

RAPPORT
KARTLEGGING AV NÆRSKIPSFART – SAMMENSETNING, ALDER,
LØNNSOMHET OG UTFORDRINGER MED FLÅTEFORNYELSE





Forord

På oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet har Menon Economics kartlagt utfordringer knyttet til finansiering av flåtefornyelse innen nærskipsfarten. I oppdraget har vi trukket vesentlig veksels på databaser Menon besitter om lønnsomhet og eierskap i rederier. Menon takker Nærings- og fiskeridepartementet for et spennende oppdrag

Februar 2020

Sveinung Fjose
Prosjektleder
Menon Economics

Innhold

1. SAMMENDRAG	4
1.1. Bakgrunn og oppdragsbeskrivelse	4
1.2. Metode og informasjonsinnhenting	4
1.3. Tilstandsbeskrivelse nærskipsfartsflåten	4
1.4. Rederienes planer om flåtefornyelse	5
1.5. Rederienes finansielle evne til flåtefornyelse	5
1.6. Hvorfor er lønnsomheten så svak?	6
1.7. Hvordan kan utfordringen med eldre flåte håndteres?	7
1.8. Kan markedssvikt forklare mangel på flåtefornyelse?	8
2. INNLEDNING OG BAKGRUNN	9
2.1. Definisjoner og avgrensninger	9
3. METODE	11
3.1. Databaser	11
3.1.1. Analyse av rederienes finansielle evne til flåtefornyelse	12
3.2. Dybdeintervjuer	16
3.3. Spørreundersøkelse	18
3.3.1. Vurderinger knyttet til representativitet	18
3.4. Dokumentstudier	19
4. NÆRSKIPSREDERIENE	20
4.1. Tilstandsbeskrivelse av nærskipsfartspopulasjonens segmenter	20
4.2. Kjennetegn ved rederier som har fornyet flåten	24
4.2.1. Rederiene kjøper et betydelig antall brukte fartøyer, men disse er eldre	26
4.3. Hvilke planer har rederiene for flåtefornyelse?	27
4.3.1. Hvilke planer har rederiene for bruk av fremdriftsteknologi på fartøyene?	28
4.4. Hvor mye koster det å anskaffe et skip, enten brukt eller nytt? Er det dyrere å anskaffe mer klimavennlige skip?	30
4.4.1. Hva er merkostnader for mer klimavennlig fremdriftsteknologi?	31
5. HAR REDERIENE GOD NOK ØKONOMI TIL Å GJENNOMFØRE FLÅTEFORNYELSE?	33
5.1. Hvordan er lønnsomheten i nærskipsfarten?	33
5.1.1. Egenkapitalrentabilitet på 4,1 prosent for perioden 2003 til 2018	34
5.1.2. Hvor stor er gjeld i forhold til omsetning og regnskapsførte verdier? Er det forskjell på store og små rederier?	37
5.2. Hvilke krav stiller bankene for å innvilge lån til flåtefornyelse?	40
5.2.1. Hvilke kriterier vektlegger bankene når de vurderer en søknad om lån?	40
5.2.2. Får bankene tilstrekkelig informasjon til å kunne vurdere risiko?	42
5.2.3. Hvordan påvirker vurderinger knyttet til klimarisiko bankenes vilje til å finansiere flåtefornyelse	43
5.3. Tar rederiene kontakt med bankene om finansieringsmuligheter til tross for deres finansielle posisjon?	43
5.4. Brukes det offentlige virkemiddelapparatet til flåtefornyelse?	46
5.4.1. Ingen lån eller garantier til nærskipsfartsrederier fra henholdsvis Eksportkreditt eller GIEK	46
5.4.2. Samlet omfang av lån fra Innovasjon Norge på 45 millioner kroner	46
6. HVORFOR ER LØNNSOMHETEN SÅ LAV?	48
6.1. Et åpent norsk frakteregime til sjøs	48
6.2. Rederne i mindre rederier kan ha incentiver til å fortsette drift, selv om avkastningen på egenkapitalen er svak	48
6.3. Hvilke konkurranseparametere vektlegges i konkurransen?	50
6.3.1. Rederienes vurdering av hva som vektlegges i konkurransene	50
6.3.2. Vareieernes oppfatning om faktorer som vektlegges i konkurransen	52

6.3.3. Samlet vurdering av betydningen av pris versus miljø i konkurranser om sjøtransportoppdrag	53
7. HVA KAN GJØRES FOR Å ØKE OMFANGET AV FLÅTEFORNYELSE, GITT AKTØRENES SVAKE FINANSIELLE EVNE?	54
7.1. Høyere avgiftsnivå på landtransport	54
7.2. Innføre utslippskrav ved sjøtransport	55
7.3. Innføre offentlig finansieringsordning	56
8. KAN MARKEDSSVIKT FORKLARE MANGLENDE FLÅTEFORNYELSE?	58
8.1. Kan mangel på flåtefornyelse skyldes en kombinasjon av bedriftsøkonomisk ulønnsomhet og samfunnsøkonomisk lønnsomhet?	59
8.2. Kan mangel på flåtefornyelse skyldes en kombinasjon av bedrifts- og samfunnsøkonomisk lønnsomhet, men mangel på kunnskap, kompetanse eller interesse?	60
8.3. Kan mangelfull informasjon om lønnsomhet og risiko forklare manglende flåtefornyelse?	60
8.4. Kan mangel på materialitet forklare manglende flåtefornyelse?	61
OVERSIKT OVER KILDER BRUKT I RAPPORTEN	62
VEDLEGG 1: LØNNSOMHETSMÅL FOR NÆRSKIPSFARTSREDERIENE	63
Resultatmargin på 4 prosent for perioden 2003 til 2018	63
Driftsmargin for nærskipsfartsrederiene	64
Høy verdiskaping per sysselsatt	65
VEDLEGG 2: BESKRIVELSE AV MENONS REGNSKAPSDATABASE	66
VEDLEGG 3: INTERVJUGUIDER OG SPØRSMÅL I SPØRREUNDERSØKELSE	67
Intervjuguide til rederier	67
Intervjuguide til vareeiere	69
Intervjuguide banker og skipsmeglere	69
Spørreundersøkelse	70
VEDLEGG 4: OPPDRAGSBESKRIVELSE	73
Bilag 1 Kundens beskrivelse av oppdraget	73
VEDLEGG 5: BESKRIVELSE AV REGULERING AV NORSK FRAKTREGIME	76
Beskrivelse av fraktregime knyttet til sjøtransport	76
Beskrivelse av fraktregime for godstransport	76
VEDLEGG 6: TALLGRUNNLAG FOR REGNEEKSEMPEL	77

1. Sammendrag

1.1. Bakgrunn og oppdragsbeskrivelse

Nærings- og fiskeridepartementet har bestilt en analyse for å dokumentere nærskipsrederienes finansielle evne til flåtefornyelse. Målet med studien er å undersøke hvorvidt lønnsomheten i nærskipsrederiene er for lav til at de kan foreta investeringer i flåtefornyelse. Problemstillingen skal belyses gjennom studier av nærskipsrederier, banker og transportkjøpere. Det skal særlig legges vekt på hvordan etterspørselen etter transport av gods ved nærskipstransport påvirker rederienes langsiktige økonomi og finansielle evne til flåtefornyelse.

Det skal i tillegg undersøkes hvordan bankene og transportkjøpernes holdning til bruk av lav- og nullutslipps-teknologi i nærskipsfarten påvirker rederienes valg av mer miljøvennlige løsninger ved flåtefornyelse.

Rapporten skal vise om det er en markedssvikt i nærskipsfarten som begrenser nærskipsrederienes evne til å påta seg økonomiske forpliktelser til investeringer i markedsbasert flåtefornyelse. Det skal videre belyses hvilke endringer i markedet som kan motvirke en eventuell markedssvikt.

Analysen skal inneholde en tilstandsbeskrivelse av nærskipsfartsflåten.

1.2. Metode og informasjonsinnhenting

For å gjennomføre analysen har Menon innhentet data om nærskipsfartøyene som går i norske farvann. Denne informasjonen er tilgjengelig gjennom Kystverkets AIS-database. Data om hvert enkelt selskap fra AIS-databasen er senere koblet opp mot Clarksons database over fartøyenes tekniske egenskaper. Vi har da hentet ut data om fartøyenes alder, fraktkapasitet, lengde, hva skipet sist ble solgt for mv. Etter å ha sammenkoblet data om fartøyene med deres rederier, har Menon foretatt en regnskapsanalyse av de rederier som eier skip innen nærskipsfart. For å gjennomføre dette har vi hentet data fra Menons regnskapsdatabase. Basert på regnskapsanalysen har vi hentet ut tall på avkastning på kapital innen nærskipsfart sammenlignet med andre næringer.

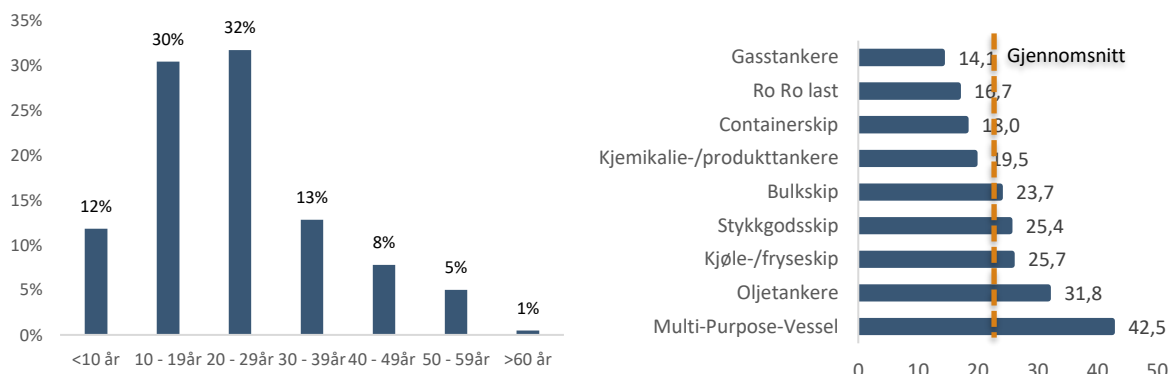
I undersøkelsen har vi gjennomført intervjuer med vareeiere, rederier, banker og skipsmeglere. I alle intervjuene har vi fokusert på hvilke kriterier som vektlegges ved kjøp av transporttjenester til sjøs. Hensikten med analysene var å avdekke hvilken betydning miljø og klima har for tildeling av kontrakter, og dermed også rederienes tilpasning. I intervjuer med bankene har vi også stilt spørsmål om hvilken vekt de legger på klimarisiko ved tildeling av lån, samt i hvilken grad informasjonsasymmetri mellom bankene og rederiene kan legge grunnlag for en markedssvikt på finansieringssiden.

1.3. Tilstandsbeskrivelse nærskipsfartsflåten

Analysen viser at det i 2017-2018 var om lag 400 nærskipsfartøy med norsk majoritetseierskap som gikk i norske farvann. 60 prosent av disse var stykkgodsskip mens 18 prosent var kjemikalietankere.

Gjennomsnittsalderen på skipene i den definerte nærskipspopulasjonen er 24,5 år. Dette er tilnærmet nøyaktig tilsvarende den gjennomsnittsalder Propel (2014) fant ved tilsvarende undersøkelse. Det har altså siden 2014 forekommet en viss flåtefornyelse, men ikke i et omfang som bidrar til å trekke ned gjennomsnittsalderen for flåten som helhet. Venstre side i Figur 1 viser skipene fordelt på aldersgrupper, mens høyre side viser gjennomsnittsalder for de ulike skipstypene.

Figur 1: Andel skip i nærskipspopulasjonen fordelt etter alder (venstre) og gjennomsnittsalder for de ulike skipskategoriene (høyre). Kilde: AIS, Clarksons, Lloyds og Menon Economics

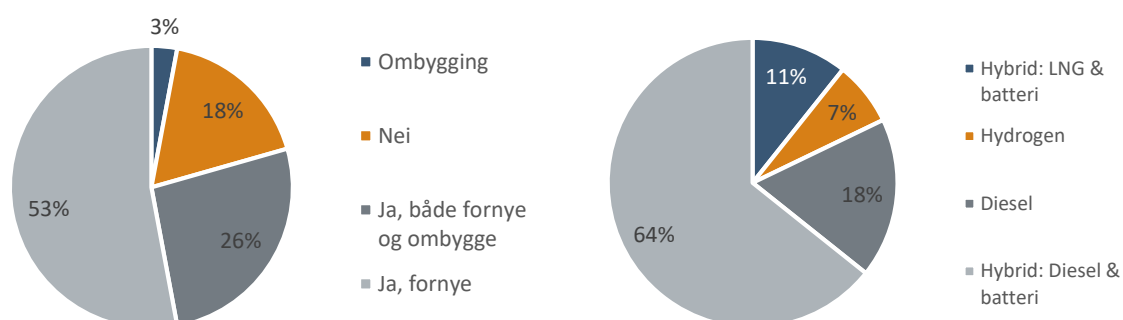


Som det går frem av den første figuren er mer enn halvparten av skipene mer enn 20 år gamle. Av figuren under ser vi at det er betydelig forskjell i gjennomsnittsalder innen de ulike skipskategoriene. Stykkodsskip, som det er desidert flest av, ligger nær gjennomsnittet for nærskipsfartsskipene som helhet. Oljetankere og multi-purpose-fartøyer har høyest gjennomsnittsalder, mens gasstankere og ro-ro lasteskip har lavest.

1.4. Rederienes planer om flåtefornyelse

Gjennom spørreundersøkelser og intervjuer med rederiene avdekker Menon at en svært høy andel av rederiene har planer om flåtefornyelse. I figuren til venstre nedenfor viser vi at kun 18 prosent av rederiene ikke har planer om fornyelse. Figuren til høyre viser at rederiene stor grad legger opp til å gå over til mer miljø- og klimavennlig fremdriftsteknologi.

Figur 2: Rederiene sine planer om flåtefornyelse (venstre, N=34) og i hvilken grad de legger opp til å gå over til en mer miljø- og klimavennlig fremdriftsteknologi (høyre, N=28). Kilde: Menon 2020



Som det går frem av figuren til høyre legger hele tre fjerdedeler opp til å fornye i form av hybridteknologi. Kun 18 prosent legger opp til å fornye ved å bruke konvensjonell diesel.

1.5. Rederienes finansielle evne til flåtefornyelse

Med mindre rederiene finansierer hele skipsbyggingen med egenkapital, må de låne penger for å fornye flåten. Gjennom en analyse av regnskapene til rederiene finner imidlertid Menon at lønnsomhetssituasjonen er svak.

Gjennomsnittlig årlig egenkapitalrentabilitet¹, som er et mål på hvor stor avkastning det er på investert kapital, var på knappe fire prosent for perioden 2003 til 2018. Dette er betydelig lavere enn gjennomsnittet for norsk næringsliv. At rederiene i en periode på 15 år har hatt relativt lav lønnsomhet, medfører også at de i gjennomsnitt har hatt liten mulighet til å bygge opp egenkapital som er nødvendig for sikkerhet for de lån de må ta opp for å finansiere flåtefornyelsen. Intervjuer med bankene viser at de minimum forlanger at 30 prosent av investeringssummen må dekkes med egenkapital, mens det resterende kan dekkes med lån. Intervjuer med rederiene viser at særlig rederier med mindre enn 100 millioner kroner i omsetning har betydelige utfordringer med å oppnå kravet om 30 prosent egenkapitalandel. Dette bekreftes av en analyse av rederienes regnskaper. Regnskapsanalysen viser at rederier med mindre enn 100 millioner kroner i omsetning i gjennomsnitt hadde mer enn dobbelt så mye gjeld som egenkapital i 2018. Det ser altså ikke ut til at mindre rederier vil makte å møte de minimumskrav bankene setter for å innvilge lån til flåtefornyelse.

Intervjuer med banker foretatt i analysen viser at bankene nå legger betydelig vekt på klimarisiko ved tildeling av lån. Samtidig understreker bankene at deres krav til egenkapital gjelder også ved investering i mer klimavennlig teknologi. Det er egenkapitalnivået og utsiktene til god og stabil lønnsomhet som vil være avgjørende for om et rederi får lån til investering i mer klimavennlig teknologi. Gitt lønnsomhets- og egenkapitalnivået øker altså ikke klimarisikobetraktninger sannsynligheten for at et rederi får lån til mer klimavennlig teknologi, men reduserer sannsynligheten for at et rederi får lån til bruk av tradisjonell teknologi.

Det offentlige har imidlertid gjennom Innovasjon Norge, GIEK og Eksportkreditt Norge kapitalvirkemidler som kan bidra til flåtefornyelse. Felles for alle virkemidlene er imidlertid at de forutsetter at private aktører skal ta deler av risikoen i form av lån eller garantier. Egenkapitalsituasjonen er imidlertid for gjennomsnittet av nærskipfartsrederier så svak at bankene ikke ønsker å utstede lån, og når det er tilfellet, vil det heller ikke være aktuelt for de offentlige virkemiddelaktørene.

1.6. Hvorfor er lønnsomheten så svak?

Bakgrunnen for lav lønnsomhet innen nærskipfart er etter Menons vurdering høy konkurranseintensitet. Høy konkurranseintensitet skyldes etter vår vurdering at det norske fraktmarkedet er relativt åpent. Innen sjøtransport tillater Norge fartøyer med andre lands flagg å frakte varer langs kysten². Innen landtransport tillater vi gjennom EØS-avtalen utenlandske aktører å frakte i Norge³. At vi tillater andre lands virksomheter å utføre fraktoppdrag i Norge medfører at omfanget av tilbud øker. Dette bidrar til å redusere prisnivået, hvilket igjen senker lønnsomheten. Både innen sjø- og landtransport ser vi derfor betydelig lavere lønnsomhet enn hva som er gjennomsnittet for norsk næringsliv.

At lønnsomheten er lav innen transport er imidlertid først og fremst et problem for de som selger transporttjenester og de som arbeider innen transportsektoren. For kjøperne av transporttjenestene, forbrukere og bedrifter, bidrar den høye konkurranseintensiteten til lavt prisnivå. Selv om den høye konkurranseintensiteten fører til lavt prisnivå og lavt produsentoverskudd, bidrar det altså til et høyt konsumentoverskudd. Samtidig bidrar vektleggingen av pris som suverent viktigste konkurranseparameter i konkurransene til at utslippene av klimaskadelige gasser er høyere enn de ville ha vært med sterkere vektlegging av klimagassutslipp ved

¹ Egenkapitalrentabilitet er årsresultat over en viss periode dividert på total egenkapital i samme periode. Vi kommer nærmere tilbake til dette i kapittel 3.1.1

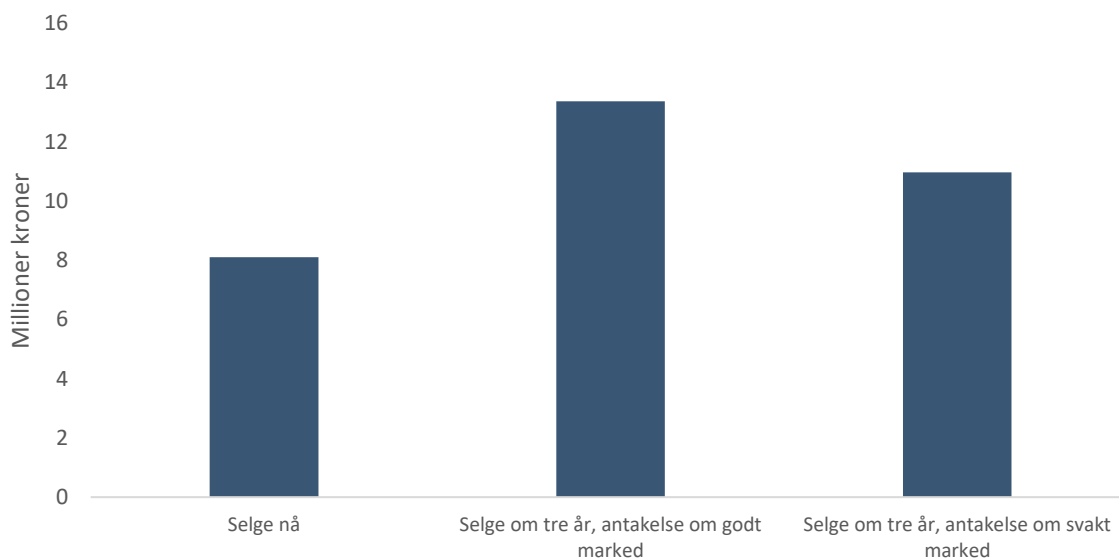
² Vi kommer nærmere tilbake til bestemmelsene knyttet til sjøtransport i kapittel 6.1

³ Vi kommer nærmere tilbake til bestemmelsene knyttet til landtransport i kapittel 6.1

transporten. Bakgrunnen for dette er at nyere fartøyer i gjennomsnitt har lavere utslipp av skadelige klimagasser per fraktet tonnkilometer enn eldre fartøyer (Propel, 2014).

At lønnsomheten er lav skyldes også manglende incentiver til å selge eldre fartøyer til tross for lav lønnsomhet. For å illustrere dette har vi tatt utgangspunkt i en tenkt reder i et rederi med ett fraktefartøy på 25 år og 4700 bruttotonn. Fartøyet har en antatt salgsverdi på om lag 10 millioner kroner, og årlig omsetning på fartøyet er antatt å være om lag 20 millioner kroner. Vi har i eksemplet lagt til grunn at fartøyet på 25 år ikke er belånt. I eksemplet har vi lagt til grunn at rederen også arbeider i rederiet, og at han eller hun også vil miste arbeidet ved avvikling av rederiet. Årslønnen til reder er anslått til 1 million kroner. I rapporten viser vi at det for rederen vil være mer lønnsomt å skyve på beslutningen om salg frem i tid, gitt dagens rentenivå. Dette er illustrert i figuren nedenfor.

Figur 3: Gevinst for reder etter 5 år i tenkt rederi med ett fartøy for tre scenarier for utvikling i nærskipfartsmarkedet.
Kilde: Menon Economics 2020



Som det fremgår av figuren, vil det for rederen være mest lønnsomt å skyve på beslutningen om salg. Bakgrunnen for dette er at rederen ved salg også vil tape den lønnsinntekt den har fra rederiet, ikke kun kapitalinntekten. Dersom rederen også antar at lønnsomheten de kommende år vil være bedre enn den historisk har vært, er det suverent mer lønnsomt å beholde fartøyet i noen år, fremfor å selge det nå.

Intervjuer med rederier og vareeiere viser også at det kriteriet som vektlegges klart sterkest ved tildeling av kontrakter er pris. Alder på fartøyene eller utslipp av klima- og miljøskadelige gasser vektlegges ifølge rederiene svært lite ved tildeling av oppdrag. Selv om rederiene ved investering i nye og presumptivt mer energieffektive fartøyer kan redusere driftskostnadene noe, ser det ikke ut til at de gjennom konkurransen får mulighet til å dekke de høyere kapitalkostnader de vil pådra seg gjennom å investere i nyere fartøyer.

1.7. Hvordan kan utfordringen med eldre flåte håndteres?

I rapporten drøfter vi følgende tre aktuelle tiltak for å fornye flåten:

- 1) Innføre høyere avgift på landtransport
- 2) Øke offentlig finansiering for flåtefornyelse

3) Innføre utslippskrav for sjøtransport

Nedenfor drøfter vi hvilken effekt disse ulike tiltakene vil ha på rederienes evne til flåtefornyelse.

Menon finner at det eneste tiltaket som på sikt vil løfte lønnsomheten tilstrekkelig til at flåtefornyelse vil skje i stort omfang er innføring av utslippskrav for sjøtransport. Bakgrunnen for dette er at en innføring vil fordre at rederiene i større grad fornyer flåten, samtidig som de ikke vil være villige til å gjøre dette uten at ratenivået øker. En forutsetning for at rederiene skal fornye er altså at ratene øker. Om ratene ikke øker, vil ikke kjøperne av transporttjenester få dekket sin etterspørsel, hvilket igjen vil øke prisnivået. En innføring av utslippskrav innen sjøtransport uten at det samtidig innføres strengere krav til landtransport, vil imidlertid medføre at en flytter trafikk fra sjø til land. Dette kan medføre at de samlede utslipp går opp.

1.8. Kan markedssvikt forklare mangel på flåtefornyelse?

Til tross for et betydelig behov for flåtefornyelse, ser vi imidlertid at gjennomsnittsalderen på flåten ikke har endret seg siden 2014. I tråd med oppdragsbeskrivelsen undersøker vi hvorvidt dette skyldes at vilkårene for fullkommen konkurranse ikke er tilfredsstillende på finansieringssiden. Vi finner da at mangel på fornyelse ikke kan skyldes en markedssvikt knyttet til informasjon på finansieringssiden. Om det skulle være tilfellet, måtte nærskipfartsrederiene hatt bedre lønnsomhet enn øvrig norsk næringsliv, hvilket vi dokumenterer at ikke er tilfellet. Med hensyn til informasjon finner vi imidlertid at usikkerhet om hvilken teknologi som kan møte IMOs fremtidige krav til klimagassreduksjon bidrar til at rederiene skyver beslutning om flåtefornyelse frem i tid.

Det kan imidlertid være en markedssvikt ved at eksterne virkninger – det vil si forurensning, støy, kø, slitasje og ulykkesrisiko – ikke er tatt tilstrekkelig hensyn til i det norske avgiftssystemet for transport.

2. Innledning og bakgrunn

Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) har vedtatt at utslippene fra skipsfart innen 2050 skal reduseres med 50 prosent sammenlignet med 2008-nivået (IMO, 2018). Det er fremdeles uklart hvordan målsetningen vil slå ut i reguleringer og krav, men det synes åpenbart at store deler av den globale flåten fornyes eller ombygges til mindre utslippintensiv teknologi. I Regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart (Regjeringen, 2019), fremgår det at regjeringen vil kartlegge utfordringer knyttet til finansiering av miljøvennlig flåtefornyelse for nærskipsrederiene. Nærings- og fiskeridepartementet har på denne bakgrunn bestilt en analyse for å dokumentere nærskipsrederienes finansielle evne til flåtefornyelse.⁴ Målet med studien er å undersøke hvorvidt lønnsomheten i nærskipsrederiene er for lav til at de kan foreta flåtefornyelse, og hvorvidt det er en markedssvikt som medfører at samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringer ikke foretas. Dette belyses gjennom datainnhenting fra nærskipsrederier, banker, transportkjøpere og skipsmeglere. Videre var oppdraget å vise om det er en markedssvikt i nærskipsfarten som begrenser nærskipsrederienes evne til å påta seg økonomiske forpliktelser til investeringer i markedsbasert flåtefornyelse.

Studien avgrenses til selskaper som eier skip som benyttes i nærskipsfart i Norge og mellom norske og europeiske havner. Studien skal beskrive karakteristika ved rederier som opererer i Norge på fast basis og markedssegmentene for disse. Studien avgrenses til den del av nærskipsfrakteflåten som frakter gods, det vil si industrilaster, forbrukervarer og andre laster i de ordinære fraktmarkedene, på skipsegmenter som stykkgoods, container, tank og bulk. Skip tilknyttet persontransport, havbruksnæringen, energinæringen og oversjøisk frakt ekskluderes fra studien, jamfør oppdragsbeskrivelsen som er vedlagt rapporten.

2.1. Definisjoner og avgrensninger

Basert på avgrensningen av oppdraget skal følgende skipstyper inngå i vurderingen:⁵

Bulkskip (bulkcarrier): Bulkskip er skip som transporterer tørre bulklaster. Enkelte bulkskip er spesialbygd f.eks. for transport av kull, malm, korn, papir, tømmer, etc. Bulklaster er last som fraktes uemballert. Det skilles mellom tørre og våte bulklaster.

Containerskip: Skip med lasterom tilpasset et bestemt antall standardcontainere (TEU). Kalles gjerne cellulære containerskip. En stor del av kapasiteten består av containere som fraktes på dekk. Etter hvert er det kommet et betydelig antall bulk-containerskip som er spesielt tilpasset transport av en del containere.

Fryseskip: Fryseskip er en type skip som frakter gods som krever temperaturregulering, enten kjøll eller frys. Dette kan være gods som kjøtt, fisk, grønnsaker, frukt eller andre matvarer.

Gasstankskip: Spesialskip for transport av kondenserte (flytende) gasser. De viktigste lastene er ammoniakk, etylen, LNG og LPG.

Kombinasjonsskip: Skip som kan transportere både flytende og tørre bulklaster. Det er to hovedtyper:

- **Malmtankskip:** Skip med egne lasterom for malm. Når skipet fører olje, kan malmlasterommene også benyttes til oljen, slik at dødvektkapasiteten utnyttes fullt ut.
- **Bulktankskip (bulk/oil carrier):** Dette er kombinasjonsskip som transporterer ulike lastetyper i samme lasterom, men ikke samtidig. De fleste bulktankskip er forsterket for føring av malm og kalles da OBO-skip (ore/bulk/oil).

⁴ Flåtefornyelse skal forstås som kjøp av skip ved verft, det vil si alminnelige nybygg, kjøp av annenhåndsskip eller ombygging av skip.

⁵ <https://rederi.no/kontakt/presse/ord-og-uttrykk/>

Multipurpose skip (flerbruksskip): Multipurpose skip tar forskjellige typer last (containere, bulklast, trelast) og er utstyrt med store luker, ett mellomdekk og kraftige kraner eller bommer.⁶

Ro-ro-skip: lasten kjøres om bord og i land enten for egen maskin (lastebiler/trailere) eller med spesialtrucker. Det er tre hovedanvendelser:

- Ro-ro-skip for frakt av nye biler (spesialisert: Pure Car Carrier – PCC), og eventuelt også annet rullende materiell.
- Ro-ro-skip i linjefart tar containere, flak og stykk gods, samt all tenkelig last som kan kjøres ombord.
- Ro-ro-ferger som fører en kombinasjon av rullende last (lastebiler/trailere/personbiler) og passasjerer.⁷

Stykkodsskip: Stykkodsskip er spesielt tilpasset transport av stykk gods, for eksempel fat, store sekker eller paller. Noen har lasteluker på dekk, mens andre har side-, akter- eller baugporter. Stykk gods er gods/varer som ikke fraktes i containere eller i bulk.

Tankskip: Skip som fører flytende bulklaster.

- Kjemikalieskip: Spesialtankskip for transport av kjemikalier. Nyere skip har som regel rustfrie ståltanker. Skipene kan føre mange forskjellige laster samtidig, fordi hver tank har sitt eget pumpe- og rørsystem for lasting og lossing.
- Oljetankskip: Skip som frakter råolje eller oljeprodukter.

Nærskipsfart er definert som transport mellom havner i Norge eller mellom norske havner og havner i Europa. Den norskeide nærskipsfartsflåten kan grovt sett deles inn i to kategorier: de som utfører transport på norskekysten (nasjonal kystfart) og de som utfører transport i kombinert fart på kysten og til/fra Norge.⁸ Registrert eierskap til hvert enkelt skip, det vil si norsk kontrollerte skip i denne rapporten, er hentet fra Clarksons sin database. Det forutsetter ikke at skipet har norsk flagg.⁹

⁶ <https://snl.no/skip#-Multi-purpose-skip>

⁷ Denne typen er ekskludert fra studien da de er tilknyttet persontransport.

⁸ https://www.regjeringen.no/contentassets/6df54cc2f2d7495fa2792942fbfbc665/logistikk_og_transportnaringen.pdf

⁹ Et par av rederiene med tilhørende skip er norskeide, men de har registrert selskapet i utlandet. Det betyr at de i denne populasjonen er inkludert, men at når vi kobler den med regnskapsdatabasen ekskluderes de rederiene det er snakk om, da selskapet ikke er registrert i Brønnøysundregistrene og dermed ikke i Menon sin regnskapsdatabase.

3. Metode

I dette kapitlet går vi igjennom de metoder vi har benyttet for informasjonsinnhenting i prosjektet. Grovt sett er informasjonskildene

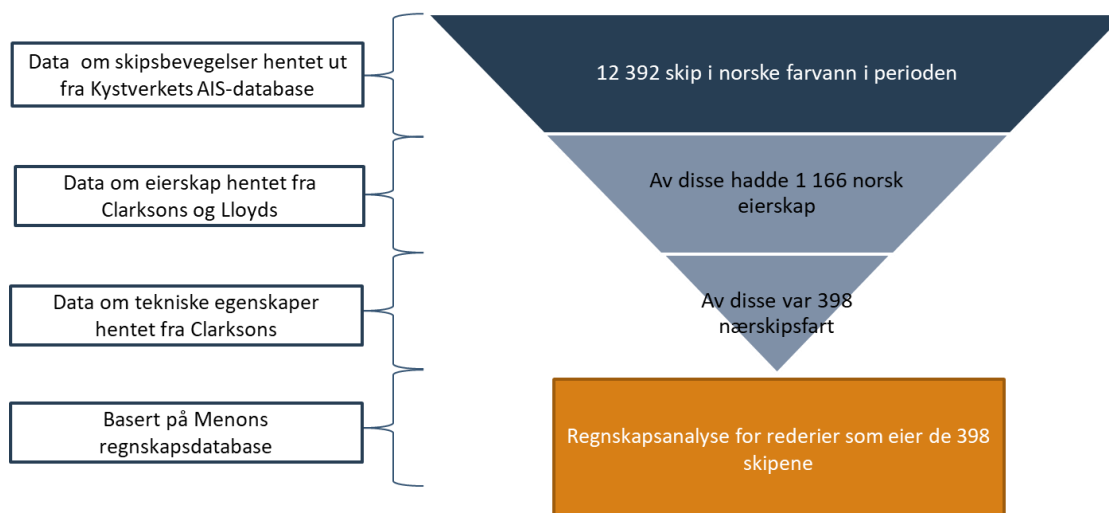
- Databaser
- Intervjuer
- Elektronisk spørreundersøkelse

Vi går i det følgende gjennom de ulike informasjonskildene og viser hvordan disse er brukt.

3.1. Databaser

For å kunne få data om sammensetning og alder på den delen av den norske nærskipfartsflåten som opererer i norsk farvann, samt data om lønnsomheten til de rederier som eier disse fartøyene, har vi foretatt en utstrakt og systematisk bruk av databaser. I figuren under viser vi fremgangsmåten i analysen vår.

Figur 4: Metode og sekvensiell fremgangsmåte for å analysere tekniske egenskaper ved norsk nærskipfartsflåte og nærskipfartsrederiers økonomiske evne til flåtefornyelse. Kilde: Menon Economics, 2020



Den definerte nærskippopulasjonen: For å kunne gjøre en analyse av flåtefornyelse innen nærskipfarten, var det nødvendig å definere en populasjon basert på oppdragsbeskrivelsen.

