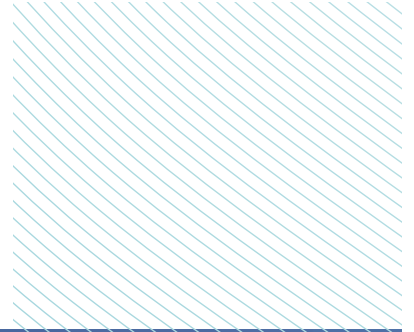




Norges  
Rederiforbund  
Norwegian  
Shipowners'  
Association



# Norske offshorerederier

- skaper verdier lokalt, vinner globalt





FOTO: SIEM OFFSHORE AS

## Innhold

<b>SAMMENDRAG</b>	3
<b>NORSKE OFFSHOREREDERIER</b>	4
FRA PIONERER TIL VERDENSLLEDENDE PÅ FIRE TIÅR	4
OFFSHOREREDERIENES VIRKSOMHET	6
OFFSHORE SERVICESKIP	7
UNDERVANNSENTREPRENØRER	12
SEISMIKKREDERIER	14
<b>OFFSHOREREDERIENES SAMFUNNMESSIGE BETYDNING</b>	18
MARITIM NÆRING I NORGE	18
DEN NORSKE OFFSHOREFLÅTEN ER VERDENS MEST AVANSERTE	19
DEN NORSKE OFFSHOREFLÅTEN ARBEIDER INTERNASJONALT	19
DET INTERNASJONALE OFFSHOREMARKEDET OG NORGES POSISJON	20
HØY KOMPETANSE GIR HØY PRODUKTIVITET OG HØY LØNN	22
OFFSHOREREDERIENE ER VIKTIGE FOR SKIPSVERFTENE I NORGE	23
INTERNASJONAL VIRKSOMHET GIR RINGVIRKNINGER I NORGE	25
LOKALT OG PERSONLIG EIERSKAP	25
<b>OFFSHOREREDERIENES VERDISKAPING</b>	27
KRAFTIG VEKST SIDEN 2004	27
INNTEKSTVEKST HVERT ENESTE ÅR SIDEN 2004	30
KRAFTIG VEKST I SYSSELSETTING	30
<b>GEOGRAFISK FORDELING I NÆRINGEN I NORGE</b>	31
VERDISKAPING, OMSETNING OG SYSSELSETTING	32
STERK REGIONAL VEKST	35
FYLKESFORDELTE NØKKELTALL	38

# Sammendrag

Den norske offshoreflåten er verdens nest største og mest moderne. Rederiene deltar i alle faser av petroleumsaktiviteten; fra de første seismiske undersøkelser til produksjon og nedstengning av avsluttede felt. Rederiene er sterkt knyttet til små lokalsamfunn langs kysten og er viktige både for sysselsetting og verdiskaping i distriktene. Offshorerederiene blir en stadig viktigere del av den maritime næringen i Norge. Samlet kontrollerer disse rederiene verdens mest avanserte offshoreflåte, som består av rundt 500 skip, hvorav om lag 60 prosent av skipene seiler med norsk flagg. Flåten er blitt betydelig internasjonalt de seneste årene og mer enn halvparten av driftsinntektene hentes nå utenfor norsk sokkel. I Asia. I Latin-Amerika. I Afrika. Dette er en utvikling som bare kommer til å fortsette. Som et konkret uttrykk for dette er hvert fjerde offshorefartøy i Brasil kontrollert av norske rederier.

Gjennom offensive satsinger på utvikling av kompetanse og teknologi fungerer de norske offshorerederiene som spydspisser for utvikling av hele det norske maritime miljøet. De er en hjørnestein i utviklingen av det maritime Norge og bidrar til betydelig verdiskaping og sysselsetting langs kysten. Sammen med verft, utstysproducenter, skipsdesignere og kunnskapsleverandører utgjør de norske offshorerederiene en integrert og dynamisk næringsklynge. Offshorerederiene står bak 80 prosent av alle bestillinger ved norske verft og sysselsetter rundt 6500 norske sjøfolk. I alt 58 skip til en verdi av om lag 27 mrd. kroner er for øyeblikket i bestilling ved norske verft. Disse skipene skal stort sett leveres i 2013.

Kombinasjonen av rederier med kunnskap om nye behov og en effektiv næringsklynge er hovedforklaringen på den maritime næringens posisjon. Rederiene og deres eiere er, i sin stadige søken etter bedre og mer effektive løsninger, motoren i den maritime næringen. Sjøfolkene er sentrale bærere av erfaringer og kunnskap fra sjø til land

og mellom aktørene på land. Den norske maritime klyngen har en bredde som gjør den bortimot komplett innenfor de kunnskapsintensive områdene, inkludert verft, utstysleverandører og maritime tjenester. En svært sterk intern konkurranse gjør den enkelte aktør konkurransedyktig og globalt slagkraftig. Samtidig har den maritime klyngen etablert et tett og effektivt samarbeid på de områder hvor felles satsing gir felles fortjeneste.

Offshorerederiene skaper store positive regionale ringvirkninger. Næringens verdiskaping utgjør mer enn en fjerdedel av næringslivets samlede verdiskaping i hele Møre og Romsdal. I enkelte kommuner, som Ulstein, Herøy og Haram, står den maritime offshoreklyngen for mer enn 60 prosent av verdiskapingen. I tillegg skapes ringvirkninger i form av arbeidsplasser, skatteinntekter og underleveranser til mange av lokalsamfunnene rundt de maritime kommunene. I 2011 skapte maritim næring i Norge verdier for nesten 150 milliarder kroner. Av dette stod offshorerederiene for nesten 30 milliarder kroner, det vil si en femtedel av næringens samlede verdiskaping. Dette er store tall. For å sette tallet i perspektiv var den samlede verdiskapingen i hele sjømatnæringen, det vil si fiske, oppdrett og fiskeforedling, 32 milliarder kroner i 2011. Norske offshorerederier skaper med andre ord nesten like store verdier som den samlede sjømatnæringen.

De norske offshorerederiene sysselsetter om lag 12500 personer. Bare siden 2004 har sysselsettingen i rederiene økt med 70 prosent. Omsetningen og verdiskapingen har også steget kraftig. Offshorerederienes samlede inntekter var på 18 milliarder i 2004. I 2011 har tallet økt til 65 milliarder kroner. Med tydelige forventninger om høy vekst i aktiviteten på norsk sokkel og i de fleste andre offshore-regioner i verden er det mye som tyder på at både verdiskaping og sysselsetting vil fortsette å vokse i årene fremover..

**Tabell 1 - Nøkkeltall for offshorerederiene 2004 og 2011**

	Sysselsetting		Verdiskaping (mrd. kroner)		Omsetning (mrd. kroner)	
	2004	2011	2004	2011	2004	2011
Offshorerederiene	7 223	12 503	8,3	28,8	18,3	65,2



# Norske offshorerederier

## Fra pionerer til verdensledende på fire tiår

Offshorerederienes historie i Norge er relativt kort. Da de første petroleumsinstallasjonene dukket opp på norsk sokkel på 1970-tallet, ble ombygde fiskebåter benyttet til forsyningstjenester. Det første spesialbygde fartøyet til norsk sokkel var forsyningsskipet Rig Pilot, som ble bestilt av fiskebåtrederi Uksnøy & Kjøl i 1971.<sup>1</sup> Skipet ble designet av Skipskonsulent AS og bygget av Voldnes Verft i Fosnavåg. Fiskebåtrederiene var vant til å operere i krevende farvann med store bølger, kulde og mørke. Disse forholdene stilte høye krav til skip og utstyr, så verft, skipsdesignere og utstysprodusenter la alle stor vekt på å utvikle robuste, slitesterke og innovative løsninger. Kulturen og kompetansen fra fiskeriene var minst like relevante for offshorevirksomheten. En illustrasjon på dette er at Rig Pilot – det første norskbygde offshorefartøyet – fremdeles er i drift i Kina i dag.

Det første offshorerederiet i Norge, Sandøy Supply, ble etablert av Uksnøy & Kjøl for å eie og drifte skipet. På noen tiår har norske offshorerederier utviklet verdens mest avanserte og verdifulle offshoreflåte. En lang rekke innovasjoner i skrogform, utstyr og operasjoner er skapt i Norge. Fremdeles designes og bygges de mest innovative og teknologisk ledende skipene her i landet.

Utviklingen har gått raskt, og norske offshorerederier er fremdeles i vekst. Så sent som i 2000 var de norske offshorerederienes samlede omsetning mindre enn 13 milliarder kroner. Samme år var deepsea-rederienes omsetning nesten seks ganger større. I dag er situasjonen dramatisk endret. I 2011 var offshorerederienes omsetning 65 milliarder,

mens deepsea-rederienes samlede omsetning er 83 milliarder.

## Definisjon og avgrensning

Før en ser nærmere på offshorerederiene, vil det være nyttig å avklare enkelte definisjoner, samt å sette bransjen inn i en større sammenheng nasjonalt og internasjonalt. Basert på mange års studier av maritim næring kom Menon i prosjektet «En kunnskapsbasert maritim næring» (2011) frem til følgende definisjon og avgrensning av næringen:

**«Alle virksomheter som eier, opererer, designer, bygger, leverer utstyr eller spesialiserte tjenester til alle typer skip og andre flytende enheter»<sup>2</sup>**

Menon har fulgt maritim næring i en årrekke og har valgt å dele den inn i fire hovedgrupper og ti undergrupper. De fire hovedgruppene er rederier, verft, maritimt utstyr og maritime tjenester. Som en av fire undergrupper under rederiene finner vi offshorerederiene. Selskapene som tilhører denne gruppen, er definert som:

**«Eiere og operatører av forsyningsfartøy, ankerhåndteringsfartøy, konstruksjonsfartøy, seismikk- og andre offshorerelaterte spesialskip, samt undervannsentreprenører»**

Siden dette er en rapport hvor offshorerederienes bidrag til verdiskaping står sentralt, er det viktig at leseren har en klar forståelse av hva begrepet betyr.

