mens annen virksomhet hadde en vekst på 3 prosent. I 2015 forventer rederiene et trendbrudd når det gjelder utviklingen i de petroleumsrettede inntektene sammenlignet med de andre markedene. Rederiene forventer en nedgang på 1 prosent i de petroleumsrettede inntektene, mens de forventer 10 prosent vekst i andre markeder.

I 2014 utgjorde norske rederiers inntekter fra utenlandsmarkedene 155 mrd. kroner. Dette tilsvarte 59 prosent av rederienes samlede omsetning, noe som utgjorde en vekst på rett over 5 prosent fra 2013. I 2015 forventer rederiene at inntektene fra utenlandsmarkedene øker med 4 prosent til 162 mrd. kroner.

Lønnsomheten blant norske rederier var god i årene frem mot 2009. I 2009 og årene etter sank driftsmarginene markant i de fleste rederisegmentene. Nedgangen skyldes både finanskrisen og ettervirkninger av en sterk kontrahering av nye skip før finanskrisen slo inn.

I 2015 er rederiene mindre optimistiske med hensyn til egen lønnsomhet, enn de var i 2014. Samlet forventer 35 prosent av rederiene styrket driftsresultat, mot 72 prosent i 2014. I alt 42 prosent av rederiene forventer at driftsresultatet vil svekkes i 2015. Til sammenligning forventet kun 8 prosent av rederiene dette i fjor.

Alle de fire rederisegmentene har lavere gjennomgående forventninger til lønnsomhet i 2015 enn i 2014. Blant short sea-rederiene forventer 42 prosent et styrket driftsresultat for 2015, mot over 80 prosent i 2014. Optimismen er størst blant deep sea-rederiene, hvor 60 prosent forventer et styrket driftsresultat i år. Offshore service-rederiene er klart mest negative. Innen dette segmentet forventer mer enn 3 av 4 svekket driftsresultat i 2015. I 2014 forventet 83 prosent av offshore service-rederiene styrket driftsresultat, men i 2015 forventer bare 13 prosent dette. Halvparten av offshore entreprenørene forventer svekket driftsresultat i 2015.

Den internasjonale posisjonen til næringen gjør den også lett påvirkelig ved endringer i rammebetingelser. Norges Rederiforbund vil fortsette arbeidet for å sikre gode og konkurransedyktige rammebetingelser i Norge. Det viktigste for rederiene er at norske myndigheter fører en aktiv og forutsigbar maritim politikk. Erfaringen viser at den maritime politikken virker. God politikk gir gode resultater.

FOTO: JØRGEN FREIM

1

VALERIA CRISCIONE

Valeria Criscione er tidligere korrespondent for Financial Times i Oslo, hvor hun dekket politikk-, næringsliv- og kultursaker. I dette kapittelet har hun intervjuet en rekke meningsbærere og beslutningstakere, med fokus på å identifisere sentrale utviklingstrekk som både påvirker den maritime næringen og som vil forme vår fremtid.

Criscione har en mastergrad i journalistikk fra Columbia University i New York. Hun har jobbet freelance siden 2008.

1. KREVENDE FARVANN

Geopolitisk sikkerhet: PARADIGMESKIFTE

TEKST AV: VALERIA CRISCIONE

Den siste tids geopolitiske endringer har skjedd bemerkelsesverdig fort. For et drøyt år siden kunne ingen forestille seg at et europeisk land ville ta områder fra et annet, eller se for seg den plutselige fremveksten av terroristgruppen ISIL i Midtøsten – etterfulgt av den største flyktningkrisen siden andre verdenskrig.

«The rise of the rest»

Historisk sett har det vært tre store maktskifter: Den vestlige verdens fremvekst fra 1400-tallet, USAs fremvekst på 1800-tallet og nå «the rise of the rest». Det er premisset for CNNs utenrikskorrespondent Fareed Zakarias bok *The Post-American World*, en verden der det finnes flere sentra for makt, verdier og innflytelse, og der Kina og Russland ikke lenger er avhengige av vestlig økonomi.

Dette er også en ny verden som påvirkes av et geopolitisk sikkerhetslandskap i rask endring.

Den største politiske ustabiliteten er i Midtøsten, uttalte Zakaria i et intervju med oss. I regionen som strekker seg fra Libya til Syria, har vi sett økende intern motstand mot brutale, sekulære diktaturer samtidig som stormaktene i mindre grad støtter disse undertrykkende regimene. Etter å ha sett den demografiske, økonomiske og teknologiske kraften som lå bak den arabiske våren, begynte disse regimene å skjelve, forteller han. Problemet var at det ikke fantes noen stat under disse regimene, og ikke noe reelt byråkrati som kunne opprettholde orden. – Det var ingen samfunnsstruktur under staten, og i mange tilfeller var det ikke noen nasjon, sa Zakaria. – Hvis du ser på Libya, er landet i bunn og grunn redusert til tre stammeområder. Hvis du ser på Irak, har det blitt delt inn i tre soner; kurderne, sjiaene og sunniene. Og hvis du ser på Syria, er det en lignende situasjon der. Denne systemkollapsen fører til svært mye vold og ustabilitet, og det er sannsynligvis en dyptgående historisk prosess som må få spille seg selv ut.

FAREED ZAKARIA FOTO: JASON DECROW

– Irak er verdens nest voldeligste land etter Syria, tilførte Zakaria. – Og som en skogbrann kommer kampene til å herje en stund.

Det Internasjonale Energibyrået (IEA) har advart om at uroen i Midtøsten kommer til å utgjøre en stor risiko for oljemarkedene. I sin rapport World Energy Outlook (WEO) 2014 spår IEA at oljeproduksjon fra Irak og resten av Midtøsten kan dekke opp mesteparten av den forventede globale etterspørselsøkningen på 14 millioner fat per dag frem til 2040, ifølge deres Ny politikk-scenario.

– Vi mener at den nåværende stabiliteten [i olje- og gassleveranse] ikke må [lure] oss til å tro at alt er i orden og at energisikkerhet ikke er et problem lenger, sa Fatih Birol, IEAs sjeføkonom, under

FOTO: SCANPIX

presentasjonen av WEO 2014 i Oslo i november.
– Tvert imot. Uroen i Midtøsten er svært bekymringsfull, og det er her vi forventer at størstedelen av veksten i oljeproduksjonen vil komme. Irak kommer til å spille en avgjørende rolle på de globale oljemarkedene, et land som opplever store vanskeligheter i dag.

Til tross for spente forhold i Midtøsten har oljeprisen falt dramatisk fra de historisk høye nivåene på over 100 dollar fatet. Dette er takket være de mange politisk stabiliserende kreftene i verden, påpeker Zakaria. To av de tre største landene i Asia – India og Indonesia – har valgt regjeringer som jobber for reform; Japans vekstorienterte statsminister ønsker å bryte med 20 års stagnasjon; og Afrika er mer økonomisk pulserende. De største drivkreftene bak denne utviklingen har vært bred politisk stabilitet uten kald krig mellom stormaktene, tettere bånd i verdensøkonomien gjennom økt handel og en teknologisk informasjonsrevolusjon som har knyttet verden sammen.

– En General Electric-jetmotor skal produseres i 22 land, og det er ikke en gang klart hvem som skal få den med i sine BNP-tall, sa Zakaria, med henvisning til stadig mer globaliserte produksjonslinjer.

Frykt for kald krig

Det trekkes paralleller mellom den kalde krigen og den nåværende konflikten mellom Russland

og Vesten – til og med av Sovjetunionens tidligere leder Mikhail Gorbatsjov. I mars 2014 sluttet det tidligere ukrainske territoriet Krim seg til Den russiske føderasjon via en egenerklært annektering. Folkeavstemningen som ble drevet frem av separatistopprørere med støtte fra Russland, ble senere erklært ulovlig av det internasjonale samfunnet. Siden den gang har konflikten spredt seg til den østlige delen av Ukraina, og flere tusen har blitt drept.

– Det er ikke like intenst, voldelig eller skremmende [som Midtøsten], men det er sannsynligvis viktigere, fordi Midtøsten har hatt ustabile forhold lenge, sa Zakaria. – [Midtøsten] omfatter heller ikke noen reelle stormakter. Russland er derimot en stormakt. Landet har verdens nest største arsenal av atomvåpen. Det er fremdeles en stor økonomi med tette bånd til hele verden på grunn av størrelsen.

FOGH RASMUSSEN FOTO: MAGNUS FRÖDERBERG

Mye står på spill. USA og EU har slått tilbake med økonomiske sanksjoner, mens Russland fyrer opp under ytterligere territoriale konflikter øst i Ukraina. NATO implementerte handlingsplanen Readiness Action Plan på toppmøtet i Wales i september 2014, den største styrkingen av det kollektive forsvaret siden den kalde krigen. På sitt siste NATO-toppmøte fordømte avtroppende generalsekretær i NATO, Anders Fogh Rasmussen, Russlands ulovlige egenerklærte annektering av Krim. Det er første gang siden andre verdenskrig at en europeisk stat har tatt områder fra et annet land med makt.

– Når det skjer i hjertet av Europa, er det en vekker for oss alle, sa Fogh Rasmussen. – Vi trodde at denne typen adferd tilhørte historien. Nå ser vi at det skjer igjen, og det er farlig.

Fogh Rasmussen avsluttet sin femårsperiode som generalsekretær i oktober, samtidig som Russlands inntog i Ukraina toppet seg med stridigheter i flere byer øst i Ukraina. I et intervju med oss i Oslo sa han at Ukraina kommer til å bli ett av verdens fem mest omstridte områder. Russland

tar sikte på å gjenetablere en sone med russisk innflytelse i sin umiddelbare nærhet, samt i Arktis, sa han. – Landet har «revet i stykker reglene for internasjonal atferd» og trappet opp en konflikt som vil «vare i flere tiår».

– [President] Putin kan, og mest sannsynlig vil, bli gjenvalgt for en ny seksårsperiode i 2018, sa Fogh Rasmussen. – Han har en helt makeløs støtte blant folket etter annekteringen av Krim. Han kontrollerer størstedelen av russiske medier. Jeg tror ikke at sanksjonene kommer til å få Putin til å trekke seg tilbake. Popularitetet hans er bygget på å fremstå som sterk.

– Dette er ikke en ny kald krig mellom to leire med ideologiske motsetninger, men denne konflikten har noen av de samme trekkene, la Fogh Rasmussen til. – Og la meg minne om at den kalde krigen varte i 40 år.

Energiflaskehalser

Fogh Rasmussen tror at de fire andre internasjonale konfliktområdene kommer til å være maritime: Suezkanalen og regionen rundt, Malakkastredet i Sørøstasia, Guineabukten i Afrika og Hormuzstredet mellom Iran og Oman. Han kaller disse områdene «energiflaskehalser»; steder der en konflikt kommer til å få store konsekvenser for verdensøkonomien. Krisen mellom Ukraina og Russland kan også få store konsekvenser på grunn av Europas avhengighet av russisk energi, landets «mest strategiske våpen.»

EU får nesten 40 prosent av naturgassen og en tredjedel av oljen sin fra Russland, understreker Fogh Rasmussen. Seks EU-land får nesten all naturgass fra Russland, som har demonstrert hvordan den kan brukes både som gulrot og pisk. Russland brukte billig gass til å «bestikke» Ukrainas daværende president Janukovytsj fra å inngå en avtale med EU, og økte gassprisen drastisk og kuttet forsyningen overfor den nåværende vestligvennlige ukrainske regjeringen.

– Kombinasjonen av energisikkerhet og maritim sikkerhet kommer, etter min mening, til å bli vår største sikkerhetsutfordring de kommende årene, sier Fogh Rasmussen. – Vi har mer enn 30 pågående kriser og konflikter globalt, og noen av dem får flere overskrifter i media enn de maritime flaskehalsene jeg nevnte. Men hvis du ser nærmere på de potensielle økonomiske konsekvensene av konflikter, oppdager du at maritim sikkerhet er svært viktig.

– I min periode som NATOs generalsekretær, og ikke minst på NATO-toppmøtet i Wales, besluttet vi å styrke den maritime strategien vår, og det er ikke tilfeldig. Vi mener maritim sikkerhet blir en stadig viktigere faktor når det gjelder vår overordnede sikkerhet, sa han og pekte på det internasjonale fellesskapets vellykkede tiltak mot piratvirksomheten langs kysten av Somalia og i Adenbukta.

ERNA SOLBERG FOTO: KJELL RUBEN STRØM

Det endrede sikkerhetsbildet i Europa, som følge av konflikten mellom Russland og Ukraina, vil bli én av to store fremtidige utfordringer på kort sikt, ifølge Norges statsminister Erna Solberg. Den andre er ISILs situasjon i Syria og Irak og de påfølgende terrorangrepene mot europeiske og andre land samt terroriseringen av de som lever under ISILs herredømme.

– [ISIL] virker nå som fluepapir på alle som er misfornøyde og ønsker å endre samfunnet, sa hun i et intervju med oss på Statsministerens kontor i januar. – Assad fortsetter å føre krig mot folket sitt. Elleve millioner syrere – halve befolkningen – er nå [internt fordrevne og] flyktninger. ISIL er på krigsstien i Syria og Irak. Boko Harams brutale drap brer om seg. Fire store humanitære kriser inntraff samtidig i 2014.

Humanitær krise

Borgerkrigen i Syria har tvunget rekordmange mennesker til å flykte fra hjemmene sine. Ifølge Flyktninghjelpen var det registrert 33,3 millioner mennesker som internt fordrevne og 17,9 millioner flyktninger ved utgangen av 2013 som et resultat av konflikt og vold. Nesten halvparten av de 8,2

FOTO: MARIUS REMØY

FOTO: SCANPIX

JAN EGELAND FOTO: SCANPIX

millionene nylig internt fordrevne kommer fra Syria, med en økning på 9500 personer per dag. Dette gjør situsjonen til verdens største og raskest voksende flyktningkrise.

– Jeg ligger våken om nettene og tenker på hvorfor vi ikke klarer å redde de sivile som er drevet på flukt av det som er den største krigen i vår generasjon, sa Jan Egeland, generalsekretær i Flyktninghjelpen, i et intervju med oss i januar. – For meg betyr dette at internasjonal solidaritet har brutt sammen. Flere millioner har mistet alt og flykter for livet i denne krigen, og nå møter de stengte grenser.

– Vi startet 2014 med, for første gang, mer enn 50 millioner på flukt. Vi har ikke sett slike tall siden andre verdenskrig, tilføyde Egeland.

Den humanitære krisen har skapt utfordringer for maritim næring, særlig i Middelhavet. Bare én redningsoperasjon kan omfatte mer enn 500 personer, slik at et kommersielt skip i praksis forvandles til en liten flyktningleir – en situasjon som kan bli ekstremt krevende for besetningen.

Norskkontrollerte skip reddet cirka 5000 flyktninger i 2014. Totalt ble 42 000 migranter reddet av handelsskip i 2014, i nært samarbeid med italienske, greske og maltesiske myndigheter.

Bevæpnede menneskesmuglere, og enkelte flyktninger som bærer kniv, utgjør en sikkerhetsrisiko for mannskapet. Korrupte embetspersoner, som samarbeider med smuglerne, har truet besetningen på handelsskip og kystvaktpersonale under redningsoperasjoner for å få småbåtene sine raskere tilbake eller for å presse dem for penger. Nylig truet en undergruppe av ISIL i Libya med å bruke menneskesmuglingsruter for å komme seg til Europa.

Det særegne med flyktningkrisen er de dramatiske metodene folk benytter seg av. Koordinerte smuglere plasserer desperate mennesker i skrøpelige båter for å krysse Middelhavet, – de fleste av disse blir senere reddet. I 2014 krysset cirka 230 000 flyktninger og migranter Middelhavet på vei til Europa. Rundt 170 000 av dem endte opp i Italia, hvorav 99 prosent ble reddet av den italienske marinen eller kystvaktskip, handelsskip og nå nylig også EUs redningsoperasjon Triton.

– Det som er annerledes nå, er en form for organisert trafficking eller menneskesmugling, sa Chaloka Beyani, FNs spesialutsending for internt fordrevne , i et intervju med oss i Oslo i januar.

– Traffickere eller menneskesmuglere tar kommandoen over hele skip. Det hele er nøye planlagt. Når de nærmer seg land, forlater [smuglerne] skipet. Dette er nytt.

Italia avsluttet redningsoperasjonen Mare Nostrum ved utgangen av 2014, men de har fremdeles en begrenset tilstedeværelse utenfor sin egen søk og redningsregion. EU iverksatte deretter den betydelig mindre redningsoperasjonen Triton. Triton opererer imidlertid bare i nærheten av den italienske kysten og ikke i eller ved libyske farvann, der de fleste migrantene ender opp i havsnød. Det var aldri meningen at Triton skulle erstatte Mare Nostrum, operasjonen skulle bare komme i tillegg til italienske redningsoperasjoner og grensekontrollen ved Italia. Samtidig har antallet dødsfall i Middelhavet gått opp fra 700 i 2013 til over 3000 i fjor, ifølge International Organisation for Migration (IOM). Enkelte eksperter mener også at for hver døde person som oppdages, er det minst to som aldri blir funnet.

– Jeg regner med at flere mennesker kommer til å spille denne formen for russisk rulett ved å prøve å drive over Middelhavet i 2015, sier Egeland. – At Europa i fellesskap gjør mindre enn Italia gjorde alene, lover ikke godt for dette året.

LAND MED FLEST FLYKTNINGER PÅ GRUNN AV KONFLIKT OG VOLD VED UTGANGEN AV 2013

- Syria 6,5 millioner
- Colombia 5,7 millioner
- Nigeria 3,3 millioner
- Den demokratiske republikken Kongo 2,9 millioner
- Sudan 2,4 millioner
- Irak 2,1 millioner
- Somalia 1,1 millioner

Kilde: Rapporten Global Overview 2014 fra Flyktninghjelpens senter for internt fordrevne, IDMC

Globalisering: DEN STORE FRAGMENTERINGEN

Verden er full av paradokser. Økonomisk er den tettere knyttet sammen enn noen gang, samtidig er den mer fragmentert geopolitisk. Og til tross for vekst i verdensøkonomien øker gapet mellom fattig og rik.

Forskjellene blir større

USAs president Barack Obama kalte det utfordringen som definerer vår tid. Det har gjort den franske økonomen Thomas Piketty til en økonomisk «rockestjerne» over natten, og World Economic Forum (WEF) har rangert det blant de største utfordringene vi står overfor. Selv Det internasjonale pengefondet (IMF) har beskrevet det som en mørk skygge over verdensøkonomien: Vi snakker om økende inntektsforskjeller.

Temaet er ikke nytt. Økonomen Simon Kuznets forsket på forholdet mellom inntekt, kapital og økonomisk vekst allerede på 50-tallet. Men det er Pikettys analyse av formue- og inntektsdata over flere tiår i den bestselgende boken *Kapitalen i det 21. århundre* som har utløst debatten om det voksende skillet mellom fattig og rik. En verden der den rikeste prosenten eier 50 prosent av verdens samlede verdier, ifølge Oxfam International, og der de rikeste 10 prosent i USA kontrollerer 70 prosent av landets verdier.

– Hvis to tredjedeler eller 70 prosent går til de rikeste, vet du at det blir lite igjen til resten av befolkningen, sa Piketty i sitt foredrag på Universitetet i Oslo i desember. – Mange mennesker i USA mener nå at denne utviklingen har bidratt til stagnasjonen i medianinntekten og til høy gjeld i husholdningene [...], men også til å gjøre det økonomiske systemet mer ustabilt.

– Ekstreme ulikheter gagner ikke veksten, det kan til og med ha negative effekter, siden det fører til ulikheter over tid og undergraver måten vår demokratiske institusjon fungerer på, sa Piketty.

«Bad business»

Store ulikheter er også «bad for business». Ifølge nyere forskning fra Organisasjonen for økonomisk samarbeid og utvikling (OECD) har økende inntektsforskjeller over tid hemmet den økonomiske veksten betydelig de siste tiårene. I rapporten «Focus on Income Inequality and Growth» fra desember 2014 konstaterer OECD at økende inntektsforskjeller har redusert veksten i USA med 6–7 prosentpoeng, mens land med likere fordelte inntekter, som Spania, Frankrike og Irland, alle hadde en økning i BNP per capita.

Gapet mellom fattig og rik er nå det største på 30 år i de fleste OECD-landene. Her tjener de rikeste 10 prosent av befolkningen nesten ti ganger så mye som de fattigste 10 prosent. Til sammenligning tjente de rikeste sju ganger så mye i 1980.

OECD slår fast at redistribusjon gjennom skatter og ytelser ikke vil skade den økonomiske veksten såfremt politikken blir utformet på en god måte. Organisasjonen mener at politikk som bidrar til å begrense eller reversere ulikheter, ikke bare kan

FOTO: SCANPIX

gjøre samfunnet mer rettferdig, men også rikere. Hvis man ikke gjør noe med ulikhetene, kan de undergrave selve demokratiet, sier Det internasjonale pengefondet.

– Ett av vår tids viktigste økonomiske temaer er de økende inntektsforskjellene og den mørke skyggen dette kaster over verdensøkonomien, sa Christine Lagarde, leder av Det internasjonale pengefondet, i en tale på konferansen om inkluderende kapitalisme i London i mai i fjor.

– Store ulikheter gjør kapitalismen prinsipielt mindre inkluderende. Det hindrer folk i å delta fullt ut og utvikle sitt potensial. For store forskjeller fører også til splid. Solidaritet og fellesskap, prinsipper som vårt samfunn er tuftet på, brytes lettere ned i samfunn med store ulikheter. Historien har også lært oss at demokratiet slites i kantene når politiske kamper skiller fattig fra rik.

Inkluderende vekst

World Economic Forum har også i 2015 fokus på inntektsforskjeller. I fjor definerte organisasjonen det stadig større skillet mellom fattig og rik som en av de største globale truslene for det kommende tiåret i sin Global Risks-rapport for 2014. I januar i år valgte organisasjonen inntektsforskjeller og utviklingsagendaen som ett av hovedtemaene på det årlige møtet i Davos.
En del av løsningen blir å finne nye økonomiske vekstmodeller som er mer inkluderende, for eksempel de som styrker kvinners mulighet til å arbeide.

– Vi mener fremdeles at [inntektsforskjeller] er en stor global utfordring, sier Espen Barth Eide, direktør i World

ESPEN BARTH EIDE
FOTO: WORLD ECONOMIC FORUM/ MORITZ HAGER

Economic Forum, i et intervju fra Genève. – En viss grad av [inntektsforskjell] er nødvendig for at kapitalismen skal fungere, men det undergraver den sosiale bindekraften i samfunnet og veksten. For at samfunnet skal kunne tilpasse seg nye tider, må alle føle at de er i samme båt.

Under en paneldebatt om inntektsforskjeller i regi av BBC World i Davos foreslo Lagarde at to tusen milliarder dollar burde tas fra energisubsidier og heller brukes på sysselsetting og utdannelse med spesielt fokus på kvinner. Winnie Byanyima, administrerende direktør i Oxfam International, fulgte opp med anmodninger om å rydde opp i de anslagsvis 18 tusen milliarder dollar som er skjult i verdens mange skatteparadiser, i tillegg til å foreslå et mer progressivt skattesystem og økt minstelønn for å hjelpe generasjonene som er fanget i fattigdom.

CHRISTINE LAGARDE FOTO: SCANPIX

– Dette handler ikke om hvem som fløy hit [til Davos] med privatfly eller ikke, sa Byanyima til panelet. – I USA kommer et barn som blir født inn i fattigdom, til å bli fattig som voksen. Den amerikanske drømmen er nettopp det – en drøm – på grunn av de store ulikhetene.

– Hvis jeg kan få Det internasjonale pengefondet til å se på ulikheter som en kjernesak, hvis det republikanske partiet i USA nå ser på ulikheter som et problem, slik det ble rapportert i *New York Times* i morges [23. januar 2015], så har det absolutt skjedd en forandring, kommenterte Lagarde.

En av bekymringene som følger av inntektsforskjellene, er den teknologiske utviklingen som skaper, men også overtar arbeidsplasser. Barth Eide sier at automatisering kan hjelpe samfunnet, men det erstatter også deler av den tradisjonelle arbeidsstokken, slik at man bryter ned den klassiske sammenhengen mellom høyt produktivitetsnivå og mange jobber.

– Det tradisjonelle forholdet mellom høye produktivitetsnivåer og mange jobber kan forsvinne, sier han. – Den tradisjonelle antagelsen var at hvis et land hadde 5 prosent vekst, kom alle til å få noe ut av det. Men nå har det ikke lenger den samme fordelingseffekten. Vi ser et generelt tillitstap i samfunnet mellom styresmakter og de som styres, i tillegg til [mindre tro] på fremtiden. Folk lurer på om barna deres kommer til å bli mindre velstående enn vi er nå.

Det er også en generell mangel på tillit mellom store stater, spesielt blant noen av de faste medlemmene av FNs sikkerhetsråd, tilføyer Barth Eide, som også er tidligere norsk utenriksminister. Den indirekte effekten har vært dårligere evne til å håndtere felles problemer, som ebolaepidemien og global oppvarming. Han viser til en tale som FNs generalsekretær Ban Ki-moon holdt for generalforsamlingen i september i fjor, der generalsekretæren pekte på det paradoksale i at det er flere menneskeskapte kriser enn naturkatastrofer, selv hundre år etter starten av første verdenskrig.

– Vi har den geopolitiske uroen i 2014 med krisen mellom Ukraina og Russland, maritime konflikter i Asia og et Midtøsten som står i flammer med fremveksten av ISIL, sier han. – Bekymring for den geopolitiske krisen har tatt fokus fra problemer som euroen og finanskrisen. Hvis vi kjemper mot hverandre, blir det mindre politisk energi igjen til andre saker.

De-globalisering

Konsekvensen er en trend i retning av mer proteksjonisme, hvor stater fokuserer på egeninteresser, samt en økende sammenheng mellom geopolitikk og økonomi. Global Risks-rapporten for 2015 fra World Economic Forum satte fokus på dette, ved å vise til at stater i økende grad benytter økonomiske virkemidler, fra regional integrering og handelstraktater til proteksjonistisk politikk og investeringer på tvers av landegrenser, som et middel for å skaffe seg relativ geopolitisk makt.

For øyeblikket ser vi konturene av flere regionale handelsblokker. ASEAN (Association of Southeast Asian Nations) leder an i arbeidet med RCEP-avtalen (Regional Comprehensive

FOTO: SCANPIX

Economic Partnership). Denne handelsblokken bestående av 16 nasjoner omfatter Kina og India, verdens to raskest voksende økonomier.

Samtidig arbeider store industriland, med USA i spissen, med å inngå mega-regionale avtaler som utelater utviklingsland og Kina; nemlig TPP-avtalen (Trans-Pacific Partnership) mellom 12 land i Stillehavsregionen og TTIP-avtalen (Trans-Atlantic Trade and Investment Partnership) mellom EU og USA.

WANG YONG FOTO: SCANPIX

Disse to avtalene – TPP og TTIP – påvirker en substansiell del av verdens handel med varer og tjenester (TPP: 26 prosent og TTIP: 44 prosent) og direkte utenlandsinvesteringer, ifølge WEF-arbeidsgruppen Global Agenda Council on Trade & Foreign Direct Investment. Men avtalene ekskluderer også rundt 160 land som representerer mer enn 80 prosent av verdens befolkning.

Wang Yong, direktør for Centre of Economic Policy Research ved Peking-universitetet i Kina, mener at de mega-regionale avtalene delvis er en fortsettelse av den regionale samarbeidstrenden som startet midt på 90-tallet med USA og EU som pådrivere. De er imidlertid også en reaksjon på uteblivende avtaler etter Doha-forhandlingene og en mulighet for USA til å motarbeide dannelsen av en Kina-sentrert østasiatisk økonomisk blokk, sa han i en fersk WEF-rapport om mega-regionale handelsavtaler.

– Inngåelsen av mega-regionale FTAer- [Free Trade Agreements], spesielt TPP og TTIP, har skapt stor bekymring, sa Wang. – Utviklingsland er redde for å bli satt på sidelinjen av verdensøkonomien. Noen analytikere mener at verdensøkonomien kan bli fragmentert og brytes opp i to separate blokker. For å håndtere de potensielle handelsvridende effektene av TPP og TTIP har noen utviklingsland begynt å danne sine egne FTA-ordninger. Mega-regionale avtaler kan

FOTO: SCANPIX

utløse sterk konkurranse mellom ulike handelsblokker og skade omdømmet og autoriteten til den multilaterale handelen.

WTO-medlemmene ble nylig enige om å sette juli 2015 som ny frist for å enes om et arbeidsprogram for å fullføre Doha-runden med forhandlinger. Men det har vært en langt fra problemfri prosess. WTO-direktør Roberto Azevêdo advarte i oktober om at den såkalte Bali-konflikten mellom India og Kina om matkornsubsidier – to måneder etter at fristen for en avtale om handelsforenkling (Trade Facilitation Agreement) allerede var passert – var «den mest alvorlige situasjonen organisasjonen noen gang hadde stått overfor» og at den «paralyserte» WTOs arbeid. I etterkant har saken blitt løst, men det er fremdeles mye som er usikkert. I mellomtiden kommer noen av WTOs største medlemmer til å jobbe hardt for sine egne mega-handelsavtaler.

– WTO-forhandlingene er åpenbart i krise, sier Barth Eide. – Hvis de byttes ut med regionale avtaler, er det ille. Men hvis de bidrar til å bygge videre [vekst], er det bra. De som engasjerer seg for TPP og TTIP, må i det minste huske at vi alle vinner på å gjøre dette sammen. Et spørsmål vi kommer til å stille, er om trenden fremdeles går mot mer globalisering, eller om den går mot de-globalisering.

MEGA-REGIONALE HANDELSAVTALER

TPP (Trans-Pacific Partnership) består av Australia, Brunei, Canada, Chile, Japan, Malaysia, Mexico, New Zealand, Peru, Singapore, USA og Vietnam. Varehandelen mellom TPP-partnere utgjorde mer enn to tusen milliarder dollar i 2012.

Kilde: WEF-arbeidsgruppen Global Agenda Council on Trade & Foreign Direct Investment «Mega-regional Trade Agreements: Game Changers or Costly Distractions for the World Trading System?» (juli 2014)

TTIP-avtalen (Trans-Atlantic Trade and Investment Partnership) mellom USA og EU kan styrke EUs økonomi med 119 milliarder euro og USAs økonomi med 95 milliarder euro samt resten av verden med 100 milliarder euro.

Kilde: Centre for Economic Policy Research, «Reducing Trans-Atlantic Barriers to Trade & Investment» (mars 2013)

RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership) omfatter de ti ASEAN-medlemslandene og deres Free Trade Agreement-partnere (Australia, Kina, India, Japan, Sør-Korea og New Zealand).

TISA (Trade in Service Agreement) er en handelsavtale som utarbeides av 23 WTO-medlemmer, inkludert EU. Målet er å åpne opp markeder innen finans, telekom og maritim transport. Samlet står de for 70 % av verdens tjenestehandel.

INNTEKTSFORSKJELLER

De samlede verdiene til de rikeste 1 % vil overgå verdiene til de andre 99 % neste år med mindre den nåværende trenden med økende ulikhet blir bremset.

De rikeste 1 % har økt sin andel av verdens verdier fra 44 % i 2009 til 48 % i 2014, og med dette tempoet kommer den til å bli mer enn 50 % i 2016.

Kilde: Wealth: Having It All and Wanting More, Oxfam International (januar 2015)

BESKJEDEN GLOBAL VEKST

Verdensbanken spår at den globale økonomien kommer til å vokse med 3 % i 2015, 3,3 % i 2016 og 3,2 % i 2017 etter en anslått vekst på 2,6 % i 2014.

Det forventes at utviklingsland vokser fra 4,4 % i 2014 til henholdsvis 4,8 %, 5,3 % og 5,4 % i 2015, 2016 og 2017.

Kilde: World Bank Global Economic Prospects (januar 2015)

FOTO: SCANPIX

Klima:
NY KURS

Et nytt klima er i anmarsj, både hva gjelder politikk og miljø. Global oppvarming gjør at mange land – inkludert USA og Kina – styrker innsatsen for å enes om en internasjonal klimaavtale under COP21 i Paris i år.

"Rise of the NORCs"

Klimaendringer er en global utfordring. Det er ingen steder dette er mer synlig enn i Arktis, som varmes opp om lag dobbelt så fort som det globale gjennomsnittet.

Innvirkningen på naturen er tydelig, ifølge Laurence Smith, professor ved Geography and Earth, Planetary, and Space Sciences ved UCLA og spesialist på Arktis og klimaforskning. I 2006 skjøt en amerikansk jeger det som viste seg å være den første krysningen av isbjørn og grizzlybjørn på Banksøya i Canada, et bevis på at grizzlybjørnen har migrert og formert seg stadig lenger nord. Statistiske analyser viser at planter og dyr har beveget seg nordover med i snitt 6,1 kilometer per tiår.

– Det tilsvarer at plenen din vokser nordover med en fart på 167 cm [5.5 fot] om dagen, sa Smith i et intervju med oss i Bodø. – Konsekvensene vises tydeligere i Arktis enn på resten av planeten. Det er derfor verden har rettet oppmerksomheten mot dette området. Arktis er faktisk den viktigste case-studien for konkrete bevis på forsterkede klimaendringer.

LAURENCE SMITH FOTO: UCLA

Smith mener at klimaendringer er en av de fire avgjørende kreftene som former den nye fremtiden i nord. De tre andre er befolkningsvekst, urbanisering og handelsliberalisering. I boken hans *The World in 2050* spår Smith at åtte nordlige land, som han kaller Northern Rim Countries eller NORCs, kommer til å bli senter for fremtidig velstand på bakgrunn av tre andre megatrender: befolkningsvekst, behov for naturressurser (særlig fossilt brensel), og globalisering.

– Den aller viktigste demografiske endringen som vil prege den nordlige delen av verden, er overgangen fra landsbygd til urbane strøk, sier Smith. – I 2008 ble det for første gang født en baby som markerte at det var flere mennesker [som bor] i byene enn på landsbygden.

Med urbanisering følger moderne behov og større etterspørsel etter naturressurser. En urban «city slicker» i Shanghai vil etterspørre flere varer og tjenester enn en «bonde på landet». Det internasjonale energibyrået (IEA) estimerer i sin rapport World Energy Outlook 2014 at det globale energibehovet kommer til å være 37 prosent høyere i 2040 ifølge deres Ny politikk-scenario. Scenariet tar høyde for de brede politiske forpliktelsene som ulike land har kunngjort medio 2014. Det forventes at

FOTO: SCANPIX

oljeetterspørselen vil stige fra 90 millioner fat om dagen til 104 millioner innen 2040. Gassetterspørselen vil øke med mer enn 50 prosent, noe som er den raskeste veksten innenfor fossilt brensel.