Første steg var å identifisere alle fartøy som seilte innenfor Norges territorialgrense i løpet av året mai 2017 til mai 2018.¹⁰ Dette ble gjennomført ved hjelp av Kystverket sin **AIS-database**.¹¹ Denne databasen inneholder data

¹⁰ Bakgrunnen for at vi har tatt utgangspunktet i dette tidspunktet er for å gjennomføre en så oppdatert analyse som mulig, med den nyeste rapporterte AIS-dataen. Den senest tilgjengelige informasjonen om skipsbevegelser fra Kystverkets AIS-database er fra mai 2018.

¹¹ En skulle anta at informasjon om AIS-data var 100 prosent troverdig. I en analyse av utvikling i trafikk i norske farvann i perioden 2010 til 2017 fant imidlertid Menon (2019) at AIS-statistikken indikerte en så markant økning i trafikken i perioden

om alle fartøyers bevegelser i norske farvann. Ifølge IMO-krav må alle fartøy på mer enn 300 bruttotonn ha installert AIS-sender som hvert femte sekund sender signaler om skipets geografiske posisjon, dets identitet, flagg, fart og kurs. I tillegg sender den også informasjon om fartøyets MMSI- og IMO-nummer¹². Gjennomgang av AIS-dataen viser at det totalt ble registrert **12 392 unike skip** innenfor Norges territorialgrense innen den gitte perioden.¹³

Andre steg var å identifisere hvilke av disse fartøyene som har norsk eierskap og hvilke som går innen definisjonen nærskipfart, som spesifisert i oppdraget. Dette ble gjennomført med utgangspunkt i fartøyenes MMSI- og IMO-nummer som inngår i AIS-statistikken, hvor vi da matchet 12 392 skip med **Clarksons database**. Vi har lagt til grunn at om mer enn 50 prosent av fartøyet eies av et rederi med hovedkontor i Norge, kan skipet regnes som norsk. Clarksons database over verdens flåteregister er verdens mest komplette og mest brukte database om tekniske egenskaper ved skip. Databasen inneholder detaljert informasjon om fartøyenes eiere, flagg og tekniske størrelser, som blant annet lengde, dødvekttonn¹⁴ og bruttotonnasje. Menon abonnerer på bruk av Clarksons database. Ifølge Clarksons sin database er det registrert i overkant av 2700 aktive skip med norsk eierskap på verdensbasis. Av disse skipene har om lag **1 166** seilt innen norsk territorialfarvann i tidsperioden mai 2017 til mai 2018. Eierskapsdata fra Clarksons ble kvalitetssikret ved at vi hentet data om eierskap fra Lloyds Register, som Menon også har tilgang til.

Tredje steg var å identifisere hvilke av de 1 166 skipene som er innen de relevante skipstypene: bulk, tank, stykkods og container. Dette ble gjennomført ved hjelp av skipskategoriseringen til Clarksons, samt en kryssjekk av skipskategoriene til Lloyds. Basert på denne metoden, samt en kryssjekk av skipene på marinetraffic.no, fant Menon at **398 av de 1 166** skipene kan klassifiseres som nærskipsskip i tråd med definisjonen som er gitt i oppdragsbeskrivelsen.¹⁵ **De 398 skipene utgjør den definerte nærskipspopulasjonen**. Basert på data om tekniske egenskaper ved skipene presenterer vi i kapittel 4 oversikt over hvordan de om lag 400 skipene fordeler seg på ulike segmenter av nærskipfarten, skipenes alder, deres fraktkapasitet med videre.

3.1.1. Analyse av rederienes finansielle evne til flåtefornyelse

Beskrivelsen over viser fremgangsmåte for analyse av de tekniske egenskapene ved skipene. For å analysere rederienes finansielle evne til flåtefornyelse har vi analysert regnskapene for de rederier som eier de om lag 400

at endringen trolig heller kan forklares med stadig bedre datakvalitet enn med trafikkøkning alene. Menon vurderer altså at statistikken om skipsbevegelser basert på AIS-data for årene 2017 til 2018 er bedre enn den statistikk som er basert på skipsbevegelser for tidligere år. Denne svakheten i AIS-statistikken medfører at man må tolke data med nødvendig forbehold. Analyser av utvikling i trafikk over tid kan være problematisk basert på AIS-data.

¹² Et **IMO-nummer** er en del av Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) sitt identifikasjonssystem for skip. Det består av tre bokstaver, IMO, og syv tall som er unikt for skipet. IMO-nummeret tildeles aldri et annet skip. **MMSI-nummer** (Maritime Mobile Service Identity) er et unikt nummer for å identifisere skip. Det er programmert i alle AIS-systemer og VHF-elektronikk om bord på skipet og gir et internasjonalt standardisert nummer for kontakt med fartøyet. IMO-nummeret er en del av den statistiske AIS-informasjonen som leveres av skipet. Et fartøy kan endre MMSI-nummer, men ikke IMO-nummer.

¹³ AIS-data fra Kystverket gir informasjon om fartøysbevegelser i kystnære områder, og ikke i hele norsk økonomisk sone. Dette innebærer at fartøyer som går fra eksempelvis britisk havn til petroleumsinstallasjoner i norsk økonomisk sone ikke blir fanget opp i den statistikken vi presenterer. Videre kan enkelte deepsea fartøyer på gjennomfart i norske farvann heller ikke bli fanget opp. Menon anser dette som uproblematisk ettersom begge fartøygrupper ligger utenfor mandatet til denne utredningen.

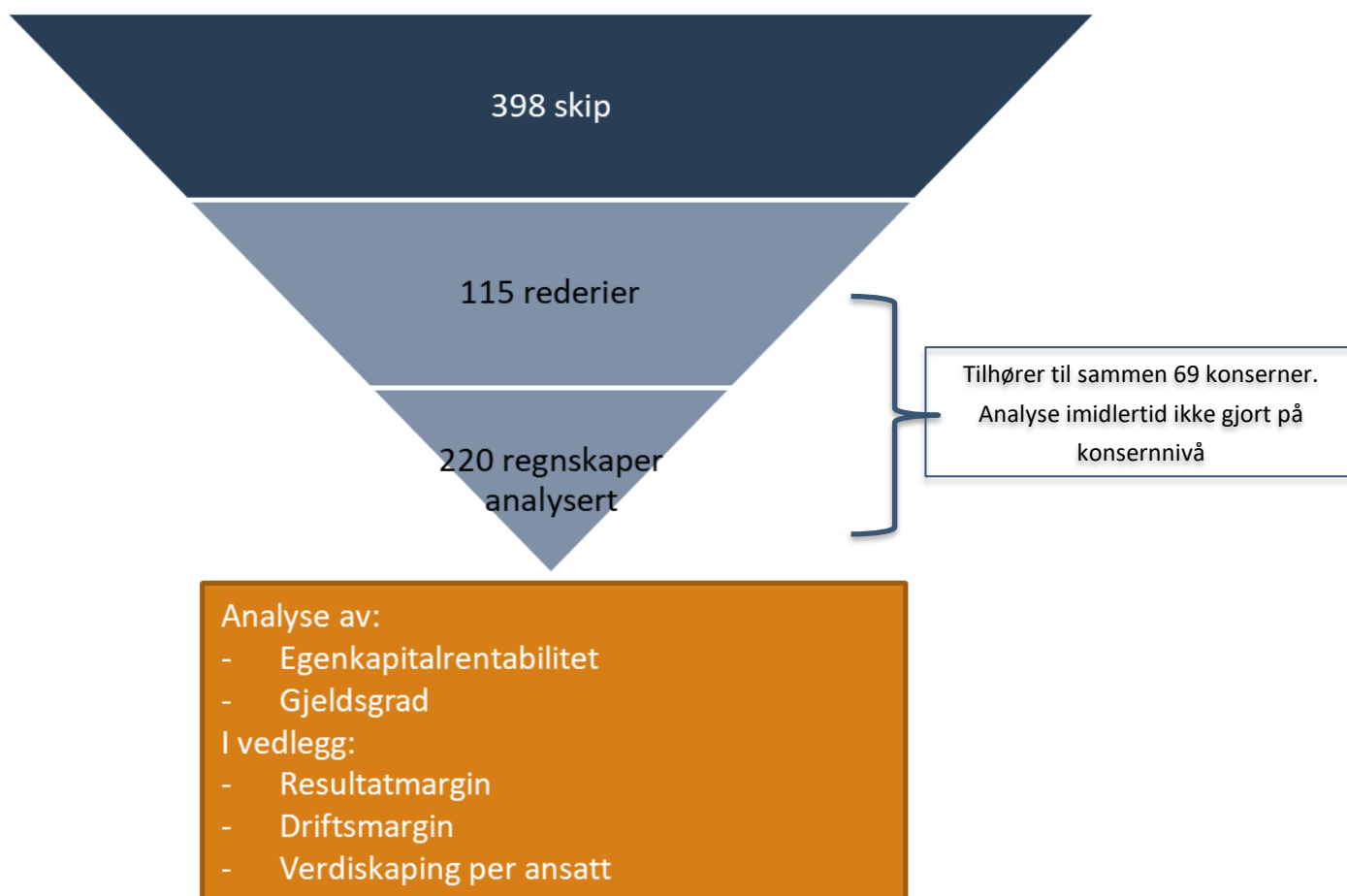
¹⁴ Dødvekttonn er den totale vekten et skip kan bære av last, drivstoff, forsyninger, besetning og passasjerer. Dødvekten er det viktigste kommersielle målet. Den maksimale nyttelasten er normalt 3-10 prosent lavere enn dødvekten pga. vekten av bunkers, vann, proviant etc.

¹⁵ Dette ble gjort ved hjelp av skipskategoriseringen til Clarksons, samt en kryssjekk av skipskategoriene til Lloyds. Etter den første grovsorteringen ble det gjennomført en grundigere sjekk, hvor alle skipene ble søkt opp på marinetraffic.no. Her finnes informasjon om skipet og hvilket område det seiler i.

skipene. Den informasjonen er sammenkoblet med informasjon innhentet i intervjuer om de krav bankene stiller om finansiell sikkerhet for å innvilge lån. Fremgangsmåte for intervjuer er vist i kapittel 3.2.

I figuren nedenfor illustrerer vi fremgangsmåten for å identifisere de relevante regnskapene med utgangspunkt i AIS-dataene.

Figur 5: Beskrivelse av metode og sekvensiell fremgangsmåte for analyse av rederienes finansielle evne til flåtefornyelse.
Kilde: Menon Economics 2020



Som det går frem av figuren ovenfor, startet analysen av rederienes finansielle evne til flåtefornyelse ved å ta utgangspunkt i de om lag 400 fartøyene som ble identifisert i den tekniske analysen. Fra databasene om de tekniske egenskapene hentet vi ut data på organisasjonsnummeret til eieren av skipet. Dette organisasjonsnummeret er siden matchet opp mot Menons regnskapsdatabase, som inneholder all regnskapsinformasjon til alle norske regnskapspliktige bedrifter i perioden 2003 til 2018¹⁶. Skip som var eid av foretak som ikke var rederier ble tatt ut av analysen. Gjennom denne analysen fant vi at de om lag 400 skipene er eid av **115 unike rederier**.

¹⁶ I regnskapsdatabasen finnes også regnskapsinformasjon tilbake til 1992. Data fra 2003 og fremover er imidlertid bedre kvalitetssikret enn data før 2003. Vi har derfor i analysen basert oss på regnskapsdata fra 2003 og fremover.

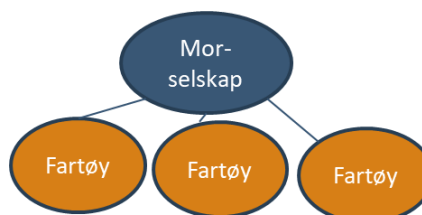
For å foreta analysen av rederienes finansielle evne til flåtefornyelse er en særlig utfordring i å isolere analysen til den aktivitet i foretakene som er relatert til nærskipfart. Utfordringen oppstår som følge av at nærskipfartskipene både eies av rederier som nærmest utelukkende har sin aktivitet innen nærskipfart, og rederier som har sin aktivitet både innen nærskipfart og andre segmenter. Dette er søkt illustrert i figuren nedenfor:

Figur 6: Illustrasjon av ulike selskapsformer innen nærskipfartsrederier. Kilde: Menon Economics 2020

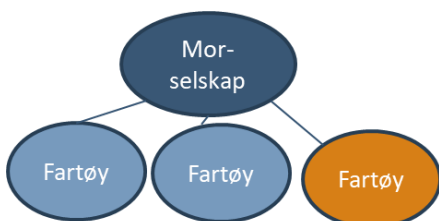
Modell 1: Ett fartøysrederier



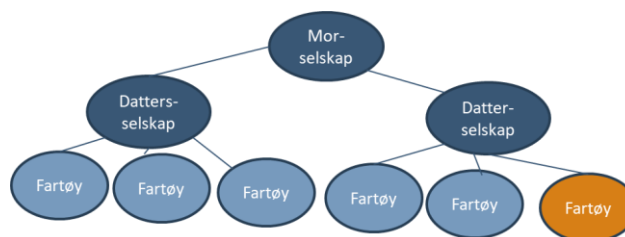
Modell 2: Flerfartøysrederi rettet mot nærskipfart



Modell 3: Flerfartøysrederi rettet mot både nærskipfart og andre segmenter



Modell 4: Rederikonsern rettet mot både nærskipfart og andre segmenter



I figuren over har vi markert alle fartøyer som er nærskipfart med oransje, og de andre som blå. Ved de to øverste modellene er en analyse av regnskapene som regel uproblematisk. Bakgrunnen er at alt som foregår i foretakene er relevant for å analysere rederienes evne til flåtefornyelse. Utfordringene er større i modell 3 og 4, som viser selskap som driver med annen skipsfart enn kun nærskipfart. Menon vurderer at selskapsstrukturen i norske rederier er mer fragmentert sammenlignet med selskapsstruktur i andre deler av norsk næringsliv. Dette fører til at skipene, og dermed rederiets økonomiske resultater, ikke kan sees i et enkelt foretak. Bakgrunnen til dette er at eiendeler, salg og innkjøp ofte splittes opp i ulike foretak og det er betydelig handel mellom rederiets egne foretak. Rederiene oppretter ofte datterselskaper for hvert av skipene, samtidig som mange har opprettet egne datterselskaper hvor ansatte er registrert.

For å gjennomføre en god finansiell analyse av disse 115 rederiene har vi matchet disse rederiene mot det øverste selskapet registrert i deres konsern som registrert i Menon sin regnskapsdatabase. Bakgrunnen for at vi har identifisert det øverste selskapet til alle rederiene er for å sørge for at vi ikke overser relevante regnskapsenheter. Det er imidlertid viktig å påpeke at det ikke er en analyse av øverste selskap, men at det er brukt en metode som gjør at rederiene sin finansielle situasjon framkommer bedre.

Etter å ha matchet de 115 rederiene mot deres øverste selskap registrert i Menon sin regnskapsdatabase, fant vi at flere av fartøyene er eid av selskap med aktivitet også utenfor shippingvirksomhet. Som tidligere nevnt, har

flere rederier kompliserte regnskapsstrukturer. Dette gjør det vanskelig å skille ut regnskapet for aktiviteten kun innen nærskipfart. Vi har dermed kun inkludert skipsfartsrelaterte selskaper, det vil si selskap som inngår i den maritime hovedgruppen «rederi», som definert i Menon sin regnskapspopulasjon. En del av disse selskapene har følgelig også virksomhet innen andre skipsfartssegmenter, eksempelvis Caiano, som også har aktivitet innen deepsea-segmentet. At vi har inkludert også noen selskaper som opererer i andre segmenter enn nærskipfart medfører at vi i analysen overvurderer den finansielle evnen til flåtefornyelse innen nærskipfart. Bakgrunnen for dette er at nærskipfart har hatt noe lavere lønnsomhet enn øvrig rederivirksomhet i en periode (Menon, 2019 A).

Det ble også gjennomført en grundigere sjekk av regnskapsdataen, blant annet på verdiskaping per skip. Nærskipfartsskipene er gjennomgående noe mindre enn eksempelvis deepsea-fartøyer. For å luke ut deepsea-fartøyer, la vi inn en restriksjon som tilsa at skip med høyere verdiskaping enn 100 millioner tas ut av regnskapsanalysen.

Etter å ha sortert ut selskaper som ikke er skipsfartsrelaterte selskaper, hadde vi en populasjon bestående av **220 selskaper** som til sammen eies av **69 unike rederier**¹⁷.

Hvilke parametere bruker vi for å analysere rederienes evne til flåtefornyelse?

Det eksisterer en rekke regnskapsmessige parametere for å analysere lønnsomhet, finansiell risiko og evne til betjening av lån. En fullstendig redegjørelse av disse finnes i bøker som «Statement Analysis» (Petersen, V.P., Plenborg, T., Kinserdal, F., 2017) og «Fra bilag til bruk: innføring i finansregnskap og regnskapsanalyse» (Langli, 2018). Menon finner at følgende to parametere godt uttrykker rederienes evne til flåtefornyelse:

- **Egenkapitalrentabiliteten:** Dette er en parameter som viser den gjennomsnittlige avkastningen et selskap har på sin egenkapital. Egenkapitalrentabiliteten blir beregnet ved å dividere årsresultat på summen av den regnskapsmessige verdien av egenkapitalen. Beregning av egenkapitalrentabiliteten er viktig ettersom det forteller oss noe om selskapenes evne til å bygge opp egenkapital, samt at det gjør det mulig å sammenligne hvor mye egenkapital kaster av seg i ulike selskap eller næringer. Sistnevnte er viktig fra et investorståsted, ettersom denne vil plassere sine midler hvor de gir best avkastning, tatt hensyn til den oppfattede risiko ved plasseringen. Vi kommer nærmere tilbake til dette i kapittel 5.1.
- **Gjeldsgrad:** Dette er en parameter som viser hvor mye gjeld selskapet har i forhold til den regnskapsmessige verdien av egenkapitalen. Parameteren beregnes ved å dividere total gjeld på total egenkapital. Parameteren viser hvor mye gjeld selskapet allerede har, og kan sammen med informasjon om bankenes krav til egenkapitalandel gi informasjon om hvor mye ekstra gjeld banken vil tillate at selskapet pådrar seg. Vi kommer nærmere tilbake til dette i kapittel 5.1.

I vedlegget til rapport viser vi også andre parametere som er vurdert som mindre relevante eller ikke-relevante¹⁸, slik som:

- Resultatmargin

¹⁷ Disse inneholder alle organisasjonsnumrene som er definert som rederier og som mottok en id-tag i vurderingene av eierskap i den definerte nærskippopulasjonen.

¹⁸ Bakgrunnen for at vi vurderer driftsmargin som mindre relevant er at nærskipfartsrederiene er kapitalintensive. Driftsmargin er driftsresultat dividert på omsetning. Driftsresultat viser resultat før skatt og kapitalkostnader. Ettersom nærskipfartsrederiene er kapitalintensive, har de mye lån, hvilket også dokumenteres i kapittel 5.1. En presentasjon av driftsmargin vil således overdrive den finansielle kapasiteten rederiet har til flåtefornyelse. Vi kommer nærmere tilbake til dette i kapittel 5.1.

- Driftsmargin
- Verdiskaping per sysselsatt

Bakgrunnen for at disse er tatt med i vedlegg er dels at driftsmargin ble brukt som parameter i Propels (2015) rapport, og dels at disse parameterne ofte brukes i andre rapporter.

Ved siden av å vise relevante parametere for nærskipfartsrederiene har vi også tatt med tilsvarende parametere for norsk næringsliv som helhet og maritim næring. Bakgrunnen for at vi tar med denne informasjonen er at vi i analysen ønsker å vise en investors perspektiv. Vi antar rasjonelle investorer som vil søke å maksimere avkastning på den kapital den er i besittelse av. I tråd med rasjonalitetsprinsippet vil investoren da plassere sine midler der egenkapitalrentabiliteten er høyest, tatt hensyn til risiko ved investeringen sammenlignet med risiko ved andre investeringer.

3.2. Dybdeintervjuer

I analysen har vi intervjuet 43 respondenter¹⁹. Respondentene fordelte seg på følgende grupperinger: 13 nærskipsrederier, 12 vareeiere, 7 banker²⁰, 5 skipsmeglere, 4 representanter for offentlig virkemiddelapparat og 2 rederiforeninger.

Intervjuer med rederier:²¹ De 13 nærskipsrederiene fordeler seg overordnet innen bulk-, tank-, stykkgoods- og containersegmentet. Fokuset i intervjuene var å kartlegge rederienes planer om flåtefornyelse, faktorer som påvirker beslutninger om flåtefornyelse, finansiell status, kontraktstyper, vareeierens vektlegging av miljø og klima ved tildeling av transportoppdrag, samt kjennskap til det aktuelle offentlige virkemiddelapparatet og deres virkemidler for nærskipfart. Intervjuene ble gjennomført i form av semistrukturerte dybdeintervjuer. Dette innebærer at intervjuguiden besto av enkelte åpne spørsmål og påstander respondenten må si seg enig i på en skala fra 1 til 6. Videre består intervjuguiden av flere åpne spørsmål hvor respondenten kunne resonnerer fritt. Videre skrev vi ned respondentens refleksjoner også rundt de spørsmål hvor respondenten ble bedt om å svare i form av en numerisk verdi. Vi mottok kontaktinformasjon til relevante rederier fra Kystrederiene og Norges Rederiforbund. Noe av respondentene ønsket ikke og/eller hadde ikke grunnlag for å svare på et par av spørsmålene. Det er derfor noen færre respondenter oppgitt (N) i noen av figurene sammenlignet med andre.

Vi intervjuet noe færre representanter for rederiene enn vi opprinnelig hadde planlagt. Gjennom intervjuene fant vi imidlertid at svargivningen i intervjuene varierte lite mellom respondentene. Ytterligere gjennomføring av intervjuer gav derfor lite addisjonell informasjon.

Intervjuer med vareeiere: Vi har intervjuet 12 ulike vareeiere innen de samme segmentene som nevnt over. Vi mottok de fleste kontaktpersonene fra rederiene vi intervjuet. Fokuset i intervjuene med vareeierne var hvilke faktorer de vektlegger ved tildeling av transportoppdrag, herunder vektlegging av miljø og klima. Også med hensyn til vareeiere intervjuet vi noen færre respondenter enn opprinnelig planlagt. Det er flere grunner til dette:

¹⁹ Ved to intervjuer var antallet respondenter to.

²⁰ Vi har intervjuet representanter for 6 ulike banker. Fire av disse bankene har et betydelig engasjement innen nærskipfart, mens to ikke har det. For én av bankene har vi intervjuet to respondenter, som hver befinner seg i to ulike regionale enheter tilhørende samme konsern.

²¹ Ettersom rederiene innen nærskipsflåten er medlemmer i Kystrederiene eller i Norges Rederiforbund, var vi avhengig av å snakke med de to næringsorganisasjonene for å innhente kontaktinformasjon. Basert på samtaler med de to, mottok vi en liste over rederier som de mente det var hensiktsmessig å ta kontakt med, med bakgrunn i oppdragsbeskrivelsen. Vi mottok en liste med 15 rederier og intervjuet 13 av dem.

- Det var svært stort sammenfall i svargivningen fra vareeierne. Ytterligere intervjuer ville dermed gi liten addisjonell informasjon.
- Rederiene viste motvilje mot å oppgi kontaktinformasjon til vareeierne. Bakgrunnen for rederienes reservasjon er trolig at de ikke ønsket at vi gjennom intervjuene med deres viktigste kunder skulle oppgi informasjon som de ikke ønsket at vi formidlet.

For å kompensere for at vi ikke fikk intervjuet det antall vareeiere som vi opprinnelig planla, innhentet vi mer informasjon om viktige konkurranseparametere fra skipsmeglere. Blant skipsmeglere intervjuet vi følgelig noe flere respondenter enn opprinnelig planlagt.

Intervjuer med banker: Vi har intervjuet syv representanter for seks ulike banker. Hensikten med intervjuene var å få innsikt i hvilke krav de stiller ved innvilgelse av lån til nærskipsfartsrederier. Videre spurte vi om hvilke vurderinger de gjør med hensyn til klimarisiko. Sist, men ikke minst, har vi spurt bankene om hvorvidt de mottar henvendelser om lån fra nærskipsfartsrederiene, hvorvidt de anser markedet som tilstrekkelig stor til at det tillater dem å bygge opp eller opprettholde kompetanse på dette området, samt om de mottar tilstrekkelig informasjon fra rederiene til å kunne foreta en i deres øyne tilstrekkelig god vurdering av risiko.

Intervjuer med skipsmeglere: Vi har intervjuet 5 ulike skipsmeglere innen de ovennevnte segmentene. Vi mottok kontaktinformasjon fra rederiene basert på hvilke skipsmeglere noen av de bruker. I tillegg til å undersøke deres oppfatning av hvorfor det investeres lite i flåtefornyelse av nærskipsfarten, ønsket vi å få en oversikt over ulike typer kontrakter, lengde på kontrakter og hvilke konkurranseparametere som vektlegges ved konkurranser. Til tross for gjentatte oppfordringer om å gi tilstrekkelig god informasjon om type og lengde på kontrakter, mottok Menon dette i mindre grad gjennom intervjuene.

Intervjuer med offentlige virkemiddelaktører: Vi har intervjuet til sammen fire representanter for GIEK, Eksportkreditt Norge og Innovasjon Norge.

Tabell 1 oppsummerer antall respondenter intervjuet innen de ulike respondentgruppene. Vi har i rapporten gjengitt flere utsagt fra intervjuene. Dette er utsagn vi oppfatter at på en konsis måte fremstiller poenger som er sentrale for analysen.

Tabell 1: Oversikt over respondentgrupper

Respondentgruppe	Antall intervjuet
Rederier	13
Vareeiere/transportkjøpere	12
Banker	7
Skipsmeglere/skipsdesignere	5
Rederiforeninger	2
Offentlige virkemiddelaktører	4

3.3. Spørreundersøkelse

Vi har sendt ut en spørreundersøkelse til nærskipfartsrederiene som er medlemmer i Kystrederiene og i Norges Rederiforbund.²² Dette er de næringsorganisasjonene som har rederier omfattet av denne analysen. Bakgrunnen til at vi ikke har sendt til vareeiere og banker, er at omfanget av relevante aktører for bankenes vedkommende er lavt, mens det for vareeierne er slik at respondentgruppen er for diversifisert til at en felles spørreundersøkelse er hensiktsmessig.

Spørsmålene i undersøkelsen sammenfaller i stor grad med spørsmålene som er stilt i intervjuene. Spørreundersøkelsen til Kystrederiene sine medlemmer ble sendt ut i samarbeid med dem. Bakgrunnen for dette er at de gjennomfører sin årlige konjunkturrapport i starten av året og det var da mer hensiktsmessig å koble de to undersøkelsene sammen til én undersøkelse.

Til tross for et betydelig antall purringer, mottok Menon kun 25 svar på spørreundersøkelsen. Dette gir en responsrate på 22 prosent. Rederiene viste altså liten interesse for deltakelse. I utgangspunktet er omfang av besvarelser for lavt til at det kan gjøres analyser på. Fordi vi har samlet inn informasjonen både gjennom intervjuer og spørreundersøkelsen, må imidlertid den samlede responsen legges til grunn, ikke kun den responsen som har kommet gjennom spørreundersøkelsen. Vi kommer tilbake til dette i det påfølgende delkapittel.

3.3.1. Vurderinger knyttet til representativitet

Som vist i kapittel 3.1 har vi identifisert 69 rederier som eier nærskipfartsskip. Til sammen har vi intervjuet 13 rederier. Fra spørreundersøkelsen har vi respons fra 25 rederier. Vi har altså en respons fra til sammen 38 rederier. Om en legger til grunn de 69 rederiene som driver med nærskipfart, har vi altså en responsrate på 55 prosent. En responsrate på 55 prosent er imidlertid en overvurdering av responsraten. Bakgrunnen er at vi i intervjuene også har intervjuet rederier som vi ikke har tatt med i regnskapsanalysen. Disse respondentene arbeider i rederier som har betydelig aktivitet også innen andre segmenter, men hvor de ikke har skilt ut nærskipfartsaktiviteten i et eget selskap. Selv om regnskapene fra disse aktørene ikke inngår i vår regnskapsanalyse, er imidlertid respondentenes vurderinger knyttet til utfordringer knyttet til flåtefornyelse relevant, likeledes deres planer om flåtefornyelse. Videre har vi tatt besvarelser fra to rederier ut av datagrunnlaget, ettersom disse rederiene utelukkende hadde brønnbåter, som faller utenfor oppdraget. Om en legger dette til grunn, finner vi at vi i undersøkelsen har innhentet data gjennom intervjuer og spørreundersøkelse for om lag 50 prosent av de relevante aktørene. Menon vurderer at denne responsraten er tilfredsstillende, og gir et godt grunnlag for de vurderinger vi gjør.

I intervjuene med rederiene har vi blant annet spurt om deres oppfatning av hvordan konkurranseparameteren pris vektlegges sammenlignet med andre konkurranseparametere, herunder blant annet utslippsintensitet. Vi ønsket å kontrollere denne informasjonen opp mot hva kjøperne av sjøtransporttjenestene, altså vareeieren, selv mener om sin vektlegging av de samme konkurranseparameterne. Ettersom sjøtransportmarkedet inngår i et større transportmarked som også innebefatter landtransport, er omfanget av transportkjøpere svært stort, og innebefatter både bedrifter og privatpersoner. Å sikre tilstrekkelig representativitet på relativt komplekse

²² Kystrederiene gjennomfører en årlig undersøkelse blant sine medlemmer på samme tidspunkt som denne rapporten er utarbeidet. På bakgrunn av dette ønsket de at vi sendte ut én samlet spørreundersøkelse, istedenfor to separate. Kystrederiene har en medlemsmasse på 135 rederier, men dette er også inkludert fiskeri- og havbruk, offshore og fergereiderier, det vil si segment som ikke er inkludert i vår analyse. Besvarelser fra rederier som ikke er relevante for undersøkelsen er tatt ut av datagrunnlaget. Dette var rederier som kun oppga å ha brønnbåter.

spørsmål som viktigheten av ulike konkurranseparametere for hele norsk næringsliv og privatpersoner ville imidlertid være for ressurskrevende gitt oppdragets fokus. Vi valgte derfor å intervju 12 representanter for vareeiere og 5 representanter for skipsmeglere. Skipsmeglerne kjøper transporttjenester på vegne av andre, og representerer således et betydelig antall vareeiere. I intervjuer med vareeiere og skipsmeglere fant Menon liten variasjon i svargivingen. Svargivingen stemte også godt overens med den informasjon Menon har fått om vektlegging av konkurranseparametere innhentet fra rederier gjennom intervjuer og spørreundersøkelsen. Menon vurderer derfor at antallet respondenter er tilstrekkelig til å si noe om hvilke konkurranseparametere som vektlegges sterkest i konkurransen om transportoppdrag.

Informasjonen vi har innhentet om vektlegging av ulike konkurranseparametere viser at kundene i stor grad legger vekt på pris. Dette tilsier konkurransen om sjøtransportoppdrag i stor grad er en priskonkurranse. Dette stemmer også godt overens med analysen av nærskipsfartsrederienes regnskaper, som viser at lønnsomheten gjennomgående er relativt lav. Den svake lønnsomheten avdekket i analysen av rederienes regnskaper støtter altså opp om de funn vi har gjort i intervjuene. Vi kommer tilbake til dette i kapittel 5.1.

3.4. Dokumentstudier

Det er gjennomført flere studier knyttet til aktuelle problemstillinger for nærskipsflåten: Propel Maritime Management Consulting/Vista Analyse 2015: *Utredning av en tilskuddsordning for kondemnering av skip*, DNVGL 2018-0126: *Barrierer for lav- og nullutslippsløsninger for transport av tørrlast med skip*, DNVGL 2019-0080: *Barometer for grønn omstilling av skipsfarten*.

I disse rapportene analyseres den aktuelle flåten som omfattes av dette oppdraget, og rapportene skal legges til grunn for en videre studie av nærskipsfartens evne til finansiering av flåtefornyelse.

Videre har vi for analysen av merkostnader ved installasjon av mer klimavennlig fremdriftsteknologi i stor grad basert oss på rapporten «Teknologier og tiltak for energieffektivisering av skip» (DNV GL, Rapportnr. 2016-0511, Rev. A).

4. Nærskipsrederiene

Dette kapitlet gir en beskrivelse av tekniske egenskaper ved de norske skipene innen nærskipsfart. Tilstandsbeskrivelsen tar utgangspunkt i Propel-rapporten fra 2015 og søker å gi en kortfattet vurdering av hvorvidt flåtestrukturen er endret siden Propel-rapporten ble publisert i 2015.²³ I kapitlet gir vi også informasjon om de planer rederiene har for fornyelse av flåten, samt informasjon om de rederier som har foretatt flåtefornyelse. Til slutt i kapitlet viser vi noen beregninger og betraktninger knyttet til pris på kjøp av skip, samt merkostnader ved installasjon av mer klimavennlig fremdriftsteknologi.

4.1. Tilstandsbeskrivelse av nærskipsfartspopulasjonens segmenter

Gjennomgang av AIS-data fra Kystverket viser at det totalt ble registrert 12 392 unike skip innenfor Norges territorialgrense fra mai 2017 til mai 2018. Dette er en økning på omkring 30 prosent sammenlignet med antall skip registrert i Propels rapport (Propel, 2015)²⁴. Ved å koble AIS-data med data fra Clarksons, finner vi at 1 166 av de registrerte skipene har norsk eierskap. Etter en gjennomgang av de 1 166 norskregistrerte skipene fant vi at 398 av skipene kan klassifiseres som nærskipsfartsskip i tråd med avgrensningene i oppdraget.

De 398 skipene i den definerte nærskipspopulasjonen tilhører ulike segment. De varierer i både lengde og bruttotonn. Tabell 2 viser nærskipsfartspopulasjonen fordelt etter skipstype og lengde.

Tabell 2: Antall skip i nærskipsfartspopulasjonen fordelt etter skipstype og lengde. Kilde: AIS, Clarksons, Lloyds og Menon Economics

Skipstype	<50m	51-70m	71-100m	101-150m	151-200m	>200m	Totalsum
Oljetankere	7	1	1				9
Kjemikalie-/ produkttanker	2	3	29	32	2	2	70
Gasstankere		1	9	1	3	2	16
Bulkskip		2	7	4		2	15
Multi-Purpose-Vessel	4	5	6	3			18
Stykkgodsskip	10	35	161	35			241
Containerskip				4			4
Kjøle-/fryseskip		1	12	2			15
Ro-Ro lasteskip				8	2		10
Totalsum	23	48	225	89	7	6	398

²³ Det er viktig å notere seg at flåtesammensetningen til Propel-rapporten og vår definerte nærskipsfartspopulasjon er ulik ettersom deres rapport baserer seg på AIS-data fra 2013 og vår rapport på AIS-data fra mai 2017 til mai 2018. Dette har imidlertid ingen betydning for resultatene i denne rapporten. Det er imidlertid nyttig å se disse to rapportene mot hverandre, da tilstandsbeskrivelsen kan illustrere hva som har skjedd i markedet på fem år.

