



HØGSKOLEN STORD/HAUGESUND

# Skyldes utviklingen til den lokale offshorenæringen de siste par årene finanskrisen alene?



Bacheloroppgave utført ved

Høgskolen Stord/Haugesund – Økonomisk-administrativ utdanning

---

Av: Kristine Heiland

Kandidatnummer: 26

Therese Waage

Kandidatnummer: 20

Dette arbeidet er gjennomført som ledd i bachelorprogrammet i økonomi og administrasjon ved Høgskolen Stord/Haugesund og er godkjent som sådan. Godkjennelsen innebærer ikke at HSH innestår for metodene som er anvendt, resultatene som er fremkommet og konklusjoner og vurderinger i arbeidet.

*Bacheloroppgavens tittel: "Skyldes utviklingen til den lokale offshorenæringen de siste par årene finanskrisen alene?"*

*Student 1: Kristine Heiland*

*Student 2: Therese Waage*

Veileder: Anders Kolbeinsen

---

Gradering: *Offentlig*

---

## Sammendrag

Problemstillingen på vår oppgave er: *Skyldes utviklingen til den lokale offshorenæringen de siste par årene finanskrisen alene?* Vi valgte å legge vekt på den lokale offshorenæringen, og avgrenset denne til regionen Haugalandet og Sunnhordland. Finanskrisen har de siste årene fått mye oppmerksomhet, og den har blitt karakterisert som investeringskarusellen som tok slutt. Nettopp dette ser vi også i offshorenæringen. Rederiene har sluttet å kontrahere / investere nye skip, på grunn av ubalansen mellom tilbud og etterspørsel, noe som igjen går ut over verftene som opplever ordretørke.

Vi ønsket i denne oppgaven å finne ut mer konkret hvor stor rolle finanskrisen har spilt for den lokale offshorenæringen. Vi valgte kvalitativ forskningsmetode, hvor vi utførte strukturerte intervjuer med offshorerederiene Solstad Offshore ASA, Eidesvik Offshore ASA og Rederi Østensjø AS, og sammenlignet svarene fra like spørsmål. Vi la også vekt på verftene Westcon og Karmsund Maritime, men disse var vanskeligere å sammenligne, da Karmsund Maritime i 2009 gikk konkurs. Bankene vi fokuserte på, har rederiene og verftene vi har intervjuet som kunder. De fortalte at deres kunder har fått føle virkningen av finanskrisen i form av økt rente, noe som også har påvirket valutakursen.

Konklusjonen vår baserte vi på informasjonen vi fikk fra intervjuene, samt avisartikler og annen relevant teori. Utfallet av intervjuene ble at finanskrisen ikke kan få skylden alene for det som har skjedd med den lokale offshorenæringen, men at oljepris og spesielt overkontrahering også har spilt en stor rolle, og er viktige faktorer med tanke på denne næringens utvikling. I de gode tidene ble det kontrahert svært mange nye skip, som førte til overkontrahering, og markedet var ikke lenger i likevekt mellom tilbud og etterspørsel. Da tilbudet av skip var høyere enn etterspørselen, førte dette til reduserte dagrater, og lavere inntekt for rederiene. Oljeprisen var i de gode tidene 150 dollar fatet, som er en historisk høy oljepris. Da denne sank ned til 70 dollar fatet, ble dette karakterisert som "krise", selv om 70 dollar fatet er en god oljepris.

## Forord

Vi er to økonomistudenter ved høyskolen Stord/Haugesund som har valgt å skrive vår bacheloroppgave om den lokale offshorenæringen. Vi har i hovedsak jobbet med oppgaven siste semester i tredje klasse, hvor vi sammen har jobbet som et team, og hvor vi til tider har fungert som hverandres veiledere.

Opgaven har gått ut på å finne ut om det er finanskrisen alene som skyldes utviklingen til den lokale offshorenæringen de siste par årene. Vår bacheloroppgave bygger på fagene ”Maritime Business and Markets” og ”Internasjonal Makroøkonomi”. Vi har også fått brukt kunnskap som vi har tilegnet oss i blant annet ”Bedriftsøkonomi 1 og 2” samt ”Samfunnsvitenskapelig metode”.

Vi vil takke alle som har vært behjelpelige med å gjøre utførelsen av denne oppgaven mulig. Vi vil takke Høyskolen Stord / Haugesund som ansatte en ekstern veileder, grunnet vår problemstilling, og dens fagområde. Vi vil også takke Erling Vårdal, som var vår foreleser i ”Internasjonal Makroøkonomi”.

Samtidig vil vi takke våre intervjuobjekter som satt av tid til oss i sin hektiske og travle hverdag;

- Administrerende Direktør i Eidesvik, Jan Fredrik Meling
- Finansdirektør i Solstad, Eivind Kvilhaug
- Viseadministrerende Direktør i Østensjø, Kenneth Walland
- Dagligleder i Maritimt Forum, Sverre Meling Jr.
- Skipsmegler offshore i R.G. Hagland, Bjørgulf Lea
- Finansdirektør i Westcon, Eivind Bakkevig
- Administrerende Direktør i Karmsund Maritime Offshore Supply, Ann Helen Hystad
- Banksjef i DnB NOR, Ben Tore Brekke
- Banksjef i Handelsbanken, Knut Børge Lunde
- Regionbanksjef i SR-Bank, Runar Skarstein og Vice President i SR-Bank, Birgitte Wendelbo Johansen

Vi vil gi en ekstra takk til vår veileder, skipsmegler Anders Kolbeinsen i R.G. Hagland, som har stilt opp til alle døgnets tider. Han har vært behjelpelig med å besvare våre spørsmål, samt veiledet oss i riktig retning.

# Innholdsfortegnelse

Sammendrag .....	3
Forord .....	4
1. Innledning .....	7
1.1 Problemstilling .....	7
1.2 Formål.....	7
1.3 Avgrensninger.....	8
1.4 Disposisjon.....	9
2. Metode .....	10
2.1 Hva er metode .....	10
2.2 Valg av metode.....	11
2.3 Kvalitativ forskningsmetode.....	11
2.3.1 Fordeler ved kvalitativ forskningsmetode.....	12
2.3.2 Ulemper ved kvalitativ forskningsmetode .....	13
2.4 Strukturert intervju.....	13
2.4.1 Fordeler ved strukturert intervju.....	14
2.4.2 Ulemper ved strukturert intervju .....	14
2.5 Ustrukturert intervju .....	15
2.5.1 Fordeler med ustrukturerte intervju.....	15
2.5.2 Ulemper med ustrukturerte intervju.....	15
3. Teori .....	16
3.1 Finanskrisen.....	16
3.2 Markedsutviklingen i offshorenæringen.....	20
3.3 Den lokale offshorenæringen .....	21
3.3.1 Term- og spotmarkedet.....	21
3.3.2 Finanskrisen knyttet til den lokale offshorenæringen.....	23
3.4 Oljepris.....	23
3.5 GIEK.....	25
3.6 Eksportfinans .....	26
3.7 Rederibeskatning .....	26
4. Datainnsamling .....	29
4.1 Teori om og intervju av rederiene.....	29
4.1.1 Eidesvik Offshore ASA.....	29
4.1.1.1 Intervju med Administrerende Direktør Jan Fredrik Meling i Eidesvik .....	31

4.1.2 Solstad Offshore ASA .....	31
4.1.2.1 Intervju med Finansdirektør Eivind Kvilhaug i Solstad .....	32
4.1.3 Østensjø Rederi AS.....	33
4.1.3.1 Intervju med Viseadministrerende Direktør Kenneth Walland i Østensjø .....	34
4.2 Maritimt forum.....	36
4.2.1 Intervju med daglig leder Sverre Meling Jr. i Maritimt Forum .....	37
4.3 R.G. Hagland, skipsmegling.....	37
4.3.1 Intervju med skipsmegler Bjørgulf Lea i R.G. Hagland.....	38
4.4 Teori om og intervju med verftene.....	40
4.4.1 West Contractors AS (Westcon) .....	41
4.4.1.1 Intervju med Finansdirektør Øyvind Bakkevig i Westcon.....	42
4.4.2 Karmsund Maritime AS & Karmsund Maritime Offshore Supply AS .....	43
4.4.2.1 Intervju med Administrerende Direktør Ann Helen Hystad i Karmsund Maritime Offshore Supply AS.....	44
4.5 Banker.....	45
4.5.1 Intervju med banksjef Ben Tore Brække i DnB NOR .....	45
4.5.2 Intervju med banksjef Knut Børge Lunde i Handelsbanken.....	46
4.5.3 Intervju med banksjef Runar Skarstein og Vice President Birgitte Wendelbo Johansen i SR-Bank.....	47
5. Drøfting .....	49
5.1 Rederiene.....	49
5.2 Verftene.....	50
5.3 Bankene .....	51
6. Konklusjon.....	53
7. Litteraturliste.....	55
Figurliste.....	59
Tabell liste.....	60
Vedlegg 1: Intervju av rederiene .....	61
Vedlegg 2: Intervju av Westcon.....	63
Vedlegg 3: Intervju av Banker.....	64

# 1. Innledning

## 1.1 Problemstilling

Vår problemstilling er ” *Skyldes utviklingen til den lokale offshorenæringen de siste par årene finanskrisen alene?*”. Vi har sammenlignet avisartikler, historiske hendelser og troverdige kilder fra internett for å finne svar på vår problemstilling. Som nevnt tidligere, valgte vi å utføre en kvalitativ forskningsmetode, hvor vi benyttet oss av ustrukturerte og strukturerte intervjuer. Gjennom disse intervjuene har vi fått tak i god og nyttig informasjon relevant til vår problemstilling.

Grunnen til at vi valgte dette emnet, er at vi i ”Maritime business and markets” fikk vi ett innblikk i offshorenæringens utvikling den siste tiden, noe som vekket vår interesse. Da vi i en forelesning fikk høre at verdensflåten kom til å øke med 40 %, tenkte vi begge at det ville være interessant å se hvilke virkninger dette ville få, da det allerede fantes mange offshorefartøy i omløp. Vi tenkte samtidig at det ville være interessant å se på virkningene av finanskrisen, og hvordan/om den har hatt innvirkning på trendene i denne næringen.

## 1.2 Formål

Høsten 2009 var nybygg tilsvarende hele 40 % av den eksisterende verdensflåten fremdeles under konstruksjon. Det var allerede tegn til at markedet var i ubalanse, og forskjellen mellom tilbud og etterspørsel ble større. Dette ble forelest om i faget ”Maritime Business and Markets”, og det var slik det hele begynte. Vi lurte på hvordan dette kom til å påvirke offshorenæringen, og dette vekket vår interesse for å skrive en oppgave om hva som skjedde med både aktører og skip i finanskrisen.

Finanskrisen har vært mye omtalt de siste årene, og det er mange som har kjent virkningene på nært hold, deriblant offshorenæringen. Det er mange spekulasjoner rundt hva som egentlig kan skyldes denne finanskrisen. I USA intraff krisen allerede i 2006, og skylden gis til ”subprime-lån” som er en fellesbetegnelse på ”råtne lån” som ofte gis til personer med betalingsanmerkninger eller liten mulighet for å kunne betjene gjelden sin.

Formålet med vår bacheloroppgave er å finne ut hvilken betydning finanskrisen har hatt for offshorenæringen på Haugalandet og Sunnhordland, og om det er finanskrisen alene som har skylden for utviklingen de siste par årene. Denne oppgaven gir oss muligheten til å se på hva rederiene og verftene i hovedsak har gjort i forkant, under og etter krisen.

Vi kommer i oppgaven til å bruke ordet *overkontrahering* en god del, og vi har derfor valgt å forklare dette begrepet litt mer utdypende. *Kontrahering* betyr kontraktinngåelse, og brukes her ved kontraktinngåelser i forbindelse med nybygging av skip. *Overkontrahering* vil si at rederiene i oppgangstider bestiller flere nye skip enn det markedet klarer å absorbere. For å gi et bilde på dette; det er rundt 2 600 offshorefartøy verden over, og under de gode tidene ble det kontrahert rundt 700 nye fartøy. I slike tider vil etterspørselen etter skip være vesentlig lavere enn tilbudet, og dagratene går ned. Selv om aktørene i denne regionen ikke var blant de som merket krisen mest, ble båter lagt i opplag og aktører har måtte melde seg konkurs.

### **1.3 Avgrensninger**

Offshorenæringen er et veldig bredt emne, og vi valgte derfor å avgrense dette til bare å se på den lokale offshorenæringen. Den lokale offshorenæringen inneholder mange bedrifter, og vi valgte å begrense den til de største offshorerederiene her i området, samt de største bankene og to av verftene. I tillegg valgte vi å intervju en skipsmegler og Maritimt Forum.

Vi har også valgt å avgrense oppgaven til kun å utføre kvalitative undersøkelser, da dette gir oss mer utfyllende svar og informasjon knyttet til dette emnet. Vi har vært så heldige å få intervju ledelsen hos de ulike aktørene. Dette har vært til stor hjelp, da det er disse som har den beste oversikten over bedriften, dens historie og utvikling, samt fremtidige muligheter og utfordringer.

På grunn av tidsperspektivet og tidspunktet til bacheloroppgaven, og denne næringens stadige forandringer, har det vært vanskelig å få med alle endringene. Det er forandringer fra dag til dag, da denne næringen nå er inne i en stigningsfase. Revidert nasjonalbudsjett ble lagt frem 11. mai, og da dette er veldig mye å sette seg inn i så nærme en innleveringsfrist, har vi valgt å se bort i fra dette.

Vi kommer i oppgaven til å bruke forkortelser på de ulike fartøyene:



AHTS (*Anchor handling tug supply*) er et ankerhåndteringsfartøy. Denne typen skip sleper oljerigger til plassering, og ankrer dem opp.

PSV (*platform supply vessel*) er et forsyningskip / supply-skip som blir brukt til å frakte personer og varer / gods ut til plattformene.

ROV (*Remotely operated underwater vehicle*) er et fjernstyrt undervannsfartøy (robot) som kan arbeide på dybder opp til 3 000 meter.

ROVS (*Remote Operated Vehicle Ship*) er skipene som ROVene er lenket til.

CSV (*Construction Support Vessels*) er konstruksjonsskip som driver med vedlikehold og montering av undervannsinstallasjoner.

## **1.4 Disposisjon**

Oppgaven vår består av seks kapitler. Det første kapitlet er en innledning, hvor vi forklarer hvorfor vi har valgt det emnet vi har valgt, og formålet med oppgaven. I kapittel to tar vi for oss metode, og årsaken til at vi har valgt den aktuelle metoden, samt en beskrivelse av denne. Vi går i tillegg mer i dybden på de to ulike intervju metodene vi har valgt å bruke, og fordeler og ulemper med å bruke disse.

Kapittel tre består av en teoridel, hvor vi har tatt med relevant teori for vår problemstilling, samt en forklaring på ord og begreper som vil bli brukt gjennom hele oppgaven. Vi har i teoridelen tatt med en del ulike faktorer som har påvirket den lokale offshorenæringen den senere tiden. Finanskrisen, overkontrahering og oljepris har alle spilt en rolle for hvordan situasjonen er for aktørene i dag. Dette kommer vi tilbake til i oppgavens kapittel 4 og 5, hvor vi analyserer og tolker data.

I kapittel 4, dataanalyse, har vi teori om den aktuelle aktør innenfor næringen, samt resultatene fra intervjuene med den enkelte. Dette vil bli drøftet opp mot teorien, i kapittel 5. Konklusjonen vår kommer i kapittel seks.

## 2. Metode

I dette kapittelet vil vi først gi en kort forklaring på metode generelt, deretter gå nærmere inn på metoden vi har valgt for innsamling av data, samt begrunne hvorfor vi har valgt denne.

### 2.1 Hva er metode

*Metode*, av det greske *methodos*, betyr å følge en bestemt vei mot et mål (Johannessen, Kristoffersen & Tufte, 2008). Samfunnsvitenskaplig metode dreier seg om å samle inn, analysere og å tolke data. Dette er en sentral del av empirisk forskning, som er forskning basert på systematikk, grundighet og åpenhet.

Når en har kommet frem til spørsmål en ønsker svar på, er det viktig å legge opp en plan for hvordan disse spørsmålene skal gjennomføres, slik at svarene blir hensiktsmessige i forhold til oppgaven. Et sentralt punkt er å bestemme seg for hvilken metode og fremgangsmåte en skal bruke for å innhente relevant data. De fleste problemstillinger kan besvares og undersøkes på ulike måter, det er derfor viktig å velge riktig metode, slik at resultatet blir mest mulig korrekt.

Vi skiller mellom to typer metode i den samfunnsvitenskapelige metodelæren; *kvantitativ*- og *kvalitativmetode*. Forskjellene i disse to metodene ligger egentlig i navnet. Kvalitativ metode har fått navnet sitt fra ordet *kvalitet*, som betyr beskaffenhet, og viser til egenskaper ved fenomener. Den kvantitative metoden bygger på kvantitet som viser til mengder og antall (Johannessen, Kristoffersen & Tufte, 2008). Disse metodene er ulike, men det er ikke uvanlig å kombinere dem.

