Norges Rederiforbund
Norwegian Shipowners' Association

KONJUNKTURRAPPORT 2026

Foto: Island Offshore Management AS

Norges Rederiforbund er den ledende nærings-, arbeidsgiver- og beredskapsorganisasjonen for skipsfart og offshorevirksomhet.

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

Innhold

Forord	5
Sammendrag	6
Flåten i tall	8
Rederiforbundets medlemsflåte	14
Konjunkturbildet 2026	18
Verdiskaping i en urolig verden	24
Veien mot nullutslipp	32
Skipsfarten – en brikke i et geopolitisk spill	40
Datagrunnlag og metode	46

Foto: Adobe Stock

Forord

Når Norges Rederiforbund legger frem konjunkturrapporten for 2026, gjør vi det i en tid preget av økende uro og uforutsigbarhet. Internasjonale spilleregler er i endring, og normer for samarbeid og handel er under press. Krigen i Ukraina og angrepene på Iran har utløst den største sikkerhetspolitiske krisen siden andre verdenskrig og den mest alvorlige situasjonen i Midtøsten på flere tiår. Det er for tidlig å si hvilke langsiktige konsekvenser dette vil få for skipsfarten, men næringen forbereder seg på vedvarende usikkerhet i regionen.

Geopolitiske spenninger påvirker norske rederier i økende grad, både direkte og indirekte. Konflikter i strategiske farvann, handelsrestriksjoner og ustabile diplomatiske relasjoner skaper et risikobilde som krever kontinuerlig overvåkning og tilpasning. Samtidig møter næringen stadig strengere krav innen klima, bærekraft, digitalisering og innovasjon – utviklingstrekk som vil forme fremtidens rederivirksomhet og krever at næringen tiltrekker seg de kloke hodene som kan drive omstillingen.

Skipsfarten er en av de viktigste drivkreftene for global handel og økonomisk vekst. Norske rederier bidrar til verdiskaping, forsyningssikkerhet og arbeidsplasser – fra store internasjonale havner til kystsamfunn langs hele landet.

En global klimaavtale for skipsfarten i IMO ble satt på pause høsten 2025, noe som preger forventningene blant våre medlemmer. Selv om internasjonale rammeverk lar vente på seg, tar næringen ansvar. Norske rederier investerer tungt i teknologi og løsninger som kutter utslipp allerede i dag.

I årets konjunkturrapport presenterer vi en analyse av de økonomiske utsiktene og regulatoriske endringene som påvirker skipsfarten, og belyser de viktigste temaene som preger medlemmene våre. Målet er å gi et tydelig bilde av hvordan rederiene kan navigere i et stadig mer sammensatt og krevende omgivelsesbilde.

Sammendrag

Konjunkturbildet 2026
Utviklingen de seneste årene, med et høyt aktivitetsnivå i næringen og høye rater på tvers av segmentene i medlemsflåten ser ut til å vedvare. Etterspørselen etter skip og transporttjenester har vært høyere enn tilbudssiden, og dette har ført til stabil vekst i ordrebøkene, samtidig som det er få skip i opplag. Økt etterspørsel etter olje og gass, og høy aktivitet innenfor offshoresegmentet har vært sterke drivere for veksten i store deler av medlemsflåten. Mange er forsiktig optimistiske inn i 2026. Årets konjunkturbilde viser at samlet vekst i medlemsmassen flater ut og i større grad stabiliseres i 2025 og inn i 2026. I 2025 økte omsetningen til Rederiforbundets medlemmer samlet med 2 prosent, til et nivå på 348 milliarder norske kroner. Dette er lavere enn hva medlemmene forventet i fjor, men omsetningen ligger stadig på et høyt nivå.

Verdiskaping og kompetanse
Den maritime næringen er Norges nest største næring. I 2025 sysselsatte norsk maritim næring nærmere 90 000 mennesker og skapte verdier for 237 milliarder kroner. Næringen bidrar med høyt etterspurt kompetanse og teknologiutvikling, og utgjør en viktig del av Norges beredskap. For å sikre næringens fortsatte betydning for norsk økonomi og for å opprettholde Norges posisjon som en ledende maritim nasjon er det avgjørende med en aktiv og forutsigbar maritim politikk. De viktigste rammevilkårene for en fortsatt konkurransedyktig næring med høy verdiskaping og sysselsetting er rederiskatteordningen og tilskuddsordningen for sjøfolk. Samtidig er det viktig at næringen har en tilknytning til Norge, gjennom eierskap, tilstedeværelse og flagg.

Skal Norge lykkes med å opprettholde sin posisjon som verdensledende maritim nasjon må vi ha verdensledende maritim utdanning. Til tross for at det de senere årene er lagt ned mye ressurser i å heve kvaliteten i norsk maritim utdanning, er vi enda ikke i mål. Dette henger sammen med at vi jobber mot et bevegelig mål, hvor drivere som grønn omstilling og digitalisering kontinuerlig krever ny og oppdatert kompetanse.

Klima og miljø
2025 ble ikke det klimaåret mange hadde håpet på. Økt geopolitisk uro og stormakts-rivalisering har svekket det internasjonale klimasamarbeidet. Samtidig står skipsfarten midt i det grønne skiftet, og flåten skal gjennom en stor omstilling. Selv om globale rammeverk lar vente på seg tar næringen ansvar. Norske rederier investerer tungt i ny teknologi og løsninger som kutter utslipp allerede i dag. Fra 2030 er målet at det kun skal bestilles skip tilrettelagt for nullutslippsteknologi, og at flåten skal være klimanøytral i 2050. Dessverre gjenstår mange barrierer for omstilling til lav- og nullutslipp og kun tre av ti medlemmer tror de vil være klimanøytrale i 2050. Viktige avklaringer rundt globale rammeverk for klimareguleringer er uteblitt, og det påvirker hvorvidt rederiene tror de vil nå klimamålene. Norges Rederiforbunds medlemmer vurderer en rekke ulike typer drivstoff og energibærere for å oppnå klimanøytralitet i 2050. Løsninger innenfor lavutslipp har blitt mer aktuelt de seneste årene, og nullutslippsalternativer som ammoniakk og hydrogen har falt i aktualitet.

En brikke i et geopolitisk spill
Skipsfarten opererer i 2026 i et mer uforutsigbart geopolitisk landskap enn på flere tiår. Krigen i Ukraina, angrepene på Iran og skjerpet rivalisering mellom USA og Kina har bidratt til økt usikkerhet, både sikkerhetspolitisk og handelspolitisk. Syv av ti rederier oppgir i medlemsundersøkelsen at geopolitikken har fått direkte konsekvenser for driften, gjennom økt risiko, endrede handelsmønstre og større usikkerhet i markedsadgangen. Globalisering, frihandel og etablerte internasjonale spilleregler settes i økende grad under press, og rederiene tilpasser seg et mer fragmentert internasjonalt system. I møte med økt geopolitisk rivalisering har EØS-avtalen fått økt betydning for norsk skipsfart, samtidig som dens begrensninger blir tydeligere. EU styrker samarbeidet på områder som sikkerhet, beredskap og økonomisk sikkerhet, der EØS-avtalen ikke gir full tilgang. Norske rederier er tett integrert i EUs indre marked og er samtidig viktige bidragsytere til EUs mål innen sikkerhet, konkurransekraft og klima. Dette understreker behovet for en aktiv europapolitikk og tettest mulig samarbeid med EU for å ivareta norske maritime interesser. Respekten for folkeretten og prinsippene i havrettstraktaten er et viktig premiss for internasjonal skipsfart. Flaggstatsprinsippet og retten til uskyldig gjennomfart står helt sentralt. Veksten i skyggeflåten utfordrer de havrettslige prinsippene, og fortsetter å prege næringen i 2026.

Skipsfarten i et globalt trusselbilde
Det maritime trusselbildet er blitt mer sammensatt og omfatter både fysiske og digitale trusler. Krig, terror og piratvirksomhet påvirker skipsfarten direkte, mens cyberangrep, spionasje og forstyrrelser av navigasjonssystemer utgjør en økende risiko globalt. Også i norske nærområder har sikkerhetssituasjonen blitt mer krevende, med økt oppmerksomhet rundt beskyttelse av kritisk maritim infrastruktur og aktivitet i nordområdene. Samlet sett stiller dette skjerpede krav til risikovurderinger, forebyggende sikkerhetstiltak og evnen til å håndtere uønskede hendelser i et stadig mer komplekst sikkerhetsmiljø.

Flåten i tall

Norge er femte største skipsfartsnasjon målt i verdi

Verdien på den samlede verdensflåten ved inngangen til 2026 er beregnet til i underkant av 1 700 milliarder dollar. De ti største skipsfartsnasjonene innehar nærmere 80 prosent av denne verdien. Norge ligger på en femteplass blant nasjonene. Kina, Hellas, Japan og USA er de fire største nasjonene etterfulgt av Norge, Sør-Korea, Singapore og Italia.

