

NORSK SKIPSFART – MER ENN TRADISJONELL UTENRIKSFART

Verdensflåten har over lang tid vist en økende trend. Fra 1. januar 2000 til 1. januar 2006 har økningen vært på 24 prosent. Det økende internasjonale varebyttet representerer den viktigste drivkraften bak den økende etterspørselen etter internasjonale skipsfartstjenester. Økende globalisering tilsier at veksten vil fortsette de kommende år.

Utenriksflåten under norsk flagg består nå av 884 skip, en nedgang på 170 skip siden januar 2000. Siden januar 2005 har den norske kontrollerte flåten under utenlandsk flagg vært større enn flåten i NIS, en situasjon vi ikke har sett siden slutten av 80-tallet. Nedgangen i NIS er en vedvarende trend, og skjer i et urovekkende tempo. Pr. 1. mai 2006 var det 639 skip registrert i NIS, mot 795 norsk kontrollerte skip under utenlandsk flagg.

Norge er det eneste skipsfartsland i Europa som ikke har europeisk tonnasje-beskatning, og det eneste som har hatt nedgang i flåten de siste år.

Den tradisjonelle norske utenriksfarten er transportvirksomhet på verdenshavene mellom utenlandske havner, og 90 prosent av skipene i denne virksomheten er aldri innom en norsk havn. Norske rederier hevder seg primært innen spesialiserte former for skipsfart, og har store markedsandeler innen eksempelvis kjemikaliefrakt, bilfrakt, gasstransport og transport av skogsprodukter. Norge har også en ledende posisjon innen offshorerelatert skipsfart, og har etablert seg med verdens nest største flåte i dette markedet.

Offshore servicerederiene har tradisjonelt hatt norsk sokkel som sitt hovedmarked, og har valgt norsk baserte løsninger for drift og operasjon i Nordsjøen. Dermed har tilknytningen til det norske skattesystemet, enten det ordinære eller den særskilte rederibeskatningen, vært nærliggende. For en stor andel av offshorerederiene er norsk sokkel fortsatt et viktig hjemmemarked, og nettolønnsordningen har bidratt til fortsatt bruk av norske driftsløsninger.

Norsk offshorerelatert skipsfart antar imidlertid i økende grad karakter av fjern utenriksfart. I løpet av de siste par tiår har stadig nye petroleumsprovinser blitt åpnet, og rederienes markeder befinner seg i økende grad på utenlandske sokler. Oppdragsgiverne er nasjonale og internasjonale oljeselskaper og konstruksjonsbedrifter med operasjon i Mexico-gulven, Vest-Afrika, Brasil, India, Øst-Asia og Australia. Av norsk kontrollerte offshore servicefartøyer arbeider nå 40 prosent på utenlandske sokler, mens 60 prosent av norsk kontrollerte bøyelastere/lagerskip arbeider ute (kilde RS Platou/Norges Rederiforbund). Antallet utenlands registrerte skip i den norske offshoreflåten er om lag doblet på 10 år, fra 73 til 135 skip. Flere og

flere av rederiene har dermed en meget betydelig andel av sin virksomhet andre steder enn på norsk sokkel, og tendensen forsterker seg etter hvert som markedene ute vokser.

Med en økende andel av inntjening og arbeidsplasser utenfor Norge øker også rederiets tilbøyelighet til å velge utenlandske løsninger for operasjon og eierskap. Lokalisering i EU og Singapore er for tiden de foretrukne løsningene for norske rederier.

Farstad Shipping og Solstad Offshore er blant de offshorerederiene som har kommet lengst i å bygge opp virksomhet ute, og er således illustrerende for hvilken utvikling næringen posisjonerer seg for.

Solstad Offshore ASA

Solstad Offshore ASA har Nordsjøen (norsk, britisk og nederlandsk sokkel) som sitt viktigste marked, og rederiet henter 60 prosent av sin inntjening her. Inntjeningen fordeler seg ellers på Middelhavet (15 prosent), Fjerne Østen (12 prosent), Sydamerika (8 prosent), Vestafrika (5 prosent) og Nord- og Sentralamerika (3 prosent). Oppdragsgiverne er utenlandske oljeselskaper og konstruksjonsserviceselskaper.

21 Solstad skip er p.t. knyttet til virksomhet i Nordsjøen. Rederiets flåte for øvrig består av 9 heleide offshore serviceskip, 5 skip gjennom en 50 prosent andel i et brasiliansk skipseiende selskap samt 2 skip og ytterligere 5 på bareboat med kjøpsopsjoner gjennom en 33 prosent andel av et skipseiende selskap i Singapore.

De to skipseiende selskapene i Brasil og Singapore som Solstad Offshore er deleier i, fatter selvstendige beslutninger om befraktningsmessige spørsmål samt kjøp og salg av tonnasje. I tillegg har rederiet et konsern registrert i UK med skipseiende selskaper, som tar tilsvarende beslutninger om investeringer etc.

Farstad Shipping ASA

Farstad Shipping ASA har 13 prosent av sin inntjening fra norsk sektor. Resten av inntjeningen fordeler seg på 36 prosent fra Østen/Australia, 25 prosent fra britisk sokkel, 16 prosent fra brasiliansk, 4 prosent fra mexicansk og 7 prosent fra andre sokler. Selskapets største kunder er Petrobras i Brasil og Woodside i Australia.

Rederiets hovedkontor ligger i Ålesund, og 15 av 44 skip drives derfra – av disse har kun 5 tilhørighet til norsk sokkel. I tillegg arbeider 67 landansatte i Farstads selskaper ute. Regionkontoret Melbourne/Singapore driver 16 skip, kontoret i Aberdeen 11 og Brasil-kontoret 2 skip. Større befraktningsavtaler samt investeringsbeslutninger vedrørende kjøp og salg av skip må godkjennes sentralt, mens øvrig aktivitet basert på budsjettstyring skjer lokalt.