



Norges  
Rederiforbund  
Norwegian  
Shipowners'  
Association



# 20

**KONJUNKTURRAPPORT**

# 24



## 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 1 300 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 130 milliarder kroner årlig.

# 2024

KONJUNKTURRAPPORT



Foto: Fredrik Rossa/Simon Møkster Shipping



Foto: uavpic.com/Hagland

# Innhold

Forord	6
Sammendrag	8
Flåten i tall	12
Det grønne skiftet	20
Urolige farvann	32
Verdien av maritim næring	42
Maritim kompetanse	50
Konjunkturbildet 2024	60
Datagrunnlag og metode	66

# Forord

2023 har vært preget av flere alvorlige internasjonale hendelser. Russlands brutale angrep på Ukraina fortsetter med full styrke, krigen mellom Israel og Hamas preger verden og situasjonen i Midtøsten, og Houthienes angrep på sivil skipsfart utfordrer internasjonal folkerett og skipsfartens navigasjonsfrihet. Det har vært nok et krevende år for Europa og verden.

Houthienes angrep på sivil skipsfart markerer et skille, både for internasjonal skipsfart og det sikkerhetspolitiske bildet. Det utgjør en trussel mot sjøfolkene som jobber om bord på skipene og mot verdenshandelen og en regelstyrt verden. Kvinner og menn med skip som sin arbeidsplass skal være trygge om bord, og deres sikkerhet kan ikke settes på spill.

Over 90 prosent av verdenshandelen fraktes på sjøen. Livsviktige medisiner, industrielle komponenter, nødvendig matimport, frakt av råvarer og ferdigvarer avhenger av navigasjonsfriheten. Norge har verdens femte største flåte målt i verdi, og vi er en liten og åpen økonomi. Derfor er åpne handelsruter og en regelstyrt verdensorden en avgjørende nasjonal sikkerhetsinteresse også for Norge.

I en stadig mer urolig verden ser vi hvordan norske rederier utgjør en viktig rolle som del av sikkerhetsinfrastrukturen for Norge, Europa og Vesten. På rekordtid fikk Höegh LNG mobilisert sine flytende gassterminaler til Tyskland etter at Putin gjorde gass til våpen for å forhindre europeisk støtte til Ukraina. Da det brøt ut borgerkrig i Sudan og folk raskt måtte evakueres, sto norskeide skip klare for å frakte folk i sikkerhet. Når USA har behov for å frakte store mengder militært materiell over Atlanterhavet, spiller norsk skipsfart en avgjørende rolle med vår fraktekapasitet.

Norske rederier er dermed en svært viktig del av Norges totalberedskap. Denne rollen illustrerer styrken til rederiene og norsk maritim næring, en rolle det ikke ville vært mulig å ha uten stabile maritime rammevilkår. Her har skiftende regjeringer i samarbeid med næringslivet vært fremsynte og lagt grunnlaget for at Norge er verdensledende på maritim teknologi, innovasjon og kompetanse. I dette perspektivet kan man derfor slå fast at en god og aktiv maritim politikk også er i Norges strategiske interesse.



Norske rederier spiller også en sentral rolle i omstillingen til lav- og nullutslippssamfunnet. For første gang publiserer Norges Rederiforbund samlede utslippstall for vår medlemsflåte. Norske rederiers globale utslipp er betydelige, nærmere bestemt i underkant av 50 prosent av Norges samlede nasjonale utslipp. Selv med en av de mest energieffektive flåtene i verden, og med størst andel skip som går på alternative drivstoff har vi en lang vei foran oss for å møte våre mål om klimanøytralitet. Det vil stille store krav til offentlig og privat samarbeid i tiden fremover dersom vi skal lykkes i å øke tempoet i omstillingen.

Det er behov for målrettede tiltak og nye virkemidler for å skalere opp det grønne skiftet. Fra 1. januar 2024 ble skipsfarten en del av EUs kvotehandelssystem. Det betyr at Norge får økte kvoteinntekter betalt av skipsfarten til EU. Disse midlene mener vi må brukes til klimaomstilling for skipsfarten for å få fart i det grønne skiftet og redusere Norges utslipp globalt.

Gjennom verdensomveltende endringer har norsk maritim næring tradisjonelt funnet innovative løsninger på de utfordringene vi har møtt på. Fra næringen sin side skal vi fortsette å utvikle teknologi og løsninger som både vi og verden trenger. Så vil samspillet med myndigheter både her i landet, i Europa og globalt være avgjørende for om og hvor raskt vi kan nå våre felles målsettinger og ambisjoner.

# Sammendrag

I det vi forlater 2023 og går inn i et nytt år er det mange usikkerhetsmomenter i både global politikk, internasjonalt samarbeid og sikkerhet. 2023 har bydd på uroligheter i form av krig og konflikt, økt polarisering, en fremdeles opphetet verdensøkonomi og et sikkerhetspolitisk bilde i stor endring. Norske rederier har i 2023 fått kjenne på hvordan det er å manøvrere ukjente farvann. Til tross for et mer sammensatt og krevende sikkerhetspolitisk bilde, fortsetter norske rederier å være sterke i troen på klimamålene og investerer tungt i morgendagens klimaløsninger.

## Klimaarbeidet fortsetter

For første gang går Norges Rederiforbund ut med utslippstallet for hele medlemsflåten. Utslippstallet er høyt og på størrelse med i underkant av 50 prosent av Norges nasjonale utslipp. Det viser både at næringen har et stort ansvar for å redusere sine utslipp, og at det foreligger stort potensial til å bidra i den grønne omstillingen. Norske rederier går allerede i front internasjonalt og investerer tungt i klima- og miljøteknologi om bord sine skip. Likevel er det en lang reise vi har foran oss, og det krever politisk handlekraft og tett samarbeid mellom det offentlige og private. 2024 blir et viktig år for klimapolitikken. Det haster å få på plass politiske virkemidler for å oppskalere det grønne skiftet, og vi trenger flere verktøy i verktøykassa.

## Økt risiko og uforutsigbarhet internasjonalt

Året som har gått, og året som kommer er preget av et mer sammensatt konfliktbilde, uroligheter i verdenspolitikken og i økonomien. Vi har sett et økende konfliktnivå globalt, og vi går usikre tider i møte. Stadig flere rederier rapporterer at de påvirkes av internasjonale konflikter, sanksjoner og et endret trusselbilde. For en næring som seiler over hele verden, vil den internasjonale sikkerhetssituasjonen og den geopolitiske utviklingen ha stor påvirkning på næringen også fremover.

## Verdiene skapes langs kysten

Med en verdiskaping på 211 milliarder kroner og nesten 90 000 mennesker sysselsatt fortsetter maritim næring å være en av de største og viktigste næringene i Norge. Hovedparten av de sysselsatte jobber langs kysten, og maritime arbeidsplasser finnes i hele landet.

I møte med en mer urolig verden, og stadig flere klima- og miljøkrav er forutsigbare og konkurranse-dyktige rammevilkår desto viktigere. For en næring som står i tøff internasjonal konkurranse utgjør rederiskatteordningen, tilskuddsordningen for norske sjøfolk og et attraktivt norsk skipsregister grunnmuren for hele den maritime klyngen. Videre er det behov for virkemidler til å skalere opp grønne løsninger, slik at norsk maritim næring kan fortsette å være fremoverlent i arbeidet med å utvikle og ta i bruk ny teknologi og grønne løsninger.



### **Kompetanse- og rekrutteringsarbeidet i næringen**

Behovet for kompetanse og rekruttering i maritim næring er fortsatt stort. Rederiene anslår at operasjonell erfaring fra sjø blir både viktigst for sin virksomhet i årene fremover, og samtidig er den kompetansen det blir vanskeligst å få tak i. Gjennom kampanjer og rekrutteringsarenaer som Maritim Karriere, Maritime Trainee, og rederienes egeninnsats og bevissthet rundt rekruttering og opplæring, trekkes kloke hoder til næringen. Likevel er det store behov innenfor etter- og videreutdanning i den maritime næringen.

### **Vekst i 2023**

Veksten i sjøtransporten globalt det siste året har vært drevet i hovedsak av vekst i etterspørsel etter råolje, produkttank og gass. Samlet har inntektene til rederiene organisert i Norges Rederiforbund økt med 10 prosent i 2023.

Størst er veksten hos offshore service-rederiene som følge av høyt aktivitetsnivå på norsk sokkel drevet av europeisk etterspørsel etter olje og gass kombinert med økende etterspørsel etter skipstjenester til innstallering av havvind internasjonalt. Høyt aktivitetsnivå på sokkelen kommer også til syne i riggsegmentet, hvor det etter flere år med negativ samlet omsetningsvekst har snudd til en positiv utvikling. Både deep

sea og short sea-rederiene har sett en mer beskjeden vekst på henholdsvis 6 og 3 prosent i året som har gått, og en moderat forventning for 2024. Passasjerskipsrederiene ser også en stabil omsetningsvekst, og utviklingen ligner et normalår.

### **Planer for bygging av nye skip**

Norske rederier skal de neste årene kontrahere mange skip og rigger. Den økte aktiviteten kommer til syne ved at rederiene vurderer å kontrahere 191 skip og rigger de kommende fem årene.

Kontraheringsplanene er størst blant offshore service-segmentet og deep sea. Offshore service-rederiene har de seneste årene hatt en stor økning i kontraheringsplaner, og en betydelig andel av skipene er tiltenkt operasjoner innenfor havvind. Deep sea-rederiene vurderer også å bygge mange skip i årene som kommer, og en stor andel av dem klare for klimanøytrale løsninger.

### **Enda færre skip i opplag**

Det rapporteres om få skip og rigger i opplag blant medlemsrederiene i Norges Rederiforbund. Aktiviteten i rederinæringen er høy, og etterspørselen etter tonnasje er stor. I januar 2024 meldte rederiene at det lå totalt tolv skip og rigger i opplag, og forventingen er at tallet vil synke videre mot neste år. I opplag er det skip og rigger innenfor offshore-segmentet.



**Havila Pollux og Havila  
Polaris side ved side.**

Foto: Martin Giskegjærde  
i Oclin/Havila Kystruten

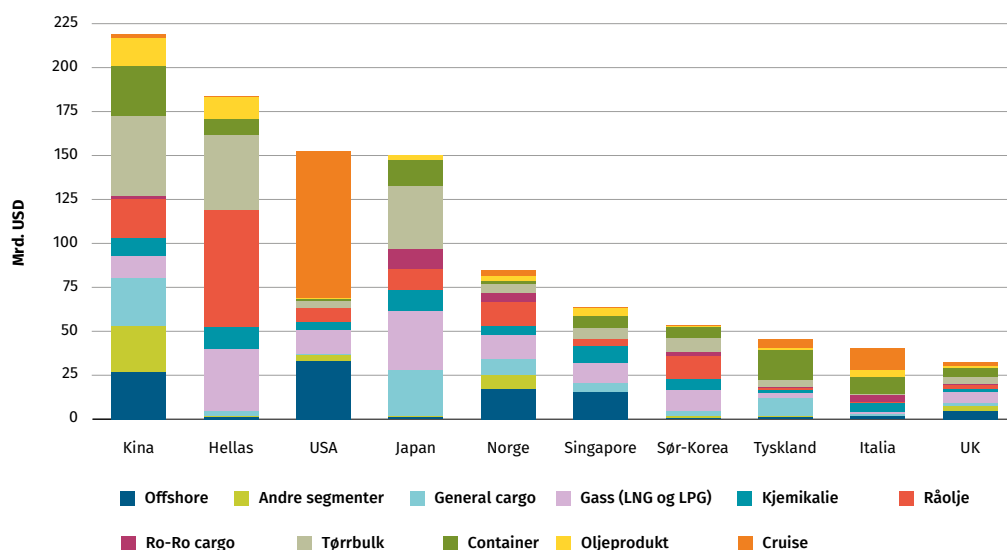


# Norge er femte størst blant verdens skipsfartsnasjoner målt i verdi

Verdien på den samlede verdensflåten, inkludert cruiseskip, er ved inngangen til 2024 beregnet til nærmere 1 500 milliarder dollar. De ti største skipsfartsnasjonene innehar 70 prosent av denne verdien. Norge ligger på en femteplass blant nasjonene. Kina, Hellas, USA og Japan er de fire desidert største nasjonene etterfulgt av Norge,

Singapore, Sør-Korea og Tyskland. USA sin store cruiseflåte med høy verdi, gjør at de passerer både Japan og Norge på rangeringen. Om vi holder cruiseflåten utenfor, rangerer Norge på en fjerdeplass. I den norske flåten er det offshore- og gasstanksegmentet som har høyest markedsverdi.

## Verdens ti største skipsfartsnasjoner rangert etter flåteverdi 2024. Mrd. USD

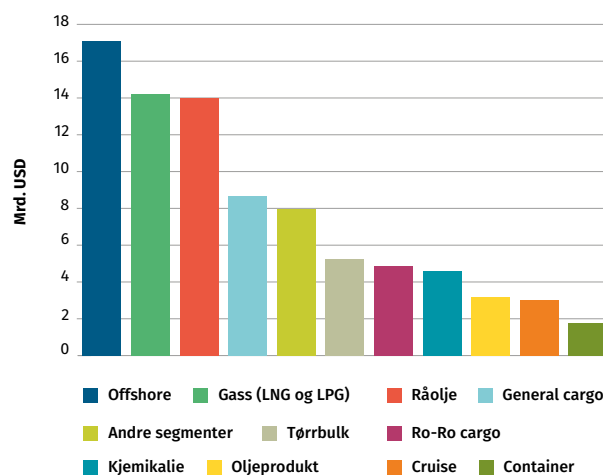


Kilde: Menon Economics

Skipsbyggingsindustrien er fortsatt preget av høye priser grunnet inflasjon og fulle ordrebøker ved verft i Asia. Gjennom 2023 har vi sett vedvarende høye rater i petroleumsegmenter som inkluderer offshore, mens det samtidig har vært en nedgang i ratene i bulk, container og general cargo. Nedgangen kan tolkes som en normalisering i etterkant av en periode med høye rater grunnet pandemi, forsyningskjedeforstyrrelser og krig. Det er imidlertid viktig å peke på at resultatene ikke fanger opp mulige effekter grunnet situasjonen i Rødehavet.

Frem til 2022 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.

## Markedsverdien av den norske skipsflåten fordelt på segmenter 2024



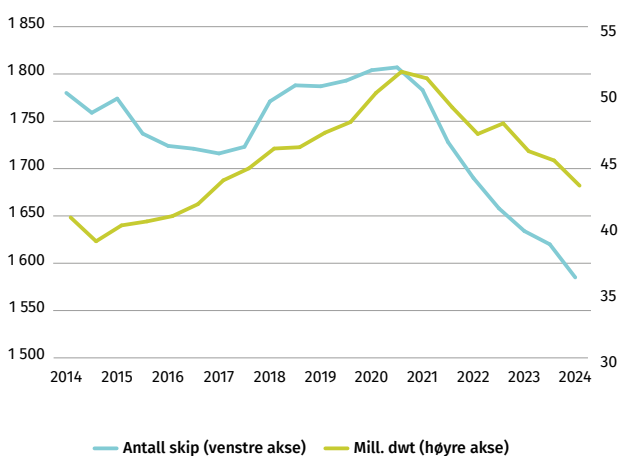
Kilde: Menon Economics

# Den norskkontrollerte utenriksflåten

Den norskkontrollerte utenriksflåten har gjennom 2023 blitt redusert både i tonnasje og antall skip. Rederiene har solgt over 120 skip, mens tilgangen viser at 70 skip er kjøpt eller levert som nybygg. Per januar 2024 teller flåten totalt 1 585 skip med en samlet tonnasje på 43 millioner dødvekttonn. På samme tid i fjor besto flåten av 1 634 skip på 45,6 millioner dødvekttonn. Ser vi på endringer fra 2021

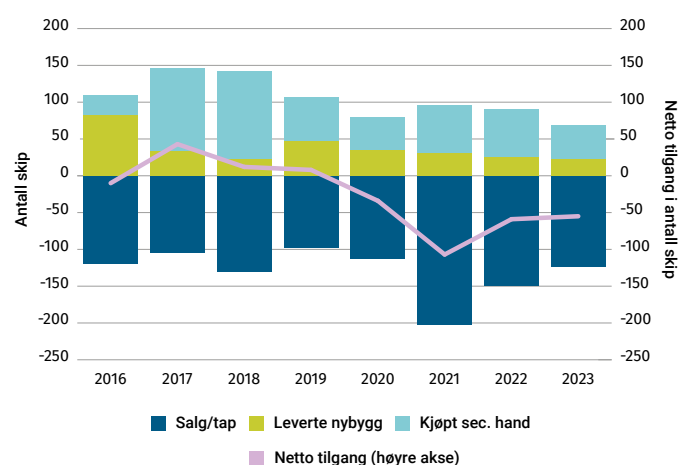
når pilene startet å peke nedover, er den største reduksjonen i offshoresegmentet. Her er det nå 100 skip færre enn for tre år siden. Alle andre segmenter har også hatt en nedgang, og det er kun passasjerskipsegmentet som har hatt vekst.