<sup>2</sup> For en rekke bedrifter passer bare *del* av virksomheten inn i definisjonen av maritim næring. Som tommelfingerregel har vi valgt å kun inkludere bedrifter hvor den maritime virksomheten står for minst halvparten av virksomheten, i analyser av næringens størrelse og utvikling.

<sup>1</sup> Kilde: Oljemuseets årbok 2008; www.uksnoy.no.



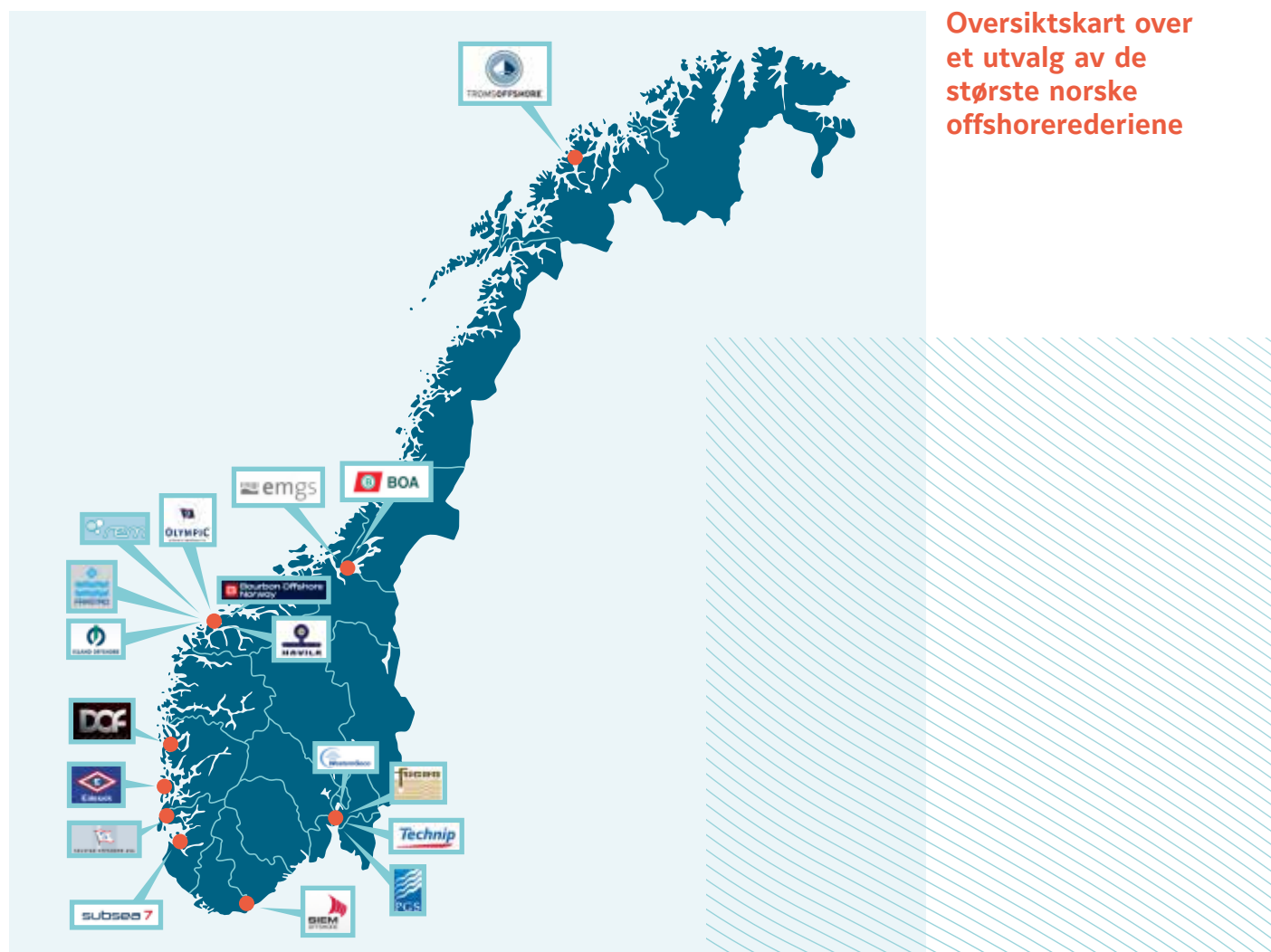
FOTO: ULSTEIN

## Verdiskaping – hva det er, og hvordan det måles

En nærings størrelse kan måles på ulike måter. Det beste målet etter vårt skjønn er **verdiskaping**. Dette begrepet blir ofte benyttet om forskjellige fenomener, men det har en presis og entydig betydning. Verdiskaping beregnes ganske enkelt som bedriftens omsetning fratrukket kjøpte varer og tjenester. Det betyr samtidig at bedriftens verdiskaping tilsvarende summen av *lønnskostnader og driftsresultat før avskrivninger og nedskrivninger* (heretter EBITDA, hvor EBITDA er forkortelsen for Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization). Den maritime næringens verdiskaping er dermed summen av lønnskostnader og EBITDA i alle bedriftene. Av utregningsårsaker

tas produktskatter og merverdiavgift vanligvis ikke med, selv om det teoretisk er en del av næringens verdiskapingsbidrag.

Verdiskaping er et godt størrelsesmål av to grunner. For det første unngår man dobbelttelling av varer og tjenester, noe som gjør det meningsfullt å sammenligne verdiskaping på tvers av næringer. Dessuten gir verdiskaping et godt bilde på den samfunnsmessige avkastningen av næringsvirksomheten. Det skyldes at verdiskaping fanger opp avlønningen til de viktigste interessentene (stakeholders) i næringen, det vil si de ansatte gjennom lønn, kommunene og staten gjennom inntektsskatt, arbeidsgiveravgift og selskapskatt, kreditorene gjennom renter på lån, og til slutt eierne gjennom overskudd etter skatt.



Oversiktskart over et utvalg av de største norske offshorerederiene

### Offshorerederienes virksomhet

Gjennom hele oljeindustriens verdikjede spiller maritime operasjoner en nøkkelrolle. Før oljeleting begynner, er det behov for seismiske fartøy til å kartlegge havbunnen og for å finne hvor det skal bores etter olje. Ved utbygging av feltene er det behov for konstruksjonsfartøy og i driftsfasen er

forsyningsfartøy nødvendige for at daglig produksjon på oljefeltene skal kunne opprettholdes. Ved slutten av oljefeltens levetid er det også bruk for fartøy som kan bidra til fjerning av plattformer. I 2013 er det estimert at oljeinvesteringene på norsk sokkel alene vil tilsvare rundt 185 milliarder kroner. Oljevirksomhet skaper altså et stort marked for maritime tjenesteytere (SSB, 2012).

### Rederiene deltar i alle faser av petroleumsaktiviteten – fra de første seismiske undersøkelser til produksjon og nedstengning av avsluttede felt



Som figuren over viser, finnes det en rekke ulike maritime operasjoner som må foretas for at olje- og gassvirksomhet til havs skal kunne utføres. Til disse operasjonene kreves ulike skip, som enten spesialiserer seg på enkelt operasjoner eller, som de fleste skipene, kan utføre en rekke ulike operasjoner. De tre vanligste offshorefartøyene er plattformforsyningskip (PSV), ankerhåndteringskip (AHTS) og subsea-skip.

Basert på hvilke skip selskapene eier, kan offshorerederiene deles inn i tre undergrupper: offshore serviceskip, undervannsentreprenører og

seismikkselskaper. I de påfølgende avsnittene vil de tre undergruppene bli presentert sammen med et utvalg av viktige aktører innenfor hvert område.

### Offshore serviceskip

Offshore serviceskip består av serviceskip som utfører forsyning, ankerhåndtering samt andre typer spesialskip. De fleste offshorerederiene befinner seg langs strekningen fra Karmøy til Ålesund. Blant de største rederiene finner man Farstad, Solstad, Eidesvik, DOF, Siem Offshore og Island Offshore. Dette er selskaper med stor





aktivitet i utlandet. Farstad har som et eksempel omkring 80 prosent av sine inntekter fra andre områder enn Nordsjøen. Innenfor denne gruppen finner man de følgende båttypene

- Ankerhåndteringsskip (AHT - Anchor Handling Tug Vessels) og AHTS (Anchor Handling Tug & Supply Vessels)
- Plattformforsyningsskip (PSV - Platform Supply Vessels)

#### Ankerhåndteringsskip

Ankerhåndteringsskip er skip som kan forsyne oljerigger og taue riggene til andre områder for så å forankre dem på en ny lokasjon. Ankerhåndteringsskip skiller seg fra PSV-er ved at de er utrustet med vinsjer for tauing og ankerhåndteringsoperasjoner. Skipene har også en åpen hekk slik at de kan trekke ankerene om bord. Disse skipene har spesialdesignede maskiner tilpasset



FIGUR 3 - PLATTFORMFORSYNINGSSKIP (PSV).  
FOTO: FARSTAD

de ankerhåndteringsoperasjonene skipene skal gjennomføre.

#### Plattformforsyningsskip (PSV)

PSV-skip er spesialdesignet for å forsyne oljeplattformer til havs. Skipene er i hovedsak mellom 20 og 100 meter lange. Primært skal PSV-ene transportere gods og personell ut til oljeplattformer eller andre offshorekonstruksjoner. Det er i hovedsak boreslam, pulverisert sement, drivstoff, drikkevann samt kjemikalier som brukes i boreprosessen, som tar opp mesteparten av lasterommet. Drivstoff, vann og kjemikalier er det nesten alltid behov for ved oljeplattformene, mens skipene på veg tilbake til land tar med seg kjemikalier fra plattformen som skal resirkuleres eller deponeres. Mange av skipene er bygget eller konvertert for å utføre en bestemt jobb. Noen av skipene har også utstyr for å kunne slukke eller bekjempe branner på plattformer.



