

2020 MARITIM RAPPORT

Haugalandet og Sunnhordland



Maritimt
Forum

Haugalandet og
Sunnhordland

Innhold



FORUTSETNINGER:
Innsamling og bearbeiding av materiell
SIDE 5



STATISTIKK:
Den maritime næringen på Haugalandet og i Sunnhordland
FRA SIDE 6 OG UTOVER



SOLSTAD:
Tre generasjoner til sjøs
SIDE 8



ARRIVA SHIPPING:
Stor miljøstøtte til Arriva
SIDE 9



UTSIRA NORD:
Kan bli første hydrogenstasjon til sjøs
SIDE 9



HANNAH ATIC & SYNNØVE SEGLEM:
Maritim politiker og rederisjef møttes
SIDE 10



AIBEL:
Milliardkontrakt på havvind og besøk av norske ungdomspolitikere
SIDE 13



DNB NXT:
Åpenhjertig Seglem x 2
SIDE 14



HK SHIPPING GROUP:
Egeninstallert ballastrensesystem
SIDE 15



NCL:
Digitaliseringssjef i ser resultater
SIDE 18



HAUGESUND CARGO TERMINALS:
Statsministeren i havn på Vestlandet
SIDE 21



NYTT MEDLEM:
Gasnor stor i shipping
SIDE 22



GAC NORWAY:
Etablerer seg i regionen
SIDE 23



NORSTA SHIP SUPPLY:
Ny skipshandler i Haugesund satser digitalt
SIDE 23



HAR TROEN PÅ FREMTIDEN:
Kvæerner på Stord tenker langsiktig
SIDE 24



"MARITIMT BAROMETER":
Dette er maritime bedrifter opptatt av
SIDE 25



SVERRE MELING JR.:
Give me your John Hancock!
SIDE 30



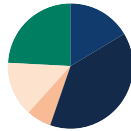
SVERRE MELING JR.:
En Odyssé under vann
SIDE 32



BROMMELAND ELEKTRONIKK:
Satser mer på tjenester
SIDE 34



MERCATOR CREWING:
Bretter ut kartet
SIDE 35



HVA MED FREMTIDEN:
Utsiktene for 2019
SIDE 36



DELTAKENDE BEDRIFTER:
Deltakende bedrifter i kartleggingen
SIDE 38



DELEGASJON TIL REV OCEAN:
Ønsker verdenshavens hovedkontor til Haugesund
SIDE 42



MARITIMT FORUM FOR HAUGALANDET OG SUNNHORDLAND:
Tar del i flyruteutviklingen
SIDE 43



YDRA:
Er klar for havrommet
SIDE 44



ARNE-CHRISTIAN MOHN:
Paradigmeskifte i Karmsund Havn
SIDE 45



MARITIMT FORUM FOR HAUGALANDET OG SUNNHORDLAND:
Styret gjennom året 2019
SIDE 45



MEDLEMVERSIKT:
Medlemmer i Maritimt Forum
SIDE 46 - 49

**En stor takk
til alle bidragsyttere**

Om undersøkelsen

Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland har siden 2001 årlig presentert en rapport hvor målet er å gi et oppdatert og godt bilde av omfanget av maritim næringsvirksomhet i vår region. Vi ønsker også å si noe om hvordan bedriftene ser på framtiden.

Spørreskjema ble i 2019 sendt ut til 129 bedrifter som driver maritim næringsvirksomhet. Her ble det stilt spørsmål om omsetning, ansatte, framtidsvisjoner med mer. Med maritim næringsvirksomhet menes all aktivitet som har å gjøre med drift, vedlikehold, reparasjon og bygging av skip, offshorekonstruksjoner over og under vann, landbaserte olje- og gassanlegg samt ulike typer maritim tjenesteyting og leverandørvirksomhet.

Noen havbruksrelaterte virksomheter er også med i undersøkelsen, men ikke rene fiskebåt-rederier, fiskeforedling eller olje- og gasselskaper. Heller ikke offentlige maritime institusjoner som for eksempel Sjøfartsdirektoratet. Innen finansnæringen er det store aktører, særlig i Haugesund, som har en betydelig del av utlånsporteføljen rettet mot maritime bedrifter, men det er vanskelig å sammenligne omsetningstall i finansnæringen mot tilsvarende tall i næringslivet for øvrig. Derfor er heller ikke finansnæringen med i undersøkelsen, verken når det gjelder størrelsen på omsetningen eller antallet sysselsatte.

Innenfor maritim næringsvirksomhet finner vi altså, etter vår definisjon, denne type bedrifter: Rederier, skipsverft, skipskonsulenter, skipsmeglere, undervannsselskaper, skipsekspeditorer, havbruksrelaterte virksomheter, offshoreverft og leverandører.

Rapporten er i sin helhet skrevet av:

Sverre Meling jr., daglig leder Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland.

Tidsrom for undersøkelsen:

Bedriftene avga svar i tidsrommet fra 1. november til 28. november 2019.

Bedriftenes lokalisering:

Karmøy, Haugesund, Tysvær, Vindafjord, Kvinnherad, Bømlo, Stord, Austevoll, Utsira og Fitjar.

Svarprosent:

Av 129 bedrifter som mottok spørreskjema, svarte 85. Dette gir en svarprosent på 65,9 %.

Forutsetninger for innsamling og bearbeiding av materiell.

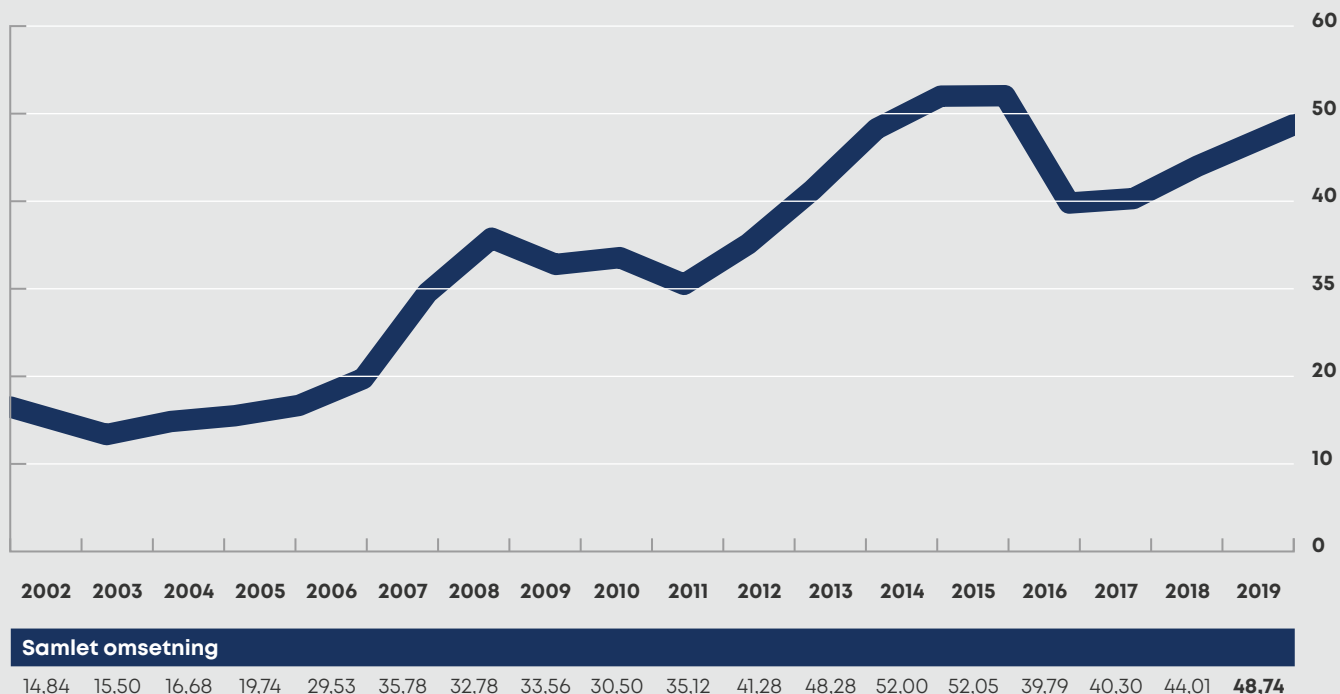
Følgende forutsetninger gjøres kjent vedrørende innsamlingen og bearbeidingen av grunnlagsmaterialet i undersøkelsen:

1. Tallene i undersøkelsen baserer seg på mottatte svar. Vi har ikke forsøkt å anslå tallene som ville ha framkommet dersom alle maritime bedrifter på Haugalandet og i Sunnhordland svarte. Imidlertid er svarprosenten god, og de store bedriftene svarer alltid. Vi tror derfor at tallene våre er representative.
2. Svarprosenten varierer noe fra år til år. Variasjonen i antallet bedrifter som svarer er likevel relativt liten. Ved sammenligning mellom tallmateriale fra år til år får vi derfor et tilnærmet riktig bilde av utviklingen. Når de store bedriftene dessuten alltid svarer, mener vi å være på rimelig trygg grunn.
3. De historiske omsetningstallene er ikke inflasjonsjustert med mindre annet er eksplisitt angitt.
4. I sysselsettingstallene har vi med bedrifter hvor mange av de ansatte arbeider på prosjekter eller skip utenfor regionen. Mange av dem har bostedsadresse andre steder i Norge, eller i utlandet (gjelder kun utenlandske sjøfolk). Vårt kriterium for å ha disse med er at bedriften de er ansatt i, har hovedkontor på Haugalandet eller i Sunnhordland, eller at de på annen måte er knyttet til virksomhet som utgår fra regionen.
5. Målsettingen med undersøkelsen er å synliggjøre best mulig hvilken aktivitet som faktisk skjer og/eller har sitt utgangspunkt på Haugalandet og i Sunnhordland.



Omsetning – samlet

For den petromaritime klyngen Haugalandet og Sunnhordland. (mrd. kr.)



Omsetning mrd. **48,74 + 10,7 %**

Samlet omsetning i den maritime næringen på Haugalandet og i Sunnhordland i 2019 var kr. 48,74 milliarder. Dette er en vekst fra 2018 på kr. 4,73 milliarder. Dersom vi sammenligner med 2016, er veksten i omsetning på kr. 8,95 milliarder, eller 22,5 prosent. Vi kan konkludere med at den brå nedgangen fra toppen som ble nådd forut for offshorekrisen, er snudd, men at vi ennå ikke er på «all time high». I dette bildet skal man også være klar over at oljeselskaper og operatører har kuttet egne kostnader ved å presse sine underleverandører til lavere priser. Mange av disse underleverandørene er respondenter i vår undersøkelse. Prisreduksjonene gir utslag i så vel omsetningstallene som fortjenestemarginene.

Bedriftene som omsatte for kr. 48,74 milliarder, hadde også en del omsetning inn mot virksomhet som ikke regnes som maritim. Samlet var omsetningen her på kr. 1,29 milliarder. Legger vi denne omsetningen til den rent maritimt rettede, omsatte bedriftene for kr. 50,03 milliarder.

Bedriftene beregner at 10,6 % av omsetningen vil være rettet mot offshore vind til neste år.

Veksten i den maritime næringen på Haugalandet og i Sunnhordland har vært betydelig siden vi

begynte kartleggingen i 1999 selv om inflasjonsjusterte tall (se neste avsnitt) moderer inntrykket av vekst noe. Omsetningstallene forteller uansett om en region hvor den maritime næringen er toneangivende. Analyseselskapet Menon anslår at mer enn 40 prosent av verdiskapingen i regionen skapes i havnæringene.

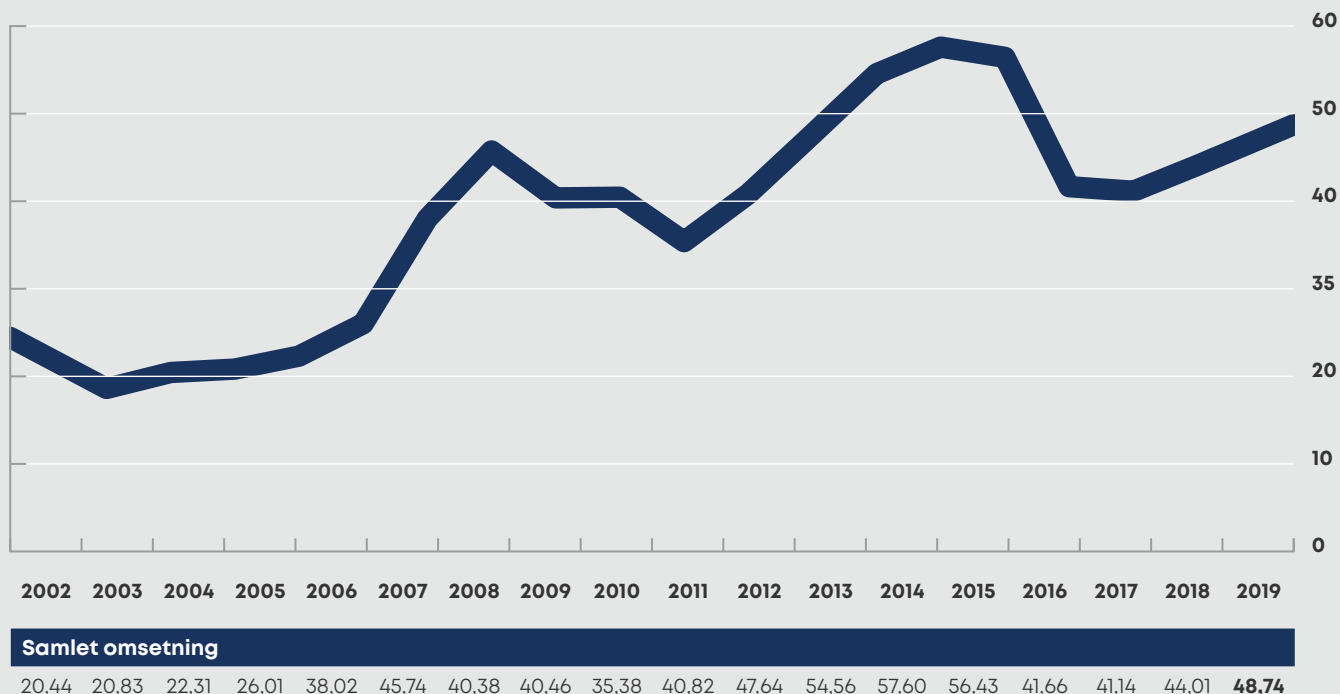
Eksport

I 2010 ble det for første gang kartlagt hvor stor andel av den samlede omsetningen som er eksport. Den gangen utgjorde eksporten kr. 14,37 milliarder (45,6 %) av den samlede omsetningen (både maritimt rettet og landbasert). I 2019 utgjør andelen kr. 15,28 milliarder (31,14 %).

Tungt innslag av eksportrettet virksomhet finnes særlig i gruppen av rederier med 48,37 % av total omsetning. Rederiernes omsetningstall er i hovedsak lik brutto fraktinntekter. En del av disse inntektene kommer imidlertid aldri til Norge, men brukes blant annet til varekjøp i utlandet, reparasjon og dokking av skip foruten lønn til utenlandske sjøfolk.

Omsetning – inflasjonsjustert

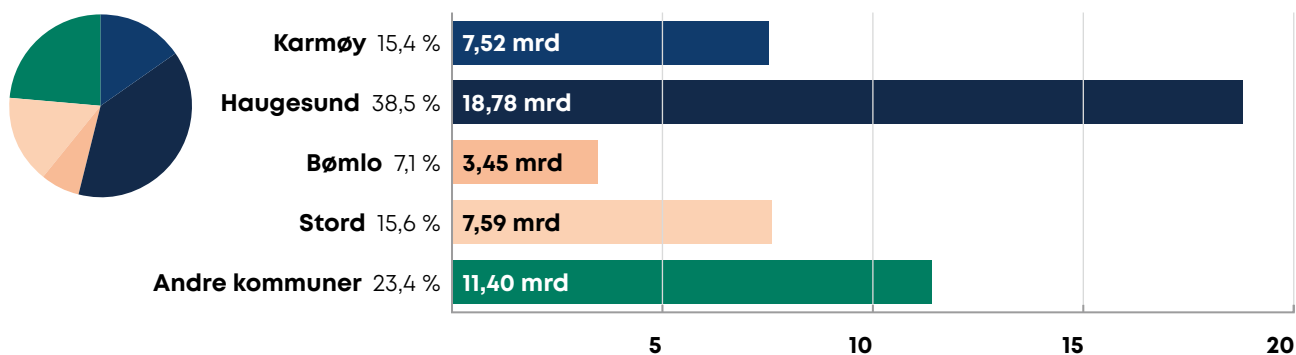
Dersom vi inflasjonsjusterer den samlede omsetningen med utgangspunkt i 2018 (de to siste årene ikke inflasjonsjustert), blir utviklingen fra 1999 til i dag seende slik ut:



Denne oppstillingen forteller at vi etter toppen i årene fra 2013 til 2015 er tilbake til nivået fra 2012, det vil si midt mellom finanskrisen og offshorekrisen.

Omsetning fordeler seg slik på de fire største maritime kommunene:

Bedriftenes omsetning er plassert i den kommunen hvor bedriften har sitt hovedkontor. Dette betyr at for eksempel omsetningen til Wärtsilä, som har avdelinger både på Bømlo og Stord, i fordelingen på kommuner blir plassert i Bømlo.



Tre generasjoner Solstad til sjøs

I sommer hadde Johannes Solstad sin første sommerjobb til sjøs. To som har gått før ham, fulgte Johannes om bord.



Tre generasjoner til sjøs. F.v. Johannes Solstad, Johannes Solstad og Lars Peder Solstad.

– Jeg er 16 år og tar elektro ved Åkrehamn videregående skole, forteller Johannes Solstad.

Det betyr at mulighetene for en karriere til sjøs er til stede.

– Litt vanskelig å si hva det blir til. Jeg er ikke helt sikker på hva jeg vil fremover, men det kan hende det blir noe på sjøen, smiler sekstenåringen.