## Den norskkontrollerte utenriksflåten – utvikling 2014–2024



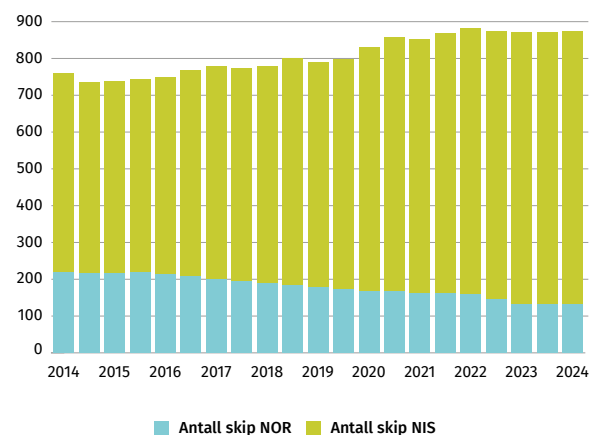
Kilde: Norges Rederiforbund

## Tilgang og avgang i antall skip for norskkontrollert utenriksflåte – utvikling 2016–2023



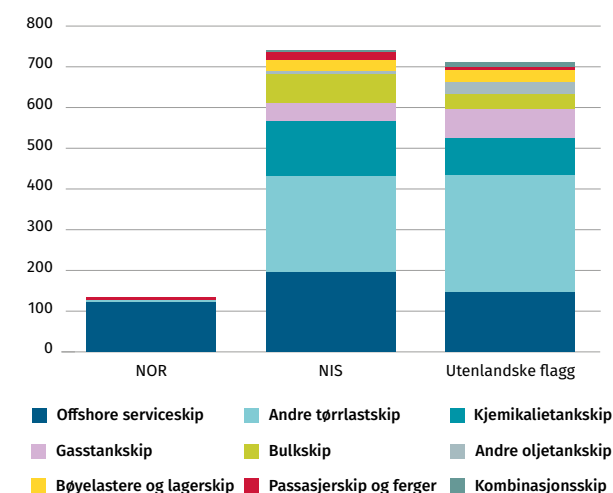
Kilde: Norges Rederiforbund

## Den norskkontrollerte utenriksflåten – skip i NIS og NOR – utvikling 2014–2024



Kilde: Norges Rederiforbund

## Den norskkontrollerte utenriksflåten – antall skip fordelt på flagg og skipstyper per 1. januar 2024



Kilde: Norges Rederiforbund

## Norsk flagg er stadig attraktivt

Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) teller 740 skip per 1. januar 2024. Dette er på samme nivå som for et år siden. Det samme gjelder for Norsk ordinært register (NOR), som har samme antall skip som for et år siden. Det norske flagget er attraktivt for rederiene i utenriksflåten, og har hatt en god 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. Det samme svarte de i fjor.

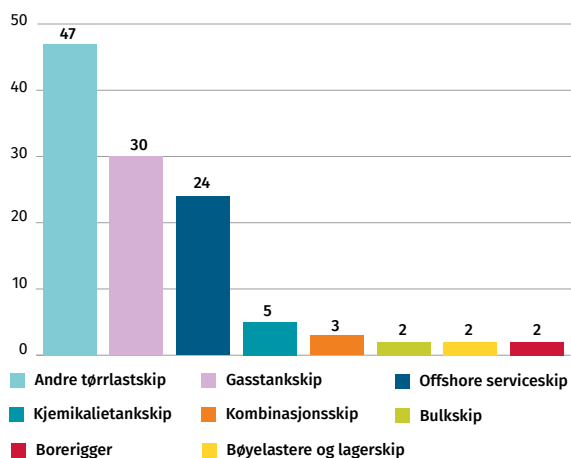
Sammensetningen av den norskkontrollerte utenriksflåten viser at tørrlastsegmentet er det største segmentet målt i antall skip. Ro-ro bilskip utgjør en stor andel av dette segmentet. Offshore service-segmentet er nest størst, og deretter følger kjemikaliesegmentet.

## Vekst i norskkontrollert ordrebok

Utenriksrederienes ordrebok består nå av 113 skip og to borerigger. Dette er en økning på nær 40 prosent fra samme tid i fjor. Verdien på ordreboken er over 110 milliarder kroner eller 10 milliarder US dollar. Kina og Sør-Korea er landene det bygges mest i, og det er også her de største investeringene ligger. Det bygges kun syv skip i Norge. Over 40 prosent av fartøyene i ordreboken er tørrlastskip, hvor en stor andel er ro-ro bilskip, men også en stor andel tonnasje som skal inn i short sea-segmentet. Det er også 30 gasstankere (LNG) under bygging, og over 20 skip som skal operere i havvindmarkedet.

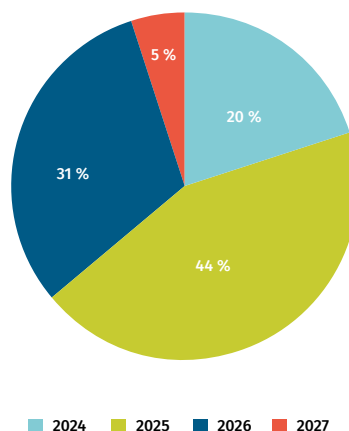
Antatt levering for skipene i ordreboken fordeler seg fra inneværende år og frem til utgangen av 2027.

### Norske utenriksrederiers ordrebok 1. januar 2024 Fordelt på typer



Kilde: Norges Rederiforbund

### Norske utenriksrederiers ordrebok 1. januar 2024 Fordelt på leveringsår



Kilde: Norges Rederiforbund



Foto: Utkilen AS

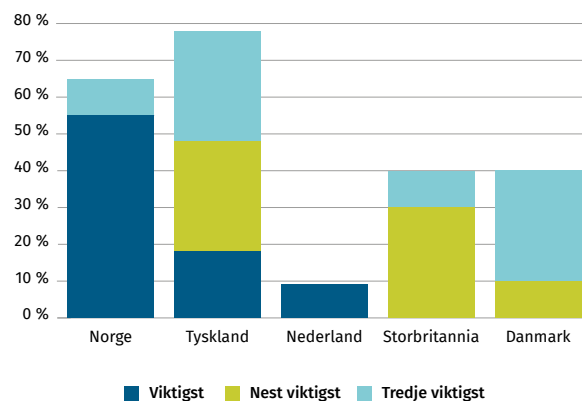
## Short sea

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 og Tyskland som trekkes frem som land av særlig interesse. Over 50 prosent av rederiene rangerer Norge som det klart viktigste landet, som er ti prosent ned fra i fjor. Nær 20 prosent

svarer at Tyskland er viktigst, og rundt ti prosent svarer Nederland. Disse landene, sammen med Storbritannia og Danmark, har holdt seg stabile som de viktigste landene for short sea-rederiene i tillegg til Norge over flere år.

### Land av særlig interesse for short sea-rederiene i 2024



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund



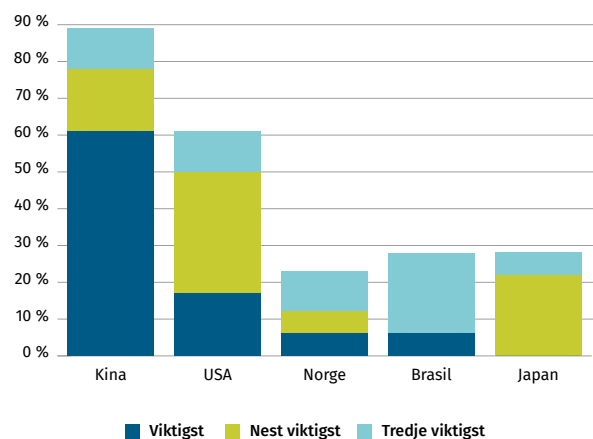
Foto: Wallenius Wilhelmsen

## Deep sea

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

Deep sea-rederiene trekker frem Kina som det største landet av særlig interesse. Over 60 prosent av rederiene i dette segmentet rangerer Kina som viktigst. Dette er en økning siden i fjor. Deretter følger USA, Norge, Brasil og Japan. 60 prosent av deep sea-rederiene oppgir USA som ett av de tre viktigste landene.

Land av særlig interesse for deep sea-rederiene i 2024



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund



# Offshore service- og riggselskaper

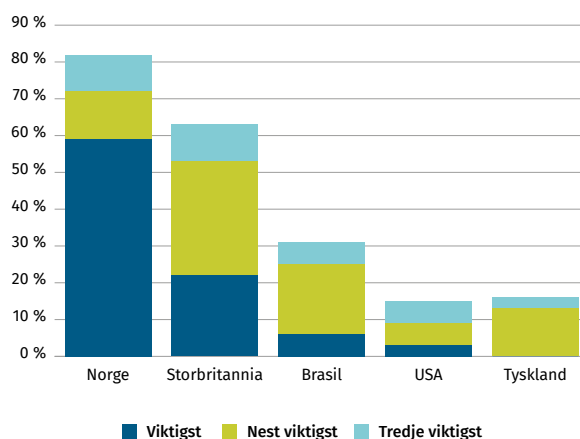
Den norske offshoreflåten har et høyt innslag av fartøyer for transport av forsyninger og utstyr til og fra offshoreinstallasjoner. Offshore service-rederiene er også godt representert i havvindmarkedet, hvor de norske rederiene har en klar fordel med sin eksisterende kompetanse. Mange rederier leverer allerede tjenester til vindparker, og investeringene i tonnasje for dette markedet øker stadig. Nordsjøen og særlig norsk sokkel er det viktigste markedet for norsk offshore-næring, og er en svært viktig arena for å sikre grunnlaget for internasjonal konkurransekraft for 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. Nær

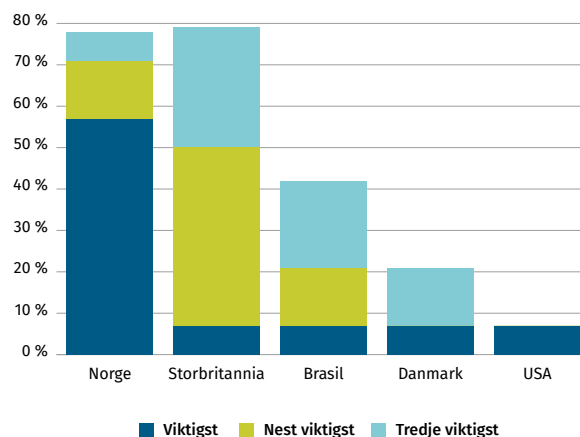
60 prosent av riggselskapene oppgir det samme. Dette viser tydelig viktigheten av Nordsjøen og norsk sokkel for disse selskapene. Storbritannia og Brasil rangerer på de neste plassene for både offshore service-rederiene og riggselskapene, i den rekkefølgen.

## Land av særlig interesse for offshore service-rederiene i 2024



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

## Land av særlig interesse for riggselskapene i 2024



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 45 prosent at Norge er viktigst. Kina og Storbritannia følger deretter med henholdsvis 16 og 11 prosent. Det er syv prosent som svarer USA og fem prosent som rangerer Brasil som viktigste land.

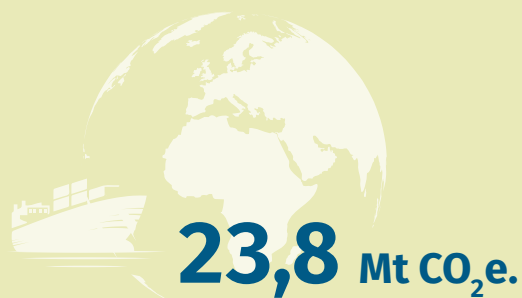




Edda Breeze i Oslo Havn.  
Foto: Bård Gudim.



# Utslipp fra Rederiforbundets medlemsflåte

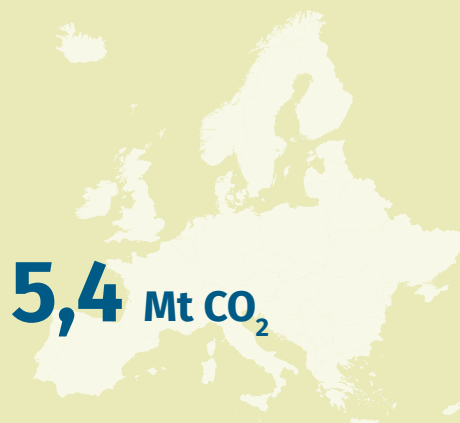


Rederiforbundets medlemsflåte hadde i 2023 utslipp på 23,8 millioner tonn CO<sub>2</sub>e.<sup>1</sup>

- Dette utgjør **3 prosent** av utslippene fra utenriks skipsfart globalt.

Rederiforbundets medlemsflåte står for utslipp på 5,4 millioner tonn CO<sub>2</sub> i EU MRV.<sup>2</sup>

- Fra 2024 omfattes **25 prosent** av Rederiforbundets utslipp av EU ETS og vil generere betydelige kvotemidler.
- Andelen vil øke ved inkluderingen av flere skipstyper.



**1,2** Mt CO<sub>2</sub>

Rederiforbundets medlemsflåte står for utslipp på 1,2 millioner tonn CO<sub>2</sub> i Norge.<sup>3</sup>

- Som andel av utslippene fra innenriks skipsfart og fiske står medlemsflåten for **25 prosent** – et ansvar som må tas på alvor.
- Samtidig viser tallene at over **80 prosent** av utslippene fra norsk skipsfart er utenfor Norge.
- Samlet tilsvarer utslippene fra norsk utenriksflåte i underkant av **50 prosent** av Norges nasjonale utslipp<sup>4</sup> (eller fem ganger utslippene fra innenriks skipsfart).

## NOTER

- 1 Utslippstall levert av DNV, basert på AIS-data og DNVs MASTER-modell, januar 2024
- 2 Tallene i EUs utslippsdatabase for skip THETIS-MRV dekker seilinger i, og inn og ut av, EØS
- 3 Barometer for grønn omstilling av skipsfarten, produsert av DNV for Klima- og miljødepartementet
- 4 SSB, 48.9 millioner tonn CO<sub>2</sub>e i 2022



Publiseringen er konkret oppfølging av Rederiforbundets Klimastrategi som ble vedtatt i 2020, og har vært en prioritert sak i styrearbeidet, skriver Rederiforbundets styre.

# Derfor publiserer vi våre utslipp

I årets Konjunkturrapport publiserer vi for første gang, og som første rederiforbund, samlede utslippstall for Rederiforbundets medlemsflåte.

Med utslippstallene ønsker vi å bidra til ny åpenhet rundt vårt eget omstillingsbehov og utviklingen år for år fremover.

Vi ønsker også å bidra til nødvendig debatt om hvilke dimensjoner nye tiltak og virkemidler må ha for å nå de målene som er satt for vår sektor.

Tallene viser et sammensatt bilde.

Vi ser vesentlig energieffektivisering per skip. Norske rederier har en høy andel av skipene i verdensflåten som går på alternative drivstoff. Skipsfart forblir den mest energieffektive transportformen.

**Samtidig er totalutslippet stort, og det skal i null. 2050-målet står fast.**

Rederiforbundets medlemmer skal bidra til å redusere utslippene i Norge.

Men de store utslippene er utenfor landets grenser. Og vi mener Norge vil vinne på å ta en enda mer aktiv rolle i omstillingen av internasjonal skipsfart – som flaggstat, som klimapådriver og som grønn teknologieksporthør.

Nøkkelen til økt omstillingstakt er å bli konkrete på hvilke utslipp vi som næring representerer, hvor utslippene er, og hvordan innsatsen kan tilpasses, innenfor ulike skipssegmenter, så vi sammen reduserer klimaavtrykket.

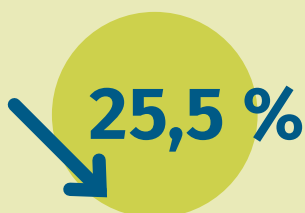
Dette arbeidet starter med åpenhet.



**LES HELE KLIMASTRATEGIEN**

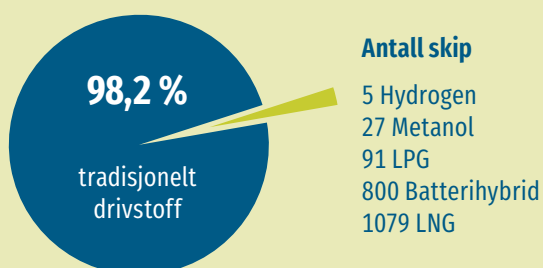
# Skal lede an i omstillingen

Rederiforbundets medlemmer har vedtatt konkrete mål om å lede an i omstillingen av verdensflåten. Innen 2030 skal medlemsrederiene kutte klimautslippene med 50 prosent per enhet i forhold til 2008. Fra 2030 skal det kun bestilles skip med nullutslippsteknologi, og i 2050 er målet at flåten skal være klimanøytral.



Rederiforbundets lastbærende medlemsflåte har siden 2008 redusert utslippene per fraktete tonn (AER) med **25,5 prosent**.<sup>1</sup>

## I VERDENSFLÅTEN GÅR RUNDT 2 PROSENT PÅ ALTERNATIVT DRIVSTOFF<sup>2</sup>



I Rederiforbundets medlemsflåte er andelen som går på alternativ drivstoff **15 prosent**.<sup>3</sup>

- **9 prosent** av de rundt 2000 skipene som går på alternative drivstoff eies av Rederiforbundets medlemmer.



