

Nor-Shipping 2025

« VERDENSLEDENDE
MARITIM MØTEPlass

**6 | HAVBUNNS-
MINERALER -
NÆRINGENS
NYE MOTOR?**

**10 | MARITIM
BEREDSKAP
FOR NASJONAL
SIKKERHET**

**14 | FLERE
UNGE INN
I MARITIM
NÆRING**



Sidsel Norvik, Director Nor-Shipping.

Foto: Nor-Shipping

VELKOMMEN TIL NOR-SHIPPING

Future-proof på toppen av agendaen

I en verden preget av skiftende geopolitikk, handelskriger, rask teknologiutvikling og økende konsekvenser av klimaendringer, står den maritime industrien overfor en utfordrende risikorealitet. Nor-Shipping vil samle eliten av internasjonale aktører på tvers av havindustrier, for å sette søkelyset på hvordan industrien kan finne gode strategier, optimale løsninger og de beste partnerne for å redusere risiko, maksimere muligheter og møte ambisiøse klimamål for å fremtidssikre sin virksomhet.

Ukens høydepunkter

Nor-Shipping bygger på tre hovedpilarer, som består av 1) en enestående utstilling, som viser det siste innen innovasjon, teknologi, design og utvikling fra den globale maritime industrien, 2) et konferanseprogram i verdensklasse som dekker et bredt spekter av sentrale maritime segmenter, og 3) et ypperlig sosialt program, med Norges største BBQ hos DNV på tirsdag, AfterWork på Leker'n hver kveld, og en uforglemmelig jubileumsfest på Astrup Fearnley museet torsdag 5. juni. Sammen skaper disse tre pilarene en dynamisk femdagers, døgnet rundt opplevelse som skiller Nor-Shipping fra andre globale møteplasser.

Flaggskipkonferansen, Ocean Leadership Conference starter konferanseprogrammet for uken med store navn på scenen, og fortsetter med tematiske konferanser, inkludert offshore vind, autonomi og AI, hy-

drogen og havbruk til havs. Den populære Blue Talks-serien vil inneholde 14 aktuelle temaer og debatter knyttet til bærekraftig forretningsutvikling over hele havrommet og finner sted i Hall E fra tirsdag til torsdag. Nytt for 2025 er konferanse på LNG, havbunnsmineraler og «Ocean Invest», og tar programmet til enda et nytt nivå.

Nytt Young@Nor-Shipping-program

Enten du er student, nyutdannet eller nettopp har startet i en maritim karriere, har Nor-Shipping arrangementer og muligheter designet spesielt for denne gruppen. Du finner karrierefremmende program på Career Port hver dag, du kan få innsikt i hvordan ledende maritime utdanningsinstitusjoner utvikler maritim utdanning, og du kan finne potensielle fremtidige arbeidsgivere. Du kan også melde deg på YoungShip sitt program og bli inspirert gjennom paneler, mingling og ulike nettverksarrangementer.

Vi oppfordrer alle til å besøke Upper Deck, som er andre etasje i Hall D – en ny del av Nor-Shipping. Det er her du finner Ocean Campus og sentrale utstillere som Siemens Energy og Sustainable Energy. Campus-scenen vil ha et spennende program fra akademien, karrieremuligheter fra spennende selskaper og pitcher fra startups! Kløkken 15 hver dag er det beer O'clock og da og forvandles Hall D2 til en nettverksarena med smak av Nor-Shippings jubileumsøll!

Ideell plattform for fremgang

Med den historiske klimaavtalen som ble vedtatt av IMO i april, har skipsfart blitt den første industrien med en globalt etablert pris på klimagassutslipp. Nå er det viktig å fortsette å jobbe sammen, engasjere seg i dialog og lytte til hverandre, for å skape forutsetninger for vellykket adopsjon.

Møteplasser som Nor-Shipping, hvor de viktigste interessentene møtes, deler kunnskap, inspirerer hverandre og samarbeider

for å nå målene, er den ideelle plattformen for å oppnå nettopp dette.

Vi ønsker alle hjertelig velkommen til en verdifull og unik maritim uke!

Sidsel Norvik
Direktør, Nor-Shipping

« SKIPSFARTEN STÅR MIDT I EN AV DE STØRSTE OMSTILLINGENE I SIN HISTORIE. GODT LEDERSKAP HANDLER OM Å BYGGE STERKE PARTNERSKAP PÅ TVERS AV BRANSJER OG LANDEGRENSER, IDENTIFISERE UTFORDRINGER OG FINNE BÆREKRAFTIGE LØSNINGER. NOR-SHIPPING HAR EN VIKTIG ROLLE SOM INTERNASJONAL MØTEPLASS OG TILRETTELEGGER FOR SAMARBEID »



Skipsverftet i nord: rigget for vekst



Tromsø Mekaniske AS har en viktig plass i den maritime industrien i Nord-Norge. Etablert med røtter tilbake til den maritime utviklingen av Tromsø som en viktig havneby, har verftet utviklet seg til en sentral aktør i regionen. Nå ønsker bedriften å vokse videre.

Verftet er spesialisert på vedlikehold, reparasjon, og ombygging av skip, og tilbyr tjenester som strekker seg fra overflatebehandling til omfattende maskinreparasjoner. Med fasiliteter som en 130 meter lang betongdokk med løftekapasitet på 4000 tonn, og en ståldokk med kapasitet på 800 tonn, har Tromsø Mekaniske kapasiteten til å håndtere både små og store maritime prosjekter.

- Verkstedene er utstyrt med moderne maskiner for sveising, rørarbeid, og maskinering, noe som gjør oss i stand til å tilby allsidige tjenester til en bred kundebase innen både sjøfart og landbasert industri, sier administrerende direktør Daniel Nyhagen.
- Akkurat nå har vi en ombygning der vi skifter ut alt maskineri i en båt for å redusere klimautslipp, og tidligere har vi forlenget en ferde med åtte meter ved å kutte den i to og bygge inn en ny del. Det er omfattende oppdrag som våre 80 ansatte løste på en veldig god måte, sier han.

Med en arbeidsstyrke på rundt 80 høyt kvalifiserte arbeidere, sikrer Tromsø Mekaniske at alle prosjekter

gjennomføres med høy presisjon og kvalitet. Evnen til å tilpasse seg kundenes behov og sikre kontinuerlig oppfølging gjennom hele prosjektet har gjort dem til en pålitelig partner for sjøfarende i regionen.

