

Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association



KONJUNKTURRAPPORT

2023

Om Norges Rederiforbund

Norges Rederiforbund er den ledende arbeidsgiver-, beredskaps- og interesseorganisasjonen for norsktilknyttede rederivirksomheter. Våre medlemmer er kjernen og drivkraften i det norske maritime miljø. Rederiforbundets 130 medlemmer har 1 400 skip og rigger verden over, og sysselsetter om lag 50 000 sjøfolk og offshoarearbeidere fra omkring 50 forskjellige nasjoner. I den maritime klyngen skaper norske rederier verdier for rundt 100 milliarder kroner årlig.

KONJUNKTURRAPPORT

2023



Foto: Høegh Autoliners



Illustrasjon: Ulstein Design & Solutions AS/Olympic Subsea ASA



Foto: Misje Rederi AS



Foto: Shutterstock



Foto: Trym Vik/Simon Møkster Shipping AS



Foto: Forsvaret



Foto: uavpic.com/Hagland



Foto: Anne Lise Nørheim



Foto: Bård Gudim

INNHold

Forord	6
Sammendrag	8
Urolige farvann	11
Norske rederier er sterke i troen på det grønne skiftet	19
Verdien av maritim næring	29
Maritim næring trenger flere kloke hoder	37
Konjunkturbildet 2023	43
Flåten i tall	51
Datagrunnlag og metode	58

FORORD

2022 har vært et alvorlig og krevende år for Europa. Ingen er uberørt av Russlands angrep på Ukraina. Dette grove bruddet på folkeretten har skapt bølger av usikkerhet og ustabilitet i Europa og i verden. De kraftfulle og unisone vestlige sanksjonene mot Russland, og vårt felles ønske om å bistå i kampen for stabilitet, demokrati og fred, har ført til langvarige endringer i det geopolitiske landskapet.

Det er all grunn til å være stolt over den avgjørende rollen norsk maritim næring har hatt i å sikre Europa energi, og med det bidratt til å styrke motstandsevnen til det europeiske fellesskapet. Norsk skipsfart er helt avgjørende for å sikre Europa tilgang på energi nå som gasstilførselen fra Russland er stanset. Vi står skulder ved skulder med det ukrainske folk i deres kamp, og støtter helhjertet grep som direkte eller indirekte bidrar til å styrke deres muligheter til å stå opp for frihet og demokrati.

De siste årene har noen av de viktigste bærebjelkene for global velferdsvekst blitt utfordret. Økt globalisering, vekst i handel og ytterligere integrert verdensøkonomi har skapt stabilitet og velstand i flere tiår. Nå ser vi at større grad av geopolitisk splid, autoritære regimer, proteksjonisme og redusert tillit globalt har vidtrekkende konsekvenser for all internasjonal virksomhet.

Midt i dette omskiftende omgivelsesbildet jobber norske rederier. Rederiene opererer skip som til enhver tid seiler på alle verdens hav og kontinenter. Alle som har sin virksomhet internasjonalt blir utfordret og påvirket av usikkerheten som ligger i kjølvannet av de enorme geopolitiske omveltningene.

Samtidig har de siste årene vist hvilken kraft og robusthet som bor i de globale logistikkjedene. Verdenshandelens blodomløp har definitivt blitt utfordret, men også vist seg å tåle de massive utfordringene som har oppstått. Gjennom to lange år med lockdowns og reiserestriksjoner, har skip og sjøfolk seilt kloden rundt og strukket seg til det ytterste for å sikre varer og forsyninger.

Kortvarige kapasitetsutfordringer ble håndtert, transportkostnadene er tilbake til normalen, og vi kan i årets konjunkturrapport langt på vei friskmelde næringen igjen. Det er god grunn til å være svært stolt av den innsatsen som den norske



maritime næringen gjorde for å opprettholde forsyningslinjene igjennom de største utfordringene vi har blitt utsatt for i nyere tid.

Vi vet at også årene fremover vil by på store omstillinger. Som næring er vi på en reise mot nullutslipp og klimanøytralitet. Vi har høye ambisjoner, og har klare målsettinger om å gjøre en forandring. Skal vi lykkes med omstillingen, må skipene som bygges i dag være rigget for neste generasjoners forventninger til vår næring. Den jobben er vi allerede i gang med. På ethvert nes i Norge syder det nå av ideer til smarte og nytenkende klimaløsninger for maritim sektor. Norskekysten har lenge vært verdens fremste inkubator for banebrytende teknologi og løsninger til havs. Vi har en stolt historie om å være først med det beste.

Norge er verdens fjerde største skipsfartsnasjon målt i skipsverdier. Denne posisjonen er ikke gitt. Den er et resultat av generasjoner med ambisiøse, risikovillige og fremoverlente ledere innen politikk og næringsliv som har skapt forutsetningene for vekst og konstant innovasjon og omstilling.

Skal vi beholde posisjonen som verdensledende på maritim innovasjon, krever det fremoverlente rederier, fremragende maritim kompetanse, og en tjeneste- og leverandørindustri som er rigget for å levere de løsningene vi er avhengige av for å lykkes. Men den viktigste forutsetningen for en sterk og innovativ maritim næring er at vi har ambisiøse politikere som legger til rette for vekst og omstilling gjennom stabile og konkurransedyktige rammevilkår.

Den norske maritime næringen har alltid ledet an, gjennom å kontinuerlig heve standarden og flytte grensene. Gjennom omskiftelige tider finner næringen løsninger på de nye utfordringene som seiler opp, og evner å utnytte potensialet i de mulighetene som åpenbarer seg. I samspill med fremtidsrettede og ambisiøse politikere skal vi forme vår maritime fremtid. Slik skal vi videreføre sjøfartsnasjonen Norge.

SAMMENDRAG

I 2022 har vi sett en verdensøkonomi og en geopolitisk situasjon i endring. Inflasjon og renteøkninger som følge av høy aktivitet og en opphetet økonomi har truet mange vestlige økonomier. Aktivitetsnivået har tatt seg opp etter koronapandemien, og økt aktivitet og etterspørsel gir utslag i skipsfarten. I tillegg har Russlands krig i Ukraina lagt et enormt press på Europas energimarked og ført til økt etterspørsel etter norsk gass.

Urolige farvann

Sjelden har det vært et så urolig omgivelsesbilde som i 2022. Som følge av krig i Europa, handelspolitiske spenninger mellom USA og Kina og ettervirkninger av pandemien er det mange usikkerhetsmomenter som påvirker maritim næring. Konsekvenser er blant annet økt inflasjon og høyere kostnader, høye energikostnader og økt proteksjonisme.

Den endrede geopolitiske situasjonen påvirker rederiene, og Rederiforbundets medlemmer oppgir at det er utfordringer knyttet til leveranse, økt behov for sikkerhetstiltak, og økt kommersiell risiko. Trusselbildet er sammensatt, og sikkerhetstrusler knyttet til spionasje, påvirkningsoperasjoner og cyberangrep må tas på alvor. I 2023 ble Skipsfartens beredskapssenter etablert for å møte digitale trusler og utfordringer.

Norske rederier er sterke i troen på det grønne skiftet

Rederiforbundets medlemmer har høye klimambisjoner, og 77 prosent tror de vil være klimanøytrale i 2050 i tråd med Rederiforbundets klimastrategi. For å få til dette haster det å oppskalere

det grønne skiftet. Virkemiddelapparatet trenger flere verktøy i verktøykassa som differansekontrakter, fond for grønne maritime løsninger og høyere avgifter på klimagassutslipp. I tillegg må ambisjonene for havvindutbygging økes for å møte fremtidens energibehov, både når det gjelder utbyggingskapasitet og utlysninger av nye områder for vindkraft.

Verdien av maritim næring

Med en verdiskaping på 175 milliarder kroner og nesten 88 000 mennesker sysselsatt, er maritim næring en av de største og viktigste næringene i Norge. Næringen er i stor grad en distriktsnæring, og over 90 prosent av de maritimt sysselsatte jobber utenfor Oslo.

Stabile og konkurransedyktige rammevilkår er en forutsetning for at den maritime næringen skal fortsette å være ledende både nasjonalt og internasjonalt. I en tøff internasjonal konkurranse er rederiskatteordningen, nettolønnsordningen for sjøfolk og et attraktivt norsk skipsregister de viktigste rammebetingelsene for å bevare norsk maritim næring.

Maritim næring trenger flere kloke hoder

Norsk maritim næring er ledende innenfor teknologi og utvikling, spesielt innenfor digitale løsninger og klimaløsninger på skip. I en næring som er i kontinuerlig utvikling hvor det stadig finnes bedre løsninger, er behovet for kompetanse stort. For å holde tritt med det økende kompetansebehovet må utdanningsinstitusjonene ha moderne og oppdatert utstyr, og det må tilrettelegges for videre- og etterutdanning for de som jobber i næringen.

Vekst i 2022

2022 har vært et år med store utslag på omsetningen i de ulike rederisegmentene. Samlet har inntektene til rederiene organisert i Norges Rederiforbund økt med om lag 25 prosent. Etterspørselen etter skip har økt i både 2021 og 2022, med henholdsvis 6,1 og 5,9 prosent. Forklaringene finnes i vekst i etterspørsel etter tonnasje som følge av at handel og aktivitet er på vei tilbake til normalen etter koronapandemien, og økt etterspørsel etter norsk gass som følge av Russlands krig i Ukraina.

Deep sea-rederiene (oversjøisk transport), offshore service og passasjerskip har hatt et år med sterk vekst. Deep sea-rederiene har i 2022 en samlet omsetning på om lag 149 milliarder kroner, opp fra 116 milliarder kroner i 2021. Det forventes også ytterligere vekst for 2023. Offshore service-rederiene har hatt økt aktivitet på norsk sokkel, som i stor grad er drevet av Europas behov for å erstatte russisk olje og gass. Den økte aktiviteten vises også i omsetningen til rederiene i 2022. I 2022 økte omsetningen i dette segmentet med 28 prosent, og totalomsetningen ble om lag 75 milliarder kroner.

Short sea-segmentet har sett en mer beskjeden vekst i 2022 på om lag tre prosent, som ligner et normalår. Forventningene for 2023 er en vekst på om lag 15 prosent. Aktivitetsnivået hos passasjerskipsrederiene er på vei oppover etter koronapandemien, og omsetningstallene for 2022 er mer enn doblet sammenlignet med 2021. Det forventes også ytterligere vekst i 2023 som vil gi et aktivitetsnivå som før pandemien. Riggselskapene har som i 2021, en negativ omsetningsutvikling i 2022. Det forventes en ytterligere reduksjon i 2023,

før flere riggselskaper peker på at de forventer en oppgang i aktivitetsnivå i 2024 og 2025.

Store planer for bygging av nye skip

Det økende aktivitetsnivået på tvers av rederisegmentene og forventningene om ytterligere vekst gir utslag i rederienes kontraheringsambisjoner. Siden Rederiforbundet begynte å kartlegge kontraheringsplaner hos rederiene i 2018, har det aldri vært registrert så høye ambisjoner som i 2023. Nå vurderer rederiene å kontrahere totalt 215 skip og rigger de kommende fem årene, med overvekt innen deep sea og offshore service.

Det er innen offshore service at veksten i kontraheringsplaner har vært størst. Fra å ha planer om 25 skip i 2020, har segmentet nå planer om å bygge 84 skip. En stor andel vil være fartøy som bygges til havvindindustrien. Også innen deep sea har det vært en stadig økende tendens når det gjelder kontrahering. Nå oppgir rederiene i dette segmentet at de planlegger å bygge 90 skip.

Enda færre skip i opplag

Etter noen turbulente år i skipsfarten, viser opplagtallene at aktiviteten fortsetter å ta seg opp. Januar 2023 lå det totalt 57 skip og rigger i opplag. Av disse er det i all hovedsak i offshore-segmentene det fremdeles er opplag. Prognosen for utgangen av 2023 er en ytterligere reduksjon i skip i opplag.

Resirkuleringstakten reduseres også vesentlig i 2023. Det skal knapt resirkuleres skip, og totaltallet for samtlige segmenter er fem skip. Dette henger sammen med økt aktivitet og økt etterspørsel etter tonnasje.



Forsvarets støtte til økt beredskap ved olje- og gassinstallasjoner.
Her flyr to F-35A fra Luftforsvaret over en oljeplattform. FOTO: FORSVARET



Urolige farvann

Norske rederier manøvrerer i stadig mer utfordrende geopolitiske farvann. Det sikkerhetspolitiske bakteppet er i rask endring, som følge av krigen i Ukraina, et mer anspent forhold mellom USA og Kina og ettervirkninger av koronapandemien. Blant konsekvensene er høyere spenning, økt inflasjon, høyere energikostnader, økt proteksjonisme og mer uforutsigbarhet i internasjonal politikk. Endringene gir nye utfordringer og nye muligheter for skipsfarten.

Rederiene oppgir utfordringer med leveranser, økt behov for sikkerhetstiltak rundt virksomheten og økt kommersiell risiko som noen av følgene av en endret geopolitisk situasjon.

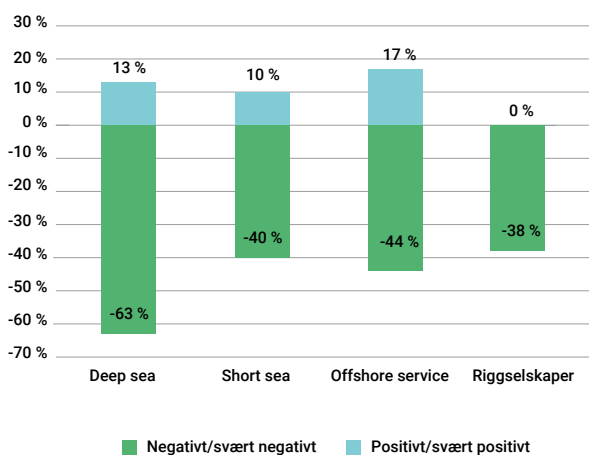
– Teknologiutvikling, økonomi og handel har blitt viktige elementer i internasjonal maktrivalisering, og god vurdering av politisk risiko blir stadig viktigere også for næringslivet. Bedriftenes evne til å håndtere flere kriser samtidig og sikre fleksibilitet til å kunne møte ulike scenarioer vil være helt avgjørende for konkurransekraften i en mer urolig verden. Norges Rederiforbund legger stor vekt på å følge den geopolitiske utviklingen og å kartlegge mulige konsekvenser for skipsfarten, sier administrerende direktør i Rederiforbundet, Harald Solberg.

Samarbeid under press

– De siste tiårene har vært preget av vekst i verdensøkonomien, samhandel på tvers av grenser og en stadig tettere sammenkobling av internasjonale forsyningskjeder. Pandemien utfordret forsynings-sikkerheten og viste oss hvor sårbare lange forsyningskjeder er. Samtidig viste næringen at den var i stand til å opprettholde forsyningslinjene også gjennom en svært omfattende krise med stengte landegrenser. Dette viser også at skipsfarten er en robust bidragsyter til helt grunnleggende forsyninger av både varer og energi, sier Solberg.

I dag ser vi at stadig flere land innfører proteksjonistiske tiltak for å beskytte egen industri og arbeidsplasser nasjonalt. For maritim næring vil dette kunne slå ut i endret handelsmønster. I makroøkonomisk perspektiv vil redusert samhandling kunne forsterke en allerede sterk inflasjon. Rederiene, og særlig de innen deep sea (oversjøisk transport), påvirkes svært negativt av global proteksjonisme.