FIGUR 4 - ANKERHÅNTERINGSSKIP (AHTS).  
FOTO: FARSTAD

### Norske offshoreredereier er representert over hele verden

Farstad, Solstad, Olympic Shipping, Havila, DOF, PGS og Siem Offshore er et utvalg av de største og mest betydningsfulle norske offshore-selskapene. Alle disse selskapene er i dag representert med flere kontorer i utlandet og henter store deler av sin inntekt utenfor norsk farvann. DOF og Solstad er to eksempler som viser hvor internasjonale og globale de norske offshorerederiene har blitt. Begge selskapene genererer mer enn 65 prosent av sine inntekter utenfor norsk sokkel.

#### DOF - fra Austevoll til Australia

DOF er et offshorerederi med en flåte på 74 skip, hvorav 11 var under bygging ved inngangen til 2012. Flåten består av 23 plattformforsyningsskip (PSV), 20 ankerhåndteringsskip (AHTS) og 31 subsea- og konstruksjonsfartøy. Konsernet har etablert kontorer på alle fem kontinenter, men hovedkontoret ligger fortsatt på Austevoll sør for Bergen. DOF er et virkelig globalt selskap med hovedmarked spredt mellom Nordsjøen, Vest-Afrika, Australia og Brasil. I 2011 hadde selskapet 4000 ansatte, driftsinntekter på 6,5 milliarder kroner og et driftsresultat på 1,2 milliarder. Av selskapets omsetning på 6,5 milliarder stammer halve omsetningen fra Amerika, 30 prosent fra Europa og Vest-Afrika og de resterende 20 prosentene fra Australia.

#### Kart som viser DOF sine kontorer i verden

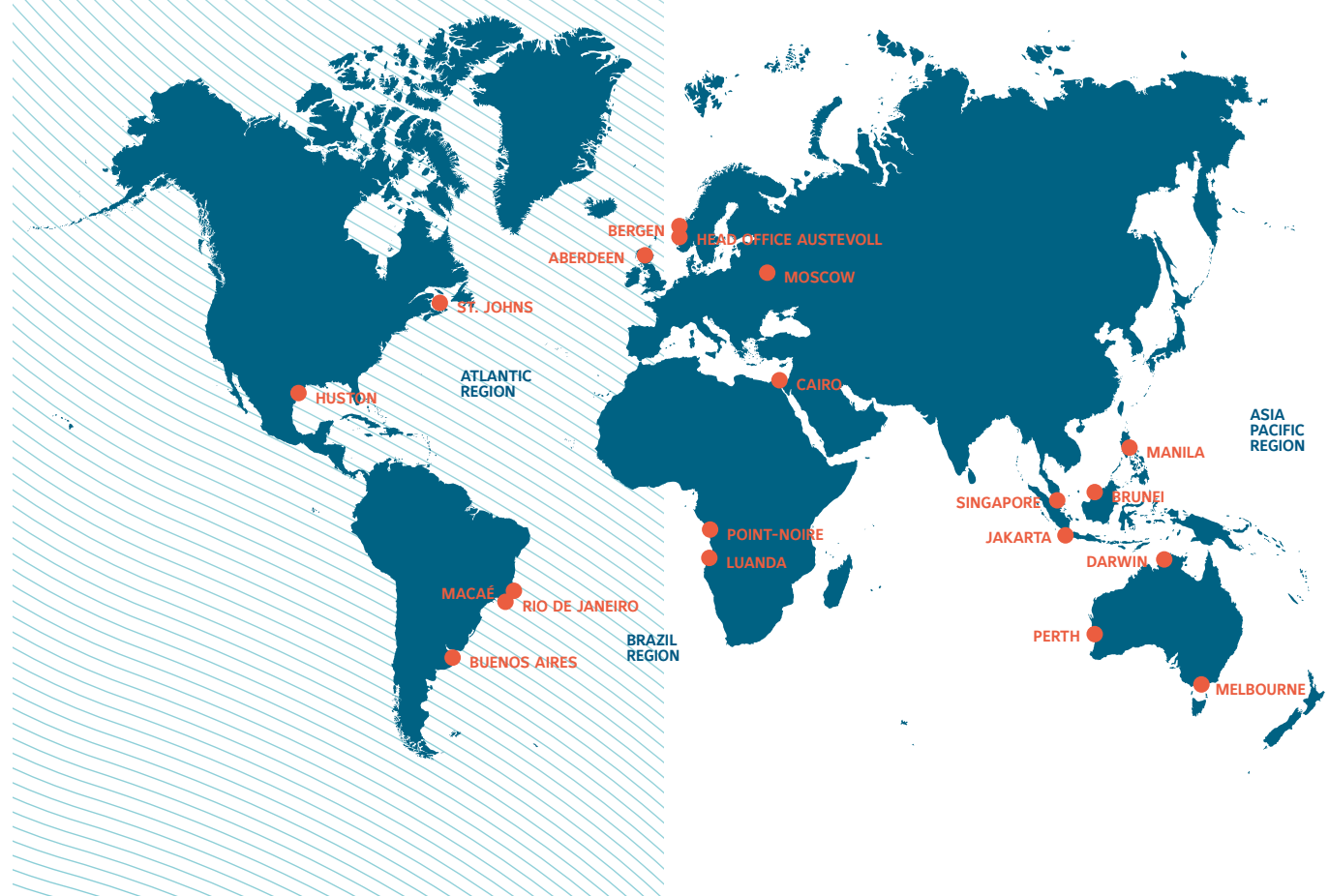






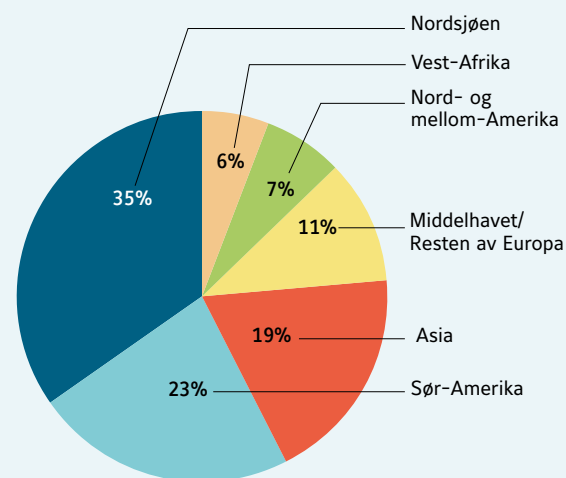
FOTO: SOLSTAD

## Solstad

Solstad Rederi ble etablert i 1964 av kaptein Johannes Solstad. Hovedkontoret er fortsatt lokalisert i Skudeneshavn. Selskapet var de første ti årene eiere av tørrfraktsskip, men gikk i 1973 inn i offshorebransjen. Solstad Offshore har omkring 1400 ansatte, hvorav 850 er norske sjøfolk (Solstad årsrapport 2011). I tillegg til hovedkontoret i Skudeneshavn har selskapet avdelingskontorer i Aberdeen, Singapore og Rio de Janeiro. I dag kontrollerer rederiet en flåte på 50 skip som ved slutten av 2011 hadde en markedsverdi på over 18 milliarder kroner. Flåten består av konstruksjonsskip, plattformforsyningsskip (PSV) og ankerhåndteringskip (AHTS).

Solstad Offshore-gruppen omsatte for 3 milliarder kroner i 2011, opp fra 2,6 året før. EBITDA på 1,1 mot 1 i 2011. 47 prosent av inntektene kom fra CSV-skip, 40 prosent fra ankerhåndteringskip og 13 prosent fra PSV-skip. Fraktinntektene er fordelt på 35 prosent i Nordsjøen og 65 prosent i andre markeder, hvor Sør-Amerika (22 prosent av totale fraktinntekter) og Asia (19 prosent) var omtrent like viktige.

### Solstad Offshores omsetning fordelt på ulike markeder (2011-tall)



## Normand Oceanic – et av verdens mest avanserte konstruksjonsskip

Norge har verdens mest moderne offshoreflåte, og mange av verdens største, dyreste og mest avanserte fartøy kontrolleres av norske redere. Et slikt skip er Solstads flaggskip Normand Oceanic. Skipet ble ferdigstilt i 2011, er 157 meter langt, har et dekkareal på 2200 kvadratmeter og lugarplass til et mannskap på 140. Skipet er et konstruksjonsskip for undervannsoperasjoner og kostet Solstad redere den nette sum av 1,25 milliarder kroner.

### Bygget i Norge for operasjoner tre kilometer under vann

Normand Oceanic er bygd ved STXs verft i Brattvåg nord for Ålesund. Skipet var da det dyreste, største og mest avanserte skipet som Solstad noen sinne hadde bestilt. Ved bygging av slike skip er det ikke selve skipet som er det fordyrende elementet, men alt utstyr som fartøyet skal ha og installasjon av dette. Normand Oceanic er utstyrt med en 400 tonns kran, det største løfteutstyret en slik båt kan ha. Den hiv-kompenserte<sup>4</sup> kranen kan operere ned mot dybder på 3000 meter. Skipet er ellers utstyrt med det mest avanserte innen navigasjon og dynamisk posisjonering fra Kongsberg Maritime og er nå under kontrakt med Subsea 7.

<sup>4</sup> Hiv-kompensasjon vil si en mekanisme som ved visse operasjoner til havs reduserer eller opphever virkningene av at fartøyer og flytende installasjoner beveger seg i bølgene.

Skipet er i tillegg utstyrt med fjernstyrte undervannsroboter (ROV-er), et stort hull midt i skipet (moon pool) hvor en kan senke ned og løfte tunge verktøy og utstyr på plass på havbunnen. Fartøyet er designet for operasjoner verden rundt, men har så langt arbeidet i Nordsjøen. I juli lå skipet til kai i Fredrikstad i flere uker for å kveile en 126 km lang høyteknologisk kabel som skal knytte gassfeltene Laggan og Tormore sammen (feltene ligger 17 km fra hverandre).

