



UNIVERSITETET I AGDER

Krisen innen skipsfarten på 1970- og 1980-tallet sammenlignet med dagens situasjon

Hva er likhet, og hvordan kan man forebygge en like langvarig resesjon denne gang?

Morten Erlandsen

Veileder

Stig Tenold

Masteroppgaven er gjennomført som ledd i utdanningen ved Universitetet i Agder og er godkjent som del av denne utdanningen. Denne godkjenningen innebærer ikke at universitetet inntår for de metoder som er anvendt og de konklusjoner som er trukket.

Universitetet i Agder, 2011
Fakultet for Økonomi og samfunnsvitenskap
Institutt for økonomi

Figurliste:

Figur 1: Eierandeler tilknyttet nasjoner målt i prosent	7
Figur 2: Varetransport til sjøs, målt i millioner tonn	13
Figur 3: Virkelig BNP vekstrate i verden, totalt, 1970 - 2009.....	16
Figur 4: Oljeprisens gjennomsnittlige utvikling etter 1945 av råolje	17
Figur 5: Verdens oljekonsum målt i millioner tonn, fordelt på verdens regioner.....	18
Figur 6: OECD og BRIICS andel av verdens eksport av varer og tjenester.....	19
Figur 7: Kort syklus	23
Figur 8: Verdens BNP sammenlignet med handel til sjøs	30
Figur 9: Gjennomsnittlig størrelse på tankskip fra 1940 til 2000, målt i tusen dødvektstonn	31
Figur 10: Verdens virkelige vekst i BNP målt i prosent fra 1971 til 1990	43
Figur 11: Handel til sjøs fordelt på olje, hovedbulk og tørrbulk, målt i tonn fra 1970 til 1990.....	44
Figur 12: Leveranser av nybygg målt i millioner dødvektstonn, 1966-1979	46
Figur 13: Estimert tonnasjeoverskudd som andel av den totale flåten 1974-1979	47
Figur 14: Handel til sjøs målt i millioner tonn.....	55
Figur 15: Verdens gjennomsnittlige vekst i BNP, målt i prosent fra 2001 til 2009	57
Figur 16: Utvikling i verdensflåten målt i millioner dødvektstonn, 1980-2010.....	60
Figur 17:Fraktrater innenfor tankmarkedet, målt i 1 000 \$	63
Figur 18: Fraktrater innenfor tørrbulkmarkedet, målt i 1 000 \$ per dag.....	64

Forord

Gjennom arbeidet med oppgaven har jeg fått en dypere og bredere forståelse for den maritime næringen som helhet. Oppgaven tar utgangspunkt i de maritime fag som ble valgt i forholdsvis det femte og syvende semester ved Universitetet i Agder.

Masteroppgaven utgjør 30 studiepoeng av graden siviløkonom, og er et synlig tegn på gjennomført studium.

Arbeidet med oppgaven har bydd på flere utfordringer underveis, og skapt mye hodebry med tanke på datainnhenting. Likevel har oppgaven vært lærerik, og interessen for næringen er større enn noen gang. Kunnskapen jeg har tilegnet meg håper jeg å kunne dra med meg videre inn i arbeidslivet, og da først og fremst i min nye stilling i Aker Solutions.

Jeg vil i tillegg benytte denne anledningen til å takke veileder Stig Tenold for tilgjengeligheten, svært presise, og ikke minst raske tilbakemeldinger som var nødvendig spesielt i slutfasen av oppgaven. Vil også rette en takk til venner og familie som har vært behjelpelig under hele prosessen.

Sammendrag

I denne oppgaven har jeg hentet inn informasjon om den maritime næringen, da spesielt med fokus på krisen på 1970- og 1980-tallet, og for dagens situasjon. Informasjonen skal belyse de to situasjonene, for så å legges til grunn for en sammenligning.

Det teoretiske rammeverket i oppgaven inneholder historisk informasjon om den maritime næringen, makroøkonomiske synspunkter med tanke på handel og verdensøkonomi, samt teori tilknyttet den maritime næringen. Denne teorien skal legge grunnlaget for den videre presentasjonen og vurderingen av situasjonene.

Krisen som rammet skipsfarten på 1970- og 1980-tallet oppstod som følge av store ordrer innen spesielt tankmarkedet, og ble utløst av oljekrisen i 1973-1974. Krisen ble forlenget av Den iranske revolusjon, som medførte den andre oljekrisen. Konsekvensene av oljekrisene var en nedgang i behovet for transport av olje til sjøs, og da flåten av oljetankere vokste, på grunnlag av store ordrene av skip i forkant av kollapsen i 1973, så fikk dette langvarige konsekvenser for næringen.

Dagens situasjon innen skipsfarten ble utløst av finanskrisen som slo til i 2007, men konsekvensene for skipsfarten ble først gjort gjeldende i 2008. Finanskrisen førte til et stort fall i ratene for hele næringen, og man ser nå store ordre spesielt innenfor tørrbulk. Hvis samtlige, eller flesteparten av disse ordrene blir levert, så vil man oppleve et vesentlig høyere tilbud enn etterspørsel av skip i et allerede presset marked.

De to situasjonene har like trender og kjennetegn, men hovedforskjellen er hvordan tank og tørrbulk har blitt rammet i forskjellig grad. Mens man under krisen på 1970- og 1980-tallet så at tankmarkedet ble hardest rammet, så er det situasjonen innenfor tørrbulk som ser mørkest ut i dag. Derfor bør næringen aktivt gå inn for å redusere tilbudet, da næringen er kritisk utsatt hvis man skulle se et nytt fall i etterspørselen. Foreløpig er det få lyspunkter i næringen, og man vil mest sannsynlig se en langvarig periode med relativt lave fraktrater som følge av størrelsen på ordrebøkene.

Innholdsfortegnelse

FIGURLISTE:	I
FORORD	II
SAMMENDRAG	III
1 INNLEDNING	1
1.1 BAKGRUNN FOR OPPGAVEN	1
1.2 PROBLEMFOMULERING	1
1.3 MÅLSETNING	2
1.4 OPPGAVENS INNDELING	2
1.5 AVGRENSNING	3
1.6 KRITIKK AV EGEN OPPGAVE	3
2 TEORETISK RAMMEVERK	4
2.1 INTRODUKSJON	5
2.2 HISTORISK	5
2.2.1 DE MARITIME SENTRUM	5
2.2.2 DEN POLITISKE VINKLINGEN	8
2.2.3 DE SISTE 500 ÅR, OVERGANGEN TIL FRIHANDEL	9
2.2.4 TEKNOLOGISKE NYVINNINGER	11
2.2.5 SPESIALISERINGEN	12
2.3 KOMPARATIVE FORTRINN	13
2.4 VERDENSØKONOMIEN	15
2.4.1 KRISER I ØKONOMIEN	15
2.4.2 OLJEPRISEN	17
2.4.3 HVORDAN VIL VERDENSØKONOMIEN UTVIKLE SEG?	20
2.5 SYKLUSER	22
2.5.1 SESONGBASERT	22
2.5.2 KORTE SYKLUSER	23
2.5.3 LANGE SYKLUSER	26
2.6 DE FIRE MARKEDENE	27
2.6.1 FRAKTMARKEDET	27
2.6.2 NYBYGGMARKEDET	27
2.6.3 ANNENHÅNDSMARKEDET	28
2.6.4 SKRAPMARKEDET	29
3 OLJEKRISEN OG DEN MEDFØLGENDE SHIPPINGKRISEN	30
3.1 HISTORISK BAKGRUNN	30
3.1.1 SYKLUSENE FØR KRISEN	32
3.2 BAKGRUNNEN FOR, OG INVOLVERTE PARTER I KOLLAPSEN	34
3.2.1 YOM KIPPUR-KRIGEN	34
3.2.2 THE ORGANIZATION OF THE PETROLEUM EXPORTING COUNTRIES (OPEC)	35
3.2.3 IEA (INTERNATIONAL ENERGY AGENCY)	36
3.2.4 AKSJEMARKEDET KRASJER	36
Morten Erlandsen (UiA)	IV

3.2.5	OLJEKRISEN	37
3.2.6	DEN IRANSKE REVOLUSJON	37
3.3	KRISEN	38
3.3.1	SYKLUSEN 1973-88	38
3.4	FAKTORENE	42
3.4.1	ETTERSPØRSELSFAKTORENE	42
3.4.2	TILBUDSFAKTORENE:	45
<u>4</u>	<u>FINANSKRISEN OG DENS PÅVIRKNING PÅ SHIPPINGNÆRINGEN</u>	<u>49</u>
4.1	HISTORISK BAKGRUNN	49
4.1.1	SYKLUSEN FØR KRISEN	49
4.1.2	SYKLUSEN 1988-2002	49
4.2	BAKGRUNNEN FOR KOLLAPSEN	51
4.2.1	FINANSKRISEN	51
4.3	KRISEN	54
4.3.1	SYKLUSEN 2002 →	54
4.4	FAKTORENE	56
4.4.1	ETTERSPØRSELSFAKTORENE	56
4.4.2	TILBUDSFAKTORENE	60
<u>5</u>	<u>LIKHETER OG FORSKJELLER</u>	<u>65</u>
5.1	HISTORISK BAKGRUNN	65
5.2	DE UTLØSENDE FAKTORENE	66
5.3	SEGMENTENE	66
5.4	MYNDIGHETENE OG NYBYGGMARKEDET	68
5.5	NÆRINGENS HÅNDTERING AV KRISENE	69
5.6	POLITISKE FAKTORER	69
<u>6</u>	<u>KONKLUSJON</u>	<u>70</u>

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for oppgaven

Interessen for maritim økonomi har vokst med mulighetene til å velge maritime fag i undervisningen. Samtidig som kunnskapen om fagfeltet har vokst, så har det oppstått en genuin interesse for den maritime næringen som helhet. Da utviklingen i næringen etter finanskrisen (2007/2008) ble sammenlignet med krisen på 1970- og 1980-tallet av flere næringsaviser, så vekket denne sammenligningen et ønske om å undersøke nærmere hva som var likhetene og forskjellene mellom de to situasjonene.

1.2 Problemformulering

Utviklingen innen skipsfarten har etter dot.com krisen i 2001 vært preget av veldig gode tider, der shippingselskapene har generert mye penger, og dermed vært attraktive investeringsobjekter. Når man da så effektene av finanskrisen i 2007/2008, som gjorde seg gjeldene for shippingnæringen først ut i 2008, så førte dette med seg en kollaps i fraktratene. Når man historisk sett ser på når næringen har opplevd en lignende situasjon, kommer man ikke utenom krisen på 1970- og 1980-tallet. Dermed kan en sammenligning av de to situasjonene kunne være beskrivende for den videre utviklingen i næringen fra 2011. Mange likhetstrekk så åpenbare ut, samtidig som det oppstod spørsmål knyttet til hvor like krisene faktisk var. På grunnlag av dette ble problemstillingen som følger:

Krisen innen skipsfart på 1970- og 1980-tallet var en langvarig nedgangstid for næringen, er vi i dag i en lignende situasjon?

I tillegg til å rette fokus på likheter og forskjeller, så ville jeg ta for meg faktorer og tendenser, for å se på muligheter til å unngå en like omfattende resesjon igjen. Dermed ble problemstillingen todelt:

Kan vi ta lærdom av den forrige krisen for å unngå en like lang nedgangsperiode denne gang?

For å finne svar på denne formuleringen, vil bruken av data tilknyttet utviklingen i næringen ligge sentralt. Denne informasjonen vil hovedsakelig bli hentet inn gjennom verdensomspennende organisasjoner som United Nations, som innehar store mengder data tilknyttet den maritime næringen, samt økonomien som helhet. Når det kommer til data tilknyttet dagens situasjon, så vil Platou rapporten for 2010 være sentral. I tillegg vil utgivelser av Martin Stopford bli brukt aktivt for å få forståelsen for næringen som helhet, da han i det maritime miljø er høyt ansett, og presenterer næringen på en bra måte.

1.3 Målsetning

Målet med oppgaven er å få en forståelse for de likhetene og forskjellene som er mellom krisene, samt hvilke faktorer som er og var avgjørende for utviklingen. I tillegg vil tendenser i næringen være av stor interesse, da dette vil kunne indikere den videre utvikling for næringen.

1.4 Oppgavens inndeling

Oppgaven vil bli presentert ved å legge et teoretisk rammeverk som fundament, før de to situasjonene i næringen vil bli presentert med fokus på foranledning, sykluser og faktorer knyttet til tilbud og etterspørsel. Videre vil en sammenligning fungere som en oppsummerende del av oppgaven, der de viktigste likhetene og forskjellen vil bli poengtert. Helt til slutt vil en konklusjon vise til de funn som er blitt gjort, da med hensyn til problemstillingene.

1.5 Avgrensning

Oppgaven vil ta for seg næringen i en veldig generell forstand, der fokuset vil ligge på næringen som helhet. Dette medfører en oppdeling av næringens skipstyper i to hovedtyper; tørrbulk og tank. På grunnlag av den generelle oppdelingen vil det ikke være avgjørende å se på spesifikke priser, da med tanke på fraktrater, priser på nybygg, skrap eller på annenhåndsmarkedet. De priser som presenteres, legges til grunn for å vise utviklingen og tendenser i sykluser fra topper til bunner.

1.6 Kritikk av egen oppgave

Oppgavens utforming og presentasjon er veldig generell, og man får dermed ikke den dybden man burde, med tanke på hvordan næringen har utviklet seg innenfor de forskjellige markedene og segmentene. Tidsaspektet har også skapt problemer, da det skiller ca. 40 år mellom de to situasjonene. Dette er på grunnlag av at utviklingen innenfor næringen har medført store forandringer de siste 50 år.

Tilgangen på data har vært en utfordring, da store og viktige aktører i næringen som Fearnleys, Clarkson, Baltic Exchange alle tar seg betydelig betalt for sine tjenester. Dette har i stor grad ført til at innhenting av informasjon har vært problematisk og vanskelig. Oppgaven vil likevel gi en oversiktlig presentasjon av hvordan situasjonene har vært, samt hvordan de har, og mest sannsynlig vil utvikle seg.

2 Teoretisk rammeverk

Det teoretiske rammeverket jeg vil legge til grunn for oppgaven, stammer hovedsakelig fra boken "Maritime Economics: 3rd edition" skrevet av Martin Stopford. Teorien hentet fra denne boken skal gi en forståelse av hvordan næringen fungerer, og på denne måten legge grunnlaget for senere analyse.

Historien til næringen vil også være viktig for den senere analyse. Dette er på bakgrunn av hva tidligere tider allerede kan fortelle oss om næringen. Ved å se hvordan skipsfartsnæringen har reagert ved kriger, politiske hendelser, og ikke minst økonomisk usikre tider, så kan man se tendenser som kommer igjen. På grunnlag av tidligere tendenser kan man da med større grad av sikkerhet gjøre antakelser om fremtiden. Fokuset historisk sett vil være de siste 250 år, da næringen og økonomisk tankegang under denne perioden har gjennomgått store forandringer. Samtidig er det fra denne perioden man har sett utviklingen mot næringen slik vi kjenner den i dag, med tanke på sykluser og ikke minst markeder.

Teorien vil også inneholde en presentasjon av verdensøkonomien. Dette er fordi denne faktoren er svært avgjørende for etterspørselen etter transport til sjøs, og samtidig vil påvirke den videre utviklingen i stor grad. I tillegg har utviklingen etter Den andre verdenskrig vært avgjørende for hvordan krisene som blir presentert og vurdert mot hverandre har oppstått.

2.1 Introduksjon

Skipsfart er en næring som har vært en sentral del av handel og økonomi opp gjennom historien. Muligheten til å transportere større kvantum lettere og lengre, har gitt sivilisasjoner muligheter til å fokusere på deres kompetanse og geografiske beliggenhet. Etter som handelsnettverk har dannet seg, har skipsfarten også vært med på å globalisere verden slik vi kjenner den i dag. Det er selvsagt ikke bare skipsfarten alene som har vært med på å globalisere verden, men den har spilt en stor rolle. Næringen kan spores flere tusen år tilbake i tid, men det er spesielt de siste 250 årene skipsfarten og økonomien slik vi kjenner den har utviklet seg mot dagens standard. Denne utviklingen satte fart etter hvert som verden ble ”oppdaget”, den industrielle revolusjon satte fart, og datidens vitenskapsmenn gjorde seg tanker og analyser om økonomi som eget fagfelt. Disse tre faktorene førte med seg en tankegang som la grunnlag for handel, som igjen ga skipsfarten en eventyrlig oppgang. Men det har også vært flere skjær i sjøen for næringen, da med tanke på kriger, og ikke minst økonomisk usikre tider. Likevel kan man spore formuene til noen av verdens rikeste tilbake til skipsfarten.

2.2 Historisk

Jeg vil presentere en oversiktlig fremstilling av den historiske utviklingen, med hensyn til hvor hovedtyngden av næringen har vært lokalisert i verden.

2.2.1 De maritime sentrum

Skipsfart har sitt opphav rundt den Arabiske Golf for hele 5000 år siden, men likevel har de største forandringene innen næringen skjedd de seneste 500 år. Dette har bakgrunn i at man i de tidligste tider for næringen holdt seg i farvann der en var relativt kjent, og handlet med sivilisasjoner i relativ nærhet, geografisk sett. Skipsfarten spredte seg vestover, og skapte nye maritime sentrum gjennom disse 5000 årene. Martin Stopford har kalt denne utviklingen for “The Westline” (M. Stopford, 2009), som viser hvordan man fra den Arabiske Golf har forflyttet seg vestover inn i Middelhavet, til de store nasjonene i Vest-Europa, videre til USA, for deretter å ende opp i Stillehavsasia, som man ser på som det maritime sentrum nå til dags. For å gi en

god oversikt, vil jeg liste opp hvilke nasjoner/områder/riker som har vært maritime sentrum gjennom tidene, og til ca. årstall:

- Den Arabiske Golf - Fønikerne, 3000 f. Kr
- Hellas, 300 f. Kr
- Romerriket, 100 f. Kr
- Venezia, 1000 e. Kr
- Kina, 1400 e. Kr
- Hansa, 1400 e. Kr
- Spania/Portugal 1500 e. Kr
- Holland, 1650 e. Kr
- Frankrike, 1700 e. Kr ("Frankrike – historie – 1 – e.Kr," 2009)
- England, 1735 e. Kr
- USA, 1880 – 1950 e. Kr
- Japan, 1950 – 1970 e. Kr
- Sør Korea, 1973 – 1986 e. Kr
- Kina, 1994 → e. Kr

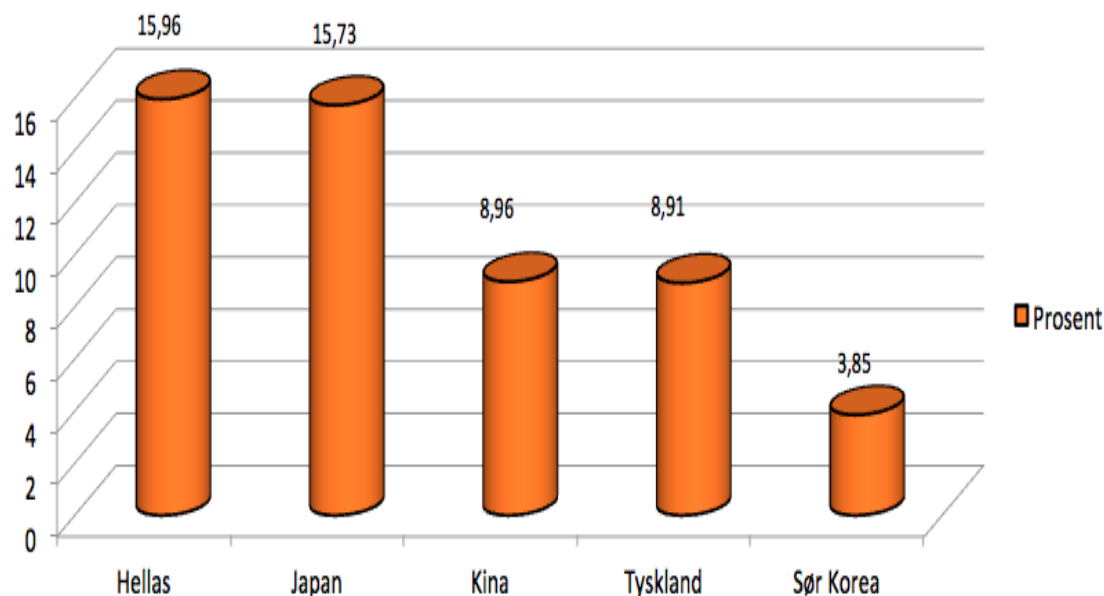
Martin Stopford sin fremstilling av “The Westline” inneholder de fleste av disse landene jeg har listet opp her, men jeg har i tillegg lagt til noen “glemte” maritime stormakter som:

- Kina (under Zheng He, tidlig 15. århundre)
- Spania/Portugal (gjennomførte flere oppdagelsesreiser, hovedsakelig Christofer Columbus oppdagelse av Amerika, som gav Spania tilgang til store deler av verdensdelen, etter hvert som Inkariket og Aztekerrike ble kolonisert)
- Frankrike (17-1800 tallet)

Stopford har omtalt Zheng He, men som følge av at plasseringen ikke passer inn i hans “Westline”, kan det virke som han bevisst har utelatt Kina. Spania/Portugal er også nevnt i boken, men ikke tatt med inn i fremstillingen, likevel mener jeg disse landene er sentrale i historien, da de stod for flere oppdagelsesreiser som har hatt stor betydning. Frankrike var også en stormakt til havs, hovedsakelig på begynnelsen av 1700 tallet. Landet hadde et stort koloniherrdømme, men tapte mange av koloniene i løpet av det 18. århundre. Denne utviklingen la grunnlaget for den franske revolusjonen (Julrud, 2010).

Når man påpeker at verdens maritime sentrum har forflyttet seg vestover, så vil ikke dette si at det meste av næringen går fra å være kontrollert av f.eks. Europa, til å være kontrollert av USA, men det påpeker hvordan næringen sprer seg til nye deler av verden, og på den måten skaper nytenkning og fremvoksende maritime miljø. Hvis vi ser på hvilke land som kontrollerer flest totale dødvektstonn (total vekt et skip kan transportere ved maks lastekapasitet, inkludert last, drivstoff, ferskvann, forsyninger og mannskap), ut fra hvor moderselskapene holder til, så var topp 5 slik i 2010:

Figur 1:



Figur 1: Eierandeler tilknyttet nasjoner målt i prosent

Utarbeidet fra tall hentet fra UNCTAD

("Review of maritime transport," 2010), pp, 41

På grunnlag av denne topp 5 listen, kan man se at selv om Europa ikke har vært et maritimt sentrum på ca. 250 år, så er det fortsatt store eiendeler knyttet til kontinentet. Produksjonen av fartøyene har derimot fulgt de maritime sentrum i større grad. Dette betyr ikke at det ikke blir eller har vært produksjon av skip andre steder, men hovedtyngden av produksjonen har funnet sted i nærheten av de maritime sentrum.