Han har noe å slekte på. Johannes Solstad, og da snakker vi om faren til Lars Peder, bestefaren til unge Johannes, dro selv ut på islandsfiske sammen med faren i 1947, to år etter verdenskrigen. Det var om bord på kutteren «Ivan». Da var han rundt 17 år. Året etter mønstret han på som lettmatros om bord i M/S Rena av Oslo. Først i 1964 gikk Johannes Solstad på land for godt. Som maritim inspektør på Madagaskar for Scandinavian East Africa Line, et datterselskap av Den Norske Amerikalinje, hadde han truffet polakken Synek Drotkowski hjemme hos Rudolf Eidesen, sjefen sin på Madagaskar. Drotkowski stilte opp med kapital da han hørte om Johannes Solstad sine planer om å starte eget rederi.

«Soldrott», det første skipet i Solstad Rederi, ble kjøpt høsten 1964. Siden er det blitt mange skip, svært mange. Hvilken plass Normand Server har i denne rekken, er uvisst, men det var i alle fall om bord i Normand Server unge Johannes Solstad hadde sommerjobb i år.

– Båten går fast mellom Tananger og Ekofisk, så jeg gikk om bord i Tananger og var med en fjorten

dagers tid. Jeg lærte mye, forteller Johannes.

Han var med kapteinen og de andre på broen, og han var med å male og vaske om bord. Det skulle bare mangle for en førstereisgutt, men ekstra spennende var det å være med elektrikereren.

– Jeg fikk se hvordan ting virket i praksis og ble kjent med rutinene, forteller Johannes.

Lars Peder Solstad er selv sjømann fra begynnelsen av. Han hadde sin første sommerjobb på sjøen som 14 åring om bord i Normand Jarl i 1985 og seilte senere i diverse stillinger på mange av rederiets båter, sist som overstyrmann på Normand Neptun. I 1996 begynte han som befal i rederiet, før han ble administrerende direktør i driftsselskapet Solstad Shipping i 1999 og i Solstad Offshore ASA i 2002. Siden har han vært toppsjef.

Nærheten mellom sjø og land karakteriserer Solstad Offshore. Rederiet har utviklet seg fra 1964 til i dag med utgangspunkt ikke minst i kunnskap hentet fra sjølivet, men som sagt, unge Johannes Solstad har ikke tatt noe valg verken om han vil bli sjømann eller jobbe i en rederiorganisasjon.

– Jeg har mange interesser. Når jeg ikke er på skolen eller gjør skolearbeid, spiller jeg fotball. Hele året! Om vinteren blir det dessuten skigåing, og om sommeren båtkjøring. Men uansett var det fint å være på Normand Server. Og jeg var heldig med været, smiler Johannes Solstad.

Stor miljøstøtte til Arriva

Arriva Shipping får 11 millioner kroner fra Enova til batteriløsning og elektrisk gravemaskin om bord. – Vi ønsker å bygge for fremtiden, sier Sindre Matre.

Det var våren 2019 det ble kjent at tørrlastrederiet i Ølen for første gang i rederiets historie skal bygge nytt med levering av en 8.500-tonner fra verft i Kina i første halvdel av 2021.

I oktober ble det kjent at Enova satser på Arriva og gir 11 millioner kroner til miljøutrustning av det nye hybridskipet. Også Arrivas befrakter, Eramet Norway, får støtte til sitt landstrømanlegg som Arriva sitt nye skip skal benytte.

- Det nye hybridskipet til Arriva vil ha en moderne motor, et forbedret skrogdesign og elektrisk fremdrift. Batteripakken blir på hele 1456 kWh, som er stort nok til at el-gravemaskinen kan brukes utslippsfritt også i havner uten landstrøm. Dette blir det første hybridfartøyet av denne typen,

skrev Enova i en pressemelding.

– Når vi nå skal bygge et nytt bulk-skip, ønsker vi å bygge for fremtiden og benytte morgendagens løsninger. Det nye skipet reduserer dieselforbruket med mer enn 20 prosent sammenliknet med våre andre fartøy. Dette utgjør årlig kutt på inntil 400 tonn drivstoff og omkring 1200 tonn CO₂,

som tilsvarer utslippene fra 450 personbiler. Vi vil gi våre kunder tilgang til et grønnere alternativ på konkurransedyktige vilkår, og med støtten fra Enova har vi tatt et viktig steg i riktig retning for å kunne realisere prosjektet, forteller Sindre Matre, rederisjefen i Arriva.



Utsira Nord kan bli første hydrogenstasjon til sjøs

Jane Jünger i Wärtsilä ser ikke bort fra at den første hydrogenstasjonen til sjøs kan komme til et sted nær deg. Hun peker på Utsira Nord som en mulighet.



Jane Jünger

Under Nor Shipping før sommer lanserte Wärtsilä, Equinor, Kværner, Aker Solutions, Grieg Star og DFDS konseptet Zeeds, forkortet

fra «Zero Emission Distribution at Sea», eller på norsk, nullutslipp til sjøs. Jane Jünger, informasjonssjefen til Wärtsilä Norway, presenterte konseptet i et møte i Haugesund om grønne oppdrag i regi av DNB og Næringsforeningen Haugalandet i november 2019.

- Det handler om å produsere hydrogen og ammoniakk fra stasjoner på sjøen hvor skipene seiler, med vindkraft som energikilde, og med avanserte bunkringsfartøy som overfører drivstoffet fra

stasjonen til skipet som seiler forbi, sa Jane Jünger til flere titalls maritime leverandørbedrifter fra Haugalandet og Sunnhordland. Utsira Nord er ett av tre havområder for flytende havvind på norsk sokkel som regjeringen har hatt ute på høring.

– Da LNG som drivstoff i skipsfarten ble lansert for et par tiår siden, var en av utfordringene infrastrukturen. Det manglet fyllestasjoner. Zeeds er et helhetlig konsept for fremtidig, utslippsfri skipsfart, sa Jane Jünger.

Statssekretær i Næringsdepartementet, Hannah Atic, og viseadm. dir. i Knutsen OAS Shipping, Synnøve Seglem, hadde ett og annet å snakke om i anledning ny maritim stortingsmelding da de møttes i slutten av oktober.

Maritim politiker og rederisjef møttes

Atic har ansvaret for den nye stortingsmeldingen det nå arbeides med. Den skal legges frem i 2020. Hun hadde først et innspillmøte hos Sjøfartsdirektoratet med hele den regionale maritime næringen på Haugalandet og i Sunnhordland. Deretter dro hun på rederibesøk til Knutsen Group et par, tre hundre meter lenger sør i Karmsundet. Foruten Synnøve Seglem, møtte statssekretæren også Trygve Seglem og Nils Kristian Strøm. Strøm er adm. dir. i Knutsen OAS Shipping. Trygve Seglem er storeier i Knutsen Group og adm. dir. for Knutsen NYK Offshore Tankers.

Til sammen vil omsetningen i Knutsen Group bli godt i overkant av sju milliarder kroner i 2019. Rederigruppen har 2.000 sjøfolk om bord i 46 skip under operasjon. 10 skip er under bygging. På kontorer i ulike land arbeider 200 medarbeidere. På hovedkontoret i Haugesund arbeider over 100 medarbeidere. Hannah Atic kom til et av landets største og mest vitale rederier.

Hun ville gjerne vite om Knutsen var rammet av offshorekrisen på samme måte som offshore-rederiene.

– Jobben vi gjør er etter at oljen eller gassen er tatt opp, og vi arbeider på basis av lange kontrakter, typisk mellom sju og tolv år for LNG-tankerne våre, og mellom fem og tolv år for bøyelasterne. Derfor har ikke vi vært rammet på samme måte som offshore-rederiene, svarte Synnøve Seglem.

Deler av virksomheten er børsnotert på Wall Street.

– Børsverdien i USA er rundt 650 millioner USD. Vi betaler årlig utbytte på 80 millioner USD fra denne delen av virksomheten vår, kunne Trygve Seglem fortelle. Han poengterte at Knutsen Group er en internasjonal virksomhet.

– Kun elleve av våre skip opereres i norske farvann, fortalte Trygve Seglem.

Det er femten år siden sist det ble lagt frem en maritim stortingsmelding selv om regjeringen har presentert så vel en maritim strategi som en havstrategi de siste årene.

– Vi vil påpeke to forhold. Det ene er gebyrene for bruk av NIS-flagg. Det andre er fartsområdebe-



Statssekretær Hannah Atic (t.h.) besøkte nylig Haugesund for å få innspill til en ny maritim stortingsmelding som kommer neste år. Hun møtte blant andre viseadministrerende direktør i Knutsen OAS Shipping og leder av Haugesund Rederiforening, Synnøve Seglem. Av over 100 medarbeidere på Knutsens hovedkontor i Haugesund, er det om lag 40 som har erfaring fra sjøen.

grensningen som rammer bøyelasterne våre på norsk sokkel. Det er dyrere å ta i bruk NIS-flagg enn for eksempel spansk flagg. Og det er vanskelig for oss å flagge bøyelasterne våre på norsk sokkel i NIS, og slik få ta del i nettolønnsordningen, når det stilles krav om at skipene må opereres utenfor Norge i minst 50 prosent av tiden. Slikt er umulig å forutsi, sa Synnøve Seglem.

Nils Kristian Strøm gjorde rede for flere teknologiutviklingsprosjekter i gruppen. I Knutsen Group ligger to teknologiselskaper. Knutsen Technology og Knutsen Subsea Solutions. Stikkord er KBAL, KVOC, PNG og PCO2. Rederiet har brukt flere hundre millioner på teknologiutvikling.

– Vi bruker Skattefunn og har fått støtte fra Enova i enkelte prosjekter, sa Synnøve Seglem.

Hannah Atic oppsummerte møtet. – Svært nyttig, konkluderte hun.

THINK

INVENT

SOLVE



Sikkerhet, Teamwork, Kundefokus, Innovasjon og Integritet er våre kjerneverdier. De gjenspeiles i våre forretningsprinsipper og operasjonsfilosofi. Vi ivrer alltid etter å finne de beste subsealøsningene for våre kunder. Vi tror kundene merker forskjellen.



DEEPOCEAN
www.deepeacegroup.com

THE NORTH SEA PORT

KARMSUND HAVN - VESTLANDETS LOGISTIKKNUTEPUNKT

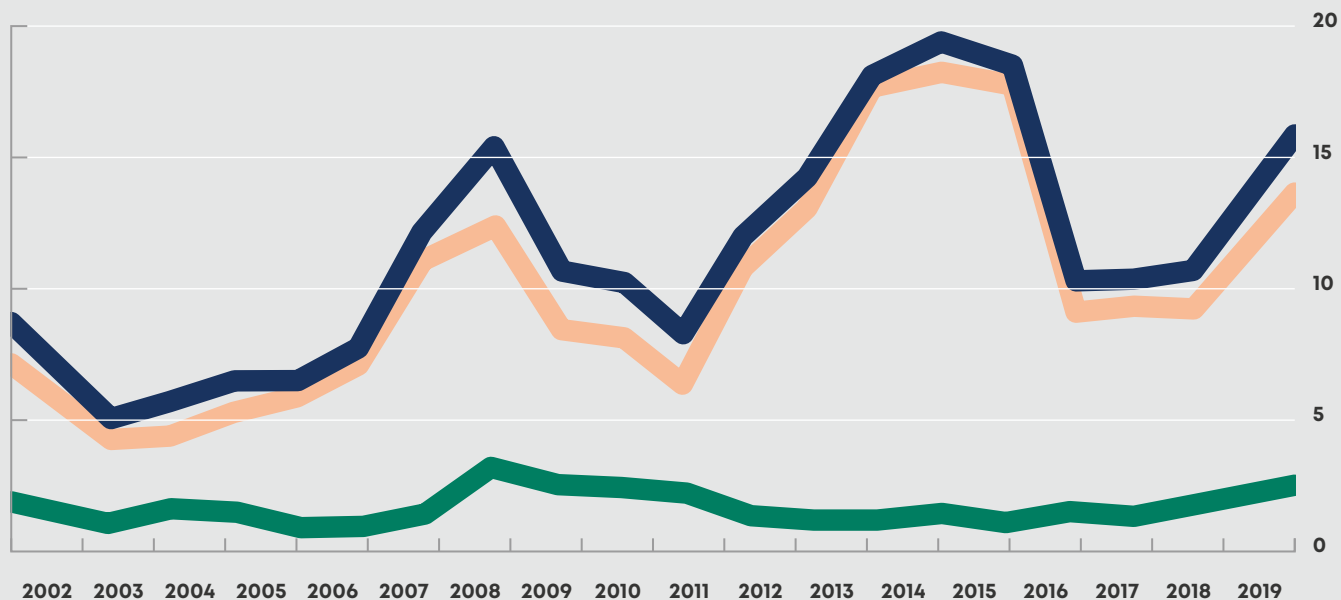


KARMSUND
HAVN

59°25'35"N 5°14'84"E
KARMSUND-HAVN.NO

Omsetning – verft

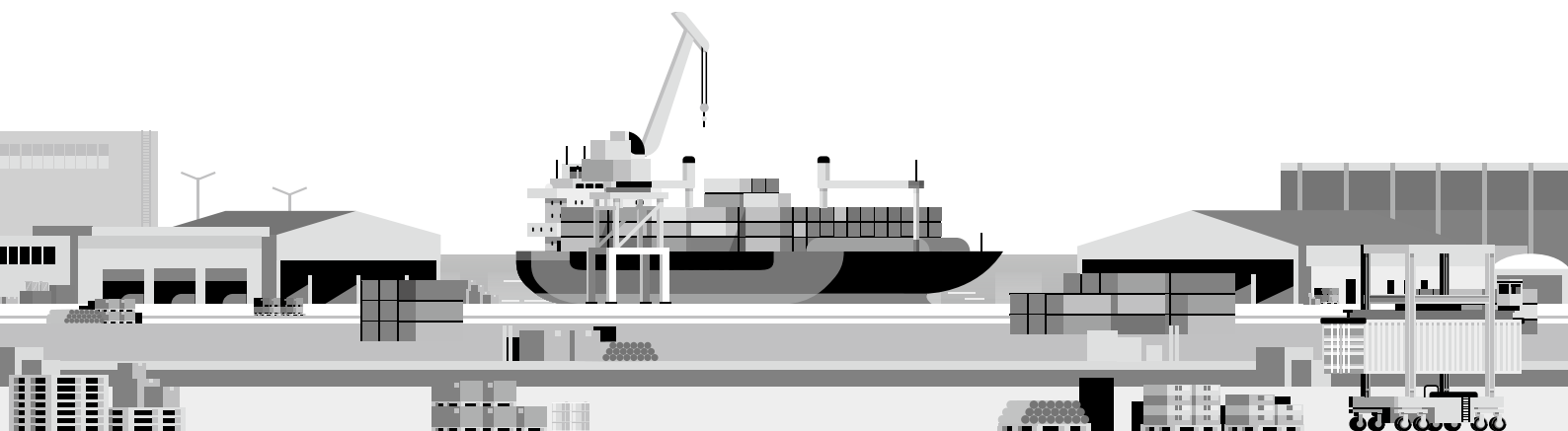
For Haugalandet og Sunnhordland. (mrd. kr.)



Samlet omsetning																	
5,41	6,19	6,20	7,52	11,98	14,87	10,40	9,95	7,82	11,80	14,05	17,89	19,07	18,27	9,99	10,06	10,42	15,73
Offshoreverft																	
4,09	5,00	5,60	6,87	10,84	12,00	8,16	7,82	5,90	10,61	12,88	17,41	17,93	17,49	8,78	9,03	8,92	13,5
Skipsverft																	
1,32	1,19	0,60	0,65	1,14	2,87	2,24	2,13	1,92	1,06	0,89	0,89	1,14	0,79	1,21	1,03	1,5	2,23

Omsetning mrd. **15,73 + 51 %**

Verftene har nær tatt igjen omsetningsvikten knyttet til offshorekrisen.



Samlet omsetning i 2019 for verftene på Haugalandet og i Sunnhordland var kr. 15,73 milliarder. Av dette gjaldt kr. 13,5 milliarder offshorerettet verftsvirksomhet, inklusive landbaserte olje- og gassanlegg, mens kr. 2,23 milliarder skrev seg fra skipsbygging og reparasjon.

(NB: Dersom et verft har offshoreinstallasjoner som hovedbeskjeftigelse, men også utruker og/eller reparere skip, regnes denne delen av virksomheten inn under skipsverft. Dette gjelder så vel for omsetningstall som sysselsettingstall.)

Med dette har verftene nær tatt igjen omsetningssvikten knyttet til offshorekrisen. Kontraktsmassen oppgis til kr. 29,6 milliarder. Ved utgangen av 2018 var den på kr. 28,4 milliarder. Begge størrelsene ligger over den samlede kontraktsmassen som ble innrapportert i 2017. Aibel og Kværner har den største kontraktsmassen i relative tall, men enkelte andre verft kan også vise til solid kontraktsportefølje målt som andel av årlig omsetning.

Milliardkontrakt til Aibel på havvind og besøk av norske ungdomspolitikere

Samme dag som Aibel i mai 2019 meldte om tildelingen av en milliardkontrakt for leveranse av havvindplattform, tok Aibel Haugesund imot norske ungdomspolitikere.

Kontraktstildelingen og besøket hadde selvsagt ingen sammenheng, og tildelingen ble også kjent etter at ungdomspolitikere hadde forlatt verftet, men det bør ikke herske tvil om at de unge politikere var opptatt av fornybarløsninger. Det kom også til uttrykk hos så vel hos Aibel som hos alle de andre bedriftene de unge politikere besøkte.

Det er et konsortium mellom Aibel og Keppel FELS som skal levere havvindplattformen og kontrakten kommer til å gi arbeid i Haugesund.

Senere på året, i oktober, meldte Aibel om en ny, stor fornybar-kontrakt. Denne kontrakten gjelder havvindparken på Dogger Bank i Nordsjøen som skal bygges ut av Equinor og SSE Renewables konsortiet. Kontraktverdien her er 2,5 milliarder kroner.