### Norske utstyrsleverandører er verdensledende og har utstyrt Normand Oceanic

I tillegg til å være bygd ved et norsk verft har en rekke andre norske leverandører vært involvert i byggingen av skipet. Nordea har vært byggelånsbank, STX har stått for design og bygging av skipet. Motorene er produsert av Wärtsilä, fremdriftssystemet av Rolls Royce, det dynamiske posisjoneringssystemet av Kongsberg Maritime, og livbåtene er produsert av Umoe Schat-Harding, for å nevne noen. Som sjefen for Sinopacific (Kinas ledende private skipsverft) sa til Aftenposten i desember 2011: «Ingen land kan konkurrere med det som norske selskaper kan levere av innovativ design og høyteknologisk utstyr til de mest avanserte offshorefartøyene» (Aftenposten, 2012)<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> <http://www.aftenposten.no/okonomi/article7020362.ece>



NORMAND OCEANIC. FOTO: SOLSTAD



## Undervannsentreprenører

Subsea-skip er skip som er spesielt designet for undervannsoperasjoner, hvor en installerer eller reparerer undervannsinstallasjoner brukt i produksjon av olje og gass. De største og mest avanserte skipene er over 150 meter lange og kan koste opp mot halvannen milliard kroner. Store deler av prisen skyldes tilleggsutstyret som skal monteres på skipet. Subsea-fartøy er generelt større og mer spesialiserte enn andre offshoreforsyningskip. Mange av subsea-skipene støtter også bruk av fjernstyrte undervannsfarkoster (ROV – Remotely Operated Underwater Vehicle).

Det er utviklet en rekke ulike spesialskip for operasjoner på havbunnen. Eksempler på slike typer operasjoner er oppmåling, undersøkelser, undervannsarbeid og konstruksjonsarbeid. Disse skipene kan i utgangspunktet være supply-skip som er utrustet med «moon pool», det vil si en åpning gjennom bunnen. Innenfor denne kategorien



FIGUR 6 – FJERNSTYRTE UNDERVANNSFARKOSTER (ROV).  
FOTO: DOF

finnes det også en rekke spesialskip for stimulering av brønnene. Disse har utstyr som kan lette utvinning av olje ved hjelp av tanker og pumper som skal lette trykket under opphenting. De klart største selskapene innenfor denne kategorien er Subsea 7 og Technip. Selskapet Ocean Installer er et forholdsvis nytt selskap med hovedkontor i Stavanger. Virksomheten startet i 2011, er majoritetseid av Private Equity-selskapet Hitec Vision og ønsker å utfordre de to dominerende aktørene innenfor SURF-segmentet (Subsea, Umbilicals, Risers and Flowlines). Selskapet Ocean har leid to undervannskonstruksjonsskip på langtidskontrakter, i tillegg vil selskapet sammen med Solstad ta eierskap i et nytt konstruksjonsskip som skal leveres i andre kvartal 2014. En annen mindre undervannsentreprenør med vekstambisjoner er Reach Subsea i Haugesund. I dag er det ti ansatte i selskapet, men i løpet av tre til fire år håper Reach å sysselsette flere hundre. Selskapet ble notert på Oslo Børs i slutten av 2012 og var i begynnelsen av januar 2013 verdsatt til omkring 230 millioner kroner.

Subsea 7 ble dannet i januar 2011 etter en sammen slåing av norske Acergy og Subsea 7, som også har norske røtter. Subsea 7 har hovedkontor i London og er i dag representert over hele verden. Selskapet har sitt norske hovedkontor i Stavanger/Sola og er en viktig aktør på norsk sokkel. Nylig vant selskapet kontrakten på den største utbyggings- og installasjonskontrakten under vann som noen gang er tildelt i Norge. Kontrakten har en verdi på i underkant av fem milliarder kroner.<sup>3</sup> Det betyr at ett av verdens største konstruksjonsskip, «Seven Borealis», kommer til Norge i 2014 for bidra til utbyggingen av Martin Linge-feltet.

<sup>3</sup> <http://www.aftenbladet.no/energi/Verdas-storste-skip-til-Martin-Linge-3069810.html>



Technip Norge AS er en norsk avdeling av det franske industrikonsernet Technip. Firmaet har hovedkontor i Sandvika i Akershus, avdelinger i Stavanger og Haugesund og rørproduksjon på Orkanger i Sør-Trøndelag. Til sammen sysselsetter selskapet omkring 500 personer i Norge. Selskapet har en flåte bestående av 28 skip. I tillegg skal fem skip leveres de neste årene. Technip har mer enn 30.000 ansatte i nærmere 50 land og en omsetning på over 50 milliarder kroner i 2011.

Undervannsentreprenørens flåte inkluderer fartøy av typen:

- Konstruksjons- og vedlikeholds fartøy (Construction Vessels)
- Dykkeskip (Diving Support Vessels)
- ROV Support Vessel
- Multifunksjonelt offshore fartøy (Multi Purpose Support Vessels)
- Rørleggende fartøy (Pipe Laying Support Vessels)



## Seismikkrederier

I motsetning til de andre offshorerederiene har seismikkselskapene i hovedsak kun én type skip: seismikkfartøy. Seismikkselskapene opererer på det internasjonale markedet, og mange av de ledende aktørene er enten helnorske, har store norske avdelinger eller er konsern som tidligere har kjøpt opp norske selskaper som så har blitt integrert i konsernet.

CGGVeritas er selskapet med den største flåten av seismiske skip i verden. Andre store aktører på verdensbasis inkluderer norske PGS. Seismikkselskapenes kunder er i all hovedsak oljeselskaper, og etterspørselen etter selskapenes tjenester blir dermed styrt av oljeselskapenes letevirsomhet. Det er mellom femti og seksti store 3D-skip som opererer på verdensmarkedet i 2010, og alle har norsk design.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> <http://www.tu.no/olje-gass/2010/08/29/lytter-etter-svart-gull>







KILDE: PGS

## Godt blikk for seismikk

**Marin seismikk bidrar til at Norge er verdensledende i kartleggingen av nye olje- og gassresurser offshore. Videre bidrar metoden til økt utnyttelsesgrad på eksisterende felter. Høy oljepris og flere utbygde felter på norsk sokkel gjør at metoden blir særlig viktigere for norsk petroleumsutvinning.**

Seismikk er en geofysisk metode for å kartlegge grunnforhold. Metoden innebærer at man sender en trykkbølge ned i jorda ved hjelp av en luftkanon, en seismisk vibrator eller sprengstoff i form av dynamitt eller tovox. For enhver kombinasjon av trykkbølge og lokasjon vil det være en geologisk grense, der deler av trykkbølgen blir reflektert. Ut ifra styrken og tiden det tar for bølgen å vende tilbake til overflaten, kan man anslå den geologiske grensen og de geologiske strukturene. Metoden egner seg for å identifisere og lokalisere en rekke mineraler, men er spesielt viktig i letingen etter nye petroleumfelt.

Magnetiske målinger fra luft og bakkenivå utgjør første letefase etter olje og gass. Deretter foretar man seismiske undersøkelser i den andre fasen, før man i tredje fase borer og logger gjennom berggrunnen. Seismikk kan både benyttes på

land (landseismikk) og til havs (marin seismikk). Landseismikk utføres typisk ved at sprengstoff sprenges i stadig dypere groper i jorda, og lange kabler brukes til å analysere den reflekterte strålingen. Metoden er både arbeidsintensiv og tidkrevende, og er hyppig brukt ved onshore oljeutvinning i Midtøsten. I Norge er det marin seismikk som driver kartleggingen av oljefelt fremover.

### *Marin seismikk – på leting etter det sorte gull*

Ved marin seismikk drar et seismikkskip luftkanoner etter seg. Omtrent hvert tiende sekund slipper luftkanonene ut trykkbølger. Sensorer festet til kabler på mange tusen meter fanger så opp de reflekterte bølgene. Ved overflateseismikk slepes kablene kontrollert etter fartøyet på dybder mellom fem og ti meter. Skipet beveger seg typisk i en hastighet på fire til fem knop, og ledsages av en rekke følgeskip, som hindrer at andre fartøy kolliderer med slepet. Alternativt til overflateseismikk kan man benytte havbunnseismikk, der sensorene plasseres på havbunnen. Havbunnseismikk gjør det mulig å identifisere og kartlegge mer komplekse grunnstrukturer, men innebærer også betydelige installasjonskostnader. Trykkbølgene fra permanente overflateinstallasjoner kan i verste fall minske den lokale fiskebestanden. I hovedsak

har likevel seismikk relativt få negative effekter på de lokale økosystemene sammenliknet med fiske og andre aktiviteter til sjøs.

Midlertidige målinger i rommet omtales i fagspråket som 3D-målinger, idet målingene gir et statusbilde av de geologiske forholdene langs de tre romdimensjonene. Siden seismikk ble introdusert som metode for petroleumleting på 1920-tallet, har store deler av teknologiutviklingen dreid seg om å bedre signalstyrken ved å korrigere for støy. De siste årene har aktører på norsk sokkel satset betydelig på teknologier for 4D-målinger, det vil si målinger av geologiske strukturer over både rom og tid. 4D-seismikkdata er nyttige i produksjonsfasen for å holde oversikt over bevegelser blant hydrokarboner og vann i reservoarer. Teknologien bidrar også til å kartlegge hvor de resterende reservene skjuler seg, og står således sentralt i å øke utvinningsgraden på norsk sokkel.

### *Norske selskaper på skattejakt på havets bunn*

De største seismikkselskapene med virksomhet i Norge er PGS, Polarcus, Dolphin Group, Western-Geco, Fugro, EMGS og TGS Nopec. Seismikkselskapene har store deler av sin inntekt fra andre land enn Norge. Eksempelvis hadde TGS i 3.kvartal 2012

kun 31 prosent av sine inntekter fra Europa, mens 61 prosent var fordelt på Nord-Amerika, Midtøsten og Asia og 8 prosent kom fra andre områder. Dette er med andre ord globale selskaper med virksomhet over store deler av kloden. Fortsatt ser vi at flere av selskapene har hovedkontor i Norge. PGS og TGS har hovedkontor i Bærum og Asker, mens EMGS har sitt hovedkontor i Trondheim.