- Vi flyttet fra Tromsø sentrum for få år siden og holder nå til på Skattøra, der vi er en del av et industrifelleskap med mange sterke underleverandører i umiddelbar nærhet, forteller Nyhagen.
- Vi har bygd et helt nytt anlegg, og har kapasitet til å vokse i årene som kommer. Målet er flere oppdrag og 120 ansatte.
- Det er mange båter som går i vårt nedslagsfelt, og vi har kapasitet og fasiliteter som kan bære fortsatt vekst, sier Nyhagen.
- Fiskeri og fergereidene er våre største kunder, men havbruksnæringen blir stadig viktigere. Det er rom for vekst, sier Nyhagen.

Tromsø Mekaniske AS representerer både tradisjon og innovasjon i den maritime sektoren i Nord-Norge, og fortsetter å være en viktig bidragsyter til den maritime aktiviteten i Tromsø-området.



Bilaget distribueres med Dagens Næringsliv i juni 2025.



Statsminister Torps vei 1A
1738 Borgenhaugen 2



prosjektleder: Torgeir Dahl
salg: Bent Omdal, Øyvind Dufheil
tekst: Kjell-Jørgen Holbye

grafisk form: Jessica Nystrom
omslagsfoto: AdobeStock
trykk: Polaris Trykk

Ønsker du informasjon om bilag fra Markedsmedia, kontakt Bent Mattis Omdal, tlf.: 412 89 777

« PARTNERE I MAGASINET



WEG POWERS THE OFFSHORE AND MARINE INDUSTRIES

As a global leader in energy solutions, WEG operates in over 135 countries, supporting a smarter and more sustainable marine industry. Its Scandinavian operations are headquartered in Gothenburg, Sweden, with dedicated teams in Norway, Denmark and Finland. WEG provides advanced marine technologies tailored to the specific needs of shipowners, OEMs and integrators. With a commitment to innovation and energy efficiency, it offers electric motors, generators, drives and gearboxes, backed by local expertise. Whether it's for propulsion, power generation or winch control, WEG's solutions help vessels perform efficiently, reliably and responsibly.

Meet WEG at Nor-Shipping 2025 in hall E, stand E03-36.

Driving efficiency and sustainability



LEARN MORE



Bærekraftig opptur for norsk verftsgruppe

Green Yard Kleven, Ulsteinvik. Et moderne verft midt i den Maritime Klyngen på Sunnmøre med dype røtter i norsk skipsbygging – nå med bærekraft som fokus i alle tjenester.

Green Yard satser tungt på bærekraftige løsninger i skipsindustrien, og har ambisjoner om å være det mest bærekraftige alternativet i den maritime industrien.

Gjennom nybygg, ombygging og resirkulering av skip, har Green Yard posisjonert seg og viser hvordan bærekraftig industriell utvikling kan kombineres med lønnsom drift og internasjonal konkurransekraft.

– Vi skal være en pådriver for bærekraftig omstilling i maritim sektor, sier Hans Jørgen Fedog, CEO i Green Yard.

I en bransje preget av skjerpede miljøkrav og økende global konkurranse, har Green Yard valgt en tydelig strategi: Å kombinere teknologisk kompetanse med bærekraftige løsninger.

– Det handler om mer enn å levere tjenester. Det handler om å levere fremtidens løsninger.

Kundene sparer tid, kostnader og miljøutslipp

Med verftene Green Yard Kleven i Ulsteinvik og Green Yard Feda ved Flekkefjord, leverer konsernet alt fra nybygg, ombygging og riggservice til resirkulering av skip – og gjør det med bærekraftig profil og sterk kompetanse innen skipsbygging.

For hvert prosjekt blir det utarbeidet en bærekraftsprofil, som viser de bærekraftige løsningene som er valgt. Når prosjektet blir levert blir det utarbeidet en bærekraftsrapport.

– Dette er noe våre kunder ser stor verdi av, og noe som brukes aktivt mot finansinstitusjoner, interne beslutninger og opp mot oppdragsgivere, sier Fedog.

Selskapet tilbyr et bredt spekter av verftstjenester – fra små vedlikeholdsoppdrag til store komplekse prosjekt. I tillegg har Green Yard også satset på mobile verftstjenester, som gjør det mulig å utføre arbeid direkte der fartøyene befinner seg. Dette til sammen gir kundene fleksibilitet og reduserer både kostnader, tid og utslipp.

Bærekraft i hele skipets livsløp

Et av de mest fremtidsrettede områdene er bærekraftig resirkulering av skip. Ved å resirkulere og gjenbruke materialer og utstyr, bidrar Green Yard til en mer sirkulær økonomi – og reduserer behovet for ny produksjon av energi- og materialkrevende komponenter og utstyr.

– Ved å integrere synergier mellom resirkulering, vedlikehold, ombygging og nybygg av skip, oppnår man en unik sirkulær tjenesteleveranse i hele skipets, forklarer Fedog.

Opp igjennom historien har de to verftene til sammen levert hundrevis av avanserte skip inne de fleste markedsområder både innen Offshore, havvind, passasjer, akvakultur og fiskeri. Etter at Green Yard tok over, har verftene siste årene levert over 75 ombygginger, resirkulert mer enn 30 skip og hatt flere rigger inne. Begge verftene er ISO-sertifisert innen miljø og kvalitet, og tilbyr tjenester til både nasjonale og internasjonale kunder.

Erfarne ansatte skreddersyr løsninger for kunden
Selskapets konkurransekraft hviler i stor grad på de ansatte. Med høy faglig kompetanse og lang erfaring fra krevende maritime prosjekter, leverer Green Yard skreddersydde løsninger – alltid med fokus på kvalitet og levering til avtalt tid og kostnad.

Ved å ha flere forretningsområder som går i motkonjunktur sikrer Green Yard også stabile arbeidsplasser for sine ansatte. Dette sammenfaller med arbeidet med å nå det viktige sosiale bærekraftsmålet, nummer 8, som heter «Anstendig Arbeid».

– Vi opererer i et marked i rask endring, der evnen til å tilpasse seg og levere verdi på flere nivåer er avgjørende. Vår ambisjon er å være en industriell

partner som bidrar til både bærekraftig omstilling og økonomisk vekst, avslutter Fedog.

Med en tydelig bærekraftig profil og solid industriell forankring, fremstår Green Yard som et eksempel på hvordan norsk verftsindustri kan kombinere lønnsomhet med bærekraftig drift – og samtidig posisjonere seg for videre vekst i et globalt marked i endring.



Green Yard Feda, Flekkefjord. Strategisk plassert i forhold til sydlige Nordsjø og spesialisert på verftstjenester innen ombygging og resirkulering av skip, samt riggservice.