Påvirkning på rederisegmentene av global proteksjonisme



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Økt proteksjonisme har vært en trend over tid. Vi ser også en tendens til at likesinnede land velger å handle mer med hverandre, noe som kan føre til en større regionalisering av verdensmarkedet, såkalt *friend-shoring*. Med krigen i Ukraina og vestens olje- og gassanksjoner mot Russland ser vi allerede en slik tendens innenfor energimarkedet. På sikt vil en regionalisering gi næringslivet begrensninger når det gjelder å fritt kunne investere i og samarbeide med aktører fra alle land. I en slik situasjon vil man i større grad måtte ta hensyn til det politiske bakteppet når man skal vurdere samarbeidspartnere.

– Det nye geopolitiske bildet utfordrer oss, og vil føre til endringer i mange verdikjeder. Samtidig mener vi at internasjonalt samarbeid er viktigere enn noen gang før. Vi trenger samarbeid for å trygge forsyningskjeder og bekjempe felles utfordringer, og vi trenger internasjonalt samarbeid for å opprettholde og utvikle internasjonalt regelverk og reguleringer, blant annet i FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) og det bredere FN-systemet. Norges evne til å forsvare og fremme egne interesser og verdier i et nytt multilateralt landskap vil bli stadig viktigere, sier direktør for internasjonalt samarbeid og klima, Helene Tofte.

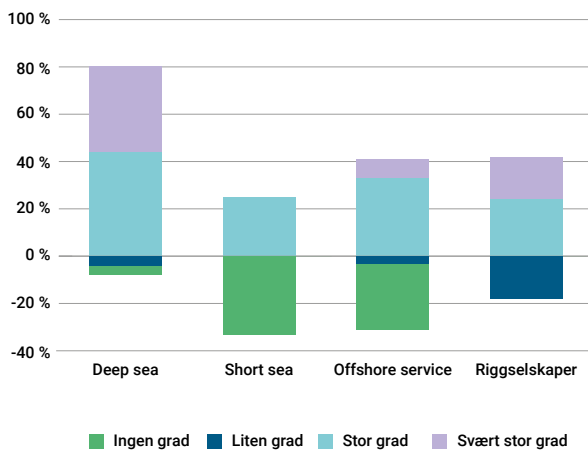
Forholdet mellom USA og Kina

Siden Kina åpnet for mer internasjonal handel, har landet opplevd sterk økonomisk vekst og er nå den andre største økonomien, etter USA. Verdensøkonomien har vært avhengig av den rimelige produksjonen i Kina, og landet har blitt verdens fabrikk. Men de senere årene har USA strammet mer inn overfor Kina, og man har sett en økt rivalisering. Det er politisk konsensus i USA om den nåværende amerikanske linjen, som er å begrense Kinas globale maktposisjon. EU har lagt større vekt på samhandling med Kina, men den siste tids utvikling, både Xis stadig mer autoritære stil og hans bånd til Putin, har påvirket forholdet i mer negativ retning. Vi ser av årets medlemsundersøkelse at rederiene, og da særlig de rederiene som går i deep sea, i stor grad blir påvirket av økte spenninger mellom USA og Kina.



Audun Halvorsen
Beredskapsdirektør i Norges Rederiforbund

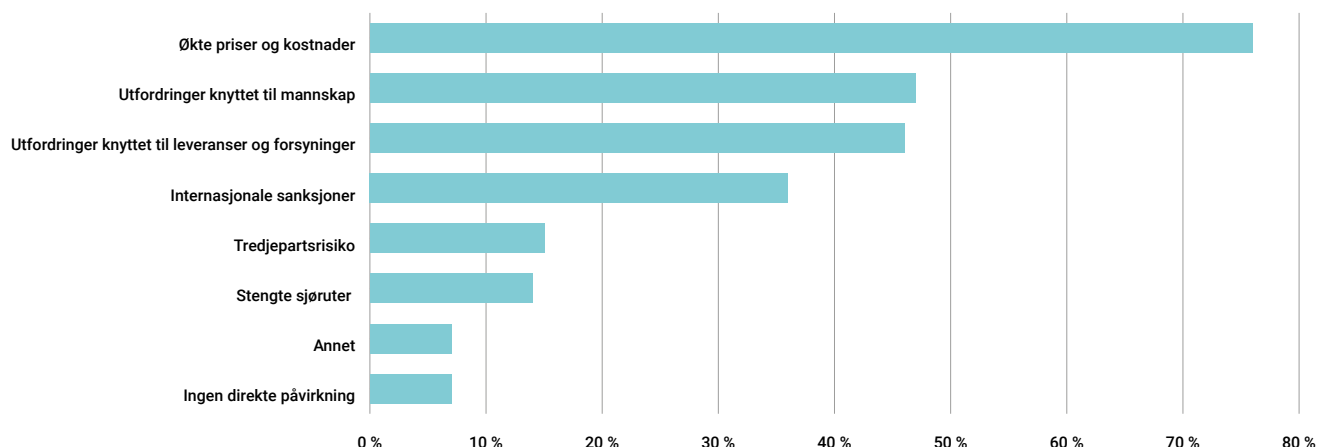
Påvirkning på rederiene av økte spenninger mellom USA og Kina



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

– Spørsmålet om Taiwans uavhengighet har ført til en tilspisset relasjon mellom USA og Kina, og den tidligere økonomiske rivaliseringen har i dag en stadig mer sikkerhetspolitisk karakter. Økt spenning vil kunne få store politiske og økonomiske konsekvenser, og svekke internasjonal stabilitet. For skipsfarten vil en slik situasjon kunne få betydelige konsekvenser, og scenarier for den videre utviklingen i regionen er blant spørsmålene Rederiforbundet vil arbeide mer med i tiden som kommer, sier beredskapsdirektør i Rederiforbundet, Audun Halvorsen.

Hvordan krigen i Ukraina har påvirket rederiene



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Krig i Europa

Russlands brutale og folkerettsstridige invasjon av Ukraina har endret det sikkerhetspolitiske bildet i Europa og Norge dramatisk. Rammene for internasjonal handel og varetransport er brått endret, og tre av fire rederier oppgir at virksomheten er påvirket av den pågående konflikten.

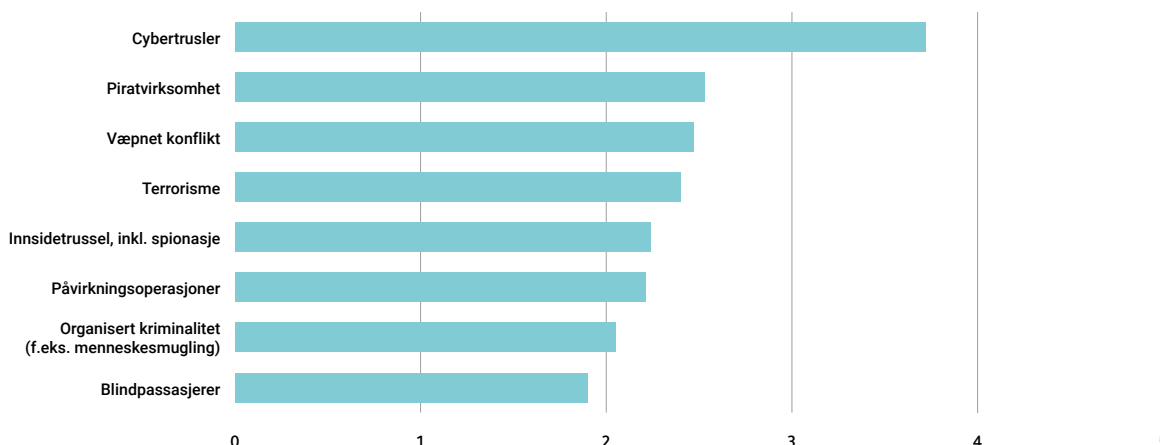
– Vestens kraftfulle reaksjon og innføring av historisk strenge sanksjoner har vært helt nødvendig, og må videreføres for å strupe Russlands evne til å føre krig og utfordre internasjonal stabilitet og sikkerhet. Skipsfarten spiller en sentral rolle i dette, og må gis mulighet til å bidra til sanksjonsregimene gjennom tydelige og forutsigbare rammer, samtidig som man evner å opprettholde andre helt nødvendige verdi- og forsyningskjeder, sier Halvorsen.

Økonomiske sanksjoner blir i stadig større grad brukt for å møte nye sikkerhetspolitiske trusler, og kan være et svært effektivt virkemiddel. Rederiene legger stor vekt på å følge gjeldende sanksjonsregimer. Samtidig kan sanksjoner få betydelige konsekvenser for rederier og andre næringsaktører, både økonomisk og operativt. I Rederiforbundets medlemsundersøkelse for 2023 oppgir åtte av ti at krigen i Ukraina har hatt stor eller svært stor påvirkning på rederiet. Dette gjelder uavhengig av segment. Rederiene har særlig blitt påvirket av økte priser og kostnader.

– Internasjonale sanksjoner påvirker internasjonal skipsfart og rederiene i høy grad. I tillegg merkes krigen gjennom økte kostnader, utfordringer knyttet til leveranser og forsyninger, lavere tilgang på sjøfolk og stengte sjøruter. Krigen har i dag karakter av en utmattelseskrig, og vi må forberede oss på at denne situasjonen vil vedvare over tid, sier Halvorsen.

Sikkerhetstruslers påvirkning på rederienes virksomhet

Skala fra 1–5 hvor 1 = ingen grad, 5 = svært stor grad



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Energisikkerhet

Krigen i Ukraina har ført til omfattende europeiske og amerikanske sanksjoner mot Russland. Russland var en av hovedleverandørene av gass til Europa frem til februar 2022. Etter bortfallet av leveransene av russisk gass, er Norge i dag største leverandør av naturgass til det europeiske markedet.

– Betydningen av forsyningsikkerhet fra norsk sokkel har økt det siste året, noe som også får konsekvenser for den norske offshoreflåten. I tillegg til omfattende leveranser av gass gjennom rørledningene til kontinentet, er norske og norsk-tilknyttede rederier blant de største aktørene innen leveranser av LNG. Dette er en energikilde som utgjør et stadig viktigere element i Europas energimiks, sier beredskapsdirektør i Rederiforbundet, Audun Halvorsen.

Norsktilknyttede aktører står for en betydelig andel av verdens totale kapasitet både innen LNG-frakt og re-gassifisering (FSRU), og utgjør i dag en strategisk kapasitet for å sikre Europas energiforsyning.

Tyskland åpnet i desember i fjor sin første flytende gassterminal. Det tyske forbundsdepartementet for økonomi og klima har signert en ti-årig time charterkontrakt med Höegh LNG for leie av FSRUen «Höegh Esperanza», og skipet skal opereres av Uniper på vegne av den tyske staten. Höegh LNG leverer også fartøyer til ytterligere to terminaler i Tyskland og en i Frankrike.

«Höegh Gannet» og «Neptune» skal operere i henholdsvis Brunsbüttel og Lubmin de neste ti årene, og «Cape Ann» starter FSRU operasjoner i Le Havre for Total Energies i løpet av sommeren. I tillegg eier og opererer Höegh LNG skipet «Independence» som leverer nok gass til å dekke hele behovet i Litauen, samt noen volumer i Polen og Latvia.

– Dette er et godt eksempel på hvordan norske rederier bidrar til å trygge energisikkerheten i Europa og øke leveringskapasiteten til det europeiske gassmarkedet i en krevende situasjon, sier Halvorsen.

Etablering av Skipsfartens beredskapssenter

Skipsfarten står overfor et stadig mer sammensatt trusselbilde. Det er ikke bare fysiske trusler som piratvirksomhet og væpnede konflikter som påvirker den maritime næringen og skipsfarten. Også spionasje, påvirkningsoperasjoner og cyberangrep er sikkerhetstrusler som i økende grad gjør seg gjeldende og må tas på alvor.

Rederiforbundets medlemsundersøkelse for 2023 viser at cybertrusler i stadig økende grad påvirker rederienes virksomhet. Dette utgjør nå den klart største sikkerhetstrusselen for rederiene. Nye trusler krever nye tiltak og samarbeidsformer. For å møte utviklingen i det endrede omgivelses- og trusselbildet har Rederiforbundets beredskapsavdeling, NORMA Cyber og deler av Den Norske Krigsforsikring for Skib (DNK) etablert Skipsfartens beredskapssenter.

Hensikten med etableringen av et felles beredskapssenter for maritim sikkerhet og beredskap er å styrke samarbeidet mellom de tre aktørene, og å skape et sterkere og mer robust fagmiljø for å møte de ulike truslene maritim næring står overfor. Dette gjelder ikke minst innenfor cybersikkerhet og digitale trusler. Cybertrusler er den sikkerhetstrusselen som medlemmene i Rederiforbundet rapporterer at de er mest bekymret for. Et felles beredskapssenter vil være et fremtidsrettet tiltak for å møte disse utfordringene.

– Norsk maritim næring er allerede internasjonalt ledende når det gjelder maritim sikkerhet og beredskap, og samarbeidet mellom de ulike aktørene er allerede tett og velfungerende. Vi tror likevel at utviklingen på sikkerhetsområdet krever et enda tettere samarbeid i tiden fremover, sier Audun Halvorsen, beredskapsdirektør i Rederiforbundet.

Skipsfartsberedskap

Den norskkontrollerte utenriksflåten opererer globalt og er til stede på alle verdens hav til enhver tid, med nær 1 700 skip og rigger og mer enn 80 000 årlige havneanløp. Det gjør den norske utenriksflåten til en betydelig beredskapsressurs for norske myndigheter og allierte.

Krigen i Ukraina har medført forsterket oppmerksomhet rundt beredskaps- og sikkerhetsspørsmål. Norske myndigheter har gjennomført en rekke tiltak for å tilpasse samfunnet til en ny sikkerhetspolitisk virkelighet. Dette har også medført en økt interesse for den beredskapsressursen den norske skipsfarten representerer.

Ifølge Halvorsen, står skipsfarten for over 80 prosent av varefrakten til Norge, og har en avgjørende rolle i å sikre stabile og forutsigbare forsyningskjeder. Skipsfarten er altså en sentral del av det norske totalforsvaret og vår forsyningsikkerhet.

Den norskkontrollerte flåten utgjør også en betydelig strategisk beredskapsressurs for norske myndigheter og våre allierte ved krise og krig.

– Næringen innehar kapasiteter blant annet innen strategisk sjøtransport, energiforsyning og offshore- og undervannsaktivitet. Dette er kapasiteter som vi ser er svært relevante i møte med de sikkerhetspolitiske utfordringene vi står overfor i dag, sier Halvorsen.