PGS (Petroleum Geo-Services) er etter Fugro det selskapet med høyest omsetning registrert i Norge. Selskapet har hovedkontor på Lysaker i Bærum. PGS er representert i 26 land, og har større kontorer i London, Houston og Singapore. PGS ble etablert i 1991 ved en sammenslåing av Geoteam og Precision Seismic. Målsetningen var å tilby 3D marine seismikkdata. Siden 1992 har PGS vært notert på Oslo Børs, og selskapet var ved årsslutt 2012 verdsatt til over 20 milliarder kroner. I dag har PGS en flåte bestående av ti seismikkskip. I tillegg skal ytterligere fire skip leveres i perioden 2013–2015. Selskapet omsatte for 1,3 milliarder dollar i 2011, av dette stod selskaper i Norge for i overkant av 10 prosent. I 2011 sysselsatte selskapet i underkant av 2200 personer. Alle PGS' syv Ramform-skip er bygget ved norske verft.



# Offshorerederienes samfunnsmessige betydning

## Maritim næring i Norge

Norge er hjem for 0,1 prosent av verdens befolkning, men er en stormakt i den internasjonale maritime næringen. Den maritime næringen i Norge har en samlet verdiskaping på nesten 150 milliarder kroner og sysselsetter mer enn hundre tusen personer. Verdiskapingen har aldri vært høyere enn i 2011, og næringen har kanskje aldri hatt en så sterk internasjonal posisjon som i dag.

Norsk maritim næring er internasjonal, kunnskapsbasert og verdensledende innenfor en rekke segmenter. Næringen blir stadig mer dominert av offshorervirksomhet tilknyttet olje- og gassoperasjoner verden over. Skipsfart er av natur internasjonal, men også utstyrsleverandører, tjenesteleverandører og verft har store deler av sine inntekter fra utlandet. En finner store klynger (samling av bedrifter) med norske bedrifter i de største sjøfartsbyene, som Singapore, Rio og Shanghai.

Veksten, den gode lønnsomheten og omstillingen mot offshoreleveranser i maritim næring henger nært sammen med høye oljepriser.

## Nøkkeltall for maritim næring 2004 og 2011

	Sysselsetting		Verdiskaping (mrd. kroner)		Omsetning (mrd. kroner)	
	2004	2011	2004	2011	2004	2011
Rederi	34 336	39 458	40.1	78.9	122.0	215.0
Tjenester	23 633	31 895	16.1	34.1	43.6	92.6
Utstyr	12 291	17 760	8.3	22.2	25.1	66.6
Verft	8 259	11 839	3.4	10.4	12.0	39.3
<b>Hele maritim næring</b>	<b>78 519</b>	<b>100 953</b>	<b>67.9</b>	<b>146.0</b>	<b>203.0</b>	<b>413.0</b>

Petroleumsvirksomheten foregår i økende grad på dypt vann, noe som skaper økt etterspørsel etter flyterigger, produksjonsfartøy, undervannsentreprenører og offshorefartøy. Krevende klimatiske forhold, for eksempel i nordområdene, stiller i tillegg svært høye krav til maritime operasjoner og krever avanserte og spesialdesignede skip. Begge disse utviklingstrekkene styrker den norske maritime næringens internasjonale konkurransevne, fordi den er blant verdens mest innovative og teknologisk ledende.

Offshorerederiene har de siste årene opplevd en vekst i verdiskapingen og omsetningen som har vært betydelig høyere enn for næringen som helhet. Det betyr at offshorerederiene står stadig mer sentralt i næringen. Siden 2004 økte offshorerederienes andel av verdiskapingen i maritim næring fra 12 prosent til 20 prosent i 2007. Etter 2007 har verdiskapingsveksten vært forholdsvis lik i næringen som hos offshorerederiene, slik at offshorerederiene fortsatt stod for omkring 20 prosent av verdiskapingen i 2011.

Offshorerederiene spiller en viktig rolle også når en ser på hele det private næringslivet i Norge. Fra 2004 til 2011 ble næringens andel av verdiskapingen i privat næringsliv i Norge fordoblet. I 2011 stod offshorerederiene for 1,8 prosent av all verdiskapingen i norsk næringsliv.<sup>7</sup>

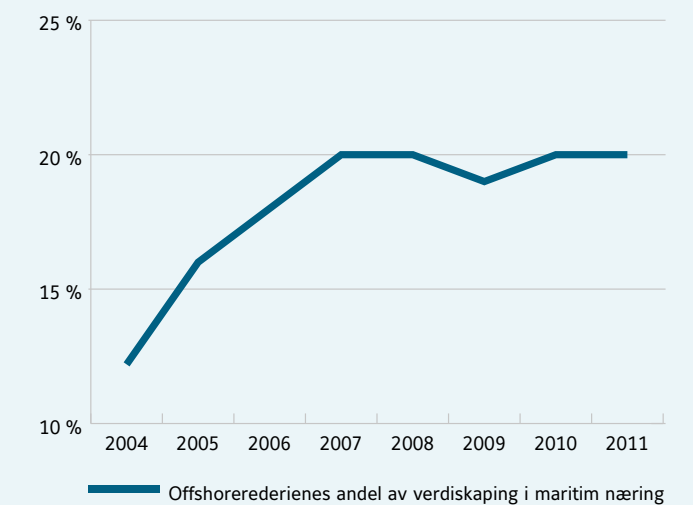
## Den norske offshoreflåten er verdens mest avanserte

Den internasjonale offshoreflåten er i hovedsak kontrollert av mindre rederier, men det finnes et fåtall større aktører. Det største selskapet på verdensbasis er amerikanske Tidewater med omkring 350 skip. Andre større aktører<sup>8</sup> inkluderer nederlandske Vroon, Danske A.P. Møller samt norske DOF og Farstad. De fleste aktørene med offshoreflåte er spesialiserte rederier som kun opererer innenfor offshoremarkedet.

Den norske flåten skiller seg ut ettersom den er meget spesialisert og utstyrt med avansert teknologi som posisjoneringssystemer og styringsystemer. Disse er i stor grad utviklet av aktører i den norske maritime næringen. Norske rederier har vært ledende på utvikling internt i bransjen. De står eksempelvis bak verdens første gassdrevne offshoreskip, verdens første skip som bruker brenselceller til intern kraftforsyning, og verdens sterkeste skip, som har en trekraft på 423 tonn. Skipet kan taue en plog på 1000 meters dyp på flere hundre meter slep.<sup>9</sup>

<sup>7</sup> Norsk næringsliv unntatt olje- og gassoperatører  
<sup>8</sup> Selskaper med mer enn 50 skip  
<sup>9</sup> [http://www.offshore.no/sak/35832\\_bliir\\_verdens\\_stoerste\\_offshoremarked](http://www.offshore.no/sak/35832_bliir_verdens_stoerste_offshoremarked)

## Offshorerederienes andel av verdiskaping i maritim næring

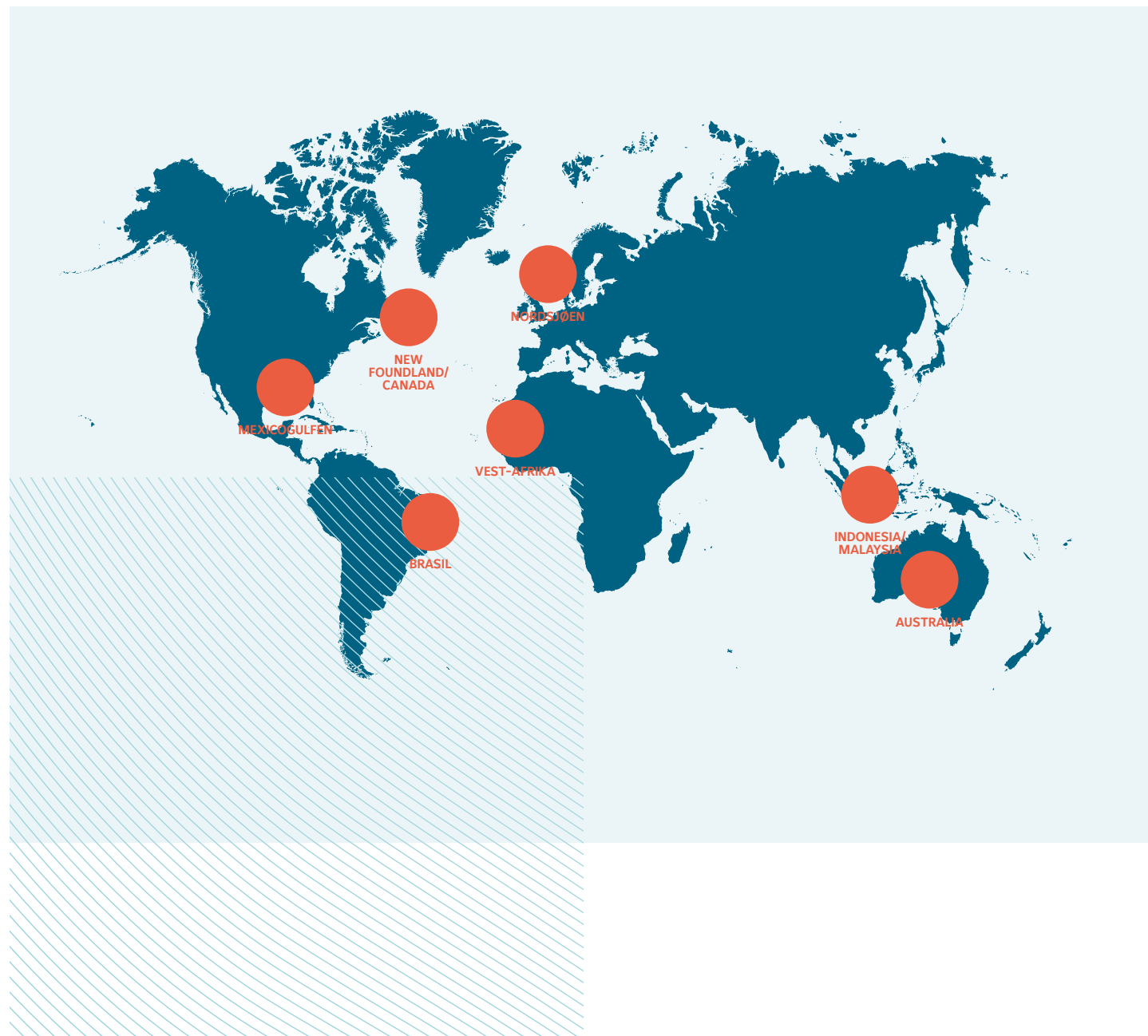


## Den norske offshoreflåten arbeider internasjonalt

Norge har en stor og moderne offshoreflåte som ikke bare er ledende på norsk sokkel, men over hele verden. Faktisk er den norske offshoreflåten verdens nest største med i underkant av 600 skip. I midten av 2012 var det omkring 300 offshoreskip i Nordsjøen<sup>10</sup>. Det betyr at brorparten av den norske flåten opererer utenfor norsk farvann. Det er eksempelvis anslått at et av fire offshoreskip på det brasilianske markedet er norskkontrollert. Likevel har den norske kontinentalsokkelen spilt en viktig rolle for offshorerederiene. Nordsjøen har