- Dette er en viktig, strategisk milepæl for oss. Med denne kontraktstildelingen får vi bekreftet posisjonen vår som en foretrukket leverandør i det europeiske havvindmarkedet, og vi styrker rollen vår i energitransformasjonen som pågår, sa adm. dir. i Aibel, Mads Andersen da kontraktstildelingen i oktober ble kjent.

Sammen med Norges Rederiforbund arrangerte Maritimt Forum i mai 2019 en rundreise i det maritime



Lederen i Kristelig Folkepartis ungdom, Martine Tønnesen (t.v.), i samtale med Mariann Salvesen i Aibel Haugesund.

Haugalandet. Ungdomspolitikere kom fra Framskrittspartiets Ungdom, Unge Høyre, Kristelig Folkepartis Ungdom, Grønn Ungdom, AUF og Sosialistisk Ungdom hvor de alle sammen har sentrale verv. Hos Aibel Haugesund fikk de en gjennomgang ute på verftsområdet av hele produksjonslinjen.

Åpenhjertig Seglem x 2

Synnøve og Trygve Seglem snakket åpenhjertig fra Byscenen om egen shippingvirksomhet da DNB inviterte til DNB NXT.

- Dette er arenaen hvor kunnskap, ideer og kapital møtes, sa banksjef Arne-Helge Vaage da han ønsket velkommen til det lokale arrangementet av DNB NXT.



Synnøve og Trygve Seglem i samtale med daglig leder i Maritimt Forum, Sverre Meling jr., på Byscenen i Haugesund. Foto Ingvild Brekke Myhre (HVL).

Trygve Seglem forlot bøyelastavdelingen i Statoil i 1980. Han skal ha sagt til kollegaer at han skulle til Haugesund for å bli skipsreder. Trygve bekreftet at gründeren har ligget i ham hele tiden.

- Å bygge en virksomhet handler verken om å ville tjene mye penger eller å bli kjendis. Da hadde jeg gitt meg for lenge siden. Gründerskap handler om gleden av å utvikle noe, sa Seglem.

Far og datter har til felles et sterkt engasjement for shipping.

- Det er en dynamisk og internasjonal næring. Vi driver mye med innovasjon og teknologiutvikling i Knutsen OAS. Dette gjør shipping spennende for meg, sa Synnøve Seglem. Hun er som faren sivilingeniør av utdanning. Begge studerte i Storbritannia.

Som mange gründere, har også Trygve Seglem stått ved stupet. Han kjøpte Jens Ulltveit-Moe ut av bøyelast kort før Lehman Brothers gikk konkurs i september 2008 og finanskrisen var et faktum.

- Plutselig var all lånefinansiering som et svart hull. Ingenting å hente. Det følte ubehagelig, sa Trygve Seglem som hadde tatt opp store lån med relativt kort nedbetalingstid for å finansiere kjøpet.

I 2010 fikk han japanske NYK inn som partner etter en runde i Russland som ikke gjorde ham trygg på at en stabil løsning for fremtiden lå her. Med NYK på laget

lettet situasjonen. Seglem holdt frem samarbeidet med NYK som svært bra.

- Men ombyggingen av Hanne Knutsen til flytende lager- og produksjonsskip på Martin Linge ble krevende også overfor NYK. Vi måtte ta store avskrivninger på prosjektet, sa han

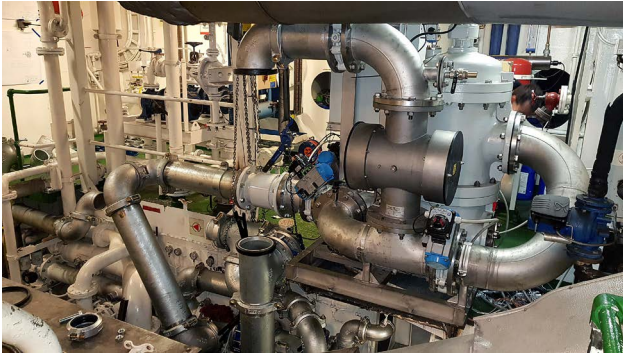
Knutsen OAS Shipping har mange dyktige medarbeidere som har vært med lenge. Synnøve Seglem fikk spørsmål om organisasjonskulturen i rederiet.

- Vi har en flat struktur i rederiet. Folk gis rom og tillitt, og vi har spennende prosjekter på gang. Disse tingene tror jeg betyr mye, svarte hun.

Synnøve står som styreleder for Haugesund International School. - Dette er et engasjement jeg tok på meg mye som følge av et behov i eget rederi. Vi har flere japanere i organisasjonen vår. Nå er elevantallet kommet opp i 60. Vi begynte med 18, smilte Synnøve Seglem.

Far som datter ble spurt om klimakrisen. Synnøve Seglem viste til en teknologisk og operasjonell utvikling i rederiet som har fått ned utslippene i betydelig grad.

- Skipstransport er miljøvennlig, og verden har behov for energi. Dessuten arbeider vi med prosjekter, blant annet innenfor hydrogen, sa Trygve Seglem.



Ballastrensesystemet fra Norwegian Greentech ferdig installert ombord i Fri Sea.

HK Shipping Group med egeninstallert ballastrensesystem

HK Shipping Group i Kopervik sitt tørrlastskip Fri Sea seiler nå med et ballastrensesystem installert i Polen av rederiets eget serviceselskap.

Dette kunne Ivar Arne Legland fortelle i september 2019. Han er daglig leder i Kopervik Ship Management som driver skipene i HK Shipping Group.

– Vi fikk gjort jobben i sommer. Da hadde vi sjekket forskjellige leverandører av diverse utstyr og landet på Norwegian Greentech som en norsk leverandør. Vi har lenge hatt ønske om å gjøre dette in house med eget serviceselskap, Vess Tech, i Gdansk. Det har vært viktig for oss å ha kontroll kostnadsmessig og forøvrig. Vi mener selv vi klarer å gjøre dette billigere enn om vi skulle brukt eksterne selskap for installasjon, sa Legland.

Fri Sea har fått installert et 300m³/h anlegg om bord.

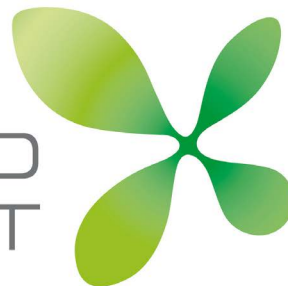
– Vi stoppet båten i Polen ved en kai og gjorde jobben. Den tok ca. tre uker, men vi mener vi skal klarer å redusere dette ettersom vi nå har erfaring. Båter i vårt segment har utfordringer med plassering av utstyret grunnet trangt maskinrom. Norwegian Greentech sitt utstyr har den fordelen at det ikke krever stor plass, og det er ikke behov for stor kapasitet for å drive systemet. Dette var avgjørende for oss, sa Legland.

– Betyr dette at dere skal installere selv, også på andre skip i egen flåte, og gjerne også gjøre jobben for andre?

– Svaret er ja på begge deler. Allerede i år installerer vi ballastrensesystem gjennom Vess Tech på to andre skip i egen flåte, og vi har en plan om å tilby installasjon også til andre rederier.

IMO sin ballastvannkonvensjon har virkning fra den 8. september 2019. Det er derfor flere rederier enn HK Shipping Group som må installere ballastrensesystemer om bord i skipene sine.

HAUGALAND
VEKST

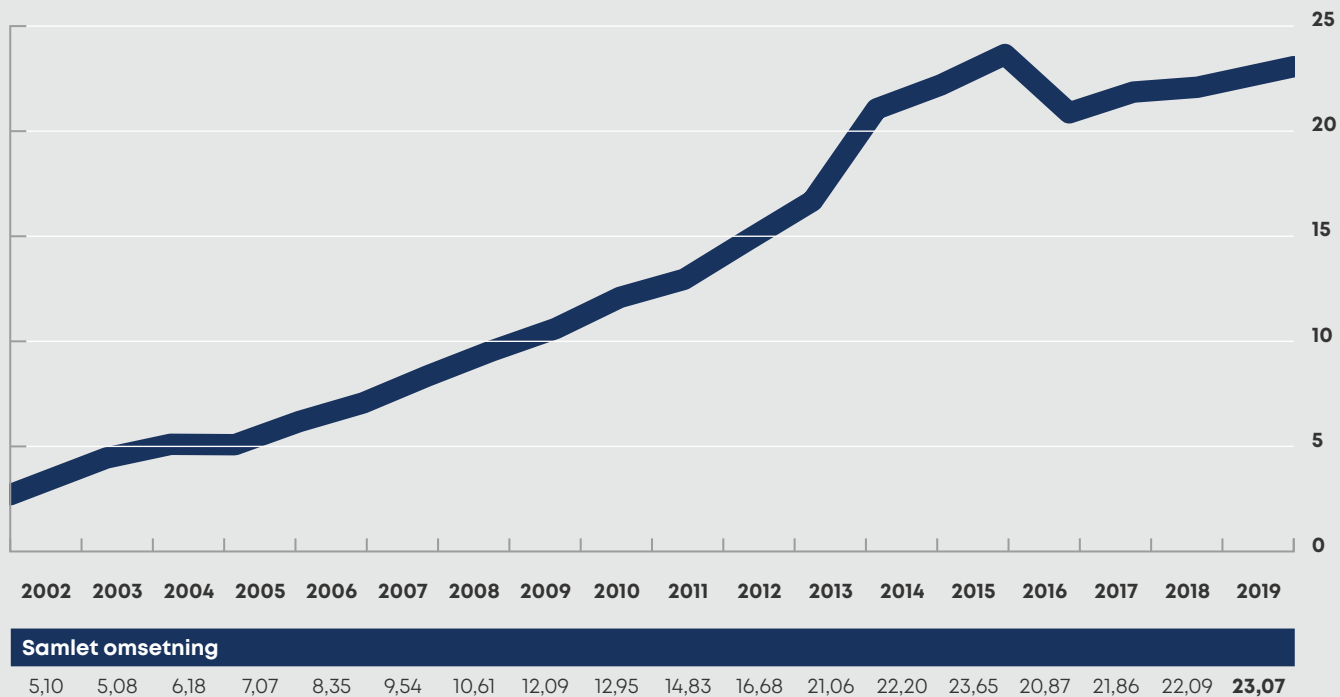


Regionens
mulighetsutvikler

Les mer om hva vi jobber med på www.h-vekst.no

Omsetning – rederier

For Haugalandet og Sunnhordland. (mrd. kr.)



 Omsetning mrd. **23,07 + 4,4 %**

For rederiene i regionen var samlet omsetning i 2019 kr. 23,07 milliarder, en liten oppgang fra 2018. Offshorerederiene sliter fortsatt, både med ratenivået og gjeldsbyrden, men antall kontraktsinngåelser har økt, også langsiktige kontrakter. Samtidig er det vekst innenfor havvind. Tørrlast, bøyelast og LNG er spennende markeder å være i for de rederiene som har slik tonnasje.

Rederiene melder at de har 13 skip i ordre med samlet kontraktsverdi kr. 15,2 milliarder. I fjor var tilsvarende tall 16 skip i ordre for kr. 9,62 milliarder. Vi merker oss at tre av skipene i ordre er innenfor tørrlastsegmentet. Det har ikke vært nybygging innenfor tørrlast på svært lang tid. Øvrige skip i ordre er innenfor LNG og bøyelast. Av de 13 skipene som står i ordre, bygges alle i utlandet.

I fjor på denne tiden eide og/eller drev rederiene 368 skip. Nå er antallet 358 etter salg av en del offshore-tonnasje. 181 av skipene har norsk flagg mot 175 i fjor.



2019 var eit positivt år med god vekst i NIS og NOR.
Eit sterkt norsk flagg sikrar Noreg sin posisjon som ein leiande sjøfartsnasjon.

FØLG OSS I SOSIALE MEDIER



@sjofartsdir @vissjovett

www.sdir.no

Deloitte.

Globalt eller lokalt? Ja takk, begge deler.

Du kjenner nærområdet ditt. Det gjør vi også. Deloitte skaper verdier i og for regionen samtidig som vi benytter oss av vår globale kompetanse.

Vi leverer revisjon, advokattjenester, finansiell rådgivning, risikoanalyser og konsulenttenester.

Sammen med deg finner vi de beste løsningene.

www.deloitte.no



© Deloitte AS

Digitaliseringssjef i NCL ser resultater

Kenneth Johanson har erfaring fra en rekke digitaliseringsprosjekter. Etter nær to år i NCL har han bidratt til at alle har fått bedre oversikt.

– Jeg har brukt tiden til å kartlegge hvor North Sea Container Line faktisk står for å kunne sammenligne hvor vi burde være, sier digitaliseringssjefen.



Han mener at shipping på ingen måte er en unik bransje. Digitalisering betyr, og kommer til å bety, like mye i skipsfarten som andre steder.

– Den enkle oppskriften er å forstå de små oppgavene som utføres om igjen og om igjen i en virksomhet og så bygge digitale systemer ut ifra dette. Målsettingen i NCL har vært å gi alle en bedre oversikt over hva som skjer samt å digitalisere enkle, repeterende oppgaver. Da får folkene vår bedre anledning til å yte kvalitetsfremmende tjenester overfor kundene våre, forklarer Johanson.

Et eksempel på bedre oversikt er at det i NCL sine lokaler i Haugesund nå er kommet opp skjermer som viser blant annet hvor båtene befinner seg, hvor mange containere som er om bord, hva de veier og hvordan omgivelsene rundt fartøyet er i sanntid. Tilgjengelig for alle på operasjon og kundeservice til enhver tid.

– Kommunikasjonen mellom mannskap og kontor er også viktig. Vi forstår hverandre bedre dersom vi vet hvordan det er ombord, ikke bare i ord, men også i bilder, smiler Kenneth Johanson og viser et nytt verktøy som gir ansatte i NCL tilgang til videooverføring fra alle skipene.

Digitalisering kan gi bedre oversikt ikke bare for selskapets egne

medarbeidere, men også for kundene.

– Jeg synes det har vært rart å se at en privatperson kan spore en vare alle andre steder enn på sjøen, uavhengig av leverandør av sjøfrakt. For at NCL sine kunder skal kunne planlegge sin egen virksomhet bedre, for eksempel med når en lastebil må være klar i havnen for å hente last, skal vi snart ha kommet dit at kunden på egen hånd kan finne akkurat hvor i sjøen og på hvilket skip lasten befinner seg, og når ankomst er forventet, uten at kunden trenger å spørre noen, sier Johanson.

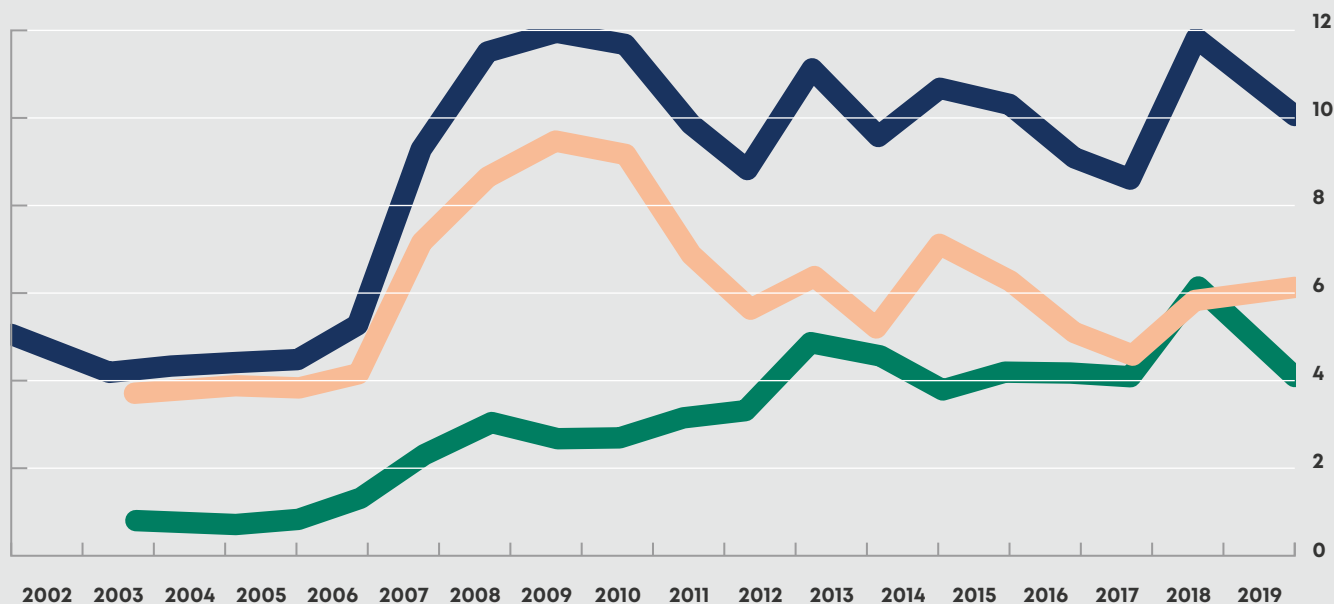
Prosjektet hans er klart. Å bygge en digital versjon av North Sea Container Line som hjelper den fysiske versjonen frem.

– Det høres kanskje spesielt ut, men omstillingen vi går igjennom, er enklere å gjøre i et lite selskap som vårt. Nå har vi snart den digitale grunnmuren på plass. Flere spennende oppgaver gjenstår. Det er nå det blir gøy, smiler digitaliseringssjefen.



Samlet omsetning leverandører og tjenesteytende bedrifter

For Haugalandet og Sunnhordland. (mrd. kr.)