2.2.2 Den politiske vinklingen

En interessant vinkling rundt de maritime sentrum er å se på hvordan kriger/politiske hendelser har vært med å påvirke maktbalanser til sjøs. Aleksander Den Stores invasjon av Asia førte blant annet til en massiv vekst av skip i dagens Makedonia og Hellas. Årsaken til dette var Alexanders behov for forsyninger østover, samt behovet for kontakt/kontroll over hva som foregikk ”hjemme”. Dette førte til at handelsnettverk ble etablert, og samtidig befestet riket Makedonia/Hellas som et maritimt sentrum på den tiden (Steen).

Av senere hendelser, så er sjøslaget ved Trafalgar i 1805 en veldig interessant hendelse. Slaget stod mellom Storbritannia og Frankrike, og var en avgjørende faktor for at Storbritannia fikk overtaket til sjøs, som gjorde Storbritannia til et maritimt sentrum i lang tid. Hadde dette slaget gått i favør Frankrike, så ville muligens Frankrike og Storbritannia “byttet” plass i historiebøkene, der Frankrike ville vært den dominerende part, en maritim stormakt og sentrum (Tvedt).

I presentasjonen av “De siste 500 år, overgangen til frihandel”, vil jeg indirekte presentere to andre politisk handlinger som fikk stor påvirkning for skipsfarten, disse er:

- Navigasjonsakten
- Kontinentalblokaden

Når det kommer til hendelsene som utløste krisen for skipsfartsnæringen i 1973, så vil denne situasjonen bli presentert under presentasjonen av krisen på 1970- og 1980-tallet. Det samme gjelder dagens situasjon, der finanskrisen vil bli beskrevet som en del av presentasjonen. Opprøret i den arabiske verden vil også bli vurdert opp mot dagens situasjon, og legges derfor ikke til grunn under det teoretiske rammeverket.

2.2.3 De siste 500 år, overgangen til frihandel

Som tidligere nevnt er skipsfart en næring med lang historie, men det er de siste 500 år næringen har gjennomgått de største forandringene. Dette har korrelasjon med framturen av publiseringer om økonomi, som for alvor blomstret i det 17. århundre. Et viktig skille er overgangen fra å ha en merkantilistisk tankegang, til å gå over til en mer moderne tankegang, der frihandel ble sett på som gunstig. I det 16. århundre var det normalt å se på handel som en “null-sum” transaksjon, der man mente landet som eksporterte mer enn det importerte, ville være det landet som tjente på handelen. Som en konsekvens av dette brukte da stormaktene spesielt i Europa, store summer på oppdagelsesreiser. Dette var for å tilegne seg kolonier, som de da kunne bruke til å hente ressurser fra. På denne måten ville hjemlandet bli rikere, og da på bekostning av koloniene.

Denne merkantilistiske tankegangen hemmet handel mellom de rike nasjonene i Vest-Europa, som alle var redde for å komme dårlig ut av handel med sine naboland. Men bruken av kolonier økte likevel etterspørselen etter skip, på grunnlag av at de mektige nasjonene i Vest-Europa etablerte kolonier over store deler av verden. Handelen mellom de vesteuropeiske nasjonene ble derimot hemmet av toll og andre begrensninger. I 1653 innførte for eksempel England “Navigation Act”, som gikk ut på at handel mellom engelske kolonier og engelsk kystfart skulle være forbeholdt engelske skip, og varer fra andre land skulle fraktes med engelske skip, eller skip tilhørende import/eksportlandet. Denne loven hadde som formål å begrense den hollandske flåtes innflytelse, samtidig som den var et virkemiddel for å øke Englands flåte. Loven fungerte til sin hensikt med tanke på å begrense den hollandske flåtes makt, men hemmet samtidig en ellers berikende handel for både England og andre vesteuropeiske nasjoner (Landreth & Colander, 2002), pp, 45,(Holmboe).

Den merkantilistiske tankeretningen stod sterkt i Europa, som i det 18. århundre var det økonomiske og maritime sentrum i verden. Den store spenningen mellom stormaktene i Europa, med Storbritannia, Frankrike og Preussen i spissen, la også en demper på villigheten til handel landene imellom. Napoleons innførsel av kontinentalblokkaden, som innebar å isolere Storbritannia fra å importere og eksportere varer til og fra fastlands-Europa, hindret naturlig nok også handel sterkt på denne tiden (Davis, 2003). På grunnlag av disse hendelsene kan man trygt si at handel var problematisk på denne tiden.

I et krigsrammet Europa, med en sterk fremtredende nasjonalisme, ble tanker om handel med andre europeiske stater sett på med stor skeptisk. Det var først i 1776, da Adam Smith ga ut sitt velkjente verk "Wealth of Nations", at det ble mer allment akseptert å se på handel som et gode for de involverte parter. Overgangen fra merkantilismen, til en økonomi som fokuserte på å åpne for frihandel, ble sterkt holdt tilbake av den pågående maktkampen i Europa. Men etter hvert som den industrielle revolusjonen for alvor satte fart tidlig i det 18. århundre, med Storbritannia i spissen, så var denne sterkt påvirkende for nye tankeretninger omhandlende økonomi. Adam Smith fokuserte blant annet sterkt på frie markeder, og var dermed en sterk motstander av regjeringers innblanding med toll og andre hindringer for handel. Etter utgivelsen av "Wealth of Nations", fikk Smith stor kredibilitet blant vitenskapsmenn, samtidig som han la grunnlaget for økonomi som eget fagfelt. Av denne grunn blir han sett på som "den moderne" økonomiens far, og fikk stor innvirkning på senere økonomer. David Ricardo var en av dem som bygget videre på Smiths tanker om internasjonal handel, og på grunnlag av dette ble Ricardo en av de første til å omtale teorien om komparative fortrinn. (Landreth & Colander, 2002), pp, 137.

Da "Navigation Act" ble opphevet i 1849, så ble dette sett på som en stor seier for frihandel. Den merkantilistiske tankegangen ble endelig satt til side for den moderne tankeretningen om åpne og frie markeder. Sammen med industrialiseringen, så førte overgangen til en svært positiv effekt for skipsfarten. Men det skal også høre med til historien at frihandel ikke ble, eller er gjeldende for alle markeder, da det fortsatt er toll og begrensninger på mange varer. Noe som kan virke rart, er at begrensninger knyttet til handel ofte er mer fremtredende i utviklede økonomier.

2.2.4 Teknologiske nyvinninger

Industrialiseringen fikk en betydelig innvirkning på skipsfarten som næring. Og på grunnlag av industrialiseringen og de teknologiske nyvinninger denne førte med seg, så fikk man også øynene opp for hvordan disse kunne effektivisere skip. Martin Stopford viser til fire nyvinninger som revolusjonerte skipsfarten (M. Stopford, 2009),pp, 23:

Nyvinning:	Introduisert:
1. Dampskip	Tidlig 1800, i flertall tidlig 1900 tallet
2. Jernskrog	Kom sterkt og raskt etter 1850
3. Skrupropellen	1841, tok fort over for skovlhjulet
4. Kommunikasjonsnettverk	Ble utbygd hovedsakelig fra 1840

Bruken av **dampskip** gjorde det mulig å i større grad kunne planlegge når skip ville ankomme, på grunn av at man ikke lengre var avhengig av vind. Man kunne også forsikre seg om at varer med begrenset holdbarhet ville ankomme markeder før de råtnet og lignende.

Jernskroget gjorde skipene tryggere i den forstand at skipene tålte mer. Mindre risiko førte nye investorer inn i næringen, som igjen var med på å gi et løft med tanke på investeringer.

Skrupropellen fikk stor betydning for dampskipene, ettersom dampskipene var avhengige av rolig sjø, da skovlhjulet fikk best effekt når båten lå stabilt. Skrupropellen ble lansert i 1841 av John Ericsson, og viste seg å være overlegen både ved virkningsgrad og manøvreringsevne (Brudevoll).

Kabelnettverket som ble etablert fra 1840 frem til 1900, muliggjorde kommunikasjon på tvers av verden. Dette åpnet for at skipsredere og handelsmenn kunne avtale, og effektivisere bruken av flåten.

2.2.5 Spesialiseringen

De teknologiske nyvinningene forandret næringen drastisk, og som følge av disse nyvinningene kunne man dele næringen opp i tre hovedsegmenter:

- Tramp → frakt ble forhandlet ved hver reise, fraktet bulk og generell last.
 - Linje → faste ruter, frakt av; bulk, væsker, generell last og nedkjølt last.
 - Passasjer → fraktet passasjerer og post etter fastsatte planer
- (M. Stopford, 2009),pp,29.

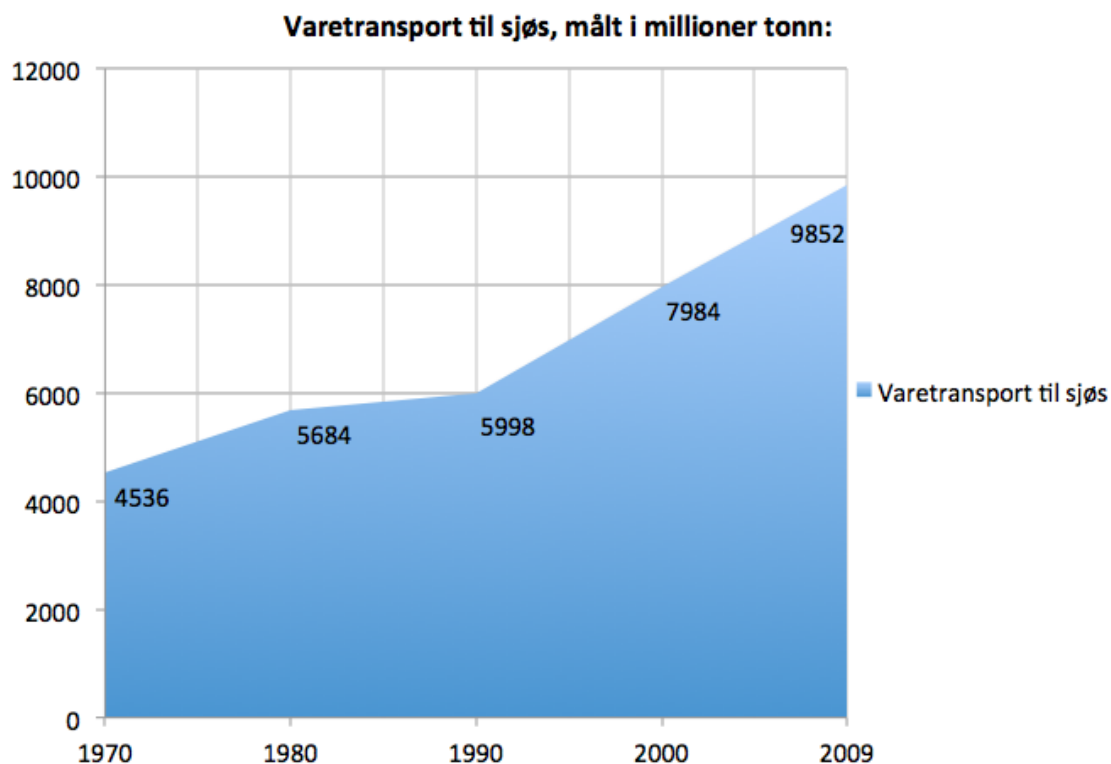
Denne segmenteringen av næringen gjorde seg gjeldene fra ca. 1869 fram til 1950. På 1950-tallet utviklet skipsfarten seg videre, noe som innebar økt diversifisering. Skipene ble bygget for å håndtere spesifikke laster/oppgaver, og på denne måten ble kostnadene presset. Denne utviklingen begynte tidlig i det 20. århundre, da spesielt med tankskip, og fortsatte på 1950 tallet med tørrbulkskip. Når det kom til transport av andre varer som ikke var like lette å samle i spesialiserte skip, så oppstod "containeriseringen". Det innebar en overgang fra å frakte varer i kasser og nett, til å standardisere en containerstørrelse som var små nok til å passe på både trailere og tog, samtidig som de var store nok til å være effektive til bruk på skip (Broeze, 2002),pp,9. At man klarte å komme frem til denne malen på 1950 tallet revolusjonerte tidsbruken i havnene, ved at man kunne standardisere laste og lossekraner. I tillegg til containeriseringen, bulk skip, spesialiserte skip, så vokste luftfarten frem som en konkurrerende næring. Luftfarten nøy godt av store investeringer knyttet til fly under Den Andre Verdenskrig, og ble derfor fort en konkurrent til transport av både mennesker og varer som krevde rask levering. Dette førte til at man fra 1950 og utover fikk en oppdeling av fraktmarkedet med 4 hovedgrupper:

(M. Stopford, 2009),pp, 29-43.

- Bulkskip/tankskip → Tørrbulk og våt bulk
- Spesialiserte skip → Fryseskip, kjemikalie/gasskip, ro-ro skip
- Containerskip
- Luftfrakt

Denne spesialiseringen som hovedsakelig har foregått de siste 60 år, har bidratt sterkt til at skipsfarten er meget kostnadseffektiv. Samtidig har den påvirket volumet av handelen til sjøs drastisk, og man ser over en dobling siden 1970.

Figur 2:



Figur 2: Varetransport til sjøs, målt i millioner tonn

Graf utarbeidet fra tall hentet fra UNCTAD
("Review of maritime transport," 2010),pp,8.

2.3 Komparative fortrinn

David Ricardo er som tidligere nevnt en av økonomene som blir regnet som en av skaperne bak teorien om komparative fortrinn. Teorien har som utgangspunkt å forklare hvorfor handel mellom to land vil lønne seg, ut ifra at begge land fokuserer på å produsere en vare de kan produsere mer effektivt enn det andre, gitt ut ifra alternativkostnaden. Teorien legger også til grunn at det er frie markeder, samtidig som man ikke tar hensyn til transportkostnader.

Teorien sier:

“If nation A could produce a good at a lower cost than nation B, and nation B could produce another good at a lower cost than nation A, both nations would gain by practicing territorial specialization and trading”(Landreth & Colander, 2002),pp,137

Uten å gå i dybden på denne teorien, så vil jeg forklare essensen i teorien ved å presentere et eksempel:

Norge som er et høykostnadsland, har et negativt utgangspunkt med tanke på å produsere varer/tjenester som er arbeidsintensive, og som krever lav kompetanse. På den andre siden har vi Kina som har tilgang på store mengder arbeidskraft med lav kompetanse, og som dermed kan produsere arbeidsintensive varer billigere. Dette betyr at ved produksjon av for eksempel skip, så **kan** Norge levere design, mens Kina **kan** gjøre selve konstruksjonen. Dette er et scenario som finner sted i verden i dag, og som ikke er uvanlig.

På denne måten benytter nasjonene seg av de komparative fortrinn de innehar, for dermed å levere et billigere produkt, som samtidig er i verdensklasse. Det skal også nevnes at en nasjons komparative fortrinn ikke holdes konstant. Dette er fortrinn som forandrer seg etter hvert som tiden går. På verdensbasis, og med tanke på utviklingen av verdensøkonomien, så kan det være interessant å se på om/når Afrika på sikt vil ta over Kina sin posisjon i verdensmarkedet. Afrika har en befolkning på ca. 1 milliard, der de fleste er svært fattige. Det betyr at det er muligheter for å bruke befolkningen til produksjon av arbeidsintensive varer, etter hvert som lønningene øker i de land som innehar denne posisjonen i dag.

2.4 Verdensøkonomien

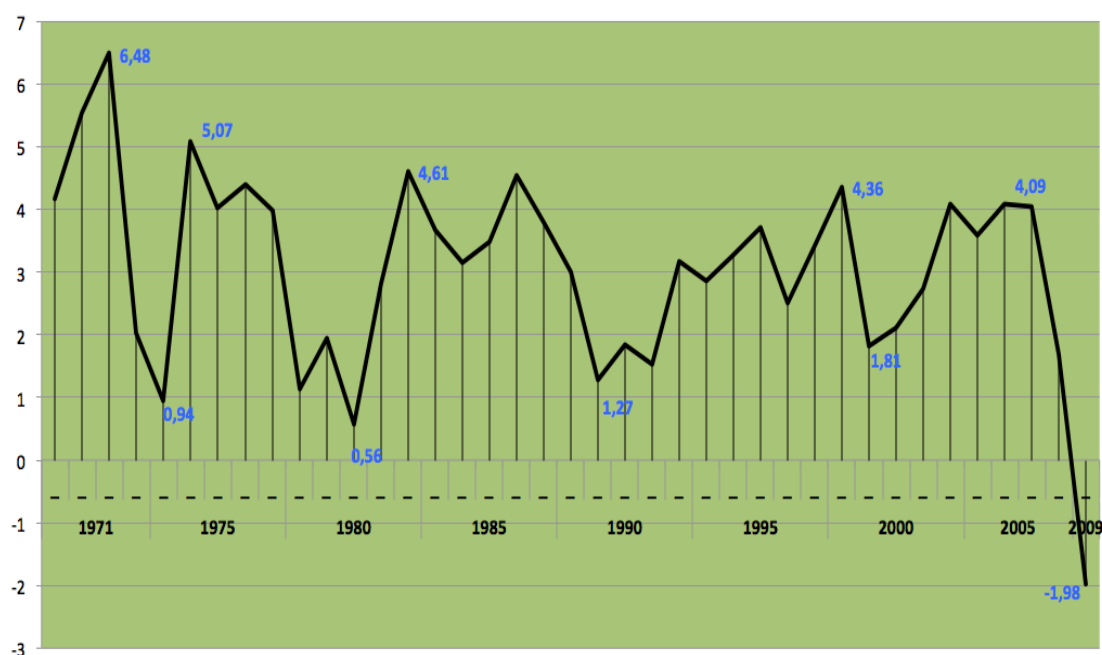
Det er flere hendelser i økonomien som har satt betydelige spor i verdenshistorien. Hvis vi ser på de siste 100 år, som er mest relevant, så er “Den store depresjonen” i 1929 kanskje den første virkelige krisen for den moderne økonomi. Videre har økonomien blitt “plaget” av kriger, som har skapt hindre for handel m.m. Men man skal ikke bare se på kriger som noe negativt, de har blant annet bidratt mye til teknologisk utvikling, samtidig som økonomier kan ha tendenser til å blomstre i etterkant. Som eksempel kan vi se på hvordan økonomien i Vest-Europa og USA etter Den andre verdenskrig virkelig skjøt fart. Men man har også urolighetene i Midtøsten som utløste oljekrisen på 1970 tallet, som igjen førte til krisen innen skipsfarten som vil bli presentert senere i oppgaven. Dermed vil uroligheter av forskjellige slag alltid ha forskjellig innvirkning på økonomier og skipsfarten som næring, alt etter hvilke områder og land som er involvert.

2.4.1 Kriser i økonomien

Hvis man ser på verdens børser, og deres utvikling de siste hundre år, så ser man en syklisk tendens der man fra topp til topp har ca. 5 - 10 års mellomrom. Krisene rammer i ulik grad, alt etter hvor bobler sprekker, og hvem som er konsentrert i markedene. Men hvis noen av de største økonomiene i verden blir rammet, så vil dette få en dominoeffekt utover andre økonomier. Eksempler på slike kriser de siste 40 år er (M. Stopford, 2009),pp,140:

- Finanskrisen (2008)
- Dot.com krisen (2001)
- Asiakrisen (1997)
- Finanskrise (1989 – 92)
- Den Irske revolusjon (1979, oljekrise)
- Oljekrisen (vinteren 1973/74)
- Nedgang i aksjemarkedet (1972 – 75)(Davis, 2003)

Figur 3:



Figur 3: Virkelig BNP vekstrate i verden, totalt, 1970 - 2009

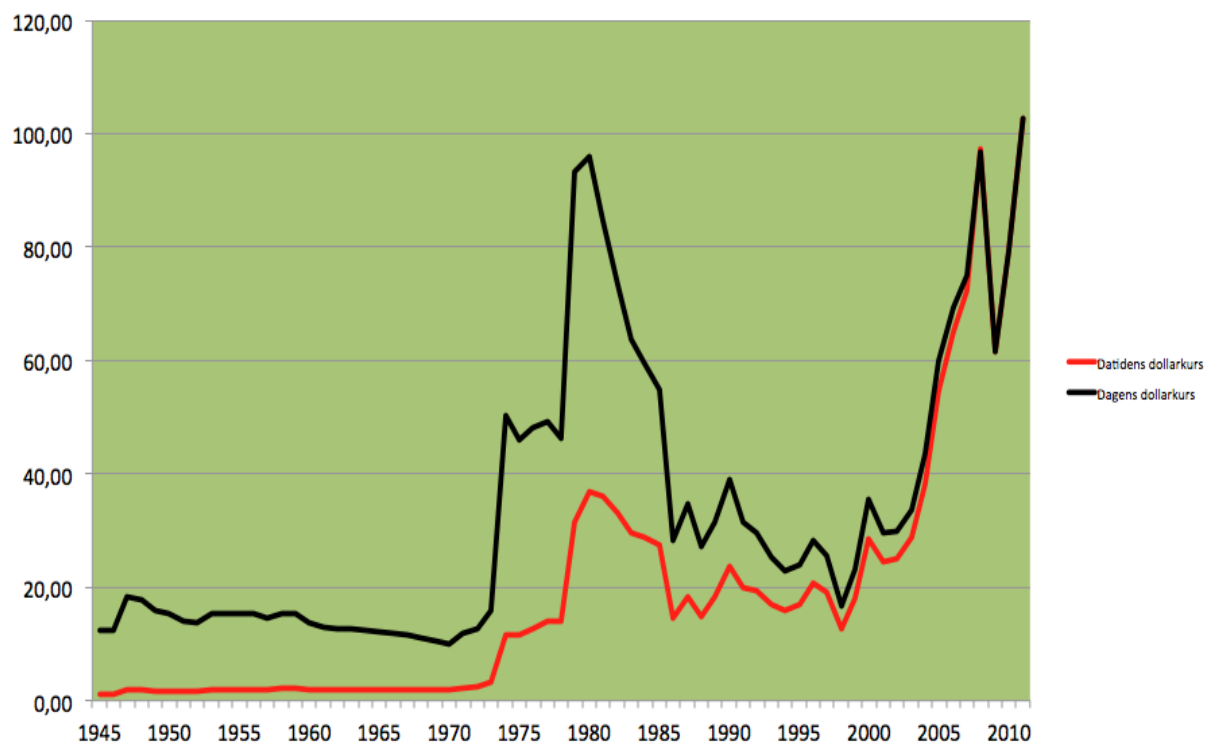
Grafen er utarbeidet på grunnlag av tall hentet fra UNCTAD STAT ("Real gdp growth rates, total and per capita, annual, 1970 - 200," 2009).

