



20

KONJUNKTURRAPPORT

25



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



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

2025

KONJUNKTURRAPPORT



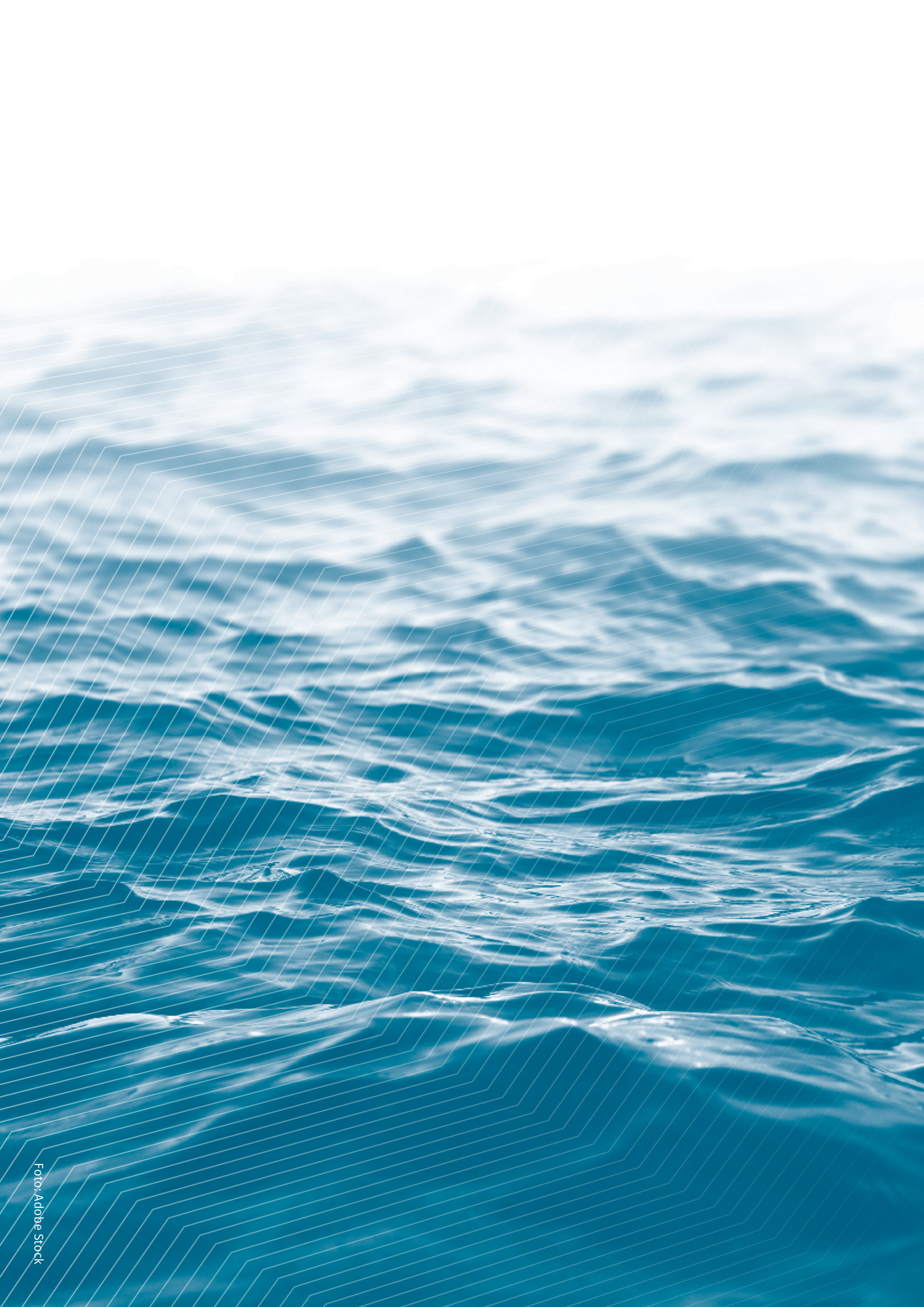
Foto: Catharina Molland Dale / Forsvaret



Foto: Utkilen

Innhold

Forord	7
Sammendrag	8
Flåten i tall	10
Rederiforbundets medlemsflåte	14
Konjunkturbildet 2025	16
Mot en ny verdensorden	20
Verdien av maritim næring	30
Maritim kompetanse	34
På vei mot lav- og nullutslipp	40
Datagrunnlag og metode	46



Forord



Verden er på kort tid blitt et langt mer turbulent og uforutsigbart sted enn vi kunne forestilt oss ved inngangen av året. Internasjonale spilleregler er i endring, og normer for samarbeid og handel er under press. Skipsfarten er en av de viktigste drivkreftene for global handel og økonomisk vekst. Rederiene spiller en avgjørende rolle i verdiskaping, sikring av forsyningskjeder og arbeidsplasser. Fra de store internasjonale havnene til mindre kystsamfunn bidrar skipsfarten til økonomisk vekst og stabilitet, innovasjon og sysselsetting.

Norske rederier preges i økende grad av geopolitiske spenninger som har direkte og indirekte innvirkning på handel og skipsfart. Konflikter i strategiske farvann, handelsrestriksjoner og usikkerhet knyttet til diplomatiske relasjoner skaper en situasjon som krever konstant overvåkning og tilpasning. Rederier må navigere i en verden der sjøruter påvirkes av sikkerhetstrusler, sanksjoner og endrede

handelsrelasjoner. I tillegg står næringen overfor økende og stadig mer komplekse krav til klima og bærekraft, digitalisering og innovasjon, noe som vil forme fremtidens rederivirksomhet. Det vil kreve at næringen fortsetter å rekruttere de kloke hodene som kan bidra til å finne morgendagens løsninger.

I denne konjunkturrapporten presenterer vi en analyse av økonomiske utsikter og regulatoriske endringer som påvirker skipsfarten. Vi belyser de viktigste temaene som påvirker medlemmene våre, samt hvordan rederier navigerer i et stadig mer sammensatt omgivelsesbilde.

Sammendrag

Konjunkturbildet 2025

Aktiviteten i internasjonal skipsfart henger tett sammen med utviklingen i verdensøkonomien. Det internasjonale pengefondet (IMF) anslår en vekst i verdensøkonomien på 3,3 prosent i både 2025 og i 2026. Anslagene for verdenshandelen er noe nedjustert fra foregående år, som følge av globale handelsforstyrrelser i form av geopolitisk uro og konflikt. De seneste årene har imidlertid vært preget av et høyt aktivitetsnivå i næringen og høye rater på tvers av segmentene i Norges Rederiforbunds medlemsflåte. Etterspørselen etter skip og skipstransporttjenester har vært høyere enn tilbudssiden, noe som har ført til lave opplagstall og vekst i ordrebøkene. Økt etterspørsel etter olje og gass, og aktivitet innenfor offshoresegmentet har vært sterke drivere for veksten i omsetning og lønnsomhet i medlemsflåten. I roro-segmentet har det også vært økt aktivitet på grunn av høyere etterspørsel for bilfrakt globalt. I årets konjunkturbilde ser vi at veksten avtar noe og i større grad stabiliseres i 2024 og mot 2025. Totalt økte omsetningen med fem prosent i 2024, og er ventet å øke med seks prosent i 2025.

Mot en ny verdensorden

Norske rederier navigerer i en stadig mer delt og uforutsigbar verden, påvirket av proteksjonisme, internasjonale spenninger, og sanksjoner.

Alliansene og de internasjonale spillereglene skipsfarten har tatt for gitt er i ferd med å endres. Økte spenninger mellom USA og Kina bekymrer norske rederier, da mange av dem er avhengige av disse markedene for sin virksomhet. Rivalisering kan påvirke etterspørselen etter varer og skipsfartstjenester. Sanksjoner mot Russland har ført til fremveksten av skyggeflåten, som undergraver det internasjonale lovsystemet og utgjør en sikkerhetsrisiko.

Utviklingen på det geopolitiske feltet krever at Norge styrker sin evne til å fremme og forsvare egne interesser, samt opprettholder internasjonale regelverk og samarbeid, spesielt med EU. EØS-avtalen er Norges viktigste handelsavtale, som sikrer like konkurransevilkår og tilgang til det indre markedet, noe som er avgjørende for norsk maritim næring.

Maritim sikkerhet og beredskap

Den norskkontrollerte utenriksflåten er en viktig beredskapsressurs for Norge og allierte, og det er viktig å videreutvikle samarbeidet rundt maritim sikkerhet og beredskap for å møte sikkerhetspolitiske utfordringer. I tillegg til å navigere et geopolitisk bilde i endring påvirkes skipsfarten av en rekke trusler som cybertrusler, væpnet konflikt, terrorisme og piratvirksomhet.

Verdien av maritim næring

I 2024 sysselsatte norsk maritim næring nærmere 90 000 mennesker og skapte verdier for 219 milliarder kroner. Næringen er Norges nest største eksportnæring, hvor rederiene står for en betydelig andel av den totale eksporten. Norge har videre verdens femte største flåte, målt i verdi. For å opprettholde en konkurransedyktig maritim næring, hvor rederier ser det som attraktivt å registrere skip og drive virksomhet fra Norge, må rammebetingelsene være stabile, forutsigbare og konkurransedyktige. Dette inkluderer en konkurransedyktig rederiskatteordning og et attraktivt skipsregister.

Kompetanse

Norsk maritim kompetanse er essensiell for den norske maritime næringen. Grønn omstilling og digitalisering krever kontinuerlig oppdatert kompetanse, og stiller krav til etter- og videreutdanning. Operasjonell erfaring fra sjø er mest etterspurt, sammen med digital kompetanse, og tap av denne kompetansen vil svekke den norske maritime klyngen. Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk er avgjørende for å opprettholde norsk maritim kompetanse og konkurransekraft.

Klima og miljø

Norske rederier står overfor en betydelig omstilling mot lav- og nullutslipp som krever nye teknologier, drivstoff og løsninger. Troen på klimamålene har de senere årene falt. En økende andel har mistet troen på at klimamålene vil nås i 2030. Videre har usikkerheten knyttet til klimamålene i 2050 også økt. Dette gjenspeiles blant annet i hvilke typer drivstoff og energibærere rederiene anser som aktuelle. I 2025 har biofuel og LNG blitt rangert som det mest aktuelle, noe som viser en dreining mot lavutslipps- og overgang drivstoff, og at skiftet til nullutslippsdrivstoff nå vurderes som noe lenger frem i tid.

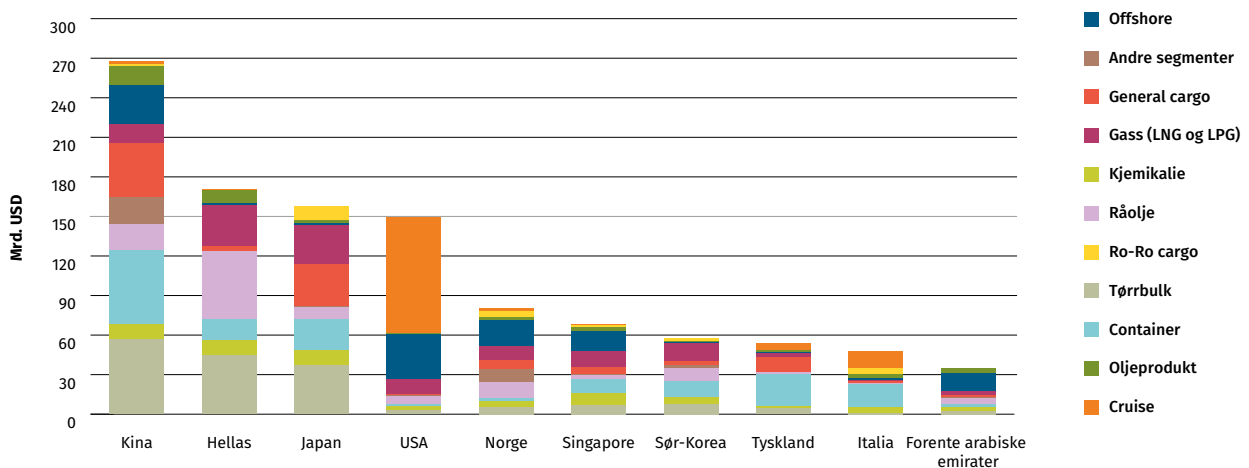
Videre anses manglende infrastruktur, høye priser og investeringskostnader, samt tilgjengelighet og teknologi, som store barrierer for bruk av alternative drivstoff. På den andre siden har ni av ti av Rederiforbundets medlemmer investert i løsninger som reduserer energiforbruk og klimagassutslipp, som batteri- og hybridsystemer, vindassisterte fremdriftssystemer og landstrøm. For å investere ytterligere må barrierer som betalingsvilje i markedet og usikkerhet knyttet til teknologivalg adresseres.

Flåten i tall

Norge er femte størst blant verdens skipsfartsnasjoner målt i verdi. Verdien på den samlede verdensflåten ved inngangen til 2025 er beregnet til i overkant av 1 500 milliarder dollar. De ti største skipsfartsnasjonene innehar 70 prosent av denne verdien. Norge ligger på en femteplass blant nasjonene. Kina, Hellas, Japan og USA er de fire

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

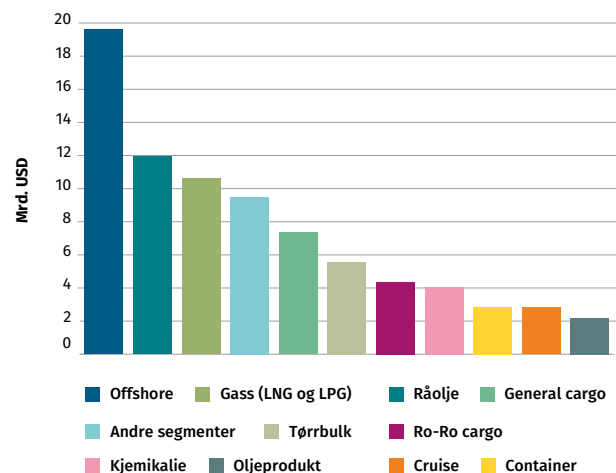
Verdens ti største skipsfartsnasjoner rangert etter flåteverdi 2025. Mrd. USD



I den norske skipsflåten er det offshoresegmentet som har høyest verdi. Samlet verdi for Norge er beregnet til 81 milliarder USD.

Skipsbyggingsindustrien er fortsatt preget av høye priser grunnet inflasjon og fulle ordrebøker ved verft i Asia. I løpet av 2024 er det en betydelig vekst i etterspørselen etter containerskip og andre varetransporterende fartøy. Siden høsten 2023 har likevel rater tilknyttet LNG- og råoljefartøy bidratt til å bremse veksten. I løpet av 2024 har gassratene (liquified natural gas) opplevd en markant nedgang, til et historisk lavt nivå. Dette skyldes blant annet høy byggetakt, hvor fraktekapasiteten øker vesentlig raskere enn tilbudet av gass. Verdien av verdensflåten preges også av fall i verdien av råoljesegmentet, som opplevde en nedgang på 20 prosent i løpet av 2024. Fallet skyldes blant annet redusert etterspørsel etter råolje fra Kina.