Legg til det faktum at en stor mengde uoppdagede naturressurser kan befinne seg i Arktis, så blir det tydeligere hvorfor det økonomiske skiftet går mot nord. En vurdering fra 2008 gjort av US Geological Survey anslår at 13 prosent av verdens uoppdagede oljeressurser og 30 prosent av de uoppdagede naturgassressursene befinner seg i Arktis, mesteparten offshore på minst 500 meters dyp.

Nye havområder

Klimaendringene gjør at Arktis blir mer tilgjengelig. I 2010 var både Nordvestpassasjen og den nordlige sjøruten isfrie noen få dager. I fremtiden kan temperaturene i Arktis stige med 8–10°C, og sommerisen kan forsvinne fullstendig innen september 2050, ifølge den femte hovedrapporten fra FNs klimapanel.

Som et resultat har flere aktører benyttet de nye sjørutene i nord som et alternativ til Suezkanalen for å komme seg til Asia. Antallet seilinger gjennom den nordlige sjøruten var 71 i 2013 og 22 i 2014. Det største økonomiske potensialet for sjøfarten på kort sikt blir imidlertid ikke en kortere rute for skipstrafikk mellom Europa og Kina, men heller lokal destinasjonstrafikk knyttet til gruvedrift, turisme, fiskeri og utvinning av hydrokarboner.

– Dette er mye viktigere enn 30 prosent kortere shippingruter noen få uker i året, sier Smith.
– Fremtiden handler i større grad om kornlast fra Hudsonbukta til Europa, slepebåter på Mackenzie-elva [i Canada] med leveranser til olje- og gassbransjen i Arktis, økt turisme til Grønland og nye gasstankskip laget for spotmarkeder.

Etter hvert som trafikken øker, kommer åpningen av nye handelsruter i nord til å tvinge frem behovet for nye standarder. De nåværende internasjonale sikkerhetsforskriftene tar ikke hensyn til den bitende kulda og de mørke forholdene i Arktis. I november i fjor vedtok FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) bindende sikkerhetsregler for skip som opererer i polare farvann (Polarkoden), mens miljødelen av det nye regelverket er forventet å bli vedtatt i mai 2015. Polarkoden vil bli obligatorisk for nye fartøy fra 2017, mens eksisterende fartøy i internasjonal fart må følge reglene fra 2018.

Siste tango i Paris

Andre tilpasser seg også den nye klimavirkeligheten. Økende global oppvarming har fremskyndet innsatsen for å vedta en ny internasjonal klimaavtale i Paris i år for å begrense utslippene av klimagasser. Deler av grunnlaget ble allerede lagt da EU-lederne ble enige om et 2030-rammeverk i oktober 2014. I dette rammeverket setter medlemslandene seg et bindende mål om å redusere EUs utslipp av klimagasser med 40 prosent sammenlignet med 1990-nivået

innen 2030. Samtidig setter de som mål å ha en andel på minst 27 prosent fornybar energi og energieffektivisering.

Noe av det mest lovende skjedde i november da USA og Kina – to av verdens største økonomier som samlet står for 40 prosent av klimagass-utslippene – kunngjorde en forpliktelse om å redusere sine utslipp. I en felles kunngjøring i Beijing presenterte USA sine planer for å redusere utslippene med opptil 28 prosent sammenlignet med 2005-nivået innen 2025. Kina lovet at CO_2-utslippene deres skal nå toppen innen 2030, og at andelen ikke-fossilt brensel skal økes til 20 prosent innen 2030.

FATIH BIROL FOTO: IEA

– For meg er det siste sjanse i Paris, som med siste tango i Paris, i 2015, sa Fatih Birol, IEAs sjeføkonom, under sin presentasjon av World Energy Outlook 2014 i Oslo i november.

– Jeg husker godt da jeg var her i fjor [i 2013] og ble spurt om jeg hadde forhåpninger om Paris-møtet, og jeg sa at jeg var forsiktig optimistisk. Og nå er jeg veldig optimistisk. USA, Kina og Europa står for cirka 60 prosent av utslippene, og alle disse tre regionene viser – i det minste for øyeblikket – at de er innstilt på å få til en avtale i Paris.

– I mange land – i Europa, USA, Japan – var det folk som ikke var villige til å bekjempe klimaendringene, og de sa: 'Skal vi rydde opp alene mens utviklingslandene har enorme utslipp?' Nå som Kina er med på laget, faller dette argumentet, la Birol til.

NINA JENSEN FOTO: WWF

Det var imidlertid mindre entusiasme å spore blant enkelte etter det internasjonale klimamøtet i Lima i desember. Nina Jensen, generalsekretær i WWF-Norge, sa at resultatene ga et «tynt grunnlag» for å inngå en ny, ambisiøs og rettferdig klimaavtale i Paris. En av svakhetene var at viktige spørsmål – som utslippsgapet før 2020, informasjonskrav til de enkelte lands forpliktelser og elementene for en ny global klimaavtale – var dårlig beskrevet i COP-beslutningene.

– I år [2014] har de globale klimaendringene fått stor politisk oppmerksomhet, noe som gir grunn til optimisme, sa Jensen. – Som for eksempel under FNs ekstraordinære klimatoppmøte i New York i september da 400 000 mennesker fylte Manhattans gater, og i forbindelse med kunngjøringen av femte hovedrapport fra FNs klimapanel i november. Dessverre må vi si at klimatoppmøtet i Lima ikke klarte å utnytte muligheten som denne politiske oppmerksomheten ga. De er fremdeles langt unna et godt grunnlag for en

FOTO: SCANPIX

plan for utslippsreduksjoner og tilpassing og finansiering av prosjekter i fattige land.

Synteserapporten fra FNs klimapanel hevder at 2-gradersscenarioet ikke bare er svært viktig, det er også økonomisk mulig. For å ha en god sjanse til å holde oss under 2°C, til en overkommelig kostnad, må utslippene reduseres med 40 til 70 prosent globalt mellom 2010 og 2050, og reduseres til null eller mindre innen 2100. Kostnadene ved å redusere utslippene vil bare redusere den globale økonomiske veksten i det 21. århundret med cirka 0,06 prosentpoeng i året.

Klimaendringer kan også bli en stor utviklingsutfordring som kan føre til alvorlige sikkerhetstrusler, ifølge FNs generalsekretær Ban Ki-moon. – Hvis folk rammes av klimaendringer, kommer de til å kjempe for begrensede ressurser, sa han under København-samtalene om energisikkerhet i november. – Da kommer dette til å utvikle seg til væpnet konflikt og vold som vil true landenes politiske og sosiale stabilitet.

Pragmatiske Kina

Den næringen som står overfor den tyngste oppgaven knyttet til klimaendringer, er energisektoren. For øyeblikket står den for mer enn en tredjedel av klimagassutslippene. Den hurtigste økningen har kommet fra CO_2-utslipp, hvorav størstedelen kommer fra fossilt brensel og sementproduksjon. IEA spår at hvis utslippene får stige med 20 prosent, kan temperaturen stige med 3,6°C.

Kina, som slipper ut mest klimagasser og forbruker mest kull, kommer til å spille en sentral rolle. I 2013 økte de globale CO_2-utslippene med 2,6 prosent. Omtrent 60 prosent av økningen kom fra Kina. Det er forventet at landet blir verdens største oljeforbruker og en større forbruker av gass enn EU, innen 2030.

Kinas utslippsreduksjoner vil både komme som en konsekvens av lavere økonomisk vekst og mindre befolkningsvekst, og også gjennom energieffektivisering og at lavkarbon-alternativer som kjernekraft, vannkraft og solkraft erstatter det omfattende kullforbruket. IEA spår at Kina vil stå for den største økningen i strømproduksjon fra fornybare ressurser, mer enn økningen i EU, USA og Japan til sammen.

– Halvparten av verdens kjernekraftkapasitet kommer fra Kina, sa Birol i et intervju med oss i Oslo. – Kina er det landet som har den største

#COP20 LIMA

Twittermeldinger fra FNs klimakonferanse 2014 i Lima, Peru

WORLD BANK

"CO2 emissions carry a cost to public health, economy + climate" – (US California Governor) Jerry Brown (Dec 12)

THE WHITE HOUSE

"We're leading global efforts to combat global climate change, including last month's historic agreement with China" - Obama (Dec 19)

THE CLIMATE GROUP

"All countries should commit to putting a #PriceOnCarbon" – @World Bank President Jim Kim (Dec 9)

AL GORE

"The COP 20 in Lima comes at a critical time for the future of our planet. We must choose a sustainable path forward." (Dec 11)

økningen i [investeringer i] fornybar energi. Kinesiske myndigheter er fast bestemt på å redusere kullforbruket og innføre tiltak for energieffektivitet. Jeg mener at Kina har vist seg som en ansvarlig internasjonal stormakt. Kina har allerede vært nødt til å takle denne utfordringen på grunn av lokale forurensningsproblemer. Som kineserne sier: «Du trenger ikke å se på kattens farge hvis den fanger musen». Det de gjør med denne politikken, er derfor både å takle klimaendringer og den lokale forurensningen, sa Birol.

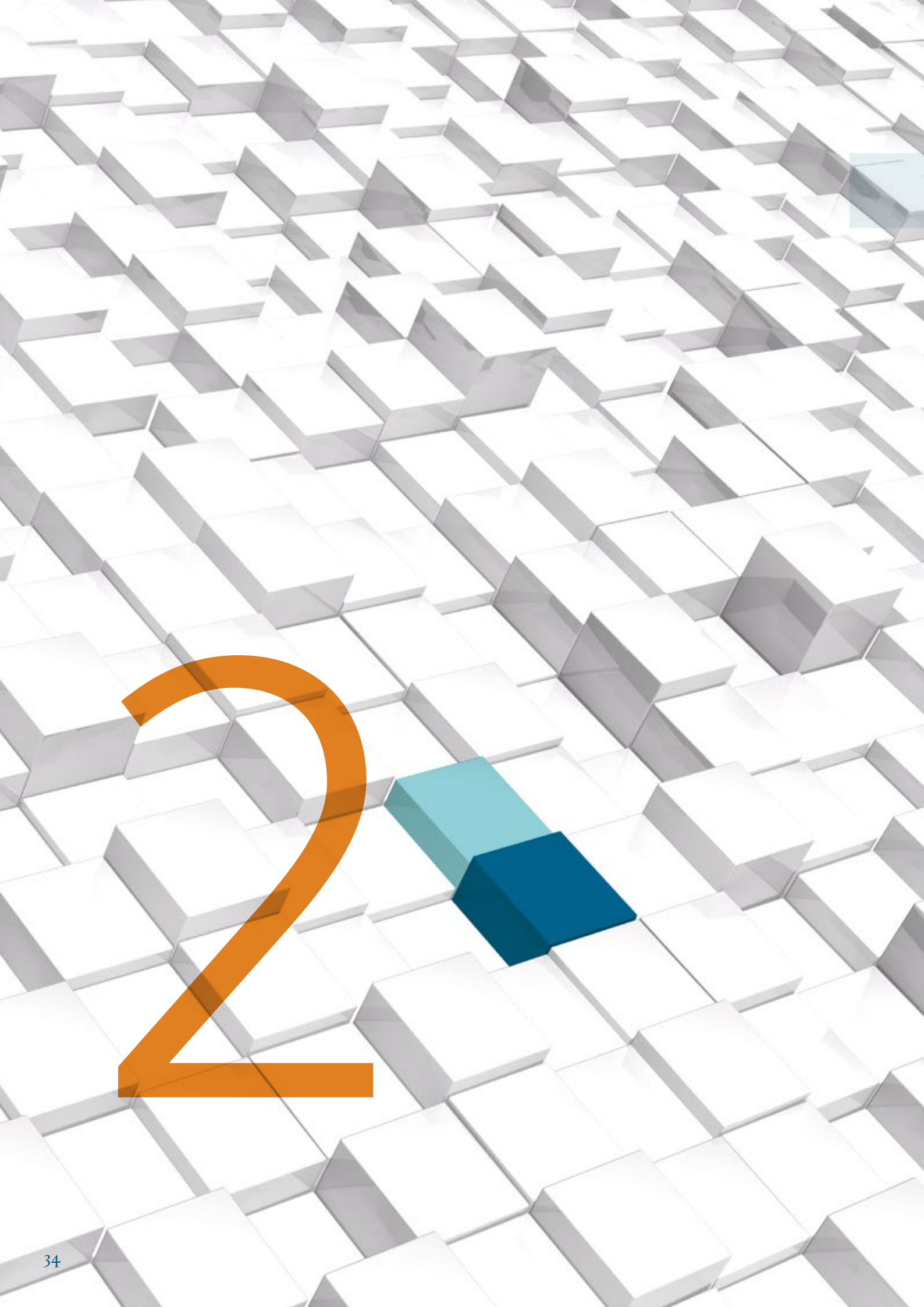
Forurensning har blitt et stadig større problem i Kina. Smogproblemet i landet har blant annet ført til protester og miljøkritikk i sosiale medier. Ifølge Global Burden of Disease Study var det i 2010
1,2 millioner premature dødsfall grunnet luftforurensning i Kina. Mindre enn én prosent av de 500 største kinesiske byene klarte å innfri WHOs standarder for luftkvalitet, og sju av dem er rangert blant verdens 10 mest forurensede byer, ifølge rapporten 2012 Country Environmental Analysis of China fra Den asiatiske utviklingsbanken.

Et av de store usikkerhetsmomentene i klimadebatten er hvorvidt Kinas – og USAs – uttrykte entusiasme for å redusere utslippene kommer til å føre til en bindende internasjonal avtale under COP21 i Paris i år. En annen joker er den lave oljeprisen, som kan gjøre fornybar energi mindre interessant. Effekten kommer an på sektoren og regionen, ifølge Bloomberg New Energy Finance (BNEF). I oljeproduserende land og utviklingsland med lav inntekt kan det for eksempel bli et redusert påtrykk om å bytte fra diesel og oljebasert kraft til fornybare ressurser.

I det store og hele kan lave oljepriser likevel bare ha en moderat effekt på overgangen til lavkarbonalternativer i verdens elektrisitetssystem, spår BNEF. Det som blir viktigere enn tilbudssjokket, er etterspørselseffekten som vil komme av Kinas økonomiske nedgang og at USA blir mindre avhengig av utenlandsk olje.

– Det ortodokse synet på ubegrenset vekst i oljeetterspørselen holder bare ikke i en verden med supereffektive motorer, elektriske kjøretøyer, ekstrem luftforurensning og klimatiltak, sa Michael Liebreich, formann i det rådgivende styret for BNEF, i en rapport i desember. – Historien bør ikke handle om hvordan fallende oljepriser kommer til å påvirke overgangen til ren energi. Den bør handle om hvordan overgangen til ren energi påvirker oljeprisen.

(NORSK OVERSETTELSE VED SEMANTIX)



2

2. NORSK SKIPSFART – STATUS OG UTVIKLINGSTREKK 2015

2.1 Den norskkontrollerte utenriksflåten vokser

Norge opprettholder sin posisjon som en av verdens største skipsfartsnasjoner, med et komplett maritimt miljø. De siste ti årene har den norske utenriksflåten vokst med over 150 skip. Et fellestrekk for utviklingen i den norske flåten er at store og mindre avanserte skip er blitt erstattet av mindre og vesentlig mer avanserte fartøyer. Skipene er bygget for å utføre avanserte operasjoner både i, på og under havet, ikke bare for å maksimere lastekapasitet. Det betyr at verdien av den norske flåten de siste årene har gått kraftig opp. En vesentlig del av de nye skipene i den norskkontrollerte utenriksflåten har et svært høyt innhold av kompetanse og teknologi.

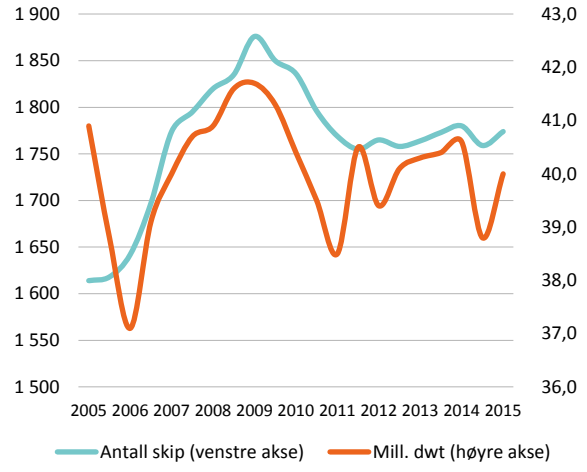
OM STATISTIKKEN:

Norges Rederiforbund fører statistikk over *norskkontrollert utenriksflåte*. Avgrensningene for statistikken er som følger:

- Skip som seiler i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR), og seiler i utenriksfart.
- Alle skip som seiler i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS).
- Skip under utenlandsk flagg, tilhørende norskkontrollerte rederier, etter definisjon norskeid med 50 prosent eller mer, som seiler i utenriksfart.

Norges Rederiforbund benytter en mer avgrenset definisjon av norskkontrollert eierskap sammenlignet med andre fagmiljøer.

Figur 1: Utviklingen i norskkontrollert utenriksflåte 2005–2015



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

FOTO: UTKILEN

Den norskkontrollerte offshoreflåten er verdens mest moderne og verdens nest største.

Utenriksflåtens sammensetning

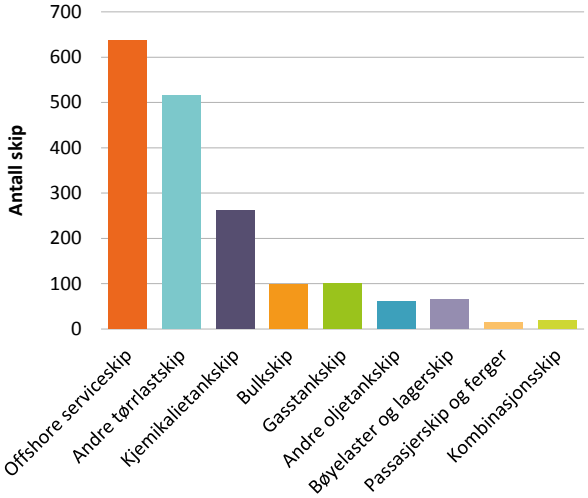
Sammensetningen av den norskkontrollerte utenriksflåten viser at offshore servicefartøyer er det største skipsfartssegmentet målt i antall skip. Det er også kun dette segmentet som har et betydelig antall skip i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR). Offshoreflåten alene har vokst med 80 prosent de siste ti årene målt i antall skip. Den norskkontrollerte offshoreflåten er verdens mest moderne og verdens nest største etter USA. Ingen andre segmenter har hatt like stor vekst, selv om den norske flåten av både LNG-skip, kjemikalietankskip, bøyelastere og bilskip er større i dag enn for ti år siden. Segmenter som bulkskip, passasjerskip/ferger, og LPG-skip har alle hatt tilbakegang, og teller færre skip i dag enn for 10 år siden.

Andelen norskflaggede skip går ned

For ti år siden seilte nærmere 57 prosent av den norskkontrollerte flåten under norsk flagg (NOR og NIS). Dette bildet har endret seg vesentlig, og ved inngangen til 2015 er andelen skip med norsk flagg nede i 42 prosent. Målt i dødvekttonn (dwt.) er andelen på norsk flagg noe høyere, og utgjør 46 prosent. Utenriksrederiene har 200 offshore serviceskip registrert i NOR.

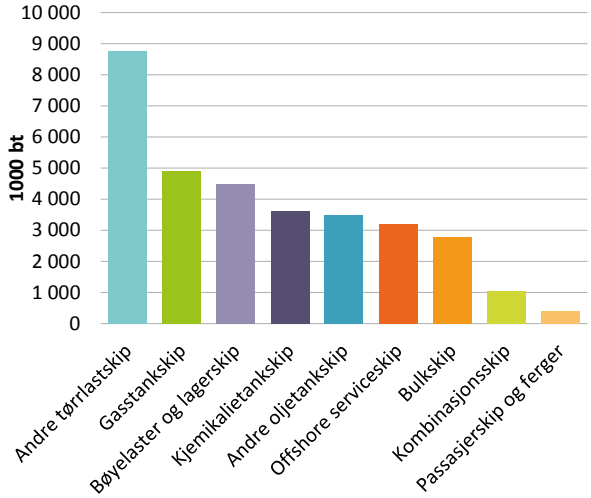
Ved inngangen til 2015 er det 522 skip registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS), mens det i 2005 var 692 skip i registeret. Dette er en nedgang på nærmere 170 skip (25 prosent)

Figur 2: Den norskkontrollerte utenriksflåtens sammensetning per 1. januar 2015 målt i antall skip



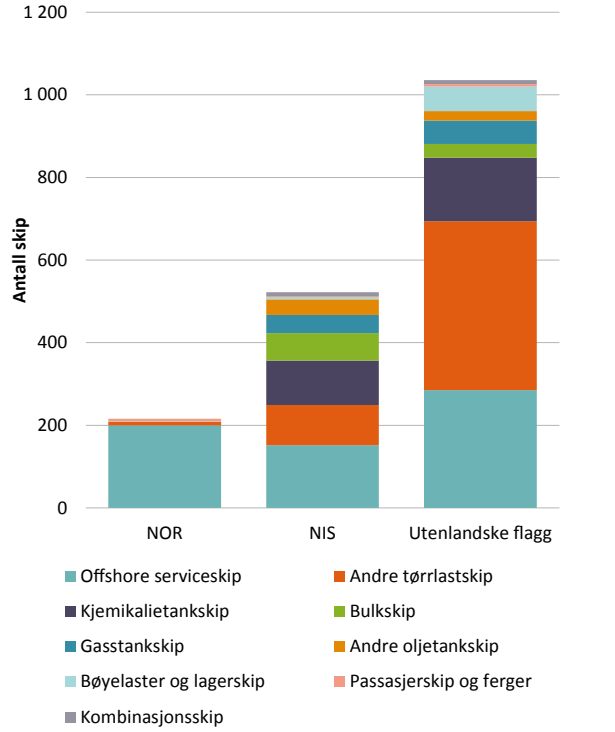
KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Figur 3: Den norskkontrollerte utenriksflåtens sammensetning per 1. januar 2015 målt i bruttotonn



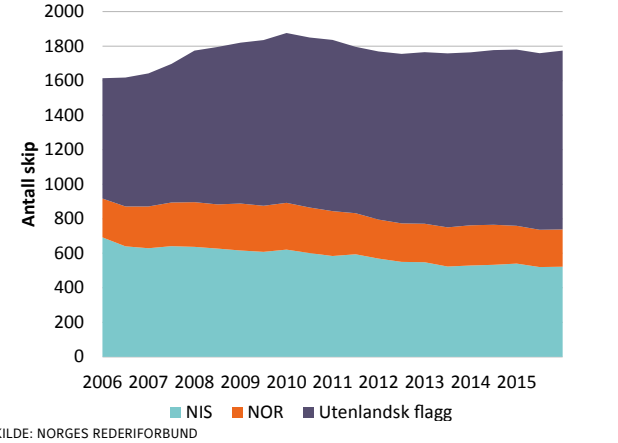
KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Figur 4: Den norskkontrollerte utenriksflåten fordelt på flagg og skipstyper per 1. januar 2015



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Figur 5: Utvikling i norskkontrollert utenriksflåte fordelt på flagg 2005-2015

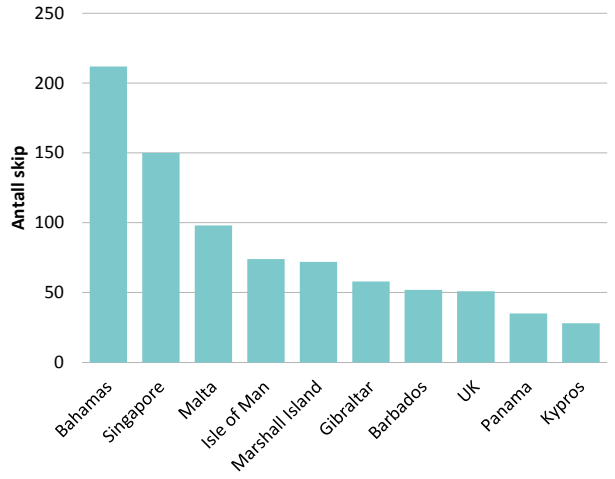


KILDE: NORGES REDERIFORBUND

over en tiårs periode. Det har siden 2010 vært et markert fall med over 60 skip (11 prosent) som har gått ut av registeret. Antall skip i utenriksfart i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) ligger på omtrent samme nivå som for ti år siden. Skal Norge opprettholde og videreutvikle sin innflytelse internasjonalt er det derfor avgjørende at NIS-registerets konkurransekraft styrkes. Skal NIS være et attraktivt register må det være konkurransedyktig i forhold til andre internasjonale registre og ha stabile og forutsigbare rammebetingelser. Våre forslag til tiltak for å styrke registeret er omtalt i rapportens kapittel 4 om maritim konkurransekraft. Skip i flåten under utenlandske flagg (register) har siden 2005 økt fra 697 til 1036. Dette er en økning på nærmere 50 prosent. Tilveksten under utenlandsk flagg kommer fra leveringer av nybygg og kjøp av annenhåndstonnasje, men er også forårsaket av utflagging av skip fra de norske skipsregistrene.

Norske utenriksrederier opptrer i stor grad kommersielt med hensyn til valg av flagg på skipene. Flaggstatene Bahamas, Singapore og Malta er rangert som de tre mest foretrukne. Flaggvalg er i stor grad styrt av registerets nivå på kvalitet og service, tilgjengelighet, pris, og ikke minst særkrav i regelverk og praksis.

Figur 6: Norskkontrollert utenriksflåte under utenlandsk flagg per 1. januar 2015. 10 største registreringsland/flagg

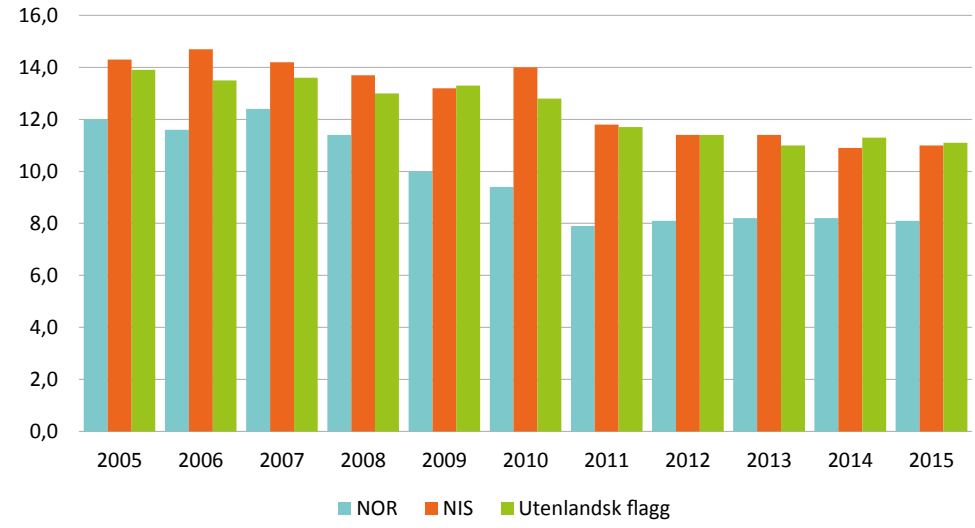


KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Flåten blir yngre

Gjennomsnittsalderen på den norskkontrollerte utenriksflåten har siden 2005 totalt sett gått ned med tre år, til et gjennomsnitt på 11 år. Denne utviklingen må ses i sammenheng med en omfattende flåtefornyelse som har funnet sted i den norske flåten. Særlig har gjennomsnittsalderen på skip i NOR gått ned som følge av at rederiene har tatt leveranser av et betydelig antall høyteknologiske offshore servicefartøyer. Gjennomsnittsalderen for skipene i NIS har også gått ned som følge av investeringer i nye skip. I tillegg har stor og eldre tonnasje blitt flagget om, noe som også har betydning for gjennomsnittsalderen på den norskflaggede flåten.

Figur 7: Utvikling i gjennomsnittsalder for norskkontrollert utenriksflåte 2005–2015



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

FOTO: HAVILA

2.2 Den norskkontrollerte riggflåten faller

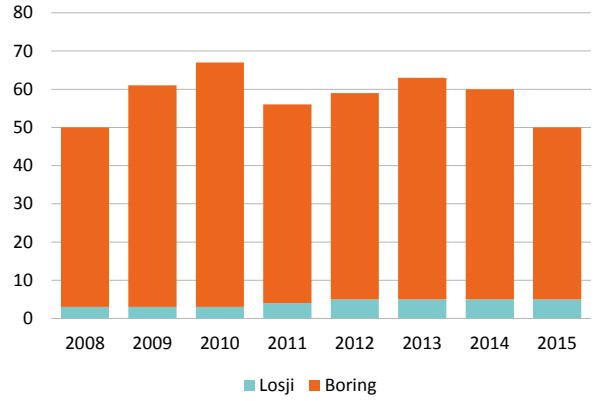
Den norskkontrollerte riggflåten har holdt seg stabil på rundt 60 enheter de siste årene. Dette skyldes høy og jevn aktivitet i flere viktige offshoremarkeder. Markedssituasjonen for rigg, og særlig i Nordsjøen og på norsk sokkel er nå betydelig mer krevende enn på lenge. 90 prosent av de norskkontrollerte riggene driver med boreaktivitet, mens de resterende 10 prosent er i losjimarkedet (floteller og boligrigger). I dag teller riggflåten 50 enheter. 11 av riggene er registrert under norsk flagg, noe som utgjør over 20 prosent.

Fallende aktivitetsnivå

Det kortsiktige bildet viser en fallende trend i investeringsnivået på norsk sokkel. Denne reduksjonen kommer fra et nivå som historisk sett har ligget svært høyt. Oppbremsingen skyldes blant annet sterkt press på oljeselskapenes kontantstrøm. Dette i kombinasjon med en lav oljepris har gjort at oljeselskapene har kommet under stort press. For første gang i historien så vi i fjor at rigger ble suspendert og tatt av kontrakt midt i kontraktsperioden.

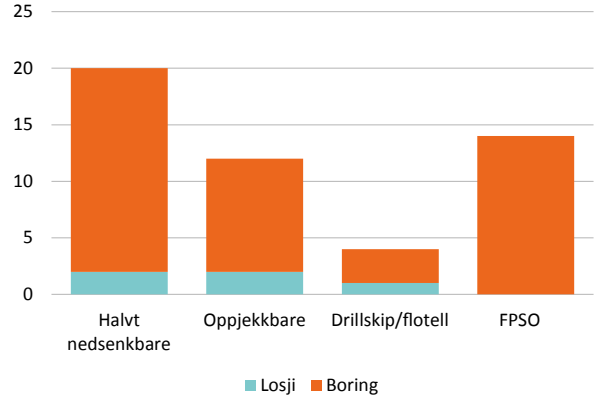
Norsk sokkel er det største enkeltmarkedet for de norskkontrollerte riggene, og 40 prosent av riggene opererer på norsk sektor i Nordsjøen. 20 prosent opererer på britisk sektor.

Figur 8: Utvikling i antall norskkontrollerte rigger 2008-2015



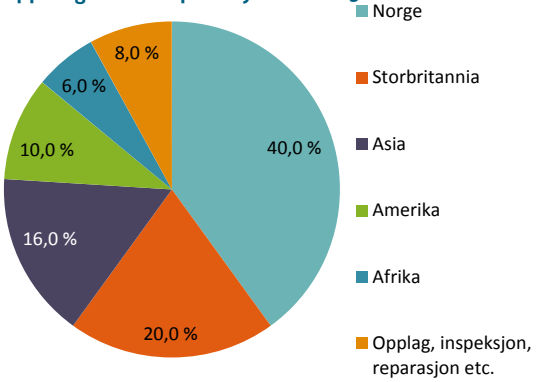
KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Figur 9: Antall norskkontrollerte rigger fordelt på typer per 1. januar 2015



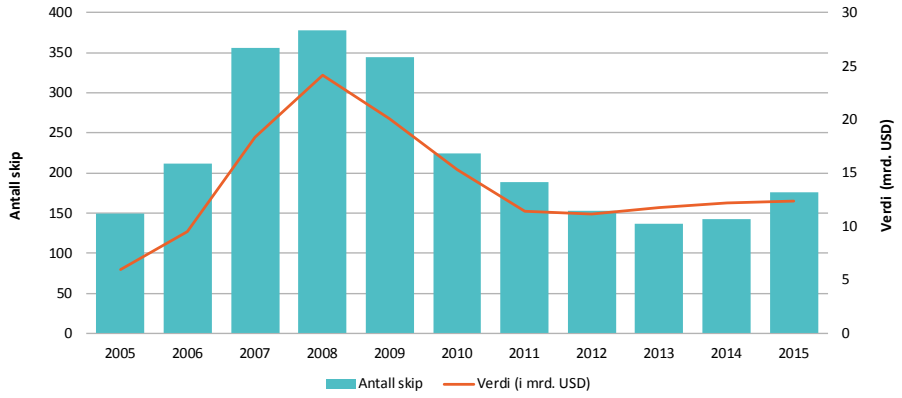
KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Figur 10: Antall norskkontrollerte rigger etter oppdragsområde per 1. januar 2015



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Figur 11: Utvikling i norske utenriksrederiers ordrebok – antall skip og verdi i mrd. USD 2005-2015



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

2.3 Den norske ordreboken er verdt 93 mrd. kroner

Norske rederier i utenriksfart har per 1. januar 2015 totalt 176 skip i ordre. Sammenlignet med fjoråret, viser tallene en økning på over 20 prosent. 2008 er et foreløpig rekordår med tanke på norske rederiers ordremasse med 378 skip i bestilling. Nedgangen siden 2008 er på over 50 prosent, målt i antall skip. Av de totale 176 skip i ordre er det 119 skip som ikke er offshore servicefartøy. Blant disse finner vi skip som er spesialbygd til å frakte gass, kjemikalier, olje, biler og annen variert last. Ordremassen har en samlet verdi på 93 mrd. kroner per januar 2015, eller 12,4 mrd. amerikanske dollar (heretter dollar). Stigende

FOTO: VARD

dollarkurs er med på å gi denne høye verdien i norske kroner. Nær halvparten av skipene som ligger i ordremassen i dag skal leveres i inneværende år, mens 40 prosent av skipene har antatt levering i 2016, og 10 prosent i 2017.

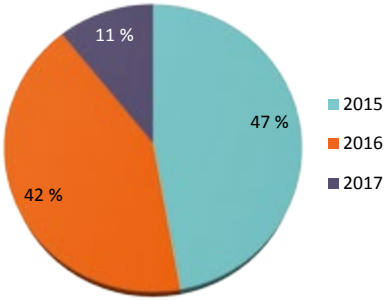
Nedgang i ordrer ved norske verft

De to viktigste byggelandene for norske utenriksrederier er nå Kina (32 prosent) og Sør-Korea (24 prosent). Rundt 15 prosent av dagens samlede ordrebok er plassert ved norske verft målt i antall skip. Utviklingen over tid viser en nedgang i ordrer fra de norske utenriksrederiene ved norske verft.