²⁴ Menon (2019) fant gjennom en analyse av AIS-data i perioden 2014 til 2018 at omfanget av fartøy i norske farvann steg markant i perioden. Økningen var etter Menons vurdering for sterk til at den kan forklares med trafikkvekst drevet hovedsakelig av konjunkturelle forhold alene. Det er således grunn til å anta at omfanget av trafikk som fanges opp i statistikken varierer mellom årene. Den betydelige veksten kan indikere at stadig mer av trafikken fanges opp i statistikken. Den økning vi ser i trafikk fra Propels analyse i 2014 til Menons nåværende analyse kan således skyldes svakheter og ulikheter i det statistiske materiale som analysene er utarbeidet på bakgrunn av.

Som tabellen viser, er drøyt 60 prosent av skipene stykkgodsskip. Dette var også den største skipstypen i Propel-rapporten. Kjemikalie- og produkttankere er den neststørste gruppen, og utgjør nærmere en femtedel av skip. De resterende skipskategoriene varierer i størrelsesorden fire til 18 skip, hvor det er færrest av containerskipene. Tabellen viser også at nærmere 60 prosent av skipene er mellom 71 og 100 meter lange.²⁵

Tabell 3 viser nærskipfartspopulasjonen etter skipstype og bruttotonn.²⁶

Tabell 3: Antall skip i nærskipfartsflåten fordelt etter skipstype og bruttotonn. Kilde: AIS, Clarksons, Lloyds og Menon Economics

Skipstype	<1000BT	1001-5000BT	5001-10000BT	10001-20000BT	20001-50000BT	50001-100000BT	>100000BT	Totalsum
Bulkskip	2	11			2			15
Containerskip			4					4
Gasstankere		10	1	2	1		2	16
Kjemikalie-/produkttankere	5	36	9	17	1	2		70
Kjøle-/fryseskip		14	1					15
Multi-Purpose-Vessel	8	10						18
Oljetankere	7	2						9
Ro-Ro last			6	2	2			10
Stykkgodsskip	25	201	15					241
Totalsum	47	284	36	21	6	2	2	398

Som tabellen viser, er i overkant av 80 prosent av skipene 5000 bruttotonn eller mindre. Kun fire skip er over 50 000 bruttotonn, hvorav to gasstankere er over 100 000 bruttotonn. Av de 241 stykkgodsskipene som utgjør 60 prosent av nærskipfartspopulasjonen, er 80 prosent mellom 1000 og 5000 bruttotonn. Gjennomsnittlig bruttotonn i nærskipspopulasjonen er rundt 4700.

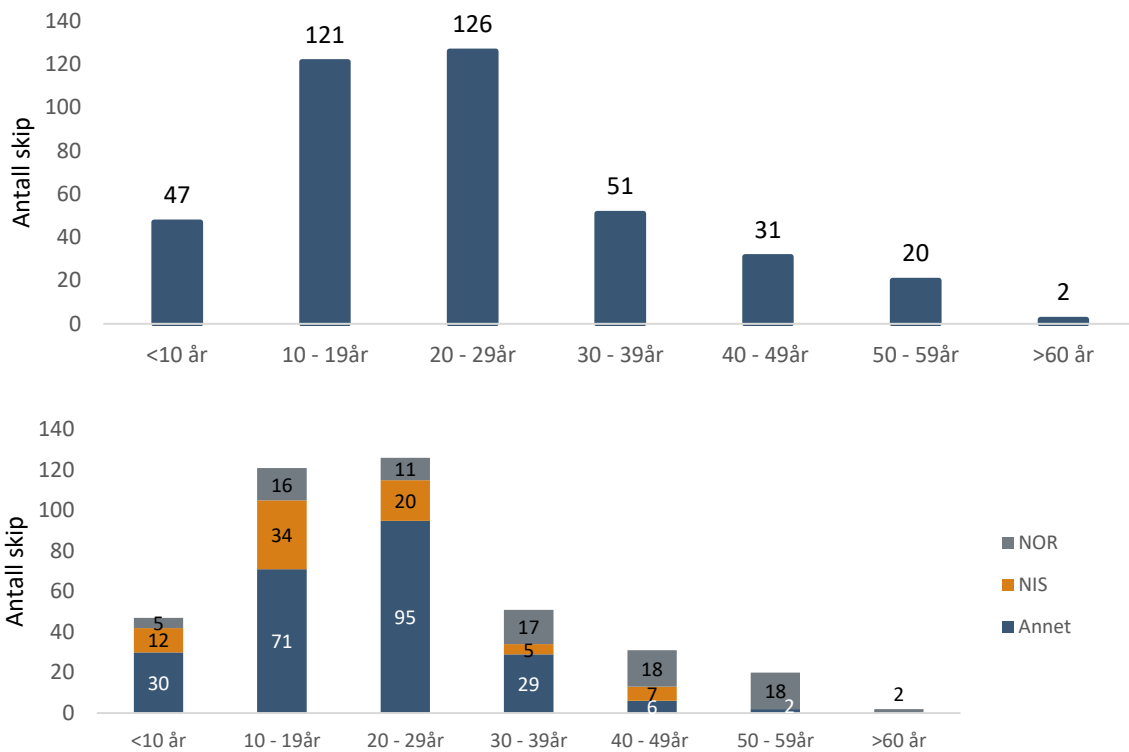
Dødvekttonn kan brukes som et mål på fartøyene sin fraktkapasitet. Gjennomsnittlig dødvekttonn for den definerte nærskipspopulasjonen er drøyt 6000. De største fartøyene, målt i dødvekttonn, er gasstankerne. De har et gjennomsnittlig dødvekttonn på over 18 000.

Gjennomsnittsalderen på skipene i den definerte nærskipspopulasjonen er 24,46 år. Figur 7 viser skipene i den definerte nærskipspopulasjonen fordelt på alder (øverst), mens grafen under viser tilsvarende hvilke flagg skipene seiler under, fordelt på alder.

²⁵ Dette er litt høyere enn i Propel og Vista sin rapport, som viste at rundt 50 prosent av deres kategoriserte skip var innen denne lengdegruppen.

²⁶ Bruttotonn er et mål for det samlede rominnholdet av alle benyttede rom i et skip. Ett bruttotonn er 100 engelske kubikkfot, altså 2,83 m³. Bruttotonn forkortes BT på norsk, mens den offisielle internasjonale forkortelsen er GT (for gross tonnage).

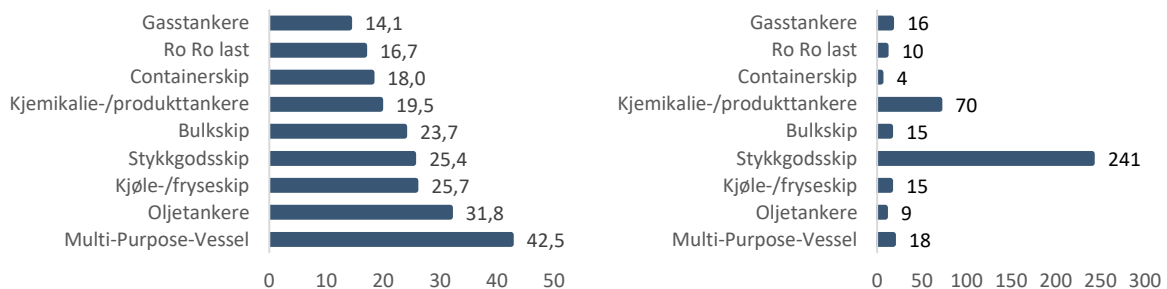
Figur 7: Antall skip i nærskipspopulasjonen fordelt etter alder (øverst) og alder og flagg (under). Kilde: AIS, Clarksons, Lloyds og Menon Economics



Den øvre grafen viser at kun 47 fartøyer er under 10 år gamle. Det tilsvarer 12 prosent av antall fartøyer. Et betydelig antall fartøyer er over 20 år gamle. Hele 60 prosent av fartøyene er 20 år eller eldre²⁷. Svært få skip er over 60 år. Som vist i figuren nederst, seiler flest av skipene under andre flagg enn NOR og NIS. 40 prosent av skipene som seiler under andre flagg enn NIS og NOR er mellom 20 og 29 år.

Det er stor variasjon i gjennomsnittsalderen blant de ulike skipstypene. Figur 8 viser gjennomsnittsalder fordelt på skipskategori, samt antall skip innen hver kategori.

Figur 8: Gjennomsnittsalder i år (til venstre) og antall skip (til høyre) i hver kategori. Kilde: AIS, Clarksons, Lloyds og Menon Economics

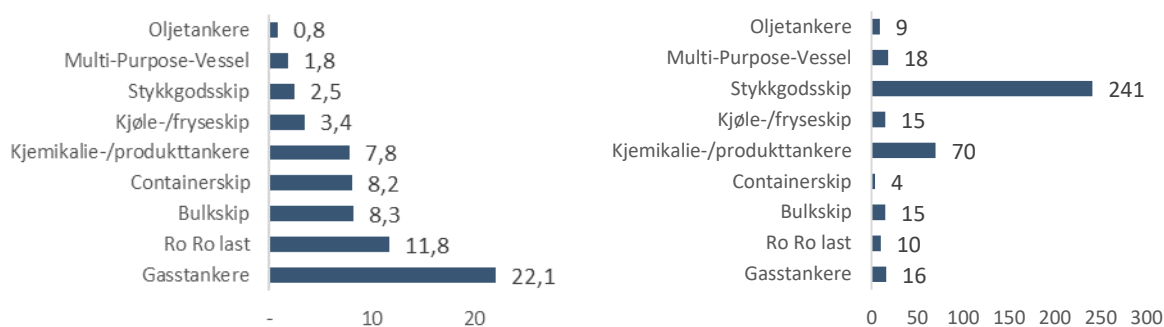


²⁷ Dette er tilsvarende det som Propel og Vista fant i sin rapport.

Som vist i Figur 8 til venstre, har gasstankere den laveste gjennomsnittsalderen av skipene i nærskipspopulasjonen, etterfulgt av Ro-Ro lasteskip. Flerbruksskipene er den skipstypen som har den høyeste gjennomsnittsalderen, etterfulgt av oljetankerne, som begge har en gjennomsnittsalder over 30 år.

Gjennomsnittlig bruttotonn innen de ulike skipstypene varierer. Figur 9 viser gjennomsnittlig bruttotonn fordelt på skipskategori, samt antall skip innen hver kategori.

Figur 9: Gjennomsnittlig bruttotonn, tall i tusen (til venstre) og antall skip (til høyre) i hver skipskategori. Kilde: AIS, Clarksons, Lloyds og Menon Economics



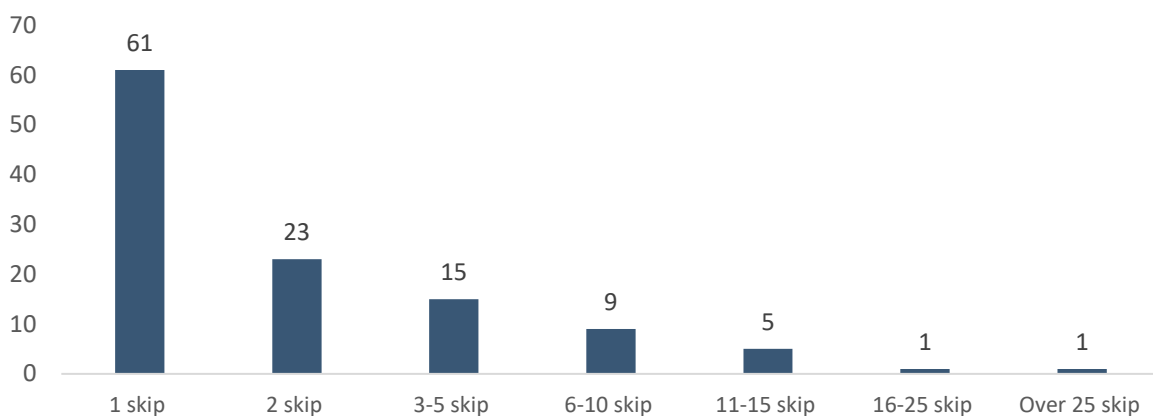
Som vist i Figur 9 til venstre, har de 9 oljetankerne i populasjonen den laveste gjennomsnittlige bruttotonnasjen, etterfulgt av flerbruksskipene. Gasstankerne er de største skipene og har en gjennomsnittlig bruttotonnasje på over 22 000 tonn.

Basert på Clarksons sin database finner vi at de 398 nærskipene i nærskipfartspopulasjonen tilhører 115 ulike rederier. Det er stor variasjon i antall skip per rederi og følgelig størrelse på rederiene. Det største rederiet har registrert 86 skip, et rederi bestående av flere datterselskap, mens de minste rederiene kun har registrert ett skip innen nærskipfart. Hvert rederi har i gjennomsnitt 3,47 skip hver.²⁸ Vi vil i kapittel 5 analysere selskaps-sammensetningen av de 115 rederiene mer i dybden når nærskipfartspopulasjonen settes sammen med Menon sin regnskapsdatabase.

Figur 10 viser fordelingen av antall skip per rederi.

²⁸ Som nevnt i avsnittet over, kan dette være både ettskipsrederier og flerskipsrederier som kun har 1 skip innen nærskipfart. Dette blir dypere analysert i kapittel 5 når nærskipfartspopulasjonen settes sammen med Menons regnskapsdatabase.

Figur 10: Fordeling av antall skip på de ulike rederiene. Kilde: AIS, Clarksons, Lloyds og Menon Economics



Som vist i Figur 10 eier 61 av de 115 rederiene kun ett skip²⁹, etterfulgt av i overkant av 20 rederier som har to skip. Kun syv av rederiene har flere enn 10 skip. Medianen i dette utvalget er 1. Dette følger av at 61 av de 115 rederiene har kun ett skip i sin flåte.³⁰

Ettersom næringen består av mange små aktører, er det interessant å skille mellom store og små bedrifter og videre se hvilken andel av rederiene som går under definisjonen små og mellomstore bedrifter. EU sin definisjon av SMB er følgende: Mellomstore bedrifter har en omsetning på under 50 millioner euro (tilsvarende i overkant av 520 millioner NOK) og mindre enn 250 ansatte. Små bedrifter har en omsetning på under 10 millioner euro (tilsvarende i overkant av 105 millioner NOK) og mindre enn 50 ansatte. Kun to rederier kategoriseres som store, mens de resterende 67 vil klassifiseres som små og mellomstore. 50 av rederiene vil ifølge EUs definisjon være klassifisert som små selskaper.

4.2. Kjennetegn ved rederier som har fornyet flåten

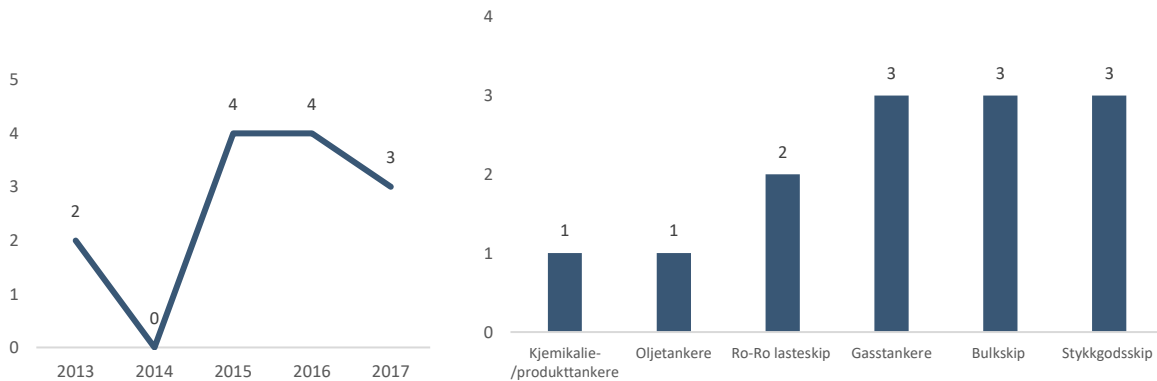
Som nevnt er gjennomsnittsalderen i den definerte nærskipspopulasjonen nærmere 25 år. Samtidig har ikke flåten blitt noe særlig eldre de siste fem årene. Dette betyr at enkelte rederier fornyer fartøyene, men ikke i et omfang som medfører at flåten samlet sett får en lavere gjennomsnittsalder. Flåtefornyelsen som har forekommet i næringen er i hovedsak blant større rederier.

Basert på den definerte nærskipspopulasjonen er det kun 13 skip som er bygget etter 2012, tilsvarende tre prosent av flåten. De 13 skipene fordeler seg på ni rederier. Figur 11 viser antall skip bygget etter 2012 og hvilke typer skip det var som ble bygget i perioden.

²⁹ Som nevnt i avsnittet over, kan dette både være ettskipsrederier og flerskipsrederier som kun har 1 skip innen nærskipsfart. Dette blir dypere analysert i kapittel 5 når nærskipsfartspopulasjonen settes sammen med Menon sin regnskapsdatabase.

³⁰ Median er et sentralitetsmål som defineres som verdien til tallet som deler et utvalg i to deler slik at hver del har like mange elementer.

Figur 11: Antall skip bygget etter 2012 (venstre) og hvilke typer skip som ble bygget (høyre). Kilde: AIS, Clarksons, Lloyds og Menon Economics





Som vist i Figur 11, ble det bygget flest skip i 2015 og i 2016. Det ble bygget flest gasstankere, bulk- og stykkgodsskip. For å kunne si noe om hva som kjennetegner rederier som har fornyet deler av flåten har vi sammenlignet omsetningen til rederiene som har bygget skip etter 2012 med rederiene som ikke har det. Denne analysen kompliseres imidlertid av at flere av rederiene har norske datterselskap som inngår i internasjonale konsern. Vi har følgelig ikke tilstrekkelig data til å si noe om egenskaper ved de rederier som har fornyet flåten. Samtidig er kan vi slå fast følgende basert på den informasjonen vi har samlet inn:

- Det er i hovedsak større rederier som har foretatt flåtefornyelse de senere år.
- Det er i hovedsak rederier som har bedre lønnsomhet, målt som egenkapitalrentabilitet, som har foretatt flåtefornyelse de senere år.
- Det er i hovedsak rederier som har lavere gjeldsgrad enn gjennomsnittet som har foretatt flåtefornyelse senere år.

Ifølge Clarksons har de nye fartøyene installert tradisjonell fremdriftsteknologi. Clarksons har imidlertid ikke informasjon om hybridkapasitet. Det er derfor mulig at enkelte av de nye fartøyene har installert hybridkapasitet.

I figuren nedenfor viser vi eksempler på tre fartøyer som er innkjøpt den senere tid. Som det går frem av figuren, tilhører fartøyene henholdsvis Nor Lines og Wilson, begge rederier som hadde mer enn 100 millioner kroner i omsetning i 2018.

Figur 12: Eksempler på tre nærskipfartøyer anskaffet av norske nærskipfartsrederier de siste år

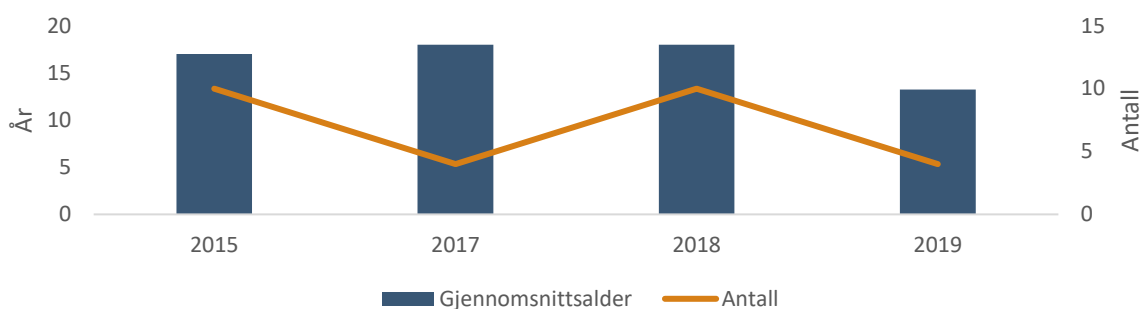
Kvitbjørn	Wilson Bergen	Wilson Rotterdam
		
Eier: Nor Lines	Eier: Wilson ASA	Eier: Wilson ASA
Skipstype: Lasteskip (ro-ro, kontainere, pallets)	Skipstype: Bulkskip	Skipstype: Bulkskip
Dwt: 3900	Dwt: 2600	Dwt: 2529
Loam: 119.92	Loam: 87.91	Loam: 87.91
Byggeår: 2015	Byggeår: 2016	Byggeår: 2017
Byggested: Kina	Byggested: Kina	Byggested: Kina
Verft: Tsuji H.I.	Verft: Wuxue Janda	Verft: Wuxue Janda
Nybyggpris: NOK 333 mill. (2018-kroner)	Nybyggpris: NOK 32 mill. (2018-kroner)	Nybyggpris: NOK 31 mill. (2018-kroner)
Flagg: Færøyene	Flagg: Barbados	Flagg: Barbados
Kilde: Clarksons. Bilde: Stefan Grell, MarineTraffic.com	Kilde: Clarksons. Bilde: Anna Kristjansdottir, MarineTraffic.com	Kilde: Clarksons. Bilde: Arne J. Egge, MarineTraffic.com

4.2.1. Rederiene kjøper et betydelig antall brukte fartøyer, men disse er eldre

I Clarksons finnes også data om norske rederiers kjøp av fartøyer. Dette inkluderer imidlertid både fartøyer som er tenkt brukt i norske farvann, og til betjening av andre markeder. Inndeling av segmenter i denne modulen av Clarksons er også noe grov, hvilket medfører at vi kan få med enkelte deepsea fartøyer. For å korrigere for dette har vi imidlertid utelatt fartøyer som har mer enn 10 000 bruttotonn.

I figuren nedenfor viser vi antall fartøy kjøpt og gjennomsnittsalderen for de fartøyer som er kjøpt i årene 2015, 2017, 2018 og 2019. I 2016 fant vi at det kun ble kjøpt et skip. 2016 er derfor utelatt fra figuren.

Figur 13: Norske rederiers kjøp av brukte fartøyer under 10 000 bruttotonn målt etter gjennomsnittsalder (venstre akse). Antall vises på høyre akse. Kilde: Clarksons 2020. Bearbeidet av Menon.

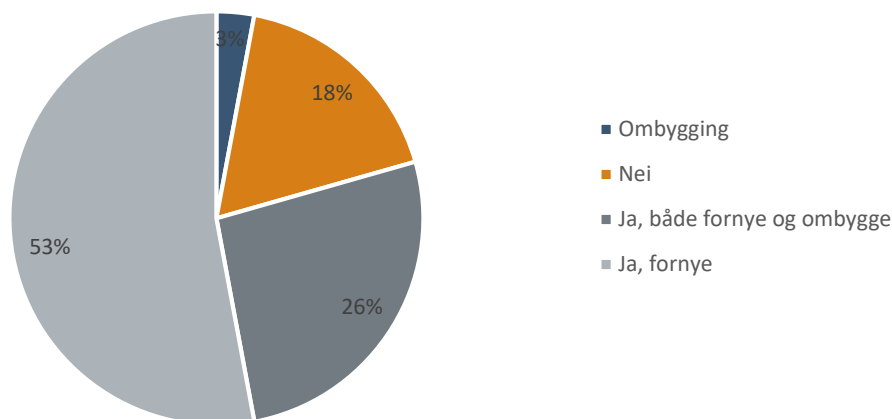


Som det går frem av figuren, er gjennomsnittsalderen på de fartøyene som kjøpes relativt høy. De fire fartøyene som ble kjøpt i 2019 hadde en gjennomsnittsalder på i overkant av 13 år. Dette er en vesentlig reduksjon fra tidligere år, hvor gjennomsnittsalderen på de fartøyene som ble kjøpt var om lag 18 år. Rederienes kjøp av brukte fartøyer bidrar altså kun i mindre grad til å redusere gjennomsnittsalderen på nærskipfartsskip.

4.3. Hvilke planer har rederiene for flåtefornyelse?

I dette delkapittelet presenterer vi data om de planer rederiene har for flåtefornyelse. Både i intervjuer og i spørreundersøkelsen ble rederiene spurt om de har planer om å fornye eller foreta ombygging av sine eksisterende skip i løpet av de neste fem årene. Figur 14 viser rederiene sine planer om flåtefornyelse.

Figur 14: Rederiene sine planer om flåtefornyelse. N=38. Kilde: Menon Economics. Spørreundersøkelse og intervju.



Som Figur 14 viser, har en betydelig andel av respondentene planer om enten ombygging eller flåtefornyelse. Kun 18 prosent svarer at de ikke har planer om flåtefornyelse. Dette indikerer at det fremover vil forekomme en betydelig fornyelse av flåten. Samtidig viser vår analyse av lønnsomhet at rederiene kan møte på betydelige utfordringer i å finansiere nybygg og ombygging. I kapittel 5 viser vi at rederiene, i alle fall rederier med mindre enn 100 millioner kroner i omsetning, vil ha betydelige utfordringer i å møte de krav bankene stiller for å gi lån.

4.3.1. Hvilke planer har rederiene for bruk av fremdriftsteknologi på fartøyene?

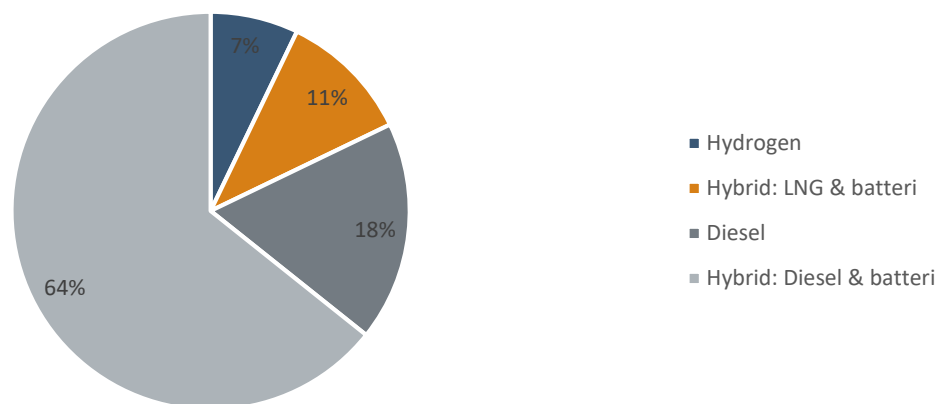
Flere null- og lavutslippsløsninger har blitt utviklet og tatt i bruk av nærskipsflåten. Løsningene har ulik anvendelse på eksisterende og på nye skip. Det er særlig innen fergesegmentet at utviklingen har gått fort, mens de fleste andre fartøyskategoriene fortsatt har et begrenset innsalg av null- og lavutslippsløsninger. Sammenlignet med dieseldrevne fartøy medfører som regel mer klimavennlige løsninger merkostnader (Propel, 2015). Rederiene som har blitt intervjuet og rederiene som har svart på spørreundersøkelsen fikk spørsmål hvilken fremdriftsteknologi som er aktuelt for de planlagte nybyggene og/eller for skipene som skal ombygges. Hovedbudskapet fra intervjurunden er at konvensjonelt drivstoff som regel er det billigste og at det uten støtte fort kan bli for dyrt å installere mer miljøvennlige løsninger. Vi kommer nærmere tilbake til størrelsen på denne merkostnaden i kapittel 4.4.

Alltid billigst med konvensjonelt drivstoff. Uten støtte blir det for dyrt å bygge mer miljøvennlig.
Respondent

I undersøkelsen har vi også stilt spørsmål om hvilken type fremdriftsteknologi rederiene legger opp til å installere på fartøyene. Ved siden av å stille spørsmål om hvilken fremdriftsteknologi de legger opp til å benytte ved innkjøp av nye skip, har vi også spurt om i hvilket omfang de legger opp til å endre bruken av eksisterende fremdriftsteknologi på eksisterende skip, altså gjennom ombygging, ofte kalt retro-fit.

Figur 15 viser hvilken fremdriftsteknologi respondentene ønsker å investere i dersom de skal fornye flåten sin.

Figur 15: Forventet installert fremdriftsteknologi på nybygg. Kilde: Menon Economics. Spørreundersøkelse og intervju. N=28



I overkant av 60 prosent svarer at de ønsker å installere en hybridløsning med diesel og batteri, mens nærmere en fjerdedel tenker å holde seg til konvensjonelt drivstoff. I overkant av 10 prosent svarte at en hybridløsning med LNG og batteri er en løsning de kunne tenke seg å installere og kun syv prosent mener at hydrogen er et alternativ. Fra intervjurunden framkom det at hydrogen er en løsning det er knyttet en del usikkerhet til, slik at det ikke var sikkert det ville bli denne teknologien, men det ble gitt uttrykk for at det er det de ønsker. Av de som svarte at de har planer om å bygge om noen av sine eksisterende skip i løpet av de neste fem årene, svarte flesteparten at en hybridløsning med LNG og batteri er den løsningen de vil gå for.

I intervjuene ga rederiene uttrykk for at konvensjonelt drivstoff som regel er det billigste. Til tross for dette går rederienes planer i retning av mer klimavennlig teknologi. Dette kan være et uttrykk for at rederiene forventer at det fremover vil komme nye og strengere krav til utslipp på skip, og at dette igjen kan få konsekvenser for ulike

fremdriftsteknologiers kostnadmessige konkurransedyktighet. Dersom pris på utslipp av klimaskadelige gasser går betydelig opp, kan det å ha et fartøy som går på mer klimavennlig fremdriftsteknologi utgjøre et kostnadmessig konkurransefortrinn sammenlignet med en teknologi som slipper ut mer klimaskadelige gasser. I kapittel 4.4.1 viser vi DNV GLs (2016) beregninger om merkostnader ved installasjon av mer klimavennlig teknologi.

Batterielektrisk drift er best egnet for relativt korte overfarter. Ferger og ulike arbeids- og transportskip innenfor oppdrett egner seg godt for elektrisk drift. Yara Birkeland viser også at fullelektrifisering kan være mulig innen lasteskipssegmentet, men igjen på ruter med korte distanser og høy regularitet. Ingen av respondentene i intervjurunden eller i spørreundersøkelsen svarte at fullelektrifisering er et alternativ på deres nybygg og/eller ombygging av skip. På den andre siden ble det nevnt at selv om fremdriftsteknologien ikke skulle hybridiseres, skal gravemaskiner som brukes til laste- og losseoperasjoner være helelektriske.

Batterihibridisering kan gi betydelige utslippskutt innen de fleste fartøyssegmenter. Blant lasteskip kan batterihibridisering være en kostnadseffektiv løsning for skip med en variert operasjonsprofil, da de har hyppige havnebesøk og et betydelig energibehov knyttet til laste- og losseoperasjoner. Samtlige av respondentene i intervjurunden og i spørreundersøkelsen svarte at en hybridløsning med batteri og konvensjonelt drivstoff er mest aktuelt. Fordelen med denne løsningen er at det da er mulig å seile utslipps- og støyfritt inn og ut av fjorder, samt mulighet til å koble seg til landstrøm når en ligger til kai. På den andre siden ble det nevnt at tilgang til landstrøm i andre land enn Norge er relativt dårlig. En av respondentene mener at batteri ikke nødvendigvis er kun for miljøprofilen, men mest i forhold til det driftstekniske. Ved å både ha vanlig motor og batteri installert, vil driften bli mer sikker i forhold til at en da har en back-up i batteripakken som kan få skipet til havn. Egen vinning er større enn reduksjonen i utslippene.

En hybridløsning er mer hensiktsmessig i forhold til det driftstekniske og ikke nødvendigvis relatert til miljøprofilen.

LNG var også et alternativ respondentene kunne velge, men de fleste mener at det er et dyrt alternativ og fører til relativt lite reduksjon i klimagassutslipp. Dette samsvarer med regjeringen sin handlingsplan, hvor det står at for de fleste LNG-skipene i norske farvann i dag er reduksjonen i klimagassutslipp liten. Det anvendes imidlertid forskjellige typer LNG-motorer i forskjellige skipssegmenter og reduksjonen av klimagasser avhenger deretter. Det er forventet at klimagassreduksjonene fra nyere generasjoner LNG-motorer vil forbedres.

Hydrogen, ammoniakk, biodiesel og biogass ble nevnt som alternativer i framtiden og ikke som alternativ i dag. En utfordring som ble nevnt er at en ikke vet hva som er tilgjengelig om noen år, og at en da ikke vet om en velger riktig fremdriftsteknologi på skipene sine i dag. Det er alltid en avveining, men pris spiller en stor rolle. I tillegg til forbedret fremdriftsteknologi, er det også andre tiltak som spiller inn på energieffektiviseringen til skipet, bl.a. minimering av skrognmotstand, digitalisering og automatisering. Mange av skipene som bygges i dag vil mest sannsynlig ha en levetid på over 20 år. Uten strenge miljøkrav og tiltak for å fremme null- og lavutslippsløsninger kan dagens investeringsbeslutninger låse inn en næringsstruktur som vil gjøre det vanskelig å nå klimamålene både i 2030 og i 2050 (Regjeringens handlingsplan – grønn skipsfart).

Problemet er at de ikke vet hva som er tilgjengelig om bare noen år. Respondent

Flere av rederiene har som nevnt planer om å bygge nye skip eller bygge om eksisterende, gitt at de får finansieringen de trenger. På spørsmål om hvilke land som er aktuelle for nybygg eller ombygging, var det Kina, Tyrkia, Nederland og Polen som ble nevnt flest ganger. De som planlegger retrofitting nevner at Polen er et aktuelt land. Det er stor forskjell på hvor stor andel av utstyr som blir levert av norske underleverandører når nye skip bygges eller eksisterende skip bygges om. I intervjurunden med rederiene ble det nevnt at bulkskip består i

stor grad av stål og lite teknisk utstyr, og det er dermed mindre behov for norske utstyrsleverandører. Flere la vekt på at de velger norske leverandører der det er mulig.