NYE SKATTER FRA DYPET: HAVBUNNSMINERALER KAN BLI EN NY MOTOR FOR NORSK MARITIM INDUSTRI

Langt under havoverflaten, på dyp ned mot 6000 meter, finnes det store forekomster av sjeldne og verdifulle metaller. Slike havbunnsmineraler kan i fremtiden spille en avgjørende rolle i overgangen til en grønn økonomi – og samtidig gi et kraftig løft for norsk maritim og teknologisk industri.



Foto Adepth



Grønn utfelling av kobbermineraler på en mørkere sulfidprøve samlet inn av Sjøkeldirektoratet ved Mohsryggen i 2020

Foto: sodir.no

Førsteamanuensis Egil Tjåland ved NTNU er generalsekretær i Norsk forum for marine mineraler (NMM), en sammenslutning som ble etablert i 2019 for å legge til rette for en bærekraftig havbunnsmineralnæring i Norge. – Vi arbeider for at denne industrien skal utvikles i tråd med det vi er vant med fra olje og gass, med bærekraft i sentrum, sier han.

Kongen i statsråd har formelt besluttet å åpne et område i Norskehavet og Grønlandshavet for mineralvirksomhet. Ressursgrunnlaget er enormt: – Det norske sokkelområdet inneholder metaller til en estimert verdi på 15 000 milliarder kroner, tilsvarende et helt oljefond, sier Tjåland.

Tre typer mineralforekomster

Det finnes tre hovedtyper havbunnsmineraler. Mangannoduler er potetstore knoller med høyt innhold av mangan, kobolt og andre metaller. Disse ligger spredt på havbunnen og kan samles opp uten gruvedrift. Sulfidmalmer danner seg når metallholdig vann stiger opp fra varme kilder på havbunnen og danner metallrike avleiringer. Disse er rike på kobber, sink, gull og sølv. Skorper er metallrike belegg som legger seg som et slags plakk på utspring i havbunnen. Disse inneholder mangan, kobolt, nikkel og kobber, ifølge Tjåland.

– Kobber er spesielt viktig i det grønne skiftet, fordi det trengs i alle elektriske systemer og kabler. Vi har faktisk ett til to års verdensproduksjon av kobber kartlagt i norske havområder, sier Tjåland.

– Dette er egentlig en del av de samme kobberforekomstene som dannet grunnlaget for norsk kobberproduksjon på land, og som tidligere var svært viktige i verdenssammenheng, forklarer han.

Mulighet for shipping og leverandørindustri

Tjåland peker på at verdikjeden rundt havbunnsmineraler har mange likhetstrekk med olje og gass. Det må utvikles teknologi for å hente mineralene opp, skip for transport og anlegg for prosessering.

– Her ligger det i tillegg til selve verdien av mineralene et enormt potensial for norsk shipping, subsea- og leverandørindustri, sier han.

Han minner om at norske verft og redere har lært av oljealderen og vet hvordan man bygger og opererer avanserte systemer på dypt vann.

– Det er faktisk enklere enn folk tror: mange av forekomstene ligger åpent til, og teknologien er sammenlignbar med det vi bruker i Nordsjøen i dag.

Miljø og politikk

Samtidig er det sterke motkrefter.

– Miljøbevegelsen vil ikke at det skal letes engang, av frykt for at man finner noe. Men det er ulogisk: bare ved å kartlegge får vi mer kunnskap om det marine økosystemet, sier Tjåland.

Debatten rundt havbunnsmineraler minner om tidligere kontroverser i norsk energipolitikk, ifølge Tjåland. Han viser til hvordan utbygging av vannkraft og oljeutvinning også møtte sterk motstand, men i ettertid har vist seg avgjørende for nasjonal verdiskaping.

Internasjonalt kappløp

Internasjonalt pågår det et geopolitisk kappløp. USA har signalisert at de kan begynne utvinning i internasjonalt farvann uavhengig av FN-systemet.

– Det setter FN og International Seabed Authority under press til å utvikle internasjonale regler. Norge har et fortrinn her, vi

har kompetansen og kan bli ledende, sier Tjåland.

Norsk forum for marine mineraler er med som observatør i det internasjonale havrettsorganet ISA.

– Vi bidrar til å legge fakta på bordet. Men tiden er knapp. Hvis vi venter for lenge, risikerer vi at andre tar ledelsen, sier han.

Betydelige verdier – uten statsstøtte

Tjåland avslutter med å peke på paradokset i at en av de få nye industriene som faktisk kan bidra til det grønne skiftet – og som ikke trenger statsstøtte – risikerer å bli nedprioritert av politiske hensyn.

– Dette er en historisk mulighet. Hvis vi lykkes, kan Norge både sikre egne ressursbehov og bidra internasjonalt – samtidig som vi bygger videre på våre maritime styrker. Men da må vi våge å satse nå.

« **KOBBER ER SPESIELT VIKTIG I DET GRØNNE SKIFTET, FORDI DET TRENGS I ALLE ELEKTRISKE SYSTEMER OG KABLER.** »



Egil Tjåland ved NTNU er generalsekretær for NMM.

Foto: NTNU

Five Oceans

Twenty-One Rivers

One Viking

*Condé Nast Traveler's #1 for
Oceans, Rivers and Expeditions*

Seven Continents



#1 Ocean



#1 River



#1 Expedition



Visit [viking.com](https://www.viking.com), call 1-800-2-VIKING or see your Travel Advisor

MARITIM BEREDSKAP ER NASJONAL SIKKERHET

Det er lett å tenke på olje, gass og fisk når man snakker om norsk maritim næring. Men for Fride Solbakken, daglig leder i Maritimt Forum, handler det også om noe langt mer grunnleggende: trygghet, beredskap og nasjonal motstandskraft.

Infrastruktur på havbunnen og forsyningslinjer til havs er sårbare.

Foto: Adobestock

Hvis vi skal kunne forsvare kysten vår, trygge tilgangen på forsyninger og beskytte de viktigste verdiene våre, trenger vi et sterkt og aktivt maritimt miljø i hele landet, sier Solbakken.

Hun sitter med oversikten over hele den maritime verdikjeden – fra verft og redier til teknologibedrifter og sjøfolk – og mener politikerne fortsatt undervurderer hvor sentral denne sektoren er for Norges beredskap.

– Norge er helt avhengig av havet. Ikke bare økonomisk, men også strategisk. Og det handler ikke bare om krig og forsvar. Det handler om hvordan vi får medisiner, mat og energi fram dit det trengs – også i kriser.

Solbakken trekker fram hvordan næringen under pandemien viste sin evne til å tilpasse seg raskt og holde samfunnskri-

tiske funksjoner i gang. Men hun frykter at lærepengene fort glemmes.