<sup>10</sup> DOF kvartalsrapport 2. kvartal





vært hjem for de norske offshorerederiene siden olje- og gassvirksomheten fikk sin spede start på begynnelsen av 1960-tallet. Omfanget av petroleumsvirksomhet i Nordsjøen har som kjent siden skutt fart, og i dag er Nordsjøen verdens største offshoremarked.<sup>11</sup> Dette sterke hjemmemarkedet har lagt grunnen for at offshorerederiene i dag henter størsteparten av sin inntekt utenfor norsk sokkel. I dag er Brasil, Australia, Mexicogulven og Vest-Afrika sentrale markeder, og store aktører som Farstad, DOF, PGS og andre henter alle mellom 70 og 95 prosent av inntektene sine utenfor Norges grenser.

<sup>11</sup> [http://www.oceanmaxwell.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=174:australia-2016&catid=57:company-news&Itemid=49](http://www.oceanmaxwell.com/index.php?option=com_content&view=article&id=174:australia-2016&catid=57:company-news&Itemid=49)

### Det internasjonale offshoremarkedet og Norges posisjon

Verdensflåten av offshoreskip bestod i 2011 av 6692 skip.<sup>12</sup> Dette tilsvarer 8,5 prosent av det totale antall skip (over 100 bruttotonn). Sammenlignet med 2005 har flåten nesten doblet seg. I 2005 var 6,0 prosent av verdensflåten offshoreskip, tilsvarende 3692 skip. Dette gjør offshoreskip til et av de sterkeste vekstområdene innenfor rederivirksomhet. Den norske flåten bestod av 557 skip i april 2012 (Rederiforbundet, 2012). Norske redere kontrollerer dermed i overkant av 8 prosent av verdensflåten. Det er her verdt å merke seg at den

<sup>12</sup> Data fra: <http://www.emsa.europa.eu/documents/item/472-annual-statistical-report-on-the-world-merchant-statistics-from-equasisics-from-equasis.html>

norske flåten er langt mer moderne og avansert enn den gjennomsnittlige offshoreflåten, og dermed er norske redere betydning langt større enn hva de 8 prosentene skulle tilsi. Beregninger fra Menon viser at den norskkontrollerte offshoreflåten står for nærmere 20 prosent av verdien til verdens totale offshoreflåte. Dette gjør den norske offshoreflåten, sammen med den amerikanske, til den suverent største i verden.

De viktige geografiske markedene for offshorerederiene er:

- Nordsjøen
- Australia
- Vest-Afrika
- Brasil
- Indonesia/Malaysia
- Mexicogulven
- New Foundland/Canada

Offshorerederiernes virksomhet er naturligvis knyttet til oljevirksomhet til havs, og listen ovenfor viser dermed også de viktigste områdene for offshore oljevirksomhet i verden. I dag er norsk sokkel verdens største offshoremarked, men i en ny rapport er det anslått at Brasil vil gå forbi Norge og bli verdens største offshoremarked i perioden 2013 til 2016. På de påfølgende plassene er det ventet at en finner USA, Storbritannia og Australia. Det er særlig Brasil og Australia som peker seg ut som voksende markeder.<sup>13</sup> Det er derfor naturlig at norske selskaper satser i disse områdene. Farstad har eksempelvis etablert et eget simulatorsenter i Perth på Australias vestkyst. Senteret er det største og mest avanserte offshore-simulatorsenteret i verden for marine operasjoner. Treningscenteret i

<sup>13</sup> [http://www.offshore.no/sak/35832\\_bliir\\_verdens\\_stoerste\\_offshoremarked](http://www.offshore.no/sak/35832_bliir_verdens_stoerste_offshoremarked)

Australia har blitt til etter et tett samarbeid mellom Høyskolen i Ålesund, Farstad Shipping og teknologileverandøren Offshore Simulator Centre i Ålesund. Brasil har lenge vært et stort satsingsområde for norske offshorerederiene. I 2010 kapret norske offshorerederiene kontrakter for totalt 70 oljeserviceskip til en verdi av over 13 milliarder kroner.<sup>14</sup> Farstad i Ålesund og DOF i Bergen fikk de fleste langtidskontraktene dette året, og de vil sysselsette 28 av deres skip. I tillegg har Siem Offshore, Solstad Offshore og Deep Sea Supply opparbeidet seg kontraktsmasse som sysselsetter 26 av deres skip. Andre norske rederiene til stede i Brasil er Havila og Olympic Shipping.

Etableringer i ukjente markeder er alltid utfordrende, da selskapene skal operere under andre lands regelverk og i en kultur som kan by på utfordringer. Norske offshorerederiene har opplevd at det å drive virksomhet i Brasil ikke alltid er like enkelt. Brasilianske regler er proteksjonistiske, og et hovedproblem er strenge krav til bruk av lokalt brasiliansk mannskap, samtidig som utdanningskapasiteten i landet er for lav.

<sup>14</sup> <http://e24.no/olje-og-raavarer/milliardaer-for-offshore-rederiene/3965228>





## Høy kompetanse gir høy produktivitet og høy lønn

Maritim virksomhet blir i stadig økende grad kunnskapsbasert. Flere prosesser bidrar til denne utviklingen. Som vi har vært innom allerede, står maritime bedrifter, både rederier, utstyrproducenter, verft og tjenesteytere, sentralt i den avanserte teknologiutviklingen i olje- og gassnæringen. Spesialskip, posisjoneringssystemer og styringssystemer er noen eksempler. Norske skipsdesignselskaper som Ulstein Design, utstyrproducenter som Kongsberg Maritime og tjenesteleverandører som Det norske Veritas er sentrale i denne utviklingen.

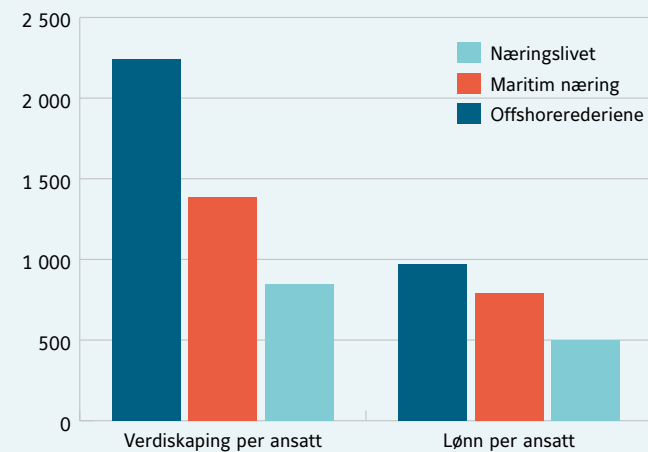
For det andre stilles det stadig høyere krav til sikkerhet og miljø, noe som fører til kontinuerlige innovasjoner og teknologiutvikling gjennom samspillet i den norske maritime klyngen.

Det høye kompetanseinnholdet i maritim næring lar seg lese ut av bedriftenes lønnskostnader per ansatt. Disse er et uttrykk for arbeidskraftens produktivitet og representerer et *minimumsnivå* for de ansattes gjennomsnittlige bidrag til bedriftenes verdiskaping. Dersom lønnskostnader per ansatt er høyere enn de ansattes bidrag til verdiskapingen, vil bedriftene tape penger og på sikt forsvinne fra markedene.

Figuren på denne siden viser offshorerederienes verdiskaping per ansatt og lønnskostnader per ansatt sammenlignet med tilsvarende i hele maritim næring og norsk næringsliv generelt. Hver ansatt i offshorerederiene står for en verdiskaping på mer enn to millioner kroner, mens gjennomsnittet i norsk næringsliv er cirka 0,8 millioner.

Lønnsnivået blant offshorerederiene er også langt høyere enn i det private næringslivet generelt, noe som er et tegn på at kompetansen og produktiviteten blant de ansatte er meget høy. Fra et samfunnsperspektiv er dette svært viktig, fordi et høyt lønnsnivå også betyr at skatteinntektene fra bransjen er langt høyere enn det antall ansatte skulle tilsi. Med det norske progressive skattesystemet vil skatteinngangen fra hver av de ansatte i offshorerederiene være mer enn dobbelt så høy som i privat næringsliv ellers.

### Verdiskaping og lønnskostnader per ansatt (gjennomsnitt 2008–2011)



## Offshorerederiene er viktige for skipsverftene i Norge

Skipsverftene har opplevd en sterk vekst siden 2004. I dag er gruppen dominert av verft som designer og bygger ulike typer offshorefartøy. Disse verftene har spilt en nøkkelrolle i utviklingen av den norske offshoreflåten som verdens mest avanserte. De har også bidratt til at norske rederier har en viktig pådriverrolle innenfor miljøvennlig skipsfart. STX OSV er det største verftselskapet, med en omsetning på over ti milliarder i 2011. Gruppen bygger i hovedsak offshoreskip og har fem verft i Norge. Verftene Langsten, Brattvåg, Aukra og Søviknes er lokalisert i Møre og Romsdal, mens Breivik verft ligger i Telemark. På tross av dårlige resultater i store deler av den internasjonale skipsbyggingsindustrien leverte STX OSV et driftsresultat på hele 1,4 milliarder kroner i 2011. I tillegg til OSV STX er Kværner Stord, Ulstein, Kleven og Bergen Group de største aktørene.