Hvis man tar for seg den årlige utviklingen til BNP i verden fra 1970 fram til 2009, så viser utviklingen i BNP når krisene har slått til. Fra venstre i figuren ser man hvordan oljekrisen på begynnelsen av 1970 tallet sendte den årlige veksten ned mot 1 %. Videre ser vi de andre krisenes påvirkning, der vekstraten illustrerer topp og bunnpunkter i utviklingen ved de største fallene. Fallet i BNP forklarer langt på vei hvordan kriser "forstyrrer" og stagnerer vekst. Av de krisene man har sett de siste 40 år, så er det den siste finanskrisen som har hatt størst påvirkning, med tanke på utviklingen i BNP. Verdensøkonomien opplevde for første gang i denne perioden en negativ utvikling, og man må tilbake til Den store depresjonen i 1929 for å finne tilsvarende tall i fredstid. På grunnlag av utviklingen i BNP, kan man dermed se hvor stor sammenheng det er mellom hendelser og kriser i økonomien, og verdensøkonomien som helhet. Et eksempel på dette er dot.com krisen, der boblen innenfor IT-næringen sprakk, og medførte fall i verdensøkonomien generelt.

2.4.2 Oljeprisen

Oljen, og prisen på olje har de siste hundre år fått større og større betydning for verdensøkonomien. Dette er på grunnlag av verden har blitt svært oljeavhengig, ettersom olje er vår største energikilde. Tilgangen på olje har vært stor nok til å dekke etterspørselen, og prisen har holdt seg rimelig stabil fra 1880 helt frem til oljekrisen i 1973 ("Bp statistical review of world energy," June 2010). OPEC fikk da øynene opp for hvor mye de egentlig påvirket prisen, som igjen la grunnlaget for en høyere pris i fremtiden. Ved en høyere pris, så tjente oljenasjonene betraktelig mye mer penger, og dermed økte også velstanden. Denne velstanden har derimot beriket samfunnstopper i større grad enn gjennomsnittsinbyggeren. Dette gjelder selvsagt ikke alle nasjoner, men ved å se på forskjeller knyttet til for eksempel Norge og Libya, som har produsert omtrentlig like mye olje gjennomsnittlig de siste 40 år, så er forskjellene innlysende ("Bp statistical review of world energy," June 2010). Den siste uroen man har opplevd i Midtøsten har hatt grobunn i de store klasseskillene som har oppstått som følge av fordelingen av oljepengene.

Figur 4:

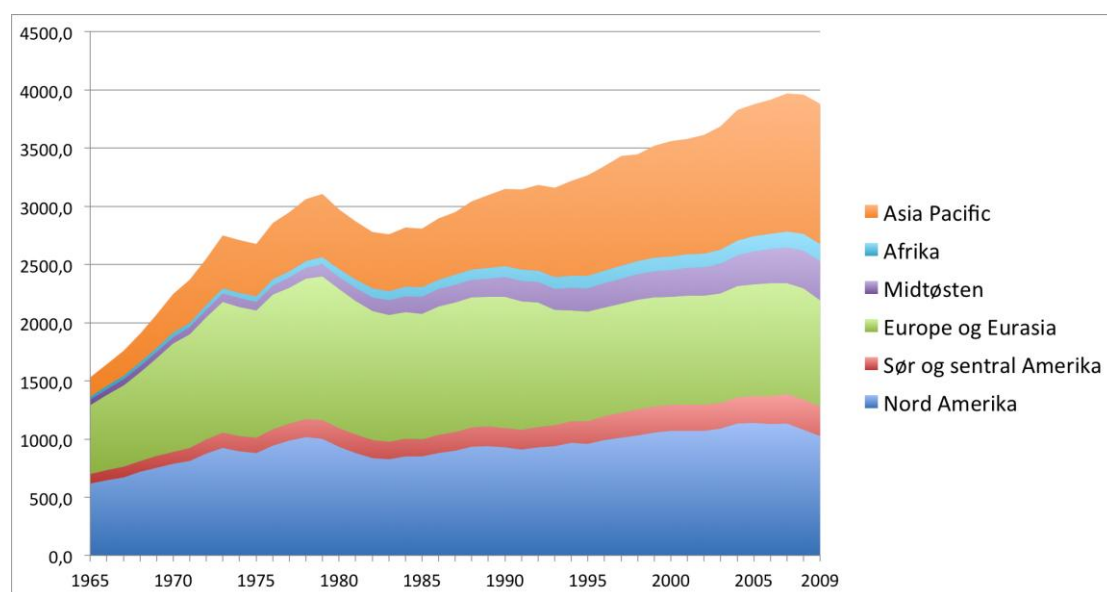


Figur 4: Oljeprisens gjennomsnittlige utvikling etter 1945 av råolje

Grafen er utarbeidet på grunnlag av tall hentet fra ("BP Statistical Review of World Energy June 2010").

Konsumet av olje har etter Den andre verdenskrig også gitt klare indikasjoner på hvor utviklet en nasjon eller region er. Ved for eksempel å se på Europa og Nord Amerika sitt forbruk av olje de siste 40 år, så har dette forbruket holdt seg på et relativt stabilt nivå, mens Stillehavsasia i mye større grad har økt forbruket. Og på grunnlag av veksten i denne delen av verden økonomisk sett, så gir konsumet klare indikasjoner på at denne regionen er i ferd med å bedre velstanden.

Figur 5:

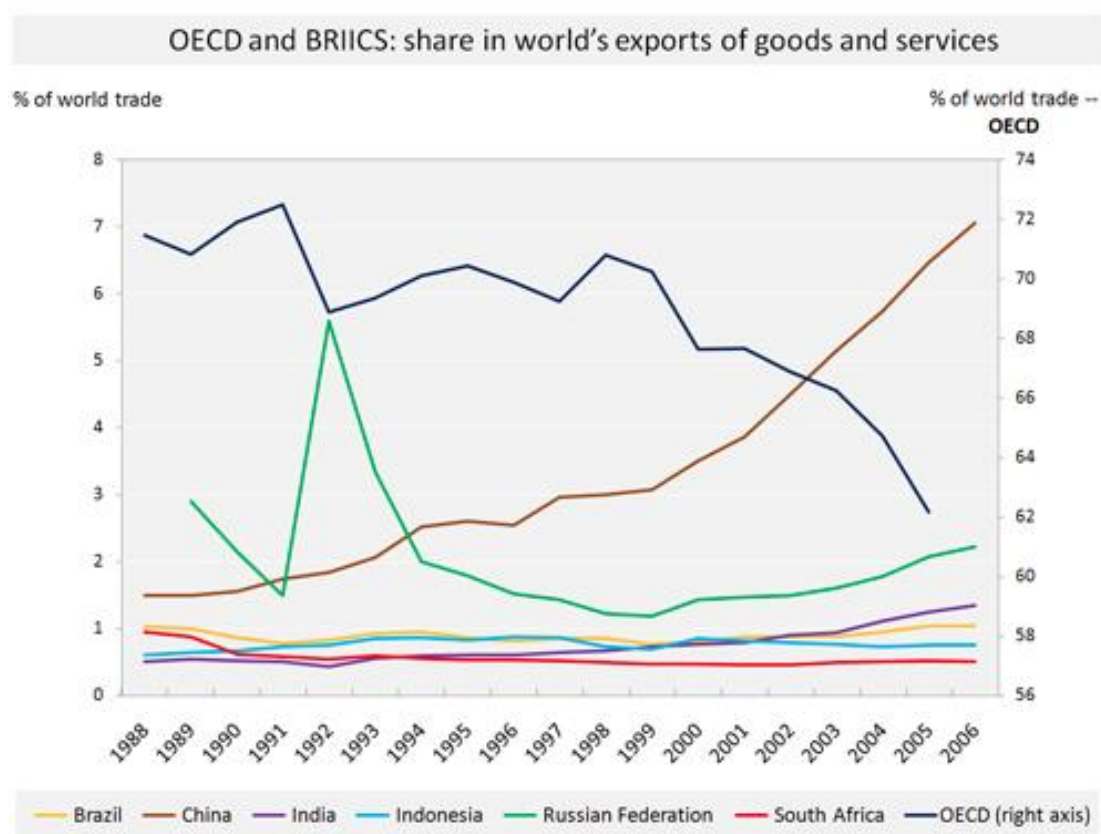


Figur 5: Verdens oljekonsum målt i millioner tonn, fordelt på verdens regioner

Grafen er utarbeidet fra tall hentet fra ("BP Statistical Review of World Energy June 2010").

Fra 1965 ser man en stor økning i konsumet av olje frem til 1979, da spesielt i Nord-Amerika og Europa. Oljekrisene kan også klart ses i denne grafen, der man i henholdsvis i 1973 og 1979 ser fall i konsumet. Etter krisen i 1979 ser man et stabilt konsum i Nord Amerika og Europa, mens det er Stillehavsasia som har stått for mesteparten av det økte konsumet. Dette bygger på den enorme veksten i regionen, som igjen er med på å drive verdensøkonomien. Den nasjonen som har bidratt mest til denne utviklingen er Kina, som har hatt en eventyrlig vekst de siste år. Hvis vi ser på hvor stor prosentandel av verdenshandelen som Kina står for, med hensyn til eksport av varer og tjenester, så kan dette langt på vei bekrefte den enorme veksten for Kina.

Figur 6:



Figur 6: OECD og BRIICS andel av verdens eksport av varer og tjenester

("Globalisation and emerging economies," 2009)

Grafen illustrerer prosentandelen av verdens eksport av varer og tjenester, fordelt på BRIICS landene, samt OECD medlemmene. Denne fremstillingen viser hvordan fordelingen har forandret seg fra 1988, og viser hvor dominerende Kina har vært i denne utviklingen. Hovedårsaken til det store fallet blant OECD landene skyldes ikke et stort fall i eksporten, men at Kina har tatt prosentandeler. Handelen har økt i samtlige land, men på grunn av at fremstillingen illustrerer prosentvis andel, kan man få inntrykk av at eksporten har holdt seg stabil i verden generelt sett, noe som er direkte feil.

2.4.3 Hvordan vil verdensøkonomien utvikle seg?

Samtidig som disse grafene bekrefter den eventyrlige veksten til Kina, viser den også hvilket potensial andre deler av verden har. Afrika har for eksempel en befolkning på ca. 1 milliard, og dekker 20 % av verdensarealet. Det betyr at verdensdelen både er mer befolket og større enn for eksempel Europa, og dermed burde ha forutsetninger for å vokse enormt økonomisk sett. Dette forutsetter derimot at man får på plass troverdige og stabile institusjoner som store deler av verdensdelen sliter med. Infrastruktur har heller ikke blitt satset på, og det må gjøres betydelige satsninger på dette for at kontinentet skal kunne vokse økonomisk. Dette gjelder også andre nasjoner som har forutsetninger for å lykkes på papiret, men som igjen blir rammet av usikkerhet knyttet til å investere i disse regionene/landene.

Når det kommer til de økonomiene som har vokst mest de siste år, så går disse under betegnelsen ”BRIICS” (”Globalisation and emerging economies,” 2009). Disse bokstavene står for forbokstaven i de landene som blir sett på som de framvoksende økonomiene, og står for:

- Brasil
- Russland
- India
- Indonesia
- Kina (China)
- Sør Afrika

Kjennetegnene knyttet til landene er stor befolkning, samt de blir betegnet som lavkostnads land. Denne kombinasjonen sammen med relativt stabile institusjoner gjør landene til svært gunstige med tanke på investeringer. Dette har bidratt til stor økonomisk vekst, og blir derfor betegnet som framvoksende økonomier. Potensialet i økonomiene er også enormt, da man for eksempel venter at befolkningen i India skal ta igjen Kina i antall innbyggere innen 2025 (FOSSAN, 2008). India som har hatt en langt mindre vekst enn Kina økonomisk sett, har dermed mye å ”gå” på i forhold.

OECD landene mister terreng i forhold til disse framvoksende økonomiene, noe som kommer klart fram i figur 6. Og utviklingen ser ut til å bli forsterket som følge av at befolkningsveksten i utviklede økonomier har flatet ut, mens befolkningsveksten i de framvoksende økonomiene er stor. Andre problemer knyttet til flere OECD land er den høye statsgjelden flere av medlemsnasjonene har pådratt seg, hovedsakelig som følge av finanskrisen. De landene som er mest utsatt går under betegnelsen PIIGS:(Teigen, 2011)

- Portugal
- Italia
- Irland
- Hellas (Greece)
- Spania

Disse landene går nå gjennom store utfordringer knyttet til økonomien, og flere har måttet få støtte av IMF (International Monetary Fund). Men også økonomiske stormakter som er medlem av OECD sliter med høy statsgjeld. Blant disse har vi:

- USA
- Storbritannia
- Japan

Usikkerheten knyttet til PIIGS landene er med på å sette Euro-samarbeidet på prøve, og skulle en av økonomiene gå ”under”, så vil dette føre til negative konsekvenser for hele Euro-sonen, som igjen vil påvirke verdensøkonomien. Statsgjelden for stormaktene er derimot en større trussel for verdensøkonomien som helhet, men størrelsen på økonomiene kan igjen være deres redning, da omfanget av å bli slått ”konkurs” vil føre verden inn i en omfattende resesjon. Men dette freder dem på ingen måte, og da tsunamien slo inn over Japan i februar 2011 spredte dette frykt inn i markedet. Frykten var ikke ubegrunnet, og man ser nå en økonomisk resesjon i den japanske økonomien (Ravnaas, 2011).

2.5 Sykluser

Som jeg viste til tidligere i oppgaven, så har verdensøkonomien tendenser til å gå i sykluser, og det samme gjelder skipsfarten. Syklusene verdensøkonomien beveger seg i, korrelerer sterkt med skipsfarten. Dette skyldes det faktum at jo bedre økonomien er i et land, jo mer vil forbruket øke som en effekt av økt velstand. Ved negativ økonomisk utvikling, ser man dermed også redusert handel, som igjen fører til negativ utvikling for skipsfarten. Men det som skiller skipsfarten som næring i forhold til økonomien generelt, er de forskjellige typene av disse, samtidig som de forskjellige markedene innen skipsfart blir påvirket i forskjellig grad. Innen skipsfartsnæringen er det normalt å dele opp i tre typer sykluser; sesongbaserte, lange og korte.

2.5.1 Sesongbasert

Syklusene kommer som følge av sesongene til de varene skipene transporterer. Vi kan for eksempel nevne markedet for transport av:

- Korn
- Olje

Ved høstingen av korn, så ser man økt etterspørsel etter skip til å transportere kornet. Fraktratene for denne type skip er derfor høyere i periodene under høstingen, mens det utenom sesongen er lavere rater.

Etterspørselen etter olje er normalt sett høyere på vinteren (Den nordlige halvkule), da behovet for energi er høyere. Dette betyr som regel en høyere pris, samtidig som vinteren også ofte krever strenge spesifikasjoner knyttet til skipene som skal operere i islagte farvann.

2.5.2 Korte sykluser

Korte sykluser innen shipping, er sykluser som strekker seg fra 3 til 12 år (normalt sett). En syklus kan man dele opp i 4 deler, der man har;

- Peak
- Collapse
- Trough
- Recovery

Faktorene som påvirker disse syklusene er tilbuds- og etterspørselsfaktorene (M. Stopford, 2009),pp,136:

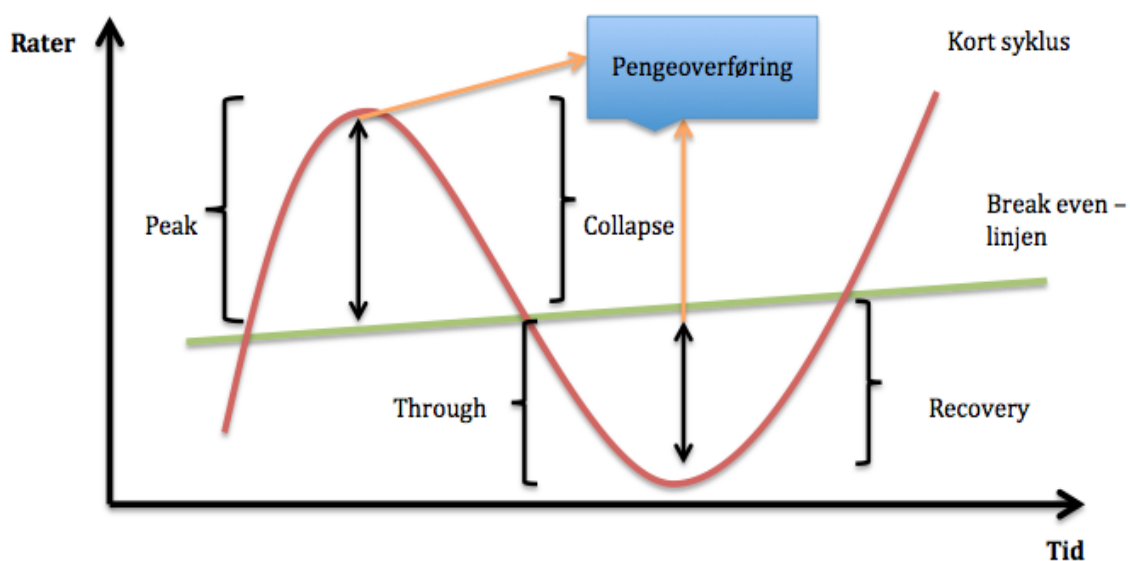
Etterspørsel:

- Verdensøkonomien
- Tilfeldige sjokk
- Handel til sjøs
- Gjennomsnittlig distanse
- Transport kostnad

Tilbud:

- Verdensflåten
- Produktiviteten
- Nybyggingen
- Skraping og tap
- Fraktrater

Figur 7:



Figur 7: Kort syklus

Hvis man tar utgangspunkt i denne grafen, der man har break-even kostnaden ved transport som en rett, svakt stigende linje, kan man se hvordan en kort syklus oppfører seg opp mot denne kostnaden. Overføringen av penger i markedet skjer alt etter hvor man er i syklusen, og hvilken vei pengene tar påvirkes direkte av dette.

2.5.2.1 Peak:

Når grafen bryter break-even linjen, opp til toppunktet i grafen(grovt sett), så er det dette området som blir betegnet som ”peak’en”. Innen dette området i grafen er det rederne som tjener penger, fordi de får inn mer penger enn det det koster å transportere varene. Grunnen til at rederne tjener mer, er at det er større etterspørsel etter transport, enn tilbudet av skip. Når man er i en “peak” vil næringen se at det er penger å tjene, noe som fører til økte ordre på nybygg. Dette gjør at man etterhvert vil komme til et punkt der det er lik etterspørsel som tilbud. Normalt ville man i en slik situasjon prøve å tilpasse seg i dette punktet, men siden det tar fra ½ til 4 år å få levert et skip (avhengig av ordrebøkene til verftene), vil man i shippingnæringen få en ”time-lag”. Dette betyr at man i punktet etterspørsel=tilbud, ikke vil ha mulighet til å stoppe leveranser av nybygg. I tillegg kan tilfeldige sjokk føre med seg store endringer i ratene, alt etter hvordan sjokkene påvirker. Dermed vil man komme inn i en ny fase.

Fraktratene man kan oppnå for skipene avhenger også sterk av segmentene. Mens det i noen segmenter er lave rater, kan man oppleve høye i andre. Dette avhenger av hvordan tilbudet er justert for etterspørselen i de forskjellige segmentene.

2.5.2.2 *Collapse:*

Fra man kommer over toppunktet, ned til break-even punktet igjen, så befinner man seg i kollapsfasen i syklusen. I denne fasen vil fortsatt rederne tjene penger, men over relativt kort tid vil man komme til punktet der man ikke lengre vil få profitt på lastene. Tilbudet av skip blir større enn etterspørselen etter transport, og man ser dermed et fall i ratene. Igjen så blir ofte kollapsene utløst av sjokk, som medfører fall i etterspørselen. I tillegg blir det i oppgangstider lagt inn flere ordrer på nye skip, enn det man ser i nedgangstider. Når disse skipene etter hvert blir levert, så vil det komme stor fraktekapasitet inn i markedet over en kort periode. Rederne motarbeider utviklingen ved å senke farten, for dermed senke tilbudet, samtidig som kostnader knyttet til drivstoff synker betraktelig. Men historien har vist at disse tiltakene ofte ikke får noen spesiell virkning før man allerede har kommet over i "trough" fasen, da kollapsfasen ofte er relativt kort.

2.5.2.3 *Trough:*

Når man kommer over i denne fasen, vil de minst effektive skipene komme under sitt break-even punkt. I denne fasen vil rederne tape penger, som igjen presser aktører ut av markedet. De minst lønnsomme skipene blir lagt i opplag, eller solgt til skrap. Dette avhenger av hva som er mest lønnsomt, samt behovet for frisk kapital til selskaper (ofte sterkt behov for penger i denne fasen). På denne måten vil tilbudet synke, og man vil etterhvert som man faser ut skip, samt leveransene av skip avtar, oppnå mindre tilbud. Konsekvensene av økt skraping, og av at redere forsøker å selge skip, fører samtidig med seg fall i både skrapemarkedet og i annenhåndsmarkedet. Virkemiddelet ved å redusere hastigheten på skipene, er som nevnt også noe som er med på å senke tilbudet. Når leveransene av skip begynner å avta, samt virkemidler knyttet til fart og skraping begynner å virke, så vil utviklingen bedre seg med tanke på rater og lønnsomhet.

2.5.2.4 *Recovery:*

Når man passerer bunnpunktet vil man komme inn i fasen “recovery”, her vil etterspørselen etter skip øke. Denne økningen kan best forklares gjennom korrelasjonene mellom verdensøkonomien og shippingnæringen. Når verdensøkonomien tar seg opp, vil dette direkte påvirke skipsfarten i og med at ca. 90 % av all varehandel skjer til sjøs. Dermed vil man i en slik oppgangstid merke at etterspørselen etter skip vil øke, som igjen fører til at man kan begynne å ta skip ut av opplag etter hvert som de vil være lønnsomme igjen. Man vil også sette opp farten på skipene for å møte etterspørselen, og igjen vil man komme til et punkt der næringen viser seg svært lønnsom. Dette fører igjen til tilgang på nye aktører, samt næringen vil foreta nye investeringer i form av nybygg. Da kommer en ny “peak”, og slik går det i sykluser fra 3 → 12 år historisk sett mellom hver “peak”.

Etter som næringen har gått i disse syklusene i lange tider nå, samt at syklusene blir sett på som en sannhet, så ser man nå utfordringer knyttet til at redere nå har “knekt” koden. Det kan bety at man i fremtiden kan se et nytt mønster, der redere kjøper skip i dårlige tider for å være klar til oppgangen som “alltid” kommer. Dette kan igjen føre til lengre kriser, og allerede har man sett eksempler i næringen.