– Vi snakker mye om forsvar om dagen, og det er bra. Men maritim næring er en del av forsvaret vårt – ikke bare et supplement. Uten folk som kan operere skip, uten verft og utstyr, uten tilgang på drivstoff og sjøfolk, står vi mye svakere enn mange later til å forstå, sier hun.

Hun understreker at forsyningslinjene til havs er sårbare i kriser, og at det trengs mer samspill mellom sivile og militære behov.

– Når vi snakker om totalberedskap, må vi se på hele infrastrukturen – ikke bare militær kapasitet. Og der er maritim næring en av bærebjelkene.

Hun er tydelig på at næringen selv tar ansvar. Blant Maritimt Forums medlemmer er det stor vilje til å bidra – både i krisesituasjoner og i daglig samarbeid med offentlige myndigheter.

– Det er mange som stiller opp. Men vi trenger mer enn entusiasme. Det må ligge

rammevilkår til rette for at beredskap faktisk blir en del av virksomheten – ikke bare en dugnad.

Solbakken er også opptatt av kunnskapen som ligger i det maritime miljøet. Hun frykter at vi risikerer å miste både kompetanse og kapasitet hvis ikke sektoren prioriteres.

– Det handler om folk. Sjøfolk, ingeniører, teknikere – vi har en generasjon som nærmer seg pensjon, og vi må sørge for at kunnskapen deres ikke forsvinner ut med dem. Det krever satsing, selv om rekruttering til maritim utdanning har gått opp.

– Unge folk vil ha en fremtid. Hvis vi ikke viser dem at maritim næring har en viktig rolle i fremtidens Norge – også i kriesammenheng – mister vi dem til andre sektorer. Ordninger som nettolønn, sjømannsfradraget og rederiskatten er grunnleggende rammevilkår som må ligge fast for å ha norske

skip på norsk flagg og norske sjøfolk, sier Solbakken.

Men dette handler ikke bare om forsvar og beredskap. For Solbakken er det viktig å løfte fram maritim næring som en del av hverdagsberedskapen i samfunnet.

– Det er jo ikke bare i krig eller pandemi at det skjer noe. Vi har ekstremvær, isforhold, oljeutslipp og ras. Hvem er det som redder liv og holder samfunnet i gang da? Jo, det er folk med båt, folk på sjøen, sier hun.

Hun peker på redningsskøyene, fraktebåtene, ferjene og kysttrafikken som en del av samfunnets usynlige ryggmarg.

– Jeg pleier å si at det finnes en slags maritim robusthet i Norge. Men den kommer ikke av seg selv. Den må pleies, styrkes – og ikke minst verdsettes.

Fremover håper hun på en tydeligere politikk, med mer forutsigbarhet og vilje til å tenke helhetlig. For det handler om mer enn skipsfart.

– Vi trenger en nasjonal beredskapsstrategi som også inkluderer havet – ikke bare som transportåre, men som en arena for samfunnsbygging, sikkerhet og bærekraft. Norge er en kystnasjon. Det må gjenspeiles i politikken, sier Solbakken avslutningsvis.

« **NORGE ER HELT AVHENGIG AV HAVET. IKKE BARE ØKONOMISK, MEN OGSÅ STRATEGISK.**



Fride Solbakken.

Foto: Mats Bakken

OSM THOME: GODT POSISJONERT FOR VIDERE VEKST

Etter den vellykkede fusjonen mellom OSM og Thome i juni 2023 peker Finn Amund Norbye i OSM Thome på tre avgjørende faktorer for videre suksess: Menneskene om bord, vekstambisjoner i hele verdikjeden – og støtten fra en ny og langsiktig eier.



CEO legger ikke skjul på at ambisjonene er store – men understreker samtidig at suksessen starter med menneskene.

– Vi har vært opptatt av å integrere to sterke selskaper med dyktige og erfarne kollegaer. Nå ser vi effektene av sammenslåingen, sier han.

Vekst og utvikling

Vi ser vekstmuligheter i hele verdikjeden. Det gjelder både tradisjonell ship management, men også marine services, rekruttering, trening og digitale løsninger. Vi ønsker å være en totalpartner for redere og operatører, sier Norbye.

Oppkjøpet av Klaveness Ship Management i januar i år styrker vår posisjon i et spennende segment med en kunde med fokus på høy kvalitet i driften.

– Som en konsekvens av dette har vi nå et nytt kontor i Oslo. Det gjør oss til den klart største ship management-aktøren i Norge med kontorer i Arendal, Bergen og Oslo, sier Norbye.

OSM Thome har også etablert EVIGO – et selskap med bærekraft og løsninger for optimalisering og drivstoff-effektivitet. Pia Mehling – med bred erfaring fra shipping-industrien, er ansatt som daglig leder i selskapet.

– Hos EVIGO kan aktører få rådgivning og veiledning for å tilfredsstille de relativt kompliserte kravene som nå stilles til næringen på dette området, sier Norbye.

– Vi opererer i en bransje som er under press fra reguleringer, teknologendringer og geopolittikk. Men samtidig er maritim næring en nøkkel i det grønne skiftet og global handel.

Mennesker i fokus

Til tross for teknologisk utvikling og endringer i markedet, er det fortsatt menneskene som er kjernen i selskapets virksomhet.

– Våre tretti tusen ansatte sjøfolk er våre am-

Nesten to år etter fusjonen mellom OSM Maritime og Thome Group er det nye selskapet godt posisjonert for videre vekst og utvikling i en global bransje i endring.

Finn Amund Norbye,

bassadører på havet og leverer kvalitet og sikkerhet hver dag sammen med våre dyktige kollegaer på land. Vi har idag sjøfolk fra 72 ulike nasjonaliteter som er ansatt fra våre kontorer i ca. 25 land. Vi vil nå etablere kontorer i flere land både i Europa, Asia og Afrika for å øke vårt nettverk for rekruttering av sjøfolk.

– I tillegg jobber vi aktivt med å tiltrekke unge mennesker ved å skape interessante karrieremuligheter til sjøs, styrke kompetansen via flere kadettprogram og å tilby relevant opplæring og videreutdanning i de landene vi er representert. Dette er viktig for å sikre tilgang på dyktige sjøfolk i fremtiden, understreker Norbye.

Ny hovedaksjonær: JPMorgan

Et viktig løft for selskapets videre satsing er den nye hovedeieren JPMorgan Asset Management, som nylig kjøpte seg inn som selskapets majoritetsaksjonær.

– Dette gir oss styrket finansiell kapasitet og langsiktige eiere med industriell forståelse og globalt nettverk. Det betyr mye når vi nå ser på nye markedsmuligheter, sier Norbye. – Vi sikrer samtidig kontinuiteten ved at både Bjørn Tore Larsen og Claes Eek Thorstensen fortsetter som aktive eiere og blir sittende i vårt styre, sier Norbye.

