

Hva gjør en Karmøybu i 2040?

**Synspunkter ang.
den fremtidige
verdiskapingen og
konkurranskraften.**

Karmøy Næringsråd



**PERSPEKTIVMØTE OM NÆRINGSUTVIKLING
del 1**



Dagens tema

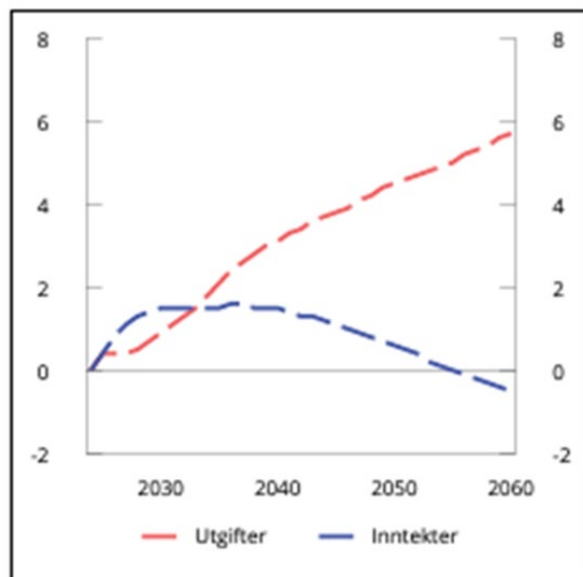
Tema for et møte nr. 2

KNs analyse omhandler ikke:

- Detaljhandel, finansielle tjenester og tjenesteyting som kulturell virksomhet, frisering/skjønnhets- eller kroppspleie overnatting/serveringsvirksomhet etc; Omfanget av denne type aktiviteten er **betydelig avhengig** av den industrielle tilstedeværelsen.
- Jord/skogbruk og turisme; Omfanget av denne type aktivitet vurderes til å være **lite avhengig** av den industrielle tilstedeværelsen. Jordbruket/matsektoren i Karmøy synes nå å bli mer omstillingsdyktig.
- Offentlig sektor; En effektiv offentlig sektor gir et godt grunnlag for verdiskaping i private bedrifter ved å bidra til utdanning, infrastruktur og rettsikkerhet. **Hvordan ressursene brukes, er avgjørende for hvor godt Karmøy og Haugalandet fungerer.**

Hovedutfordringer

Økonomiske forutsetninger - Statens vil ha mindre oljeinntekter og utgifter vil skyte i været, drevet av en aldrende befolkning. Frem mot 2060 vil dette skape et inndekningsbehov på 6,2 prosent av BNP – noe som betyr at utgiftene vil vokse med 7 milliarder kroner mer enn inntektene hvert eneste år.

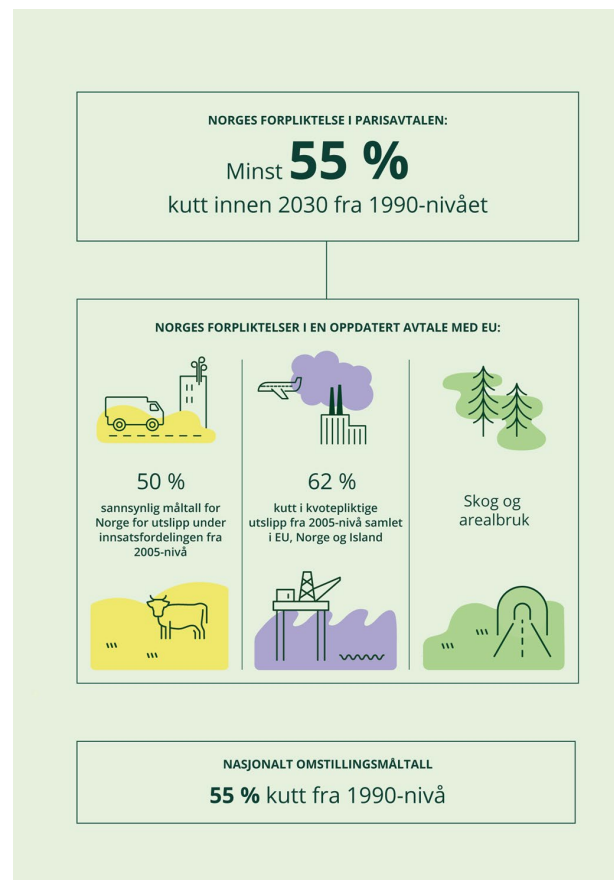


1 av 5 på Haugalandet står utenfor jobb og utdanning. Samtidig har 1 av 5 virksomheter rekrutteringsutfordringer.

Figur 1.11 Inndekningsbehov i finanspolitikken. Offentlige utgifter og inntekter frem mot 2060. Andel av BNP for Fastlands-Norge. Prosent.

Kilde: Finansdepartementet.

Klima - Utslippsreduksjonspotensialet i Norge ligger i petroleum, industri, maritim sektor, tungtransport/ikke-veigående maskiner og avfallsforbrenningsanlegg. Omstilling vil i vesentlig grad berøre lokalt næringsliv.



Særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2024–2025)

Regjeringens klimastatus og –plan

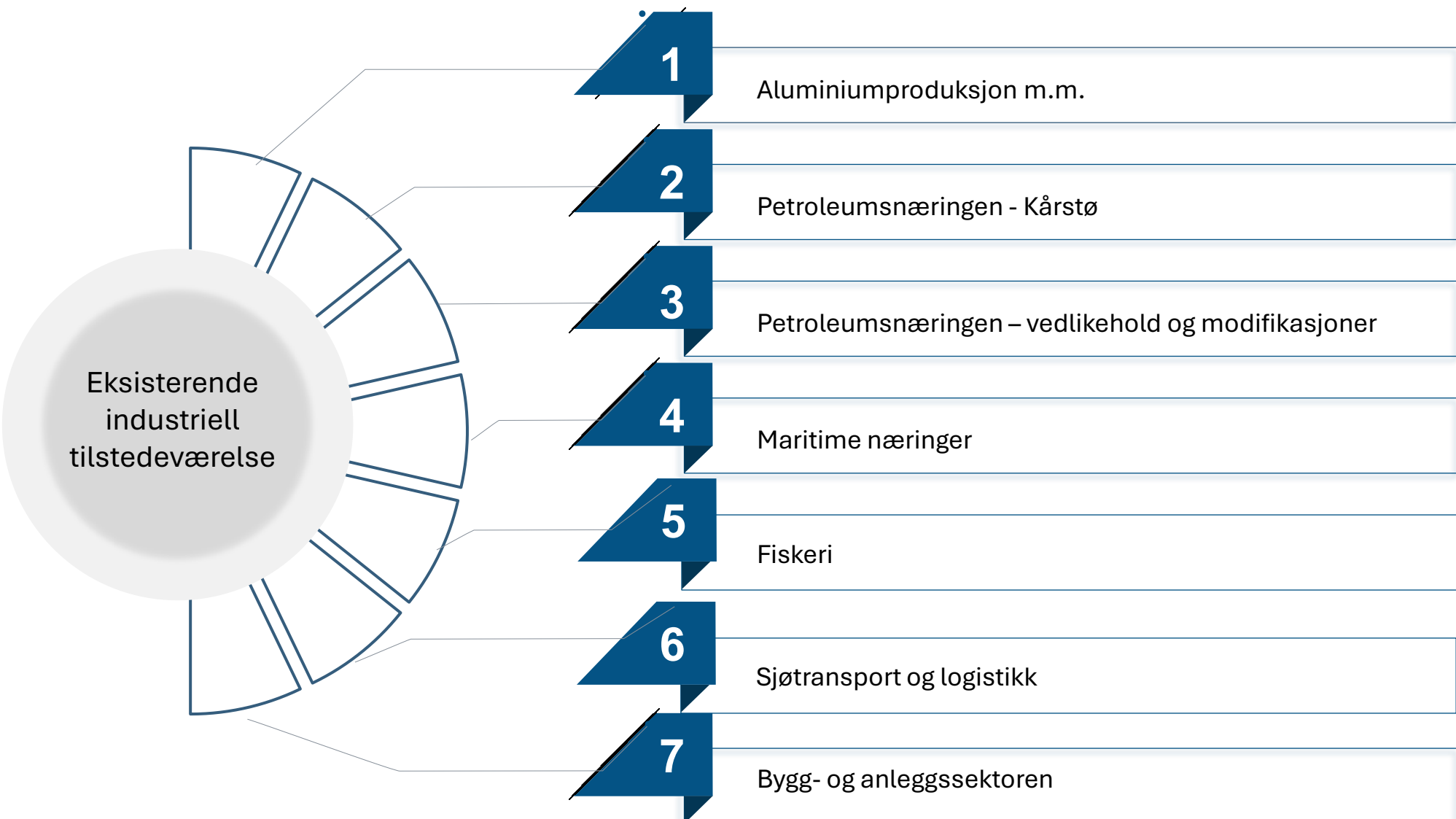
I årets Klimastatus og -plan presenteres nye tiltak og forbedringer for klimapolitikken:

- Bevilgning til Enova: Regjeringen foreslår å gi 8,1 milliarder kroner til Enova med en ny avtale fra 2025. Dette inkluderer en ekstra satsing på 1,7 milliarder kroner for å støtte omstilling, **særlig innen skipsfart**.
- Støtte til veitransport: 1,2 milliarder kroner av den økte bevilgningen til Enova skal brukes til å **oppgradere tungtransport med støtte til nullutslippskjøretøy og ladeinfrastruktur**. Det planlegges også nye raste- og hvileplasser for lading.
- Bygg og anlegg: Det vurderes et krav om at 5–10 prosent av energiforbruket i offentlige prosjekter i 2026, og 30–40 prosent innen 2030, skal være utslippsfritt.
- Reduksjon av matsvinn: Regjeringen vil legge frem forslag til en ny lov mot matsvinn våren 2025, samt revidere eksisterende bransjeavtaler for reduksjon av matsvinn.
- Oppvarming: Det utredes et forbud mot fossil gass til permanent oppvarming med mål om innføring fra 2028.
- Biodrivstoff: Regjeringen planlegger å **akselerere innføringen av høyere biodrivstoffandeler**, med tiltak for å øke produksjonen i Norge og minimere avskogingsrisiko.

I tillegg videreføres fjorårets tiltak:

- Utslippsavgifter: Avgiftene på utslipp vil økes mot 2 000 kroner per tonn CO₂-ekvivalenter innen 2030.
- Klimaprofil i industrien: Det foreslås endringer for å **styrke klimaprofilen i CO₂-kompensasjonsordningen for kraftkrevende industri**.
- Transport: Det planlegges en raskere innfasing av null- og lavutslippsluftfart.
- Biodrivstoffproduksjon: Landbruks- og matdepartementet vil utrede virkemidler for **økt biodrivstoffproduksjon**.
- Regjeringen vil også innføre **nullutslippskrav for ferjer fra 2025**, og styrke hurtigbåtprogrammet med 200 millioner kroner for raskere innfasing av nullutslippsløsninger.

Eksisterende
industriell
tilstedeværelse



1

Aluminiumproduksjon m.m.

2

Petroleumsnæringen - Kårstø

3

Petroleumsnæringen – vedlikehold og modifikasjoner

4

Maritime næringer

5

Fiskeri

6

Sjøtransport og logistikk

7

Bygg- og anleggssektoren



Karmøy Metallverk

Aluminium er et strategisk viktig metall for Europeisk industri, også i forbindelse med grønn omstilling på grunn av metallens lave egenvekt og resirkuleringsegenskaper.

Norge leverer 40% av Europas aluminium behov. Hydro står for 30 prosent, og med Alcoa blir det 40 prosent.