Offshore servicerederiene står bak om lag 80 prosent av all aktivitet ved norske skipsverft. 30 prosent av den norske ordreboken består av offshore servicefartøy. Av disse skal nærmere halvparten bygges i Norge. Møreklyngen er kjent som verdensledende på avanserte offshoreskip og mange av skipene skal bygges av verftene her. På denne måten bidrar norske rederier til verdiskapingen i mange små lokalsamfunn hvor verfts- og utstyrsleverandørene er dominerende næringsaktivitet. I for eksempel Ulstein kommune er åtte av ti arbeidsplasser knyttet til den maritime næringen.

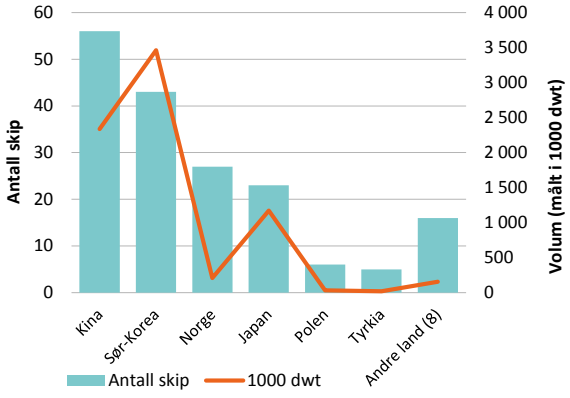
Ordreinngangen til de norske skipsverftene har likevel stagnert, og utenriksrederiene har kun inngått et fåtall nye kontrakter i andre halvdel av 2014 og første kvartal 2015.

Figur 12: Norske utenriksrederiers ordrebok fordelt på leveringsår per 1. januar 2015



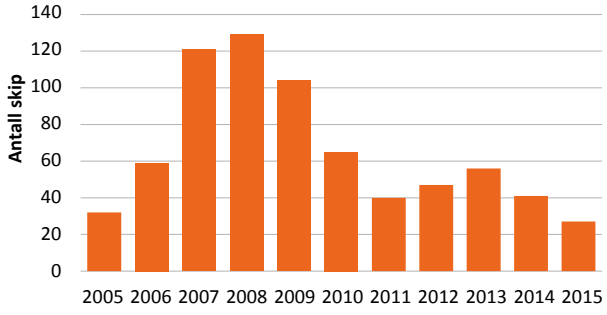
KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Figur 13: Norske utenriksrederiers ordrebok fordelt på byggeland 1. januar 2015



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

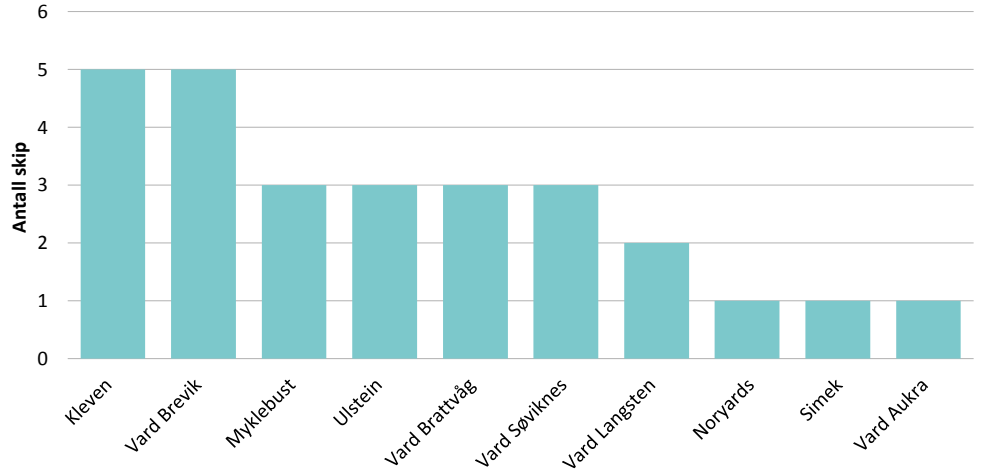
Figur 14: Utvikling av norske utenriksrederiers ordrebok ved norske verft 2005-2015



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

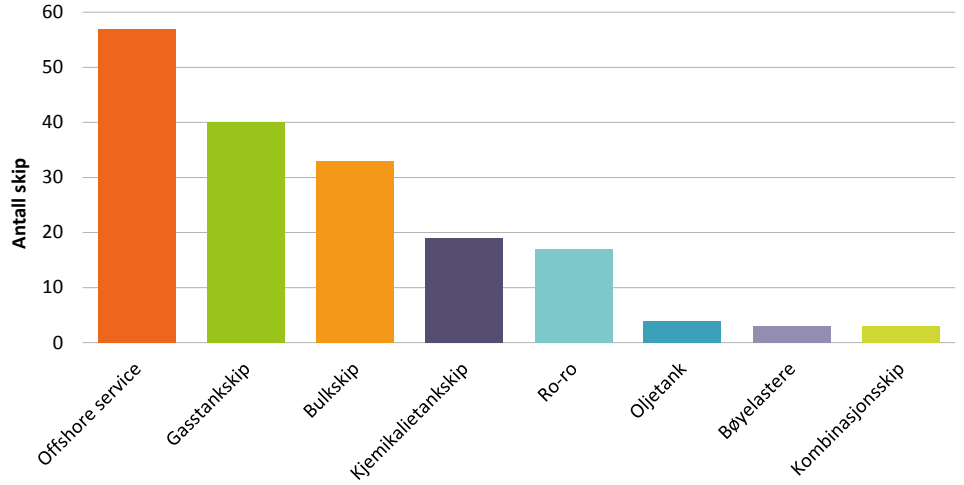
Av de 176 skipene i ordreboken skal halvparten leveres i inneværende år. Rundt 40 prosent leveres i 2016, og 10 prosent i 2017.

Figur 15: Norske utenriksrederiers ordrebok fordelt på norske verft – antall skip per 1. januar 2015



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Figur 16: Norske utenriksrederiers ordrebok fordelt på skipstyper – antall skip per 1. januar 2015



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

FOTO: NORGES REDERIFORBUND

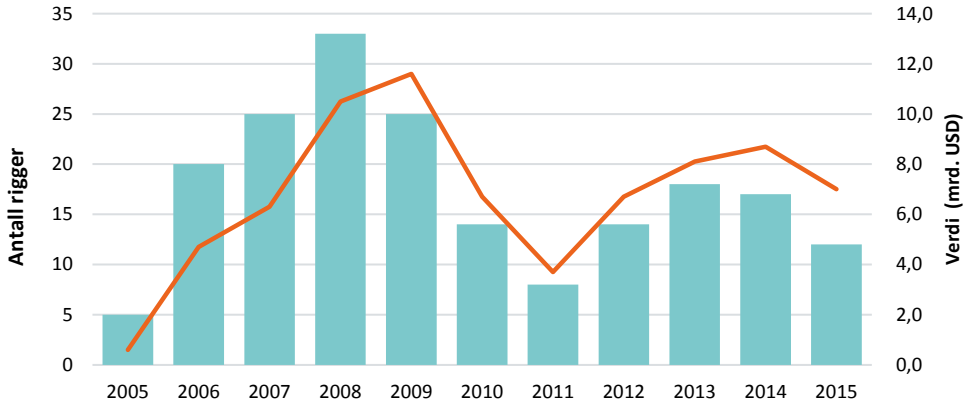
Norske riggselskaper har ved inngangen til 2015 totalt 12 rigger i ordre til en verdi av 53 mrd. norske kroner, eller 7 mrd. dollar.

2.4 Antallet rigger i ordre går ned

Norske riggselskaper har ved inngangen til 2015 totalt 12 rigger i ordre til en verdi av 53 mrd. norske kroner, eller 7 mrd. dollar. Dette er en nedgang på 5 rigger siden foregående år. Reduksjonen skyldes dels levering av nybygg, men også salg av eksisterende kontrakter. Av de 12 riggene skal åtte leveres inneværende år, to i 2016 og to i 2017.

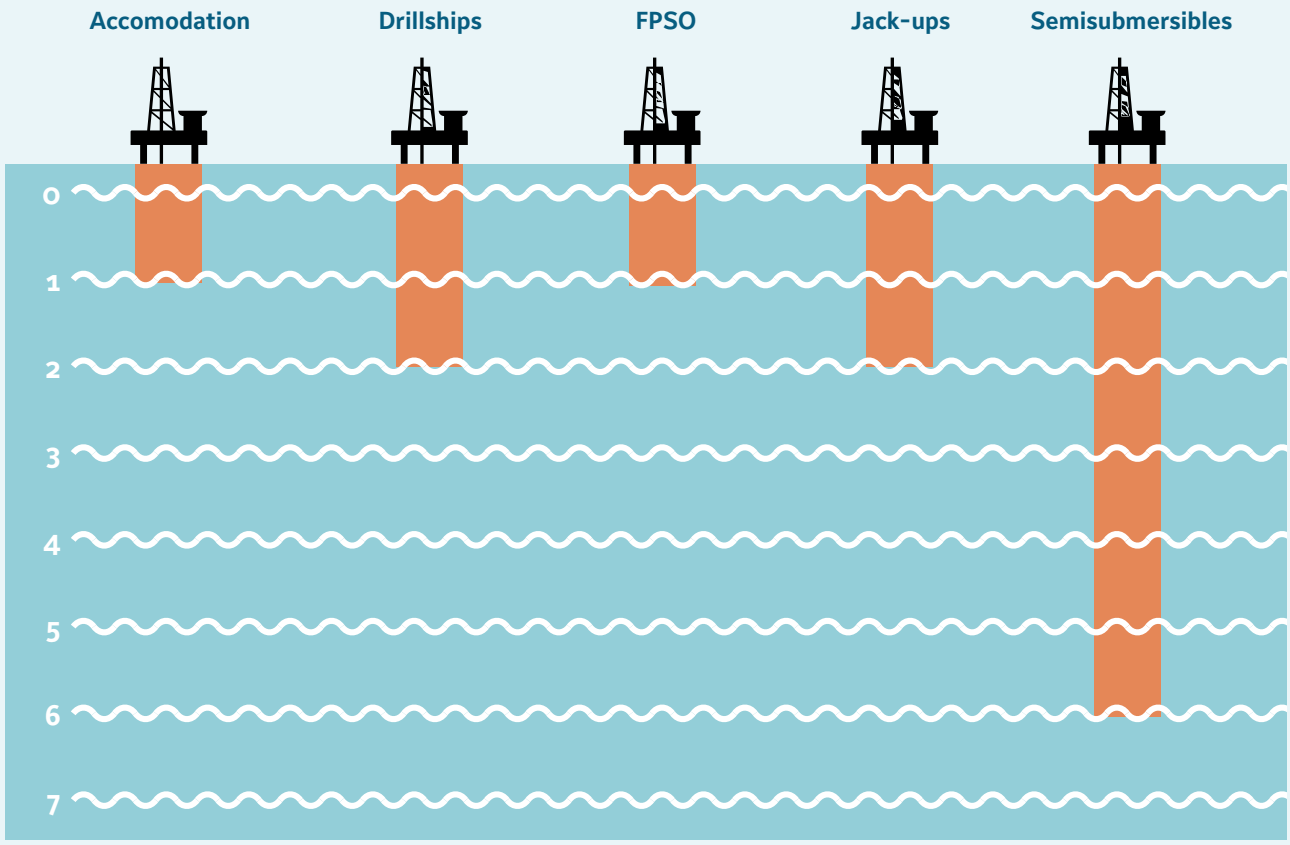
Alle riggene bygges i Asia, så mange som 75 prosent i Sør-Korea.

Figur 17: Utvikling i ordrebok – antall rigger og mrd. USD 2005-2015



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Figur 18: Ordrebok – antall rigger fordelt på type per 1. januar 2015



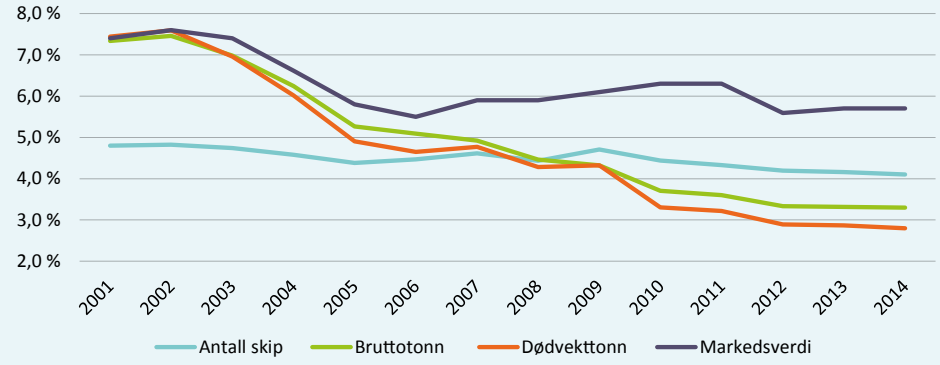
KILDE: NORGES REDERIFORBUND

2.5 Den norske flåtens markedsverdi øker

Når man skal måle skipsfartsnæringens internasjonale posisjon, har det vært vanlig å ta utgangspunkt i lastekapasitet, målt i dødvekttonn eller bruttotonn. Lenge var Norge verdens tredje største skipsfartsnasjon, etter Japan og Hellas, målt i samlet lastekapasitet. Lastekapasitet kan gi et skjevt bilde av skipsfartsnæringens internasjonale posisjon og næringens verdiskaping. Det er flere grunner til dette. Den viktigste årsaken er at størrelsen på et skips lasterom bare gir begrenset informasjon om dets innhold og verdi. Den norske flåten består i økende grad av avanserte og kostbare fartøy som ikke nødvendigvis er konstruert for å maksimere fraktevolumer, men for å utføre avanserte operasjoner.

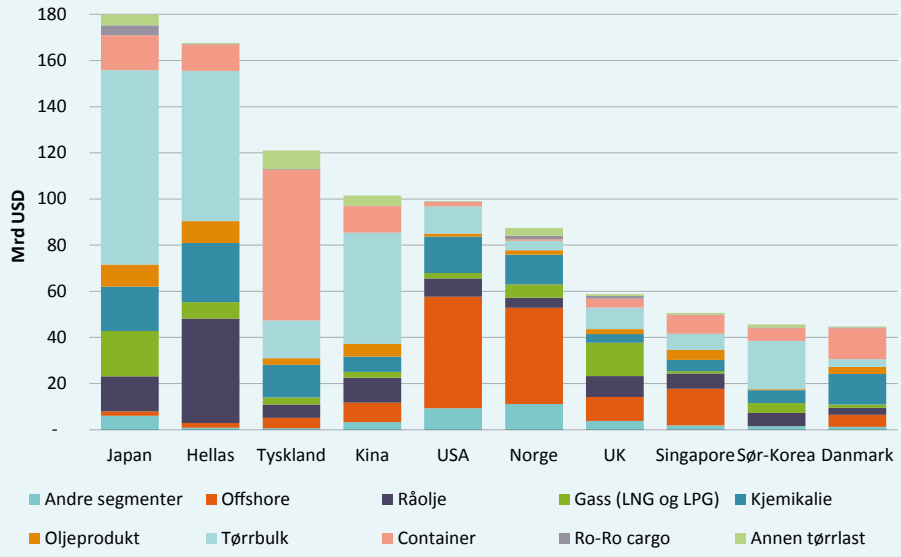
På oppdrag fra Norges Rederiforbund har analyseselskapet Menon Business Economics (Menon) estimert verdien på verdensflåten ved å beregne verdien hvert år basert på nybyggpriser innenfor de ulike skipssegmentene, justert for flåtens alder og størrelse. Verdien av verdensflåten har økt fra 443 mrd. dollar i 2000/2001 til 1524 mrd. dollar i 2013/2014. Dette betyr en årlig vekst på 10 prosent. Den norske flåten hadde en verdi på 87 mrd. dollar i 2013/2014, og har økt med nærmere 8 prosent årlig fra 2000/2001.

Figur 19: Norsk skipsflåtes andel av verdens skipsflåte



KILDE: MENON/IHS

Figur 20: Verdens 10 største skipsfartsnasjoner rangert etter flåteverdi



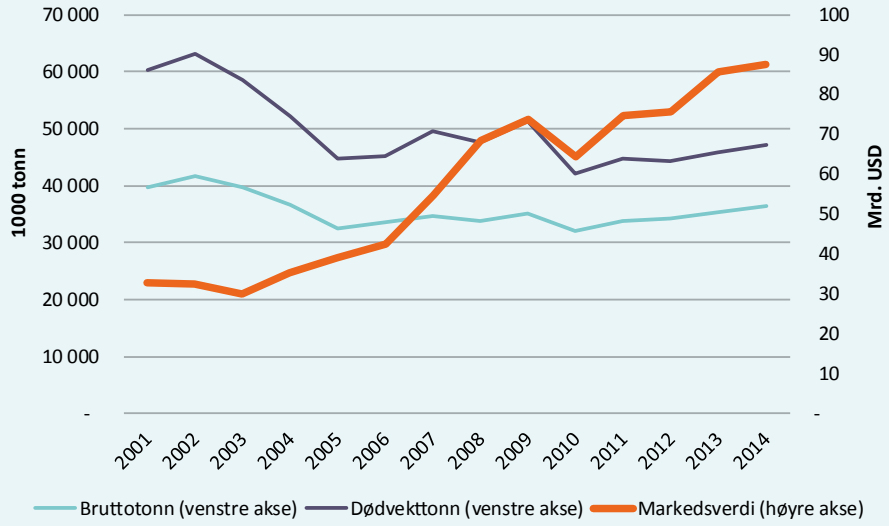
KILDE: MENON/IHS

Målt i verdi har den norske flåten tredoblet seg de siste 10 årene. Den norske flåtens andel av verdensflåten er nå nærmere 6 prosent målt i verdi.

Målt i verdi ligger den norske flåten på en sjetteplass på rangeringen over skipsfartsnasjoner. Japan, Hellas, Tyskland, Kina og USA er rangert foran Norge med Storbritannia, Singapore, Sør-Korea og Danmark på plassene etter. I den norske flåten har offshore service-segmentet høyest markedsverdi, og det er også dette segmentet som har hatt størst vekst med en årlig vekstrate på 21 prosent. Oljeprodukt- og kjemikalieflåten har også hatt høy vekst, mens ro-ro-, bulk- og gass-segmentene har hatt moderat vekst i perioden 2000/2001 til 2013/2014. Råolje og andre tørrlastskip har hatt negativ utvikling i samme periode.

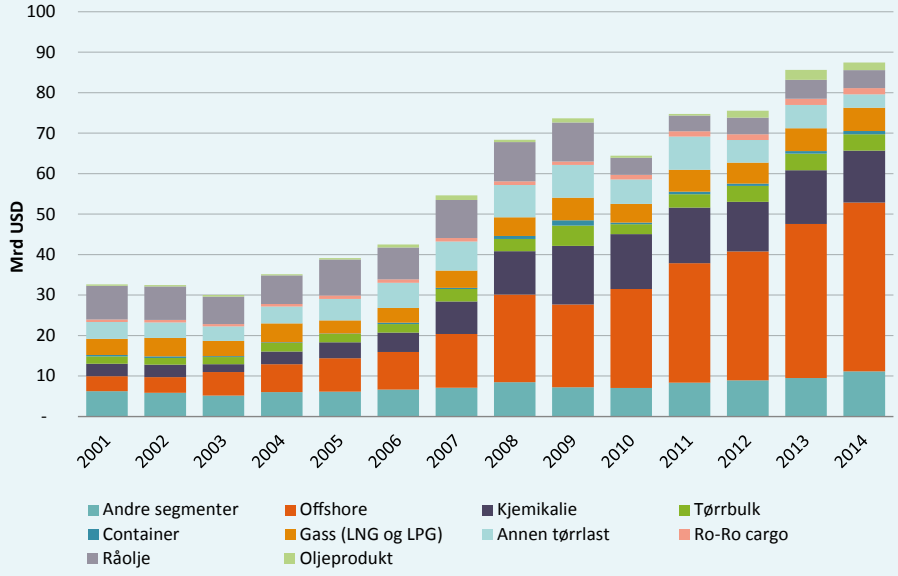
Den norske flåten er avansert og diversifisert. Sammensetningen har endret seg gradvis de siste årene, noe som vises tydelig i markedsverdien. Segmentet som har hatt størst vekst er offshore service. Denne veksten har vært med på å tredoble flåtens verdi. Om vi tar ut konvensjonell skipsfart av verdiberegningene (oljetank, tørrbulk og container), plasserer Norge seg som største skipsfartsnasjon, tett etterfulgt av USA. På de neste plassene kommer Japan og Hellas.

Figur 21: Norsk skipsflåtes størrelse i tonnasje og verdi



KILDE: MENON/IHS

Figur 22: Utvikling i markedsverdien av den norske skipsflåten fordelt på segmenter



KILDE: MENON/IHS

3

3. KONJUNKTURBILDET 2015

3.1 Sterk vekst i maritim verdiskaping

Den maritime næringen i Norge er en global, kompetansebasert næring. Den består av enkeltselskaper og lokale klynger som sammen utgjør en tilnærmet komplett nasjonal maritim klynge.

En komplett maritim klynge

Norge er ett av ytterst få land med en tilnærmet komplett maritim klynge, bestående av internasjonalt ledende rederier, verft, utstyrsprodusenter, klassifiseringsselskaper, skipsdesignfirmaer, meglere og tilbydere av tjenester innenfor assuranse og finans. Kompetanse og teknologiutvikling har bidratt til at den norske maritime næringen i dag er verdensledende ikke bare *på* havet, men også *i* og *under* havet. Verdien av den maritime klyngen er dokumentert gjennom flere forskningsprosjekter, blant annet gjennom forskningsprosjektet som har resultert i boken *Et kunnskapsbasert Norge*, skrevet av Torger Reve og Amir Sasson ved Handelshøyskolen BI, 2012.

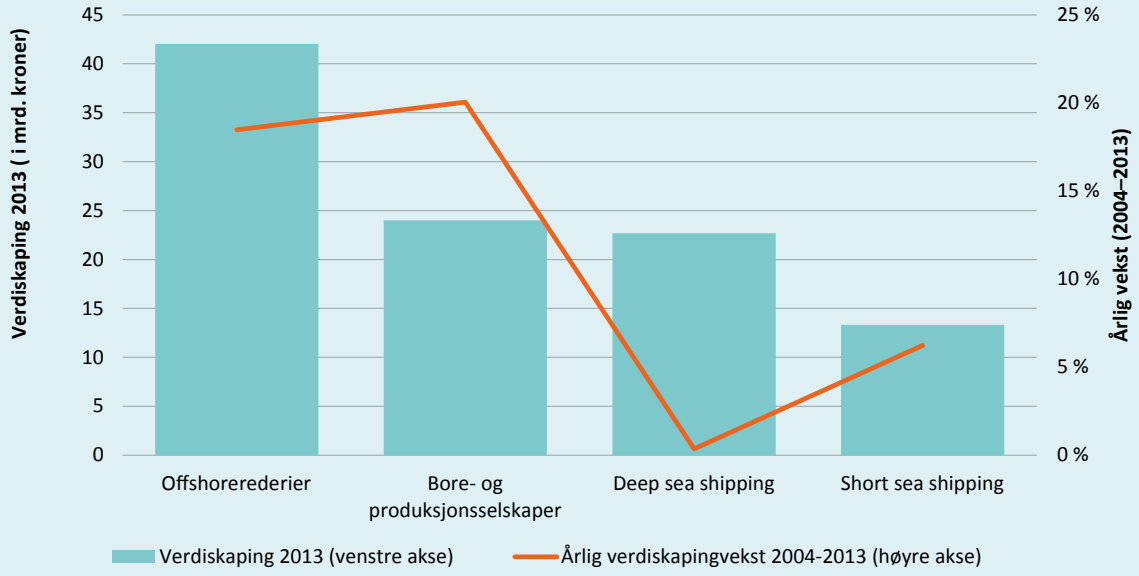
OM KONJUNKTURUNDERSØKELSEN:

Konjunkturbildet for 2015 er basert på en spørreundersøkelse gjennomført blant medlemmene i Norges Rederiforbund, samt på statistikk fra våre egne databaser og Menon Business Economics (Menon) verdiskapingsanalyser. I spørreundersøkelsen ble medlemsrederiene, norske rederier i utenriksfart, spurt om nøkkeltall som omsetning og driftsresultat, arbeidsmarked, markedssituasjon, kapitaltilgang, vekstmarkeder og globale utviklingstrekk. Undersøkelsen ble gjennomført i perioden 8. januar til 16. februar. Til sammen er 101 rederiers besvarelser inkludert i tallene som presenteres i årets konjunkturrapport. Se også beskrivelse av «Datagrunnlag og metode» i slutten av rapporten. Dette er tredje gang Norges Rederiforbund gir ut en konjunkturrapport. Første gang var i 2013.

FIRE REDERISEGMENTER ER MED I KONJUNKTURRAPPORTEN 2015:

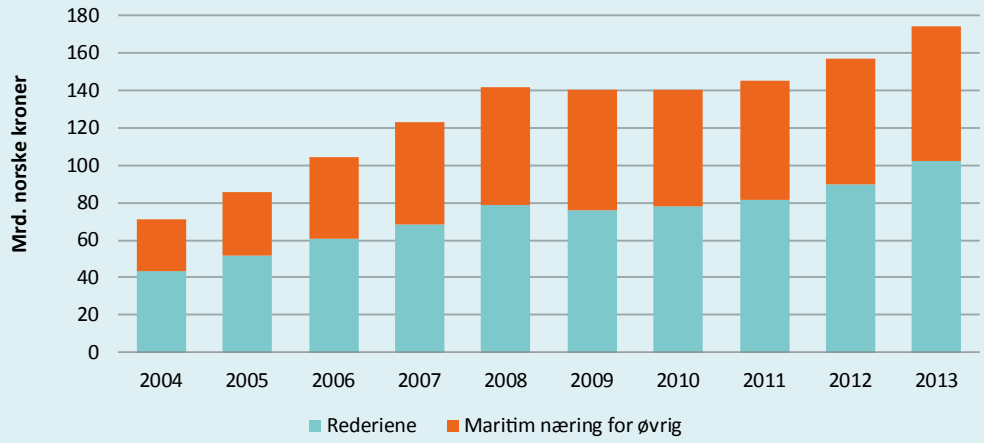
- Deep sea shipping – tank, tørrbulk, LNG, kjemikalier, container, stykkgods og bilfrakt i utenriksfart.
- Short sea shipping – i stor grad de samme segmentene som for deep sea, bare i regional fraktefart i Europa, i tillegg til passasjerskip i utenriksfart i Europa.
- Offshore service – plattform forsyningsfartøy, ankerhåndteringsfartøy, konstruksjonsfartøy, seismikk- og andre offshorerelaterte spesialskip, samt subseafartøy.
- Offshore entreprenører – rigger, boreskip og flytende produksjonsenheter for olje og gass (FPSO).

Figur 23: Rederienes verdiskaping fordelt på segmenter, samt verdiskapingsveksten i disse gruppene 2004-2013 (mrd. kroner)



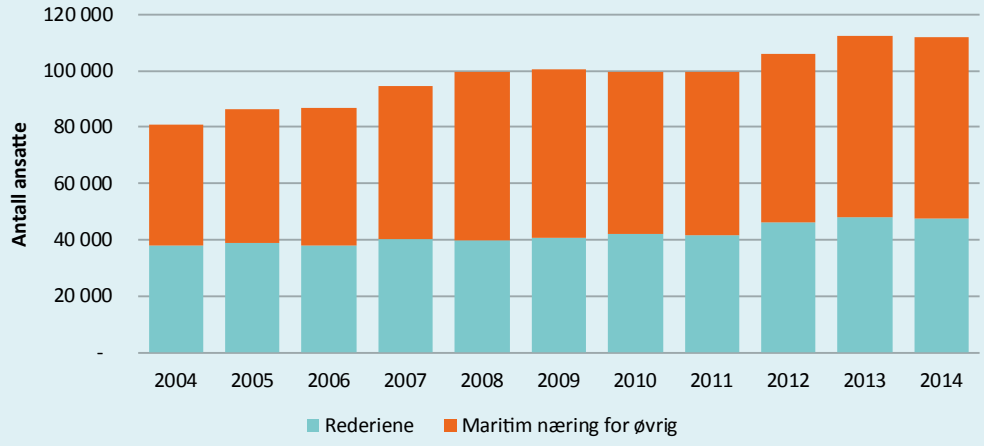
KILDE: MENON

Figur 24: Verdiskaping i maritim næring fra 2004 til 2013 fordelt på rederiene og maritim næring for øvrig (mrd. kroner)



KILDE: MENON

Figur 25: Utvikling i antall ansatte i maritim næring fra 2004 til 2014 fordelt på rederier og maritim næring for øvrig



KILDE: MENON

Maritim næring skapte verdier for nærmere 175 mrd. kroner i 2013, opp 11 prosent fra 2012. Så høy har verdiskapingen i maritim næring aldri vært.

Maritim virksomhet blir stadig mer kunnskapsbasert. Flere prosesser bidrar til denne utviklingen. Maritime bedrifter, gjennom rederier, utstyrsprodusenter, verft og tjenesteytere, står sentralt i den svært avanserte teknologiutviklingen i olje- og gassnæringen. Spesialskip, posisjoneringssystemer, dypvannsoperasjoner og styringssystemer er noen eksempler på kunnskapsområder hvor den norske maritime næringen leder utviklingen. Skipsfart er også i økende grad en del av komplekse internasjonale logistikksystemer. Dette krever avanserte databaser, overvåkningssystemer og kommunikasjonsformer. Norske aktører står sentralt i denne utviklingen. Videre stilles det stadig høyere krav til sikkerhet og miljø, noe som fører til kontinuerlig innovasjon og teknologiutvikling, for eksempel knyttet til skipsdesign, fremdriftssystemer og miljøfremmende tiltak som rensesystemer.

Rederiene skaper for første gang verdier for over 100 mrd. kroner i året

Maritim næring skapte verdier for nærmere 175 mrd. kroner i 2013, opp 11 prosent fra 2012. Så høy har verdiskapingen i maritim næring aldri vært. Næringens andel av den totale verdiskapingen i norsk næringsliv utgjør 11 prosent når olje- og gassvirksomhet holdes utenom.

Norske rederier sto for 102 mrd. kroner av denne verdiskapingen, og opplevde en positiv utvikling i 2013 fra om lag 90 mrd. kroner i 2012. Økningen i verdiskaping kan i all hovedsak tilskrives offshore service-rederiene og offshore entreprenørene. 2013 er det første året hvor rederienes verdiskaping overstiger 100 mrd. kroner.

Omsetningen i 2013 fordelt på de fire ulike maritime undergruppene:

- Rederier 265,5 mrd. kroner, dette inkluderer norske rederier i både utenriksfart og innenriksfart
- Maritime tjenester 97,3 mrd. kroner
- Maritimt utstyr 99,9 mrd. kroner
- Verft 37,4 mrd. kroner

Det jobber i dag mer enn 110 000 personer i maritim næring. Tall fra 2014 viser at det har vært en vekst i antall ansatte i maritim næring på 34 prosent fra 2004 til 2014. Antall ansatte i rederiene har i samme periode vokst med 20 prosent, og det jobber i dag mer enn 48 000 personer i rederiene, enten til sjøs eller i virksomheten på land.

Disse tallene inkluderer bare ansatte i Norge, og ansatte i norske bedrifters aktiviteter utenfor Norge er holdt utenfor beregningen. Norske rederier opererer i et internasjonalt marked med høy konkurranse hvor tilgang på og rekruttering av kvalifisert arbeidskraft på konkurransedyktige vilkår er helt avgjørende.

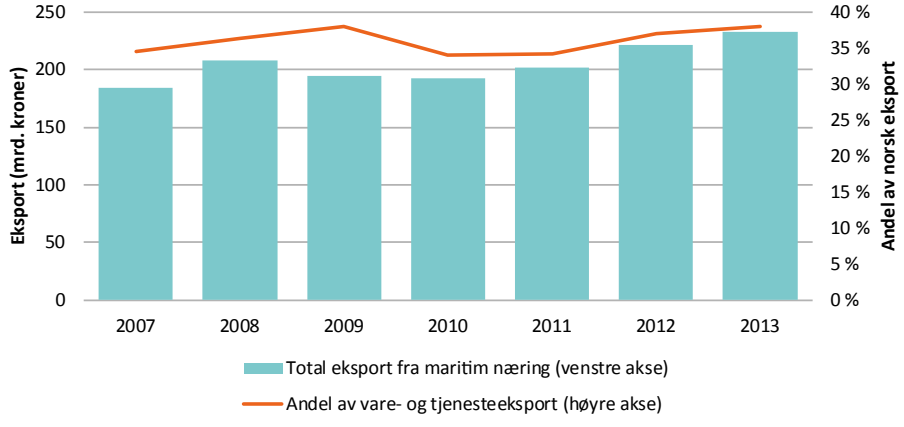
Norges nest største eksportnæring

Norsk maritim næring har en sterk markedsposisjon internasjonalt. Næringen eksporterte varer og tjenester for 233 mrd. kroner i 2013. Dette utgjør 38 prosent av total norsk eksport når petroleumsprodukter holdes utenfor. Maritim næring har befestet sin posisjon som Norges nest største eksportnæring etter olje og gass. Totale eksportinntekter fra maritim næring er mer enn tre ganger så stor som eksempelvis eksporten av sjømat fra Norge.

Over 60 prosent av eksporten fra maritim næring kommer fra rederivirksomhet. Deep sea-rederiene genererer den største andelen av eksportinntektene og står for mer enn halvparten av disse med i alt 76 mrd. kroner, noe som tilsvarer 12 prosent av Norges totale vare- og tjenesteeksport, eksklusiv eksport av olje og gass. Internasjonal skipsfart utgjør derfor en viktig del av norsk økonomi.

Norge er en liten åpen økonomi, og sammenlignet med mange andre land har vi en høy andel eksport og import. For Norge er det derfor viktig med eksportinntekter fra et bærekraftig næringsliv. Rederivirksomhet har et langsiktig potensial, enten det dreier seg om transportoppdrag mellom kontinenter eller innad i Europa, eller offshore relaterte aktiviteter fra skip og rigg.