I Norge er Møre og Romsdal det store skipsbyggingsfylket. Skipsbygging er en global bransje dominert av koreanske, japanske og kinesiske verft. For noen tiår siden var Sverige, Tyskland og Norge blant de største skipsbyggingsnasjonene i verden (Wijnolts og Wergeland, 2009), men etter verftskrisene på 1970- og 1980-tallet har Sveriges og Tysklands verftsindustri blitt kraftig redusert.

En enorm overkapasitet bygde seg opp etter oljekrisen i 1973 og ble forsterket av fall i behovet for frakt av olje. Dette førte til at markedet for bygging av tankskip tørket helt inn. I Sverige fortsatte man å bygge store tankskip, godt hjulpet av statlige subsidier, mens norske verft vred aktiviteten mot mindre spesialskip, som offshorefartøy, og mot fabrikkasjon av plattformer og moduler til installasjoner på norsk sokkel. I dag bygges det ikke lenger skip i Sverige, og mange har ved flere anledninger spådd avviklingen av norske verft. Det er derfor interessant å observere at norske skipsverft oppnådde sin høyeste verdiskaping og lønnsomhet noensinne i 2011.

Skipsverftene i Norge økte sine ordrebøker med 10 milliarder kroner i 2012. Den sterke veksten kan forklares med de mange bestillingene av subseafartøyer. Slike skip kan koste mer enn en milliard kroner, og store deler av denne summen er knyttet til avansert utstyr som ofte blir levert av norske leverandører. Fortsatt er det norske rederier som står bak de fleste ordrene. Indiske Global Offshore er et av unntakene og var i 2012 et av de få utenlandske selskapene som bestilte nye fartøy i Norge. De norske offshorerederiene skaper på denne måten store ringvirkninger for maritime utstyrslleverandører og verft.



# Mitt skip er lastet med...



**HOVEDDATA:**  
 Rederi: Solstad Offshore ASA, Skudeneshavn.  
 Største private arbeidsgiveren på Karmøy med 1200 ansatte, hvorav ca 880 norske sjøfolk  
 Verft: STX Europe i Brattvåg  
 Klaseselskap: Det norske Veritas  
 Flagg: Norsk ordinært skipsregister (NOR)  
 Besetning: 36 norske sjøfolk  
 Finansiering: Eksportfinans ASA, garantert av DnB NOR Bank ASA og GIEK  
 Kontraksverdi: 770 mill. kr  
 Oppdrag: Nordsjøen

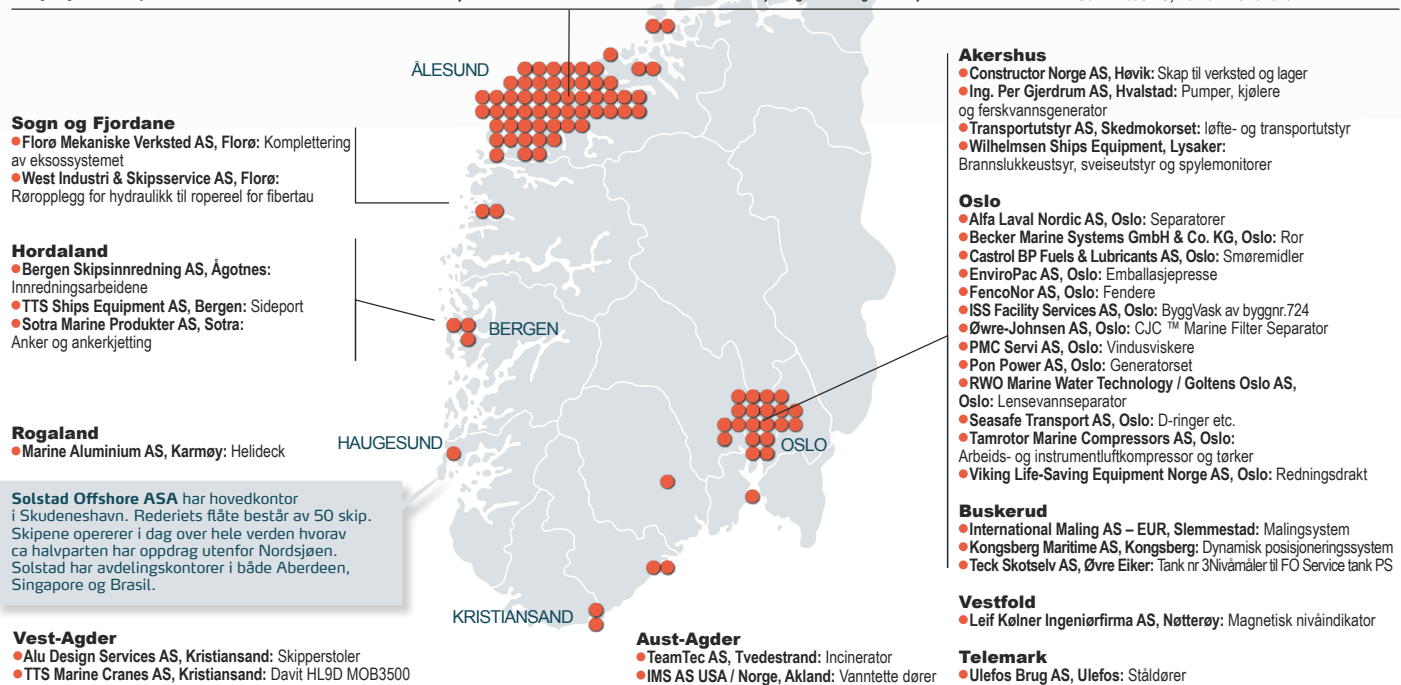
Lengde o.a.: 95 m / Bredder: 24 m

Norske offshoreredereier eier og driver den mest avanserte offshoreflåten i verden. For hvert offshore skip som bygges i Norge, skapes hundrevis av arbeidsplasser, spesielt langs norskekysten. Byggingen av ankerhåndteringsfartøyet "Normand Prosper" viser dette. Skipet ble levert 9. april 2010 fra STX Norway Offshore i Brattvåg til Solstad Offshore ASA i Skudeneshavn. Skipet er designet av STX Europe, og under tester har skipet oppnådd en trekraft på hele 338 tonn og en fart på 18,9 knop. Fartøyet er godt egnet for operasjoner på dypt vann verden over.



## Dette er de 91 norske utstyrsleverandørene:

- Møre og Romsdal**
  - Ahlsell Norge AS, Ålesund: Glassfiberrist
  - AM Instrumentering AS, Ålesund: Flowmeter
  - Astrup AS, Ålesund: Metaller og metallvarer
  - Brude Safety AS, Ålesund: Brann- og redningsutstyr
  - Brødrene Dahl AS, Ålesund: Rør, ventiler, flenser og fittings
  - Bunker Oil AS, Ålesund: Fuel til oppstart og prøvetur
  - Cramo AS, Ålesund: Leie av diverse verktøy og utstyr
  - Det Norske Veritas Certification AS, Ålesund: Klassifisering, støy- og vibrasjonsmålinger
  - Epoxy Produkter Norge AS, Ålesund: Epocast
  - GS-Hydro Norge AS, Ålesund: Slangor, koblinger og fittings
  - Møre Beslag AS, Ålesund: Masterkey system
  - Møre Sveisesenter AS, Ålesund: Sveiseutstyr og materiell
  - Ødegaard Berging AS, Ålesund: Løfting med flytekran, taubåtjenester og lekertransport
  - Vektterjenesten AS, Ålesund: Dykkerjenester
  - Per Solem Kontorutstyr - Møbler, Ålesund: Foss safe
  - STX Norway Offshore Design AS, Ålesund: Design og konsulentjenester
  - Tess Møre AS, Ålesund / Brattvåg: Høytrykkspylere, slanger og kupplinger
  - Tingstad AS, Ålesund: Festemidler
  - Tools Maskin og Skipsutstyr AS, Ålesund: Dreiebenk
  - Tveten Marin AS, Ålesund: Survey på sjøiskring
  - Tyrholm & Farnstad AS, Ålesund: Transportoppdrag på sjø og land
  - Metizoft AS, Fosnavåg: Green Passport-dokumentasjon
  - Sperre AS, Ellingsøy: Starting Air Compressors
  - Aakre Mekaniske AS, Haramsøy: Maskinering og annen mekanisk produksjon
  - Mørenot AS, Søvik: Diverse tauverk
  - Pyro AS, Søvik: Kjel
  - STX Norway Electro AS, Søvik: Elektrisk installasjon, IAS & PMS, tavler, trafoer, automasjon og ventilasjon
  - Gurskoy Sveiseindustri AS, Gursken: Fortøyningssluker, plattform og landgang
  - Planly A/S, Gursken: Fasongsyldde presenninger antiflame
  - GVT Produksjon AS, Vatne: Montasje watermist-system
  - Hatlehol Produkter AS, Vatne: Skilt til maskinsystemer
  - Slyngstad Reklame AS, Vatne: Gravering av byggnr. skilt
  - Einar Valde AS, Skodje: Transportoppdrag
  - Froma Maskin AS, Skodje: Borremaskiner
  - Peter Stette AS, Skodje: Produksjon av diverse braketter og komponenter
  - Bøfjorden Sag AS, Bøfjorden: Levering og legging av tredekk
  - Brastad Skipsservice AS, Tresfjord: Innsjau av utstyr og montering av sideport, hekkull, haikjeft, tauepinner og centering device
  - Filtera AS, Ørskog: Filtrerings- og UV strålingsutstyr
  - JT Mekaniske AS, Ørskog: Proviandtheis og diverse rustfrie produkter
  - Holland Rør AS, Vestnes: Produksjon og montering av servosystem, tauepinner og haikjeft
  - Brødrene Langset AS, Molde: Innsjauing, sjøiskring og monteringsarbeider
  - O. Øverland AS, Molde: Navigasjons- og sambandsutstyr
  - Hjelseth Transport AS, Brattvåg: Diverse transportoppdrag
  - Johansen Maritime AS, Brattvåg: Produksjon og montering av rørsystemer
  - Rolls-Royce Marine AS, Deck Machinery - Brattvåg, Brattvåg: AHT vinsj, cargorailkranene og hekkull, haikjeft og tauepinner
  - Jets Vacuum AS, Hareid: Toaletter og sanitærsystem
  - Libra-Plast AS, Hareid: Dører og luker
  - Odin AS Hjørungavåg, Hareid: Lagerrommer for fibertau
  - Odin AS / Corrosion & Water-Control, Hareid: Korrosjonsbeskyttelse
  - Rolls-Royce Marine AS, Steering Systems, Tennfjord: Tennfjord Steering Gear
  - Mare Safety AS, Ulsteinvik: MOB-båt (FRC), hospitalutstyr, bysse- og messeutstyr
  - Rolls-Royce Marine AS dep: Propulsion - Ulsteinvik, Ulsteinvik: Transverse Thruster og Ulstein Aquamaster
  - Maritim Motor AS, Tomrefjord: Vibrasjonsdempere
  - PCS Construction AS, Tomrefjord: Malingsarbeider
  - Tomrefjord Rør og Montering AS, Tomrefjord: Leveranse av rør til lavtrykks hydraulikk og ruller
  - Nilsen Frys & Kjøleteknikk AS, Kristiansund: Fryse- og kjølemaskiner
  - Varde AS (Nor-Pro AS), Kristiansund: NORPRO fairleads
  - Odin Abas AS, Aukra: Proviandkran