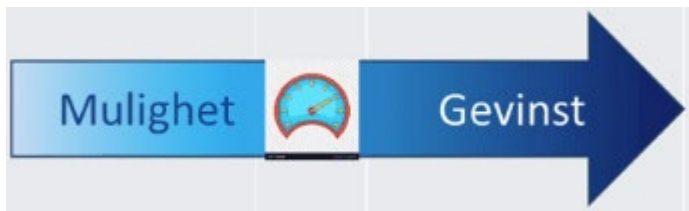
På Karmøy har Hydro et anlegget for produksjon av primæraluminium. Dette er et av Europas største.

Tilknyttet Karmøy Metallverk er det to støperier: ett som lager pressbolt til produksjon av aluminiumprofiler til bil- og byggindustrien og ett som lager tråd til høyspentkabler. I tillegg leverer verket primæraluminium til Speira som produserer valsede produkter.

Hydro er Norges største kraftforbruker med et forbruk på 17 terawattimer i året, og er også Norges tredje største kraftprodusent. Ni terawattimer lages årlig i Hydros vannkraftverk. I 2030 faller 4 TWh bort fra lange kontrakter (noe som tilsvarer forbruket til Bergen).

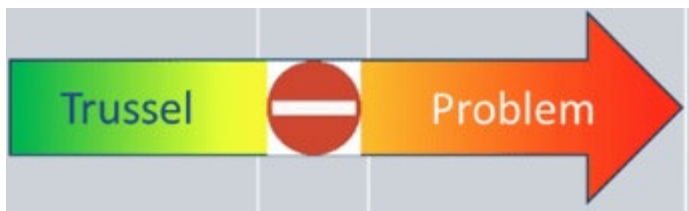
Antall medarbeidere er om lag 530 i tillegg til 60 lærlinger, men det er i tillegg sysselsatt (mange*) årsverk fra tilknyttet industri og leverandørbedrifter.

* Det finnes ikke offentlig datakilder som kan gi informasjon.



Etterspørselen etter aluminiumsprodukter ventes å øke 47 prosent i Europa og 70 prosent globalt fram til 2050. Noe av denne produksjonsveksten kan komme i Norge og på Karmøy.

Sammenliknet med det globale bildet har de norske verkene relativt lave direkte utslipp, og lave indirekte utslipp fra energiproduksjon.



Den viktigste rammebetingelsen for aluminiumsproduksjon i Norge er:

- Krafttilgang og –kostnad
- Håndtering av karbonlekkasje



Aluminiumsindustrien har i dag ingen teknologisk modne klimatiltak.

Største trusler er:

1. For høy kraftpris
2. Regulatorisk usikkerhet mht. CO2-kompensasjonsordningen
3. Teknologi mht. utslippsreduksjon

For høy kraftpris

Hva «tåler» anlegget Hydro har på Karmøy for produksjon av primæraluminium? En har grunn til å mene at svaret er om lag 40 øre eller om lag 50% av forventet strømpris!

NVE forventer en strømpris på 80 øre/kWh i 2030, 49 øre/kWh i 2040 og 42 øre/kWh i 2050. Det er ofte gap mellom hva NVEs analyser viser og hva andre analyser som Thema Consulting viser. Dette skyldes i all hovedsak at NVEs analyser kun tar med kjente og modne prosjekter der det er tilgjengelig nettkapasitet.

27. mai 2024 Thema Consulting. «I 2030 vil Norge få 9 TWh ny kraft med dagens politikk for produksjon og energieffektivisering. Etterspørselen er samtidig forventet å vokse med 33 TWh. Det gir et kraftgap på 24 TWh, tilsvarende nesten en femtedel av den totale norske kraftproduksjonen i dag. I 2035 vil ny krafttilgang være 28 TWh, sammenlignet med en forventet forbruksvekst på 46 TWh. Dette gir et kraftgap på 18 TWh.» Dersom kraftgapet må dekkes med import blir det europeiske priser.



Rimelig og fornybar energi har vært et konkurransefortrinn for norsk industri. Med konkurransefortrinnet er redusert. Med dagens strømpriser går vi fra å ha mulighet for å være motor i det «grønne skiftet» til mer å bli et batteri for andre nasjoner. Det betyr tap av arbeidsplasser, inntekter og nyutvikling.

Kraftgapet og strømpris er en reell og virkelig trussel for Karmøy Metallverk. Anlegget kan synes å kreve aktiv politikk som gir en eller annen form for kompensering.

Stikkontakten går ikke tom for strøm, men det er prisen på kraften som er det kritiske.

For høy kraftpris (1)

NVE mener at utviklingen i effektbalansen ser bedre ut nå enn i den forrige analysen for to år siden, fordi de har tatt hensyn til flere faktorer som øker den tilgjengelige produksjonskapasiteten i vannkraft. Dette inkluderer:

- Konesjonssøknader og forventninger om utskifting av turbiner i eksisterende vannkraftanlegg.
- 4 GW økt installert effekt i vannkraft er nå inkludert i beregningene for minimum tilgjengelig produksjonskapasitet frem mot 2035.

Av de 4 GW:

- 2 GW kommer fra effektutvidelser i eksisterende regulerbar vannkraft.
- 2 GW kommer fra nye kraftverk.

Når det gjelder havvind, mener NVE at Regjeringens mål om 30 GW havvind innen 2040 er urealistisk. Dette skyldes de høye kostnadene knyttet til Norges satsing på flytende havvind. De anslår at bare 6 GW vil bli bygget ut innen den tid.



For høy kraftpris (2)

Uten havvind blir NVE's prisprognose for strøm mer utfordrende å oppnå.

De forventer at strømprisene kan falle til 49 øre/kWh i 2040 og 42 øre/kWh i 2050, **forutsatt at 6 GW havvind blir bygget ut**. Uten denne havvinden vil strømprisene ikke nå disse lave nivåene, og for å oppnå de ønskede prisene må havvinden subsidieres, noe som skaper politiske utfordringer.

En stor usikkerhet i prisestimeringen er knyttet til hvordan vindkraft på land og havvind vil utvikle seg. Landbasert vindkraft er billigere å bygge ut enn havvind, og kan gjøres uten subsidier. Men det er stor motstand mot landbasert vindkraft, og det kreves betydelig utbygging for å erstatte manglende havvindprosjekter. Per i dag er det 5083 MW vindkraft på land, men for å kompensere for 4 GW havvind, må det bygges 6000-8000 MW landbasert vindkraft, noe som innebærer 1000-1350 vindturbiner – et «mål» som virker urealistisk.

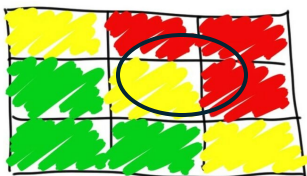
Når det gjelder kjernekraft; Når strøm fra det siste britiske havvindanbudet kobles til nettet, vil prisen være 268 øre/kWh, som er en tredjedel av prisen for strøm fra kjernekraftanlegget Hinkley Point, når det en gang er i drift.



Regulatorisk usikkerhet mht. CO2-kompensasjonsordningen

En CO2-kompensasjonsordningen skal refundere for at EUs klimavotesystem slår ut i økte kraftpriser i Norge. Formålet med ordningen er å motvirke karbonlekkasje, som vil si at kraftkrevende industri i Norge flytter produksjonen til land utenfor Europa som ikke har like streng klimapolitikk.

Virksomhetene som har produksjon som er berettiget CO2-kompensasjon – som Karmøy Metallverk - må søke Miljødirektoratet om dette årlig. Det er ordning for en CO2-kompensasjonsordning som skal gjelde for støtteårene 2024–2030.

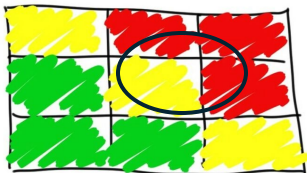


EUs klimavotesystem slår ut i økte kraftpriser i Norge. Det kan bety tap av arbeidsplasser, inntekter og nyutvikling.

EUs klimavotesystem er en reell og virkelig trussel for Karmøy Metallverk. Anlegget krever aktiv politikk også på dette området skal vi beholde Karmøy Metallverk.

Teknologi mht. utslippsreduksjon

Aktørene oppgir at de er i gang med flere omfattende teknologiutviklingsløp, men at det kan bli krevende å industrialisere disse hurtig nok til at de kan ruller ut i et 2035-40 tidsperspektiv.



Aluminiumsindustrien jobber med driftsforbedringer for å redusere utslippene, men har i dag ingen teknologisk modne klimatiltak for å realisere større kutt i utslippene fra kjerneprosessene.

Hydros industriområde, Håvik

Hydros strategi handler bl.a. om energiløsninger som gir avkarbonisering.

Teknologier for å avkarbonisere energisystemet er vindenergi, solcelleenergi, drivstoff og råmaterial fra restavfall, røranlegg for lavkarbongasser, masket HVDC (høyvolts likestrøms) nett, nye batteriteknologier, løsninger for lavkarbonutslipp i skipsfarten, elektriske/nullutslipp kjøretøyer, grønn hydrogenproduksjon – blå dersom karbonfangst og –lagring

På Hydro-området i Karmøy kan det være mulig å etablere energisystemer som ytterligere kan bidra til å avkarbonisere Karmøy Metallverk.

Konkret kan nevnes at søknad om Enova støtte for bygging av biogassanlegg på Karmøy er sendt. Avtale er inngått mellom Hydro og Viero om kjøp av biogass og tomt. Avtaler er inngått – og inngås i disse dager – mellom Viero (Haugaland Biogass AS) og bønder om substrat til biogassproduksjon i form av husdyrgjødsel samt avsetning av biogjødsel.

For bøndene er dette viktig da det gir ekstra inntektsgrunnlag og god gjødsel.

For Hydro er dette et viktig ledd i satsingen på å redusere / eliminere bruken av naturgass i produksjonsprosesser som ikke enkelt kan elektrifiseres, og erstatte den med biogass.

For miljøet er dette bra fordi en utnytter energi fra avfall som uansett annen behandling medfører utslipp.





Bilde:
Equinor

Petroleumsnæringen

Kårstø

Kårstø prosessanlegg har en nøkkelrolle når det gjelder transport og behandling av naturgass og kondensat fra sentrale områder på norsk sokkel.

Prosessanlegget skiller fra hverandre de hydrokarboner som kommer sammenblandet i rik-gassrørledninger. I tillegg mottar prosessanlegget ustabilisert kondensat gjennom en rørledning fra Sleipner-området.

Gassblandingen skilles i følgende produkter: metan, etan, propan, isobutan, normalbutan, nafta (naturbensin) og stabilisert kondensat. Tørrgassen (metan og noe etan) sendes til EU og Storbritannia i tørr-gassrørledninger. Våt-gassproduktene fraktes fra prosessanlegget med skip. Kårstø er en av verdens største LPG-produsent (Liquefied Petroleum Gas).

Det er om lag 700 Equinor-ansatte og (mange*) årsverk fra leverandørbedrifter.

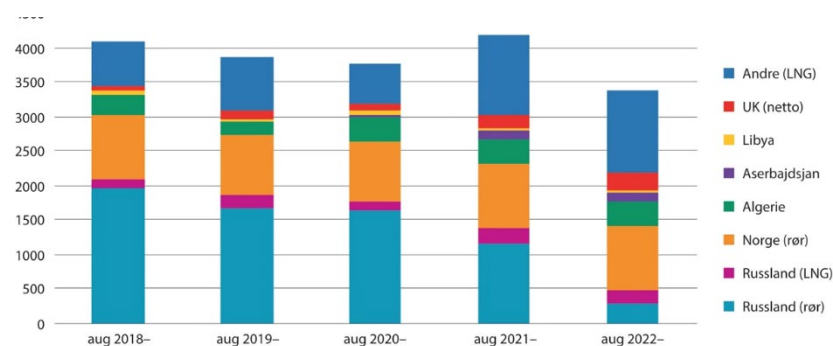
* Det finnes ikke offentlig datakilder som kan gi informasjon.