Figur 26: Eksportinntekter fra maritim næring og næringens andel av total norsk eksport 2007-2013, ekskludert petroleumsprodukter



KILDER: MENON/SSB

FOTO: N. LEE/NORGES REDERIFORBUND

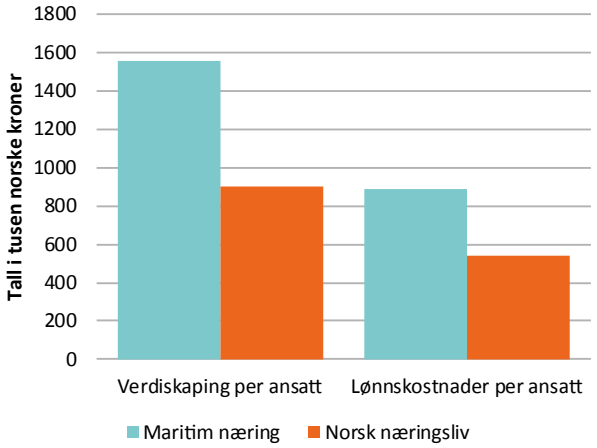
FOTO: VEGARD FIMLAND

3.2 Høy kompetanse i maritim næring gir høy produktivitet og lønn

En av årsakene til den norske maritime næringens verdensledende posisjon er at virksomhetene har hatt høy produktivitetsvekst. Næringen har over tid evnet å produsere mer og smartere per ansatt. Sammen med arbeidskraftens produktivitet og det høye kompetanseinnholdet i maritim næring har det ført til høyere lønnsomhet og økt lønnsnivå. Det gjennomsnittlige lønnsnivået i norsk maritim næring er om lag 70 prosent høyere enn det gjennomsnittlige lønnsnivået i norsk næringsliv for øvrig.

Gjennomsnittlige lønnskostnader per ansatt i maritim næring, inkludert arbeidsgiveravgift, pensjon og sosiale avgifter, var i 2013 på 890 000 kroner. I norsk næringsliv ellers var lønnskostnadene 540 000 kroner per ansatt.

Figur 27: Verdiskaping og lønnskostnader per ansatt – maritim næring sammenlignet med norsk næringsliv i 2013. Tall i tusen kroner



KILDE: MENON

Vesentlige inntekter av skatter og avgifter fra maritim næring til samfunnet

Den høye produktiviteten og det høye lønnsnivået i norsk maritim næring kommer ikke bare de ansatte og eierne i den maritime næringen til gode, men også samfunnet som helhet gjennom høye inntekter fra skatter og avgifter. En gjennomsnittsansatt i maritim næring betaler nesten 80 prosent mer i skatt enn en gjennomsnittsansatt i norsk næringsliv. Norske myndigheters inntekter fra skatter og avgifter er over 18 mrd. kroner høyere enn de ville vært dersom lønnsnivået i maritim næring hadde ligget på landsgjennomsnittet, etter at støtten på 1,7 mrd. kroner til nettolønnsordningen for sjøfolk er trukket fra.

Lønnskostnadene i maritim næring var i 2013 på 100 mrd. kroner, mens lønnskostnadene i norsk næringsliv var på 915 mrd. kroner. Maritim næring står med andre ord for om lag 11 prosent av lønnskostnadene i næringslivet. Til sammenligning utgjør maritim verdiskaping også 11 prosent av total verdiskaping i næringslivet når petroleumsvirksomhet holdes utenfor.

3.3 Rederiene forventer lavere omsetningsvekst

Norske rederiers samlede omsetning forventes å øke med 2,3 prosent i 2015

Norske rederier i utenriksfart hadde en samlet omsetning i 2013 på 248 mrd. kroner, en vekst på hele 19 prosent fra året før. Estimat som blant annet baserer seg på tall fra årets konjunkturundersøkelse viser at rederiene økte sin omsetning med 5,5 prosent i 2014 til 262 mrd. kroner. Rederienes forventninger for ett år siden, som Rederiforbundet presenterte i sin Konjunkturrapport for 2014, viste en forventet omsetningsvekst på 6 prosent. Fjorårets prognose ser med andre ord ut til å ha truffet bra.

Etter 2013 har det vært en negativ utvikling i den årlige omsetningsveksten totalt for norske rederier. Rederiene er langt mindre optimistiske i år enn i fjor og forventer en omsetningsvekst i 2015 på bare 2,3 prosent, til 268 mrd. kroner.

Offshore service-rederiene er det største segmentet med om lag 100 mrd. kroner i omsetning i 2014. Frem til 2012 var deep sea-rederiene det største segmentet målt i omsetning.

Forventninger om vekst i omsetning i alle segmenter utenom offshore service

I 2015 forventer alle segmentene unntatt offshore service en vekst i omsetning. Offshore service-rederiene forventer redusert omsetning på 4,2 prosent i løpet av 2015. Det vil i så fall være første gang siden 2002 at dette segmentets omsetning faller. Veksten i omsetning for offshore service-rederiene var i 2014 på 9,9 prosent, noe høyere enn forventet i Norges Rederiforbunds Konjunkturrapport 2014.

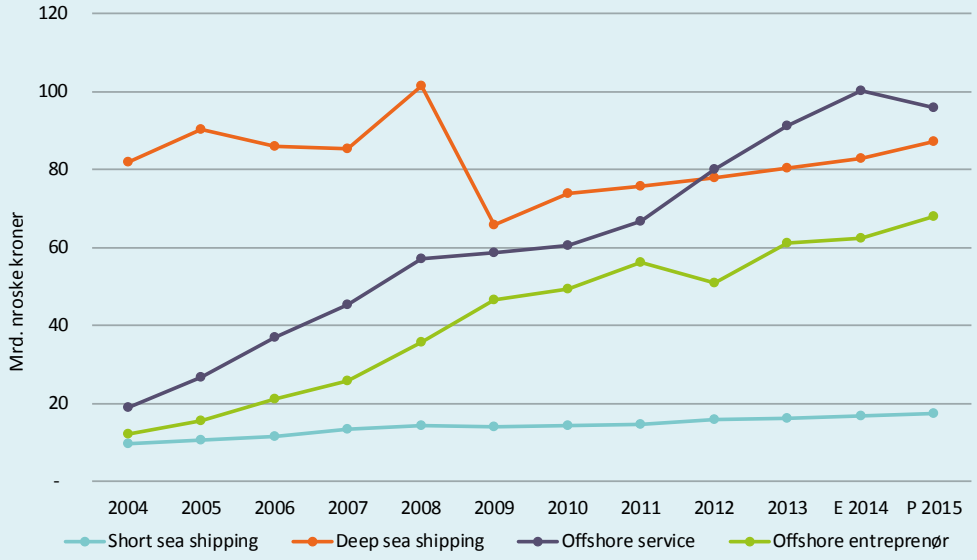
Deep sea-rederiene er ennå ikke tilbake til toppåret 2008 målt i omsetning, men det har vært en stabil vekst hvert år siden finanskrisen. Veksten i omsetning for deep sea-rederiene var på 3,2 prosent i 2014, noe lavere enn forventet i Norges Rederiforbunds Konjunkturrapport 2014. I 2015 er forventet omsetningsvekst for deep sea-rederiene på 5,1 prosent. Det er imidlertid vesentlig variasjoner innad i deep sea-segmentet avhengig av hvilke type markeder det opereres innenfor.

Short sea-rederiene har en svak, men stabil årlig vekst, og forventer vekst i omsetningen på 2,5 prosent for 2015. Det vil gi en samlet omsetning på nærmere 20 mrd. kroner i 2015 for short sea-rederiene. I 2014 oppnådde short sea-rederiene over 5,5 prosent. Dette var noe høyere enn forventet i Norges Rederiforbunds Konjunkturrapport 2014.

Offshore entreprenørene forventer 9,1 prosent vekst i omsetning i 2015. Tallet er høyt med tanke på at investeringene på norsk sokkel forventes å falle med om lag 10 prosent i 2015. I 2014 var veksten blant offshore entreprenørene 2,2 prosent. Også dette var noe høyere enn forventet i Norges Rederiforbunds Konjunkturrapport 2014.

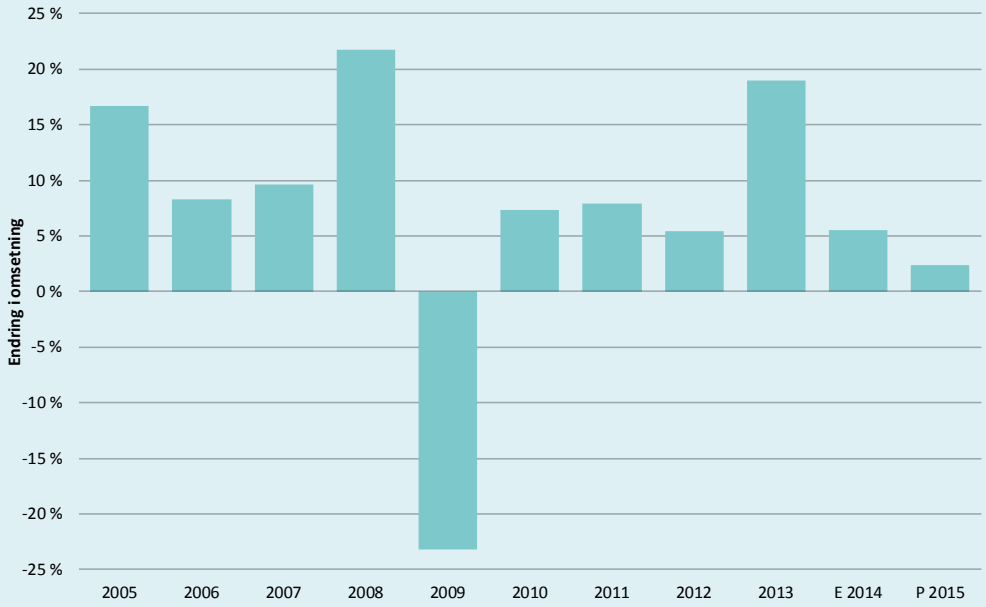
Inntektene for offshore entreprenørene på norsk sokkel vil i 2015 sannsynligvis holde seg på et godt nivå, fordi det fortsatt er en betydelig kontraktsreserve. Uten nye slutninger vil antall jackups på kontrakt stige fra 11 enheter i 2014 til 13 enheter i 2015, og tilsvarende vil flytere synke fra 24 enheter til 22 enheter på kontrakt. Mange av riggkontraktene er sluttet på ratenivåer som vil bidra til økte inntekter til offshore entreprenørene. Noen nye kontrakter for 2015 er også forventet. Denne situasjonen vil neppe opprettholdes. Riggmarkedet er betydelig svekket både globalt og på norsk sokkel. Med flere nye enheter som skal til norsk sokkel (SUT-enheter), samtidig som tilbudssiden øker og etterspørselen blir tydelig redusert, faller dagratene ytterligere. Utnyttelsen av mange av enhetene vil bli utfordret, særlig i 2016 da en større andel av flåten kommer av kontrakt sammenlignet med 2015.

Figur 28: Samlet omsetning for norske rederier i perioden 2004-2015, inklusiv estimat for 2014 og prognose for 2015



KILDER: NORGES REDERIFORBUND/MENON

Figur 29: Prosentvis endring i norske rederiers omsetning fra året før, 2005-2015, inklusiv estimat for 2014 og prognose for 2015



KILDER: NORGES REDERIFORBUND/MENON

Tabell 1: Vekst i omsetning i 2013, 2014 og 2015

	Vekst i 2013	Estimert vekst 2014	Forventet vekst 2015
Short sea shipping	0,8 %	5,5 %	2,5 %
Deep sea shipping	3,2 %	3,0 %	5,1 %
Offshore service	13,7 %	9,9 %	-4,2 %
Offshore entreprenør	19,9 %	2,2 %	9,1 %
Totalt	19,0 %	5,5 %	2,3 %

KILDER: NORGES REDERIFORBUND/MENON

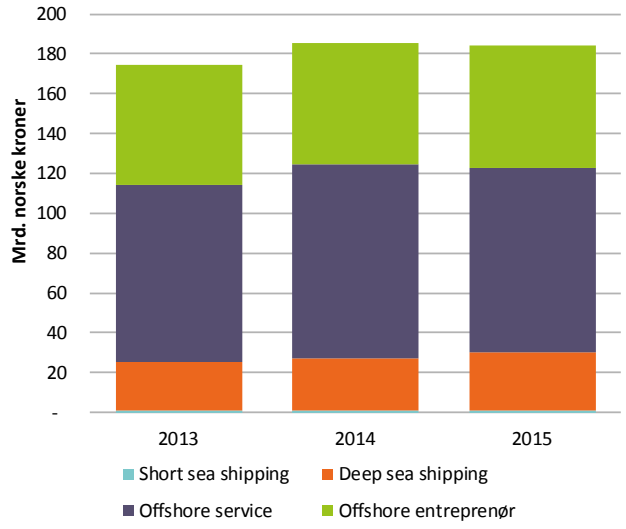
Rederiene forventer en nedgang på 1 prosent i de petroleumsrettede inntektene i 2015, mens de forventer 10 prosent vekst i andre markeder.

Forventninger om en reduksjon i rederienes inntekter fra petroleumsrelatert industri i 2015

I 2014 utgjorde petroleumsrelatert omsetning 185 mrd. kroner, noe som tilsvarer 71 prosent av rederienes inntekter. Dette er petroleumsrelaterte inntekter fra aktiviteter både i Norge og utlandet.

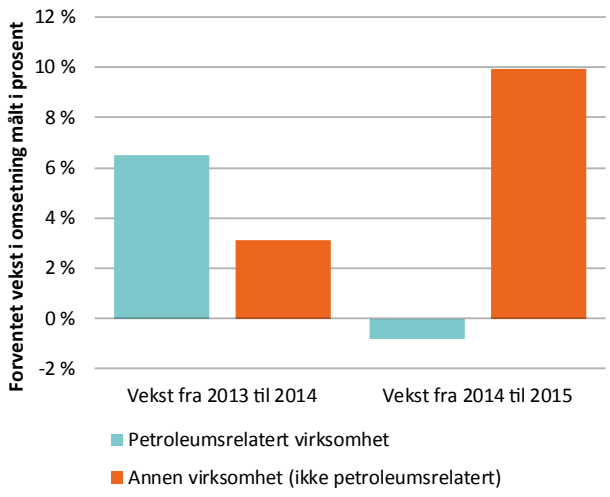
I 2014 vokste inntektene fra petroleumsrettet aktivitet blant rederiene med over 6 prosent, mens annen virksomhet hadde en vekst på 3 prosent. I 2015 forventer rederiene et trendbrudd når det gjelder utvikling i de petroleumsrettede inntektene sammenlignet med de andre markedene. Rederiene forventer en nedgang på 1 prosent i de petroleumsrettede inntektene i 2015, mens de forventer 10 prosent vekst i andre markeder.

Figur 30: Norske rederiers inntekter fra petroleumsrelatert industri fordelt på segment i perioden 2013-2015



KILDER: NORGES REDERIFORBUND/MENON

Figur 31: Forventet vekst i omsetning i norske rederier – fordelt på petroleumsrelatert og annen virksomhet. Estimat 2013-2014 og prognose 2014-2015



KILDER: NORGES REDERIFORBUND/MENON

PETROLEUMSRETTET OMSETNING ER BEREGNET PÅ FØLGENDE MÅTE:

Petroleumsrelatert omsetning er beregnet for hvert enkelt selskap i undersøkelsen og aggregert opp. Selskapene har oppgitt hvor stor andel av omsetning som i 2014 stammer fra petroleumsrelatert virksomhet, det vil si leveranser til olje-/gasselskaper og til offshore leverandørindustri. Vi har forutsatt at andelen er konstant i 2013-2015 og multiplisert omsetningen disse tre årene med den oppgitte andelen for petroleumsrelatert omsetning.

I 2015 forventer rederiene at inntektene fra utenlandsmarkedene øker med 4 prosent til 162 mrd. kroner.

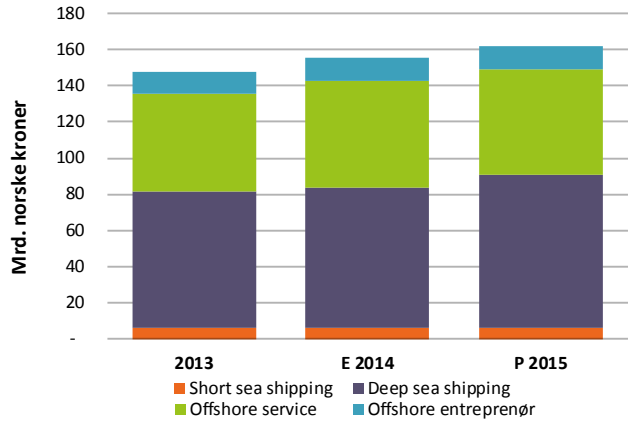
Inntekter fra aktiviteter i utlandet forventes økt med 4 prosent i 2015

I 2014 utgjorde norske rederiers inntekter fra utenlandsmarkeder 155 mrd. kroner. Dette tilsvarte 59 prosent av rederienes samlede omsetning og det utgjorde en vekst på rett over 5 prosent fra 2013. Dette er en del lavere enn forventningen som lå på 9 prosent i Konjunkturrapporten 2014. I 2015 forventer rederiene at inntektene fra utenlandsmarkedene øker med 4 prosent til 162 mrd. kroner.

Positive forventninger til utenlandsmarkedene for 2015

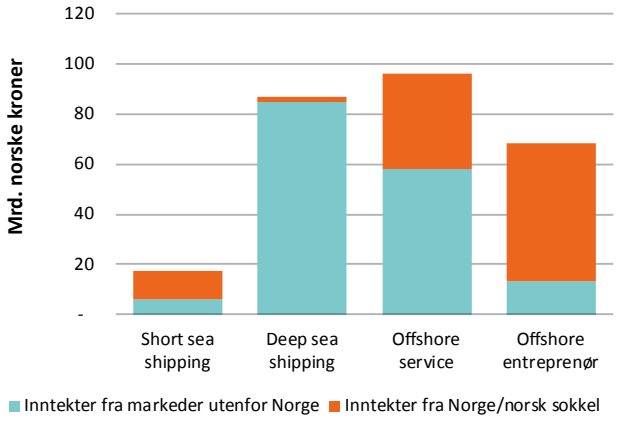
Deep sea-rederiene henter 94 prosent av sin omsetning i utenlandske markeder, og er dermed det segmentet som henter den største andelen av sin omsetning utenfor Norge og norsk sokkel. Deep sea-rederiene står for om lag halvparten av rederienes samlede omsetning fra aktiviteter i andre land. I 2015 forventer deep sea-rederiene en vekst på 10 prosent i utenlandsinntekter, til totalt 85 mrd. kroner.

Figur 32: Norske rederiers inntekter fra markeder utenfor Norge i mrd. kroner i perioden 2013-2015. Inklusiv estimat for 2014 og prognose 2015



KILDER: NORGES REDERIFORBUND/MENON

Figur 33: Norske rederiers prognose for omsetning i 2015 fordelt på norske og utenlandske markeder



KILDER: NORGES REDERIFORBUND/MENON

OMSETNING FRA UTENLANDSMARKEDER ER BEREGNET PÅ FØLGENDE MÅTE:

Omsetning fra utenlandsmarkeder er beregnet for hvert enkelt selskap i undersøkelsen og aggregert opp. Selskapene har oppgitt hvor stor andel av omsetningen i 2014 som stammer fra virksomhet utenlands, samt oppgitt tall for omsetning. På denne måten kan også omsetning for det norske markedet/norsk sokkel beregnes.

Rederiene er mindre optimistiske med hensyn til egen lønnsomhet i 2015, enn det de var i 2014.

Til sammenligning fikk deep sea-rederiene en reduksjon i utenlandsinntektene i 2013, mens de i 2014 hadde en vekst på 2 prosent.

Etter flere år med høy positiv vekst rapporterer offshore service-rederiene nå negative forventninger til 2015. Det gjelder både på norsk og utenlandske sokler. Om lag 40 prosent av offshore service-rederienes inntekter kommer fra norsk sokkel, og her opplevde rederiene en vekst på 11 prosent i 2014. I 2015 forventer offshore service-rederiene et betydelig omslag med en reduksjon i omsetningen på 7 prosent på norsk sokkel.

Norske offshore service-rederier har utstrakt internasjonal virksomhet. Om lag 60 prosent av omsetningen for offshore service-rederiene stammer fra markeder utenfor norsk sokkel. Det var en kraftig vekst i inntektene fra utenlandsmarkedene på 14 prosent i 2013 og 9 prosent i 2014, mens de forventer også her en nedgang på henholdsvis 2 prosent i 2015.

Offshore entreprenørene hadde en kraftig økning i inntektene fra utenlandsaktivitetene i 2013 og 2014. I 2015 har offshore entreprenørene en forventning om 6 prosent vekst. Offshore entreprenørene henter imidlertid 80 prosent av inntektene fra norsk sokkel, og her forventes en vekst på 10 prosent for 2015.

Short sea-rederiene opererer i utenriksfart og transporterer gods og passasjerer mellom europeiske og norske havner. Lasten som transporteres er i hovedsak import og eksport til og fra Norge. Kundene og oppdragsgiverne er både norske og utenlandske. Short sea-rederiene henter 1/3 av sine inntekter fra markeder utenfor Norge, som for dette segmentet dreier seg om Europa for øvrig. Short sea-rederiene opplevde i 2014 en vekst på 3 prosent i utenlandsmarkedene. For 2015 er de svært forsiktige i sine forventninger, med en vekst på på 1 prosent i utenlandsmarkedene. I det norske markedet, hvor de henter 2/3 av sine inntekter, forventer imidlertid short sea-rederiene en vekst på 3 prosent i løpet av 2015.

Oppsummert var veksten i det norske markedet høyere enn i utenlandsmarkedene både i 2013 og i 2014, men i 2015 forventes en svak negativ vekst i det norske markedet – primært drevet av den negative utviklingen på norsk kontinentalsokkel.

Rederiene er mindre optimistiske i forventningene om lønnsomhet

Rederiene er mindre optimistiske med hensyn til egen lønnsomhet i 2015, enn det de var i 2014. Samlet forventer 35 prosent av rederiene styrket driftsresultat, mot 72 prosent i 2014. I alt 42 prosent av rederiene forventer at driftsresultatet vil svekkes i 2015. Til sammenligning forventet kun 8 prosent av rederiene dette i fjor.

- 42 prosent forventer *svekket* driftsresultat (8 prosent i 2014)
- 23 prosent forventer *uendret* driftsresultat (20 prosent i 2014)
- 35 prosent forventer *bedret* driftsresultat (72 prosent i 2014)

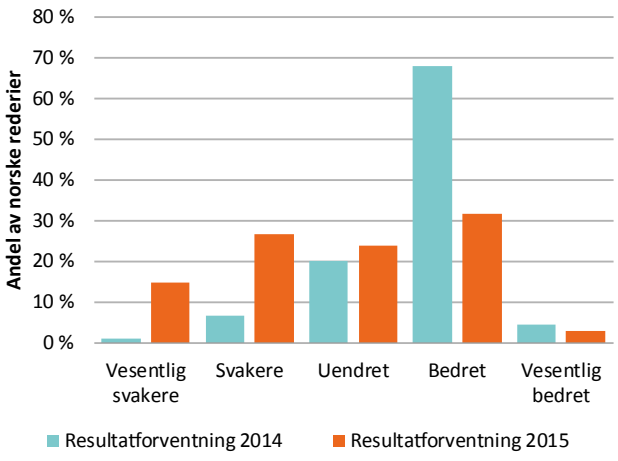
FOTO: BHN / NORGES REDERIFORBUND

Alle de fire segmentene har gjennomgående lavere forventninger til lønnsomhet i 2015 enn i 2014. Blant short sea-rederiene forventer 42 prosent styrket driftsresultat for 2015, mot over 80 prosent i 2014. Optimismen er størst blant deep sea-rederiene, hvor 60 prosent forventer styrket driftsresultat i år. Offshore service-rederiene er klart mest negative. Innen dette segmentet forventer 3 av 4 rederier svekket driftsresultat i 2015. I 2014 forventet 83 prosent av offshore service-rederiene styrket driftsresultat, men i 2015 forventer bare 13 prosent dette. Halvparten av offshore entreprenørene forventer svekket driftsresultat i 2015.

Rederienes driftsmarginer (EBIT) utgjør i 2013 om lag 10 prosent. Fra 2011 til 2013 har det i stor grad vært en positiv utvikling i driftsmarginene for short sea- og deep sea-rederiene. Deep sea-rederiene hadde høye marginer og god inntjening i årene fra 2000 til 2007, men har hatt til dels negativ lønnsomhet etter den internasjonale finanskrisen i 2008/2009. I 2013 oppnådde deep sea-rederiene 8 prosent driftsmargin, det høyeste nivået siden 2007. Short sea-rederiene har historisk ligget lavest i lønnsomhet av de fire segmentene, men styrket sin driftsmargin fra 3 til 5 prosent fra 2012 til 2013.

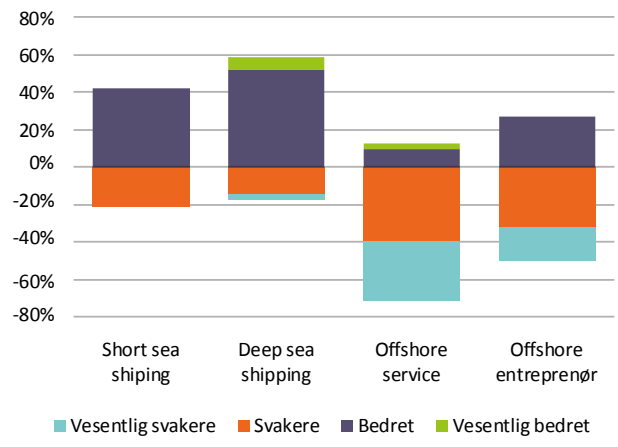
Offshore service-rederiene har hatt driftsmarginer på henholdsvis 15 og 14 prosent i 2012 og 2013. Offshore entreprenørene har holdt stabile marginer på 10–13 prosent de siste seks årene.

Figur 34: Forventninger om utvikling i driftsresultat i 2015 i forhold til 2014



KILDER: NORGES REDERIFORBUND/MENON

Figur 35: Forventninger om utvikling i driftsresultat i 2015 i forhold til 2014



KILDER: NORGES REDERIFORBUND/MENON

FOTO: ØSTENSJØ

Figur 36: Rederienes vurdering av tilgangen på relevant arbeidskraft i 2015 i forhold til 2014

KILDE: NORGES REDERIFORBUND

3.4 God tilgang på kompetanse

Norske rederier opplever en tydelig forskjell i stramheten i arbeidsmarkedet og tilgangen på relevant kompetanse i 2015 sammenlignet med situasjonen de siste årene. Det oppfattes å være bedre tilgang på alle typer personell i år sammenlignet med i fjor. Utslaget er størst blant norsk teknisk personell, norske landansatte og norske offiserer.

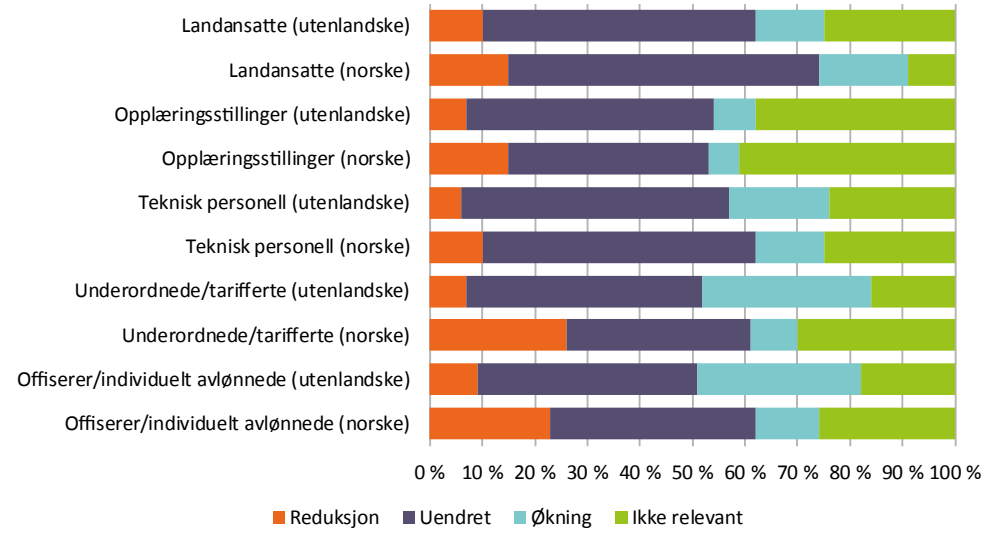
Tilgangen oppfattes å være spesielt god blant rederienes landansatte, underordnede sjøfolk og opplæringsstillinger. Dette gjelder for både nordmenn og andre nasjonaliteter. Når alle rederisegmentene sees under ett, er det ingen personelltyper hvor arbeidsmarkedet vurderes som stramt.

Petroleumsrelaterte rederier vurderer arbeidsmarkedet som mindre stramt enn ikke-petroleumsrelaterte rederier. Denne utviklingen må ses i sammenheng med forventning om lavere aktivitet offshore.

DEFINISJON:
Petroleumsrelaterte rederier er selskaper som oppgir at mer enn 50 prosent av omsetningen er knyttet til leveranser til olje-/gasselskaper og offshore leverandørindustri.

Medlemsundersøkelsen viser at ett av fire norske rederier planlegger å redusere antall norske sjøfolk på sine fartøy i 2015.

Figur 37: Andel av norske rederier som planlegger å redusere eller øke bemanningen i 2015



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Arbeidsmarkedet vurderes strammere av de mest internasjonale rederiene

De mest internasjonalt eksponerte rederiene, de som henter mer enn 50 prosent av sine inntekter fra markeder utenfor Norge og norsk sokkel, vurderer arbeidsmarkedet som strammere enn andre rederier. Tilgangen på kompetanse vurderes likevel som relativt god. Det er kun for norsk teknisk personell og norske offiserer at arbeidsmarkedet vurderes som noe stramt.

DEFINISJON:
Internasjonale rederier er selskaper som oppgir at mer enn 50 prosent av omsetningen kommer fra utenlandske kunder, det vil si leveranser utenfor Norge og norsk kontinentalsokkel.

Flere rederier har planer om å nedbemanne

Norske rederiers planlagte rekruttering i 2015 er på et langt lavere nivå enn i 2014. Rekrutteringen som planlegges er i hovedsak av utenlandsk personell, spesielt sjøfolk. Mer enn 30 prosent av rederiene vil øke antall utenlandske sjøfolk i 2015. Dette gjelder både utenlandske offiserer og underordnede.

Medlemsundersøkelsen viser at ett av fire norske rederier planlegger å redusere antall norske sjøfolk på sine fartøy i 2015. Dette gjelder både underordnede sjøfolk og offiserer. 15 prosent av rederiene oppgir at de planlegger å redusere antall norske opplæringsstillinger. Det er små forskjeller i bemanningsplanene på tvers av segmentene, men det overordnede bildet er at den forventede nedbemanningen vil skje blant norske sjøfolk, mens den forventede rekrutteringen vil skje blant utenlandske sjøfolk. Sammenlignet med rederienes forventninger om bemanningsendringer i 2014, er det et klart skifte, med langt færre som planlegger å rekruttere i 2015, og langt flere som planlegger å nedbemanne i løpet av inneværende år.

3.5 En krevende markedssituasjon for petroleumsrelaterte rederier

Vi er inne i en krevende markedssituasjon for flere av segmentene. Særlig oppleves markedssituasjonen som krevende for offshore service-rederiene. I Norges Rederiforbunds Konjunkturrapport 2013 var offshore service-rederiene og offshore entreprenørene de mest optimistiske. I fjor, ved inngangen til 2014, så vi imidlertid vesentlige endringer i forventningene hos rederiene som er rettet mot petroleumsaktivitet.

Det har vært et dramatisk fall i oljepris det siste året. Lete- og produksjonsselskapenes aktivitet følger i stor grad oljeprisen, og det er signalisert forventninger i markedet om en reduksjon på 10-15 prosent i lete- og produksjonskostnader i 2015. Det er forventet en ytterligere nedgang i lete- og produksjonskostnader og aktiviteter i 2016 med mindre vi får et kraftig omslag i oljeprisen. Fra 2018 er det igjen forventet økt aktivitet på norsk sokkel, særlig når det gjelder økte investeringer.

Mens etterspørselen faller, og tilbudet øker jevnt, er det ventet en kraftig reduksjon i utnyttelsesgrad av subseafartøyer, rigger og offshore service-skip. Situasjonen vil være krevende i 2015, med en forventning om ytterligere forverret markedsbilde i 2016. Dette vil føre til press på ratene og for mange av fartøyene vil trolig ratene falle ned mot operasjonskostnadene for fartøyene. Dersom ratene ligger under operasjonskostnadene, vil det trolig være en rekke fartøyer som vil gå i opplag i 2015 og 2016.

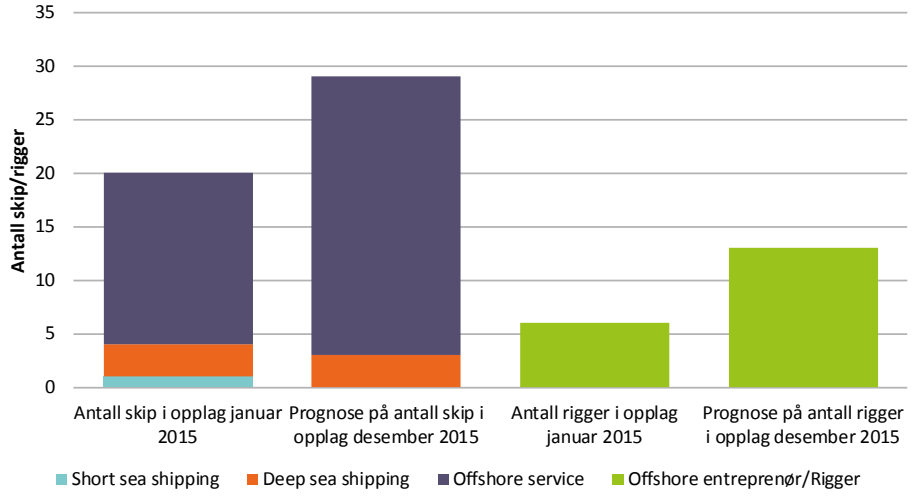
Skip og rigger går i opplag

Ved inngangen til 2015 var det blant Norges Rederiforbunds medlemmer 26 fartøy i opplag, henholdsvis 20 skip og 6 rigger.

I løpet av 2015 er det i henhold til Norges Rederiforbunds medlemsundersøkelse en forventning om en forverret situasjon med tanke på opplag, samlet forventes det å være 42 fartøy i opplag ved utgangen av 2015, henholdsvis 29 skip og 13 rigger.