Den *kvantitative* metoden er opptatt av å telle opp fenomener, og er nyttig dersom man vil gjøre analyser av materiale med mange enheter. Ved kvantitativ metode er forskeren ute etter å tallfeste informasjon, og gir de ulike egenskapene nummer slik at de lettere skal telles opp og analyseres.

Den *kvalitative* metoden har som hensikt å hente frem grundige og utdypende beskrivelser om det ønskede emnet. Ved en slik metode er ikke forskeren ute etter å tallfeste funnene sine, men er mer opptatt av hvordan ting oppleves og oppfattes.

Den vitenskapelige metoden er oppdelt i to steg; det første er innsamling av data ved bruk av enten kvalitativ og/eller kvantitativ metode, det andre steget er analysering og tolkning av hypotesene.

Når en skal velge metode, er det problemstillingen som er utgangspunktet, og det er den som er avgjørende for hvilken metode en velger. Det er viktig at metoden en velger er egnet til å belyse spørsmålene en ønsker svar på. Som nevnt over, er det mulig å basere forskningen på bruk av både kvantitative og kvalitative metoder, dersom problemstillingen "krever" det (Holme & Solvang, 1998).

## **2.2 Valg av metode**

Da vår problemstilling er "*Skyldes utviklingen til den lokale offshorenæringen de siste par årene finanskrisen alene?*" har vi besluttet å bruke kvalitativ metode. Grunnen til dette er at vi ikke var avhengig av å tallfeste noen av funnene våre.

En annen grunn er at vi begge er økonomistudenter, og at vi ikke hadde særlig mye forkunnskaper om offshorenæringen fra før. Vi fant derfor ut at det ville være en fordel å velge kvalitativ metode fordi det da er mulig å endre problemstillingen, om det for eksempel skulle dukke opp informasjon i forskningsprosessen som gir grunnlag for det. Dette er enklere ved kvalitativ, fremfor kvantitativ. Vi tenkte også forskning ved hjelp av kvalitativ metode ville gi oss nødvendig informasjon, da vi ville inn i dybden og finne ut hvordan finanskrisen har påvirket den lokale offshorenæringen.

## **2.3 Kvalitativ forskningsmetode**

*Kvalitativ metode er basert på å fange opp egenskaper og karaktertrekk ved fenomener* (Rognsaa, 2003).

Dersom en ønsker å gå mer inn i dybden av et spesifikt felt, er det hensiktsmessig å bruke kvalitativ metode. Innsamling av data ved kvalitativ metode skjer ved intervjuer, observasjoner hvor forskeren deltar, samtaler, analyse av skrevne kilder og dokumenter. Det finnes ulike typer intervju; ustrukturerte, semi-strukturerte, strukturerte, strukturerte med faste

svaralternativer og gruppeintervjuer (Johannesen, Kristoffersen & Tufte, 2008). Disse ulike måtene for innsamling av kvalitativ data har til felles at de hjelper forskeren å identifisere hvorfor aktørene handler slik de gjør, og hva som påvirker dem i de ulike valgene.

### **2.3.1 Fordeler ved kvalitativ forskningsmetode**

Fordelen ved å bruke en kvalitativ forskningsmetode er at den er veldig åpen og fleksibel, og det er det som kjennetegner denne metoden (Johannesen, Kristoffersen & Tufte, 2008).

Ved kvalitativ forskningsmetode sitter en igjen med en annerledes kunnskap og oppfatning enn en ville fått med en kvantitativ forskning. En kan med hjelp av kvalitativ forskningsmetode, da helst med intervjuer, få tak i mer nødvendig data.

Våre intervjuobjekter satt inne med veldig mye nyttig og god kunnskap som vi kunne bruke i vår oppgave. Da intervjuene var ferdige, kom også intervjuobjektene med kommentarer og hjelpende råd om hva de synes vi burde ta med, foruten det vi allerede hadde snakket med dem om. Dette er klart en fordel ved å bruke kvalitativ forskningsmetode, da det ikke er mulig å innhente veiledning ved hjelp av en kvantitativ forskningsmetode.

Når en driver med forskning er det viktig at validiteten er god. Validitet er i hvilken grad man kan trekke ut gyldige slutninger om det en undersøker, av forsøksresultatene, skriver Braut, G.S. (u.å.). For at validiteten skal være god, må en ha kontroll over mulige bias. *Bias* kan oppstå på grunn av feiltrinn eller unøyaktigheter ved utvalg av undersøkelsesobjekter, valg av forskningsmetode, eller vurdering av resultater. Avslutningsvis skriver Braut, G.S. (u.å.) at bias blir brukt i undersøkelser når resultater eller konklusjoner systematisk avviker fra det egentlig rette.

Validiteten i våre intervjuer bygger på kunnskapen informantene våre sitter inne med. Vår oppgave omhandler den lokale offshorenæringen, og de vi har intervjuet representerer nettopp denne næringen. Validiteten vil derfor være god, fordi intervjuobjektene våre gjennom lang fartstid har opparbeidet seg god kunnskap og erfaring på dette fagområdet. For å styrke validiteten ved kvalitativ forskning ytterligere, er det viktig at vi sammenligner svarene vi får fra de forskjellige informantene. Dette er enklest dersom det er blitt utført strukturerte intervjuer.

### **2.3.2 Ulemper ved kvalitativ forskningsmetode**

Et problem ved kvalitativ forskningsmetode er at informanten kan bli påvirket av forskeren. Det er viktig at intervjueren er oppmerksom på dette, og ikke prøver å eliminere det.

En informant kan komme med informasjon som er feilaktig, og dette vil da bli et problem. Det er derfor viktig å vurdere validiteten (gyldigheten) på informasjonen som blir gitt. Dette kan gjøres ved, som nevnt over, å sammenligne med andre informanters svar, eller ved nærmere undersøkelser. Det er samtidig viktig å huske at informantenes svar på spørsmål også reflekterer deres meninger, og at disse står sentralt ved kvalitativ forskning (Ryen, 2002).

En annen ulempe ved denne forskningsmetoden, er at en kun får samlet inn data fra et fåtall personer, i motsetning til ved kvantitativ hvor en får samlet inn data fra et bredere og mer tilfeldig utvalg. Siden dette er forskning som skjer ansikt til ansikt, kan også uante problemer oppstå. Det kan hende informant og intervjuer ikke går overens, noe som kan være med å påvirke validiteten på svarene. Det kan også oppstå misforståelser, og informasjonen kan bli tolket feil. Dette er nok en ting som kan påvirke validiteten på intervjuene. Validiteten vil være høyere ved kvantitativ metode, da det er mindre sannsynlighet for feilaktig informasjon, samtidig som det er enklere å sammenligne ulike svar på gitte spørsmål (Johannesen, Kristoffersen & Tufte, 2008).

### **2.4 Strukturert intervju**

Strukturert intervju er det ene ytterpunktet ved kvalitativ metode. Både formuleringen av spørsmålene og tema for intervjuet er nedskrevet forut for intervjuet, og rekkefølgen på spørsmålene er bestemt.

Et strukturert intervju er den delen av den kvalitative metoden som ligner mest på den kvantitative, ved at dette intervjuet kan minne om et intervju basert på prekodete spørreskjema (Johannesen, Kristoffersen & Tufte, 2008). Som tidligere nevnt er spørsmålene i kvalitativ metode åpne, svaralternativene er ikke formulert på forhånd, og informantene svarer på spørsmålene med egne ord. Selv om spørsmålene er formulert på forhånd har ikke forskeren innvirkninger på svarene. Svarene ved et strukturert intervju blir klart mer utfyllende enn ved et prekodete spørreskjema (Johannesen, Kristoffersen & Tufte, 2008).

Dersom informanten er i tvil på hva som menes med spørsmålet kan forskeren forklare hva som menes, noe som ikke er mulig dersom det gjennomføres en spørreundersøkelse.

#### **2.4.1 Fordeler ved strukturert intervju**

Når en skal analysere intervjuene, er det enklere å analysere et strukturert intervju fremfor en annen intervjumetode. Malt (u.å.) skriver at det er enklere å analysere et strukturert intervju, på grunn av at en sammenligner svar gitt av informantene på identiske spørsmål. Det blir da enklere å finne likheter og ulikheter.

Strukturerte intervju har høy reliabilitet, og brukes ofte i epidemiologisk forskning, som for eksempel meningsmålinger og kartleggingsundersøkelser. *Reliabilitet* kommer fra det engelske *reliability*, som betyr pålitelighet (Johannesen, Kristoffersen & Tufte, 2008). Når en undersøkelse blir gjort gjentatte ganger under identiske forhold, vil reliabiliteten styrkes dersom vi får de samme svarene/resultatene. Dersom det er ulikheter, kan det oppstå manglende reliabilitet, skriver Braut & Stoltenberg, C (u.å.).

En annen fordel ved strukturerte intervju, er at informanten ikke blir ”presset opp i et hjørne”. Han eller hun har mulighet for å gi utfyllende svar, uten at spørsmålet har vært ledende.

#### **2.4.2 Ulemper ved strukturert intervju**

Det er ikke alltid relevant å sammenligne svarene fra flere informanter. Ulempen med å utføre strukturerte intervjuer er at de har begrenset fleksibilitet. Det er ikke mulig å skreddersy intervjuet til hvert intervjuobjekt, og en må på forhånd bestemme seg for hva som er viktigst; gjennomføre et åpent intervju, eller gjennomføre et intervju med standardiserte spørsmål hvor svaralternativene er åpne (Johannesen, Kristoffersen & Tufte, 2008).

I utgangspunktet hadde vi satt opp strukturerte intervjuer til alle vi skulle intervjuer, og vi hadde på forhånd bestemt tema og spørsmålsformuleringer. I ettertid fant vi ut at det ville være bedre å ha ett strukturert intervju til rederiene og ett til bankene, da disse er greie å sammenligne hver for seg. Da vi begynte intervjuene, ble det derimot ikke helt slik vi hadde sett for oss. Noen av informantene hadde så mye på hjertet at de fleste spørsmålene vi hadde satt, ble besvart ved kun å stille det første spørsmålet.

Vi bestemte oss derfor for å utføre ustrukturerte intervju (forklart under) med de resterende intervjuobjektene, da dette var noe som fungerte greit for oss.

## **2.5 Ustrukturert intervju**

Et ustrukturert intervju er i følge Johannesen, Kristoffersen & Tufte (2008) uformelt med åpne spørsmål, hvor man har et gitt tema på forhånd, men at spørsmålene tilpasses til den enkelte intervjusituasjon.

Ustrukturerte intervju er det andre ytterpunktet innenfor kvalitativ forskningsmetode. I motsetning til strukturert intervju er ikke formuleringen av, og rekkefølgen på spørsmålene fastsatt forut for intervjuet. Slike intervjuer blir mer som en dialog mellom forsker og intervjuobjekt (Johannesen, Kristoffersen & Tufte, 2008). Da vi utførte ustrukturerte intervju, fikk informanten frem alt som var viktig for dem, og vi fikk se krisen fra deres perspektiv. Samtidig fikk vi svar på alt det vi lurte på, da vi hadde med oss de opprinnelige spørsmålene fra det strukturerte intervjuet som et utgangspunkt.

### **2.5.1 Fordeler med ustrukturerte intervju**

Det er en mer avslappet stemning under ustrukturerte intervju, noe som gjør det enklere for informanten å snakke fritt. Fremgangsmåten ved slike intervju er uformell, og en kan tilpasse seg situasjonen. Som ved strukturerte intervju er ikke spørsmålene ledende, og informanten har mulighet for å gi utfyllende svar. En går mer i dybden og får en bedre helhetsforståelse av informasjonen.

Da vi intervjuet verftene, Maritimt Forum og R.G. Hagland, var det vanskeligere å bruke strukturert intervju, da disse bedriftene er så forskjellige at de ikke kunne sammenlignes med hverandre. De driver sin virksomhet i forskjellige segment, om enn i samme næring, og har opplevd krisen på forskjellig måte.

### **2.5.2 Ulemper med ustrukturerte intervju**

Validiteten med slike intervju er ikke like god som ved strukturerte intervju, da det er vanskelig og sammenligne svarene fra de ulike informantene.

## 3. Teori

### 3.1 *Finanskrisen*

Finanskrisen nådde først overflaten sommeren 2007, og ble en betegnelse på investeringskarusellen som tok slutt, og ”bobla som sprakk”. Begrepet har vært hyppig brukt både i media og på folkemunne, og ord som ”krise”, ”kollaps” og ”depresjon” er ytringer som ofte blir brukt i forbindelse med, og for å beskrive dette vendepunktet.

Fallet i boligpriser i USA omtales gjerne som den utløsende faktoren for at krisen oppstod. Etter en lang periode med gode tider, hadde mange urealistiske forventninger til fremtidige inntekter. Flere finansierte forbruk og investeringer med lån, og gjerne også med subprimelån. *Subprimelån* er et finansuttrykk som kjennetegner risikolån med høy rente. Slike lån gis ofte til personer med betalingsanmerkninger og/eller svak økonomi. Disse låntakerne klassifiseres gjerne som usikre betalere, og det var i hovedsak disse som slet da rentene begynte å øke og lån ble dyrere. (Henriksen & Windheim, 2008). Henriksen og Windheim påpeker at *”For lett tilgang til kreditt synes i stor grad å ha medvirket til at prisen på fast eiendom, boliger og verdipapirer steg kraftig før krisen.”*

Da rentene økte og lån ble dyrere, fikk låntakerne betalingsproblemer. Da de amerikanske boligprisene begynte å falle allerede i 2006, ble det etter hvert et faktum at en betydelig del av disse lånetakerne aldri kom til å klare å betjene gjelden sin. (Henriksen & Windheim, 2008). Folk måtte flytte fra hjemmene sine og hus ble tvangssolgt.

Dette ga ringvirkninger; da det ble vanskeligere å få tilgang til kreditt, førte dette til manglende investeringer, som igjen ga utslag i økende arbeidsledighet. Dette førte til gjeldskriser, konkurser, nedgang på børser osv. Investorer fikk mindre tillit til bankene, og bankene fikk mindre tillit til hverandre. (Lydersen, 2007)



Det at bankene satt opp renten under finanskrisen, påvirket ikke bare låntakere ved at de må tåle en høyere rente, men det ga også ringvirkninger i valutakursen.

Likevekten i valutamarkedet vises med denne formelen:

$$R_{\text{NOK}} = R_{\text{utland}} + \left( \frac{E^e_{\text{NOK/utland}} - E_{\text{NOK/utland}}}{E_{\text{NOK/utland}}} \right)$$

$R_{\text{NOK}}$  = Renten i Norge

$R_{\text{utland}}$  = Renten i utlandet

$E^e_{\text{NOK/utland}}$  = Forventet pris for utenlandsk valuta, gitt i NOK

$E_{\text{NOK/utland}}$  = Pris for utenlandsk valuta, gitt i NOK

For å ha likevekt i pengemarkedet, må etterspørselen etter penger være lik tilbudet av penger.