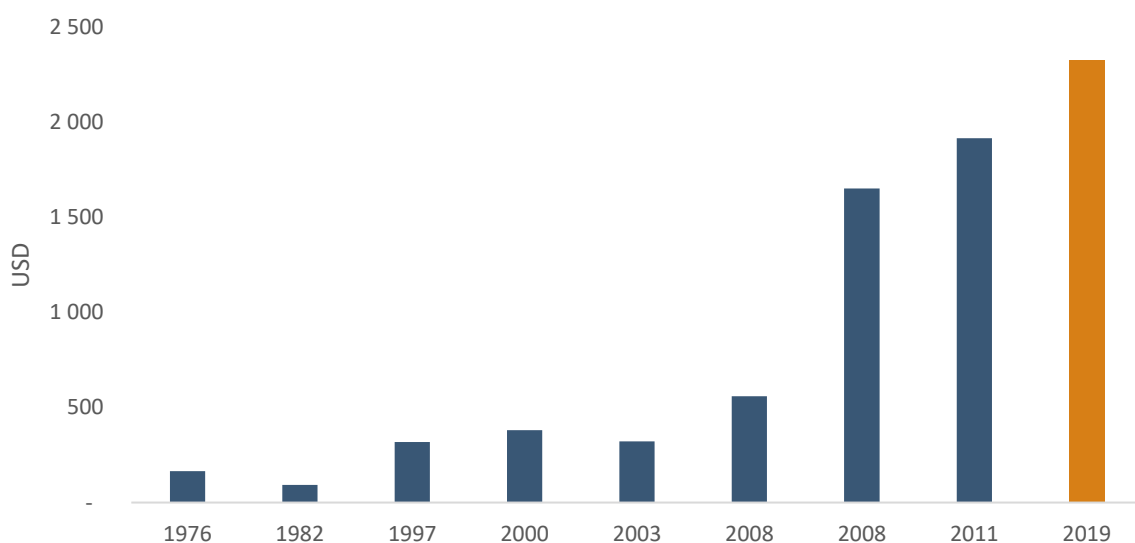
4.4. Hvor mye koster det å anskaffe et skip, enten brukt eller nytt? Er det dyrere å anskaffe mer klimavennlige skip?

I dette delkapittelet gir vi, i tråd med oppdragsbeskrivelsen, informasjon om pris på kjøp av henholdsvis brukte og nye skip, samt om pris på installasjon av mer miljøvennlig fremdriftsteknologi. Vi må i den sammenheng understreke at informasjonsgrunnlaget til å gi denne informasjonen er begrenset. Bakgrunnen for dette er at fartøyene som bygges som regel tilpasses rederiets spesifikasjoner. Med en betydelig mengde spesifikasjoner må det foretas betydelige tilpasninger, hvilket øker prisen. Videre vil prisen også avhenge av omfang og kvalitet på det utstyr som ønskes installert på skipet. Jo mer utstyr og jo høyere kvalitet på utstyret, jo høyere vil prisen på fartøyet være. Til analysen har Menon lastet ned data om salgsverdi for alle relevante fartøyer fra Clarksons. Vi vurderer imidlertid at den betydelige spredning i pris vi finner kan i stor grad forklares med at skipene har ulike tekniske egenskaper. Vi finner det derfor ikke faglig forsvarlig å publisere tall for gjennomsnittlig pris per fartøy. Nedenfor følger imidlertid noen refleksjoner rundt tematikken.

Prisen er også i stor grad avhengig av skipstype. Eksempelvis viser den oversikt Menon har hentet ut fra Clarksons at såkalte «multi-purpose»-skip (MPV) har en betydelig høyere anskaffelsespris enn eksempelvis bulk- eller containerskip, også tatt hensyn til skipenes ulike størrelser. Samtidig er informasjonsgrunnlaget særlig for enkelte skipstyper, herunder «multi-purpose», for begrenset ved at vi kun har informasjon om pris på 1-3 fartøyer. Menon finner derfor at informasjonsgrunnlaget er for tynt til at vi kan oppgi pris for nybygg for ulike skips kategorier.

Prisen på et skip vil naturlig nok også avhenge av størrelsen på skipet, altså dets fraktkapasitet. Jo større skipet er, jo mer stål behøves for bygging og jo større motor vil skipet som regel ha. En presentasjon av pris på fartøyer uten å ta hensyn til størrelse vil således utelate viktig informasjon om den trolig viktigste driveren for prisnivået. Når vi i figuren nedenfor viser pris for anskaffelse av henholdsvis nye og brukte skip, viser vi dette i form av gjennomsnittlig pris målt i USD per bruttotonn. I figuren nedenfor viser vi eksempler på relevante solgte skip i 2018 og 2019, rangert etter byggeåret for skipet

Figur 16: Eksempler på pris per bruttotonn for fartøyer solgt i 2018 og 2019 i USD innen skipskategoriene bulk og containerskip. Kilde: Clarksons 2020



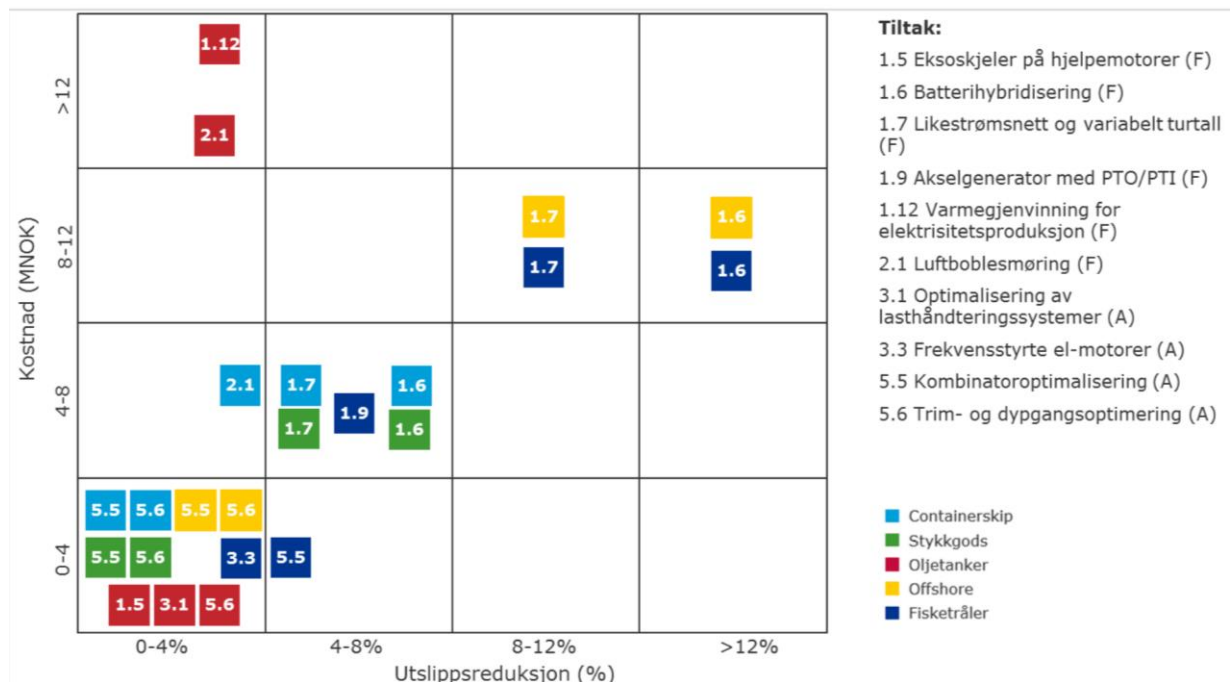
Datagrunnlaget i figuren over er registrerte salg av skip innen bulk og container fra Clarksons i 2018 og 2019. I statistikken inngår både data om pris på brukte fartøyer, som er registrert med blå søyler, og nye fartøyer, som er registrert med den oransje stolpen. Vi må understreke at det statistiske grunnlaget som ligger til grunn for figuren er tynt. Betydelig prisforskjell kan skyldes at fartøy som selges har ulike tekniske egenskaper. Basert på figuren over, samt den data som er vist i de tre eksemplene på fartøyer anskaffet presentert i Figur 12, gir imidlertid grunn til å anta at anskaffelsesprisen for et nytt bulkfartøy er på mellom 1200 og 2200 USD per bruttotonn, avhengig av hvilke tekniske egenskaper fartøyet blir bestilt med. Om man legger til grunn at man skal anskaffe et fartøy med fraktekapasitet på 4700 bruttotonn, som er gjennomsnittet for norske fraktefartøyer i dag, jamfør kapittel 4.1, vil altså prisen være 5,6 millioner USD om man legger til grunn en pris på 1200 kroner per bruttotonn og 10,8 millioner USD om man legger til grunn at prisen per bruttotonn er 2300. Om vi legger dette til grunn vil altså anskaffelse av et nytt skip med en fraktekapasitet tilsvarende gjennomsnittet av den norske nærskipsfartsflåten koste mellom 55 og 110 millioner kroner.

4.4.1. Hva er merkostnader for mer klimavennlig fremdriftsteknologi?

I dette kapittelet vises merkostnadene ved investering i mer klimavennlig fremdriftsteknologi. Vi baserer oss i den sammenheng betydelig på DNV GLs beregninger, presentert i rapporten «Teknologier og tiltak for energieffektivisering av skip», DNV GL (2016).

I figuren nedenfor vises DNV GLs beregninger knyttet til ombygging/installasjon av ulike teknologier fordelt på fartøystyper.

Figur 17: Potensial og kostnadsnivå for utvalgte teknologier for energieffektivisering og utslippsreduksjoner. Kilde: DNV GL 2016



Som det går frem av figuren, beregner DNV GL at det gjennomsnittlig vil koste mellom 4 og 8 millioner kroner å installere batterikapasitet på container- og stykkgodsskip. Vi legger til grunn at kostnaden vil være om lag det samme for et bulkskip eller en tanker. Basert på tidligere gjennomførte analyser (Menon, 2019) legger vi til grunn at pris for installasjon av batterikapasitet på et fartøy som allerede er i bruk tilsvarer prisen for installasjon av batteri på nye fartøyer.

I intervjuene med rederiene har vi flere ganger hatt samtaler rundt LNG-drift. Flere analyser viser at LNG kan redusere utslipp av klimaskadelige gasser. Flere rederier har påpekt at det ikke nødvendigvis er prisdifferansen som medfører at LNG ofte ikke blir valgt. Bakgrunnen for at ikke flere velger LNG har dermed ikke nødvendigvis sammenheng med pris. Snarere fremhever flere intervjuobjekter at bakgrunnen for at LNG ikke installeres i større omfang er følgende:

- 1) LNG krever mye plass, ettersom tankene er store. Installasjon av LNG som fremdriftsteknologi beslaglegger dermed en betydelig plass som fartøyet alternativt kunne brukt til å frakte gods på oppdrag fra betalende kunder.
- 2) Distribusjonsnett for LNG er høyst begrenset. Det er i flere europeiske land ikke mulig å fylle LNG. Installasjon av LNG vil dermed begrense fartøyets mulighet for å ta fraktoppdrag i en rekke land.

5. Har rederiene god nok økonomi til å gjennomføre flåtefornyelse?

Dette kapittelet inneholder en analyse av lønnsomheten i rederiene. Videre vurderer vi hvorvidt lønnsomheten og egenkapitalnivået er tilstrekkelig for å møte de krav bankene stiller for å innvilge lån. Til slutt i kapittelet viser vi omfang av lån gitt av det offentlige virkemiddelapparatet til nærskipsfartsrederiene.

5.1. Hvordan er lønnsomheten i nærskipsfarten?

Det er mange ulike mål for å måle lønnsomhet i en bedrift eller en næring. Ofte brukes driftsresultat som mål. Driftsresultat viser resultatet før kapitalkostnader og skatt er betalt. I en kapitalintensiv næring som nærskipsfart er således driftsresultat, eller driftsmargin, som er driftsresultat dividert på omsetning, ikke et godt mål for lønnsomheten. Ettersom en betydelig del av rederienes utgifter går med til å betjene lån som de har tatt opp, vil en analyse av driftsmarginen bidra til at rederienes finansielle situasjon fremstilles som bedre enn den reelt sett er.

En sentral målsetning i analysen er å avdekke rederienes finansielle evne til flåtefornyelse. Ettersom bankene forlanger et visst egenkapitalnivå³¹, har vi valgt å se på årsresultatet i bedriftene. Årsresultatet er det rederiet sitter igjen med i form av overskudd etter at skatt og kapitalkostnader er betalt. Overskuddet kan enten tas ut i form av utbytte til eierne, eller beholdes i rederiet til fremtidige formål. For å måle nivået på overskuddet brukes som regel to parametere: egenkapitalrentabilitet og resultatmargin. Egenkapitalrentabilitet viser gjennomsnittlig årsresultat for et gitt antall år dividert på egenkapitalen i selskapet for de samme gitte år³². Egenkapitalrentabiliteten viser årlig avkastning på den egenkapitalen som er bundet opp i selskapet. Resultatmarginen er årsresultatet dividert på omsetningen til selskapet. Resultatmarginen viser altså hvor stor andel av omsetningen som selskapet sitter igjen med i form av overskudd, målt som årsresultat.

Vi har i analysen valgt å bruke egenkapitalrentabilitet som mål på lønnsomhet. I vedlegg 1 til rapporten vises imidlertid også resultatmargin. I vedlegget vises også driftsmargin, samt verdiskaping per sysselsatt.

Vi har i analysen valgt å også vise egenkapitalrentabiliteten for norsk næringsliv som helhet, og for maritim næring som helhet. Bakgrunnen for dette er at det muliggjør en sammenligning, som er viktig for å forstå problemstillingen fra en investors ståsted. Dersom egenkapitalrentabiliteten er høyere i nærskipsfart enn i andre næringer, har investoren incentiver til å flytte penger fra andre næringer til nærskipsfart³³. Om det motsatte er tilfellet, har investoren incentiver til å selge seg ut av nærskipsfart og plassere pengene i andre næringer.

³¹ Egenkapital er den delen av et foretaks kapital som tilhører eierne. Egenkapitalen bygges opp ved at eierne skyter inn kapital, eller ved at hele eller deler av overskuddet ikke utbetales eierne.

³² Beregning av egenkapitalrentabilitet i år x utregnes ved følgende formel:

Egenkapitalrentabilitet år $X = (\text{årsresultat år } x + \text{årsresultat år } x-1) / (\text{egenkapital } x + \text{egenkapital år } x-1)$.
Egenkapitalrentabiliteten for 2019 blir således beregnet som følger:

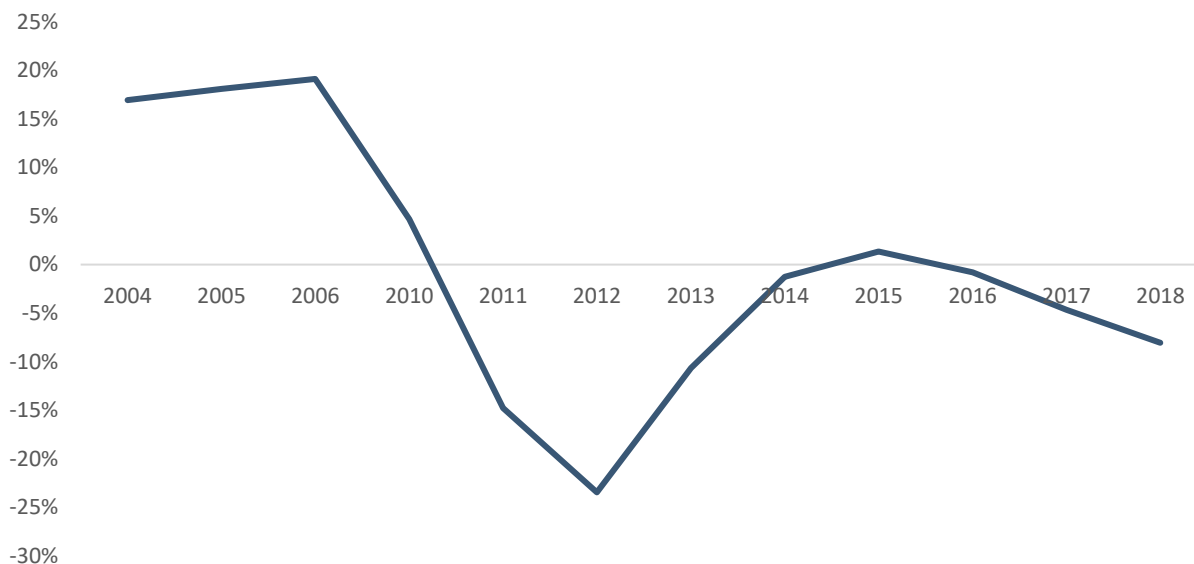
Egenkapitalrentabilitet 2018 = $(\text{årsresultat 2018} + \text{årsresultat 2017}) / (\text{egenkapital 2018} + \text{egenkapital 2017})$

³³ Beslutningen om flytting vil imidlertid influeres av risikopersepsjonen. Dersom han eller hun mener at risiko er lik mellom nærskipsfart og andre næringer, har han eller hun incentiv til å flytte investeringen.

5.1.1. Egenkapitalrentabilitet på 4,1 prosent for perioden 2003 til 2018

I figuren nedenfor viser vi egenkapitalrentabiliteten for nærskipfartsrederiene i perioden 2003 til 2018.

Figur 18: Egenkapitalrentabilitet for nærskipfartsrederier i perioden 2003 til 2018. Kilde: Menon Economics 2020³⁴



Som det går frem av figuren varierer lønnsomheten betydelig i perioden. I perioden frem mot 2010 holdt egenkapitalrentabiliteten seg på et høyt nivå, før den bunnet i 2012 med betydelig negativ avkastning. Trolig skyldes den betydelige reduksjonen ettervirkninger av finanskrisen i 2008, og den påvirkning denne hadde på etterspørselen etter transporttjenester³⁵. Fra 2014 til 2018 ser vi at egenkapitalrentabiliteten vaker rundt 0³⁶. I 2018 er egenkapitalrentabiliteten negativ.

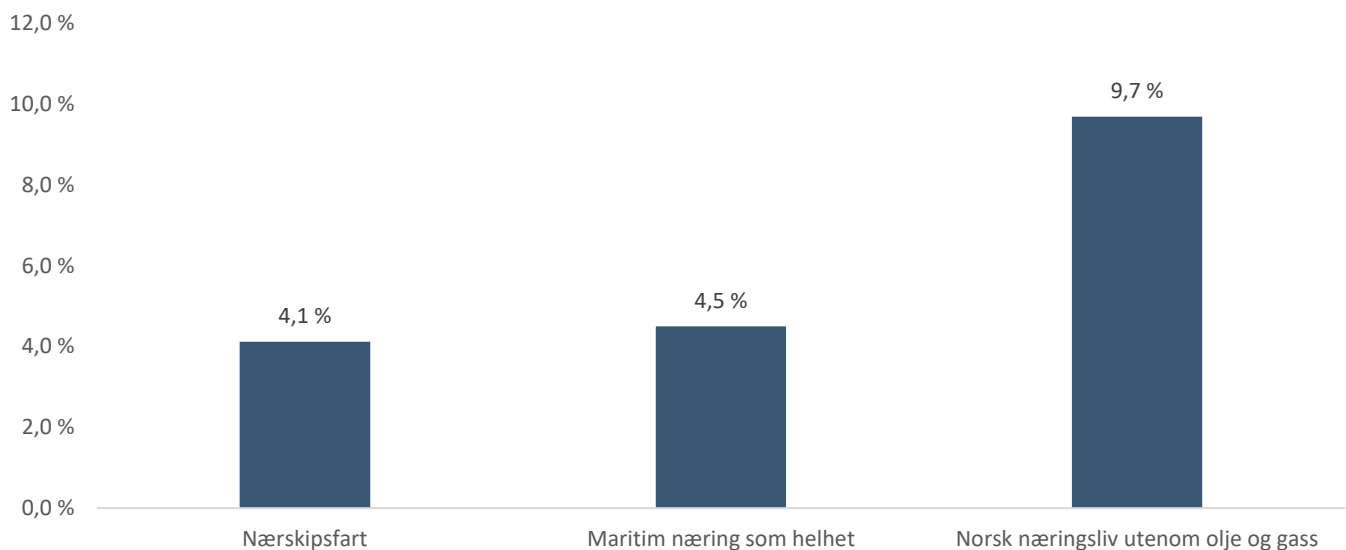
³⁴ Vi har for årene 2007 til 2009 ikke tatt med egenkapitalrentabiliteten i figuren. Bakgrunnen er at egenkapitalrentabiliteten i denne perioden er på over 30 prosent. En nærmere analyse av tallmaterialet viser at nivået på egenkapitalrentabilitet skyldes at ett selskap i denne perioden har flere hundre prosent egenkapitalrentabilitet. Menon antar at dette nivået av egenkapitalrentabilitet skyldes at egenkapitalen kan være satt kunstig lavt for selskapet, eller at selskapet har solgt verdier for betydelig mer enn hva de var verdsatt for regnskapsmessig. Samtidig ser vi at egenkapitalrentabiliteten i årene før 2007 lå på et høyt nivå. Ved beregning av gjennomsnittlig egenkapitalrentabilitet i perioden har vi derfor valgt å ta med årene 2007 til 2018. Bakgrunnen for dette er at det for de andre årene også kan forekomme at egenkapitalrentabiliteten beregnes kunstig lavt med utgangspunkt i at verdier kan ha blitt solgt til under deres regnskapsmessige verdi. Ved å beregne gjennomsnittlig egenkapitalrentabilitet for en såpass lang periode som 2003 til 2018, bidrar slike anomaliteter til å utligne hverandre ved at de trolig forekommer både på oppsiden i form av å øke nivået på egenkapitalrentabilitet og på nedsiden i form av å redusere nivået på egenkapitalrentabilitet.

³⁵ Selv om norsk økonomi også vokste i denne perioden, hvilket tilsier også etterspørselsvekst etter sjøtransporttjenester, er det grunn til å anta at ratene for sjøtransporttjenester sank. Bakgrunnen for dette er at det norske sjøtransportmarkedet er en del av det globale sjøtransportmarkedet, og at særlig europeiske aktører lett kan flytte kapasitet inn i det norske markedet. En reduksjon i etterspørsel i Europa kan således gi et tilbudsoverskudd med tilhørende lavere ratenivå i Norge, til tross for at etterspørselen i Norge er stabil eller økende.

³⁶ Det må i denne sammenheng også presiseres at vi ved beregning av lønnsomhet har søkt å isolere analysen til rederier som utelukkende driver med nærskipfart. Flere av rederiene som driver med nærskipfart har også fartøyer som frakter varer mellom kontinenter, såkalt deepsea frakt. Videre har flere av rederiene som driver nærskipfart også flere brønnbåter, som frakter levende fisk til og fra oppdrettsanlegg. Disse rederiene er ekskludert fra analysen ettersom analysen har som hensikt å undersøke lønnsomheten innen nærskipfart. Om rederienes aktivitet utenom fraktesfart hadde også blitt tatt med i analysen, ville egenkapitalrentabiliteten vist et høyere nivå.

Beslutning om kjøp av et fartøy, enten nytt eller brukt, vil ikke basere seg på vurderinger om egenkapitalrentabiliteten siste år, men snarere om hvordan rentabiliteten vil være fremover. Fremtidig egenkapitalrentabilitet vil avhenge av ratenivået, som igjen er avhengig av forholdet mellom tilbud og etterspørsel i sjøtransportmarkedet. Etterspørselssiden har historisk vært sterkt avhengig av konjunktorene, ettersom det er nær sammenheng mellom kjøp av sjøtransporttjenester og økonomisk vekst (Economist, 2019). Samtidig er tilbudssiden i noen grad gitt, ved at de fartøyene som kan tilby sjøtransporttjenester opererer i markedet i en lengre periode, samtidig som ferdigstilling av nye fartøyer tar tid. Det langsiktige lønnsomhetsnivået er således avhengig av én kjent faktor, størrelsen på tilbudssiden, og én ukjent faktor, størrelsen på etterspørselssiden. Den historiske avkastningen vil derfor være interessant, ettersom den forteller om hvordan forholdet mellom tilbud og etterspørsel historisk har virket på lønnsomheten. Fordi den historiske avkastningen i stor grad er påvirket av tilbudssiden, som i stor grad er gitt, forteller den også noe om sannsynlighet for avkastning fremover. I figuren nedenfor viser vi gjennomsnittlig egenkapitalrentabilitet for perioden 2003 til 2018 for hhv. nærskipfartsrederier, maritim næring som helhet og norsk næringsliv som helhet. For norsk næringsliv som helhet har vi valgt å ta ut olje- og gassprodusentene, ettersom disse har svært høy lønnsomhet som følge av grunnrente-problematikken.

Figur 19: Gjennomsnittlig egenkapitalrentabilitet for nærskipfartsrederier, maritim næring som helhet og norsk næringsliv utenom olje og gass for perioden 2003 til 2018. Kilde: Menon Economics 2020



Som det går frem av figuren er gjennomsnittlig egenkapitalrentabilitet innen nærskipfart på om lag 4 prosent, mens den for maritim næring er på 4,5 prosent³⁷. For norsk næringsliv utenom olje og gass er avkastningen på rett i underkant av 10 prosent.

Fra et investorståsted er informasjon om egenkapitalrentabiliteten i andre næringer viktig informasjon. Dersom man har investert kapital i nærskipfart, har den historiske avkastningen vist at kapitalen hadde kastet mer av seg i et gjennomsnitt av alle norske næringer enn den har gjort i innen nærskipfart. Kapitalen ville også ha kastet noe mer av seg ved investering i maritim næring som helhet. Fordi avkastningen innen nærskipfart i stor grad

³⁷ Det gjøres oppmerksom på at maritim næring også inneholder nærskipfart. Total omsetning innen maritim næring var i 2018 på om lag 400 milliarder kroner, mens omsetningen innen nærskipfart slik vi har definert det her er på om lag 9,6 milliarder. Nærskipsfarts innvirkning på total egenkapitalrentabilitet i maritim næring er således beskjedent.

påvirkes av tilbudssiden, og denne i noen grad er gitt, bidrar det historisk sett relativt lave lønnsomhetsnivået innen nærskipfart til å begrense interessen for ytterligere investeringer i næringen i form av nye fartøyer.

Avkastningen innen nærskipfart, og for så vidt også maritim næring som helhet, må anses som lavt. I en oversikt over gjennomsnittlig avkastning på investeringer i det internasjonale obligasjonsmarkedet³⁸ for perioden 1997 til 2016 viser Norges Bank at gjennomsnittlig avkastning var på 4,5 prosent (Meld. St. 20 (2018–2019)).

Gjennom spredning på en rekke lands statsobligasjoner oppnår man å redusere risikoen ved obligasjonsinvesteringer betydelig, og investeringer i obligasjoner regnes derfor for å være relativt risikofritt. En investor, også et rederi, ville derfor for den perioden vi ser på tjent mer penger på å plassere pengene relativt risikofritt i obligasjonsmarkedet fremfor å investere dem i nærskipfart. Som følge av høy kapitalintensitet og betydelig fluktuasjon i lønnsomhet har nærskipfart risiko. I gjennomsnitt har ikke kapitaleierne innen nærskipfart fått kompensert for denne risikoen i form av høyere avkastning de siste 15 årene.

I tillegg til at nivået på historisk egenkapitalrentabilitet gir noe informasjon om antatt fremtidig lønnsomhet, forteller den også om den evne rederiene har hatt til å bygge opp ny egenkapital. Som nevnt kan årsresultatet, som egenkapitalrentabiliteten beregnes ut fra ved å dividere på egenkapitalen, brukes enten til utbytte til eierne av rederiet, eller til fremtidige formål. Som følge av lav lønnsomhet har nærskipfartsrederiene hatt begrenset mulighet både til å gi betydelig utbytte til sine eiere, og mulighet til å sette av midler til fremtidige formål. Vi kommer tilbake til dette i kapittel 5.1.2.

Nærskipfartsrederier med mer enn 100 millioner kroner i omsetning har bedre kapitalavkastning enn de med mindre

I kapittel 5.2 viser vi at bankene som vi har intervjuet anser, alt annet likt, det å gi lån til et større rederi som mindre risikobeheftet enn det å gi lån til et mindre. Bakgrunnen for dette er at større rederier som regel opererer i flere markeder, og at de således har større mulighet til å spre risiko enn et mindre rederi med eksempelvis kun ett fartøy. I intervjuene både med banker og rederier har det også fremkommet at mindre rederier ofte er mindre lønnsomme enn de større. For å undersøke dette har vi gruppert regnskapene fra nærskipfartsrederiene i to, én gruppe for de med omsetning over 100 millioner kroner og én gruppe for de med omsetning under 100 millioner. Bakgrunn for inndelingen er EUs definisjon av små bedrifter. EU-kommisjonen (2003)³⁹ definerer små bedrifter som bedrifter med mindre enn 10 millioner euro i omsetning, tilsvarende om lag 100 millioner kroner ut fra vekslingskursen mellom euro og norske kroner januar 2020.

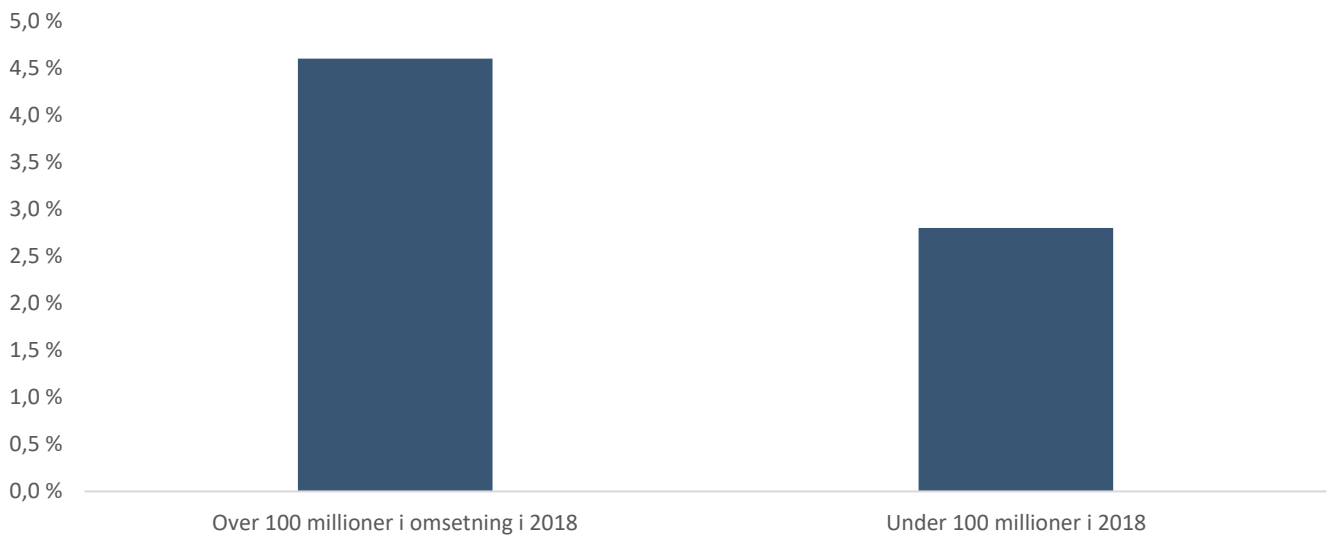
Rederier med omsetning på mer enn 100 millioner kroner stod i 2018 for om lag tre fjerdedeler av omsetningen innen nærskipfart.⁴⁰ I figuren nedenfor viser vi egenkapitalrentabilitet for hhv. bedrifter med mer enn 100 og mindre enn 100 millioner kroner i omsetning i 2018.

³⁸ En obligasjon er enkelt forklart et gjeldsbrev mellom to parter, der innehaveren av obligasjonen har rett på en fast rente over løpetiden av lånet av utstederen

³⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003H0361&from=EN>

⁴⁰ Dette er basert på de 220 regnskapene som beskrevet i kapittel 3.3.1. De 220 selskapene eies av 69 ulike konsern. De 17 rederiene med høyest omsetning av disse 69 hadde en omsetning på om lag tre fjerdedeler av omsetningen i 2018. De 17 konsernene eier omlag 190 nærskipfartøy til sammen, hvorav det største eier 88 skip.

Figur 20: Gjennomsnittlig egenkapitalrentabilitet i perioden 2003 til 2018 for hhv. rederier med mer og mindre enn 100 millioner kroner i omsetning i 2018



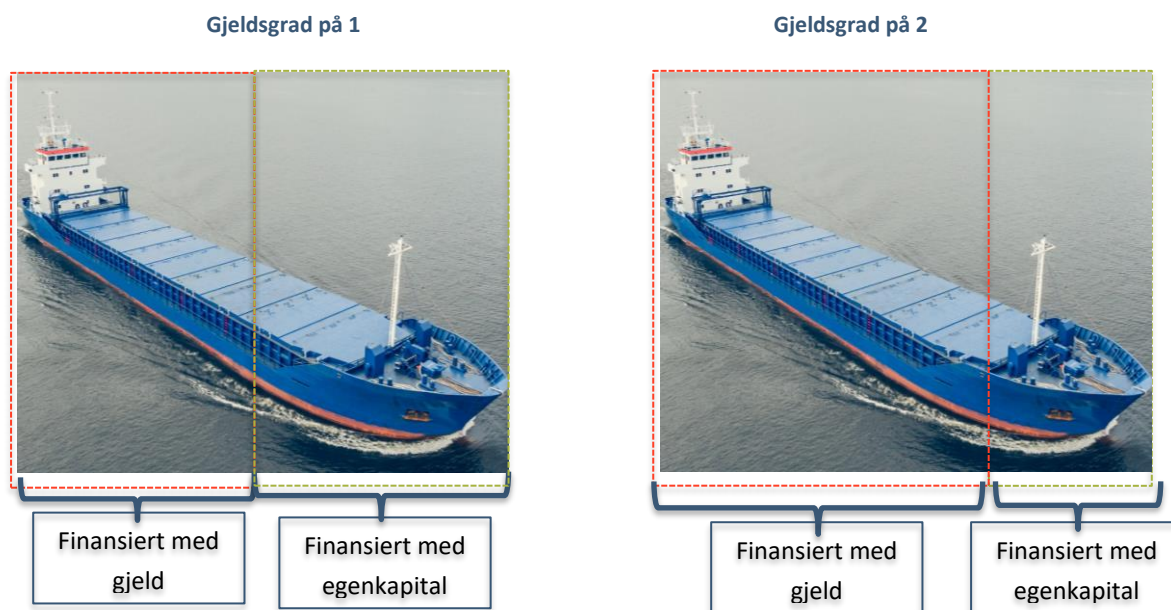
Som det kommer frem av figuren, har mindre rederier markant lavere egenkapitalrentabilitet enn større rederier. Det lave nivået på egenkapitalrentabilitet blant mindre rederier tilsier at rederiene har økonomiske incentiver til å selge fartøyene og/eller plassere kapitalen enten i risikofrie obligasjoner eller aksjemarkedet. I kapittel 6.2 viser vi imidlertid at særlig redere av mindre rederier har incentiver til å beholde fartøyet til tross for lav lønnsomhet.

5.1.2. Hvor stor er gjeld i forhold til omsetning og regnskapsførte verdier? Er det forskjell på store og små rederier?

Ved siden av nivået på lønnsomhet, vil også nivået på gjeld i forhold til egenkapitalen være viktig for bankenes vurdering av hvorvidt de ønsker å innvilge lån til et rederi. Bakgrunnen for dette er at lånet kan gis med pant i egenkapitalen. Banken vil da sitte igjen med en verdi som kan selges dersom rederiet av en eller flere grunner ikke makter å innfri sine økonomiske forpliktelser.