2.5.3 Lange sykluser

De lange syklusen er ikke like lett gjenkjennelige som de korte. Det er fordi man lettere kan se hvordan de korte syklusene utvikler seg, på grunnlag av at man har data lettere tilgjengelig. For å kunne analysere lange sykluser vil man måtte bruke mer antakelser, ettersom man ikke har den samme type helhetlige data tilgjengelig for analyse av eldre historie. Men på grunnlag av at næringen har lang historie, så vil man likevel kunne finne tendenser og kjennetegn også ved disse syklusene. Det som hovedsakelig skiller de lange fra de korte syklusene, er at de lange syklusene er drevet av tekniske, økonomiske eller regionale forandringer. Dette betyr igjen at de er av stor betydning for næringen som helhet, og fører med seg store endringer for næringen. Men som nevnt er det vanskelig å se disse syklusene, og det har vært gjort flere forsøk på å komme frem til dem av både økonomer og historikere. Av disse har flere funnet tall og trender som kan indikere intervaller på 50-60 år, men uten at man virkelig kan bruke dette som en gyldig teori, da den dels bygges på antakelser.

2.6 De fire markedene

Skipsfarten blir delt opp i fire markeder:

- Frakt
- Nybygg
- Annenhånds
- Skrap

2.6.1 Fraktmarkedet

Dette markedet er det markedet som står for det meste av “nye” penger som kommer inn i næringen. Rederne er den selgende part, og selger frakt/lastekapasitet til den andre part, som er alle med et behov for å frakte noe. På bakgrunn av dette kommer det nå inn penger fra andre næringer, som dermed gir skipsfartsnæringen livets rett. Som følge av dette, så betyr det at høye rater i fraktmarkedet vil påvirke de andre markedene i stor grad. Hvis for eksempel ratene er høye over lengre perioder, så vil dette føre til at flere nybygg vil bli bestilt. Vi kommer nå inn i forklaringen av de korte syklusene, der man ved en slik situasjon ville vært innen “peak’en” av syklusen. Utviklingen innen skrapmarkedet vil være annerledes, da høye rater vil holde eldre skip inne i næringen, etter som de kan drive lønnsomt selv om de er gamle og ineffektive. Ved høye rater vil også annenhåndsprisene stige, fordi man kan tjene store penger ved å få levert skipet med en gang, i stedet for å måtte vente på nybygg. Dermed ser vi at det er fraktmarkedet som “styrer” mye av utviklingen i de andre markedene.

2.6.2 Nybyggmarkedet

Markedet består av rederne som er den kjøpende part, og den selgende part som er verftene. De største veftene finner man i Asia, der spesielt Japan, Sør-Korea og Kina er store aktører. Norge og enkelte andre høykostnadsland som tidligere har vært store innen skipskonstruksjon, har derimot spesialisert seg innen design, og leverer nye løsninger for å bidra til økt effektivisering. På denne måten kan man fortsette å ha en del av dette markedet også i høykostnadsland, så lenge den store andelen av arbeidstimer finner sted i lavkostnadsland.

Ratene i fraktmarkedet påvirker markedet for nybygg i stor grad, da det ved høye rater er mye penger å tjene. Dette er fordi rederne ofte bestiller mange nye skip ved oppgang i næringen, som igjen er med på å skape den korte syklusen jeg beskrev tidligere i oppgaven. Når ratene er lave er derimot investerings-villigheten lav, og rederne kan ikke forsvare kjøp av et skip som ikke vil levere avkastning for de investerte pengene.

Prisene for å bygge skip avhenger også sterkt av den korte syklusen til næringen, da det som nevnt ved høye rater vil være flere som vil kjøpe skip. Det betyr at verftene kan ta mer penger etter som etterspørselen er høyere enn tilbudet. Det vil selvsagt være motsatt i et dårlig marked, når det vil være få som vil investere, og det dermed er mye ledig kapasitet hos verftene. Dette har ført til at redere spekulerer og “gamblere” på bedre tider noen år frem i tid, da de får skipene billig, samtidig som skipene vil bli levert når oppgangen i syklusen kommer (forhåpentligvis). I nedgangstidene vil man også se konkurser blant verftene, samtidig som det har vært tilfeller av subsidiering. Dette kan igjen påvirke syklusene i negativ forstand, og “forstyrre” syklusen.

2.6.3 Annenhåndsmarkedet

Partene i dette markedet består av rederne selv, da de handler med skip som allerede er levert og tatt i bruk. Disse handlende kan oppstå som følge av at rederier mister kontrakter, mens andre vinner nye. Prisene på annenhånds-skip korrelerer meget sterkt med fraktmarkedet, da det ved høye rater vil være mye penger å tjene ved å få et skip i trafikk med en gang. Ved å legge inn ordre på et nytt skip, vil man måtte vente til skipet er ferdig bygd, noe som kan bety tap av mulige inntekter. Det betyr at det i gode tider kan være dyrere å kjøpe et brukt skip enn et nytt. I en motsatt situasjon vil et brukt skip være mye billigere i dårlige tider. Når det er mindre penger å tjene, vil dermed sannsynligheten for å få avkastning på den investerte kapitalen være lav.

Andre årsaker som kan føre til at skip skifter eiere er endring av fokus blant rederier. Det er flere rederier som har valgt å fokusere på et segment, isteden for å drive innen flere segmenter. Gjennom en slik endring av et rederi sitt fokus, så kan deler av en flåte bli solgt, for så å skaffe kapital til å spesialisere seg innen et valgt segment. Det er heller ikke uvanlig med oppkjøp, og transaksjoner på tvers av datterselskaper og joint-ventures.

2.6.4 Skrapmarkedet

Dette markedet representerer endestasjonen for skipene. Fartøyene blir solgt til opphuggere som rensker dem for verdifullt utstyr, for så å selge metallet de sitter igjen med. Den selgende part er rederne, mens den kjøpende part er skraphandlerne. De største aktørene innen dette markedet på den kjøpende siden holder til i Bangladesh, India, Pakistan og Kina. Aktørene blir ofte kritisert for dårlige forhold, og det med god grunn. Selve prosessen tar ofte sted på en strand, uten større maskiner eller beskyttelse for arbeiderne. Skip inneholder også skadelige miljøstoffer, som ikke blir tatt hensyn til i den grad de bør. Dette har medført medieoppmerksomhet, som igjen har bevisstgjort mange rederier, som dermed stiller strengere krav til denne næringen. Man finner også skrapere i Europa, som for eksempel i Nederland. Der har man de senere år skapt en nisje for opphugging av kjemikalietankere og andre spesielle fartøyer som krever ekstra kompetanse ved opphugging. Disse aktørene har strenge krav, samtidig som opphuggingen skjer ved et verft som tar i bruk maskiner, og de miljøfarlige stoffene blir behandlet på korrekt måte.

Ved lave rater i fraktmarkedet, der kostnadene for å drive et skip er høyere enn break-even kostnaden, så vil man i dette markedet se økt etterspørsel etter tjenesten til disse opphuggerne. Det betyr at det ved dårlige tider for frakt-markedet, vil være gode tider for opphuggerne. Rederne på den andre siden av forhandlingsbordet, kan motvirke dette ved å legge skipet i opplag til bedre tider. Men å spekulere i dette markedet avhenger mye av om rederne har råd til dette, etter som kostnader knyttet til opplag ofte er høye, og at man i dårlige tider ofte har behov for kontanter. Prisen på skrapmetall er også en vesentlig faktor med tanke på hvor mye rederne får betalt per tonn av skipet.

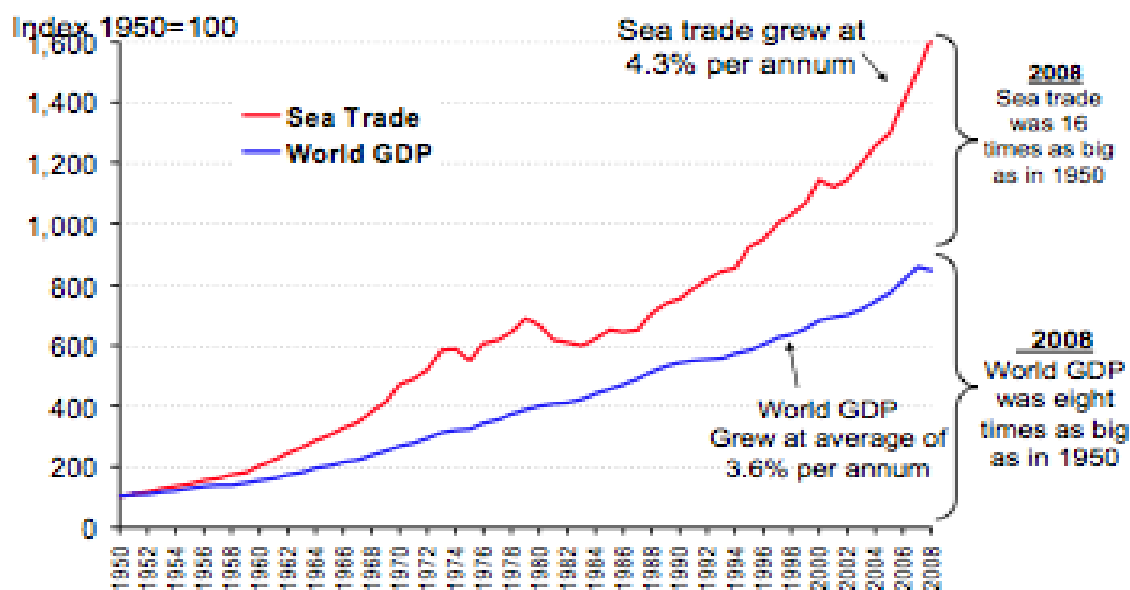
3 Oljekrisen og den medfølgende shippingkrisen

Dette kapitlet vil presentere krisen innen skipsfarten som for alvor slo til tidlig på 1970-tallet, og som holdt næringen nede til midten av 1980-tallet. Presentasjonen vil bli delt opp i hovedpunkter, for å gi en oversiktlig fremstilling. Først vil presentasjonen kort ta for seg utviklingen i de korte syklusene før kollapsene, før jeg vil se nærmere på hva som utløste den. Deretter vil hovedfokuset ligge på hvilke faktorer som spilte inn med tanke på etterspørsel og tilbud.

3.1 Historisk bakgrunn

I etterkrigstiden var skipsfarten preget av at verdensøkonomien var i stor fremgang, med USA i spissen. Marshall-hjelpen bidro sterkt til at dette handelsnettverk ble dannet, samtidig som skipsfarten gjennomgikk store forandringer. Overgangen til containere, spesialiserte skip, og ikke minst at kommunikasjon ble lettere etter hvert som teknologien utviklet seg, satte virkelig fart på globaliseringen. Samtidig som gjennomsnittlig BNP i verdensøkonomien vokste, så vokste handelen til sjøs enda mer. Grunnlaget for dette var effektiviseringen av næringen, og mulighetene til å fokusere på komparative fortrinn etter som transport av varer ble lettere og billigere.

Figur 8:

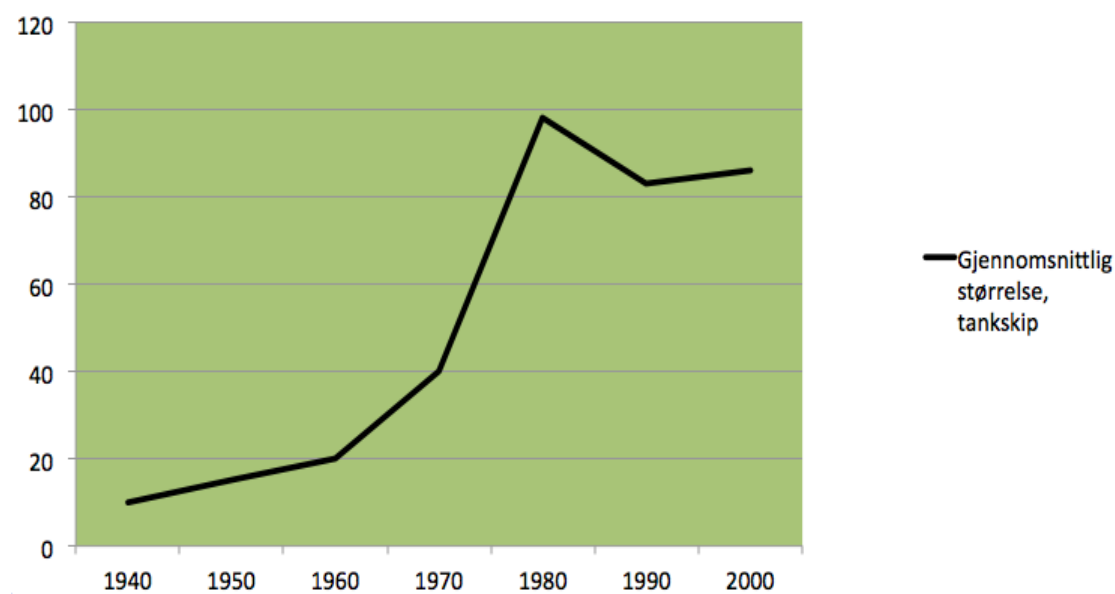


Figur 8: Verdens BNP sammenlignet med handel til sjøs

(D. M. Stopford, 2009)

Verdensøkonomien vokste i et raskt tempo, noe som medførte en økende etterspørsel etter energi. Den mest benyttede energikilden i det 20. århundre har vært olje, og man har sett en økende etterspørsel på verdensbasis. Økende etterspørsel som følge av en voksende økonomi i etterkrigstiden, førte med seg et stort transportbehov for olje. Som følge av at USA og Vest-Europa var drivkreftene i økonomien, og store oljereserver er og var lokalisert i Midtøsten, så økte den gjennomsnittlige transporten tonn-mil betraktelig. En direkte konsekvens av dette var en økende etterspørsel etter tankskip, som gjorde næringen og segmentet attraktivt. Lange avstander og økende etterspørsel etter tankskip, medførte en betydelig endring av dimensjonene til skipene. Større skip presset kostnadene knyttet til transport, som igjen førte til høyere etterspørsel etter transport.

Figur 9:



Figur 9: Gjennomsnittlig størrelse på tankskip fra 1940 til 2000, målt i tusen dødvektstonn

(M. Stopford, 2009), pp, 40

Grafen er utarbeidet fra forskjellige kilder, hentet inn av Martin Stopford. Formålet fremstillingen er å vise utviklingen, dermed er ikke data fra alle årstall med i denne fremstillingen. Grafen viser likevel hvordan utviklingen har vært gjennom de 60 årene.

3.1.1 Syklusene før krisen

Som jeg presenterte i det teoretiske rammeverket, så blir skipsfarten svært påvirket av verdenssamfunnet, og verdensøkonomien generelt. Et klart eksempel på dette er hvordan syklusene etter Den andre verdenskrig bevegde seg i forhold til skipsfarten. Syklusene gikk i følgende intervaller, og ble påvirket av disse hendelsene i verden (M. Stopford, 2009), pp, 121 – 128:

3.1.1.1 1945 → 51 – *Generell optimisme*

Etter Den andre verdenskrig rådet en optimisme i verden og skipsfartsnæringen, noe som medførte høye rater sammenlignet med mellomkrigstiden. Oppgangen ble kortvarig da det allerede i 1947 begynte en negativ trend. Syklusen viste seg å være blant de korte av de korte syklusene, da man allerede i 1950 begynte å se bedring i markedet igjen.

3.1.1.2 1952 → 56 – *Koreakrigen*

Neste syklus begynte med at man på begynnelsen av 1950 tallet så bedring i ratene, og da Koreakrigen brøt ut, førte denne med seg en eksplosiv økning i transport til sjøs. Oppgangen ble kortvarig også nå, og i løpet av våren 1952 hadde ratene falt betraktelig. Man begynte ikke å se en oppgang igjen før høsten 1954, en oppgang som fortsatte fram mot stengningen av Suezkanalen i 1956.

Årsaken til stengningen av Suezkanalen i 1956-57, var en konflikt om kontrollen over den. Egypt nasjonaliserte kanalen i 1956, men både Frankrike og Storbritannia var nervøse for sine interesser, og brukte dermed Israel sin utplassering av soldater i Sinai som påskudd for å ta kontroll over kanalsonen. Etter omfattende press fra supermaktene USA og Sovjetunionen, så måtte de trekke seg ut. Storbritannias og Frankrikes styrker ble erstattet av en FN-styrke, samtidig som Egypt tok over kontrollen av kanalen, og klarte å åpne kanalen allerede etter kort tid (Suezcanal).

3.1.1.3 1957 → 1969 – Suezkanalen blir stengt som følge av Seksdagerskrigen

Fra å ha gått gjennom to korte sykluser over relativ kort tid, så gikk man nå inn i en kort syklus som dro lengre ut enn de to foregående. Utviklingen de foregående år hadde medført økende ordrebøker for nybygg, og da tiltroen til egyptiske myndigheters evne til å drive kanalen etter stengningen i 1956 var liten, så forberedte mange seg på langvarig stengning. Dette ble sterkt motbevist da Egypt allerede året etter åpnet kanalen (1957), som igjen reverserte utviklingen man hadde sett som følge av stengningen. Man så nå effektene av en typisk kort syklus, der man i gode tider hadde satset omfattende kapital i nyinvesteringer. Når flåten nå økte som en effekt av leveransene av nybygg, samtidig som man fikk en åpning av kanalen, så falt ratene. Disse faktorene førte samlet til at man fikk en mer langvarig nedgang enn det man hadde sett i de to foregående syklusene. Næringen så ikke bedring før man nærmet seg den neste stengningen av kanalen, som skjedde i 1967.

Seksdagerskrigen mellom Egypt og Israel i 1967 førte til en ny stengning av Suezkanalen. Krigen med Israel på den ene siden, og de arabiske landene Syria, Egypt, Jordan og Irak (hovedsakelig) på den andre, varte i bare seks dager ("Seksdagerskrigen,"). Men krigen skapte mye uro da Israel tok en overraskende lett seier. De klarte å erobre Sinaiørkenen fra Egypt, noe som betydde at frontlinjen mellom de to landene nå var Suezkanalen. Sammen med den nye fronten, og den påfølgende politiske uroen som fulgt, så ble Suezkanalen stengt. Samme effekt som man så ved forrige stengning, gjorde seg igjen gjeldende, ved at etterspørselen etter skip økte.

3.1.1.4 1970 → 72 – Generell optimisme

Økende rater fortsatte fra stengningen i 1967 frem til 1971. I 1971 så man en tilbakegang i næringen, men denne resesjonen ble kortvarig på grunnlag av at de fleste rederne hadde inngått langtidsavtaler som sikret dem profitt selv i et dårlig marked. I tillegg ble en oljeledning som fraktet olje fra Den Arabiske Gulf til Middelhavet stengt som følge av politisk uro. Senere samme år ble det også lagt restriksjoner på Libyas oljeproduksjon, etter at et nytt regime med Muammar Gaddafi hadde tatt over makten i landet. Disse faktorene førte med seg økende etterspørsel, på grunnlag av at avstanden fra de største forbrukerne og mange av verdens største

oljereservater ble mindre tilgjengelige. Som følge av mindre tilgjengelighet, og en sterkt økende vekst i handel til sjøs, så opplevde næringen generelt veldig gode tider. De gode tidene førte med seg økende investeringer i nybygg, og verftene hadde problemer med å holde følge med den enorme utviklingen. Ordrebøkene bygde seg opp, og det var lang leveringstid på nybygg.

3.2 Bakgrunnen for, og involverte parter i kollapsen

Shipping har på grunnlag av videre spesialisering spesielt innenfor de siste 60 år blitt delt opp i flere segmenter. Men på grunnlag av at presentasjonen er av en generell karakter, så vil oppgaven ta for seg de to hovedsegmentene tank og tørrbulk, og det vil dermed være fokus på disse to segmentene videre i presentasjonen. Opp mot krisen på 1970 tallet, så så man nå også et klarere skille i syklusene mellom tank og tørrbulk enn det man hadde sett tidligere. Og da krisen slo til for fullt i tankmarkedet i 1973, så fikk man ikke samme utvikling innenfor tørrbulk.

3.2.1 Yom Kippur-krigen

Etter seksdagerskrigen oppstod det en spent situasjon ved Suezkanalen, mellom Egypt og Israel. Denne situasjonen førte til sporadiske trefninger, og skapte stor usikkerhet rundt situasjonen, som igjen medførte at kanalen forble stengt. I oktober 1973 gikk derimot Egypt til fullt angrep på Israel i Sinai. Krigen startet på Israels helligste dag Yom Kippur (derav navnet Yom Kippur-krigen), og ble støttet av Syria som ønsket å okkupere tilbake Golanhøydene. I tillegg til Egypt og Syria, så høstet disse nasjonene massiv støtte fra den arabiske verden og enkelte andre land. Disse støttespillerne bidro med mindre militære enheter, samtidig som mange av dem også var medlemmer av OPEC. Men nok en gang viste Israel sitt forsvar seg å være i verdensklasse, og klarte mer eller mindre å drive angriperne tilbake. Krigen la derimot grunnlaget for forhandlingene vedrørende Sinai, og førte dermed med seg en tilbaketrekning av Israelske styrker fra området. Da Egypt og Israel i 1975 underskrev den andre løsrivelses avtale, så åpnet kanalen igjen (Leraand, 2009).

3.2.2 The Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC)

Organisasjonen ble opprettet i 1960 av Iran, Irak, Kuwait, Saudi Arabia og Venezuela, som alle var store oljenasjoner. I etterkant av opprettelsen har det også kommet til flere nasjoner:

Nasjon:	Medlem fra:	Medlem til:
- Qatar	1961	
- Indonesia	1962	2009
- Libya	1962	
- De Forente Arabiske Emirater	1967	
- Algerie	1969	
- Nigeria	1971	
- Equador	1973*	
- Angola	2007	
- Gabon	1975	1994

*Suspenderte sitt medlemskap fra desember 1992 til oktober 2007.

I følge vedtektene til OPEC er formålet til organisasjonen ifølge deres egen hjemmeside, er (OPEC):

“Countries (OPEC) is to coordinate and unify the petroleum policies of its Member Countries and ensure the stabilization of oil markets in order to secure an efficient, economic and regular supply of petroleum to consumers, a steady income to producers and a fair return on capital for those investing in the petroleum industry.”

På grunnlag av formålet til organisasjonen, så møtte den sterk kritikk da organisasjonen i 1973 innførte oljeboikott og prisøkning mot land som støttet Israel. Som følge av at OPEC samlet styrte store andeler av oljeproduksjonen, så fikk man et kraftig prishopp (se figur 4).

Oljeembargo ble innført som en reaksjon på utfallet i Yom Kippur-krigen, og skulle legge et press på Israel vennlige nasjoner, for å få dem til å trekke tilbake sin støtte. Embargoen fikk politisk effekt ved at flere land ble pro-arabiske, men fikk likevel ikke USA til å vike fra Israels side. Embargoen viste derimot OPEC hvordan de kunne styre oljeprisen, og på denne måten øke sine inntekter. Dette har fått store konsekvenser for hvordan oljeprisen har utviklet seg i etterkant. Påvirkningen OPEC har hatt på oljeprisen har svekket seg i noen grad etter som store funn har blitt avdekket i andre deler av verden, og man dermed blir mindre avhengig av deres olje. Men etter som oljeprisen er svært sensitiv ovenfor produksjonen i verdensmarkedet, så har fortsatt OPEC en betydelig påvirkningsevne i markedet.