Misje fikk i fjor levert sitt første av ti Eco Bulk fartøy, «Misje Vita». Skipene bygges med hybrid fremdriftssystem og er designet for å konverteres til nullutslipp. FOTO: MISJE REDERI AS



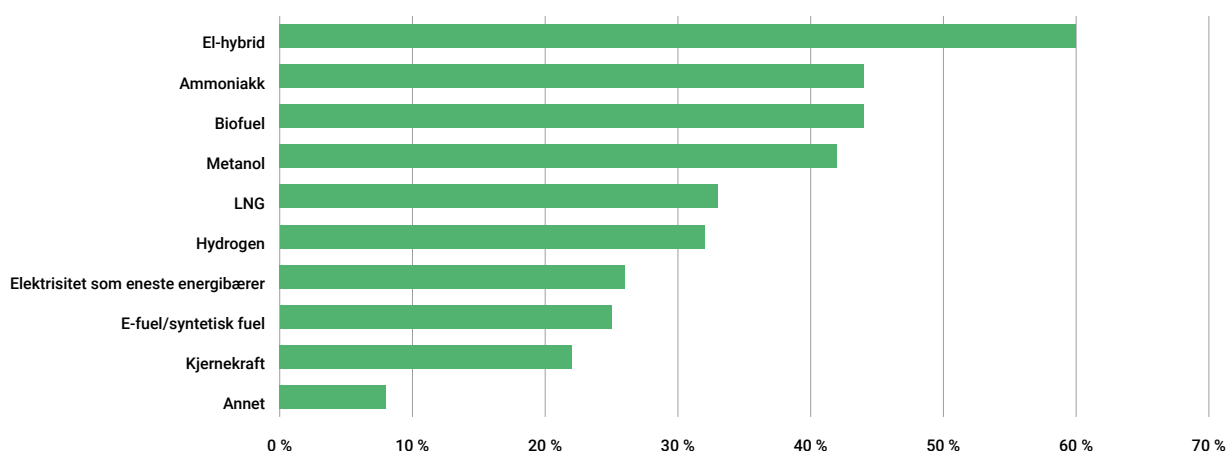
Norske rederier er sterke i troen på det grønne skiftet

Til tross for et mer komplekst politisk og geopolitisk bilde i 2023 tror syv av ti av Rederiforbundets medlemmer at de vil kutte klimautslippene med 50 prosent per transportert enhet innen 2030, og nesten åtte av ti tror at de vil være klimanøytrale innen 2050.

– Dette er veldig ambisiøse målsettinger, men det er også en unik mulighet for Norge til å fortsette å ta lederskap i utviklingen av nye og grønnere løsninger. Det vil kreve politisk vilje, en tilpasset virkemiddelbruk og ikke minst, en næring som er villig til å satse og lede an i møtet med nye klima- og miljøkrav sier Helene Tofte, direktør for internasjonalt samarbeid og klima i Norges Rederiforbund.

I tråd med Rederiforbundets klimastrategi tror 77 prosent av rederiene at de vil være klimanøytrale i 2050, og 70 prosent tror de vil kutte klimautslippene med 50 prosent per enhet innen 2030 i forhold til 2008.

Drivstofftyper og energibærere rederiene vurderer for å nå utslippsmålene innen 2050



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund



Helene Tofte
Direktør for internasjonalt samarbeid og klima
i Norges Rederiforbund

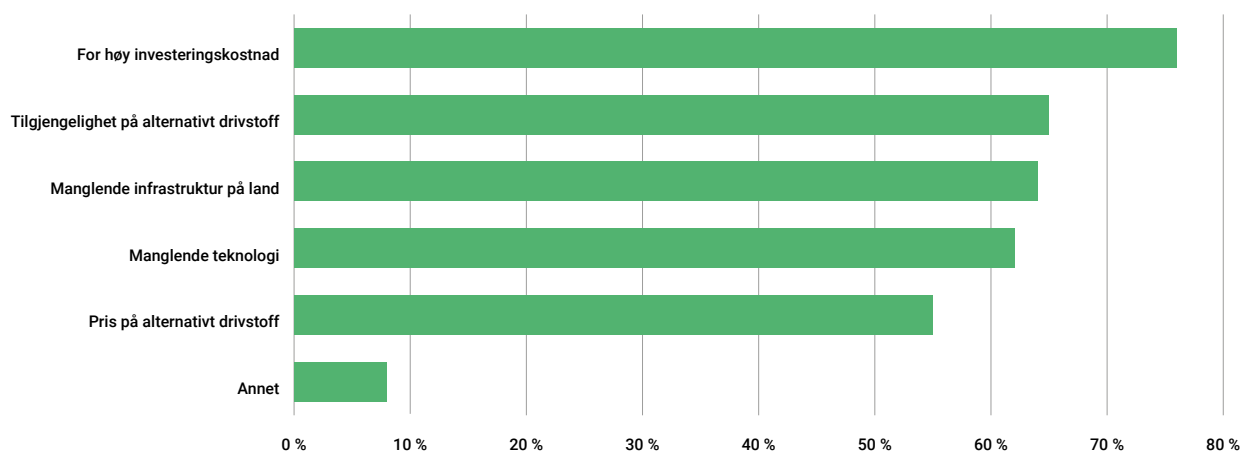
For å nå målet om å være klimanøytrale i 2050, vurderer rederiene å bruke mulige drivstoff som el-hybrid, ammoniakk, biofuel og metanol.

Rederiforbundets medlemmer er klimaoptimister, og har tro på at de vil nå målet om nullutslipp i 2050. Samtidig ser vi at et urolig omgivelsesbilde påvirker klimafeltet, og optimismen er noe redusert sammenlignet med fjorårets medlemsundersøkelse. Det siste året har vært preget av usikkerhet knyttet til krig i Europa, inflasjon, forstyrrelser i forsyningslinjer, økte energipriser og usikkerhet rundt politiske rammevilkår. I tillegg er det fortsatt uklart hva som vil være fremtidens ledende grønne teknologi for skip.

Dette gjør at investeringer som skal ha en levetid på 20–30 år per i dag fremstår som usikre. Samlet påvirker dette bedriftenes fremtidsutsikter, og det bidrar til mer usikkerhet knyttet til investeringer og valg av grønne løsninger. Det vises tydelig ved at 76 prosent av medlemmene trekker frem høye investeringskostnader som et hinder for å ta i bruk alternative drivstoff. Derneft følger tilgjengelighet på alternative drivstoff, manglende infrastruktur på land og manglende teknologi.

Til tross for utfordringer og barrierer knyttet til bruk av alternative drivstoff skjer det mange investeringer i både nye og grønne løsninger.

De største barrierene for bruk av alternativt drivstoff



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund



En oppgradering av Solstad-fartøyet «Normand Ocean» har ført til 25 prosent reduksjon i drivstofforbruk etter installasjon av batteri- og ladesystem. Solstad har i tillegg ni PSVer med batterihybridsystemer om bord. FOTO: SOLSTAD OFFSHORE ASA

Höegh Autoliners har investert i en serie med ammoniakklare skip til frakt av biler. Selskapet har siden 2008 redusert sin karbonintensitet med 37 prosent over hele flåten, og ligger nå godt i rute for å nå det globale IMO-målet om en reduksjon på 40 prosent innen 2030. FOTO: HÖEGH AUTOLINERS



Hagland har fått levert sitt første av tre nybygg, «Hagland Pioneer». Skipet er tilrettelagt for nullutslipp i havn og betydelige reduksjoner av utslipp til havs. FOTO: UAVPIC.COM/HAGLAND



Rederiet Solvang ASA har halvert utslippene på skipene sine over 20 år og forbereder seg nå på CO₂-fangst. Sammen med Wärtsilä satser Stavangerrederiet på fullskala karbonfangst om bord på sine gasstankskip. FOTO: SOLVANG ASA



2023 er et viktig år for klimapolitikken

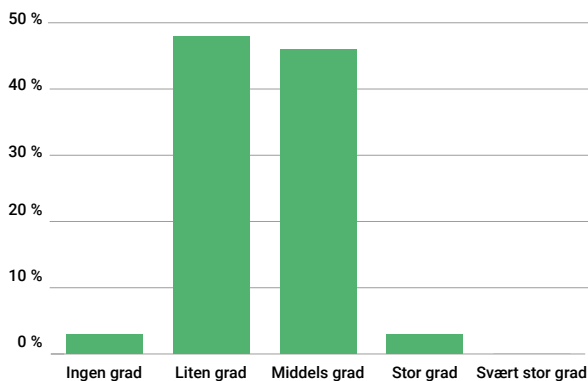
Norsk maritim næring er ledende i det grønne skiftet med høykompetent arbeidskraft og nyskapende klima- og miljøteknologi. Den store omstillingen ligger likevel foran oss, og i årene som kommer må det gjøres betydelige investeringer i skipsfarten både på land og til sjøs for å lykkes med grønn omstilling.

Rigget for grønn omstilling?

Samarbeid mellom næringslivet og myndighetene er helt essensielt for å lykkes med omstillingen. Samtidig mener hele 94 prosent av medlemsrederiene at dagens virkemiddelapparat ikke er rigget for å skalere opp det grønne skiftet. Det er et sterkt signal om behovet for et mer helhetlig og treffsikkert virkemiddelapparat.

I januar 2023 signerte regjeringen og næringslivet en intensjonsavtale om et klimapartnerskap som skal finne nye løsninger på klimautfordringene. Rederinæringen har vært tydelig på behovet for en felles arena som kan gi et løft til klimapolitikken, og det blir viktig å gjøre klimapartnerskapet til en god samarbeidsarena i 2023.

I hvilken grad virkemiddelapparatet er rigget for å skalere opp det grønne skiftet



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Offentlige ordninger, blant annet gjennom Enova og Forskningsrådet, er sentrale verktøy for omstilling i maritim sektor. Med finansiering av pilotprosjekter bidrar ordningene til å utvikle ny teknologi. Her spiller også direkte finansiering fra EU en viktig rolle. En utfordring er at nye teknologier regnes som modne for markedet før de egentlig er det, og støtten bortfaller. For å sikre at nye grønne løsninger vinner frem i markedet er det nødvendig at den offentlige støtten varer lenger enn i dag. På den måten kan ny teknologi utkonkurrere mindre klimavennlige løsninger.

– Vi ser at det er usikkerhet blant norske rederier knyttet til oppskalering av teknologi. Det finnes gode støtteordninger i oppstartsfasen av prosjekter, men støtteperioden må vare lenger for at vi skal komme i mål sier Helene Tofte, direktør for internasjonalt samarbeid og klima i Norges Rederiforbund.

Differansekontrakter for grønn omstilling i maritim sektor

Skipene som bestilles i dag skal seile i 2050. Derfor er usikkerheten om fremtidens teknologi en stor risiko for rederiene. Differansekontrakter er et verktøy som både vil ta ned risikoen ved å redusere prisforskjellen mellom tradisjonelle og klimavennlige drivstoff, og føre til økt produksjon av nye drivstoff.

Med differansekontrakter dekker myndighetene prisdifferansen mellom tradisjonelle og alternative utslippsfrie drivstoff i en overgangsfase. Dette reduserer risikoen knyttet til nye grønne investeringer, og fører til raskere utbygging av produksjon av alternative drivstoff og nødvendig infrastruktur.



LES MER om differansekontrakter i Miljøstiftelsen Zero sin rapport *Differansekontrakter for hydrogen*

Klimanøytralt EU i 2050

EU fortsetter å lede an i klimapolitikken og har satt ambisiøse mål om å være klimanøytrale i 2050. Norges Rederiforbund har deltatt i utformingen av klimatiltakene som nå behandles i regelverkspakken Fit for 55, og støtter klimamålene som er satt i EUs grønne vekststrategi (EU Green Deal).

EUs kvotehandelsystem (EU ETS) – en «gamechanger»?

For første gang vil europeisk og internasjonal skipsfart i Europa betale for sine klimautslipp når man seiler i EU-farvann. Dette skjer ved at skipsfarten fra 1. januar 2024 innlemmes i skipsfarten i EUs kvotesystem ETS. Det betyr at for skip av en viss størrelse skal 100 prosent av utslippene fra seilinger innad i EØS, og 50 prosent fra seilinger til og fra, rapporteres og betales for. Over 1 600 rederier fra hele verden forbereder seg nå på hvordan kvotehandel og administrasjon for over 11 000 skip skal fungere i praksis.

Når systemet er på plass, vil innbetalingene fra skipsfarten utgjøre en betydelig sum. Rederiforbundet har estimert at det for 400+ kvotepliktige skip i egen medlemsflåte kan være snakk om 250 millioner euro årlig, avhengig av kvotepris. En rekke aktører, med Europaparlamentet i spissen, har underveis i forhandlingene argumentert for at midlene bør øremerkes til finansiering av omstilling i skipsfarten – i et eget Ocean Fund. Nå er det avgjort at deler av inntektene fra kvotehandelen vil kanaliseres gjennom EUs innovasjonsfond, mens en større andel av kvoteinntektene vil komme tilbake til medlemslandene. I EU-land skal alle kvoteinntektene brukes til grønne tiltak, og vi mener at også Norge bør bruke disse inntektene til å få fart på utviklingen av nye, grønne maritime løsninger.

– En øremerking av disse ferske inntektene gir næringen anledning til å finansiere sin egen grønne omstilling, sier Tofte.

Rederiforbundet mener det bør etableres et fond basert på modellen til NOx-fondet som skal benyttes til finansiering av CO₂-reducerende tiltak. Næringen har svært gode erfaringer med å redusere NOx-utslipp gjennom teknologiutvikling støttet av NOx-fondet.

En global næring krever globale løsninger

Skipsfarten er en global næring som er avhengig av globalt samarbeid og regelverk. I løpet av året som kommer vil det skje mye i klimaarbeidet både i EU og i FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO). Sommeren 2023 skal IMO vedta nye klimamål for skipsfarten.

– Internasjonale klimakrav vedtatt gjennom IMO spiller en viktig rolle for næringens omstilling. Vi trenger et IMO som er ambisiøst og som setter en tydelig kurs for næringens klimaarbeid fremover. 2023 er året hvor IMO må vise handlekraft og lederskap, sier Tofte.

Gjennom det internasjonale rederiforbundet ICS, har skipsfartsnæringen foreslått en global CO₂-avgift på drivstoff gjennom IMO som skal reinvesteres i nullutslippsløsninger i næringen. Norges Rederiforbund mener disse innbetalte midlene bør kanaliseres gjennom et øremerket fond for grønne tiltak i skipsfartsnæringen. Et globalt omstillingsfond vil bidra til økt investering i grønne løsninger, og det vil bidra til å redusere prisforskjellen mellom fossilt drivstoff og alternative klimanøytrale energibærere.

Syv av ti rederier oppgir at de er villige til å betale mer for klimavennlig drivstoff.

Vi må satse på havvind

Det kommer til å være behov for mer energi fremover. For å møte dette behovet på en bærekraftig måte må det satses på havvind. Selv om flere av Rederiforbundets medlemmer allerede er godt etablert innenfor havvindmarkedet, er det helt nødvendig å utvikle et hjemmemarked. Næringen er, og har vært, utålmodig, men regjeringen har det siste året gitt etterlengtede avklaringer som gjør at tildelingene av områder endelig kan skje. Dette markerer et nytt kapittel i den norske havvindhistorien.

Samtidig er det ikke tvil om at andre land i Europa har satt seg betydelig høyere ambisjoner enn Norge. Rederiforbundet vil fortsette å jobbe for at ambisjonene økes også her, både når det gjelder utbyggingskapasitet og utlysning av nye områder for vindkraft. Dette vil gi bedre forutsetninger for at våre

medlemmer kan fortsette å være konkurransedyktige internasjonalt, og vil legge til rette for utvikling av hele verdikjeden innenfor offshore vind.