Rederiene planlegger å kontrahere nær 200 skip og rigger de neste fem årene. Nær **9 av 10** av rederiene oppgir at de vil bygge skip med teknologi som er klar for klimanøytrale løsninger.<sup>4</sup>



### NOTER

1, 3 Analyse levert av DNV, 2024.

2 DNV Energy Transition Outlook 2023, Maritime Forecast to 2050

4, 5, 6 Norges Rederiforbunds medlemsundersøkelse 2024



Rapportering for offshore-segmentet kan leses i Konkraft statusrapport.



Helene Tofte,  
direktør for internasjonalt samarbeid og klima

## NORGES REDERIFORBUND KOMMENTERER

# Skipsfartens «Parisavtale»

Norsk skipsfart jobber kontinuerlig med å kutte utslipp, og norske rederier viser både stor vilje til nysatsing og omstilling. Ifølge resultatene fra årets medlemsundersøkelse presentert i denne rapporten oppgir ni av ti rederier at de har investert i klima- og miljøteknologi om bord.

Samtidig, skal norsk skipsfart opprettholde sin posisjon som internasjonalt ledende trenger vi nye virkemidler for å sette ytterligere fart på det grønne skiftet. Konkret ber vi om at midlene skipsfarten nå skal betale inn i EUs kvotesystem føres tilbake til næringen og brukes på utslippsreducerende tiltak. I EUs medlemsland vil det være et krav om at ETS-midlene brukes til klimatiltak. Vi risikerer å tape konkurransekraft om vi i Norge legger oss på et lavere ambisjonsnivå.

2023 ble et historisk år. Etter tøffe forhandlinger i IMO klarte man å lande nye klimamål for næringen. Med et tydelig mål om klimanøytralitet i 2050 representerer det nye vedtaket på mange måter vår nærings «Parisavtale». Samtidig vil de nye klimamålene ha liten effekt hvis ikke IMO også klarer å enes om et konkret regelverk som sikrer veien til klimanøytralitet i 2050. 2024 blir et nøkkelår for dette arbeidet.

Også i EU-sammenheng er 2024 et svært viktig år for skipsfartens klimaarbeid. 1. januar 2024 trådte EUs nye regelverk som inkluderer skipsfarten i EUs kvotehandelssystem i kraft, og med dette eksisterer det for første gang en internasjonal pris på skipsfartens klimagassutslipp. Vi mener det er svært viktig at IMO nå følger etter og etablerer en global prismekanisme for klimagassutslipp fra næringen vår og vi vil jobbe aktivt for å etablere internasjonal støtte for dette i 2024.

### TILTAK FOR Å STYRKE DEN GRØNNE OMSTILLINGEN I MARITIM NÆRING:

- Økte auksjonsinntekter fra EUs kvotehandelssystem bør brukes til å opprette et fond, som kan finansiere CO<sub>2</sub>-reducerende tiltak i maritim næring
- Virkemiddelapparatet må utvides med en ny mekanisme som bidrar til skalering og utrulling av klima- og miljøteknologi
- Differansekontrakter må innføres for å sikre økt produksjon og bruk av utslippsfritt drivstoff



Sebjørn Dahl COO og daglig leder for Höegh Autoliners Technical Operations AS.  
Foto: Håvard Solerød

# –Vi undervurderte snøballeffekten i det grønne skiftet

Sebjørn Dahl tegnet så mange skip på barneskolen at læreren ba han tegne noe annet. I dag er han med på å løfte det første nullutslippsskipet til Höegh Autoliners opp fra tegnebrettet.

**Tekst: Håvard Solerød**

Bilskipsrederiet Höegh Autoliners var en «snakkis» under COP28 i Dubai i 2023. For fem år siden var det nærmest for en utopi å regne at det skulle bli mulig å seile med nullutslipp i langfart globalt. Rederiet bryter den barrieren med en ny generasjon bilskip som har fått navnet Aurora-klasse.

## «Hva har du spist til frokost?»

Høsten 2020 fikk Sebjørn Dahl ideen til nytt konsept for bilskipsflåten til Höegh Autoliners.

– Jeg husker den dagen veldig godt. Da jeg luftet ideen om nybygg for konsernsjef Andreas Enger, svarte han; «Hva har du spist til frokost i dag?»



Rammen rundt var pandemi, nedstengning og et svært krevende marked. Hverdagen var en kamp for å overleve økonomisk. Ingen tenkte på nyinvesteringer, sier Dahl, COO og daglig leder for Höegh Autoliners Technical Operations AS.

Tanken hans høsten 2020 var at det ville komme en tid etter pandemien. Gjennomsnittsalderen på flåten deres hadde nådd 16 år. Sånn sett var det riktig å tenke innovasjon og fornyelse. Med tanke på finansiering tok konsernsjefen initiativ til å starte en prosess mot børsnotering. Med designet klart for presentasjon ni måneder senere, inklusive visjonen om nullutslipp, gikk de på børs. Visjonen hadde appell. Finansiering av det første nybygget kom på plass.

Detaljtegningene av det første nye bilskipet, som kan laste 9 100 biler, er i ferd med å materialisere seg ved verftet i Kina. Jomfruturen er skrevet inn i kalenderen i august 2024. I ventetiden sirkler medarbeiderne stadig rundt en modell på kontoret på Skøyen.

Store deler av dekket på modellen er dekket med solcellepanel.

– Skipet har 1 500 m<sup>2</sup> med solcellepanel. Det er mye sol på de rutene vi har. Under seilinger i allright vær vil solcellepanelene redusere strømproduksjonen fra generatorene med 30–35 prosent, sier Dahl.

## Økonomi først

For rundt 15 år siden begynte rederiet å se på utslippene fra skipene. Siden 2008 er utslippene redusert med 40 prosent på flåten deres, som i dag består av 34 bilskip.

– Drivstoffet begynte å bli dyrt for 15 år siden. Det ga et veldig fokus på å redusere drivstoffbruket. Det var helt ok at det ga en miljøgevinst, men det var ikke driveren i starten. Det var økonomien, sier Dahl.

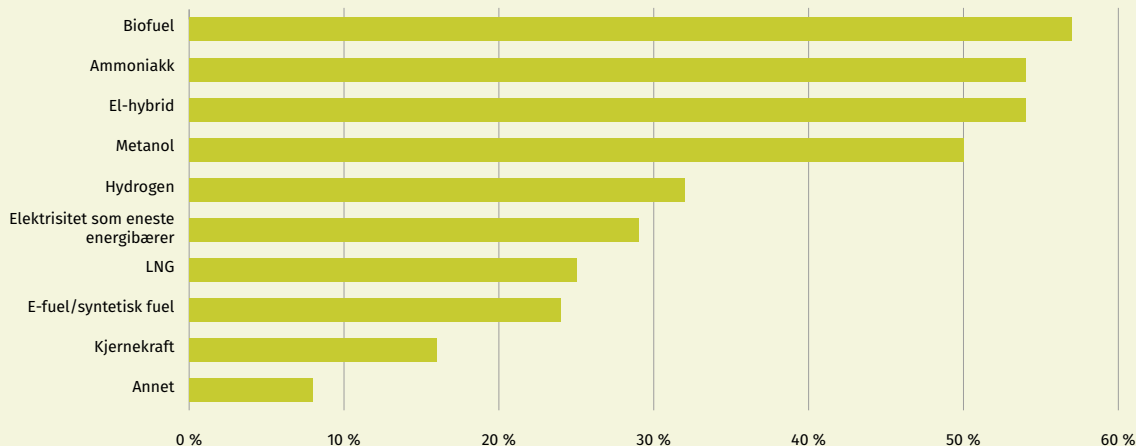
Gradvis har miljøfokuset blitt sterkere. Da rederiet i 2020 gikk over til lavsvovel var det et svar på økt fokus på utslipp til luft fra myndighetene. Bilprodusentene har tatt en lederrolle i det grønne skiftet. Det smitter over på befrakterne. Det monner å senke utslippet, eller fjerne utslippet, på så store skip som seiler interkontinentalt.

## Ammoniakk på tanken

I nabobygget til Höegh på Skøyen er hovedkontoret til Yara som produserer ammoniakk.

– Nærheten til Yara er i utgangspunktet ikke årsaken til at vi klargjør den nye generasjon av bilskip for å gå på ammoniakk. Etter hvert har det likevel utviklet seg et samarbeid mellom oss. De har 100 års erfaring med produksjon av ammoniakk. Ikke minst med tanke på sikkerhet har de mye å bidra med i tillegg til leveranser av grønn ammoniakk, sier Dahl.

### Biodrivstofftyper og energibærere rederiene vil vurdere for å nå utslippsmålene innen 2050



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

## «Det vi trodde var mulig med ammoniakk har rykket voldsomt frem i tid»

Da Höegh Autoliners tok beslutningen om å satse på ammoniakk som drivstoff fantes det verken motor eller infrastruktur for bunkring. Samarbeid med den tyske motorprodusenten MAN har fått motoren på plass.

– Det vi har bommet mest på i innovasjonsarbeidet er tidsaspektet. Alt har gått litt fortere enn det vi trodde. Vi undervurderte snøballeffekten i det grønne skiftet. Det vi trodde var mulig med ammoniakk har rykket voldsomt frem i tid, sier Dahl.

Under utviklingen av prosjektet har markedet for bilfrakt nådd historiske høyder. De eldre bilskipene har doblet seg i verdi og mer. God inntjening har gjort det mulig å bestille i alt tolv skip av den nye Aurora-klassen. Investeringen totalt vil komme på 14 milliarder kroner.

### Utslippsfritt eller ikke ...

Kostnadene ved å fylle med ammoniakk kontra fossile drivstoff vil være høyere slik prisbildet er nå. De nye bilskipene til Höegh vil alle ha dual

fuel muligheter. Det blir opp til kunden hvilket fuel skipet går på. Myndighetenes vilje til å subsidiere utslippsfritt drivstoff vil også spille inn i tillegg til kundenes ønske om å kunne skilte med utslippsfri frakt.

– Men det hadde vært trist om den utslippsfrie muligheten ikke ble brukt. Jeg tror det er veldig viktig at Norge som nasjon hever blikket og tenker stort i miljøsammenheng. Det er helt greit at vi må tenke på ferger på Vestlandet og cruiseskip i Geirangerfjorden. Men man må også tenke på hvilke rammebetingelser som legges for aktører som oss, som seiler rundt med norsk flagg på alle verdens hav. Det må være en samfunnsoppgave å bidra til at et norsk skip som seiler i det indiske hav er innovativt, framoverlent og rent. Det gir miljøgevinst, sier Dahl etter flere tiår i bransjen.



**LES HELE INTERVJUET**

Fra sjøsettingen av Höegh Aurora. Foto: Höegh Autoliners





Øivind W. Aanensen (t.v.) og Paal W. Aanensen, begge Co-CEOs i Hagland Shipping.  
Foto: Håvard Solerød

I HAUGESUND:

# Energieffektivisering som monner

Grønne bauger og hekker males på skipene til Hagland Shipping i takt med energieffektivisering og nye skip.

**Tekst: Håvard Solerød**

– Hagland Captain, som vi fikk ombygget i 2021, var det første med grønn baug. Siden har det kommet tre nybygg i samme farger, sier Øivind Aanensen, Co-CEO for Hagland Shipping.

Rederiet startet opp i 1983. I dag har de 13 tørrlastskip hvorav fem på charter.

Typisk last er stein, grus, tømmer og flis. De laster og lossere langs norskekysten, og i land i Europa og områder som Baltikum.

– Det hender vi seiler opp til Island i vest. Sjeldent befinner vi oss sør for den engelske kanalen, sier Aanensen.

## Sikkerhet og ny energi

Uansett hvor de seiler står energieffektivisering på agendaen.

– Det har blitt konkurranse mellom skipene våre for å se hvem som er best ut ifra hvordan de opererer og tester. Det er gøy, sier Aanensen.

Drivstoffet til offshoreskip betales av oljeselskapene, mens rederier som Hagland selv betaler drivstoffutgiftene. Energieffektivisering gir gevinst. Samtidig må driften ha innebygget redundans. De må være sikre på at det alltid er motorkraft selv om deler av systemet skulle svikte.

– Sjøfolkene setter pris på at vi setter sikkerheten deres øverst. At vi ikke setter nytt utstyr om bord som kanskje kan utgjøre en fare for dem. Eksempelvis er det ikke enkelt å bytte til hydrogen på en trygg måte, sier Aanensen.

### Batterihybrider

Veien mot nullutslippsvisjonen har de så langt tatt med energieffektivisering.

– I vårt segment var energioptimalisering ved hjelp av batterihybridsystemer det absolutt beste caset vi kunne finne. Vi konverterte først Hagland Captain, et skip som ble bygget i 2012. I dag er 50 prosent av flåten vi eier selv batterihybrid, sier Aanensen.

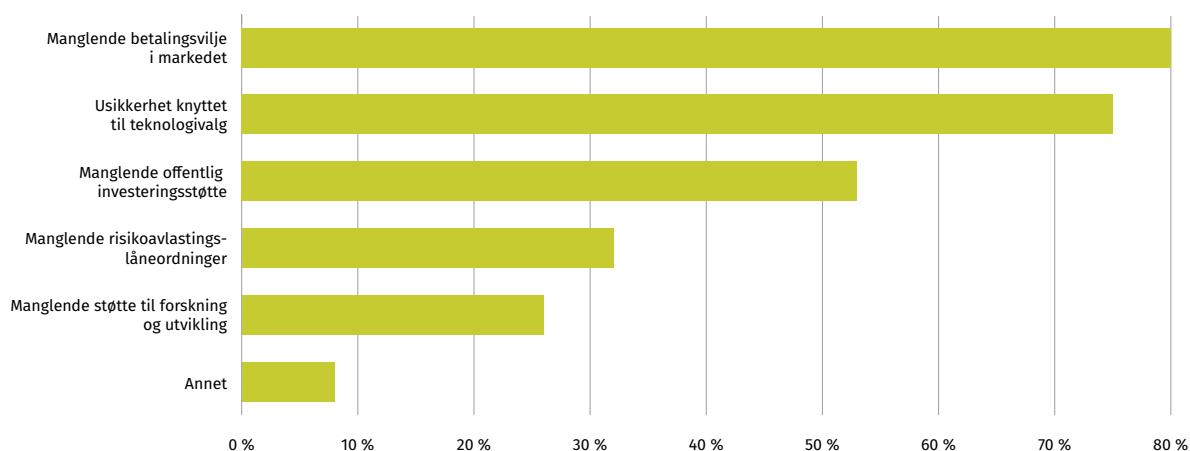
Spørsmålet de stilte seg, som ledet frem til batterihybridsystemer, var: «Hva er det som gir mest utslippsreduksjon per investert krone?»

– I dag ligger vi grovt regnet på 30 prosent lavere energiforbruk enn et standard 2012-bygget skip. I tillegg senkes årsforbruket vi har i havn betydelig. Vi nærmer oss 45–50 prosent i redusert utslipp gjennom energioptimaliseringen og konvertering fra diesel til el med videre utbygging av landstrøm-anlegg, sier Aanensen.

Med flåtefornyelsesprogrammet stimulerte myndighetene rederiene til å bytte ut gamle skip fra 1960–70 årene med nye, men ordningen forsvant ved utgangen av 2023. Enova-støtten de fikk for konvertering til batterihybridsystemer er ikke forutsigbar som før.

– Vi begynte med 50 prosent støtte til energieffektivisering på våre to første skip. Nummer tre fikk 40 prosent. Vi har ikke noen søknad inne nå, men ser at konkurrentene ikke har fått støtte i det hele tatt for det de har kontrahert i ettertid. Det er urovekkende med tanke på veien videre, sier Aanensen.

### De største barrierene for investeringer i klima- og miljøteknologi



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund



Foto: uavpic.com/Hagland

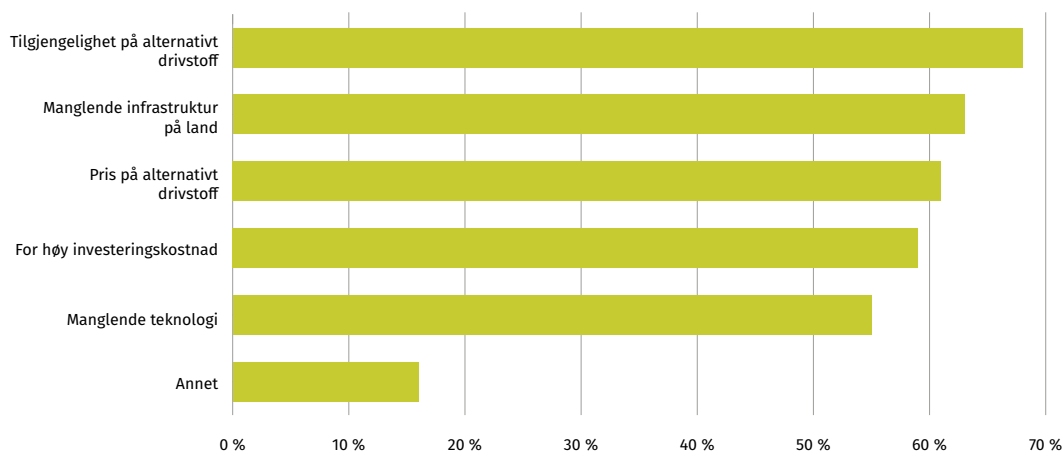
## «I vårt segment var energioptimalisering ved hjelp av batterihybridssystemer det absolutt beste caset vi kunne finne»

De opplever at økonomisk støtte i det grønne skiftet dirigeres i retning av nullutslippsprosjekter eller spesielt innovative løsninger.