Markedsverdien av den norske skipsflåten fordelt på segmenter 2025



Kilde grafer: Menon Economics

Den norskkontrollerte utenriksflåten

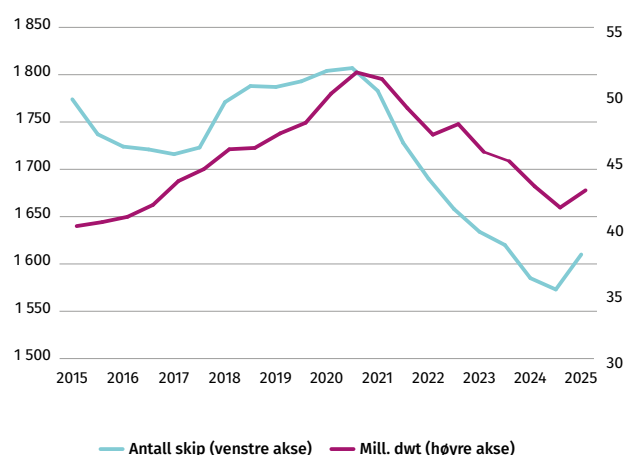
Den norskkontrollerte utenriksflåten har gjennom 2024 hatt en vekst i antall skip, og en nedgang i tonnasje. Rederiene har solgt over 100 skip, mens tilgangen viser at nær 120 skip er kjøpt eller levert som nybygg. Det har vært tilgang av en rekke mindre offshorefartøy, mens det har blitt solgt en del større tonnasje i tank- og tørrlastsegmentene. 2024 er første år siden 2019, og før pandemien, at flåten har hatt positiv nettotilgang i antall fartøy. Per januar 2025 teller flåten totalt 1 610 skip med en samlet tonnasje på 42,7 millioner dødvekttonn. På samme tid i fjor besto flåten av 1 585 skip på 43 millioner dødvekttonn.

Viktigheten av et attraktivt norsk flagg

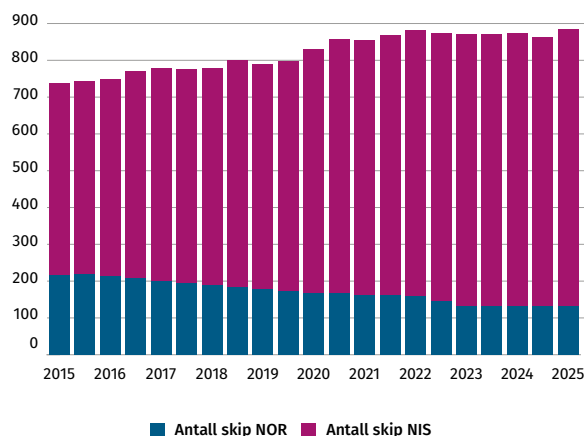
Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) teller 752 skip per 1. januar 2025. Dette er en liten økning sammenlignet med samme måling i fjor. Nivået i Norsk ordinært register (NOR) er uforandret i antall skip fra et år siden. Det norske flagget er attraktivt for rederiene i utenriksflåten, og har hatt en god vekst de siste år. Rederier ser på det norske flagget som et kvalitetsstempel og vil gjerne seile med norsk flagg på sine fartøy. Det er derfor viktig at gode rammevilkår opprettholdes.

Sammensetningen av den norskkontrollerte utenriksflåten viser at tørrlastsegmentet er det største segmentet målt i antall skip. Roro bilskip utgjør en stor andel av dette segmentet. Offshore servicesegmentet er nest størst, og deretter følger kjemikalietanksegmentet.

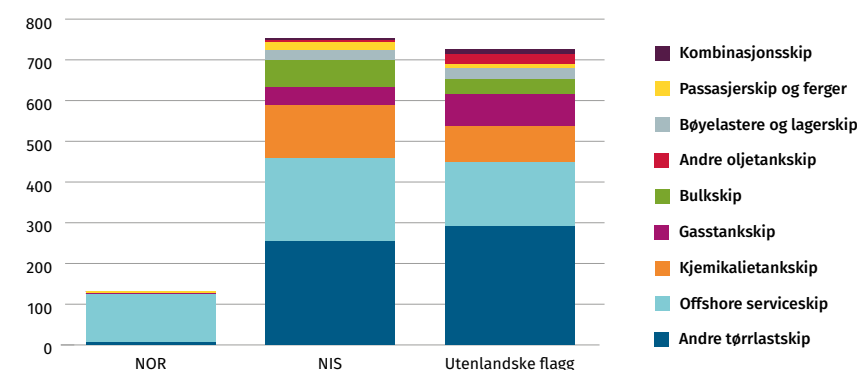
Den norskkontrollerte utenriksflåten – 2015–2025



Den norskkontrollerte utenriksflåten – skip i NIS og NOR – utvikling 2015–2025



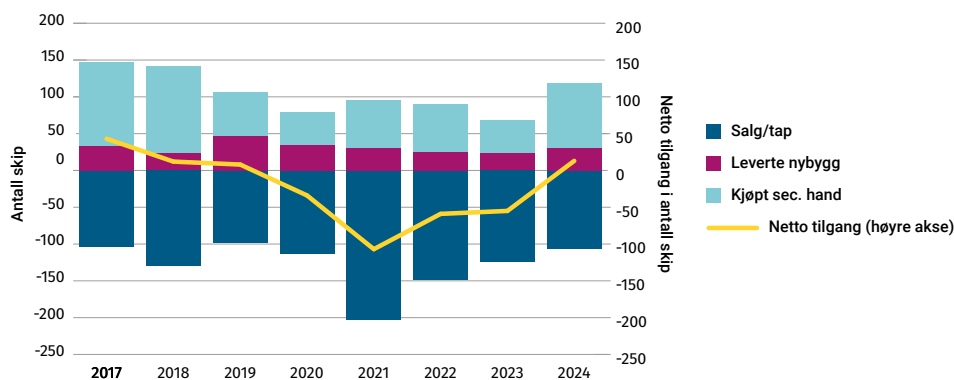
Den norskkontrollerte utenriksflåten – antall skip fordelt på flagg og skipstyper per 1. januar 2025



Kilde grafer: Norges Rederiforbund

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

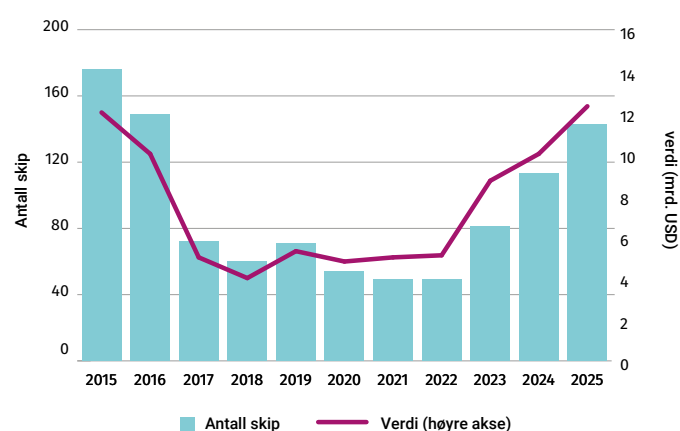
Tilgang og avgang i antall skip for norskkontrollert utenriksflåte – utvikling 2017–2024



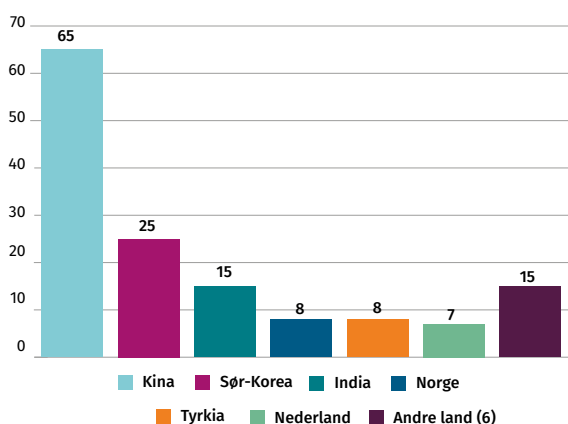
God vekst i den norskkontrollerte ordreboken

Utenriksrederienes ordrebok består nå av 143 skip. Dette er en økning på nær 25 prosent fra samme tid i fjor. Verdien på ordreboken er 140 milliarder kroner eller 12 milliarder US dollar. Kina og Sør-Korea er landene det bygges mest i, og det er også her de største investeringene ligger. Det bygges åtte skip i Norge, alle offshore- og havvindrelaterte. Rundt halvparten av fartøyene i ordreboken er tørrlastskip, hvor en stor andel er roro bilskip, men også en stor andel tonnasje som skal inn i short sea-segmentet. Det er også 26 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 2028.

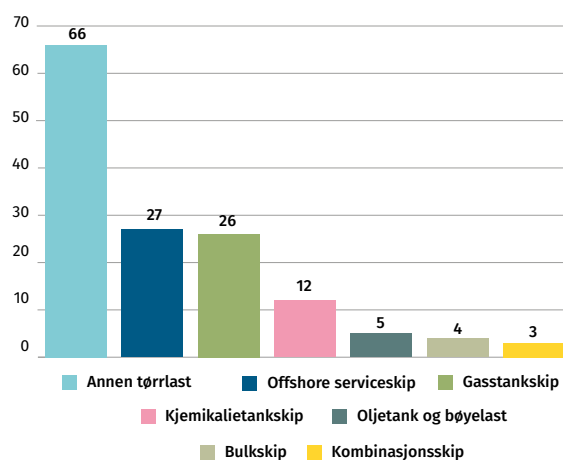
Norske utenriksrederiers ordrebok – utvikling siste ti år



Norske utenriksrederiers ordrebok 1. januar 2025 Fordelt på byggeland



Norske utenriksrederiers ordrebok 1. januar 2025 Fordelt på typer



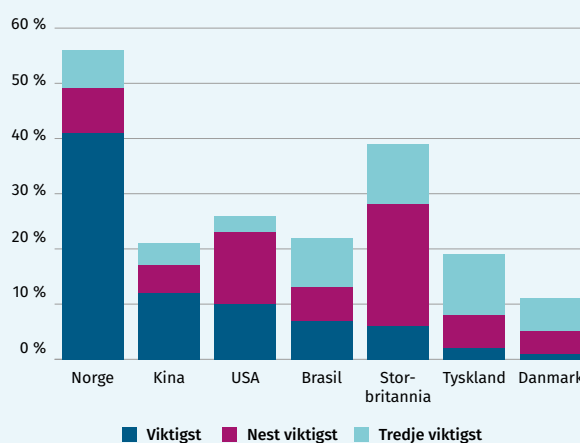
Kilde grafer: Norges Rederiforbund

Land som er av særlig interesse for rederienes utvikling fremover

I medlemsundersøkelsen blir selskapene bedt om å identifisere viktige land for utviklingen fremover. Ser vi på alle rederisegmentene under ett og isolerer alle «viktigste land av særlig interesse», svarer 41 prosent at Norge er viktigste land. Kina og USA følger deretter med henholdsvis tolv og ti prosent. Det er syv prosent som svarer Brasil og fem prosent som rangerer Storbritannia som viktigste land.

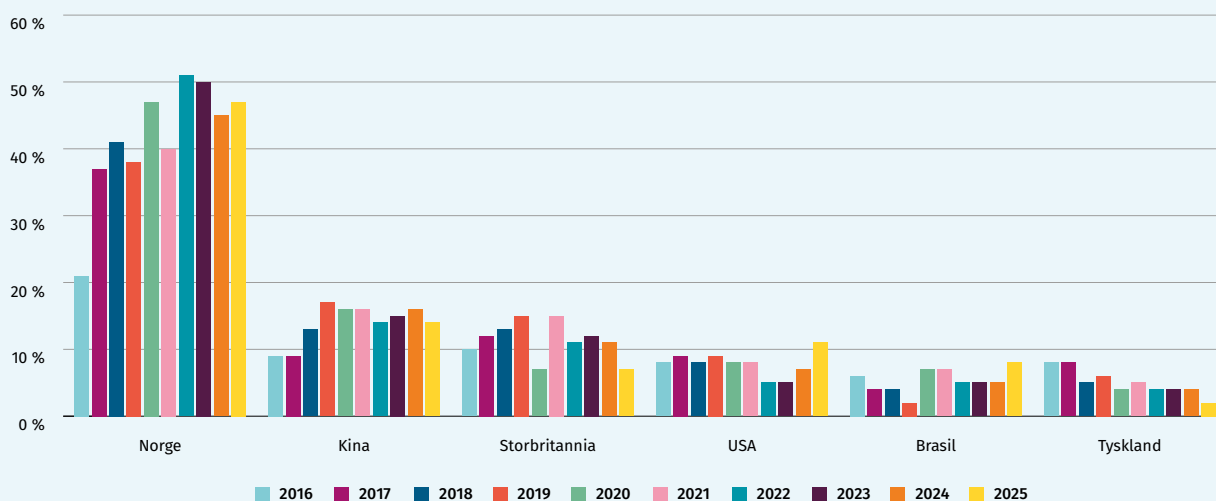
Om vi sammenstiller «viktigste land av særlig interesse» de siste ti år, er det tydelig at Norge hele veien har blitt oppgitt som viktigste land, med Kina, Storbritannia, USA, Brasil og Tyskland på plassene etter.

Rederienes viktigste land 2025



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Rederienes viktigste land/marked – siste ti år



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Rederiforbundets medlemsflåte

Foto: Alexander Haugvaldstad/Simon Møkster Shipping



Offshore service- og riggselskaper

Den norske offshoreflåten har et høyt innslag av fartøy for transport av forsyninger og utstyr til og fra offshoreinstallasjoner. En stor andel fartøy er tiltenkt undervannsarbeid. 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. Nordsjøen, og særlig norsk sokkel, er det viktigste markedet for norsk offshorenæring, og er en svært viktig arena for å sikre grunnlaget for internasjonal konkurransekraft for offshoresekskapene. I tillegg er tilstedeværelsen høy på andre lands sokler. Rederiforbundets medlemmer kontrollerer 50 flyttbare offshoreinnretninger, og en stor offshoreflåte bestående av 450 fartøy.



Foto: Utkilen

Short sea

Rederier i short sea-segmentet, også kalt nærskipsfart, transporterer alle typer gods og passasjerer. Disse opererer mellom norske og europeiske havner, 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 240 skip. Rederier i dette segmentet posisjonerer seg for det grønne skiftet, og har flere nye skip i bestilling.

Clipper Eris, verdens første fartøy med karbonfangst og -lagring om bord.
Foto: Solvang ASA



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 nær 700 skip som anløper havner over hele verden på daglig basis. Selskapene har en rekke kontorer utenlands og norske rederier har med dette en sterk tilstedeværelse på alle kontinenter.

Konjunkturbildet 2025

Verdensøkonomien

Aktiviteten i internasjonal skipsfart henger tett sammen med utviklingen i verdensøkonomien. Det internasjonale pengefondet (IMF) anslår at verdensøkonomien vil vokse med 3,3 prosent i både 2025 og i 2026. En stor andel av veksten er ventet å skje i fremvoksende økonomier, særlig i Asia, hvor både India og Kina driver mye av veksten. Global inflasjon estimeres av IMF til å synke til 4,4 prosent i 2025 og 3,5 prosent i 2026. Jevnt over er den økonomiske veksten for 2024 noe lavere enn forventet grunnet lavere aktivitet i flere store økonomier som Kina, India og Tyskland. Den økonomiske aktiviteten i USA ble i 2024 noe høyere enn forventet grunnet høyt konsum.

Anslagene for verdenshandelen er noe nedjustert fra foregående år. Globale handelsforstyrrelser fortsetter i form av geopolitisk uro og konflikt, og preger investeringer og utvikling i bedrifter avhengige av handelsstrømmer.¹ Handel og global skipsfart er tett knyttet sammen, og økte handelsrestriksjoner og internasjonal uro påvirker skipsfarten.

Sjøtransporten økte i 2024 med anslagsvis to prosent, som er å forvente opp mot økonomisk aktivitet og etterspørsel etter varer. Veksten skyldes økt etterspørsel globalt etter jernmalm, kull, korn, olje og containerverer.²

Overordnet utvikling

De seneste årene har vært preget av et høyt aktivitetsnivå i næringen og høye rater på tvers av segmentene i medlemsflåten. Etterspørselen etter skip og skipstransporttjenester har vært høyere enn tilbudssiden, noe som har ført til lave opplagstall og vekst i ordrebøkene. Økt etterspørsel etter olje og gass, og høy aktivitet innenfor offshoresegmentet har vært sterke drivere for veksten i omsetning i rederiene. I roro segmentet har det også vært økt aktivitet knyttet til høyere etterspørsel for bilfrakt globalt.