Samlet omsetning																	
4,15	4,23	4,30	5,15	9,20	11,35	11,77	11,51	9,73	8,55	10,83	9,33	10,48	10,41	8,93	8,37	11,5	9,93
Omsetning leverandører																	
3,53	3,70	3,65	4,00	7,05	8,50	9,28	9,00	6,76	5,41	6,16	4,94	6,88	6,12	4,94	4,47	5,66	5,95
Omsetning tjenesteytende bedrifter																	
0,62	0,53	0,65	1,15	2,15	2,85	2,49	2,51	2,97	3,14	4,67	4,39	3,59	4,01	3,99	3,90	5,84	3,98

Omsetning mrd. **9,93 – 13,6 %**

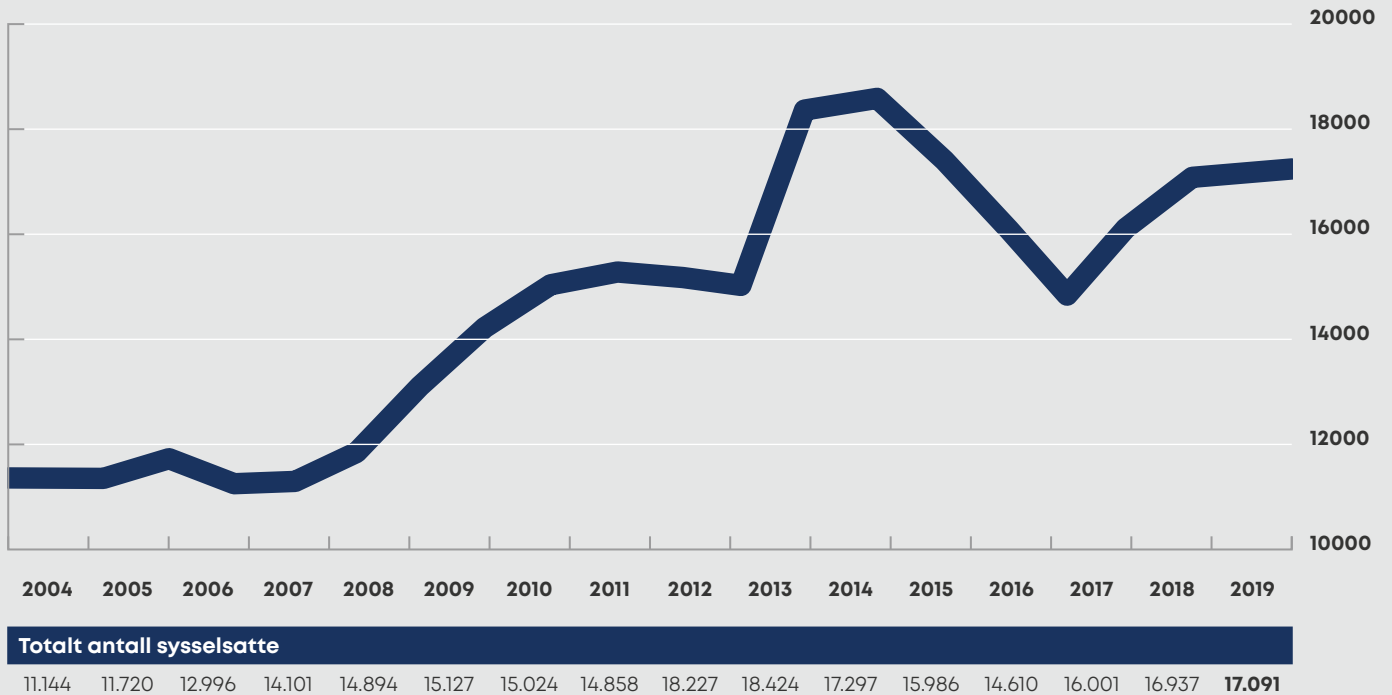
Det kan være vanskelig å bestemme hvorvidt en bedrift er leverandør eller representerer tjenesteytende virksomhet. Inntil 2002 skilte vi derfor ikke mellom disse to kategoriene. Siden 2002 har vi gjort det, men gjør oppmerksom på at skillet i enkelte tilfeller kan oppfattes som kunstig.

Det vil også være bedrifter som endrer kategori grunnet vanskeligheter med å plassere bedriftens oppgaver i kun en kategori. Undervannsteknologiselskaper kategoriseres i undersøkelsen vår som tjenesteytende virksomhet til tross for at mange tenker på dette som leverandørvirksomhet.

Innenfor kategorien av tjenesteytende bedrifter har det i 2019 skjedd en redefinering av enkelte bedrifters virksomhetsområder med hensyn til hva som skal inkluderes i de regionale omsetningstallene. Dette forklarer i all hovedsak nedgangen i omsetningen (se avsnittet om forutsetninger for undersøkelsen).

Sysselsatte - samlet for lokal maritim næring

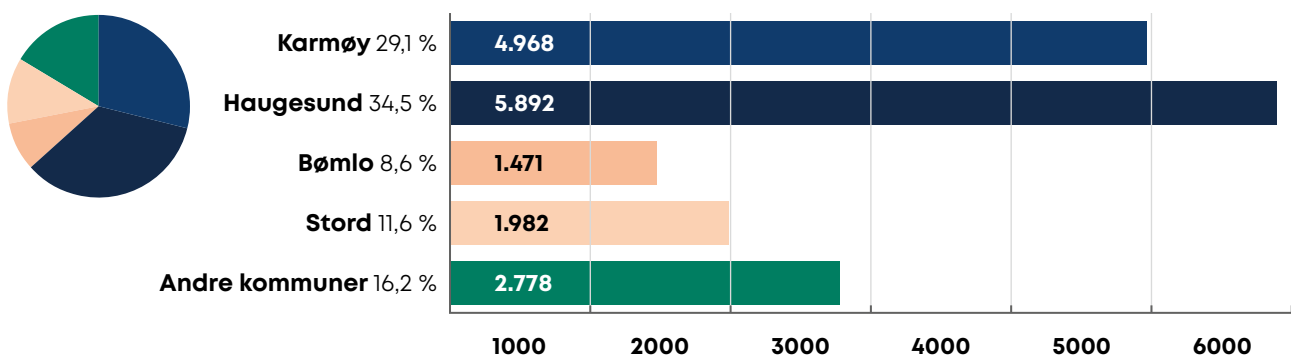
For Haugalandet og Sunnhordland. Ikke innleid arbeidskraft.



 I arbeid **17.091 + 0,9 %**

Samlet antall sysselsatte i 2019 i den maritime næringen på Haugalandet og i Sunnhordland var 17.091 personer (årsverk). Dette er en oppgang på 154 personer fra 2018, eller 0,9 %. Bedriftene samlet melder om 468 nye arbeidsplasser i 2020 mot kun 4 forventede oppsigelser.

De sysselsatte fordeler seg slik på kommunene:



Statsministeren i havn på Vestlandet

Statsminister Erna Solberg åpnet Haugesund Cargo Terminals i Karmsund Havn i juni 2019. Hun tok del i en 163 år lang sjøreise og markerte sjøveien som miljøveien.

- Opprinnelsen til Karmsund havn er etableringen av Haugesund havn i 1856, sa havnedirektør Tore Gautesen ved åpningen av Haugesund Cargo Terminals på Husøy.

Allerede i 1885 var Haugesund havn blitt den sjuende største innenrikshavnen i Norge basert på sildefiskeriene, sildeeksporten og den dertil hørende raske byfremveksten. Samme utvikling så man i Skudeneshavn, men først i 1992 ble havnene i Karmøy og Haugesund slått sammen i et interkommunalt havneselskap. Senere kom Bømlo, Tysvær, Sveio og Bokn til.

- Regjeringen satser på sjøtransporten. Det handler om lavere utslipp, færre trafikkulykker og mindre støy, sa statsminister Erna Solberg før hun styrte den store kranen Karmsund Havn har anskaffet til Husøy.
- Jeg liker å styre store ting, smilte statsminister i en operasjon hvor kranen ble brukt til å «klippe» snoren som markerte åpningen.

Selv om virksomheten i havnene i kommunene som i dag eier Karmsund Havn utviklet seg raskt knyttet opp imot fiskeriene, industrialiseringen og den

økonomiske veksten i Europa frem mot den første verdenskrig, og en dertil økende befolkning, har utviklingen de siste ti årene vært enda mer imponerende. Det er allerede blitt investert for flere hundretalls millioner, og det foreligger investeringsplaner opp imot milliarder. Karmsund Havn er på veg til å bli logistikk-knutepunktet for Vestlandet og har ambisjoner om å bli en av de viktigste havnene i Nordsjøbassenget.

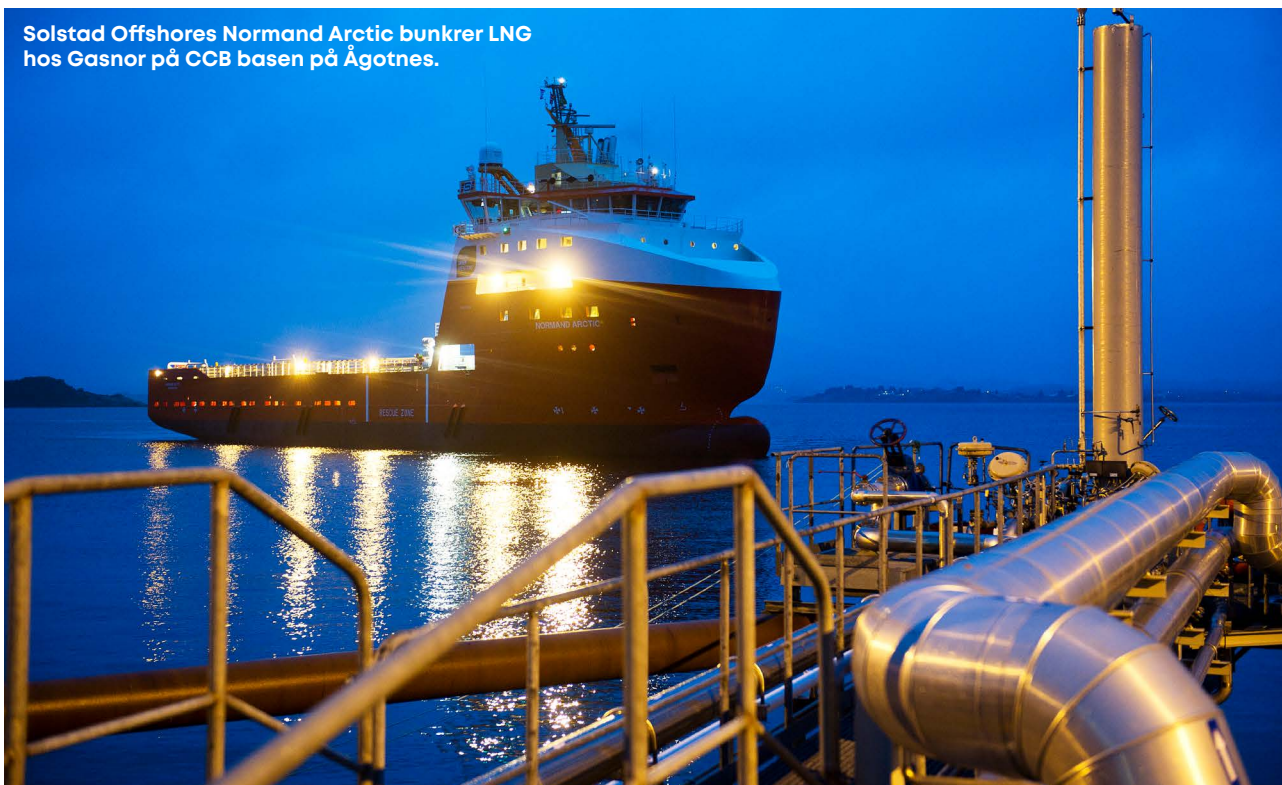
- Vi har en ideell beliggenhet mellom Stavanger i sør og Bergen i nord, sa Tore Gautesen.

Åpningen av Haugesund Cargo Terminals ble avsluttet med middag på Hotell Scandic Maritim om kvelden. Et titalls talere berømmet Tore Gautesen, hans mannskap og eierne av Karmsund Havn for fremoverlente holdninger.

F. v. havnedirektør Tore Gautesen, statsminister Erna Solberg og styrelederen i Karmsund Havn, Johan Rokstad.



Solstad Offshores Normand Arctic bunkrer LNG hos Gasnor på CCB basen på Ågotnes.



Gasnor stor i shipping

Med halvparten av omsetningen rettet mot shipping, og andre halvparten mot industri, herunder maritim industri, er Gasnor blitt medlem av Maritimt Forum.

Selskapet med hovedkontor på Karmøy har 52 ansatte og omsatte i 2018 for i overkant av milliard. Det gjør dem til en av de større aktørene innenfor den maritime klyngen. Når Gasnor og Maritimt Forum dessuten i fellesskap er opptatt av å få ned utslippene fra skipsfarten, er grunnlaget lagt for et godt samarbeid.

– Vi er et naturgasselskap som kjøper, distribuerer og selger naturgass til slutt kunder. Gasnor har også egenproduksjon av LNG som distribueres med skip og tankbiler. Skip som bruker LNG som drivstoff, har nesten ikke utslipp av SOX og NOX, og utslippet av CO2 er om lag 70 prosent av utslippet fra skip som går på diesel. Vi mener naturgass som drivstoff vil være den viktigste lavutslippsteknologien og også sentral for å utvikle et nullutslippssamfunn, sier kommunikasjonssjef i Gasnor, Leiv Arne Marhaug.

Gasnor er hundre prosent eiet av Shell. Det internasjonale energiselskapet kjøpte seg opp til å bli eiere i 2012, men hadde vært med på eiersiden i

Gasnor siden 2004. Gasnor har hatt jevn vekst i tretti år.

– La meg føye til det som Leiv Arne sier, at LNG, gjerne i kombinasjon med batteriløsninger, er det umiddelbare svaret på å få til reduksjon av klimagasser. Alle andre reduksjonsfremmende tiltak vil ta lengre tid å få på plass. Derfor ble vi veldig forundret da Stortinget i statsbudsjettet for 2018 valgte å ta bort fritaket for CO2-avgift for skip som seiler og bunkrer på norskekysten. Det er ikke måten for Norge å nå utslippskravene det internasjonale samfunnet nå setter til oss, sier Svein Sund. Han er salg- og markedssjef i Gasnor.

Naturgass som drivstoff i skipstrafikken begynte med fergene. Siden er det blitt alt fra frakt av fiskefor til offshore. Lokalt var Eidesvik Offshore en pioner da forsyningsskipet Viking Energy ble levert i 2003. Nå kommer Kystruten, og Gasnor ser en god fremtid i naturgassleveranser til fiskefartøyer, brønnbåter og cruise.

GAC Norway har etablert seg i regionen

Skipsagenten GAC ble etablert i 1956 av svensken Bengt Lindwall for å tilby tjenester i Kuwait. 63 år senere har selskapet 100 ansatte bare i Norge, og nå også på Bømlo.

Deres nyeste medarbeider i Sunnhordland, og på Haugalandet, er Heine Hovda. Han er opprinnelig bømbling, men har arbeidet for GAC Norway det siste halvåret med base i Bergen. Han har også fartstid for Kuehne Nagel og Grieg Logistics. Nå har han dratt i gang et tettere engasjement fra GAC Norway opp mot den maritime klyngen på akse fra Skudeneshavn til Rubbestadneset. GAC åpnet kontor på Rubbestadneset den 1. mai i år.

– Med alt som skjer på Rubbestadneset, med planlagte utbygginger, var det naturlig å lokalisere seg her, sier Heine Hovda.

«GAC» står for «Gulf Agency Company». Det er ingen smågutt i logistikk-klassen. En ting er altså 100 medarbeidere i Norge. Verden over har selskapet 9.000 ansatte.

Det handler ikke bare om logistikk-tjenester og skipsagentvirksomhet. På listen står blant annet bunkers, rengjøringsteknologi for skipsskrog, trening av sjøfolk og landbasert maritimt personell, mannskapsskifter og en god del annet.



Heine Hovda

– GAC Norway ble etablert i 2007 da vi kjøpte 80 prosent av Ole R. Olsen. Nå dekker vi alle norske havner og er ledende på tankskip og offshoreskip. Vi skaffer blant annet til veie offshoretonnasje for ulike formål og står i kontakt med meglerleddet. Et særskilt fokus er prosjektlogistikk for olje- og gassnæringen, sier Heine Hovda.

Ny skipshandler i Haugesund satser digitalt

Tommy Nilsen har etablert Norsta Ship Supply. Første ordren kom inn i april 2019. I november ble selskapet medlem av Maritimt Forum.

Nilsen bygger selskapet sitt opp fra Gründerloftet i sjøfartsbyen. Han har tidligere vært hos Marine Aluminium. Deretter hadde han en periode som agent i Norge for et britisk selskap innenfor utrustningssystemer for skip og rigger. Han kjenner godt de kommersielle prosessene i maritimt og offshore.

– Jeg gikk ut i markedet med Norsta Ship Supply i februar i år og fikk altså første ordren i april. Det er allerede blitt travle dager, smiler Tommy Nilsen.

Skipshandel på Haugalandet har lange tradisjoner. Norsta Ship Supply møter mange konkurrenter med solid erfaring og kundeportefølje.

– Hva er dine konkurransefortrinn?

– Jeg har etablert en utradisjonell skipshandel. Hos

Norsta er alt digitalt. Lageret vårt ligger hos underleverandørene. Norsta Ship Supply leverer samme tjeneste som andre skipshandlere, men jeg tror vi kan konkurrere godt på effektivitet og pris, sier Nilsen.



Tommy Nilsen

Kværner på Stord tenker langsiktig

Kværner på Stord har investert rundt milliarder i anlegget sitt de siste årene og ser minst fem spennende markedssegmenter for tiden fremover.

Vi møter den konstituerte verftsdirektøren for Kværner Stord på kontoret hans. Terje Johansen begynte som lærling i Aker Elektro for 30 år siden og har gått gradene på Kjøtteinen siden. Nå er han blitt 48 år og har ansvaret for at 1.650 fast ansatte, 65 lærlinger og mange innleide arbeidstakere har en trygg arbeidsplass.