– Vi kan investere 25 millioner kroner ekstra og ta ned utslippene med 50 prosent, mens et nullutslippsfartøy koster gjerne 210 millioner kroner

ekstra bare å bygge. Så for samme investering får vi ned totalutslippet med firegangen, før økte drivstoffkostnader med hydrogen eller ammoniakk. Hva grønn ammoniakk og hydrogen vil koste er det ingen som vet med sikkerhet ennå, men dyrt blir det, sier Aanensen.

### De største barrierene for bruk av alternativt drivstoff



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund



**Det Britiske hangarskipet  
HMS Queen Elizabeth på  
vei inn til Oslo.**  
Foto: Philip Linder/Forsvaret



# – Halvparten av jordas befolkning skal gå til valg

Mer enn 70 valg vil avholdes i verden i 2024.

**Tekst: Håvard Solerød**

– Hvem som blir valgt vil påvirke Norge og Europa. Valgresultatene er blant spenningsmomentene for 2024, sier Ine Eriksen Søreide, leder for Stortingets utenriks- og forsvarskomiteé.

I mars er det valg av president i Russland. I april/mai er det valg i India med 1,4 milliarder innbyggere. Valget til Europaparlamentet skjer i juni, mens presidentvalget i USA kommer i november.

– Uansett hvem som blir president i USA, og uansett hvordan Europaparlamentet blir satt sammen, vil de på ulike måter påvirke norske interesser, sier Eriksen Søreide.

## **Polarisering og overraskelser**

Hun og kollegene forbereder seg på overraskelser.

– Ambassadene våre jobber på høygir i valgkamper og i forkant av valg for å gjøre norske myndigheter best mulig posisjonert til å forstå de politiske strømningene. Samarbeidet med Rederiforbundet er viktig fordi de har kontaktpunkter også i land der Norge ikke har ambassader eller annen representasjon, sier Eriksen Søreide.

Kunnskapen om både valgenes vinnere og tapere er nyttig for Norge.

– Arbeidet i forkant er nødvendig for å kunne forutsi hvordan valgresultatet kan ha betydning

for det bilaterale forholdet, eller samarbeidet i en organisasjon, sier Eriksen Søreide.

## **Økt polarisering er en trend analytikere peker på**

– I USA er ikke polarisering noe nytt. Der har det vært et veldig polarisert politisk landskap i mange år, og demokrater og republikanere har i stadig mindre grad greid å finne sammen i politiske kompromisser. Så kom Trump og brukte polariseringen på en annen måte enn man har sett før. Flere trodde at da Joe Biden vant valget ville polariseringen forsvinne, men det har den jo på ingen måte gjort. Jeg mener det også var usannsynlig at det ville skje, for dette handler om en politisk polarisering over lang tid.

– Under pandemien ble det for eksempel et politisk statement om du gikk med munnbind eller ikke, om du vaksinerte deg eller ikke. Alt får en slags politisk dimensjon, sier Eriksen Søreide.

*Hvordan forbereder Norge seg på om den ene eller andre vinner valget i USA?*

– Norge har alltid vært veldig flinke til å pleie kontakter på begge sider av det politiske spekteret i USA, både gjennom samarbeid og kontakt med den til enhver tid sittende administrasjon, direkte politiske kontakter og via møter i Kongressen. Det andre har vært kontakter med tenketankmiljøene. Der kan man møte mennesker som skal inn i administrasjonen på begge sider. Cirka 4 000





Ine Eriksen Søreide, leder for Stortingets utenriks- og forsvarskomiteé, om geopolitikk og 2024. Foto: Håvard Solerød

byråkratiske stillinger skiftes ut ved hvert valg i USA, sier Eriksen Søreide.

### Nordområdene, kriger og klima

På spørsmål om tendenser hun ser i det politiske landskapet for 2024, er utviklingstrekk i nordområdene nært.

«Uansett hvem som blir president i USA, og uansett hvordan Europaparlamentet blir satt sammen, vil de på ulike måter påvirke norske interesser»

– Nordområdene øker i strategisk betydning for Russland. Landet tar store tap på hærsiden i krigen i Ukraina, mens luft- og sjøstyrkene deres er nesten uberørte så langt. Både store deler av luft- og sjøstyrkene og de kjernefysiske styrkene deres har hovedbase og hovedoperasjonsområder ut fra Kolahalvøya, sier Eriksen Søreide.

Det andre perspektivet i nordområdene er at Sverige og Finland går med i NATO.

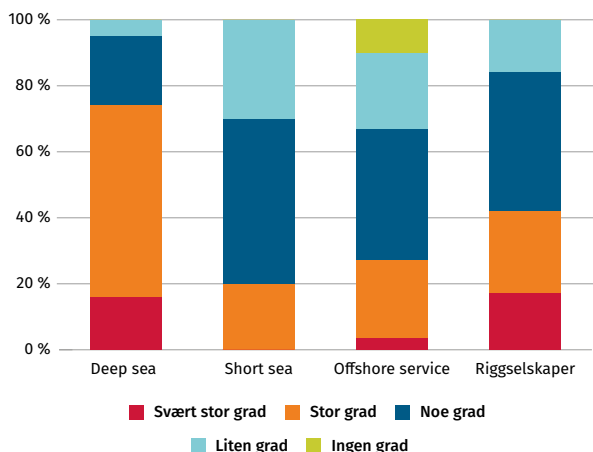
– Det betyr også at Norge blir det viktigste mottaksområdet for allierte forsterkninger, ikke bare til oss selv, men også til Finland, Sverige og Baltikum. Veldig mye vil komme via sjøveien til Norge. Russland har alltid hatt nordområdene og Nord-Atlanteren som et strategisk viktig område hvor de for eksempel kan avskjære allierte forsterkninger til Europa. I russisk doktrine har ikke dette blitt mindre viktig, sier Eriksen Søreide.

Isen i nordområdene trekker seg tilbake og øker størrelsen på havområdene.

– Klimaendringene åpner for flere seilingsruter både militært og kommersielt. Mange har ventet lenge på at det skal bli mer kommersiell trafikk i havområdene nord, men så langt er forsikringene for dyre og infrastrukturen mangler, sier Eriksen Søreide.

Hun ser ikke store endringer i status quo i 2024 i forhold til kommersielle seilingsruter i nord.

## Forventet påvirkning på rederiene av økte spenninger i relasjonen mellom USA og Kina



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Issmeltingen vil endre måten Norge opererer på militært.

– Samtidig tar flere større aktører plass i Arktis. En interessant dimensjon for oss er forholdet mellom Russland og Kina.

– Kina definerer seg selv som en «nær-arktisk stat» og hevder sine interesser i nordområdene. Russland har frem til nå vært i stand til å holde Kina litt på avstand her, men det har de ikke samme mulighet til lenger. Styrkeforholdet mellom Kina og Russland har endret seg veldig som en konsekvens av Russlands brutale krig i Ukraina. Jeg tror nok at Kina vil komme til å markere seg tydeligere som aktør i nordområdene. Det vil ha noen konsekvenser også for oss. Ikke nødvendigvis militært, men gjennom økt tilstedeværelse. Det endrer det geopolitiske bildet en god del. Jeg vil si at for 2024 og fremover er nordområdene noe av det aller viktigste for oss å følge med på. Det gjelder i særlig grad det maritime domenet, sier Eriksen Søreide.

### Nye utviklinger er større multipolaritet

– Det er mange både framvoksende økonomier og folkerike stater som tar en annen plass på arenaen globalt enn de gjorde for bare få år siden. Det man skal være oppmerksom på i det bildet er at særlig Russland og Kina har en agenda hvor de søker å få mange av disse landene over på sin side i arbeidet med å endre hele det internasjonale systemet. Det vil være en betydelig utfordring for et land som Norge, og de aller fleste andre land. For eksempel

at man kan endre deler av folkeretten som er så viktig for Norge. Uten havretten ville Norge vært i en helt annen situasjon enn vi er. Vi er avhengig av felles globale spilleregler for adferd mellom stater, sier Eriksen Søreide.

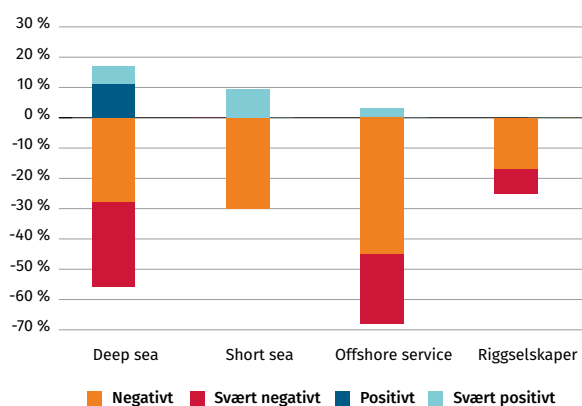
*Ved inngangen til 2024 seiler et titalls norske rederier rund Afrika i stedet for å ta Suez-kanalen. Andre unngår å seile på Svartehavet og området rundt. Det er spenninger i Sør-Kina havet. Er en mer ustabil og uforutsigbar geopolittikk noe Norge kan planlegge for?*

– Uro og uforutsigbarhet er den nye normalen, og vi må være forberedt på større og raskere skifter enn vi har vært vant til. Det betyr også at vi må investere mer i alliansene og fellesskapene vi er en del av – og de vi er tett knyttet til – for å ivareta det utenrikspolitiske handlingsrommet vårt, sier Eriksen Søreide.

Hun ser at situasjonen i Rødehavet er uakseptabel.

– Som en betydelig skipsfartsnasjon har Norge stor interesse i at den opphører. Vi må gjøre det vi kan for å sikre fri og trygg ferdsel til havs. Nå bidrar vi med stabsoffiserer i operasjon «Prosperity Guardian» i Rødehavet, og regjeringen må vurdere om det også er andre bidrag vi kan gi, sier hun.

## Påvirkning på rederisegmentene av global proteksjonisme



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund



LES HELE INTERVJUET

# Klimaagendaen akselereres med nye reformer

2025 er året hvor klimapolitikken må begynne å vise resultater for at klimamålene for 2030 og 2050 skal være realistiske. Det kan gi nye utspill i 2024 som gjør grønn omstilling mer lønnsomt.

**Tekst: Håvard Solerød**

– Et av prestisjeprosjektene til EU-kommisjonens president, Ursula von der Leyen, har vært det grønne reformprogrammet, European Green Deal. Det blir virkelig spennende å se innspurten i denne kommisjonens periode før valget i Europa-parlamentet. Det interessante vil være å se hvilke grep man mener må tas for å få enda mer fart på de grønne reformprosessene, sier statssekretær Maria Varteressian i Utenriksdepartementet.

## Et oppdatert klimamål?

I 2023 ble det publisert en statusrapport for europeisk klimapolitikk. Den viste hvordan man ligger an med klimamålene som ble satt i den globale Parisavtalen.

– Rapporten kom ikke med store overraskelser. Oppdraget var å vurdere om verden er på rett kjøll til å nå klimamålene. Svaret var at det går for sakte med utvikling av politikk som får utslippene raskt nok ned. Dette gjelder også for Europa, og det sier jo mye om hvor krevende det er med treffsikre tiltak, sier Varteressian.

Samtidig peker hun på at grønn omstilling, inklusive skipsfarten, har ført til noen grep som fungerer.

«Det interessante vil være å se hvilke grep man mener må tas for å få enda mer fart på de grønne reformprosessene»

– Sett fra norsk ståsted har reformprosessene vært vellykkede. EU har blitt en sentral aktør og pådriver på den globale miljø- og klimapolitiske agendaen. Det som har vært et fungerende kvotemarked, ETS, har bare fått enda mer fart og bredde. Det har blitt dyrere å slippe ut klimagasser og man har jobbet for å få på plass virkemidler som gjør det lettere å la være. Samtidig har man sett grundig og helhetlig på hvordan omstillingen kan bli rettferdig for folk, land og næringsliv, sier Varteressian.

Samspill og samkjøring er nøkler, slik hun har erfart klima- og miljøarbeidet.



Maria Varteressian, statssekretær for utenriksminister Espen Barth Eide. Foto: Håvard Solerød

– Parallelliteten og samtidigheten i tilnærmingen går igjen i EUs grønne giv. Alle verdikjedene må koordineres for å kunne nå 1,5 graders ambisjonen og nøytralitetsmålet i 2050.

Hun trekker frem positive trekk som gir grunn til håp for arbeidet i 2024.

– Grundigheten, omfanget og ambisjonen man har gått til verks med og gjennomført på samtlige av politikkområdene på European Green Deal, er virkelig imponerende. Denne grønne given har bidratt til å få i gang et slags kappløp mot toppen der grønn omstilling står i kjernen av moderne økonomiers vekststrategier, noe som ikke minst berører grønn omstilling innen skipsfarten, sier Varteressian.

Det som har skapt «racet mot toppen» rundt klimaambisjonene er reformene som gir økonomi i den grønne satsingen.

«Russlands angrepskrig mot Ukraina utløste et umiddelbart behov for å erstatte russisk gass i den europeiske energimiksen»

– Når man går for lavutslipp er det ikke bare fordi dette er det moralsk riktige, men fordi det er dette som er lønnsomt når videre vekst skal være grønn og i tråd med en nullutslippsframtid. I denne sammenheng har EU og politikktutviklingen med European Green Deal i kjernen, vært noe av motoren, sier Varteressian.

#### **Klimapolitikk og fornybaromstilling er geopolitikk**

Et spenningsmoment er hvordan klimapolitikken utvikler seg som en del av det geopolitiske spillet.

– Russlands angrepskrig mot Ukraina utløste et umiddelbart behov for å erstatte russisk gass i den europeiske energimiksen. Norge stilte opp med å øke produksjon og leveranser så mye som mulig. Samtidig iverksatte EU en rekke tiltak som også skulle virke på lengre sikt, med fokus på å få fortgang i omstillingen bort fra fossil energi. RePowerEU, som sikter på å akselerere omstillingen av europeisk energisektor, er et eksempel på dette, sier Varteressian.

Hun nevner Inflation Reduction Act i USA.

– Den er egentlig en kjempe-klimapakke. Det gir en mer offensiv tilnærming til hele den globale omstillingen, sier Varteressian.

«Skipsfarten, som er den mest globale av alle næringer, seiler i front av det grønne skiftet»

### Skipsfarten i front

Etter år med arbeid fokusert på kvoter og grønne korridorer i skipstrafikken, ser hun at næringen har tatt en offensiv rolle i det grønne skiftet.

– Skipsfarten, som er den mest globale av alle næringer, seiler i front av det grønne skiftet. Det snakkes om kombinasjonsmotorer, hydrogen, ammoniakk, batterier og flere ulike drivere. Næringen bryter ned teknologiske barrierer og baner vei, sier Varteressian.

### Miljøpolitikk som geopolitisk lim

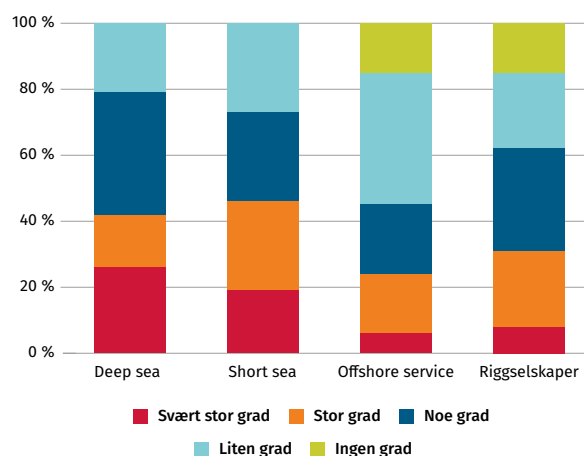
Et eksempel er det norske rederiet Høegh Autoliners som kom i rampelyset under COP28 i Dubai i 2023. Rederiet har en ny generasjon bilskip under

bestilling som gjør dem i stand til å tilby karbonfri frakt fra 2027. Deltakelsen i Dubai var midt i blinken for rederiet. Der fikk de direkte kontakt med beslutningstakere med tanke på å påvirke rammebetingelsene for at det grønne alternativet skal være attraktivt for kunder.

Klimatoppmøtet i Dubai tiltrakk seg flere statsledere og konsernsjefer enn noen gang tidligere.

– Klimatoppmøter fungerer nå også som møtearenaer for å diskutere mange andre problemstillinger. Jeg tror det var høyere nivå på deltakelsen i Dubai enn på høynivå-uka i New York under FNs generalforsamling. Det vitner om at miljødiplomati i aller høyeste grad er blitt et omdreiningspunkt for det som skjer geopolitisk, sier Maria Varteressian.