Årets konjunkturbilde viser at veksten avtar noe og i større grad stabiliseres i 2024 og mot 2025. Tallene i konjunkturbildet og påfølgende kapitler er basert på årets spørreundersøkelse til Norges Rederiforbunds medlemmer, med mindre annet er presisert. Totalt svarte 88 rederier på undersøkelsen. Disse representerer nær 1 200 skip og rigger av en total på rundt 1 400 skip og rigger.

¹ IMF, World Economic Outlook. Januar 2025. <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2025/01/17/world-economic-outlook-update-january-2025>

² UNCTAD (2024). 2024 Review of maritime transport.

Omsetningstall

I 2024 økte omsetningen til Rederiforbundets medlemmer med totalt fem prosent, til et nivå på 339 milliarder norske kroner. Dette er noe lavere enn fjorårets vekstforventninger og en mer moderat vekst enn de siste årene. Omsetningstallene er fremdeles på et høyt nivå, men veksten ser ut til å stabiliseres. Det estimeres at veksten for 2025 vil bli seks prosent samlet.

Deep sea-flåten er det største segmentet målt i omsetning, som vist under. I 2024 var det totale omsetningstallet for deep sea-flåten på drøyt 161 milliarder kroner. Dette er en nedgang fra 166 milliarder i 2023. Etter rekordårene 2022 og 2023 er det imidlertid naturlig å se en mer moderat vekst. Prognosene for 2025 viser en vekst på tre prosent i deep sea.

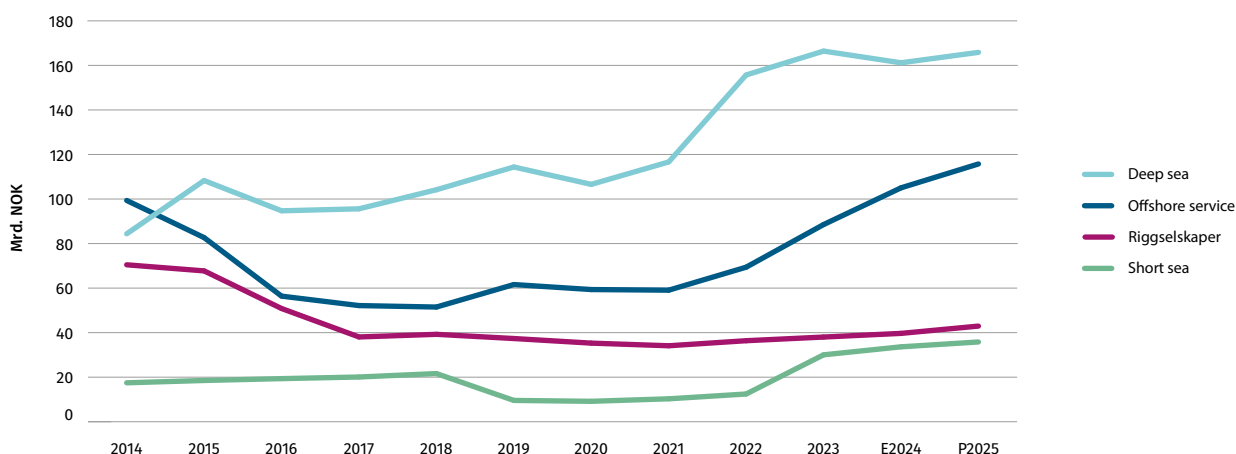
Offshore service-segmentet har hatt et sterkt år i 2024 med en omsetningsvekst på 19 prosent, opp fra forventningen om 11 prosent

fra fjorårets rapport. For første gang siden 2014, er offshoresegmentet i 2024 på et høyere nivå enn før oljekrisen med en omsetning på 105 milliarder kroner. Aktivitetsnivået i segmentet drives av fortsatt økt etterspørsel etter norsk olje og gass, i stor grad drevet av frafall fra russisk energiforsyning til det europeiske markedet. For 2025 forventer segmentet en videre vekst på 10 prosent.

Riggsselskapene har også opplevd en omsetningsvekst i 2024. Fra 2023 har omsetningen steget med fire prosent. Den totale omsetningen til riggselskapene i 2025 var på litt under 40 milliarder kroner. I 2025 er det forventet en vekst på åtte prosent. Short sea-segmentet hadde i 2024 en omsetningsvekst på 12 prosent, opp fra fjorårets forventning om åtte prosent. Totalt ligger omsetningstallet på nesten 36 milliarder kroner. Short sea-segmentet forventer en vekst på seks prosent i 2025.

Omsetningsutvikling 2014–2025

Inkludert estimat 2024 og prognose 2025



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund
Omsetningstallene inkluderer alle medlemsrederiene i Norges Rederiforbund.

Opplagstall

Opplagstallene for norske rederier fortsetter å være lave, mye grunnet høyt aktivitetsnivå i næringen. Siden pandemien har antall skip og rigger i opplag sunket jevnt. Per 1. januar 2025 var det fem offshorefartøy og fem rigger i opplag. Forventningen for utgangen av året er at antallet skal ytterligere ned til åtte, fordelt på fire offshorefartøy, tre rigger og ett short sea-fartøy.

Det høye aktivitetsnivået påvirker opplagstallene, men også takten for resirkulering av skip. Ved høy aktivitet og stor etterspørsel lønner det seg å ha tonnasje i drift lenger. Ikke overraskende er resirkuleringstallene svært lave for 2025.

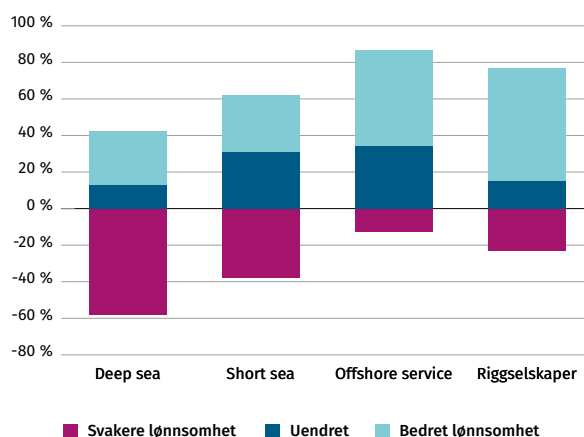
Lønnsomhet

Forventninger til lønnsomhet varierer mellom segmentene. Totalt sett forventer drøyt 40 prosent en bedre lønnsomhet i 2025 sammenlignet med i 2024. Dette er noe lavere enn fjoråret, hvor 56 prosent av rederiene forventet bedret lønnsomhet. Det er i offshore service- og riggsegmentet at optimismen er høyest. Over halvparten forventer bedre lønnsomhet i 2025 i begge segmenter. Økt aktivitet på sokkelen, og forventninger om et fortsatt høyt aktivitetsnivå i 2025 ligger til grunn.

I deep sea-segmentet forventer nesten seks av ti svakere lønnsomhet i 2025, en nedgang fra 2024, hvor fire av ti forventet lavere lønnsomhet. Deep sea-segmentet har siden 2021 hatt noen uvanlig sterke år, med høy lønnsomhet. Det er derfor ikke

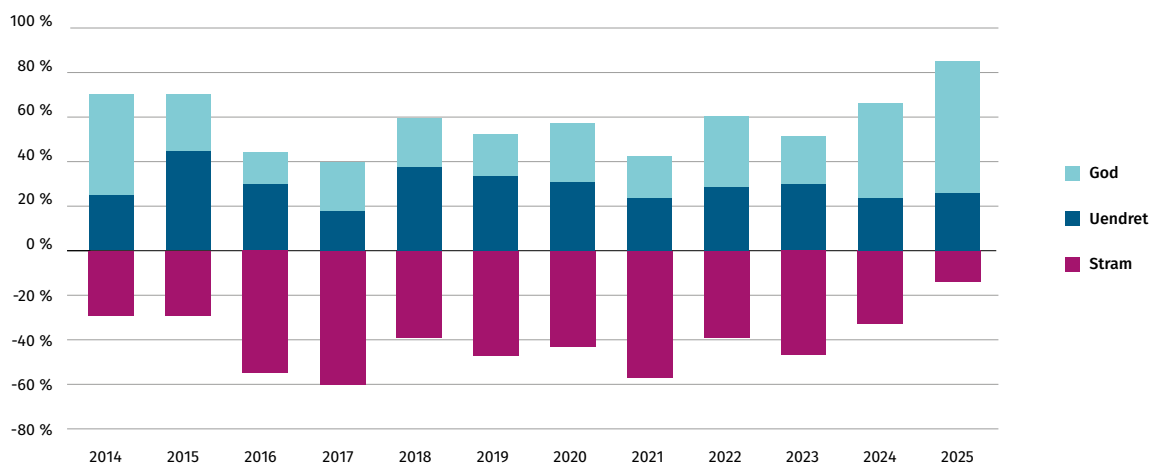
overraskende at en høyere andel forventer at lønnsomheten det neste året vil være noe lavere enn de foregående. Det samme kommer til syne i short sea-segmentet. Innenfor short sea forventer om lag en tredjedel bedre lønnsomhet og en tredjedel forventer uendret lønnsomhet. 38 prosent oppgir at de forventer svakere lønnsomhet i 2025, sammenlignet med 2024. Forventningen om lavere lønnsomhet kan knyttes opp til en stabilisering i markedet.

Rederienes forventninger til utviklingen i driftsresultat i 2025 sammenlignet med 2024



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund. N=88

Rederienes opplevde kapitaltilgang i perioden 2014 til 2025



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund. N=81

Kapitaltilgang

I 2025 opplever samtlige segmenter en styrking av kapitaltilgang. Totalt sett opplever 60 prosent at kapitaltilgangen er god. Dette er det høyeste nivået de siste ti årene, som vist i figuren over. Dette kan ha sammenheng med høy aktivitet og lønnsomhet, noe som gjør det mer attraktivt å investere i næringen for banker og investorer.

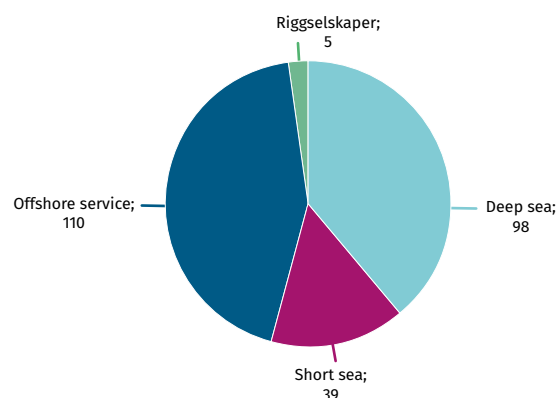
I likhet med fjorårets resultater, er det fremdeles offshore service og riggselskapene som oppgir en krevende kapitaltilgang. På den andre siden oppgir halvparten i dette segmentet at kapitaltilgangen er god, noe som er en forbedring fra fjoråret. Dette gjenspeiles i forbedret lønnsomhet i 2024 og en forventning om høyere lønnsomhet i 2025. For transportsegmentene deep sea og short sea rapporteres det om god kapitaltilgang. Åtte av ti innen deep sea og syv av ti innen short sea oppgir god kapitaltilgang. Dette er en ytterligere forbedring fra i fjor, som også vises i de høye kontraheringstallene.

Kontrahering

Norske rederier vurderer å kontrahere 252 skip og rigger de kommende fem årene, opp fra fjorårets anslag på totalt 191 skip og rigger. Det er særlig innenfor offshore service at økningen har vært stor, fra fjorårets anslag på 75 fartøy, opp til årets anslag på 110 fartøy som vist i grafen under. I fjor var 44 av skipene tiltenkt operasjoner innenfor havvind,

og i år oppgis tallet å være 52 skip. Innenfor short sea-segmentet har også anslaget på hvor mange skip gruppen vurderer å kontrahere de kommende fem årene økt. I fjor anslo short sea at de ville kontrahere 18 skip, i år vurderes det 39 skip for de neste fem årene.

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



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund. N=56

Jevnt over viser årets konjunktur bilde at næringen i 2024 har hatt et år med høy aktivitet. Etterspørselen etter varer og tjenester fortsetter å øke, og det gjenspeiles i rederienes lønnsomhet, opplagstall og kontraheringsplaner.

Mot en ny verdensorden

Norske rederier manøvrerer i en verden som i stadig større grad deles langs sikkerhetspolitiske linjer samtidig som den internasjonale verdensordenen er under press. Alliansene og de internasjonale spillereglene skipsfarten har tatt for gitt er i ferd med å endres. Frihandel og reduksjon av handelsbarrierer har vært avgjørende for verdens økonomiske vekst i mange tiår. Trumps tollkrigs-erklæring, og motreaksjoner, forstyrrer denne utviklingen og skaper uforutsigbarhet. Forholdet mellom Norge og Europa, samspillet mellom USA og Kina, krigen i Ukraina, en voksende skyggeflåte og generelt økende sikkerhetspolitiske spenninger har stor påvirkning på rederinæringen.

Mer proteksjonisme og mer uforutsigbarhet fordrer at Norge styrker sin evne til å fremme og forsvare egne interesser og verdier. Den regelbaserte rettsordenen og de folkerettslige prinsippene må

forsvares. Internasjonalt samarbeid er viktigere enn noen gang for å opprettholde og utvikle internasjonale regelverk og reguleringer, blant annet i FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO). Samtidig utfordres internasjonalt samarbeid, og kan på kort sikt svekkes.

Med dette som bakteppe blir samarbeidet og tilknytningen til EU avgjørende i tiden fremover. EØS-avtalen er i dag Norges viktigste handelsavtale, og av stor betydning for norsk maritim industri. Den sikrer norske rederier like konkurransevilkår og tilgang til det indre markedet. Samarbeidet med EU strekker seg samtidig lenger enn EØS, og er også viktig for skipsfarten på områder som grønn omstilling, økonomisk sikkerhet samt utenriks- og sikkerhetspolitikk.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER NORSKE MYNDIGHETER TIL Å:

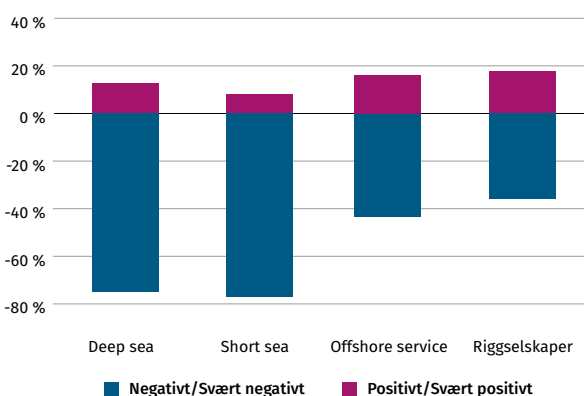
- Føre en fornyet og mer ambisiøs europapolitikk som styrker Norges tilknytning til EU.
- Styrke forvaltningen av Norges aller viktigste frihandelsavtale, EØS-avtalen, ved å redusere etterslepet av EØS-regelverk.
- Styrke dialogen med næringslivet i utforming og innføring av sanksjonsregelverk.
- Sikre norsk næringslivs konkurranseposisjon i utenlandske markeder i lys av varslet handelskrig.
- Unngå særnasjonale krav og regler og sikre markedsadgang i de viktigste markedene i samsvar med folkerettslige prinsipper og på best mulige konkurransevilkår.

De internasjonale spillereglene for handel er i endring

Globaliseringen og frihandel har tjent verdenssamfunnet og skipsfartsnæringen godt. Konsekvensene av økte tollbarrierer og mer proteksjonisme er større uforutsigbarhet for internasjonal handel. For skipsfartsnæringen, som betjener verdenshandelen, er dette svært uheldig.