Gassmarkedet

Hvor mye norsk gass EU og Storbritannia egentlig trenger fremover, er det stor usikkerhet om, og anslagene spriker. Dette avhenger av hvilken klima- og energipolitikk som føres, hvordan markedet for hydrogen og karbonfangst og -lagring utvikler seg og hvilke land som eksporterer gass i fremtiden. Store politikkpakker som «Fit-for 55» og «RepowerEU» skal sørge for omstilling og energisikkerhet. Begge pakkene reduserer forbruket av gass kraftig.

I tråd med EUs «Fit-for 55»-politikk er det forventet at gassforbruket i EU vil reduseres med 28 prosent innen 2030 sammenlignet med 2019, til 289 milliarder kubikkmeter. Etter krigen i Ukraina, planlegger RePowerEU å kutte gassforbruket med ytterligere 124 milliarder kubikkmeter, noe som vil redusere det totale gassbehovet innen 2030 til 165 milliarder kubikkmeter.

EU har som mål om å kutte russisk gass helt ut i løpet av 2027. I fjerde kvartal i fjor dekket russisk gass rundt 13 prosent av EUs behov.



Norsk sokkel

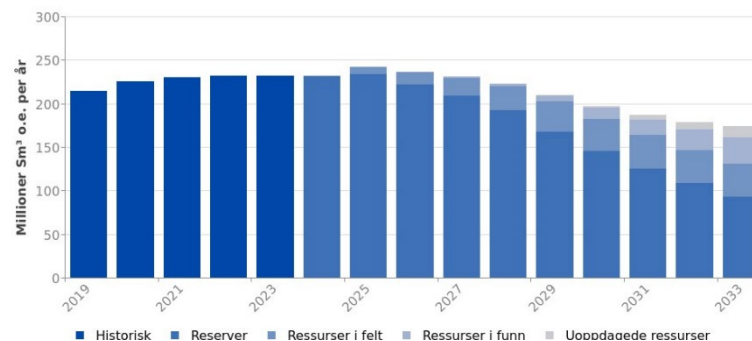
Mange av de eldre, store feltene har fortsatt betydelige gjenværende reserver. Aktiviteten på eksisterende felt vil være høy fremover, og disse feltene vil stå for mesteparten av produksjonen de nærmeste årene. Ressursgrunnlaget for eksisterende innretninger øker også ved at mindre omkringliggende funn blir tilknyttet slike felt.

Ved utgangen av 2023 pågikk 27 utbyggingsprosjekter på norsk sokkel. Av disse er 15 nye feltutbygginger, mens 12 er endringer i eksisterende felt (bl.a. knyttet til økt utvinning, endring av kraftforsyning eller utbygging av tilleggsressurser til eksisterende felt).

Etter at skattepakken fra pandemien førte til et betydelig antall planer for utbygging og drift (PUD) i 2022, ble det i fjor kun innlevert én slik plan. Det er også samme antall som hittil er innlevert i år.

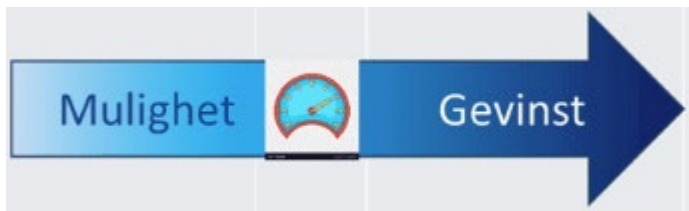
Oljeproduksjonen har omtrent halvert seg fra toppen rundt år 2000, mens gassproduksjonen har steg kraftig og kompensert for oljefallet.

Utsynet er imidlertid at også gassproduksjonen vil falle betydelig. Antall og størrelse på nye funn vil være avgjørende for produksjonsnivået.



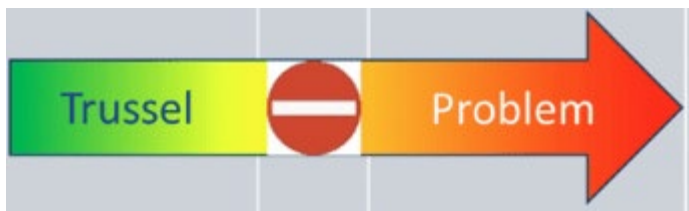
Departementet har i 2024 godkjent PUD for Eirin-feltet og har mottatt PUD for Bestla.

Energidepartementet forventer ingen nye utbyggingsplaner for myndighetsgodkjenning før nyttår.



Til tross for store politikkpakker og fallende gassforbruk, fortsetter Norge å levere så mye gass som mulig. Dette fordi norsk gass nå bidrar til ytterligere økt energisikkerhet og reduserer avhengigheten av gass fra fiendtlige og mindre stabile regioner.

Blå hydrogenproduksjon kan bli en «joker».



Store EU politikkpakker som «Fit-for 55» og «RepowerEU» som skal kutte gassforbruket vesentlig.

Kårstø spesifikt:

- Utnyttelsen av prosessanlegget kan bli redusert betydelig.
- Anlegget står for om lag 77% av klimagassutslippene i gasstransportssystemet.



Største bekymring er:

1. Politikk-pakker

Store trusler – spesielt for Kårstø - er:

2. Gassfødegrunnlag
3. Kostnader for å redusere utslipp

Politikk-pakker

Store politikk-pakker som «Fit-for 55» og «RepowerEU» har ambisiøse mål og har gjort fremskritt, men deres langsiktige effektivitet vil avhenge av kontinuerlig politisk vilje, investeringer, teknologisk utvikling, og samarbeid på tvers av medlemslandene.

"Fit for 55" er en del av EUs Green Deal og har som mål å redusere klimagassutslippene med 55% innen 2030 sammenlignet med 1990-nivåene.

- Mål og tiltak: Øke andelen fornybar energi i energimiksen. Forbedre energieffektiviteten i bygninger og industri. Utvide og styrke EUs kvotehandelssystem (ETS). Redusere utslipp fra transport, inkludert strengere utslippskrav for biler.
- Foreløpige resultater: Flere direktiver og forskrifter er vedtatt for å oppnå målene. Investeringer i fornybar energi har økt. Noen medlemsland har allerede rapportert betydelige utslippsreduksjoner.

"REPowerEU" er et initiativ for å redusere EUs avhengighet av russisk fossilt brensel og øke energisikkerheten.

- Mål og tiltak: Diversifisering av energiforsyning. Øke importen av LNG og søke etter nye leverandører av fossilt brensel. Akselerere utbyggingen av fornybar energi som sol og vind. Fremme energisparingstiltak og forbedre energieffektiviteten. Øke produksjon og bruk av hydrogen som en energikilde. Forbedre energiinfrastruktur for å håndtere nye energikilder.
- Foreløpige resultater: Mindre avhengighet av Russland. Det har vært en akselerasjon i utbyggingen av fornybare energikilder.



Utfordringer;

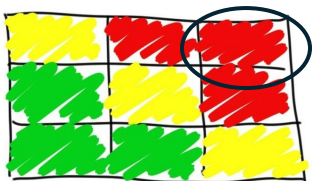
1. Beslutninger gir betydelige samfunnsendringer.
2. Kostnadene for omstillingen er høye, og det er viktig med en balansert tilnærming for å unngå negative økonomiske konsekvenser.
3. Beslutninger kan møte motstand fra ulike interessegrupper.
4. Overgangen krever også betydelige teknologiske fremskritt.

Politikk-pakker er en reell og virkelig trussel for Kårstø, men....

norsk gass bidrar til økt energisikkerhet ved å diversifisere energikildene og redusere avhengigheten av gass fra fiendtlige og mindre stabile regioner. Dette er viktig for politisk og økonomisk stabilitet. Ting tar tid.

Gassfødegrunnlag

Om lag halvparten av de totale gjenværende ressursene på norsk sokkel er ennå ikke er påvist. Estimatenes fra Sokkeldirektoratet for uoppdagede ressurser på norsk sokkelen er på om lag 3,5 milliarder standard kubikkmeter utvinnbare oljeekvivalenter (Sm³ o.e.). De uoppdagede ressursene fordeler seg med 18 prosent i Nordsjøen, 21 prosent i Norskehavet og 61 prosent i Barentshavet. Nye funn er imidlertid små og lite lønnsomme.



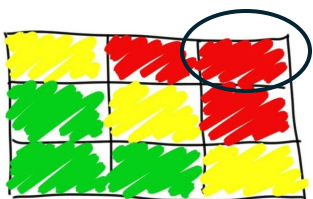
Mht. gass, så er produsert det nå mer enn det er påfyll av planlagte nye volum fra funn. De aggregerte volum over de neste 15 år er redusert med 7% fra i fjor. I 2024 er forventet produksjonen 120 GSM³. Utsyn for produksjon av gass i 2038 er om lag 35 GSM³. Utnyttelsen av Kårstø prosessanlegget kan reduseres til om lag 50% til 2034.

Gassfødegrunnlaget må møtes som det det er: En reell og virkelig trussel for Kårstø.

Kostnader for å redusere utslipp

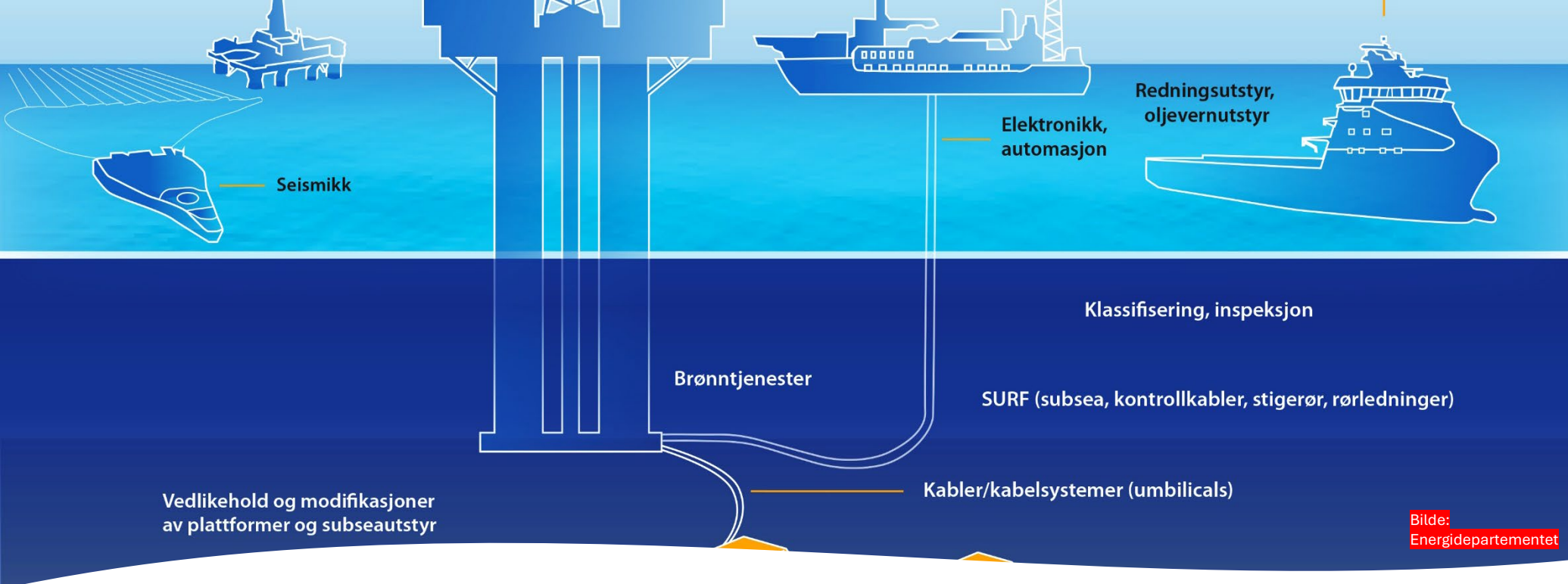
Å forvalte de gjenværende olje- og gassressursene på en ansvarlig måte er avgjørende; både for å opprettholde forsyning av olje og gass med lave CO₂-utslipp, og for å sikre omstillingen av norsk sokkel mot en karbonnøytral framtid. Elektrifiseringen av olje- og gassproduksjonen er et av Norges viktigste klimatiltak fordi denne står for en betydelige andel av de årlige CO₂-utslippene.