Likevekten i pengemarkedet kan fremstilles med denne formelen:

$$\frac{M}{P} = L(Y, R)$$

$M$  = Penger

$L$  = Etterspørsel etter penger

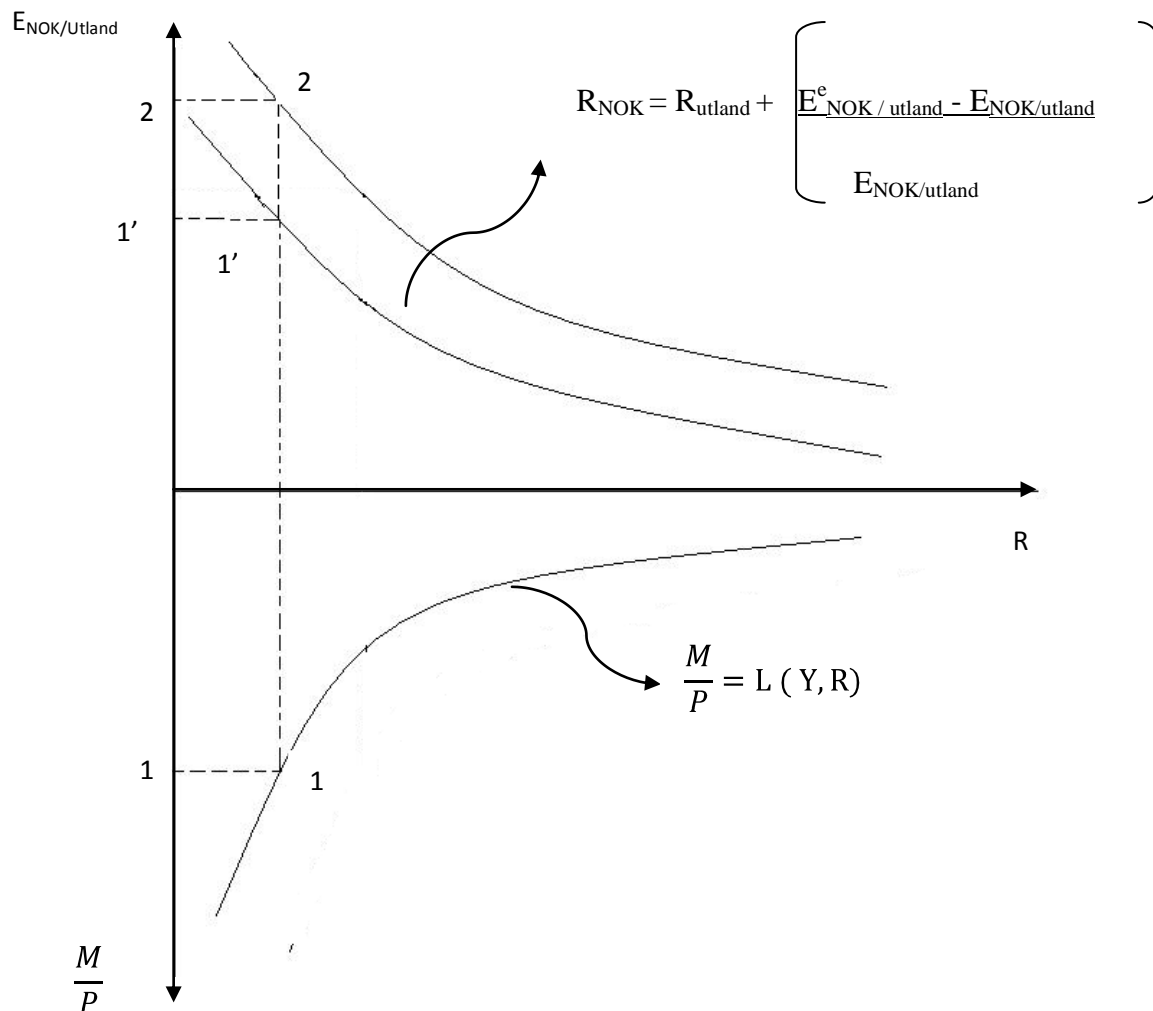
$P$  = Priser

$Y$  = Realinntekt / Kjøpekraft

$R$  = Renten i Norge

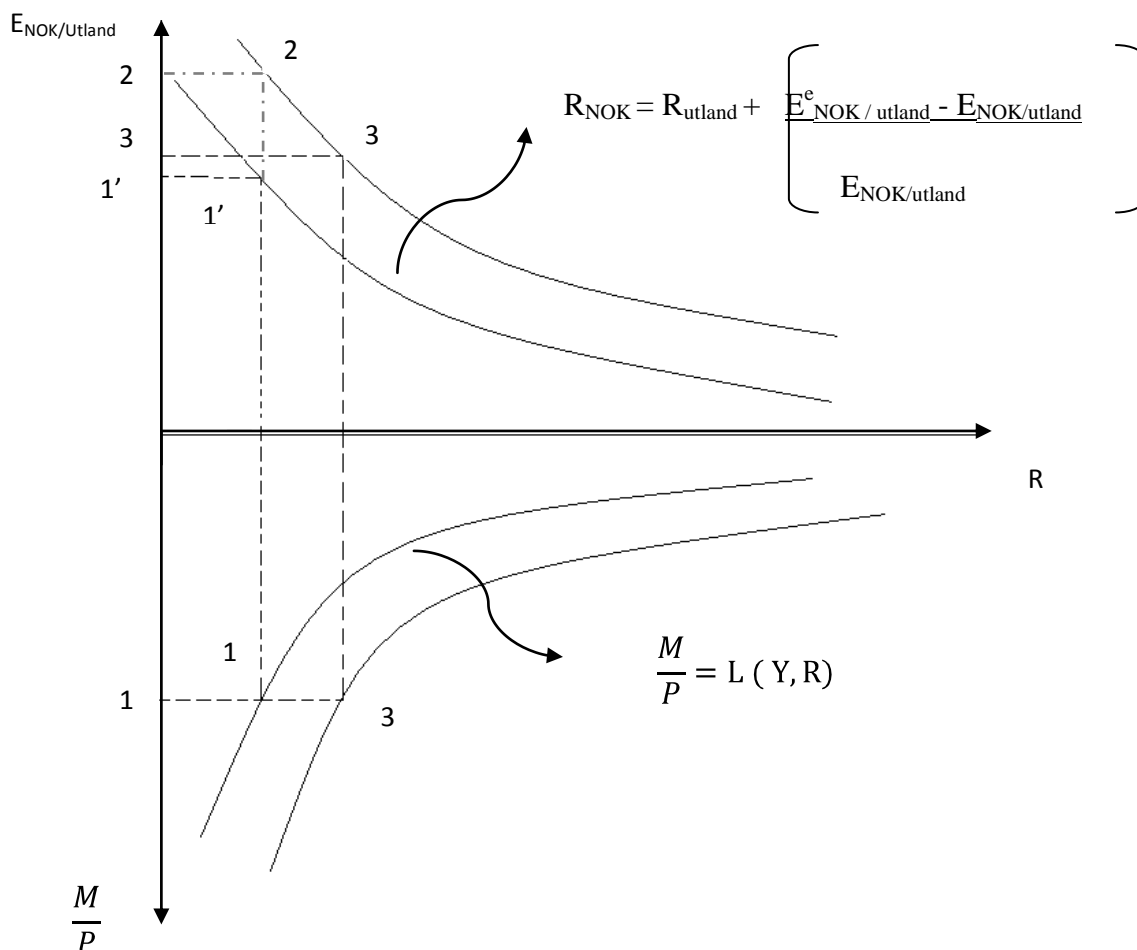
For å se på hvordan penge- og valutamarkedet påvirker hverandre, bruker vi tofasediagrammet, basert på Krugman og Obsfeld (2009). I denne grafen viser vi virkningene på svært kort sikt.

Da utenlandske renter ( $R_{\text{utland}}$ ) økte, flyktet folk fra aksjemarkedet. Fordi forventningene til aktørene ( $E_{\text{NOK/utland}}^e$ ) om svekkelse i valutakursen var så høy, får vi et stort skift i valutamarkedskurven. Pengeetterspørselen ( $L$ ) og innlandsrenten ( $R_{\text{NOK}}$ ) holdes konstant, og vi får derfor ingen skift i pengemarkedskurven.



Figur 3.1: Tofasediagrammet med skift i valutamarkedskurven.

I etterkant var det ikke lenger gunstig å holde på aksjer, noe som igjen førte til at pengeetterspørselen økte. Som illustrert i modellen nedenfor, gir dette et skift utover i pengemarkedet (pengemengden ( $M / P$ ) holdes konstant). Som vi ser ut i fra modellen vil innlandsrenten som følge av dette gå opp.



Figur 3.2: Tofasediagrammet med skift i valutamarkeds- og pengemarkedskurven.

Som vi ser ut fra figur 3.2 vil en økning i renten, mens pengemengden holdes konstant føre til at det blir mer attraktivt å investere / sette penger i land med høy rente, som fører til at økt etterspørsel etter landets valuta. Kronen styrkes derfor samtidig som valutakursen går ned.

Ifølge Bertelsen (2010), har markedet for selskapslån i USA og Europa nå begynt å nå gamle høyder, mens Norge henger litt etter. Dette gjelder også i offshorenæringen. ”Selv om aktivitetsnivået har holdt seg oppe i den maritime næringen på Haugalandet og Sunnhordland i 2009, har virkningene av finanskrisen likevel meldt seg med kontraktstørke for verftene og svakere rater i skipsfartsmarkedene” (Rapport ved Maritimt Forum, 2010).

Det er AHTS-ene som blir først rammet i tider som dette, mens PSV-ene som jobber med allerede igangsatte prosjekter, blir mindre rammet. CSV-ene ligger etter i syklusen med ca 1,5 år, og opplever krisen nå. De markedene som har merket krisen mest, er tank- og bulkmarkedene. Her har flere skip måttet selges eller legges i opplag. Noen skip innenfor disse markedene har også blitt tvangssolgt.

Da prisen på kapital gikk opp, og det var stor usikkerhet i pengemarkedet, ble det vanskeligere for bedrifter å videreutvikle seg. Bankene var blitt mer restriktive og tilbakeholdne, og krevde høyere egenkapital ved opptak av nye lån. Dette gjorde det vanskelig å sette i gang med nye prosjekter.

### **3.2 Markedsutviklingen i offshorenæringen**

I 2009 var ratene i term-markedet 40 – 50 % lavere enn toppnivået i slutten av 2008. Samtidig sank ratene i spotmarkedet i Nordsjøen med gjennomsnittlig 65 %. Årsakene til dette var blant annet nedgangen i etterspørsel fra oljeselskapene og overkontrahering av offshorefartøy (DOF, 2010)

2009 var et rekordår for levering av nybygg, og det ble ferdigstilt og levert hele 137 skip. Dette viser at verftene har hatt gode ordrebøker og mye å gjøre. (DOF, 2010)

I 2009 stoppet derimot nybyggingsaktiviteten nesten opp. Det var da registrert bestillinger på 34 medium og store offshoreskip, som er en nedgang på 60 % i forhold til byggeaktiviteten i 2008. I 2009 ble det kansellert totalt 17 medium og store offshoreskip. Noen av grunnene til dette var aktørenes mangel på finansiering og at verft gikk konkurs. 13 av de kansellerte skipene var AHTSer. Vi har også sett en økende trend av forsinkelser. 35 % av nybyggene som skulle vært levert i 2009 har blitt utsatt til slutten av 2010 (DOF, 2010). Forsinkelsene kan skyldes prisstigning hos verftenes underleverandører, og at verftene allikevel har måttet forholde seg til avtalt pris med sine kunder. Dette har i noen tilfeller ført til uenighet mellom verft og rederi, og verftene har til tider gått med underskudd, da rederiene nekter å betale mer enn avtalt.

I 2010 ser vi nå en tilbakegang i offshoremarkedet, noe som trolig vil forbedre seg i 2011. Nedgangen i offshoremarkedet vil trolig føre til flere nisje-markeder, som spesialiserer seg på for eksempel dypere farvann eller isbrytere som kan gå i arktiske farvann.

Innen utgangen av 2012 forventes AHTS-flåten å øke fra 1400 til 1800 skip, og PSV-flåten vil i samme periode øke fra 1000 til 1200. CSV flåten vil samtidig øke med 100 skip. Markedet skal altså absorbere 700 nybygg innen utgangen av 2012, og det er derfor få nybygg som bestilles nå.

### **3.3 Den lokale offshorenæringen**

*Offshore* er et engelsk adjektiv som betyr å være ute på sjøen eller til havs. Det er ofte knyttet til petroleumsrelatert virksomhet, og inkluderer alt som opererer seg på havet. Maritim næring er, nest etter olje og gass, den næringen som gir størst verdiskapning i Norge. Denne næringen har rundt om 100 000 ansatte, og har en med en verdiskapning på over 100 milliarder kroner årlig (Maritimt Forum).

Denne regionen er kjent for sin offshorevirksomhet, og det finnes mange som opererer innenfor denne næringen her. Vi har lagt vår hovedvekt på offshorerederier, verft og banker, og har valgt å ikke gå inn på utstyrleverandørene, da dette er mye mer fragmentert.

Det er to ulike markeder innefor offshoresegmentet; spot- og term-markedet. Disse vil vi beskrive i eget punkt nedenfor. Vårt hovedfokus innenfor offshorenæringen er rederiene som opererer innen for seismikk-, supply- og subsea markedene. *Seismikk* er en måte å undersøke havbunnen på, og blir i hovedsak brukt av oljebransjen ved leting etter olje. *Supply*, også kalt forsyningsskip, blir brukt til å frakte nødvendig utstyr og lignende ut til plattformene. *Subsea* betyr under vann, og blir brukt til operasjoner som foregår under vann.

#### **3.3.1 Term- og spotmarkedet**

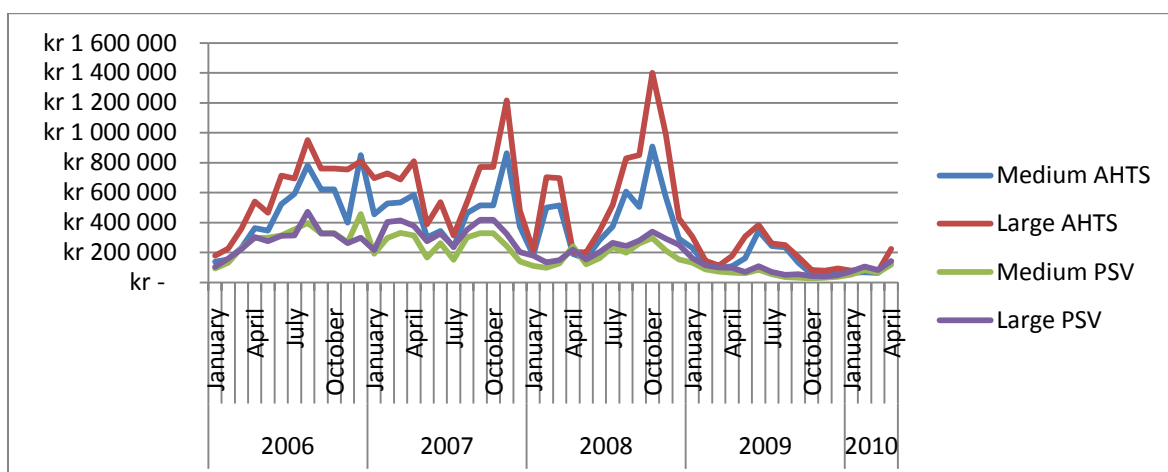
*Term-markedet* (Eng.: time charter (tc)) vil si det markedet for langsiktige transportskontrakter. Befrakter har da behov for fartøyet over en lengre periode, og har avtalt enten dagrater eller en fast pris for hele perioden på forhånd. Under en slik avtale betaler eieren selv for driften av skipet. Befrakter betaler drivstoff, avgifter i havnene og for lossing

og lasting, samt andre utgifter som påløper seg i forbindelse med frakten eller operasjonene fartøyet er leid for å utføre.

*Spotmarkedet* er et kortsiktig marked hvor fartøy ligger klare for småoppdrag. Her varierer ratene fra dag til dag, og time til time, basert på tilgjengelighet og forventninger om oppdragsmengde på kort sikt.

I 2007 – 2008 var spotmarkedet på topp, og offshorerederiene fikk i perioder rundt 2 millioner kroner per dag for sine AHTS. Da spotmarkedet var på bunn i 2009, og ut i 2010, var ratene for tilsvarende tonnasje nede i 50 000 kroner dagen. Vi har den siste tiden sett en kraftig og rask stigning i disse ratene. I mai 2010 økte dagratene til over 450 000 kroner dagen. ”Normand Mariner”, som er eid av Solstad Offshore ASA, inngikk nylig en spotkontrakt med BP (British Petroleum) på 575 000 kroner dagen. Som vi ser blir offshorenæringen lett påvirket, spesielt spotmarkedet. (Fiveland, 2010)

Denne kraftige økningen av ratene i spotmarkedet kan skyldes to forhold. Det ene er den vulkanske askeskyen fra Island som førte til midlertidig økt etterspørsel etter PSVer og AHTSer på sokkelen, det andre er at en del rigger har flyttet på seg i det siste. Denne økningen i dagratene vil derfor trolig ikke forbli vedvarende. (Fiveland, 2010). Under ser vi utviklingen i spotmarkedet for AHTS og PSV fra 2006 til april 2010.



Figur 3.3: Utviklingen i spotmarkedet fra 2006 – april 2010.

### **3.3.2 Finanskrisen knyttet til den lokale offshorenæringen**

Finanskrisen rammet ikke offshorenæringen like tidlig som den rammet andre markeder innenfor shipping. Bulk- og tankmarkedene var de som først merket krisen, deretter supply, subsea og seismikk. Verftene ble senere rammet, da de til nå har levd på en god ordrebok.

Sverre Meling Jr. i Maritimt forum sier til Haugesunds avis at *”Skipsverftene opplever en forsinket reaksjon på krisetid, virkningene kommer ikke før i 2010 og 2011. Hittil har det gått godt, fordi verftene har hatt nok å gjøre. Nå ser vi imidlertid fullstendig ordretørke.”* (Ballo, 2010).

### **3.4 Oljepris**

Det er mange faktorer som påvirket prisen på olje. Blant dem er økte produksjonskostnader, at oljemengden rundt i verden minker, at verden har vist før at den tåler høy oljepris, og sist men ikke minst; at det per dags dato ikke finnes noe substitutt for oljen. Alt dette gjør at tilbud og etterspørsel etter olje stadig varierer. Det at oljeprisen steg kraftig i 2008 skyldes i hovedsak den økte etterspørselen etter olje.

Da oljeprisen var på vei oppover sommeren 2008, var spørsmålet og fokuset hele tiden på hvordan en skulle få produsert nok olje til å dekke etterspørselen. Oljeprisen ble målt til en historisk høy pris i 2008, da den ble notert til 150 dollar fatet på norsk sokkel. Dette var en økning på 76 prosent fra samme tid i fjor. (Ravnaas, N.R. 2008)

Et spørsmål som blir stilt, er om denne høye oljeprisen bidro til finanskrisen. Arneberg (2009) mener at det er flere som har denne oppfatningen, der i blant den amerikanske økonomen James D. Hamilton. James D. Hamilton er professor ved University of California, San Diego, og blir blant annet brukt av det amerikanske senatet, og er ekspert på oljepris og finanskriser.