Det er Oaktree Capital Management som nå selger seg ut av selskapet i overensstemmelse med deres investeringsstrategi og i forståelse med de øvrige eierne. – Vi er nå i fasen mellom signering og closing og det gjenstår godkjenning fra konkurransemyndighetene i noen få land, og vi regner med at dette vil gå i orden i løpet av kort tid, fastslår Norbye.

Dette er et viktig steg på veien til å skape det beste ship management selskapet i verden basert på gode, norske verdier og godt sjømannskap.



VIL LØFTE FLERE UNGE INN I MARITIM NÆRING

Som miljørådgiver i Grieg Green og styreleder i YoungShip Oslo, har Vilde Lyngstad Hageselle fra Sykkylven blitt en tydelig stemme for mangfold og unge i maritim næring.

– Jeg anbefaler en karriere i maritim næring til alle unge jeg møter, sier hun.

Vilde Lyngstad Hageselle.

Foto: Fotograf Martin Riseth

Til daglig jobber jeg i Grieg Green som Environmental Advisor & External Relations, forteller hun.

Men Vilde har også en tydelig stemme utenfor jobben. Som styreleder i YoungShip Oslo har hun i over ett år ledet arbeidet med å bygge nettverk, arrangere faglige og sosiale arrangement og synliggjøre unge talenter. Til sammen har hun vært aktiv i styret i over fire år.

– Det er både givende og lærerikt å få være med på å bygge nettverk, arrangere faglige og sosiale arrangement, og ikke minst løfte frem nye talenter og initiativer i maritim næring. Vi tar virkelig pulsen på industrien gjennom vårt arbeid for YoungShip Oslo, sier hun.

Status og utvikling

Vilde jobber ikke direkte med rekruttering, men har gjennom YoungShip god innsikt i hvordan det står til blant unge i næringen.

– Per april 2025 består våre medlemsmasse i Oslo-regionen av cirka 59 prosent menn og 41 prosent kvinner, sier Hageselle.

Ifølge Norsk Sjøoffisersforbund er kvinneandelen blant dem som jobber om bord på skip bare 11 prosent, og på tvers av hele den maritime næringen – inkludert verft, transport, tjenester og leverandører – ligger andelen på 21 prosent. På verdensbasis viser IMO-WISTA Women in Maritime Survey 2024 at kvinner fortsatt er sterkt un-

derrepresentert til sjøs, og utgjør bare 1 % av det totale antallet sjøfolk ansatt hos de undersøkte organisasjonene.

Samtidig er det lyspunkter:

– Antall kvinnelige søkere til matrosfaget har doblet seg fra 2024 til 2025 i følge tall fra Utdanningsdirektoratet. Når det gjelder maritime studier generelt, viser tall fra Samordna Opptak at antall førstevalgs-søkere til maritime utdanninger har økt med 185 prosent i perioden 2016–2025, noe som er svært gledelig!

Viktig med mangfold

For Vilde handler dette ikke bare om kjønnsbalanse, men om fremtidsrettet utvikling:

– Jeg mener det er avgjørende med balanse i alle industrier, også i maritim næring. Det gir bedre dynamikk, flere perspektiver og styrker arbeidsmiljøet. Forskning viser at et mangfoldig arbeidsmiljø øker både trivsel og produktivitet.

– Når vi rekrutterer fra hele befolkningen, får vi tilgang til flere talenter og ideer, noe som er avgjørende for å møte fremtidens utfordringer – enten det handler om digitalisering, klima eller nye markeder.

Rollemodeller og mentorer

YoungShip Oslo arbeider aktivt for å gjøre næringen mer synlig og attraktiv – særlig for unge kvinner.

– I YoungShip Oslo har vi prisen «10 Women to Watch», hvor vi løfter frem kvin-

nelige forbilder fra industrien. Dette er ti kvinner som har utmerket seg i sitt arbeid, og listen offentliggjøres under hver Nor-Shipping her i Oslo.

Hun fremhever også viktigheten av å ha en mentor:

– Jeg kan anbefale WISTAs mentorprogram til alle yngre kvinner i industrien. WISTA gjør virkelig en forskjell i industrien gjennom dette programmet ved å tilrettelegge for en relasjon og dialog mellom generasjoner. Jeg kontakter min mentor om jeg trenger råd eller ønsker å sparre om noe. Lite eller stort.

Grip mulighetene!

Tilbakemeldingene fra unge i næringen er ifølge Vilde tydelige:

– Maritim næring er et spennende og internasjonalt miljø med mange muligheter til å utvikle seg både faglig og personlig. Folk trives godt fordi de jobber med mennesker fra hele verden, og det er ofte mulighet for å ta mer ansvar hvis man ønsker det.

Hun opplever også at bransjen er i endring:

– Det er økende bevissthet og vilje der. Det handler om å ansette den beste kandidaten for jobben basert på behov og kandidatens kvalifikasjoner. Man har også et ansvar som enkeltindivid, til å både se og gripe de mulighetene man har fremfor seg.

– Om du for eksempel skulle ha topplederen til selskapet du drømmer om å jobbe for rett fremfor deg, er mine råd klare:

Gå opp og snakk med personen. Grip rommet. Ta opp telefonen og ring de du er interessert i å jobbe for. Vis interesse og mot. Ingenting er mer inspirerende enn engasjerte mennesker.

En bransje med rom for flere

Til slutt minner hun om at shipping, til tross for sitt globale omfang, fortsatt er en nær og relasjonsbasert bransje:

– Industrien er en «relasjonsindustri» med et fokus på faglig kompetanse. Det er en stor, global industri – shipping står for 90 % av all global transport – men likevel så liten, fordi relasjoner står sterkt og det er relativt kort avstand til personene man ønsker å komme i kontakt med.

« DET HANDLER OM Å ANSETTE DEN BESTE KANDIDATEN FOR JOBBEN BASERT PÅ BEHOV OG KANDIDATENS. KVALIFIKASJONER.

Moderne teknologi, spennende pedagogikk og godt, gammeldags sjømannskap!

Moderne skipsfart er i rask utvikling og den maritime utdanningen må holde tritt. På Skoleskipet Gann har vi installert diesel-elektrisk fremdriftssystem, batteripakke og bygd helt nytt, digitalisert maskin-kontrollrom. Elvene våre får undervisning på et skip som er over 40 år, men som er oppgradert både på bro, i byssa og i maskin.