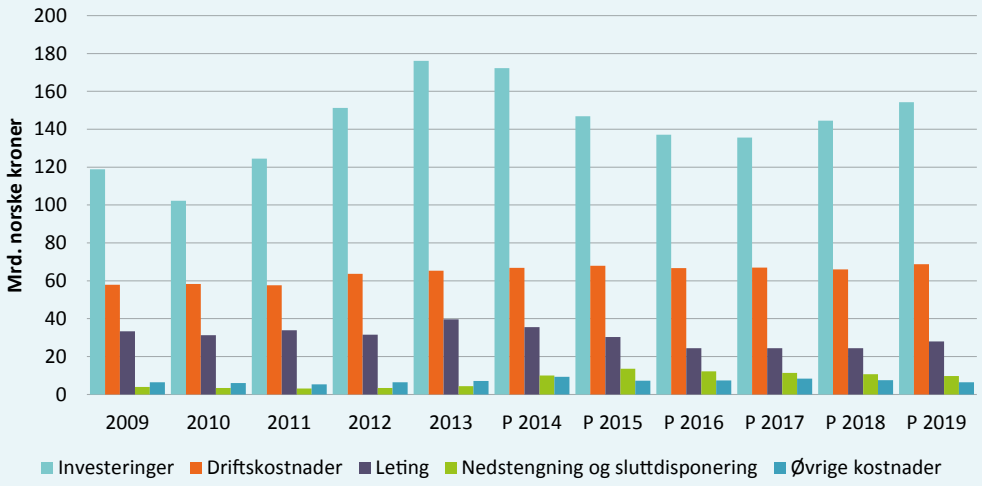
For short sea-rederiene er det forventet en svak bedring i opplagssituasjonen i løpet av 2015, mens for deep sea-rederiene er den samlede opplagssituasjonen forventet uendret.

Figur 38: Skip og rigger i opplag per januar 2015 og prognose for desember 2015



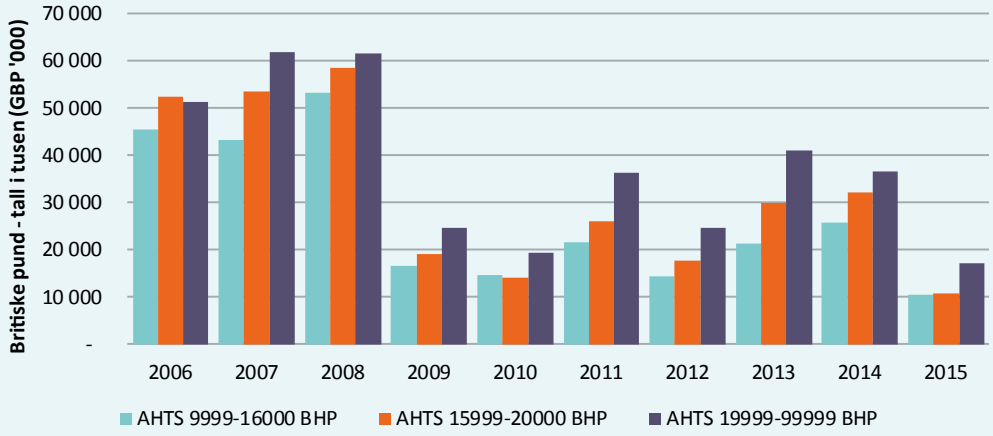
KILDE: NORGES REDERIFORBUND/MENON

Figur 39: Samlede kostnader på norsk sokkel i perioden 2009-2013. Prognose 2014-2019



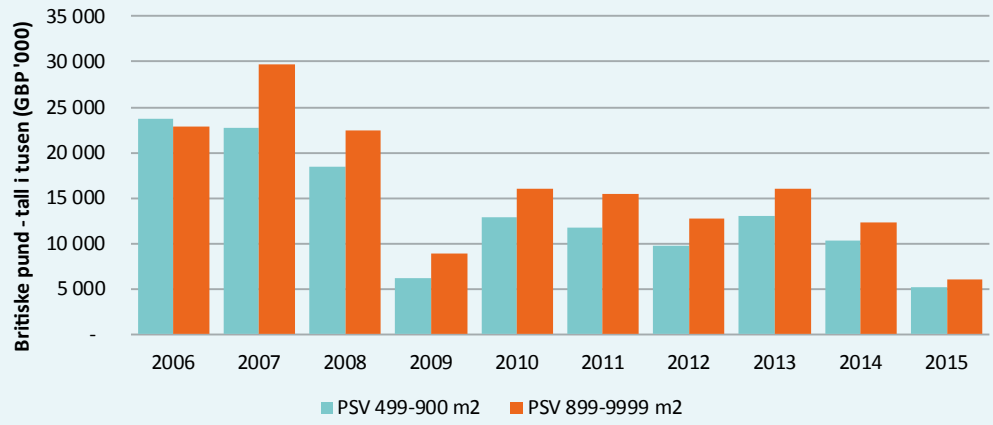
KILDE: OLJEDIREKTORATET

Figur 40: Nordsjøen AHTS spot marked - årlig gjennomsnitt av rater i britiske pund (GBP) i perioden 2006-2015



KILDE: RS PLATOU ASA

Figur 41: Nordsjøen PSV spot marked - årlig gjennomsnitt av rater i britiske pund (GBP) i perioden 2006-2015



KILDE: RS PLATOU ASA

Sammenlignet med resultatene fra Konjunkturrapporten 2014, er rederiene i dag mer negative til situasjonen i kapitalmarkedet.

3.6 Rederiene forventer strammere kapitalmarked

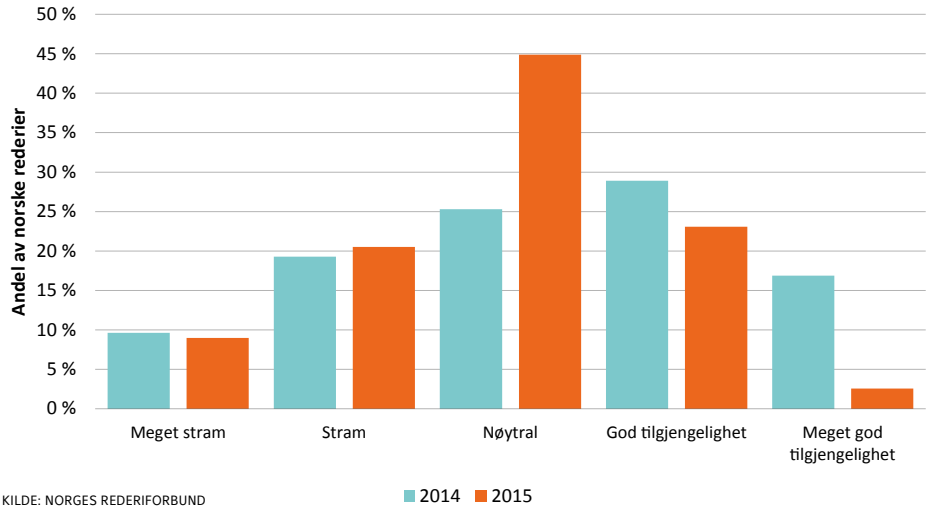
Rederinæringen er mer kapitalintensiv, syklisk og internasjonalt eksponert enn de fleste andre sektorer i Norge. Næringen har typisk lang leveringstid fra en investeringsbeslutning blir tatt til investeringen er gjort. Det tilsier at behovet for langsiktig finansiering er stort. I Norge har vi to av verdens ledende shipping-banker, DnB og Nordea. Oslo Børs er verdens nest største shipping-børs.

Rederiene er mer negative til tilgangen på kapital

Sammenlignet med resultatene fra Konjunkturrapporten 2014, er rederiene i dag mer negative til situasjonen i kapitalmarkedet. I 2014 mente om lag halvparten av rederiene at tilgangen på kapital var god eller meget god, i dag mener om lag ett av fire rederier at tilgangen på kapital er god eller meget god.

3 av 10 respondenter i undersøkelsen, som er omtrent like mange rederier som i fjor, opplever tilgangen på kapital som stram eller meget stram, mens halvparten av rederiene oppgir at de anser tilgangen på kapital som nøytral. Kun 3 prosent av de som rapporterte at spørsmålet om tilgang på kapital var relevant for dem, sier at det er meget god tilgjengelighet på kapital til nye prosjekter i dag.

Figur 42: Rederienes vurdering av tilgang på kapital



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

FOTO: ATLANTIC OFFSHORE

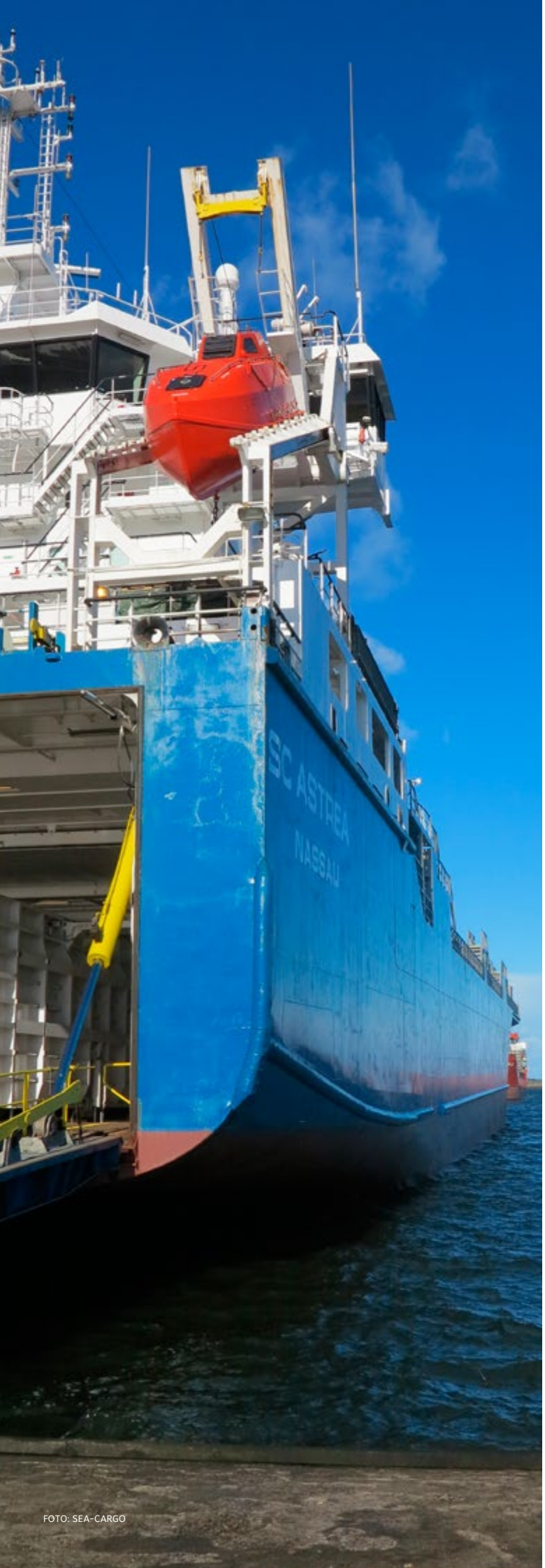
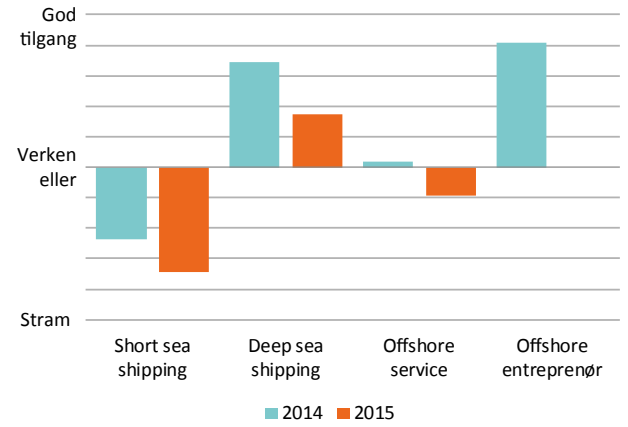


FOTO: SEA-CARGO

Figur 43: Rederienes vurdering av tilgang på kapital i dag, per 1. kvartal 2015. Fordelt på segment, 2014 resultater sammenlignet med 2015

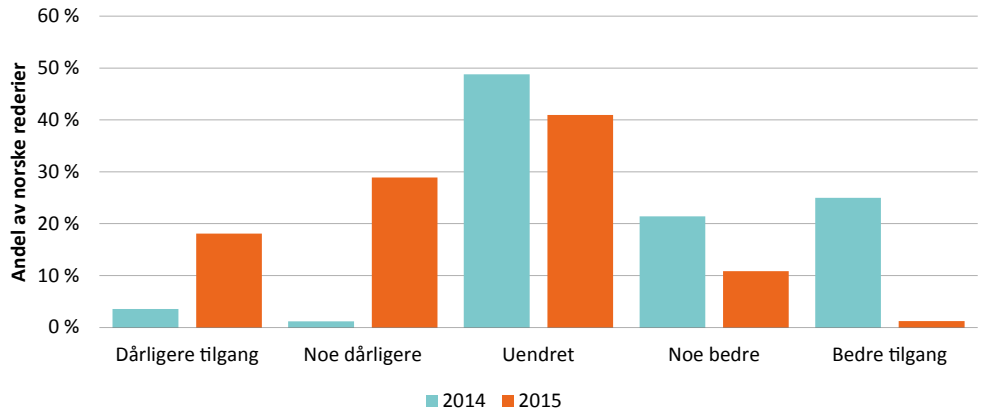


KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Short sea-rederiene vurderer kapitalsituasjonen som mest krevende

Samtlige segmenter opplever kapitalsituasjonen å være mer krevende enn i fjor. Short sea-rederiene opplevde kapitaltilgangen som vanskelig i 2014, og tilgangen som enda mer krevende i år. Deep sea-rederiene opplevde kapitaltilgangen som god i 2014, og som svekket men fremdeles relativt god i 2015. Offshore service-rederiene vurderer kapitalmarkedet som noe strammere i dag enn i fjor. Offshore entreprenørene hadde svært god tilgang på kapital i 2014, i dag vurderes tilgangen som nøytral.

Figur 44: Rederienes forventninger om endring i tilgang på kapital i løpet av 2015 sammenlignet med 2014

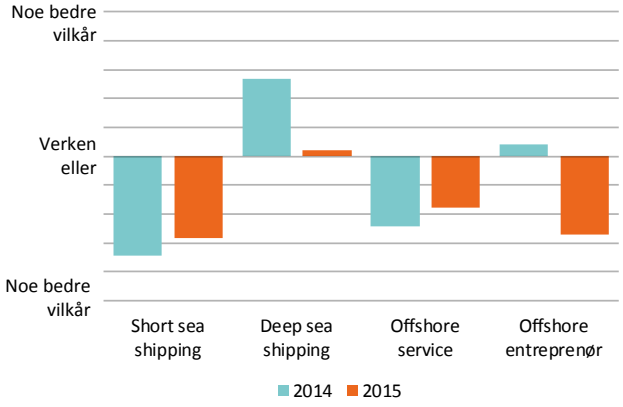


KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Halvparten av rederiene forventer en forverring i kapitalmarkedene i løpet av 2015

Rederiene forventer en forverring i kapitalmarkedene i løpet av 2015. Dette er en gjennomgående oppfatning innenfor alle de fire segmentene. Nesten halvparten av rederiene forventer at tilgangen på kapital vil bli dårligere, mens kun ett av 10 rederier mener at tilgangen vil bedres i løpet av året. Sammenlignet med 2014 tallene, er dette en klar negativ utvikling. I 2014 forventet 45 prosent av rederiene at kapitaltilgangen skulle styrkes i løpet av året.

Figur 45: Rederienes vurdering av endring i vilkårene kapitalen ytes på det siste året. Fordelt på segment, 2014 resultater sammenlignet med 2015



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Dårligere vilkår for kapital

Om lag 40 prosent av rederiene mener at vilkårene kapital ytes på, har blitt dårligere i løpet av 2014. Med vilkår mener vi blant annet krav til egenkapital, sikkerhet, pant, pris, nedbetalingslengde med mer. Både offshore entreprenørene, offshore service og short sea-rederiene oppgir at kapitalvilkårene har blitt forverret det siste året. Det er kun deep sea-rederiene som mener det har vært en forbedring i vilkårene i løpet av 2015.

Setter vi årets resultater i sammenheng med resultatene fra Konjunkturrapporten 2014, altså en sammenligning av hvordan rederiene opplevde at vilkårene hadde endret seg gjennom 2013 sammenlignet med hvordan de opplevde at vilkårene hadde endret seg gjennom 2014. Det er en klar negativ utvikling for deep sea-rederiene og offshore entreprenørene. For short sea- og offshore service-rederiene er det en forsiktig positiv utvikling.

Norge, inklusiv norsk sokkel, er i dag totalt sett den viktigste markedsregionen for norske rederier.

3.7 Vekstmarkeder mot 2020

Norge og Storbritannia er viktige markeder for norske rederier

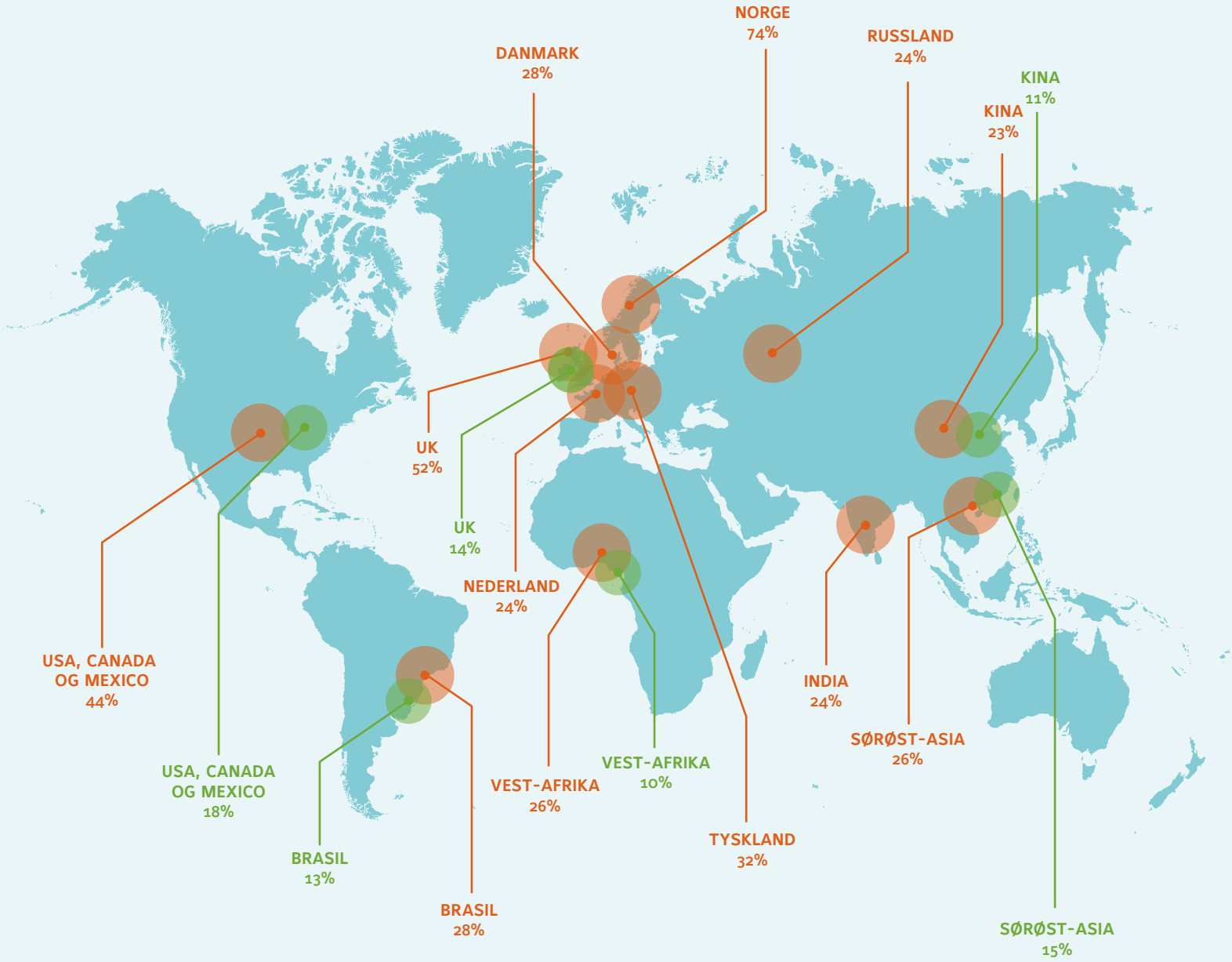
Norge, inklusiv norsk sokkel, er i dag totalt sett den viktigste markedsregionen for norske rederier. 74 prosent av rederiene mener Norge er et viktig marked i dag. Storbritannia vurderes å være det nest viktigste markedet for rederiene, 52 prosent av rederiene mener det er et viktig marked i dag. 44 prosent av rederiene mener USA, Canada og Mexico er et viktig marked. Dette er dermed rangert som det tredje viktigste markedet av rederiene.

Frem mot 2020 forventes det norske markedet en mindre reduksjon i betydning, mens 14 prosent av rederiene mener Storbritannia vil bli et viktigere marked. Flest rederier vurderer imidlertid USA, Canada og Mexico som viktigere markeder frem mot 2020. 18 prosent mener dette markedet vil øke i betydning. Det er også verdt å merke seg vekstmarkedene Sørøst-Asia, Brasil, Vest-Afrika og Kina. Alle disse markedene forventes økt viktighet for rederiene frem mot 2020. De ulike segmentene vurderer naturlig nok markedsregionene ulikt.

Svarene fra rederiene viser reduserte forventninger til Sverige, Danmark, Japan og Norge totalt sett.

Regionale markeders betydning for norske rederier

Andel av rederiene som mener at markedet er viktig i dag
Andel av rederiene som mener at markedet vil være mer viktig i 2020 enn det er i dag



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

80 prosent av short sea-rederiene vurderer Norge som et viktig marked

Norge, Danmark og Tyskland er de viktigste markedene for short sea-rederiene. Mer enn 3 av 4 av short sea-rederiene mener dette er viktige markeder i dag. Short sea-rederiene skiller seg for øvrig ut fra de øvrige segmentene ved at de er svært stabile i sine markedsvurderinger. Det er svært små endringer i markedenes viktighet frem mot 2020. Det viktigste vekstmarkedet for short sea-rederiene er imidlertid Tyskland. 20 prosent av rederiene mener Tyskland vil bli et viktigere marked fremover.

Sørøst-Asia viktigste vekstmarked for deep sea-rederiene

For deep sea-rederiene er USA, Canada og Mexico, samt Kina og Sørøst-Asia de viktigste markedene i dag. Frem mot 2020 vurderes det viktigste vekstmarkedet å være Sørøst-Asia. 43 prosent av deep sea-rederiene mener dette marke-det vil øke sin betydning fremover. 36 prosent vurderer også India som et svært viktig vekstmarked for dette segmentet. For øvrig anses USA, Canada og Mexico, samt Kina, Brasil og Sør-Korea å være markeder som vil øke i betydning for deep sea-rederiene.

Nordsjøen viktigste markedet for offshore service-rederiene

Offshore service-rederiene vurderer Norge som det klart viktigste markedet, 87 prosent mener dette er et viktig marked. 74 prosent av rederiene vurderer Storbritannia som et viktig marked, mens USA, Canada og Mexico anses som et viktig marked av 48 prosent av rederiene. Frem mot 2020 anses Norge å bli mindre viktig, mens 26 prosent mener Storbritannia vil øke sin betydning og 29 prosent mener USA, Canada og Mexico vil øke i viktighet. Andre vekstmarkeder som er verdt å merke seg for dette segmentet er Nordområdene, samt Vest- og Øst-Afrika. Brasil vil også være en viktig region for offshore service-rederiene, men færre rederier sammenlignet med i fjor forventer at Brasil vil styrke sin viktighet.

95 prosent av offshore entreprenørene mener Norge er et viktig marked

For offshore entreprenørene er Norge helt klart det viktigste markedet, 95 prosent anser norsk sokkel som viktig. Den britiske sokkelen er det nest viktigste markedet for dette segmentet, 55 prosent av offshore entreprenørene mener dette. Frem mot 2020 mener 23 prosent at den britiske sokkelens betydning vil øke, mens 18 prosent mener at den norske sokkelens betydning vil øke. Ellers er forventningene til andre markeder relativt begrenset. Bare i USA, Canada og Mexico, samt Nordområdene, Russland og Brasil forventes betydningen å bli viktigere enn i dag.

Ulike forventninger til Nordområdene

15 prosent av alle rederiene mener at Nordområ-dene er et viktig marked i dag. 5 prosent av rederi-ene mener at det vil få økt betydning frem mot 2020. Interessen er størst blant offshore service-rederiene og offshore entreprenørene. Henholds-vis 23 og 18 prosent mener at Nordområdene er en viktig region i dag. Offshore service-rederiene er mest optimistiske til området frem mot 2020. 35 prosent mener at dette vil bli et viktigere marked fremover. Forventningene er imidlertid mer negative blant short sea- og deep sea-rederiene som mener at Nordområdene sin betydning som region vil falle frem mot 2020.

FOTO: HANS FREDRIK ASBJØRNSEN

2 av 3 rederier mener økt proteksjonisme og restriktive tiltak mot Russland er de største hindrene for vekst.

3.8 Globale utviklingstrekk mot 2020

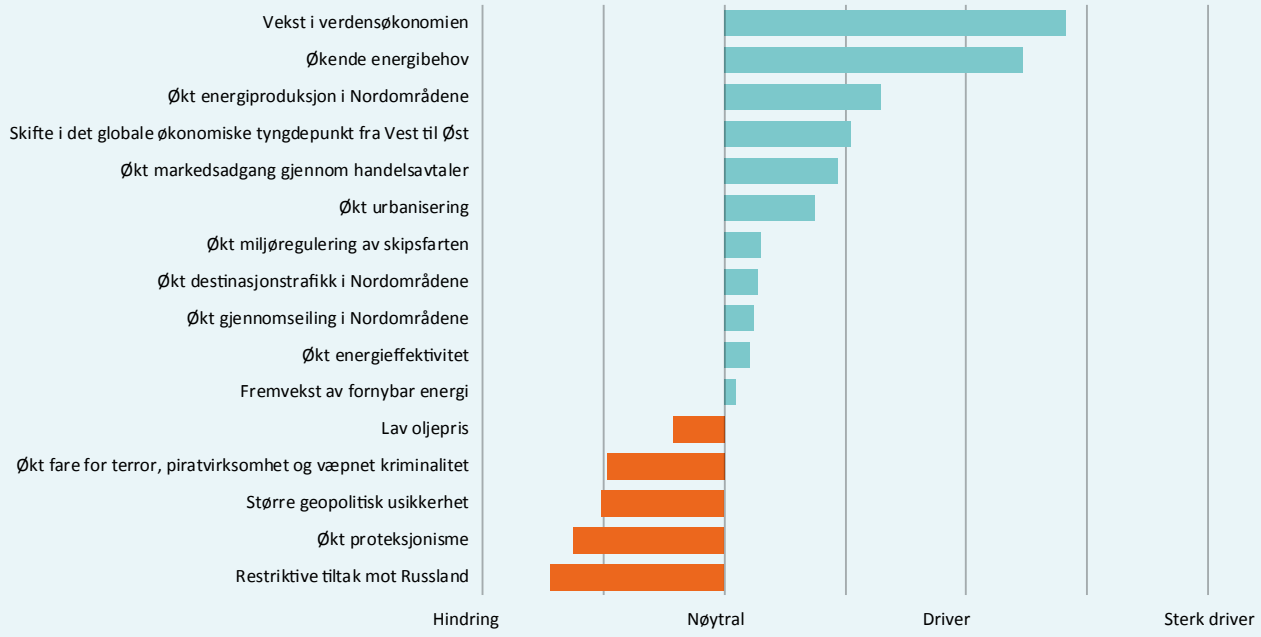
Vekst i verdensøkonomien og økende energi–behov er de viktigste driverne for norske rederier frem mot 2020

Vekst i verdensøkonomien og økende energibehov vurderes som de to klart viktigste driverne for norske rederiers vekst. Henholdsvis 92 og 81 prosent av rederiene mener dette. Halvparten av rederiene mener at økt energiproduksjon i Nordområdene er en sterk driver.

Det er høy kontinuitet i rederienes vurderinger. Sammenligner vi med fjorårets undersøkelse ser vi at de samme tre faktorene var rangert tilsvarende.

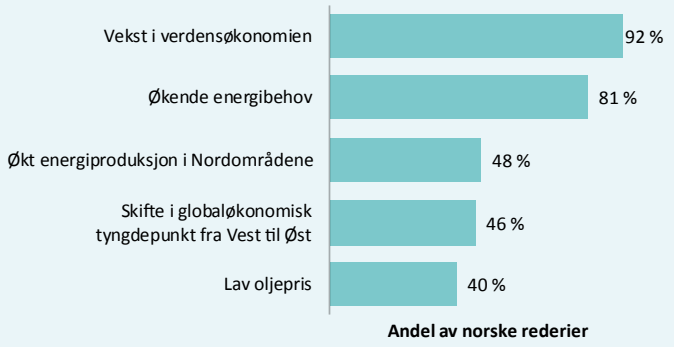
2 av 3 rederier mener økt proteksjonisme og restriktive tiltak mot Russland er de største hindrene for vekst. Også større geopolitisk usikkerhet og økt fare for terror, piratvirksomhet og væpnet kriminalitet vurderes som hindre av rederiene. Årets tema og den innledende delen i denne rapporten illustrerer og utdyper sentrale utviklingstrekk for næringen og verden for øvrig i årene som kommer.

Figur 46: Rederienes vurdering av drivere og hindre for vekst frem mot 2020



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Figur 47: Andel av rederiene som vurderer utviklingstrekkene som drivkraft for virksomheten frem mot 2020



Figur 48: Andel av rederiene som vurderer utviklingstrekkene som trusler for virksomheten frem mot 2020

KILDE: NORGES REDERIFORBUND

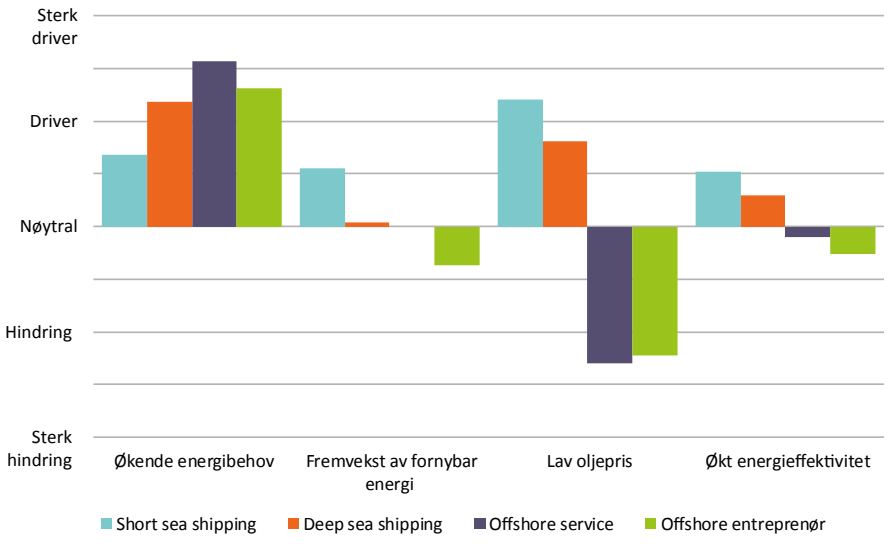
Ulikt syn på betydningen av energi

Et økende energibehov oppfattes av alle segmentene som en driver for vekst. Økt etterspørsel etter energi gir store muligheter for maritim næring. Primært gjelder dette maritim offshore i form av offshore serviceskip, subseafartøy eller rigger. Samtidig fører det til økt etterspørsel etter oversjøisk og regional transport av ulike energikilder som blant annet olje, kull, gass og biodrivstoff.

Short sea-rederiene vurderer i tillegg fremvekst av fornybar energi, lav oljepris og økt energieffektivitet som drivere for vekst. Deep sea-rederiene heller i samme retning men ikke i like sterk grad som short sea-rederiene. Lav oljepris innebærer lave drivstoffkostnader for rederiene, og bidrar til lavere driftskostnader av skipene.

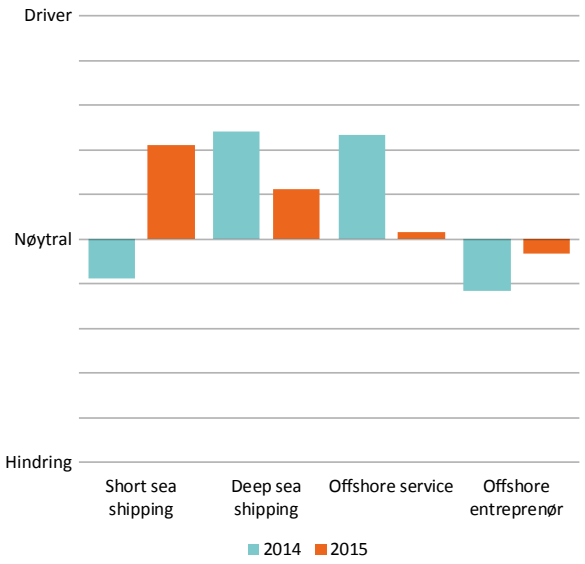
På den andre side drives offshoremarkedene av en høy olje- og gasspris og påfølgende investeringer i offshoreutvinning og produksjon. Lav oljepris oppfattes derfor av offshore service-rederiene og offshore entreprenørene som et sterkt hinder mot vekst. For offshore entreprenørene oppfattes i mindre grad fremvekst av fornybar energi og økt energieffektivitet som et hinder for vekst.

Figur 49: Betydningen av energi - rederienes vurdering frem mot 2020

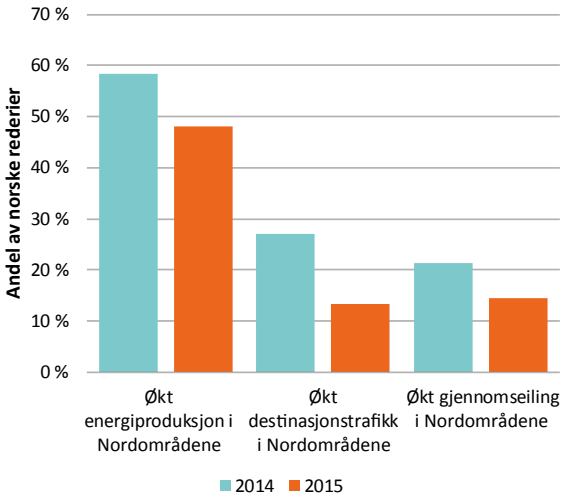


KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Figur 50: Økt miljøregulering av skipsfarten – rederienes vurdering frem mot 2020. 2014 sammenlignet med 2015



Figur 51: Andelen av norske rederier som oppfatter utviklingen i Nordområdene som en positiv driver for sin egen virksomhet frem mot 2020. 2014 sammenlignet med 2015



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Krevende markedssituasjon endrer rederienes holdninger til miljøreguleringer

I konjunkturundersøkelsen fra 2014 vurderte både deep sea- og offshore service-rederier økt miljøregulering av skipsfarten som en sterk vekstdriver. Begge segmentene har moderert sin vurdering i år, særlig innenfor offshore service. Det er grunn til å anta at den krevende markedssituasjonen for offshore service-rederiene har betydning i denne sammenheng.