Brorparten av utslippene kommer fra gassturbinene som produserer strøm. Kårstø har slike. De øvrige landanleggene Kollsnes og Nyhamna har elektrisk drevne turbiner. Kårstø står for om lag 77% av klimagassutslippene i gasstransportsystemet.



Det har over tid vært studert mange ulike løsninger for å redusere Kårstø utslippene. Ingen har materialisert seg i beslutning pga. umoden teknologi, kompleksitet og høye kostnader.

Klimautslippene må møtes som det det er: En reell og virkelig trussel for Kårstø. Her er mer aktiv lokal og nasjonal politikk mulig, men tiden renner ut.



Petroleumsnæringen

Vedlikehold og modifikasjoner

De største mulighetene innen olje- og gass service ligger nå utvilsomt i vedlikehold og modifikasjoner på eksisterende plattformer. Feltene får lengre levetid, og brønner blir vedlikeholdt, blant annet med ny teknologi.

Leting skjer rundt eksisterende felt, med god infrastruktur. Funn blir hurtig bygget ut. Det medfører at det blir mye arbeid med levetidsforlengelse og modifikasjoner på disse plattformene.

Etterspørselen etter varer og tjenester fra norsk service industri vil anta bred front i noen år fremover og treffe langt de fleste segmenter, nærmest uavhengig av hvor i verdikjeden en befinner seg.

En må allikevel ikke la seg blende av dagens høye aktivitet og fulle ordrebøker på verftene. På sammenstillingssiden på verftene er det slutt i 2026/27. Da er det for mange av leverandørene tilnærmet tomt etterpå.

Petroleumsnæringen

Vedlikehold og modifikasjoner

Haugalandet har svært mange sentrale selskap som møter den økende etterspørselen etter vedlikehold og modifikasjonstjenester på norsk sokkel. De mest fremtredende er Aibel, Aker Solutions og Westcon Yards.

Den samlede sysselsettingen i vedlikeholds- og modifikasjonssektoren er en kompleks størrelse som avhenger av flere faktorer, inkludert prosjektomfang.

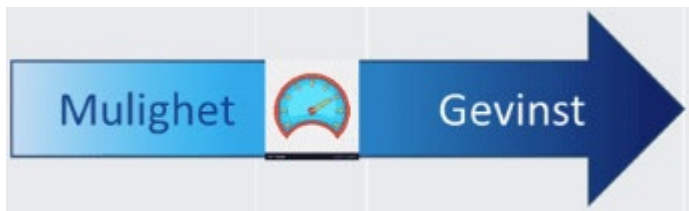
Et anslag sysselsatte i petroleumsnæringen knyttet til drift og modifikasjoner på Haugalandet er (mange*).



I et vekstmarked er det lett å bli fartsblind. Det har vi utallige eksempler på historisk. Å bygge bok gjennom syklusene, basert på kvalitet, langsiktighet og fleksibilitet/skalerbarhet i kapasitets- så vel som kostnadsbasen, blir igjen helt avgjørende. Det være seg for operatørselskaper, hovedkontraktører eller andre deler av industrien lenger ut i verdikjeden.



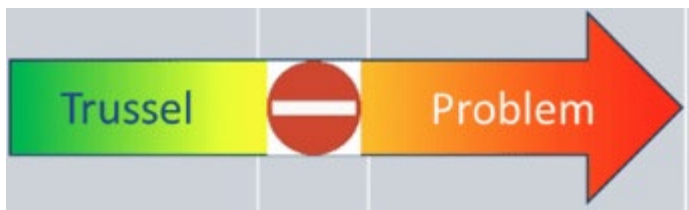
* Det finnes ikke offentlig datakilder som kan gi informasjon.



Det er planlagt mer enn 1500 modifikasjonsprosjekter på sokkelen i løpet av de neste par årene, i tillegg til flere hundre prosjekter på landanleggene (Norwegian Petroleum Society) (Modifikasjonskonferansen).

Årlige investeringer i drift og modifikasjonsprosjekter på norsk sokkel ligger mellom 40-50 milliarder kroner, og dette nivået forventes å vedvare frem til 2026/27.

Innovasjoner i hjemmemarkedet har skapt grunnlag for internasjonalisering. Internasjonaliseringen har ført til et vesentlig større aktivitetsnivå i de norske petroleumsmiljøene og skapt grunnlag for nye arbeidsplasser. Det er lite som tyder på at dette ikke kan vedvare **dersom selskapenes hovedkontor og kunnskapsaktiviteter er lokalisert og foregår i Norge.**



Det letes ikke nok - og en finner ikke nok – olje og gass til å opprettholde dagens aktivitet i et lengre perspektiv.

Mangel på fagfolk med spesialisert kompetanse innen vedlikehold og modifikasjoner kan hindre effektiviteten og kvaliteten på tjenestene. Manglende evne til å holde tritt med teknologiutviklingen kan redusere konkurransevnen.

Regulatoriske og miljømessige krav.

Andre trusler er økonomisk usikkerhet, geopolitisk risiko, oljeprisvolatilitet.



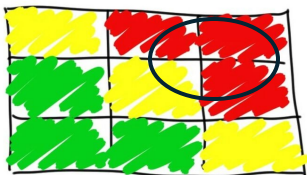
I tillegg til fall i olje- og gass ressursene er de største trusler (det reelt sett går an å gjøre noe med) er:

1. Rekruttering og kompetanse
2. Regulatoriske og miljømessige krav

Rekruttering og kompetanse

Mange erfarne fagarbeidere nærmer seg pensjonsalder, noe som kan føre til mangel på erfarne arbeidere.

Petroleumsnæringen krever en fleksibel, kompetent arbeidsstyrke som kan tilpasse seg endringer og innovasjoner innen sektoren. Økende bruk av automatisering og digitalisering betyr kontinuerlig oppdatering av ferdigheter og strengere miljøkrav krever ny kompetanse innen fornybar energi og bærekraftig produksjon.



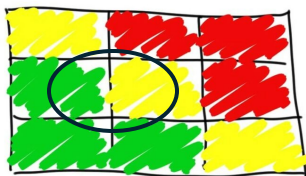
Både utvikling i studentantall og nedlegging av utdanninger på universitetsnivå er bekymringsverdig. Det er behov for å øke a) rekruttering til den realfagsrelaterte utdanningen, b) universitet og høyskoler prioritering av utdanning og forskning innen offshore samt c) studieplasser og finansiering av disse innen petroleumsrelaterte fag.

Rekruttering og kompetanse må møtes som det er: En reell og virkelig trussel for petroleumsnæringen. To synspunkter:

1. En trenger aktiv politikk for å få utdannet et stort spekter av ingeniører.
2. Politikk har skapt en form for berøringsangst knyttet til bransjen hos de unge. Det er ikke forbudt, men det er ikke bra. Det er litt som å røyke. Dette må politikere slutte med.

Regulatoriske og miljømessige krav

Regulatoriske og miljømessige krav innen olje- og gasssektoren er essensielle for å beskytte miljøet, sikre helse og sikkerhet og drive innovasjon. Ved å overholde krav, kan selskaper operere på ansvarlig og bærekraftig måte. Dette bidrar til sosial aksept.



Noen kan slumse med «licence to operate».



Bilde
Norsk Industri

Maritime næringer

Maritim næring defineres som virksomheter som designer, utvikler, bygger, leverer, vedlikeholder, modifierer, eier, opererer og omsetter skip, utstyr og spesialiserte tjenester til alle typer skip og andre flytende enheter.

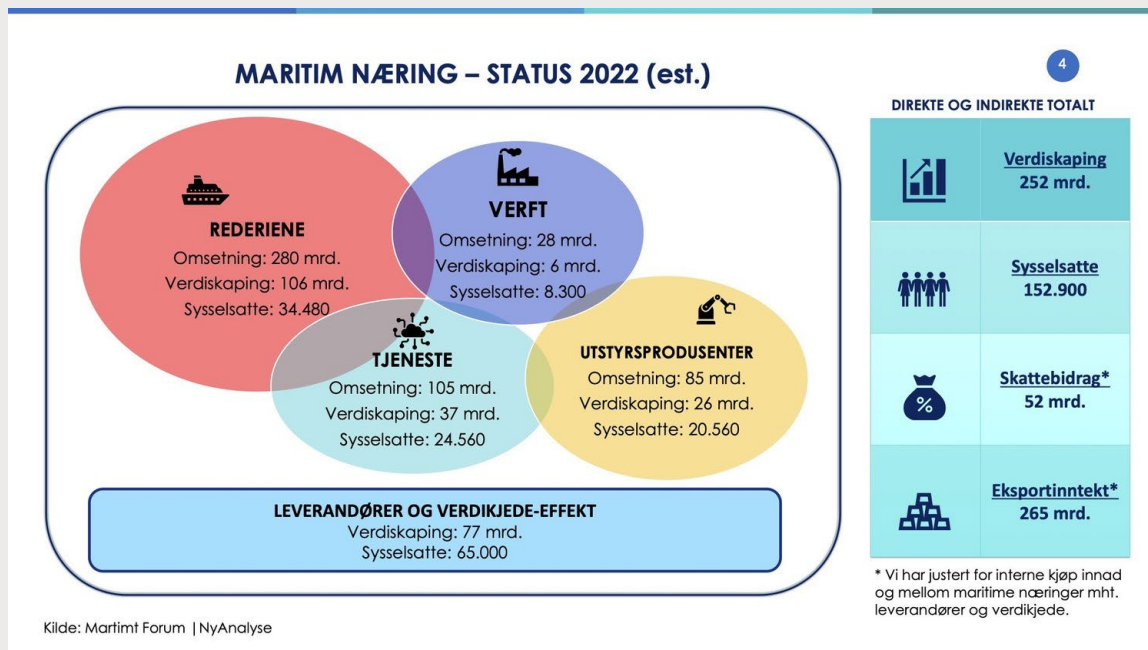
Verdensflåten består per medio februar av 112 444 skip fordelt på et bredt spekter av fartøyssegmenter.

Norge er en global maritim stormakt. Den totale norske flåten regnes som den 5. mest verdifulle i verden, mye på grunn av offshoreflåten.

Den norske maritime klyngen er også tilnærmet komplett og dekker hele verdikjeden. Norge er f.eks. ett av få høykostnadsland som fortsatt bygger skip. Til gjengjeld er disse svært høyteknologiske og avanserte, noe som utgjør et viktig konkurransefortrinn for verftene

Ifølge DNV vil tre fundamentale drivere presse fram dekarboniseringen av skipsfarten de neste tiårene: reguleringer og politikk, tilgang til investorer og kapital samt forventninger og krav fra eiere og forbrukere.