Hos oss tenker vi at elever som skal bli sjøfolk, må leve som sjøfolk - hele døgnet - og alle har egen lugar med bad, deltar i skipets vedlikehold og vaktjenester. Skoleskipet Gann seiler på tokt i inn- og utland.

Våre skoletilbud er:

- VG1 Teknologi og industrifag
- VG1 Elektro- og datateknologi
- VG2 Maritime fag

Se mer på vår hjemmeside gann.no



SKOLESKIPET GANN
— STAVANGER —



MORGENDAGENS SJØFOLK VIL KREVE MER AV OSS!



«Norsk Sjømannsforbund er eneste maritime forbund med faste inspektører som oppsøker, og ivaretar sjøfolkernes interesser på skipene. Her ser dere to av dem; Kurt-Einar Grønlie Olsen og Kim-Helge Fjæreide som er på skipsbesøk.

Foto: Tri Nguyen Dinh, LO Media

Når de unge skal velge fremtid må de ha grunnleggende trygghet.

• Trygghet for norsk lønn på kyst og sokkel.

I dag kan norske sjøfolk settes på land på kort varsel ved bytte av flagg. Et slikt arbeidsliv i Norge kan vi ikke tilby norsk ungdom. Derfor har Sjømannsforbundet jobbet systematisk i flere år for et lovkrav til norsk lønn på kysten i Norge og på norsk sokkel. Sjøfolk skal få jobb fordi de er flinke – ikke fordi de kan jobbe til «halv pris».

• Trygghet for en arbeidsplass fri for mobbing, trakassering og diskriminering.

For mange sjøfolk opplever uønskede hendelser ombord. Dette kan ikke fortsette. Skal vi tiltrekke oss de beste sjøfolkene i fremtiden, så må arbeidsmiljøet bli bedre og mer inkluderende. Ikke bare for flertallet, men for ALLE! Sjømannsforbundet har de siste årene jobbet systematisk med dette slik at enda flere skal kunne oppleve det fantastiske livet på sjøen. I tillegg er hele næringen avhengig av å rekruttere de beste sjøfolkene for å lykkes i fremtiden.

Sjømannsforbundet jobber for at fremtidens sjøfolk skal få det enda bedre på alle måter. Sjøfolkene har historisk vært en bærebjelke i det norske samfunnet, og fortjener derfor bare det beste. Sjømannsforbundet har

i over 115 år jobbet for å fremme sjøfolkernes sak, og vi er klare for minst 115 år til. Bli gjerne med du også. Du er hjertelig velkommen på laget!

Send en epost til medlemsservice@sjomannsforbundet.no eller ring 22825800.



Norsk Sjømannsforbund

SNMK
Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse

Investeer i fremtidens sjøfolk – søk støtte fra Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse

Er du opptatt av å styrke rekrutteringen til sjømannsyrtket, sikre høy kvalitet i opplæring og skape en trygg og bærekraftig maritim næring?

Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse (SNMK) gir økonomisk støtte til rederier og prosjekter som fremmer kompetanse, HMS og rekruttering i norsk skipsfart.

Vi har to støtteordninger man kan søke på:

Tilskudd til opplæringsstillinger
SNMK gir støtte til rederier som har lærlinger, kadetter (sertifikatklasse 3, 4 eller 5) og junioroffiserer (sertifikatklasse 2) med utdanning fra norske læresteder. Søknadsfrist to ganger i året.

Støtte til prosjekter
Vi støtter initiativ som fremmer:

- Rekruttering og utdanning av sjøfolk
- Helse, miljø og sikkerhet (HMS)
- Synliggjøring av maritime karriereveier

Prosjektsøknader behandles av stiftelsens styre etter nærmere retningslinjer.

Årets maritime lærebedrift
Hvert år deler SNMK ut prisen «Årets maritime lærebedrift» – en anerkjennelse til bedrifter som utmerker seg med innsats for maritim opplæring og rekruttering.

Stiftelsen ble etablert i samarbeid med myndighetene i 2003, og finansieres gjennom midler rederiene innbetaler via den statlige tilskuddsordningen for selsetting av sjøfolk.

Les mer, og søk støtte på www.snmk.no



CHAMPION TANKERS AS
BERGEN, NORWAY



www.championtankers.no

STORE MULIGHETER I HAVVIND

Havvindnæringen vokser raskt – og med den åpner det seg et nytt kapittel for den norske maritime industrien. Ifølge Jan Buttle-Ulvin, Executive Vice President for fornybar energi (REN) i Norwegian Energy Partners (NORWEP) handler det ikke bare om klima og kraft. Det handler om arbeidsplasser, verdiskaping og en ny æra for eksportrettet næringsliv.

Foto: Adobestock

Vi har et unikt utgangspunkt. Ingen andre land kombinerer industriell erfaring fra maritim sektor og offshore olje og gass på samme måte som Norge.

Det gir oss en reell fordel i den globale havvindindustrien, sier Buttle-Ulvin.

NORWEP er en delvis statlig støttet, men næringsdrevet – en brobygger mellom norske energibedrifter og internasjonale markeder. De bistår med analyser, posisjonering og markedsadgang for over 350 medlemsbedrifter, innen alt fra utstyr og teknologi til prosjektutvikling og drift.

– Vi er ikke en tradisjonell interesseorganisasjon. NORWEP er ute der det skjer. I dialog med utviklere, myndigheter og selskaper som bygger havvindprosjekter verden rundt. Og det vi ser nå, er at etterspørselen øker raskere enn noen gang – både i Europa, Asia og og andre internasjonale markeder sier han. For å møte dette, har

vi utviklet en egen unik markedsprioriteringsoversikt basert på innsikt fra våre partnere, kunder og egne markedsanalyser.

Samtidig understreker han at det norske hjemmemarkedet er for lite alene.

– Vi må tenke globalt fra dag én. Det er ikke nok å vente på utviklingen her hjemme. Skal vi få fart på investeringer, teknologit utvikling og leverandørkjeder, må norske selskaper fortsette å vinne kontrakter ute. På oppdrag fra NORWEP undersøker Menon Economics hvert kvartal eksportutviklingen i den norske leverandørindustrien til energisektoren. Tallene for havvind er veldig oppmuntrende. Eksporten har økt fra 22 milliarder i 2022 til 40 milliarder i 2024, en vekst på hele 84%.

– Norske leverandører er allerede tungt involvert i prosjekter blant annet i Skottland, Frankrike, Singapore, Kina, Tyskland, Nederland og Sør-Korea. Det gir et

tydelig signal om konkurransekraften vår.