Hamilton baserer sin konklusjon på to funn, hvor det første funnet er at alle tilfeller av vesentlig oppgang i oljeprisen de seneste tiårene har gitt nedgang i verdensøkonomien. Dette var også tilfelle under oljekrisen i 1973 – 74, etter den iranske revolusjonen i 1979, i forbindelse med Iran-Irak krigen i 1980 og igjen etter den første Gulfkrigen i 1991.

James D. Hamilton sitt andre funn baserer seg på ulike modeller om hvordan oljeprisen påvirker økonomien generelt. Han brukte fire modeller som alle gav gode beskrivelser av

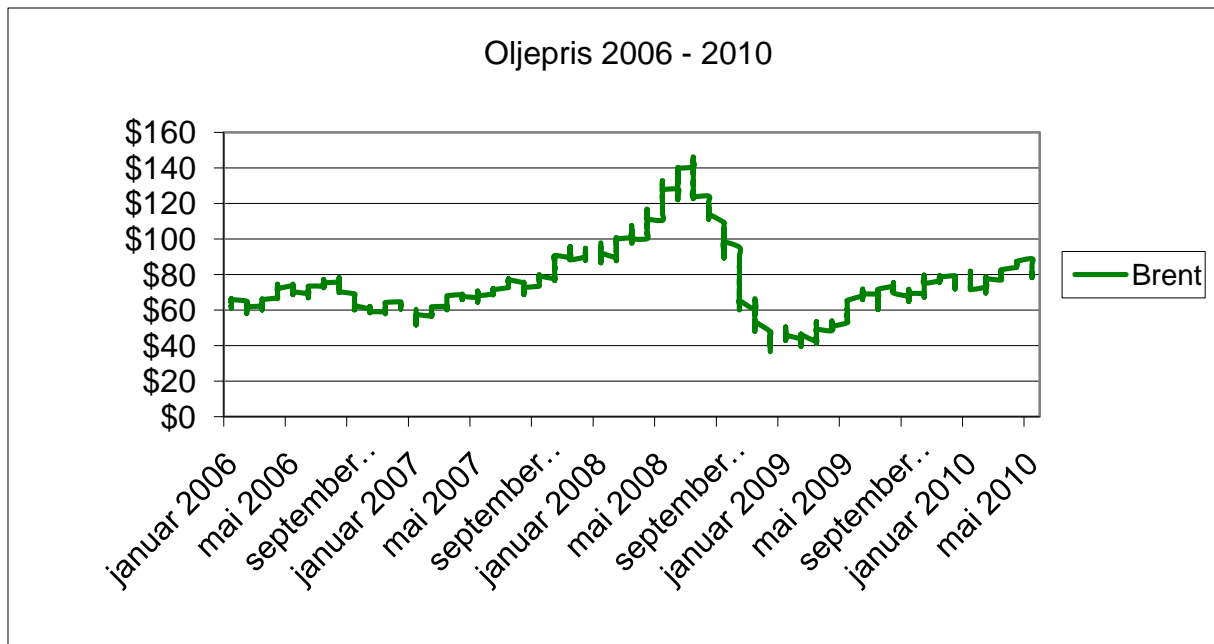
hvordan en høy oljepris har gitt økonomisk fall i lands bruttonasjonalprodukt (resesjon) tidligere. Disse fire modellene var bygget opp på ulike måter, men de ga alle samme konklusjon. Konklusjonen ble at hadde ikke oljeprisen doblet seg mellom juni 2007 og juni 2008, ville det ikke blitt en økonomisk nedgang. Hamilton hevder at det ikke er oljeprisen alene som var årsak til finanskrisen, men denne sammen med ”råtne boliglån” og krise i boligmarkedet i USA. (Arneberg, P. 2009)

Oljeprisen raste ned 60 prosent fra juli til november 2008, og fokuset beveget seg bort fra tilbudssiden og over til den dramatiske nedgangen i oljeforbruk. OPEC og andre oljeselskaper verden over klagde veldig da oljeprisen sank, uten å tenke på nivået som oljeprisen sank fra var unormalt høyt. Ingen hadde før denne oppgangen vært vant til en oljepris som lå på nesten 150 dollar fatet. (Ravnaas, N.R., 2008) Det ble ansett som en krise da oljeprisen sank ned til et nivå som var mer normalt. Dagens oljepris ligger på rundt 80 dollar fatet, mens gjennomsnittlig oljepris i 2006 og 2007 lå mellom 65 og 75 dollar fatet. Likevel anses dette av oljeselskapene som en krise. Store oljeselskaper som Statoil benytter seg av slike situasjoner for å presse på sine leverandører, og de har utrolig stor makt.

Det er oljeprisen som driver leteaktiviteten, og som har ført til at leteaktiviteten etter ny olje har blitt redusert. Oljeetterspørselen har falt, og da også etterspørselen etter store AHTS.

Under følger grafer som illustrerer utviklingen i oljeprisen. Denne grafen er blitt laget basert på oljeprisens utvikling fra januar 2006 til mai 2010.





Figur 3.4: Utviklingen i oljepris fra 2006 -2010.

### 3.5 GIEK

GIEK står for "Garanti-Instituttet for EksportKreditt" og er et statlig organ som stiller garanti og kredittforsikring av eksportkreditter. Deres hovedmålsetting er å fremme norsk eksport av varer, tjenester og investeringer i utlandet, og flere aktører har derfor fått lån gjennom at GIEK garanterer for disse. Da det ble vanskeligere for bedrifter å få lån, tilførte myndighetene midler til GIEK. GIEK gir ikke lån, men garanterer for kundene sine (banker og lignende), slik at de kan tilby finansiering uten å måtte sitte med hele risikoen selv. Dersom låntaker ikke kan betale for seg, vil GIEK stille med erstatning. GIEK sine garantier er utstedt på vegne av den norske stat, og kan blant annet være garanti for byggelån som banker gir til norske verft i forbindelse med verftenes finansiering av nybygg og ombygging av skip. GIEK tilbyr også garantier i forbindelse med eksport av skip. (Garanti-Instituttet for EksportKreditt)

Under følger figur 3.5, som viser hvordan GIEK fungerer.



Figur 3.5: Garanti-Institutt for EksportKreditt.

### 3.6 Eksportfinans

Eksportfinans er en statlig bank som finansierer risikoprojekter. De fungerer som en bank, men er et instrument som myndighetene har til rådighet. Eksportfinans gir lån til norske aktører som har *utpreget internasjonal virksomhet*, slik som rederiene i vår oppgave. Dersom GIEK stiller med garanti, er eksportfinans villig til å låne ut inntil 80-85 % av kontraktbeløpet (med løpetider fra 2-15 år). De resterende 15-20 % vil en kommersiell bank låne ut. Risikoen er da mye mindre for banken, og det blir følgelig en mindre barriere for dem å være med på finansieringsprosjekter. GIEK og banken har hele risikoen, men det er eksportfinans som fysisk kommer med likviditetstilførselen (Eksportfinans).

### 3.7 Rederibeskatning

17. desember 1996 presenterte Lagtingspresident Jan P. Syse den nye rederiskatteordningen. Dette var en reaksjon på den tidligere skattereformen fra 1992, som hadde resultert i at skattereglene for norske rederier var i utakt med rammevilkårene i utlandet. Etter 1996 ble denne ubalansen gjenopprettet, og rederiene kunne nå velge om de ville bli skattet etter en ordning hvor de fikk skattefritak hvis utbytte ble stående i rederiselskapet. Valgte de derimot å ta ut utbytte, flytte til utlandet eller valgte å oppheve hele rederiet, måtte de betale skatt av overskuddet.

7. september 2007 kom regjeringen, med daværende nærings- og handelsminister, Dag Terje Andersen i spissen, med en et nytt rederibeskatningsregime. Også dette var konkurransedyktig

med utlandet, i og med at ordningen innførte et *endelig* skattefritak for skipsfartsinntektene som opptjenes innenfor rederiskattordningen. I denne ordningen ville ikke rederiene lenger bli skattlagt, selv om de for eksempel valgte å flytte til utlandet. Dette var svært gunstig for rederiene, men samtidig krevde regjeringen tilbakebetalt "spart skatt" mellom 1997-2007. På grunn av en overgangsordning ble det utløst beskatning av tidligere skattefrie inntekter og gevinster, som regjeringen mente hadde vært en latent utsatt skatt. Denne regningen kom på 21 milliarder kroner. Dersom det kunne godtgjøres at 7 milliarder av skattekredittene ble brukt til miljøtiltak på skipene, ville disse forbli en del av rederienes egenkapital. De resterende 14 milliardene ble det foreslått av regjeringen at skulle tilbakebetales over 10 år.

I et brev til Stortinget datert 26. mai 2009, skrev Sverre Meling jr. som daglig leder i Maritimt Forum hvordan finanskrisen hadde ført til presset likviditet for de norske rederiene. De mente at siden lete- og utbyggingsaktiviteten på norsk sokkel var redusert, kunne myndighetene legge til rette for at oljeselskapene skulle øke investeringene sine. Ett viktig tiltak Maritimt Forum ba om, var at tilbakebetalingen av rederienes skattegjeld fra forrige rederibeskatningsregime ble utsatt. Dette er et tiltak som kan gi bedret egenkapital på sikt, og vil føre til nybygg, noe som også vil få en positiv virkning for verftene. Hvis ikke dette gjøres, er Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland bekymret for at de skal oppleve en stillstand som vil føre til at næringen taper verdifull kompetanse som vil ta lang tid å bygge opp igjen.

Rederiene mente at overgangsordningen som utløste beskatning i forbindelse med skifte fra rederskattordningen fra 1996 til den i 2007 var grunnlovstridig. Daværende Administrerende direktør Sturla Henriksen i Norges Rederiforbund sier til Haugesunds Avis 12. januar 2010 at *"Det handler om at myndighetene endrer godkjente selvangivelser 11 år tilbake i tid med store konsekvenser for de berørte rederibedriftene"*.

Etter en lang kamp ga Høyesterett 12. februar 2010 endelig rederiene medhold i rederiskattsaken i en plenumsdom. Det ble slått fast at kravet var i strid med Grunnloven § 97, som sier at *"Ingen Lov maa gives tilbagevirkende Kraft"*. For rederiene på Haugalandet og Sunnhordland dreier det seg om rundt en milliard kroner, som de da kunne godskrive inn til egenkapitalen.

26. mars 2010 kom nåværende finansminister Sigbjørn Johnsen med nye utspill om innkrevning av skatt fra rederiene. Rederiene får nå et valg, hvor de som ønsker det, kan fortsette i skattefritaksordningen som ble innført i 2007. De blir da nødt til å betale en

tredjedel av skatteforpliktelsene, omtrent 4 av de opprinnelige 14 milliardene, over en periode på 10 år. De rederiene som ikke velger skattefritaksordningen, vil fortsette å bli beskattet ved utdeling av aksjeutbytter, eller hvis de går ut av ordningen på et senere tidspunkt.

Regjeringen mener at skatteforpliktelsene som er opparbeidet innenfor rederiskattordningen fra 1997 skal gjøres opp. Ifølge Sigbjørn Johnsen innebærer ikke dommen i Høyesterett at rederiene er fritatt for skatt. Flere av rederibedriftene har allerede inntektsført skatteregningen, noe som kan føre til komplikasjoner for dem, og samtidig øke faren for utflagging. Dette kan sette en stopper for kontrakter på norske verft, slik som Westcon.

## **4. Datainnsamling**

Det som gjenspeiler virkeligheten som undersøkes kalles data, og er dokumentasjonen som skiller forskning fra synsing (Johannesen, Kristoffersen & Tufte, 2008). Når dataene er samlet inn, må disse analyseres og ikke minst tolkes. Intervjuene må kobles sammen, for å finne en felles ”betegnelse” / ”mening” som kan gi oss svar på vår problemstilling. Vi som forskere må ta stilling til hva som skal regnes som data, og ulike forskningsdesign kan ha ulike vinklinger på hva som skal regnes som data (Mason, 2002).

Intervjuobjekter vi har valgt, spiller alle en viktig rolle for den lokale offshorenæringen. Vi har valgt å ta med en kort og generell beskrivelse av rederiene og verftene, samt kort om hvert av våre fokusobjekter, for å gi en bedre forståelse av hva de driver med. Vi har som nevnt ovenfor utformet ulike intervjuer til de ulike aktørene, for å få et best mulig bilde på hvordan de har opplevd krisen, og hvilke følger denne har gitt. Spørsmålene til intervjuene har vi lagt som vedlegg.

### ***4.1 Teori om og intervju av rederiene***

På grunn av oppgavens omfang, og at vi har vært nødt til å begrense oss litt, har vi valgt å fokusere på de rederiene som driver innenfor offshorenæringen her på Haugalandet og Sunnhordland. De rederiene vi har valgt å intervjuer er Solstad Offshore ASA i Skudenes, Eidesvik Offshore ASA på Bømlo og Østensjø Rederi AS i Haugesund. Vi har intervjuet alle tre for å se hvordan de har klart seg gjennom krisen, og hva som har vært deres største utfordringer den siste tiden. Vi ønsket også å se hva deres utfordringer i fremtiden vil være, og om det har vært noe å lære av finanskrisen.

#### **4.1.1 Eidesvik Offshore ASA**

Eidesvik ble stiftet tidlig på 1980 tallet, og har sitt hovedkontor på Langevåg på Bømlo. Skipene Eidesvik opererer, er alle registrert i kvalitetsregistre. Rederiet har vært børsnotert siden 2005. Eidesvik har en gjennomsnittsalder på sin flåte på 6,3 år, og har med andre ord en moderne flåte. Flåten består av spesialiserte skip innen supply, seismikk og subsea. De er veldig opptatt av miljø, og har investert i naturgassdrevne skip.

Eidesvik har i mange år hatt en markedsstrategi hvor de ønsker store, ”tunge” og solide kunder. De har en kontraktsdekning på 82 %, hvor denne dekningen blir regnet ut fra antall skipsdøgn \* døgn / solgte skipsdøgn.

Eidesvik har lenge vært innovativt rederi, og flere av skipene deres er utviklet ved egen prosjektavdeling, i samarbeid med kunder og skipsdesignere. De var først i verden med naturgassdrevne lasteskip, som de utviklet i 2003. I prosjekt med utvikling av miljøvennlig brenselcelledrift av skip, er Eidesvik er en sentral aktør, og de prøver ut brenselcelledrift på et av sine egne skip, Viking Lady som er den tredje PSV med LNG.

Deres største PSV opererer på den norske sokkelen, men de opererer også med PSVer i Vest Afrika. Skipene de har der nede er mellomstore.

Eidesvik opererer i hovedsak i term markedet, men er også eksponert i spot markedet, hvor de har sine ”billigste” skip. Eidesvik har nå to seismikkskip under konstruksjon, til en samlet verdi på 1,7 milliarder kroner. Her er det GIEK som garanterer for 80 % av kjøpesummen, og en privat bank som står for de resterende 20 %. CGG Veritas, som har avtalt kontrakt på disse to skipene, forhandlet en ny avtale og betalte for å få utsatt det ene skipet med ett år. Kontantstrømmen er dermed utsatt 1 år. Skipene blir levert juni 2010 og september 2011.

Forsyningsfartøyet til Eidesvik ”Viking Surf” har signert en fire år lang kontrakt med opsjoner med Petrobas, et brasiliansk oljeselskap, som har en fast verdi på 209 millioner, som kommer godt med i disse krisetider.

<b>Eidesvik Offshore ASA</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Omsetning	1 202 041	965 150	752 946	855992
Driftsresultat	367 306	218 334	151 038	278 314
Resultat etter skatt	1 091 352	-603 611	-46 618	296 626
Egenkapital	1 901 514	818 837	1 451 883	1 524 562
Totalkapital	5 267 012	4 543 584	4 273 040	3 385 381
Egenkapitalprosent	36 %	18 %	34 %	45 %

*Tabell 4.1: Nøkkeltall for Eidesvik Offshore ASA*

#### **4.1.1.1 Intervju med Administrerende Direktør Jan Fredrik Meling i Eidesvik**

På den norske sokkelen har ikke Eidesvik blitt påvirket av finanskrisen i noen stor grad. Her har de solide kontrakter med store kunder som Statoil. I Vest Afrika har de kjent finanskrisen ved at dagratene har gått ned.

I subsea-segmentet har de heller ikke merket finanskrisen noe særlig, da de også her har gode kontrakter med bl.a. Acergy (tidligere Stolt Offshore).

I seismikk-segmentet, hvor det skytes og sprenges etter seismikk, har de alle skipene på kontrakter med et fransk selskap som heter CGG Veritas. Her har de merket finanskrisen noe. Før finanskrisen ble det kontrahert mange nybygg, det ble en overkontrahering i markedet, som førte til at ratene gikk ned. I Sør Afrika er det noe redusert etterspørsel, denne nedgangen merkes best innenfor seismikk. Men en begynner nå å se bedringer innenfor seismikk-segmentet.