Det er for tidlig å anslå hva de praktiske konsekvensene av denne utviklingen vil bli. Skipsfarten er en syklisk næring og svært tilpasningsdyktig. Likevel rapporterer nærmere 60 prosent av rederiene i årets medlemsundersøkelse at de blir påvirket negativt av proteksjonisme. Den negative effekten gjør seg særlig gjeldende for deep sea-rederiene og short sea-rederiene som begge er svært eksponert i utenlandske markeder, som vist i figuren under.

Hvordan rederisegmentene påvirkes av proteksjonisme



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund. N=85

Rederiforbundets medlemmer representerer en stor bredde av skipsfartstjenester. Det betyr at handelsreducerende tiltak kan ha forskjellige konsekvenser og forstyrre verdikjedene for rederiene. Marked, handelsruter, segment og forretningsmodell, er bare noen av parameterne som kan påvirke næringen. Handelsreducerende tiltak kan også redusere etterspørselen etter skipsfartstjenester, men det kan også føre til økt etterspørsel etter nasjonale og regionale logistikkjenester. Dette er trolig noe av bakgrunnen til at noen av medlemmene har rapportert i årets medlemsundersøkelse at proteksjonisme ikke nødvendigvis kun har negative konsekvenser.

Samarbeidet mellom Norge og Europa må styrkes

Europa er et av Rederiforbundets medlemmers viktigste markeder, og EØS-avtalen er deres viktigste handelsavtale. Et flertall av medlemmene anser EØS-avtalen som viktig for sin virksomhet. Samtidig er norsk skipsfart en sentral bidragsyter til europeisk konkurransedyktighet, samfunnsberedskap og forsyningsikkerhet. Den norske flåten er den nest største europeiske flåten etter den greske (målt i markedsverdi). Norsk skipsfart er også tredje største leverandør av maritim transport til EU, etter USA og UK. Ikke minst er den norske flåten kritisk for europeisk energisikkerhet, som en ledende aktør i utvinning av olje, gass og kraft fra havvind i Europa.



Ankomst New York. Foto: Jimmy Fernandez/Odfjell SE

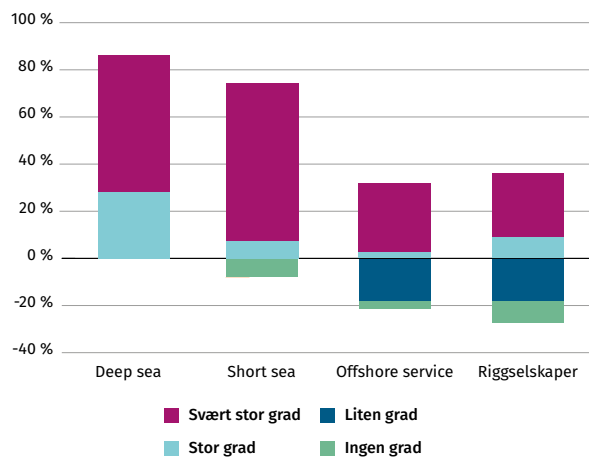
EØS-utredningen som ble lagt frem i april 2024 viste at Norge har tjent godt på EØS-avtalen, men at avtalen svekkes av sen innføring av regelverk i Norge. Utredningen påpekte også at EØS-avtalen i økende grad er utilstrekkelig for norske interesser på områdene den ikke omfatter. Siden utredningen ble lagt frem har utviklingen i internasjonal politikk kun styrket utvalgets konklusjoner.

I dagens geopolitiske rivalisering har næringsliv og handel blitt både et mål og et virkemiddel for maktutøvelse mellom stormaktene, også fra EUs side. Norsk skipsfarts eksponering mot dette verdensbildet begynner i Europas indre marked. Ikke minst er Norge del av et verdibasert fellesskap med ankerfeste i EU. Derfor er det nødvendig å styrke norsk europapolitikk, og fornye debatten om muligheter og sårbarheter i Norges tilknytning til det europeiske kontinentet.

Rivaliseringen mellom USA og Kina bekymrer

Kina har opplevd en sterk økonomisk vekst de siste tiårene og er nå den nest største økonomien i verden, etter USA. Verdensøkonomien har blitt avhengig av den rimelige produksjonen i Kina, og landet omtales ofte som «verdens fabrikk». De senere årene har imidlertid USA strammet inn overfor Kina, og det har vært en økt rivalisering mellom de to stormaktene. Dette inkluderer blant annet den tilspissede relasjonen mellom USA og Kina når det gjelder spørsmålet om Taiwans uavhengighet, samt den pågående tollkrigen mellom USA og Kina.

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



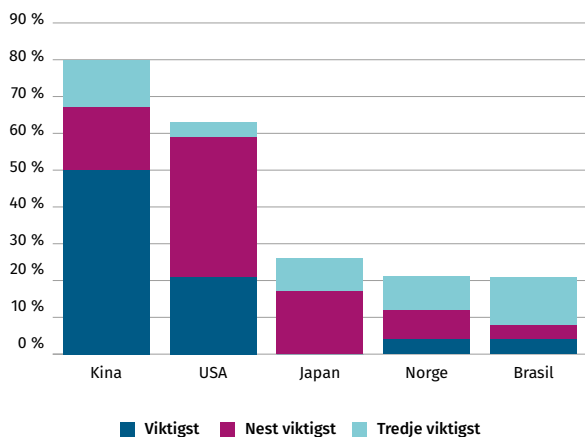
Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund. N=85

Årets medlemsundersøkelse viser at rederiene, og da særlig deep sea- og short sea-rederiene, i stor grad blir påvirket av økte spenninger mellom USA og Kina.

Sannsynligheten for at varer som transporteres inn i og ut fra USA, Kina og Europa er lastet på et norsk kontrollert skip er svært stor. Halvparten av deep sea-rederiene oppgir at Kina er det viktigste markedet, som er ti prosentpoeng lavere enn i fjor. Videre svarer en femtedel at USA er det viktigste markedet, mens nærmere 40 prosent svarer at USA er det nest viktigste markedet.

Viktigste markeder for deep sea-rederiene

Rangering av land av særlig interesse for virksomheten fremover – topp fem land etter vektet andel oppgitte svar

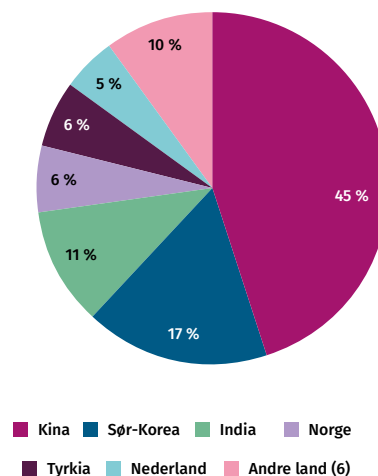


Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund. N=87

Økt grad av rivalisering mellom USA og Kina gir grunn til bekymring og kan ha en påvirkning på norske rederiers aktivitet i disse to landene. Hver time fra morgen til kveld, året rundt, anløper et norsk kontrollert skip en amerikansk havn. Norsk skipsfart spiller med andre ord en sentral rolle i USAs import og eksport.

Rederiforbundets medlemmers Kina-interesser kan grovt sett deles inn i to hovedområder: levering av skipsfartstjenester innen tradisjonell skipsfart (import og eksport), og kontrahering av skip. Som vist i figuren under er nesten halvparten av norske utenriksrederiers ordrebøker ved kinesiske verft.

Norske utenriksrederiers ordrebok målt i antall skip per 1. januar 2025, fordelt på byggeland



Kilde: Norges Rederiforbund

Skipsfarten er en svært syklisk sektor som påvirkes umiddelbart av verdens økonomiske vekst og svingninger. Tiltak eller restriksjoner på skipsbygging vil kunne få store konsekvenser ved at det kan vanskeliggjøre bygging eller å hente ut skip som er påbegynt eller ferdigstilt. Økt rivalisering vil derfor ramme norske skipsfartsinteresser bredt siden næringen både avhenger av kinesisk skipsbygging og henter en svært stor andel av sin omsetning fra utenlandske markeder. En mulig svekkelse i verdenshandelen vil kunne slå rett inn i både rederienes omsetning og dermed den maritime næringens bidrag til verdiskaping og sysselsetting i Norge.

Sanksjonspolitikken får utilsiktede virkninger

Krigen i Ukraina fortsetter inn i 2025 og Russland utfordrer stadig etablerte prinsipper om staters suverenitet og territoriale integritet. Videre har krigen skapt ringvirkninger og forstyrrelser i handel og verdikjeder. Krigen påvirker internasjonal skipsfart og rederiene i høy grad, gjennom økte kostnader, utfordringer knyttet til leveranser, lavere tilgang på sjøfolk og stengte sjøruter.

Krigen har ført til omfattende europeiske og amerikanske sanksjoner mot Russland. Russland var en av hovedleverandørene av gass til Europa frem til februar 2022. Etter bortfallet av leveransene av russisk gass er Norge i dag største leverandør av naturgass til det europeiske markedet. Pristaket på russisk råolje innført i desember 2022, sammen med øvrige sanksjoner, har ført til at sanksjonsrisikoen ved å anløpe og losse råolje i Russland er så høy at svært mange europeiske rederier ikke ønsker å ta del i disse operasjonene. Dette åpner for at nye aktører har kommet til for å fylle dette markedet, og skyggeflåten har vokst kraftig.

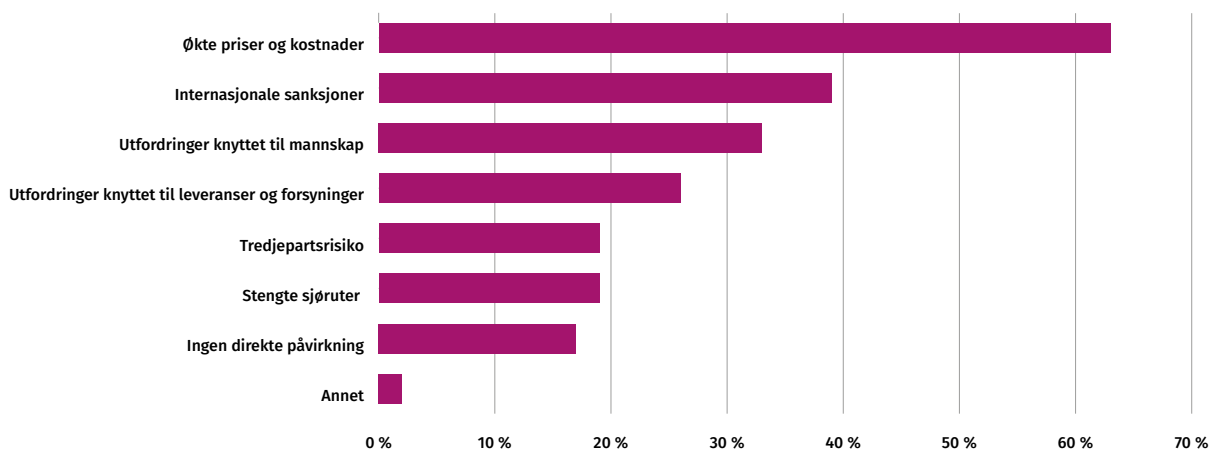
Skyggeflåten er en felles betegnelse på en flåte av skip som transporterer råolje ut av sanksjonerte land. Mange av disse skipene er gamle, og er eid

gjennom selskaper der eierskapet kan virke uklart, og hvor skipene ikke er dekket av konvensjonell forsikring. En god del av skipene i skyggeflåten bytter flaggstat ofte og har flagg som er lavt rangert av blant annet havnekontrollsamrådet Paris MoU. Videre er skipene ofte klasset gjennom classeselskap som står utenfor det internasjonale forbundet for classeselskaper (IACS).

Skyggeflåten bidrar med andre ord til å undergrave det internasjonale lovsystemet som skipsfarten er avhengig av. Det er også bekymringsfullt at skyggeflåten har vært involvert i alvorlige ulykker som innebærer stor risiko for sjøfolks liv og helse, og hendelser som kan føre til miljøkatastrofe for store hav- og kystområder.

Norges Rederiforbund har tatt opp problematikken rundt skyggeflåten med nasjonale og internasjonale myndigheter siden flåtens fremvekst. Bekymringen har økt samtidig som omfanget av flåten gradvis har vokst og har også fått en sikkerhetspolitisk dimensjon. Per februar 2025 er det, ifølge International Group, anslått at skyggeflåten utgjør om lag 20 prosent av tankflåten.

Hvordan krigen i Ukraina påvirker rederiene



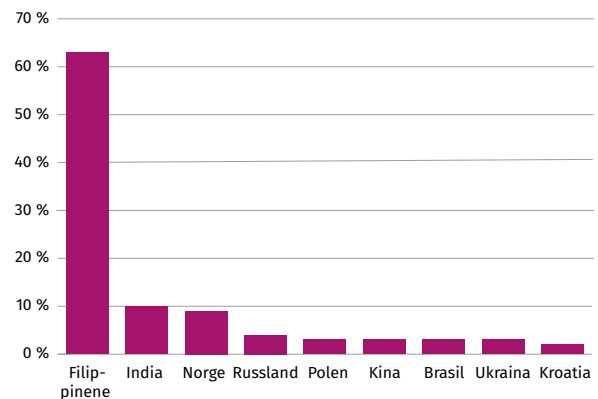
Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund. N=88

Utenlandske sjøfolk i en ny geopolitisk tid

De siste tiårene har rederiene i begrenset grad måttet hensynta geopolitiske forhold når de bemanner sine skip. Rederiene har ulike relasjoner til og praksis rundt hvilke land de rekrutterer fra. Dette bildet endret seg etter at Russland annekterte Krimhalvøya i 2014. Som en følge av konflikten ble det krevende for ukrainske og russiske sjøfolk å være om bord på skip som anløp henholdsvis russiske og ukrainske havner. Den russiske invasjonen av Ukraina i februar 2022 forsterket denne utviklingen. Krigen har ført til et endret sikkerhetspolitisk bilde globalt, også i Norge, som har ført til en diskusjon om nasjonalitet på besetning på norskflaggede skip.

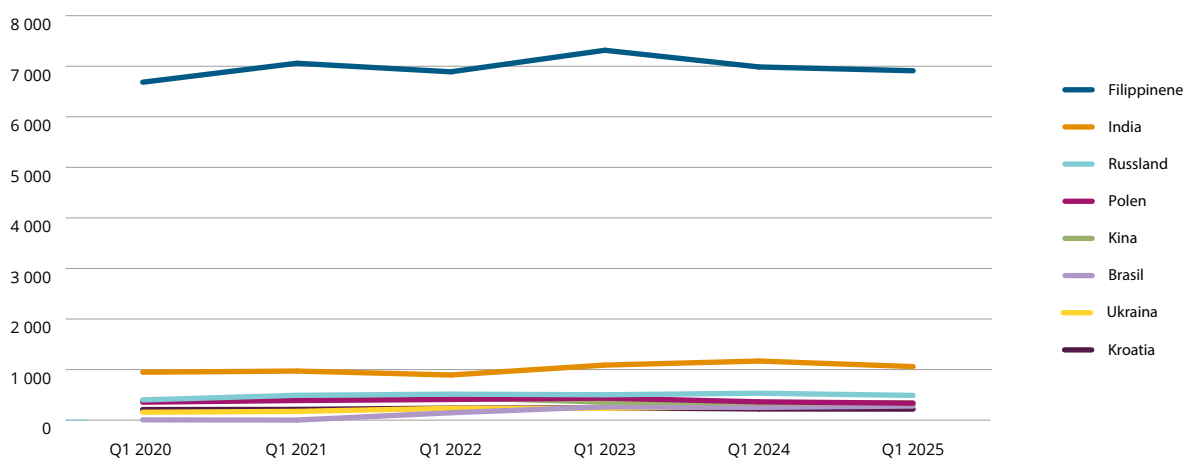
Nasjonaliteten på besetningen om bord på den norskflaggede og den norskkontrollerte flåten har de siste fem årene holdt seg relativt stabilt. I 2025 var det, i henhold til Maritimt Hus' sekretariat, i underkant av 11 000 sjøfolk om bord på skip i NIS. Omkring 90 prosent er utenlandske statsborgere. Norske rederier rekrutterer hovedsakelig fra Filippinene, etterfulgt av India og Norge. Filippinske sjøfolk har stått for omkring to tredjedeler av bemanningen i snitt i femårsperioden 2020–2025.