Maritime næringer



I tillegg til skip som i større grad vil bruke miljøvennlige drivstoff, vil fremtiden dreie seg om:

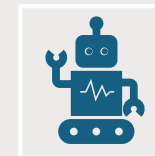


Digitalisering: Økt bruk av digitale verktøy og systemer vil gjøre skipsfarten mer effektiv.

Dette inkluderer avanserte navigasjonssystemer, automatisert last- og lossehåndtering, og overvåking av skipenes tilstand i sanntid.



Automasjon og autonome skip: Utviklingen av autonome skip, som kan operere uten mannskap om bord, vil øke. Dette kan føre til tryggere og mer kostnadseffektiv sjøfart.



Smartere havner: Havner vil bli mer teknologisk avanserte, med bedre logistikk, raskere lasting og lossing, og bedre håndtering av miljøpåvirkninger.

Maritime næringer

Haugalandet

Flere rederier har sin base i regionen. Dette er selskaper som Knutsen OAS Shipping (transport av råolje, raffinerte produkter, kjemikalier og LNG-flåte) og Solstad Offshore (verdens største bøyelastflåte / stor LNG-tankersflåte), Edda Wind (verdensledende spesialisert havvindflåte) og Solstad Offshore (verdensledende konstruksjons- og ankerhåndteringsflåte).

Det er en rekke nærskipfartsrederier i regionen. Hovedkontoret til HK Shipping Group ligger i Kopervik. Rederiet har en flåte av 23 bulkskip.

Subsea miljøer består av selskaper som DeepOcean (inspeksjon, vedlikehold, reparasjon, konstruksjonstjenester, og installasjon av subsea-utstyr), Reach Subsea (ROV-tjenester, survey og subsea konstruksjon), Kystdesign (design og produksjon av ROV-er) samt Omega Subsea / Omega Subsea Robotics.

Omega Subsea Robotics er et JV mellom Omega Subsea og Solstad Offshore med mål om å gjøre felles investeringer i ROV-systemer og tilhørende utstyr.

DeepOcean, Østensjø Rederi og Solstad Offshore har sammen etablert Remota. Selskapet utvikler et tilbud av fjernstyrte, automatiserte maritime operasjoner over og under vann.

Reach Subsea gjør tilsvarende subsea gjennom sitt Reach Remote program.



Kompetanse



Teknologi



Grønn omstilling



Maritime næringer Haugalandet

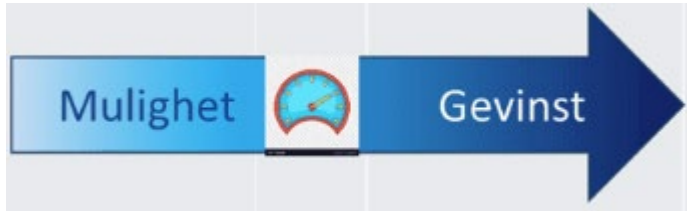
Regionen har flere verft som bygger og vedlikeholder skip. Dette inkluderer både nybygging av fartøy og reparasjoner eller ombygginger av eksisterende fartøy.

Produksjon av maritimt utstyr og teknologi er en viktig del av den lokale økonomien. Dette kan inkludere alt fra navigasjonsutstyr til motorer og annet maskineri som brukes på skip.

Tjenester knyttet til skipsfart, inkludert skipsmegling, maritim forsikring, og konsulenttjenester, er også en del av de maritime næringene på Haugalandet.

Ifølge SSB er det rundt 90 000 personer som arbeider i maritime næringer i Norge. Vår region, definert som både Haugalandet og Sunnhordland, sysselsetter 17.412 iht. «Maritim Rapport 2024» inkluderer dette 5.457 utenlandske sjøfolk. 3.616 sysselsatte er ansatt i rederier/bedrifter i Karmøy kommune.

Samlet har den maritime næringen i regionen (Haugalandet og Sunnhordland) 708 opptæringsstillinger. Av disse har rederiene 262. Solstad Offshore alene har 85.

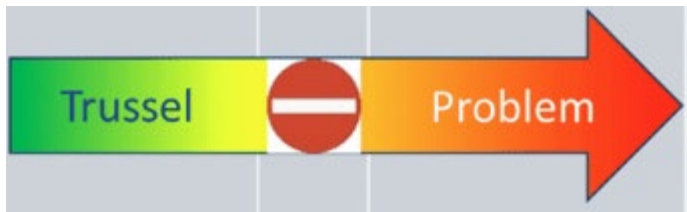


Norge har en internasjonalt konkurransedyktig leverandørkjede som kan levere komplette løsninger til et globalt marked.

Norske skipsverft har kommet lengst i verden på bygging av lav- og nullutslippsfartøy

Nye næringer;

- Sjømat og havbruk - ulike teknologiske innovasjoner har muliggjort større og mer hardføre anlegg som kan ligge lenger fra land.
- Havvind (bunnfast og flytende) - her skjer teknologiutviklingen relativt raskt, og en mer spesialisert verdikjede vil vokse frem.
- CCS – vil kunne bidra stort i jobben med å redusere klimaeffekter samtidig som det kan skapes mange arbeidsplasser.
- Mineralutvinning til havs - det er økende press på utvinning av mineraler, hvor havbunnen inneholder store mengder.



Manglende tilgang på høyt kvalifisert arbeidskraft kan hemme vekst og innovasjon.

Mht. dekarbonisering; Flere forhold vil kunne bremse. De mest opplagte er manglende tilgang på energibærerne grunnet teknologisk usikkerheter og at infrastruktur for transport og bunkring ikke er tilstrekkelig utbygget.

Økt konkurranse fra lavkostland kan presse norske bedrifter til å redusere kostnader og kan påvirke deres markedsandel negativt.



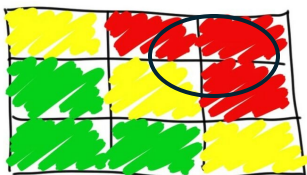
Største trusler er:

1. Kompetansemangel
2. Teknologisk usikkerhet / Infrastruktur

Kompetansemangel

«Grønne elektriske verdikjede» for maritim næring inneholder følgende: Komponentproduksjon: Her lages og bygges deler og teknologi til skip. Skipsbygging: Verftene bruker delene fra komponentproduksjonen til å designe og bygge skip. Integrasjon av systemer og komponenter: Nye systemer og løsninger, som gjør skipsdrift grønnere, blir integrert. Dette inkluderer digitalisering og automatisering. Utbygging av infrastruktur: Infrastruktur som støtter grønn skipsdrift bygges, for eksempel anlegg som gir skip tilgang til hydrogen som drivstoff. Drift og vedlikehold: Når skipene er i drift, sørger man for eierskap, kommersiell drift, og vedlikehold. Gjenbruk og gjenvinning: Skip ombygges for å bli grønnere, og gamle skip resirkuleres slik at delene kan brukes igjen i nye skip. Det kan være flere kompetanseutfordringer:

1. Kunnskap om bærekraftig praksis og miljøreguleringer.
2. Opplæring i bruk av miljøvennlige drivstoff som hydrogen, ammoniakk, og batterisystemer.
3. Økt behov for kompetanse innen digitalisering, automatisering, og avanserte navigasjonssystemer inkludert programmering, sensorbruk, og dataanalyse. Evne til å integrere og vedlikeholde automatiserte systemer om bord på skip.
4. Ferdigheter innen logistikk og digital infrastruktur for mer effektive og miljøvennlige havner. Opplæring i bruk av intelligente transportsystemer og avansert havneutstyr.
5. Kunnskap om nye internasjonale standarder og reguleringer for skipsfart og miljø. Evne til å tilpasse og implementere disse standardene i norsk skipsfart.
6. Ferdigheter for å håndtere resirkulering og gjenbruk av skipsmaterialer.



Tiltak for å møte utfordringene: Investering i maritim utdanning for å sikre at arbeidsstyrken har de nødvendige ferdighetene. Økt samarbeid mellom offentlige institusjoner, private bedrifter og utdanningsinstitusjoner for å utvikle relevant kompetanse. Støtte til forskningsprosjekter som kan drive frem ny teknologi og bærekraftige løsninger. Aktiv deltakelse i internasjonale fora for å utveksle kunnskap og erfaringer med andre land.

Norske aktører har best konkurransevne innen utvikling av høyteknologiske og komplekse skip. Solstad Offshore var blant de tidligste i å sette dette fokuset. Solstad viser også i dag vilje til å lede an f. eks. gjennom sitt eierskap i Remota. Både det grønne skiftet og digitaliseringen vil gi regionens maritime næring styringsfart og konkurransekraft inn i fremtiden. Men kompetanseutviklingen må følge på. Lokal politikk må se til at yrkesutdanning og høyskoleutdanning til en hver tid har tilstrekkelig kapasitet og er relevant.

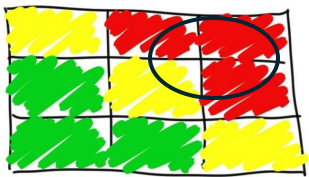
Teknologisk usikkerhet / Infrastruktur

Transport av varer på interkontinentale ruter med store lasteskip (deepsea-segmentet); Utgjør 66% av verdens aktive skip, målt i CGT (kompenserte bruttotonn). Norske deepsea-skip utgjør 3%. Mindre enn 1% bruker lavutslippsløsninger som LNG/LPG. Ingen /svært få deepsea-skip har nullutslippsløsninger i dag. Lokale og regionale mindre lasteskip (nærskipsfrakt); Utgjør 23% av verdens CGT, norske skip utgjør 2%. Kun 1% av den globale flåten bruker lavutslippsløsninger, i Norge er det 2%. Hybridelektriske systemer og LNG/LPG er da mest brukt.

Spesialskip for olje-, gass- og vindprosjekter (offshorefartøy); Utgjør 5% av verdensflåten, norske rederier kontrollerer 11%. Ingen utslippsfrie offshorefartøy, 3% har lavutslippsløsninger globalt, 16% i Norge.

Cruiseskip; Utgjør 1% av verdensflåten, norske cruiseskip utgjør 4%. Ingen cruiseskip er utslippsfrie, men 4% har lavutslippsløsninger. 67% av norske cruiseskip har lavutslippsløsninger.

Ferger og hurtigbåter; Utgjør 4% av verdensflåten, norske utgjør 5%. 3% av verdens ferger har null- eller lavutslippsløsninger, i Norge er det 26%. Nullutslippsferger bruker batteri, lavutslippsferger bruker hybridelektriske systemer eller LNG/LPG.



Hva blir fremtidens nullutslipp drivstoff i de ulike segment? Grønt og blått hydrogen og ammoniakk og elektrisitet ses på som de mest aktuelle energikildene. Hybridløsninger mellom disse, og eventuelle andre er også viktig.

Ved overgang til nye fremdriftsteknologier innenfor maritim sektor vil det også være behov for utbygging av infrastruktur. Her vil havnene (som f.eks. de Karmsund Havn opererer) måtte ta investeringer under usikkerhet.



Fiskeri

Den norske fiskeflåten omfatter om lag 5 600 små og store fartøy. Disse har svært begrensede muligheter til skifte av energibærere (el-hybrid, LNG, hydrogen og /eller ammoniakk) på kort og mellomlang sikt. Utslipp fra fiskefartøy utgjør 18% av innenriks utslipp fra fartøy.

Fiskeri er svært arealkrevende, og noe av det aller viktigste for fiskeriet er at høstingsområdene og viktige gyte- og oppvekstområder blir ivaretatt i forhold til konkurrerende interesser.

Mange av de viktigste fiskebestandene i Nordsjøen er nå nærmere fullt utnyttet, stort sett innenfor bærekraftige rammer. Selv om utbredelsen og kvotegrunnlaget for særlig de pelagiske bestandene (sild, makrell, tobis m.fl.) varierer, så vil fangstvolumet neppe kunne økes veldig mye i årene som kommer.