Verdens ti største skipsfartsnasjoner rangert etter flåteverdi 2026

Kilde: Menon Economics

Om vi holder verdens cruiseflåte utenfor, rangeres Norge på en fjerdeplass blant nasjonene. USAs store cruiseflåte utgjør om lag 60 prosent av landets flåteverdi. Dette gjør at de passerer både Norge, Sør-Korea og Singapore på rangeringen når cruisesegmentet regnes med.

I løpet av 2025 finner vi en betydelig vekst i etterspørselen etter containerskip og andre varetransporterende fartøy, som bulk og ro-ro fraktefartøy. Fra høsten 2023 til og med 2025 har rater knyttet til LNG- og råoljefartøy bidratt til å bremse veksten. I løpet av 2025 har byggepriser og rater innen LNG og LPG stabilisert seg på et tilsvarende nivå som året før. Veksten i gassegmentet knyttes derfor i stor grad til volumvekst, som har vokst med 8 prosent. (Menon Economics)

I den norske skipsflåten er det offshoresegmentet som har høyest verdi, med i overkant av 16 milliarder dollar. Samlet verdi for den norske skipsflåten er beregnet til 89 milliarder dollar.

Markedsverdien av den norske skipsflåten – fordelt på segmenter 2026

Kilde: Menon Economics

Den norskkontrollerte utenriksflåten reduseres

Den norskkontrollerte utenriksflåten har gjennom 2025 hatt en nedgang både i antall skip og tonnasje. Netto nedgang totalt er på rundt 30 skip.

Per januar 2026 teller flåten totalt 1 581 skip med en samlet tonnasje på 41,1 millioner dødvekttonn. På samme tid i fjor besto flåten av 1 610 skip på 42,7 millioner dødvekttonn.

Gjennomsnittsalderen på utenriksflåten er marginalt høyere enn for et år siden, og er ved årets start 12,9 år.

Norskkontrollert utenriksflåte består av Rederiforbundets medlemsmasse, samt andre norske utenriksrederier.

Den norskkontrollerte utenriksflåten – utvikling 2016-2026

Kilde: Norges Rederiforbund

Tilgang og avgang i antall skip for norskkontrollert utenriksflåte – utvikling 2016–2025

Kilde: Norges Rederiforbund

NOR holder stand – NIS svekkes

Nivået i Norsk ordinært register (NOR) er tilnærmet uforandret i antall skip sammenlignet med for et år siden. Utenriksrederiene og medlemmene i Rederiforbundet flagger offshore servicefartøy, ferger, brønnbåter og flytende innretninger i dette registeret. Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) teller 699 skip per 1. januar 2026 og dette er en kraftig nedgang sammenlignet med samme måling i fjor. Registeret har hatt en netto nedgang på rundt 50 skip gjennom 2025, og dette skyldes i stor grad utflagging til utenlandske registre.

Den norskkontrollerte utenriksflåten – antall skip fordelt på flagg og skipstyper per 1. januar 2026

Kilde: Norges Rederiforbund

Foto: Klaveness Combination Carriers

Den norskkontrollerte utenriksflåten – antall skip under utenlandsk flagg per 1. januar 2026
Største registreringsland

Kilde: Norges Rederiforbund

Bahamas, Marshall Islands og Barbados som registreringsland er i rekkefølge og antall uendret fra året før. Den største endringen er en dobling av antall Madeira-registrerte fartøy fra rundt 30 til 60. I tillegg er 167 skip registrert under et tyvetalls andre utenlandske flagg.

Stabil ordrebok for utenriksrederiene

Utenriksrederienes ordrebok består nå av 141 skip. Dette er tilnærmet samme nivå som for et år tilbake. Verdien på ordreboken er 125 milliarder kroner eller 12,5 milliarder dollar. Kina og Sør-Korea er landene det bygges mest i, og det er også her de største investeringene ligger. Det bygges ni skip i Norge, alle offshore- og havvindrelatert.

Rundt halvparten av fartøyene i ordreboken er tørrlastskip, hovedsakelig ro-ro bilskip, men også i økende grad tonnasje for short sea-segmentet. Det er 24 gasstankere (LNG) under bygging.

Norske utenriksrederiers ordrebok – utvikling i størrelse og verdi

Kilde: Norges Rederiforbund

Antatt levering for skipene i ordreboken fordeler seg fra inneværende år og strekker seg frem til 2029.

Antatt leveringsår	Antall skip	1 000 dwt
2026	72	2 616
2027	44	1 271
2028 og senere	25	1 603
Totalt	**141**	**5 490**

Norske utenriksrederiers ordrebok 1. januar 2026 – fordelt på byggeland

Kilde: Norges Rederiforbund

Norske utenriksrederiers ordrebok 1. januar 2026 – fordelt på typer

Kilde: Norges Rederiforbund

Land av særlig interesse for medlemmenes utvikling fremover

I medlemsundersøkelsen blir selskapene bedt om å identifisere viktige land for utviklingen fremover. Ser vi på alle rederisegmentene under ett og isolerer alle «viktigste land som forventes å være av særlig interesse», svarer 41 prosent at Norge vil være det viktigste landet i årene som kommer. Kina og Storbritannia følger deretter med henholdsvis 15 og 14 prosent. I fjor svarte over 10 prosent at USA var viktigste land. Den andelen har i år blitt halvert, og nå anser kun 5 prosent USA som viktigst.

Alle rederienes viktigste land 2026

Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Rederiforbundets medlemsflåte

Short sea
Rederier i short sea-segmentet, også kalt nærskipsfart, transporterer passasjerer og alle typer gods. Disse opererer langs norskekysten, mellom norske og europeiske havner, og mellom havner i Europa. En stor del av den interne transporten i Europa fraktes på kjøl, noe som gjør nærskipsfarten avgjørende for næringslivets transportbehov og norsk industris konkurransekraft. Rederiforbundets medlemmer i nærskipsfart kontrollerer om lag 250 skip.

I medlemsundersøkelsen svarer 70 prosent av short sea rederiene at de planlegger å bestille nye skip de kommende fem årene. De nye skipene vil utstyres med teknologi som er klar for klimanøytrale løsninger, og delvis med norsk teknologi.

Short sea rederienes viktigste land 2026

Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Foto: Hagland Shipping AS

Foto: Klaveness Combination Carriers

Deep sea

Deep sea-flåten består av flere segmenter hvor norske rederier er verdensledende og innehar solide markedsandeler. Segmenter som LNG, bilfrakt, bøyelastere og kjemikalie er blant disse. Seilinger foregår over store avstander og mellom kontinenter. Rederiene opererer i markeder med hard global konkurranse, i en verden preget av geopolitisk uro.

Rederiforbundets medlemmer i deep sea-segmentet kontrollerer 700 skip som anløper havner over hele verden på daglig basis. Selskapene har en rekke kontorer utenlands og norske rederier har med dette en sterk tilstedeværelse på alle kontinenter.

Deep sea rederienes viktigste land 2026

Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Foto: Island Offshore Management AS

Offshore service- og riggselskaper
Den norske offshoreflåten har et høyt innslag av fartøy for transport av forsyninger og utstyr til og fra offshoreinstallasjoner. En stor andel fartøy kan utføre undervannsarbeid, og med det være en viktig ressurs i beskyttelsen og utviklingen av kritisk undervanns-infrastruktur. Offshore service-rederiene er også godt representert i havvindmarkedet. Nordsjøen, og særlig norsk sokkel, er det viktigste markedet for norsk offshorenæring, og er en svært viktig arena for å sikre grunnlaget for internasjonal konkurransekraft for offshoreselskapene. I tillegg er tilstedeværelsen høy på andre lands sokler. Rederiforbundets medlemmer kontrollerer 50 flyttbare offshoreinnretninger, og en stor og moderne offshoreflåte bestående av over 400 fartøy.

Offshore service rederienes viktigste land 2026

Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Riggselskapene har, i likhet med offshore service rederiene, den samme topp tre rangeringen over viktige land. Norge, Storbritannia og Brasil topper listen.

Brønnbåtrederier

Ved utgangen av 2025 ble fire brønnbåtrederier tatt opp som medlemmer i Rederiforbundet, med en samlet flåte på 85 fartøy. Brønnbåter er spesialfartøy som brukes i havbruksnæringen som primært frakter levende fisk fra merdene i et oppdrettsanlegg til slakterier og anlegg på land. De frakter også smolt fra settefiskanlegg og ut til merdene. Rederiene håndterer også fôr, og foretar service på oppdrettsanleggene. Brønnbåtrederiene er i økende grad internasjonalt orientert, selv om Norge betraktes som det viktigste markedet.

Brønnbåtrederienes viktigste land 2026

Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Foto: Frøy AS

Konjunkturbildet 2026

Verdensøkonomien
Aktiviteten i internasjonal skipsfart henger sammen med utviklingen i verdensøkonomien. Det internasjonale pengefondet (IMF) anslår en vekst i verdensøkonomien til 3,3 prosent i 2026 og en vekst på 3,2 prosent i 2027. Tallene er tilnærmet uendret fra prognoser fremlagt for et år tilbake.