Havvindmarkedet er i rask vekst. Global kapasitet for flytende havvind er i dag marginal, men ifølge DNV kan det være installert over 250 GW innen 2050. Det åpner for en industriell satsing der Norge har for-

**« I DIALOG MED
UTVIKLERE,
MYNDIGHETER
OG SELSKAPER
SOM BYGGER
HAVVINDPROS-
JEKTER VER-
DEN RUNDT.**

trinns – spesielt på det flytende segmentet.
– Her har vi mulighet til å ligge i front.

Vi har dypvann, vi har erfaring fra flytende plattformer, og vi har flere maritime klynger som kan støtte hele verdikjeden – fra konstruksjon til drift og vedlikehold. Men vi har et behov for større skala og mer hemlig aktivitet for å bygge kompetanse og kapasitet, understreker Norwep-lederen.

Ifølge Buttle-Ulvin vil det være avgjørende at Norge får realisert store prosjekter i eget farvann. Ikke bare for energiproduksjonens skyld – men for å styrke konkurranseevnen.

– Det er viktig at hjemmemarkedet fungerer som utstillingsvindu. Hvis vi får demonstrert teknologi og løsninger her hjemme, får vi et kvalitetsstempel ute. Derfor må det ikke stoppe opp nå. Vi trenger kontinuitet i tildelinger og tempo i beslutningene.

Særlig viktig er det å inkludere maritim næring i helheten. Buttle-Ulvin peker på at havvind er langt mer enn turbiner – det er

også fartøyer, flytere, havner, substasjoner, ankringssystemer, kabellegging og havbaseret logistikk.

– Vi har en maritim verdikjede i verdensklasse. Havvind gir den en ny horisont. For verftene, for rederiene, for teknologiselskapene og mannskapet ute på fartøyene. Dette er en næring som kan bidra til det grønne skiftet og samtidig skape store ringvirkninger langs hele kysten.

Han viser til at norske leverandører allerede har levert avanserte løsninger til havvindparker i utlandet, blant annet spesialfartøyer for installasjon og vedlikehold. Men potensialet er langt større.

– Eksportmulighetene er enorme. Havvind vil spille en nøkkelrolle i energimiksen i mange land, og behovet for kompetente leverandører bare vokser. Her kan Norge bli et premium-leverandørland, slik vi ble det innen olje og gass. Det krever vilje, tydelig politikk og investeringer.

Norwep har i dag tilstedeværelse i mer enn 20 internasjonale markeder ute i verden og samarbeider med Innovasjon Norge og Utenriksdepartementet. Deres rolle er å identifisere forretningsmuligheter, bygge relasjoner og posisjonere norske aktører nær beslutningstakere globalt. «Vår strategi handler om å være et verktøy for næringen og fremskynde kommersielle beslutninger, «closer to contract», legger Buttle-Ulvin til.

– Det handler om synlighet, tillit og timing. Norske selskaper må være til stede, være synlige, og være forberedt på å levere. Vi i NORWEP kan hjelpe dem dit – men vi er helt avhengige av at det også satses hjemme. På infrastruktur, utdanning og forutsigbare rammer.

Buttle-Ulvin mener havvinden representerer mer enn en ny energiform. Den representerer et strategisk veivalg for Norge.

– Havvind er ikke bare en miljøsak. Det er industriutvikling. Det er sikkerhetspoli-

tikk. Det er verdiskaping. Og det er noe vi faktisk er veldig gode på. Det må vi utnytte – og vi må gjøre det nå.

**« HAVVIND VIL SPILLE EN
NØKKELELLE I ENERGIMIKSEN
I MANGE LAND, OG
BEHOVET FOR KOMPETENTE
LEVERANDØRER BARE VOKSER.
HER KAN NORGE BLI ET
PREMIUM-LEVERANDØRLAND,
SLIK VI BLE DET INNEN OLJE
OG GASS.**

ALTERNATIVE DRIVSTOFF TIL SJØS: MULIGHETER, UTFORDRINGER OG NORSKE AMBISJONER

Skipstrafikken står for omtrent tre prosent av verdens klimagassutslipp, og den internasjonale sjøfarten må kutte dramatisk om målene i IMO sin klimastrategi skal nås. Det betyr nye krav, ny teknologi – og nye drivstoff. Tre alternativer peker seg ut: metanol, ammoniakk og hydrogen. Felles for dem er at de representerer en vei bort fra fossilt brensel, men også at de byr på praktiske og sikkerhetsmessige utfordringer.

Simen Diserud Mildal i Sjøfartsdirektoratet jobber med både regelverksutvikling og godkjenning av fartøysprosjekter for slike drivstoff. Han representerer Norge i IMO og leder arbeidet med utvikling av nye internasjonale sikkerhetskrav knyttet til hydrogen og ammoniakk.

– Det skjer mye, men det seiler ennå ikke veldig mange skip på alternative drivstoff. Norge ligger langt fremme, blant annet med fergen Hydra på flytende hydrogen og totalt 40 prosent av verdens batterifartøy på norsk flagg sier han.

Det handler imidlertid ikke bare om fremtidsvyer: Direktoratet har nå oversikt over rundt 30 ulike prosjekter som er aktive i Norge, med til sammen omtrent 50 fartøy. 16 av prosjektene er i aktiv godkjenningsprosess, mens seks står i stampe og resten er ventet å gå i bygging snart.

Metanol peker seg ut som et relativt enkelt drivstoff å håndtere. Det er flytende ved romtemperatur, kan lagres i konvensjonelle tanker med tilpasninger, og gir rene forbrenningsprodukter. Ulempen er at det inneholder karbon og må produseres som grønt metanol for å ha klimaeffekt. Slikt metanol er foreløpig lite tilgjengelig, og mange aktører konkurrerer om det.

Hydrogen gir null utslipp og har høyt energiinnhold per kilo, men energitettheten per volum er lav både når det lagres som komprimert gass ved 300 bar eller flytende ved -253 grader.

– Hydra, verdens første ferge på flytende hydrogen, har nå seilt i over to år på hydrogen og viser at teknologien virker, men logistikken er krevende, for det finnes foreløpig ikke infrastruktur i Norge for å produsere og levere flytende hydrogen, sier Mildal.

Ammoniakk er enklere å håndtere enn hydrogen, da det blir flytende ved lavere trykk og høyere temperatur (-33 grader eller 8 bar), og det eksisterer et visst erfaringsgrunnlag fra kjemikalietankere. Gassen er imidlertid giftig og krever omfattende sikkerhetsbarrierer om bord.

– Alle de tre drivstoffene har sine fordele og ulemper, og vi ser at de gjerne knyttes til ulike fartøystyper. Ammoniakk velges ofte av de større skipene, hydrogen brukes gjerne i ferger i fast rute og metanol har funnet en nisje i offshoreflåten, forklarer Mildal.