- Hvordan har aktiviteten i 2019 vært?
- Den har vært høyere enn i 2018. Vi har blant annet hatt mye arbeid med Njord, svarer Johansen.

Kværner Stord har investert i ny kran og nytt kaianlegg, og verftet har kjøpt deler av verftsområdet der hvor man tidligere var leietaker foruten at de har kjøpt ut Selvaag Bolig sin andel av Stord Industribygg og slik overtatt administrasjonsbygget på Bleikjehaugen for eget bruk.

- Dere synes å ha tro på fremtiden?
- Utvilsomt. Hovedaktiviteten vår er innenfor olje og gass. Vi ser riktignok færre nye, store feltutbygginger fremover, men vi tror det kommer til å skje mye innenfor modifikasjon og gjenbruk. Dessuten vil

markedet for decommissioning komme sterkt. Her har vi en uttalt vekststrategi. Vi har investert i fasiliteter, utstyr og i organisasjonen vår for å vinne oppdrag i dette markedet.

Kværner fikk nylig kontrakt med Equinor for bygging av skrogene til 11 flytende turbiner på havvindfeltet Hywind Tampen. De skal dessuten samarbeide i et J/V med Dof Subsea om marine operasjoner.

- Dere står midt i det grønne skiftet?
- Vi mener den sterke posisjonen vår i olje og gass, og erfaringene våre i dette markedet, skal løfte oss over i fornybart. Ja, vi vant Hywind Tampen, og ja, jeg tror vi skal kunne konkurrere i havvind internasjonalt. Hywind Tampen representerer banebrytende tekno-

logi, og denne vil kunne eksporteres. Storbritannia og Irland er interessante markeder, men det er viktig at vi utvikler et hjemmemarked, sier Terje Johansen.

Han føyer til at Kværner tror på mulighetene innenfor både betong og stålløsninger til havvind turbinunderstell, samt både understell og plattformer for havvind.

Miljøperspektivet kan dessuten utvides.

– Det grønne skiftet er også karbonfangst og lagring. Her har Kværner erfaring, sier Johansen.

Ikke alle kronene Kværner Stord har omsatt for i 2019 kommer fra offshore eller maritimt relaterte aktiviteter. Verftet har også hatt ombyggings- og oppgraderingsarbeid for Hydro ved aluminiumsverket på Husnes.

– Landbasert virksomhet blir nok også en del av fremtiden vår, smiler Johansen.

Og fremtiden blir sikkert så mangt. Blant annet økt digitalisering. Kværner Stord har utrustet alle ansatte med mobiltelefon.

– Med mobiltelefonene er infrastrukturen for digital rapportering av arbeidsprosessene på plass. Vi har laget oss et digitalt veikart. Målsettingen er bedre oversikt og styring i produksjonsprosessen, kort sagt økt effektivitet, avslutter Terje Johansen.

Dette er maritime bedrifter opptatt av

Maritimt Forum laget høsten 2019 «Maritimt Barometer». Barometeret måler årlig temperaturen på engasjementet blant medlemsbedriftene for de politiske sakene Maritimt Forum arbeider med. EØS og formueskatt skårer høyt.



ANNONSE

RESQ®

A complete provider of
services and competence
within the area of
**safety and emergency
preparedness**

www.resq.no

Det er i hovedsak lederne i hver enkelt bedrift som svarer på undersøkelsen som ligger til grunn for barometeret. Bedriftene er lokalisert i hele landet.

Av 280 maritime bedrifter som svarte, og svarprosenten var høyest på Haugalandet og i Sunnhordland, sier 82 prosent seg enig i at EØS-avtalen er viktig for dem. 85 prosent sier seg enig i at formueskatten på arbeidende kapital må fjernes.

Et litt påfallende trekk hva angår formueskatt på arbeidende kapital, er at langt færre i Oslo mener dette er en utfordring. Svaret kan være at det er flere eiere, som også sitter i ledelsen av de maritime bedriftene utenfor Oslo. En litt lav svarprosent i Oslo kan også ha betydning.

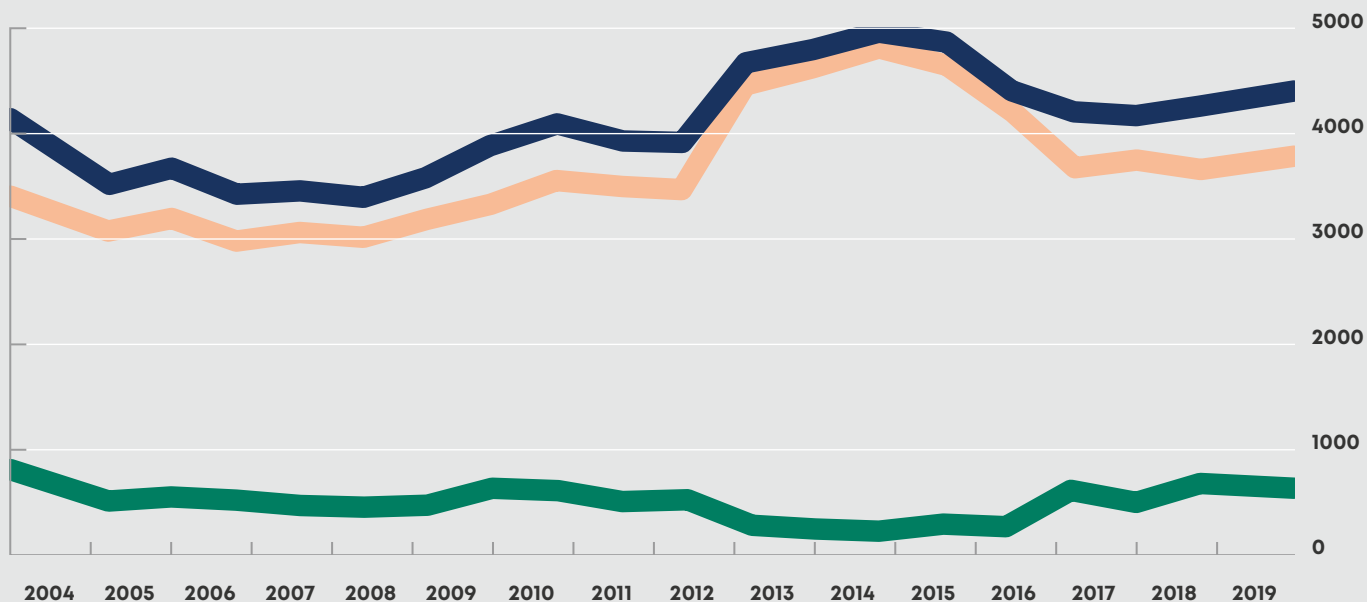
Motsatt er det i Oslo at betydningen av EØS-avtalen erkjennes tydeligst. Nær 95 prosent av de maritime bedriftslederne i hovedstaden som har svart, sier EØS-avtalen er viktig for bedriftene de jobber i.

Maritimt Barometer måler interessen for en rekke næringspolitiske saker i den norske, maritime næringen. Nær 90 prosent mener at det er viktig å sikre et konkurransedyktig norsk flagg. 85 prosent er enig i at støtteordningene for overføring av gods fra veg til sjø må utvides. Blant annet.

Maritimt Forum bruker resultatene fra Maritimt Barometer i møte med politikere og presse.

Sysselsatte – verft

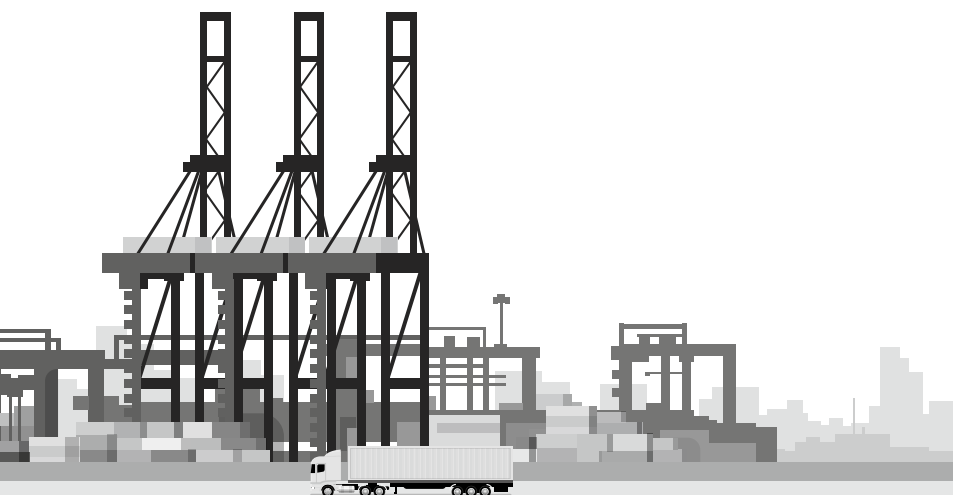
For Haugalandet og Sunnhordland



Verft samlet															
3.380	3.318	3.510	3.814	4.013	3.854	3.839	4.603	4.723	4.885	4.795	4.338	4.131	4.094	4.185	4.330
Offshoreverft															
2.985	2.939	3.112	3.256	3.477	3.422	3.390	4.395	4.551	4.734	4.577	4.145	3.596	3.672	3.582	3.711
Skipsverft															
395	379	398	558	536	432	449	208	172	151	218	193	535	422	603	559

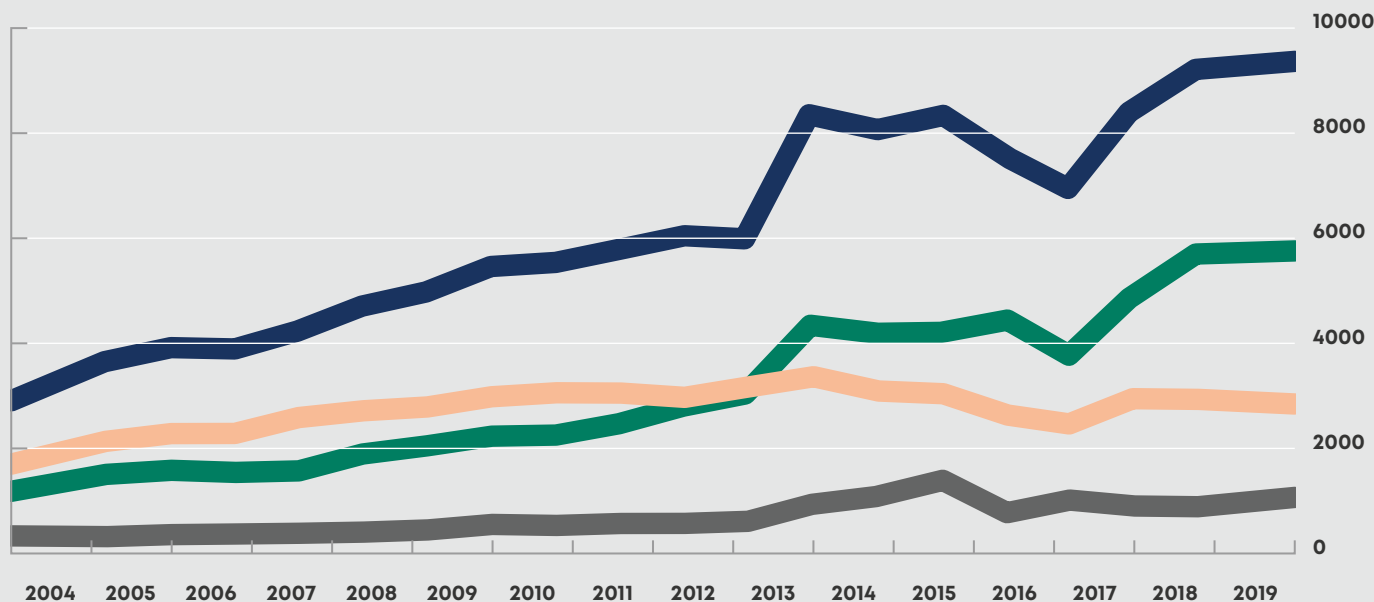
 I arbeid **4.330 + 3,5 %**

Samlet antall sysselsatte i 2019 hos verftene på Haugalandet og i Sunnhordland var 4.330 personer (årsverk). Det dreier seg om egne ansatte, ikke innleid arbeidskraft. Økningen fra 2018 er på 145 årsverk.



Sysselsatte – rederier

For Haugalandet og Sunnhordland



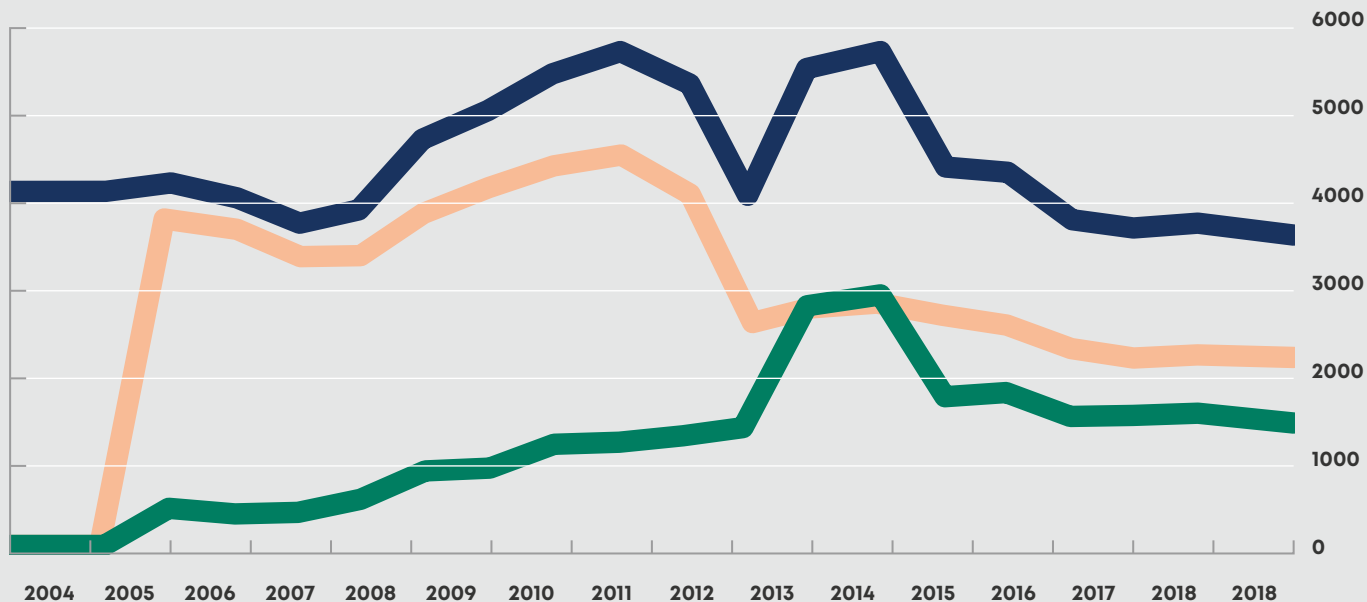
Totalt antall sysselsatte															
4.088	4.561	4.831	5.311	5.388	5.636	5.894	5.832	8.177	7.911	8.176	7.383	6.755	8.282	9.066	9.215
Norske sjøfolk															
2.436	2.564	2.637	2.831	2.906	2.900	2.818	3.017	3.209	2.940	2.889	2.485	2.309	2.793	2.780	2.693
Utenlandske sjøfolk															
1.420	1.743	1.898	2.080	2.101	2.321	2.656	2.895	4.183	4.038	4.056	4.282	3.584	4.738	5.549	5.606
Administrasjon															
232	254	296	400	381	418	420	460	785	933	1.231	616	862	751	737	916

 I arbeid **9.066 + 1,6 %**

Samlet antall sysselsatte i 2019 hos rederiene på Haugalandet og i Sunnhordland var 9.215 personer, en oppgang på 149 fra i fjor tilsvarende 1,6 %.