3.2.3 IEA (International Energy Agency)

Organisasjonen ble opprettet som et svar på oljekrisen utløst av OPEC, og hadde som formål å koordinere et kollektivt mottiltak mot store endringer i oljetilbudet. Opprettelse førte til fokus på alternative kilder til energi, på grunnlag av den høye oljeprisen. Dette førte til økte investeringer spesielt knyttet til kjernekraftverk, og fornybare energikilder. Kull ble også brukt mer som følge av mangel på tilbud av olje, og førte til en økning i bruk av kullkraftverk(IEA).

3.2.4 Aksjemarkedet krasjer

I januar 1973 fikk man en stor nedgang i verdens aksjemarkeder, med USA, Storbritannia og Japan i spissen. Den negative utviklingen fortsatte til slutten av 1974, og den langvarige nedgangen kan ses i sammenheng med oljekrisen vinteren 1973-74. Når man fikk disse faktorene sammen, så man den største nedgangen for verdens aksjemarkeder siden den store depresjonen(Davis, 2003).

3.2.5 Oljekrisen

OPEC innførte som nevnt oljeembargo og prisøkning på leveransen av olje til nasjoner som støttet Israel vinteren 1973-74. Dette medførte et prishopp utenom det vanlige, men på grunnlag av at olje var verdens største energikilde, så var etterspørselen fortsatt stor. Etter som leveransene av olje til dels stoppet opp, så ble flere av de rammede nasjonene tvunget til rasjonering. Embargoen påvirket tankmarkedet sterkt i og med at etterspørselsfaktoren ”handel til sjøs” ble sterkt redusert. Som følge av mangel på olje, fulgte en søken etter andre energikilder, som igjen brakte fokus på både nye og gamle energikilder som kunne gjøre nasjoner mindre avhengige av oljen fra Midtøsten. Krisen ble ikke langvarig, og man så allerede i løpet av første halvår i 1974 en stabilisering av leveransene på olje. Prisen stabiliserte seg derimot på et langt høyere nivå enn før krisen.

3.2.6 Den Iranske revolusjon

Iran er og var en stor leverandør av olje til verdensmarkedet, og uroligheter som påvirker deres eksport av olje, påvirker markedet direkte. Dette kom klart frem da den Iranske revolusjonene brøt ut i 1979, og da man i tillegg fikk en påfølgende krig mellom Iran og Irak, så sank produksjonen av olje drastisk ("Bp statistical review of world energy," June 2010). Begge nasjonene var store produsenter, og en lavere leveranse av olje til markedet presset prisene. Oljeprisen gjorde et kraftig hopp, og gikk til høyder man aldri før hadde sett. Den høye prisen fikk flere forbrukere av energi til å benytte seg av kull i større grad, som igjen påvirket tankmarkedet i negativ forstand. Tørrbulk fikk derimot positive effekter som følge av økt etterspørsel etter skip til transport av kull. Den høye prisen på olje la også en demper på utviklingen til verdensøkonomien, da økte energipriser bremser økonomisk vekst.

3.3 Krisen

3.3.1 Syklusen 1973-88

Etter en svak nedgang i 1971, så var shippingmarkedet svært positivt i 1973, og kunne sammenlignes med noen av de beste tider for næringen noen sinne. Den gode utviklingen fikk derimot en brå slutt for tankmarkedet etter Yom Kippur krigen. Et stort fall i verdens aksjemarkeder fra januar 1973, førte også med seg negativ påvirkning på verdenshandelen, og behovet for sjøtransport. Dette har grunnlag i verdensøkonomiens påvirkning på handelen til sjøs, da med tanke på økonomisk vekst og dens drivere for økt etterspørsel. Tørrbulknæringen opplevde derimot ikke den samme utviklingen, derfor vil den videre presentasjonen deles opp mellom de to hovedsegmentene.

3.3.1.1 Tørrbulk

Syklusen 1973-8:

Markedet for tørrbulk fulgte ikke samme syklus som tankmarkedet, og man opplevde dermed ikke et fall i ratene innen dette segmentet før i 1975. Men fra 1975 til 1978 opplevde man derimot tøffere tider, der man hadde problemer med å drive lønnsomt på grunn av de lave ratene. De lave ratene tæret hardt på likviditetene til flere rederier, og en lettelse bredte seg fort over markedet da ratene innen tørrbulk segmentet tok seg opp i 1978. I 1979-80 opplevde man et stabilt marked med økende rater, og i 1979 var ratene allerede på et høyere nivå enn ved toppen i 1974. Årsaken til at det var gode tider for tørrbulk, var at det under den forrige resesjonen ble bestilt lite nybygg, samtidig som man fikk stor etterspørsel etter kull. Den store etterspørselen etter kull var en konsekvens av den Iranske revolusjon, som førte til et drastisk hopp i oljeprisen.

Syklusen 1979-87:

Den gode trenden innen tørrbolksegmentet fortsatte helt til mars 1981, da man igjen opplevde et drastisk fall i ratene. Kollapsen startet som følge av streik i kullnæringen i USA, som førte med seg mindre behov for transport av kull. I tillegg til streiken så man stagnasjon og økonomiske problemer i verdensmarkedet generelt. Mange langvarige kontrakter måtte reforhandles da flere aktører med behov for transport ikke kunne betale høye rater, og dermed ville kunne lide stort uten reforhandling, eller i verste fall gå konkurs. Et nytt problem som gjorde seg gjeldende for næringen som helhet var hvordan redere analyserte hvor man befant seg i syklusen, for deretter å posisjonere seg ut fra denne informasjon. Man hadde sett hvordan syklusene etter krigen hadde utviklet seg, og på grunnlag av dette ville redere treffe oppgangen ved å bestille skip i dårlige tider. Det Japanske selskapet Sanko Steamship Co var et av disse selskapene, og la inn store ordre i 1983-84 på bulkskip. Det at redere prøver å lese sykluser er ikke et problem i seg selv, men det er når resten av markedet henger seg på trenden, at de store farene oppstår. Det var dette som skjedde på 1980 tallet, da spesielt norske og greske redere fulgte Sank Steamship sin strategi. Det at man begynte å se tendenser til bedring i markedet i 1984, befestet teoriene angående lengden på de korte syklusene. Men når de store volumene av nybygg begynte å bli levert, og ble satt inn i handel, så førte dette med seg et nytt fall i ratene. Samtidig som lave rater førte til lav eller ingen profitt, så møtte redere problemer med å betale for investeringene som var gjort i forhold til nybyggene. Banker som hadde utstedt lån til skipsbygging, ble dermed stilt opp mot et stort dilemma. Skulle bankene la rederne få refinansiere eller utsettelse på sine fordringer, eller skulle de hente inn panten de hadde i skipene gjennom å gjennomføre nødsalg? Det siste alternativet blir av banker sett på som siste utvei, da de ikke vil bli sittende med et skip som eiendel, og dermed blir skipseier uten den nødvendige kompetansen knyttet til næringen. Det blir derfor gjort nøye kalkuleringer og vurderinger opp mot rederier og shippingnæringen før de eventuelt tar skip som pant. Men ut fra den begredelige situasjonen på midten av 1980 tallet, så flere banker seg nødt til å hente inn panten, og dermed nødselge skip. Når man fikk denne utviklingen, så førte dette til et drastisk fall i annenhåndsverdien til skipene. Som følge av lave rater, fulgte økt skraping av skip, som igjen reduserte tilbudet i markedet. Redusert tilbud førte med seg en oppgang i næringen mot slutten av tiåret. Man bevegde seg inn mot en ny topp i syklusen i 1989-1990, og shipping viste seg igjen å være svært lønnsomt i perioder.

3.3.1.2 Tank

Syklusen 1973-8:

Etter Yom Kippur Krigen kollapset ratene i tankmarkedet på grunnlag av oljekrisen. Denne kollapsen førte med seg et svært langvarig og dårlig marked, og man hadde lave rater helt frem til 1988, med unntak av et kort oppsving i 1979. Årsakene til at dette segmentet fikk kjenne krisen såpass sterkt var de store ordrestørrelsene man så i markedet før krisen. Når man i tillegg til nedgang i etterspørsel fikk en tilgang av betydelig andel ny kapasitet, så førte dette med seg et drastisk fall i ratene. Da man var på toppen av syklusen i 1973, så var tankflåten på 225 millioner dødvekts tonn. Da etterspørselen sank drastisk i løpet av 1973 og 1974, vokste samtidig flåten til hele 320 millioner dødvektstonn. Dette innebar et overskudd i tilbud på minst 100 millioner dødvekts tonn, som langt på vei begrunner det drastiske fallet i ratene. Som følge av store ordrebøker på slutten av 1960- begynnelsen av 1970 tallet, så medførte dette en stor tilførsel av nye verft og den medfølgende kapasiteten til å bygge skip. Utviklingen gjorde at man på verdensbasis var i stand til å produsere 60 millioner dødvekts tonn hvert år. Dette var langt over den gjennomsnittlige etterspørselen for hvert år, og da man gikk inn i en lengre nedgangsperiode, så gikk dette hardt utover skipsverftene. Mange nasjoner gikk da inn i markedet og subsidierte verft, slik de kunne fortsette produksjonen. Denne subsidieringen virket derimot negativt inn på ratene, da man allerede hadde overkapasitet av dødvekts tonn i markedet. Man fikk dermed fire faktorer som direkte påvirket tankmarkedet i sterk negativ forstand:

1. For store ordre av skip i oppgangstiden før kollapsen.
2. Subsidiert av verft som førte til tilgang på dødvekts tonn det ikke var etterspørsel etter.
3. Økt produksjon av olje i Nordsjøen førte til lavere tonn-mil, som følge av nærhet til europamarkedet.
4. Endring i konsumet av olje, der en så nedgang og stabilisering av konsumet på verdensbasis de første årene etter den første oljekrisen.

Syklusen 1979-87:

Når man ser nærmere på de to syklusene mellom 1973 og 1987, så ser man ikke to fullførte sykluser, men mer eller mindre en. Dette skyldes at man i 1979 aldri fikk de lønnsomme tider man hadde sett i foregående sykluser. Årsaken var effekten av Den iranske revolusjon, som sendte oljeprisen til nye høyder. Etter som oljeprisen etter oljeembargoen i 1973/74 allerede hadde stabilisert seg på et høyt nivå i forhold til tidligere tider, så førte det enorme prishoppet i 1979 til en større endring i etterspørsel etter energi. Det var denne overgangen som ga tørrbulk gode tider, mens tankmarkedet gikk dårlige tider i møte. Hvis man ser på hvor mye transport av olje som ble fraktet til sjøs i 1979, så var det 1,4 millioner tonn, mens det i 1983 var nede i 900 millioner tonn. Som følge av det store overskuddet på tilbudssiden og fallende etterspørsel etter tankskip, så var overskuddet nært 50 % av flåten. Med et marked helt ute av balanse, så måtte man aktivt gjøre endringer på tilbudssiden. Nybyggingen som hadde vært stor under toppen av syklusen på begynnelsen av 1970 tallet, førte med seg store leveranser av tankskip til og med i 1977. Det var først i 1978 man så en nedgang i den totale tankflåten. Skrapingen av skip gikk også sent på grunn av en relativt ung flåte som følge av de massive ordrene tidligere i tiåret. Men etterhvert så rederne seg nødt til å skrape, og man opplevde at skip som var under 10 år bli solgt til skrap. En annen faktor til den unge flåten var at det under de dårlige tidene etter Yom Kippur Krigen ble skrapet mye i forhold til tidligere, og når man ikke opplevde en "normal" syklus med noen gode år, så var flåten allerede "rensket" for de mest ineffektive skipene når segmentet fikk en ny kollaps i 1979. Rederier måtte også kansellere skip de allerede hadde bestilt, noe som medførte høye straffegebyrer. Men disse kanselleringen har i ettertid av flere rederier blitt sett på som redningen, da straffegebyrene ikke kan sammenlignes med tapene de hadde påført seg selv ved å bli sittende med et skip uten oppdrag. Rederiene reduserte aktivt produktiviteten ved å senke farten til skipene i trafikk, samtidig som deler av flåten ble lagt i opplag. Først i 1986 så man at de ulike tiltakene begynte å hjelpe, samtidig som etterspørselen tok seg opp igjen. Skipene som ble bygget tidlig på 1970-tallet nærmet seg 20 års alderen, og man så et behov for modernisering av flåten som førte med seg en ny bølge av investeringer.

3.4 Faktorene

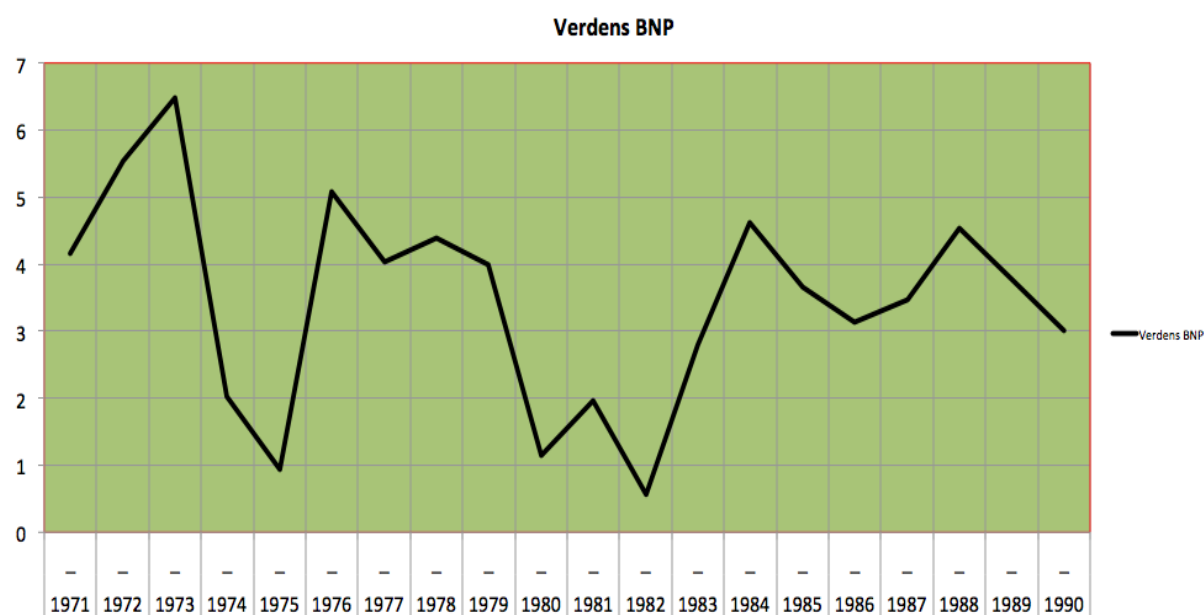
Som presentert i det teoretiske rammeverket er det fem faktorer som påvirker etterspørselen, samt det er fem faktorer som påvirker tilbudssiden i shippingnæringen. Disse faktorene vil bli presentert videre i oppgaven, og vil legges til grunn for sammenligningen.

3.4.1 Etterspørselsfaktorene

3.4.1.1 Verdensøkonomien

Som tidligere nevnt vokste verdensøkonomien etter Den andre verdenskrig, og da spesielt i Nord Amerika og Europa. Disse kontinentene ble sett på som drivkreftene i verdensøkonomien, og stod for en betydelig del av etterspørselen etter varer og tjenester. Samtidig vokste også råvarebehovet drastisk, noe som gjenspeiler seg i blant annet utviklingen av oljekonsumet. Men oljekrisen, kombinert med en nedgang i verdens aksjemarkeder i 1973, la en demper på utviklingen, og man så en beskjeden vekst i gjennomsnittlig BNP i verden de første årene etter at krisene slo til. Økonomien tok seg derimot fort opp igjen, og allerede i 1976 så man en vekst i BNP på verdensbasis, på over 4 %. Den andre oljekrisen i 1979 fikk også negativ påvirkning på verdens BNP, der man så en svak økning i verdens BNP helt nede i 1 %. Fra 1983 så man igjen tendenser til bedring i økonomien, der gjennomsnittlig BNP stabiliserte seg rundt 4 % årlig vekst. Utviklingen i verdens BNP korrelerer sterkt med hvordan syklusene innen skipsfarten utviklet seg, og man ser dermed hvordan verdensøkonomien fungerer som etterspørselsfaktor.

Figur 10:



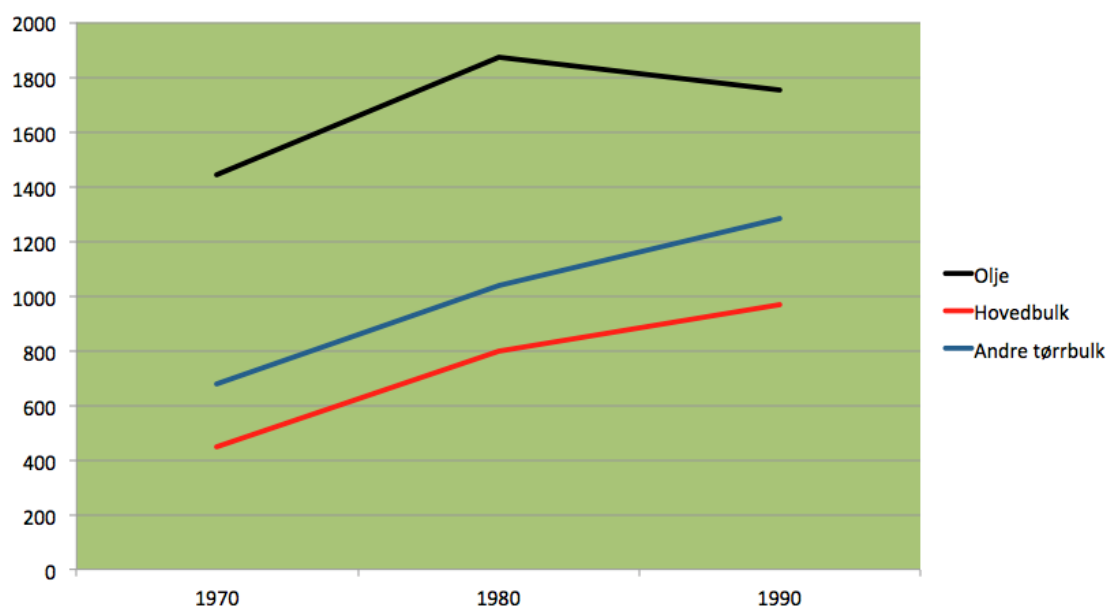
Figur 10: Verdens virkelige vekst i BNP målt i prosent fra 1971 til 1990

⁴¹⁾ Grafen er utarbeidet på grunnlag av tall hentet fra UNCTAD STAT. ("Real GDP growth rates, total and per capital, annual," 2009)

3.4.1.2 Transport av varer til sjøs

Etter som ca. 90 % av alle varer som blir transportert, blir transportert til sjøs, så vil økt handel føre med seg økt etterspørsel etter skip ("International chamber of shipping - overview, "). Når samtidig en god verdensøkonomi fører til økt etterspørsel etter varer, tjenester, og ikke minst råvarer, så vil dette igjen føre til økt transport til sjøs, som øker etterspørselen etter skip. Utviklingen for transport av varer til sjøs var stigende for tørrbulkvarer gjennom hele denne perioden, noe som er naturlig med tanke på økonomisk vekst og videre utviklingen av verdenssamfunnet. Men når det kommer til transporten av olje, så ble tankmarkedet møtt av lavere etterspørsel på grunn av mindre transport av olje til sjøs. Denne utviklingen påvirket selvsagt segmentet i stor grad, da man istedenfor en stigende etterspørsel fikk et fall. Overgang til å bruke mer kull som energikilde etter den andre oljekrisen medførte også et løft for tørrbulknæringen.

Figur 11:



Figur 11: Handel til sjøs fordelt på olje, hovedbulk og tørrbulk, målt i tonn fra 1970 til 1990

Grafen er utarbeidet fra tall hentet fra UNCTAD Maritime Transport 2010. ("Review of maritime transport," 2010), pp, 8.

Ut fra figur 11, ser man hvordan segmentene utviklet seg med tanke på etterspørsel etter transport av varer til sjøs. Mens man innen oljesegmentet så en nedgang i etterspørselen for transport fra 1980 til 1990, så var det en jevnt stigende utvikling innenfor de andre segmentene. Denne utviklingen bidro sterkt til at utviklingen innenfor tørrbulk ikke ble like alvorlig som for tankmarkedet.

3.4.1.3 Gjennomsnittlig distanse

De store oljefeltene i Midtøsten, og det økte konsumet i Nord Amerika og Europa, førte til lange transportruter. Når så disse rutene ble lengre som følge av en stengt Suez-kanal i 1956-57, og 1967-75, så økte etterspørselen drastisk i disse periodene. Skipene måtte reise lengre, som igjen betydde de fikk tid til færre laster/oppdrag per år. Når rederne da hadde tilpasset seg en stengt kanal, så medførte en åpning et stort fall i gjennomsnittlig distanse tonn-mil. Dette var en av årsakene til det store fallet i ratene spesielt på 1970 tallet, fordi en stengt kanal over lengre tid hadde innarbeidet den økte tonn-mil distansen i markedet. Når distansen sank igjen, så sank også etterspørselen.

3.4.1.4 Tilfeldige sjokk

Perioden var preget av flere "sjokk" som påvirket etterspørselen, man tenker da spesielt på de politiske hendelsene knyttet til Midtøsten. Blant disse hendelsene hadde man Seksdagerskrigen, oljeembargo, og Den Iranske revolusjon, som alle påvirket næringen stort. Samtidig var alle hendelsene umulige å spå lang tid i forveien, og dermed kom hendelsene som "sjokk" for næringen, som igjen bidro til endret etterspørsel i forskjellig grad.

3.4.1.5 Transportkostnader

Skipsfarten har gjennom hele sin historie vært en svært kostnadseffektiv næring vurdert opp mot andre transportalternativer. Den økte etterspørselen etter transport av varer førte med seg en drastisk utvikling av størrelsene på skipene, samtidig som skipene fikk mer effektive motorer. Disse to faktorene førte til lavere kostnader for transport, som igjen bidro til økt etterspørsel etter transport av varer. Men som følge av at oljekrisene medførte høyere oljepris, som igjen påvirket bunkerprisene direkte, bidro dette som en begrensende faktor for etterspørselen.