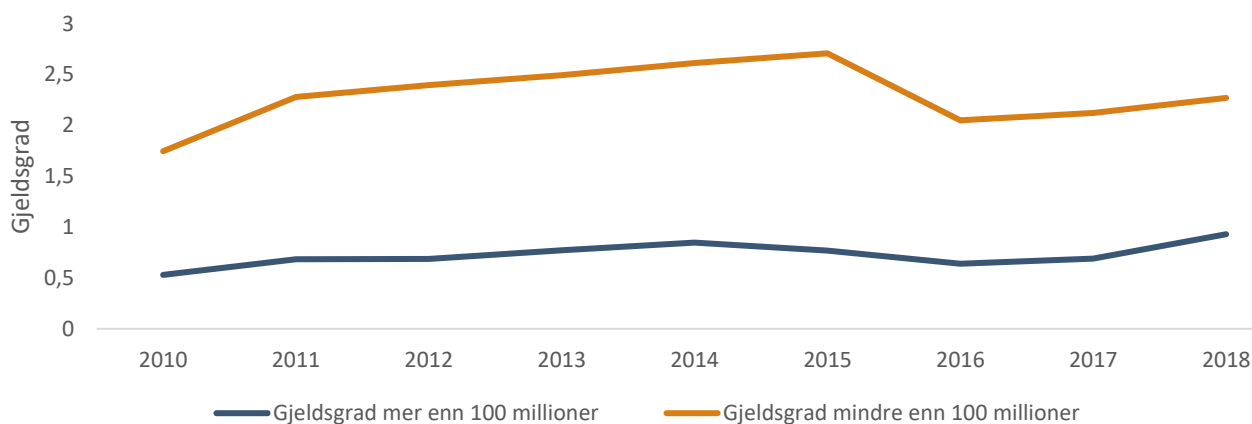
For å måle forholdet mellom gjeld og egenkapital brukes som regel parameteren gjeldsgrad. Gjeldsgrad er total egenkapital for et gitt år dividert på total gjeld. En gjeldsgrad på over 1 viser at gjelden er større enn egenkapitalen, mens gjeldsgrad på under 1 viser at gjelden er lavere enn egenkapitalen. Om gjeldsgraden på et fartøy er én, innebærer dette at halvparten av skipets regnskapsmessige verdi er finansiert med lån, mens det resterende er finansiert med egenkapital fra rederiet. Om gjeldsgraden er 2, innebærer dette at to tredjedeler av skipets regnskapsmessige verdi er finansiert med lån mens det resterende er finansiert med egenkapital. Dette er illustrert i figuren nedenfor.

Figur 21: Illustrasjon av betydningen av gjeldsgrad for forholdet mellom egenkapital og gjeld på et skip. Bildet er hentet fra iStock-Photo. Kilde: Menon Economics, 2020



I figuren nedenfor viser vi utvikling i gjeldsgrad for rederier med henholdsvis over og under 100 millioner kroner i omsetning i 2018.

Figur 22: Gjeldsgrad i perioden 2010 til 2018 for nærskipsfartsrederier med hhv. mer enn 100 millioner kroner i omsetning i 2018 og mindre enn 100 millioner. Kilde: Menon Economics 2020⁴¹

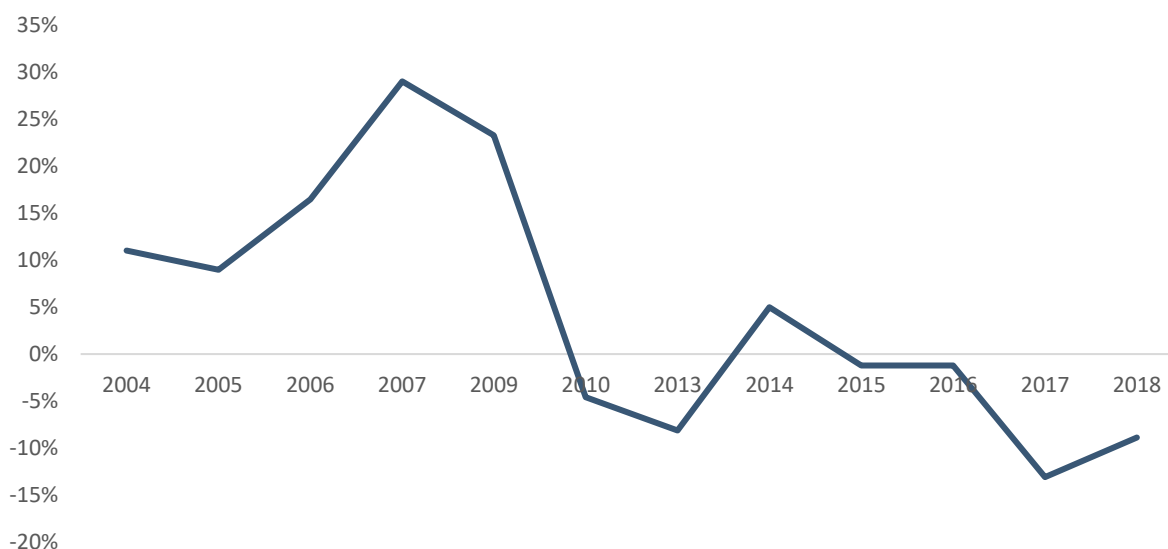


Som det går frem av figuren er det betydelig forskjell i gjeldsgrad mellom større og mindre rederier, samtidig som forskjellen i gjeldsgrad er relativt stabil i perioden. Mens de mindre rederiene har hatt en gjeldsgrad på i overkant av 2 siden 2011, har de større rederiene hatt en gjeldsgrad lavere enn 1 i hele perioden. Fra 2017 til 2018 ser vi

⁴¹ Selv om Menon besitter data for gjeldsgrad for perioden 2003 til 2009, har vi valgt å ikke ta disse med i figuren over. Bakgrunnen er delvis at disse data er lite beslutningsrelevante med utgangspunkt i deres alder. Vel så viktig er imidlertid at endring i hvilken regnskapsmessig verdi fartøyer skal verdsettes etter i stor grad kan påvirke gjeldsgraden. Tidlig i perioden ser vi betydelige svingninger i gjeldsgraden. Vi antar at dette har sammenheng enten med endringer i regelverk for regnskapsmessig verdsetting, eller bedrifters tilpasning i forbindelse med slike regelendringer.

imidlertid en markant økning i gjeldsgraden blant de større rederiene⁴². Økningen i gjeldsgrad kan i stor grad forklares med negativt årsresultat. Som vi viser i figuren nedenfor, har rederiene hatt en negativ resultatmargin siden 2016. Med mindre eierne skyter inn kapital, vil et underskudd normalt belastes egenkapitalen. Når et rederi går med underskudd, spises altså deler av egenkapitalen opp. Gjeldsgraden kan altså gå opp uten at rederiet tar opp mer lån.

Figur 23: Resultatmargin for nærskipsfartsrederier i perioden 2004 til 2018. Kilde: Menon Economics 2020



I kapittel 5.3 viser vi at bankene gjennomgående forlanger at minimum 30 prosent av fartøyets anskaffelsesverdi skal dekkes med egenkapital for at de skal innvilge lån. Om man konverterer dette kravet til gjeldsgrad, innebærer dette at gjeldsgraden ved anskaffelse av et nytt fartøy minimum må være på så vidt over 2. Som det går frem av Figur 22, har de mindre rederiene i gjennomsnitt en gjeldsgrad på i overkant av 2. Dette innebærer at to tredjedeler av rederiets regnskapsmessige verdier allerede er belånt. Ettersom de allerede er belånt til hva vi har fått oppgitt å være det maksimale, kan de altså ikke benytte denne egenkapitalen som ytterligere sikkerhet for banken ved investering i nyere fartøyer. Gjeldsgraden i de mindre rederiene er altså allerede så høy for et gjennomsnitt av disse rederiene at bankene ikke er villige til å gi lån til flåtefornyelse.

Dette er imidlertid ikke tilfellet for rederier som i 2018 hadde mer enn 100 millioner kroner i omsetning. Som vist i Figur 22 hadde disse rederiene en gjeldsgrad i 2018 på like i underkant av 1. Dette gjeldsnivået er lavere enn det minimumskravet bankene har uttrykt til oss om egenkapitalnivået. Ved finansiering av flåtefornyelse kan dermed rederiet stille deler av sikkerheten ved fartøyer som ikke fullt ut er belånt i henhold til minimumskravene som sikkerhet ved investering i nye fartøyer. Rederiene kan gjennom slike grep lettere møte de minimumskrav bankene stiller for å kunne innvilge lån.

Om man ser på gjeldsgraden isolert, vil altså større rederier i gjennomsnitt ha lettere for å få lån til flåtefornyelse enn mindre. Samtidig spiller også andre forhold slik som lønnsomhetsnivå og kontraktsstruktur en vesentlig rolle for beslutningen om innvilgelse av lån. Vi kommer tilbake til dette i kommende delkapittel.

⁴² Den betydelige økningen i gjeldsgrad vi ser blant større rederier fra 2017 til 2018 skyldes ikke at rederiene har tatt opp vesentlig mer gjeld, men at nivået på egenkapital har sunket. Trolig har de negative årsresultatene i 2018 blitt belastet egenkapitalen.

5.2. Hvilke krav stiller bankene for å innvilge lån til flåtefornyelse?

Vi har i prosjektet gjennomført intervjuer med syv representanter for banker. Fem av disse respondentene arbeider i banker som har betydelig med lån til norske nærskipfartsrederier, mens to respondenter arbeider i banker med lite eller ingen lån rettet mot norske nærskipfartsrederier. De fem respondentene representerer til sammen fire banker, og disse bankenes markedsandel for lån til norsk næringsliv var på 76 prosent⁴³ i 2018.

I intervjuene har vi stilt spørsmål om:

- 1) Hvilke kriterier de legger vekt på ved tildeling av lån
- 2) Hvorvidt de får tilstrekkelig informasjon om risiko til at de kan foreta en tilstrekkelig god vurdering av risiko
- 3) Hvorvidt bankene gjør andre vurderinger ved innvilgning av lån til fartøyer med tradisjonell fremdriftsteknologi sammenlignet med fremdriftsteknologi som slipper ut mindre klimaskadelige gasser.

Nedenfor følger en oppsummering av de vurderinger bankene gav uttrykk for i intervjuene i tråd med punktene ovenfor.

5.2.1. Hvilke kriterier vektlegger bankene når de vurderer en søknad om lån?

Bankene som vi har intervjuet opplyste at de får en god del henvendelser fra rederier knyttet til flåtefornyelse, både de som ønsker å bygge nye skip, kjøpe fra annenhåndsmarkedet eller bygge om eksisterende skip. Det er relativt vanskelig å si hvordan forholdet mellom tilsagn og avslag på lån tilknyttet flåtefornyelse er, men de informerte om noen av vurderingene som ligger til grunn og hvilke faktorer som eventuelt kan påvirke ulike lånevilkår.

Ifølge bankene er det totaliteten som spiller en rolle når det kommer til tilsagn om eller avslag på lån. Ved vurdering av innvilgelse av lån vektlegger banken følgende:

- Kundehistorikken
- Hvor stor andel av verdien som kan dekkes med egenkapital
- Lønnsomhet i rederiet
- Kontraktene rederiet ser ut til å inngå; både type og lengde kontrakt er alle viktige faktorer i vurderingen.

Vi gjengir nedenfor bankenes vurderinger i den rekkefølge punktene over står i:

⁴³ Andelen er beregnet med utgangspunkt i markedsandeler for banker oppgitt i vedlegg til rapporten «2018 Finansiell stabilitet. Sårbarhet og risiko» (Norges Bank, 2019). Tilgjengelig på: https://static.norges-bank.no/contentassets/1afe861c5f1c43afaf61fb57082e7c7a/fs2018_rapport.pdf?v=10/29/2018091423&ft=.pdf
Hvor stor markedsandel de intervjuede banker har innen nærskipfart er usikkert. Mikrodata om lån fra hver enkelt bank finnes ikke offentlig tilgjengelig, og Menon har ikke fått data som medfører at vi kan beregne markedsandelen for de intervjuede bankene innen nærskipfart. Det antas imidlertid at markedsandelen er relativt høy. Bakgrunnen for dette er at vi i spørreundersøkelsen til rederiene stilte spørsmål om hvilken bankforbindelse de har. Responsen viser at markedsandelen for de fire intervjuede banker innen nærskipfart er på nivå med eller høyere enn markedsandelen for de fire bankene innen norsk næringsliv generelt.

Kundehistorikk

Bankene gir uttrykk for at en lånesøknad fra en kunde som over tid har overholdt alle forpliktelser overfor banken lettere vil få lån enn en ny kunde som banken ikke kjenner. Samtidig, uansett om det er en ny eller etablert kunde, må lånesøkeren oppfylle de krav bankene har til egenkapitalnivå og lønnsomhet.

Hvor stor andel av kjøpe- eller ombyggingskontrakten kan finansieres med lån?

Bankene oppgir at de som et minimum forlanger at 30 prosent av kjøpesummen ved kjøp av et fartøy, enten nytt eller brukt, skal være finansiert med egenkapital. Med referanse til gjeldsgraden presentert i kapittel 5.1.2, er altså kravet at gjeldsgraden ikke må overstige så vidt over 2. Samtidig må det også understrekes at egenkapitalkravet er et minimumskrav. En bank oppga at de stiller krav om 50 prosent egenkapital ved investeringer i fartøyer innen sjøtransport. Banken forlanger altså at gjeldsgraden ikke overstiger 1.

Egenkapitalkravene gjelder også for lån tatt opp i forbindelse med ombygging av skip. Samtidig uttrykker nær samtlige banker at de er skeptiske til å innvilge lån med sikkerhet i fartøyer som er mer enn 20 år gamle. Bakgrunnen for dette er at bankene har større vansker med å realisere de verdier som er i eldre fartøyer enn nyere i tilfellet låntakers forpliktelser ikke overholdes, og banken må overta fartøyet. Bakgrunnen for dette igjen er at banken vil ha utfordringer med å selge et eldre skip sammenlignet med et nyere.

Bankenes krav om egenkapital og reservasjon mot å ta pant i fartøyer eldre enn 20 år har flere implikasjoner for rederiene. Som vist i kapittel 5.1.2 hadde mindre rederier en gjennomsnittlig gjeldsgrad på mer enn 2 i 2018. Dette innebærer at de mindre har begrenset mulighet for å stille egenkapital til rådighet for investering i nye fartøyer. Bakgrunnen for dette er at de allerede har belånt fartøyene maksimalt om man følger bankens krav. I gjennomsnitt vil altså ikke mindre rederier møte de minimumskrav bankene stiller for innvilgelse av lån. Rederier med mer enn 100 millioner kroner i omsetning vil i gjennomsnitt ha større mulighet til å møte bankens krav om egenkapitalnivå. Kravene om egenkapital kan da møtes ved å også stille fartøyer som har en lavere belåningsgrad enn bankenes minimumskrav som sikkerhet for lånet.

Som vist i kapittel 4.1 er gjennomsnittsalderen på nærskipfartsflåten på om lag 25 år. Kapittelet viser også at om lag 60 prosent av fartøyene er mer enn 20 år gamle. For om lag 60 prosent av fartøyene vil altså bankene ha reserverasjoner mot å innvilge lån med utgangspunkt i fartøyets alder. Kombinasjonen av fartøyenes relativt høye alder og bankens reservasjon mot å gi lån med pant i fartøyer som er mer enn 20 år gamle medfører altså at kun om lag 40 prosent av fartøyene vil være aktuelle for belåning ved ombygging av fartøyene, for eksempel for installasjon av hybridkapasitet. Slik vist i kapittel 4.3.1, har en betydelig andel av rederiene planer om installasjon av hybridmotorer på skipene. Bankenes krav vil medføre at dette kun vil være aktuelt for de fartøyene som er mindre enn 20 år gamle.

Hvilket lønnsomhetsnivå forlanger bankene

Bankene gir uttrykk for at det er nivået av egenkapital rederiet kan stille som sikkerhet som er avgjørende for om de innvilger lån. Samtidig gir overskudd i rederiene mulighet for rederiet til å bygge opp ytterligere egenkapital, samtidig som underskudd som regel spiser av egenkapitalen. Alternativt må underskudd dekkes ved at eierne av rederiet skyter inn ny kapital. Om et av disse to alternativer ikke følges, vil ikke selskapet ha midler til å dekke underskuddet, hvilket kan føre til at det ikke kan utbetale all lønn som deres ansatte har krav på, ikke makter å betale for varer og tjenester det har kjøpt eller ikke makter å overholde forpliktelsene overfor banken. I så tilfellet vil rederiet som regel begjæres konkurs.

Som det fremgikk i kapittel 5.1 har lønnsomheten innen nærskipfart vært negativ de siste årene. Vi viste også at bakgrunnen for den betydelige økningen i gjeldsgrad blant større rederier ikke skyldtes at rederiene hadde økt omfanget av gjeld, men at egenkapitalen var blitt redusert, antatt som følge av at underskuddet ble dekket ved å spise av egenkapitalen.

Bankene uttrykker en forventning om at lønnsomhetsnivået innen nærskipfart vil fortsette om lag på samme nivå som vi har sett de senere år. Bankene anser det følgelig ikke som svært sannsynlig at lønnsomheten i rederiene tar seg opp på et nivå hvor rederiene vesentlig bedrer sin evne til å bygge opp egenkapital. Selv om bankene ikke uttrykker et bestemt krav til lønnsomhet, bidrar deres forventninger om fortsatt relativt lav lønnsomhet til at de er mer skeptiske til å innvilge lån til nærskipfartsrederier sammenlignet med bedrifter som opererer i næringer med et historisk høyere lønnsomhetsnivå. Om rederiene fortsetter å gå med underskudd, slik gjennomsnittet har gjort de siste årene, og underskuddet dekkes av egenkapitalen, vil den sikkerhet bankene har for sine lån bli mindre.

Hvilke vurderinger gjør bankene om kontraktene rederiet ser ut til å få?

I intervjuene oppgir bankene at de som en del av sin risikovurdering også ber om informasjon om hvilket nivå av inntekter rederiet ser for seg at et nytt fartøy vil generere, samt hvor stor grad av sikkerhet det er om de fremtidige inntektsstrømmene. Generelt vil det være slik at jo mer langsiktige kontrakter rederiet har, og jo mer betalingsdyktige kundene er, jo høyere er sannsynligheten for at banken vil innvilge et lån.

Samtidig viser vi i kapittel 6.3 at kjøperne av sjøtransporttjenester foretrekker å inngå større langsiktige kontrakter med rederier med flere fartøyer heller enn med rederier med færre fartøyer. Bakgrunnen for dette er at kjøperne av sjøtransporttjenestene er mindre sårbare dersom fartøyet brukt til å utføre deres oppdrag av en eller annen grunn ikke vil være i stand til å gjennomføre oppdraget. Et større rederi vil da ha flere fartøyer som det alternativt kan bruke for utførelse av oppdraget, mens et rederi med enten ett eller få fartøyer vil ha betydelig større utfordringer med å oppfylle kontrakten om transportoppdraget i tilfellet noe uforutsett skulle oppstå.

Ved siden av å vurdere langsiktigheten i kontraktene, vurderer også banken den risikospredning rederiet har gjennom kontrakter i flere markeder. Gjennom å ha inntekter eksempelvis både fra stykkgoods, bulk, tank og deep sea, vil et rederi være mindre sårbart for inntektssvikt i et av disse markedene sammenlignet med et rederi som kun opererer i ett av dem. Bankene vil således anse det som mer risikabelt, alt annet likt, å gi lån til et rederi med kun ett fartøy enn til større rederi med flere fartøyer i ulike markeder.

5.2.2. Får bankene tilstrekkelig informasjon til å kunne vurdere risiko?

I kapittel 8 vurderer vi hvorvidt markedssvikt⁴⁴ kan forklare at omfanget av flåtefornyelse ikke er større. Markedssvikt på finansieringssiden kan oppstå som følge av at de som skal tilby finansiering, altså bankene i dette tilfellet, ikke har tilstrekkelig informasjon om lønnsomhet og risiko til å kunne foreta en vurdering av om de bør betjene markedet. Konsekvensen av denne markedssvikten er at bedrifter som har høyere avkastning på kapital og arbeidskraft ikke får tilført nødvendig kapital for å kunne vokse. Samfunnet går på denne måte glipp av verdiskaping. For å avdekke hvorvidt det kan være markedssvikt på finansieringssiden har vi derfor spurt bankene om hvorvidt de mener de gjennom dialogen med nærskipfartsrederiene får tilstrekkelig med kunnskap til å vurdere risiko og fremtidig avkastning. Bankene uttrykker at de får tilstrekkelig informasjon.

⁴⁴ Begrepet forklares nærmere i kapittel 8.

I intervjuene med bankene fremkommer det også at de har et betydelig engasjement i form av lån til nærskip-fartsrederiene. De fremhever at lønnsomheten er sterkt varierende, men at enkelte rederier, særlig noen av de større, har tilstrekkelig godt nivå på egenkapital og lønnsomhet til at de kan innvilges lån. Andre rederier, ofte mindre, har et for høyt nivå på eksisterende gjeld i kombinasjon med relativt lav lønnsomhet og svakere utsikter til bedring. Disse mindre rederiene vil ofte ikke få innvilget sine søknader om lån.

5.2.3. Hvordan påvirker vurderinger knyttet til klimarisiko bankenes vilje til å finansiere flåtefornyelse

Gjennom intervjuene uttrykker bankene at forhold knyttet til klimarisiko har beveget seg fra å være et forhold bankene hadde marginalt fokus på til å bli et av de forhold bankene fokuserer mest på. Klimarisiko er ifølge respondentene risikoen ved at deres kunder ikke makter å overholde sine forpliktelser i et fremtidig marked hvor pris på utslipp av klimaskadelige gasser enten går betydelig opp, eller ved at internasjonale reguleringer knyttet til klima forhindrer deres kunder fra å benytte eksisterende teknologi eller ressurser, som i sin tur igjen medfører at de ikke makter å overholde forpliktelsene.

Ifølge respondentene bidrar klimarisikobetraktninger til at bankene er mer tilbakeholdne med å investere i langvarige teknologiske løsninger med betydelige klimagassutslipp. Alt annet likt vil derfor bankene være mer villige til å tilby lån til et rederi som ønsker å investere i et fartøy med lavere klimagassutslipp per fraktet tonnkilometer enn for et rederi som ønsker å investere i et fartøy som skal gå på eksempelvis diesel. Samtidig understreker bankene at deres fokus på klimarisiko ikke bidrar til mindre fokus på andre risikofaktorer, slik som kombinasjonen av hva de anser som for lavt nivå på lønnsomhet og egenkapitalnivå. En bank uttrykker det på denne måten:

«Vi kan ikke risikere å få negativt driftsresultat som følge av at vi ønsker det grønne skiftet for raskt.»

Forhold knyttet til klimarisiko bidrar således ikke til at bankene er mer villige til å finansiere mer grønn teknologi i rederier med for lite egenkapital og for lavt lønnsomhetsnivå. Klimarisikobetraktninger øker derimot sannsynligheten for at de vil avslå en søknad fra et rederi også med tilstrekkelig nivå på egenkapital og lønnsomhet dersom rederiet ønsker å investere i teknologi som kan miste deler eller hele sin verdi som følge av fremtidige reguleringer knyttet til utslipp fra sjøtransport.

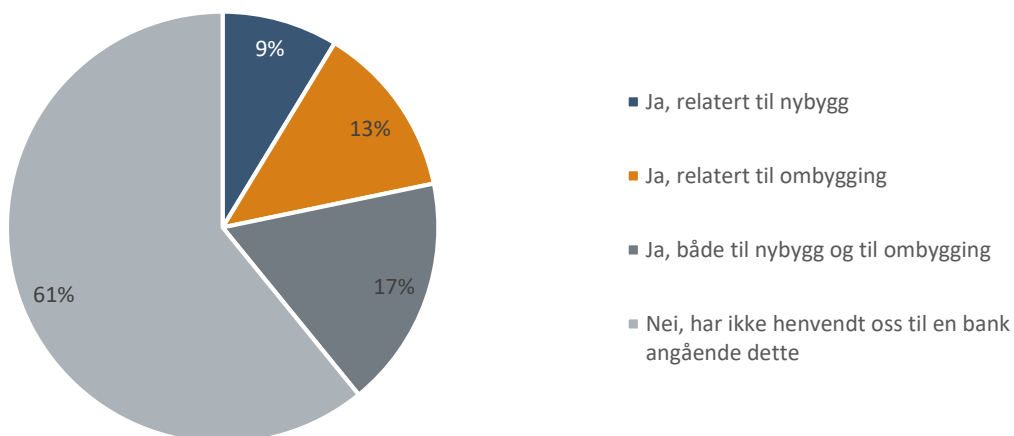
5.3. Tar rederiene kontakt med bankene om finansieringsmuligheter til tross for deres finansielle posisjon?

I tillegg til å stille spørsmål til bankene om i hvilken utstrekning de gir lån til rederiene, har vi også gjennom intervjuer og spørreundersøkelse rettet mot rederiene stilt spørsmål om i hvilken utstrekning de tar kontakt med bankene med sikte på å få lån til flåtefornyelse.

Intervjuene med rederiene viste at tolv av de tretten intervjuede rederiene hadde henvendt seg til én eller flere banker med sikte på lån. Gjennomgående uttrykte respondentene, særlig respondenter fra mindre rederier, at de hadde utfordringer med å innfri kravene bankene stilte til egenkapital. Flere av de mindre rederiene påpekte også at banken var skeptiske til å innvilge lån som følge av at deres kontrakter gav for liten sikkerhet for banken om fremtidig inntektsnivå. De større rederiene vi intervjuet uttrykte at de klarte å innfri kravene og at de også hadde foretatt en viss flåtefornyelse på denne bakgrunn de senere år. At de innfridde kravene medførte også at de kunne realisere sine planer om flåtefornyelse fremover.

Spørsmål knyttet til bankfinansiering inngikk også i spørreundersøkelsen rettet mot rederier. I Figur 24 viser vi responsen på spørsmål om de har henvendt seg til én eller flere banker med forespørsel om lån relatert til nybygg eller ombygging av nåværende skip.

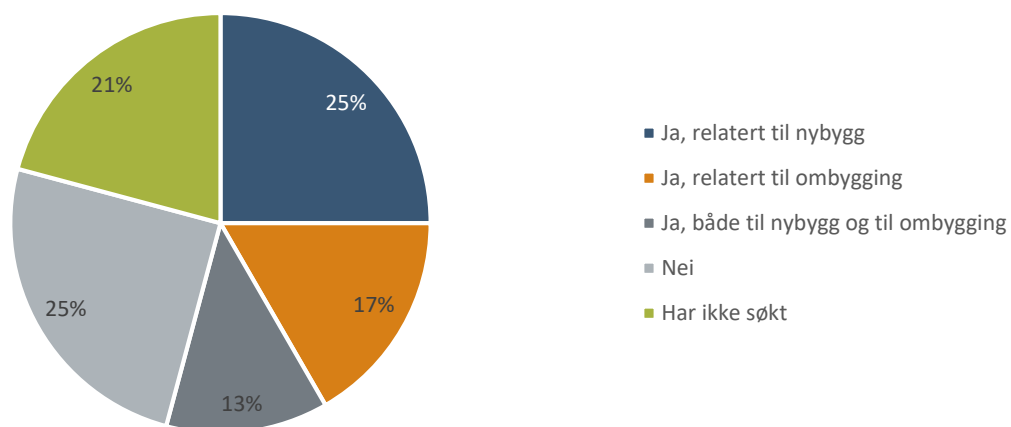
Figur 24: Oversikt over andel respondenter som har henvendt seg til én eller flere banker med forespørsel om lån relatert til nybygg eller ombygging av nåværende skip. N=23. Kilde: Menon Economics. Spørreundersøkelse



Som vist i figuren over svarte over 60 prosent av respondentene at de ikke har henvendt seg til én eller flere banker med forespørsel om lån tilknyttet nybygg eller ombygging av eksisterende skip. Om lag 40 prosent svarer at de har tatt kontakt med banken og hørt om finansieringsmuligheter av nybygg og ombygging.

Respondentene i undersøkelsen ble også bedt om å oppgi om de har mottatt lån relatert til nybygg og/eller til ombygging av skip, som vist i Figur 25.

Figur 25: Oversikt over respondenter som har mottatt lån relatert til nybygg og/eller ombygging. N=24. Kilde: Menon Economics⁴⁵



Som vist i figuren over har en fjerdedel av respondentene fått avslag på deres forespørsel om lån, mens i overkant av 20 prosent har ikke søkt om finansiering. Den resterende andelen, drøyt halvparten av respondentene, svarer at de har mottatt lån relatert til nybygg og/eller ombygging en gang i tiden.

⁴⁵ En svakhet ved spørsmålet er at vi ikke ba respondentene om å tidfeste dialogen med banken. Dette reduserer i betydelig grad den informasjonsverdi vi kan hente ut fra svarene.

5.4. Brukes det offentlige virkemiddelapparatet til flåtefornyelse?

I tillegg til lån fra private banker tilbys også lån eller garantier for lån gjennom statlige virkemiddelaktører som Innovasjon Norge, Garantiinstituttet for eksportkreditt (GIEK) og Eksportkreditt Norge. I dette delkapittelet undersøkes omfang av lån og garantier fra de tre nevnte offentlig virkemiddelaktørene. Sist i kapitlet dokumenterer vi respondentene i spørreundersøkelsens vurderinger av hvor godt ulike offentlige virkemidler treffer deres behov.

5.4.1. Ingen lån eller garantier til nærskipfartsrederier fra henholdsvis Eksportkreditt eller GIEK

For å undersøke omfang av garantier gitt fra GIEK og lån gitt fra Eksportkreditt Norge til nærskipfartsrederiene har vi gjennomgått kundedatabasene til de to organisasjonene. Dette ble gjort ved å søke på match på organisasjonsnummer for nærskipfartsrederiene og organisasjonsnummer for henholdsvis låntakere og garanti-takere. Vi fant at hverken Eksportkreditt eller GIEK har gitt henholdsvis lån eller garantier til nærskipfartsrederier siden 2012. Det må i den sammenheng presiseres at GIEK frem til 2017 ikke hadde mulighet til å gi garantier for fartøy som skulle brukes i trafikk i Norge, og at Eksportkreditt Norge først i 2018 fikk mulighet til å gi lån til skip bygget for trafikk i Norge. At omfanget av engasjement, særlig fra Eksportkreditt, er lavt kan altså også forklares med at ordningene hvor de også kan yte finansiell bistand mot skip bygget for trafikk i Norge er av relativt nyere dato.

I intervju opplyser både GIEK og Eksportkreditt at bakgrunnen for at de ikke har innvilget lån eller garantier i hovedsak skyldes at de har mottatt få henvendelser om lån eller garantier. Dersom rederiene henvender seg og oppfyller de krav Eksportkreditt og GIEK stiller, samt at en bank tar deler av risikoen, vil både GIEK og Eksportkreditt være villige til å innvilge henholdsvis lån og garantier. GIEK og Eksportkreditt har også gjennom en betydelig informasjonsvirksomhet i form av informasjonsmøter søkt å øke interessen fra blant annet nærskipfartsrederier for bruk av sine ordninger.

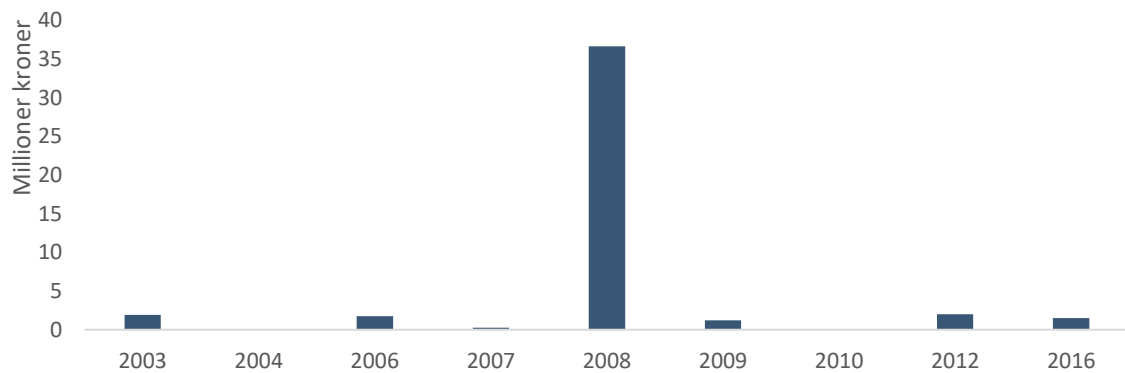
Som vist i kapittel 4.3.1 oppgis ikke Norge som et aktuelt land for bygging av skip. GIEK og Eksportkreditt skal bidra til å øke vekstmulighetene til norsk næringsliv. I tilfellet fartøyene bygges i andre land er det kun den delen av fartøyets innkjøpskostnad som går til kjøp av utstyr fra Norge som garanteres for og gis lån til. Dette kan mulig begrense interessen for bruk av virkemidlene i GIEK og Eksportkreditt.

5.4.2. Samlet omfang av lån fra Innovasjon Norge på 45 millioner kroner

For å undersøke omfang av lån til nærskipfart fra Innovasjon Norge ble samme fremgangsmåte brukt som beskrevet for Eksportkreditt og GIEK, dog med utgangspunkt i Innovasjon Norges regnskapsdatabase. Vi fant da at samlet omfang av lån gitt fra Innovasjon Norge gitt til nærskipfartsrederier var på om lag 45 millioner kroner. I tillegg til lån fant vi også at Innovasjon Norge i perioden 2003 til 2017 samlet har gitt om lag 3 millioner kroner i ulike former for tilskudd til nærskipfartsrederiene.

I figuren nedenfor viser vi omfang av lån etter hvilket år lånet ble innvilget i for Innovasjon Norge.

Figur 26: Lån fra Innovasjon Norge til nærskipfartsrederier i perioden 2003 til 2017. Kilde: Innovasjon Norge 2019



Som det går frem av figuren utgjør lån innvilget i finanskriseåret 2008 en svært stor andel av totale innvilgede lån til nærskipfartsrederiene. 35 av de 36,5 millioner kronene som ble innvilget i lån dette året er gitt til ett nærskipfartsrederi. Innovasjon Norge opplyser imidlertid at de nylig har innvilget søknad om lån for totalt fire nye nærskipfartsfartøy, og at samlet lånekostnad er på om lag 300 millioner kroner. Disse midlene har imidlertid ikke kommet til utbetaling.