Antall sjøfolk om bord NIS skip på tariffavtale med Norges Rederiforbund 1. kvartal 2025



NIS-flåten opererer globalt og i konkurranse med andre flaggstater. Muligheten for å bemanne skipene i tråd med internasjonale rammevilkår er en forutsetning for å opprettholde et sterkt norsk flagg.

Utvikling i utenlandske sjøfolk om bord NIS skip på tariffavtale med Norges Rederiforbund fra 2020 til 2025 – største nasjonaliteter



Kilde grafer: Maritimt Hus' sekretariat

Et mer sammensatt trusselbilde

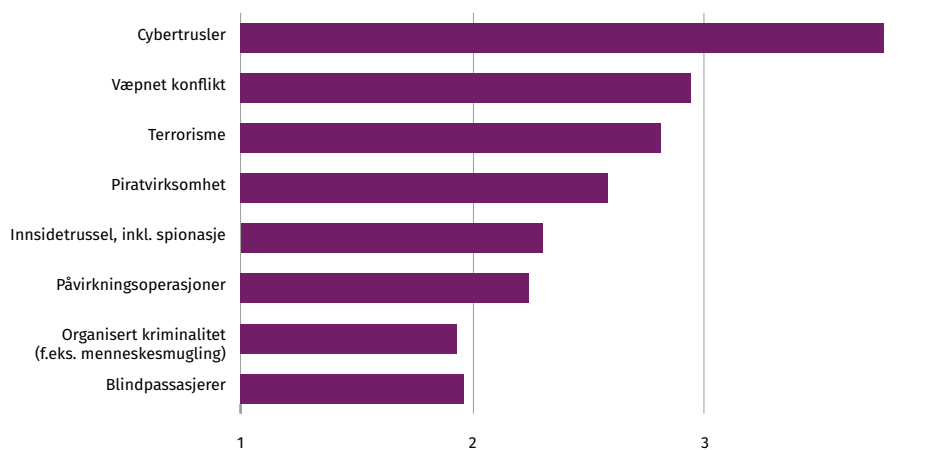
Skipsfarten opererer i et stadig mer sammensatt trusselbilde. Kriger og konflikter på land har betydning for sikkerheten til sjøs. Både i form av direkte angrep på skip, men også indirekte gjennom å påvirke globale forsyningskjeder. I tillegg kan havområder inngå i en større konfliktdynamikk som innebærer begrensninger i navigasjonsfriheten. Økt risiko for krigshandlinger, piratangrep og andre trusler mot skipsfarten gjør maritim sikkerhet og beredskap stadig viktigere.

Konflikten i Midtøsten og angrepene mot den sivile skipsfarten i Rødehavet preger fortsatt den maritime sikkerhetssituasjonen i regionen. Det har også ført til økt pirataktivitet utenfor Somalias kyst. I Svartehavet utgjør krigshandlinger og drivende

sjøminer en trussel mot skip og mannskap, noe som har begrenset muligheten for å operere i disse farvannene. En mer tilspisset sikkerhetspolitisk situasjon som følge av Russlands krig i Ukraina merkes også nær vår egen kyst.

Samtidig er det ikke bare fysiske trusler som piratvirksomhet og væpnede konflikter som påvirker den maritime næringen og skipsfarten. Næringen står overfor et mer sammensatt trusselbilde hvor også spionasje, påvirkningsoperasjoner og cyberangrep er sikkerhetstrusler som i økende grad gjør seg gjeldende og må tas på alvor. Medlemsundersøkelsen for 2025 viser at cybertrusler er den sikkerhetstrusselen som har størst påvirkning på rederienes virksomhet.

Sikkerhetstrusler og påvirkning på rederienes virksomhet. Skala fra 1-5 hvor 1=ingen grad, 5 = svært stor grad



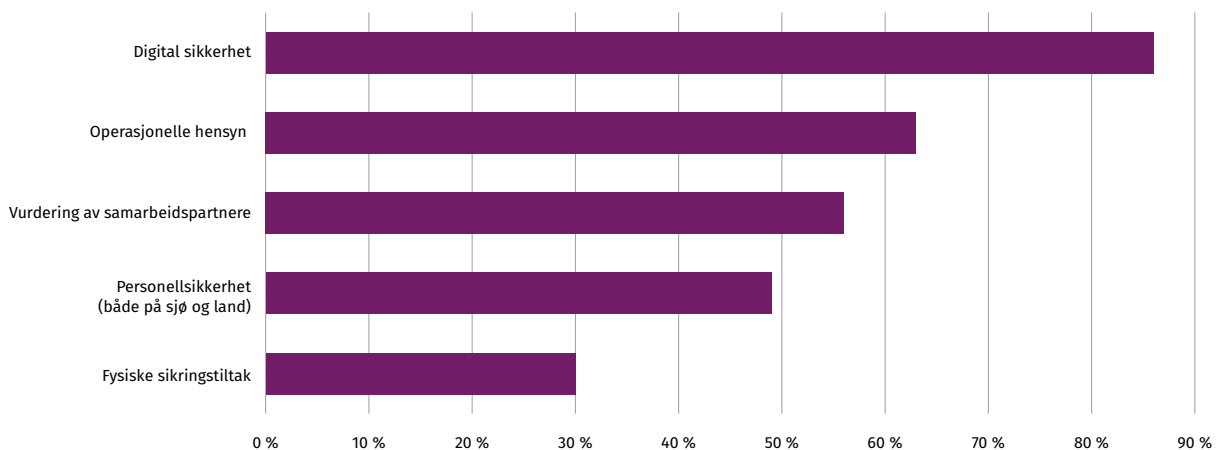
Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund. N=83

Skipsfarten har alltid stått i uforutsigbare situasjoner som har krevd omstilling og endringsvilje. Med et tilspisset og endret trusselbilde de seneste årene har flesteparten av rederiene iverksatt sikkerhetstiltak basert på trusselvurderinger. For å møte blant annet økende grad av cybertrusler, har nesten ni av ti rederier innført tiltak for digital sikkerhet. Videre har seks av ti rederier iverksatt tiltak for å sikre operasjonell sikkerhet. Det kan for eksempel dreie seg om å vurdere seilingsruter, eller å forbedre rutiner om bord.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Videreutvikle det offentlig-private samarbeidet rundt maritim sikkerhet og beredskap gjennom god koordinering, informasjonsdeling og utvikling av felles øvings- og treningsarenaer.
- Opprettholde et sterkt norsk engasjement for navigasjonsfrihet og maritim sikkerhet internasjonalt for å sikre globale forsyningslinjer og norske sikkerhetsinteresser.

Områder rederiene har iverksatt sikkerhetstiltak basert på trusselvurderinger



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund. N=85

Skipsfarten er en viktig beredskapsressurs

Den norsk kontrollerte utenriksflåten er til stede på alle verdens hav til enhver tid, med 1600 skip og rigger, og nær 100 000 årlige havneanløp utenfor Norge. Flåten gir et stort internasjonalt fotavtrykk, langt utenfor våre nærområder.

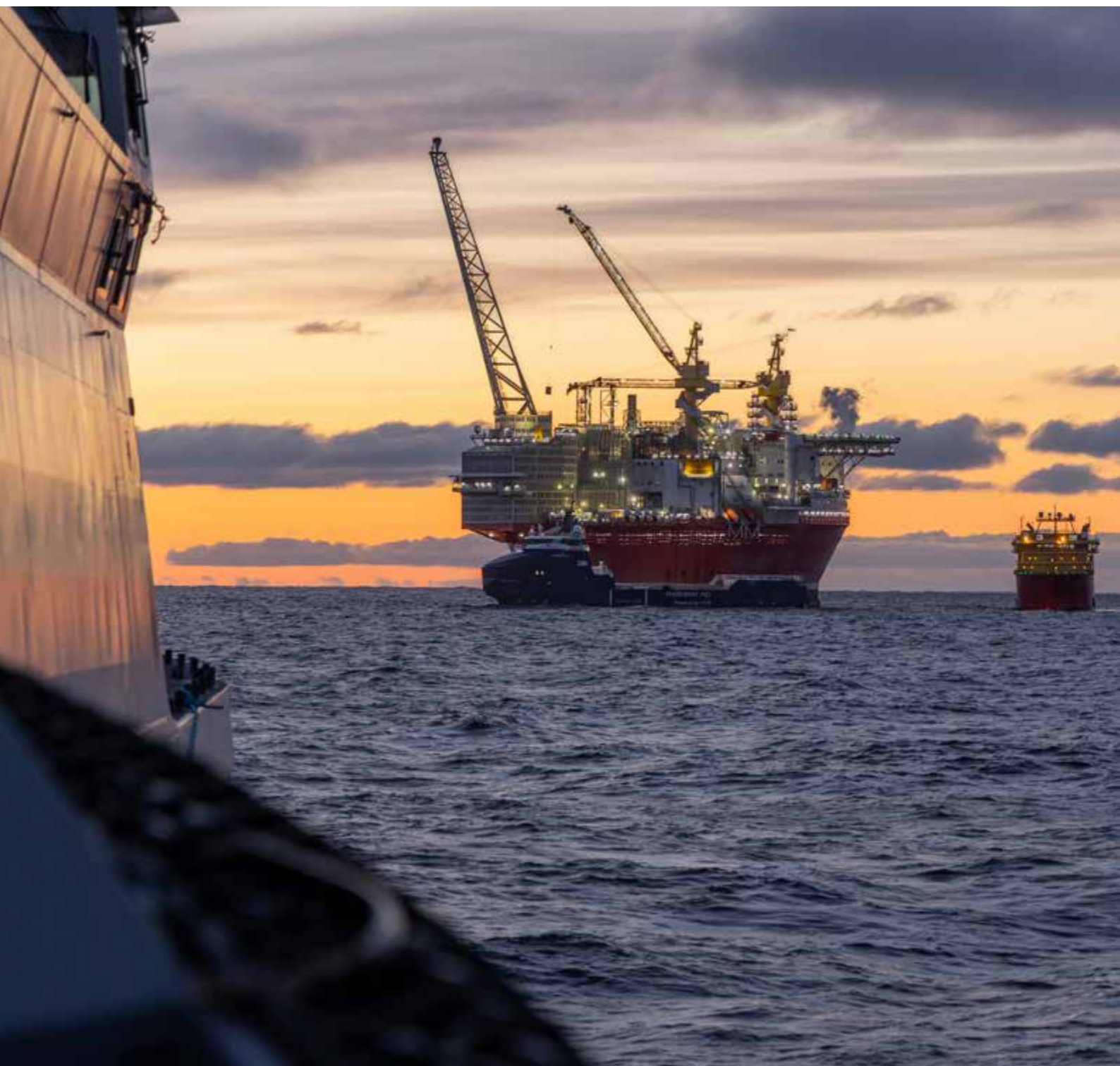
Gjennom en formell samarbeidsavtale med Nærings- og fiskeridepartementet ivaretar Rederiforbundets beredskapsavdeling oppdrag knyttet til maritim sikkerhet og beredskap på vegne av norske myndigheter. Oppgavene inkluderer støtte til den norske handelsflåten i dennes globale operasjoner og nasjonale beredskapsoppgaver, blant annet knyttet til NORTRASHIP-ordningen (Norsk transportberedskap for skip).

Den norske modellen for skipsfartsberedskap, og de enkelte skipsfartsaktørens evne og vilje til å stille opp for norske myndigheter i krise og krig, utgjør en betydelig styrke med til dels uutnyttet potensial i beredskapssammenheng. Skipsfarten og maritim næring besitter omfattende kapasiteter som kan benyttes til å utføre beredskapsfunksjoner og håndtere krisesituasjoner innenfor et bredt oppgavespekter, både militært og sivilt. Skipsfarten står for omkring 80 prosent av

varefrakten til Norge og 90 prosent av all eksport, og har en avgjørende rolle i å sikre stabile og forutsigbare forsyningslinjer, for matvaresikkerhet, vareleveranser og energitilførsel. Næringen kan ved behov også bidra til å sikre økt transportkapasitet for tilførsel av varer og kritiske innsatsfaktorer, som for eksempel drivstoff.

Den sivile skipsfarten har også kapasiteter og kompetanse innenfor en rekke strategiske områder som forsyning og logistikk, overvåking og reparasjon av kritisk infrastruktur under vann, samt transportkapasitet for fremføring av allierte styrker. Dette er kapasiteter som kan ha en avgjørende betydning i krise og krig, og som også er etterspurt blant våre allierte.

Samlet sett representerer norsk skipsfart en betydelig beredskapsressurs for norske myndigheter og allierte som vil være svært relevant i møte med en rekke av de sikkerhetspolitiske utfordringene vi står overfor. Næringen har vel etablerte mekanismer for å ivareta grensesnittet mellom næringen og norske myndigheter som kan utvikles videre, særlig med tanke på sivil beredskap og krisehåndtering.



KNM Fridtjof Nansen viser tilstedeværelse ved kritisk infrastruktur i Barentshavet. Foto: Catharina Molland Dale / Forsvaret

Verdien av maritim næring

Norsk maritim næring bidrar til betydelige eksportinntekter, sysselsetting og verdiskaping. For å opprettholde bidraget fra maritim næring til norsk økonomi, samt for å bevare Norges posisjon som en maritim stormakt, er vi avhengige av en aktiv maritim politikk med forutsigbare og konkurransedyktige rammevilkår. Skipsfarten er en global næring med stor internasjonal konkurranse og norsk skipsfarts posisjon i verden avhenger av vilkårene den norskeide flåten omfattes av. De viktigste vilkårene for å sikre en konkurransedyktig maritim næring med høy verdiskaping og sysselsetting er rederiskatteordningen, tilskuddsordningen for sjøfolk og et attraktivt skipsregister. I tillegg er det viktig med stabile, forutsigbare og konkurransedyktige rammebetingelser for norsk, privat eierskap.




NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Sikre en konkurransedyktig norsk rederiskatteordning.
- Sikre konkurransedyktige tilskuddsordninger for sjøfolk.
- Fjerne formuesskatten på arbeidende kapital.
- Få fortgang i utbyggingen av Utsira Nord, med de vilkårene næringen har blitt forespeilet.
- Lage en tydeligere og mer detaljert tidslinje over utlysning av flere havvindområder, slik at næringen får forutsigbarhet til langsiktige investeringer på norsk sokkel og i norske havner.

Verdiene skapes langs kysten

Norsk maritim næring sysselsetter nærmere 90 000 mennesker i Norge og mer enn halvparten er sysselsatt på Vestlandet, i fylkene Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal.¹ Næringen er med andre ord en betydelig arbeidsgiver langs norskekysten. Næringen skaper også store verdier. I 2024 var verdiskapingen på 219 milliarder kroner, en liten økning fra året før. Maritim næring er Norges neststørste eksportnæring. Videre er skipsfarten Norges største tjenesteeksportnæring. I 2024 var samlet eksportestimat for maritim næring på 330 milliarder kroner. Alle norske rederier stod for i underkant av 60 prosent av eksporten, tilsvarende 215 milliarder kroner.