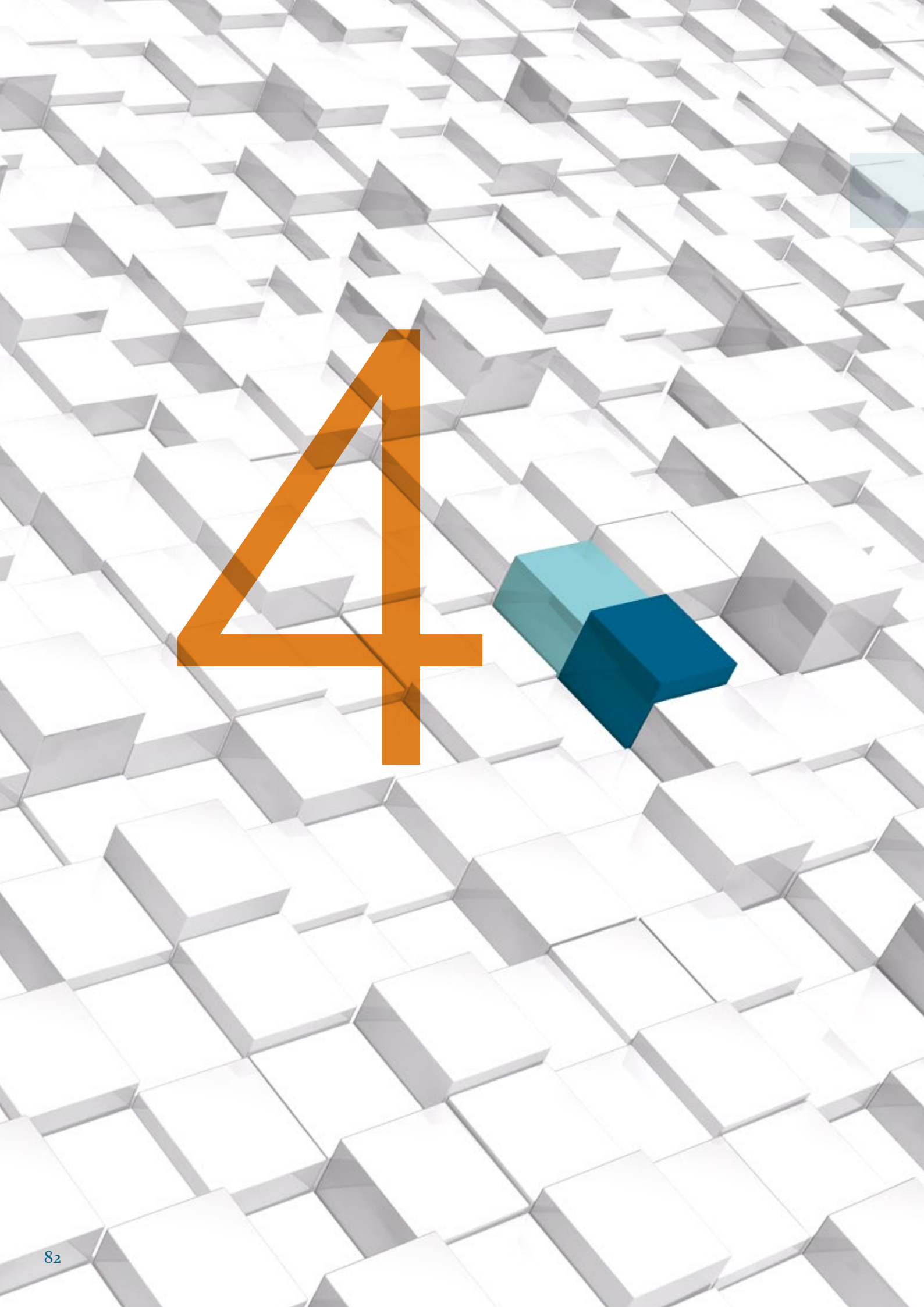
Short sea-rederiene har snudd i vurderingen av miljøreguleringer og blitt vesentlig mer positive enn de var i fjor. En av forklaringene kan være kravene om reduserte svovelutslipp som trådte i kraft 1. januar 2015. Hittil har det vært mindre krevende for flere av rederiene enn tidligere antatt. På grunn av lav oljepris og dertil lave drivstoffpriser har den fryktede økningen i drivstoffkostnadene i forbindelse med overgang til lavsvoveldrivstoff hittil ikke slått til.

Økt energiproduksjon er den viktigste driveren for vekst i Nordområdene

Nesten 50 prosent av norske rederier mener at økt energiproduksjon i Nordområdene vil være en driver for deres egen virksomhet i årene frem mot 2020. Dette er en nedgang på 10 prosentpoeng siden i fjor på samme tid. Det er særlig offshore service-rederiene som har nedjustert sine vurderinger, mens offshore entreprenørene har uforandret syn.

Få rederier har sterke oppfatninger om skipsfart i Nordområdene. Kun 12 prosent av rederiene ser på økt destinasjonstrafikk som en driver for vekst, mot 27 prosent i 2014. Det er liten forskjell mellom de ulike segmentene på dette punktet.

8 av 10 rederier vurderer gjennomseiling i Nordområdene som nøytralt for deres egen virksomhet i årene fremover. 6 prosent ser på gjennomseiling som en trussel, og de resterende 14 prosent mener at det er en driver. Deep sea-rederiene er det eneste segmentet som vurderer det som et hinder for vekst med økt gjennomseiling i Nordområdene. Bakgrunnen for dette er at en kortere seilingsdistanse vil bety at transportoppdragene for de aktuelle deep sea-rederiene blir kortere, og det vil kunne gi økt konkurranse.



4. MARITIM OMSTILLING OG KONKURRANSEKRAFT

4.1 Aktiv maritim politikk

Et krevende globalt omgivelsesbilde

Den norske maritime klyngen er ledende internasjonalt, sysselsetter 110 000 mennesker og skaper årlig verdier for 175 mrd. kroner. For første gang har norske rederier mer enn 100 mrd. kroner i årlig verdiskaping. Den norske maritime næringens konkurransekraft og omstillingsevne er basert på generasjoner av kompetanse og erfaring. Denne kompetansen er vår viktigste fornybare ressurs, og vil være avgjørende i møtet med dagens og fremtidens utfordringer.

Rederienes evne til innovasjon og utvikling er i økende grad et resultat av deres evne til aktivt å trekke på ideer, impulser og spesifikk kompetanse fra sine omgivelser. Den maritime klyngen i Norge har gjort det mulig å kombinere flere typer kunnskap og ressurser. Dette har medført at den samlede økonomiske effekten av innovasjoner har blitt betydelig.

Næringen har en krevende tid foran seg. Vi må være forberedt på tøffe tider. Det er viktig at både næringen, politikere og myndigheter har den samme virkelighetsforståelsen. Dette fordrer et politisk lederskap som følger utviklingen nøye, og som er forberedt på å iverksette nødvendige tiltak dersom situasjonen tilsier det. De norske rederiene har et kraftfullt utgangspunkt globalt sett. Det er avgjørende at det føres en aktiv maritim politikk som sikrer gode og konkurransedyktige rammevilkår for å sikre denne posisjonen i årene som kommer.

Som pionerer på utvikling av nye maritime løsninger, er rederiene klare til å møte de krevende tidene som kommer. Næringen er godt rustet for krevende omstillinger.

God maritim politikk virker

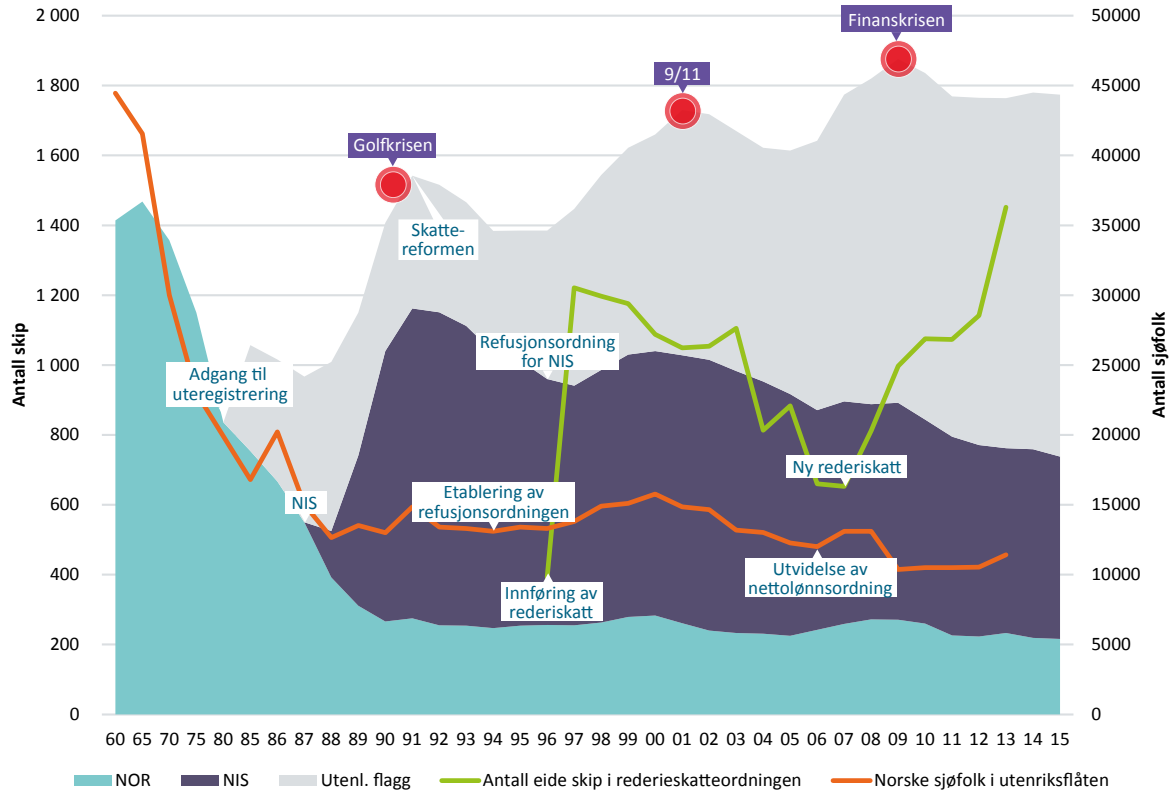
Det er tøff internasjonal konkurranse i markedene hvor den maritime næringen opererer. Næringens internasjonale posisjon gjør den også lett påvirkelig for endringer i rammebetingelser, samtidig som de grunnleggende trekkene ved næringen også medfører at den er svært sårbar for forskjeller mellom ulike lands rammebetingelser i forhold til konkurransedyktighet, stabilitet og forutsigbarhet.

For første gang har norske rederier mer enn 100 mrd. kroner i årlig verdiskaping.

Norske rederier skaper store verdier og representerer unik innovasjon og kompetanse. De driver verdensomspennende aktiviteter på, i og under alle hav, og i skarp global konkurranse. Konkurransedyktige rammevilkår og et godt samarbeid med myndighetene er en forutsetning for å lykkes med dette. Erfaring viser at god maritim politikk virker.

Figur 52 viser utviklingen i størrelsen på den norskflaggede flåten, den totale norskkontrollerte flåten og antallet norske sjøfolk fra midten av 1960-tallet. Figuren inneholder også antall eide skip i rederiskatteordningen siden etableringen i 1996. Det er også lagt til noen politiske forklaringsfaktorer for endring i utviklingen. I dette bildet er det selvsagt viktig å ha med seg konjunkturutviklingen i samme periode.

Figur 52: Aktiv maritim politikk gir resultater



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

FOTO: HAVILA

Det er likevel grunnlag for å hevde at de endringene som vises, er sterkt påvirket av politiske veivalg. Et sentralt politisk grep i perioden var etableringen av Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) i 1987, som viste seg å være et godt tiltak for å øke andelen skip med norsk flagg og for å bremse den sterkt nedadgående trenden for antallet norske sjøfolk i utenriksflåten. Flere tiltak som rederibeskatning, nettolønns- og refusjonsordning og regelverksendringer har vært viktige og gitt resultater.

Politiske veivalg har blitt foretatt for å tilpasse norsk konkurransedyktighet til en verden i konstant endring. Konkurransen om rederietableringer og registrering av skip er hard. Uten de grepene som norske myndigheter har foretatt ville ikke norsk maritim påvirkningskraft internasjonalt vært det den er i dag.

Omstillingskraften i det maritime næringsmiljøet

Den maritime næringen i Norge har fortsatt stort potensiale for videre vekst. De underliggende forutsetningene i form av kompetanse og nyskapingsevne er godt utviklet. For at vi skal kunne realisere de store mulighetene i næringen, er det viktig at næringsaktørene og myndighetene sammen sørger for at forutsetningene for næringens vekstkraft er til stede, også i fremtiden. Det er også behov for å øke næringens vekst- og innovasjonskraft gjennom nye og målrettede tiltak.

Den norske maritime næringen har skapt en verdensledende kunnskapsbasert maritim klynge kjennetegnet av en unik innovasjons- og verdiskapingsevne. Samtidig er det naivt å tro at den norske næringens unike innovasjonsevne ikke kan kopieres. Vi må være best både på kunnskap og innovasjon dersom vi skal beholde vårt globale forsprang. Kombinasjonen av rederier med kunnskap om nye behov og en effektiv næringsklynge er hovedforklaringen på den maritime næringens posisjon. Rederiene og deres eiere er, i sin stadige søken etter bedre og mer effektive løsninger, motoren i den maritime næringen. Sjøfolkene er sentrale bærere av erfaringer og kunnskap fra sjø til land og mellom aktørene på land. Den norske maritime klyngen har en bredde som gjør den komplett innenfor kunnskapsintensive områder, inkludert verft, utstyrsleverandører og maritime tjenester.

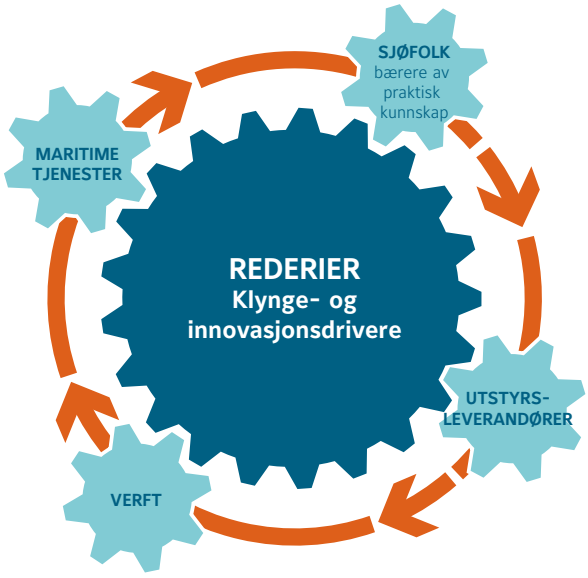
Klyngen er viktig for lokalisering

Det viktigste elementet for å sikre innovasjon og utviklingskraft i den maritime næringen er å sikre at Norge fortsatt er et attraktivt sted for de mest innovasjonsdrivende delene av næringen. Næringens egne tiltak innen rekruttering og kompetansebygging bidrar til å opprettholde innovasjonsevnen på sikt.

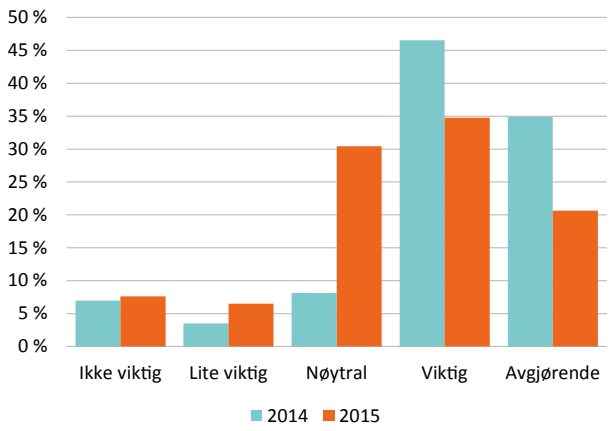
Flertallet av konjunkturundersøkelsens respondenter, 55 prosent, svarer at en komplett maritim klynge er viktig eller avgjørende for virksomhetens lokalisering i Norge. Bare 15 prosent av rederiene oppgir at klyngen er lite eller ikke viktig for deres lokalisering i Norge. Klyngetilhørigheten er viktigst for norskeide og ikke-børsnoterte selskaper, og er minst viktig for offshore entreprenørene.

Den norske petroleumsklyngen har en globalt kunnskapsledende posisjon. Med oljeselskapene som krevende sluttkunder for det mange anser som verdens beste leverandørindustri, sikrer man et lagarbeid som gjør aktørene i stand til å møte store og vanskelige utfordringer. Tydelig rollefordeling med tanke på hvem som er kunde og hvem som er leverandør, har sikret et velfungerende samarbeid og gode konkurranseforhold på norsk sokkel. Det er svært viktig for funksjonaliteten og videreutviklingen av den norske petroleumsklyngen at denne effektive arbeidsdelingen fortsetter.

Figur 53: Rederiene er motoren i klyngen



Figur 54: Hvor viktig er en komplett maritim klynge for rederienes lokalisering i Norge?



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

FOTO: GRIEG STAR

4.2 Offensiv maritim strategi

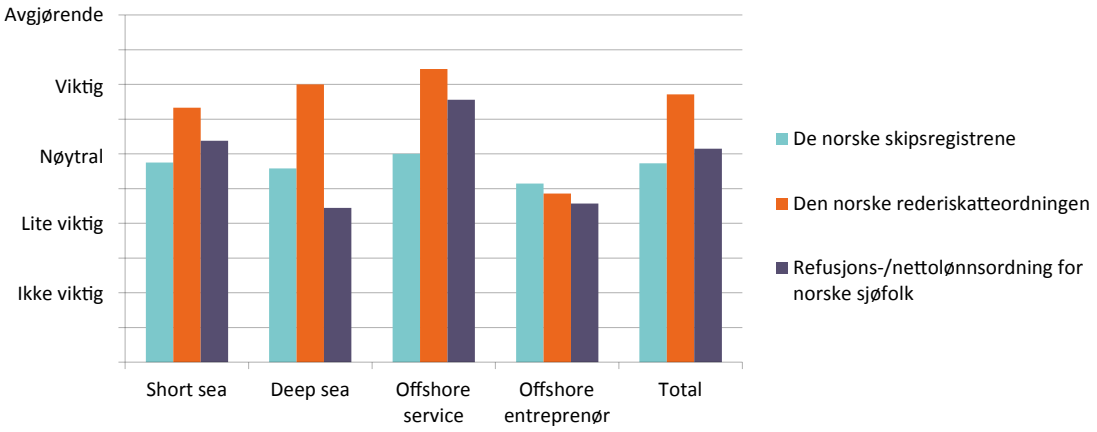
De geopolitiske, økonomiske og markedsmessige utviklingstrekkene vi har sett de siste månedene har på mange områder forsterket noen av de utviklingstrekkene vi så i fjor høst. Det dramatiske fallet i oljeprisen er ikke bare et resultat av den rikelige tilgangen på amerikansk skiferolje. Det er også et uttrykk for usikkerheten som nå råder i den globale økonomiske utviklingen. Samtidig er lavere oljepris en kraftig driver for strukturelle og økonomiske endringer både globalt og her hjemme.

Mot bakteppet av den uro og usikkerhet som nå preger det globale omgivelsesbildet, og et Europa som halter med svekket drahjelp fra fremvoksende økonomier, vil det være ekstra viktig med en offensiv maritim strategi og tydelige politiske signaler som bekrefter og forsterker hensynet til konkurransedyktighet og forutsigbarhet i de norske rammebetingelsene. Aktiv maritim politikk vil gi resultater.

Konkurransedyktige maritime rammevilkår

Attraktiviteten til Norge som maritimt vertsland handler om at de maritime rammebetingelsene må være stabile, forutsigbare og internasjonalt konkurransedyktige. Norges Rederiforbund mener at de maritime rammebetingelsene bør styrkes gjennom grepene som presenteres i de følgende avsnittene.

Figur 55: Hvor viktig er følgende maritime rammevilkår for rederienes lokalisering i Norge?



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Figur 56: Utviklingen i antall skip i den norske rederiskatteordningen

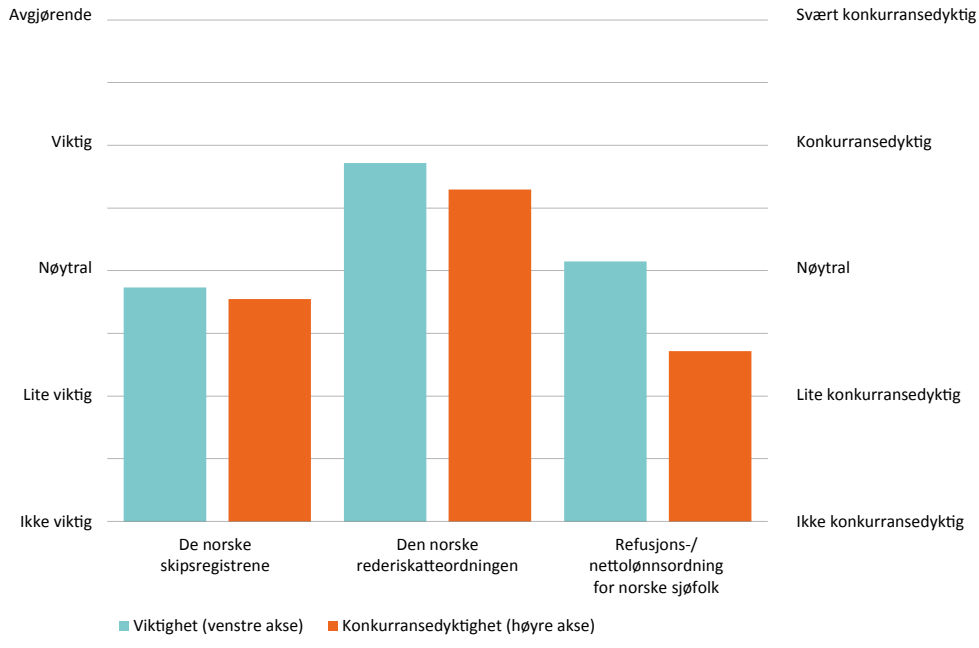
KILDE: SENTRALSKATTEKONTORET FOR STORBEDRIFTER

Konkurransedyktig rederibeskatning

Uten norske rederier mister den maritime næringen den viktigste innovasjons- og nyskapingsdriveren. Innføringen og videreutviklingen av et konkurransedyktig norsk rederiskattesystem i 1996 og i 2007 var viktige tiltak som ga sterk flåtevekst innenfor den norske rederiskatteordningen. I løpet av de fem siste årene har antall skip i ordningen steget med opp mot 80 prosent og er nå over 1450 skip. Rederiskatteordningen er i så måte ikke bare en suksess, men også en nødvendighet for å kunne opprettholde Norges attraktivitet som vertsland for rederier og annen maritim virksomhet. Det er derfor viktig å vedlikeholde konkurransekraften i den norske rederiskatteordningen slik at rederiene opplever det som attraktivt å satse i og fra Norge.

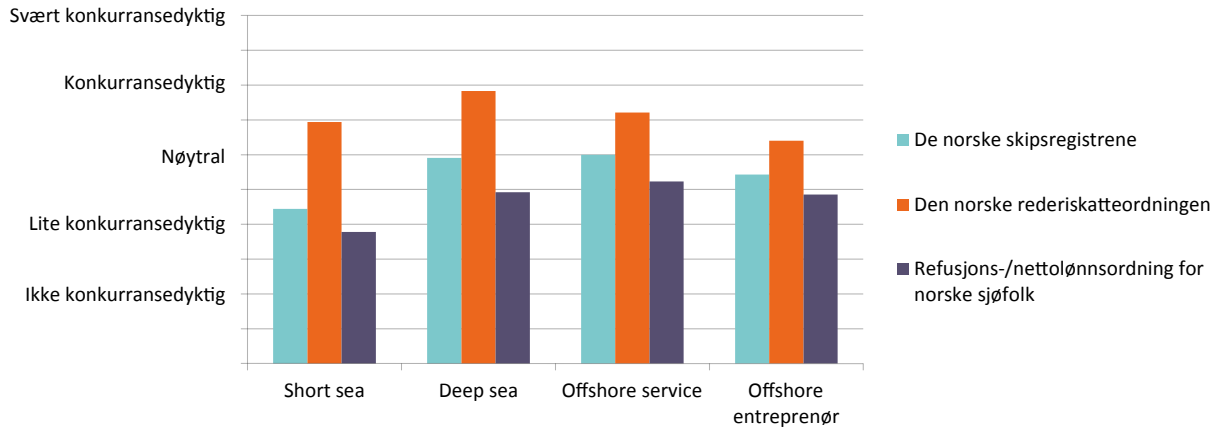
Den norske rederiskatteordningen anses som en svært viktig premiss for virksomhetenes tilstedeværelse i Norge. Samtidig anses rederiskatten som konkurransedyktig, i motsetning til både de norske skipsregistrene og nettolønnsordningen for norske sjøfolk. Skipsregistrene anses som mindre viktig for lokaliseringen i Norge, og konkurransedyktigheten anses også som lav. 1 av 3 rederier oppgir at de er viktige eller avgjørende. For nettolønnsordningen er situasjonen noe annerledes. Mens 45 prosent av rederiene oppgir at nettolønnsordningen er avgjørende eller viktig for deres lokalisering i Norge, oppgir

Figur 57: Hvor viktig og konkurransedyktig er følgende rammevilkår for rederienes lokalisering i Norge?



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Figur 58: Hvor konkurransedyktige vurderer rederiene følgende maritime rammevilkår å være?



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

over halvparten at ordningen ikke er eller er lite konkurransedyktig.

Offshore service-rederiene er gruppen som legger størst vekt på både skipsregistrene og nettolønnsordningen for sin lokalisering i Norge. Skipsregistrene anses av denne gruppen som relativt konkurransedyktige, mens nettolønnsordningen vurderes som lite konkurransedyktig. Så mange som halvparten av respondentene i denne gruppen vurderer ordningen som ikke eller lite konkurransedyktig. Det er dermed et stort gap mellom vekten rederiene tillegger ordningens betydning for deres lokalisering og vurderingene av hvor konkurransedyktig de mener at ordningen er.

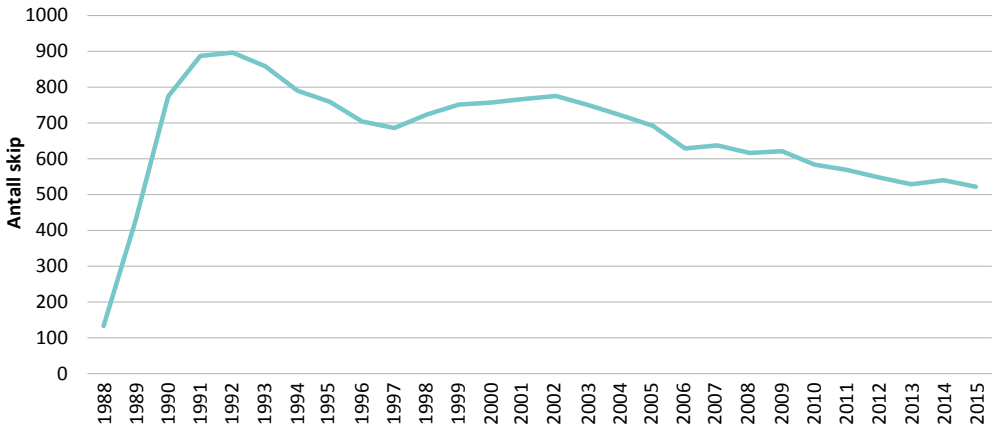
Konkurransedyktig nettolønnsordning for sjøfolk

Norske sjøfolks kompetanse og erfaring er viktig for innovasjon og nyskaping i den maritime næringen. En konkurransedyktig nettolønnsordning for norske sjøfolk vil bidra til å sikre rekrutteringen av norske sjøfolk på norskregistrerte skip. Ordningen er en god investering i innovasjon og kompetanse. En konkurransedyktig ordning vil gi rederiene insentiver til å sysselsette flere norske sjøfolk på skip i utenriksfart. I tillegg vil rekrutteringen også styrkes gjennom økt bruk av lærlinger og andre opplæringsstillinger om bord. Den gjeldende refusjonsordningen (nettolønnsordningen) er ikke lenger konkurransedyktig.

Konkurransedyktig norsk flagg

Skipsfarten reguleres i stor grad av internasjonale regler. Internasjonal virksomhet må ha like regler for alle aktører, uavhengig av registreringsland. Et konkurransedyktig NIS må derfor hvile på et internasjonalt regelverk som praktiseres uten særnorske fortolkninger. NIS skal fortsatt være et kvalitetsregister.

Figur 59: Utviklingen i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS)

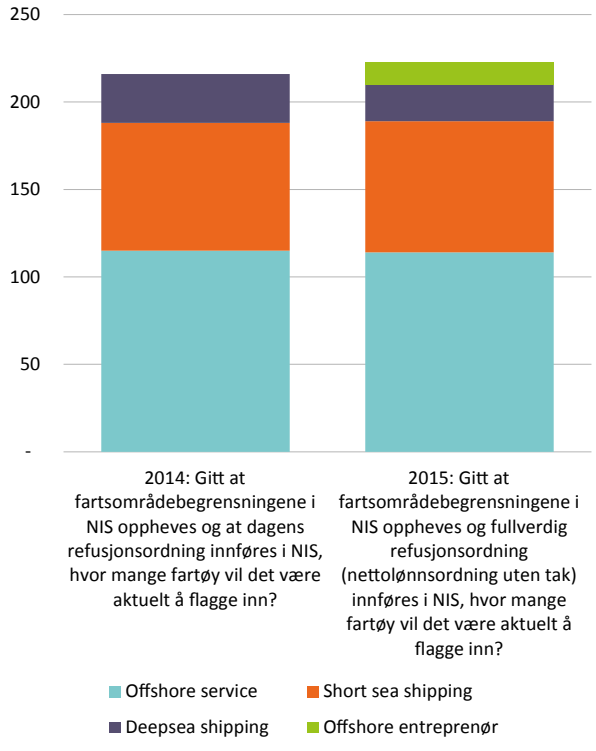


KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Fartsområdeutvalget har overlevert sine rapporter til regjeringen. Det er viktig at regjeringen nå viser gjennomføringskraft og raskt følger opp utvalgsarbeidet.

Et stort antall skip under nasjonalt flagg er en viktig forutsetning for at Norge fortsatt skal kunne påvirke skipsfartspolitikk og -lovgivning internasjonalt. Det gjelder særlig i FNs sjøfartsorganisasjon, IMO. Skal Norge opprettholde og videreutvikle denne innflytelsen, er det derfor avgjørende at NIS-registeret ikke forvitrer. Skal NIS være et attraktivt registreringsalternativ må det være konkurransedyktig. Som figur 60 viser, og som det ble vist i kap. 2 Status og utviklingstrekk 2015, har antall skip i NIS falt med 25 prosent de siste 10 årene, og hele 42 prosent siden toppåret i 1992 da 896 skip var registrert i NIS.

Figur 60: Innflaggingspotensialet i antall skip ved gitte betingelser



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Det er stor konkurranse blant registrene om å tiltrekke seg flest mulig skip. Det er nær sammenheng mellom nasjonale rammebetingelser og antall skip under nasjonalt flagg.

For å styrke Norges posisjon som attraktivt maritimt vertsland, mener Norges Rederiforbund at fartsområdebegrensningene i NIS må fjernes. Disse begrensningene oppgis av rederiene som den viktigste årsaken til at de benytter seg av utenlandske flagg. Norges Rederiforbund vurderer det som positivt at regjeringen, som oppfølging av Sundvolden-plattformen, våren 2014 nedsatte et utvalg for å vurdere fartsområdebegrensningene i NIS. Fartsområdeutvalget har overlevert sine rapporter til regjeringen som inneholder forslag til ny maritim politikk. Det er viktig at regjeringen nå viser gjennomføringskraft og raskt følger opp utvalgsarbeidet.

Potensiell økt innflagging avhenger særlig av tre faktorer; oppmyking av de særnorske fartsområdebegrensningene, konkurransedyktig nettolønnsordning for norske sjøfolk innenfor alle segmenter av utenriks skipsfart, både i NOR og NIS, og et høyt service- og kvalitetsnivå hos Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene.

Mange rederier oppgir at de vil vurdere innflagging til NIS dersom disse elementene kommer på plass, og da spesielt dersom fartsområdebegrensningene oppheves. I konjunkturundersøkelsen summerer det totale innflaggingspotensialet seg til 223 skip. Tallet baserer seg på rederienes anslag på antall fartøyer som er aktuelle å flagge inn dersom fartsområdebegrensningene i NIS oppheves, fullverdig nettolønnsordning (uten tak) innføres i NIS og service- og kvalitetsnivået i Sjøfartsdirektoratet oppleves som konkurransedyktig sammenlignet med profesjonelle, utenlandske flaggadministrasjoner.

FOTO: GRIEG STAR

92 prosent av rederiene oppgir at redusert sats i formuesskatten er viktigere enn økt bunnfradrag.