### Grad av påvirkning på rederiene av krigen i Ukraina



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund



LES HELE INTERVJUET



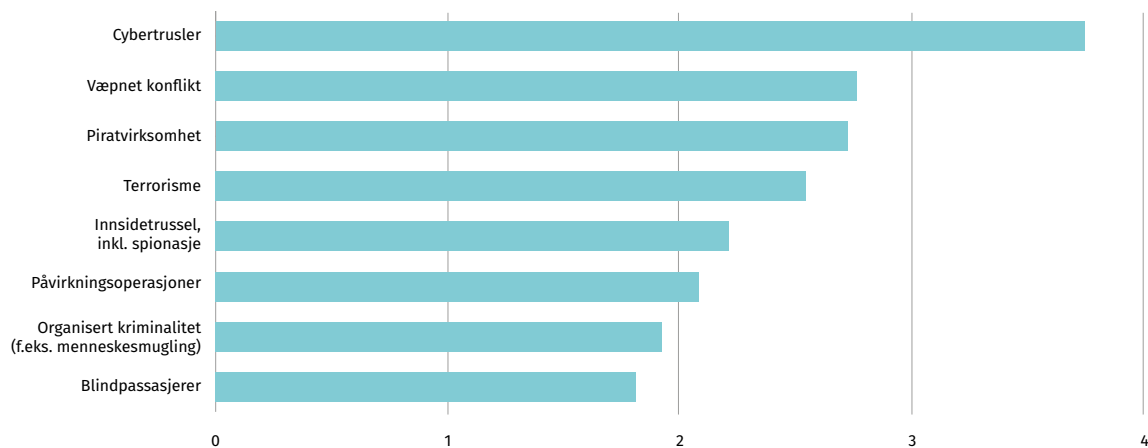
Audun Halvorsen,  
direktør for sikkerhet og beredskap

NORGES REDERIFORBUND KOMMENTERER

## Økt risiko og uforutsigbarhet

Økende sikkerhetspolitiske spenninger og et mer sammensatt konfliktbilde påvirker skipsfarten. For en næring som seiler over hele verden, vil den internasjonale sikkerhetssituasjonen og den geopolitiske utviklingen ha stor påvirkning på næringen.

**Sikkerhetstruslers påvirkning på rederienes virksomhet** Skala fra 1=ingen grad, 5=svært stor grad

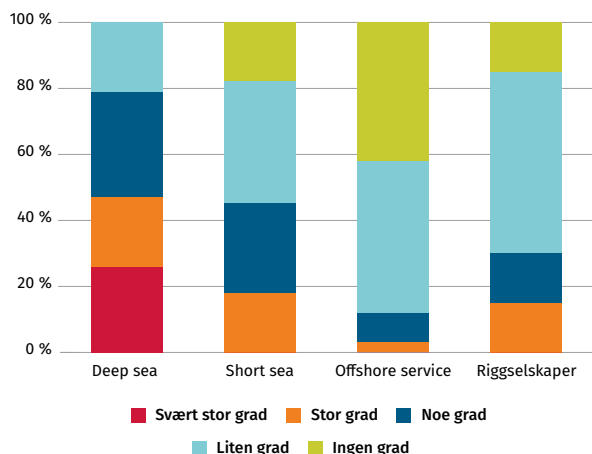


Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Rederiforbundets beredskapsavdeling følger derfor den internasjonale sikkerhetssituasjonen tett, i dialog med næringen selv, norske myndigheter og internasjonale samarbeidspartnere. Vi bidrar med informasjon og analyser om konflikttrender og sikkerhetsutfordringer for å sikre at våre

medlemmer og den øvrige norske handelsflåten er best mulig rustet til å gjøre egne risikovurderinger og operere fritt og trygt. Dette gjelder særlig i situasjoner og seilingsområder med økt risiko som følge av krigshandlinger, piratangrep eller terrorfare.

## Grad av påvirkning på rederiene av konflikten i Midtøsten



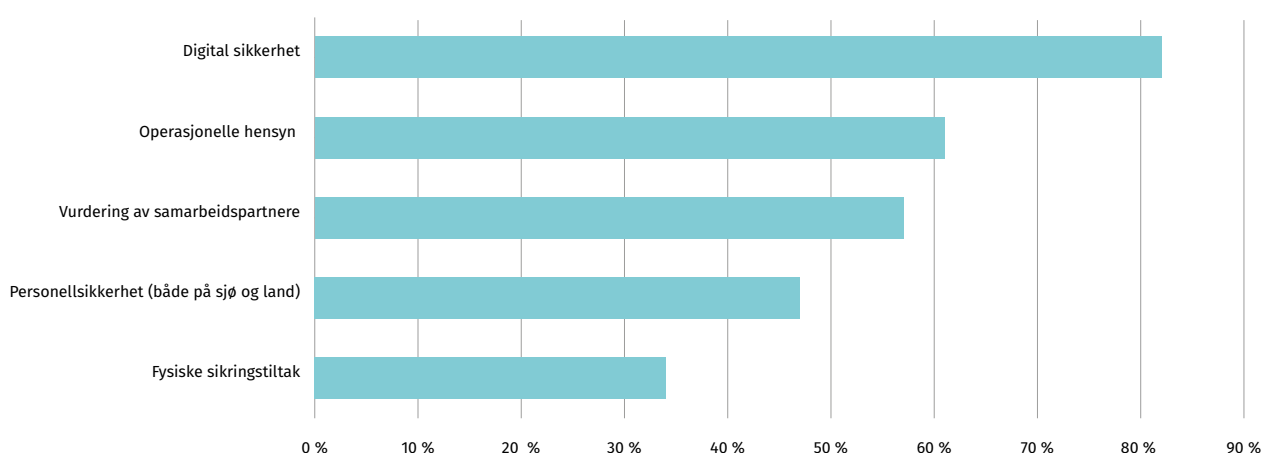
Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

I en mer uforutsigbar og konfliktfylt verden, vil sikkerhet og beredskap bli stadig viktigere, og noe som må tas på alvor i alle delene av næringen og hos alle aktører i de globale verdikjedene. Samtidig vil også nye type trusler, som cyberangrep, påvirkningsoperasjoner, økonomisk krigføring, etc. i større grad gjøre seg gjeldende. Dette krever mer informasjonsdeling og bedre samarbeid, mellom ulike aktører og på tvers av sektorer. For en

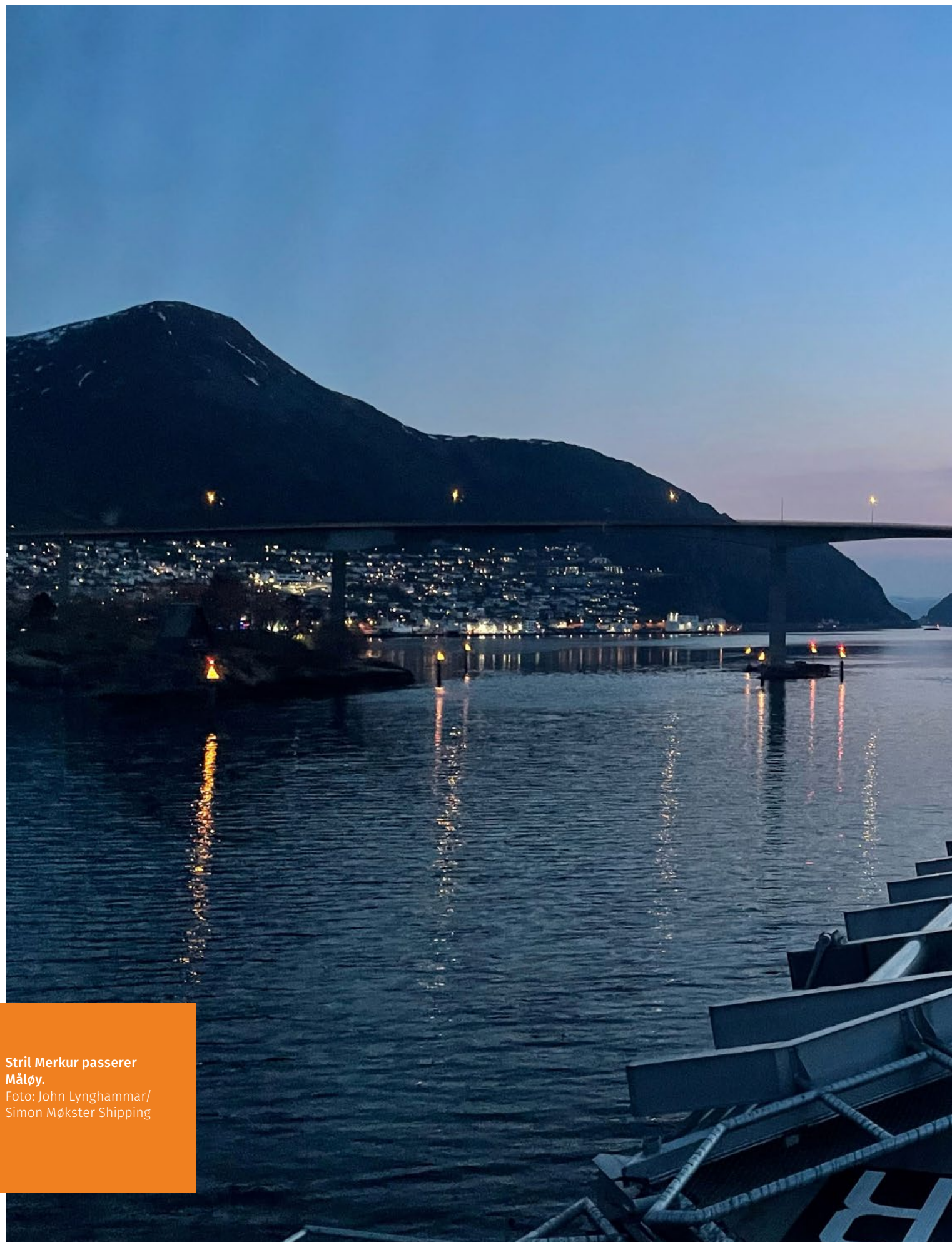
kompleks og globalisert næring som skipsfarten blir dette særlig viktig.

Etableringen av skipsfartens beredskapssenter, sammen med DNK og NORMA Cyber, i 2023 var et viktig tiltak for nettopp å styrke næringens innsats på beredskap og maritim sikkerhet, og ruste oss for en stadig mer urolig og uforutsigbar verden.

## Innen hvilke områder har rederiene iverksatt sikkerhetstiltak basert på trusselvurderinger



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund



Stril Merkur passerer  
Måløy.  
Foto: John Lynghammar/  
Simon Møkster Shipping





# Går for sin tredje verdensrekord

I ei vik på en øy i havgapet ved Haugesund ligger Eidesvik Offshore, et industrieventyr som startet med fiskebåter. Nå går de for sin tredje verdensrekord i grønn teknologi til offshoreskip.

**Tekst: Håvard Solerød**

Den elektriske ferga smyer seg lydløst inn til kai i Langevåg. Tettstedet i øykommunen Bømlo har i underkant av 800 innbyggere. Innerst i vika ved fergeleiet ligger hovedkontoret til hjørnesteinsbedriften Eidesvik Rederi med rundt 500 medarbeidere.

– Vi jobber nå for å sette verdensrekord nummer tre i det grønne skiftet med supplyskipet Viking Energy. Vi er med i et EU-prosjekt som heter ShipFC. Målet er å installere brenselceller som går på

ammoniakk som første rederi i verden. Du kan være veldig internasjonal med jobb i Langevåg, sier bærekraftsdirektør Marie Launes.

«Vi jobber nå for å sette verdensrekord nummer tre i det grønne skiftet med supplyskipet Viking Energy»

Den første verdensrekorden om bord på Viking Energy ble notert i 2003.

– Skipet ble levert med dual fuel motor. Den kunne gå på LNG (flytende naturgass) i tillegg til MGO (Marin Gas Oil). Så satte vi verdensrekord nummer to da skipet ble først i verden med DNVs batteri-hybrid, sier daglig leder i Eidesvik Offshore Gitte Gard Talmo.

Flåten til Eidesvik består av 13 offshoreskip. Åtte av dem er forsyningsskip til oljeplattformer, mens fem er subsea-/konstruksjonsskip. En tredjedel av ordreserven er oppdrag innen havvind, som har vært nytt satsningsområde siden 2016.



**Gitte Gard Talmo begynte som sekretær og leder nå Eidesvik Offshore.** Foto: Håvard Solerød



Foto: Håvard Solerød

Offshoreskipene til Eidesvik er blant de mest avanserte i verden med global rekkevidde. De er bygget for røffe forhold på norsk sektor og til å assistere komplekse operasjoner ved bygging og vedlikehold av subseakonstruksjoner på havbunnen. Det er ikke rom for uhell.

– Du kan ikke risikere at du mister manøvreringsevne når du ligger under plattformen med forsyninger. Du må ha back up i alle ledd av operasjonen, sier Talmo.

Dataskjermen hos driftsdirektør Arve Nilsen viser at skipene er mest eksponert i Europa denne dagen.

### Spydspisser og økser

Langevåg var senter for industriell virksomhet i Norge lenge før Eidesvik så dagens lys. Stedet huset landets første industriarbeidsplass fra 8000–5000 år før Kristus. Rundt tusen tonn av bergarten grønnstein ble hentet ut fra Hespriholmen like ved og foredlet i Langevåg til spydspisser og økser.

Slagordet til øykommunen er «Sagaøya – der skaparkraft ligg i folkesjela». Eidesvik har utviklet seg til en spydspiss i det grønne skiftet. Hvorfor akkurat her?

– Da jeg begynte i rederiet ble jeg fortalt at fiskerne som startet rederiet på 1960-tallet var ekstremt opptatt av å holde drivstoffbruket på så lavt nivå som mulig. Drivstoff var den desidert største utgiftsposten. Energisparingen var en filosofi og holdning som ble med inn i offshore-epoken helt fra 1970-tallet, sier Launes.

«Noen må tørre å legge hodet på blokka. Det er ikke risikofritt, men vi har fått det til. I dag er 86 prosent av flåten vår batterimodifisert»

Innovasjonsiveren, og jakten på energieffektive løsninger og teknologi, har kostet og gitt gevinster opp gjennom årene. I det grønne skiftet er lønnsomheten ved å ligge i forkant et stadig større tema.

– Rammebetingelsene er mer uforutsigbare nå enn i årene vi har jobbet mest med dual fuel og batteriteknologi. Vilårene forandres oftere og det er vanskelig å forutsi om prosjekter får støtte eller ei, sier Launes.

### **Den grønne satsingen er i selskapets DNA**

– Noen må tørre å legge hodet på blokka. Det er ikke risikofritt, men vi har fått det til. I dag er 86 prosent av flåten vår batterihybridisert. Det skaper ringvirkninger. For eksempel er batteri et minimumskrav for noen av oljeselskapene på norsk sektor i dag dersom de skal ha skip på langtidskontrakt. Det er gunstig for batteri-produzentene, sier Talmo.

Leverandører av batteriteknologi og annet utstyr har fått bryne seg på ambisjonene til rederiet de siste 20 årene og de har høstet oppdrag. Skipsverft har blitt utfordret på design og utvikling av spesialiserte skip.



**Teknologiutviklingssjef Lars Vestbøstad og bærekrafts-  
direktør Marie Launes.** Foto: Håvard Solerød

– Det er tette relasjoner i utviklingsarbeidet med klyngesamarbeid mellom maritime aktører. De er ikke nødvendigvis lokalisert her, men mange av dem hører hjemme på «Vestlandsstripa», sier Talmo.

### **Smeltedigel av kompetanse**

– Vi er skrudd sammen litt annerledes enn et tradisjonelt rederi. Vi velger å ha vår egen teknologi-utviklingsavdeling fordi det er en så viktig del av hva vi holder på med. Avdelingen sørger for at vi til enhver tid har teknologiprojekter på gang. Vi jobber på to skalaer med hardware, forbrenningsmotorer, brenselceller og tekniske ting på den ene siden, mens energibærerne er den andre siden, sier Talmo.

Ideene kommer ikke nødvendigvis fra teknologi-utviklingsavdelingen. Hun beskriver en hverdag hvor det foregår kontinuerlig samspill på tvers.

– Her kommer du inn i et multi-tverrfaglig kompetansesenter. På huset jobber folk med bakgrunn fra navigatørsiden, maskinteknisk, sivilingeniør, skipsdesign, kommunikasjon, finans, marked og kontrakt. I skiftende tider kan de ulike avdelingene bygges opp og ned. Vi er en kul gjeng. Vil du ha en tverrfaglig og internasjonal arbeidsplass hvor du får bryne deg på mer enn en ting er svaret; rederi, rederi, rederi, sier Talmo.

Hun tenker at bransjen ikke er så god på å få frem attraksjonen med å jobbe i rederi.

– Konkurransen om hodene tilspisser seg med det grønne skiftet. Vi er inne i en instrumentell periode



Foto: Eidesvik Offshore

i forhold til grønn transformasjon. Det er viktig å sørge for at vi har ordninger som er attraktive nok for morgendagens sjøfolk, og at folk søker seg til næringen. Visjonære politikere, som legger til rette for gode rammevilkår, er viktig for at bransjen kan være framoverlent.