Norge er nå verdens største sjømateksportør. Mer enn 90 % av sjømaten vi høster eksporteres.

Fiskeri

Haugalandet

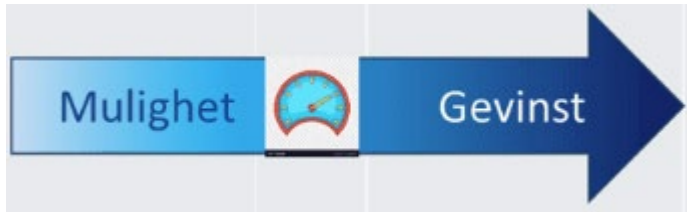
Selve «ryggraden» i Rogaland sin fiskeriflåte (norsjøtrålerne) har gjennom mange tiår stor sett hatt sin hjemmehavn på Karmøy/Haugalandet. Det er også et par større ringnotfartøy i regionen. Det siste ble nylig kjøpt inn fra Austevoll til Cetus.

På Husøy ligger en av Norges største fiskerihavner, der det landes om lag 200 000 tonn fisk per år. Nå eksporteres mye av fisken, ikke minst til Danmark og Polen. Det burde derfor kunne være et potensial for økt foredling lokalt, og dermed også økt verdiskaping og flere arbeidsplasser i regionen.

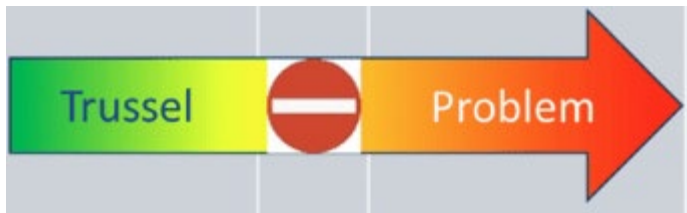
Når det gjelder Haugalandet, så sysselsetter fiskeri (mange*) årsverk. Leverandørbedrifter i området sysselsetter i tillegg (mange*) årsverk.



* Det finnes ikke offentlig datakilder som kan gi informasjon.



- Karmøy/Haugalandet har nær beliggenhet til de store og viktige fiskefeltene i Nordsjøen, samtidig som regionen ligger nær det internasjonale markedet. Det burde derfor kunne være et potensial for økt foredling lokalt, og dermed også økt verdiskaping og flere arbeidsplasser i regionen.



- Utslipp som kan gå ut over sjømattryggheten.
- Inntil det er etablert reelle muligheter for skifte av energibærer i fiskeflåten, så vil CO₂-avgiften derfor kunne ramme næringen og kystsamfunn hardt.
- Utbygging av havvind i stor skala vil kreve betydelig areal. Dette kan bli den største trusselen mot ivaretagelse av fiskeområder, gyteområder og til dels havmiljøet i Nordsjø-området.
- Mht. økt foredling lokalt; Toll på foredlede fiskeprodukter til EU.

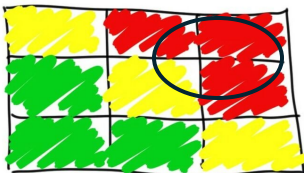


Største trusler er:

1. Utslipp
2. Svikt i utvikling av miljøvennlig og energieffektiv fartøy- og fangstteknologi / CO₂-avgiften
3. Mislykket sameksistens i bruk av areal

Utslipp

Utslipp som kan gå ut over sjømattryggheten må forebygges. Fiskeriene er helt avhengige av et rent og rikt hav.

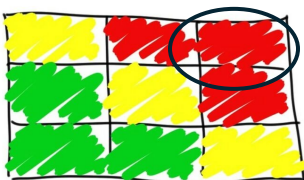


Utslipp fører til nedgang i ressursbasen/kvotene. Utslipp reduserer mulighetene for å øke verdiskapningen .

Viktig at myndigheter er «harde i klypa» overfor forurensere.

Svikt i utvikling av miljøvennlig og energieffektiv fartøy- og fangstteknologi / CO2-avgiften

Fiskere betaler CO2-avgift på fossilt drivstoff. CO2-avgiften har som formål å «tvinge/stimulere» fiskeflåten over til andre energibærere enn fossilt drivstoff. Her er det imidlertid begrensede muligheter til skifte av energibærer (el., hydrogen/ammoniakk LNG) på kort og mellomlang sikt. Marin gassolje (marin diesel) er fortsatt den eneste mulige energibæreren for så å si hele fiskeflåten.



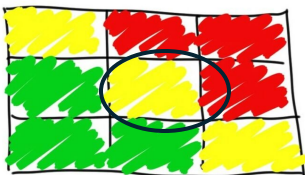
CO2-avgiften har blitt delvis refundert, men nå reduseres refusjonen samtidig som avgiften går opp. Fiskeri er som kjent heller ikke innenfor en sektor om kan kjøpe og selge CO2-kvoter.

Inntil det er etablert reelle muligheter for skifte av energibærer i fiskeflåten, så vil CO2-avgiften derfor kunne ramme næringen og kystsamfunn hardt. Dette blant annet gjennom redusert fangst, høyere sesongtopper og lavere aktivitet i landindustrien. Per nå fungerer CO2-avgiften på drivstoff brukt av fiskeflåten som en fiskal avgift til staten, uten nevneverdig positiv klimaeffekt. Her trenger vi ny politikk.

Mislykket sameksistens i bruk av areal

Fiskeri er svært arealkrevende, og noe av det aller viktigste for oss er at høstingsområdene og viktige gyte- og oppvekstområder blir ivaretatt i forhold til konkurrerende interesser.

Utbygging av havvind i stor skala vil kreve relativt store areal. Per nå er det politisk mål om å tildele areal for utbygging av 30 GW havvind i norske havområder innen 2040, og nærmere 300 GW i Nordsjøen innen 2050.



Mislykket sameksistens i bruk av areal kan bli den største trusselen mot ivaretagelse av fiskeområder, gyteområder og til dels havmiljøet i Nordsjø-området.

For å unngå konflikt har fiskeri- og havvindnæringene blitt enige om en dreiebok – et oppslagsverk for når- og hvordan næringene bør ha dialog, involvere hverandre og samarbeide. Viktig at politikere, havvindutviklere og øvrige interessenter «walk the talk».

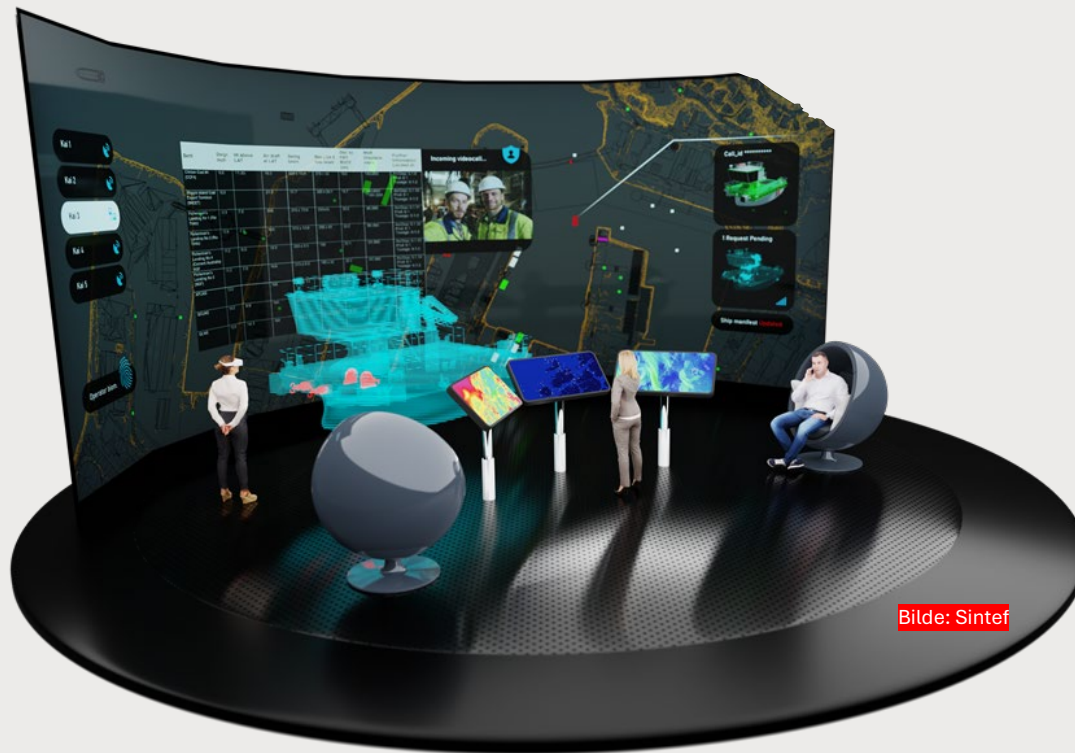
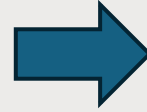


Sjøtransport og logistikk

Sjøtransport og logistikk er:

- Godshåndtering; håndtering av containere for frakt, håndtering av bulkvarer, håndtering av kjøretøy og tungt maskineri (RoRo (Roll-on/Roll-off))
- Infrastruktur; havner som sentral infrastruktur for lasting og lossing av skip, spesialiserte områder innenfor havner for spesifikke typer last (terminaler), lagringsfasiliteter for midlertidig oppbevaring av gods.
- Transportmidler; ulike typer skip som containerbåter, tankskip, og bulkskip, lastebiler for transport fra havn til destinasjon etc
- Logistikk; planlegging og koordinering av transport og lagring, håndtering av tollklarering og dokumentasjon, organisering av vareleveranser til sluttbruker.

Fremtiden formes av en rekke trender og teknologiske innovasjoner



Bilde: Sintef

Skip som bruker alternative drivstoff som LNG, hydrogen, eller ammoniakk for å redusere karbonavtrykket. Dette pga. nasjonale og globale regler som krever reduserte utslipp og bærekraftige operasjoner.

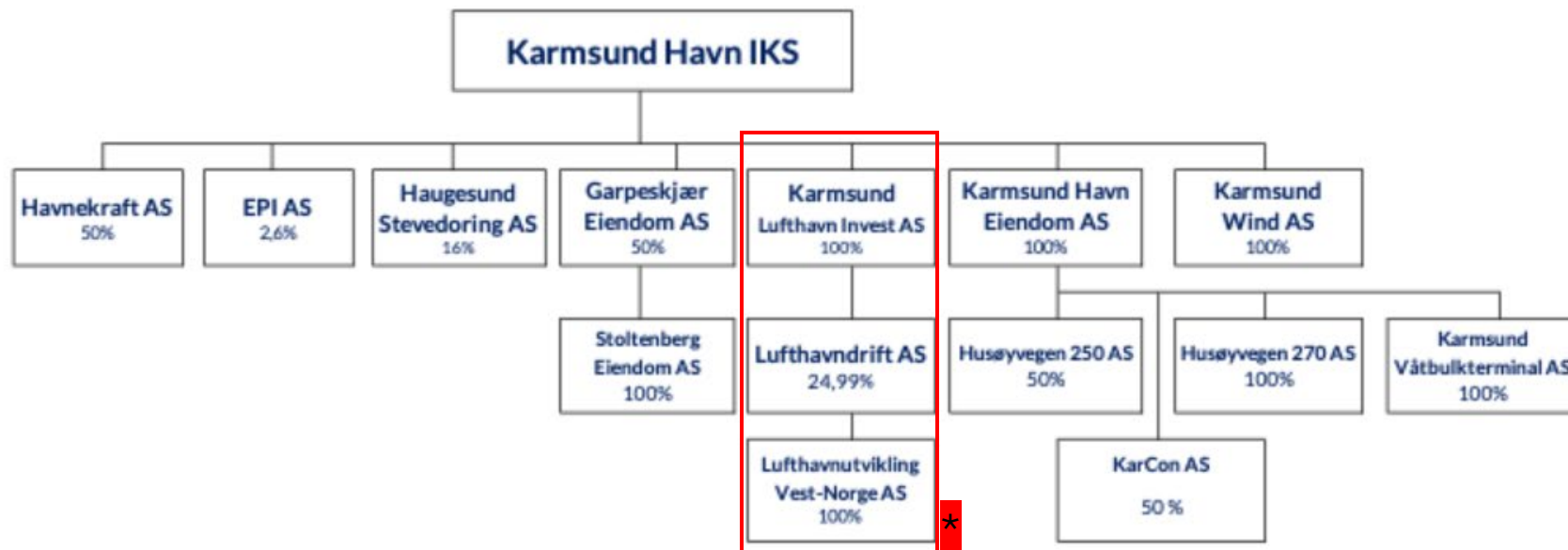
Oppgradering og utvidelse av havnefasiliteter for å håndtere større skip og større volum av gods.