India er den raskest voksende store økonomien, og forventes å vokse med 7,3 prosent i 2025, og ligger stabilt høyt med vekst på 6,4 prosent i henholdsvis 2026 og 2027. Kina har fortsatt høy, men noe avtakende vekst og forventes å vokse med 4,5 prosent i 2026, og 4,0 prosent i 2027. USA har en anslått vekst på 2,4 prosent i 2026, som er noe oppjustert fra forventingen i fjor. Dette er blant annet drevet av teknologiinvesteringer. Av landene med lavest anslått vekst for 2026 med under 1 prosent, finner vi blant annet Japan, Italia og Russland.

IMF anslår den globale inflasjonen til 3,8 prosent i 2026, og videre til 3,4 prosent i 2027. Dette er en nedgang fra anslaget på 4,1 prosent for 2025.[1]

Verdenshandelen har i 2025 hatt svak vekst, og nær stagnert med en anslått vekst på 0,1 prosent. Geopolitisk uro og konflikt har fortsatt i året som har gått, og fører til handelsforstyrrelser. Det preger investeringer og utvikling i bedrifter avhengige av samarbeid og handelsstrømmer. Handel og global skipsfart er tett knyttet sammen, og økte handelsrestriksjoner og internasjonal uro påvirker skipsfarten.

Sjøtransporten, som hadde en anslagsvis vekst på 2 prosent i 2024, har i 2025 en lav vekst på kun 0,5 prosent. Tallene er kraftig nedjustert grunnet svakere global etterspørsel, samt høy geopolitisk risiko og handelskonflikter. Prognosen for 2026 er satt til vekst på 1,0 prosent.[2]

1 IMF, World Economic Outlook. Januar 2026
2 UNCTAD. 2025 Review of maritime transport

Overordnet utvikling

Utviklingen de seneste årene, med et høyt aktivitetsnivå i næringen og høye rater på tvers av segmentene i medlemsflåten ser ut til å vedvare. Etterspørselen etter skip og transporttjenester har vært høyere enn tilbudssiden, og dette har ført til stabil vekst i ordrebøkene, samtidig som det er få skip i opplag. Økt etterspørsel etter olje og gass, og høy aktivitet innenfor offshoresegmentet har vært sterke drivere for veksten i store deler av medlemsflåten. På norsk sokkel har 2025 vært et rekordår med tanke på både boreaktivitet og funn. I deep sea-markedene varierer det mer mellom segmentene, men 2025 har samlet sett vært et solid år. Mange er forsiktig optimistiske inn i 2026. Årets konjunkturbilde viser at samlet vekst i medlemsmassen flater ut og i større grad stabiliseres i 2025 og inn i 2026.

Tallene i dette kapittelet er basert på årets medlemsundersøkelse blant Norges Rederiforbunds medlemmer, med mindre annet er presisert. Undersøkelsen ble gjennomført de første ukene i januar 2026. Totalt svarte 89 medlemmer på undersøkelsen, som i antall medlemmer utgjør nær 70 prosent. Disse representerer 1 250 fartøy av total medlemsmasse på 1 500 skip og rigger.

Omsetningstall

Fortsatt høy aktivitet i verdensøkonomien og global handel blir synlig i de økonomiske tallene. Årets konjunkturbilde viser vekst i de fleste segmenter, med stabilt høye omsetningstall.

Omsetningsutvikling alle segmenter 2016-2026 – inkludert estimat 2025 og prognose 2026

Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

I 2025 økte omsetningen til Rederiforbundets medlemmer samlet med 2 prosent, til et nivå på 348 milliarder norske kroner. Dette er lavere enn hva medlemmene forventet i fjor, men omsetningen ligger stadig på et høyt nivå. Prognosen for 2026 er noe mer moderat med i underkant av 1 prosents vekst for alle segmenter samlet. *I prognosene for 2026 er nytt segment for brønnbåter inkludert.*

Deep sea-segmentet er det største segmentet målt i omsetning. I 2025 var total omsetning på 161 milliarder kroner. Dette er en svak nedgang fra året før. Også i prognosene for 2026 forventes en ytterligere nedgang i deep sea-segmentets omsetning på ytterligere 4 prosent. Dette er et sammensatt segment bestående av flere tonnasjetyper som opererer i vidt forskjellige markeder. Mange forventer vekst og positive tall i året som kommer, men det er store variasjoner innad i deep sea og mellom markeder.

Offshore service-segmentet hadde et sterkt år i 2024 med en omsetningsvekst på 19 prosent. For første gang siden 2014 var offshoresegmentet på et høyere nivå enn før oljekrisen. Aktivitetsnivået er fortsatt høyt både på norsk og utenlandsk sokkel. For 2025 forventer segmentet en videre vekst på 5 prosent, og ytterligere 4 prosent vekst i prognosene for 2026.

Riggselskapene har hatt en solid omsetningsvekst i 2025 på 8 prosent. Prognosene for 2026 viser en mer moderat utvikling i veksten med 2 prosent. Markedet har vært preget av høye rater, og høy etterspørsel etter rigger.

Short sea-segmentet har hatt en vekst på 4 prosent i 2025, og forventer en ytterligere vekst på 8 prosent for 2026. Etterspørselen etter skipsfartstjenester og frakt i Europa ligger høyt, og short sea har sett en vekst de seneste årene. Innenfor segmentet har det også blitt levert en rekke nye fartøy i året som har gått.

For det nye segmentet brønnbåt ventes en omsetningsvekst på 6 prosent i prognosen for 2026. Segmentet har vært gjennom en betydelig konsolidering, og har stigende lønnsomhet.

Årlige vekstrater for alle segmenter – inkludert estimat 2025 og prognose 2026

Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Opplagstall

Opplagstallene for rederiene holder seg på et lavt nivå. Det er høy aktivitet og etterspørsel etter skip og frakt, og markedsbalansen er god. De fleste skip og rigger er i aktivitet, og prognosen for utgangen av året 2026 tilsier at det vil ligge 16 skip og rigger i opplag. Også resirkuleringstallene er lave, og det forventes resirkulering av åtte skip det neste året, flest innen deep sea-segmentet.

Flere nye fartøy planlegges

Hvor mange skip og rigger rederiene vurderer å kontrahere de kommende fem årene gir et bilde av fremtidstroen om aktivitet og etterspørsel. Per januar 2026 vurderer Rederiforbundets medlemmer å kontrahere 241 skip og rigger de kommende fem årene. Det er en nedgang fra i fjor, og nedgangen er størst innenfor offshore-segmentet. Innenfor deep sea stiger tallet fra 98 til 124, noe som vitner om forventninger til fortsatt vekst og etterspørsel i dette segmentet.

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

Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Lønnsomhet

Overordnet ser forventningen til lønnsomhet ut til å stabilisere seg i 2026. I overkant av en av tre forventer bedret lønnsomhet i året som kommer, opp mot året som har gått. Totalt sett er det flere som forventer bedret lønnsomhet, enn de som forventer svakere lønnsomhet for inneværende år. Svakere lønnsomhet er det en av fire som forventer, ned fra en av tre i fjor. Grafen illustrerer forventningene på segmentnivå, og det er spesielt innenfor offshore service, rigg og i brønnbåtsegmentet at flest forventer bedret lønnsomhet i 2026. I grafen vises også forventningene rederiene hadde for et år siden.

Rederienes forventninger til utviklingen i lønnsomhet i 2026 fra året før sammenlignet med forventningene for et år siden

Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

I deep sea-segmentet forventer rundt tre av ti svakere lønnsomhet i år, noe som er en halvering siden målingen for et år tilbake. Så mange som 40 prosent forventer uendret lønnsomhet, og nesten 30 prosent forventer en bedring av lønnsomheten.

I short sea-segmentet er det også større optimisme til lønnsomhet for inneværende år. Selv om en av tre fortsatt forventer svakere lønnsomhet, forventer syv av ti enten uendret lønnsomhet eller en bedring.

Hos riggselskapene er det kun en av ti som forventer svakere lønnsomhet i 2026, og hele 40 prosent forventer en bedring. Halvparten av riggselskapene forventer uendret lønnsomhet.

Hos offshore service er tallene på nivå med fjorårets forventninger, og her ser fire av ti ut til å bedre sin lønnsomhet.

I brønnbåtsegmentet forventes det enten uendret lønnsomhet eller en bedring i lønnsomheten. Hele 75 prosent forventer bedret lønnsomhet.

Foto: Kevin Flores/Odfjell SE

Verdiskaping i en urolig verden

Den maritime næringen er Norges nest største næring. Næringen bidrar med høyt etterspurt kompetanse og teknologiutvikling, og utgjør en viktig del av Norges beredskap. For å sikre næringens fortsatte betydning for norsk økonomi og for å opprettholde Norges posisjon som en ledende maritim nasjon er det avgjørende med en aktiv og forutsigbar maritim politikk.