3.4.2 Tilbudsfaktorene:

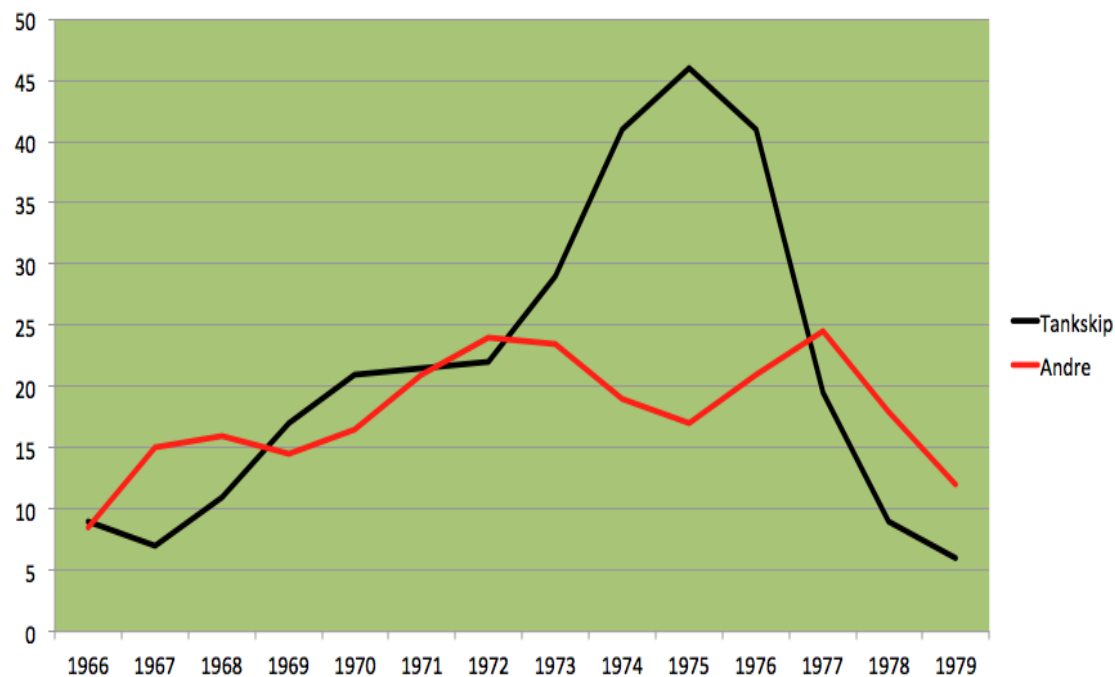
3.4.2.1 Verdensflåten

Som følge av økonomisk vekst og økt transport til sjøs, så vokste behovet for skip. Syklusene før krisen i 1973 førte til massive investeringer for å dekke en stadig voksende etterspørsel. Men da man så en stadig voksende etterspørsel etter tørrbulkskip, så oppstod det derimot en nedgang i etterspørselen etter oljetankere, som følge av oljekrisene og åpningen av Suezkanalen. Tankflåten vokste på grunnlag av massive investeringene før kollapsen, samtidig som etterspørselen ble redusert. Denne kombinasjonen la grunnlaget for en langvarig krise, og etterspørselen for transport av olje til sjøs kom ikke på 1980-nivå før på midten av 1990 tallet ("Merchant fleet by flag of registration and by type of ship," 2009). Dette var årsaken til at man opplevde 15-20 år med lave rater innenfor tankmarkedet.

3.4.2.2 Nybygg

Markedet for nybygg vokste med den økende etterspørselen etter transport av varer til sjøs. Når man da gikk inn i syklusen opp mot oljekrisen, så så man massive investeringer i nybygg. De største investeringene så man i tankskip, og man så massive leveranser mellom spesielt 1973 og 1976. Fra og med 1978 så man derimot svært få leveranser av tankskip, og de leveransene som ble levert stammet hovedsakelig fra ordrer under ”peak’en” av syklusen før krisen. Nybyggmarkedet stabiliserte seg nå på et relativt lavt nivå, ettersom Den Iranske revolusjon førte til vedvarende dårlige tider i markedet. Situasjonen innenfor nybygg oppstod på grunnlag av at det tidlig på 1970 tallet var stor etterspørsel etter nybygg, som medførte en stor vekst i antall verft i verden. Når disse verftene så ble stående uten ordrer, så var fremtiden mørk for de fleste av dem. Når myndigheter så grep inn og subsidierte bygning for å holde verft i gang, så fikk dette igjen en svært negativ utvikling for syklusen(Tenold, 2006),pp,54. Istedenfor at næringen naturlig fikk tilpasse tilbudet til etterspørselen, så fortsatte en tilstrømning av nybygg som følge av denne subsidieringen. Dette ga utslag i at man fikk lavere rater over langt lengre tid enn det man hadde fått uten denne subsidieringen.

Figur 12:



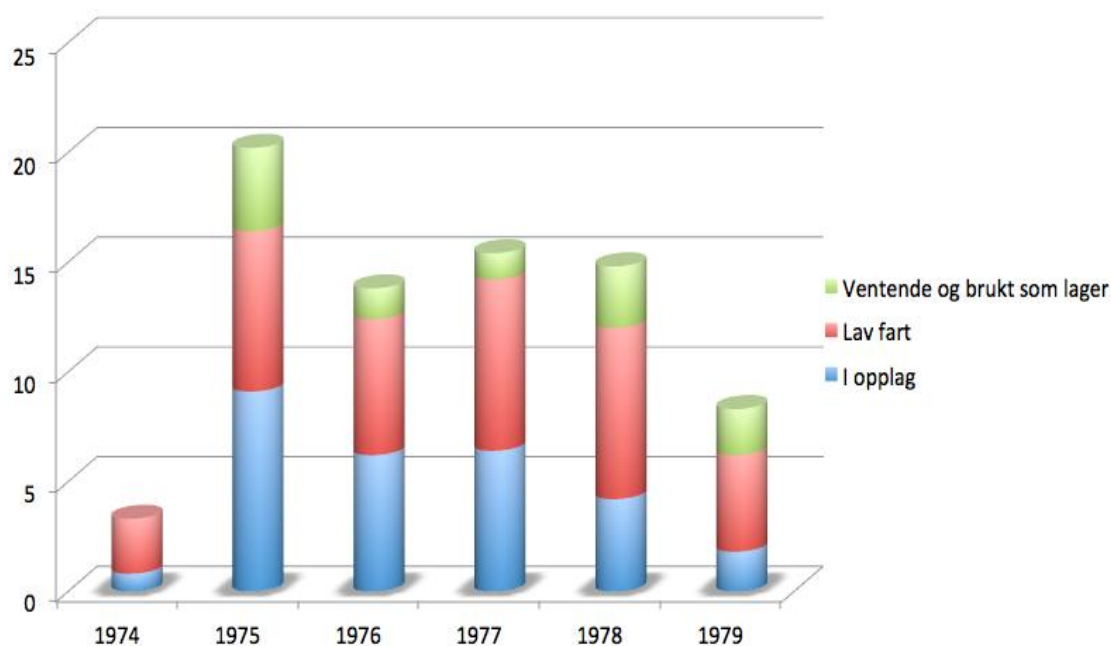
Figur 12: Leveranser av nybygg målt i millioner dødvektstonn, 1966-1979

(Tenold, 2006),pp,34.

3.4.2.3 Produktivitet

Når det i gode tider er mye penger å tjene ved å fullføre flere oppdrag i løpet av et år, så blir farten på skipene satt opp for å møte denne etterspørselen. Ved motsatt tilfelle vil man senke farten for spare penger på drivstoffkostnader, samtidig som man begrenser tilbudet. Hvis redusert fart ikke er tilstrekkelig for å dempe fallet i ratene, så sitter man igjen med tre alternativer, dette er enten å skrape skipet, legge skipet i opplag eller å bruke skipet som lager. Å legge et skip i opplag medfører store kostnader, men vil ofte være mer gunstig enn å la skipet seile med rater som ikke dekker "break-even" kostnaden. I stedet for å legge et skip i opplag kan man bruke det som lagerskip, som for eksempel til biler eller tankskip. Utviklingen etter oljekrisen førte til drastiske forandringer med tanke på produktiviteten, da rederne møtte lavere etterspørsel ved å begrense tilbudet med hjelp av denne faktoren.

Figur 13:



Figur 13: Estimert tonnasjeoverskudd som andel av den totale flåten 1974-1979

Grafen viser utviklingen med tanke på produktiviteten til flåten. (Tenold, 2006),pp,79.

Som man kan se ut fra figuren ovenfor, så medførte den første oljekrisen til lavere produktivitet av flåten, der de tre hjelpemidlene ble brukt i forskjellig grad. Fra 1979 fortsatte utviklingen, men man så en større andel av flåten i opplag i forhold til det man hadde sett tidligere (Tenold, 2006),pp,87.

3.4.2.4 Skraping

Som følge av at etterspørselen etter transport av varer til sjøs steg betraktelig i etterkrigstiden, så fikk man et større behov for skraping av skip etter hvert som de ble utdatert og ineffektive. Dette førte til at markedet opplevde jevn oppgang opp mot den første oljekrisen, der utfasingen av de tradisjonelle tørrlastskipene stod for den største delen skrapingen. Bakgrunnen for utfasingen av de generelle fraktskipene var overgangen til spesialiseringen, som førte til en utkonkurrering av denne typen skip. Fra den første oljekrisen slo til i 1973, så så man derimot en overgang til at størstedelen av dødvektstonnene som ble skrapet var tankskip, dette var på bakgrunn av de lave fraktratene i segmentet (Tenold, 2006), pp, 83. Som følge av den store andelen av skraping av spesielt tankskip på slutten av 1970 tallet, så var det en mindre andel av flåten som klassifiserte som "skrap-skip" når den andre krisen slo til for fullt. Dette førte til at næringen som helhet ikke fikk mulighet til å tilpasse tilbudet til etterspørselen på samme måte som man så i de foregående syklusene, som følge av fraværet av en "peak". Skrapingen innen tørrbulk fulgte derimot ikke samme mønster, og fulgte i større grad de korte syklusene for næringen.

3.4.2.5 Fraktrater

Ratene påvirker tilbudet ved at det ved høye rater er penger å tjene på å øke tilbudet av skip i markedet, mens det ved lave rater ikke vil være lønnsomt. Når man før kollapsen i 1973 hadde en langvarig periode med relativt høye rater, så førte disse ratene til økte investeringer. Den voksende transporten av olje gjorde spesielt segmentet for tankskip svært lønnsomt, og man så dermed at krisen rammet dette segmentet desto hardere da transportbehovet for olje sank drastisk, samtidig som antall skip til segmentet steg eksplosivt. De vedvarende lave ratene begrenset tilbudet i hele perioden for tankskip, da segmentet ikke opplevde noen typisk topp i syklusen. Innenfor tørrbulk så man derimot at segmentet fulgte syklusen i markedet, og dermed bidro til økt tilbud som følge av denne.

4 Finanskrisen og dens påvirkning på shippingnæringen

Dagens situasjon innen skipsfarten har klare likhetstrekk med den store depresjonen i næringen på 1970 og 1980 tallet. Gjennom å presentere forhistorien til dagens situasjon, ved å se på sykluser og finanskrisen som en direkte faktor, så vil dette legges til grunn for en sammenligning av de to situasjonene.

4.1 Historisk bakgrunn

Næringen utviklet seg stort i etterkrigstiden med spesialiseringen, men dette var en utvikling som ikke skjedde i løpet av et par år. Denne videre spesialiseringen fortsatte, og varer som før ble fraktet i tradisjonelle tørrlastskip, blir nå fraktet i spesialskip. Containeriseringen som fikk sitt inntog i etterkrigstiden har fortsatt, og man har sett en stor økning i dette segmentet i forhold til andre segmenter. For eksempel har ikke flåten av tankskip steget betydelig siden toppen av syklusen i 1973, mens man derimot ser en eksplosiv økning innenfor tørrbulkskip. For å vise hvordan krisen slo til for fullt i 2008, så vil syklusen opp mot krisen være viktig for analysen av de to krisene.

4.1.1 Syklusen før krisen

Næringen var som tidligere presentert langt nede til langt ut på 1980 tallet, der forholdsvis tankmarkedet var på bunn i 1985, mens man innenfor tørrbulk traff bunnen i 1986. Som man hadde sett innenfor de foregående syklusene, så fortsatte separasjon mellom de to segmentene.

4.1.2 Syklusen 1988-2002

Den langvarige nedgangstiden på 1970-80 tallet som hadde rammet tankmarkedet spesielt hardt, nærmet seg nå slutten. Markedet generelt opplevde i denne perioden en utfasing av den store andelen av flåten som ble levert til markedet under toppen på 70-tallet, uten at dette ga markedet en ny storhetstid(M. Stopford, 2009),pp,128 - 129.

4.1.2.1 Tankmarkedet

På grunnlag av at segmentet for tankskip hadde en stor del av flåten som begynte å bli moden for utfasing, så opplevde man en periode med økte ordrer på tankskip. I perioden fra 1988 til 1991, så lå det inne bestillinger på hele 55 millioner dødvektstonn. Ut fra en flåte av tankskip som var på ca. 250 millioner dødvektstonn, så utgjorde dette ca. 20 % av flåten. Årsaken til den massive investeringen i nybygg, var forventningene om utfasingen av 1970 talls skipene, som var forventet til å bli faset ut i løpet av 1990 tallet. I tillegg til forventningene om utfasing, så hadde man i løpet av 1980 tallet sett et frafall av veft til å produsere skip. På grunnlag av dette ville mange redere sikre seg leveranser av skip, og la dermed et press på verftene. Presset i nybyggmarkedet førte med seg en massiv prisøkning, og et VLCC skip som i 1986 ble produsert for 40 millioner dollar, ble i 1990 solgt for 90 millioner dollar. I tillegg til disse to faktorene var det også av mange i næringen som forventet økt etterspørsel etter olje fra Midtøsten. Problemene oppstod først når man så en sen utfasing av 1970 talls skipene, der de fleste ble holdt i handel utover den forventete levetiden på 20 år. Samtidig så uteble den økte etterspørselen etter olje fra Midtøsten, på grunnlag av høyere leveranser fra andre oljefelt. Disse faktorene sammen med leveransene av nybygg, førte dermed til en resesjon i markedet fra 1992 fram til 1995. Etter 1995 så man en oppgang frem til Asiakrisen i 1997, der man opplevd sterkt fallende rater. Som eksempel fikk et tankskip 37 000 dollar per dag før krisen i 1997, mens man bare to år etter fikk 10 000 dollar per dag. Krisen i Asia ble derimot ikke langvarig som først ventet, og ettersom tankskipene fra 1970 tallet nå for alvor ble faset ut av markedet, så ble resesjonen fulgt av en ny topp. Denne perioden mellom 1997 og 2001 ble sett på som den største oppgangen siden begynnelsen av 1970 tallet. Men med volatile økonomier på verdensbasis, så ble man igjen rammet av en krise som påvirket shippingnæringen. Dot.com krisen rammet IT-selskaper hardt, og førte til en kollaps i aksjeverdiene. Kollapsen medførte stor usikkerhet på verdens største børser, og man så drastiske fall i aksjeverdier. Og på bakgrunn av at verdensøkonomien er en etterspørselsfaktor for skipsfarten, så førte krisen til lavere rater i skipsfarten. Et eksempel er ratene for en VLCC som kunne oppnå 80 000 dollar dagen i desember i 2000, mens man for samme type båt to år senere i 2002, bare fikk 10 000 dollar dagen.

4.1.2.2 Tørrbulkmarkedet

Hovedsegmentet tørrbulk traff bunnen i 1986, og fulgte tankmarkedet opp mot en topp i 1989. Men under en periode der det ble lagt inn store ordre på tankskip (55 millioner dødvektstonn), så var ordredybden ikke på langt nær like massiv i tørrbulk (24 millioner dødvektstonn). Denne utviklingen la grunnlaget for stabil inntjening frem til 1995, og man så en tilstrømning av ordrer som følge av at det var mer penger å tjene i markedet. Ordredybden ble større, og i de tre årene fra 1993 til 1995, så man en ordrebok på hele 55 millioner dødvektstonn innenfor tørrbulk. Som følge av den massive tilveksten av nye skip, så kom man inn i en resesjon i 1996. Når man i tillegg fikk Asiakrisen i 1997, der man fikk en massiv nedgang innenfor tank, fikk man også samme utvikling i tørrbulksegmentet. Asiakrisen påvirket næringen som helhet, og nærmest alle segmenter gikk inn resesjon. Årsaken til nedgangen var den samme som ved dot.com krisen, der usikkerheten i Asia påvirket verdensøkonomien, og man dermed så lavere handel. Men ettersom krisen ikke fikk den langvarige effekten, så fulgte tørrbulk tankmarkedet inn i en ny bra periode. Samtidig fikk man samme effekt innenfor næringen ved neste store krise i verdensøkonomien, der dot.com krisen sendte næringen generelt inn i en ny resesjon.

4.2 Bakgrunnen for kollapsen

Dagens situasjon kan ikke forklare ut fra shippingnæringen alene. Bakgrunnen for krisen er en direkte årsak av verdensøkonomien som etterspørselsfaktor, og den videre utviklingen vil være avhengig av mange faktorer som i dag usikre.

4.2.1 Finanskrisen

Etter dot.com krisen i 2001, så opplevde man igjen økt økonomisk vekst på verdensbasis. Drivkreftene i verdensøkonomien var BRIICS landene, som vokste eksepsjonelt fram mot finanskrisen, og dermed etterspurte mye råvarer som for eksempel olje, kull, jernmalm og korn. Denne etterspørselen førte dermed med seg større etterspørsel etter bulkskip både innen tank og tørrbulk. Som en effekt av dette fikk man i tillegg behov for å frakte de varer som ble produsert i disse landene til andre økonomier, som igjen førte til vekst innenfor containersegmentet. Når den økonomiske velstanden i landet økte, så førte dette med seg en større etterspørsel etter typiske luksusvarer produsert i for eksempel Europa og USA. Man fikk da også en

etterspørsel etter varer på kryss av økonomier, som igjen påvirket skipsfarten spesielt godt på grunnlag av backhaul-effekten (last både til og fra destinasjonshavner). Men bak veksten som oppstod i verdensøkonomien etter dot.com krisen, skjulte det seg også store faremomenter som ble utløst av boligmarkedet i USA.

Etter krisen i 2001 hadde den føderale banken i USA senket renten til 1 %, dette påvirket investorer i den forstand at de ikke fikk den avkastningen på pengene de ønsket. Dette la igjen grunnlaget for investeringer i boliglån, som bankene gjorde om til verdipapirer de kunne selge til finansmarkedene. Banken solgte verdipapirene for å kunne fortsette å låne ut penger, og dermed tjene mer penger. Problemet oppstod da bankene ga ut lån til mer eller mindre alle som ønsket lån, selv om risikoen for mislighold var stor. Men ettersom deler av verdipapirene hadde høy "rating", som indikerte solide lån, så fortsatte omløpet av verdipapirene i stor grad. Når da store deler av låntakerne ikke klarte å betale avdragene på lånene sine, førte dette med seg at bankene tok pant i boligene og solgte dem igjen. Denne prosessen i seg selv er ikke krisefaktor, men når andelen av mislighold blir en vesentlig andel av lånene, så vil man da se en drastisk tilgang på boliger i markedet. Det var dette som skjedde i 2007, da mange låntakerne ikke klarte å betjene lånene sine. Misligholdet medførte at bankene ble sittende som eier av boliger de ikke fikk solgt. Tilbudssiden i boligmarkedet ble større enn etterspørselssiden, som igjen førte til et stort fall i boligprisene. Det store fallet i prisene, som var det første fallet siden den store depresjonen i 1929, førte til at mange låntakere satt på lån som var større enn boligens verdi. I USA kunne man da velge å gå fra huset, i og med at gjelden fulgte huset og ikke personen. Disse faktorene førte til en massiv kollaps i boligmarkedet, som igjen la store tap på bankene. Finansinstitusjonene på sin side igjen hadde kjøpt store deler av lånene gjennom verdipapirer, og ble dermed også påført store tap. Når den alvorlige situasjonen begynte å bli synlig, så steg usikkerheten til å låne ut penger i markedet, som igjen førte med seg en høyere rente. Den høye renten førte så med seg en høyere grad av mislighold blant låntakerne til bolig, og krisens omfang spredte seg i enda større grad. Disse "råtne" lånene skapte en så stor usikkerhet i markedet ved at flyten av penger nærmeste stoppet opp. Mangelen på tilgang av kapital ga dermed krisen tilnavnet "finanskrise". For å få i gang pengestrømmene, gikk den amerikanske staten ut med en redningspakke som skulle kjøpe opp de "råtne" lånene, for dermed å skape trygghet i pengemarkedet igjen. De omfattende redningspakkene i

Økonomien fra statens side gjorde seg gjeldende for store deler av verdens nasjoner, da de ”råtne” lånene hadde spredt seg globalt i verdens finansmarkeder. Redningspakkene var enorme, og påførte store kostnader til verdens statlige organer. Denne kostnaden har dermed lagt grunnlaget for gjeldskrisen vi ser i verden i dag, der spesielt USA og mange av de Vest-europeiske nasjonene sliter med svært høy statsgjeld. Ettersom verdensøkonomien gikk inn i en resesjon, der man på verdensbasis så en nedgang i verdens BNP, så opplevde man også resesjon i verdenshandelen til sjøs.

Verdensøkonomien ser foreløpig ut til å ha hentet seg kraftig inn, selv om det så svært mørkt ut i perioden 2007 til 2009. Man har allerede opplevd stor oppgang i verdens finansmarkeder, selv om man ennå ikke er nær de høyder man så før krisen. Men redningspakkene dempet krisen og har langt på vei hindret en total kollaps av verdens finanssystem. Faren er hvordan flere av verdens største økonomier sliter med ekstremt høy statsgjeld, som igjen kan føre med seg statlige konkurser. Skulle man for eksempel få en kollaps innad i Eurosamarbeidet, så kan dette føre verden inn i en ny resesjon. Det stilles også store spørsmålstegn ved Kina, om hvor lenge de klarer å holde tempoet oppe i økonomien sin. Dette er en viktig faktor da mange ser på Kina som drivkraften for at økonomien etter finanskrisen har klarte seg såpass godt som den har. Faren er at økonomien har utviklet seg for fort, og at det bare er et spørsmål om tid før Kina for alvor må bremse økonomien.

4.3 Krisen

Dot.com krisen rammet som nevnt næringen i 2001, og man hadde i de foregående år opplevd en volatil periode som følge av kriser i verdensøkonomien. Etter denne perioden skulle man nå derimot gå inn i en ny storhetstid for næringen. Verdensøkonomien bedret seg, og skipsfarten nøt godt av bedre tider i verden generelt. Framvoksende økonomier med Kina i spissen var drivkrefter, og man opplevde en eventyrlig oppgang i varer og tjenester eksportert og importert i verden. På grunnlag av at 90 % av verdens handel blir transportert til sjøs så indikerer dette langt på vei årsaken til oppgangen i næringen ("Exports and imports of merchandise and services, annua," 2009).