Innovasjon Norge opplyser om at de har vært proaktive for å øke interessen for sine ordninger overfor nærskipfartsrederiene, både selvstendig og i samarbeid med GIEK og Eksportkreditt. Ved siden av deltakelse på informasjonsmøter har de også hatt direkte kontakt med flere rederier, samt med rederiorganisasjoner som Kystrederiene og Norges Rederiforbund. Samtidig finner Innovasjon Norge at lønnsomheten og omfanget av egenkapital ofte er for lavt til at de kan gi lån. For at Innovasjon Norge skal gi lån til nærskipfartsrederier, må en bank være villig til å ta deler av lånet og risikoen. Det er bankene i mange tilfeller ikke villige til.

6. Hvorfor er lønnsomheten så lav?

I dette kapitlet analyserer vi hvorfor lønnsomheten er relativt lav innen nærskipsfart. Vi viser da at et åpent norsk marked for sjøtransport bidrar til et høyt nivå av tilbud, hvilket igjen bidrar til å redusere pris, som i sin tur reduserer lønnsomhet. Videre viser vi at rederiene har svake incentiver til salg av eldre skip, til tross for at lønnsomheten er svak.

I kapitlet viser vi at pris er den viktigste konkurranseparameteren ved tildeling av kontrakter for sjøtransport. Utslipp av klimaskadelige gasser, som nyere fartøyer som regel har mindre av enn eldre (Propel, 2015), vektlegges lite. Utenom at eldre fartøyer har høyere vedlikeholdskostnader enn nyere fartøyer, har altså rederiene begrensede incentiver til å investere i nyere fartøyer.

6.1. Et åpent norsk frakteregime til sjøs

Bakgrunnen for lav lønnsomhet innen nærskipsfart er etter Menons vurdering høy konkurranseintensitet. Høy konkurranseintensitet skyldes etter Menons vurdering at det norske fraktmarkedet er relativt åpent. Innen sjøtransport tillater Norge fartøyer med andre lands flagg frakte varer langs kysten. Dette er beskrevet i vedlegg 5. Innen landtransport tillater vi gjennom EØS-avtalen utenlandske aktører å frakte i Norge, her begrenset til transportoppdrag utenom regulær rutetrafikk. At vi tillater andre lands virksomheter å utføre fraktoppdrag i Norge medfører et betydelig omfang av tilbud. Dette bidrar til å holde prisnivået lavt, hvilket igjen holder lønnsomheten på et lavt nivå. Både innen sjø- og landtransport ser vi derfor betydelig lavere lønnsomhet enn hva som er gjennomsnittet for norsk næringsliv (Menon, 2019).

At lønnsomheten er lav innen transport er imidlertid først og fremst et problem for de som selger transporttjenester og de som arbeider innen transportsektoren. For kjøperne av transporttjenestene, forbrukere og bedrifter, bidrar den høye konkurranseintensiteten til lavt prisnivå. Selv om den høye konkurranseintensiteten fører til lavt prisnivå og lavt produsentoverskudd, bidrar det altså til et høyt konsumentoverskudd.

Samtidig bidrar vektleggingen av pris som viktigste konkurranseparameter i konkurransene til at utslippene av klimaskadelige gasser er høyere enn de ville ha vært med sterkere vektlegging av utslipp. Bakgrunnen for dette er at nyere fartøyer i gjennomsnitt har lavere utslipp av skadelige klimagasser per fraktet tonnkilometer enn eldre fartøyer. Vi viser i den sammenheng til de beregninger Propel (2014) har i sin rapport knyttet til reduksjon av klimagassutslipp ved større omfang av fornyelse av den norske nærskipsfartsflåten

6.2. Rederne i mindre rederier kan ha incentiver til å fortsette drift, selv om avkastningen på egenkapitalen er svak

I kapittel 5.1 viste vi at egenkapitalrentabiliteten innen nærskipsfart har vært lavere enn forventet avkastning på obligasjoner. Den avkastningen man har hatt innen nærskipsfart, som har betydelig risiko som følge av konjunktursvingninger, har altså vært lavere enn hva eierne av egenkapitalen i rederiene alternativt kunne ha fått ved å sette pengene i hva som oppfattes som risikofrie investeringer. Dette fremstår som merkverdig, og krever følgelig en dypere analyse.

Vi har valgt å analysere dette med utgangspunkt i de incentivene en reder i et mindre rederi vil ha for salg. Vi har i den sammenheng konstruert et rederi for eksempelets skyld, samtidig som vi har gitt det konstruerte rederiet så mange like egenskaper som medianen av rederiene har i vår analyse:

- Vi har lagt til grunn at dette rederiet eier ett skip, at det er 25 år gammelt og 4700 bruttotonn.
- Vi har lagt til grunn at omsetningen på fartøyet er om lag 20 millioner kroner.
- Vi har videre lagt til grunn at rederen som eier rederiet selv arbeider i rederiet, og årlig henter ut en lønn på om lag 1 million kroner. En årslønn på 1 million kroner er muligens satt litt høyt. Samtidig vet vi at flere av rederne også arbeider som kapteiner eller styrmenn på fartøyene. Om man legger det til grunn, mener Menon at lønnsnivået er realistisk satt.
- Med utgangspunkt i den statistikk over pris per bruttotonn for brukte skip presentert i kapittel 4.4 antar vi en salgsverdi på skipet på om lag 10 millioner kroner. Vi antar videre at prisen på fartøyet reduseres med om lag 3 prosent per år rederiet velger å utsette salget, hvilket etter Menons vurdering stemmer godt overens med den statistikk vi har innsamlet om salgsverdien på fartøyer.

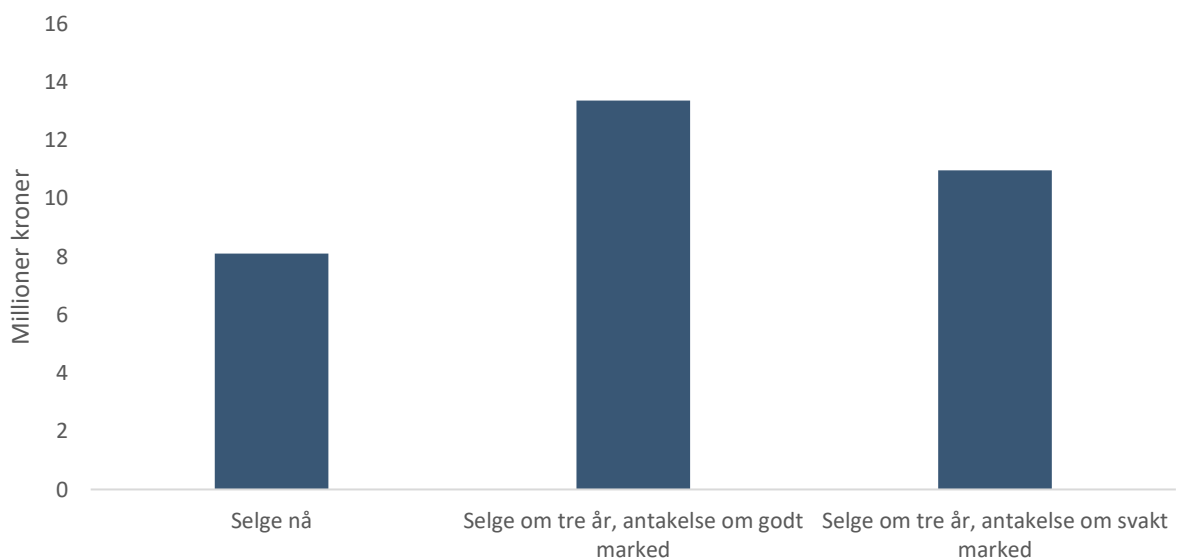
Vi har med utgangspunkt i det tenkte rederiet lagt til grunn at rederen har to valg:

- Selge fartøyet nå og plassere midlene andre steder. Vi har da valgt å anta avkastning på de plasserte midler lik forventet avkastning på Statens pensjonsfond utland (SPU), hvilket er 3 prosent.
- Skyve på beslutningen om salg til eksempelvis år 3.

Vi har også lagt til grunn at rederen kan ha ulik vurdering av fremtidsutsiktene. Eksempelvis kan det tenkes at rederen er optimistisk, og at han forventer en avkastning på egenkapitalen noe i retning av hva han eller hun fikk ved begynnelsen av dette årtusen, snarere enn gjennomsnittsavkastningen senere år. Samtidig har vi lagt til grunn at rederen også kan ha et mer realistisk eller pessimistisk syn, og at egenkapitalrentabiliteten vil være på 2 prosent, som altså tilsvarer gjennomsnittlig egenkapitalrentabilitet for mindre rederier siste 15 år. Dette nivået er imidlertid lavere enn forventet avkastning på SPU.

I figuren nedenfor viser vi hvilken avkastning den tenkte rederen vil få etter 5 år for de ulike alternativene.

Figur 27: Avkastning etter 5 år for reder i tenkt rederi for ulike salgsalternativer og syn på markedsutsikter. Kilde: Menon Economics 2020



Som det går frem av eksempelberegningene vil rederen komme bedre ut i alternativene hvor han eller hun skyver på beslutningen om salg. Hovedgrunnen til at dette alternativet kommer ut som best er at rederen ved salg også vil miste arbeidet i rederiet. Vi har lagt til grunn at rederen da vil tape en årlig inntekt på 1 million kroner.

Salvanes et al. (2015) viser at sannsynligheten for at oppsagte arbeidere får ny og relevant jobb er relativt høy, og at det ofte skjer etter relativt kort tid. Samtidig viser Salvanes et al. (ibid) også at sannsynligheten faller jo eldre arbeidstakeren er. Selv om sannsynlighet for nytt arbeid er godt dokumentert vitenskapelig, er det imidlertid lite trolig at alle redere som sitter på beslutninger om å enten selge eller skyve på beslutningen om salg har informasjon om hvor lett eller vanskelig det er å få jobb. Vi har derfor lagt til grunn at rederen ikke har denne kunnskapen og antar at han eller hun blir arbeidsledig ved salg av fartøyet.

Betraktningene over viser at psykologiske aspekter trolig kan spille inn ved vurdering av salg av fartøyet. Det er mulig vi i eksempelet har undervurdert rederens innsikt i muligheter for å få seg ny jobb. Samtidig har vi ikke tatt med andre psykologiske elementer som kan være vel så viktig i vurderingen. Eksempelvis ser vi at flere av rederiene er eldre, og enkelte rederier har vart over flere generasjoner. Vi antar at det for enkelte i slike rederier vil være psykologisk belastende å være den som tar beslutningen om nedleggelse av et rederi som har vart over flere generasjoner.

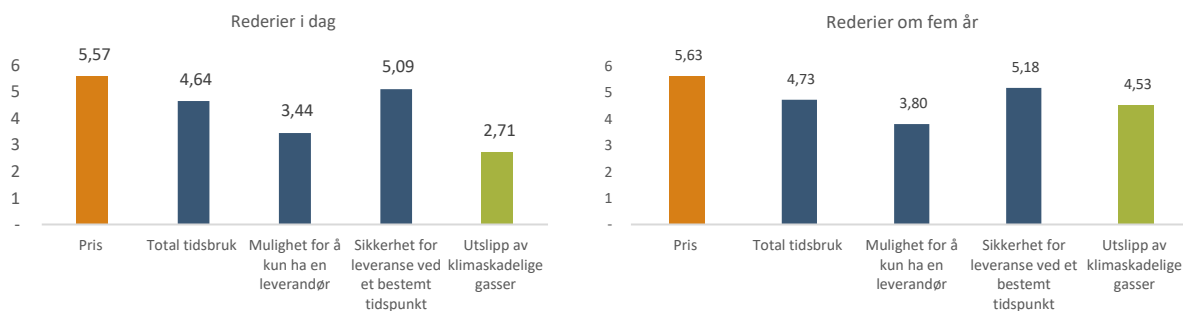
6.3. Hvilke konkurranseparametere vektlegges i konkurransen?

I dette delkapittelet gjengir vi data vi har innhentet fra både rederier og vareeiere om hvilke konkurranseparametere som er viktige ved tildeling av transportoppdrag til sjøs. Data om dette er innhentet gjennom intervjuer med rederier og vareeiere, samt gjennom en spørreundersøkelse rettet mot rederiene.

6.3.1. Rederienes vurdering av hva som vektlegges i konkurransene

Ved tildeling av transportoppdrag er det flere faktorer vareeiere overveier før de inngår en kontrakt. Rederiene ble bedt om å vurdere i hvilken grad vareeier vektlegger fem ulike faktorer tilknyttet tildeling av et transportoppdrag: pris, total tidsbruk, mulighet for å kun ha én leverandør, sikkerhet for leveranse på et bestemt tidspunkt og utslipp av klimaskadelige gasser. Ved siden av å vurdere vareeierens vektlegging av de ulike faktorene i dag, ba vi også respondentene om å vurdere hvordan vektleggingen av faktorene vil være om fem år. Figuren under viser hvordan rederiene vurderte de ulike faktorene.

Figur 28: I hvilken grad vareeier vektlegger ulike faktorer ved tildeling av transportoppdrag i dag. Gjennomsnittlig score. Skala fra 1 til 6. Kilde: Menon Economics (intervju N=12 og spørreundersøkelse N=22).



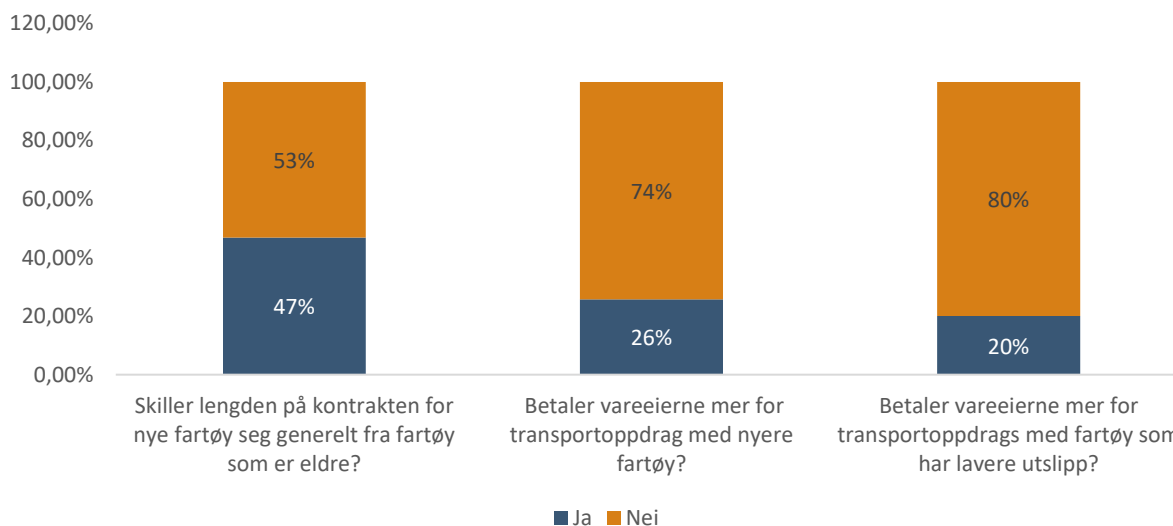
Som Figur 28 til venstre viser, er pris den viktigste faktoren etterfulgt av sikkerhet for leveranse på et bestemt tidspunkt. Sistnevnte varierer imidlertid avhengig av hvilke varer som fraktes, eksempelvis ble det nevnt i

intervjuene at dette punktet er mer viktig dersom det er bunkers som fraktes sammenlignet med stein. Totalt tidsbruk på transportoppdraget blir også vurdert som relativt viktig, men igjen varierer dette veldig fra vareeier til vareeier. Mulighet for å kun ha én leverandør er ikke vurdert å være like viktig. Dette kommer blant annet av at noen av rederiene har relativt små skip og da er det som regel kun én leverandør involvert i oppdraget. Som figuren viser er miljøperspektivet, utslipp av klimaskadelige gasser, den minst viktige faktoren. Det er viktig å huske på at dette er fra rederiene sitt perspektiv, vareeierne ble spurt om det samme og her er svarene noe annerledes. Av intervjuene kommer det frem at flere vareeiere uttrykker at miljø og klima er viktig ved tildeling av transportoppdrag. Samtidig gir rederiene uttrykk for at pris reelt sett er den aller viktigste faktoren, og at dette vises ved tildeling av oppdrag.

Rederiene ble også spurt om hvordan de tror de samme faktorene blir vektlagt om fem år og om det er noe som har endret seg. Som Figur 28 til høyre viser, er det lite variasjon i svarene til rederiene, bortsett fra for utslipp av klimaskadelige gasser. Rederiene tror at vareeierne vil vektlegge dette punktet mer om fem år sammenlignet med i dag. Det ble allikevel påpekt at dette ikke var med 100 prosent sikkerhet, men ettersom det snakkes så mye om i dag, burde det bli mer og mer verdsatt i årene som kommer. I intervjuene kommer det frem at en fremtidig vektlegging av miljø og klima trolig kommer som resultat av endringer i krav og reguleringer, snarere enn at vareeierne på mer «frivillig basis» kommer til å vektlegge miljø og klima høyere. I så tilfellet fremhever flere respondenter at krav til klima ville ha telt betydelig mer ved tildeling av oppdrag allerede i dag.

Både intervjurunden og i spørreundersøkelsen ble rederiene bedt om å ta stilling til om lengden på kontrakten skiller seg for nye fartøy og gamle fartøy, om vareeierne betaler mer for transportoppdrag med nyere fartøy eller fartøy med lavere utslipp. Resultatene er vist i Figur 29.

Figur 29: Oversikt over hva rederiene tenker med tanke på om: Lengden på kontrakten skiller seg fra nyere fartøy i forhold til eldre (N=32), vareeiere betaler mer for transportoppdrag med nyere skip (N=35) eller skip med lavere utslipp (N=35). Kilde: Menon Economics



Som vist i figuren over mener 56 prosent av respondentene at lengden på kontrakten ikke skiller seg fra nyere fartøy til eldre fartøy. De resterende mener at det er tilfeller hvor dette har skjedd, og at det kan være marginalt lettere å få en kontrakt dersom man har nyere fartøy, grunnet forsikringsaspektet, men det vil ikke spille inn på lengden. Videre var det noen som antydte at vareeier er litt mer

For å få langsiktige kontrakter, må det stilles krav til vareeiere. Vareeiere ønsker at varer skal leveres grønnere, men de er ikke villige til å betale for det. Respondent

observante på hvor gamle skipene er når kontrakten inngås, men med mindre skipet er veldig gammelt, har det lite å si. Selv om lengden på kontrakten ikke skiller seg mellom nye og gamle skip, ble rederiene stilt spørsmål om vareeier betaler mer for transportoppdrag for nyere fartøy eller med fartøy som har lavere utslipp, som vist i Figur 29. De færreste rederiene mener at vareeierne betaler mer for transportoppdrag for yngre eller mer miljøvennlige skip. Flere rederier uttrykte dette slik: «Det er mye snakk om ønske om mer miljøvennlig transport, men når alt kommer til alt, er prisen viktigst». Utsagnene indikerer at rederiene ikke får gevinst utover eventuelle lavere drifts- og vedlikeholdskostnader for å ha et nyere skip fremfor et eldre.

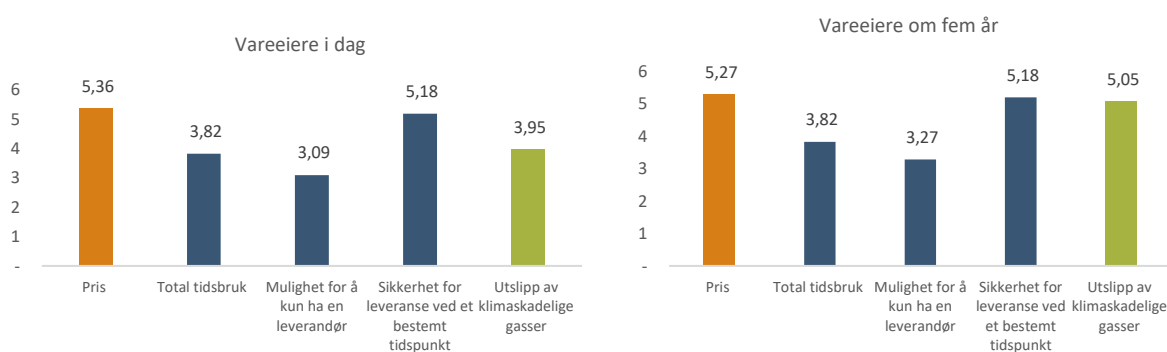
6.3.2. Vareeierens oppfatning om faktorer som vektlegges i konkurransen

Valg av transportform avhenger av en rekke ulike faktorer, deriblant pris, volum, distanse, forutsigbare løsninger og miljø. I intervjurunden med vareeiere var det nokså delt i forhold til hvor mye de frakter via sjøveien i forhold til på vei. Som tidligere nevnt, er prisen en viktig faktor, men prisfaktoren henger tett sammen med volumet på lasten. Ifølge vareeierne er det svært mye billigere å frakte store volum med skip sammenlignet med lastebil. En av respondentene ga et estimat for å vise forskjellen: det koster i snitt 250 kr/kubikk ved frakt på skip sammenlignet med 5-600 kr/kubikk hvis en frakter med lastebil. En annen faktor som ble trukket fram er distanse til eksempelvis fabrikker. Dersom distansen til fabrikken er under et visst antall kilometer brukes bilveien, da dette vil ta kortere tid. I noen tilfeller skal varer leveres til fabrikker eller kunder som ligger innenlands, og da er det ofte mest effektivt å frakte med lastebil. Miljø var også en faktor som ble trukket fram blant samtlige vareeiere. Flere nevnte at dersom det er mulig å frakte varene med skip, prioriteres det. Alt i alt svarte vareeierne at forutsigbare transportløsninger er viktig i valg av transportform.

På lik linje med rederiene ble vareeierne bedt om å ta stilling til hvordan de vektlegger fem ulike faktorer i valget av transportoppdrag: pris, total tidsbruk, mulighet for å kun ha én leverandør, sikkerhet for leveranse på et bestemt tidspunkt og utslipp av klimaskadelige gasser.

Figur 30 viser hvordan vareeierne vurderte de ulike faktorene.

Figur 30: I hvilken grad vareeier vektlegger ulike faktorer ved tildeling av transportoppdrag i dag, fra vareeiers perspektiv. Gjennomsnittlig score. Skala fra 1 til 6. Kilde: Menon Economics. Intervjuer. N=12



I likhet med rederiene svarte vareeierne at pris er den faktoren de vektlegger høyest ved tildeling av transportoppdrag, etterfulgt av sikkerhet for leveranse på et bestemt tidspunkt, som vist i Figur 30 til venstre. Den faktoren vareeierne vektlegger minst er muligheten for kun å ha én leverandør. Dette samsvarer ikke med hvordan rederiene vurderte det, de svarte at denne faktoren er viktigere. Det som er interessant å se er at vareeierne selv sier at de vektlegger miljø høyere enn det rederiene gjør. Det kan enten tyde på at rederiene ikke oppfatter at dette er noe vareeierne vektlegger i like høy grad, eller at vareeierne ikke er helt ærlige på hvordan de faktisk vektlegger det.

Vareeierne ble også spurt om hvordan de tror de samme faktorene blir vektlagt om fem år og om det er noe som har endret seg. Som vist i Figur 30 til høyre, er det liten variasjon i hvordan vareeierne vektlegger faktorene som ikke er relatert til miljø om fem år sammenlignet med i dag. Vareeierne mener selv at de vil vektlegge miljø og utslipp av klimaskadelige gasser høyere om fem år enn det rederiene mener at vareeierne kommer til å gjøre.⁴⁶

6.3.3. Samlet vurdering av betydningen av pris versus miljø i konkurranser om sjøtransportoppdrag

Av kapittel 6.3.1 og 6.3.2 går det frem at både rederier og vareeiere mener pris er den viktigste faktoren ved tildeling av kontrakter innen sjøtransport. Dette stemmer også godt overens med de signaler vi har mottatt fra skipsmeglere, som altså forhandler transportkontrakter på vegne av varekjøpere. Det synes imidlertid å være en forskjell mellom rederiene og vareeierens vurderinger av hvor mye miljø vektlegges i kontraktene. Mens vareeiere mener at dette gis en betydelig vekt, vurderer altså rederiene at dette ikke gjøres. Med bakgrunn i signalene fra skipsmeglere om den betydelige vekten som legges på pris, finner vi grunn til å legge mer vekt på signalene sendt fra rederiene enn på signalene sendt fra vareeierne i den sammenheng. Medvirkende til denne vurderingen er at det kan være psykologisk belastende for vareeierne å svare at miljø ikke vektlegges høyt i konkurransene. Fabi et al. (2017) har eksempelvis vist at personers respons i spørreundersøkelser om miljøvektlegging avviker fra den faktiske adferd. Medvirkende til konklusjonen er også den lønnsomhet vi finner innen nærskipfartsrederiene. Det lave lønnsomhetsnivået tilsier at det er en tøff priskonkurranse mellom aktørene.

⁴⁶ Vareeierne ble bedt om å reflektere rundt hva som kan bidra til at nærskipfarten forbedrer sin attraktivitet som transporttilbyder, både for deres eget selskap, men også generelt i markedet. Et av punktene som ble trukket fram var knyttet til bedre samarbeid mellom aktørene i markedet. Ettersom det er et marked med flere små aktører, kunne det vært hensiktsmessig om aktørene samarbeidet mer for å styrke deres tilbud av transporttjenester, samt deres finansielle posisjon relatert til flåtefornyelse. Et annet punkt er økt fokus og handlingskraft rundt klima- og miljøspørsmål. Det ble også nevnt at det bør stilles strengere krav knyttet til å dokumentere utslipp.

7. Hva kan gjøres for å øke omfanget av flåtefornyelse, gitt aktørenes svake finansielle evne?

I tråd med oppdragsbeskrivelsen drøfter vi her tiltak som kan gjennomføres for å øke omfanget av fornyelse. Vi avgrensner drøftingen til tiltak det offentlige kan gjennomføre. Med utgangspunkt i en antakelse om rasjonelle aktører, er det grunn til å anta at de tiltak rederiene kan gjennomføre for å bedre sin finansielle situasjon for flåtefornyelse allerede er gjennomført.

I det følgende drøfter vi tre aktuelle tiltak for å sikre større grad av fornying innen nærskipfartsflåten:

- 1) Innføre høyere avgift på landtransport
- 2) Øke offentlig finansiering for flåtefornyelse
- 3) Innføre utslippskrav for sjøtransport

I delkapitlene nedenfor drøfter vi hvorvidt disse løsningene kan bidra til økt grad av flåtefornyelse. Vi illustrerer dette ved å se på to parametere, omsetning og resultatmarginen. Vi har for omsetning normalisert denne til 100, og vi antar vekt i omsetning lik norsk forventet BNP-vekst, jamfør Finansdepartementets perspektivmelding (Finansdepartementet, 2017). Nivå på omsetning er imidlertid tatt med av illustrative formål, og figurene kan ikke leses som prognoser for vekst.

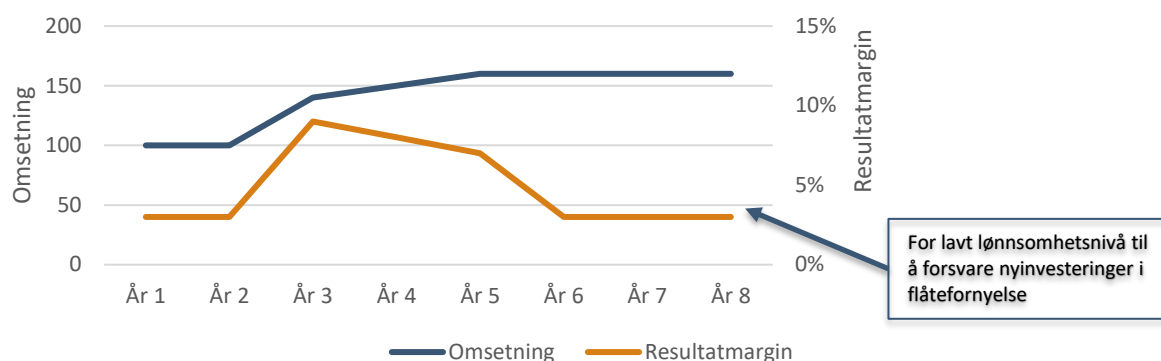
7.1. Høyere avgiftsnivå på landtransport

For å flytte mer av transporten fra land til sjø, kan det være aktuelt å øke avgiftsnivået for veitransport. Økt etterspørsel etter sjøtransport kan virke positivt på flåtefornyelse ved at økt etterspørsel øker prisene, som i sin tur bedrer lønnsomheten. Bedret lønnsomhet kan sette rederiet i bedre stand til å foreta investeringer i nyere fartøyer.

I Figur 31 illustrerer vi hvordan virkning av økt pris på landtransport vil påvirke nærskipfartens mulighet for flåtefornyelse⁴⁷.

⁴⁷ Omsetningstallene er kun vist for illustrative formål, og omsetning i år 1 er satt til 100. Utviklingen i omsetning viser altså retning, og figuren kan ikke leses som at vår vurdering er at omsetningen som følge av ulike tiltak vil øke med et bestemt antall prosentpoeng. Til det er analysen for usikker. Ettersom omsetningen er tatt med for illustrative formål, har ikke omsetningsaksen benevninger.

Figur 31: Illustrasjon av hvordan økte avgifter på landtransport vil påvirke nærskipfartens mulighet for flåtefornyelse av den norske nærskipflåten. Kilde: Menon Economics



En innføring av et høyere avgiftsnivå på landtransport vil øke etterspørselen etter sjøtransport. Det kan tenkes at etterspørselsøkningen er høyere enn hva som er tilgjengelig av kapasitet i den flåten som umiddelbart kan betjene det norske markedet. Etter avgiftsinnføringen, innført i år tre i den tenkte modellen over, vil vi følgelig få en prisøkning som vil bidra til at lønnsomheten bedres. Egenkapitalrentabiliteten og resultatmargin vil trolig i en periode øke til et nivå som kan forsvare en investering i nyere fartøyer. Særnorsk høyere ratenivå vil imidlertid raskt medføre at det norske fraktmarkedet vil tiltrekke seg aktører som i dag betjener andre markeder. Som følge av det åpne norske regimet for sjøtransport, vil økningen i ratene derfor trolig medføre betydelig økning i tilbudet, hvilket vil medføre at prisenivået presses ned mot et nivå som ikke kan forsvare flåtefornyelse.

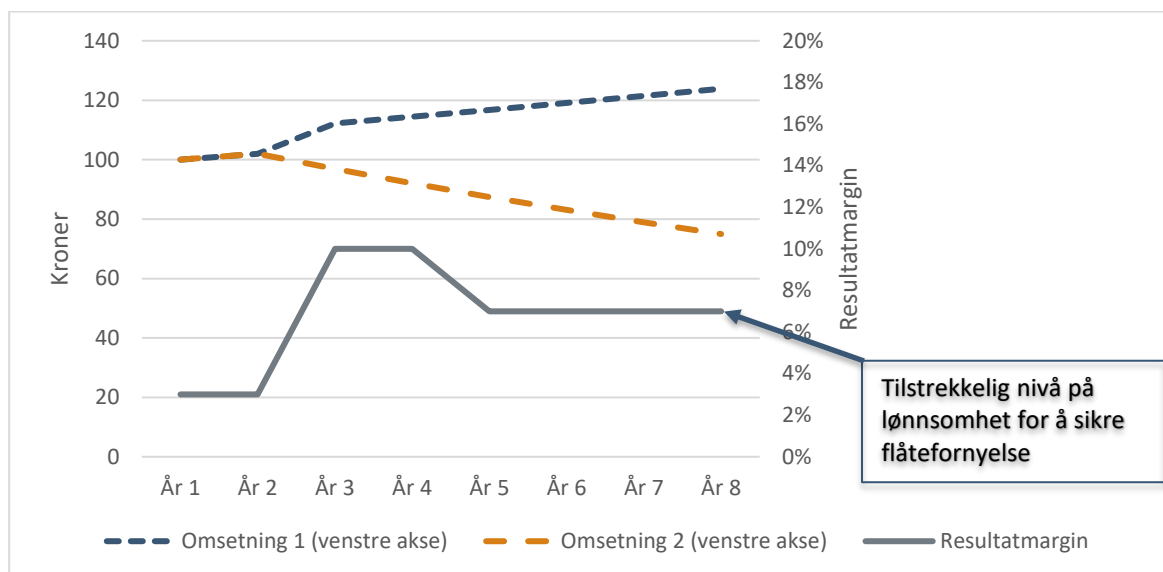
7.2. Innføre utslippskrav ved sjøtransport

Selv om det er usikkert hvilke virkemidler IMO vil ta i bruk for å redusere utslippene fra sjøtransport med 50 prosent, kan innføring av krav til fremdriftsteknologi være aktuelt. I så tilfellet må rederiene trolig investere i teknologi som reduserer utslippene betydelig, slik som hybridteknologi, hydrogen, LNG med videre.

Lønnsomhetsnivået innen sjøtransport er i dag ikke tilstrekkelig til å forsvare slike investeringer. Samtidig, om kravene kommer som resultat av endringer i reguleringer, må aktørene tilpasse seg kravene. For at rederiene skal se seg tjent med å tilby mer klimavennlige sjøtransporttjenester, må ratenivået opp på et nivå som forsvare nyinvesteringer. Kjøperne av sjøtransporttjenester vil da trolig måtte godta et høyere ratenivå.

Sjøtransporten konkurrerer imidlertid med landtransport, særlig innen stykkgodsmarkedet. Uten innføring av skjerpede krav til landtransport, vil økt ratenivå for sjøtransport trolig medføre at deler av markedet overtas av landtransport. I figuren under har vi derfor illustrert effekten av innføring av utslippskrav for sjøtransport på omsetning på to måter. Omsetning 1 viser forventet omsetning hvor det innføres krav om utslippsreduksjon også innen landtransport, mens omsetning 2 viser forventet omsetning hvor det ensidig innføres krav for sjøtransport.

Figur 32: Illustrasjon av hvordan krav til utslippsreduksjon innen sjøtransport vil påvirke nærskipfartens mulighet for flåtefornyelse av den norske nærskipflåten. Kilde: Menon Economics



Dersom det innføres ensidige krav til utslippsreduksjon innen sjøfart uten at tilsvarende krav også stilles til landtransport, vil sjøtransport trolig tape markedsandeler. Ettersom sjøtransport har mindre utslipp av klimaskadelige gasser per fraktet tonnkilometer enn landtransport, vil en ensidig innføring av krav til sjøtransport trolig kunne øke samlede norske utslipp knyttet til transport.