De store mulighetene finnes innenfor flytende havvind, men teknologien er relativt umoden. Derfor er det viktig at det etableres ordninger som bidrar til å minske risiko i den tidlige fasen av havvindutbyggingen. Rederiforbundet støtter regjeringens forslag om differansekontrakter, som vil være et sentralt virkemiddel i etableringsfasen innenfor flytende havvind.



LES MER
om Norges Rederiforbunds
klimaposisjoner

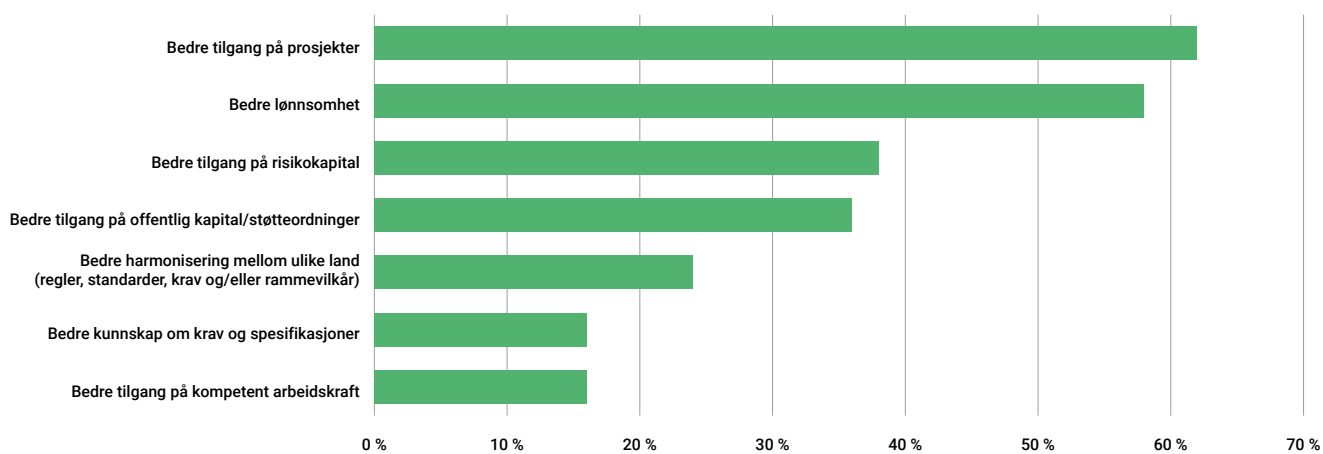
Integrated Wind Solutions er i gang med storsatsing på havvind. De bygger spesialskip som skal frakte personell og materiale til og fra havvindparkene. De nye fartøylene er konstruert som plug-in-hybrider, men kan også delvis driftes helelektrisk på enkelte strekninger. Når infrastrukturen for lading til havs er på plass, er målet å gå over til 100 prosent elektrisk drift. FOTO: AWILCO/INTEGRATED WIND SOLUTIONS



Edda Wind investerer stort i havvind. De har flere skip i operasjon allerede, i tillegg til en serie skip i ordre. Fartøyene forberedes for utslippsfri drift med et hydrogenbasert fremdriftssystem. Nybygget «Edda Breeze» som ble levert i fjor, går på en tiårskontrakt på Bard Offshore 1-farmen i Tyskland. FOTO: BÅRD GUDIM



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



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund



Kaptein Tom Rune Einarsen (midten) leder kystruteskipet «Havila Capella» trygt på ruten Bergen – Kirkenes – Bergen sammen med sikkerhetsoffiser Sindre Michael Jensen og navigasjonsoffiser Camilla Ellefsen. De nye kystruteskipene har verdens største batteripakke for passasjerskip, i tillegg til effektiv hybriddrift. FOTO: JOSEFINE SPIRO/HAVILA KYSTRUTEN AS






Verdien av maritim næring

Maritim næring er en av landets viktigste næringer, og den nest største eksportnæringen etter olje og gass. Den maritime klyngen skaper jobber, muligheter og store verdier, særlig langs kysten.

I Norge har vi alltid levd av havet, og vi er et av få land i verden med en komplett maritim klynge. Det betyr at vi har både norske rederier, sjøfolk, verft, utstørsprodusenter, sterke miljøer innen forskning og utvikling, samt andre maritime tjenester. I 2022 hadde maritim næring en verdiskaping på 175 milliarder kroner, med nesten 88 000 mennesker sysselsatt. Havet er også vår viktigste handelsrute. Rundt 90 prosent av det vi eksporterer til utlandet fraktes på sjøen, og rundt 80 prosent av det vi importerer kommer sjøveien.

– Historien om Norge er historien om havet. Maritim næring bidrar med den verdiskapingen vi trenger for å opprettholde en sterk og god velferd, samt teknologi for å ta Norge og verden gjennom det grønne skiftet, sier Gabrielle Legrand Gjerdsset, fungerende direktør for politikk og analyse i Norges Rederiforbund.

Nøkkeltall for maritim næring

	2019	2020	2021	2022
 Ansatte	91 000	86 500	88 000	87 900
 Verdiskaping	157 mrd. NOK	153 mrd. NOK	164 mrd. NOK	175 mrd. NOK
 Omsetning	477 mrd. NOK	451 mrd. NOK	466 mrd. NOK	498 mrd. NOK

Kilde: Maritimt Forum/Menon Economics



Gabrielle Legrand Gjerdset
Fungerende direktør for politikk og analyse
i Norges Rederiforbund

Langs kysten – maritim næring er en distriktsnæring

Maritim næring er først og fremst en distriktsnæring. Maritime bedrifter skaper og tilbyr høykompetente arbeidsmiljøer langs hele kysten vår, både til sjøs og på land. Distriktskommuner topper listen over lokalsamfunn med høyest andel maritime bedrifter og ansatte. En rapport fra Maritimt Forum viser at hele 57 prosent av maritime foretak ligger i mindre sentrale områder, mot 28 prosent blant foretak i øvrig norsk næringsliv.

– Maritim næring skaper arbeidsplasser og livsgrunnlag i mange lokalsamfunn spredt langs kysten. Av de sysselsatte i maritim næring jobber over 90 prosent utenfor Oslo, sier Gjerdset.

OLYMPIC BYGGER SKIP VED NORSK VERFT

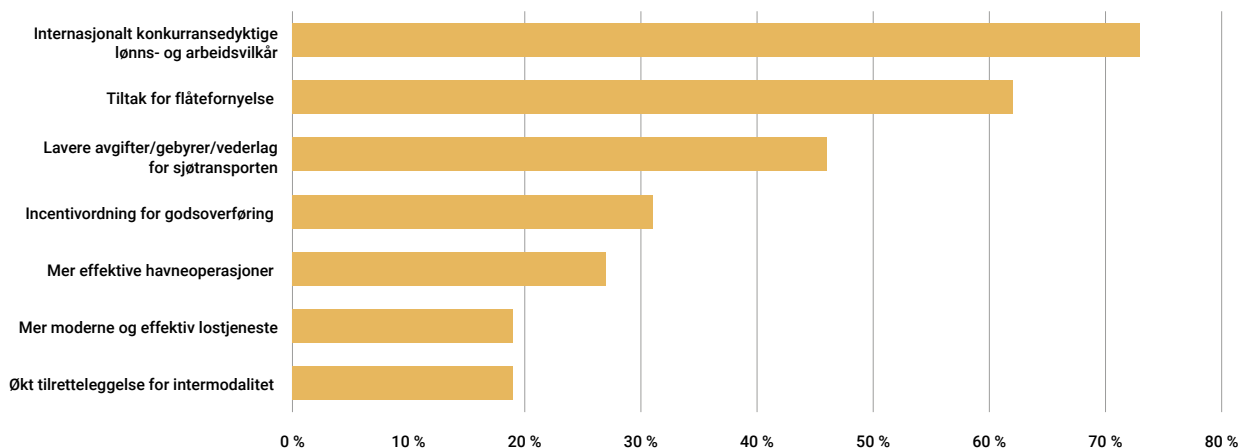
Rederiet Olympic har signert en kontrakt med Ulstein Verft om bygging av to vindskip på verftet i Norge. Servicefartøyene vil operere innen havvind, og de vil være utstyrt med moderne løsninger som gir et lavt energiforbruk.

Ifølge konsernsjef i Olympic Group, Stig Remøy, var det ikke tilfeldig at rederiet valgte å få skipene bygget ved norske verft. – Det har vært viktig for oss å satse på den norske maritime klyngen. Med norsk verft, skipsdesign og utstyrsleverandører, og Vartdal Invest som medinvestor, er dette et prosjekt med sterk lokal forankring, sier Remøy.



Illustrasjon: Ulstein Design & Solutions AS/Olympic Subsea ASA

Viktigste rammevilkår for styrking av nærskipfarten



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Forutsetninger for videre vekst

En rekke virksomheter innen den maritime verdikjeden har opplevd sterk vekst det siste året. Rederiforbundet jobber for å sikre rammevilkår som øker verdiskaping, innovasjon og teknologisk utvikling i næringen som igjen sikrer at Norge opprettholder posisjonen som maritim stormakt i årene som kommer. For å lykkes med det er det nødvendig med en samlet innsats fra politikk og næringsliv, og det krever stabile og konkurransedyktige rammevilkår for næringen.

På spørsmål om hva som er de viktigste rammevilkårene for å styrke nærskipfarten oppgir 73 prosent av Rederiforbundets medlemmer at internasjonalt konkurransedyktige lønns- og arbeidsvilkår er viktig, 62 prosent oppgir tiltak for flåtefornyelse og 46 prosent oppgir at lavere avgifter/gebyrer/vederlag for sjøtransporten er viktig.

Forutsigbare rammevilkår

For alle næringer er forutsigbare rammevilkår viktig. For maritim næring og internasjonal skipsfart er det helt avgjørende. Få, om noen, næringer i Norge er så globalt eksponert som den maritime næringen. Dette gjør næringen svært sårbar for uforutsette globale endringer, noe vi har sett mye av de siste årene. Forutsigbarhet er særlig viktig i lys av investeringer i og ambisjoner for det grønne skiftet.

– Politisk forutsigbarhet har lenge vært et konkurransefortrinn for Norge, men den siste tiden har næringslivet opplevd rammevilkår som har blitt endret nærmest fra en dag til en annen. Det er lite tillitvekkende, og gjør at politisk risiko har blitt en del av vurderingen når det skal tas investeringsbeslutninger i Norge. Vi håper og tror at debatten de siste månedene har bidratt til å øke den politiske bevisstheten om at brå endringer i rammevilkår – særlig i usikre tider – har store negative konsekvenser for næringen, sier Harald Solberg, administrerende direktør i Norges Rederiforbund.

Norske lønns- og arbeidsvilkår

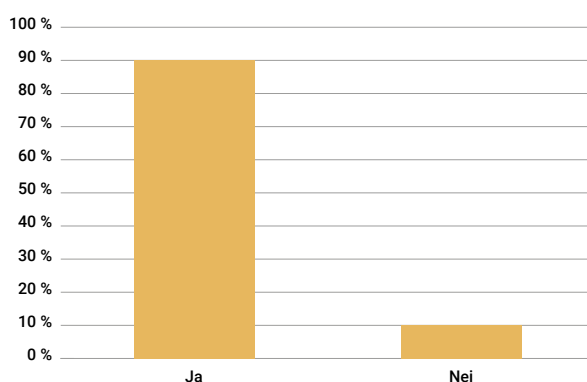
Regjeringens arbeid med en lov om «norske lønns- og arbeidsvilkår» skaper bekymring for den maritime næringen. Lovendringen innebærer at rederiene blir pålagt å betale norsk lønn til ansatte som hverken bor i Norge, skatter til Norge eller har utgifter i Norge, så fort skipet de jobber på går mellom to norske havner. Lovforslaget bryter etter vår vurdering med lange linjer i norsk utenrikspolitikk og flaggstatsprinsippet som er nedfelt i havrettskonvensjonen. Norge er, som et lite land med betydelige skipsfartsinteresser, tjent med et sterkt flaggstatsprinsipp og markeder for skipsfartstjenester som er mest mulig fri for nasjonale reguleringer. Slik Norges Rederiforbund ser det er forslaget klart i strid med kabotasjeforordningen og tjenestefriheten i henhold til EØS-avtalen, slik EØS-retten også tidligere har vært forstått av norske myndigheter.

– Etter vårt syn vil andre tiltak, som for eksempel en styrket nettolønnsordning, ha en vesentlig større effekt på konkurransekraften til norsk kompetanse enn en lovfesting av norske lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske sjøfolk, sier Solberg.

En styrket nettolønnsordning

Norske sjøfolk jobber i norske rederier, og nettolønnsordningen er derfor det mest avgjørende virkemiddelet for å sikre rekruttering av norske sjøfolk og for å videreføre vår sterke maritime kompetanse. Ordningen sikrer at norske sjøfolk er konkurransedyktige i møte med utenlandsk arbeidskraft. Nettolønnsordningen ble i 2022 svekket gjennom å sette et makstak på refusjonen, og dermed ble også rederienes mulighet til å ansette norske sjøfolk redusert.

Dersom refusjons-/nettolønnsordningen blir ytterligere svekket i 2023, vurderer du å erstatte norske sjøfolk med utenlandske?



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

– Den maritime kompetansen Norge får tilgang på gjennom nettolønnsordningen er viktig for å sikre oss innovasjons- og konkurransekraft på sjøen, som igjen er viktig dersom Norge skal ta en lederrolle i nye næringseventyr på havet. Derfor er det så viktig at nettolønnsordningen styrkes, sier Solberg.

I medlemsundersøkelsen svarer 90 prosent av medlemmene som i dag har norske sjøfolk omfattet av nettolønnsordningen om bord, at dersom nettolønnsordningen svekkes ytterligere vil de måtte vurdere å erstatte norske sjøfolk med utenlandske. Samtidig sier over halvparten at det er sannsynlig eller svært sannsynlig at de vil erstatte utenlandske sjøfolk med norske dersom makstaket for nettolønnsordningen fjernes.

– Dette er oppløftende tall som viser at det er et stort ønske i norske rederier om å ta i bruk og utvikle norsk kompetanse. Samtidig viser det hvor grunnleggende viktig de politiske rammevilkårene er for næringen vår, og særlig hvor viktig konkurransekraften til nettolønnsordningen er for sysselsettingen av norske sjøfolk, sier Solberg.

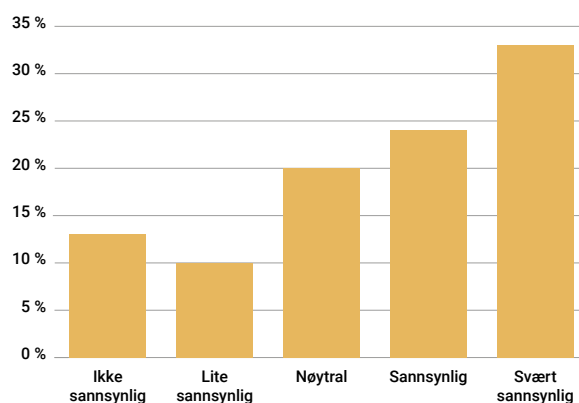
Forutsigbar rederibeskatning

En annen sentral rammebetingelse som ligger til grunn for at Norge skal fortsette å være en ledende maritim nasjon med en stor norskregistrert flåte er en konkurransedyktig rederiskatteordning.