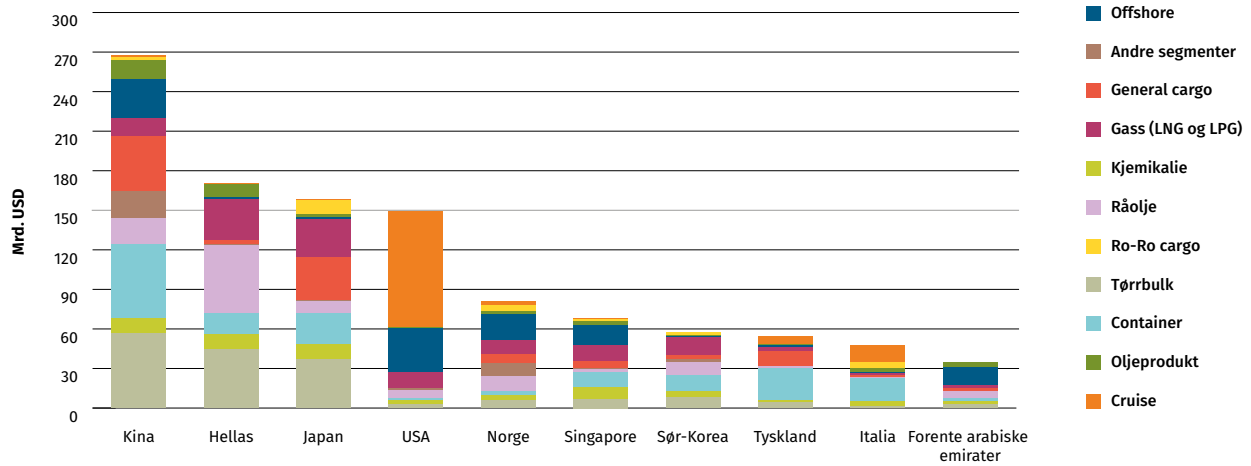
Nøkkeltall for maritim næring

	2022	2023	2024 (est.)
 Sysselsatte	82 600	85 600	86 700
 Verdiskaping	187 mrd. NOK	208 mrd. NOK	219 mrd. NOK
 Omsetning	557 mrd. NOK	591 mrd. NOK	624 mrd. NOK
 Eksport	-	313 mrd. NOK	330 mrd. NOK

Kilde: Maritimt Forum/Menon Economics

¹ Verdiskapingsrapporten 2025 – Menon Economics, Maritimt Forum

Verdens ti største skipsfartsnasjoner rangert etter flåteverdi 2025. Mrd. USD



Kilde: Menon Economics

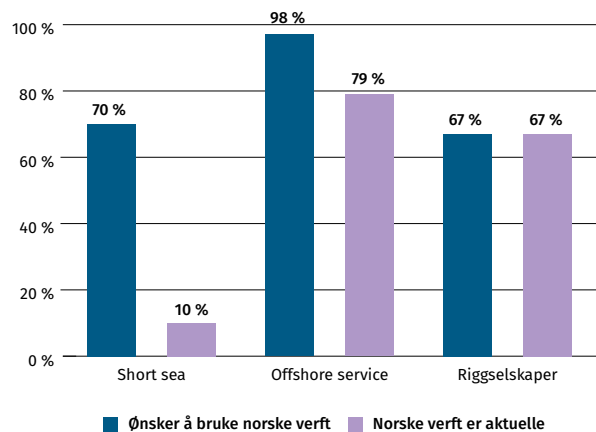
Verdien på den samlede verdensflåten ved inngangen til 2025 er beregnet til i overkant av 1 500 milliarder dollar. De ti største skipsfartsnasjonene innehar 70 prosent av denne verdien. Norge ligger på en femteplass blant nasjonene, vist i figuren over. Det er særlig den teknologisk avanserte offshoreflåten som bidrar til den høye norske flåteverdien.

Norge er ett av få land med en komplett maritim klynge – selskaper som designer, bygger, opererer og omsetter skip, samt leverer utstyr og tjenester. Kjernen i klyngen er rederiene. De er en viktig kunde for skipsverft og leverandører, og utgjør den største delen av maritim næring målt i både verdiskaping og sysselsetting.

Årets medlemsundersøkelse viser i likhet med tidligere år at norske rederier, ekskludert deep sea-rederier², i stor grad ønsker å benytte seg av norske verft. Totalt svarte to tredjedeler at de ønsker å bruke norske verft. På den andre siden svarte mer enn halvparten av rederiene at norske verft ikke

er aktuelle på grunn av kostnader. Dette er vist i figuren under. Omkring en tredjedel av rederiene oppgir at kapasitet er en barriere mot å bruke norske verft. Dette handler om flere ting, blant annet størrelse på verftet og kapasitet til å bygge større skip og kapasitet i form av kompetanse og spesialisering på ulike skipstyper.

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



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund. N=56

² Norske verft bygger ikke deep sea-skip grunnet kapasitet i form av skipenes størrelse, samt kostnad.



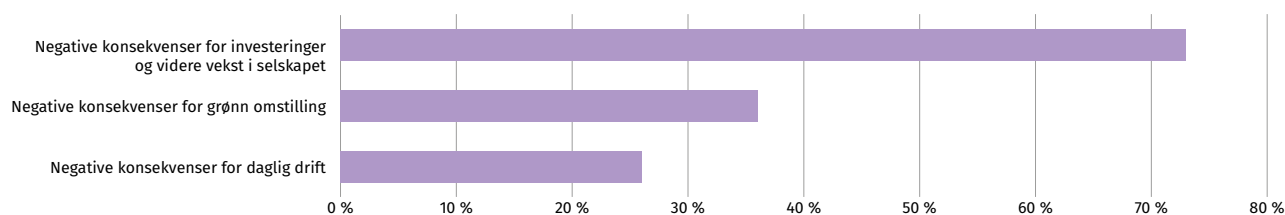
Foto: Anne Lise Norheim

Privat eierskap er viktig for innovasjon, sysselsetting og grønn omstilling

For at selskaper skal velge å registrere skip og drive virksomheten fra Norge, må rammebetingelsene være stabile, forutsigbare og konkurransedyktige. En høy andel av norske rederier er eid av norske, private eiere, og har hovedkontoret her i landet. Det gagnar Norge. Imidlertid svekker formuesskatten på arbeidende kapital konkurranskraften til selskaper eid av norske private eiere, da disse må betale formuesskatt, mens utenlandske eiere ikke har denne kostnaden. Som vist i figuren under, svarer 74 prosent av rederiene at økt formuesskatt på arbeidende kapital gir negative konsekvenser for investeringer og vekst i selskapet, en økning

fra i underkant av 70 prosent i fjor. Dette er ikke overraskende, da nærmere to av tre rederier svarer at de på grunn av dagens formuesskatt har tatt ut mer utbytte (siste to år) enn de ellers ville gjort. På denne måten svekker formuesskatten investeringsevnen til rederiene. Dette er særlig uheldig i en tid der det er avgjørende at rederiene har finansielle muskler til å imøtekomme de gjeldende og kommende utslippskravene. Dette bekreftes av ett av tre rederier, som svarer at formuesskatten på arbeidende kapital har negative konsekvenser for grønn omstilling.

Hvilke konsekvenser opplever din virksomhet av økt formuesskatt?



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund. N=73

Energipolitikk – viktigheten av et hjemmemarked for havvind

For å lykkes med å imøtekomme fremtidens behov for fornybar energi, er verden avhengig av å bygge ut store mengder utslippsfri kraftproduksjon. Landbasert vind og solenergi har frem til nå dominert utbyggingen på de fleste kontinenter, men fra 2030 kan havvind bli et viktig supplement. En utbygging av havvindindustrien i Norge og på norsk sokkel vil også være avgjørende for Norges energibehov etter hvert som aktiviteten innen olje- og gassindustrien går ned.

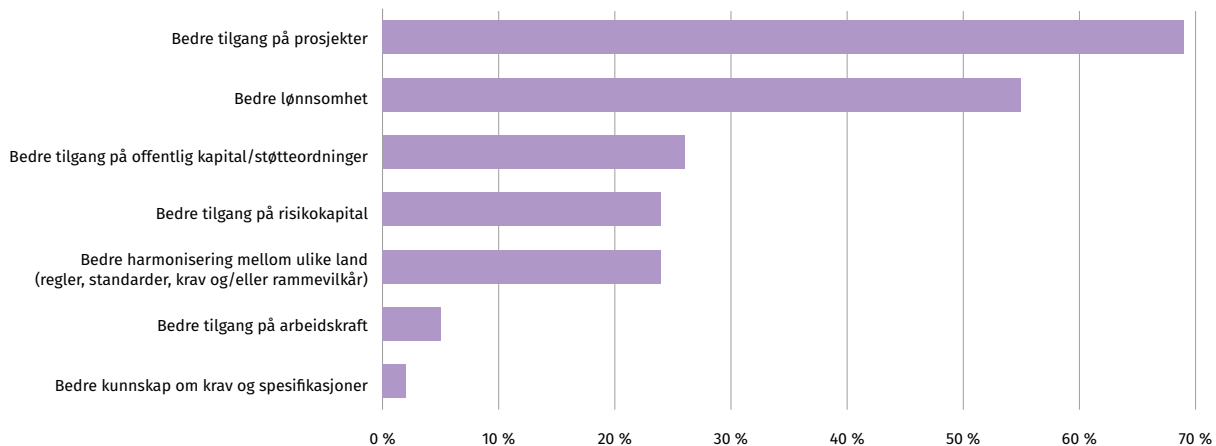
Norsk maritim næring har en ledende posisjon i det internasjonale markedet for havvind. Rederiforbundets medlemmer leder an i det globale bunnfaste havvindmarkedet. Det benyttes i høy grad norske skip og teknologi, og det bidrar til en rekordhøy eksport fra norsk leverandørindustri til bunnfast havvind. Et hjemmemarked vil gi et sterkt løft for leverandørindustrien, da det vil muliggjøre utvikling og testing av teknologi og driftsløsninger i større skala. Ikke minst vil det være viktig for å få ned kostnadene på flytende havvind.

Flytende havvind er et begrenset marked i dag, men har stort potensiale i fremtiden. Det anslås at norske aktører kan oppnå en årlig omsetning innen flytende havvind på mellom 22 og 115 milliarder kroner i 2050, avhengig av markedsutvikling og fremtidig konkurransekraft.³ Forutsigbarhet, gode rammevilkår og en utvikling av en ledende verdikjede for flytende havvind vil være avgjørende for norske aktørers markedsandel.

Rederiforbundets medlemmer peker også på at bedre tilgang på prosjekter er viktig for å oppnå videre vekst. Selv om norsk næringsliv vinner frem i internasjonale markeder, mangler prosjektene som kunne utgjort et hjemmemarked for havvind i Norge. Det er dessuten viktig at prosjektene er lønnsomme, at rammebetingelsene er klare når investeringsbeslutninger skal tas, og at de ikke endres uten tett dialog med næringen.

³ Menon-publikasjon 149/2024. Markedsutvikling for flytende og bunnfast havvind.

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



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund. N=42

Maritim kompetanse

Norsk maritim kompetanse og norske sjøfolk er en helt sentral del av den norske maritime klyngen, og et av våre viktigste konkurransefortrinn. Næringen er avhengig av å tiltrekke seg og videreutvikle arbeidskraft med rett kompetanse. Det er en økende konkurranse om arbeidskraft generelt, spesifikk fagkompetanse spesielt, og stor konkurranse om teknologisk og digital kompetanse fra andre næringer. Det geopolitiske omgivelsesbildet påvirker også i stor grad kompetanseområdet, både ved at Forsvaret blir en ny konkurrent om arbeidskraft, og ved at rederiene må legge bemanningsstrategier som står seg i en ny sikkerhetspolitisk virkelighet.

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Styrke tilskuddsordningen for sjøfolk på norskregistrerte skip.
- Øremerke midler til maritim utdanning.
- Sikre nok maritime utdanningsplasser, inkludert etter- og videreutdanning.
- Arbeide målrettet og systematisk med rekruttering og utdanning innenfor maritime fag i årene fremover, for å sikre at næringen har personell og kompetanse – både på militær og sivil side.
- Fortsette det gode arbeidet i oppfølging av den maritime likestillingsstrategien.

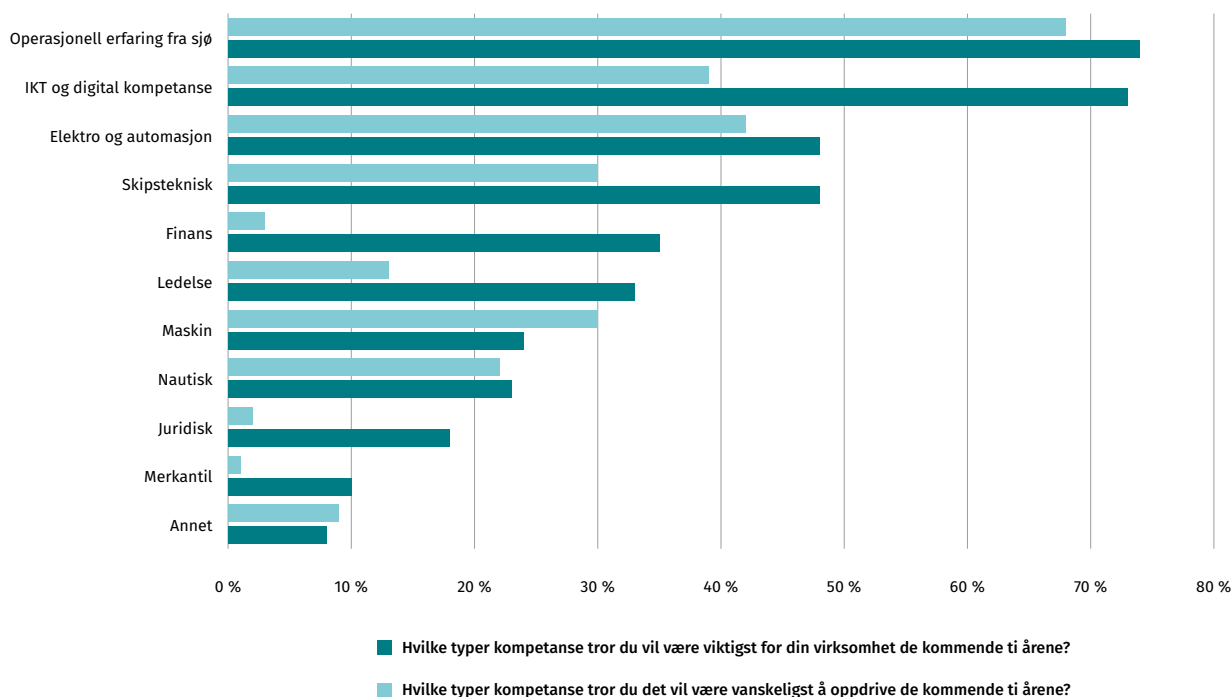
Operasjonell erfaring fra sjø er fremdeles mest etterspurt

Årets medlemsundersøkelse viser at operasjonell erfaring fra sjø fortsatt er svært etterspurt i rederiene. Dette er den typen kompetanse, sammen med IKT og digital kompetanse, flest medlemmer mener det vil være viktigst å oppdrive de kommende årene. Tap av denne typen kompetanse vil svekke den norske maritime klyngen.

Medlemmene etterspør et bredt spekter av kompetanse, fra finans og juridisk kompetanse, til mer skipsspesifikk kompetanse som elektro, automasjon, maskin og nautikk. Som vist i figuren på neste side anses skipsspesifikk kompetanse som mer vanskelig å oppdrive enn de andre kompetanseområdene.

For å sikre god tilgang på kompetanse er arbeidet med informasjons- og omdømmearbeid sentralt. For å bidra til dette er Rederiforbundet blant annet engasjert i Maritim Karriere-kampanjen, som gjennom en rekke målrettede tiltak og aktiviteter formidler fakta om næringen, utdanningsretninger og karriereveier for primærmålgruppen; unge i alderen 13-25 år. Maritime Trainee er en annen prioritert satsning, som i tillegg til å være en viktig rekrutteringsarena og kompetansehevende tiltak for toppkandidater i næringen, er et svært viktig omdømme- og profileringsprosjekt for næringen.