Viking Troll, som er en AHTS som Eidesvik eier 25 % i, har merket finanskrisen. Dette skipet ligger nå i opplag. Eidesvik har kun bygget ett skip på spekulasjon, dvs. uten kontrakt med kunde. Det er vanskeligere å få finansiering av nybygg, og det er mye mindre risikovillig kapital på grunn av finanskrisen. En må betale mer for finansieringen, fordi penger har blitt ”dyrere”. Det at ratene har gått ned, som har resultert i fallende lønnsomhet kan ikke skyldes finanskrisen, men overkontrahering i markedet, sammenfallende med synkende oljepris.

Resultatet til Eidesvik viser at de er lite påvirket av finanskrisen, men de ser allikevel for seg at det kommer til å bli trangt de to neste årene.

#### **4.1.2 Solstad Offshore ASA**

Solstad Rederi AS ble grunnlagt i Skudeneshavn i 1964, av Kaptein Johannes Solstad. Hovedkontoret ligger fortsatt i Skudeneshavn, men rederiet har datterselskap i Aberdeen, Singapore, Storbritannia, Australia og Brasil. De har også støttekontorer i Bangkok og Kuala Lumpur, og disse støttekontorene blir drevet der nede. Rederiet har totalt rundt 1200 sjøfolk, hvorav 900 av disse er norske, noe som gjør dem til den største arbeidsgiveren av norske sjømenn i utenlandsk handel. Rederiet har også ca 100 lærlinger om bord hele tiden.

Solstads offshoreaktiviteter startet i 1973, og rederiet opererer i dag over hele verden. De har fokusert på å tilby avanserte offshorefartøy som PSVer, AHTSer og CSVer.

Solstad har vært børsnotert siden oktober 1997, under navnet Solstad Offshore ASA (SOFF).

I november 2009 landet de to store kontrakter med Petrobras i Brasil, for PSVene ”Normand Vibran” og ”Normand Trym”. Disse har en varighet på 3 år, og har en verdi på rundt 270 millioner kroner. I tillegg til dette har Solstad Offshore ASA også 7 andre skip i arbeid i Brasil.

I 2009 hadde rederiet en kontraktsdekning på 70 %, i 2010 har de en dekning på 50 %. For 2011 vil dette gå litt opp igjen, til 55 % inkludert opsjoner. Alderssammensetningen på flåten er ca. 10 år, og består av CSVer, AHTSer og PSVer.

<b>Solstad Offshore ASA</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Omsetning	2 529 383	2 249 679	2 230 328	1 883 038
Driftsresultat	465 608	797 248	960 464	704 012
Resultat etter skatt	1 037 791	26 929	703 605	889 888
Egenkapital	4 630 320	3 681 690	3 681 855	3 173 788
Totalkapital	12 266 546	10 213 358	10 314 669	8 293 720
Egenkapitalprosent	38 %	36 %	36 %	38 %

*Tabell 4.2: Nøkkeltall for Solstad Offshore ASA*

#### **4.1.2.1 Intervju med Finansdirektør Eivind Kvilhaug i Solstad**

Da vi besøkte Solstad, fikk vi snakke med finansdirektøren deres, Eivind Kvilhaug. Solstad har ifølge Kvilhaug ikke merket finanskrisen i noen spesielle segment eller områder.

Solstad har ikke hatt problemer med finansiering av nybygg, men Kvilhaug bekrefter de har merket at prisen på penger har endret seg, og at det er blitt dyrere og vanskeligere å få finansiering. Ingen av deres kontrakter har blitt utsatt som følge av krisen.

Finanskrisen alene kan ikke få skylden for alt som har skjedd innenfor offshorenæringen denne perioden. Skylden må også legges på oljeprisen og overkontraheringen av nye skip. De



mest direkte konsekvensene av overkontraheringen er reduserte rater. Dette merket Solstad først i spotmarkedet i Nordsjøen, men det har også slått ut på term-markedet over hele verden.

Det er ikke første gang denne næringen opplever overkontrahering, dette skjer alltid når det er gode tider i markedene. Solstad ser på dette som sjanser de må ta for å være med i konkurransen, da markedet hele tiden utvikler seg, og etterspør nyere teknologi.

Grunnet den korte varigheten av krisen har Solstad klart seg bedre enn hva de først fryktet. For at virkningene av krisen skulle blitt mer vesentlige, måtte den ha vart lengre.

Solstad har kun et skip i opplag, og dette skipet er 25 år gammelt. De har ikke drevet med utflagging eller omregistrering av skip på grunn av krisen.

Solstad har fornyet mange av de gamle fartøyene, og før krisen solgte de 6 båter som var av for gammel tonnasje for dem. Samtidig kontraherte de 6 nybygg med en samlet verdi på 4 milliarder kroner.

Spotmarkedet fjerde kvartal 2007 var svært bra for Solstad, men de er innstilt på at ratene ikke vil komme til å nå disse høydene med det første.

Solstad ser ikke for seg at det vil komme de store utfordringene fremover, da de allerede ser bedringer i markedet. Oljeprisen vil bli mer stabil fremover, og det vil resultere i høyere leteaktivitet, som igjen vil føre til kontrakter for Solstad sine skip. Kvilhaug tror også at kapitalmarkedet vil bli bedret fremover.

#### **4.1.3 Østensjø Rederi AS**

Østensjø ble opprettet i 1973, og har spesialisert seg innenfor to segment. Den ene delen består av supply- og inspeksjonsfartøy i Nordsjøen, og den andre delen av flåten består av slepebåter. De fleste av offshorebåtene går på lange kontrakter, som kan vare opptil 5-8 år. Resten av disse går i spotmarkedet. Totalt går rundt 80 % av den totale flåten på lange kontrakter, noe som sikrer et stabilt inntektsgrunnlag.

Siden 1974 har Østensjø tilbudt offshoreservice til store olje- og gassutviklinger. Østensjø satser sterkt på en moderne flåte og har vært en pådriver i utvikling av nye løsninger for sine skip. Flåten har en gjennomsnittsalder totalt sett på 10 år, hvor de eldste er slepebåter fra 1985. Østensjø driver med stadig fornying og utvidelse av flåten, og har bygget over 30

nybygg, hvor 10 av dem har vært bygd de siste 5 årene. De nye båtene er store og har mye ny teknologi. De siste 5 årene har de solgt 2 båter, henholdsvis i 2006 og 2007. Planen var egentlig å selge enda en, men annenhåndsverdien var for lav.

Rederiet har for tiden to båter som blir bygget i Spania; en slepebåt, og et hotellskip som kan huse opptil 600 arbeidere. Rederiet bygget også i 2002 daværende verdens største flerbruksskip, og erfaringer fra dette skipet med flotelloppdrag ("flytende hotell") i Vest Afrika og Mexicogulven, har ført til at rederiet i dag har kontrahert verdens første flotell skip som benytter dynamisk posisjonering (trenger ikke å ligge til kai eller være oppankret). Det nye flotellskipet benevnes Edda Accommodation, og blir levert i slutten av 2010. Slepebåten skal leveres i juni 2010. De har for tiden ikke planlagt flere nybygg.

Østensjø satser også mye på HMS (Helse Miljø og Sikkerhet), noe som er svært viktig i dagens marked for kontrakter med oljeselskapene. Østensjø har med sin prioritering av dette området fått flere lengre kontrakter med blant annet Mærsk (Edda Frende, nå Edda Sprint) og Shell UK (Edda Fram). Østensjø var en aktiv part i opprettelse av subsea selskapet Deep Ocean, og flere av rederiets skip har i dag lengre kontrakter for dette selskapet.

Østensjø er ikke børsnotert, og vi har derfor ikke oversikt over deres omsetning, driftsresultat med mer da vi ikke har konsoliderte regnskapstall.

#### **4.1.3.1 Intervju med Viseadministrerende Direktør Kenneth Walland i Østensjø**

Ifølge Kenneth Walland i Østensjø tok det omtrent et år før rederiet merket krisen. Krisen rammet Norge som verst sommer/høst 2008. Da var aktiviteten og ratene for rederiet fortsatt normale, noe som fortsatte frem til våren/sommeren 2009. Da begynte de å merke krisen tydelig i form av at prisene falt, prosjekter ble satt på vent og aktiviteten avtok. Dette var en stor følge av at tilgjengeligheten på båter ble mye større enn behovet. Ratene ble mye lavere, noe de fortsatt er på offshore.

Walland mener at det ikke bare er finanskrisen som har skyld i dette, men også at situasjonen er skapt av en voldsom overkontrahering. Overkontraheringen har gjort noe med markedet. Den har ført til at annenhåndsverdien på båter gikk ned, noe som gjorde at det ble lettere for nye å etablere seg i markedet. Overkontraheringen førte samtidig til at ratene fikk en reduksjon, og at flere båter, spesielt ut av Aberdeen, har måttet gå på veldig lave rater. "Det er

et fritt marked, men det er ikke så positivt at det er så mange konkurrenter og selskaper offshore”.

Et tiltak som følge av de dårlige tidene var å legge båter i opplag. Høsten 2009 ble en supplybåt lagt i opplag, hvor bemanningen ble redusert og flyttet til andre båter. Dette var en direkte konsekvens av de lave ratene. Fra januar til mars 2010 ble et flerbruksskip (Edda Fonn) lagt i opplag. Dette tapte de ingenting på, fordi det var befrakter som ba om det på grunn av manglende arbeid. Rederiet har også i høst/vinter hatt et ROVS liggende mye uten oppdrag.

På spørsmål om rederiet har hatt problemer med finansiering av nybygg svarer Walland at alt har gått fint. De har hatt 11 nybygg kontrahert, hvor aller er finansiert og 9 allerede er levert. Det er vanskeligere med investeringsviljen, fordi det er vanskeligere og dyrere å anskaffe kapital.

Østensjø har også merket valutasvingningene. Da enkelte kontrakter ble inngått lå britiske pund på rundt 12 kroner. Da dette endret seg til 9 kroner pundet, ble dette å regne som et direkte tap. Rederiet har også hatt noe inntektstap i forbindelse med underleverandører. Nybygget Edda Flora ble levert av Karmsund Maritime, som hadde et garantiansvar på ett år etter levering. Da Karmsund Maritime gikk konkurs, ble Østensjø nødt til å ta kontakt direkte med underleverandørene, som også garanterer for sine deler. Denne garantien samsvarte ikke nødvendigvis med garantien Karmsund Maritime hadde gitt, noe som gir rederiet ekstra utgifter. De har til nå tapt flere millioner på dette.

For Østensjø sin del har de merket krisen mest i Nordsjøen, da dette området er svært følsomt for skiftninger i tilbud og etterspørsel. De har også merket det ellers rundt om i Europa. Walland trodde egentlig at omfanget av finanskrisen skulle bli verre, og at det skulle komme flere kanselleringer enn det faktisk gjorde. En fordel kan være at finanskrisen har ført til noe ”opprensning”, og useriøse aktører har måttet gå. Skrapeverdien har også vært for lav, noe som har ført til at skrapeverftene har hatt lite arbeid.

Avslutningsvis spurte vi om det er noe å lære av krisen. Vi fikk til svar at det alltid er oppturer og nedturer i en slik næring, og at det svært ofte er selvforskyldt av næringen, som selv bidrar til dette gjennom overkontrahering. Det måtte nesten komme en krise for å få bukt med dette. Før finanskrisen var det en utfordring i arbeidsmarkedet, fordi arbeidere kunne velge og vrake i jobb. Leverandører solgte nesten fortere enn de kunne produsere (noe som også ga utslag i

dårligere kvalitetssjekker). Nå er dette endret. Verftene i Norge har ingen nybygg etter 2011, noe som er svært dramatisk og også dumt for rederiene som ønsker å beholde / bruke norske verft. For Østensjø er 70-80 % av utstyrssiden norsk.

Utfordringen for Østensjø fremover er at det er flere båter tilgjengelig enn det er behov for. Østensjø har høyt spekkede båter med ny teknologi og kun norsk mannskap, noe som viser igjen på prislappen. De er avhengige av at noen etterspør det som de har å tilby. Finansiering er fortsatt en utfordring for nye investeringer. Walland mener likevel at det ikke er nødvendig at markedet når de samme høydene som før finanskrisen, og at det er bedre å holde seg på et mer "normalt" nivå.

#### **4.2 Maritimt forum**

Maritimt forum for Haugalandet og Sunnhordland ble stiftet i 1997, og hadde den gang 131 medlemmer. I dag har tallet steget til 145, og består av rederier, verft, maritime leverandører, maritime tjenesteytende virksomheter, maritime offentlige institusjoner og skoler samt flere av kommunene i regionen.

Ved Maritimt Forum i regionen Haugalandet og Sunnhordland har Sverre Meling Jr. siden 1998 vært ansatt i 2/3 stilling som daglig leder (resten av stillingen hans er tilknyttet Haugesund Rederiforening). I denne regionen jobbes det med næringspolitiske spørsmål som opptar medlemmene, og kan være saker som blant annet verftsstøtten, rederiskatten, gebyr- og avgiftsregimet i nærskipfarten, avskrivingsreglene og permitteringsreglene. Ifølge nettsiden deres er *"Målsettingen at det alltid skal være attraktivt å drive maritim næringsvirksomhet i Norge generelt og på Haugalandet og i Sunnhordland spesielt"*(Maritimt Forum). For at Haugesund skal bli/være et maritimt kompetansetyngdepunkt i Norge, må det være et stort fokus på videreutvikling av Maritime Academy of Haugesund. De arbeider derfor for at utdannings- og forskningsinstitusjoner skal ha et tilbud som er tilpasset næringens behov.

De samarbeider tett med de andre regionale maritime foraene rundt om i Norge, samt Maritimt Forum i Oslo (som primært ivaretar oppgaver knyttet til næringens felles interesser på nasjonalt nivå), Norges Rederiforbund og andre maritime fag- og bransjeorganisasjoner i Norge.

#### **4.2.1 Intervju med daglig leder Sverre Meling Jr. i Maritimt Forum**

Det er spekulasjoner angående finanskrisen over alt, og Sverre Meling Jr. føler at han ser en endring, og at ting er i ferd med å snu. Dagrattene er på vei opp igjen, og vi kan se en vekst både internasjonalt og her i Norge. Dette fører til optimisme.

Maritimt Forum har sendt en forespørsel til regjeringen om støttetiltak for verftene, slik at de kan holde seg flytende. Dette kan komme med i det reviderte nasjonalbudsjettet som Trond Giske kommer til å legge frem i midten av mai.

Når ratene når slike høyder som de gjorde rett før finanskrisen, er rederiene nødt til å kontrahere og bygge nye skip for å holde tritt. De må hele tiden ta sjanser for å være med, ellers kan de falle av.

Det er ikke første gang vi har sett en slik krise innenfor offshorenæringen. 1967 – 1973 var det en voldsom byggeaktivitet, og høy optimisme til markedet. Suez kanalen ble stengt frem til 1975, og de trengte flere skip for å frakte samme mengde varer, dette førte til at ratene steg. Høsten 1973 startet en ny krig mellom Egypt og Syria, og det hele ble snudd om. Oljeprisen steg, og etterspørselen etter olje sank. Det ble lavere etterspørsel etter skip, og rederiene satt igjen med mange skip de ikke fikk kontrakter på. Dette førte til en depresjonstid for rederiene.

Det er ikke lett å lære noe fra slike kriser, fordi det er noe som går igjen innenfor dette markedet. Rederiene kan derimot bli mer kritiske til hva de hører og leser. I gode tider tror en at det skal fortsette å bli bedre. Rederiene bør i slike tider ikke ta for store sjanser, ikke være for spekulative, men heller ikke være for pessimistiske. Det er viktig å prøve å slutte sine skip til lengre kontrakter, og å få kundene til å velge lange kontrakter fremfor korte, slik at dette kan "hjelpetil" i de dårlige tidene.

Alt i alt har de lokale selskapene her på Haugalandet og Sunnhordland klart seg greit gjennom denne finanskrisen.

#### **4.3 R.G. Hagland, skipsmegling**

R.G. Hagland ble etablert i 1872 og driver med skipsmegling, egen rederivirksomhet, regnskapsbyrå, eiendomsinvesteringer og maritime agenturer. R.G. Hagland (etter grunnleggeren Rasmus Gaute Hagland) holder til ved Smedasundet i Haugesund. De har

drevet med offshoremegling siden begynnelsen av 70-tallet, og har etter hvert bygget seg opp et globalt nettverk, slik at de har god informasjon om markedet de driver i.

Skipsmeglingsaktivitetene går ut på befraktning i spot- og term-markedet, samt kjøp og salg av skip. De driver også med kontrahering av nybygg, markedsanalyser og verdivurderinger. Da de driver både nasjonal og internasjonal handel med redere og befraktere fra hele verden, er tjenestene deres tilgjengelige hele døgnet. På offshoredesken blir det forhandlet om AHTS, PSV, standbyskip, survey/ROV, seismikkskip og konstruksjonsskip.

#### **4.3.1 Intervju med skipsmegler Bjørgulf Lea i R.G. Hagland**

Skipsmegler Bjørgulf Lea i R.G. Hagland forteller at offshorenæringen opplevde krisen senere enn både bulk- og tank markedene. Høsten 2008 var fortsatt veldig bra for offshorenæringen, på grunn av den høye oljeprisen. Vår / sommer 2009 begynte dette å snu. Dagraten ble dårligere, og det ble generelt dårligere tider for hele offshorenæringen. Senhøstes 2009 ble gammel tonnasje lagt i opplag. Markedene her har vært litt mer skånt i forhold til andre steder i verden, slik som Østen, Mexicogulften og det amerikanske markedet.