Rederiforbundets medlemsundersøkelse viser at en konkurransedyktig rederiskatteordning er avgjørende for at rederiene er lokalisert i Norge. Kun 13 prosent oppgir det som ikke sannsynlig at de kommer til å flytte virksomheten ut av Norge dersom rederiskatteordningen avvikles. Hele 64 prosent av de rederiene som opererer i oversjøisk transport (deep sea) oppgir det som sannsynlig eller svært sannsynlig at de flytter virksomheten ut av Norge ved en avvikling av rederiskatteordningen.

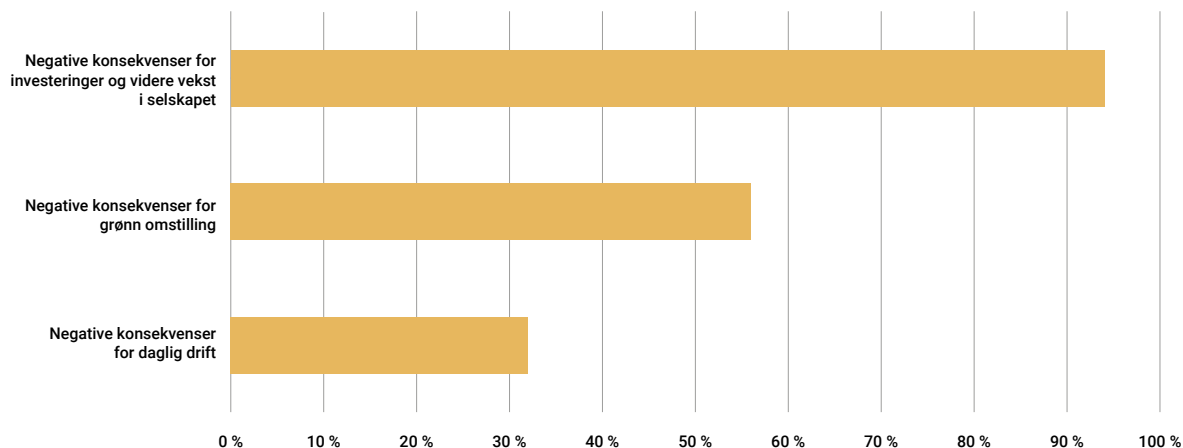
– En avvikling av ordningen vil føre til at mange skip flagges ut til land som tilbyr bedre ordninger, noe som igjen medfører at den norske maritime næringen bygges ned med store negative konsekvenser for den norske maritime klyngen og sysselsetting og verdiskaping, sier Solberg.

Dersom rederiskatten avvikles, hvor sannsynlig er det at virksomheten flytter ut av Norge?



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Hvilke konsekvenser opplever din virksomhet av økt formuesskatt?



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

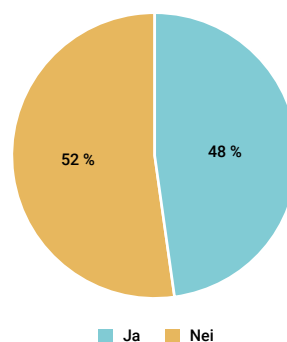
En politikk for økt norsk eierskap

Om Norge skal opprettholde posisjonen som en maritim stormakt er norsk eierskap i alle deler av den maritime klyngen viktig. Et av de største hindrene Rederiforbundets medlemmer opplever for deres mulighet til å vokse, gjøre bedriften større og skape mer, er formuesskatten på arbeidende kapital. Samtlige medlemmer oppgir at det er viktig å avvikle formuesskatten på arbeidende kapital for å styrke norsk privat eierskap. Nesten halvparten av medlemmene har tatt ut mer i utbytte enn de ellers ville gjort for å kunne betjene formuesskatten de siste to årene.

– Formuesskatten fungerer som et hinder for ambisjoner om mer norsk eierskap, og forsinker arbeidet med grønn omstilling. Selskaper med utenlandske eiere betaler ikke formuesskatt, og dermed har de også mer penger tilgjengelig for å bruke på nye investeringer enn deres norskeidde konkurrenter, sier Paul-Christian Rieber, administrerende direktør i GC Rieber AS og styreleder i GC Rieber Shipping ASA.

Formuesskatten betales av papirverdien på selskapets aksjer og materielle verdier. Selv om selskapet går med underskudd, må de betale skatt på teoretiske verdier. Over halvparten av Rederiforbundets medlemmer melder at formuesskatten har negative konsekvenser for grønn omstilling, og rundt 90 prosent opplever at skatten virker hemmende for investeringer og videre vekst i selskapet.

Har din virksomhet, grunnet dagens formuesskatt, tatt ut mer utbytte (siste to år) enn den ellers ville gjort?



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund



Ansatte om bord på «Color Magic», som går i fast trafikk mellom Oslo og Kiel.
FOTO: ARILD DANIELSEN/COLOR LINE AS



Maritim næring trenger flere kloke hoder

Norsk maritim næring har en sterk internasjonal posisjon, og er ledende innen teknologi og utvikling. Samtidig trenger næringen flere kloke hoder, både på land og til sjøs, i årene som kommer.

Nye grønne løsninger og økt digitalisering på skipene stiller nye og høye krav til maritim kompetanse. Både sjøfolkene som bemanner skipene og de som jobber på land må i større grad enn før få oppdatert og videreutviklet sin kompetanse underveis i karrieren.

– Samarbeid mellom academia, myndigheter og næringsliv blir enda viktigere for å holde følge med de raske endringene, sier Karin Gjerløw Høidahl, seksjonsleder for kompetanse, rekruttering og utdanning i Norges Rederiforbund.

Maritime utdanningsinstitusjoner må ha oppdatert utstyr og kompetanse for å kunne gi fremtidens arbeidstakere de ferdighetene de trenger når de går ut i jobb i høyteknologiske arbeidsplasser både til sjøs og på land.

MARITIM KARRIERE

Det må rekrutteres flere unge til maritim næring for å møte fremtidens kompetansebehov. Kampanjen Maritim Karriere er et samarbeid mellom Norges Rederiforbund og Maritimt Forum, og skal øke kunnskap om næringen blant unge. Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse finansierer kampanjen.

– Gjennom Maritim Karriere ønsker vi å vise frem næringen vår som både relevant og attraktiv for unge som skal ut i arbeidslivet. Vi gir maritim næring et ansikt utad ved at unge som jobber i bransjen deler opplevelser fra hverdagen i sosiale medier, sier Høidahl.



LES MER
om MaritimKarriere.no



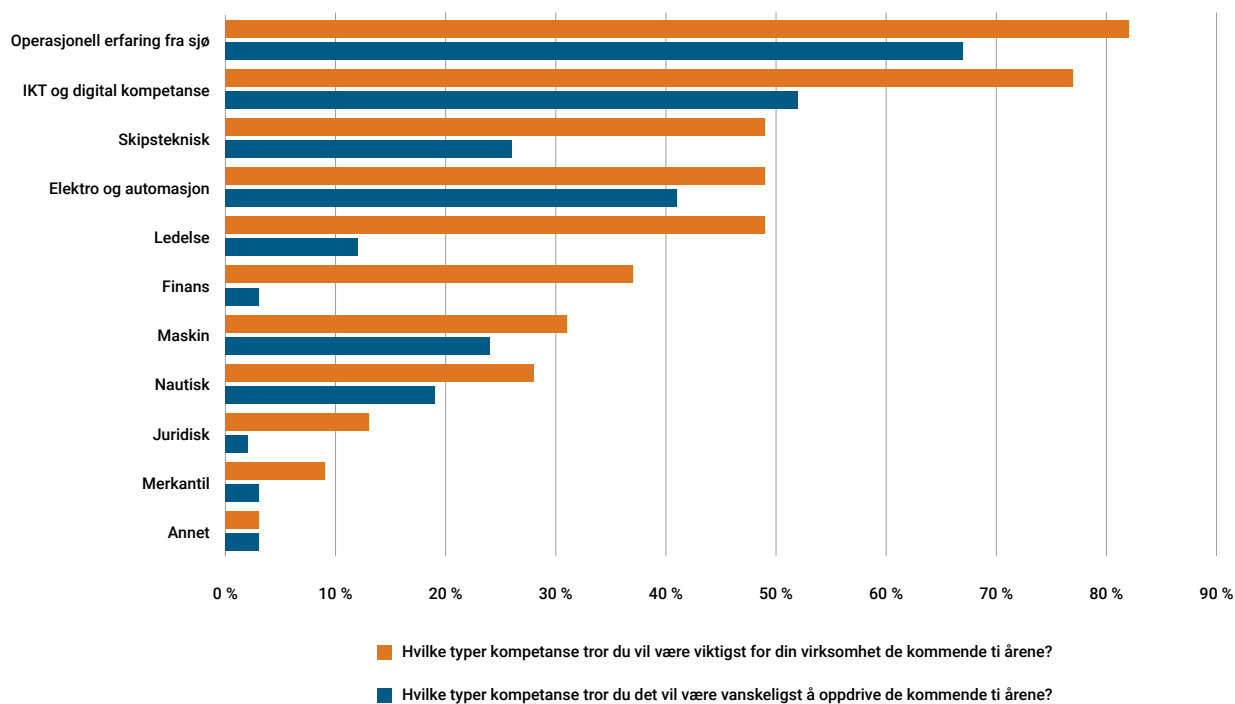
Karin Gjerløw Høidahl
Seksjonsleder for kompetanse, rekruttering
og utdanning i Norges Rederiforbund

Digital kompetanse blir viktigere

Som følge av teknologiutviklingen i maritim sektor vil behovet for digital kompetanse i kombinasjon med operativ erfaring fra sjø og land øke i årene fremover. Det som læres gjennom utdanningen er ikke lenger tilstrekkelig for å vedlikeholde relevant kompetanse gjennom et helt arbeidsliv.

Om lag 80 prosent av rederiene oppgir i medlemsundersøkelsen at IKT og digital kompetanse, samt operasjonell erfaring fra sjø, vil være de viktigste typene kompetanse å tiltrekke seg de kommende ti årene. Dette er også de samme typene kompetanse flest rederier tror vil være vanskelig å oppdrive de kommende ti årene.

Rederienes behov for kompetanse de kommende ti årene



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Wallenius Wilhelmsen har de siste årene satset stort på digitalisering. Digitalisering og smart bruk av skipsdata er blant nyttige verktøy for å optimalisere driften og kutte utslipp. Her er «Tannhauser» som er blant de mest moderne og energieffektive RoRo-skipene i flåten. FOTO: WALLENIUS WILHELMSSEN



– Digitalisering er nå i ferd med å forandre hvordan skipsfarten drives og utvikles, og har store konsekvenser for sjøfolk. Det er fullt mulig å tilføre dagens sjøfolk nødvendig digital og grønn kompetanse, men det må tilrettelegges og det haster. Kompetansen norske sjøfolk besitter skal være et konkurransefortrinn, sier Hans Sande, administrerende direktør i Norsk Sjøoffisersforbund.

Synnøve Seglem, viseadministrerende direktør i Knutsen og president i Norges Rederiforbund bekrefter at digital kompetanse blir viktigere.

– Nye, høyteknologiske skip krever nye kunnskaper av menneskene som skal drifte dem. I dag er det så mye dataintelligens og hjelpemidler om bord som skal forstås, og som brukeren ikke minst må kjenne begrensningen til. Går noe galt kan konsekvensene bli store.

– På land blir dataanalyse viktigere og viktigere, fortsetter Seglem. Hun forteller at det for tiden er vanskelig å få tak i folk. Særlig innenfor felter som dataanalyse og cybersikkerhet.

– Vi ser at det stadig investeres mer i digitalisering og optimalisering av drift blant rederiene, sier Høidahl. Dette er viktige tiltak for å videreutvikle næringen, men det stiller også nye krav til kompetansen hos arbeidstakere.

Mangel på kompetanse og arbeidskraft

Mangel på kompetanse er en økende utfordring for næringen, og en rapport fra Menon viser at utfordringen har blitt forsterket av koronakrisen, demografiske endringer, og stor etterspørsel etter arbeidskraft i Norge.

– Vi ser at det er stor etterspørsel etter kompetanse og arbeidskraft i maritim næring. Det er en av de største barrierene for bedrifters videre vekst, sier Høidahl.

Maritim næring har et «omvendt lærlingsproblem». Der man i norsk næringsliv vanligvis ikke har hatt nok lærlingplasser, skriker maritim næring etter flere kandidater. Om lag 40 prosent av rederiene rapporterer at behovet for lærlinger vil øke de neste fem årene, og 38 prosent rapporterer at de tror behovet for kadetter vil øke de neste fem årene. Sammenlignet med fjorårets medlemsundersøkelse er dette en betydelig økning på henholdsvis 13 prosent og 20 prosent.



LES MER
om fremtidens kompetansebehov



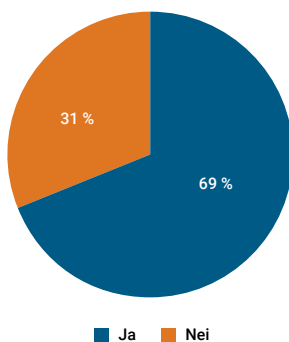
Hans Sande
Administrerende direktør
i Norsk Sjøoffisersforbund

Flere trenger etter- og videreutdanning

Kompetanseheving gjennom etter- og videreutdanning vil være noe av det viktigste for å sikre riktig kompetanse til maritim næring i årene fremover. Næringen og myndighetene må samarbeide om å tilpasse etter- og videreutdanningssystemet til morgendagens arbeidsliv. Det må være lett for de som er i jobb å ta kurs og videreutdanning underveis i arbeidslivet.

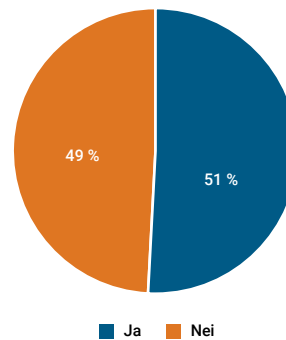
– Utdanningsinstitusjonene må levere maritim utdanning av høyeste kvalitet i tråd med fremtidens kompetansebehov. Ikke bare grunnutdanning for morgendagens sjøfolk, men også til de mange norske sjøfolk som hvert år finner nye og spennende muligheter på land innenfor den maritime klyngen. Deres kunnskap og erfaringer er avgjørende for næringens innovasjonsevne, sier Sande.

Rederienes vurdering av hvorvidt det oppleves økt behov for etter- og videreutdanning



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Rederienes vurdering av hvorvidt det er gode nok etter- og videreutdanningsmuligheter i dagens utdanningssystem



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

69 prosent av rederiene oppgir at de opplever et økt behov for etter- og videreutdanning.

For å møte fremtidens kompetansebehov er kompetanseheving og etterutdanning nødvendig i hele bedriften, også på ledernivå. For å ta gode beslutninger og for å lede bedriftene gjennom store endringsprosesser må ledere oppdatere sin kompetanse i møte med en ny og mer digital hverdag, sier Høidahl.