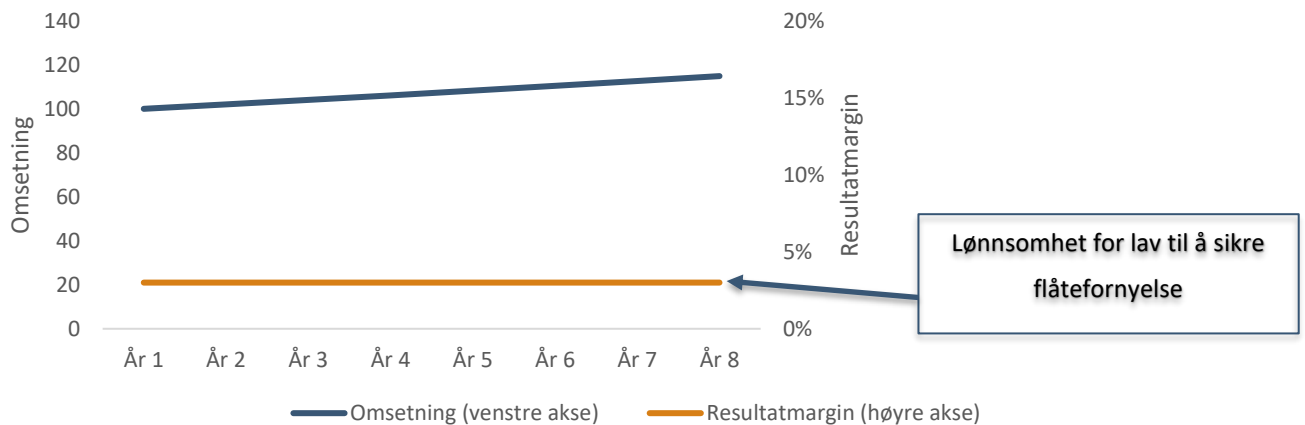
Som følge av et åpent norsk regime for transport, vil resultatmarginen, etter at markedet har foretatt en endring til mer klimavennlig produksjon, gå tilbake til en situasjon som ligner dagen konkurransesituasjon, det vil si med et ratenivå som ikke forsvare flåtefornyelse. Sjøtransporten vil imidlertid i den nye normalen ha betydelig lavere klimagassutslipp enn i dag.

7.3. Innføre offentlig finansieringsordning

Vi har i rapporten dokumentert at rederiene i gjennomsnitt har for lav lønnsomhet for å møte de krav bankene stiller for å gi lån. Dette er hovedforklaringen bak den mangel på flåtefornyelse vi har sett innen nærskipfarten. For å sikre høyere omfang av flåtefornyelse, kan myndighetene øke omfang av lån til rederiene. Eksempelvis kan myndighetene innføre en ordning med usikret finansiering som dekker de kapitalkrav bankene stiller for å yte lån.

I en situasjon hvor den viktigste konkurranseparameteren i konkurranser er pris, vil innføring av en statlig finansieringsordning trolig ikke øke lønnsomheten til rederiene. I dagens marked er det lite som tilsier at rederiene vil få en gevinst for investering i nyere fartøyer utover reduserte driftskostnader. Det er derfor trolig at lønnsomheten i næringen som helhet vil være upåvirket av en potensiell innføring av en statlig finansieringsordning. Dette er illustrert i figuren nedenfor, hvor vi ser at både omsetning og resultatmargin er upåvirket.

Figur 33: Hvordan innføring av offentlig finansieringsordning vil påvirke muligheten til flåtefornyelse av den norske nærskipsflåten. Kilde: Menon Economics



Selv om en statlig finansieringsordning ikke bidrar til å bedre rederienes langsiktige finansielle evne til flåtefornyelse, vil den imidlertid trolig bidra til å fornye flåten. Omfang av fornyelse vil avhenge av hvor attraktiv en potensiell finansieringsordning vil være i rederienes øyne.

Ettersom en statlig finansieringsordning ikke vil løse den grunnleggende årsaken til at lønnsomheten er lav, nemlig konkurransesituasjonen, vil den kun ha effekt på flåtefornyelse i den periode den er innført for.

Ettersom IMOs krav trolig vil medføre krav om utslippsreduksjon også i fraktefarten, kan en statlig finansieringsordning bidra til å fremskynde investeringer som aktørene innen nærskipsfart trolig uansett må gjennomføre. Om norske aktører er tidlige i tilpasningen til en situasjon med strengere nasjonalt og internasjonalt utslippsregime, vil dette trolig kunne danne grunnlag for et konkurransefortrinn. Om norske rederier allerede før krav om reduserte utslipp er innført har investert i teknologi som bidrar til utslippsreduksjon, vil det trolig bidra til at de raskere kan ta markedsandeler i et marked som i større grad priser inn de kostnader klimagassutslipp påfører oss.

Utredningen viser at dagens rederier innen nærskipsfarten gjennomgående mangler finansiell evne til å kunne foreta flåtefornyelse. Om det innføres et krav om utslippsreduksjon på fartøyene uten at det samtidig innføres en statlig finansieringsordning, må trolig andre og mer kapitalsterke aktører inn i et fremtidig nærskipsfartsmarked. Alternativt vil en større del av et fremtidig marked overtas av de aktørene innen nærskipsfart som har best finansiell evne.

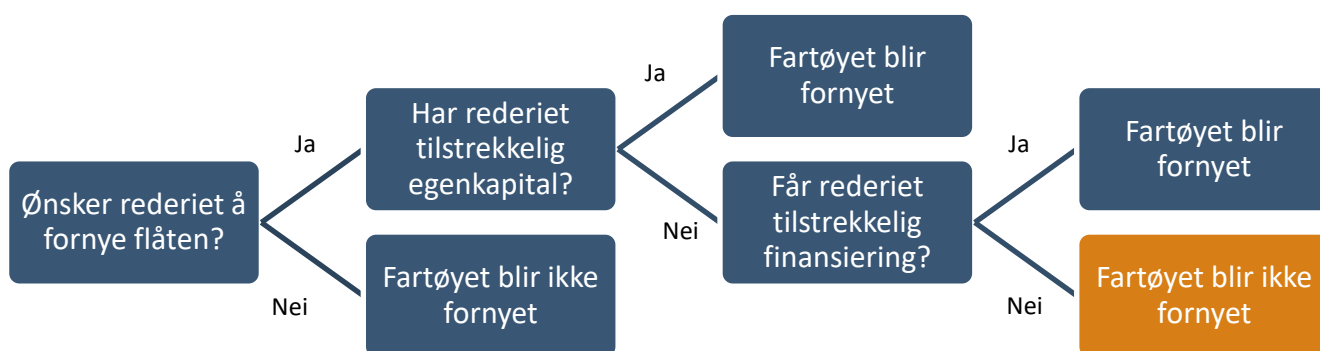
8. Kan markedssvikt forklare manglende flåtefornyelse?

På et overordnet nivå kan den manglende fornyelse av nærskipsflåten som vi dokumenterte i kapittel 4.1 enten skyldes at:

- A. rederiene ikke ønsker å fornye flåten
- B. de får ikke får finansiering til å fornye flåten.

En illustrasjon av hvordan B er avhengig av A er vist i figuren nedenfor.

Figur 34: Illustrasjon av avhengighet mellom ønske og evne til flåtefornyelse og tilgang til finansiering for flåtefornyelse



Vi vil i dette kapittelet drøfte hvorvidt A eller B kan skyldes markedssvikt.

Samfunnsøkonomisk teori forteller oss at fullkommen konkurranse bidrar til å redusere lønnsomheten i en næring ned mot å kun dekke risikofri rente, samt en kompensering for risiko. En forutsetning for at det skal være fullkommen konkurranse er at det er:

- Mange konsumenter og produsenter
- Full informasjon om priser og prissetting uten inngripen fra myndigheter eller lignende
- Ingen dominerende aktører
- Homogene varer
- Ingen eksterne virkninger i produksjon eller konsum av varen
- Lave inngangsbarrierer

Økonomisk teori forteller oss at samfunnets ressurser blir optimalt allokert i tilfellet det er fullkommen konkurranse. Vi har da såkalt paretooptimalitet, det vil si at ingen tilpasninger vil gi bedre utnyttelse av samfunnets ressurser (Regjeringen, 1997). Det er imidlertid flere grunner til at vi ikke får fullkommen konkurranse. Ifølge økonomisk teori er det flere grunner til at markedet ikke gir Pareto-effektive løsninger (omtalt som markedssvikt), blant annet:

- Mangelfull informasjon
- Kollektive goder
- Eksternaliteter
- Ufullstendige markeder
- Makroøkonomisk ustabilitet

I kapittel 6.1 dokumenterte vi at det er høy konkurranseintensitet i det norske sjøtransportmarkedet. Den åpenheten som ble dokumentert sikrer en betydelig mengde produsenter, samtidig som vi i kapittel 6.3.2 viste

at det er en betydelig mengde kjøpere. En betydelig mengde av transportoppdragene gjennomføres gjennom standardiserte kontrakter, hvilket tilsier at det er relativt homogene tjenester som selges⁴⁸. At sjøtransporten tilfredsstillende en betydelig andel av kravene for fullkommen konkurranse er trolig en vesentlig forklaring på den relativt lave lønnsomheten som ble dokumentert i kapittel 5.1.

Høy konkurranseintensitet og lav lønnsomhet utelukker imidlertid ikke at det kan være markedssvikt i næringen. Med utgangspunkt i punktlisten over kriterier for fullkommen konkurranse som er gjengitt over, kan markedssvikt oppstå som følge av mangel på full informasjon. Dette vil i særlig grad gjelde mangelfull informasjon i finansieringsmarkedet. Videre kan det oppstå markedssvikt i transportmarkedet som helhet, ved at ikke alle eksternaliteter ved produksjonen er priset inn. Eksternaliteter i produksjonen dreier seg hovedsakelig om forurensning, støy, ulykkesrisiko m.m. som påføres samfunnet ved at land-, bane-, sjø- og lufttransport gjennomfører sine transportoppdrag.

Med utgangspunkt i at mangel på fornyelse kan skyldes at A) rederiene ikke ønsker å fornye flåten eller B) at de ikke får finansiering til å fornye flåten, vil vi i det følgende drøfte hvorvidt disse to forhold kan skyldes en bakenforliggende markedssvikt. Dette vil gjøres skjematisk basert på følgende:

1) Rederiene ønsker/velger ikke å investere i nye fartøy. Dette kan enten skyldes

- a) at det ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt selv om det er samfunnsøkonomisk lønnsomt – negative eksterne effekter av gamle fartøy hensyntas ikke i vurdering av flåtefornyelse
- b) at rederiene mangler kunnskap, kompetanse eller interesse i å fornye, selv når investering i nye fartøy er bedriftsøkonomisk og dermed trolig også samfunnsøkonomisk lønnsomt

2) Rederiene får ikke finansiering til investeringer. Dette kan enten skyldes

- a) at bankene og andre finansieringskilder har ikke tilstrekkelig informasjon om rederienes fremtidige betalingssevne – for eksempel fordi de mangler kontrakter, kontraktene er usikre, kundene kan være useriøse eller finansielt usikre
- b) manglende materialitet – det vil si at transaksjonene er for små til at det lønner seg for bankene å bruke tilstrekkelig med tid til kredittvurdering og oppfølging av kundene.

8.1. Kan mangel på flåtefornyelse skyldes en kombinasjon av bedriftsøkonomisk ulønnsomhet og samfunnsøkonomisk lønnsomhet?

Som dokumentert i kapittel 5.1 er lønnsomheten innen den delen av nærskipfarten vi ser på relativt lav⁴⁹, og betydelig lavere enn den avkastningen eierne av kapital kan få ved å investere i andre markeder. Gitt at tidligere avkastning forteller noe om fremtidig avkastning, vil det altså fra kapitaleiernes synspunkt være mindre lønnsomt å investere i nærskipfart. En betydelig økning i sjøtransporten kan imidlertid fra et samfunnsøkonomisk ståsted være lønnsomt. Bakgrunnen for dette er at de eksterne virkningene i form av utslipp av miljø- og klimaskadelige gasser, støy, kø og ulykkesrisiko er betydelig høyere innen landtransport enn innen sjøtransport. Dette er godt dokumentert i rapporten «Marginale eksterne kostnader ved transport av gods på sjø og bane» (Vista Analyse, 2015).

⁴⁸ Det kan naturligvis innvendes at det er en rekke ulike tjenester, blant annet delt opp i teknologiske segmenter og geografiske segmenter. Internt i segmentene synes det imidlertid å være relativt homogene tjenester.

⁴⁹ Det må da understrekes at den lave lønnsomheten innen sjøtransport skyldes lave kostnader. De lave kostnadene gir en betydelig gevinst for kundene, målt som konsumentoverskudd.

Fra et samfunnsmessig ståsted kan det derfor være hensiktsmessig at mer av transporten flyttes fra vei til sjø. Samtidig må det understrekes at omfanget av potensiell overflytting er noe begrenset som følge av de reelle konkurranseflatene mellom sjø- og veitransport. Oslo Economics (2015) og De Jong et al. (2003) har vist at samlet etterspørsel etter godstransport er lite prisfølsom, det vil si at den samlede etterspørselen i liten grad påvirkes av prisen. En forklaring på dette er at transportkostnaden normalt utgjør en liten del av prisen på varen som transporteres⁵⁰.

Videre har markedene naturlig avgrensning ved at varer som skal fraktes raskt og fra «dør til dør» naturlig fraktes med landtransport, mens frakt av større masser er svært utfordrende ved landtransport. En viss overflytting av transporten fra vei til sjø kan imidlertid med utgangspunkt i større eksterne marginale virkninger være samfunnsøkonomisk lønnsomt, samtidig som det fra et politisk ståsted har vært fremhevet som et viktig mål over en lengre periode.

Samtidig må det understrekes at det norske avgiftssystemet er designet for å internalisere de eksterne virkninger man får gjennom produksjon. Gjennom CO₂- og NO_x-avgifter velter man kostnader ved å forurense over på forurenserne. Videre har bompenger i økende grad blitt brukt som virkemiddel for å redusere omfang av trafikk, særlig i de større byene, hvor de eksterne marginale kostnadene også er størst (Vista, 2015). Hvorvidt avgiftene er på et så høyt nivå at de totalt internaliserer de eksterne virkningene, er følgelig uklart. Det kan altså eksistere en markedssvikt knyttet til at de eksterne virkningene ved landtransport ikke er tilstrekkelig avgiftsbelagt. Denne markedssvikten er samtidig knyttet til landtransport, og ikke sjøtransport.

8.2. Kan mangel på flåtefornyelse skyldes en kombinasjon av bedrifts- og samfunnsøkonomisk lønnsomhet, men mangel på kunnskap, kompetanse eller interesse?

Denne svikten kan skyldes betydelig lønnsomhet i en næring, men at den ikke får tilført kapital fordi banker eller andre med kapital mangler kunnskap, kompetanse eller interesse for å gå inn i markedet. Vi finner at dette alternativet ikke kan stemme for nærskipsfarten. Bakgrunnen for dette er at lønnsomheten er relativt lav, og betydelig lavere enn gjennomsnittlige alternative plasseringer. Videre er informasjon om driftsform lett tilgjengelig, samtidig som det norske markedet for sjøtransporttjenester er relativt åpent (Menon, 2019; Oslo Economics, 2019). Aktørene har altså trolig informasjon om at lønnsomheten er lav.

8.3. Kan mangelfull informasjon om lønnsomhet og risiko forklare manglende flåtefornyelse?

Denne markedssvikten kan oppstå på finansieringssiden, altså i faktormarkedene, som følge av overdreven risikoaversjon drevet av mangelfull informasjon. For at denne markedssvikten skal gjelde må altså bedrifts- og samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter ikke få tilført kapital som følge av at banker eller fremmedkapitaleiere ikke har en tilstrekkelig innsikt i faktisk risiko og lønnsomhet til at de ønsker å investere. Vi vurderer at denne markedssvikten ikke eksisterer innen kapitalmarkedet for sjøtransport av to grunner:

- 1) Lønnsomheten er relativt lav

⁵⁰ Samtidig må det understrekes at dette er for markedet som helhet. Innen eksempelvis stykkgodsmarkedet er etterspørselen mer prisfølsom, og konkurranseintensiteten mellom transportformene betydelig.

- 2) Bankene oppgir at de får tilgang til den informasjonen de behøver for å gjøre en risikovurdering

Med hensyn til informasjon har vi imidlertid i prosjektet avdekket at mangel på informasjon om fremtidig regime for utslippsreduksjon bidrar til at rederiene venter med å foreta investeringer i mer miljøvennlig fremdriftsteknologi. Bakgrunnen for at de utsetter beslutningen er at deler av investeringen kan miste sin verdi avhengig av hvilken utforming fremtidig regime vil få. Om et rederi gjør betydelige investeringer i hybridteknologi, samtidig som fremtidens reguleringer i større grad vil eksempelvis belønne nullutslippsfartøy, kan altså deler av investeringen de gjør i hybrid på lang sikt være tapt. Denne teknologiusikkerheten bidrar altså til å redusere omfanget av investeringer. Det er imidlertid uklart hvorvidt denne utsettelsen av investeringer er samfunnsøkonomisk ulønnsom. For at den skal være det må følgende krav være oppfylt:

- 1) Den avkastning som rederiene kunne fått gjennom investeringen må være høyere enn alternativ avkastning
- 2) De utslippene man får som følge av at investeringen utsettes er ikke fullt ut internalisert gjennom avgiftssystemet

8.4. Kan mangel på materialitet forklare manglende flåtefornyelse?

Fordi banker ved utstedelse av lån må foreta risikovurderinger, kan mangel på antall eller størrelse på prosjekter medføre at de ikke finner det formålstjenlig å investere i den kapasitet og kunnskap som må til for å kunne foreta risikovurderinger. Selv om et marked er lønnsomt, kan de som følge av dette ikke motta tilstrekkelig kapital.

Vi finner at dette ikke er tilfellet for finansiering av flåtefornyelse. Den norske finansnæringen er relativt spesialisert mot maritim næring, og har god erfaring i risikovurdering innen dette markedet (Menon, 2018). Våre intervjuer med bankene viser også at de har interesse for å gi lån til nærskipfart, men at lønnsomheten i næringen og den mengde egenkapital rederiene kan skyte inn i flåtefornyelse ikke er tilstrekkelig til at bankene finner det attraktivt å gi lån til rederiene.

Oversikt over kilder brukt i rapporten

De Jong G, Schrotten A, Van Essen H, Otten M og Bucci P (2003). The price sensitivity of road freight transport – a review of elasticities

DNV GL (2018) 2018-0126: *Barrierer for lav- og nullutslippsløsninger for transport av tørrlast med skip*

DNV GL (2019) 2019-0080: *Barometer for grønn omstilling av skipsfarten*

DNV GL (2016) 2016-0511, Rev. A: *Teknologier og tiltak for energieffektivisering av skip*

Fabi, V; Nicoli, M; Spinliantini, G & Corganati S (2017): Insights on pro-environmental behavior towards post-carbon society

IMO (2018): INITIAL IMO STRATEGY ON REDUCTION OF GHG EMISSIONS FROM SHIPS

Langli, 2018: Fra bilag til bruk: innføring i finansregnskap og regnskapsanalyse

Menon (2019) A: Maritim Verdiskapingsbok

Menon (2019) B: Vurdering av samfunnsøkonomiske aspekter knyttet til krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for sjøtransport i norsk farvann. Menon-publikasjon 34/2019

Menon (2019) C: Grønn maritim. Status for omsetning, eksport, sysselsetting og investeringer. Menon-publikasjon 66/2019

Petersen, V.P., Plenborg, T., Kinserdal, F., (2017): Statement Analysis

Propel og Vista Analyse (2014): Utredning av tilskuddsordning for kondemnering av skip. Saksnummer 14/6952

Regjeringen (1997): NOU 1997: 27: Nytte-kostnadsanalyser – Prinsipper for lønnsomhetsvurderinger i offentlig sektor

Regjeringen (2017): Meld. St. 29 (2016-2017): Perspektivmeldingen 2017

Regjeringen (2018): NOU 2018: 4: Sjøveien videre – Forslag til ny havne- og farvannsløp

Regjeringen 2019: Regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart.

Regjeringen 2020: Internasjonal transport og kabotasje. Informasjon om regler for internasjonal transport på veg og kabotasje. Artikkel | Sist oppdatert: 06.05.2019. Tilgjengelig på:

<https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/ytransport/internasjonal-transport-og-kabotasje/id485244/>

Salvanes (2015): Bedriftsnedlegging, omstillingsevne og regional mobilitet i norsk økonomi

The Economist (2019): January 24th 2019-Edition.

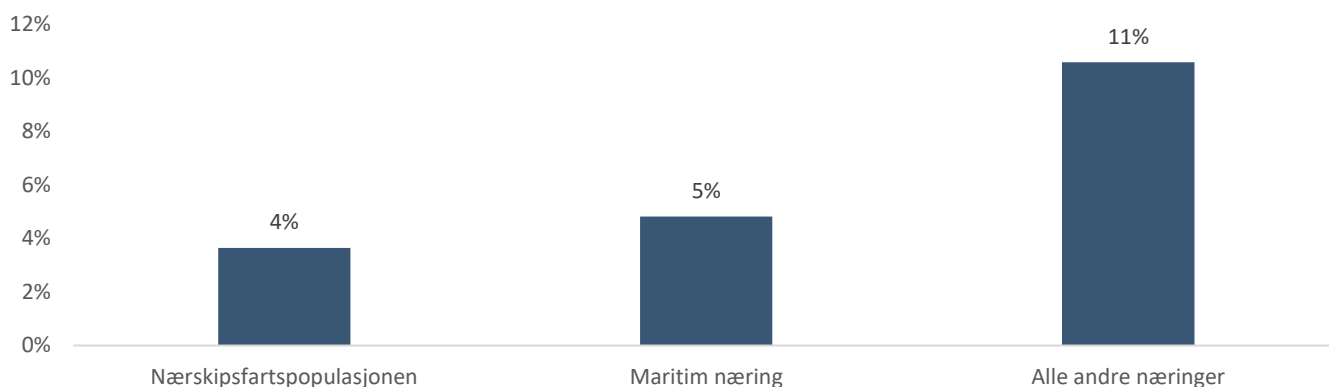
Vista Analyse (2015): Marginale eksterne kostnader ved enkelte miljøpåvirkninger. Vista-rapport 19/2015.

Vedlegg 1: Lønnsomhetsmål for nærskipsfartsrederiene

Resultatmargin på 4 prosent for perioden 2003 til 2018

I Figur 35 viser vi gjennomsnittlig resultatmargin for perioden 2003 til 2018. Som nevnt er resultatmarginen den andel av omsetningen i selskapet som selskapet sitter igjen med i form av overskudd.

Figur 35: Gjennomsnittlig resultatmargin i perioden 2003 til 2018 for nærskipsfart, maritim næring og norsk næringsliv. Kilde: Menon Economics 2019

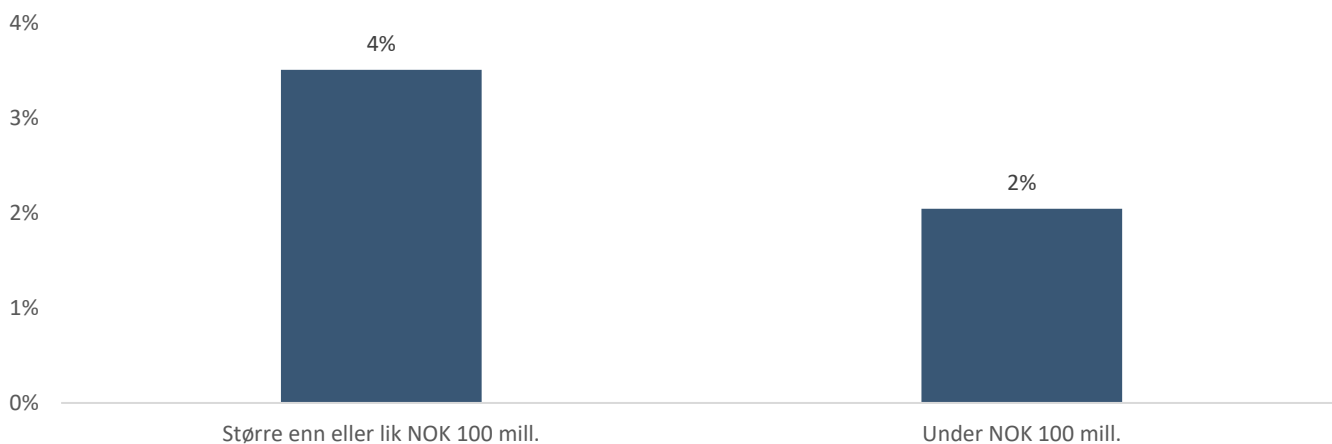


Som vist i figuren hadde nærskipsfart en gjennomsnittlig resultatmargin på 4 prosent i perioden 2003 til 2018. Til sammenligning hadde maritim næring en gjennomsnittlig resultatmargin på 5 prosent, mens norsk næringsliv for øvrig hadde en resultatmargin på 11 prosent⁵¹.

I kapittel 3 viste vi at det i hovedsak er større rederier som har foretatt flåtefornyelse de seneste årene. Det er derfor interessant å se om de større rederiene skiller seg vesentlig fra mindre rederier med hensyn til resultatmargin. Figur 36 viser gjennomsnittlig resultatmargin i perioden 2003-2018 for selskap med over 100 millioner kroner i omsetning sammenlignet med selskap som har under 100 millioner i omsetning.

⁵¹ Vi har tatt ut olje- og gassprodusenter av øvrige næringer. Bakgrunnen for dette er den unormalt høye avkastningen i næringen som følge av utvinning av naturressurser.

Figur 36: Gjennomsnittlig resultatmargin i perioden 2003 til 2018 for den definerte nærskipfartspopulasjonen, fordelt på selskap med omsetning større enn 100 millioner kroner i de respektive årene og selskap med under 100 millioner i omsetning. Kilde: Menon Economics 2019

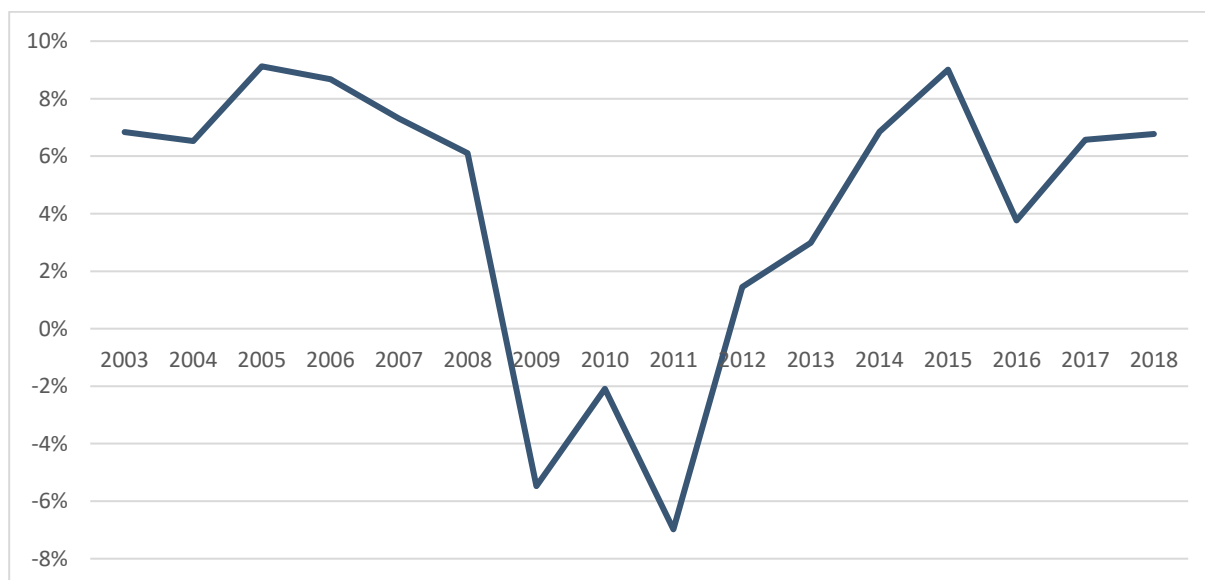


Som vist i figuren, har selskapene med en omsetning over 100 millioner i perioden 2003 til 2018 en gjennomsnittlig resultatmargin på 4 prosent. Til sammenligning har selskap med en omsetning på under 100 millioner i perioden 2003 til 2018 en gjennomsnittlig resultatmargin på 2 prosent.

Driftsmargin for nærskipfartsrederiene

I figuren nedenfor vises driftsmarginen for nærskipfartsrederiene i perioden 2002 til 2018.

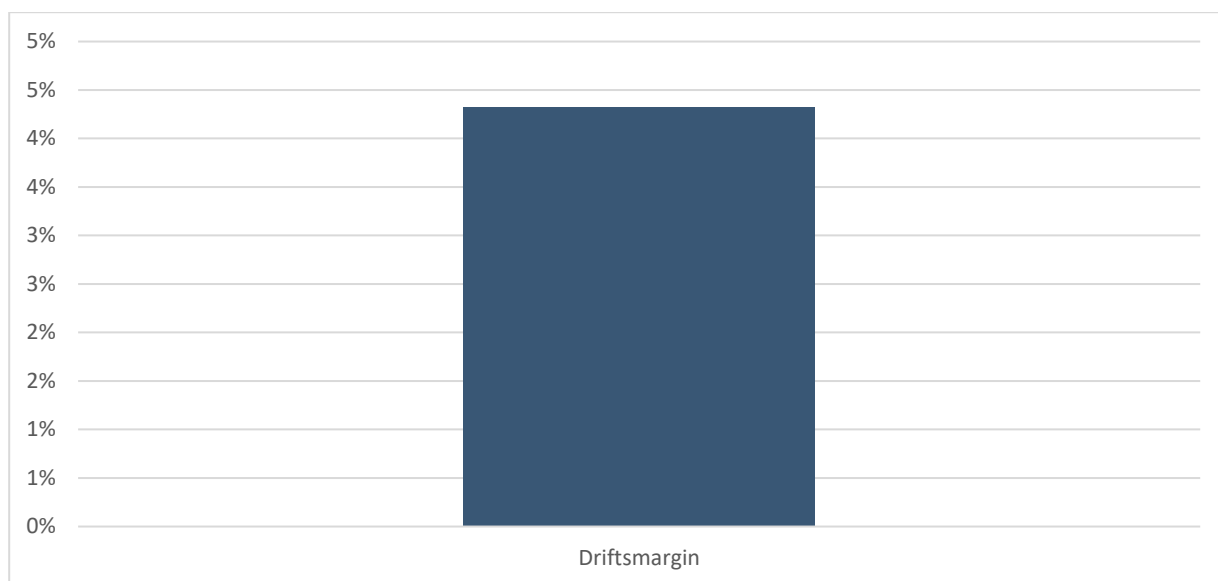
Figur 37: Driftsmargin for nærskipfartsrederiene for perioden 2003 til 2018. Kilde: Menon Economics 2020



Som det går frem av figuren var driftsmarginen positiv i 2018. Resultatmarginen var imidlertid negativ. Bakgrunnen for negativ driftsmargin er høye kapitalkostnader.

I figuren nedenfor vises gjennomsnittlig driftsmargin for perioden 2003 til 2018.

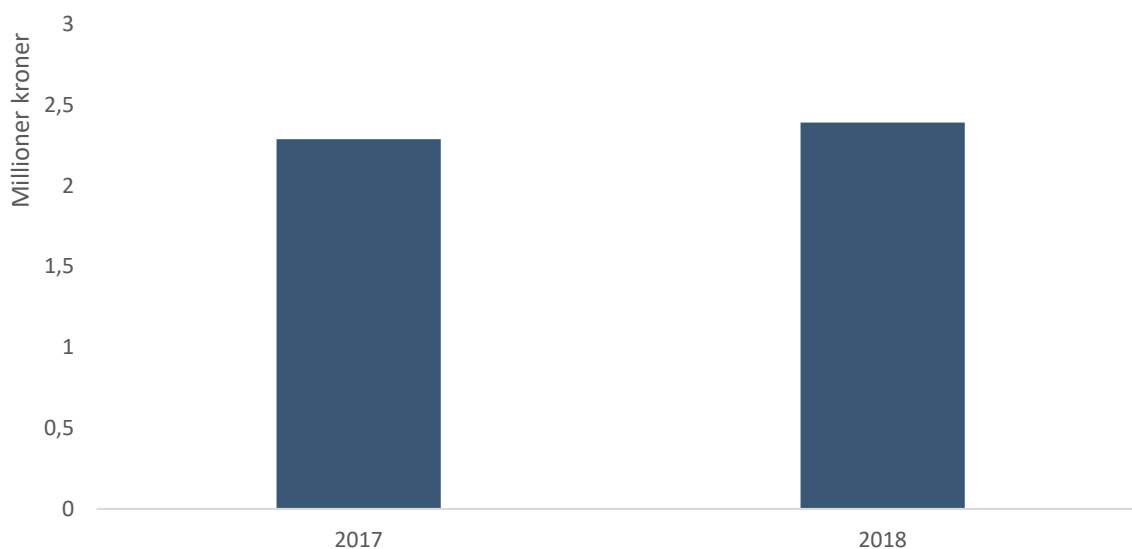
Figur 38: Gjennomsnittlig driftsmargin for perioden 2003 til 2018 for nærskipfartsrederiene. Kilde: Menon Economics 2020



Høy verdiskaping per sysselsatt

I figuren nedenfor viser vi verdiskaping per sysselsatt i nærskipfartsrederiene.

Figur 39: Verdiskaping per sysselsatt innen nærskipfartsrederiene i 2017 og 2018. Kilde: Menon Economics 2020



Verdiskapingen per sysselsatt i norsk næringsliv som helhet var på om lag 1,3 millioner kroner i 2018 (Menon, 2019). Nærskipfartsrederiene har altså betydelig høyere verdiskaping per sysselsatt enn øvrig norsk næringsliv. Den høye verdiskapingen per sysselsatt kan i stor grad forklares med at nærskipfartsrederiene er betydelig mer kapitalintensive enn gjennomsnittet av norsk næringsliv. I kapittel 5.1 har vi imidlertid dokumentert at avkastningen på denne kapitalen er relativt svak.

Vedlegg 2: Beskrivelse av Menons regnskapsdatabase

Menon har utviklet en egen database med regnskapstall og ansatte for alle selskap i Norge som leverer regnskap til Brønnøysundregistrene. Menons regnskapsdatabase inneholder fullstendige regnskapstall for alle foretak som er rapporteringspliktige til foretaksregisteret. Til hvert organisasjonsnummer er det tilknyttet standard regnskapsinformasjon, samt lokalisering av hovedkontor og underavdelinger, bransjekode, antall ansatte på hvert kontor, styreforhold, direkte eierskap med mer. Regnskap rapporteres kun inn på foretaksnivå, Menon har derfor laget en egen Avdelingsdatabase. Avdelingsdatabasen fordeler foretakets regnskap utover foretakets avdelinger basert på antall ansatte i de ulike avdelingene. På den måten blir den økonomiske aktiviteten også i regioner utenfor plasseringen til foretakets hovedkontor synlig. Databasen oppdateres og kvalitetssikres kontinuerlig. Datasettet er bearbeidet av både Menon og Bisnode D&B Norway. Sistnevnte er Menons leverandør av disse dataene.