Sysselsatte - leverandører og tjenesteytende bedrifter

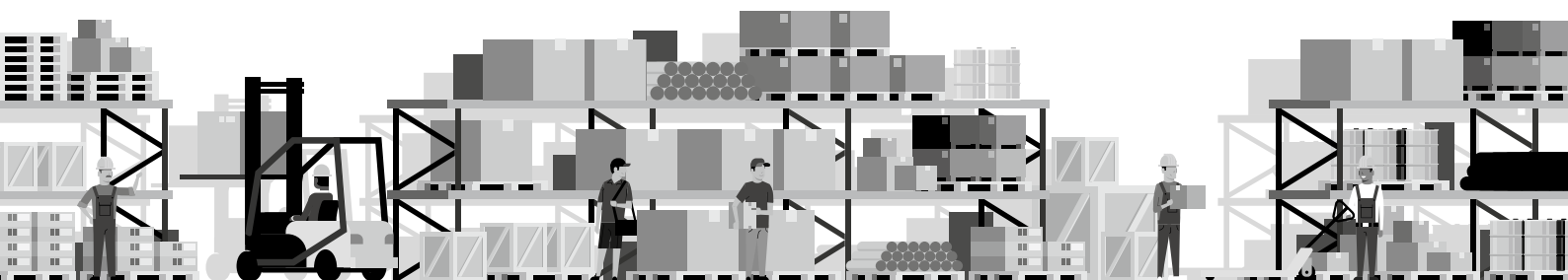
For Haugalandet og Sunnhordland



Sysselsatte samlet															
3.676	3.841	4.655	4.976	5.493	5.634	5.291	3.883	5.459	5.628	4.326	4.264	3.724	3.625	3.680	3.546
Leverandører															
3.298	3.310	3.803	4.092	4.337	4.455	4.038	2.530	2.714	2.767	2.631	2.519	2.251	2.140	2.176	2.147
Tjenesteytende															
378	531	852	884	1.156	1.179	1.253	1.353	2.745	2.854	1.695	1.745	1.473	1.485	1.510	1.399

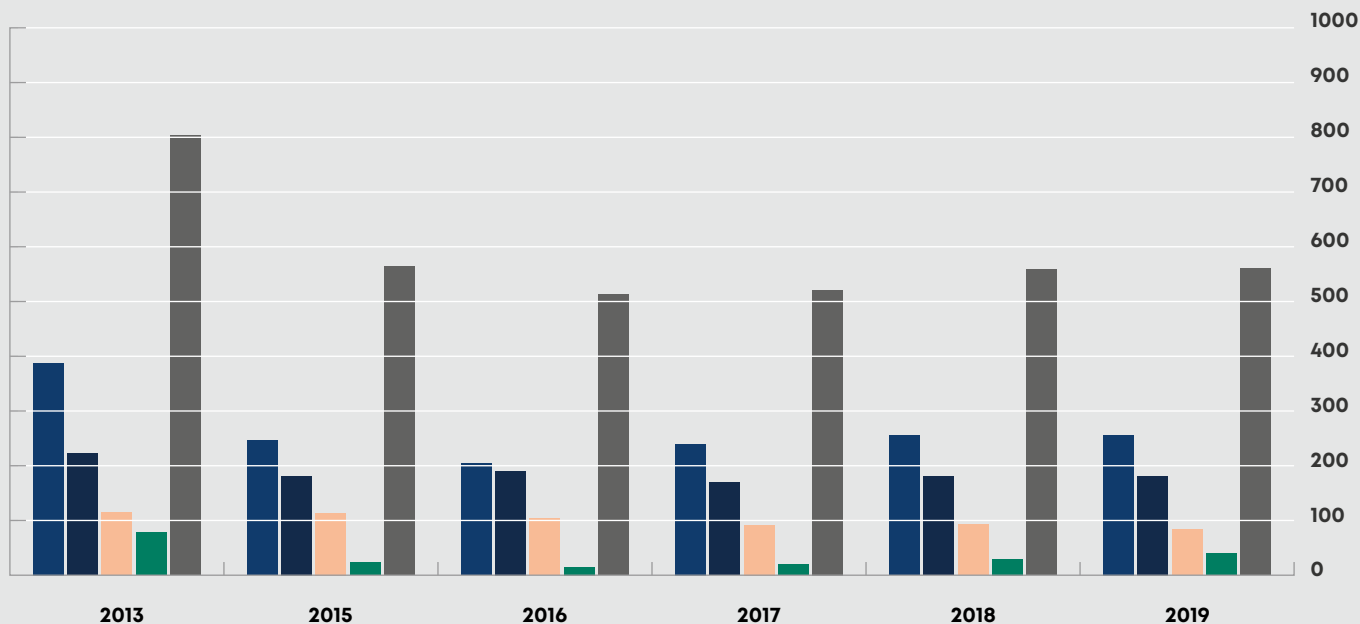
 I arbeid **3.680 – 3,7 %**

Antallet sysselsatte i leverandørbedriftene og i de tjenesteytende bedriftene på Haugalandet og i Sunnhordland er samlet sett 3.546. Dette er 140 færre enn i fjor.



Opplæringsstillinger

Alle fag i regionens deltagende bedrifter



 Under opplæring **560 + 0,4 %**

Rekruttering

Det er samlet sett en ørliten oppgang siste året i antallet opplæringsstillinger, fra 558 til 560, selv om næringen fortsatt er langt fra toppen som ble nådd forut for offshorekrisen.

 Enkeltpersoner og bedrifter som bidrar til at morgendagens helter får muligheten til å lære seg et yrke, gjør en fantastisk innsats som de fortjener ros for.

Give me your John Hancock!

I oktober ble det avholdt en havvindkonferanse i Boston, Massachusetts. Flere norske selskaper var til stede. Også flere lokale. Blant annet Østensjø Rederi. Ett av rommene i konferansehotellet heter «Hancock». Der ble det avholdt et delseminar innenfor havvindstandarder i USA med fokus på undervannskabler.

Av Sverre Meling jr. / Maritimt Forum



Konferansehotellet ligger like ved Boston Common ikke langt fra Beacon Hill. Det var der John Hancock residerte. Før, under og etter den amerikanske uavhengighetskrigen fra 1775 til 1783. Men ikke da de britiske styrkene lå forlagt i Boston Common i påvente av å rykke mot Lexington og Concorde for å ta til fange Hancock. I dag ligger det mest uteliggere i Common. I alle fall om natten.

Vi kom til Boston i sommer, fire måneder før havvindkonferansen. Jeg deltok altså ikke på denne. Vi var turister og oppsøkte Old State House. Den engelske koloniale administrasjonen i Massachusetts holdt til der før uavhengigheten. Huset ligger midt imellom skyskraperne. I alle fall oppleves det slik. Sollyset når ikke ned til de rutede vinduene, i alle fall ikke gjennom hele dagen. Bare i perioder. Da danser støvpartiklene i lyset som var de virvlet opp av mennesker som har formet historien lenge før oss.

I annen etasje var det satt opp et skuespill. Det handlet om Dolly, konen til John Hancock, og en slave som ble gitt friheten. Omviseren spurte om det endret vårt syn på John Hancock at han selv hadde slaver i husholdet sitt. Hun forutsatte at

alle visste hvem John Hancock var, og det gjorde tydeligvis de fleste. Jeg måtte selv lete i hukommelsen for å plassere Hancock blant de amerikanske nasjonsgrunnleggerne. Men altså ikke amerikanerne vi var sammen med. De kjente sin historie. Ikke bare George Washington, Benjamin Franklin, John Adams og Thomas Jefferson, men også denne John Hancock. Den gangen Bostons rikeste kjøpmann og skipsreder, og etter hvert, om enn lenge motvillig, en fremtredende politiker.

I september inngikk Østensjø Rederi og Foss Maritime et partnerskap i USA. Målsettingen er å styrke tilbudet innenfor det amerikanske havvindmarkedet. Foss har hovedkontor i Seattle. Rederiets historie skriver seg tilbake til 1889 da den unge, norske immigranten Thea Foss og mannen gjorde utleie av en robåt om til større virksomhet. Amerikansk lovgiving beskytter skipsfart i amerikanske farvann. Skip som går mellom amerikanske havner, må være bygget, eiet og operert av et amerikansk selskap. For å tilfredsstille disse kravene, måtte Østensjø etablere et slikt selskap sammen med en amerikansk partner.

Det var ikke bare på grunn av dette at Østensjø var i Boston nå nylig. Der var også Ørsted, en viktig kunde av haugesundrederiet i havvindmarkedet, men også Equinor. Jeg tipper Østensjø var i Boston for å følge med på et spennende, fremvoksende marked. American Wind Energy Association stod bak konferansen. Havvindmarkedet er i sin spede begynnelse i USA, men American Wind Energy Association har allerede 1.000 medlemsbedrifter som gir arbeid til 114.000 amerikanere. De fleste vindprosjektene er på østkysten, hvor Boston ligger, men det rører seg også i vest.

John Hancock fasinerte meg fordi det ikke bare var jeg som glemte ham, men også landet som fostret ham, og som han var med å skape. Han brukte mesteparten av den store formuen sin på å finansiere krigen mot engelskmennene. Om han ikke var



Østensjø Rederi skal bygge fire spesialskip for havvind i Spania til bruk i det globale havvindmarkedet.

fattig da han døde, var han ikke lenger en krøsus. Og han hadde ofret mer enn pengene sine. Vi kommer tilbake til dette. Uansett, i 1863 kjøpte noen rike kjøpmenn herskapshuset han hadde bodd i på Beacon Hill og rev det ned. I over hundre år lå han i en umerket grav i Boston. De fleste historiebøker har utelatt ham. Kanskje mest av alt fordi han var så pretensiøs mens han levde. Så opptatt av å omgi seg med rikdommens symboler. Så pompøs, men om den berømte signaturen hans var dess like, er det denne som tross alt har gitt ham evig liv.

Den amerikanske uavhengighetskrigen ble utløst av misnøye med skattlegging fra London og en politisk ledelse i gamlelandet som håndterte uroen i de tretten koloniene på en uhensiktsmessig måte. John Hancock ble drevet inn i rollen som revolusjonsfører vel vitende om at han spilte et høyt spill, også

personlig. Derfor var han den eneste som signerte uavhengighetserklæringen i Philadelphia den 4. juli 1776. De andre signaturene kom på senere. Hancock signerte med en storhet og finesse ingen i dag kan etterligne, vi som stor sett bare skriver på tastaturet. Resultatet ble storslått. USA er i dag, alle sine svakheter til tross, verdens fremste supermakt.

Amerikanerne har et uttrykk når de ber om noens signatur. «Give me your John Hancock». Det innebærer å be om noens signatur. I USA som i Norge kan havvind bli det nye energieventyret. Vi vet ikke, men vi kan satse på det. Noe må vi risikere for å komme videre. Dette vil jeg be politikerne våre om å signere på. Give me your John Hancock!

ANNONSE



MODERN CLASS FOR SMARTER OPERATIONS

Today's market needs smarter solutions - and a modern classification partner. Find out how our modern classification solutions can turn possibilities into opportunities - and make your operations safer, smarter and greener.

Learn more at dnvgl.com/offshore

SAFER, SMARTER, GREENER

DNV·GL

En Odysseè under vann

Filmen "Lost Worlds - Deeper into the Black Sea" ble vist på kino i Haugesund i januar 2019. Den kommer til å bringe verden kunnskap om vår unike subsea-teknologi.

Av Sverre Meling jr. / Maritimt Forum



SKIPSVRAK

Reach Subseas og MMTs invitasjon til dokumentarfilmen «Lost Worlds - Deeper into the Black Sea» var en invitasjon til å være med på en reise langt tilbake i tid, men en reise de 500 som satt i Edda Kino skjønnte må få konsekvenser for fremtiden. Ikke helt slik Homers store diktverk «Odysseen» kom til å prege europeisk sivilisasjon, men i alle fall litt på samme måten. Jeg glemmer aldri Sirenenes sang til Odyssevs på hans ferd hjem mot Ithaka etter Trojas fall. Disse lokkende kvinnene som ville ha ham og mannskapet i land, og Odyssevs som lot seg binde til masten for ikke å bli fristet. Like farlig var på ingen måte professor Jon Adams marinarkeologiske ekspedisjon i tilliggende farvann med Stril Explorer og Havila Subsea, og med høyteknologisk utstyr fra Reach Subsea og MMT, men Sirenenes sang kunne høres i bakgrunnen. For den som lyttet nøye.

HEMMEIGHETENE BAK SVARTEHAVETS TILBLIVELSE

Over en treårsperiode ledet Adams, professor ved Universitetet i Southampton, et marinarkeologisk prosjekt med hovedmålsetting å avdekke hemme-

lighetene bak hvordan Svartehavet ble til etter den siste istiden, men hvor jakten på gamle skipsvrak på havets bunn var en vesentlig bestanddel av prosjektet. Uten norske støttefartøyer med avansert ROV-teknologi fra Reach Subsea og MMT ombord, og dyktig maritimt personell fra Norge, ville ikke Jon Adams og gruppen av arkeologer rundt ham, ha lyktes. Men lyktes gjorde de.

I Bibelens første Mosebok fortelles det om at Gud var lei av all menneskelig ondskap, og at han angret på skaperverket. Bare Noa var god og rettferdig. Han ønsket Gud å redde. Resten av historien kjenner vi. Da vannet sank, skal Arken ha stått igjen på Araratfjellet i Armenia. Det har, blant annet med denne myten som bakgrunn, vært antatt at Svartehavet, som for 20.000 år siden var en mindre ferskvannsinnsjø, raskt vokste for etter hvert å dekke store landområder og dessuten bli en del av Middelhavet mot sør gjennom Bosporos og Dardanellene, ikke langt fra antikkens Troja. Men havoverflaten vokste ikke raskt. Prøver av havbunnen viser at prosessen må ha gått over minst 2.000 år og at den skyldtes tilførsel av vann fra elver som dannet seg etter istiden og førte smeltevann ut i Svartehavet. Der hvor det nå er hav, bodde det langt tilbake i tid mennesker. Kanskje Noa blant dem?

SKIPSVRAK PÅ HAVBUNNEN

Jon Adams er kjent for å ha vært med på hevingen av Henrik VIII sitt flaggskip "Mary Rose" i 1982. Det var til da et av historiens mest komplekse og kostbare marinarkeologiske prosjekter. Sammen med Reach Subsea og MMT har han og de andre arkeologene ikke bare vunnet ny kunnskap om Svartehavets tilblivelse, men også funnet skipsvrak fra antikkens greske og romerske sjøfart, over middelaldersk bysantinsk sjøfart, til sjøfarten på Svartehavet under Det osmanske riket. Dette dekker et tidsrom fra 400-tallet før Kristus til 1700-tallet etter Kristus. Altså lang tid etter både

Homer, som diktet på 700-tallet før Kristus, og Trojas fall, som skal ha skjedd 1.200 år før Kristus. Men like fullt. Jeg klarte ikke å fri meg fra tonene fra Odyssevs eventyrlige reise da jeg satt i kinosalen. For dokumentarfilmen "Lost Worlds" bærer med seg en dramatisk nerve. I begynnelsen fant ekspedisjonen kun skipsvrak fra den osmanske perioden. I arkeologisk forstand er dette nærmest å regne for nyere tid. Det brer seg en utålmodighet ombord. Men da Jon Adams ber Havila Subsea følge en farled han mener må ha vært brukt av grekerne og romerne, begynner ting å skje.

På havbunnen dukker det opp krukker som ble brukt til å frakte olivenolje og vin. Både grekerne og romerne handlet med folkeslag ved Svartehavets nordlige kyster. De solgte olivenolje og vin i krukker i bytte mot tømmer og korn. Og deretter følger selvsagt først oppdagelsen av gamle romerske skipsvrak, dernest et gresk. Sistnevnte er eldst. Det greske handelsimperiet og Athens stormaktsposisjon var en forløper for Romerriket. Grunnen til at skipsvrakene er blitt så godt bevart, er mangelen på oksygen dypt nede i Svartehavet. Enkelte vrakfunn gjøres på opp mot 2.000 meters dybde. Det greske skipsvraket er nærmest et intakt skip, med helt skrog, stående mast og tau kveilet opp.

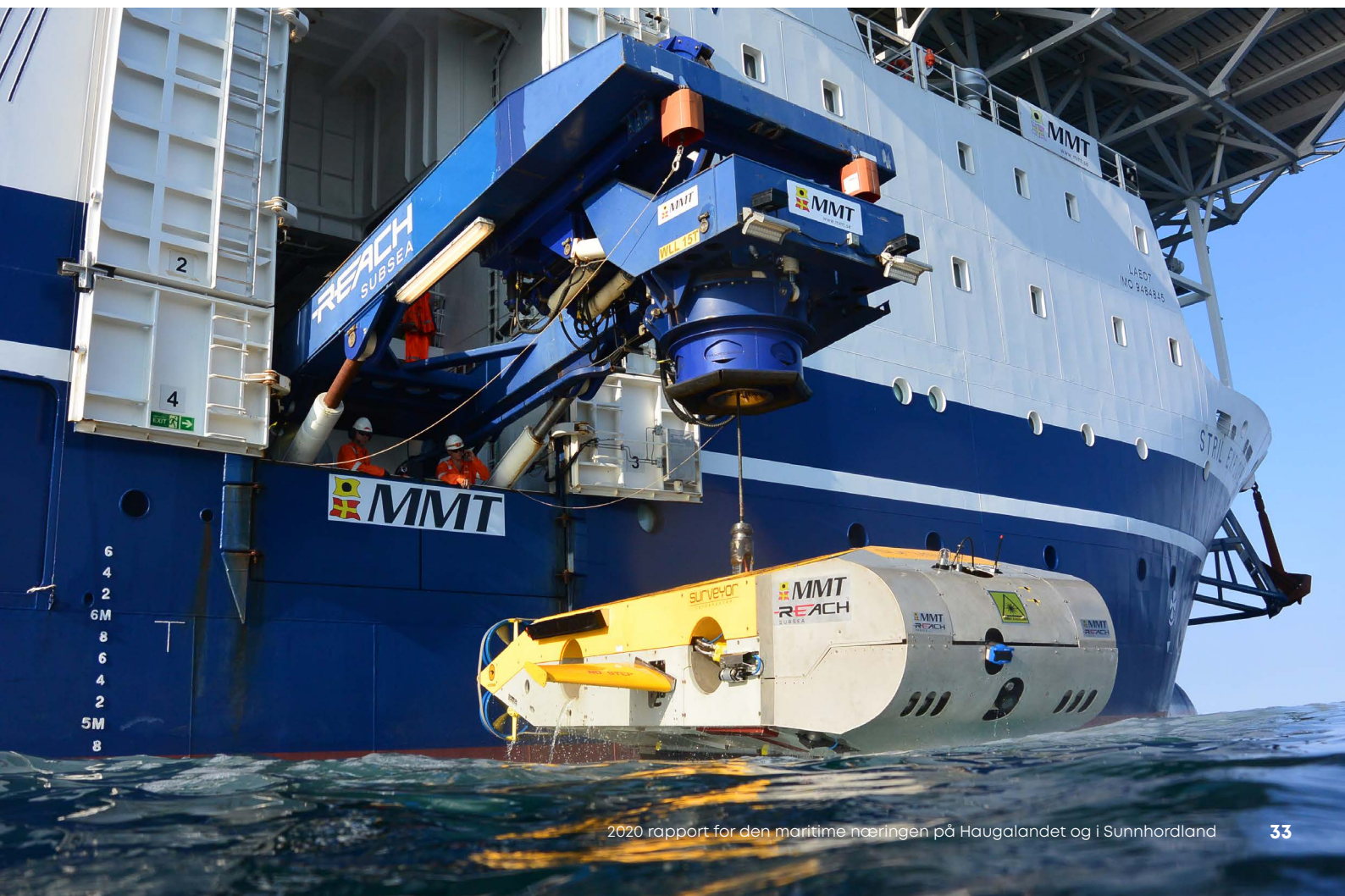
Som var det Odyssevs eget etter Poseidons brutale fremferd mot skipet hans nær ved Ithaka.