LES MER

om hvordan Rederiforbundet jobber med kompetanse og rekruttering



Ro-ro bilskipet «Parsifal» til kai i Baltimore, USA.
FOTO: WALLENIUS WILHELMSEN



Konjunkturbildet 2023

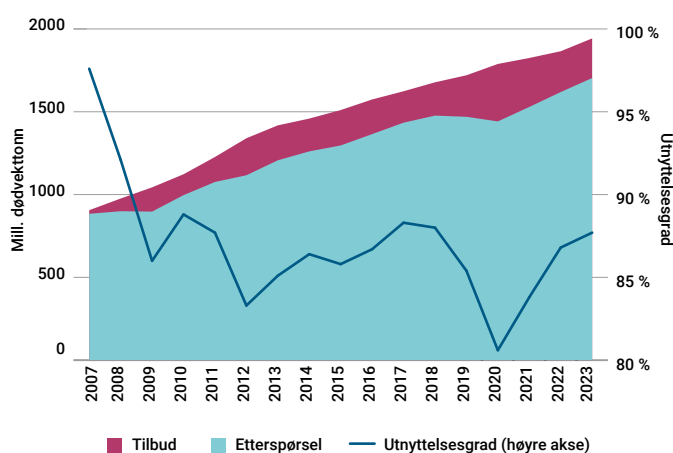
Verdensøkonomien

Aktiviteten i internasjonal skipsfart henger tett sammen med utviklingen i verdensøkonomien. Det internasjonale pengefondet (IMF) anslår at verdensøkonomien vokste med 3,4 prosent i 2022, og forventer at denne veksten vil reduseres til 2,9 prosent i 2023¹. Dette er vesentlig lavere enn gjennomsnittet fra 2000 – 2019, som var på 3,8 prosent. Sentralbankenes renteøkninger for å motvirke inflasjon, sammen med Russlands krig i Ukraina, er med på å redusere den økonomiske aktiviteten globalt. USA og Europa må belage seg på lavere vekst og Kina kan gå inn i en periode med lavere verdiskaping. Mens vestlige økonomier er truet av inflasjon og renteøkninger, som igjen betyr redusert kjøpekraft, sliter Kina med ettervirkninger av den tidligere nulltoleransen mot Covid-19 som har medført begrenset mobilitet i arbeidsstyrken og den generelle befolkningen. Den raske spredningen av Covid-19 i Kina dempet veksten i 2022, men den nylige gjenåpningen har banet vei for en raskere gjenoppretting enn forventet. Den globale inflasjonen ventes å falle fra 8,8 prosent i 2022 til 6,6 prosent i 2023 og 4,3 prosent i 2024, men er stadig over pre-pandemiske (2017–19) nivåer på rundt 3,5 prosent.

Russlands krig i Ukraina har ført til vesentlig press på energimarkedene og råvaremarkedene. På sitt høyeste steg naturgassprisen til 352,1 euro per megawatttime på den nederlandske børsen TTF. Oljeprisen for Brent var på topp 139,1 dollar per

fat. Rekorder ble også satt for oljeprodukter, kull og andre råvarer som hvete. Gjennom året har prisen på naturgass i Europa sunket til 60 euro per megawatttime og Brent er på under 85 dollar per fat. Dette er i stor grad takket være økt produksjon og transport av olje og gass, både fra Norge og USA, der blant annet norske maritime aktører har hatt en svært sentral rolle.

Utnyttelsesgrad i shippingmarkedene

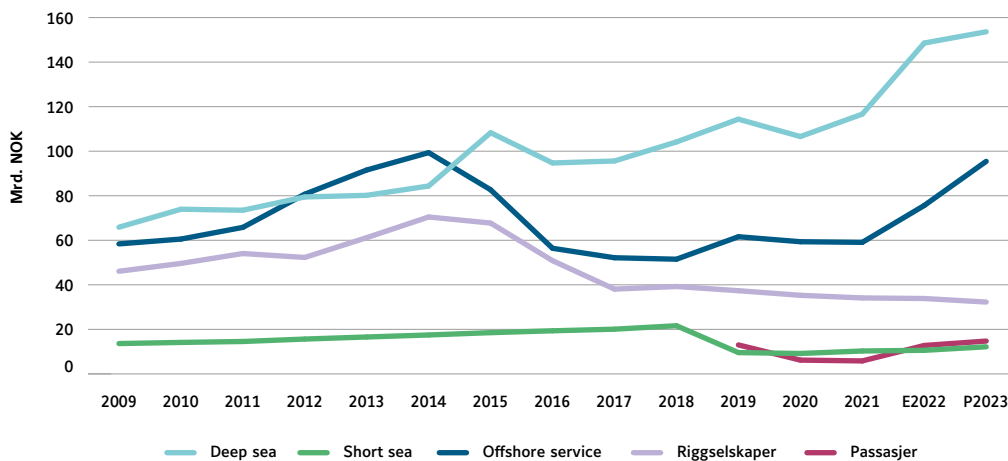


Kilde: Lorentzen & Co AS

Etterspørselen etter skip økte med 6,1 prosent i 2021. I 2022 steg etterspørselen videre med 5,9 prosent på årsbasis. I år forventer Lorentzen & Co at veksten i etterspørsel etter skip vil være på 5,2 prosent. Til sammenligning var veksten i etterspørsel etter skip på 4,6 prosent i årene 2009 til 2019. Økt etterspørsel kombinert med en tilbakeholdenhet hos verftene mot å tilby nye beddinger, samt usikkerhet blant rederiene til å kontrahere konvensjonelle tank- og bulkskip

¹ IMF (januar, 2023): "World Economic Outlook; Inflation Peaking amid Low Growth." <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/01/31/world-economic-outlook-update-january-2023>

Omsetningsutvikling 2009–2023 (inkludert estimat 2022 og prognose 2023)



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

resulterer i høy utnyttelsesgrad på skipsflåten. Utnyttelsesgraden på skipsflåten totalt er fremdeles stigende, og forventes å være helt opp mot 87,7 prosent i år.

Samtidig har forsinkelsene i logistikkjedene som også har bidratt til høyere transportkostnader og derigjennom høyere inflasjon i vestlige økonomier normalisert seg. Skipsfartens bidrag til inflasjon er dermed i praksis eliminert, og ratene i flere segmenter – blant annet containerfart – er tilbake på nivåer fra før pandemien.

Omsetningstall

De samlede inntektene til rederiene organisert i Norges Rederiforbund har økt med om lag 25 prosent i 2022. Den store veksten i inntekter skyldes i all hovedsak en betydelig omsetningsvekst på 27 prosent blant rederiene som driver oversjøisk transport (deep sea), og om lag tilsvarende vekst på 28 prosent blant rederier som driver innen offshore service. I tillegg har passasjerskipsrederiene mer enn doblet sine inntekter fra året før.

Deep sea-rederiene har i 2022 en samlet omsetning på om lag 149 milliarder kroner, opp fra 116 milliarder kroner i 2021. Mye av veksten skyldes en generell vekst i etterspørselen etter tonnasje på verdensmarkedet, som følge av at handelen tar seg opp etter det vesentlige nedtrekket i starten av koronapandemien. Krigen i Ukraina har også økt etterspørselen etter tonnasje for transport av gass og olje. Analysefirmaet Kpler melder at Europas LNG-import økte fra 23 prosent til 39 prosent i fjor av kontinentets totale

gassimport. Import av LNG på kjøll har blitt en helt avgjørende del av løsningen for å dekke inn for tapt import gjennom rørledninger. Det ser dog ut til at den sterke omsetningsveksten i deep sea-segmentet vil normalisere seg i 2023.

Offshore service-rederiene har hatt en vesentlig aktivitetsoppgang på norsk sokkel, som i all hovedsak er drevet av Europas behov for å erstatte russisk olje og gass. Den økte aktiviteten vises også i omsetningen til rederiene i 2022. I 2022 økte omsetningen i dette segmentet med 28 prosent, og totalomsetningen ble om lag 75 milliarder kroner. Fremdeles har ikke omsetningen nådd nivået fra før oljekrisen i 2014. Samtidig forventer segmentet økt omsetning også i 2023, på om lag 26 prosent, noe som vil føre til at segmentet for første gang har høyere omsetning enn før oljekrisen i 2014.

Også passasjerskipsrederiene har hatt en stor vekst i omsetning i 2022. Omsetningen i dette segmentet har mer enn doblet seg, og økt med 119 prosent. Dette skyldes naturligvis at dette segmentet i realiteten hadde blitt pålagt full stans i 2021 som følge av Covid-19. Men også i innledningen til 2022 var det begrensninger og innreiserestriksjoner som påvirket omsetningen. Som følge av dette forventer segmentet vekst også i 2023, for å komme tilbake til normalnivå.

I short sea-segmentet, som transporterer varer til, fra og i Europa, var 2022 mer å ligne et normalår, med omsetningsvekst på om lag tre prosent. Dette er en vesentlig redusert vekst sammenlignet med

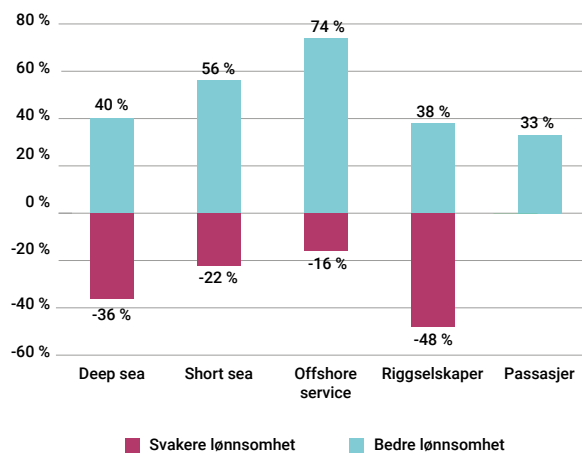
toppåret 2021. Samtidig forventer dette segmentet en vesentlig økt omsetning i 2023, med en vekst på om lag 15 prosent.

For riggselskapene fortsetter den negative omsetningsutviklingen som har vært i kjølvannet av oljekrisen i 2014. I 2022 reduserte riggselskapene omsetningen sin med ytterligere én prosent, og det forventes en ytterligere reduksjon i 2023 med fem prosent. Flere av riggselskapene peker på at 2023 forblir et svakt år, og at oppgangen først kommer i 2024 og 2025.

Lønnsomhet

Det er store variasjoner mellom segmentene når det gjelder forventninger til driftsresultat i 2023. Størst optimisme finner vi i offshore service-segmentet. Her oppgir tre av fire at de forventer et bedre driftsresultat i 2023 enn 2022. Det er naturlig å se forventningene om økt driftsresultat i sammenheng med at aktiviteten i olje- og gasssektoren forventes å være høy gjennom året, med tilhørende høy etterspørsel etter tonnasje. En slik utvikling vil kunne by på et ratenivå som gir bedre driftsmarginer.

Rederiens forventninger til utviklingen i driftsresultat i 2023 sammenlignet med 2022



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

I motsatt ende av skalaen finner vi riggselskapene, der nær halvparten forventer svakere driftsresultater i år. Internt i dette segmentet er det dog strekk i laget. Om lag fire av ti forventer bedret driftsresultat i 2023. Samtidig oppgir om lag halvparten av selskapene at de forventer redusert driftsresultat i 2023. Denne situasjonsbeskrivelsen finner vi igjen i markeds kommentarene fra respondentene i dette segmentet. Her oppgir noen av rederiene at de forventer at aktiviteten tar seg noe opp allerede i det kommende året, mens andre selskaper forventer at aktiviteten først tar seg opp i 2024 og 2025.

Innen deep sea-segmentet har det vært enkelte rederier som har hatt et år med svært stor omsetningsvekst og gode driftsresultater. Denne veksten knytter seg særlig til vekst i verdenshandelen i kjølvannet av pandemien, samt økt etterspørsel etter ikke-russisk energi i Europa. Veksten ser ut til å stabilisere seg noe i 2023, men også i deep sea-segmentet er det strekk i laget. Enkelte segmenter, som tank, bøyelast og RORO forventer fremdeles en bedring av driftsresultatene, mens bulkrederiene er mer forsiktige i forventningene, og flere av disse rederiene forventer redusert driftsresultat.

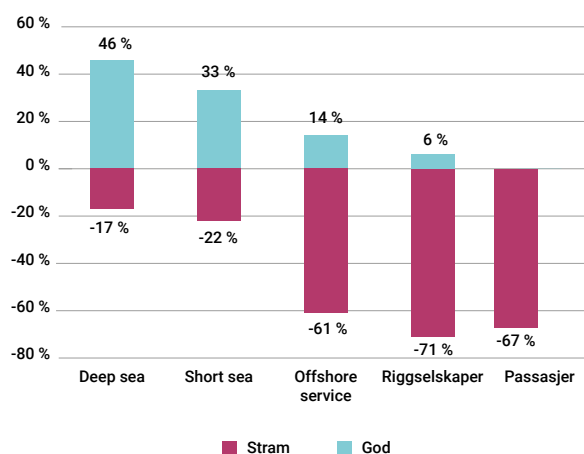
Short sea-segmentet er, i likhet med offshore service, optimistiske med tanke på 2023. I takt med forventninger om en vesentlig økning i omsetningen, har flertallet av rederiene også forventninger om bedret driftsresultat.

Innen passasjerskipssegmentet oppgir de fleste rederier at driftsresultatet vil forbli uendret, og ett av tre oppgir forventning om bedret driftsresultat. Det er naturlig å se forventninger om bedret driftsresultat i sammenheng med at 2023 blir det første året etter pandemien der passasjerskipsrederiene kan seile fritt uten begrensninger verken på antall passasjerer eller innreise til landet.

Kapitaltilgang

Det er særlig offshoresegmentene og passasjersegmentet som oppgir en krevende kapitaltilgang. Både offshore service og riggselskapene har slitt med vedvarende svake driftsresultat siden oljekrisen i 2014. Den krevende kapitaltilgangen kan tyde på at finansmarkedene ikke har friskmeldt disse segmentene enda, til tross for økt aktivitet særlig i offshore service. Samtidig er det nærliggende å anta at noe av den stramme kapitaltilgangen også skyldes at finansinstitusjonene i stadig større grad reduserer klimarisiko og vender investeringene sine over mot fornybarsektoren.