Regelverket er delvis på plass. For ammoniakk og metanol finnes midlertidige retningslinjer fra IMO, og classeselskapene har utviklet egne standarder. Arbeidet med retningslinjer for hydrogen er ventet å være

ferdig i september. Fordelen med guidelines fremfor bindende regelverk er at man lettere kan ta hensyn til ny teknologi og behov for fleksibilitet.

– Det er mye enklere å endre guidelines. Når regelverket er vedtatt, kan det være en lang prosess å gjøre endringer, sier Mildal.

« DIREKTORATET HAR NÅ OVERSIKT OVER RUNDT 30 ULIKE PROSJEKTER SOM ER AKTIVE I NORGE, MED TIL SAMMEN OMTRENT 50 FARTØY. »

Sikkerhet står sentralt. Hydrogen er ekstremt reaktivt og krever avanserte systemer for lekkasjesikring og gasshåndtering. Ammoniakk krever doble rør og nye systemer for å forhindre spredning av giftig

gass. Metanol er brennbart, men enklere å kontrollere.

Teknologisk er mye på plass, og det er ikke lenger regelverket som brems utviklingen. Det som mangler er tilstrekkelig infrastruktur for drivstoffproduksjon og -distribusjon, samt lønnsomhet.

– Skipene blir dyrere å bygge, drivstoffet er dyrere, og leveringskapasiteten er ennå lav. Men det kommer krav både fra IMO og EU som tvinger fram endring, sier Mildal.

Flere prosjekter bygges for å kunne ta i bruk ulike drivstoff. Ammoniakk- og metanolskip bygges som "dual fuel" og kan også bruke bio-diesel. Hydrogenfergene har ofte betydelig batterikapasitet og en mindre dieselmotor i back-up. Det gir fleksibilitet i en tid med usikker teknologi og leveranse.

Mildal peker også på at Norge er i ferd med å bygge et viktig erfaringsgrunnlag. Jo flere prosjekter som gjennomføres, desto mer vet man om krav, teknologi og driftsmønstre.

– Vi har redere, verft og utstyrsleverandører med stor kompetanse og vilje til å gå foran. Det gir oss et fortrinn, og vi begynner å få en base av erfaring som vi kan bygge videre på, sier han.

Nye krav, nye teknologier og ny økonomi tvinger skipsfarten inn i det ukjente. Det norske maritime miljøet er med på reisen.

HELE BILAGET ER UTGITT AV MARKEDSMEDIA I SAMARBEID MED NOR-SHIPPING



Simen Diserud Mildal.



Hydra, verdens første ferge på flytende hydrogen.

Foto: Norled

VI SES 2-6 JUNI PÅ



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

KIS MARITIME AS

- Sakkyndig virksomhet A-1 godkjent av SDIR: rådgivning, GAP analyser, beregninger og nye sertifiseringer.
- Sertifiserer og har inspeksjon av kraner, livbåter, daviter, løst løfteutstyr, gangveger, losleidere, fallsikring utstyr, vinsjer, re-terminering av wire, MRT analyse av wire, bollard-pull tester

www.kis.no

SAKKYNDIG KONTROLL AV KRANER, DAVITER OG LØFTEUTSTYR

KIS MARITIME AS sertifiserer, inspiserer og reparerer skipsutstyr i inn- og utland.

– Vi er bindeleddet mellom sjøfartsnæringen og KIS Gruppen, sier Birger Andre Hansen, daglig leder i KIS MARITIME AS.

Fra kontorer i Bergen og Haugesund prosjekterer de service- og reparasjonstjenester direkte mot rederi, managementselskaper og skipenes ledelse.

– Vi prosjekterer oppdrag ombord og koordinerer reparasjonsoppdrag i inn- og utland med største nøyaktighet og tilbyr et fullstendig program for kontroller, montering av utstyr, sertifiseringer, reparasjoner, rådgivning, service og forebyggende vedlikehold av skipenes løfteinnretninger og LSA utstyr, avslutter Hansen.



Solenoid Valves

Yes! We still sell Solenoid Valves...

As one of the market leaders in this area, we have a wide assortment, for mostly any application.

Interesting? Please contact us on

Phone: +47 63 84 44 10

Email: info@burkert.no



www.burkert.no

burkert
FLUID CONTROL SYSTEMS



MAS Fluid Control AS

WAPS OPTIMALISATION
SHIP EFFICIENCY - VRC SYSTEMS

VAF

EMERSON

DAMCOS
Distributor

Visit us at HALL D STAND D 01-08

60

Nor-
Shipping
1965-2025

Oslo
2-6
June

www.mas.no

Gasnor and Molgas:
One Brand, One Future for LNG
as **Molgas Energy Group**



Leading the transition
to **sustainable** shipping

By implementing innovative solutions and embracing sustainable practices, we strive to significantly reduce the environmental footprint of maritime operations.

Our goal is to be an active player in the decarbonisation of shipping via **bioLNG**.

MOLGAS
ENERGY GROUP

Cleaner fuels,
better world

FOR ANYTHING
LIQUID, WE
ARE THERE TO
SERVE YOU!



VISIT US AT WWW.HANSA-TANKERS.COM



REDERIET STENERSEN AS

www.stenersen.com / mail@stenersen.com

Stenersen operates
a fleet of 18 modern
chemical/product tankers.
From 13-19 000 Mdw.



www.stenersen.com / mail@stenersen.com

Experts in
Drivetrain, Hybrid,
Vibro-Acoustic,
Comfort



Nor-
Shipping
2025
STAND
E03-15

VULKAN

VULKAN Skandinavia AS

Byfogd Motzfelds gate 6 | 6413, 6401 Molde
Phone +47 71 24 59 90 | no.info@vulkan.com
www.vulkan.com

BOLLFILTER
Protection Systems



Fine Filtration Technology
with SiC Tubular
Membranes

**EFFICIENT WATER
TREATMENT WITH
BOLLFILTER**

www.bollfilter.no

GMC YARD SHIP SERVICES

GMC is a 52-year-old, family-owned company based in Stavanger, specializing in maritime services and operating its own dry docks.

- Docking
- Conversions
- Ship Services
- Electro
- HVAC
- Heating & Cooling
- Lifting Solutions
- Rental & Surplus
- Base, Warehouse & Logistics
- Multidisciplinary Industrial Service

For Ships, Rigs & Installations



MEET US AT
NOR-SHIPPING

Stand D02-17 • Oslo • 02-06 June



**CONSIDER
IT DONE**



gmc.no

+47 51 84 80 00

24/7 On-Call Service