Selv om næringen har hatt en positiv utvikling de siste årene er det en urovekkende nedgang i attraktiviteten for Norsk internasjonalt skipsregister (NIS), med en nedgang på over 7 prosent målt i antall skip i 2025. Skipsfart er en global og konkurranseutsatt næring. Norske rederiers posisjon avhenger i stor grad av rammevilkårene for den norskeide flåten og at denne får konkurrere etter likest mulig spilleregler som sine konkurrenter.

De viktigste rammevilkårene for en fortsatt konkurransedyktig næring med høy verdiskaping og sysselsetting er rederiskatteordningen og tilskuddsordningen for sjøfolk. Samtidig er det viktig at næringen har en tilknytning til Norge, gjennom eierskap, tilstedeværelse og flagg. Det krever et sterkt norsk privat eierskap – en forutsetning for at næringen skal kunne utvikles og vokse i Norge. Særnasjonale krav for næringen må unngås for ikke å svekke konkurransekraften til norske aktører globalt. Norges skipsregister må være attraktivt slik at en størst mulig andel av flåten velger norsk flagg. I en tid hvor næringen opplever stor usikkerhet internasjonalt, er det desto viktigere at det skapes trygghet og stabilitet av myndighetene her hjemme.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Sikre en konkurransedyktig norsk rederiskatteordning
- Sikre konkurransedyktige tilskuddsordninger for sjøfolk
- Fjerne formuesskatten på arbeidende kapital
- Utarbeide en ny maritim strategi med klare mål og virkemidler, i tett samarbeid med næringen, som setter en ambisiøs retning for Norge som verdensledende maritim nasjon
- Sikre bedret attraktivitet for Norges skipsregistre
- Utvikle en helhetlig maritim utdanningsstrategi fra videregående skole til høyere utdanning og forskning
- Styrke maritime utdanninger med øremerking av utviklingsmidler og sikre god og forutsigbar finansiering av utdanningen
- Styrke etter- og videreutdanning og livslang læring, for eksempel etter modell fra bransjeprogrammet

En verdiskaper langs hele kysten

Det har vært stabil vekst i næringen de siste årene, med en verdiskaping i 2025 på 237 milliarder kroner. Maritim næring er i dag Norges nest største eksportnæring etter petroleumsnæringen med et eksportestimat for 2025 på 369 milliarder kroner, opp fra 342 milliarder i 2024. Norske rederier står for hovedandelen av de samlede eksportinntektene, estimert for 2025 å utgjøre i overkant av 60 prosent av næringens samlede eksportinntekter, med 228 milliarder kroner. Næringen har en estimert omsetning i 2025 på 673 milliarder kroner, opp fra 652 milliarder kroner. Det forventes videre vekst i rederienes omsetning, men veksten har stabilisert seg etter den svært sterke vekstperioden fra 2021–2023, der omsetningen økte med 44 prosent.

Nøkkeltall for maritim næring

	2023	2024	2025 (est.)
Sysselsatte	85 200	92 040	89 040
Verdiskaping	216 mrd. NOK	230 mrd. NOK	237 mrd. NOK
Omsetning	604 mrd. NOK	652 mrd. NOK	673 mrd. NOK
Eksport	316 mrd. NOK	342 mrd. NOK	369 mrd. NOK

Kilde: Verdiskapingsrapport 2026, Maritimt Forum/Menon Economics

Verdien på den samlede verdensflåten ved inngangen til 2026 er beregnet til i underkant av 1 700 milliarder dollar. De ti største skipsfartsnasjonene innehar nærmere 80 prosent av denne verdien. Norge ligger som i fjor på en femteplass blant nasjonene, med en samlet flåteverdi på om lag 89 milliarder dollar i begynnelsen av 2026. Segmentet med høyest andel av samlet norsk flåteverdi er offshoreflåten med en estimert verdi på 16,2 milliarder dollar.

Verdens ti største skipsfartsnasjoner rangert etter flåteverdi 2026

Kilde: Menon Economics

Norge er ett av få land med en komplett maritim klynge – fra selskaper som designer, bygger, omsetter og opererer skip, til tjenesteleverandører- og utstyrsprodusenter. Rederiene er i dag hovedmotoren for klyngens vekst og utvikling. Rederiene er viktige kunder for skipsverft og leverandører, med utbredt bruk av norsk utstyr og teknologi også på fartøy bygget ved utenlandske verft. Årets medlemsundersøkelse viser at norske rederier fortsetter å ha denne sentrale rollen.

Norske utenriksrederiers ordrebøker ligger på et høyt nivå med 141 skip til en anslått verdi av 12,5 milliarder dollar, en kraftig oppgang fra nivået i 2022 på 49 skip. Dette bekreftes også i medlemsundersøkelsen der 64 prosent oppgir at de vurderer å bestille nye skip og rigger de kommende fem årene. Hele 94 prosent av rederiene svarer at skipene/riggene skal utstyres med norsk teknologi, med en norskandel på over 50 prosent for bestillingene til offshore-, rigg- og brønnbåtsegmentet.

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

Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Maritim næring er en distriktsnæring

Norsk maritim næring bidrar med et høyt antall sysselsatte og verdiskaping i alle norske kystfylker. Hovedtyngden av næringens sysselsetting ligger på Vestlandet. I Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal sysselsetter næringen alene om lag 54 500 arbeidstakere, som er 60 prosent av næringens samlede sysselsetting. Så mye som hver tiende sysselsatt i Møre og Romsdal er ansatt innen maritim næring. Næringen har også en betydelig andel av sine sysselsatte i Oslofjordregionen med om lag 23 prosent av næringens samlede sysselsetting.[3]

De totale sysselsettingstallene viser derimot ikke den relative betydningen maritim næring har i norske distrikter. Eksempelvis utgjør den maritime næringens ansatte i Finnmark kun 2 prosent av næringens samlede sysselsetting, men utgjør samtidig nesten 6 prosent av alle sysselsatte i Finnmark. Maritim næring er en viktig sysselsetter i norske distriktskommuner, med hjørnestensbedrifter i mange øy- og kystsamfunn i hele landet.

3 Verdiskapingsrapport 2026 –Maritimt Forum/Menon Economics

Sysselsetting i maritim næring – kommunefordelt

Kilde: Menon Economics • Kartdata: © Kartverket • Laget med Datawrapper

Et sterkt privat eierskap gir investeringer, arbeidsplasser og innovasjon
For at selskaper skal kunne drive sin virksomhet fra Norge må de nasjonale rammebetingelsene være stabile, forutsigbare og konkurransedyktige. En høy andel av norske rederier er eid av norske, private eiere med hovedkontor her i landet. Dette gagner utviklingen av den maritime næringen og Norge som maritim nasjon.

Imidlertid svekker formuesskatten på arbeidende kapital konkurransekraften til selskaper eid av norske private eiere, da disse må betale formuesskatt mens utenlandske eiere ikke har denne kostnaden. Om lag halvparten av rederiene svarer at de grunnet formuesskatten har tatt ut mer utbytte de siste to årene enn de ellers ville gjort. Dette går ut over rederienes investeringsevne. Over 70 prosent av rederiene svarer at økt formuesskatt gir negative konsekvenser for investeringer og vekst i selskapet. Andelen rederier som rapporterer om negative konsekvenser av formuesskatten er spesielt høy blant short sea-rederiene, der hele 85 prosent sier at skatten gir negative virkninger for evnen til vekst og utvikling av selskapet. Dette understrekes videre ved at om lag to tredeler av short sea-rederiene svarer at de har tatt ut mer utbytte de siste to årene enn de ellers ville gjort grunnet formuesskatten.

Hvilke konsekvenser opplever din virksomhet av økt formuesskatt?

Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Et strammere økonomisk handlingsrom svekker også evnen til grønn omstilling og mulighetene til å imøtekomme økte utslippskostnader og klimakrav. En tredjedel av rederiene melder om at formuesskatten har fått negative konsekvenser for deres arbeid med grønn omstilling.

Kompetanse er en forutsetning for konkurransekraften til næringen

Maritim næring er en kompetanseintensiv næring, hvor menneskelig kunnskap, ferdigheter og spesialisert kompetanse utgjør en helt avgjørende innsatsfaktor og kilde til verdiskaping. Samspillet mellom utdanning, forskning, industri, teknologibedrifter og rederi har skapt et unikt fortinn for norsk maritim næring i møte med den globale konkurransen. Maritim næring er avhengig av et bredt spekter av kompetanse, fra finans- og juridisk kompetanse, til mer operasjonell kompetanse som elektro, automasjon, maskin og nautikk. Det er en gjensidig avhengighet mellom alle disse kompetanseområdene for at den maritime næringen skal følge med i utviklingen, og for at Norge skal beholde sin posisjon som verdensledende maritim nasjon. Det er derfor avgjørende at det følger en strategisk satsing på utdanning, forskning og kompetanseutvikling innenfor de ulike fagområdene.