Rederienes behov for kompetanse og kompetanseområder som anses som vanskelig å få tak i de kommende ti år



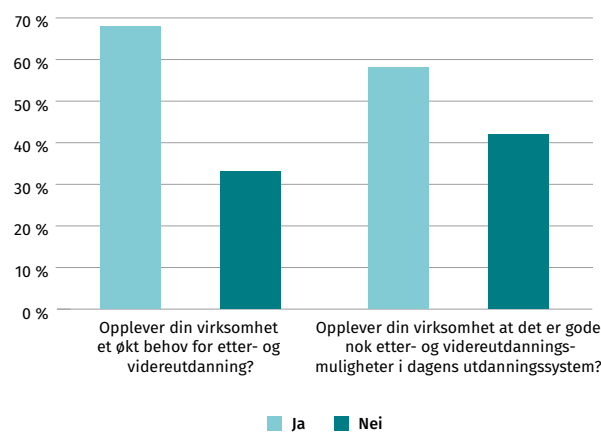
Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund. N=88

Kompetansekrav i endring

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

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

Behov og muligheter – etter- og videreutdanning



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund. N=79



Foto: Svein Egil Økland / Simon Møkster Shipping

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

Maritim profesjonsutdanning er svært spesialisert og er liten målt i antall studieplasser. Fagmiljøene er relativt sett svært små ved den enkelte utdanningsinstitusjon. Sammenslåing de senere årene har ført til at utdanningsinstitusjonene vokser og det er stadig flere prioriteringer som skal gjøres, dette samtidig som at økonomien i sektoren generelt er svekket. Dessverre blir kostbare utdanninger bestående av få studenter og små fagmiljø nedprioritert. Næringen opplever også at utdanningsinstitusjonene ikke klarer å holde

følge når det gjelder den teknologiske utviklingen i næringen og at lærernes kompetanse raskt blir utdatert. Næringen er urolig for konsekvensene dette kan få for norsk maritim utdanning, og dermed maritim næring i årene som kommer. Derfor er det helt avgjørende med en satsing, presisering og øremerking av midler rettet mot maritim utdanning i tiden som kommer.

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

En styrket tilskuddsordning er viktig for å sikre norsk operativ kompetanse

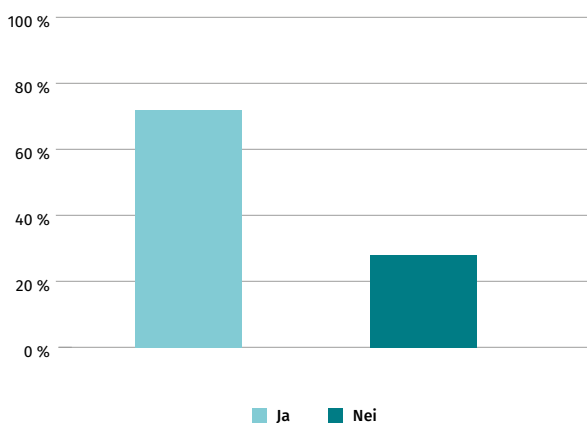
Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk skal sikre norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk, samt bidra til at norske rederier får konkurransedyktige vilkår i forhold til vilkårene i andre land. Ordningen har vært en sentral del av norsk skipsfartspolitikken siden den ble innført på 1990-tallet, og er et viktig virkemiddel for å oppnå mål om maritim sysselsetting og konkurransekraft sammenlignet med konkurrerende skipsregistre.

Tilskuddsordningen kompenserer delvis for kostnadsulempen ved å sysselsette arbeidstakere fra Norge og de andre EØS-landene. Ordningen er i tråd med EUs retningslinjer for statsstøtte til skipsfart og er notifisert til EFTAs overvåkningsorgan (ESA). På samme måte som tilsvarende ordninger i andre EØS-land skal ordningene oppmuntre til skipsregistrering i Europa og bidra til maritim nærings globale konkurransevne uten å vri konkurransen

unødig, ved å gi rederiene i konkurranseutsatte segmenter (delvis) refusjon tilsvarende avgifter til tryggedekning og de ansattes inntekts-skatt. Tilskuddsordningen ble derfor innført i Norge, og i en rekke europeiske land, for å sikre konkurransekraften. Regjeringen har i Hurdalsplattformen slått fast at de vil styrke tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk.

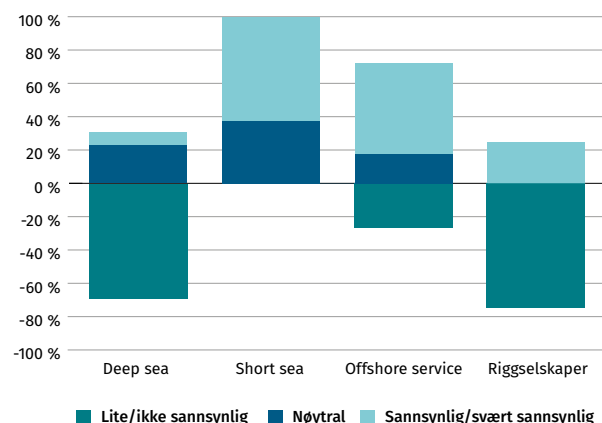
I årets medlemsundersøkelse svarer drøyt syv av ti rederier at de vurderer å erstatte norske sjøfolk med utenlandske dersom ordningen blir ytterligere svekket i 2025. Dette gjelder for samtlige segmenter, bortsett fra riggsegmentet. Samtidig svarer drøyt 40 prosent av respondentene at det er sannsynlig eller svært sannsynlig at de vil erstatte utenlandske sjøfolk med norske dersom makstaket for nettolønnsordningen fjernes. Dette er spesielt relevant for short sea- og offshore service-segmentet.

Sannsynligheten for at norske sjøfolk erstattes med utenlandske dersom refusjonsordningen/nettolønnsordningen for norske sjøfolk blir ytterligere svekket



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund. N=50

Sannsynligheten for at utenlandske sjøfolk erstattes med norske, dersom makstaket for refusjons-/nettolønnsordningene for norske sjøfolk opphører



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund. N=58

Norske lønns- og arbeidsvilkår

Regjeringens arbeid med en lov om «norske lønns- og arbeidsvilkår» skaper bekymring for den maritime næringen. Regjeringen har varslet at lovforslaget vil bli fremmet for Stortinget i løpet av april 2025. Lovforslaget som har vært på høring bryter med lange linjer i norsk utenrikspolitikk og flaggstatsprinsippet som er nedfelt i havrettskonvensjonen.

Norge er, som et lite land med betydelige skipsfartsinteresser, tjent med et sterkt flaggstatsprinsipp og markeder for skipsfartstjenester som er mest mulig fri for nasjonale reguleringer. Slik Norges Rederiforbund ser det er forslaget klart i strid med kabotasjeordningen og tjenestefriheten i henhold til EØS-avtalen, slik EØS-retten også tidligere har vært forstått av norske myndigheter. Det vises også til at ESA har slått fast at forslaget som var på høring i 2024 er i strid med EØS-avtalen.

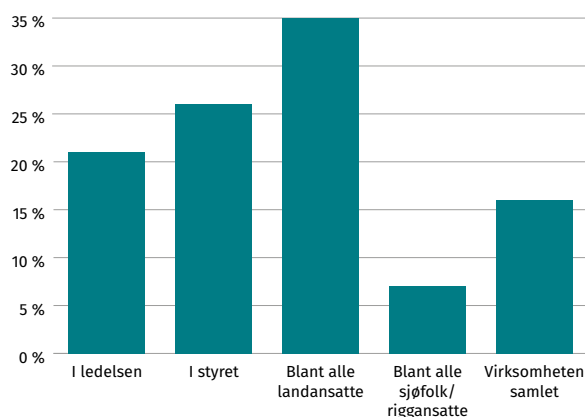
Norges Rederiforbund mener at andre tiltak, som for eksempel tilskuddsordningen for sjøfolk, vil ha en vesentlig større effekt på konkurransekraften til norsk kompetanse enn en lovfesting av norske lønns- og arbeidsvilkår. Tvert imot viser Rederiforbundets konsekvensutredning at et krav om norsk lønn for utenlandske sjøfolk vil føre til færre norske sjøfolk.

Likestillingsstrategien og kvinner i næringen

Rederiforbundet har, sammen med Nærings- og fiskeridepartementet, og de andre maritime arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene, signert en samarbeidserklæring om økt likestilling i næringen. Dette er en oppfølging av departementets likestillingsstrategi. Erklæringen tar for seg fire hovedområder: rekruttering og rollemodeller, et arbeidsmiljø for alle, et arbeidsmiljø fritt for trakassering og en tilpasset arbeidsplass.

Rederiforbundet jobber aktivt i rekrutteringsarbeidet for å sikre at andelen kvinner i næringen øker, både på land og på sjøen. Andelen kvinner blant landansatte og i rederienes styrer har økt med tre prosentpoeng fra fjorårets rapport. Selv om det er en marginal økning, er det likevel et steg i riktig retning.

Andel kvinner i næringen



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund. N=87

Syv av ti rederier oppgir at de har iverksatt tiltak for å rekruttere flere kvinner til virksomheten. Tilsvarende tall i 2023 var 64 prosent. Blant tiltakene er målrettede rekrutteringskampanjer, økt bevissthet og skoling internt.

Foto: Anne Lise Norheim



På vei mot lav- og nullutslipp

Skipsfarten står overfor en omstilling som kan endre næringen for alltid. Det skal tas i bruk ny teknologi, det skal fylles alternative drivstoff på tanken, og omstillingen vil kreve nye rutiner på land og til sjøs. Norske rederier har allerede tatt betydelige steg mot en grønn omstilling og over 90 prosent av Rederiforbundets medlemsflåte har investert i klima- og miljøteknologi om bord. Til tross for dette gjenstår det betydelige utfordringer og barrierer som må overvinnes for å realisere overgangen til et lav- og nullutslippssamfunn.

Økende usikkerhet mot 2030 og 2050

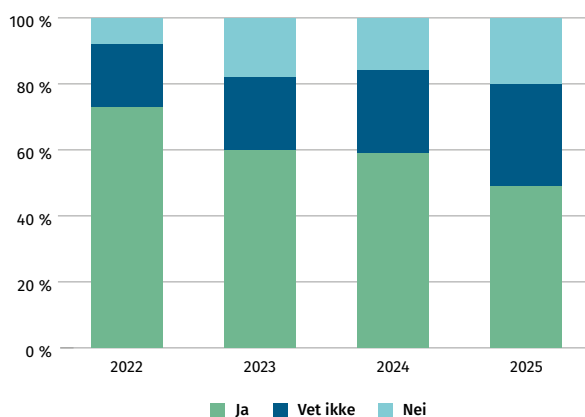
I 2020 vedtok Rederiforbundets medlemmer en ambisiøs klimastrategi med klare mål for 2030 og 2050. Innen 2030 skal klimautslippene reduseres med 50 prosent per enhet sammenlignet med 2008. Fra 2030 skal alle nybestillinger av skip være utstyrt med nullutslippsteknologi, med et overordnet mål om en klimanøytral flåte innen 2050.

Optimismen knyttet til klimamålene varierer blant rederiene: 40 prosent tror de vil oppnå 50 prosent utslippskutt innen 2030, med størst tro i short sea- og deep sea-segmentene, hvor henholdsvis 50 og 60 prosent er positive. Samtidig mener en økende

andel, 35 prosent, at 2030-målene ikke vil nås. Omkring en fjerdedel er usikre på om 2030-målet vil nås.

Når det kommer til 2050-målet, har halvparten av rederiene tro på å oppnå klimanøytralitet. Troen på klimamålet har imidlertid falt de seneste årene. Det er først og fremst usikkerheten som øker, og en økende andel rederier oppgir at de ikke vet hvorvidt de kommer til å nå klimamålene.

Andel av rederiene som tror de vil være klimanøytrale innen 2050 – 2022–2025

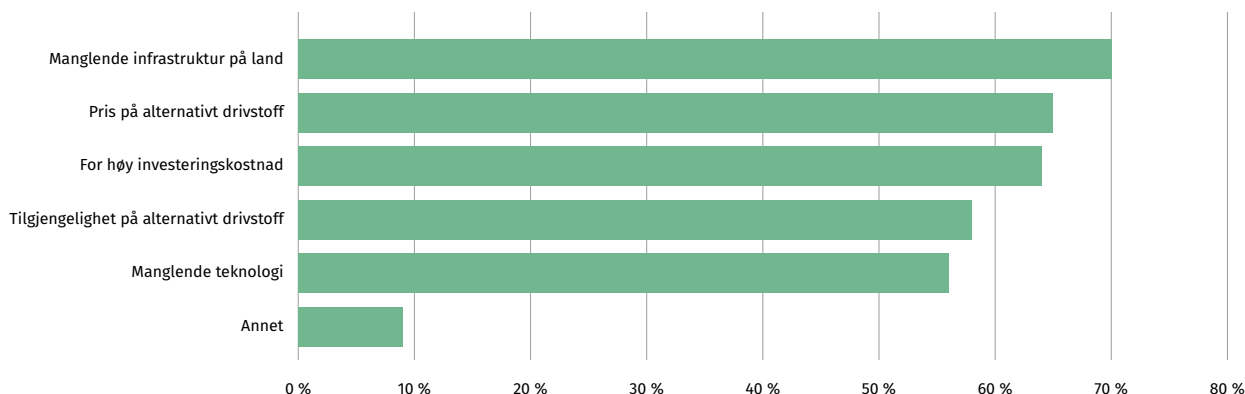


Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund. N=86

NORGES REDERIFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL Å:

- Gjennom klimapartnerskap, konkretisere hvilken innsats og hvilke virkemidler som må til for å nå de maritime 2030-målene.
- Utvide virkemiddelapparatet med nye verktøy for å skalere opp og rulle ut klima- og miljøteknologi.
- Legge frem en plan for produksjon og bruk av alternative drivstoff, inkludert bruk av garantiordninger som differansekontrakter.
- Ta større politisk rolle i maritim omstilling internasjonalt, både i samarbeid med IMO og EU.

De største barrierene for bruk av alternative drivstoff



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund. N=88

Nye drivstoff skal tas i bruk

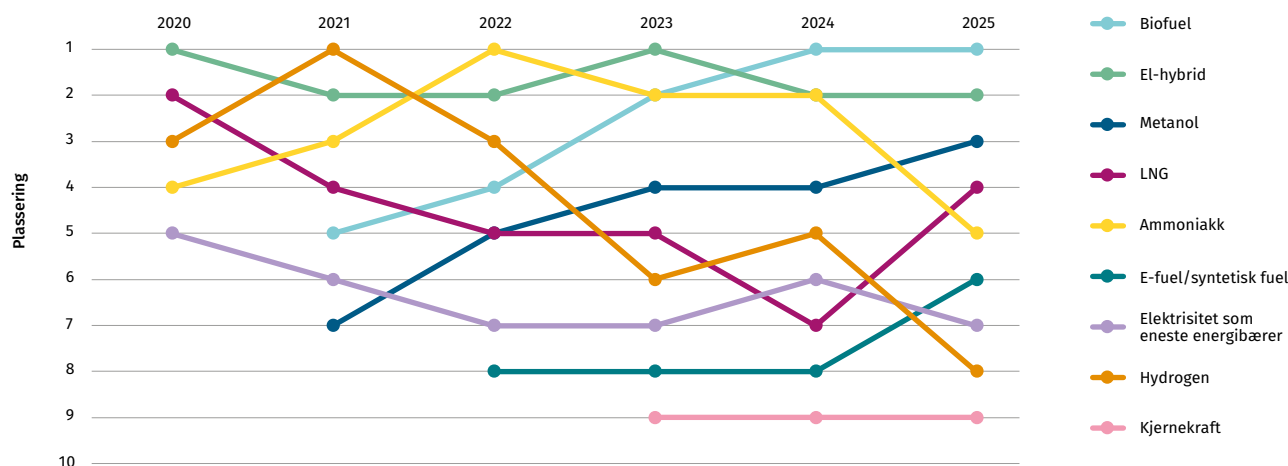
For at skipsfarten skal nå målet om en flåte på lav- og nullutslipp må det investeres tungt i ny klimateknologi, og det må tas i bruk nye drivstoff. I dag er det likevel mange barrierer for bruk av alternative drivstoff som gjenstår. Det er barrierer knyttet til manglende infrastruktur på land, pris på alternative drivstoff, for høy investeringskostnad, tilgjengelighet på alternative drivstoff og manglende teknologi. Barrierene illustrerer hvordan nye verdikjeder må utvikles og at bildet er komplekst. Det vil kreve samarbeid på land og på sjø, og mellom offentlige og private aktører.