Etter olje- og gasskrisen i 2015 kom tøffe runder med nedbemanninger og refinansieringer.

– Jeg jobbet i markedsavdelingen med å skaffe kontrakter i den verste tørkeperioden. Det var veldig tøft. Jeg lærte mye, sier Talmo.

– Det er ikke noe vits i å selge noe som ingen vil ha. Vi må finne løsninger i lag med kunder. Være kreative med teknologiløsninger og smarte kontraktsmodeller. Jeg tror den langsiktige miljø-satsingen og differensieringen har vært viktig for at vi fortsatt er her og er aktuelle.

Markedet peker endelig oppover igjen. Alle skipene er i kontrakter. Det er mangel på skip. Rederiet diskuterer initiativ for å beholde seniorenene lengre i jobb med redusert antall dager ute.

– Eidesvik-familien eide 59,86 prosent av rederiet før olje- og gasskrisen. De kom ut av krisen med samme eierandel. Vi har langsiktige og nøkterne eiere. Det er godt å ha et selskap med lang historikk og høy kredibilitet i ryggsekken.

«Det er tette relasjoner i utviklingsarbeidet med klyngesamarbeid mellom maritime aktører. De er ikke nødvendigvis lokalisert her, men mange av dem hører hjemme på 'Vestlandsstripa'»



**LES HELE INTERVJUET**



Toril Charlotte Kobbeltvedt,  
direktør politikk og analyse

## NORGES REDERIFORBUND KOMMENTERER

# Vilkårene for det grønne skiftet

Med nesten 90 000 sysselsatte og over 200 milliarder kroner i årlig verdiskaping, er maritim næring en av Norges største næringer. Norge har også ledertrøyen innen utvikling av grønn teknologi i den internasjonale maritime næringen. For å opprettholde Norges maritime posisjon er det avgjørende med rammevilkår som rederi-skatteordningen. Skipsfarten er en global næring med stor internasjonal konkurranse, og norsk skipsfarts posisjon i verden avhenger derfor av vilkårene den norskeide flåten omfattes av.

### Nøkkeltall for maritim næring

	2021	2022	2023 (est.)
 Sysselsatte	89 300	87 300	88 600
 Verdiskaping	163 mrd. NOK	199 mrd. NOK	211 mrd. NOK
 Omsetning	467 mrd. NOK	575 mrd. NOK	608 mrd. NOK

Source: Maritimt Forum/Menon Economics

Forutsigbare rammevilkår er avgjørende for grønn omstilling av norsk skipsfart, og for etableringen av nye næringer i Norge, som for eksempel havvind. Her er det både viktig at rammebetingelsene er klare når investeringsbeslutninger skal tas, og at de ikke endres underveis. Våre medlemmer peker på at tilgang på prosjekter og offentlige støtteordninger er blant de viktigste faktorene for å utløse vekst i havvindmarkedet.

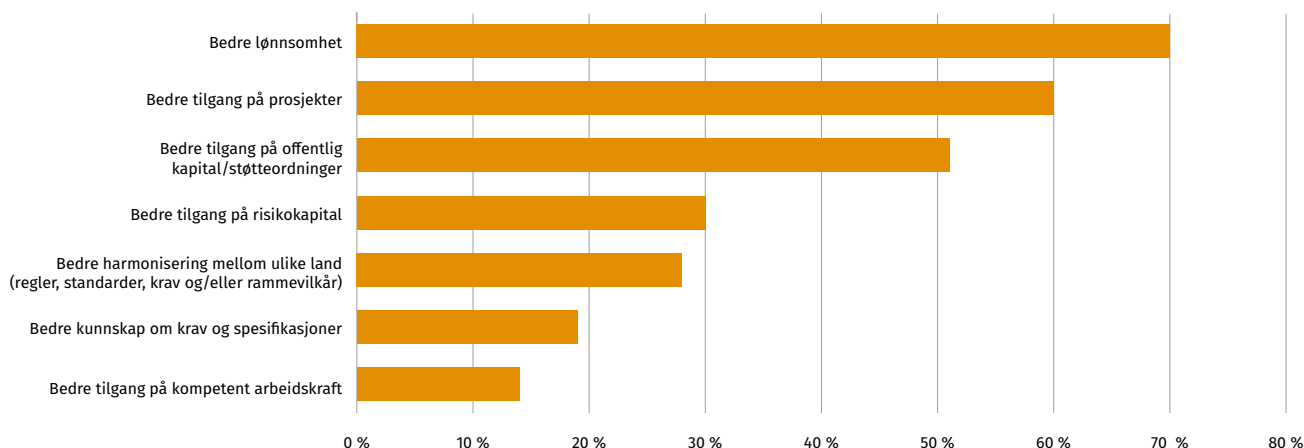
På motsatt side er innføringen av grunnrenteskatt på landvind et eksempel på tiltak som skaper en usikkerhet rundt vilkår for andre næringer som havvind, noe som er svært uheldig. Rammevilkår bør ikke endres på en slik måte at det skapes usikkerhet rundt en næring.

Når det gjelder det grønne skiftet er usikkerhet knyttet til teknologivalg en av de største barrierene for klimainvesteringer i vår medlemsmasse. For at investeringsbeslutninger skal tas, og teknologi implementeres i storskala, må vilkårene for denne teknologien være på plass.

Et virkemiddel som kan bli avgjørende for å bygge bro mellom fossilt drivstoff og alternative løsninger er differansekontrakter. Store prisforskjeller mellom fossil og alternativ energi, i kombinasjon med usikkerhet om marked og infrastruktur, blir et hinder for å investere i nye, grønne løsninger. Det er bred enighet om at differansekontrakter blir viktig for å sikre økt produksjon og bruk av utslippsfritt drivstoff.

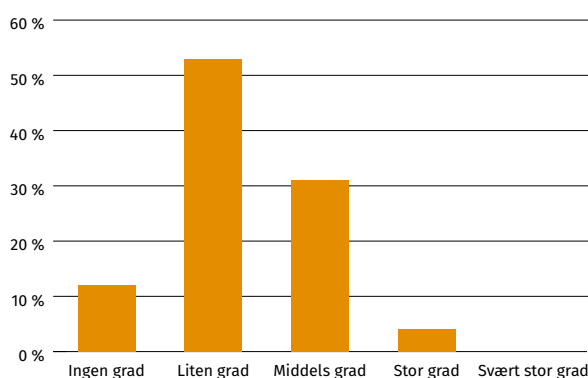
2024 markerer et historisk år for norsk skipsfart som innlemmes i EUs kvotehandlingssystem (EU ETS). Dette innebærer at skip over 5000 brutto-tonn som går inn i, ut av og mellom europeiske havner nå må betale klimakvoter. Når systemet er fullt faset inn, vil disse innbetalingene utgjøre en betydelig sum, som blir gitt til Norge som omsettelige kvoter.

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



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

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



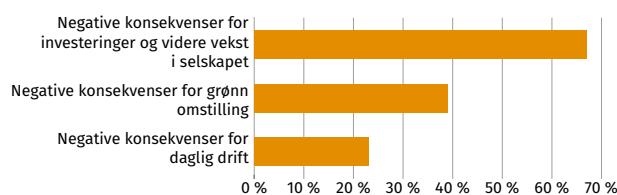
Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Medlemmene våre er klare på at virkemiddelapparatet, slik det er innrettet i dag, er lite rigget for å skalere opp det grønne skiftet. For å støtte om opp investering og oppskalering i klimateknologi bør disse kvotene fra rederinæringen brukes til å opprette et fond som kan bidra med kapital til CO<sub>2</sub>-reducerende tiltak i næringen, samt til differansekontrakter for økt produksjon og bruk av utslippsfritt drivstoff. Vi vet at andre EU-land er forpliktet til å bruke EU ETS-midlene på klimatiltak, og Norge risikerer å tape konkurransekraft om vi legger oss på et lavere ambisjonsnivå.

For første gang ser vi at ett av tre rederier oppgir at økningen i formuesskatten gir utslag i negative konsekvenser for investeringer i grønn omstilling.

Hele to av tre oppgir at økt formuesskatt gir negative konsekvenser for investeringer og videre vekst i selskapet. Mye av forklaringen finner vi i at halvparten av rederiene må ta ut mer utbytte enn de ellers ville gjort for å betale formuesskatt. På denne måten svekker formuesskatten investeringsvilkårene til rederiene på et tidspunkt der det er avgjørende at rederiene har de finansielle musklene til å ta steget inn i det grønne skiftet.

## Hvilke konsekvenser opplever din virksomhet av økt formuesskatt?



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Det er nettopp nå, når den maritime næringen står midt i en av de mest omveltende endringene på generasjoner, at det er avgjørende at næringen og myndighetene trekker i samme retning. Med en fremoverlent og ambisiøs maritim næringspolitikk, i kombinasjon med risikovillige og innovative næringslivsledere, vil det være få nasjoner i verden som er bedre rigget til å ta den maritime ledertrøyen i den grønne omstillingen.



Foto: Wilyn Rodelas/Solstad Offshore





# – Uten norsk kompetanse kan gevinst i det grønne skiftet gå tapt

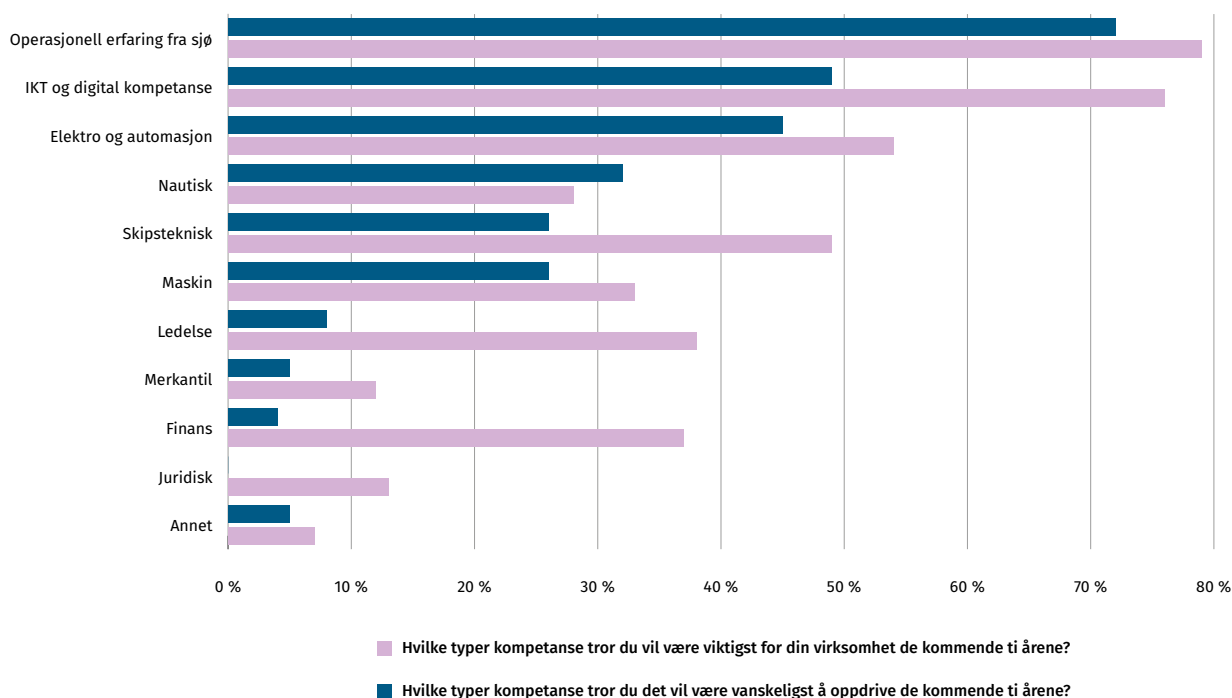
Odfjell er rederiet som satser mest på norske sjøfolk som seiler deep sea. Leder Harald Fotland ser at norsk operasjonell kompetanse står i fare.

**Tekst: Håvard Solerød**

– I svarene på den årlige medlemsundersøkelsen til Norges Rederiforbund scorer frykten for å miste operasjonell kompetanse høyest år etter år. Tap av denne typen kompetanse vil svekke det unike norske maritime klusteret. Slik kan vi miste gevinsten i det grønne skiftet i form av fremtidsrettede arbeidsplasser. Det skjer allerede, sier Harald Fotland, CEO for Odfjell-gruppen.

Til sammen har rederiet 120 norske sjøfolk. 24 kapteiner skifter på å stå ved roret på 12 av i alt 52 kjemikalieskip. Hvert år tar de inn 25 norske kadetter og lærlinger. Dette til tross for at rederiet ikke kan påvise at de norske sjøfolkene gir bedre inntjening enn skip med mannskap fra andre nasjonaliteter, og at de norske koster mer. Og mange forsvinner ut av rederiet etter endt opplæring.

## Rederienes behov for kompetanse de kommende ti årene



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund



Bygger av operasjonell maritim kompetanse: Harald Fotland, CEO i Odfjell-gruppen. Foto: Håvard Solerød

– Flere har romantiske forestillinger om å se verden. Vi er derfor forberedt på at rundt halvparten av dem går lei av å seile deep sea etter lærlingperioden. I stedet havner de i Kystvakten, Sjøfartsdirektoratet, offshore, utstysprodusenter, blir losere eller tar jobb for oppdrettsnæringen. Vi pøser inn maritim operasjonell kompetanse til norsk maritim næring, sier Fotland.

«De som skal om bord og lose inn megastore skip langs norskekysten, med internasjonalt miljø på broen, må ha kompetanse fra denne typen skip og fra andre kulturer og vannveier internasjonalt»

Han sier det uten å rynke på pannen. Kompetansebyggingen gjør rederiet godt selv om en del forlater «skuta».

– De som skal om bord og lose inn megastore skip langs norskekysten, med internasjonalt miljø på broen, må ha kompetanse fra denne typen skip og fra andre kulturer og vannveier internasjonalt. Fergeskippere fra norske fjorder har ikke nødvendigvis all den erfaringen som er nødvendig for å gjøre jobben. Deep sea kompetansen vi deler er viktig for det maritime klusteret i Norge, sier Fotland.

#### Fra salt- til ferskvann

Kjemikalietankskip er brorparten av levebrødet til Odfjell, ved siden av terminaler. Et skip kan frakte opp til 40 forskjellige kjemikalier av gangen. Tankene må vaskes for hver gang det kommer nytt innhold. Hvis en tank har fraktet syre må den vaskes før den fylles med vegetabilsk olje til matproduksjon. Tankene vaskes med ferskvann.

– Vi har et stort forbruk av ferskvann. Vanligvis produserer du ferskvann om bord på skip på det vi kaller for kjelene. Vannet «fordamper» og saltet skilles ut, sier Harald.

En dag kom det en utstysleverandør fra Kvinnherad inn døren i Bergen og presenterte nyutviklet utstyr. Det presser sjøvann gjennom filter som skiller ut saltet. Prosessen er basert på et prinsipp som heter omvendt osmose, som er veldig lite energikrevende sammenlignet med kjelene.

– Fordampingen krever masse energi. Vi kjøpte inn et anlegg i håp om å redusere energiforbruket. Tilbakemelding fra folkene våre sa at det nye utstyret var for dårlig, sier Fotland.

Historien var nær ved å ende der, men så kom en siste sving.

– En av våre ringte produsenten og sa at utstyret var for dårlig. De svarte: «Kan vi få en sjanse til? Vi skal rette opp alle feilene, så prøver vi igjen.» Vi sa greit, vi kjøper et anlegg til. I neste omgang var tilbakemeldingen fra mannskapet på skipet: «Dette er jo fantastisk, genialt.» Utstyret var tilpasset maskinrommet og fungerte, forteller Fotland.

I ettertid har Odfjell bestilt ca 40 renseanlegg fra Norwater i Kvinnherad.

– Hadde vi ikke hatt norske sjøfolk, og hovedkontor i Norge, ville denne kommunikasjonen aldri ha funnet sted. Kommunikasjon mellom rederier og

produsenter på hjemmebane baner hele tiden veien for nye kvalitetsprodukter, sier Fotland.

### **Hundreårsperspektiv og tilskuddsordningen for norske sjøfolk**

Det børsnoterte familierederiet har røtter tilbake til 1914. Nåværende generasjon planlegger for den neste slik den forrige gjorde.

«Tilskuddsordningen er den desidert viktigste driveren for operasjonell kompetansebygging i det maritime klusteret, sier Fotland»

– Når vi bygger et skip skal vi eie det til det blir resirkulert. Vi kan investere tungt i skipene fordi vi skal ha de i 25 til 30 år. Fokus er ikke å kjøpe og selge og tjene penger i løpet av korte tidsrom. Mange av de aller beste rederiene langs kysten er familiekontrollerte forretninger som har samme evighetsperspektiv som oss, sier Fotland.

I utgangspunktet kan rederier med globale operasjoner flytte dit hvor rammebetingelsene er mest gunstige. Hvorfor velger Odfjell å ha sin hovedbase i Norge?