4.3.1 Syklusen 2002 →

Næringen generelt bunnet ut etter krisen i 2001, og som nevnt bidro den sterke utviklingen i Kina og andre fremvoksende økonomier sterkt til økt etterspørsel. De gode tidene i verdensøkonomien sendte etterspørselen etter transport av varer til sjøs til nye høyder, før man igjen fikk nedgangen som følge av finanskrisen.

4.3.1.1 Tankmarkedet

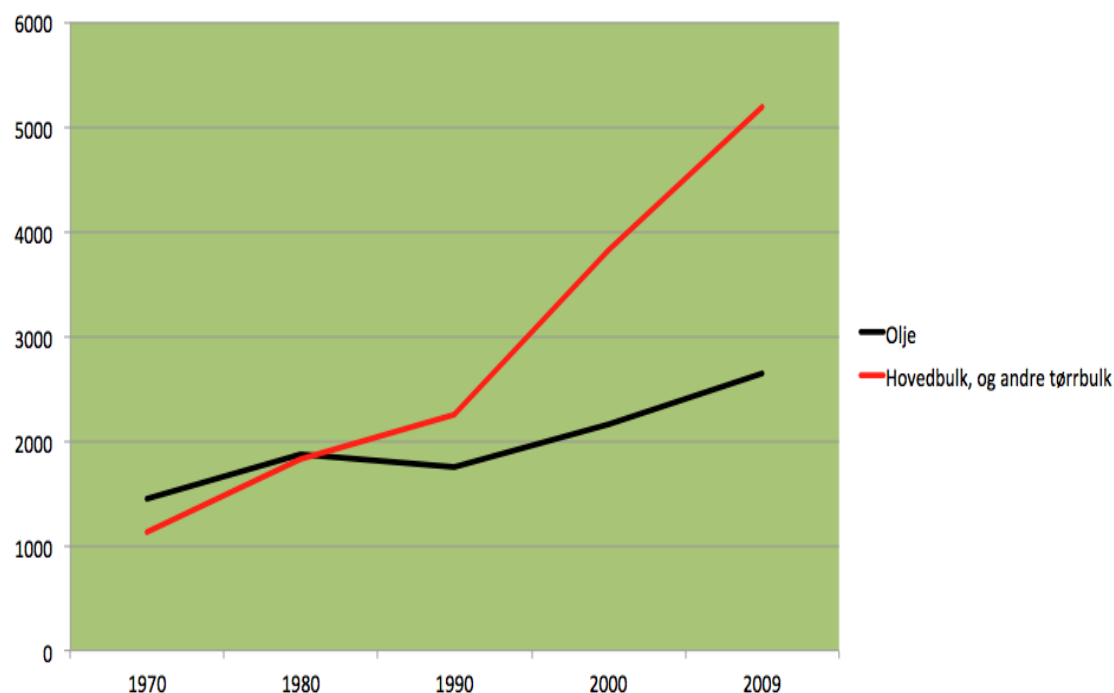
Etterspørselen etter olje har ikke steget nevneverdig i den vestlige verden de siste 40 år, og man har faktisk opplevd perioder med nedgang i konsumet. Men etterspørselen fra Stillehavsasia har derimot skutt i været, og dermed ført med seg en økning i konsumet på verdensbasis. På grunnlag av at krisen på 1970-80 tallet rammet tanksegmentet hardt, så har ikke verdensflåten av oljetankere steget på langt nær like mye som tørrbulkflåten. Fra 1980 så man en nedgang i flåten av oljetankere, og ikke før i overgangen 2004-05 ble flåten større enn det den hadde vært på 1980 tallet ("Merchant fleet by flag of registration and by type of ship," 2009). Men de påfølgende årene vokste flåten mye på grunnlag av høye rater innen næringen. Ratene var høye, og man var inne i en typisk "peak", i en kort syklus. Store investeringer ble gjort, og ordrebøkene vokste for alle segmenter i næringen. Tankflåten vokste med et snitt på over ca. 5,5 % i perioden fra 2004 frem til 2010, og da ordrebøkene bygde seg opp i samme periode før finanskrisen, så blir det fremdeles levert nybygg til markedet bestilt under denne oppgangen ("The platou report," 2011),pp,15. Finanskrisen førte også med seg en nedgang i verdens oljekonsum fra 2007 til 2009, og førte dermed til

mindre behov for transport av olje ("Bp statistical review of world energy," June 2010). Nedgangen i konsum i tillegg til en økning av tankflåten, førte til et stort fall i ratene. Men foreløpig virker det som om en rask bedring har "reddet" rederiene fra å ta for store tap. Bunnen i tankmarkedet ble nådd i 2009, men oppgangen har vært relativt beskjed, og tankskip generelt reiser mer eller mindre rundt break-even punktet.

4.3.1.2 Tørrbulk

Mens man innen tank så en beskjeden utvikling med tanke på hvor mye olje som ble transportert sjøveien, så så man derimot en enorm økning innen tørrbulksegmentet. Mye av økningen skyldes den videre spesialiseringen, der kostnadseffektiviseringen av transporten kan sammenlignes med introduksjonen av de første rene tankskipene i sin tid. Etter hvert som verden ble mindre som følge av globaliseringen, og velstanden økte, så medførte dette en enorm utvikling innen tørrbulksegmentet.

Figur 14:



Figur 14: Handel til sjøs målt i millioner tonn

Grafen er utarbeidet fra tall hentet fra UNCTAD, og viser fordelingen av varetransport til sjøs mellom de to hovedsegmentene. Tallene illustrerer utviklingen, og det er dermed bare brukt data fra hvert tiende år. ("Review of maritime transport," 2010),pp,8

På bakgrunn av denne figuren ser man hvor mye handel til sjøs innen tørrbolksegmentet har vokst i forhold til etterspørselen etter oljetransport til sjøs. Dette har lagt grunnlaget for massive investeringer innen segmentet, som kan minne om hvordan oljen opp mot 1970 tallet bidro til tilsvarende investering innen tanksegmentet. Økningen i behovet for transport av disse tørrbolkvarene har drevet markedet i stor grad, men da man i 2009 fikk en nedgang i transport av disse varene til sjøs, samtidig som tilgang på dødvektstonn økte, så fikk man et drastisk fall i ratene.

4.4 Faktorene

Som faktorene i krisen på 1970-80 tallet ble presentert, vil det nå følge en presentasjon av hvordan faktorene under dagens situasjon påvirker tilbudet og etterspørselen i næringen.

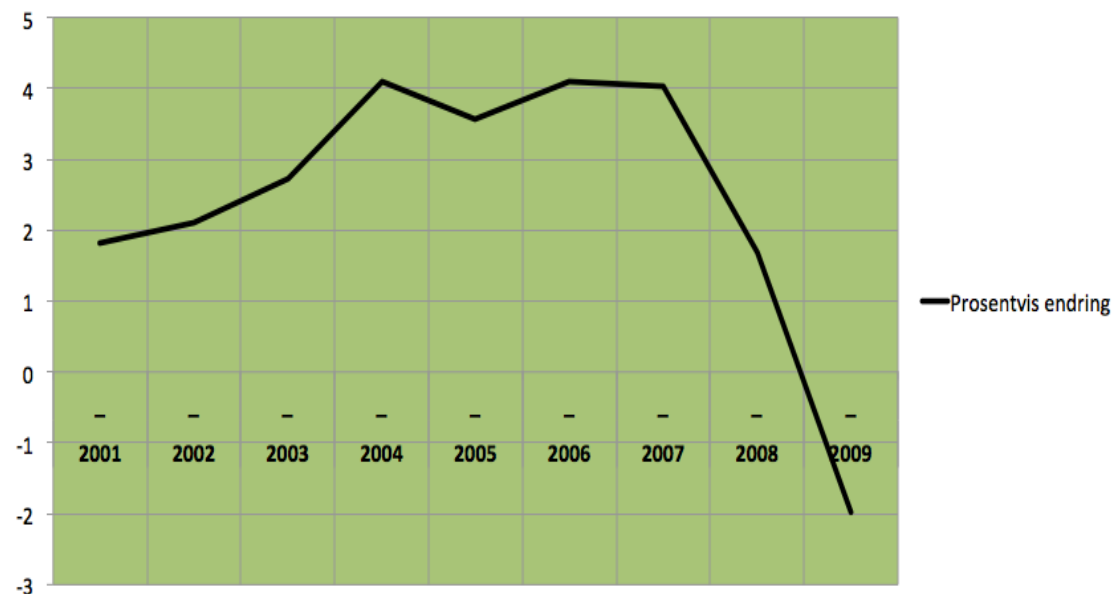
4.4.1 Etterspørselsfaktorene

4.4.1.1 Verdensøkonomien

Verdensøkonomien opplevde noen volatile år ved årtusenskiftet, der hovedsakelig asiakrisen og dot.com krisen var de begrensende faktorene. Disse krisene førte med seg en nedgang i næringen generelt, men ingen av krisene viste seg å bli langvarige. Etter dot.com krisen så man derimot en oppgang i verden generelt som virket bunnsolid. Oppgangen var hovedsakelig drevet av fremvoksende økonomier, der spesielt Kina bidro sterkt til vekst i verden. Kina med en befolkning på 1,3 milliarder mennesker, har opplevde en årlig vekst i BNP på ca. 10 % hvert år siden 2004 frem til og med 2010 ("Review of maritime transport," 2010),pp,3. Dette førte til at verdensøkonomien som etterspørselsfaktor bidro sterkt i etterspørsel etter transport av varer. Både tank og tørrbolk merket økt etterspørsel, noen man ser ut fra figur 14. Finanskrisen fikk derimot en negativ innvirkning på etterspørselen, der man så en nedgang den totale varetransporten til sjøs. Men som følge av fremvoksende økonomier, og bedret økonomisk vekst i verden generelt, så har verdensøkonomien bedret seg. Det er fortsatt knyttet stor usikkerhet til økonomien generelt, men verdensøkonomien har kommet seg relativt godt ut av krisen foreløpig. Det er fortsatt mange skjær i sjøen, og skulle man få statlige konkurser som er et stort faremoment i

dagens situasjon, så kan dette få en dominoeffekt på resten av verden, som igjen kan føre til en ny finanskrise.

Figur 15:



Figur 15: Verdens gjennomsnittlige vekst i BNP, målt i prosent fra 2001 til 2009

Grafen er utarbeidet fra tall hentet fra UNCTAD, STAT, 2011, og viser hvordan finanskrisen påvirket gjennomsnittlig BNP i verden. ("Real gdp growth rates, total and per capital, annual," 2009)

4.4.1.2 Handel til sjøs

Som man ser ut fra figur 14, så vokste handelen til sjøs sterkt før finanskrisen. Veksten var klart størst innenfor tørrbulk, der man så en vekst på ca. 4000 millioner tonn på "bare" 40 år. Transporten av olje hadde en svakere vekst, men i årene før finanskrisen, fikk også olje et kraftig hopp, etter å ha holdt etterspørselen rimelig stabil. Men som følge av at økonomien blomstret, medførte dette økt etterspørsel etter energi. Denne økte handelen bidro sterkt til veksten, og førte som tidligere nevnt til en stor etterspørsel etter tonnasje. Når finanskrisen slo til fikk man derimot et fall i etterspørselen, som igjen påvirket næringen negativt. Men som følge av at økonomien i stor grad har hentet seg inn, så har man også sett en innhentning innen handel til sjøs.

4.4.1.3 Gjennomsnittlig distanse

Den gjennomsnittlige distansen har ikke blitt påvirket av politiske hendelser under denne syklusen, og har dermed ikke medført stengninger av kanaler eller lignede. Men likevel har man sett en økning i tonn-mil i 2010 på 7 %, dette er som følge av økt distanse, og volum("The platou report," 2011),pp,14. Kina har vært drivkraften også bak økningen.

4.4.1.4 Tilfeldige sjokk

Finanskrisen kom som et sjokk for næringen, og bidro direkte til at etterspørselen ble redusert. I tillegg til finanskrisen, så har man i begynnelsen av 2011 sett opptøyer og uro i Midtøsten. Da opptøyene startet i Egypt, så fryktet mange en ny stengning av Suezkanalen, som man hadde sett før den forrige krisen. For skipsfartsnæringen ville en stengning faktisk vært med på å øke ratene, og dermed hatt en positiv effekt i et allerede dårlig marked. Men som følge av en relativt fredelig overgang i styresettet i landet, så ble kanalen aldri rammet. Uroen har derimot påvirket oljepris på grunnlag av at flere store eksportører av olje kan bli rammet, som igjen vil påvirke oljeleveransene. Borgerkrigen i Libya har allerede påvirket landets evne til å levere olje til verdensmarkedet, som igjen har medført høyere oljepris. Det ironiske med borgerkrigen i Libya med tanke på oljeproduksjonen, er at det var ved maktovertakelsen til Muammar Gaddafi at landet reduserte leveransene av olje på 70 tallet, og nå 40 år senere, ser man historien gjenta seg. Bakgrunnen er noe annerledes da Gaddafi for 40 år siden kom til makten, mens han i disse dager er i ferd med å bli presset bort fra den. De store faremomentene i Midtøsten er derimot knyttet til de store oljeeksportørene, som for eksempel Saudi-Arabia og Iran. Skulle leveransene av olje stoppe opp fra et av disse landene som følge av borgerkrig, så vil oljeprisene stige kraftig. En mye høyere oljepris vil igjen bremse økonomien ved at energien blir for kostbar, og man vil se resesjon/stagnasjon i verden som følge av dette. Foreløpig ser det derimot ut som situasjonen er rimelig stabil, men Saudi-Arabia vil mest sannsynlig være påvirkende for å holde oljeprisen høy, som følge av at myndigheten bruker store summer på å blidgjøre folket i landet. De uromomentene som blir sett på som mest sannsynlig i disse dager er konkurser som vil medføre en ny økonomisk krise, eller at uroen i Midtøsten skal påvirke oljemarkedet i negativ forstand. I tillegg kan det oppstå helt uforutsette situasjoner, derav faktoren "tilfeldige sjokk".

4.4.1.5 Transportkostnader

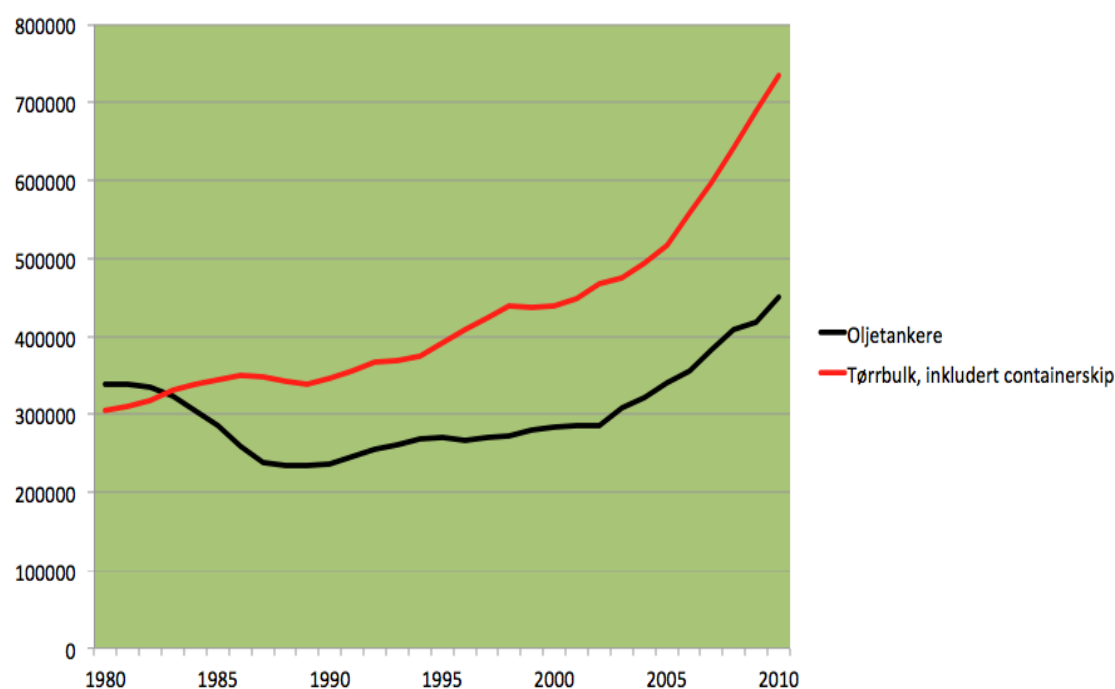
Kostnadene knyttet til transport har vært stigende som følge av en stigende oljepris i forkant av finanskrisen. Men de økte bunkerprisene fikk mindre betydning på grunn av økte rater. Oljeprisen falt drastisk da finanskrisen slo til, men det samme gjorde også ratene. Nå har derimot prisen på olje økt, samtidig som ratene har holdt seg på et relativt lavt nivå, dette fører igjen til kostnadene som en begrensende faktor. Noen kostnader har også oppstått som følge av piratvirksomheten i Adenbukta, men i det store bildet blir disse av mindre betydning, og vil ikke begrense etterspørselen i nevneverdig grad.

4.4.2 Tilbudsfaktorene

4.4.2.1 Verdensflåten

Utviklingen som man har sett i etterspørselen etter transport av varer til sjøs har direkte påvirket størrelsen på verdensflåten målt i dødvektstonn. Som man kan se ut fra etterspørselen etter transport av varer til sjøs i figur 14, så ser man en klar korrelasjon ved å sammenligne utviklingen i verdensflåten ved å se på figur 16. Den videre utviklingen av flåten avhenger av nybygg og skrapmarkedet.

Figur 16:



Figur 16: Utvikling i verdensflåten målt i millioner dødvektstonn, 1980-2010

Grafen er utarbeidet fra tall hentet fra UNCTAD STAT, og er delt opp mellom de to hovedsegmentene tank og tørrbulk. ("Merchant fleet by flag of registration and by type of ship," 2009)

4.4.2.2 Nybygg

På bakgrunn av at man opplevde gode tider for næringen etter dot.com krisen, så medførte dette økte investeringer i nybygg. I 2007-2008 opplevde man de høyeste ratene innenfor næringen på lang tid, og dette ga igjen utslag i prisene for nybygg. Som følge av at verftene fikk flere tilbud, kunne de igjen presse prisene. Prisen for å bygge en VLCC var for eksempel før kollapsen i 2008 på ca. 160 millioner dollar, mens man i 2009 så priser helt nede i 95 millioner for samme type skip. Prisene for nybygg tok seg noe opp frem til midten av 2010, men man har etter dette sett en negativ utvikling i markedet (gjelder både tørrbukk og tank)("The platou report," 2011),pp,19. Prisen vil i nærmeste fremtid mest sannsynlig holde seg rimelig stabil, da det ikke er stort press i markedet, samtidig som man allerede har tatt et stort fall i prisene. Verftene så en klar nedgang i ordrer i 2009, men har allerede i 2010 sett en økning av ordrer selv om ratene ligger på et lavt nivå. Leveransene av disse ordrene vil igjen legge et sterkt press på ratene, med mindre man ser store utfasinger av den nåværende flåten.

4.4.2.3 Produktivitet

Innenfor tankmarkedet så man i 2008 og 2009 en utstrakt bruk av oljetankere som lagerskip. Denne tendensen oppstod på grunnlag av at oljekonsumet sank på verdensbasis, som igjen førte til mangel på lagerplass til olje spesielt i Midtøsten("The platou report," 2011),pp,16. Ettersom både etterspørsel og rater sank i samme periode for tankskip, så førte dette til en positiv effekt for segmentet, da man fikk tatt ut ledig tonnasje fra markedet. Den negative effekten oppstod derimot når det hadde blitt bygd lagringsdepoter på land, samtidig som etterspørselen etter olje økte. Dermed kom skipene som hadde vært brukt som lagringsskip inn i fraktmarkedet igjen, som da førte med seg et fall i ratene. I tillegg til tankskipene, så ble også ro-ro skip i en periode benyttet ved for eksempel store bilhavner. Skipene fungerte som lager for biler, da det i årene etter finanskrisen slo til var et stort fall i bilsalget.

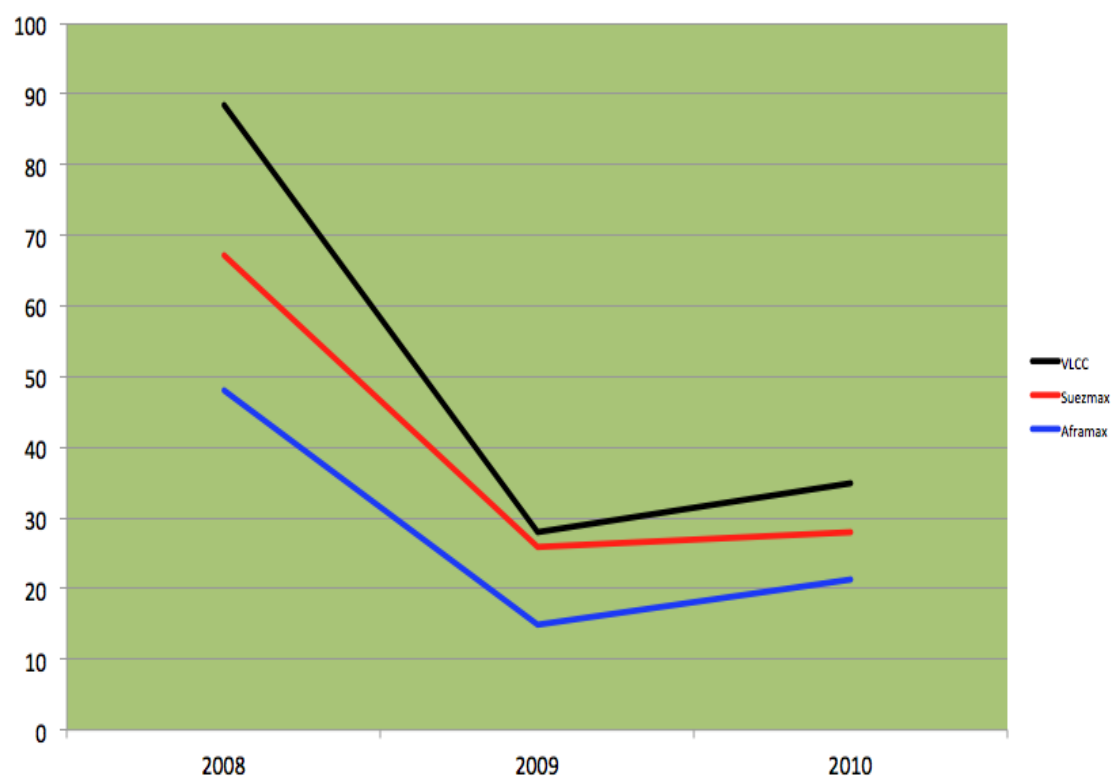
4.4.2.4 Skraping

Krisen i 2001 førte med seg en høy andel av skip som ble skrapet, dette var som følge av at ratene var lave. Man så en skraping av flåten som varierte 24 og 29 millioner dødvektstonn per år mellom 2001 og 2003. Til sammenligning ble det mellom 2005 og 2007 skrapet bare mellom 6 og 7 millioner tonn per år ("The platou report," 2011),pp,29. De lave andelene av skrap kom som følge av de høye ratene, som dermed bidro til å holde eldre og ineffektive skip i fortsatt drift. Man så en typisk syklus, der ratene la grunnlaget for hvilke skip som gikk til skrap ut fra deres lønnsomhet. Prisene innen skrapmarkedet steg også som følge av at ratene var høye, og at det var lav tilgang på skip som skulle skrapes. Denne utviklingen fikk et drastisk fall da markedet kollapset, man så nå over en halvering av prisene i markedet. Prisene har derimot tatt seg opp siden 2009, og man ser en stor korrelasjon mellom prisene i skrapmarkedet og utviklingen i næringen generelt. Tilgangen på skip til skrapmarkedet har også vokst mye som følge av krisen, og man så allerede i 2008 en økning fra 2007 på ca. 8 millioner dødvektstonn som ble solgt til skrap. I 2009 og 2010 har man derimot sett en massiv økning, der man i begge år har sett skraping opp mot nivåene i 2001-2003, på henholdsvis ca. 25 millioner dødvektstonn. Tankskip stod i 2010 for ca. 12 millioner dødvektstonn, men mye av denne tonnasjen skyldes utfasingen av enkeltskrogsskip ("The platou report," 2011),pp,29. Andelen av tørrbulkskip til skraping har holdt seg på et rimelig lavt nivå i forhold til den massive nedgangen i ratene, og man har derfor sett en fortsatt høy tilbudsside av denne type skip i fraktmarkedet som følge av dette. Man vil de neste årene mest sannsynlig fortsette å se en høy andel skraping i markedet, dette på grunnlag av lave rater og at tilbudet er større enn etterspørselen i fraktmarkedet.