Bedre integrering mellom sjøtransport, veitransport (og jernbane) for å effektivisere frakt fra dør til dør.

Implementering av strengere sikkerhetstiltak for å beskytte mot terrorisme (og pirateri).

Utviklingen av autonome fartøy som kan operere uten mannskap, noe som kan redusere kostnader og øke sikkerheten.

Bruk av IoT, AI, big data og blokkjetteknologi for å optimalisere havneoperasjoner, redusere ventetider, øke effektiviteten og sikre gjennomsiktighet og sporbarhet gjennom hele forsyningskjeden.



Karmsund Havn (KH)

KH er en dynamisk og moderne havn som spiller en kritisk rolle i Norges sjøtransport og logistikk, og fortsetter å utvikle seg for å møte fremtidens behov innen handel og industri.

Selskapets eiendomsportefølje er i hovedsak fordelt på tre lokasjoner; Husøy, Killingøy og Garpeskjær.

Eiendomsporteføljen er tilpasset den eksisterende virksomheten. Noe av eiendomsporteføljen ligger i egne AS, som dels er 100 % eid av KH og dels eid sammen med andre aktører.

KH - ringvirkningsanalyse

Karmsund Havn er en stor bidragsyter til sysselsetting og inntekter til kommunen og derav et viktig knutepunkt for den sosioøkonomiske utviklingen av hele regionen.

Den totale sysselsettingen på Haugalandet (dvs. i eierkommunene) ligger på 42 749 årsverk, der 30 431 årsverk er privat sysselsetting. Dette betyr at de 4 402 årsverkene fra havneaktivitetene utgjør omtrent 14% av den totale private sysselsettingen i kommunene.

Den totale omsetningen fra næringsaktiviteter på Karmsund Havn i 2022 utgjorde 10 845 millioner NOK.

Selskapet har i perioden fra 2018-2022 gjennomført investeringer i eiendom, areal og infrastruktur for 375 millioner NOK.

	2018	2022	Utvikling
Sysselsetting (private årsverk)	3 079	4 402	43 %
Omsetning (millioner NOK)	7 080	10 845	53 %
Verdiskapning (millioner NOK)	2 463	3 673	49 %
Skatteinntekter	320	477	49 %

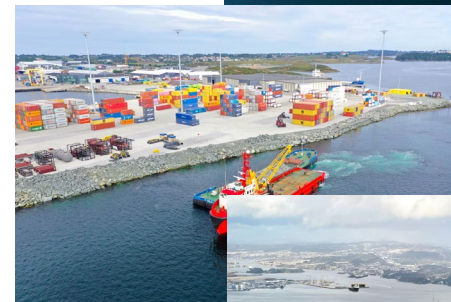
Et innholdsrikt 2023 gir retning

GRENSEKONTROLLSTASJON I SAMARBEID MED MATTILSYNET. Grensekontrollstasjonen vil gi mye aktivitet og sjøtransport til regionen. Som igjen skaper vekst og verdier både lokalt og regionalt, men også nasjonalt. På bare noen få måneder ble stasjonen en av Norges største.

UTVIDET CONTAINERTERMINAL Tidlig på nyåret ble containerterminalen utvidet med byggetrinn nr 3. Terminalen har økt kapasiteten vesentlig og arbeid er startet arbeidet med å prosjektere ny kai ut mot Karmsundet som øker kapasiteten på containerterminalen vesentlig. KH er nå etablerte som en av de største containerhavnene i landet og rigget for videre vekst.

FYLLING AV ROGFASTMASSER I GANG. Dette for utfylling ved Haugesund Cargo Terminals.. Det skal fylles over 1,3 millioner kubikkmeter steinmasser ved Husøy frem mot sommeren 2025. Når utfyllingen er ferdig vil godshavnen på Husøy være blant de aller største i Norge.

SAMARBEID MED NORSK HYDRO OM UTVIKLING AV HAVVINDSHAVN. Dette er en intensjonsavtale om å utrede samarbeid rundt utbygging av en 660 dekar ny havn, i tilknytning til Hydros industriområde på Karmøy. Prosjektet er gitt navnet «Haugesund Wind Port, Haavik». Havnen skal utvikles til å kunne gjennomføre sammenstilling av havvindsturbiner for bunnfast og flytende havvind, samt også til andre havneformål.



KH - hva nå? (1)

Organiseringen fremover er til behandling i eierkommunene. Det er to (hoved)alternativer; a) fortsatt være et interkommunalt selskap (IKS) etter IKS-loven som i dag eller b) endring av selskapsform til aksjeselskap (AS) etter aksjeloven.

Forhold, som tilsier at en fortsatt bør være organisert som IKS

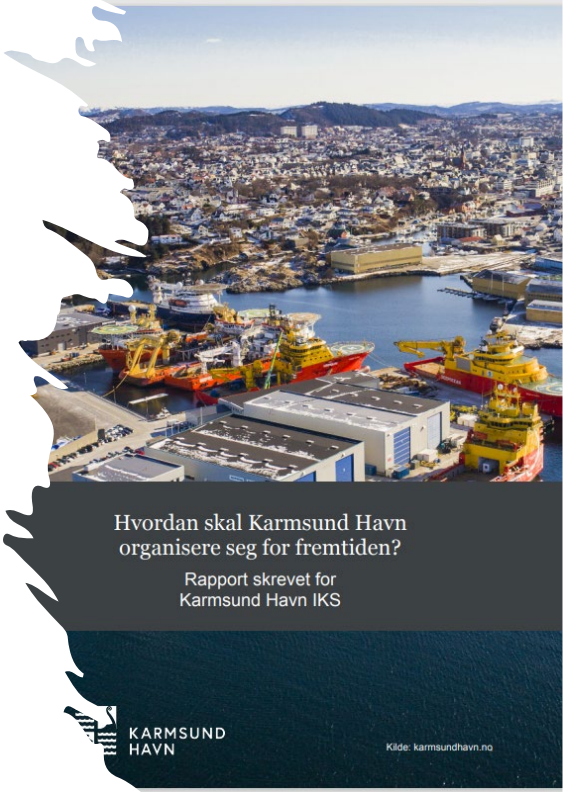
- 1. Gunstigere finansiering?;** En vil kanskje kunne videreføre dagens finansiering, som i det vesentlige er i Kommunalbanken, med (presumptivt) gunstig rente og lang løpetid. Fastrenteavtalene kan videreføres. (Det gjøres imidlertid oppmerksom på at enkelte andre havner har opplyst at de over tid opplever at de kan oppnå like gunstige samlede betingelser i kommersielle banker som i Kommunalbanken.)
- 2. Politisk kontroll?;** Dersom en har et ønske om mest mulig eierkontroll kan det derfor trekke i retning av å velge IKS fremfor AS. Det rettslige rammeverk for IKS og AS, tilsier i utgangspunktet at AS har større grad av selvstendighet enn IKS. (Det er imidlertid ikke nødvendigvis slik at AS innebærer at kommunene gir fra seg mer politisk kontroll enn ved IKS. Riktignok følger det av IKS-loven at enkelte avgjørelser må ha samtykke fra den enkelte eier, men det samme kan langt på vei (om ønskelig), fastsettes gjennom aksjonæravtaler og/eller i vedtektene til et AS.)



KH - hva nå? (2)

Forhold, som tilsier at en bør foreta en endring til AS :

- 1. Redusere risikoen for å bryte statsstøtteregelverket:** I henhold til EØS-avtalen kan ikke offentlig næringsvirksomhet diskrimineres eller få konkurransefordeler over privat virksomhet, og offentlig støtte er forbudt. KH, som driver konkurranseutsatt virksomhet, er i dag fritatt fra skatt og har konkursimmunitet, noe som kan gi urettferdige fordeler. Ved å omgjøre til et aksjeselskap (AS) vil en sikre like konkurransevilkår som for private aktører og at alle transaksjoner skjer på markedsmessige vilkår.
- 2. Nå vekstmål:** KH har en låneramme på 800 millioner kroner, og det er lite sannsynlig at denne vil økes av de mindre deltakerkommunene. For å nå vekstmålene, må KH enten få egenkapital fra eierne (lite sannsynlig) eller at datterselskap tar opp lån. Som IKS kan KH ikke stille garanti eller pantsette eiendeler for andres forpliktelser, inkludert datterselskap. Dette begrenser KHs lånemuligheter. Ved å omgjøre til et AS, kan KH ta opp lån uavhengig av lånerammen.
- 3. AS hefter kun for innskutt aksjekapital;** Den vesentligste forskjellen mellom IKS og AS er at deltakerne i et IKS hefter ubegrenset for selskapets forpliktelser og bare kommuner, fylkeskommuner og andre IKS kan være eiere, mens eierne i et AS kun hefter for innskutt aksjekapital. Om ønskelig vil det være mulig å ta opp andre på eiersiden i AS'et for ytterligere å redusere eiernes risiko.
- 4. Annet;**
 - a) Bedre «checks and balances». Det vil bli stilt betydelig større bedriftsøkonomiske og administrative krav til utarbeidelse av «businesscase» som vedlegg til lånesøknader til kommersielle banker.
 - b) Enklere å utvide samarbeid om myndighetsutøvelse. Som følge av at myndighetsutøvelsen må ligge igjen i IKS'et, vil det legge til rette for at en kan ta opp andre kommuner som deltakere i IKS'et uten at de også må inn på eiersiden i AS'et.

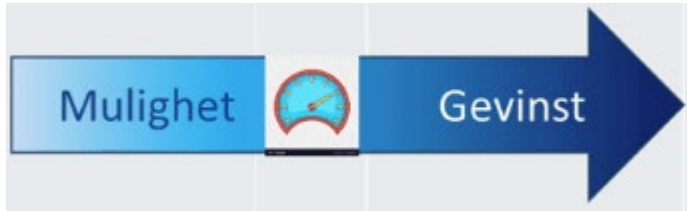


Hvordan skal Karmsund Havn organisere seg for fremtiden?

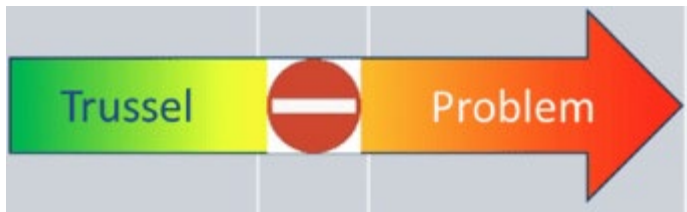
Rapport skrevet for
Karmsund Havn IKS

KARMSUND
HAVN

Kilde: karmsundhavn.no



- Verdensøkonomien blir stadig mer sammenkoblet, og internasjonal handel øker, noe som fører til økt behov for sjøtransport og logistikk for å flytte varer mellom kontinenter.
- KH har gode forutsetninger som kan styrke sin konkurransekraft, tiltrekke nye kunder og investeringer, og bidra til bærekraftig økonomisk vekst i regionen.