**Første kvinnelige kaptein i deep sea flåten:**  
**Lise Henriksen i Odfjell.** Foto: Marius Fiskum

I fjor fikk rederiet sin første kvinnelige kaptein. Stammen av norske sjøfolk om bord fortsetter å være et satsningsområde.

– Vi har en klar ambisjon om å opprettholde den stammen vi har i dag, men den er såpass liten at lærlingeprogrammet er ganske sårbart. 2015-16-17 var veldig utfordrende under olje- og gasskrisen. Vi reduserte antall ansatte på kontoret i Norge med nesten 40 prosent. Da måtte vi også se på de norske sjøfolkene. Samtidig er vi avhengig av å utdanne en til to kapteiner hvert år. I nedturen i markedet blir det vanskelig å holde på den norske stammen og sikre opplæringsmiljøet om bord om ikke rammebetingelsene er til stede, sier Fotland.

Han hevder at svekkelse av tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk har skapt usikkerhet. For Odfjell sin del er den redusert med 40 prosent.

– Tilskuddsordningen er den desidert viktigste driveren for operasjonell kompetansebygging i det maritime klusteret, sier Fotland.

Han viser til taket på rundt 220 000 kroner i tilskuddsordningen som ble innført for tre år siden. Det betyr at rederiet maks får rundt 220 000 i refusjon per ansatt. Det rammer de høyest lønnede stillingene ekstra hardt, mens stillinger med lavere lønn ikke merker noen stor forskjell på grunn av taket.

– Vi er velsignet med en eier, som til tross for at han bor i Singapore, har et veldig tydelig fokus på at vi skal bygge på de norske tradisjonene. Han vil at vi skal være bidragsyter i det norske maritime klusteret.

– Det er viktig for mine medarbeidere her på huset at tilhørigheten til Norge er så tydelig. Den gir oss langsiktighet, anseelse og er gunstig for rekrutteringen. Som et stort rederi blir vi også ofte en referansekunde i Norge for maritime leverandører. Har vi et utstyrsproblem får vi derfor raskt assistanse, sier Fotland.

– Med det settes den operasjonelle kompetansebyggingen i fare. Et trygt og godt læringsmiljø krever norske toppoffiserer. I tillegg kom den ekstra arbeidsgiveravgiften på inntekter over 850 000 kroner som gjør de høyest lønnede stillingene enda mer utsatte, sier Fotland.

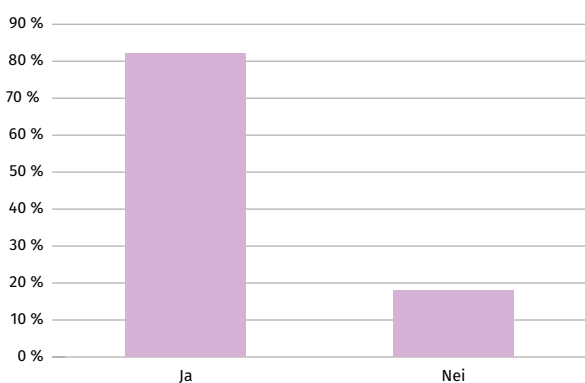
Hvert år er statsbudsjettet en korsvei for tilskuddsordningen for sjøfolk.

– Vi opplever stor forståelse for argumentene våre i møte med politikerne, men det synes som om konsensusen forsvinner et sted over Hardangervidda på flyturen tilbake til hovedstaden. Altfor lite blir gjort i praksis, sier Fotland.



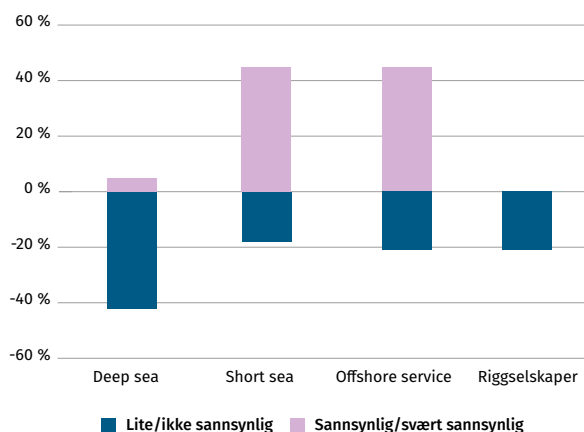
**LES HELE INTERVJUET**

### Dersom refusjons-/nettolønsordningen blir ytterligere svekket i 2024, vurderer du å erstatte norske sjøfolk med utenlandske?



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

### Sannsynligheten for at utenlandske sjøfolk erstattes med norske, dersom maks-taket for refusjons-/nettolønsordningene for norske sjøfolk opphører



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund



Karin Gjerløw Høidahl,  
seksjonsleder for kompetanse, rekruttering og utdanning

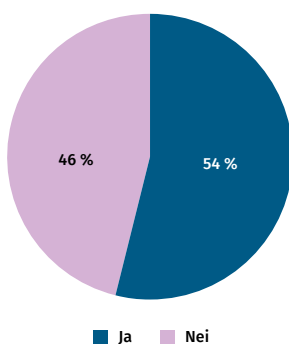
NORGES REDERIFORBUND KOMMENTERER

## Kompetansekrav i endring

Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk er en avgjørende rammebetingelse for at vi skal kunne opprettholde norsk maritim kompetanse. Videre er det også et viktig premiss med en tung satsing på, og gode rammebetingelser for, forskning og utvikling av ny teknologi og utdanning.

Norsk maritim kompetanse og norske sjøfolk er en helt sentral del av den norske maritime klyngen, og et av våre viktigste konkurransefortrinn. Skal Norge lykkes med å opprettholde sin posisjon som verdensledende maritim nasjon må vi ha verdensledende maritim utdanning. Det har vi ikke.

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



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

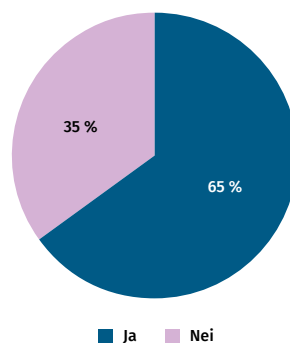
De senere årene har det vært lagt ned mye ressurser i å heve kvaliteten i norsk maritim utdanning, men her er vi ikke i mål. Det vil si, vi jobber mot et bevegelig mål. Det grønne skiftet stiller stadig nye krav til innovasjon og teknologiutvikling, samt krav til kompetanse for å drifte skip med helt nye fremdriftssystemer. Derfor må utdanningsinstitusjonene stadig være i utvikling og tett koblet på næringsaktørene. De må ha gode rammer for å utvikle den kompetansen næringen har behov for. Myndighetene må også sørge for å dimensjonere utdanningene slik at de møter næringens behov. Næringen ser med stor uro på at regjeringen har besluttet å avvikle MARKOM som har vært en avgjørende satsing på maritim kompetanse de siste ti årene. I møte med det grønne skiftet er det behov for styrket, ikke svekket, innsats.

Maritim utdanning kjennetegnes ved at den er svært fragmentert, noe som resulterer i mange relativt små fagmiljøer. Næringen opplever at utdanningsinstitusjonene ikke evner å holde følge når det gjelder den teknologiske utviklingen i næringen. Dette kommer både av at det er kostnadskrevende å oppdatere utstyrsparken ved skolene, og at lærernes kompetanse raskt blir utdatert. I konkurranse om midler i utdanningssektoren er det enkelt å kutte i kostbare tilbud med få elever og studenter. Næringen er svært

urolige for konsekvensene dette kan få for norsk maritim utdanning, og dermed maritim næring i årene som kommer. Gode rammebetingelser og en øremerket satsing på maritim utdanning er nødvendig. Både for å opprettholde tilbud og for å sørge for at maritim utdanning utvikler seg til å bli den verdensledende maritime utdanningen sjøfartsnasjonen Norge har behov for.

I en tid der kompetansekrav endres raskt er det også et behov for en omfattende satsing på etter- og videreutdanning. 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 må også være et godt nok etter- og videreutdanningstilbud tilgjengelig. Utdanningsinstitusjonene må settes i stand til å produsere og levere gode etter- og videreutdanningstilbud uten at dette er på bekostning av det ordinære utdanningstilbudet de skal levere.

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



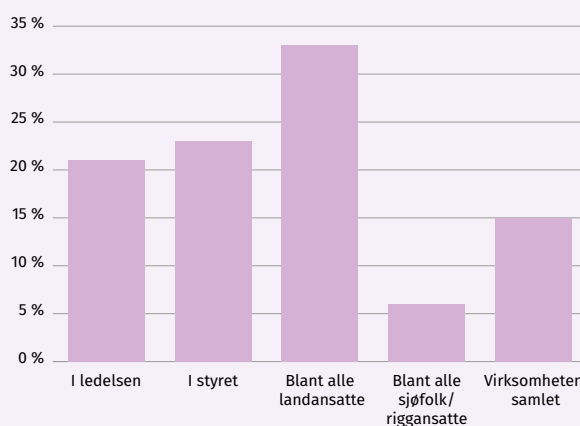
Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Gjennom kampanjer og rekrutteringsarenaer som Maritim Karriere, Maritime Trainee, og rederienes egeninnsats og bevissthet rundt rekruttering og opplæring, trekkes kloke hoder til næringen. Likevel er det store behov innenfor etter- og videreutdanning i den maritime næringen.

64 prosent av rederiene oppgir i årets medlemsundersøkelse at de har iverksatt tiltak for å rekruttere flere kvinner til virksomheten.

Blant tiltakene er målrettede rekrutteringskampanjer, økt bevissthet og skoloring internt.

### Andel kvinner i rederinæringen



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund



Maskinister i generasjoner: Maskinlærling Nina Vespestad med far og maskinsjef Helge Vespestad.  
Foto: Håvard Solerød



## - Kanskje blir jeg den første kvinnelige maskinsjefen

Nina Vespestad (19) er maskinlærling på supplyskip. Hun har bestemt seg for å gå i farens fotspor.

**Tekst: Håvard Solerød**

I 31 år har faren, maskinsjef Helge Vespestad (53), seilt for Eidesvik Offshore.

– Kanskje blir jeg den første kvinnelige maskinsjefen. Det hadde vært kult, men det er for tidlig å si, sier Nina Vespestad.

Etter to år på videregående startet hun på to år som maskinlærling på supplybåten Viking Queen i flåten til Eidesvik. 18 år gammel gikk hun om bord i fjor høst.

Gjennom oppveksten har hun hilst på faren om bord mens de har ligget til kai mellom oppdrag. – Det var litt tilfeldig at jeg valgte å begynne som maskinlærling. Det bare ble sånn, sier Nina hjemme i Langevåg. Hun og faren har fått mer å prate om. De utveksler erfaringer fra jobb og livet om bord når de er hjemme.

«Vi kan gjøre jobben like bra som gutta, men det er ikke en jobb for pyser»

– Et maskinrom er jo også noe mektig. Det er variasjon i oppgavene. Jeg har alltid likt å pusle med forskjellige ting, sier Helge om hvorfor han har funnet seg til rette i maskinen.

Hva sier Nina, vil hun anbefale andre jenter på hennes alder å søke hvis de tenker på å jobbe sjøen?

– Ja, det er bare å søke. Det kan godt være flere jenter på skip. Vi kan gjøre jobben like bra som gutta, men det er ikke en jobb for pyser, sier Nina.



**SAR-øvelse på Stril  
Barents.** Foto: Lars  
Martin Hillestad/Simon  
Møkster Shipping



# Konjunkturbildet 2024

## Verdensøkonomien

Aktiviteten i internasjonal skipsfart henger tett sammen med utviklingen i verdensøkonomien. Det internasjonale pengefondet (IMF) anslår at verdensøkonomien vokste med 3,1 prosent i 2023, og forventer at denne veksten vil vedvare på 3,1 prosent i 2024<sup>1</sup>. Dette er vesentlig lavere enn gjennomsnittet fra 2000–2019, som var på 3,8 prosent. Dette kan forklares med høye sentralbankrenter for å bekjempe inflasjon, tilbaketrekking av finanspolitisk støtte på grunn av høy gjeld som bremser økonomisk aktivitet, samt lav underliggende produktivitetsvekst. Hoveddelen av veksten er ventet å skje i fremvoksende økonomier, særlig i Asia, der de største driverne er Kina og India, hvor det forventes en vekst på henholdsvis 5,2 prosent og 6,5 prosent i 2024.

Verdenshandelen forventes å vokse med 3,3 prosent i 2024 og 3,6 prosent i 2025. Dette er lavere enn den historiske gjennomsnittsvekstraten på 4,9 prosent. Økte handelsforstyrrelser og geo-økonomisk fragmentering vil sannsynligvis fortsette å påvirke global handel. Disse prognosene bygger på forutsetninger om at både energipriser og råvarepriser vil reduseres inn i 2024 og 2025, og at sentralbankene i de store økonomiene vil redusere rentenivået de kommende årene.

<sup>1</sup> IMF (januar, 2024): "World Economic Outlook" [World Economic Outlook Update, January 2024: Moderating Inflation and Steady Growth Open Path to Soft Landing \(imf.org\)](https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2024/01/01/wEO-24-01)

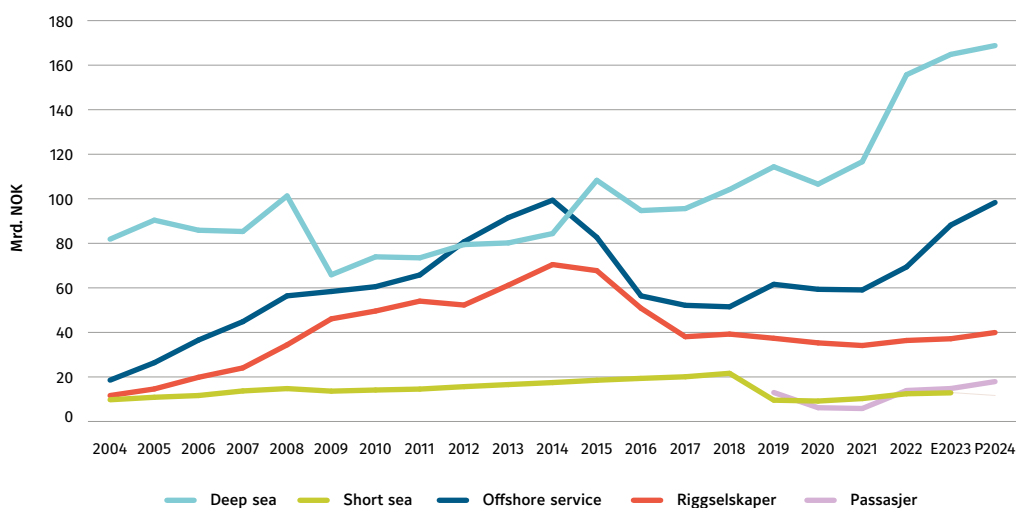
Ifølge Clarksons Researchs Seaborne Trade Monitor fra januar 2024 har veksten i sjøtransporten i 2023 vært cirka 5 prosent. Dette tilsvarer en økning på om lag 3 milliarder tonn, opp til totalt 62,3 milliarder tonn i 2023. Denne veksten er vesentlig høyere enn gjennomsnittet de siste ti årene, som er på omtrent 2,5 prosent. Veksten drives i hovedsak av vekst i både råolje- og produkttank, samt gass. Også bilfrakt har hatt en vesentlig økning i 2023 på hele 15 prosent. I 2024 forventes det at veksten skal avta noe, ned til 2,7 prosent vekst i antall tonn. Dette er omtrent på gjennomsnittet for de foregående ti årene, og tilsvarer en vekst på i overkant av 1,6 milliarder tonn.

## Omsetningstall

De samlede inntektene til rederiene organisert i Norges Rederiforbund har økt med over 10 prosent i 2023. Dette er helt i tråd med forventningene oppgitt i fjorårets konjunkturrapport, som forventet en vekst på 10 prosent i 2023. Den store veksten i inntekter skyldes i all hovedsak en betydelig omsetningsvekst på 27 prosent blant offshore service-rederiene.

Deep sea-rederiene har i 2023 en samlet omsetning på rett under 165 milliarder kroner, opp fra 155 milliarder kroner i 2022. Dette segmentet hadde dermed en vekst på 6 prosent i 2023, som er en vesentlig lavere vekst enn rekordåret 2022 da veksten var på hele 33 prosent. Til tross for vesentlig lavere vekst, overgår 2023 forventningene segmentet hadde i fjorårets rapport, da de forventet en vekst på om lag 3 prosent i 2023.

## Omsetningsutvikling 2004–2024 (inkludert estimat 2023 og prognose 2024)



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Offshore service-rederiene har hatt en vesentlig omsetningsøkning i 2023, som følge av et høyt aktivitetsnivå på norsk sokkel. Aktivitetsnivået er primært drevet av en høy europeisk etterspørsel etter erstatninger for russisk olje og gass. I 2023 økte omsetningen i dette segmentet med 27 prosent, og totalomsetningen ble rett over 88 milliarder kroner. Denne omsetningsveksten er svært tett på segmentets forventninger i fjorårets rapport. Fremdeles har ikke omsetningen i offshore service-segmentet nådd nivået fra før oljekrisen i 2014. Samtidig forventer segmentet økt omsetning også i 2024, på om lag 11 prosent, noe som vil føre til at segmentet for første gang vil nærme seg en omsetning på nivå med 2014.