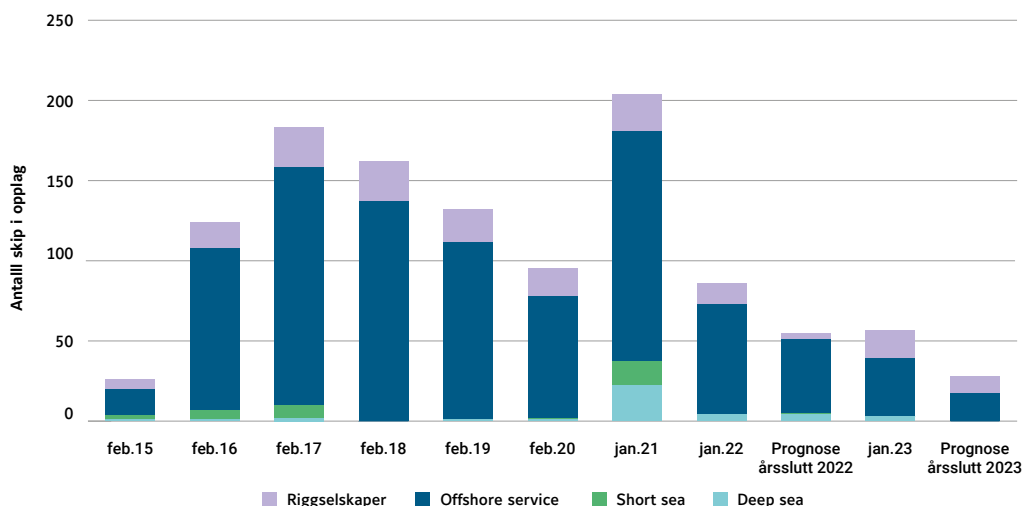
Opplevd kapitaltilgang per januar 2023



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

For transportsegmentene deep sea og short sea ser det ut til at kapitaltilgangen har strammet seg noe til sammenlignet med tidligere år. Våre undersøkelser viser at det er store forventninger om kontrahering

Opplagstall fra 2015 til 2023



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

av nye skip de kommende årene, og at den klart viktigste barrieren for investeringer i klimateknologi er investeringskostnadene. Dette viser at en bedre kapitaltilgang for rederiene vil være avgjørende for å sikre overgangen til de mer klimavennlige løsningene.

For passasjerskipsrederiene er det fremdeles svært krevende kapitaltilgang. Til tross for at aktiviteten har tatt seg opp i kjølvannet av pandemien, er det ingen av passasjerskipsrederiene som oppgir at de har god kapitaltilgang. Dette gjenspeiles også i forventningene til kontrahering, der det kun er ett rederi som oppgir forventning om å kontrahere ett skip de kommende fem årene.

Opplagstall

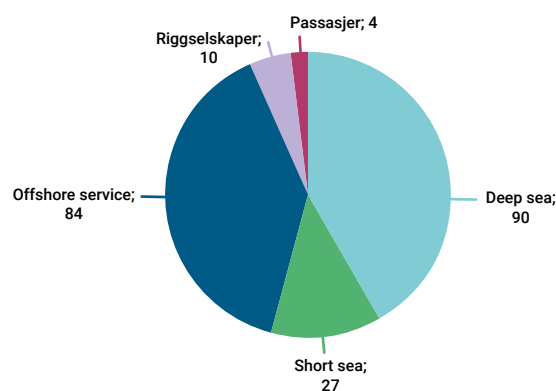
Januar 2023 lå det totalt 57 skip og rigger i opplag. Av disse er det i all hovedsak i offshoresegmentene det fremdeles er opplag, med 36 offshore service fartøy og 18 rigger. Forventningene i fjorårets undersøkelse, om 55 skip og rigger i opplag ved årsslutt 2022, treffer dermed svært godt. Dog ser vi at optimismen i riggselskapene ikke slo til, men til gjengjeld har aktiviteten innen offshore service overgått forventningene.

Prognosen for utgangen av 2023 er en ytterligere reduksjon i skip i opplag. Rederiene forventer at det vil ligge 28 skip og rigger i opplag ved årsslutt. Alle disse vil være knyttet til offshoresegmentene, fordelt på henholdsvis 17 offshore service-fartøy og 11 rigger. Da undersøkelsen vår viser at det ikke forventes særlig med resirkulering av skip i 2023, knytter vi den ytterligere nedgangen i opplagstallene i hovedsak til økt aktivitet.

Kontrahering og resirkulering

Den gryende optimismen knyttet til aktivitetsvekst i de fleste segmenter preger også kontraheringsambisjonene i rederiene. Helt siden Rederiforbundet begynte å kartlegge rederienes kontraheringsplaner tilbake i 2018 har det ikke vært registrert så høye tall som i år. Nå vurderer rederiene å kontrahere totalt 215 skip, med særlig overvekt innen deep sea og offshore service. Disse planene vil skape økt aktivitet i hele den maritime klyngen, og økt skipsbygging i offshore service-segmentet vil også kunne innebære en kjærkommen aktivitetsvekst på de norske verftene.

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



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Det er særlig innen offshore service at veksten i kontraheringsplaner har vært størst. Fra å ha planer om 25 skip i 2020, har segmentet nå planer om å bygge 84 skip de kommende fem årene. En stor andel vil være fartøy som bygges til havvindindustrien. Også blant deep sea-rederiene har det vært en stadig økende tendens. Nå vurderer rederiene i dette segmentet at de planlegger å bygge 90 skip. Ni av ti rederier innen offshore service og deep sea oppgir også at de vil utstyre skipene med teknologi som er klar for klimanøytrale løsninger.

Også innen short sea-segmentet er det en økende tendens i kontraheringsplanene. Nå oppgir rederiene i dette segmentet at de vurderer å bygge 27 skip de kommende fem årene. Dette er en økning på om lag 25 prosent fra fjoråret. Samtlige rederier i dette segmentet oppgir at de skal utstyre skipene med teknologi som er klar for klimanøytrale løsninger.

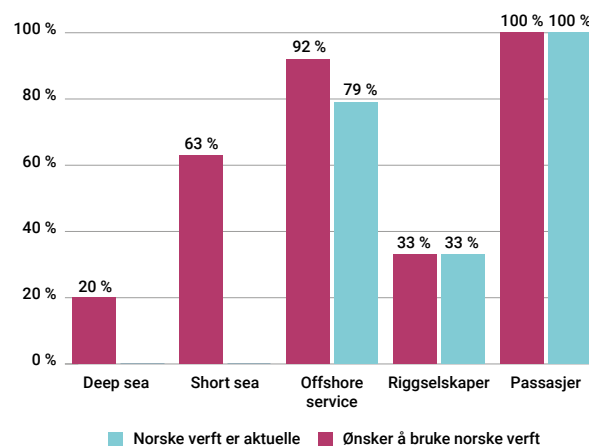
Vi ser også at resirkuleringstakten reduseres vesentlig i 2023. Det skal knapt resirkuleres skip, og totaltallet for samtlige segmenter er fem skip. Dette kan tyde på at rederiene, og særlig offshore service-rederiene, har skapt bedre markedsbalanse ved å ta ut mye tonnasje de siste årene. I tillegg gjør den økte aktivitetsveksten og den tilhørende økende etterspørselen etter tonnasje det mer aktuelt å holde eldre tonnasje i drift.

Bruk av norske verft

Norske rederier ønsker i stor grad å benytte seg av norske verft. Særlig ser vi dette innen passasjerskips-segmentet, offshore service og short sea. Samtidig er det et gap mellom ønsket om å bruke norske

verft og hvorvidt norske verft faktisk anses som aktuelle. Dette gjør seg særlig gjeldende innen short sea-segmentet.

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



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Nær ni av ti rederier oppgir at kostnader er en barriere for å ta i bruk norske verft. I mange tilfeller er norske verft vesentlig dyrere enn sammenlignbare verft både i Europa og Asia. For deep sea-rederiene seiler også kapasitetsutfordringer opp som en av de viktigste barrierene. Hele syv av ti oppgir kapasitetsutfordringer som en barriere. I stor grad handler det om at verftene ikke bygger den type skip som etterspørres, eller ikke har stor nok tørrdokk for å håndtere de skipsstørrelsene som går i deep sea.



Om bord «Island Clipper». FOTO: KAPTEIN STIG SILDEN/ISLAND OFFSHORE MANAGEMENT AS

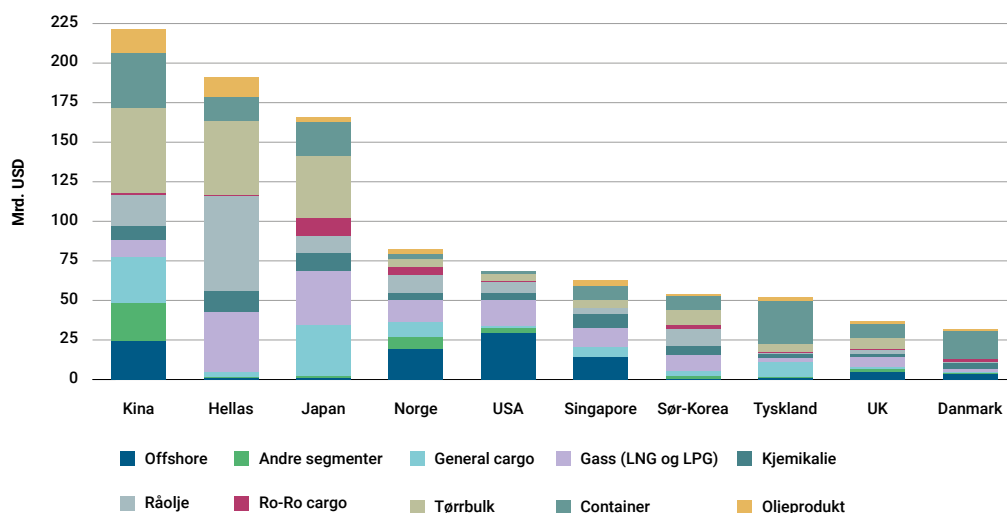


Norge fjerde størst blant verdens skipsfartsnasjoner

Verdien på den samlede verdensflåten er i 2023 beregnet til 1 400 milliarder dollar. De ti største skipsfartsnasjonene innehar 70 prosent av denne verdien. Norge ligger på en fjerdeplass blant nasjonene, som er én plass opp fra året før.

Kina, Hellas og Japan er de tre desidert største nasjonene etterfulgt av Norge, USA og Singapore. I den norske flåten er det offshore- og gasstanksegmentet som har høyest markedsverdi.

Verdens ti største skipsfartsnasjoner rangert etter flåteverdi 2023. Mrd. USD

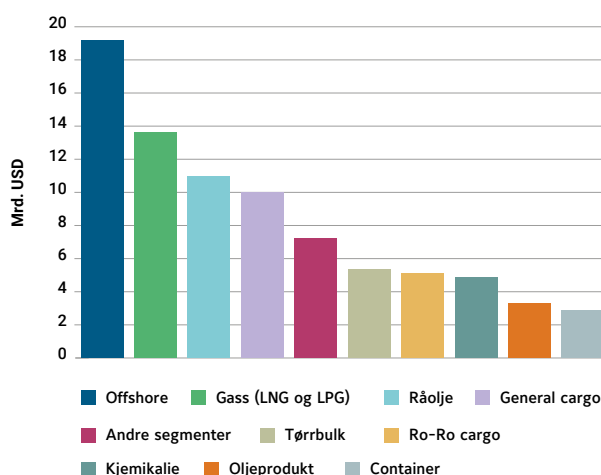


Kilde: Menon Economics

Koronapandemien har de siste tre årene forårsaket store økonomiske utfordringer for den internasjonale forsyningskjeden innen frakt av gods. Endringer i verdenshandelen har ført til en betydelig økning i fraktrater, særlig for container- og tørrbulkskip i 2021 og 2022. Etter to og et halvt år med skyhøye priser begynte vi i andre halvdel av 2022 å se en normalisering i disse segmentene. Samtidig ser vi at LNG-ratene fortsatte å øke i 2022, spesielt i vintermånedene som følge av økt etterspørsel etter LNG. I likhet med LNG har oljefraktratene økt i løpet av 2022, og startet 2023 på et høyt nivå. Krigen i Ukraina fortsetter å bidra til høyere priser i disse markedene.

Frem til i fjor har data fra IHS Markit blitt brukt for å beregne størrelse og sammensetning av de enkelte lands skipsflåter, mens prisdata i hovedsak er hentet fra Clarksons Platou. Fra og med 2022 er datagrunnlag for beregning av sammensetning og størrelse på flåtene hentet fra Clarksons World Fleet Register. Den største forskjellen i datagrunnlaget er at Clarksons har en bredere dekning av fartøy på tvers av nasjoner.

Markedsverdien av den norske skipsflåten fordelt på segmenter 2023



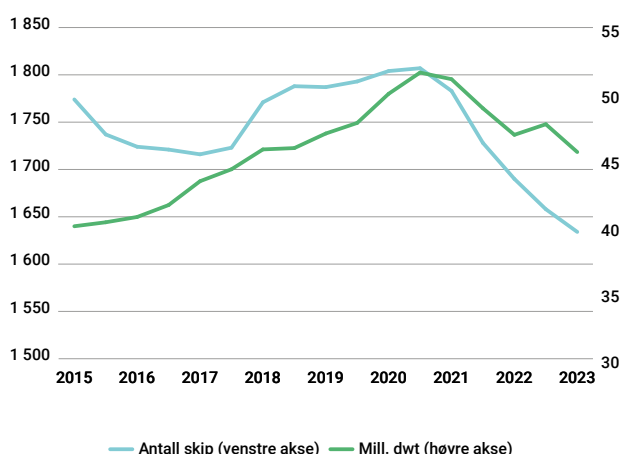
Kilde: Menon Economics

Den norskkontrollerte utenriksflåten

Den norskkontrollerte utenriksflåten har gjennom 2022 blitt redusert både i tonnasje og antall skip. Rederiene har solgt 150 skip, mens tilgangen viser at 90 skip er kjøpt eller levert som nybygg. Per januar 2023 teller flåten totalt 1 634 skip med en samlet tonnasje på 45,6 millioner dødvekttonn. På samme

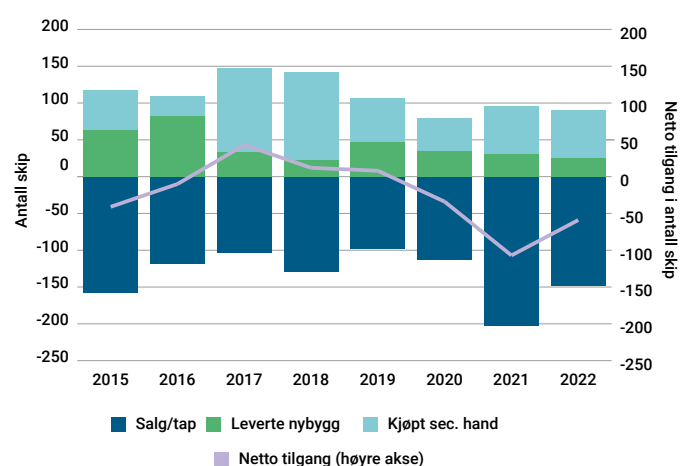
tid i fjor besto flåten av 1 690 skip på 46,9 millioner dødvekttonn. Den største nedgangen finner vi i offshore service-segmentet. Her er det 40 skip færre i 2023 enn for et år siden. På to år har segmentet blitt redusert med over 100 skip.