Foto: Stig Silden/Island Offshore Management AS

Rederienes behov for kompetanse og kompetanseområder som anses som vanskelig å få tak i

Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Årets medlemsundersøkelse viser at operasjonell erfaring fra sjø fortsatt er svært etterspurt. Operasjonell erfaring fra sjø er sammen med elektro/automasjons- og digital kompetanse samtidig den type kompetanse rederiene mener vil være vanskeligst å finne de kommende ti årene.

Norsk maritim kompetanse og norske sjøfolk er en helt sentral del av den norske maritime klyngen, og et av våre viktigste konkurransefortrinn. For å sikre denne kompetansen og norske sjøfolk er det helt avgjørende med stabile og konkurransedyktige rammebetingelser. Det må satses på maritim forskning og utdanning slik at tilfanget på ny kompetanse holder nivå og kvalitet i verdensklasse.

Tilskuddsordningen sikrer norsk operativ erfaring og en styrket beredskap

En stor norsktilknyttet flåte, et konkurransedyktig flagg og tilgang på sjøfolk med høy kompetanse er i dagens sikkerhetspolitiske situasjon viktigere enn på flere tiår. Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk har vært en sentral del av norsk skipsfartspolitikk siden den ble innført på 1990-tallet og er blant næringens viktigste rammevilkår. Ordningen skal sikre norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk, samt bidra til at norske rederier får konkurransedyktige vilkår i forhold til vilkårene i andre land. Viktigheten av ordningen for rederiene understrekes tydelig i årets medlemsundersøkelse, spesielt blant medlemmene innen brønnbåt-, offshore service- og short sea-segmentet. Også medlemmer med et lavere antall norske sjøfolk fremhever ordningen som viktig for å opprettholde kompetansen i det norske maritime miljøet – kompetanse næringen som helhet nyter godt av.

Viktighet av tilskuddsordningen – skala fra 1 til 5, hvor 1 = uviktig og 5 = svært viktig

Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

I en årrekke har tilskuddsordningen blitt gradvis svekket. Dersom denne utviklingen fortsetter vil det få negative konsekvenser for næringens tilknytning til Norge, konkurransedyktigheten til norske sjøfolk og for norsk beredskap. I årets medlems-undersøkelse svarer syv av ti rederier at de må vurdere å erstatte norske sjøfolk med utenlandske dersom ordningen blir ytterligere svekket. Samtidig understreker flere medlemmer et ønske om økt bruk av norske sjøfolk om bord på sine skip. I dagens sikkerhetspolitiske situasjon bør derfor myndighetene prioritere en betydelig styrking av tilskuddsordningen.

Kompetansekrav i endring, kvalitet i utdanning og livslang læring
Skal Norge lykkes med å opprettholde sin posisjon som verdensledende maritim nasjon må vi ha verdensledende maritim utdanning. Til tross for at det de senere årene er lagt ned mye ressurser i å heve kvaliteten i norsk maritim utdanning, er vi enda ikke i mål. Dette henger sammen med at vi jobber mot et bevegelig mål, hvor drivere som grønn omstilling og digitalisering kontinuerlig krever ny og oppdatert kompetanse.

I en tid der kompetansekrav endres raskt er det behov for en omfattende satsing på etter- og videreutdanning. Nærmere seks av ti rederier etterlyser dette. På den andre siden svarer fire av ti at mulighetene for etter- og videreutdanning ikke er gode nok i dagens utdanningssystem.

Myndighetene må sørge for gode ordninger og incentiver for at bedrifter skal kunne satse på strategisk etter- og videreutdanning av sine ansatte, og for at livslang læring skal være for alle. Det er viktig at det legges til rette for at utdanningsinstitusjonene er i stand til å produsere og levere gode etter- og videreutdanningstilbud uten at dette går på bekostning av det ordinære utdanningstilbudet.

Behov og muligheter – etter- og videreutdanning

Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Styrket maritim profesjonsutdanning

Maritim profesjonsutdanning er svært spesialisert og er liten målt i antall studieplasser. Fagmiljøene er relativt sett svært små ved den enkelte utdanningsinstitusjon. Sammenslåing de senere årene har ført til at utdanningsinstitusjonene vokser og det er stadig flere prioriteringer som skal gjøres, samtidig som at økonomien i sektoren er svekket. Dessverre ser vi at kostbare utdanninger bestående av få studenter og små fagmiljø nedprioriteres. Næringen opplever også at utdanningsinstitusjonene ikke klarer å holde tritt når det gjelder den teknologiske utviklingen i næringen og at lærernes kompetanse raskt blir utdatert.

Næringen er urolig for konsekvensene dette kan få for norsk maritim utdanning, og dermed maritim næring i årene som kommer. Derfor er det helt avgjørende med en tydelig satsing og prioritering av øremerkede midler rettet mot maritim utdanning i tiden fremover.

Behovet for styrket maritim utdanning handler også om den norske skipsfartens sentrale rolle i totalforsvaret og som del av den nasjonale skipsfartsberedskapen. Ved krise eller krig er staten avhengig av å benytte seg av de ressursene og kapasitetene som finnes i skipsfartsnæringen. Det er altså nødvendig å arbeide målrettet og systematisk i Norge med rekruttering og utdanning innenfor maritime fag i årene framover, for nettopp å sikre at næringen har personell og kompetanse - både på militær og sivil side.

Veien mot nullutslipp

2025 ble ikke det klimaåret mange hadde håpet på. Økt geopolitisk uro og stormaktsrivalisering har svekket det internasjonale klimasamarbeidet, noe som ble tydelig da forhandlingene om en global klimaavtale for skipsfarten i IMO ble satt på pause høsten 2025. Samtidig står skipsfarten midt i det grønne skiftet, og flåten skal gjennom en stor omstilling. Selv om globale rammeverk lar vente på seg tar næringen ansvar. Norske rederier investerer tungt i ny teknologi og løsninger som kutter utslipp allerede i dag.

Behov for globale løsninger
Globale utslipp krever globale løsninger. Skipsfarten er avhengig av felles globale rammeverk som gjelder alle skip, uavhengig av flagg og operasjonsområde, og som sørger for like konkurransevilkår i et internasjonalt marked. Dette vil sikre en effektiv og rettferdig klimapolitikk.

Norske rederier er allerede underlagt europeiske klimakrav, og på sikt forventer vi at næringen reguleres av nye globale klimaregelverk gjennom IMO. Av Rederiforbundets medlemmers totale utslipp på 24,7 millioner tonn CO_2-ekvivalenter i 2025, slippes 1,6 millioner tonn CO_2 av disse ut i Norge. Dette understreker behovet for at klimautslipp fra skipsfarten reguleres internasjonalt, og ikke gjennom nasjonale særkrav.

Mangelen på globale løsninger øker risikoen for fragmentering av regelverket, der regionale og nasjonale tiltak utvikles parallelt. Et slikt lappeteppe av reguleringer kan føre til dobbeltregulering, økte kostnader og mindre effektiv klimapolitikk. Dette svekker både forutsigbarheten for rederiene og tempoet i omstillingen.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Sikre næringens konkurransekraft ved å arbeide for harmonisering mellom nasjonale, internasjonale og globale regler for skipsfarten, og unngå dobbeltrapportering og dobbeltbeskatning
- Sikre bred internasjonal støtte og fremgang i IMOs klimaarbeid med mål om å få på plass et kostnadseffektivt og teknologinøytralt regelverk som gir reelle globale utslippskutt og like konkurransevilkår
- Ivareta næringens interesser i politiske prosesser i EU som berører skipsfarten, inkludert revisjonene av ETS-direktivet og «FuelEU Maritime»-forordningen
- Gjennom klimapartnerskap, konkretisere innsats og virkemidler for å nå de maritime 2030-målene
- Tilpasse bruk av virkemiddelapparatet for å skalere opp og rulle ut klima- og miljøteknologi
- Sikre videreføring av NOx-avtalen etter 2027

Europeisk regelverk og betydning for skipsfarten
EU har over tid vært en pådriver i klimapolitikken, og EUs kvotehandelssystem (EU ETS) er et sentralt virkemiddel i Europa for å redusere utslipp. Etter at skipsfarten ble inkludert i kvotehandelssystemet 1. januar 2024, betaler norske rederier betydelige beløp for sine utslipp. Selv om noe av inntektene går til EUs innovasjonsfond, tilfaller hoveddelen medlemslandene og skal brukes til klima- og energiformål. Som EØS-land er Norge fritatt kravet om øremerking. Det er likevel behov for at også norske ETS-inntekter brukes til grønne tiltak og til å styrke maritim omstilling og konkurranseevne.