- Ved ikke å omgjøre KH til et AS, kan ikke KH ta opp lån uavhengig av lånerammen. Da synes det vanskelig å møte fremtidens utfordringer og oppfylle eiernes vekstforventninger.
- Fremtiden krever bedre integrering mellom sjøtransport, veitransport (og jernbane) for å effektivisere frakt fra dør til dør.



Største trusler er:

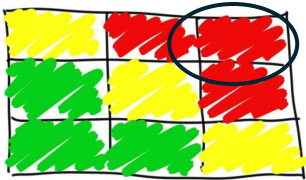
1. KH blir ikke omdannet til et AS.
2. Kommunen evner ikke å tilby bedre veitransport.

Karmsund Havn blir ikke omdannet til et AS

Som IKS kan KH ikke stille garanti eller pantsette eiendeler for andres forpliktelser, inkludert datterselskap. Dette begrenser KHs lånemuligheter.

For å nå vekstmålene, må KH:

- enten få egenkapital fra eierne (lite sannsynlig) eller at datterselskap tar opp lån (utilstrekkelig), eller
- omgjøres til et AS



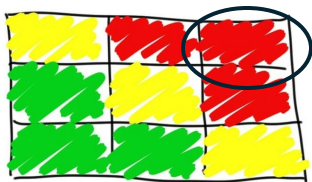
KH har en låneramme på 800 millioner kroner, og det synes lite sannsynlig at denne vil økes av de mindre deltakerkommunene.

Ved å omgjøre til et AS, kan KH ta opp lån uavhengig av lånerammen, møte fremtidens utfordringer og oppfylle eiernes vekstforventninger. Her må eierkommunene støtte KHs (og PWCs) anbefaling.

Kommunen evner ikke å tilby bedre veitransport.

Veitviklingen i Karmøy er i en prekær situasjon. Kjøproblemene på eksisterende veier er allerede akutte, og det haster med å finne løsninger.

For Karmøy Næringsråd (KN) er det avgjørende å få orden på følgende veiprojekter: a) Fv. 547 og spesielt veinettet mellom Helganes – Håvik (T-forbindelsen) – Bygnes, b) Karmsund Bro og c) Husøy-veien. Dette skal ikke være til fortrengsel for løsning Åkraområdet som gir god og sikker avvikling av trafikken. Karmsund bro og Husøy-veien er et nasjonalt ansvar, mens Fv. 547 faller inn under fylkeskommunens ansvarsområde. Imidlertid ligger det reelle ansvaret hos de folkevalgte i Karmøy for å prioritere disse veiprojektene politisk.



Opprusting av Fv. 547: Det er en reell risiko for at de folkevalgte i Karmøy igjen velger å holde fast ved en omkjøringsvei mellom Ådland og Vea-krysset, til tross for at overordnede myndigheter har sagt nei til dette i 15 år. Dette kan i så fall innebære at andre nødvendige veiprojekter på Fv. 547 enda en gang blir forsinket.

Karmsund bro og Husøy-krysset: Årsdøgntrafikken (ÅDT) på Karmsund bro er omtrent 20 000 kjøretøy, med en høy andel tungtransport. Broen, som ble bygget i 1955, har et stort vedlikeholdsetterslep. Uten vedlikehold som anslås til rundt 100 millioner kroner, vil broen kun holde i cirka 10 år til. Ifølge Statens vegvesen er det ikke satt av planmidler til Karmsund bro i 2024, og det er ingen signaler om økning i planmidlene i fremtiden. Tilsvarende gjelder for Husøykrysset. Det vurderes å være reell risiko for manglende lokalpolitisk handlekraft vs. NTP for Karmsund Bro og Husøy-krysset. .

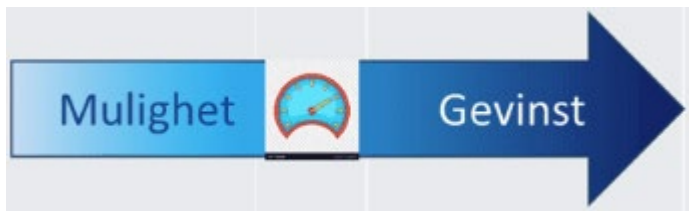
Skulle kommunestyret i Karmøy velge å fortsette oppholdene strid med overordnede myndigheter, så vil dette ta tid, med mindre man i et eventuelt «la oss prøve en gang til»-vedtak bytter ut omkjøringsveien som hovedprosjekt for en ny bompengepakke for Fv. 547. Det viktigste er strekningen mellom Helganes/Husøy og Bygnes. Veien til T-forbindelsen er, og vil bli enda mer, avgjørende for mange næringer og bedrifter. Dersom dette veistrekkeet ikke er forbedret innen Rogfast åpner, vil store deler av næringslivet i Karmøy miste konkurransekraft.



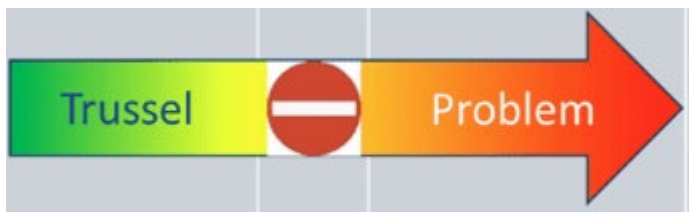
Bilde: Næringsforeningen i Stavanger

Bygg- og anlegg

Bygg- og anleggsektoren i Karmøy og på Haugalandet - som omfatter alt fra små håndverksbedrifter til store entreprenører - er en avgjørende del av regionens økonomi, med et bredt spekter av aktiviteter og prosjekter som bidrar til vekst og utvikling. Samarbeid mellom offentlige og private aktører, sammen med en sterk tradisjon for fagkompetanse, gir gode forutsetninger for fremtidig vekst og bærekraftig utvikling.



- Entreprenører, byggeselskaper, arkitektfirmaer, konsulentselskaper/ingeniørfirmaer, materialleverandører/underleverandører, offentlige institusjoner, utdannings/opplæringsinstitusjoner, finansieringsinstitusjoner og bransjeorganisasjoner samarbeider på ulike måter for å drive frem prosjekter og sikre vekst i bygg- og anleggsektoren i Karmøy og på Haugalandet.
- Regionen har pågående og planlagte infrastrukturprosjekter som veibygging, broer og tunneler for å forbedre transportforbindelser. Det er aktivitet knyttet til utvikling og vedlikehold av havner og andre maritime anlegg. Det er prosjekter knyttet til bygging og renovering av næringsbygg (industribygg, kontorer, kjøpesentre etc), skoler, eneboliger og leiligheter..

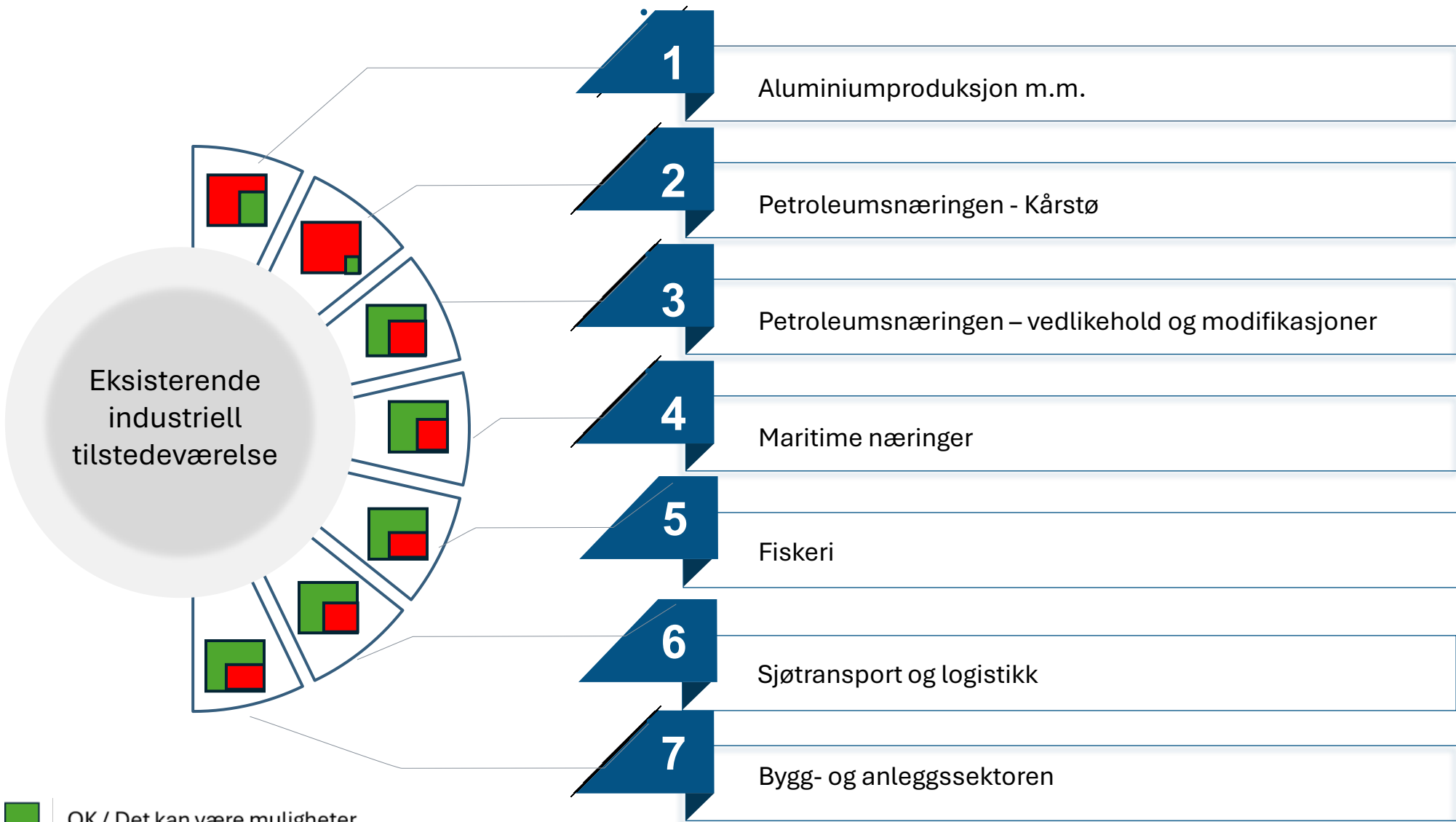


- Krav om å følge EØS-avtalens bestemmelser kan påvirke hvordan offentlige bygg- og anleggsprosjekter gjennomføres, spesielt med tanke på konkurranse og statsstøtte. Økt konkurranse fra både nasjonale og internasjonale aktører kan presse marginene og gjøre det vanskeligere for lokale selskaper å vinne kontrakter.
- Nye miljøkrav, nye bygningsforskrifter og krav om kontinuerlig innovasjon for å holde seg konkurransedyktig kan være en belastning for mindre selskaper med begrensede ressurser. Teknologiske endringer kan kreve investeringer i dyrt nytt utstyr, og de som ikke tilpasser seg raskt nok, kan falle bak.



Største trusler er:

1. Økt konkurranse fra nasjonale aktører.
2. Teknologiske endringer som krever investeringer i nytt dyrt utstyr



- OK / Det kan være muligheter
- Tvilomt
- Ikke OK / Det er reelle trusler