4.4.2.5 Fraktrater

Ratene innenfor næringen generelt kom ut fra et bunnivå etter dot.com krisen, og man fikk i etterkant av krisen økende rater. De stigende ratene fortsatte som følge av den økonomiske veksten i verden generelt, og bidro til at det ble investert store summer i næringen. Raten var opp på sitt høyeste nivå i 2007 og 2008, men sank drastisk som følge av finanskrisen. ("Review of maritime transport," 2010),pp,76

Figur 17:

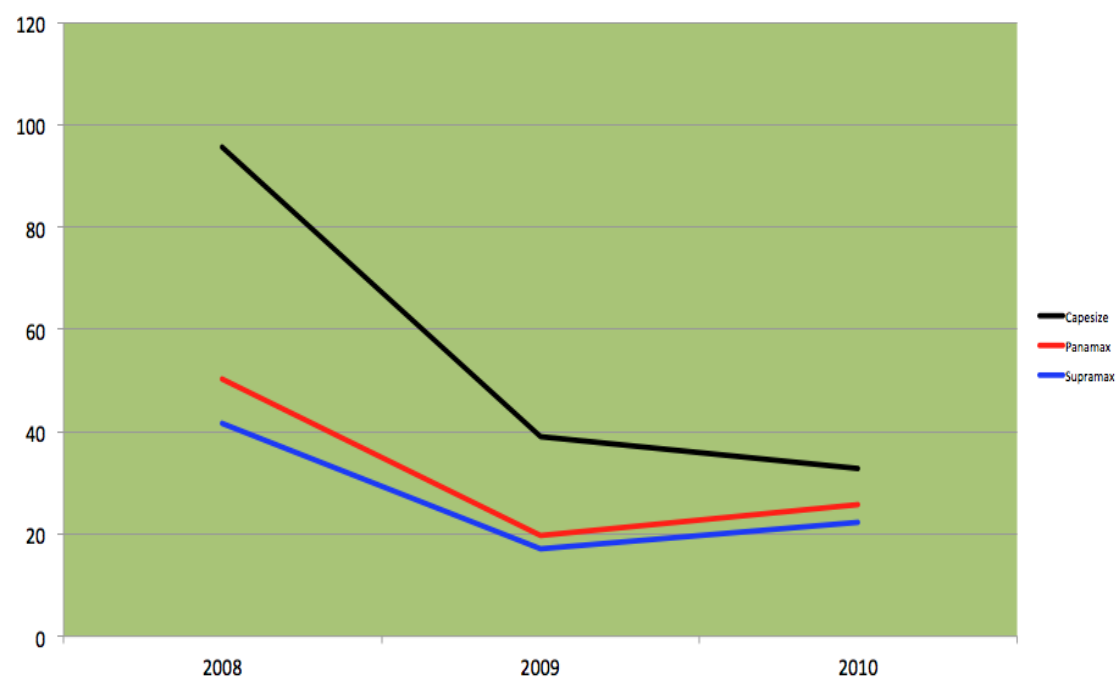


Figur 17:Fraktrater innenfor tankmarkedet, målt i 1 000 \$

Grafen er utarbeidet fra tall hentet fra Plautou Report 2011, og viser fallet i de gjennomsnittlige fraktratene for tre typer oljetankere, henholdsvis VLCC (sort), Suezmax (rød) og Aframax (blå). ("The platou report," 2011),pp,14.

Som man kan se ut fra figur 17, så har de gjennomsnittlige fraktratene tatt seg noe opp i etterkant av bunnpunktet næringen nådde i 2009. Men fortsatt ligger ratene lavt, og i nærheten av break-even linjen for de fleste tankskip.

Figur 18:



Figur 18: Fraktrater innenfor tørrbulkmarkedet, målt i 1 000 \$ per dag

Grafen er utarbeidet fra tall hentet fra Plautou Report 2011, og viser utviklingen i ratene for tre typer oljetankere, henholdsvis Capesize (sort), Panamax (rød) og Supramax (blå). ("The platou report," 2011),pp,20.

Ut fra figur 18 ser man den gjennomsnittlige utviklingen i fraktratene for tørrbulkskip. Også innen tørrbulk ser man en liten stigning for fraktratene fra 2009, med unntak av Capesize skip. Økningen er derimot mer beskjeden, noe som gjenspeiler seg i ordredybden innenfor segmentene. Ordredybden innenfor nettopp tørrbulk er stor, og man ser at ordredybden målt i prosent opp mot dagens flåte i slutten av 2010 var:

Tankskip: 26,2 %

Bulkskip: 46,2 %

Containerskip: 26,7 %

("The platou report," 2011),pp, 12.

Dette betyr at man venter stor tilgang på ny tonnasje innenfor spesielt tørrbulkskip, dette vil dermed være med på å begrense de fremtidige fraktratene for de ulike segmentene.

5 Likheter og forskjeller

Når de to situasjonene nå skal sammenlignes, er det naturlig å presentere i kronologisk rekkefølge. Dermed vil først bakgrunnen og utviklingen av næringen i forkant av krisene være i fokus, før man tar for seg krisene og faktorer som påvirket. Situasjonene vil bli omtalt som krise 1 og 2, der krise 1 refererer til situasjonen på 1970- og 1980-tallet, mens krise 2 refererer til situasjonen som oppstod som følge av finanskrisen (2007/2008).

5.1 Historisk bakgrunn

Verdens utvikling i forkant av de to krisene kan ikke sammenlignes direkte, men det er likevel klare likhetstrekk. Man så sterk befolkningsvekst, økt globalisering som følge av teknologiske nyvinninger, og ikke minst lands muligheter til å fokusere på deres komparative fortrinn, på bakgrunn av lave transportkostnader. Disse faktorene var direkte pådrivere for økt handel i forkant av krise 1, og man har sett en videreføring av dem opp mot krise 2. Dette har igjen lagt grunnlaget for en stor økning i verdens transport av varer til sjøs, som har vært gjennomgående under begge krisene, men da i forskjellig grad fra segment til segment. Når man ser på selve oppbygningen av skip før krisen, så var det stengningen av Suezkanalen som bidro til å øke etterspørselen etter skip, samtidig som det økende konsumet av olje så ut til å fortsette. I forkant av dagens krise var det hovedsakelig den generelle veksten i verdensøkonomien som drev etterspørselen etter tonnasje, og da med Kina og de fremvoksende økonomiene i spissen.

5.2 De utløsende faktorene

I forkant av begge krisene opplevde næringen sykluser der man så topper med høye rater. Forskjellen var derimot at det hovedsakelig var tankmarkedet som drev skipsfarten i forkant av krise 1, mens det for krise 2 var den enorme veksten innen tørrbulk som var den drivende kraften. Når da oljekrisen i 1973 medførte drastiske kutt i leveransene av olje, ble dermed tilbudet av tankskip mye større enn etterspørselen for frakt. I tillegg ble krisen forsterket av en ny oljekrise i 1979, samtidig som leveransene av skip bestilt før krisen ble levert. og man fikk dermed en svært langvarig nedgang innenfor spesielt tankmarkedet. Under krise 2 var det derimot den globale finanskrisen som medførte et stort fall i ratene, og det er spesielt problemer innenfor tørrbulk segmentet. Det skal nevnes at man også i 1973 opplevde en nedgang i verdens finansmarkeder, men denne nedgangen påvirket ikke på langt nær like mye som finanskrisen som startet i 2007. Mye av årsakene til dette skyldes at det var oljen som drev oppgangen i næringen, samtidig som overgangen til spesialiseringen bidro til at tørrbulk ikke var like utsatt, på grunn av utfasingen av de tradisjonelle lasteskipene.

5.3 Segmentene

Som det kommer frem av presentasjonen av krise 1, så var det tanksegmentet som gjennomgikk den største nedgangen på grunnlag av oljekrisene. Transportbehovet for olje ble mindre som følge av oljekrisene, samtidig som krisene medførte en høyere oljepris. I tillegg så man en overgang til å benytte seg av andre energikilder, for dermed å gjøre seg mindre avhengig av olje. Kombinert så man da en nedgang i transporten av olje til sjøs, og i 1990 hadde man fortsatt ikke kommet opp på nivåene fra 1980. Samtidig ble det under de gode årene før krisen bestilt store mengder tankskip, noe som førte til økende tilbud selv om etterspørselen sank. De store ordrebøkene, kombinert med subsidiering av verft førte til en stor tilførsel av tonnasje det ikke var etterspørsel etter. Dermed fikk tankmarkedet en vedvarende nedgang, og man så ikke bedring i markedet før ut på 1990 tallet. Tørrbulk ble derimot ikke rammet i like stor grad, dette var en årsak av at man ikke så de enorme inntjeningsmulighetene som man så i tankmarkedet før den første oljekrisen i 1973. Dette resulterte i lavere investeringer innenfor tørrbulk, da man forventet høyere avkastning innen tank. Det ble også innenfor tørrbulk skrapet mye tonnasje som følge

av overgangen til spesialiseringen, som bidro til å begrense flåten. Likevel bidro også krise 1 til å legge en demper på utviklingen innenfor tørrbulk, selv om man ikke på langt nær så samme utvikling som innenfor tank.

Under krise 2 har man derimot sett en annen utvikling, der de største investeringene er blitt gjort innen tørrbulk, som følge av en massiv økning i etterspørselen etter denne type skip. Etterspørselen har hovedsakelig vært drevet av den enorme veksten til Kina, som førte med seg gode tider fra 2001 helt frem til 2008. Innenfor tankmarkedet så man også oppgangstider, men oppgangen var av en mer moderat grad i forhold til tørrbulk. På grunnlag av utviklingen innen de to hovedsegmentene ser man klare likheter, men det har i de to krisene vært et bytte av hvilke segmenter som har blitt hardest rammet. I forkant av krise 1 så man en massiv ordre av tankskip, mens man i forkant av krise 2 så massive ordre av tørrbulkskip. Foreløpig ser det ut som det er tørrbulk som vil oppleve vedvarende lave rater i lang tid, mens det ser noe lysere ut for tank. En vesentlig forskjell mellom de to krisene er derimot hvordan den videre utviklingen ser ut. Da man innen oljesektoren opplevde reduserte leveranser av olje som førte til lavere etterspørsel etter skip, så er det mye som tyder på at etterspørselen etter tørrbulkskip vil vokse, på grunnlag av befolkningsvekst og fremvoksende økonomier. Man ser også at verdensbefolkningen generelt blir rikere, og da spesielt i befolkningsrike land som Kina og andre fremvoksende økonomier. Når land vokser fort, øker også etterspørselen etter råvarer, noe som igjen påvirker skipsfartsnæringen.

5.4 Myndighetene og nybyggmarkedet

Nybyggingsmarkedet vokste stort i forkant av krise 1, da de høye ratene medførte stor etterspørsel etter nye tankskip. Verftene opplevde gode tider på grunnlag av at prisene ble presset opp, og man fikk dermed flere nye aktører inn i markedet. Når da krisen slo til for fullt i 1973, så medførte dette en stopp i investeringer av nybygg. En direkte konsekvens av dette ble da mindre og lite tilgang på nye oppdrag for verftene, og det oppstod dermed hard konkurranse om de kontraktene som kom ut i markedet. Og som følge av at verftene i flere land sysselsatte mange arbeidere, førte dette til store bekymringer for mange lands myndigheter. Problemet knyttet til fraktmarkedet ble dermed forsterket når myndigheter gikk inn og subsidierte verft. I stedet for at markedet gjennom lave rater ville tilpasset etterspørselen til tilbudet, så førte subsidieringen til tilgang på skip det ikke var arbeid til. Krisen innenfor næringen som helhet fikk dermed en langt mer alvorlig utvikling i forhold til det man ville sett ved et fravær av denne subsidieringen.

I forkant av krise 2 så man også en enorm økning i ordrer som følge av de høye ratene. Prisene på nybygg steg derfor i været, og førte med seg oppimot en dobling av prisen fra 2002 frem til toppen i 2008. Det påfølgende fallet har derimot ikke ført prisene tilbake til 2002-nivå, men stabilisert seg på et noe høyere nivå. Utviklingen innenfor næringen til nå tyder ikke på at fallet i prisene vil påføre en like drastisk situasjon som man så i under krise 1. Men som følge av at det fortsatt blir investert i markedet, så kan disse investeringene være den faktoren som kan drive markedet inn i en vedvarende kollaps.

På bakgrunn av at det fortsatt er aktivitet i markedet ser man ikke de samme tendensene som ved krise 1, der myndigheter direkte grep inn. Myndighetene i hovedsakelig i Sør Korea, Japan og Kina bør derfor ha utviklingen fra krise 1 i minne hvis de aktivt vil gå inn og subsidiere verft.

5.5 Næringens håndtering av krisene

I forkant av krisene var fraktratene veldig høye, men da hovedsakelig innenfor hvert sitt segment. Dette ført til den enorme bestillingen av nye skip, og man så liten grad av redsel for en kollaps i markedet. I tillegg så man under krise 1 liten grad av kanseleringer av nybygg, en faktor som kunne ha bidratt til en langt kortere krise. Under krise 2 har vi også sett mindre kanseleringer enn det som per dags dato virker naturlig, dette kan man si ut fra endringen av etterspørselen, og dybden på ordrebøkene. For at tilbudet av skip skal møte etterspørselen, så er man avhengig av en enorm økning i etterspørselen, noe som er svært usannsynlig. Næringen har derimot redusert produktiviteten gjennom å senke farten, bruke skip som lager, og legge skip i opplag. Disse virkemiddelene ble tatt i bruk under begge krisene, men man har under krise 2 allerede sett at store deler av skipene som ble lagt i opplag er satt inn i drift igjen. Denne utviklingen tyder på at konsekvensene av krise 2 ikke er like omfattende som under krise 1, men det er fortsatt mange faktorer som kan føre næringen videre ned, en effekt man så ved den andre oljekrisen i 1979. Samtidig illustrerer ikke et lavt antall skip i opplag gode rater, da det kan lønne seg å ha et skip i markedet, selv om det ikke dekker hele break-even kostnaden.

5.6 Politiske faktorer

Krise 1 var preget av flere politiske faktorer som bidro til oljekrisen, som igjen førte til kollapsen i skipsfartsnæringen. Disse faktorene var hovedsakelig knyttet til Midtøsten, og det var tilgangen på olje som påvirket skipsfarten direkte. De samme tendensene ser vi i dag med opprøret i den arabiske verden, der en borgerkrig kan utløse en sterkt redusert tilgang på olje i markedet. Man har allerede sett tendenser i Libya, der konflikten har bidratt til høyere pris på oljen. Skulle man få en lignende situasjon i en av de andre virkelig store eksportørene av olje, så vil man kunne oppleve en enorm nedgang også innen tankmarkedet. I tillegg har ikke finanskrisen riktig sluppet taket, og det kan fortsatt komme en ny nedgang etter den siste tids bedring, som igjen i hovedsak vil gå utover tørrbulk. Hovedbekymringen knyttet til verdensøkonomien er for mange de høye statsgjeldene, som kan føre verden ut i en ny runde med finanskriser. Allerede har man sett problemer knyttet til Euro-samarbeidet, og skulle for eksempel tyskerne trekke seg ut av samarbeidet, kan man se en total kollaps av markedet.

6 Konklusjon

Situasjonene har hver sin historie, og er påvirket i forskjellig grad av de forskjellige faktorene, men man kan likevel se klare paralleller mellom dem.

Når det kommer til problemstillingene, var dem som følger:

Krisen innen skipsfart på 1970- og 1980-tallet var en langvarig nedgangstid for næringen, er vi i dag i en lignende situasjon?

På bakgrunn av denne problemstillingen kan man dra slutningen om at dagens situasjon absolutt er sammenlignbare, men samtidig er det for tidlig å si om nedgangsperioden vil bli like langvarige som krisen på 1970- og 1980-tallet. Men situasjonen minner mye om hvordan oljekrisen i 1973 førte næringen inn i en kollaps. Man ser i dag en lignende situasjon der næringen etter kollapsen har stabilisert seg, og tatt seg noe opp. Men skulle en kollaps i for eksempel eurosamarbeidet inntreffe, så er faren for en vedvarende krise mer reell. En slik krise ville som Den iranske revolusjon ha forsterket en allerede alvorlig situasjon. Hovedforskjellen er derimot at det på 1970- og 1980-tallet var tankmarkedet som var dårligst stilt, mens man i dag ser på tørrbulk som det mest utsatte markedet på grunnlag av de tykke ordrebøkene.

Den andre delen av problemstillingen var:

Kan vi ta lærdom av den forrige krisen for å unngå en like lang nedgangsperiode denne gang?

Etter å ha sett på hvordan myndighetene subsidierte enkelte verft under krise 1, så er en slik subsidiering det første næringen må unngå. Dette er på bakgrunn av at man forsterker mekanismene som bidrar til en langvarig nedgang. I tillegg så man under krise 1 en motvilje mot å kansellere skip. Denne tendensen kan også ses under krise 2, men man har i tillegg fått en rimelig høy ordretilgang på nye skip, selv om ratene er lave. Årsaken til dette kan være at redere prøver å lese syklusene, og derfor bestiller skip i resesjonene, på bakgrunn av at prisene er usedvanlig lave. Men som man så på slutten av 1980-tallet så er næringen preget av "bjellesauer", der handlingene til disse aktørene blir fulgt nøye. Dermed kan man ved å tenke langsiktig selv bidra med å

forlengte en krise. Så hvis en skal unngå en like lang resesjon innen næringen som man så på 1970- og 1980-tallet, så må større kanseleringer og økt skraping være faktorer det må satses på. For selv om etterspørselen har vært stor, og man allerede har sett en rask bedring av verdensøkonomien generelt, så er ikke denne økte etterspørselen tilstrekkelig til å demme opp for tilbudssiden. Skulle verdensøkonomien så få en ny krise, så vil mange aktører i markedet fått store problemer med å overleve. Og på bakgrunn av gjeldskriser og politisk uro i Midtøsten, så er det mye som tyder på at man vil få en eller annen form for hendelse som vil påvirke næringen i stor grad.

På grunnlag av dette kan man da konkludere med at krisene har klare likhetstrekk, men med forskjellig segmenter som ble hardest rammet. Næringen står ovenfor store utfordringer med tanke på dagens situasjon, og bør ta aktive grep og kansellere nybygg, og fase ut eldre skip for å redusere tilbudssiden. Dette er fordi ordredybden er for stor i forhold til hvordan etterspørselen mest sannsynlig vil utvikle seg. Dermed vil ikke næringen kunne påvirke ratene i vesentlig grad. Dette betyr at næringen mest sannsynlig går magre år i møte. Usikkerheten knyttet til verdensøkonomien skaper også risiko i markedet, og fremtiden er derfor spennende.

- Bp statistical review of world energy. (June 2010).
- Broeze, F. (2002). *The globalisation of the oceans: Containerisation from the 1950s to the present* (Vol. no. 23). St. John's, Nfld.: International Maritime Economic History Association.
- Brudevoll, B. A. Dampskip. *Store Norsk Leksikon*.
- Davis, E. P. (2003). Comparing bear markets - 1973 and 2000. *National Institute Economic Review*, 183(1), 78-89. doi: 10.1177/0027950103183001464
- Exports and imports of merchandise and services, annua. (2009). *UNCTAD stat*.
- FOSSAN, E. W. (2008). Slik startet finanskrisen. *Aftenposten*.
- Frankrike – historie – 1 – e.Kr. (2009). *Store Norske Leksikon SNL*.
- Globalisation and emerging economies. (2009). *OECD*.
- Holmboe, H. Navigasjonsakten. *Store Norske Leksikon*.
- IEA. About the iea. *International Energy Agency*.
- International chamber of shipping - overview.
- Julsrud, H. H. T. G. K. A. T. O. (2010). Frankrike – historie – 2. *SNL, Store Norske Leksikon*.
- Landreth, H., & Colander, D. C. (2002). *History of economic thought*. Boston, Mass.: Houghton Mifflin.
- Leraand, D. (2009). Israel 2 (det moderne isreal) – historie. . *Store Norske Leksikon*.
- Merchant fleet by flag of registration and by type of ship. (2009). *UNCTAD stat*.
- OPEC.
- The platou report. (2011).
- Ravnaas, N. R. (2011). Katastrofen er verre enn fryktet. *Nettavisen.no*.
- Real gdp growth rates, total and per capita, annual, 1970 - 200. (2009). *UNCTADstat*.
- Real gdp growth rates, total and per capital, annual. (2009). *UNCTAD stat*.
- Review of maritime transport. (2010). *UNCTAD*.

Seksdagerskrigen. *Store Norske Leksikon*.

Steen, L. A. T. Aleksander den store. *Store Norske Leksikon*.

Stopford, D. M. (2009). Globalization & the long shipping cycle. *Clarksons.net*.

Stopford, M. (2009). *Maritime economics*. London: Routledge.

Suezcanal. History.

Teigen, C. (2011). Piigs-renter på rekordnivå. *Dagens Næringsliv*.

Tenold, S. (2006). *Tankers in trouble: Norwegian shipping and the crisis of the 1970s and 1980s* (Vol. no. 32). St. John's, Nfld.: International Maritime Economic History Association.

Tvedt, O. F. B. K. A. Horatio nelson. *Store Norske Leksikon*.