EUs klimaregelverk inkluderer også en europeisk drivstoffstandard, «FuelEU Maritime»-forordningen. Regelverket tredde i kraft i EU 1. januar 2025, stiller krav til gradvis reduksjon i klimagassintensiteten i skipets drivstoff, samt bruk av landstrøm i utvalgte havner. Målet er å øke bruken av alternative drivstoff. Forordningen er ennå ikke innført i Norge, og næringen venter på avklaringer.

I 2026 vil Europakommisjonen foreslå en revisjon av ETS-direktivet og i 2027 en revisjon av «FuelEU Maritime»-forordningen. Norges Rederiforbund mener det bør gis tydelige signaler i regelverkene om hva som vil skje dersom IMO vedtar et globalt klimaregelverk. Sammen med et samlet europeisk rederiforbund (ECSA) er forventningen at ETS for maritim sektor og «FuelEU Maritime»-forordningen da trekkes for å unngå dobbeltregulering. Så lenge skipsfarten omfattes av det europeiske regelverket vil Rederiforbundet jobbe for at ETS-midler fra skipsfarten kanaliseres tilbake til næringen gjennom støtte til klimatiltak, at rapporteringssystemet for klimaregelverkene forenkles og at klimagassutslipp ikke omfattes av både innsatsfordelingsforordningen og EUs kvotesystem. Et forbedret regelverk er viktig for å ivareta skipsfartens konkurransekraft i Europa.

Foto: Fredrik Rosså/Simon Møkster Shipping AS

Dobbeltbeskatning av norsk skipsfart
Innføringen av EU ETS for skipsfarten har ført til at nesten en tredjedel av norske innenriks utslipp både omfattes av kvotesystemet og av nasjonale klimakrav gjennom innsatsfordelingsforordningen. Denne dobbeltreguleringen er både til hinder for en kostnadseffektiv klimapolitikk og rammer deler av skipsfarten hardt. Norges Rederiforbund vil jobbe for at dette rettes opp i den kommende revisjonen av EUs klimaregelverk slik at klimagassutslipp enten er i innsatsfordelingsforordningen eller i ETS.

For flere norske rederier har dagens situasjon gitt en betydelig dobbeltbeskatning da flere både har måtte kjøpe ETS-kvoter og betale full nasjonal CO_2-avgift. I 2023 vedtok Stortinget at innenriks skipsfart som er underlagt både den nasjonale CO_2-avgiften og ETS-regimet, ikke skal betale høyere karbonavgifter enn skipsfart som kun betaler den nasjonale CO_2-avgiften. Som følge av dette har Stortinget vedtatt tre påfølgende statsbudsjett med redusert CO_2-avgiftssats for fartøy som omfattes av både den nasjonale CO_2-avgiften og kvoteprisen i ETS.

I slutten av februar i år informerte Finansdepartementet endelig at den varslede reduserte CO_2-avgiftssatsen for kvotepliktig innenriks skipsfart skal gjelde fra 1. mars 2026. Det er en positiv utvikling. Samtidig har manglende avklaringer ført til betydelige ekstrakostnader for næringen. Mer enn to år har gått siden stortingsvedtaket for statsbudsjettet for 2024, uten vesentlig offentlig informasjon om sakens utvikling. Dette har ført til konkurransevridning, betydelig usikkerhet for rederiene og store utfordringer knyttet til likviditet og finansiell rapportering. Det er behov for en refusjonsordning for de betydelige merkostnadene som har blitt påført den delen av næringen som har betalt full CO_2-avgift og ETS-kvotepris i to år og to måneder.

Det er viktig at norske myndigheter i sin politikkutvikling hensyntar europeisk og internasjonal politikkutvikling slik at det unngås at de samme utslippene er gjenstand for dobbelt eller trippelt virkemiddelbruk. Næringen opplever dessverre nå at nasjonale

Foto: Frode Haukeland/Simon Møkster Shipping AS

regelverk som foreslås av regjeringen legges på toppen av eksisterende europeisk regelverk. Dette er en av årsakene til at Norges Rederiforbund er kritiske til innføring av nasjonale klimakrav til offshoresektoren. Offshorefartøy vil snarlig omfattes av EU ETS, ofte i kombinasjon med norsk CO_2-avgift. Offshorefartøyene vil også kunne bli inkludert i FuelEU Maritime-forordningen etter forestående revisjon i EU. Rederiforbundet mener også at det norske forslaget om klimakrav til offshorefartøy ikke er tilstrekkelig utredet juridisk, økonomisk eller sikkerhetsmessig og at kravet vil kunne påføre næringen unødvendige kostnader og administrative byrder, med liten tilleggsgevinst for klimaet.

Behov for nasjonale virkemidler

I dag legger den maritime næringen ned en viktig og stor innsats langs norskekysten og i norske farvann og det er her mange av morgendagens løsninger utvikles. Til tross for at næringen investerer tungt i klima- og miljøteknologi er omstillingstakten for lav, og barrierene for å ta i bruk nye løsninger og drivstoff er fortsatt betydelige. DNVs Barometerrapport viser at vi ikke er i rute til å nå klimamålene for 2030, noe som tydeliggjør behovet for kraftigere og mer målrettede virkemidler.

For å oppnå nasjonale utslippskutt er et effektivt, fleksibelt og teknologinøytralt virkemiddelapparat avgjørende. Dagens ordninger oppleves som uoversiktlige og lite treffsikre, og bidrar i for liten grad til faktiske utslippsreduksjoner. Energieffektivisering av eksisterende flåte kan gi utslippskutt her og nå, og bør derfor spille en sentral rolle for oppnåelse av 2030-målene. Gjennom Maritimt Klimapartnerskap har næringen fremmet konkrete forslag til nye virkemidler som kan styrke denne innsatsen. Selv om overgangen til nye fartøy og drivstoff blir viktig, når vi ikke klimamålene med nybygg alene. Det er derfor behov for et virkemiddel som fremskynder utslippsreduksjoner gjennom energieffektiviserende tiltak.

Barrierer for omstillingen til lav- og nullutslipp
Rederiforbundets medlemmer har satt seg mål om å lede an i omstillingen til lav- og nullutslipp. Innen 2030 skal medlemsrederiene kutte klimautslippene med 50 prosent per transporterte enhet i forhold til 2008. Fra 2030 skal det kun bestilles skip tilrettelagt for nullutslippsteknologi.[4]

Økt usikkerhet og manglende fremdrift på politiske klimatiltak gjør at troen på klimamålene har falt de seneste årene. Om lag tre av ti tror de vil redusere utslipp med 50 prosent innen 2030, og nesten halvparten av rederiene tror ikke de vil nå klimamålet for 2030.

Det investeres likevel bredt i grønne løsninger, og over 90 prosent av medlemsrederiene har investert i klima- og miljøteknologi om bord. Slik teknologi inkluderer alt fra batteripakker, landstrømtilkobling, installering av rensesystemer, tekniske tiltak på propell, til varmegjenvinning og mer. Operasjonelle tiltak er også sentralt for å redusere utslipp. Eksempler på operasjonelle tiltak inkluderer blant annet tilpasset seilingsmønster, hastighetsreduksjoner og vask av skrog og propell.

Løsningene som reduserer utslipp og bidrar til energieffektivisering er viktige i veien mot å nå klimamålene. Det gjenstår likevel mange barrierer knyttet til investeringer i klima- og miljøteknologi. De største barrierene inkluderer manglende betalingsvilje i markedet, usikkerhet knyttet til teknologivalg og manglende offentlig investeringsstøtte.

Barrierer for investeringer i klima- og miljøteknologi

Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

4 Norges Rederiforbund (2020) *Null utslipp i 2050.*

Fremtidens drivstoff

For å lykkes med omstillingen til et lav- og nullutslippssamfunn må energibruken effektiviseres, og det må tas i bruk klimanøytrale drivstoff. Fremtidens flåte vil antakelig seile på en kombinasjon av flere ulike drivstoff og energibærere, avhengig av fartøystype og seilingsmønster. Det gjenstår en rekke barrierer for å ta i bruk nye drivstoff. Blant dem er høye investeringskostnader, pris, tilgjengelighet, manglende infrastruktur på land og teknologi.

Fra 2030 er målet at det kun skal bestilles skip tilrettelagt for nullutslippsteknologi, og at flåten skal være klimanøytral i 2050.[5] Dessverre gjenstår mange barrierer for omstilling til lav- og nullutslipp og kun tre av ti tror de vil være klimanøytrale i 2050. Viktige avklaringer rundt globale rammeverk for klimareguleringer er uteblitt, og det påvirker hvorvidt rederiene tror de vil nå klimamålene.

Norges Rederiforbunds medlemmer vurderer en rekke ulike typer drivstoff og energibærere for å oppnå klimanøytralitet i 2050. Grafen under viser hvordan de ulike drivstoffene har blitt rangert fra 2020 til 2026. Løsninger innenfor lavutslipp har blitt mer aktuelt de seneste årene, og nullutslippsalternativer som ammoniakk og hydrogen har falt i aktualitet.