Da finanskrisen sto på, hadde mange sett for seg at det skulle blitt lagt enda flere skip i opplag, og at flere rederier ville velge dette. Rederiene valgte derimot, så langt det var mulig, å unngå opplegging av skip, da de var redde for å miste mannskap med spesialkompetanse. Dersom flere skip hadde blitt lagt i opplag, måtte de ansatte bli sagt opp, og mannskapet ville være nødt til å finne seg nytt arbeid andre steder. Ifølge Lea burde noen rederier kanskje lagt flere skip i opplag. Skipene de hadde i spotmarkedet fikk ikke kontrakter, og rederiene ble nødt til å ”overleve” på de skipene med kontrakter i term-markedet. Dette tapte de nok litt på.

Ved dårlige tider merker spotmarkedet stor nedgang. Da dette markedet er veldig sesongbasert, vil det til tider være perioder med lite aktivitet. Om vinteren er det mindre prosjekter, grunnet værforholdene, mens det om våren er mye reparasjons- og vedlikeholdsarbeid. Om sommeren er prosjektnivået høyt.

I Nordsjøen er det et eget spotmarked, hvor det opererer 70 – 80 skip som konkurrerer om spotkontrakter. Akkurat nå (30. april 2010) ligger det ingen skip og venter på kontrakt, men det er umulig å si hvor lenge dette varer, eller hvor lenge et skip blir liggende uten kontrakt. Noe av grunnen til at alle fartøyene er opptatt nå, er askeskyen, som ble utløst av vulkanutbruddet på Island. Supply-båtene blir da brukt til å frakte folk fra A til B.

Her i Nordsjøen er det store og gode betalere. Oljeprisen har svært stor betydning for offshorenæringen, og det er flere oljefelt i Nordsjøen som har basert seg på høy oljepris. Da finanskrisen slo til for fullt, ble amerikanerne nødt til å spare inn på oljeforbruket sitt. Noen selskaper hadde basert inntektene sine på en for høy oljepris, og ble nødt til å gi opp. Nå er det igjen en optimisme i markedet som sier at oljeprisen vil komme opp på samme nivå som før finanskrisen. Det finnes per dags dato ingen substitutt for olje, og dette gir optimisme. Alle fattige land vil på sikt utvikle levestandarden, spesielt Østen, med India og Kina i spissen. Her bor det veldig mange, og etter hvert som velferden i disse landene stiger, vil flere og flere ha blant annet hver sine biler. Kunnskap om oljebåring er fremdeles lav i denne delen av verden, men flere indere er nå å finne i Nordsjøen for å tilegne seg kunnskap. Solstad selger sin kunnskap nede i Østen, og det er flere andre store aktører der.

Oljeselskapene blir stadig flinkere til å utvinne olje, og de blir flinkere til å utnytte oljebrønnene til det optimale. Små oljeselskaper kjøper opp oljebrønnene som større selskaper, for eksempel Statoil, har ”gjort seg ferdig med”. Dette kalles ”haleproduksjon”. For de små selskapene er det nok olje til at de bryr seg med å få det opp, men for et stort selskap som Statoil er det mer interessant å finne en ny brønn med mye olje i. De små oljeselskapene leier inn en rigg, og prøver å utvinne restene av olje i disse ”brukte” brønnene. Det blir flere og flere slike små aktører innenfor olje, noe supply-båtene nyter godt av.

Særlig i 2006 / 2007 ble det kontrahert veldig mange nye oljerigger, med mye bedre teknologi og utstyr. Rederiene nyter vanligvis godt av at det kommer flere aktører inn på oljemarkedet, fordi det da er flere som trenger deres tjenester. Når oljeprisen er høy er det stor investeringsvilje, og oljeselskapene ”pøser” på med nye prosjekter, og rederiene kontraherer nye skip. Dette er en syklus som gjentar seg, og det er ingen som tenker at det til slutt vil snu.

Lea mener at selve finanskrisen er over for offshorerederiene, men at ringvirkningene av den fortsatt herjer. Det er fremdeles mange verft og rederier som er uenige om betaling, og ratene har så vidt begynt å gå oppover. Bankene har begynt å løsne på ”jerngrepet”, og det er fremdeles skip som er under konstruksjon. Under finanskrisen klarte ikke verftene å holde avtalt pris med rederiene, fordi underleverandørene til verftene så sitt snitt til å skru opp prisene da de merket etterspørselen. Rederiene var ikke villige til å betale mer for skipene en avtalt, og resultatet ble at flere av rederiene ikke fikk skipene sine. Dette gjorde at flere banker satt igjen med båter som det hadde vært satt pant i.

Det er i dag totalt rundt om 2 600 offshorefartøy verden over. Under de gode tidene ble det kontraherte rundt 700 nye skip. Mesteparten av disse er nå levert eller kansellert, men ca 100 skip er ennå under konstruksjon. Nå begynner tilgjengeligheten på mannskap å gå opp igjen, men når markedet var på sitt beste var det veldig vanskelig å få tak i mannskap. I Nordsjøen er det veldig strenge forhold, og rederier med norsk mannskap har opparbeidet seg god kompetanse. I de gode tidene har norske sjømenn vært flinke til å forhandle seg frem til gode lønnsbetingelser, og har aldri hatt så godt betalt som de har nå. Dette er noe som øker faren for utflagging, og utskiftning av arbeidskraft. Det blir rett og slett for dyrt å fortsette arbeidet her i Norge, og da vil mange heller benytte seg av billigere arbeidskraft som er å hente andre steder.

#### **4.4 Teori om og intervju med verftene**

I Norge er det rundt 30 verft som bygger skip. Vi har valgt å konsentrere oss om to av disse, som hører til denne regionen; Westcon (West Contractors AS) og Karmsund Maritime. Ifølge Laugen og Rissa (2010) har den norske verftsnaeringen noen tøffe år foran seg, og det vil ifølge nærings- og handelsminister Trond Giske trolig ikke løsne før i 2012-2014. Departementet jobber for tiden med kriseløsninger, og som Sverre Meling i Maritimt Forum også bekrefter i intervjuet vi har hatt med ham, vil disse komme i revidert nasjonalbudsjett i mai. *"Det mest aktuelle skal være å øke bevilgningene til eksisterende tiltak, og dermed la innovasjon Norge og Giek få større armslag"* (Laugen & Rissa, 2010)

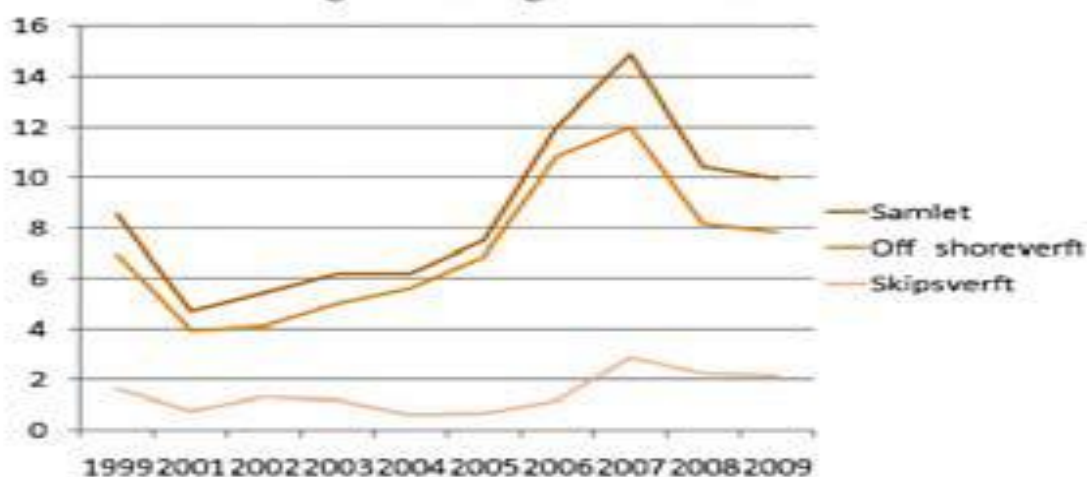
Daglig leder i salgs- og markedsorganisasjonen Norske Skipsverft i Bergen sier til Dagens Næringsliv (Rissa, 2010) at ordremassen synker for hver måned. Hittil i år har fire rederier bestilt til sammen syv nybygg ved norske verft. Det har vært kontraktstørke i 2009, noe som gjelder både offshoreverftene og skipsverftene.

Omsetningen for de norske verftene på Haugalandet og Sunnhordland var ifølge Maritimt Forums årsrapport (2010) på kr 7,82 milliarder kroner rettet mot offshorerettet verftsvirksomhet, inkludert kr 2,13 milliarder kroner rettet mot skipsbygging og reparasjon. Omsetningen til offshoreverftene sank med 340 millioner kroner fra 2008, og skipsverftene med 110 millioner kroner, og hele 4,92 milliarder kroner mindre enn i 2007. Aktivitetsnivået var spesielt i 2007, noe som kan forklare den store forskjellen.



Omsetning	1999	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Verft samlet:	8,55	4,7	5,41	6,19	6,2	7,52	11,98	14,87	10,4	9,95
Offshoreverft:	6,95	3,95	4,09	5	5,6	6,87	10,84	12	8,16	7,82
Skipsverft:	1,6	0,75	1,32	1,19	0,6	0,65	1,14	2,87	2,24	2,13

(Alle tall i milliarder kroner)



Figur 4.1: Omsetning offshoreverft og skipsverft, Haugalandet og Sunnhordland.

Bilde som er gjengitt på denne siden, (Maritimt Forum, 2010, s. 7) gir et bilde på utviklingen for offshore- og skipsverft de siste 10 årene.

#### 4.4.1 West Contractors AS (Westcon)

West Contractors AS, populært kalt Westcon, er et moderne verft som ble stiftet i 1981. Virksomheten startet egentlig som en familiebedrift i Ølen i 1963. Verftet har tre forretningsområder; skipsbygging, reparasjon og ombygging av skip og reparasjon og ombygging av rigger. Selskapet har mer enn 380 ansatte. Det bygges mest supplybåter, men også en del fiskebåter. Westcon har hatt en ”god ordrebok”, og har prosjekter frem til september/oktober 2010, men etter dette er det ingen bestillinger på nye skip. Westcon har andre ”ben å stå på” med tanke på at de driver med reparasjoner og vedlikehold som trengs uansett.

De er fortsatt lokalisert i Ølensvåg og har derfor kort avstand til Haugesund, Stavanger og Bergen. Kundene deres krever hele tiden den nyeste og mest moderne teknologien, og bedriften må derfor jobbe dynamisk, effektivt og løsningsorientert. Dette kan gi utfordringer. Deres visjon er ”å være det foretrukne verftet i Nordsjøbassenget”, og det er ifølge direktøren i Westcon, Øystein Matre, denne visjonen de har i tankene når de jobber med å nå kravene til kundene og investerer i verftet for å gjøre det så moderne som mulig.

#### **4.4.1.1 Intervju med Finansdirektør Øyvind Bakkevig i Westcon**

På spørsmål om hvordan Westcon har merket finanskrisen, svarer Bakkevig at de har merket ordretørke, og at rederiene har hatt problemer med å finansiere nybygg. 2008 og 2009 har vært rekordår, og Westcon mener de har merket krisen i en beskjeden grad. Det eneste som har forandret seg, er at bankene er mer skeptiske, og stiller høyere krav. Prisene på finansielle tjenester har også gått opp. Westcon har ingen nybygg etter september, men tjener på skipsreparasjoner og ombygging/reparasjon av rigger.

Enda Bakkevig mener at de ikke har sett noe krise i Westcon, sier han at 2010 blir et vanskeligere år, med tanke på riggene. Myndighetene stiller krav til at rigger og båter skal gjennom en kontroll, en såkalt klasse, hvert 5. år. Båter finnes det så mange av, og det blir derfor sjeldent noe opphopning hvor det ikke trengs vedlikehold/reparasjoner på dette området. Rigger er det færre av enn båter, og i 2010 er aktiviteten mindre på dette området.

Westcon håper krisen snart er over, og at bankene begynner og ”å fungere” igjen, slik at prising og tilbud på banktjenester blir normale. Det er vanskelig å få næringsfinansiering i tider som dette, og mange får ”kroken på døra”. Det finnes eksempler på at bedrifter ikke har fått finansiering til fornuftige prosjekter, på grunn av at det har vært lite penger i omløp.

Bakkevig mener Westcon har vært ”kjerringa mot strømmen” i finanskrisen. De har klart seg bra, i en tid hvor andre verft sliter. Westcon har offensive eiere som satser i vanskelige tider. Bedriften har derfor gjort det samme som de gjorde sist gang det var dårlige tider; investert i verftsområdet. For tiden skyter de under vann for å få det dypere, samtidig som de sprenger fjell på en del av eiendommen som er kjøpt av naboen for å lage ny riggkai. Dette blir den tredje riggkaien, etterfulgt av nr to som ble bygget i 2003-2004.

Bakkevig tror derimot at en utfordring i fremtiden kan være LOs allmenngjøringsprinsipp, hvor de har et krav om lik lønn for likt arbeid, hvor nordmenn og utenlandske skal betales likt.

Westcon er avhengig av utenlandsk arbeidskraft, og mener allmenngjøringsprinsippet kan ødelegge for konkurransen mot utlandet. Økte lønninger vil øke kostnadsnivået, og tjenester vil derfor måtte bli dyrere.

#### **4.4.2 Karmsund Maritime AS & Karmsund Maritime Offshore Supply AS**

Karmsund Maritime ble etablert i 1999 etter generasjonsskifte i bedriftene Karmøy Winch AS og Kopervik Slip AS, på Karmøy. Karmsund Maritime Service AS, som var datterselskap av Karmsund Maritime AS, var et "familie verft" som har gått i generasjoner siden tidlig 1920 tallet. Det var den 2. generasjonen som drev det frem til 2009.

I 2009 ble selskapet meldt inn til skifteretten og gikk konkurs, etter å ha opplevd kostnadsoverskridelser i en tid med finanskrisen hvor det var vanskelig å få finansiering til videre drift. Det var også andre faktorer som spilte inn ved konkursen; valutasvingninger, forsinket levert arbeid som igjen førte til økte finanskostnader for verftet, endringer i markedet med tanke på blant annet overkontrahering, og ordretørke fra rederiene. (Morsund, 2009)

Verftet hadde siden 1970 drevet med både nybygg og reparasjoner av alt fra fiskebåter til store offshoreskip, både i inn- og utland. Verftet var registrert som et aksjeselskap under virksomheten "Bygging og reparasjon av skip og skrog over 100 bruttotonn". (Finnalle, 2010)

Karmsund Maritime AS har også datterselskap Karmsund Maritime Offshore Supply AS som er spesialisert innenfor utvikling og produksjon av effektivitets-, sikkerhets-, og kvalitetsmessige produkter for både onshore og offshore industrien, som ikke ble berørt av konkursen. De leverer sine produkter og tjenester til olje og gass industrien verden over. Selskapet arbeider hele tiden for å forbedre helse, miljø og sikkerhet problematikken på arbeidsplasser.

Karmsund Maritime Offshore Supply AS (KaMOS) er et mekanisk verksted lokalisert på Eide i Kopervik, og er søsterselskap til det konkursrammede verftet Karmsund Maritime Service AS. Selskapet driver produktutvikling og produksjon av pakninger og eksporterer over 90 % av sine salg til utlandet.

#### **4.4.2.1 Intervju med Administrerende Direktør Ann Helen Hystad i Karmsund Maritime Offshore Supply AS**

Karmsund Maritime Offshore Supply AS (KaMOS) sine kunder finnes verden over, og ble derfor lite rammet av svingningene i markedet på grunn av uroen i finansmarkedet som startet høsten 2008. Søsterselskapet Karmsund Maritime Service AS (KMS), som gikk konkurs våren 2009, hadde ordresreserve for over 2 milliarder kroner. De hadde flere skip under konstruksjon og bygging; to for lokal reder, samt to skip som skulle leveres til kunder i Singapore. Skrogene for de to første lå da i utlandet, disse ble fraktet hjem til Norge, og overtatt av andre verft. Disse ferdigstilles i år.

Skipsverftet Westcon i Ølen inngikk avtale med SR-Bank, som var hovedkreditor for kjøp av drift og løsøre i konkursboet etter KMS, samt leieavtale for dokken som utgår desember 2010. Skrogene solgte banken separat til verftene Ulstein og Kleven. Westcon og Karmsund Maritime Service AS hadde historisk godt samarbeid og kompetanseutveksling, selv om de var konkurrenter.

Området hvor nybyggingsaktiviteten og skipene skulle ferdigstilles, leies nå av Haugesunds firma Bauer-Nielsen, som vil samle og flytte sin aktivitet fra Haugesund til Karmøy.