Den norskkontrollerte utenriksflåten – utvikling 2015–2023



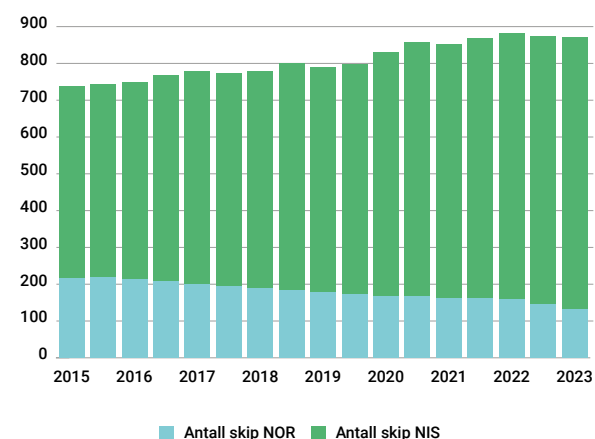
Kilde: Norges Rederiforbund

Tilgang og avgang i antall skip for norskkontrollert utenriksflåte – utvikling 2015–2022



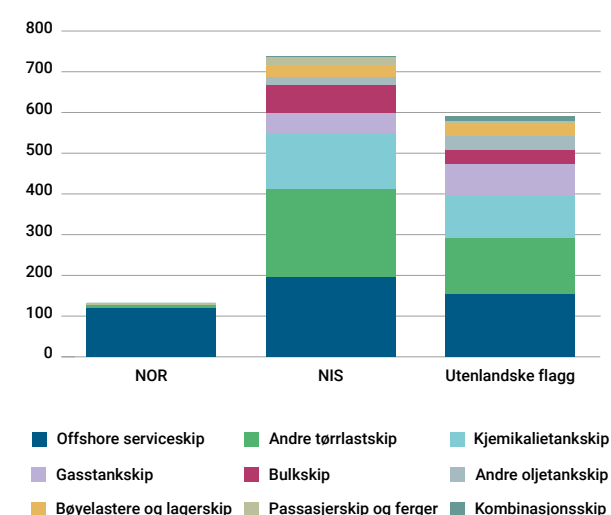
Kilde: Norges Rederiforbund

Den norskkontrollerte utenriksflåten – Skip i NIS og NOR – utvikling 2015–2023



Kilde: Norges Rederiforbund

Den norskkontrollerte utenriksflåten – antall skip fordelt på flagg og skipstyper per 1. januar 2023



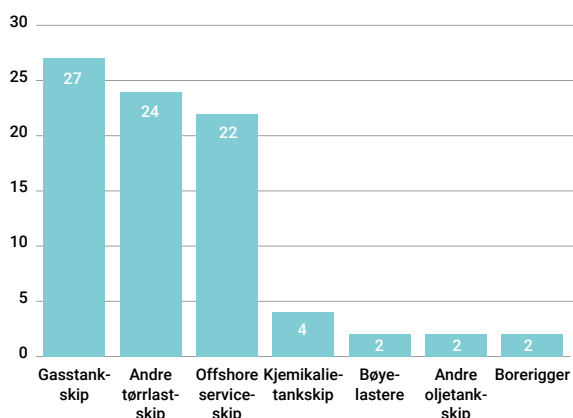
Kilde: Norges Rederiforbund

Norsk flagg er attraktivt, og skip blir flagget hjem

Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) har isolert sett hatt en vekst det siste året med en økning på 15 skip, og teller 739 skip per 1. januar 2023. Norsk ordinært register (NOR) har svekket seg blant utenriksrederiene i samme periode, men samlet sett er det norske flagget styrket, og har hatt en jevn vekst de siste år. Flere rederier velger norsk flagg på sine fartøy og flagger hjem, samt at flere nybygg blir levert til norsk skipsregister. På spørsmål i årets medlemsundersøkelse om det er aktuelt å flagge skip hjem i inneværende år, svarer Rederiforbundets medlemmer at potensialet er på rundt 35 skip. På samme spørsmål i fjor svarte medlemmene at potensialet var 50 skip.

Sammensetningen av den norskkontrollerte utenriksflåten viser at tørrlastsegmentet er det største segmentet i flåten målt i antall skip. Ro-ro bilskip utgjør en stor andel av dette segmentet. Offshore service-segmentet er nest størst, og deretter følger kjemikaliesegmentet.

Norske utenriksrederiers ordrebok 1. januar 2023 Fordelt på typer



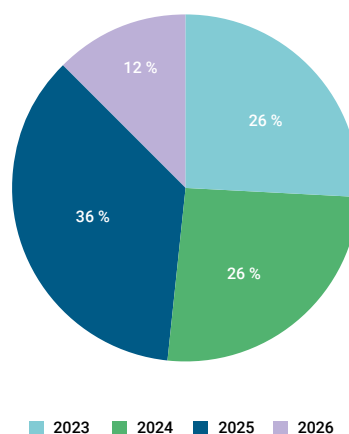
Kilde: Norges Rederiforbund

Norsk kontrollert ordrebok

Utenriksrederienes ordrebok består nå av 81 skip og to borerigger. Dette er nær en dobling fra et år tilbake. Verdien på ordreboken er over 93 milliarder kroner eller 9,5 milliarder US dollar. Også dette er nær en dobling sammenlignet med samme tidspunkt i fjor. Kina og Sør-Korea er landene det bygges mest i, og det er også her de største investeringene ligger. Det bygges kun fem skip i Norge. Over 30 prosent av fartøyene i ordreboken er gasstankskip, i all hovedsak LNG. Rundt 25 prosent av ordreboken består av skip som skal brukes i havvindmarkedet. I segmentet annen tørrlast er det flest ro-ro bilskip i ordre.

Antatt levering for skipene i ordreboken fordeler seg fra 2023 til 2026.

Norske utenriksrederiers ordrebok 1. januar 2023 Fordelt på leveringsår



Kilde: Norges Rederiforbund



Foto: Misje Rederi AS

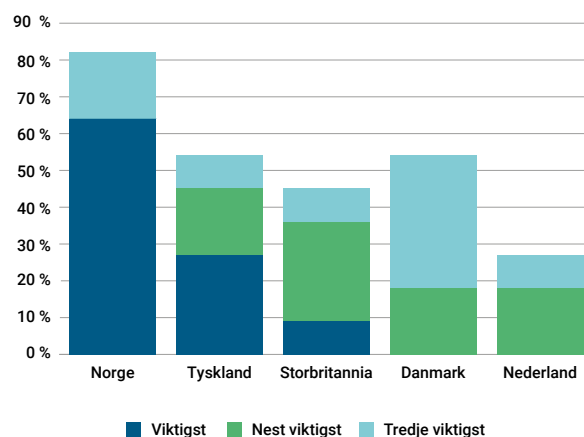
Short sea

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

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

30 prosent svarer at Tyskland er viktigst, og ti prosent svarer Storbritannia. Disse landene har holdt seg stabile som de viktigste landene for nærskipsfarten i tillegg til Norge over flere år.

Land av særlig interesse for short sea-rederier



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

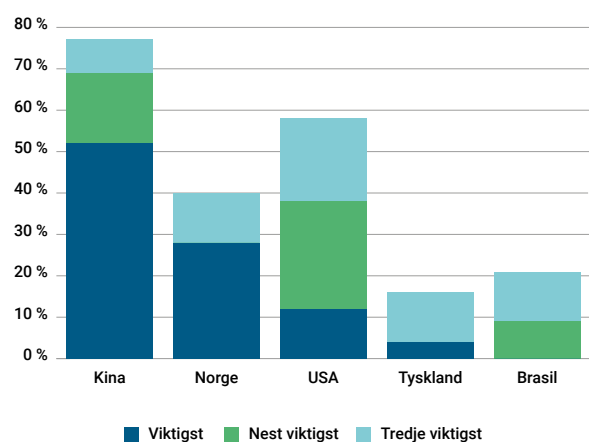


Deep sea

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

Deep sea-rederiene trekker frem Kina som det største landet av særlig interesse. Over 50 prosent av rederiene i dette segmentet rangerer Kina som viktigst. Dette er en liten oppgang fra i fjor. Deretter følger Norge og USA. Nær 60 prosent oppgir USA som ett av de tre viktigste landene.

Land av særlig interesse for deep sea-rederier



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Offshore service- og riggselskaper

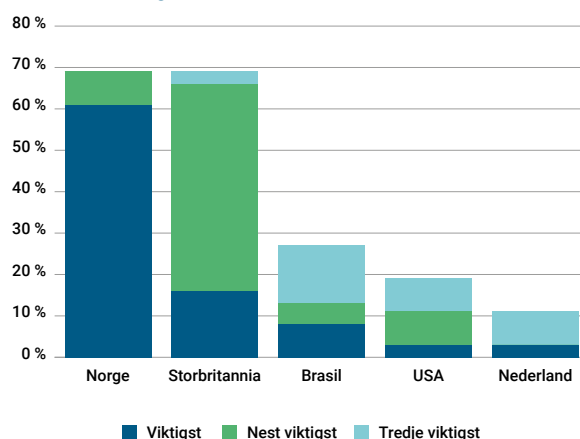
Den norske offshoreflåten har et høyt innslag av fartøyer for transport av forsyninger og utstyr til og fra offshoreinstallasjoner. Offshore service-rederiene er også godt representert i havvindmarkedet, hvor de norske rederiene har en klar fordel med sin eksisterende kompetanse. Flere rederier leverer allerede tjenester til havvind, og investeringene i tonnasje for dette markedet øker stadig. Nordsjøen, og særlig norsk sokkel, er det viktigste markedet for norsk offshore-næring, og en svært viktig arena for å sikre grunnlaget for internasjonal konkurransekraft for offshore-selskapene. I tillegg er tilstedeværelsen høy på andre lands sokler. Rederiforbundets medlemmer kontrollerer rundt 50 flyttbare offshoreinnretninger, og en stor offshoreflåte bestående av over 400 fartøyer.

Land av særlig interesse for offshore service- og riggselskaper

For offshore service-rederiene og riggselskapene opprettholder Norge, Storbritannia og Brasil sine posisjoner som land av særlig stor interesse. Over 60 prosent av rederiene innen offshore service oppgir Norge som det aller viktigste landet. 50 prosent av riggselskapene sier det samme. Dette viser tydelig viktigheten av Nordsjøen for disse selskapene. Storbritannia og Brasil rangerer på de

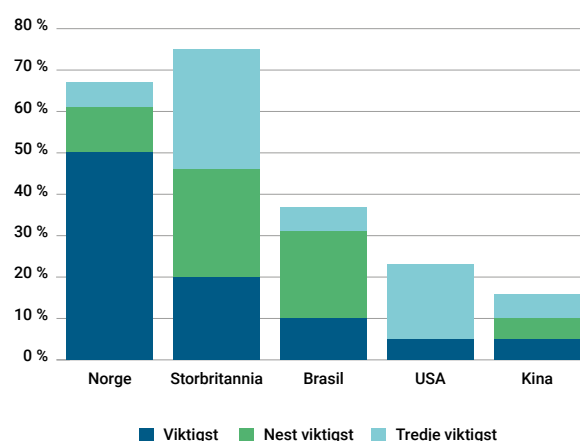
neste plassene for både offshore service-rederiene og riggselskapene, i den rekkefølgen.

Land av særlig interesse for offshore service-rederier



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Land av særlig interesse for riggselskaper



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Land av særlig interesse – alle rederier samlet

Ser vi på alle rederisegmentene under ett og isolerer alle «viktigste land av særlig interesse», svarer 50 prosent at Norge er viktigst. Kina og Storbritannia følger deretter med henholdsvis 15 og 12 prosent. Det er fem prosent som svarer henholdsvis USA og Brasil som viktigste land.



Foto: Trym Vik/Simon Møkster Shipping AS

DATAGRUNNLAG OG METODE

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

Spørreundersøkelse om rederienes fremtidsutsikter og rammebetingelser

Norges Rederiforbund gjennomførte en spørreundersøkelse hos egne medlemmer i perioden 3. til 20. januar 2023. Medlemmene fikk tilsendt et elektronisk spørreskjema hvor forventninger om utviklingen i økonomiske nøkkeltall, vekstmarkeder, kapital- og kompetansetilgang samt politiske rammebetingelser ble kartlagt. 95 av 128 aktuelle medlemsbedrifter svarte på undersøkelsen, noe som gir en responsrate på 74 prosent. Deltakerne i undersøkelsen er representative for medlemsmassen i Norges Rederiforbund, både med hensyn til flåtestørrelse og skipssegment. Materialet gir derfor et meget godt grunnlag for å kunne generalisere fra utvalg til populasjon. Nesten uten unntak er det eiere og bedriftsledere som har besvart undersøkelsen.

Beregning av rederienes omsetningsvekst i 2022 og 2023

BDO AS har tilgang på regnskapsdata for norske rederiers omsetning i 2021. I spørreundersøkelsen ble rederiene bedt om å oppgi omsetning i 2021, anslag for omsetning i 2022 og forventet vekst i omsetning for 2023 angitt i prosent. Siden BDO AS ikke har komplette omsetningstall for alle rederier i 2022, er disse beregnet på følgende måte:

- a) Rederienes egenrapporterte omsetning i 2021 er sammenlignet med informasjon fra offisielle kilder (herunder blant annet revisorbekreftet omsetning og rederienes egne årsrapporter, inkludert konsernregnskap) samme år. Dette for å vurdere om den egenrapporterte omsetningen i spørreundersøkelsen kan benyttes som grunnlag for å beregne omsetningen til den totale populasjonen av rederier i Norge
- b) Egenrapportering av omsetning i 2022 er justert for andelen av den totale omsetningen i hver av de fire rederigruppene som er inkludert i datagrunnlaget
- c) Prognosene for 2023 er beregnet ved å multiplisere 2022-omsetningen til hver medlemsbedrift med deres egenoppgitte vekst i 2023. 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

Verdisetting av verdens skipsflåte

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

Frem til 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. Disse to datakildene er ikke helt like, noe som medfører at resultatene i fjorårets verdisseting avviker noe fra tidligere år. Den største forskjellen i datagrunnlaget er at Clarksons har en bredere dekning av fartøy på tvers av nasjoner. IHS Markit hadde rundt 11 000 fartøy med ukjent eiernasjonaltitet, mens Clarksons kun har i overkant av 1 000 fartøy med ukjent nasjonalitet. Dette medfører at tonnasje data på skipsnivå varierer på tvers av datakildene, men samtidig at verdissetingen for 2022 og 2023 gir et mer komplett bilde. For å sikre kontinuitet i våre beregninger med ny datakilde har vi omorganisert Clarksons segmenter for at de skal samsvare med IHS Markits inndeling. Som i tidligere analyser er cruiseskip fjernet fra flåtetallene. I tillegg har vi oppdatert datagrunnlaget for fiskeflåten ettersom Menon har fått tilgang til disse i 2022.

Endring i datakilden, og dermed dekningsgrad, i kombinasjon med mer presis eierskapsinformasjon og oppdatering av verdissetingsgrunnlaget, fører til

sterke økninger i flåteverdien for noen nasjoner innen noen segmenter. Den kraftige verdiøkningen i særlig gass- og tørrbolksegmentet i den norske flåten er eksempler på dette. Likevel baserer analysene seg på et sterkere datagrunnlag enn tidligere med færre usikkerhetsmomenter.

Koronapandemien har de siste tre årene forårsaket store økonomiske utfordringer for den internasjonale forsyningskjeden innen frakt av gods. Endringer i verdenshandelen har ført til en betydelig økning i fraktrater, særlig for container- og tørrbolkskip i 2021 og 2022. Etter to og et halvt år med skyhøye priser begynte vi i andre halvdel av 2022 å se en normalisering i disse segmentene. Samtidig ser vi at LNG-ratene fortsatte å øke i 2022, spesielt i vintermånedene som følge av økt etterspørsel etter LNG. I likhet med LNG har oljefraktratene økt i løpet av 2022, og startet 2023 på et høyt nivå. Krigen i Ukraina fortsetter å bidra til høyere priser i disse markedene.

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

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

 facebook.com/NorgesRederiforbund

www.rederi.no