Drivstoff som vurderes frem mot 2050 – rangering over tid

Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

5 Norges Rederiforbund (2020) *Null utslipp i 2050.*

Utslipp fra Rederiforbundets medlemsflåte

Rederiforbundets medlemmers utslipp i 2025 var totalt 24,7 millioner tonn CO_2-ekvivalenter.[6] Av utslippene befinner den største andelen seg utenfor både europeisk og norsk farvann. Av de totale utslippene finner 1,6 millioner tonn CO_2 sted i Norge[7] og 5,9 millioner tonn CO_2 i Europa.[8]

Fra Norges Rederiforbunds lansering av Klimarapport 2026.

Omstilling og status i flåten

Norske rederier ligger langt fremme i teknologiutviklingen av flåten. DNVs *Maritime Forecast to 2050* viser opptaket av alternativt drivstoff for verdensflåten, og for våre medlemmer til sammenligning. I verdensflåten er det 2 prosent av skipene som både seiler og kan seile på alternativt drivstoff, og i Rederiforbundets medlemsflåte er det 17 prosent av skipene som kan det samme. Figurene under viser fordelingen på ulike drivstoff.[9]

VERDENSFLÅTEN

2 % Alternative drivstoff
1 539 LNG
1 072 Batterihybrid
159 LPG
70 Metanol
8 Hydrogen
3 Ammoniakk

REDERIFORBUNDETS MEDLEMSFLÅTE

17 % Alternative drivstoff
99 LNG
77 Hybridelektrisk
19 LNG & hybridelektrisk
19 LPG
15 Plug-in hybrid
7 LNG & plug-in hybrid
7 Vindassistanse
2 Metanol
1 Hybridelektrisk & vindassistanse

6 Globale utslipp av CO_2e 2025, levert av DNV basert på AIS-data og DNVs MASTER-modell.
7 Nasjonale utslipp av CO_2 2025, levert av DNV basert på Barometerrapport for grønn omstilling av skipsfarten 2025.
8 Europeiske utslipp av CO_2 2024, basert på siste tilgjengelige tall fra EUs database THESIS-MRV.
9 DNV (2025) *Maritime Forecast to 2050.*

Skipsfarten – en brikke i et geopolitisk spill

Et uforutsigbart internasjonalt omgivelsesbilde har preget den globale verdensordenen de siste årene. Geopolitisk uro har blitt den nye normalen for skipsfarten. Krigen i Ukraina og angrepene på Iran medfører at verden står i den største sikkerhetspolitiske krisen siden andre verdenskrig og den største krisen i Midtøsten på flere tiår. Det er for tidlig å anslå hvilke konsekvenser det vil få på sikt, men næringen forbereder seg på vedvarende usikkerhet knyttet til aktivitet i Midtøsten. Hvor bredt konflikten vil spre seg og hvor lenge den vil vare er usikkert.

Syv av ti av Rederiforbundets medlemmer oppgir at den geopolitiske situasjonen har fått direkte konsekvenser for driften av rederiet. De geopolitiske omgivelsene preges av økt uforutsigbarhet i det handelspolitiske bildet, vedvarende trussel om væpnet konflikt, og økt bruk av cybertrusler. Rivaliseringen mellom USA og Kina har ført til at rederiene i større grad vender sin oppmerksomhet mot andre markeder. Verden er i endring og skipsfarten tilpasser seg. Vi kan slå fast at globalisering, frihandel og internasjonale spilleregler fortsetter å bli satt på prøve i 2026.

Foto: Adobe Stock

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Føre en aktiv europapolitikk, samt styrke EØS-avtalen
- Sikre norsk næringslivs adgang og konkurranseposisjon i utenlandske markeder
- Hegne om de havrettslige prinsippene som skipsfarten er avhengig av for å operere globalt i lys av økte restriksjoner mot skyggeflåten

EØS-avtalen blir viktigere

Norge er del av et europeisk verdifellesskap, og er tett integrert i EUs politikk gjennom det indre marked. EØS-avtalen blir viktigere i takt med den geopolitiske rivaliseringen, men også mer utilstrekkelig for våre interesser. Regjeringens EØS-utredning fra 2024 slo fast at EU-samarbeidet styrkes på områder der EØS-avtalen ikke gir tilgang, og at dette gir en sårbarhet på flere områder. Dette kommer blant annet til syne i EUs arbeid med sikkerhet, beredskap, økonomisk sikkerhet og utenriks- og forsvarspolitikk.

Rederiforbundet støtter EØS-avtalen og vil at den styrkes, og mener at Norge og norsk skipsfart er best tjent med tettest mulig samarbeid med EU og Europa.

EU er en viktig premissleverandør for norsk skipsfarts rammevilkår samtidig som norske rederier er sentrale bidragsytere til EUs politiske agenda om sikkerhet, konkurransedyktighet og klimaomstilling. Forbundet mener at norske myndigheter må føre en aktiv europapolitikk for å styrke Norges tilknytning til et EU i endring, samt styrke EØS-avtalen.

I lys av dagens geopolitiske situasjon, opplever du at EØS-avtalen har endret betydning for din virksomhet?

Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Skipsbygging har blitt geopolitikk
Økt geopolitisk uro har ført til at skipsbygging i større grad sees på som en del av nasjonal sikkerhet og forsyningssikkerhet. Dette har ført til at flere land vil utvikle sin egen skipsbyggingskapasitet. India har ambisjon om å bli et av verdens viktigste skipsbyggeland de neste ti årene ved å bygge opp en konkurransedyktig verftsindustri.

Rivaliseringen mellom USA og Kina har ført til amerikanske forslag om å innføre høye havneavgifter. Anløpsavgifter ble innført for bilfraktrederiene og det ble foreslått en bredere avgift på kinesiskbyggede skip. Dette ble møtt med tilsvarende kinesiske mottiltak.

For rederiene innebærer dette at de i større grad enn tidligere må ta geopolitiske hensyn ved valg av byggeland. Nær halvparten av rederiene oppgir at den geopolitiske situasjonen har påvirket hvor de ønsker å bygge skipene og påvirker investeringsviljen i nye prosjekter.

Kina fortsetter å være det største byggelandet for norske rederier etterfulgt av Sør-Korea og India. Ved bygging av større skip eksisterer det få alternativer til Kina.

Hvordan den geopolitiske situasjonen påvirker rederiene

Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Norske utenriksrederiers ordrebok fordelt på byggeland 1. januar 2026 – målt i antall skip

Kilde: Norges Rederiforbund

USA blir et mindre viktig marked for norske rederier
Global handelspolitikk er sentralt for skipsfarten, og internasjonalt samarbeid påvirker hvilke markeder norske rederier ser til. USA har gått fra å være det tredje viktigste markedet for norske rederier i 2025 til å bli det sjette viktigste markedet i 2026. Alle segmenter oppgir at USA vil bli et mindre viktig marked i 2026.

Den amerikanske administrasjonen har kommet med en rekke tiltak som vil kunne påvirke markedsadgangen negativt. Tiltakene innebærer blant annet å legge ned havvindprosjekter, innføring av havneavgifter og tollbarrierer. Disse tiltakene vil kunne bidra til at det knytter seg en større geopolitisk risiko til det amerikanske markedet for norske rederier fremover.

Rederienes viktigste land/markeder – rangering over tid

Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Rederienes ti viktigste land/markeder

Kilde: Norges Rederiforbund

Skyggeflåten utfordrer havretten
Respekten for folkeretten og prinsippene i havrettstraktaten er et viktig premiss for internasjonal skipsfart. Flaggstatsprinsippet og retten til uskyldig gjennomfart står helt sentralt. Veksten i skyggeflåten utfordrer de havrettslige prinsippene, og fortsetter å prege næringen i 2026.

Skyggeflåten er en felles betegnelse for en flåte bestående av skip som transporterer råolje ut av sanksjonerte land. Flåten består av eldre skip som er eid gjennom selskaper der eierskapet kan virke uklart. De er ikke forsikret innenfor det kvalitetssystemet som er etablert internasjonalt. Skipene bytter hyppig flaggstat og har i økende grad seilt uten flagg. Denne flåten har nå blitt en parallell flåte som ikke respekterer eller håndhever de reglene man er enige om internasjonalt gjennom IMO og dermed undergraves de havrettslige prinsippene.

Skipsfarten i et globalt trusselbilde
Norsk skipsfart opererer i et globalt risikobilde der krig, terror, piratvirksomhet og politisk uro er en del av hverdagen. Dette påvirker skipsfarten både direkte gjennom angrep og trusler mot sivile fartøy, og indirekte gjennom forstyrrelser i handel, forsyningslinjer og operasjonsmønstre.

Situasjonen i Midtøsten preger den maritime sikkerheten. Angrepene mot sivil skipsfart i Rødehavet har avtatt noe det siste året, og trafikken har økt, men usikkerheten er fortsatt stor. I den arabiske og persiske gulf har spenningen økt som følge av regional maktkamp og konfliktlinjer mellom blant annet USA, Israel og Iran. Dette er et område av stor betydning for global skipsfart og energiforsyning, og nåværende situasjon etter angrepene på Iran gjør operasjonsmiljøet svært krevende.