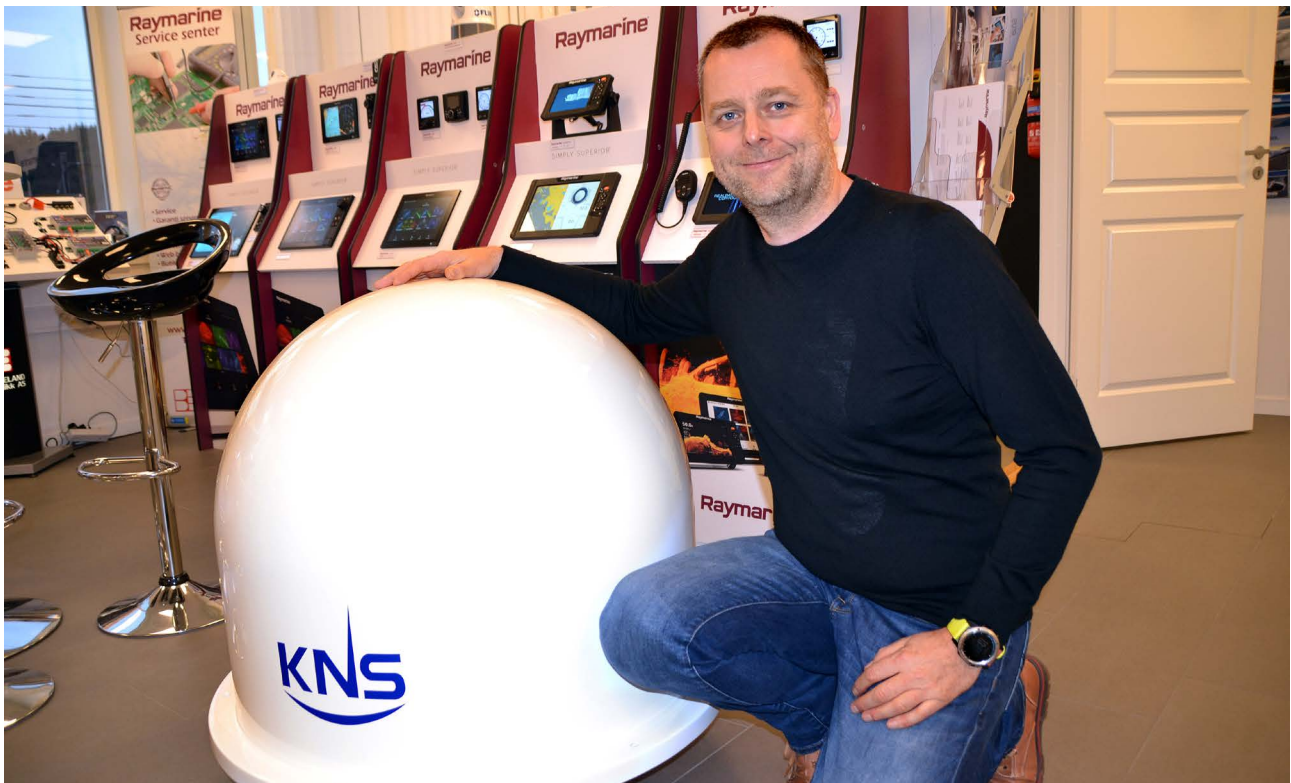
MARINARKEOLOGISK GJENNOMBRUDD

Inntil nå har arkeologene vært avhengig av å tolke ikonografisk materiale for å forstå sjøfarten i antikken. Med Reach Subseas og MMT sitt unike bildemateriale og utstyr til å støvsuge vrakene, er det nå knapt nødvendig å iverksette kostbare operasjoner for å heve de gamle skipsvrakene. Arkeologene kan få detaljert forståelse for hvordan de er konstruert ved å studere bildene. Dernest er det tatt opp prøver. Blant annet olivenolje- og vinkrukker, foruten prøver av trevirket i skipsskrog, master og ror.

"Lost Worlds - Deeper into the Black Sea" har sikkert blitt vist i kanaler og på skjermer over hele verden i året som gikk og kommer sikkert til å bli vist mange ganger i årene som kommer. Filmen bringer ikke bare kunnskap om verdenshistorien, men med Reach Subsea, MMT, Stril Explorer og Havila Subsea sin medvirkning, bringer den også ut kunnskap om Norge og Haugalandets unike posisjon innenfor det globale subseamiljøet. Sverre Meling jr.

Reach Subsea og MMT på oppdrag med Stril Explorer i Svartehavet.





Per Helge Børseth

Satser mer på tjenester

Brommeland Elektronikk er ikke helt ulik mange norske virksomheter. – Siden 2013 har vi satset mer og mer på tjenester, sier Per Helge Børseth.

Børseth er Service & Project Manager hos Brommeland Elektronikk, en tjeneste- og utstyrsleverandør innenfor maritim elektronikk, navigasjons- og kommunikasjonsutstyr, med røtter langt tilbake i tid. I dag holder bedriften til i Lindangerveien i Hauge-sund. Du ser den til høyre når du tar gamle Skjolda-vegen opp fra Flotmyr mot Eivindsvannet.

– En viktig del av av satsingen vår er på tjenester som radioinspeksjon, magnetkompass justering og Vsat, eller internett til sjøs, om du vil. Vsat er et nokså tøft marked med mange aktører. Vi har levert tradisjonelle Vsat-systemer i konkurranse med disse. Dette har vi gjort som importør og leverandør av merket KNS fra Korea, men i tillegg til de tradisjonelle store Vsat-systemene, har vi hatt et lite nisjemarked hvor vi har kunnet levere et rimeligere Vsat-system, et system med noe begrenset dekning og hastighet. De som har arbeidsområde innenfor systemets dekning, det vi i det store bildet si Nord-Europa, får dekket sitt behov for kommunikasjon. Våre konkurrenter har ikke kunnet levere et slikt system i samme prisklasse, forklarer Børseth.

– Men dette handler vel egentlig om utstyrsleveranser?

– Ja, det er for så vidt riktig, men oppfølgingen med service og vedlikehold blir vel så viktig.

Behovet for internett til sjøs øker, og Brommeland Elektronikk har lenge jobbet for å kunne tilby en rimeligere Vsat-løsning med full dekning og mulighet for høyere hastigheter. Det nye Vsat-systemet som nå er underveis, vil ha full dekning og mye bedre hastighet.

I løpet av de neste par ukene skal vi i gang med sjøprøver for endelig godkjenning av et nytt lavkostsystem med full dekning i Anker KA-band Services systemet levert av Telenor Satellite. Et testsystem skal om bord i den nye "Aastind" til Aasen shipping. Aasen har allerede flere tidligere lavkostsystemer fra oss. Vi har tidligere jobbet tett med flere lokale rederier for å få testet ut løsninger når vi har behov for dette, og de bruker alle systemer fra oss i dag, smiler Børseth.

Han nevner som eksempler Kopervik Shipping, Arriva Shipping og Norwest Ship Management.

– Vi setter veldig stor pris slikt samarbeid. Sist var ombord på nybygget "Cetus" hvor vi fikk utført sjøprøve av en større antenne fra KNS på samme system fra Telenor. Godkjenning ble offisielt gitt forrige uke, og vi har nå system på vei til flere lokale båter, avslutter Per Helge Børseth.

Mercator bretter ut kartet

Norwegian Maritime Services er blitt til Mercator Crewing, har flyttet til Haugesund og ser for seg å vokse.

– Mercator Crewing vil bidra i den lokale kompetanseklyngen, sier Roald Larsen. Han er daglig leder for bemanningsselskapet som er heleid av Johannes Østensjø dy A/S.

– Vi i tror et maritimt bemanningsselskap som vårt kan tjene så vel lokale rederier som rederier andre steder, men allerede i dag står foruten Østensjø Rederi, blant andre Møkster Shipping, Hagland Shipping, Arriva Shipping, O. H. Meling og Tidewater på kundelisten vår. Så er det selvsagt plass til flere, smiler Larsen.

Gerhard Mercator var en nederlandsk kartograf. Det er synonymt med overblikk og forståelse av terrenget. Østensjø Rederi tenkte de selv ville ha overblikk og kontroll med egen bemanning. På lønns- og arbeidsvilkår og på kvalitet. Derfor kjøpte morselskapet Norwegian Maritime Services som holdt til på Åkra.

– På bemanning var Østensjø Rederi en liten fisk i en stor dam. Nå styrer vi selv samtidig som vi utvikler mer kompetanse på områder vi mener er viktige. Siv Halvorsen, som var regnskapssjef i Østensjø Rederi, har også blitt med over til Mercator Crewing. Med sin bakgrunn blir hun en bidragsyter for å bygge

opp god kompetanse rundt skatt, trygd og internasjonale skatteavtaler. Om litt kommer et par til. Vi har overtatt all lønnskjøring for Østensjø Rederi, og selvsagt all bemanning utover alle fast ansatte sjøfolk og kontormedarbeidere i rederiet, men vi tror den lokale forankringen vår også kan komme flere rederier til gode, sier Roald Larsen. Han åpner for at andre rederier kan bli med på eiersiden.

Roald Larsen har samlet sju medarbeidere på land i selskapet han leder. Disse sitter i nyoppussede lokaler i Sjøfartsbygget, med inngang fra Strandgata. På sjøen jobber i dag i overkant av 300 sjøfolk fordelt på flere nasjonaliteter. På Filippinene har Mercator Crewing et «joint venture selskap» og i Klaipeda i Litauen er selskapet representert med en agent. I Polen har Mercator sitt eget kontor med 5 ansatte.

– Godt rigget med andre ord?

– Ja, vi mener vi er godt rigget. For oss blir det viktig å være med å utvikle den maritime kompetanseklyngen i regionen vår, sier Roald Larsen.

Mercator Crewings medarbeidere på kontoret i Strandgata i Haugesund. F.v. Sissel Tjøsvoll Tanggjerd, Roald Larsen, Ann Margaret Egge Ferkingstad, Ingrid Helene Reine, Siv Halvorsen, Tamara Fulterer og Bethsy Lussand.



Utsiktene for 2020

Mye er vunnet tilbake etter offshorekrisen som resulterte i en omsetningssvikt fra 2015 til 2016 på 23,5 % ledsaget av en sysselsettingssvikt på 8,6 %, men det er fortsatt et stykke tilbake til toppen i 2014 og 2015, og undersøkelsen vår sier ingenting om fortjenestemarginene som vi har grunn til å tro er ganske presset. For enkelte aktørers vedkommende er også gjelden som ble opparbeidet i vekstperioden frem mot 2014/15, tung å bære.

Havvind peker seg ut som et nytt satsingsområde for mange sentrale aktører i den maritime, regionale klyngen, og det grønne skiftet åpner også muligheter for mange.

OMSETNING OG INVESTERING

I fjor meldte 46,3 % av bedriftene at de trodde omsetningen fremover kom til å bli god. I 2019 melder 45,9 % at omsetningen i 2020 kommer til å bli god, altså nær tilsvarende som året før. Dette er på nivå med 2014, altså året før offshorekrisen rammet for fullt, men det er likevel et stykke bak 2012 da 62 % av bedriftene trodde på en god omsetning for det kommende året.

Den største andelen av bedriftene mener omsetningen vil bli middels. 54,1 % svarer dette. Ingen melder at omsetningen kommer til å bli dårlig.

Vi spurte hvordan bedriftene ville investere i 2020. 36,5 % vil investere mer enn i 2019, 55,3% det samme og 8,2 % mindre. Andelen bedrifter som vil investere mer, går noe opp fra i fjor samtidig som andelen av de bedriftene som vil investere det samme, faller noenlunde tilsvarende. Andelen som vil investere mindre, faller litt, fra 11 % i fjor til årets 8,2 %.

Konklusjonen på dette koblet mot omsetnings- og sysselsettingstallene er at den optimismen vi meldte var på vei tilbake i fjor, holder seg uten å være i særlig grad tiltakende.

Konklusjonen på dette koblet mot omsetnings- og sysselsettingstallene er at optimismen er på vei tilbake.

SYSSELSETTING

I fjor meldte bedriftene at man hadde planer om 375 nyansettelser og 98 oppsigelser. Nå melder bedriftene at de ser for seg 468 nye arbeidsplasser mot 4 bortfall av arbeidsplasser. Netto gir dette muligheten for 187 flere nye arbeidsplasser i 2020 enn hva bedriftene så for seg ved inngangen til 2019. Et godt tegn som underbygger at det faktisk rår en optimisme.



SERVICE - RADIO INSPEKSJON - MAGNETKOMPASS JUSTERING - VDR APT - EL.INSPEKSJON
NAVIGASJON - ECDIS - RADAR - GMDSS - KOMMUNIKASJON - VSAT - IRIDIUM - FISKELETING
FISKERISPORING - FANGSTKONTROLL - NYBYGG - BUTIKK - NETTBUTIKK - KURS



**BROMMELAND
Elektronikk AS**

www.brommeland.no - Tlf: +47 99331500 - E-mail: post@brommeland.no

Brommeland Elektronikk AS er godkjent for å utføre radio inspeksjon på vegne av Sjøfartsdirektoratet, DNV GL, Bureau Veritas og Rina.

Deltakende bedrifter

En stor takk til alle bedrifter som er med på synliggjøringen av klyngen. Rapporten hadde ikke vært mulig å gjennomføre uten deres samarbeid.

A	• A. Olufsen Ship & Offshore • Amar Shipping • Aasen Shipping • AF Offshore Decom • Aibel Haugesund • Arriva Shipping
B	• Brommeland Elkektro • Brødrene Dahl • Bømlo Skipsservice
C	• COG Offshore • Com Con
D	• DeepOcean • DeepOcean Shipping • DeepWell • Deltapump • DNV GL Haugesund • DOF • DP Filtertechnik
E	• Eidesvik Havfiske • Eidesvik Offshore
F	• Fitjar Mekaniske Verksted
H	• Hagland Shipping • Harald Halvorsen • Hatteland Technology • Helifuel • HK Shipping Group
I	• Imenco • International SOS
J	• Jacobsen Marineconsult • Johs. Lothe
K	• Karmsund Servicebase • Karmøy Naturstein Sjø • Karmøy Skipsconsult • Karmøy Skipsconsult Management • Karmøy Winch • Klovning Shipping • Knutsen OAS Shipping • Kraft & Lothe Shipping • KTM Shipping • Kværner Stord • Kystdesign
L	• Leirvik • Level Group • Lorentz Storesund & Sønner • Los Elektro
M	• Marine Aluminium • Marlog • Matre Maskin • Mercator Crewing • MMC First Process
N	• Napier • North Sea Container Line
O	• Oceangoing • Olaussen Metall • Oma Båtbyggeri
P	• Palfinger Marine Safety • Personalhuset Staffing Group
R	• R. G. Hagland • Reach Subsea • Remek • ResQ
S	• Saga Subsea • Salt Ship Design • Sandvold Vælde Supply • Servogear • Simsea Real Operations • Solstad Offshore • Steinsvik • SubseaPartner
T	• Techno Dive • Tronds Marine Service
U	• UniSea • Unitech Offshore • Uno Offshore • Uptime International • Utsira Servicesenter
V	• Vassnes Power • Vico • Viking Norsafe Life-saving Equipment
W	• Westcon Olvondo • Westcon Power & Automation • Westcon Yards • Wärtsilä Norway
Ø	• Østensjø Rederi
Å	• Åkrehamn Trålbøteri



SpareBank 1 SR-Bank gir deg alt på ett sted:

- ✓ En moderne bank med lokalkunnskap om maritime bransjer og næringsliv.
- ✓ God tilgjengelighet og gode selvbetjeningsløsninger.
- ✓ Alt innen bank, forsikring og regnskap på ett sted.

SpareBank 1
SR-BANK

HVL satser på maritim utdanning og forskning

På campus Haugesund tilbyr vi et komplett utdanningsløp:

- Bachelor i nautikk
- Bachelor i nautikk Y-veg – for deg som har fagbrev som matros eller fisker
- Master i maritime operasjoner – for deg som har maritim bakgrunn eller er maskiningenør
- Doktorgradsutdanning i nautiske operasjoner
- Etter- og videreutdanning relevant for ansatte i maritim næring – til sjøs og på land

Vi forsker på relevante maritime problemstillinger innen sikkerhet, autonomi, design, m.m.

HVL – maritim utdanning i tett samarbeid med næringen.

 Høgskulen
på Vestlandet
www.hvl.no



Strengere miljøkrav og økte kostnader med utslipp gir nye utfordringer.

VI HAR LØSNINGEN

Tenker du nybygg eller modernisering? Vi tilbyr LNG/fornybar LNG som drivstoff. Ta kontakt så ser vi sammen på mulighetene.

Kontakt: Tor Ivar Hetland ☎ 905 57 005 ✉ tih@gasnor.no



GASNOR
A Shell Subsidiary

Framtidsretta teknologi forankra i Sunnhordland

INITIATIVTAKAR TIL
GRØN SKIPSFART

UTVIKLAR AUTONOME
SKIPSLØYSINGAR

WÄRTSILÄ SER SAMANHENGEN

Wärtsilä er ein global marknadsleiar innanfor komplette kraftløysingar for marine- og energimarknadane. Konsernet har operasjonar på 200 lokasjonar i over 70 land. I Noreg er me rundt 900 tilsette som utviklar og leverer industrileiande produkt og løysingar til skip og offshoreinstallasjonar over heile verda.


WÄRTSILÄ

Omega Design • Økland Foto

WESTCON[®]
westcon.no

**TOTALLEVERANDØR AV
INNOVATIVE
LØSNINGER**
OFFSHORE • ENERGI • MARITIM

YARDS | POWER & AUTOMATION | OLVONDO | LØFTETEKNIKK | DESIGN POLEN | GEO

**HVORFOR GÅ
OVER FJELLET
ETTER RÅD?**

Advokatfirmaet Eurojuris Haugesund AS er Haugalandets største advokatfirma. Våre 18 advokater tilbyr **kortreist juridisk bistand** til konkurransedyktige priser innenfor de fleste rettsområder. Blant annet solid kompetanse innen **kontraktsrett, arbeidsrett, entrepriserett og sjørett/maritimrett**. Det globale Eurojuris-nettverket gir oss faglig samarbeid med kolleger nasjonalt og internasjonalt, til fordel for våre kunder med operasjoner over hele verden.