Også passasjerskipsrederiene har hatt en vekst på 6 prosent i 2023. Dette innebærer at omsetningen nå ser ut til å ha stabilisert seg på det normalnivået som var før pandemien. Samlet forventer segmentet en vekst på 21 prosent i 2024, og har dermed positive utsikter til økt aktivitet det kommende året.

I short sea-segmentet, som transporterer varer til, fra og i Europa, var 2023 mer å likne et normalår, med omsetningsvekst på rett over 3 prosent. Dette er en vesentlig redusert vekst sammenlignet med toppåret i 2022, da både omsetningen og ratenivået var særlig høyt som følge av stor aktivitetsvekst i kjølvannet av pandemien. Dette segmentet forventer en noe redusert omsetning i 2024 på 8 prosent, som følge av at aktiviteten er forventet å reduseres til et mer normalt nivå.

Riggselskapene har, nesten uten unntak, hatt en negativ omsetningsvekst siden oljekrisen i 2014. Denne nedgangen snudde i slutten av 2022, og 2023 overoppfylte forventningene i segmentet. Der segmentet i fjor forventet en nedgang i 2023 på 5 prosent, estimeres det nå at veksten faktisk ender på 2 prosent i 2023. Forventningene til 2024 er en ytterligere økning på 7 prosent, opp til en total omsetning på om lag 40 milliarder kroner.

### Lønnsomhet

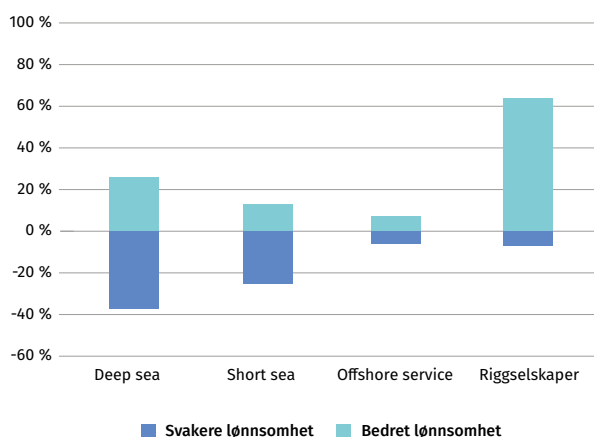
Det er store variasjoner mellom segmentene når det gjelder forventninger til driftsresultat i 2024. For rederiene samlet forventer over halvparten bedret lønnsomhet i 2024. Kun ett av seks rederier forventer redusert lønnsomhet.

Størst optimisme finner vi i offshore service-segmentet. Her oppgir fire av fem at de forventer et bedre driftsresultat i 2024 enn 2023. Det er naturlig å se forventningene om økt driftsresultat i sammenheng med at aktiviteten i energisektoren forventes å være høy gjennom året, med tilhørende høy etterspørsel etter tonnasje. En slik utvikling vil kunne by på et ratenivå som gir gode driftsmarginer.

Nytt av året er at også riggselskapene ser utsikter om en økt lønnsomhet i 2024. To av tre riggselskaper forventer bedret lønnsomhet det kommende året. Kun 7 prosent forventer redusert lønnsomhet i 2024. Dette samsvarer med situasjonsbeskrivelsen redegjort for i fjorårets rapport om at riggselskapene forventer at aktiviteten tar seg opp i 2024 og 2025.

Innen deep sea-segmentet har 2022 og 2023 vært sterke år, med 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. Dette ser ut til å stabilisere seg noe i 2024, og det er flere rederier som forventer svakere lønnsomhet enn rederier som forventer bedret lønnsomhet. Dog vil dette, for flere rederier, innebære at lønnsomheten fremdeles vil være god, men ikke på like høyt nivå som i rekordårene 2022 og 2023.

### Rederienes forventninger til utviklingen i driftsresultat i 2024 sammenliknet med 2023



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

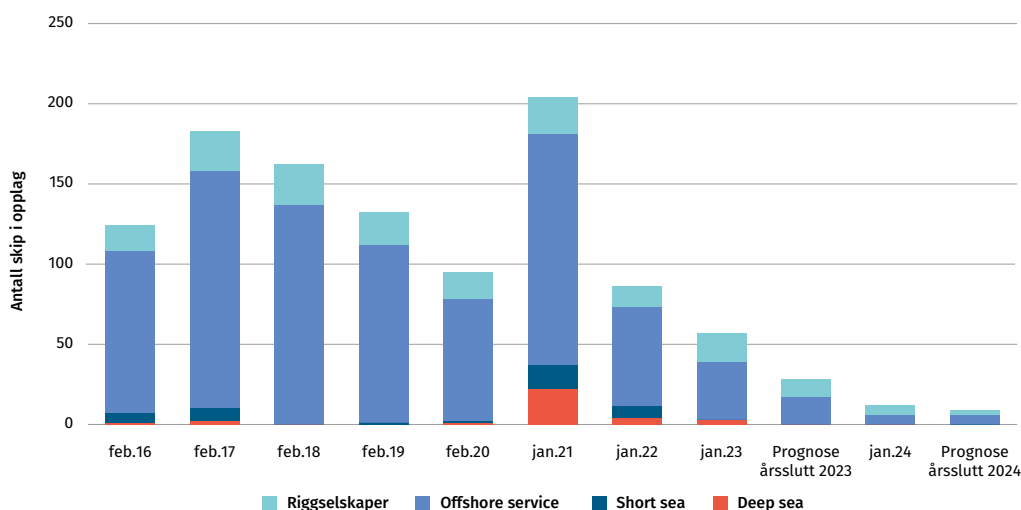
Også innen short sea-segmentet ser det ut til å normalisere seg i 2024. Det er omtrent dobbelt så mange som oppgir en forventning om svakere lønnsomhet enn det er rederier som forventer en bedring. Mye av forklaringen for dette ligger i at 2022 og 2023 har vært svært sterke år, med særlig høyt aktivitetsnivå og tilsvarende høye rater. Reduksjonen i lønnsomhet vil trolig innebære en stabilisering til et normalt nivå for driftsresultat for dette segmentet, og innebærer ikke nødvendigvis at dette segmentet vil se røde tall i løpet av 2024.

Innen passasjerskipssegmentet er det forventninger om bedret driftsresultat, som følge av en forventning om økt aktivitetsnivå.

### Kapitaltilgang

I 2024 ser vi en vesentlig styrking av opplevd kapitaltilgang i samtlige segmenter. Fremdeles er det særlig offshore-segmentene som oppgir en krevende kapitaltilgang. Både offshore service-rederiene og riggselskapene har slitt med vedvarende svake driftsresultat siden oljekrisen i 2014. Til tross for at om lag fire av ti rederier i begge disse segmentene oppgir krevende kapitaltilgang, er det en vesentlig bedring fra foregående år, og den mest positive opplevelsen av kapitaltilgang siden 2015.

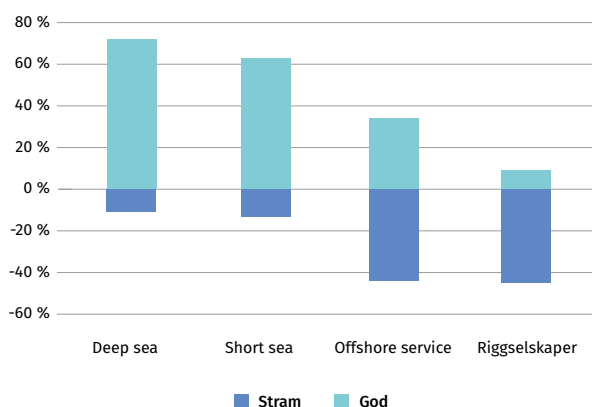
## Opplagstall fra 2016 til 2024



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

For transportsegmentene deep sea og short sea rapporteres det om en god kapitaltilgang, der hele syv av ti rederier i deep sea-segmentet og to av tre i short sea-segmentet oppgir en god kapitaltilgang. Opplevelsen av god kapitaltilgang bekreftes av at det også er innen disse segmentene vi ser mest optimistiske kontraheringstall. God kapitaltilgang er en viktig forutsetning for fornyelse av flåten, og er dermed et avgjørende bidrag i den grønne omstillingen i skipsfarten.

## Opplagd kapitaltilgang per januar 2024



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

## Opplagstall

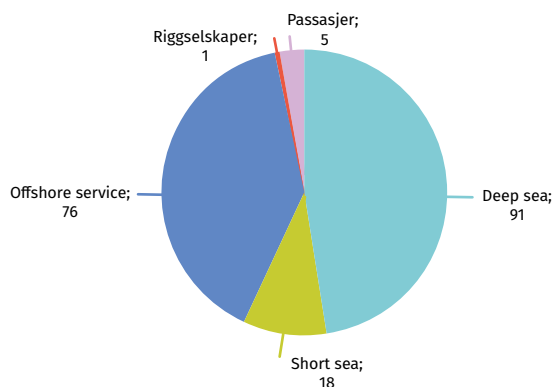
Januar 2024 lå det totalt tolv skip og rigger i opplag. Det er utelukkende offshoresegmentene som har skip i opplag, med seks offshore service fartøy og seks rigger. Det lave opplagstallet er vesentlig bedre enn fjorårets forventninger om 28 skip og rigger i opplag. Både riggselskapene og offshore service-rederiene oppgir lavere opplagstall enn det de forventet i fjorårets undersøkelse.

Prognosen for utgangen av 2024 er en ytterligere reduksjon i skip og rigger i opplag. Samlet er det forventning om ni skip og rigger i opplag. Opplagstallene er nå på et så lavt nivå at det ikke lenger gir mening å omtale det som en uutnyttet reserve på tilbudssiden. Som følge av de sterke markedene innen offshore, er det grunn til å anta at det er lite trolig at de skipene og riggene som nå fremdeles ligger i opplag vil inn i normal drift. Dette gjenspeiler seg også i kontraheringstallene, der en svært stor andel av offshore service-rederiene oppgir at de skal kontrahere skip de kommende fem årene.

### Kontrahering og resirkulering

De optimistiske anslagene på omsetning, driftsresultat og kapitaltilgang gir også utslag i form av store forventninger om kontraheringer de neste fem årene. Rederiene vurderer nå å kontrahere totalt 190 skip de neste fem årene, med særlig overvekt innen deep sea og offshore service. Antall skip som oppgis at skal kontraheres de neste fem årene er noe lavere i 2024 enn i 2023. Dette kan skyldes flere faktorer, men mest sentralt er nok at det de siste årene er bygget opp en stor ordrebok, samt at det er et mindre utvalg respondenter i årets undersøkelse enn i fjor, og dermed færre rederier som rapporterer forventede kontraheringer.

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



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Det er grunn til å anta at kontraheringsplanene 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 de kommende årene.

Det er særlig innen offshore service at veksten i kontraheringsplaner har vært størst de siste to årene. To av tre rederier har nå planer om å kontrahere skip. Fra å ha planer om 25 skip i 2020, har segmentet nå planer om å bygge 76 skip de kommende fem årene. Hele 44 av disse skipene er tiltenkt operasjoner innenfor havvind.

Også blant deep sea-rederiene har det vært en stadig økende tendens. Nå vurderer rederiene i dette segmentet å bygge 91 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.

Innen short sea-segmentet er det vesentlig færre rederier som går med kontraheringsplaner, og antall skip rederiene vurderer å kontrahere er lavere i 2024 enn det har vært siden Rederiforbundet begynte denne kartleggingen i 2018. Nå oppgir rederiene i dette segmentet at de vurderer å bygge 18 skip de kommende fem årene. Det er grunn til å anta at en del av årsaken til denne nedgangen skyldes at short sea-segmentet har hatt en omfattende flåtefornyelse de foregående årene, og dermed har tatt ut en del av de planene som har foreligget.

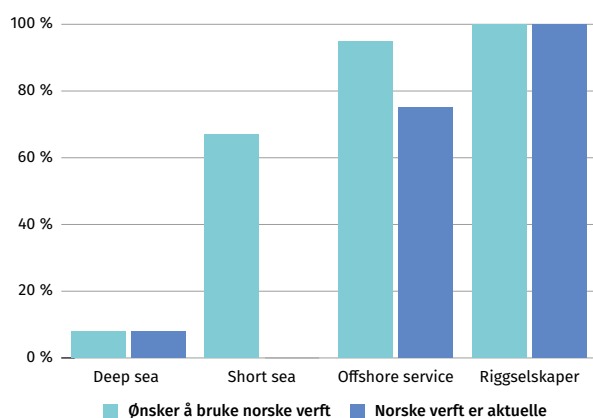


Vi ser også at resirkuleringstakten er vedvarende lav. Det skal knapt resirkuleres skip, og totaltallet for samtlige segmenter er to skip. Den lave resirkuleringstakten de siste årene er et klart tegn på at markedene, og særlig markedene innen offshore, nå har bedre balanse.

### Bruk av norske verft

Norske rederier ønsker i stor grad å benytte seg av norske verft. Særlig ser vi dette innen offshoresegmentene 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

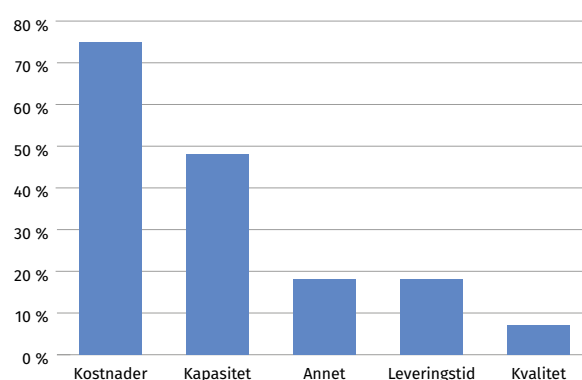


Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Short sea-segmentet har tidligere kartlagt potensialet for å bygge skip ved norske verft, men har måttet konkludere med at norske verft er vesentlig høyere priset enn konkurrerende verft både i Europa og Asia. Tre av fire rederier oppgir at kostnader er en barriere for å ta i bruk norske verft. Dette er den største barrieren for bruk av norske verft.

Den nest største barrieren for å ta i bruk norske verft er kapasitet. Om lag halvparten av rederiene 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.

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



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 3. til 19. januar 2024. Medlemmene fikk tilsendt et elektronisk spørreskjema hvor forventninger om utviklingen i økonomiske nøkkeltall, vekstmarkeder, kapital- og kompetansetilgang samt politiske rammebetingelser ble kartlagt. 77 av 125 aktuelle medlemsbedrifter svarte på undersøkelsen, noe som gir en responsrate på 62 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 2023 og 2024

BDO AS har tilgang på regnskapsdata for norske rederiers omsetning i 2022. I spørreundersøkelsen ble rederiene bedt om å oppgi omsetning i 2022, anslag for omsetning i 2023 og forventet vekst i omsetning for 2024 angitt i prosent. Siden BDO AS ikke har komplette omsetningstall for alle rederier i 2023, er disse beregnet på følgende måte:

- a) Rederienes egenrapporterte omsetning i 2022 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 2023 er justert for andelen av den totale omsetningen i hver av de fire rederigruppene som er inkludert i datagrunnlaget
- c) Prognosene for 2024 er beregnet ved å multiplisere 2023-omsetningen til hver medlemsbedrift med deres egenoppgitte vekst i 2024. 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 på oppdrag fra Rederiforbundet estimert verdien av verdens handelsflåte fra 2001 og frem til i dag, fordelt på fjorten skipssegmenter og alle verdens land. Fra i år inkluderer analysen cruiseskip. 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. Den største forskjellen i datagrunnlaget er at Clarksons har en bredere dekning av fartøy på tvers av nasjoner. Dette medfører at tonnasje data på skipsnivå varierer på tvers av datakildene, men samtidig at verdisettingen for de siste år 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. Analysene baserer seg på et sterkere datagrunnlag enn tidligere med færre usikkerhetsmomenter.

Ved å legge til cruise-segmentet blir den totale verdien av verdensflåten 1,458 mrd. USD. Den viktigste endringen i rangering av skipsfartsnasjoner er at USA blir verdens tredje mest verdifulle flåte. Dette skyldes at USA har den klart største cruiseflåten i verden, både målt i antall skip og størrelse.

Skipsbyggingsindustrien er fortsatt preget av høye priser grunnet inflasjon og fulle ordrebøker ved verft i Asia. Gjennom 2023 har vi sett vedvarende høye rater i petroleumssegmenter som inkluderer offshore, mens det samtidig har vært en nedgang i ratene i bulk, container og general cargo. Nedgangen kan tolkes som en normalisering i etterkant av en periode med høye rater grunnet pandemi, forsyningskjedeforstyrrelser og krig. Det er imidlertid viktig å peke på at resultatene ikke fanger opp mulige effekter grunnet situasjonen i Rødehavet.

## 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 norsk-kontrollerte 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](mailto:post@rederi.no)

[in](#) @Norwegian Shipowners' Association

[f](#) [facebook.com/NorgesRederiforbund](https://facebook.com/NorgesRederiforbund)

[www.rederi.no](http://www.rederi.no)