4.3 God eierskapspolitikk er god næringspolitikk

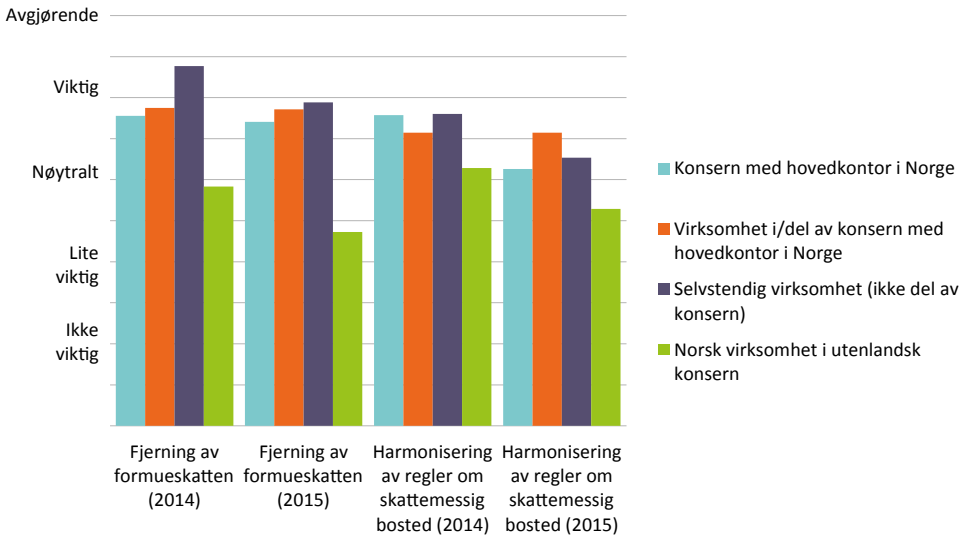
Dagens eierbeskatning er ikke konkurransedyktig

Konkurransedyktige rammebetingelser for eierskap er sentralt for videreutviklingen av den maritime verdiskapingen i Norge. Aktive private eiere er viktig for å opprettholde en sterk rederinæring og for å tilføre hele den maritime næringen sentrale innovasjonsimpulser. Innovasjonen og nyskapingen i den norske rederinæringen er i stor grad drevet av entreprenørskap. God eierskapspolitikk er god næringspolitikk.

Dagens eierbeskatning er ikke konkurransedyktig. Det er særlig skatteregler (skattetyper) som anses som særnorske som svekker konkurransedyktigheten til norsk skipsfartsnæring og privat eierskap.

Formuesskatten kan i stor grad anses som en særnorsk skattetype. Blant OECD-landene er det kun Sveits og Frankrike som praktiserer en form for formuesskatt. Rederiforbundets hovedargumenter mot formuesskatten er at den er en særskatt på norsk privat eierskap som systematisk diskriminerer norske private eiere i forhold til utenlandske eiergrupper og offentlig eierskap.

Figur 61: Viktigheten av rammevilkår for privat eierskap for fire typer virksomheters lokalisering i Norge



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Fjerning av arveavgiften var et viktig og positivt bidrag til å styrke rammevilkårene for norsk privat eierskap.

Formuesskatten svekker insentivene til å fornye virksomheten, da formuesverdien for eldre, langt nedskrevne driftsmidler vil være betydelig lavere enn for nye driftsmidler. Dette svekker produktivitetsveksten og innovasjonstakten. Formuesskatt ilignes regelmessig på eierskap (aksjer, andeler mv.), uavhengig av selskapets lønnsomhet og likviditet. Dersom eierne må ta ut utbytte for å betale formuesskatten medfører dette at selskapene blir spesielt sårbare i nedgangstider.

Norges Rederiforbund mener derfor at formuesskatten må avvikles.

I konjunkturundersøkelsen svarer 63 prosent av rederiene at fjerning av formuesskatt er viktig for virksomhetens lokalisering i Norge, mens 58 prosent uttrykker det samme om harmonisering av regler om skattemessig bosted.

3 av 4 rederier opplyser om at endringen i formueskatt som trådte i kraft i 2015 har gjort privat norsk eierskap vesentlig mer konkurransedyktig.

Når det kommer til hvilket element i innretningen av formuesskatten som er viktigst for verdiskapingen i virksomhetene, svarer nesten samtlige rederier (92 prosent) at redusert sats er viktigere enn økt bunnfradrag. Det er for øvrig ingen vesentlige forskjeller mellom rederigruppene i svarene på spørsmålene om formuesskatt og bostedshamonisering.

Reglene om skattemessig bosted skaper utfordringer for internasjonale eiere med skipsfartsvirksomhet i Norge. Dette gjelder særlig kravet om at gjennomsnittlig oppholdstid i Norge er begrenset til 90 dager i året over en treårs periode dersom eieren skal unngå å anses som skattemessig bosatt i Norge. Dette oppleves som en for kort oppholdstid for at eieren skal kunne ivareta eierposisjoner og virksomhet på en forsvarlig måte. Dette gjelder særlig for bedrifter med et aktivt og industrielt fokusert eierskap.

De særnorske reglene om skattemessig bosted er heller ikke i takt med reglene i landene rundt oss. Til sammenligning er gjennomsnittlig oppholdstid i de andre nordiske landene seks måneder. Dette fører til at Norge blir mindre attraktivt som lokaliseringssted for internasjonal kapital. Rederiforbundet mener at reglene om skattemessig bosted må harmoniseres med landene rundt oss.

Arveavgiften, som ble fjernet 1. januar 2014, var et viktig og positivt bidrag til å styrke rammevilkårene for norsk privat eierskap.

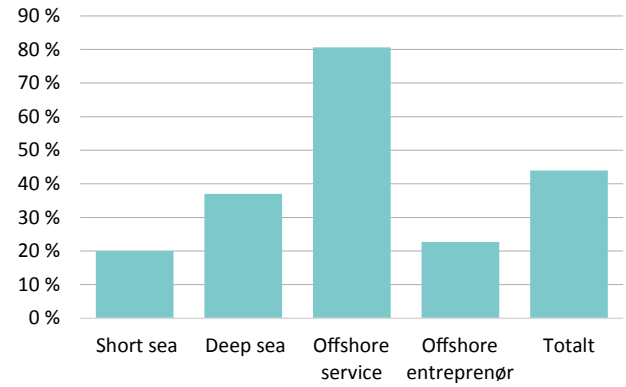
Konkurransedyktig eksportfinansierings- og garantitilbud

Norske rederier representerer en betydelig del av ordremassen ved norske verft, og skaper store verdier for lokalsamfunnene langs kysten. Gode eksportfinansierings- og garantiordninger gjennom Garanti-Instituttet for Eksportkreditt (GIEK) og Eksportkreditt Norge AS, er helt avgjørende for den maritime næringens konkurransekraft og sysselsetting. Et velfungerende eksportfinansierings- og garantitilbud som sikrer tilgangen til finansiering av svært kapitalkrevende investeringer er viktig.

I konjunkturundersøkelsen ble det spurt om rederienes vurderinger av vilkårene i Eksportkreditt Norge og GIEK. Resultatene i undersøkelsen viser ingen forskjell i opplevd viktighet mellom disse to institusjonene. Imidlertid sier rederiene seg mer fornøyd med hvordan vilkårene for eksportkreditter praktiseres sammenlignet med eksportgarantier. Hva gjelder dokumentasjonskravene for eksportkreditter og eksportgarantier, finner vi ingen signifikant forskjell i rederienes vurderinger av Eksportkreditt Norge og GIEK. Imidlertid vurderes dokumentasjonskravene som mindre omfattende nå enn for ett år siden.

Vi finner den høyeste andelen rederier som oppgir at ordningene er relevant for deres virksomhet blant offshore service-rederiene. Denne gruppen rederier oppfatter både GIEK og Eksportkreditt Norge som viktigere for sin virksomhet enn det de øvrige rederiene gjør. Offshore service-rederiene oppfatter også at vilkårene som knyttes til garantier og eksportkreditter er romsligere/mer fleksible enn hva de øvrige rederigruppene gjør. Når det gjelder dokumentasjonskravene tilknyttet garantier og eksportkreditter oppfattes disse av offshore service-rederiene som mer omfattende enn det de øvrige rederiene oppfatter dem som.

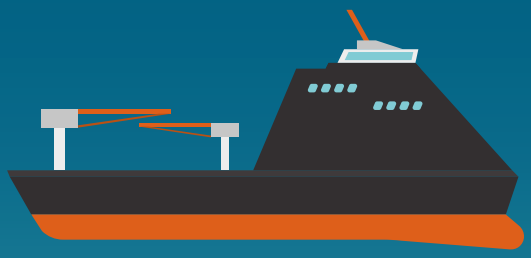
Figur 62: Andel rederier som sier at de norske eksportfinansieringsordningene er relevante for sin virksomhet?



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

FOTO: SCANPIX

VERDIKJEDEN OFFSHORE



Avanserte oppdrag under krevende forhold har ført til at norske rederier har utviklet, eier og driver den mest avanserte offshore- og riggflåten i verden. Den teknologiske utviklingen har ført til at skip og rigger befinner seg i alle deler av verdikjeden offshore.

PRODUKSJON

TRANSPORT

PRØVEBORING

AVVIKLING OG DEMONTERING

LETING OG UNDERSØKELSE

INSTALLASJON OG DRIFT
AV UNDERVANNSINSTALLASJONER

Lav oljepris, høye kostnader og lavere aktivitetsnivå på norsk sokkel utfordrer nå en hel næring.

4.4 Attraktiv norsk sokkel

I 50 år har rederiene bidratt avgjørende til utviklingen av norsk sokkel, og det har skjedd en betydelig «maritimisering» av virksomheten på sokkelen. Teknologisk utvikling har ført til at skip og rigger er i alle deler av verdikjeden offshore.

Rederiene deltar i alle faser av petroleumsaktiviteten, fra de første seismiske undersøkelser til produksjon og nedstengning av avsluttede felt. Medlemmene i Norges Rederiforbund drifter i hovedsak alle de flytende riggene på norsk sokkel.

Norske selskaper kontrollerer 50 flyttbare offshore-innretninger, de fleste borerigger. Den mest avanserte og moderne offshoreflåten i verden, som teller over 630 fartøy, kontrolleres av norske rederier. Det gjør Norge til verdens nest største maritime offshorenasjon i antall fartøyer, etter USA. Ser vi på utviklingen de siste ti årene, har denne flåten hatt en markant økning.

Lav oljepris, høye kostnader og lavere aktivitetsnivå på norsk sokkel utfordrer nå en hel næring.

Norges største næring

Verdens energibehov er økende. Leveranser av olje og gass fra Norge vil utgjøre en viktig del av energietterspørselen i mange år fremover. Norsk petroleumsproduksjon er ledende med hensyn til teknologi og lave utslipp til luft og vann.

I dag er petroleumsvirksomheten Norges største næring målt i verdiskaping, skatteinntekter og eksportverdi. Petroleumsnæringen sysselsetter direkte og indirekte 330 000 personer over hele landet og bidrar til nærings-, teknologi- og samfunnsutvikling.

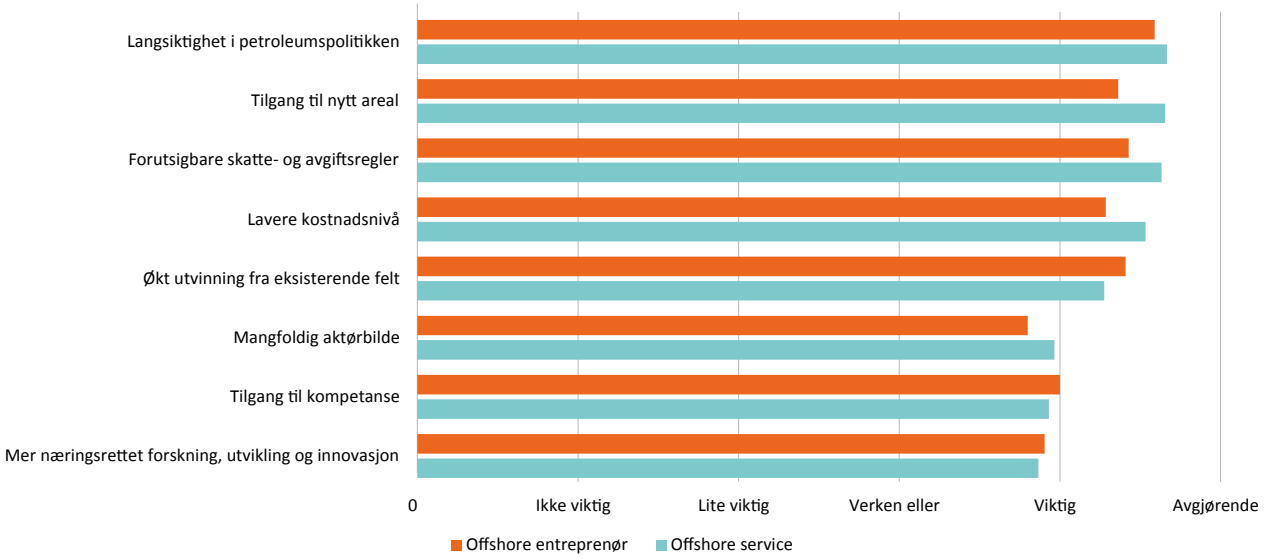
Norsk sokkels konkurransekraft under press

Norsk sokkel har et betydelig potensiale og gir fortsatt svært gode muligheter for langsiktig verdiskaping. Tema knyttet til norsk sokkels konkurransekraft er viktig både fordi vi ønsker å høste grunnrenten fra våre egne olje- og gassressurser på en effektiv, sikker og miljøvennlig måte, og fordi norsk sokkel er hjemmebane og arena for utvikling av internasjonal konkurransekraft for oljeselskaper og hele den norske leverandørindustrien.

Norsk sokkels konkurransekraft er under press, både som følge av at andre sokkelprovinser er blitt mer tilgjengelige og attraktive, og fordi teknologiskift har gjort andre energikilder tilgjengelige på en måte som påvirker både olje- og gassprisene. Tema knyttet til forutsigbare skatte- og avgiftsregler, aktivitetsnivå, aktørbilde, kostnadsnivå og kompetanse er derfor viktige.

Figuren under viser hvordan åtte ulike tiltak for å sikre norsk sokkels attraktivitet rangeres av offshore service-rederiene og offshore entreprenørene. Nesten alle rederiene svarer at langsiktighet i petroleumspolitikken, tilgang på nytt areal, samt forutsigbare skatte- og avgiftsregler er viktig eller avgjørende, henholdsvis 96, 96 og 94 prosent har svart dette for de tre faktorene.

Figur 63: Hvor viktig er følgende tiltak for å sikre norsk sokkels attraktivitet?



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Figur 64: Faktorer som påvirker norsk sokkels attraktivitet

Langsiktighet i petroleumspolitikken anses som viktigst. 67 prosent mener at det er avgjørende, og ytterligere 29 prosent mener at det er viktig. Et mangfoldig aktørbilde samt mer næringsrettet forskning, utvikling og innovasjon anses som minst viktig. Det er likevel 2 av 3 rederier som mener at mer næringsrettet forskning, utvikling og innovasjon er viktig.

Det er ingen signifikante forskjeller i vurderingene til offshore service-rederiene og offshore entreprenørene. Likevel kan det påpekes at offshore service-rederiene legger noe mer vekt på tilgang til nytt areal og et lavere kostnadsnivå som betydningsfulle faktorer for norsk sokkels attraktivitet, mens offshore entreprenørene legger vekt på forutsigbare skatte- og avgiftsregler og økt utvinning fra eksisterende felt.

Det er heller ingen vesentlig forskjell i vurderingene av sokkelens attraktivitet mellom virksomheter med norsk eller utenlandsk eierskap, eller mellom ikke-noterte og børsnoterte selskaper.

Langsiktighet i petroleumspolitikken

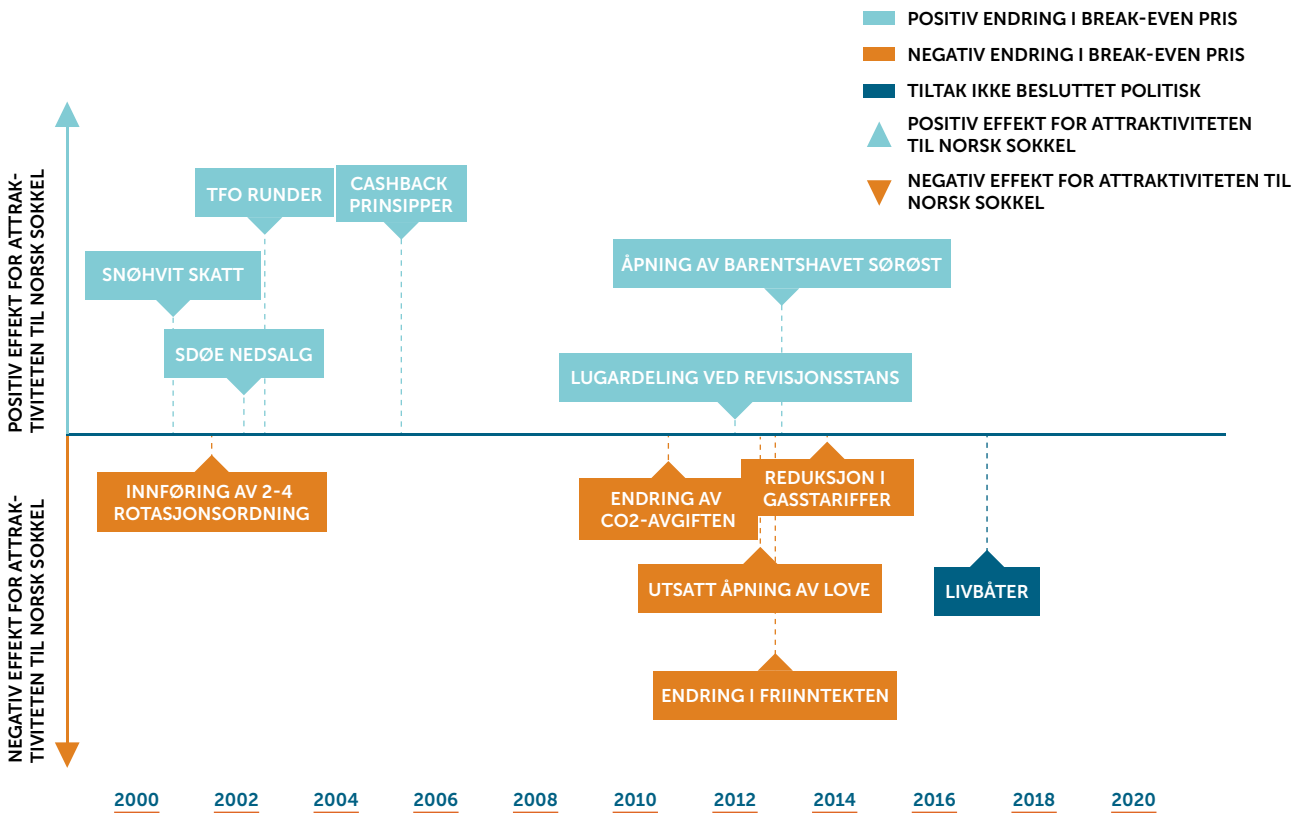
Flere av utviklingstrekkene ved norsk sokkel kan spores tilbake til de store internasjonale trendene, som oljepris og internasjonalt kostnadsnivå. Men norsk petroleumspolitikk er også avgjørende for å sikre et høyt og jevnt aktivitetsnivå på sokkelen. Det er viktig at petroleumspolitikken baserer seg på at olje- og gassvirksomheten er av svært langsiktig karakter.

På starten av 2000-tallet ble det innført en rekke tiltak som har bidratt til å styrke attraktiviteten til norsk sokkel. Skatteregimet for Snøhvit-utbyggingen, nedsalg i Statens Direkte Økonomiske Engasjement (SDØE), innføring av prinsippene om tildeling i forhåndsdefinerte områder i konsesjonspolitikken, samt endring av petroleumsbeskatningen til «Cashback» prinsippet (som går ut på at myndighetene refunderer skatteverdien, lik 78 prosent, av letekostnader også til selskaper som ikke er i skatteposisjon), var viktige bidrag til å styrke norsk sokkels konkurransekraft.

Rederiene deltar i alle faser av petroleumsaktiviteten, fra de første seismiske undersøkelser til produksjon og nedstengning av avsluttede felt. Hele verdikjeden har et felles ansvar for å redusere kostnadene og å sikre et så jevnt aktivitetsnivå som mulig. Vi mener ressursgrunnlaget på sokkelen vil gi grunnlag for viktig verdiskaping i mange tiår fremover.

Leting, både i nye og modne områder, er nøkkelen til langsiktig verdiskaping i petroleumsnæringen. For å opprettholde letingen er det viktig at regjeringen legger opp til å tilby attraktivt areal, både gjennom de årlige TFO-rundene og i nummererte runder. Norges Rederiforbund vurderer det som svært positivt at regjeringen i januar 2015 lyste ut 23. konsesjonsrunde. Det er første gang siden 1994 at det er utlyst blokker i et nytt leteområde.

Figur 65: Endringer i rammevilkår på norsk sokkel



KILDE: RYSTAD ENERGY

Skal Norge opprettholde den verdensledende kompetansen som er utviklet over tid, er det avgjørende med et høyt og forutsigbart aktivitetsnivå i hjemmemarkedet.

I 23. konsesjonsrunde ble det lyst ut 57 blokker eller deler av blokker, fordelt på 3 i Norskehavet og 54 i Barentshavet. Det har vært stor interesse fra selskapene om å lete i disse områdene.

Viktig med høyt og jevnt aktivitetsnivå

Norges Rederiforbund arbeider for å sikre et høyt og jevnt aktivitetsnivå på norsk sokkel. Skal Norge opprettholde den verdensledende kompetansen som er utviklet over tid, samt en fremtidig fornuftig ressursutnyttelse på norsk sokkel, er det avgjørende med et høyt og forutsigbart aktivitetsnivå i hjemmemarkedet.

De siste årene er det gjort store oljefunn som Johan Sverdrup i Nordsjøen. Dette er et betydelig funn selv i global målestokk, som vil gi et viktig tilskudd til oljeproduksjonen mot slutten av inneværende tiår.

For å nå målsetningen om lønnsom produksjon i et langsiktig perspektiv, må det gjøres mange funn i årene som kommer. Uten nye betydelige funn vil produksjonen falle og verdiskapingen reduseres utover 2020-tallet. Derfor er det avgjørende å opprettholde en tilstrekkelig høy leteaktivitet over tid. Det vil kun være mulig dersom en legger til rette for utforsking også av nytt areal. Det er fortsatt store, uåpnede områder på norsk sokkel. Dette betyr at det finnes gode muligheter for å gjøre betydelige funn også i fremtiden.

Jevn tilførsel av leteareal er en viktig forutsetning for å opprettholde investerings- og kompetansenivået i næringen i tillegg til å opprettholde produksjonen over tid. Dette mener vi må danne grunnlaget for langsiktig verdiskaping og statlige inntekter, hvor målsettingen er å produsere mest mulig av de økonomiske ressursene på norsk sokkel.

Det er noen flere rederier som vurderer tilgang til nytt areal som viktig eller avgjørende i år sammenlignet med fjorårets spørreundersøkelse. 57 prosent av respondentene i årets undersøkelse sier at tilgang til nytt areal er avgjørende, mens 39 prosent vurderer tiltaket som viktig.

Forutsigbare skatte- og avgiftsregler er avgjørende

Virksomheter som driver på norsk sokkel er kapitalintensive og involverer investeringsbeslutninger med en lang tidshorisont. Skattesystemet er en viktig del av rammevilkårene for denne virksomheten. Norges Rederiforbund vil understreke betydningen av at det norske skattesystemet er stabilt og forutsigbart for næringslivet, slik at forutsetningene for ulike investeringsbeslutninger ikke endres unødvendig.

I Sundvolden-plattformen slås det fast at regjeringen vil sikre næringen forutsigbare og langsiktige skatte- og avgiftsregler. Regjeringen vil også vurdere endringer i petroleumsskattesystemet som kan bedre ressursforvaltningen og øke utvinningsgraden i felt i drift og i marginale felt. Rederiforbundet mener at dette er viktige målsetninger, men understreker betydningen av at dette også må følges opp i praksis.

I konjunkturundersøkelsen fremgår det at respondentene vurderer skatte- og avgiftsregimet som den nest mest avgjørende faktoren som påvirker norsk sokkels attraktivitet. 63 prosent av offshore service-rederiene og offshore entreprenørene sier at dette er avgjørende, mens 31 prosent mener det er viktig.

Kostnadsnivået må ned

Kostnadsnivået på norsk sokkel er på et så høyt nivå at det diskuteres hvorvidt deler av næringen er i ferd med å tape i den internasjonale konkurransen. Viktige elementer av dette er særnorske krav til teknisk regelverk som begrenser mobilitet av rigger mellom norsk og utenlandsk sokkel. Lite systematisk bruk av kost-nytte-vurderinger for HMS-tiltak og regulatoriske pålegg virker også kostnadsdrivende. Høye personalkostnader som følge av høyt lønnsnivå og 2–4 rotasjonsordning virker som en kraftig driver på lønnskostnadene i hele den offshorerelaterte verdikjeden. Rotasjonsordningen er vokst frem som følge av både lovmessige og avtalefestede forhold. Rederiforbundet mener at dette er forhold som må diskuteres innenfor rammen av et tre-partssamarbeid mellom myndigheter, arbeidstakersiden og arbeidsgiversiden.

Etter tilgang på nytt areal, er et lavere kostnadsnivå den faktoren som skiller mest mellom offshore service-rederiene og offshore entreprenørene. Likevel mener flertallet, 57 prosent, at et lavere kostnadsnivå er avgjørende for å sikre norsk sokkels attraktivitet, mens 29 prosent vurderer det som viktig.

FOTO: MAERSK

Mangfoldig aktørbilde sikrer innovasjon

Dagens arbeidsdeling mellom oljeselskaper og hoved- og underleverandører er basert på solid forretningsmessig erfaring, og er den beste måten å oppnå innovasjon, kvalitet og kostnadseffektivitet på. Oljeselskapene har de siste tiårene rendyrket sin kjernekompetanse, som særlig er knyttet til geologisk forståelse, reservoarbehandling, risikostyring, og det å være prosjektleder for sine leverandører for best mulig gjennomføring av krevende prosjekter.

Dette tillater samtidig leverandørene på flere nivåer til å rendyrke sine kjernekompetanser. Det høye kompetansenivået som oppnås på denne måten har gitt den norske petroleumsklyngen en globalt kunnskapsledende posisjon. Med oljeselskapene som krevende sluttkunder for det mange anser som verdens beste leverandørindustri, sikrer man et lagarbeid som gjør aktørene i stand til å møte store og vanskelige utfordringer.

Tydelig rollefordeling mellom kunde og leverandør har sikret et velfungerende samarbeid og gode konkurranseforhold på norsk sokkel. Det er svært viktig for funksjonaliteten og videreutviklingen av den norske petroleumsklyngen at denne effektive arbeidsdelingen fortsetter.

Et mangfoldig aktørbilde ble av litt over halvparten av rederiene i konjunkturundersøkelsen i 2014 vurdert som avgjørende, mens 2 av 7 rederier (28 prosent av respondentene) mente dette var viktig for å sikre norsk sokkels attraktivitet. I år har andelen som mener at aktørbildet er avgjørende for attraktiviteten minket til 29 prosent, mens de som mente at det var viktig har økt til 39 prosent.

Tilgang på kompetanse

En styrking av kompetansegrunnlaget er et viktig tiltak for å øke konkurranseevnen for norsk sokkel. Norske bedrifter har satset systematisk på fagutdanning, kompetanseheving og videreutdanning, og det er utviklet en kultur for samarbeid på tvers av fag- og utdanningsgrupper. Det gir bedriftene fleksibilitet og omstillingsevne og en evne til å finne de smarteste løsningene. Det er viktig å ha oppmerksomhet mot alle deler av kompetansepolitikken, så vel fagutdanning og fagskole som høyere akademisk utdanning og ikke minst forskning.

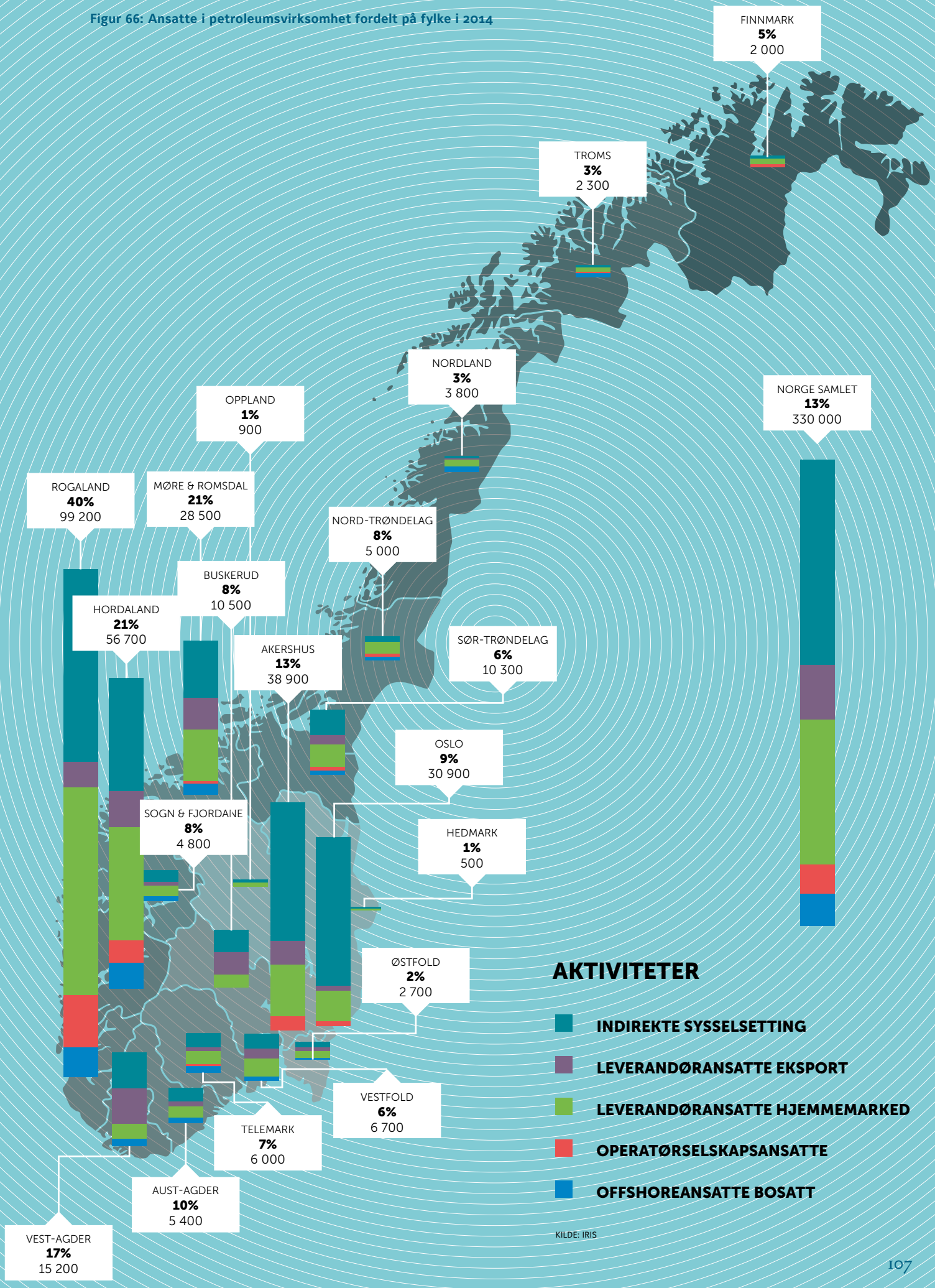
Godt over halvparten av rederiene oppgir i undersøkelsen at tilgang til kompetanse er viktig eller avgjørende for norsk sokkels attraktivitet. Offshore service-rederiene og offshore entreprenørene er helt på linje her.

Behov for økt petroleumsforskning

Forskningsinnsats rettet mot olje- og gassektoren gir også høy samfunnsmessig avkastning. Det er et stort behov for økte offentlige bevilgninger til petroleumsforskning. Offentlige bevilgninger øremerket til forskningssektoren gjennom Forskningsrådet, som i en årrekke sto på stedet hvil, tilsvarer så vidt over en promille av statens inntekter fra næringen. Samtidig har kostnadsøkningen i sektoren vært stor. Det påvirker også FoU-kostnadene, slik at det har vært en betydelig reell nedgang i offentlig innsats på petroleumsforskning.

Med de store utfordringene norsk sokkel står overfor, er utvikling av kostnadseffektiviserende, sikker og miljøvennlig teknologi tidskritisk. 2 av 3 rederier svarer i årets undersøkelse at det er viktig eller avgjørende med mer næringsrettet forskning for å sikre norsk sokkels attraktivitet.

Figur 66: Ansatte i petroleumsvirksomhet fordelt på fylke i 2014



KILDE: IRIS

Ett enkelt skip kan ta lastevolumer som tilsvarer flere hundre trailere av norske veier.

4.5 Sjøveien er miljøveien

Nærskipsfarten spiller en avgjørende rolle for næringslivets transportbehov og norsk industris konkurransekraft. Nærskipsfarten bidrar med verdiskaping og arbeidsplasser, og er en viktig aktør i den norske maritime klyngen. Rederier i nærskipsfart transporterer alle typer varer, samt passasjerer, mellom havner i Europa. Nærskipsfarten representerer broen til Europa for norsk eksport og import, og er av avgjørende betydning for norsk industri. De norske aktørene konkurrerer ikke bare med nærskipsfartsrederier i Europa, men også mot landtransport på vei og jernbane.

Ett skip i nærskipsfart kan løfte flere hundre trailere av veien

Sjøveien er miljøveien. En svært stor andel av transportvolumene går i lengderetningen av vårt langstrakte, kystnære land. Mye kommer fra, eller skal til, Europa. Hundrevis av trailere går hver dag med fisk og møbler fra Nord-Vestlandet, over fjellet, gjennom bygder og byer og videre til kontinentet. Rapporter fra Transportøkonomisk Institutt viser at det er tungtransporten som står for så godt som all veislitasje på norske veier.

Ett enkelt skip kan ta lastevolumer som tilsvarer flere hundre trailere av norske veier, og det forårsaker bare en brøkdel av klimagassutslippene. Da er det helt meningsløst at store og økende mengder av godstransporten går på vei.

Det fører blant annet med seg:

- et høyere antall ulykker, skadde og drepte i trafikken
- vesentlig større luft- og støyforurensning med konsekvenser for klima, miljø og helse
- kraftig slitasje av og redusert kapasitet i veinettet
- unødige køer og tidskostnader som svekker næringslivets konkurranseevne.

Målrettet satsing for å styrke sjøtransportens relative konkurransekraft etterlyses

Det er bred politisk enighet om målsettingen om å flytte gods fra land til sjø, og gjennom Nasjonal Transportplan 2014–2023 er det satt av 3 mrd. kroner til å styrke sjøtransporten.

En rapport fra Riksrevisjonen i 2014 bekrefter Rederiforbundets vurderinger om at de politiske ambisjonene ikke blir fulgt opp av handling eller tiltak. Veinettet overtar en økende andel av et stadig voksende transportarbeid, stikk i strid med en bærekraftig utvikling, politiske målsettinger og sunn fornuft.