Utfallet for Karmsund Maritime Service AS ville nok blitt annerledes dersom denne situasjonen hadde skjedd 2 år tidligere eller senere, og ikke i starten av en finanskriser med mye usikkerhet og politisk handlingslammelse. Dersom det ikke hadde vært finanskriser ville verftet muligens lettere fått finansieringen de trengte.

Karmsund Maritime Offshore Supply AS er for øyeblikket det operative selskap i Karmsund Maritime gruppen, og etablerer seg nå med datterselskap i Vietnam. Her kan en styrke sin konkurransekraft og fremtidsutsikter med å drive virksomheten sin mer kostnadseffektivt. Hovedoppgavene vil være maskinering og dreining som vil tilbys verden over. En vil fortsatt drive med produksjon av verktøy og stålpackninger for olje- og gassindustrien verden over.

Ann Helen Hystad sier til Aftenbladet 19.04.10 "Skal vi kunne hevde oss på lang sikt må vi sikre konkurransekraften vår med produksjonskapasitet i land med gode fagfolk og langt lavere kostnader enn her hjemme i Norge." (Førde, 2010).

## **4.5 Banker**

Vi har valgt ikke å forklare de ulike bankene noe nærmere, da vi mente at dette ikke var nødvendig.

### **4.5.1 Intervju med banksjef Ben Tore Brekke i DnB NOR**

Banksjef Ben Tore Brekke i DnB NOR bekrefter at det nå er vanskeligere for rederiene å skaffe kapital for å finansiere skip og nybygg enn det var før krisen. Bankene har begrenset sin utlånsvekst, men dette er i ferd med å løse seg opp nå. Brekke mener at finanskrisen er over nå, og at den var over allerede høsten 2009. Ifølge han var dette en krise som for oss i Norge bare varte fra tredje kvartal i 2008 og til høsten i 2009, og som ikke rammet oss i like stor grad som andre deler av verden. Mye av grunnen til at det har gått så fint i Norge, er at myndighetene har tilført midler gjennom GIEK, og flere aktører har fått lån gjennom disse.

Etter finanskrisen gikk rentemarginene opp 1-2,5 %. Dette er først og fremst en årsak av at det er blitt dyrere for bankene å ta opp lån. Videre har dette også ført til at det blir vanskeligere og ikke minst dyrere å få lån for låntakerne. Bankene har måttet begrense utlånene sine, samtidig som utenlandske banker har nå trukket seg ut av landet, og sluttet med utlånsvirksomhet her. De fleste utenlandske bankene har trappet ned sin internasjonale virksomhet, for å fokusere på hjemlandet. Det er derfor blitt færre banker å søke lån hos i Norge, og det blir lettere for bankene å kunne velge hvilke kunder de vil gi lån til. Det er også blitt mindre konkurranse mellom bankene.

Etter krisen er det altså mer statlig skipsfinansiering gjennom GIEK. Hadde ikke myndighetene kommet på banen, ville det nok vært flere offshorebåter og nybygg som ikke ville blitt finansiert i det hele tatt.

Brekke mener at oljeprisen kanskje har hatt større viktighet i denne næringen, enn det finanskrisen har. Da oljeprisen gikk ned for noen år siden, og det ble stopp i utviklingen av nye prosjekt, ble det også vanskeligere for verftene. På grunn av overkontrahering er skip blitt lagt i opplag og det er blitt mindre kontrahering på verft. Brekke tror derfor at verftene vil få det vanskelig i 2010-2011.

Brekke mener at Solstad, Eidesvik og Østensjø alle er solide rederier med rekordhøy inntjening, og at de trolig ville klart seg gjennom en vanskelig tid. De har fått lån de trenger gjennom GIEK. At Karmsund Maritime gikk konkurs, tror ikke Brekke var finanskrisens feil,

men en feilkalkulering fra verftets side. Han mener skipene var for lavt priset til at det kunne gå.

#### **4.5.2 Intervju med banksjef Knut Børge Lunde i Handelsbanken**

Når Handelsbanken vurderer en eventuell finansiering, søker de ifølge banksjef Knut Børge Lunde, primært prosjekter basert på såkalt ”corporate risk” (selskapsrisiko, - eller det motsatte av ”single purpose selskaper”). De vurderer selskapets risiko, herunder om selskapet har tilstrekkelig soliditet (egenkapital) og kontantstrøm. Ifølge Lunde ser de helst at skipet har en langsiktig kontrakt, - minimum 3 år. Dersom det aktuelle skipet har inngått langsiktig tc (time chart), og med god befrakter, tilsier dette at vi kan forvente en forutsigbar kontantstrøm til såkalte klassekostnader (hvert 5. år) og gjeldsbetjening.

Selv om Handelsbanken foretrekker at skipet går på tc (time chart), og med solid befrakter (motpart), kan de være villige til å finansiere prosjekter i spotmarkedet dersom selskapet har en god egenkapital. Egenkapitalandel er viktig, og banken finansierer bare unntaksvis over 80 % (de fleste prosjektene finansieres mellom 50 % – 70 %). Handelsbanken har også deltatt i finansieringer sammen med GIEK (garantier) og Eksportfinans. Hvor Eksportfinans står for 80 % av finansieringen. De siste 20 % deles gjerne mellom Handelsbanken og annen bank, og i de fleste tilfeller vil dette være DnB NOR.

I finanskrisen ville ingen banker låne penger til hverandre. Lunde har aldri sett slik dramatik i finansmarkedene før, men Handelsbanken har ifølge ham klart seg bra. De hadde, og har en meget tilfredsstillende likviditet, men valgte i en periode å begrense utlånene sine. Handelsbanken er litt mer konservativ enn mange banker, og er ikke med på de ”spenstigste prosjektene”. De satser heller på prosjekter med litt lavere risiko, og med solid kontantstrøm. Fra høsten 2008 til og med våren 2009, gjorde banken bare unntaksvis låneavtaler med nye kunder. De satset i denne perioden nærmest utelukkende på forretninger med sine ”gamle” bedriftskunder. Dette var innenfor bedriftsmarkedet, mens privat markedet fungerte som vanlig.

Handelsbanken har ifølge Lunde et sterkt fokus på balansesammensetning og rating, der de rater alle kundene sine både på privat- og bedriftsmarkedet. Dette skjer ved at de gir en karakter på både kontantstrøm og soliditet (egenkapitalandel), på en skala fra 1 – 10, som slås

sammen til en ratingklasse. Kapitalkrav knyttet til en ”dårlig kunde” med svak rating, er høyt i forhold til en ”god kunde”.

Shipping generelt innebærer høy risiko. Finanskrisen har påvirket risikovurderingen ytterligere, og når Handelsbanken nå skal vurdere finansiering av nybygg, ser de ikke lenger bare på kontantstrømmen til det aktuelle rederiet. Nå vurderes også befrakter (motpart) i mye større grad enn før. Det gjøres derfor alltid en analyse av selskapene som rederiene har inngått tc-avtale med.

#### **4.5.3 Intervju med banksjef Runar Skarstein og Vice President Birgitte Wendelbo Johansen i SR-Bank**

Ifølge banksjef Runar Skarstein og Vice President Birgitte Wendelbo Johansen i SR-Bank, har kundene hatt mindre behov for finansiering i løpet av finanskrisen. Det viktigste banken har drevet med de siste to årene, er for det meste avdragsutsettelse og endrings saker. Shippingselskaper har hatt problemer med å få beskjefligelse for skipene, og de har ikke hatt de store inntektene. På grunn av dette trengte de avdragsutsettelse.

Da marginen var på 0,7 – 1 % for låntakerne, var den på NIBOR (Norwegian InterBank Offer Rate) + 2 % (på det verste) for banken, noe som ikke gikk. NIBOR er en innskuddsrente mellom banker. På denne tiden var det dyrere for bankene å låne penger inn, enn hva de fikk for å låne penger ut, og dette ble følgelig et tapsprosjekt. SR-Bank opplyser at 60 – 70 % av deres kunder har måttet tåle en økt rentemargin, som har vært på fra 0,7 – 2 %, noen ganger enda mer. Da kundene hadde en rentemargin på 0,7 %, og banken hadde en på 2 % gikk det ikke rundt, og endringer måtte gjøres.

Det var en stor utfordring å få tak i penger å låne ut for å få regnestykket til å gå opp, og Eksportfinans ble mye brukt, og har vært redningen for mange. De store pengene har blitt dyrere, og de som tar opp store lån må derfor belage seg på høyere rentemargin. Det er færre tilbydere til shipping nå, dette kan nok skyldes økt risiko.

Et generelt bilde nå, er at risikoen har økt, og dette er også en grunn til at det er et stort behov for endrings saker. Bankene har ikke solgt like mange lån de to siste årene, som de har gjort tidligere år. Noe av grunnen til dette er at det har blitt mindre prosjekter nå, enda finanskrisen ikke lenger er der den var. Det har også blitt mindre konkurranse, og bankene kan derfor bli

mer selektive. Mange internasjonale banker har trukket seg ut fra det norske markedet, for eksempel Royal Bank of Scotland.

SR-Bank mener at deres låntakere generelt har greid seg bra. Risikobildet på SR - Bank sin portefølje har ikke endret seg vesentlig. De fleste kundene til banken har langbaserte kontrakter med sine kunder, som er solide befraktere.



## 5. Drøfting

Vi har tidligere i oppgaven vist datainnsamlingen fra intervjuene. Vi vil i denne delen analysere intervjuene samlet, for å finne ”den røde tråden”.

### 5.1 Rederiene

Da vi intervjuet de forskjellige rederiene fikk vi oppfatningen av at alle var i samme situasjon. De var alle påvirket av svingningene i markedet, dog i forskjellig grad, og de var alle enige om at krisens korte varighet begrenset skadevirkningene. Samtlige rederier vi intervjuet merket finanskrisen ved at dagratene gikk ned, aktiviteten avtok, og ”prisen på penger” ble dyrere. Tross dette har ingen av rederiene vi var i kontakt med hatt problemer med finansiering. Dersom tidsperspektivet av krisen hadde vært lengre, ville flere aktører generelt hatt større vanskeligheter med å klare seg.

Som nevnt i teori om oljeprisen, skyldes ofte nedganger i verdensøkonomien en vesentlig oppgang i oljepris, slik som vi har sett i dette tilfellet. Professor James D. Hamilton viser også til forsøk som sier at vi ville unngått økonomisk nedgang om ikke oljeprisen hadde doblet seg fra juni 2007 til juni 2008. Rederiene er også enige i at det ikke er finanskrisen alene som har skylden for utviklingen innen offshorenæringen de siste årene, men at oljeprisen, samt overkontrahering av skip, må ta en del av skylden. Reduserte dagrater skyldes i hovedsak nettopp en fallende oljepris og overkontrahering.

I de gode tidene kontraherte rederiene mange nye skip, dagratene var høye, og det var gode kontrakter å hente. Da oljeprisen sank gikk dagratene kraftig ned, og det var ikke like mange kontrakter å inngå på markedet. Oljeprisen spilte en stor rolle, men overkontraheringen av skip var også en vesentlig grunn til at det gikk som det gikk.

Slike tider er ofte selvforskyldt av næringen; overkontrahering kan ikke skyldes andre enn aktørene selv. Man tror i gode tider at det bare kan bli bedre, men som kjent ”vokser ingen trær inn himmelen”. Det finnes i dag ingen substitutt for olje, noe som gir optimisme. Samtidig har oljeselskapene blitt flinkere til å utnytte oljebrønnene, ved at de ikke lar ”slumpene” ligge igjen.

Selv om rederiene ser for seg det vil bli trangt fremover, er Sverre Meling Jr. i Maritimt Forum mer optimistisk. Han mener han ser en endring, og at ting er i ferd med å snu. Han sier

videre at det er vanskelig å lære noe fra slike kriser, men at rederiene kan prøve å slutte mest mulig av skipene til lange kontrakter, slik at dette kan ”hjelp til” i de dårlige tidene. Bjørgulf Lea i R.G. Hagland mener at selve finanskrisen er over for offshorenæringen, men at det fortsatt ”herjer” ringvirkninger.

Offshorenæringen opplevde krisen senere enn både bulk- og tankmarkedene. Denne næringen ble ikke rammet før vår / sommer 2009, og senhøstes 2009 ble gammel tonnasje lagt i opplag. Mye av grunnen til at flere rederier ikke la flere skip i opplagt kan i følge Lea skyldes at de var redde for å miste mannskap med spesialkompetanse.

Hvor de geografisk merket krisen først, er forskjellig hos de ulike rederiene. Som nevnt i et intervju, er Nordsjøen et følsomt område for skiftninger i tilbud og etterspørsel, og både Østensjø og Solstad merket krisen der først. Eidesvik har derimot blitt påvirket av finanskrisen i liten grad på den norske sokkelen. Dette skyldes først og fremst at de har kontrakter med solide kunder i term-markedet, og at skipene deres i spotmarkedet har ”overlevd” på disse kontraktene.

Nok et uromoment for rederiene er rederibeskatningen. Dette er en sak de har hatt hengende over seg i flere år, og som det kom frem i et intervju, er dette noe som opptar mye tid og energi hos rederiene, med tanke på usikkerheten denne har spilt.

Da vi avslutningsvis spurte rederiene om det kunne være noe å lære fra en slik krise, fikk vi til svar at det i en slik næring alltid er opp- og nedturer, og at en er nødt til å ta noen sjanser for å henge med. ”Alle *andre* må stoppe og bygge så mange skip, så slipper vi overkontrahering” var et svar vi fikk.

## **5.2 Verftene**

Verftene vi intervjuet var i forskjellig situasjon, og det var derfor ikke mulig å sammenligne disse intervjuene. Karmsund Maritime gikk konkurs i 2009, og har som følge av dette beveget seg utenfor de norske landegrensene til Vietnam. Karmsund Maritime Service AS hadde flere skip under konstruksjon da de gikk konkurs. De hadde behov for mer finansiering, men fikk det ikke på grunn av bankenes situasjon. Hadde det ikke vært finanskrisen ville bankene sannsynligvis vært mer åpne for finansiering, og utfallet ville muligens blitt annerledes.

Westcon driver som før, men har ikke flere bestillinger i sin ordrebok etter september i år. De har merket krisen ved at bankene har blitt mer restriktive og stiller høyere krav, og at rederiene har hatt problemer med å finansiere nybygg. Westcon kommer allikevel til å klare seg i tiden fremover, med tanke på at de også driver med skipsreparasjoner og ombygging/reparasjoner av rigger.

Reduserte dagrater, fører til lavere inntekt for rederiene, dette har innvirkning på hele offshorenæringen. Da rederiene ikke får like gode kontrakter, fører dette til at de ikke kontraherer nye skip, og verftene får da ikke inn nye bestillinger.

### **5.3 Bankene**

Som Henriksen og Windheim (2008) har påpekt medførte for lett tilgang til kreditt i stor grad til at prisen på fast eiendom, boliger og verdipapirer steg før krisen. Banksjefene i de ulike bankene vi intervjuet, har bekreftet at det er vanskeligere for rederier å skaffe kapital for å finansiere skip og nybygg nå, enn det var tideligere. Grunnen til det er at bankene ble tilbakeholdne, og begrenset sin utlånsvekst samtidig som utenlandske banker trakk seg ut av Norge. Det ble dyrere for banker å låne penger inn til seg selv, og ingen banker ville låne penger til hverandre. Bankkundene har derfor måtte tåle en økt rentemarging. Etter finanskrisen har det også blitt mer statlig skipsfinansiering gjennom GIEK og Eksportfinans. Det vanligste er at Eksportfinans står for 80% av finansieringen, mens de resterende 20% blir finansiert av en kommersiell bank. Dette har vært redningen for mange.

Bankene har også måttet gi avdragsutsettelse til rederier, da disse har hatt vanskeligheter med å få beskjefligelse for skipene, noe som har resultert i lavere inntekter. Bankene merker også en reduksjon i behovet for finansiering, som skyldes at det allerede finnes mange skip som opererer i offshorenæringen.

Risikoen innen shipping har økt, som følge av de lave dagratene og færre prosjekter. Handelsbanken rater kundene sine, men nå har de også begynt å vurdere befraktere mer enn de gjorde før finanskrisen. Brekke i DnB NOR tror at det er verftene som kommer til å slite fremover, med tanke på at redusert oljepris har ført til kontraheringstørke.

Banksjefene vi snakket med mener at deres låntakere generelt har greid bra seg gjennom krisen, da de fleste kundene deres har langtidskontrakter med solide befraktere. Eidesvik, Solstad og Østensjø er alle solide rederier med rekordhøy inntjening, og kommer til å klare seg godt gjennom vanskelige tider. Som vi ser fra resultatet til både Eidesvik og Solstad er de lite påvirket av finanskrisen, da de har levert rekordresultater.

## 6. Konklusjon

For å finne ut om finanskrisen alene har påvirket offshorenæringen, har vi gått tilbake og sett på tidligere historiske hendelser. Det er ikke første gang offshorenæringen blir rammet på denne måten, og vi har derfor sett på hendelser fra tidligere år, og sammenlignet disse med situasjonen i dag. Vi fikk også masse nyttig informasjon fra intervjuobjektene våre.