Kvalitetssikring av regnskapsdatabasen: Overordnet kvalitetssikring av databasen gjøres ved å sammenligne rådata opp mot andre kilder: proff.no, årsregnskap, informasjon fra selskapet nettsider. Tilsvarende kvalitetssikring gjøres i hver enkelt analyse.

- Sjekker utvikling i regnskapet etter feil, eksempelvis:
 - Regnskap oppgitt i en annen valuta
 - Manglende regnskap
 - Kostnadsposter i regnskapet oppgitt med negativ verdi
 - Regnskap oppgitt i millioner kroner eller i hele tall, ikke i 1000 (standard)
- Sjekk av selskaper registrert som Norskregistrerte utenlandske foretak (NUFer)
 - Ofte oppgis regnskapstallene for disse for hele konsernet – ikke bare den norske delen
 - Bruker informasjon i årsrapporter til å estimere regnskapet for den norske delen
- I perioder hvor innrapportering av siste regnskapsår er ufullstendig, estimeres manglende regnskap
- Aggregerte tall på næringsnivå sammenlignes med SSBs nasjonalregnskap

Justering av ansattetall fra og med 2015: Våre tall over antall ansatte er basert på bedriftenes innrapportering til NAV. Fra og med 2015 har NAV endret system og krav for rapportering av antall ansatte. I hovedtrekk betyr dette at en større del av midlertidige ansatte og deltidsansatte, selv med lav stillingsprosent, nå også inkluderes i statistikken. I tillegg vil det være enkelte feil, som følge av overgang til nytt system. Som følge av dette vil antall ansatte fra og med 2015 være vesentlig høyere sammenlignet med tall fra tidligere år. Dette slår særlig kraftig ut i næringer med mye deltidsansatte. For å ta høyde for at den offisielle statistikken fanger opp flere deltidsansatte har Menon justert ansattetall fra og med 2015 slik at de bedre fanger opp den reelle veksten i antall ansatte. Dette er gjort ved å benytte en justeringsfaktor for en gitt næring i en gitt region tilsendt fra SSBs Seksjon for Virksomhets- og foretaksregister.

Øvrige data: Vi har også hentet inn en rekke andre typer data som vi gjerne kombinerer med denne databasen, blant annet eksportdata for regioner. Menon har også utviklet Norges første og eneste kommunefordelte nasjonalregnskap. Dette er et unikt datasett, og det er konsistent med Fylkesfordelt Nasjonalregnskap fra SSB. Vår database og kommunefordelte nasjonalregnskap, kombinert med betydelig kunnskap om norsk næringsliv, gir oss en unik posisjon til å gjennomføre empiriske analyser av ulike typer tiltak.

Våre unike data danner grunnlaget for makroprognoser som vi lager for en rekke norske banker, og til framskrivninger og prognoser på en rekke andre områder. Vi benytter også datasettene til å utvikle og kjøre modeller, for eksempel vår makroøkonomiske likevektsmodell NOREG, som er benyttet i mernytte prosjekter for Nye Veier og Statens vegvesen.

Vedlegg 3: Intervjuguiden og spørsmål i spørreundersøkelse

Intervjuguide til rederier

Tema 1: Informasjon om rederiet

1. Hvor mange fartøy har dere?
2. Hvilken type fartøy – segmentinndeling:
 - a. Bulk
 - b. Tank
 - c. Stykkgoods
 - d. Container
2. Er noen av skipene deres tilknyttet persontransport, havbruksnæringen, energinæringen og oversjøisk frakt?

Tema 2: Rederienes planer for flåtefornyelse

Denne delen omhandler deres planer for flåtefornyelse de neste fem årene og i hvor stor grad disse omfatter lav- og nullutslippsløsninger.

3. Hvor mange av deres nåværende fartøy har dere planer om å fornye innen tilhørende segment?
 - a. Bulk
 - b. Tank
 - c. Stykkgoods
 - d. Container
4. Hvor mange av deres nåværende fartøy har dere planer å gjennomføre en retrofitting på innen tilhørende segment?
 - a. Bulk
 - b. Tank
 - c. Stykkgoods
 - d. Container
5. Hvor mange av deres nåværende fartøy har dere planer om å ikke gjøre noe med i det hele tatt innen tilhørende segment?
 - e. Bulk
 - f. Tank
 - g. Stykkgoods
 - h. Container
6. Hvilke land er aktuelle for nybygg?
 - a. Hvis utlandet; hvor stor andel er levert fra Norge?
7. Hvilke land er aktuelle for retrofitting?
8. For nybygg, hvilken fremdriftsteknologi er det mest sannsynlig at dere kommer til å installere? Er dette avhengig av hvilken skipstype/segment det er? [1 – helt uenig, 6 – helt enig]:
 - a. Konvensjonelt drivstoff
 - b. LNG
 - c. Batterielektrisk drift
 - d. Hybrid – batteri og LNG
 - e. Hybrid – batteri og LNG med mulighet for hydrogen
9. For retrofitting, hvilken fremdriftsteknologi er det mest sannsynlig at dere kommer til å installere? Er dette avhengig av hvilken skipstype/segment det er? [1 – helt uenig, 6 – helt enig]:
 - a. Konvensjonelt drivstoff
 - b. LNG
 - c. Batterielektrisk drift

- d. Hybrid – batteri og LNG
- e. Hybrid – batteri og LNG med mulighet for hydrogen

Tema 3: Finansiell analyse av rederiene

De første spørsmålene stilles for å kartlegge andelen av nærskipsfartsrederiene som har fått tilsagn eller avslag på lån knyttet til flåtefornyelse.

- 10. Har dere henvendt dere til banker med forespørsel om lån?
- 11. Hvilken bank(er) bruker dere?
- 12. Har dere mottatt lån fra banker?
- 13. Om dere har fått avslag: hva var begrunnelsen? (Spørsmålet vil konkretiseres etter første intervjuer)
 - i) Manglende informasjon?

Tema 4: Kontrakter (disse spørsmålene vil gjøres mer konkrete etter første intervjuer)

- 14. Hvor lenge varer en typisk kontrakt innen:
 - a. Bulk
 - b. Tank
 - c. Stykkgoods
 - d. Container
- 15. Skiller lengden på kontrakten seg for nye fartøy seg generelt fra fartøy som er eldre?
- 16. Betaler vareeierne mer for transportoppdrag med nyere fartøy?
- 17. Betaler vareeierne mer for transportoppdrags med fartøy som har lavere utslipp?
- 18. Er det mulig å få se et eksempel på tilbud dere har mottatt fra transportkjøpere? Bakgrunnen for at vi spør om dette er for å identifisere, i den grad det er mulig, hvorvidt slike henvendelser gjøres i henvisning til utslipp, og i så tilfelle, hvilken vekt det gis sammenlignet med pris.
- 19. Vi vil nå liste opp noen faktorer som dere skal vurdere hvor mye vareeierne vektlegger, på en skala fra 1 til 6, knyttet til transportoppdrag. Først i dag og deretter 5 år frem i tid.
 - a. **I dag:** Vareeierne legger mye vekt på XXX ved tildeling av transportoppdrag: [1 – ikke viktig, 6 – viktig]: Utfyllende kommentarer
 - Pris
 - Total tidsbruk på transportoppdraget
 - Mulighet for å kun ha en leverandør ved transportoppdraget
 - Sikkerhet for leveranse på et bestemt tidspunkt
 - Utslipp av klimaskadelige gasser ved transportoppdraget
 - b. **Om fem år:** Vareeierne legger mye vekt på XXX ved tildeling av transportoppdrag: [1 – ikke viktig, 6 – viktig]: Utfyllende kommentarer
 - Pris
 - Total tidsbruk på transportoppdraget
 - Mulighet for å kun ha en leverandør ved transportoppdraget
 - Sikkerhet for leveranse på et bestemt tidspunkt
 - Utslipp av klimaskadelige gasser ved transportoppdraget

Tema 5: Kjennskap til det aktuelle offentlige virkemiddelapparatet og deres virkemidler for nærskipsfart

De neste spørsmålene knytter seg til rederienes kjennskap til virkemiddelapparatet tilknyttet nærskipsfart. Er et at de ikke er attraktive nok eller er det manglende kunnskap? Få frem hvilke ordninger de kjenner til!

- 20. List opp de virkemiddelaktører og virkemidler du kjenner til
- 21. Vi kommer nå til å liste opp de aktuelle virkemidlene og virkemiddelsaktørene. Kan du vurdere din kjennskap og attraktivitet til disse på en skala fra 1-6?
 - a. Innovasjon Norge
 - b. ENOVA
 - c. Økonomisk støtte til investeringer i batteriprosjekter i fartøy, både nybygg og retrofit.
 - d. Legge til rette for nullutslippsteknologi

- e. NOx-fondet
 - f. GIEK
 - g. Eksportkreditt
22. Har dere mottatt lån eller garantier fra offentlige virkemiddelaktører? (Innovasjon Norge, GIEK, Eksportkreditt?)
23. Kan dere oppgi deres største kunder? Kontaktinfo?

Intervjuguide til vareeiere

Tema 1: Beskrivelse av typiske transportkjøpere og typiske kontrakter

1. Hvilke typer varer er det dere frakter/hvilke fartøy bruker dere?
2. Bruker dere mellomledd – typ speditører/skipsagenter i transportoppdraget?
3. Andel varer som fraktes på sjøen vs. vei?
4. Kan du fortelle litt om hvilke faktorer som avgjør hvilken transportform du velger å benytte?
5. Hvilken type & Hvor lenge varer en typisk kontrakt ved sjøtransport?
 - a. Skiller dette seg fra vei?
6. Skiller lengden på kontrakten for nye fartøy seg fra fartøy som er eldre?
7. Betaler dere mer for transportoppdrag med nyere fartøy?
8. Betaler dere mer for transportoppdrags med fartøy som har lavere utslipp?
9. Hvordan er konkurransen? Er det mulig å få se et eksempel på forespørsler dere har sendt til markedet om tilbud?

Tema 2: Nærskipsfartens attraktivitet og forhold tilknyttet grønn skipsfart

10. Hvor viktig er følgende forhold ved tildeling av transportoppdrag? (på en skala fra 1 til 6). Først i dag og deretter 5 år frem i tid.
 - a. **I dag:**
 - Pris
 - Total tidsbruk på transportoppdraget
 - Mulighet for å kun ha en leverandør ved transportoppdraget
 - Sikkerhet for leveranse på et bestemt tidspunkt
 - Utslipp av klimaskadelige gasser ved transportoppdraget
 - b. **Om fem år:**
 - Pris
 - Total tidsbruk på transportoppdraget
 - Mulighet for å kun ha en leverandør ved transportoppdraget
 - Sikkerhet for leveranse på et bestemt tidspunkt
 - Utslipp av klimaskadelige gasser ved transportoppdraget
11. Fokus til deres kunde på miljø? Setter de noen krav?
12. Hvordan kan nærskipsfarten bedre sin attraktivitet som transporttilbyder for din bedrift?

Intervjuguide banker og skipsmeglere

- 1) I hvor stor grad mottar dere forespørsler om lån fra nærskipsrederiene om flåtefornyelse?
- 2) Hvordan er forholdet mellom tilsagn og avslag på lån tilknyttet flåtefornyelse?
- 3) Hva er egenkapitalkravet?
- 4) Har dere tilstrekkelig informasjon til å vurdere risiko om når dere får en søknad om lån til nærskipsfart?
- 5) Er lønnsomheten i markedet god nok?
- 6) Er det tilstrekkelig volum for at markedet er interessant for dere?
- 7) Hva skal til for å styrke nærskipsfartsrederiene sin finansielle evne til flåtefornyelse?

Spørreundersøkelse

Spørsmål knyttet til generell informasjon om ditt rederi.

1. Hvor mange fartøy har dere?
2. Hvilken type fartøy har dere innen følgende segment?
 - i) Bulk
 - ii) Tank
 - iii) Stykkgoods
 - iv) Container
3. Hvordan fordeler fartøyene seg på flaggstat? (oppgi antall fartøy)
 - i) NOR
 - ii) NIS
 - iii) Utenlandsk flagg

Spørsmål knyttet til miljø og flåtefornyelse.

4. Har dere planer om å fornye og/eller ombygge noen av deres nåværende fartøy i løpet av de neste fem årene?
 - i) Ja, fornye
 - ii) Ja, ombygge
 - iii) Ja, både fornye og ombygge
 - iv) Nei
5. Hvor mange av deres nåværende fartøy (innen tilhørende segment) har dere planer om å fornye de neste fem årene? (1 til >10)
 - i) Bulk
 - ii) Tank
 - iii) Stykkgoods
 - iv) Container
 - v) Servicefartøy
 - vi) Spesialfartøy
 - vii) Brønnbåt
 - viii) Fiskebåt⁵²
6. Hvilke land er aktuelle for nybygg? (Vennligst spesifiser)
7. Dersom nybygg er aktuelt i utlandet, hvor stor andel av kontrakten vil potensielt brukes på norske underleverandører?
8. Hvilken type fremdriftssystem vil dere benytte ved nybygg?
 - i) Diesel
 - ii) LNG
 - iii) Hybrid: Diesel& batteri
 - iv) Hybrid: LNG og batteri
 - v) Helelektrisk
 - vi) Hydrogen
9. Hvor mange av deres nåværende fartøy (innen tilhørende segment) planlegges det ombygging på de neste fem årene? (1 til >10)
 - i) Bulk
 - ii) Tank
 - iii) Stykkgoods
 - iv) Container

⁵² De fire siste, servicefartøy, spesialfartøy, brønnbåt og fiskebåt inngår ikke i vår definerte nærskipfartspopulasjon, men det er med i spørreundersøkelsen ettersom den ble sendt ut i samarbeid med Kystrederiene.

- v) Servicefartøy
 - vi) Spesialfartøy
 - vii) Brønnbåt
 - viii) Fiskebåt⁵³
10. Hvilke land er aktuelle for ombygging? (Vennligst spesifiser)
 11. Dersom ombygging er aktuelt i utlandet, hvor stor andel av kontrakten vil potensielt brukes på norske underleverandører?
 12. Hvilken type fremdriftssystem vil dere benytte ved ombygging?
 - i) Diesel
 - ii) LNG
 - iii) Hybrid: Diesel& batteri
 - iv) Hybrid: LNG og batteri
 - v) Helelektrisk
 - vi) Hydrogen

Spørsmål knyttet til lånemuligheter og kontraktstyper.

13. Har dere henvendt dere til en eller flere banker med forespørsel om lån relatert til nybygg eller ombygging av nåværende skip?
 - i) Ja, relatert til nybygg
 - ii) Ja, relatert til ombygging
 - iii) Nei, har ikke henvendt oss til en bank angående dette
14. Hvilke(n) bank (er) bruker dere?
15. Har dere mottatt lån relatert til nybygg og/eller ombygging?
 - i) Ja, til bygging av et nytt skip
 - ii) Ja, til ombygging av et skip
 - iii) Nei
 - iv) Vi har ikke søkt
16. Dersom dere fikk avslag på søknad om lån, hva var årsaken til dette?
17. Hvor lenge varer en typisk kontrakt (innen ditt segment)?
 - i) Bulk
 - ii) Tank
 - iii) Stykkgoods
 - iv) Container
 - v) Servicefartøy
 - vi) Spesialfartøy
 - vii) Brønnbåt
 - viii) Fiskebåt⁵⁴
18. Skiller lengden på kontrakten for nye fartøy seg generelt fra fartøy som er eldre?
 - i) Ja
 - ii) Nei
19. Betaler vareeierne mer for transportoppdrag med nyere fartøy?
 - i) Ja
 - ii) Nei
20. Betaler vareeierne mer for transportoppdrag med fartøy som har lavere utslipp?
 - i) Ja

⁵³ De fire siste, servicefartøy, spesialfartøy, brønnbåt og fiskebåt inngår ikke i vår definerte nærskipfartspopulasjon, men det er med i spørreundersøkelsen ettersom den ble sendt ut i samarbeid med Kystrederiene.

⁵⁴ De fire siste, servicefartøy, spesialfartøy, brønnbåt og fiskebåt inngår ikke i vår definerte nærskipfartspopulasjon, men det er med i spørreundersøkelsen ettersom den ble sendt ut i samarbeid med Kystrederiene.

- ii) Nei
- 21. **I dag:** Vareeierne legger mye vekt på XXX ved tildeling av transportoppdrag: [1 – ikke viktig, 6 – viktig]:
Utfyllende kommentarer
 - i) Pris
 - ii) Total tidsbruk på transportoppdraget
 - iii) Mulighet for å kun ha en leverandør ved transportoppdraget
 - iv) Sikkerhet for leveranse på et bestemt tidspunkt
 - v) Utslipp av klimaskadelige gasser ved transportoppdraget
- 22. **Om fem år:** Vareeierne legger mye vekt på XXX ved tildeling av transportoppdrag: [1 – ikke viktig, 6 – viktig]: Utfyllende kommentarer
 - i) Pris
 - ii) Total tidsbruk på transportoppdraget
 - iii) Mulighet for å kun ha en leverandør ved transportoppdraget
 - iv) Sikkerhet for leveranse på et bestemt tidspunkt
 - v) Utslipp av klimaskadelige gasser ved transportoppdraget

Spørsmål knyttet til kjennskap til det offentlige virkemiddelapparatet.

- 23. Hva er de tre viktigste faktorene for å realisere flåtefornyelse?
 - i) Gode finansieringsordninger
 - ii) Bidrag til egenkapital
 - iii) Risikolån
 - iv) Kondemneringsordning
 - v) Ny og forbedret teknologi
 - vi) Beholde eksisterende rammevilkår
 - vii) Flere langsiktige kontrakter med vareeier
- 24. På en skala fra 1 til 6, hvor attraktive finansieringsordninger har de ulike virkemiddelaktørene mht. fornyelse av nærskipsflåten? (1=ikke attraktiv, 6=svært attraktiv)
 - i) ENOVA
 - ii) Innovasjon Norge
 - iii) NOx-fondet
 - iv) GIEK
 - v) Eksportkreditt
 - vi) Skattefunn

Vedlegg 4: Oppdragsbeskrivelse

Bilag 1 Kundens beskrivelse av oppdraget

Avtalen punkt 1.1 Avtalens omfang

Beskrivelse av Kundens behov for Oppdraget: Det skal gjennomføres en studie for å kartlegge nærskipsrederienes finansielle evne til flåtefornyelse.

Med flåtefornyelse skal det forstås kjøp av nye skip ved verft, det vil si alminnelige nybygg, kjøp av annenhånds skip eller ombygging av skip.

Målet med studien er å undersøke hvorvidt lønnsomheten i nærskipsrederiene er for lav til at de kan foreta investeringer i flåtefornyelse. Problemstillingen skal belyses gjennom studier av nærskipsrederier, banker og transportkjøpere. Det skal særlig legges vekt på hvordan etterspørselen etter transport av gods ved nærskipstransport påvirker rederienes langsiktige økonomi og finansielle evne til flåtefornyelse.

Det skal i tillegg undersøkes hvordan bankene og transportkjøpernes holdning til bruk av lav- og nullutslippsteknologi i nærskipsfarten påvirker rederienes valg av mer miljøvennlige løsninger ved flåtefornyelse.

Den endelige rapporten skal vise om det er en markedssvikt i nærskipsfarten som begrenser nærskipsrederienes evne til å påta seg økonomiske forpliktelser til investeringer i markedsbasert flåtefornyelse. Det skal videre belyses hvilke endringer i markedet som kan motvirke en eventuell markedssvikt.

Avgrensning

Det er gjennomført flere studier knyttet til aktuelle problemstillinger for nærskipsflåten.

Propel Maritime Management Consulting/Vista Analyse 2015: Utredning av en tilskuddsordning for kondemnering av skip.

DNVGL 2018-0126: Barrier for lav- og nullutslippsløsninger for transport av tørrlast med skip

DNVGL 2019-0080: Barometer for grønn omstilling av skipsfarten

I disse rapportene analyseres den aktuelle flåten som omfattes av dette oppdraget, og rapportene skal legges til grunn for en videre studie av nærskipsfartens evne til finansiering av flåtefornyelse.

Studien avgrenses til selskaper som eier skip som benyttes i nærskipsfart i Norge og mellom norske og europeiske havner. Studien skal beskrive karakteristika ved rederier som opererer i Norge på fast basis og markedssegmentene for disse.

Studien avgrenses til den del av nærskipsfrakteflåten som frakter gods, det vil si industrilaster, forbrukervarer og andre laster i de ordinære fraktmarkedene, på skipsegmenter som stykk gods, kontainer, tank og bulk.

Skip tilknyttet persontransport, havbruksnæringen, energinæringen og oversjøisk frakt ekskluderes fra studien.

Kundens krav til oppdraget:

1) Tilstandsbeskrivelse

Hovedproblemstillingen er å kartlegge nærskipsrederienes finansielle evne til flåtefornyelse.

Utredning skal gi en tilstandsbeskrivelse og en finansiell analyse av nærskipsfrakteflåten. Dette skal gjøres gjennom studier av nærskipsrederier, banker og transportkjøpere. Følgende problemstillinger ønskes belyst for de tre gruppene:

Nærskipsfartsrederiene

Utredning skal gi en beskrivelse av dagens flåte og kostnader ved flåtefornyelse. Følgende punkter kan inngå:

- En tilstandsbeskrivelse av nærskipsflåten segmenter. Den skal ta utgangspunkt i Propel-rapporten og gi en kortfattet vurdering av hvorvidt flåtestrukturen er endret siden Propel-rapporten ble lagt frem. Det kan gis en oversikt over antall skip per segment, skipstyper i ulike alderssegmenter, antall rederier og antall skip per rederi.
- Prisanslag for ulike skipstyper og størrelser som er relevante for nærskipsfarten, både for nybygg og annenhåndskip, for å kunne anslå et eventuelt lånebehov. Eventuell merkostnad ved å benytte lav- og nullutslippsteknologi skal angis. Utredning skal også undersøke hvilke byggeland som er mest aktuelle for eventuelle nybygg.
- Rederienes planer for flåtefornyelse de neste fem år, og i hvor stor grad disse omfatter lav- og nullutslippsløsninger.

En finansiell analyse av rederiene skal legge grunnlaget for å analysere potensialet for flåtefornyelse. Følgende punkter kan inngå i analysen:

- Faktorer som påvirker skipseierens beslutning om å fornye sin flåte.
- Rederienes kunnskap om aktuelle kapitalmarkeder som kan benyttes til flåtefornyelse.
- Hva rederiene gjør for å øke sin lønnsomhet i fraktmarkedet
- Forhold som kjennetegner rederier som har fornyet sin flåte de siste fem år, eksempelvis flåtestørrelse, bedriftsøkonomisk lønnsomhet og eierskap og kontraktslengde med vareeiere.
- Andel av nærskipsrederiene som har fått tilsagn om lån eller ev. avslag om lån til investeringer/flåtefornyelser.
- Hvorvidt rederienes oppfatter at vareeierne vektlegger miljø ved innkjøp av transporttjenester og eventuelt om dette gir en høyere betalingsvilje for bruk av miljøvennlige skip.

Dagens virkemiddelapparat

- Kjennskap rederiene har til dagens virkemiddelapparat, og i hvor stor grad de benytter seg av det.

Bankene

- Utredning skal undersøke bankenes vurderinger av nærskipsfartens finansielle evne. Følgende punkter kan inngå i studien:
- Vurderinger som legges til grunn for at nærskipsfartsrederier får avslag/tilsagn om lån og faktorer som påvirker eventuelle lånevilkår.
- Forhold bankene mener kan styrke nærskipsfartsrederienes finansielle evne til flåtefornyelse.
- I hvor stor grad bankene mottar forespørsler om lån fra nærskipsfartsrederiene til flåtefornyelse.
- Hvilke typer banker (lokalbanker, sparebanker, internasjonale storbanker) som mottar forespørsler om lån fra nærskipsrederiene til flåtefornyelse
- Bankenes vurdering av finansiering til skip som benytter lav- og nullutslippsteknologi i forhold til konvensjonelle løsninger.

Transportkjøpere

- Utreder skal gi en vurdering av transportkjøpere som benytter seg av nærskipsrederier. Følgende punkter kan inngå i studien:
- Kort beskrivelse av typiske transportkjøpere som benytter nærskipstransport og typiske kontraktsformer som benyttes.
- Om transportkjøpere hovedsakelig benytter seg av norske eller utenlandske nærskipsfartsrederier.
- Transportkjøpernes synspunkter på rederienes pris, service og helhetlige transporttilbud og om skipenes alder har betydning i forhold til behov.
- Det framgår av tidligere undersøkelser at transportkontrakter er av kort varighet. Utreder kan undersøke hvilke avveininger som transportkjøpere legger til grunn for valg av kontraktslengde.
- Endringer som vil være nødvendig for å øke nærskipsfartens attraktivitet, herunder sjøtransportens bidrag i en helhetlig transportkjede.

Grønn skipsfart

- Transportkjøperes orientering mot samfunnsansvar knyttet til miljø og klima, og eventuell innvirkning på valg av transportmiddel.

2) Vurderinger og anslag

Den endelige rapporten bør vise om det er en markedssvikt i nærskipsfarten som begrenser nærskipsrederienes evne til å påta seg økonomiske forpliktelser til investeringer i markedsbasert flåtefornyelse. Det bør videre belyses hvilke endringer i markedet som kan motvirke en eventuell markedssvikt.

Kundens krav til sluttresultatet av Oppdraget:

Det utarbeides en oversikt over intervjuobjekter som overleveres kunden. Informasjon som vurderes som taushetsbelagt vil bli unntatt offentlighet med hjemmel i offentlighetsloven §13.

Oppdraget skal avsluttes med en rapport som gir en tilstandsbeskrivelse og vurderinger av nærskipsfarten som beskrevet over. I rapporten gjengis resultatene aggregert på hensiktsmessig måte med sikte på anonymisering av kilder. Rapporten skal kun inneholde offentlig informasjon. Kunden skal motta et Excelark med tallmateriale som understøtter rapportens resultater.

Vedlegg 5: Beskrivelse av regulering av norsk fraktregime

Beskrivelse av fraktregime knyttet til sjøtransport

NOU 2018: 4 (Regjeringen, 2018) uttrykker dette slik:

«Etter EØS-avtalen gjelder som et utgangspunkt fri bevegelse for varer, tjenester, kapital og personer i EØS-området. Dette innebærer både rett for EØS-borgere/rederier til å yte sjøtransporttjenester mellom Norge og EØS-stater, mellom Norge og tredjeland, samt rett til å yte sjøtransporttjenester mellom havner i Norge (maritim kabotasje). Utvalget viser her til rådsforordning (EØF) nr. 4055/86 som innlemmet i EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 53, der det er gitt nærmere bestemmelser om anvendelsen av prinsippet om frihet til å yte tjenester på maritim transport mellom EØS-stater, og mellom disse og tredjestater. Etter artikkel 1 skal statsborgere i EØS-stater ha adgang til å yte sjøtransporttjenester mellom stater i EØS-området og mellom EØS-stater og tredjeland. Tilsvarende gjelder for EØS-borgere/ rederier etablerte i tredjeland, dersom fartøyet er flagget i EØS. Videre vises det til rådsforordning (EØF) nr. 3577/92, som innlemmet i EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 53a, der det er gitt nærmere bestemmelser om anvendelsen av prinsippet om frihet til å yte tjenester innen maritim transport i EØS-stater (maritim kabotasje). Dette innebærer at et EØS-rederi skal ha adgang til å yte sjøtransporttjenester mellom havner i en annen EØS-stat med EØS-flagget fartøy. Ifølge EFTAs overvåkingsorgans brev av 12. desember 2013 til Kystverket, innebærer friheten til å yte sjøtransporttjenester, som spesifisert i forordning 4055/86, forbud mot alle diskriminerende tiltak og enhver restriksjon som kan forby eller hindre tjenester fra en tjenestetilbyder etablert i en annen EØS-stat, eller som gjør dennes tjenester mindre attraktive. Samme flertall antar at det tilsvarende må legges til grunn for så vidt gjelder retten til maritim kabotasje som spesifisert i forordning 3577/92. Slik samme flertall vurderer det, er Norge etter dette folkerettslig forpliktet til å gi fartøy som er eid av EØS-borger, er EØS-flagget eller flagget i land Norge har inngått skipsfartsavtaler og overenskomster med, adgang til havn på ikkediskriminerende vilkår. Både den ulovfestede forvaltningsrettslige myndighetsmisbrukslæren og konkurranserettens krav om ikke-diskriminering, er i overensstemmelse med dette.»

Beskrivelse av fraktregime for godstransport

På regjeringen.no står følgende om norsk godstransport:

«For godstransport kan kabotasje utføres i forbindelse med en internasjonal transport. Dette betyr at transportøren må foreta en grensekryssende transport inn i Norge hvis han ønsker å utføre transport i Norge. Det er altså ikke adgang for en transportør til å komme til Norge uten last, for så å drive innenlands transport (kabotasje) i landet. Kabotasje kan kun utføres i en begrenset periode, og det må ikke skapes en permanent eller løpende aktivitet.

Basert på ovennevnte legges til grunn at transportører med fellesskapstillatelse fra et annet EØS-land vil (når de har utført internasjonal godstransport til Norge) innenfor en tidsperiode på 7 dager regnet fra tidspunktet da den internasjonale lasten ble losset i Norge, kunne utføre inntil 3 innenlandske transporter med samme kjøretøy. Deretter må transportøren ut av landet. I tillegg er det adgang til å utføre en av de tre kabotaseturene i transitt gjennom et land uten å ha med internasjonal last inn i det landet.

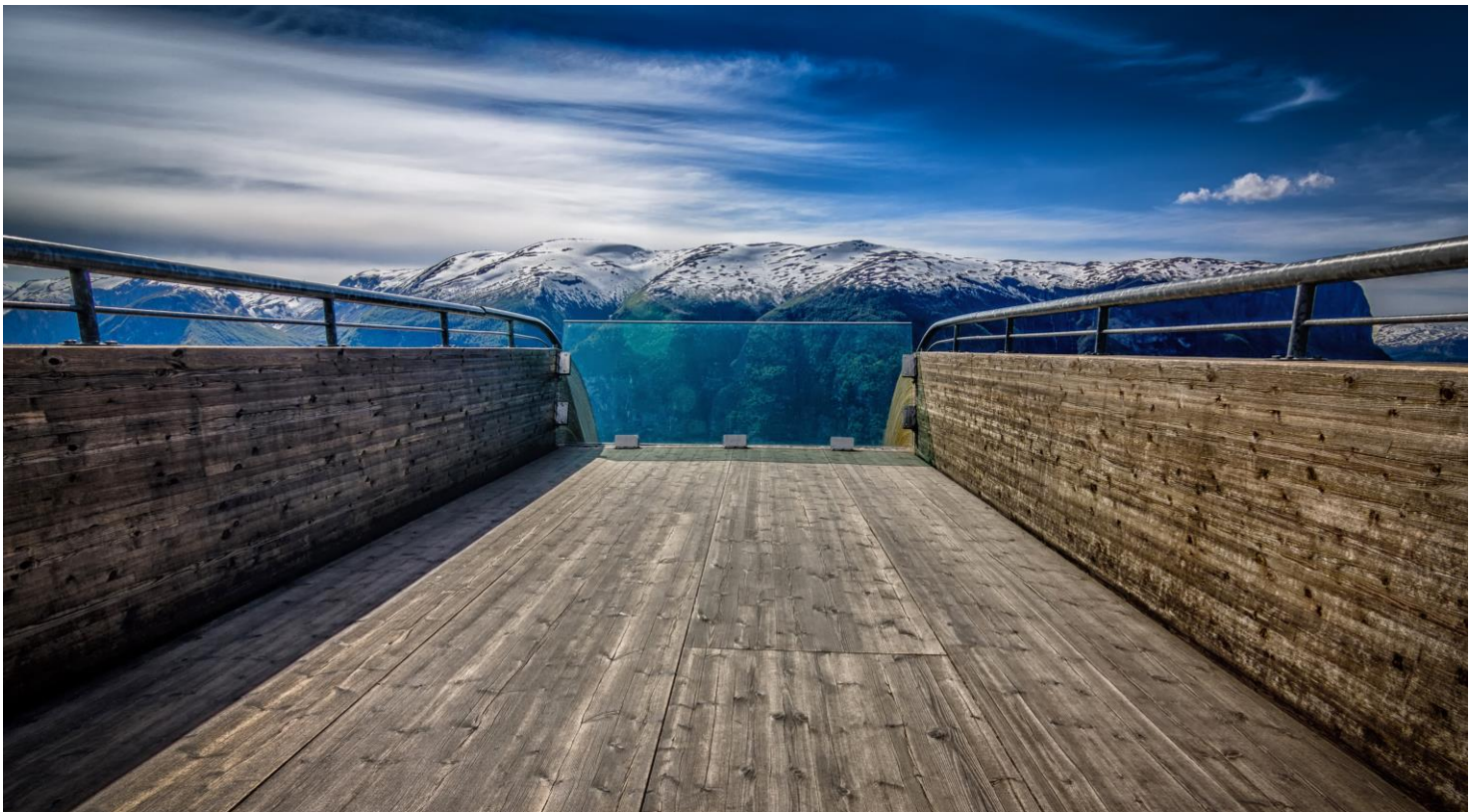
Kabotasje regnes kun å være i samsvar med gjeldende regler hvis det, i tillegg til dokumentasjon for det internasjonale oppdraget, legges frem klart bevis for hver kabotasetur som er utført i Norge.» Tilgjengelig på:

<https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/ytransport/internasjonal-transport-og-kabotasje/id485244/>

Vedlegg 6: Tallgrunnlag for regneeksempel

Nedenfor følger grunnlagsdata for beregningene som er foretatt i kapittel 6.2.

	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	Sum 5 år
Selge nå	10,8	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	8,1
Gode år	1,4	1,4	1,4	9,9	-0,7	13,4
Vanlige år	0,6	0,6	0,6	9,9	-0,7	11,0



Menon Economics analyserer økonomiske problemstillinger og gir råd til bedrifter, organisasjoner og myndigheter. Vi er et medarbeidereiet konsultentselskap som opererer i grenseflatene mellom økonomi, politikk og marked. Menon kombinerer samfunns- og bedriftsøkonomisk kompetanse innenfor fagfelt som samfunnsøkonomisk lønnsomhet, verdsetting, nærings- og konkurranseøkonomi, strategi, finans og organisasjonsdesign. Vi benytter forskningsbaserte metoder i våre analyser og jobber tett med ledende akademiske miljøer innenfor de fleste fagfelt. Alle offentlige rapporter fra Menon er tilgjengelige på vår hjemmeside www.menon.no.

+47 909 90 102 | post@menon.no | Sørkedalsveien 10 B, 0369 Oslo | menon.no