Rederiforbundets medlemmer vurderer en rekke drivstoff som relevante for å omstille flåten til å bli lav- og nullutslipp. Det mest aktuelle drivstoffet

mot 2050 er biodrivstoff, etterfulgt av el-hybrid og metanol. Grafen under viser de ni mest aktuelle energiløsningene for å nå klimamålet i 2050, og hvordan rederiene har vurdert drivstoff og energibærere siden 2020.

Usikkerhet knyttet til 2050-målet gjenspeiles i hvilke typer drivstoff og energibærere som sees som aktuelle. Tilbake i 2020 ble hydrogen og ammoniakk rangert som mest aktuelt, mens i årene frem til 2025 har biofuel og LNG steget høyere opp på listene. Det illustrerer en dreining mot typiske overgangsdrevstoff, og at skiftet til nullutslippsdrivstoff nå vurderes som noe lenger frem i tid. Et utvalg av rederiene vurderer også karbonfangst og -lagring som en løsning frem mot 2050.

Drivstoff og energibærere rederiene vil vurdere for å nå utslippsmålene innen 2050 – rangert over tid



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund

Det investeres tungt i morgendagens løsninger

Rederiforbundets medlemmer har gjort betydelige investeringer i løsninger som reduserer energiforbruk og klimagassutslipp om bord. Energieffektiviserende tiltak som installasjon av batteri- og hybridsystemer, vindassisterte fremdriftssystemer, landstrøm, samt optimalisering av skrog og propell bidrar til redusert drivstofforbruk.

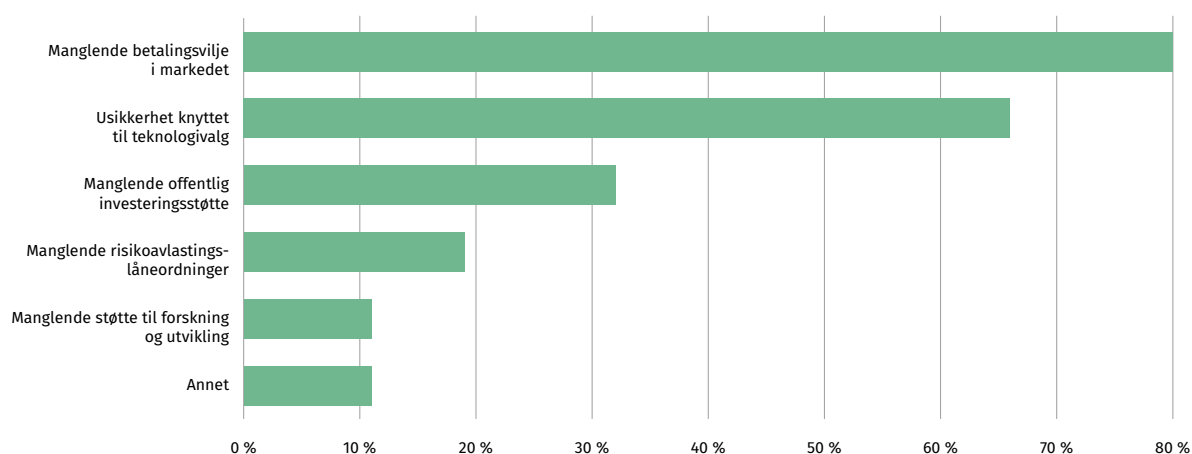
Rederiene jobber kontinuerlig for å optimalisere drift, blant annet gjennom effektiv ruteplanlegging. Flere rederier satser også på dual-fuel motorer som kan benytte mer miljøvennlige drivstoff som metanol og ammoniakk.

Barrierer for investeringer i klima- og miljøteknologi

Ni av ti av medlemsrederiene har allerede investert i klima- og miljøteknologi om bord. Det har bidratt til å energieffektivisere flåten og redusere utslipp. Likevel gjenstår en rekke barrierer mot å investere videre i klima- og miljøteknologi.

De største barrierene er manglende betalingsvilje i markedet og usikkerhet knyttet til teknologivalg. Nesten 80 prosent av rederiene peker på betalingsvilje som en stor barriere, mens 66 prosent er usikre på teknologivalg. Over 30 prosent mener at manglende offentlig investeringsstøtte er en barriere for investeringer.

De største barrierene for investeringer i klima- og miljøteknologi



Kilde: BDO AS/Norges Rederiforbund. N=88



Fra Norges Rederiforbunds lansering av klimarapport 2025.

2025: Trenger gjennombrudd, både nasjonalt og internasjonalt

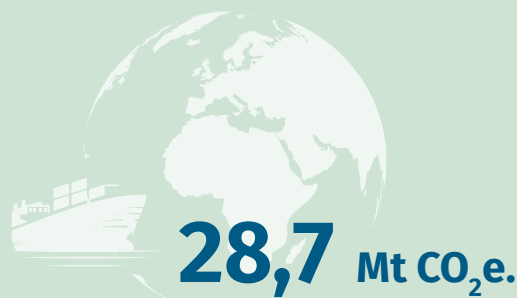
I desember 2024 signerte regjeringen og den maritime næringen en avtale om klimapartnerskap. Rederiforbundet har tro på den nye samarbeidsformen og det videre arbeidet. Kunnskapsgrunnlaget viser at næringen ikke er i rute med 2030-målene, og det må gjøres mer – raskere. Det er helt avgjørende at partnerskapet resulterer i konkrete tiltak og nye virkemidler.

2025 er også et nøkkelår for skipsfartens internasjonale klimaarbeid. Etter tøffe forhandlinger klarte IMO i 2023 å lande en ny klimastrategi for

skipsfarten. Med et tydelig mål om klimanøytralitet i 2050 representerte vedtaket en vesentlig skjerping av omstillingsforventningene til internasjonal skipsfart. Men ambisiøse mål alene kutter ikke utslipp. Derfor må IMO i 2025 levere nytt regelverk som sikrer utslippskutt i tråd med klimamålene. Rederiforbundet mener EU har gått foran og rullet ut effektive regelverk som for første gang dekker internasjonal skipsfart, men foreløpig kun en mindre andel (under 15 prosent). Derfor er det helt nødvendig å finne enighet om tiltak for resten av flåten på IMO-nivå.

Utslipp fra Rederiforbundets medlemsflåte

I 2025 lanserte Rederiforbundet for første gang en egen klimarapport. Rapporten redegjør for teknologioptak og drivstoff, og hvordan aktivitet og utslipp fordeler seg på skipstyper, regioner og regelverk.

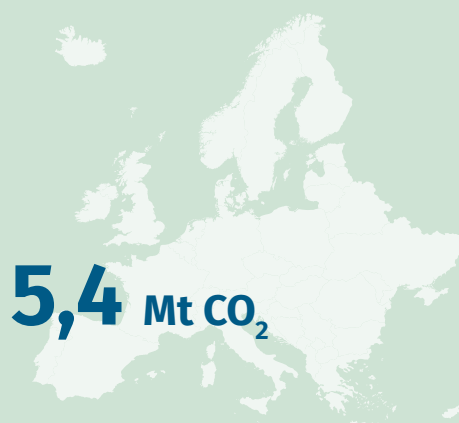


Rederiforbundets medlemsflåte hadde i 2024 utslipp på 28,7 millioner tonn CO₂e.¹

- Dette utgjør **3,1 prosent** av utslippene fra utenriks skipsfart globalt.
- Sammenlignet med Norges nasjonale utslipp tilsvarer det **61 prosent**², eller 25x innenriks luftfart.

Rederiforbundets medlemsflåte står for utslipp på 5,4 millioner tonn CO₂ i EU MRV.³

- **35 prosent** av Rederiforbundets medlemsflåte, og **20 prosent** av utslippene, er omfattet av EUs kvotesystem ETS og av drivstoffstandarden FuelEU
- Fra 2025–2027 utvides både rapporteringsplikt og regelverk til nye skipstyper



1,35 Mt CO₂

Rederiforbundets medlemsflåte står for utslipp på 1,35 millioner tonn CO₂ i Norge.⁴

- Under **5 prosent** av medlemsflåtens utslipp er i Norge
- Like fullt utgjør disse utslippene **29 prosent** av utslipp fra innenriks skipsfart og fiske - et ansvar som må tas på alvor

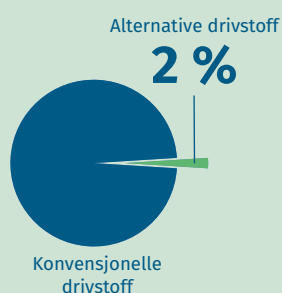
NOTER

- 1 Utslippstall levert av DNV, basert på AIS-data og DNVs MASTER-modell, januar 2025
- 2 SSB, 46,7 millioner tonn CO₂e i 2023
- 3 Tallene i EUs utslippsdatabase for skip THETIS-MRV dekker seilinger i, og inn og ut av, EU/EØS
- 4 DNV: analyse av medlemsflåten innenfor *Barometer for grønn omstilling av skipsfarten 2024*

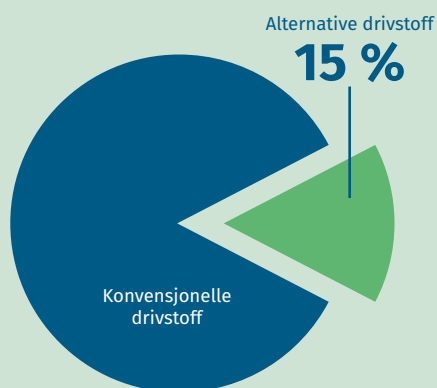
Opptak av alternativt drivstoff øker

DNVs *Maritime Forecast to 2050* viser at opptaket av alternativt drivstoff i verdensflåten er **2 prosent**. I Rederiforbundets medlemsflåte er andelen **15 prosent**.

VERDENSFLÅTEN

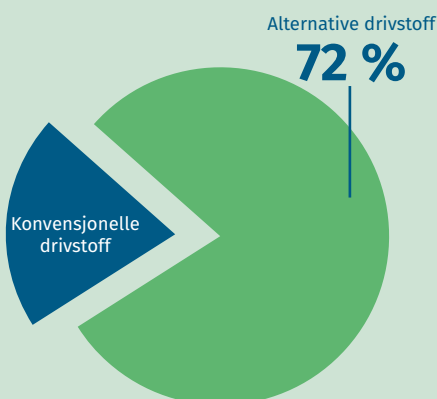
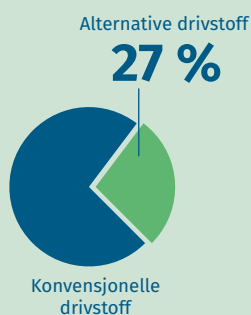


REDERIFORBUNDETS MEDLEMSFLÅTE



I ordreboken øker opptaket av alternativt drivstoff i verdensflåten til **27 prosent**.

Rederiforbundets medlemmer har 123 skip i bestilling. Blant disse er opptaket **72 prosent**.



Les hele klimarapporten 2025

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 6. til 20. januar 2025. Medlemmene fikk tilsendt et elektronisk spørreskjema hvor forventninger om utviklingen i økonomiske nøkkeltall, vekstmarkeder, kapital- og kompetansetilgang samt politiske rammebetingelser ble kartlagt. Av 125 aktuelle medlemsbedrifter svarte 88 på undersøkelsen, noe som gir en responsrate på 70 prosent. Deltakerne i undersøkelsen er representative for medlemsmassen i Norges Rederiforbund, både med hensyn til flåtestørrelse og skipssegment. Materialet gir derfor et meget godt grunnlag for å kunne generalisere fra utvalg til populasjon. Nesten uten unntak er det eiere og bedriftsledere som har besvart undersøkelsen. Omstrukturering og endringer i Rederiforbundets medlemsflåte kan ha påvirkning på resultatene av innsamlet data.

Beregning av rederienes omsetningsvekst i 2024 og 2025

BDO AS har tilgang på regnskapsdata for norske rederiers omsetning i 2023. I spørreundersøkelsen ble rederiene bedt om å oppgi omsetning i 2023, anslag for omsetning i 2024 og forventet vekst i omsetning for 2025 angitt i prosent. Siden BDO AS ikke har komplette omsetningstall for alle rederier i 2024, er disse beregnet på følgende måte:

- a) Rederienes egenrapporterte omsetning i 2023 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 2024 er justert for andelen av den totale omsetningen i hver av de fire rederigruppene som er inkludert i datagrunnlaget
- c) Prognosene for 2025 er beregnet ved å multiplisere 2024-omsetningen til hver medlemsbedrift med deres egenoppgitte vekst i 2025. 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 skipsflåte fra 2001 og frem til i dag, fordelt på 14 skipssegmenter og alle verdens land. Resultatene presenteres på et aggregert nivå, hvor segmentene er slått sammen til elleve segmenter. Beregningene innad i hvert segment er basert på nybyggpriser, fraktrater, alder, antall skip, anslått levetid, bruttotonnasje og dødvekttonnasje.

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

I beregningen til fjorårets rapport var 2024-priser basert på siste tilgjengelige tall i 2023. I årets utgave er derimot 2025-estimeringene basert på siste tilgjengelige prisdata i 2024, og månedlige rater fra januar 2025. Dette for å unngå svingningene forårsaket av sesongvariasjoner, som ikke nødvendigvis gir et riktig bilde. Samtidig er fjorårets 2024-estimer endret til *faktiske* verdier for hele 2024. Sagt på en annen måte innebærer dette at tilfellene med siste måneders rater er erstattet med årsgjennomsnitt.

Skipsbyggingsindustrien er fortsatt preget av høye priser grunnet inflasjon og fulle ordrebøker ved verft i Asia. I løpet av 2024 finner vi en betydelig vekst i etterspørselen etter containerskip og andre varetransporterende fartøy. Siden høsten 2023 har likevel rater tilknyttet LNG- og råolje-fartøy bidratt til å bremse veksten. I løpet av 2024 har LNG-ratene opplevd en markant nedgang, til et historisk lavt nivå. Dette skyldes blant annet høy byggetakt, hvor fraktekapasiteten øker vesentlig raskere enn tilbudet av LNG.¹

Verdien av verdensflåten preges også av fall i verdien av råoljesegmentet, som opplevde en nedgang på 20 prosent i løpet av 2024. Fallet skyldes blant annet redusert etterspørsel etter råolje fra Kina.²

Norskkontrollert utenriksflåte – definisjoner og avgrensninger

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

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

¹ Global LNG Hub (2025)

² Lloyds List (2024)

Norges Rederiforbund

Postboks 1452 Vika, 0116 Oslo

Telefon: 22 40 15 00

✉ post@rederi.no

[in](#) @Norwegian Shipowners' Association

[f](#) facebook.com/NorgesRederiforbund

www.rederi.no