Forventningene våre forut for intervjuene var at finanskrisen alene hadde skyld for utviklingen innenfor den lokale offshorenæringen. Dette kom av all oppmerksomheten og omtalen finanskrisen har fått i media, samt kunnskapen vi har tilegnet oss innen vår studieretning. Dette har derimot vist seg ikke å samsvare helt med virkeligheten. Under intervjuene kom kildene med informasjon om at både oljeprisen og overkontrahering av skip har påvirket situasjonen til både rederier og verft ytterligere. I tillegg har rederiene opplevd en stor usikkerhet med tanke på rederibeskatningen. Rederiene har inntektsført store summer, som i lang tid har stått i fare for å bli krevd tilbakebetalt av myndighetene.

Som vi har sett blir oljeprisen påvirket av tilbud og etterspørsel. Skal markedet være stabilt, må det være en likevekt mellom disse to. Når oljeprisen er høy, er det høy etterspørsel etter offshoreskip, og rederiene kontraherer flere skip. Rederiene vil i en slik situasjon kontrahere så mange skip at det skjer en overkontrahering i markedet, og tilbudet av skip blir høyere enn etterspørselen.

Samtlige av bankene vi har vært i kontakt med sier at de var nødt til å øke rentemarginen for å kunne betale sine egne lån. Dette går igjen ut over låntakerne, som må tåle en høyere rente. Bankene ble mer restriktive under finanskrisen, og det ble vanskeligere å få tak i nødvendig finansiering for å støtte opp om nye prosjekter. Dette gikk igjen ut over verftene, som gikk over i en ordretørke etter en god tid med mange bestillinger.

Myndighetene har satt i gang tiltak for å bedre denne situasjonen, men det er viktig å passe på at disse tiltakene ikke forverrer omstendighetene ytterligere. Det nytter ikke å bygge flere skip bare for at verftene skal ha noe å gjøre. Da blir finanskrisen dratt ut, og istedenfor at den blir kortvarig og smertefull, blir den langvarig og ikke fullt så smertefull. Markedet må komme tilbake til opprinnelig likevekt mellom tilbud og etterspørsel.

Det er et interessant sammentreff at boligbyggingen i USA gikk over styr samtidig som rederiene bygget for mange skip. Den markedsmessige krisen innenfor offshorenæringen er

enda ikke over. Det vil nok ta rundt 2 år før det er tilbake til normalen, slik det var før 2007. Generelt ser man allerede en positiv utvikling, ratene er blitt bedre, og det blitt høyere etterspørsel etter offshorefartøy.

Som vi ser er det mange ulike faktorer som har påvirket situasjonen til aktørene innenfor offshorenæringen. Konklusjonen på vår problemstilling blir derfor at det ikke er finanskrisen alene som har påvirket den lokale offshorenæringen, men at det også er andre faktorer som har spilt inn. Oljeprisen og overkontrahering er de viktigste faktorene, og da overkontrahering spesielt. Det er overkontraheringen, og den økende tilbudssiden i markedet, som har ført til reduserte dagrater og at skip blir lagt i opplag.

## 7. Litteraturliste

- Arneberg, P. (2009, 10. august) Bidro høy oljepris til finanskrise. Blogginlegg sendt til <http://dyadeblog.wordpress.com/2009/08/10/bidro-h%C3%B8y-oljepris-til-finanskrisen/> hentet 4. mai 2010.
- Ballo, G. J. (4. januar 2010) Hvordan blir 2010? Maritim virksomhet: Forsinket krise. *Haugesunds avis*, s. 10 -11.
- Bertelsen, M. (13. april 2010) Labert lånemarked. *Dagens næringsliv*, s.12
- Bjørnland, H.C. (24. april 2010) Farlig dyr olje? *Dagens næringsliv*, s.37
- Bjørnstad, R. (25. mars 2010) Kronen styrer renten. *Dagens næringsliv*, s. 37.
- Braut, G.S. (u.å.) Validitet (SML-artikkel) I: *Store Norske Leksikon*. Hentet 10. mai 2010 fra Store Norske Leksikon Online.
- Braut, G.S. & Stoltenberg, C. (u.å.) Reliabilitet (SML-artikkel) I: *Store Norske Leksikon*. Hentet 10. mai 2010 fra Store Norske Leksikon Online.
- DOF ASA (2010) Annual Report 2009, *The offshore support vessel market: The tidal wave of newbuildings*. Norge, s. 37
- DOF ASA (2010) Annual Report 2009, *The offshore support vessel market: The tidal wave of newbuildings*. Norge, s. 38
- Eddaaccommodation(u.å.), *en del av Østensjø gruppen*. Hentet 11. mars 2010 fra <http://www.eddaaccommodation.com/>
- EGGE, G. (12. april 2010) Dyrere lån. *Dagens næringsliv*, s. 27.
- Eidesvik(u.å.), Om Eidesvik. Hentet 27. mars 2010 fra <http://www.eidesvik.no/om-eidesvik/category111.html>
- Eksportfinans (u.å) Eksportfinans gir lån til følgende formål. Hentet 4. mai 2010 fra <http://www.eksportfinans.no/Loan/Tema.aspx>
- Falch, T. & Naper, L. (2008). *Lærerkompetanse og elevresultater i ungdomsskolen* (SØF rapport nr. 01/08). Trondheim: Senter for økonomisk forskning.

- Finalle (u.å.), *du finner det hos oss, bedriftssøk*. Hentet 5. april 2010 fra [http://www.finnalle.no/karmsund\\_maritime\\_service\\_as/62017598712.html](http://www.finnalle.no/karmsund_maritime_service_as/62017598712.html)
- Fiveland, E. (5. mai 2010) -Tidoblet supplymarked vil snu. Hentet 5. mai 2010 fra [http://www.petro.no/modules/module\\_123/proxy.asp?D=2&C=27&I=13958&mid=79](http://www.petro.no/modules/module_123/proxy.asp?D=2&C=27&I=13958&mid=79)
- Førde, T (19. april 2010) *Industri-jobbane forsvinn ut av Rogaland*. Hentet 22. april 2010 fra [http://www.aftenbladet.no/energi/arbeidsliv/1191770/Industri-jobbane\\_forsvinn\\_ut\\_av\\_Rogaland.html](http://www.aftenbladet.no/energi/arbeidsliv/1191770/Industri-jobbane_forsvinn_ut_av_Rogaland.html)
- Garati-Institutt for eksportkreditt, <http://www.giek.no/default.asp?menu=55>, Bilde hentet 4. mai 2010.
- Garati-Institutt for eksportkreditt (u.å.). Om GIEK. Hentet 4. mai 2010 fra <http://www.giek.no/default.asp?menu=55>
- Henriksen, E. & Windheim, I. (2008). En finanskriser i emning. *Hvor hender det? 2008-2009*(8), 1-3
- Henriksen, E. & Windheim, I. (2008). Finanskriser – årsaker, virkninger og tiltak. *Hvor hender det? 2008-2009*(9), 2
- Holbergprisen i skolen (2008). 2. *Metode og forskningsdesign*. Hentet den 5. mai 2010 fra <http://www.ungforskning.org/?p=37>
- Holme, I.M & Solvang, B.K. (1998) *Metodevalg og metodebruk*. Tano: Oslo
- Johannesen, A., Kristoffersen, L. & Tufte, P.A. 2.utgave (2008) *Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag*. Abstrakt forlag, Oslo.
- Krugman, P.R. & Obstfeld, M. 8<sup>th</sup> Edition (2009) *International Economics Theory & Policy*. Pearson Addison Wesley, United States of America
- Karmsund Maritime Offshore Supply AS(u.å.), *The Company*. Hentet 27. april 2010 fra <http://www.kamos.no/>
- Karmsund Maritime Offshore Supply AS(u.å.), *Company details*. Hentet 27. april 2010 fra <http://www.offshore-technology.com/contractors/bearings/karmsund/>
- Karmsund Maritime Offshore Supply AS(u.å.), *KaMOS Gaskets*. Hentet 27. april 2010 fra <http://www.kamos.no/kamos-gaskets/kamos-gaskets.htm>
- Larsen, R. (15. april 2010) Industrien rammes uten norske sjøfolk. *Karmsund*, s. 14.
- Laugen, S. T. & Rissa, B. S., (29. mars 2010) Lover hjelp til verftene. *Dagens næringsliv*, s. 8.



- Lunde, A. (23. mai 2006) *Pålegges Wilson-bud*. Hentet 11. mars 2010 fra <http://pub.tv2.no/nettavisen/na24/arkiv/naeringsliv/article643396.ece>
- Lydersen, T. (22. august 2007) *Derfor taper du penger på fattige amerikanere*. Hentet 27. mars 2010 fra <http://e24.no/boers-og-finans/article1929425.ece>
- Malt, U. (u.å) Strukturert intervju. I: *Store Norske Leksikon*. Hentet 5. mai 2010 fra Store Norske Leksikon Online.
- Maritimt Forum (2010). Rapport ved Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland januar 2010. *Utsiktene for 2010*, (Rapport nr 1/10). Haugesund, s.19.
- Maritimt Forum (2010). Rapport ved Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland januar 2010. *Utsiktene for 2010*, (Rapport nr 1/10). Haugesund, bilde på side 7.
- Maritimt Forum (2010). *Historikk*. Hentet 06. april 2010 fra <http://www.maritimt-forum.no/?nid=7439&lcid=1044>
- Maritimt Forum (2010). *Om Maritimt Forum*. Hentet 06. april 2010 fra <http://www.maritimt-forum.no/?nid=1646&lcid=1044>
- Mason, J. 2002. *Qualitative Researching*. London: Sage Rublications.
- Morsund, G. (10. mars 2009) *Karmsund Maritime er konkurs*. Hentet 5. april 2010 fra <http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/rogaland/haugaland/1.6517553>
- Njøsen, F.H., Grimstad, G. (22. april 2010) Tommelen opp for supply. *Finansavisen*, s.48 – 49.
- Norges Rederiforbund (u.å.). I Ordliste A – Å. Hentet 13. mars 2010 fra [http://www.rederi.no/default.asp?V\\_ITEM\\_ID=1907](http://www.rederi.no/default.asp?V_ITEM_ID=1907)
- Nymoen, T. & NTB (12. januar 2010) Kjemper mot milliardsmell. *Haugesunds avis*, s.14 -15.
- Ravnaas, N.R. (14. april 2008) *Ny historisk oljepris*. Hentet 4. april 2010 fra <http://arkiv.na24.no/Nyhet/297455/Ny+historisk+oljepris.html>
- Rissa, B.S. (29. mars 2010) Færre bestillinger til skipsbyggerne. *Dagens næringsliv*, s. 8.
- Rissa, B.S. (29. mars 2010) Skattekrav kan stanse nye ordrer. *Dagens næringsliv*, s. 9.
- Rognsaa, Aa. 2.utgave (2003). *Prosjektoppgaven. Krav til utforming*. Universitetsforlaget, Oslo.

Ryen, A. 2002. *Det kvalitative intervjuet. Fra vitenskapsteori til feltarbeid*. Fagbokforlaget, Bergen.

Sandvik, L. (12. november 2008) *Finanskrisen vil gi høyere oljepris*. Hentet 4. april 2010 fra <http://e24.no/kommentar/spaltister/sandvik/article2765762.ece>

Segrov, B. (14. april 2010) Et gjennombrudd. *Dagens næringsliv*, s. 12.

Severeide, E.(2010) Gullår i offshore: Tjener på valuta og skatterekyl. *Jobb og Næring*,nr 2 s. 7.

Severeide, E.(2010) Faglig påfyll i sjøsikkerhet. *Jobb og Næring*,nr 2,s. 8.

Solberg, Kr. E. (27. mars 2010) *Rederiene må tilbakebetale 4 milliarder*. Hentet 27. mars 2010 fra <http://nyheter.radiohaugaland.no/print.aspx?artikkel=65194>

Soliditet Norge AS (u.å.) *Ravninfo*. Hentet 7. Mai 2010 fra <https://www.ravninfo.com/default.aspx?ControlID=6&step=1&orgno=945883294>

Soliditet Norge AS (u.å.) *Ravninfo*. Hentet 7. Mai 2010 fra <https://www.ravninfo.com/default.aspx?ControlID=6&step=1&orgno=986942785>

Stopford, M. (2009). *Maritime Economics*. USA, New York: Routledge

The Hagland Group – Your shipping partner (u.å.), Introduction. Hentet 6. april 2010 fra <http://www.hagland.com/default.aspx?MenuId=12>

The Hagland Group – Your shipping partner (u.å.), About us. Hentet 6. april 2010 fra <http://www.haglandoffshore.no/Page.aspx?PageId=5>

Økland, J. (29. mars 2010) *Fire år for Eidesvik*. Hentet 7. april 2010 fra <http://www.offshore.no/iphone/sak.aspx?id=28735>

Østensjø Rederi AS (u.å.), *The Company*. Hentet 11. mars 2010 fra <http://www.ostensjo.no/ostensjo/web.nsf/pages/TheCompany>

## Figurliste

Bilde på forsiden er av Solstad Offshore ASA sitt nybygg *Normand Prosper*

Figur 3.1: Tofasediagrammet med skift i valutamarkedskurven, dette diagrammet har vi laget selv basert på teorien fra Krugman, P.R. & Obstfeld, M. 8<sup>th</sup> Edition (2009) *International Economics Theory & Policy*. Pearson Addison Wesley, United States of America

Figur 3.2: Tofasediagrammet med skift i valutamarkeds- og pengemarkedskurven, dette diagrammet har vi laget selv basert på teorien fra Krugman, P.R. & Obstfeld, M. 8<sup>th</sup> Edition (2009) *International Economics Theory & Policy*. Pearson Addison Wesley, United States of America

Figur 3.3: Utviklingen i spotmarkedet fra 2006 – april 2010, denne grafen har vi laget selv, basert på tall fra

Figur 3.4: Utviklingen i oljepris fra 2006 – mai 2010, denne modellen er laget selv, basert på tall fra R.G. Hagland.

Figur 3.5: Garanti-Institutt for EksportKreditt. Garanti-Institutt for eksportkreditt, <http://www.giek.no/default.asp?menu=55>, Bilde hentet 4. mai 2010.

Figur 4.1: Omsetning offshoreverft og skipsverft, Haugalandet og Sunnhordland.

Maritimt Forum (2010). Rapport ved Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland januar 2010. *Utsiktene for 2010*, (Rapport nr 1/10). Haugesund, bilde på side 7.

## Tabell liste

Tabell 4.1: Nøkkeltall for Eidesvik Offshore ASA, denne har vi satt sammen selv basert på tall fra Soliditet Norge AS (u.å.) *Ravninfo*. Hentet 7. Mai 2010 fra <https://www.ravninfo.com/default.aspx?ControlID=6&step=1&orgno=945883294>

Tabell 4.2: Nøkkeltall for Solstad Offshore ASA, denne har vi satt sammen selv, basert på tall fra Soliditet Norge AS (u.å.) *Ravninfo*. Hentet 7. Mai 2010 fra <https://www.ravninfo.com/default.aspx?ControlID=6&step=1&orgno=986942785>

## Vedlegg 1: Intervju av rederiene

- Hvordan er deres kontraktportefølje? (spotmarked vs. term.marked)
- Hvordan er alderssammensetningen på flåten deres? (gamle vs. nye båter)
- Har dere drevet med fornying / utfasing av gamle fartøy? I tilfelle, hva / hvordan?
- På hvilken måte har deres selskap blitt påvirket av finanskrisen?
- I hvilke segment og områder i verden merker dere dette mest?
- Har dere hatt problemer med finansiering av nybygg? I tilfelle, hva?
- Har dere hatt inntektstap som følge av finanskrisen? (for eksempel ved valutasvingninger, nedgang i rater og lignende)
- Har dere hatt problemer med underleverandører? I tilfelle, hvordan?
- Har deres kontrakter blitt utsatt, grunnet krisen?
- Har dere måttet legge skip i opplag? I tilfelle, hvorfor?
- Har dere merket noe til reduserte rater pga økt tilgjengelighet? I tilfelle, hvorfor?
- Hva er de mest direkte konsekvensene av overkontraheringen?
- Hvorfor lang tid forventer du det tar før det snur?
- Hvilke utfordringer ser dere for dere i fremtiden?

- Hva kan dere / har dere lært av finanskrisen?

- Vil du si at krisen er over for dere?

- Har dere noe annet dere ønsker å tilføye?

## **Vedlegg 2: Intervju av Westcon**

- På hvilken måte har dere blitt påvirket av finanskrisen?
- I hvilke segment merker dere krisen mest?
- Har dere hatt inntektstap som følge av finanskrisen?
- Har dere merket noe til de reduserte ratene for rederiene?
- Har deres bedrift gjort tiltak som følge av de dårlige tidene?
- Hvor lang tid forventer dere at det tar før det snur?
- Hvilke utfordringer ser dere for dere i fremtiden?
- Hva kan dere / har dere lært av finanskrisen?
- Vil du si at krisen er over for dere?
- Har dere noe annet dere ønsker å tilføye?

## **Vedlegg 3: Intervju av Banker**

- Hvordan ser dere på krisen?

- Hvordan ser dere på deres låntakere?

- Har forholdet dere har til deres kunder endret seg som følge av finanskrisen?

- Har dere ellers noe dere vil tilføye?