HAUGESUND Haraldsgata 90 | **ÅKREHAMN** Rådhusvegen 11 /13
www.eurojurishaugesund.no / Sentralbord 52 70 10 30





F.v. Hege Økland (NCE Maritime Clean Tech), Liv Kari Eskeland (Stortinget), Leiv Sverre Leknes (Karmsund Havn), Nina Jensen (REV Ocean), Arvid Nesse (Norwegian Offshore Wind Cluster), Arne-Christian Mohn (Haugesund kommune), Karl Tormod Karlsen (Haugaland Vekst), Tiril Fjeld (påtroppende leder i Haugaland Næringspark) og Sverre Meling jr. (Maritimt Forum).

Ønsker verdenshavens hovedkontor til Haugesund

En stor delegasjon fra Haugalandet og Sunnhordland møtte i mars 2019 Nina Jensen i REV Ocean med godt underbygget invitasjon om å legge verdenshavens hovedkontor til Haugesund.

– Dere har mye å vise til, var Jensens entydige tilbakemelding.

Ordføreren i Haugesund, Arne-Christian Mohn, hadde i forkant av møtet fått utarbeidet et grundig notat som gjorde rede for alle fasetter av det maritime miljøet i Haugesund og omkringliggende region. Han presenterte også tomtealternativer hvor det såkalte «Røkke-tårnet» var tegnet inn.

Det er Aker som skal bygge verdenshavens hovedkontor og på sikt er tanken at konsernet skal samlokalisere sitt eget hovedkontor med de øvrige aktivitetene i det som har fått navnet «The Big Blue». Haugesund henger ved utløpet av 2019 fortsatt med i konkurransen om etableringen.

Visjonen bak verdenshavens hovedkontor er å samle kunnskap og miljøer som kan sikre en bærekraftig

utnyttelse av verdenshavene i fremtiden. Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland fremhevet i møtet med Nina Jensen blant annet at den lokalkontrollerte flåten i stor grad har norsk maritim kompetanse om bord som overrisler det landbaserte miljøet med erfaringer fra sjøen, at det undervannsteknologiske miljøet er verdensledende og at regjering og Storting pekte på Haugesund som landets maritime hovedstad da Sjøfartsdirektoratet ble bestemt flyttet til byen.

Tar del i flyruteutviklingen

Maritimt Forum vil være lyttepost og informasjonskanal mellom medlemsbedriftene og Haugesund Lufthavn, Karmøy, for å bidra til utviklingen av rutetilbudet.

Lufthavndrift AS overtok driften av Haugesund Lufthavn, Karmøy, våren 2019 fra Avinor. Overgangen har gått knirkefritt, og arbeidet for å øke både innenlands- og utenlandstrafikken er godt i gang. Blant nye destinasjoner kan Bergen, Krakow og Aberdeen nevnes. I tillegg blir Alicante helårsrute, og charterturer til Paris og Riga er på plass neste vår.

Svaret fra det regionale næringslivet på hvorfor det er viktig med lokal flyplass, er krystallklart:

En lokal flyplass med godt rutetilbud er avgjørende for nyskaping i regionen. Uten flyplass med et godt rutetilbud, så vil ikke næringslivet satse og det vil over tid resultere i nedbygging av næringslivets aktivitet i regionen.

- Dette er bakgrunnen for at Maritimt Forum engasjerer seg, sier daglig leder Sverre Meling jr. For å styrke arbeidet med ruteutvikling søkte Haugaland Vekst Rogaland fylkeskommune om utviklingsmidler til arbeidet. Den 3. september gikk fylkesutvalget inn for kr. 937.500 fordelt over tre år fra 2020.

Arbeidet som Lufthavndrift allerede er godt i gang med, er viktig for å oppnå målene som er satt for

utviklingen av rutetilbudet ved flyplassen. For å forankre arbeidet i regionen ble Karmsund Havn, Maritimt Forum, Næringsforeningen Haugalandet og Destinasjon Haugesund og Haugalandet invitert til et oppstartmøte for prosjektet «Flyruteutvikling - Haugesund lufthavn, Karmøy».

- Konklusjonen ble at det videre i hovedsak skal jobbes innenfor tre områder. Næringsutvikling, frakt av varer og turisme, sier Meling.

I dette ligger det å finne den best egnede hub i Europa, slik at både forretnings- og fritidsreiser dekker sitt behov for tilknytning til andre destinasjoner, få mer frakt av varer til og fra flyplassen og å få på plass avtaler med flyselskaper som har flyninger til attraktive destinasjoner.

Målet for prosjektet er blant annet å sikre at flyruteutviklingen er i tråd med næringslivets behov og at det etableres et tilbud som vil være et fortrinn både for passasjerer, fraktkunder og miljøet.

- Ruteutvikling er viktig for hele Haugalandet Sunnhordland, og prosjektet vil koordinere mange gode krefter i dette arbeidet fremover, sier kommersiell leder i Lufthavndrift, Pål Visnes.

F.v. Vigeik Dueland, Destinasjon Haugesund og Haugalandet, Bernt Jæger, Næringsforeningen Haugalandet, Tore Lillenes og Pål Visnes, Lufthavndrift, Torleif Østrem-Olsen og Inger K. Haavik, Haugaland Vekst og Sverre Meling jr., Maritimt Forum.



Ydra er klar for havrommet

Pumpeprodusenten Ydra er en sammensmelting av Mapex og Vest Jet. Merk deg navnet Ydra.



Mads Bårdsen i produksjonslokalene til Ydra på Husøy.

«Stor arv det er for mannen, av godfolk vera fødd», ... for både Mapex og Vest Jet har flere tiårs erfaring med produksjon av pumper, salg og service. Mot slutten av 2017 kjøpte Hatteland Vest Jet. I juni 2018 ble Mapex kjøpt. Den 1. november 2018 ble Mads Bårdsen ansatt for å sy sammen Mapex og Vest Jet. Mads har lang fartstid fra DeepOcean og Stolt Offshore. Da vi møtte ham på Husøy i oktober 2019 var fusjonen og det nye navnet på plass, og om Ydra ble født i fjor, er det et erfarent selskap som nå er klart for fremtiden.

Men så var det et par ting til. Dette med navnet, og dette med visjonen.

En ting er at Ydra henspiller på hydra, altså vann. Lett å forstå når vi snakker om en leverandør av pumper. Men klangen av noe norrønt ligger der også. Og leser du Ydra sin visjon, kommer så vel det norrøne som havet våre forfedre levde av, nærmere: «Å være hovedsete for utviklingen av pumper og pumpeteknologi i og rundt havrommet».

Hva er vel ikke et hovedsete annet enn regionens kongsgård, og hva er ikke nærmere fremtiden enn

å ta opp tråden fra den sittende regjering om å ville utvikle havrommet til Norges fremste satsing i årene som kommer. «Havrommet» er et nytt begrep. Det er også Ydra.

– Skal jeg utdype visjonen, vil jeg si at den handler om at Ydra skal utvikle pumper som andre vil legge merke til. Foruten å bygge pumper og systemer av høy kvalitet, skal vi finne løsninger som kan forbedre operasjonene til kundene våre, løsninger som gir ringvirkninger, sier Mads Bårdsen.

Han forteller videre at Ydra satser mot oppdrett, havbruk, offshore og maritimt og peker i en liten bok han har foran seg på kontoret.

«Ringvirkninger. Store tanker i en liten bok», heter den.

Vi blar. På side 16 leser vi:

- Best i og rundt havrommet
- Tilpassede systemer og løsninger av høy kvalitet
- Nærmere kunden
- Fremtidens teknologi

Det står ikke mer på denne siden. Men det er nok til å slå fast at Ydra er klar for havrommet.

Paradigmeskifte i Karmsund Havn

- Dette er et paradigmeskifte i Karmsund Havn, sa ordføreren i Haugesund, Arne-Christian Mohn, da han åpnet nytt landstrømanlegget på Killingøy i januar 2019.

I bakgrunnen lå Solstad Offshores Normand Mermaid oppkoblet til det nye anlegget. I det snoren ble klippet, gikk skipet over på landstrøm, og utslippet fra skorsteinen forvant, som "dugg for vintersolen".

Selvsagt til stor applaus fra de vel tretti fremmøtte fra maritim næring, forvaltning, politikk og media. Karmsund Havn har kjøpt inn fire anlegg fra Westcon Power & Automation, ett til Killingøy, to til Garpaskjær, og ett til Bøvdågen. Det første å bli tatt i bruk var altså det på Killingøy. Ikke bare Normand Mermaid, men også Solstads Far Superior lå da på landstrøm.

- Anleggene skal spare miljøet og omgivelser for både forurensning og støy fra skip i havn. Alle tjener



på denne satsingen. Skipene får lavere kostnader når de ligger til kai, men den store vinneren er miljøet, sa havnedirektør Tore Gautesen.

Styret i Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland gjennom året 2019

Det skjer årlig utskiftninger i Maritimt Forum sitt styre. I konstituerende styremøtet i februar 2019 ble Runar Skarstein gjenvalgt som styreleder med Synnøve Seglem som nestleder.

Runar Skarstein og Synnøve Seglem ble henholdsvis styreleder og nestleder i 2018. Nye i styret fra februar 2019 har vært Jorunn Skåden og Jan Inge Thoresen. Jorunn Skåden representerer Sveio kommune og medlemskommunene til Maritimt Forum i Sunnhordland. Jan Inge Thoresen representerer LO. Han tilhører selv Sjømannsforbundet.

STYRET I 2019 HAR VÆRT SAMMENSATT SLIK:

- Runar Skarstein - leder (Sparebank 1 SR-Bank)
- Synnøve Seglem - nestleder (Knutsen OAS Shipping)
- Arne W. Aanensen (Hagland Gruppen)
- Jan Inge Thoresen (LO / Sjømannsforbundet)
- Mariann Salvesen (Aibel)
- Tore Gautesen (Karmsund Havn)
- Arne-Christian Mohn (Haugesund kommune)
- Jorunn Skåden (Sveio kommune)
- Arne Mæland (LOS Gruppen)

Runar Skarstein og Synnøve Seglem er henholdsvis leder og nestleder i styret for Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland.





Rederi og verft i regionen

(kun medlemmer av Maritimt Forum er tatt med)

SAMLET

Omsetning	48,74 mrd
Eksport	15,28 mrd
Sysselsatte	17.091

REDERIER

Omsetning	23,07 mrd
Sysselsatte	9.215

OFFSHOREVERFT

Omsetning	13,5 mrd
Sysselsatte	3.711

SKIPSVERT

Omsetning	2,23 mrd
Sysselsatte	559

FITJAR KOMMUNE

- Fitjar Mekaniske Verksted

BØMLO KOMMUNE

- Bømlo Skipsservice
- Aasen Shipping
- Eidesvik Offshore
- Napier

AUSTEVOLL KOMMUNE

- Dof Management

STORD KOMMUNE

- Oma Baatbyggeri

SVEIO KOMMUNE

- Stava Sjø

VINDAFJORD KOMMUNE

- Westcon Yard
- Arriva Shipping

HAUGESUND KOMMUNE

- COG Offshore
- Brødr. Klovning Shipping
- Østensjø Rederi
- Knutsen OAS Shipping
- Aibel
- Hagland Shipping
- DeepOcean Shipping
- North Sea Container Line

KARMØY KOMMUNE

- KTM Shipping
- HK Shipping Group
- Solstad Offshore
- Oceangoing
- Skude Industri



Tjenesteytende i regionen

(kun medlemmer av Maritimt Forum er tatt med)

SAMLET
Omsetning 48,74 mrd
Eksport 15,28 mrd
Sysselsatte 17.091

TJENESTEYTERE
Omsetning 3,98 mrd
Sysselsatte 1.399

KVINNHEDAD KOMMUNE

- Seaway Innovation

BØMLO KOMMUNE

- Aasen Chartering
- GAC Norway

STORD KOMMUNE

- DnB
- Salt Ship Design
- Palantir

HAUGESUND KOMMUNE

- Harald Halvorsen
- Advokat Sigvald Mortveit
- Johs. Lothe
- Kraft & Lothe Shipping
- Handelsbanken
- KPMG
- Ernst & Young

- R.G. Hagland
- Danske Bank
- Sparebank 1 SR Bank
- DeepOcean
- PricewaterHouseCoopers
- ResQ
- NST Contracting
- Nordea Bank
- Deloitte
- Accpron
- DnB
- International SOS
- Vestkai
- Uno Offshore
- HRC Personalhuset Maritime
- Sea-Cargo Haugesund
- DNV GL
- 4Safety
- SubseaPartner
- BRI Norhull
- Atea
- ComCon
- Haugesund Sparebank
- Reach Subsea
- Simsea Real Operations
- Norce
- Mercator Crewing
- Netnordic
- Eurojuris Haugesund
- Karmøy Naturstein Sjø

TYSVÆR KOMMUNE

- NORVA24 Birkeland

KARMØY KOMMUNE

- G Travel
- Karmøy Skipconsult
- UniSea
- Karmøy Skipsconsult Management
- Skudenes & Aakra Sparebank
- Jakobsen Transport

UTSIRA KOMMUNE

- Utsira Servicesenter



Leverandører i regionen

(kun medlemmer av Maritimt Forum er tatt med)

SAMLET

Omsetning 48,74 mrd
Eksport 15,28 mrd
Sysselsatte 17.091

UTSTYRSLEVERANDØRER

Omsetning 5,95 mrd
Sysselsatte 2.147

KVINNHERAD KOMMUNE

- Tronds Marine Service

BØMLO KOMMUNE

- Matre Maskin
- Servogear
- Blueday Technology
- Wärtsilä Norge
- LOS Gruppen
- Olvondo
- Unitech Offshore
- Eidesvik Havfiske

STORD KOMMUNE

- The Switch

SVEIO KOMMUNE

- Helifuel

HAUGESUND KOMMUNE

- Jatec
- Olaussen Metall
- Kystdesign
- Alf Lea & Co. Brannvern
- Brommeland Elektronikk
- Tess Haugesund
- Sandvold Velde
- Tools
- Karmsund Servicebase
- A. Olufsen Ship & Offshore
- Techno-Dive
- Saga Subsea
- Level Group
- Norwegian Offshore Rental
- Norsta Ship Supply

TYSVÆR KOMMUNE

- Steinsvik Gruppen
- DP Filtertechnik
- GMC
- Imenco
- Hatteland Technology

KARMØY KOMMUNE

- Storesund Marine
- Marine Aluminum
- ReMek
- Karmøy Winch
- Åkrehamn Trålbøter
- Viking Life-saving Equipment

- Lorentz Storesund & Sønner
- Westcon Power & Automation
- Vico & Co.
- Eurosupply avd. Sjur Lothe Skipshandel
- MarLog
- Brødrene Dahl
- Sandtorv Haugesund
- Ydra
- Plastron
- Gasnor



Utdannings- og offentlige institusjoner i regionen

(kun medlemmer av Maritimt Forum er tatt med)

SAMLET

Omsetning	48,74 mrd
Eksport	15,28 mrd
Sysselsatte	17.091

BØMLO KOMMUNE

- Bømlo kommune
- Rubbestadneset Videregående Skole

STORD KOMMUNE

- Høgskulen på Vestlandet

SVEIO KOMMUNE

- Sveio kommune

TYSVÆR KOMMUNE

- Tysvær kommune

KARMØY KOMMUNE

- Karmøy kommune
- Åkrahamn Videregående Skole

BOKN KOMMUNE

- Bokn kommune

UTSIRA KOMMUNE

- Utsira kommune

HAUGESUND KOMMUNE

- Maritimt Opplæringskontor
- Karmsund Videregående Skole
- Haugaland Videregående Skole
- Haugesundskonferansen
- LO i Haugesund og omegn
- Haugesund kommune
- Karmsund Havn
- NAV Haugesund
- Kystverket Vest
- AOF Haugaland
- Høgskulen på Vestlandet
- Fagskolen Rogaland

ANDRE

- Rogaland Fylkeskommune

En møteplass for den petromaritime klyngen

Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland ble stiftet i 1997 og er en viktig møteplass for den maritime næringen.

Vi arbeider aktivt for å synliggjøre, fremme og styrke den maritime næringen regionalt og nasjonalt.

Vi arbeider aktivt for å synliggjøre, fremme og styrke den maritime næringen regionalt og nasjonalt. Konferansene og medlemsmøtene våre bidrar til at medlemmene blir bedre kjent med hverandre og kan utvikle seg faglig. Sammen med at vi synliggjør næringen, bidrar møteplassene våre til å styrke næringens felles identitet, og de skaper økt samarbeid mellom aktørene i klyngen. Dette kan igjen skape nye forretningsmuligheter.

Vi ønsker alle innspill til hvordan vi kan forbedre arbeidet vårt velkommen. Det kan være innspill til innhold i konferanser og medlemsmøter og til saker som kan brukes i synliggjøringen av næringen i den årlige maritime rapporten, i andre publikasjoner og i nyhetsbrevene våre. Husk at dine innspill vil gjøre

vårt arbeid enda mer relevant for regionen generelt og for næringen spesielt. Gjennom årene har vi utviklet en betydelig kunnskapsbase til bruk i informasjonsarbeid om maritim næring og dennes betydning regionalt og nasjonalt. Vi ønsker å være en ressurs for alle som søker kunnskap om næringen.

Medlemsmassen vår består av rederier, verft, maritime leverandører, maritime tjenesteytende virksomheter, maritime offentlige institusjoner og skoler samt flere av kommunene i regionen.

Regionen defineres som Haugalandet og Sunnhordland. Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland har søsterfora i Oslo, Grimstad, Stavanger, Bergen, Ålesund, Trondheim og Narvik.





Maritimt
Forum

Haugalandet og
Sunnhordland

maritimt-forum.no