At skipsfarten også rammes direkte av krig og konflikt, har blitt tydelig i Svartehavet der handelsfartøy er blitt angrepet direkte som en del av Russlands krig mot Ukraina. Pirataktivitet er fortsatt en utfordring for skipsfarten, både utenfor Somalias kyst og i farvannene utenfor Nigeria. Pirater utgjør en reell risiko mot skip og mannskap som påvirker rutevalg, operasjonsmønstre og behovet for sikkerhetstiltak.

Også i norske havområder har sikkerhetssituasjonen blitt mer krevende. Økt spenning i våre nærområder har ført til større oppmerksomhet rundt beskyttelse av kritisk infrastruktur, som olje- og gassinstallasjoner, rørledninger og sjøkabler. Samtidig har aktiviteten i nordområdene økt, både sivilt og militært, noe som stiller høyere krav til overvåking, situasjonsforståelse, samhandling og beredskap.

Det maritime trusselbildet omfatter ikke bare fysiske angrep. Spionasje, cyberangrep og andre sammensatte trusler utgjør en økende risiko for rederier og maritime aktører. Forstyrrelser av GNSS-signaler har økt betydelig i flere områder. Medlemsundersøkelsen til Rederiforbundet viser at cyberhendelser er det rederiene er mest bekymret for. Samlet sett stiller dette skjerpede krav til risikovurderinger, forebyggende sikkerhetstiltak og evnen til å håndtere uønskede hendelser i et stadig mer komplekst sikkerhetsmiljø.

Nortraship og skipsfartens rolle i totalforsvaret
Den norskkontrollerte utenriksflåten er en del av totalforsvaret. Med om lag 1 600 skip og rigger som opererer på alle verdens hav, utgjør flåten en beredskapsressurs for norske myndigheter. Den sivile skipsfarten har kapasiteter som kan benyttes innenfor et bredt spekter av oppgaver, både sivilt og militært. Dette omfatter blant annet sikring av forsyningslinjer til Norge, transport av varer og kritisk materiell, samt kapasiteter innen overvåking og reparasjon av kritisk undervannsinfrastruktur.

Medlemsundersøkelsen viser at de overordnede maritime rammevilkårene er avgjørende for rederienes evne til å bidra i krise og krig. Konkurransedyktige rammevilkår, eierskap og gode sikkerhetsstrukturer trekkes frem som særlig viktige for å opprettholde en god beredskapsevne.

Det er viktig at rederiene har tilstedeværelse og operativ virksomhet i Norge. Norske rederier har gjennomgående vist at de stiller opp for myndighetene ved behov, uavhengig av hvilket flagg det enkelte fartøy fører. Norsk flagg er likevel viktig for å sikre at Norge har en sterk og levedyktig maritim næring, som vil være viktig i krise og krig.

Hva er Nortraship?
- Nortraship er et offentlig-privat rammeverk for samarbeid mellom norske myndigheter og skipsfartsnæringen innen maritim sikkerhet og beredskap
- Ordningen skal sikre tilgang til sivil tonnasje i krise og krig
- Nortraship-ledelsen består av sentrale representanter for norske myndigheter og skipsfartsnæringen
- Beredskapsavdelingen i Norges Rederiforbund er sekretariat og utøvende ledd for Nortraship

Viktigste forhold som påvirker rederienes evne til å bidra gjennom Nortraship

Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Datagrunnlag og metode

Datakilder benyttet i denne rapporten er spesifisert i tekst, tabeller og figurer. Datakilder og metodikk er beskrevet nedenfor. Norges Rederiforbund har samarbeidet med BDO AS i analysearbeidet. All grafikk har kildehenvisning.

Spørreundersøkelse om rederienes fremtidsutsikter og rammebetingelser
Norges Rederiforbund gjennomførte en spørreundersøkelse hos egne medlemmer i perioden 5. til 21. januar 2026. Medlemmene fikk tilsendt et elektronisk spørreskjema hvor forventninger om utviklingen i økonomiske nøkkeltall, vekstmarkeder, kapital- og kompetansetilgang samt politiske rammebetingelser ble kartlagt. Av 130 aktuelle medlemsbedrifter svarte 89 bedrifter på undersøkelsen, noe som gir en responsrate på 68,5 prosent. Deltakerne i undersøkelsen er representative for medlemsmassen i Norges Rederiforbund, både med hensyn til flåtestørrelse og skipssegment. Materialet gir derfor et meget godt grunnlag for å kunne generalisere fra utvalg til populasjon. Nesten uten unntak er det eiere og bedriftsledere som har besvart undersøkelsen. Omstrukturering og endringer i Rederiforbundets medlemsflåte kan ha påvirkning på resultatene av innsamlet data.

Beregning av rederienes omsetningsvekst i 2025 og 2026
BDO AS har tilgang på regnskapsdata for norske rederiers omsetning i 2024. I spørre-undersøkelsen ble rederiene bedt om å oppgi omsetning i 2024, anslag for omsetning i 2025 og forventet vekst i omsetning for 2026 angitt i prosent. Siden BDO AS ikke har komplette omsetningstall for alle rederier i 2025, er disse beregnet på følgende måte:

a) Rederienes egenrapporterte omsetning i 2024 er sammenlignet med informasjon fra offisielle kilder (blant annet revisorbekreftet omsetning og rederienes egne årsrapporter, inkludert konsernregnskap) samme år. Dette for å vurdere om den egenrapporterte omsetningen i spørreundersøkelsen kan benyttes som grunnlag for å beregne omsetningen til den totale populasjonen av medlemsrederier i Norges Rederiforbund

b) Egenrapportering av omsetning i 2025 er justert for andelen av den totale omsetningen i hver av rederigruppene som er inkludert i datagrunnlaget

c) Prognosene for 2026 er beregnet ved å multiplisere 2025-omsetningen til hver medlemsbedrift med deres egenoppgitte vekst i 2026. Deretter er den estimerte omsetningen summert opp for rederigruppene. Videre er den estimerte omsetningen justert for andelen av den totale omsetningen i hver av de fire rederigruppene som er inkludert i datagrunnlaget

Verdisetting av verdens skipsflåte
Menon Economics har på oppdrag fra Rederiforbundet estimert verdien av verdens skipsflåte fra 2001 og frem til i dag, fordelt på 14 skipssegmenter og alle verdens land. Resultatene presenteres på et aggregert nivå, hvor segmentene er slått sammen til elleve segmenter. Beregningene innad i hvert segment er basert på nybyggpriser, fraktrater, alder, antall skip, anslått levetid, bruttotonnasje og dødvekttonnasje.

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

Beregningen av fjorårets rapport var 2025-priser basert på siste tilgjengelige tall i 2024. I årets utgave er derimot 2026-estimeringene basert på siste tilgjengelige prisdata i 2025, og månedlige rater fra januar 2026. Metoden er lagt om til å beregne verdiene ned på skipsnivå. For å sikre konsistens i resultatene, er det metodiske rammeverket videreført, i den grad det har vært mulig. For enkelte segmenter er beregningsmetodene endret noe, for å øke graden av konsistens på tvers av segmentene. For de fleste segmenter finner vi at overgangen i stor grad sammenfaller med tidligere resultater. For enkelte segmenter innebærer overgangen et brudd i tidsseriene. Dette gjelder hovedsakelig for de mindre segmentene, og vi finner at dette gir helt marginale utslag i den overordnede statistikken.

Skipsbyggingsindustrien preges stadig av høye priser, på grunn av inflasjon og fulle ordrebøker hos de asiatiske verftene. I løpet av 2025 finner vi en betydelig vekst i etterspørselen etter containerskip og andre varetransporterende fartøy, som bulk og ro-ro fraktefartøy. Fra høsten 2023 til og med 2025 har rater knyttet til LNG- og råoljefartøy bidratt til å bremse veksten. I løpet av 2025 har byggepriser og rater innen LNG og LPG stabilisert seg på et tilsvarende nivå som året før. Veksten i gassegmentet knyttes derfor i stor grad til volumvekst (total bruttotonnasje), som har vokst med 8 prosent.

Norskkontrollert utenriksflåte – definisjoner og avgrensninger
Norges Rederiforbund fører egen statistikk over norskkontrollert utenriksflåte. Avgrensningene av skip som inngår i den norskkontrollerte utenriksflåten er basert på følgende prinsipper:

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

Norges Rederiforbund
Postboks 1452 Vika, 0116 Oslo
Telefon: 22 40 15 00
post@rederi.no
@Norwegian Shipowners' Association
facebook.com/NorgesRederiforbund
www.rederi.no

Omslagsfoto: Anthony Tuala/Odfjell SE • Design: Susie Solo • Trykk: Rolf Ottesen AS