Mens stadig flere trailere dundrer over fjell, gjennom daler og inn i bygd og byer, blir det dyrere og vanskeligere å frakte gods på kjøl. De myndighetsbestemte kostnadsforskjellene er økt – ikke redusert – de senere årene, i favør av veitransport. Sjøtransportens infrastruktur er i langt større grad brukerfinansiert, og vi ser at sjøtransporten i særdeleshet betaler for sin egen sikkerhet, og at

FOTO: SCANPIX

Som et langstrakt land i utkanten av de store markedene, er vi mer enn de fleste andre land avhengige av effektive logistikk- og transportløsninger.

avgiftene og gebyrene er flere og høyere. For inneværende år betaler skipene om lag 750 millioner kroner bare i losavgifter til Kystverket. I tillegg kommer store beløp i havneavgifter, som varierer fra havn til havn.

Det er behov for effektivisering, modernisering og en tydeligere sikkerhetsorientering av den myndighetsdrevne trafikkavviklingen til sjøs. Sjøtrafikken har i løpet av få år gjennomgått store endringer i takt med den teknologiske og digitale utviklingen. Overvåkingssystemene har blitt bedre, og navigatørenes kompetanse og virksomhetsområder har økt i takt med denne utviklingen. I lys av dette, og basert på reelle kompetanse- og sikkerhetsbehov, er det behov for endringer i lostjenestens og trafikksentralenes omfang og innretning. Det er mangel på kapasitet og effektivitet i havner og bakland, og det må legges til rette for mer effektive havneoperasjoner og et kraftig løft av sjøtransportens infrastruktur både på sjø- og landsiden.

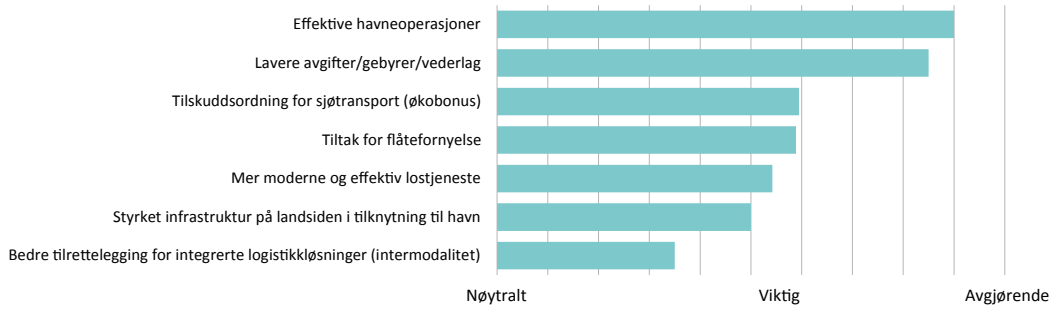
Regjeringen må vise gjennomføringskraft

Det er positivt at regjeringen har tatt grep ved å samle transportetatene i Samferdselsdepartementet. Likevel trengs det en helt annen politisk kraft og tilnærming til disse områdene, som vil bli stadig viktigere fremover.

Oppfølgingen av en helhetlig, nasjonal transportpolitikk har vært lavt prioritert og svakt koordinert mellom de ulike forvaltningsnivåer og departementer. Dette påfører samfunnet store kostnader. Her må regjeringen ta nye grep og vise tydelig gjennomføringskraft. Som et langstrakt land i utkanten av de store markedene, er vi mer enn de fleste andre land avhengige av effektive logistikk- og transportløsninger.

Prognosene for økonomien og for befolkningsutviklingen indikerer en vekst i godstransporten på 35-40 prosent målt i tonnkilometer frem mot 2040. Det forventes sterk relativ vekst i veitransporten, og mindre vekst på sjø. Det gir store utfordringer for hele vårt nasjonale transportsystem. Nøkkelen til å møte dette ligger i en betydelig overføring av gods fra land til sjø.

Figur 67: Hvor viktig er følgende tiltak for short sea-rederiene for å sikre at mer gods fraktes sjøveien?



KILDE: NORGES REDERIFORBUND

Tabell 2: Sammenligning av avgifter, gebyrer og vederlag innen transportsektoren

Kategori	Sjø	Veg	Bane
Statlige	Førstegangsgebyr	Vektgradert årsavgift	Nettleie
	Årsgebyr	Vegbruksavgift	El-avgift
	NOR/NIS registrene		Kjørevegsavgift (over 25 tonn)
	Bunkersoljesølskade sertifikat		
	Losberedskapsavgift		
	Losingsavgift		
	Farledsbevisavgift		
	Sikkerhetsavgift		
Miljø	CO_2 – avgift	CO_2 – avgift	CO_2 – avgift
	NO_x – avgift	NO_x – avgift	NO_x – avgift
	Smøreoljeavgift	Smøreoljeavgift	
	Svovelavgift marint drivstoff	Miljødifferensiert årsavgift	
Lokale avgifter og vederlag til havn	Anløpsavgift		
	Kaivederlag		
	Varevederlag		
	Passasjervederlag		
	Trafikkvederlag		
	ISPS vederlag		
	Isvederlag		
	Levering av vann og strøm (MVA)		
	Renovasjons- / avfallshåndteringsvederlag		
	Ankring, sjøsandopptak, bruk av bøyer		
	Slepeskipstjeneste		
	Fortøyning / Løskast / Havnelosing		
Private instanser	Klarering, Stevedoring	Bompenger (autopass)	
	Vederlag for landverts transport (megling)		

KILDE: TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT/MØREFORSKNING

Figuren nederst på forrige side viser hvordan syv ulike tiltak og rammevilkår for at mer gods kan fraktes sjøveien rangeres av short sea-rederiene. Det store flertall, 7 av 10 short sea-rederier, svarer at effektive havneoperasjoner, tiltak for flåtefornyelse, lavere gebyrer og avgifter, samt en mer moderne og effektiv lostjeneste er viktig eller avgjørende.

Et avgifts- og gebyrregime som styrker sjøtransportens relative konkurransekraft

Myndighetene må sørge for et avgifts- og gebyrregime som styrker nærskipsfartens relative konkurransekraft. Sjøtransporten har om lag fire ganger så mange avgifter, gebyrer og vederlag som veitransporten. Avgifter, gebyrer og vederlag knyttet til lostjenesten, omlasting og anløp i havn representerer de største konkurranseulempene for næringen og fører til at lasten går med lastebil.

Tilskuddsordning for godsoverføring

Det må opprettes en midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring (økobonus) hvor det gis et statlig tilskudd for å velge sjøtransport fremfor landtransport. En slik ordning må imidlertid ikke virke konkurransevridende mellom aktørene innen sjøtransporten.

En mer miljøvennlig og fornyet short sea-flåte

Sjøtransport er den mest energieffektive transportformen. Det er imidlertid et forbedringspotensial når det gjelder flåtens alder, som i snitt er rundt 30 år i dag. Det er behov for å iverksette tiltak for grønn skipsfart gjennom et program for *flåtefornyelse*. Dette programmet må bestå av konkrete tiltak som etablering av en midlertidig vrakpantordning for skip, økte avskrivingssatser for skip i nærskipsfart, toppfinansieringsordning og tilsvarende garantier til markedsvilkår

Forslaget om liberalisering av havnekapitalen vil kunne bidra til å svekke sjøtransportens konkurransekraft

fra Eksportkreditt Norge AS og GIEK, vil bidra til en mer konkurransedyktig, mer miljøvennlig og moderne flåte. Propel AS, i samarbeid med Vista Analyse, har på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet, utredet i hvilken grad en tilskuddsordning for kondemnering av skip i nærskipsfarten kan bidra til utfasing av eldre skip, og i så fall i hvilken grad dette bidrar til en omstrukturering av nærskipsfarten og en forbedret miljøprofil på flåten. Utredningen er oppfølging av Sundvolden-plattformen, og det er viktig at regjeringen følger opp med konkrete tiltak for flåtefornyelse.

Halvparten av short sea-rederiene oppgir i undersøkelsen at flåtefornyelse er et viktig tiltak for å få mer gods over på kjøl, mens 28 prosent sier at tiltaket er *avgjørende*.

Lostjenesten må effektiviseres og moderniseres

Lostjenesten er i dag 100 prosent brukerfinansiert, og næringen betaler alene 750 millioner kroner i losavgifter årlig. Vi mener at staten må bære en større andel av disse kostnadene og bidra til en mer effektiv tjeneste. Lostjenesten må også skilles helt ut av Kystverket slik at forvaltning og drift får et helt tydelig skille. Det er avgjørende at det legges til rette for økt bruk av farledsbevis.

I svarene fra konjunkturundersøkelsen fremgår det at 70 prosent av de spurte short sea-rederiene mener tiltaket en effektiv og moderne lostjeneste er viktig eller avgjørende i arbeidet med overføring av gods fra land til sjø.

Effektivisering av havnene og havneterminalene

Det må legges til rette for at *havnene blir effektive knutepunkt for godstransport*. For å lykkes med dette må havnestrukturen optimaliseres, regelverket forenkles og brukerfinansieringen reduseres. Regjeringen offentliggjorde i januar i 2015 «Nasjonal havnestrategi – Regjeringens strategi for effektive havner for å få mer gods på sjø». Forslaget i strategien om liberalisering og frigivelse av havnekapitalen er et tiltak vi mener vil kunne bidra til å svekke sjøtransportens konkurransekraft. Vi er bekymret for at kommunene som eiere av havnene vil tappe havnene for kapital og at sjøtransportens avgifter og vederlag til havnene vil økes som en konsekvens av dette.

Effektiviseringen må ha høy prioritet. Målet må være å redusere enhetskostnadene for håndtering av last i havn samt redusere tid i havn for skip og lastebil. Det er også behov for en langt mer effektiv organisering av laste- og losseoperasjonene i havnene. Det vil sikre en bedre utnyttelse av kostbar infrastruktur i havn.

I konjunkturundersøkelsen er det ingen short sea-rederier som vurderer tiltaket som ikke viktig eller lite viktig. Dette er også det eneste tiltaket dette gjelder for. Det er stor oppslutning om viktigheten av at myndighetene prioriterer dette tiltaket i det videre arbeidet med å innfri ambisjonene om mer gods fra land til sjø.

Behov for styrket infrastruktur i tilknytning til havnene

Det er et stort behov for et kraftig løft av sjøtransportens infrastruktur. I tillegg til vedlikehold av farleder, er det viktig å tilrettelegge for infrastruktur til og fra havn i form av vei- og banetilknytning. Dette er avgjørende for å oppnå helhetlige transportkjeder og effektiv veksling mellom transportformene.

FOTO: LARVIK HAVN

FOTO: SOLSTAD

4.6 Offensiv kompetansepolitikk

Maritim kompetanse

Norges Rederiforbund arbeider for at medlemsbedriftene skal ha tilgang på kompetent arbeidskraft til en konkurransedyktig pris. Vi har stort fokus på det norske utdanningssystemet og den norske maritime utdanningen. En sentral målsetting for Rederiforbundet er at vi vil ha flest mulig norske sjøfolk på flest mulig norskflaggede skip. I tillegg til en konkurransedyktig maritim politikk krever det en offensiv kompetansepolitikk. Vi er opptatt av kompetansesituasjonen for hele den maritime klyngen.

Norsk maritim utdanning

Verdien av norsk maritim utdanning er høy for hele den maritime klyngen. I tillegg til at det er avgjørende for rederiene å få gode og motiverte lærlinger og kadetter fra utdanningssystemet, er den maritime utdanningen grunnlaget for mange karrierer som går på tvers innen den maritime klyngen. Verdensledende selskaper innen verft, utstyrsindustri, klasseselskap, forsikring, bank, megling m.fl. har stor nytte av å rekruttere folk med seilende erfaring fra maritim utdanning. En reduksjon av antallet norske sjøfolk vil på sikt svekke konkurransekraften til hele den maritime klyngen. Maritim utdanning kan styrkes gjennom grepene som gjennomgås i de neste avsnittene.

Ansvarlig elevinntak

Søkingen til maritime utdanningslinjer er høy på alle nivåer. Det er udelt positivt og det fører til at vi har svært mange gode søkere til næringen. Det er likevel en utfordring at høy søking fører til at det opprettes flere skoleplasser enn det som er bærekraftig. I 2014 tok næringen inn flere lærlinger og kadetter enn noen gang tidligere, men det var likevel noen som ikke fikk plass. Manglende samordning av dimensjoneringen i utdanningen med næringens behov, fører til at veksten i antallet elever og studenter er høyere enn det som næringen klarer å ta unna gjennom opplæringsstillinger.

Til tross for at det er fristende å utvide antallet skoleplasser for at flest mulig skal få innfridd sitt førstevalg, er det viktig at fylkeskommunene rundt i landet holder igjen. Vi gjør ungdommen en bjørnetjeneste ved å opprette flere skoleplasser enn det som er forsvarlig. Tilpassing av skoletilbudet må gjøres i samarbeid med opplæringskontorene og næringen.

FOTO: JAKE TAVERNER

Opplæringsstillinger i offentlige anbud

Ferge- og hurtigbåttrafikk som lyses ut gjennom offentlige anbud bør ha krav om opplæringsstillinger i utlysningen. Det er ikke realistisk at bedrifter skal ta på seg ekstra kostnader som de ikke er forpliktet til gjennom anbudet. Det er et stort uutnyttet potensiale for opplæringsstillinger i fergetransporten langs kysten. Samtidig er det nødvendig at det gis mulighet for å tjene opp maritime sertifikater også innen fartsområde 1 og 2.

Behov for satsing på realfag

Matematikk-, naturfag- og teknologistudier har vært underfinansiert i høyere utdanning over mange år. Resultatet er for få studieplasser og manglende vitenskapelig utstyr. Finansieringen er i dag inndelt i seks kostnadskategorier, rangert etter hvor dyrt det er å drive studiene. En av svakhetene i dagens modell, er at den tar mer hensyn til om studiet er en bachelorgrad eller mastergrad enn hva faget er. For eksempel har en samfunnsvitenskapelig mastergrad en høyere kostnadskategori enn en bachelorgrad i teknologi til tross for at teknologistudier er dyrere for institusjonene.

Bedret finansieringsmodell

Det var derfor et viktig og riktig grep at regjeringen i fjor oppnevnte en ekspertgruppe som skulle gjennomgå finansieringssystemet for universiteter og høyskoler. Gruppens viktigste oppdrag var å se på hvordan finansiering kan styrke kvaliteten i forskning og høyere utdanning.

Gjennom mange år har tekniske og utstyrstunge utdanninger, som ingeniørutdanning og maritim utdanning, kommet dårlig ut av finansieringssystemet. Dette er studier som krever mye utstyr og mye en-til-en-undervisning.

De fleste andre studier blir billigere per student, siden mengde ikke er en kostnadsdriver. Kostnaden per student er mer konstant på tekniske studier. Dette har ført til at de tekniske studiene har blitt svekket over flere år både kvalitativt og kvantitativt. Det er stort etterslep på utstyrssiden både i ingeniørutdanningen og innen maritim utdanning.

Den regjeringsutnevnte ekspertgruppen leverte sin rapport i januar 2015. I sitt forslag til ny finansiering av høyere utdanning og forskning i Norge ble blant annet de ovennevnte kostnadskategoriene gjennomgått. Ekspertgruppen foreslår at systemet forenkles ved at antall kategorier justeres ned fra seks til fire. Kategoriene skal i større grad gjenspeile reelle kostnader ved at kategoriene kun baseres på fagområde, ikke nivå, og at laboratorie- og utstyrskrevende fag blir en egen kategori.

Rapporten vil behandles i sammenheng med stortingsmeldingen om struktur i universitets- og høyskolesektoren som legges frem våren 2015.

Utredningen om nytt finansieringssystem for høyere utdanning gir en mulighet for å rette opp den eksisterende skjevheten. Det nye finansieringssystemet må ta hensyn til de utstyrstunge og dyre utdanningene. Det vil bidra til å løse en av de største utfordringene Norge har med hensyn til forskjellen på kompetansen vi trenger og kompetansen vi utdanner.

Næringens egne initiativer

Global Maritime Knowledge Hub

Siden 2008 har Global Maritime Knowledge Hub sponset 23 gaveprofessorater til norske maritime kunnskapsinstitusjoner. Det vil si over 100 millioner kroner til maritim forskning som videre har utløst over 250 millioner i ytterligere forskningsmidler. Det er ett av mange bidrag fra den maritime næringen til å bygge Norge som kunnskapsnasjon. Noen av disse professoratene har allerede gått inn i institusjonens vanlige faglige stab og vil bli erstattet av nye gaveprofessorater. Dette er med på å bygge opp de maritime forskningsmiljøene. Det er flere nye initiativer på gang og det vil trolig bli gitt nye gaveprofessorater i løpet av 2015.

Maritim Trainee

Norges Rederiforbunds trainee-program er for hele den maritime næringen, og rekrutterer nyutdannede med mastergrad, hovedsakelig innen jus, økonomi og teknologi. Kull 9 startet opp i 2014 med 25 traineer og i 2015 vil vårt tiende kull sette i gang. Til kull 10 var det over 1700 søknader til 20 stillinger. Programmet er en kombinasjon av å jobbe i en maritim bedrift, 4-6 måneder av jobben finner sted i utlandet, samt et akademisk program i 6 moduler som holdes i Norge, Singapore og London. De fleste deltagerne jobber fortsatt i maritim næring i dag. Dagens Næringsliv har omtalt programmet som Norges mest attraktive trainee-program.

Norwegian Training Center

Norges Rederiforbund har siden 1990 drevet opplæringsvirksomhet gjennom Norwegian Training Center i Manila. Denne opplæringen er rettet mot filippinske sjøfolk som utgjør den desidert største enkeltgruppen utenlandske arbeidstakere på norskkontrollerte skip. Dette har vært en ubetinget suksess siden starten og senteret har etter hvert blitt en «benchmark» for denne type virksomhet.

Siden 2011, etter snart 25 års drift, har det vært jobbet aktivt med planene om en kraftig oppgradering av senteret og en eventuell flytting til nye og egne lokaler, slik at man står best mulig rustet til å møte morgendagens krav til maritim trening.

Forskning i verdenstoppen forutsetter tilgang til moderne og relevant infrastruktur.

4.7 Forskningsløft gir konkurransekraft

Mer næringsrettet forskning

Næringsrettet utdanning, forskning og innovasjon i sammenheng med ressursutnyttelse, petroleumsaktivitet og næringsutvikling er av stor betydning. Behovet for en styrking av næringsrettet forskning og utvikling i olje- og gassektoren er avgjørende. Analyser fra forskningsinstituttet Nordisk institutt for studier av innovasjon, forskning og utdanning (NIFU) viser at rundt en femtedel av offentlige FoU-bevilgninger går til næringsrettet FoU. Internasjonale sammenligninger viser at dette nivået ikke er spesielt høyt i forhold til andre land. Norge er plassert omtrent midt på treet eller noe under snittet i sammenligninger gjort av graden av næringsretting i offentlig FoU-innsats.

Bevilgningene til næringsrettet forskning i Norge har hatt en lavere vekst enn øvrige offentlige FoU-bevilgninger den siste tiårsperioden. Innføringen av Skatte FUNN-ordningen kompenserte for dette i starten av perioden. Men for perioden sett under ett har samlet offentlig støtte til næringsrettet FoU økt mindre enn øvrig offentlig FoU-innsats.

I statsbudsjettet for 2014 fikk imidlertid næringsrettet FoU en høyere vekst enn øvrige FoU-bevilgninger. Norges Rederiforbund mener at dette er positivt, og foreslår ytterligere økninger i årene fremover. I tillegg til næringsrettet FoU, er også midler til grunnleggende langsiktig forskning og investeringer i utstyr og infrastruktur viktige i den samlede FoU-politikken for næringslivet.

Satsing på forskning skaper konkurransekraft

Forskning i verdenstoppen forutsetter tilgang til moderne og relevant infrastruktur. Infrastruktur omfatter både laboratorier, regneverktøy, modelleringsverktøy og relevante kommunikasjonsplattformer. Norges Rederiforbund mener at for å lykkes i å opprettholde og utvikle vår posisjon som en globalt ledende maritim nasjon, er det behov for å investere i helt ny og fremtidsrettet infrastruktur for forskning og utvikling.

De politiske prioriteringene bør omfatte:

- **Ocean Space Centre.** Investering i ny forskningsinfrastruktur, herunder realiseringen av Ocean Space Centre, et kunnskapssenter for havromsteknologi i Trondheim. Senteret vil gi maritim næring det forspranget innen marinteknisk forskningskapasitet som næringen er avhengig av for å kunne videreutvikle seg og holde seg i teten i den knallharde internasjonale konkurransen.
- Rederiforbundet mener at støtte til forskningsinnsats må omfatte langsiktige virkemidler, som **Sentre for fremragende forskning**, **Sentre for forskningsdrevet innovasjon** og **Sentre for fremragende utdanning**. For å utnytte kompetanse og infrastruktur til fulle, er det viktig at det settes av tilstrekkelig økonomiske midler til å utføre den forskningen vi har behov for. Mange utfordringer verden står overfor krever forskning over tid. Langsiktig og forutsigbar forskningsstøtte er avgjørende for å sikre den langsiktige forskningen.
- **MAROFF.** Videre er det behov for å øke den offentlige støtten til maritim forskning gjennom MAROFF-programmet, som i dag er for lav til å kunne realisere viktige prosjekter for samfunnet, prosjekter som omhandler miljøvern og sjøsikkerhet samt avansert logistikk og transport. Norges Rederiforbund mener det både vil gi de beste forskningsresultatene og være mest kostnadseffektivt å beholde sektorspesifikke programmer innenfor prioriterte aktiviteter og videreutvikle disse. Vi finner det derfor beklagelig at tildelingen til MAROFF-programmet er redusert i statsbudsjettet for 2015. Dette er også motstridende med regjeringens egen målsetting i Langtidsplan for forskning og utdanning.

4.8 Nordområdene stadig viktigere

Norske rederier har gjennom mange generasjoner høstet betydelig erfaring og kunnskap fra krevende operasjoner, også i Nordområdene. Sjøtransport har vært livsnerven for en del av kystsamfunnene i nord på grunn av dårlig eller manglende infrastruktur på land.

Potensialet for aktiviteter i Nordområdene er knyttet til tre forhold av særlig interesse for den maritime næringen; energiutvinning offshore, destinasjonstransport og transpolar gjennomfart. I uminnelige tider har skip fraktet varer og utstyr inn i området, og naturressurser ut. I nyere tid har også petroleumsressursene utenfor kysten bidratt til økt aktivitet. Destinasjonstransport vil dermed være den mest relevante grenen av næringspotensialet for maritim næring i nord, både på kort og mellomlang sikt. Gjennomfart i nordlige sjøruter vil også kunne bli viktig, men vil i volum fortsatt være begrenset de nærmeste årene.

Resultatene i konjunkturundersøkelsen viser, som vi tidligere har vært innom i kap. 3 Konjunkturbildet 2015, at halvparten av rederiene mener at økt energiproduksjon i Nordområdene vil være en driver for deres virksomhet frem mot 2020.

Fra frossen front til geopolitisk «hot spot»

I Arktis konvergerer tre toneangivende globale utviklingstrekk:

- konsekvensene av klimaendringer og global oppvarming
- endringer i de globale vekstimpulser og handelsmønstre
- tematikk relater til geostrategisk sikkerhetspolitikk

Konsekvensene av de globale klimaendringene er mer tydelig og dramatiske i Arktis enn kanskje noe annet sted i verden. I løpet av de siste tre tiårene har mer enn to tredjedeler av den arktiske sommerisen forsvunnet. Dagens oppvoksende generasjon vil være den første i moderne historie som får oppleve at et helt nytt hav åpnes opp.

Videre er de generelle forholdene for menneskelig aktivitet i regionen meget komplekse og krevende. Det arktiske miljøet er ekstremt sårbart. Det samme er livsgrunnlaget og kulturen for urfolk som bor i området. I tillegg eksisterer det ikke et ensartet, homogent Arktis. Imidlertid er Arktis generelt et kaldt sted. Klimaet er fiendtlig og været kan være ekstremt i enkelte arktiske regioner. Regionen er innhyllet i mørke store deler av året. Avstandene er enorme. Det er tynt befolket og langt fra store befolkningssentra og grunnleggende infrastruktur.

FOTO: TIV/NORGES REDERIFORBUND

Med dette som bakteppe mener Norges Rederiforbund at utvikling av kommersiell aktivitet i Arktis fordrer en trinnvis, forsiktig tilnærming basert på vitenskapelig, erfaringsbasert og praktisk kunnskap. Samtidig er det viktig å erkjenne og verdsette at det er og har vært betydelig aktivitet i deler av Arktis i århundrer.

Forholdet mellom Vesten og Russland etter anneksjonen av Krim-halvøya tilfører en ny dimensjon til disse spørsmålene. De restriktive tiltakene som ble innført i kjølvannet av dette, er utfordrende for næringslivsutviklingen og handel i Arktis.

Utvikling i nord stiller krav til kunnskap

Aktivitet i mørke og is, og med polare lavtrykk som er vanskelig å forutse, stiller mannskap og utstyr overfor utfordringer som krever spesialkompetanse og erfaring. Forventninger om et økt aktivitetsnivå møter samtidig krav om vern av miljø og biologisk mangfold. Norges Rederiforbund vil arbeide nasjonalt og internasjonalt for å sikre at næringsaktivitet i nordområdene følger de høyeste standarder for helse, miljø og sikkerhet, slik at ulykker og skadelige utslipp begrenses og forhindres. Aktiviteten som foregår i Nordområdene skal være forankret i en tydelig holdning til HMS og beredskap.

Regelverk, infrastruktur og standarder er avgjørende for utviklingen i Arktis

For å sikre at økende kommersiell aktivitet i Nordområdene foregår innenfor ordnede rammer og på en bærekraftig og forsvarlig måte, mener Rederiforbundet at følgende forhold er helt avgjørende:

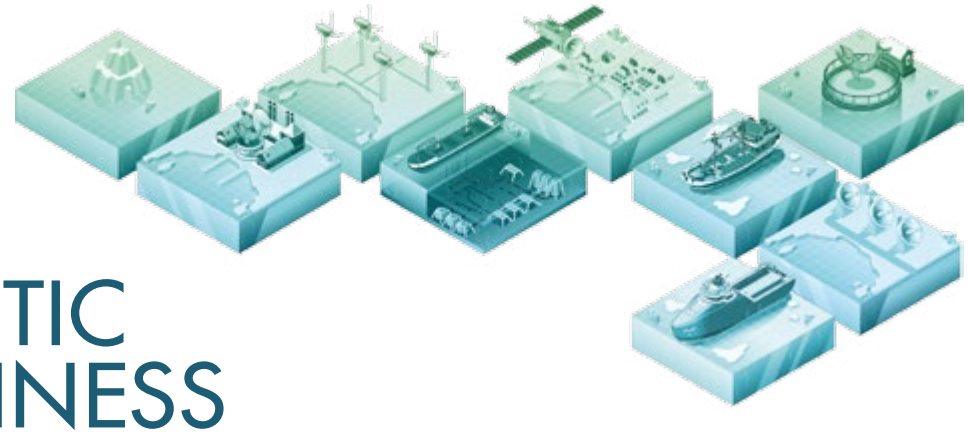
- relevant internasjonalt regelverk for arktiske maritime operasjoner må på plass
- det må finne sted omfattende utbygging av relevant infrastruktur og
- det må utvikles tilfredsstillende industrielle standarder

For det første er det et presserende behov for at relevant regelverk for arktiske maritime operasjoner, utvikles i takt med tiltagende aktivitet i Arktis. Et eksempel er Polarkoden, som har blitt utarbeidet av FNs sjøfartsorganisasjon IMO. Koden trer i kraft i 2017 for nybygg og 2018 for eldre skip, dersom den blir endelig godkjent i IMO. Koden inneholder tilleggskrav til allerede eksisterende regelverk for miljø (MARPOL), sikkerhet (SOLAS) og kompetanse (STCW). Rederiforbundet har siden arbeidet ble igangsatt i 2008 jobbet aktivt for å få på plass Polarkoden.

Det eksisterer også et stort behov for omfattende utbygging av relevant infrastruktur for navigasjon, kommunikasjon, værmeldinger, overvåking av drivis og isingsforhold, beredskap, søk og redning, og baser for vedlikehold og forsyning. Prosjektet SARiNOR (søk og redning i Nordområdene), igangsatt av Maritimt Forum Nord og støttet av Utenriksdepartementet, er et meget viktig prosjekt i dette henseende. I arbeid med sjøsikkerhet, er det viktig å se på alle sider ved beredskap, og i særdeleshet hvilke ressurser som kan settes inn når en ulykke inntreffer.

SARiNOR skal bidra til å identifisere forbedringspotensialet innenfor søk, redning, overlevelse i kaldt klima, kommunikasjon og delt situasjonsforståelse samt felles operasjoner i de norske Nordområdene.

For det tredje er det et behov for å utvikle tilfredsstillende industrielle standarder for arktiske operasjoner for boring og produksjon. Dette gjelder for eksempel standarder for teknologi som fungerer under harde og utfordrende klimatiske forhold i Arktis, vinterisering av rigger og utstyr, samt øvrige operasjonelle prosedyrer. I tillegg vil rigger og andre flytende produksjonsenheter måtte være mer selvstendig med tanke på vedlikehold, reparasjoner og beredskap. Sammen med norsk petroleumsindustri, har den maritime næringen tatt konkrete initiativ for å utvikle forbedrete helse-, miljø- og sikkerhetsstandarder for offshore-operasjoner i Arktis.



ARCTIC BUSINESS

Arctic Business etablert

I oktober 2014 arrangerte Rederiforbundet, i samarbeid med DNV GL, og støttet av Kongsberg Gruppen, Statoil og Nordland fylkeskommune, den første Arctic Business-konferansen. I tillegg møttes Arctic Business Council for første gang.

Rundt 130 bedriftsledere, bedriftseiere og andre næringslivsrepresentanter fra over 15 land var samlet i Bodø for å delta på Arctic Business 2014. Til stede var representanter fra olje- og gassnæringen, maritim-, marin- og mineralnæringen.

Arctic Business Council vil være et forum for og av toppledere som leder bedrifter med aktivitet og engasjement i Arktis, fra ulike land og sektorer.

Norges Rederiforbund vil avholde neste møte i Arctic Business Council 2. juni i Oslo, under Nor-Shipping 2015. Neste Arctic Business-konferanse arrangeres 15.–17. juni 2016 i Bodø. I løpet av våren 2015 vil Rederiforbundet også etablere et Arctic Business-sekretariat.

Som et resultat av samarbeidet mellom DNV GL og Rederiforbundet i forbindelsen med etableringen av Arctic Business, ble Arctic Leadership Program for Executives (ALPEX) opprettet sammen med Duke Corporate Education som akademisk partner. ALPEX settes søkelyset på maritime operasjoner i Arktis. Målet er å tilby selskaper med interesse for arktiske operasjoner et relevant og kunnskapsbasert ledelsesprogram som dypdykker i de vanskelige og omfattende problemstillingene i Arktis.

DATAGRUNNLAG OG METODE

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

Norskkontrollert utenriksflåte – definisjoner og avgrensinger

Norges Rederiforbund fører statistikk over norskkontrollert utenriksflåte. Statistikken gjennomgås nærmere i kapittel 2 Status og utvikling. Avgrensningene av skip som inngår i den norskkontrollerte utenriksflåten er basert på følgende prinsipper:

- Alle skip som er registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS).
- Skip registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR), som seiler i utenriksfart.
- Skip under utenlandske flagg, tilhørende norskkontrollerte rederier (forutsetter norsk eierskap med 50 prosent eller mer), og som seiler i utenriksfart.

Spørreundersøkelse om rederienes fremtidsutsikter og rammebetingelser

Norges Rederiforbund gjennomførte en spørreundersøkelse hos egne medlemmer i perioden 8. januar til 16. februar 2015. Medlemmene fikk tilsendt et elektronisk spørreskjema hvor forventninger om utviklingen i økonomiske nøkkeltall, vekstmarkeder, kapital- og kompetansetilgang samt politiske rammebetingelser ble kartlagt. 101 av 142 medlemsbedrifter er inkludert i analysen som er utført av Menon. Dette gir en responsrate på 71 prosent. Rederiene som deltar i undersøkelsen er representative for medlemsmassen i Norges Rederiforbund, både med hensyn til størrelse og type. Materialet gir et godt grunnlag for å kunne generalisere fra utvalg til populasjon. Nesten uten unntak er det eiere og bedriftsledere som har besvart undersøkelsen.

Verdsetting av verdens skipsflåte

Menon har estimert verdien på verdens handelsflåte ved å beregne verdien innenfor ulike skipssegmenter hvert år basert på nybyggingspriser, justert for flåtens alder og størrelse. Fordelingen av antall skip, bruttotonnasje og dødvekttonnasje for hvert enkelt land, er basert på serien fra IHS, «World Fleet Statistics», fra 2001 til 2014. Beregningene er foretatt for hver og en av verdens 150 handelsflåter. Bare skip over 1 000 bruttotonn er med. I tillegg er krigsskip, fritidsbåter, skip som ikke opererer til havs og skip uten motorer ekskludert. Totalt opererer vi med fjorten kategorier; fire for operativ sjøfart og ti for fraktrelatert sjøfart. Noen av disse segmentene er slått sammen i vår presentasjon av resultatene her. Det er beregnet verdi per kategori for de største skipstypene som IHS oppgir data for. Verdiestimatene er basert på nypris justert for alder. Nyprisene er blant annet hentet fra «Shipping Intelligence Weekly», utgitt av Clarkson Research Services Ltd, og «Review of Maritime Transport», UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). Prisene for offshore service er i første rekke hentet fra «Global Support Vessel Monthly», utgitt av RS Platou ASA. Verdiene er justert for skipenes alder ved å benytte lineær nedskriving med skrapverdi innad i hver periode. Den generelle avskrivningsperioden er satt til 30 år. I noen segmenter anvendes skipene vesentlig lenger og skipenes alder er mindre prekær. I disse er avskrivningsperioden utvidet.

Om beregning av rederienes omsetningsvekst i 2014 og 2015

Menon har en egen regnskapsdatabase med oversikt over blant annet alle norske rederiers omsetning i 2013.

I spørreundersøkelsen ble rederiene bedt om å oppgi omsetning i 2013, anslag for omsetning i 2014 og forventet vekst i omsetning for 2015 angitt i prosent. Siden Menon ikke har komplette omsetningstall for alle rederier i 2014, er dette beregnet på følgende måte:

- a) Rederienes egenrapporterte omsetning i 2013 er sammenlignet med revisorbekreftet omsetning samme år for å vurdere om den egenrapporterte omsetningen i spørreundersøkelsen kan benyttes som grunnlag for å beregne omsetningen til den totale populasjonen av rederier i Norge.
- b) Egenrapportering av omsetning i 2014 er justert for andelen av den totale omsetningen i hver av de fire rederigruppene som er inkludert i datagrunnlaget.
- c) Prognosene for 2015 er beregnet ved å multiplisere 2014-omsetningen til hver medlemsbedrift med deres egenoppgitte vekst i 2015. 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.