## Internasjonal virksomhet gir ringvirkninger i Norge

De norske offshorerederiene genererer i stor grad sine inntekter i andre markeder enn det norske. Uten den internasjonale virksomheten ville det vært umulig for norske redere å bestille det store antallet offshore skip som de har bestilt de siste årene. Skipene er også fulle av norsk utstyr i mange millionerklassen. I tillegg skaffer inntektene fra utlandet valutainntekter til Norge. Et eksempel på slike ringvirkninger er norske selskapers satsing i Brasil. I 2011 vant designselskapet LMG Marin den første kontrakten på 14 boreskip som det skal bygge for Petrobras i Brasil.<sup>15</sup> Kontraktene med to brasilianske verft går ut på at LMG Marin skal stå for komplett design av 14 boreskip for levering mellom 2015 og 2019. Samlet verdi for LMG Marin er på flere hundre millioner kroner. Det er nå også kjent at borepakkene skal leveres av Aker Solutions og NOV, begge med base i Kristiansand. Verdien av avtalen med NOV var alene verdt 1,5 milliarder dollar, eller i overkant av 8 milliarder kroner. Boreoperatørene på minst seks av skipene

<sup>15</sup> <http://www.bt.no/nyheter/okonomi/De-skjot-gullfuglen-i-Brasil-2769272.html>

er henholdsvis Seadrill og Odfjell Drilling med tre hver. I tillegg skal motorene til syv av skipene leveres av Rolls Royce-fabrikken på Hordvikneset utenfor Bergen.<sup>16</sup> Selve skipene skal bygges i Brasil, men bortsett fra dette er skipene mer eller mindre norske.

## Lokalt og personlig eierskap

Maritim næring har tradisjonelt vært dominert av norske personlige eiere. De senere årene har eierskapet i økende grad blitt utenlandsk, enten som følge av at selskapene har blitt kjøpt opp, eller at utenlandske konsern etablerer vekstkraftige virksomheter i Norge. Blant offshorerederiene er det fremdeles det personlige eierskapet som dominerer. Mange redereier er eid av lokale familier og er lokalisert på små steder langs kysten, som Skudeneshavn, Austevoll, Fosnavåg og Ulsteinvik. Dette gjør at rederiene blir svært viktige for utviklingen av lokalsamfunnene, og ofte bidrar eierne til næringsutvikling utenfor rederivirksomheten. Dette er nærmere beskrevet i caset om forretningsengler på neste side.

<sup>16</sup> <http://www.bt.no/nyheter/okonomi/Asane-motorer-for-250-mill-til-Brasil-2812504.html>





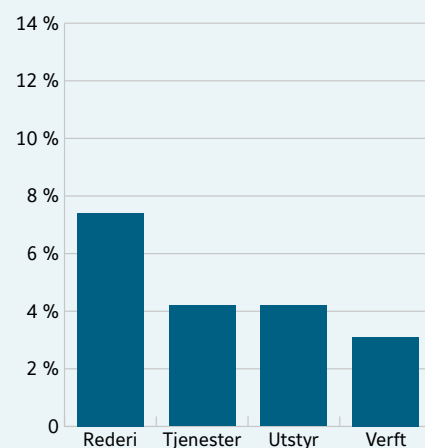
## Offshorerederiene bidrar til nyskaping og næringsutvikling i distriktene

Eierne i maritim næring skaper store verdier gjennom bedriftene de eier. I tillegg bidrar mange eiere til nyskaping i norsk næringsliv gjennom å engasjere seg i utvikling av nye bedrifter, blant annet som såkalte forretningsengler.<sup>17</sup> En forretningsengel er en person som bidrar med kapital, kompetanse og nettverk til bedrifter utenfor sin egen bransje. Svært ofte handler det om nystartede bedrifter som har problemer med å skaffe finansiering gjennom banker og ordinære kapitalmarkeder. Forretningsengler kan gi den nødvendige kapitalen og tryggheten som trengs for å hjelpe oppstartsbedrifter frem til kommersialisering og lønnsomhet.

Eierne i maritime bedrifter er overrepresentert som forretningsengler i norsk næringsliv. Av totalt 2400 identifiserte forretningsengler i Norge er ti prosent eiere av maritime bedrifter. Den høye andelen gjelder særlig eiere av rederier. Figuren nedenfor viser at nesten åtte prosent av de personlige rederieierne fungerer som forretningsengler i norsk næringsliv. Andelen er lavere blant de andre maritime gruppene, men også i disse gruppene er det et betydelig antall.

Det er ikke vanskelig å finne eksempler på norske eiere i maritim næring som bidrar til nyskaping og vekst utenfor egen næring. Bjarne Skeie, som både har utviklet boreutstyrsselskaper i Kristiansand

<sup>17</sup> Menon Business Economics har kartlagt all forretningsengelaktivitet i Norge, publisert i rapport 15/2010: Forretningsengler i Norge. Data om norske rederes forretningsengel-aktivitet er basert på denne rapporten.

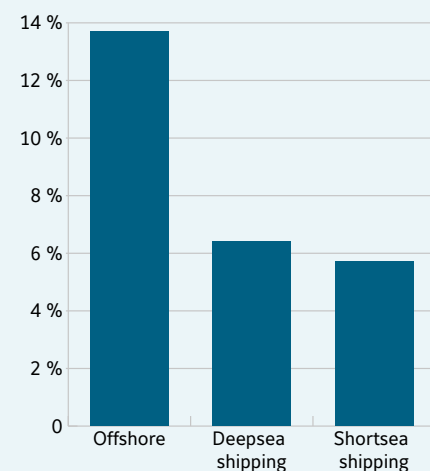


og flere riggrederier, står bak såkorn- og venturefondene Skagerak Capital. BW Gas har startet et eget venturefond. Trond Mohn, Endre Glastad og Ulstein-familien er andre eksempler på forretningsengler. Ulstein-familiens investeringsselskap, Ulsmo ASA, har investert i en rekke bedrifter i ulike næringer, for eksempel Saferoad. Saferoad er et teknologiselskap som leverer komplette løsninger for trafikksikkerhet. Torskeoppdrett er et annet eksempel på Ulsmos investeringer.

Figuren nedenfor til høyre viser at det er store forskjeller mellom ulike typer rederier med hensyn til rollen som forretningsengel. Blant eierne av offshorerederier er andelen nesten fjorten prosent, mens deepsea- og offshorerederne ligger rundt seks prosent. Eiere av hav- og kystfiskerederier er i liten grad forretningsengler.

Den høye andelen forretningsengler blant offshorerederiene skyldes trolig den geografiske plasseringen. Offshorerederiene ligger spredt langs hele kysten av Norge, spesielt mellom Kristiansand og Ålesund. Mange av rederiene er lokalisert i små lokalsamfunn, og den høye andelen forretningsengler blant offshorerederiene skyldes trolig at eierne er opptatt av å bidra til næringsutvikling i sin region. Njål Sævik og Havila er et eksempel på en familie som fungerer som forretningsengler.

Sævik uttrykker det på følgende måte: «Vi investerer i en del oppstartsbedrifter lokalt. Ønsker man å bevare norske distrikter og det norske samfunnet, er det viktig å ha aktive eiere som er villige til å investere i sine egne lokalmiljøer.»



# Offshorerederienes verdiskaping

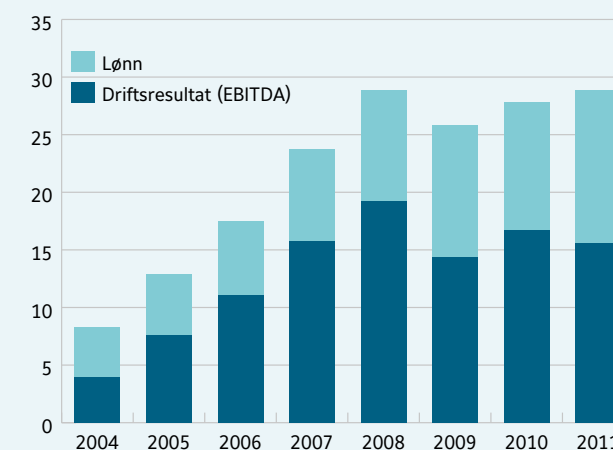
## Kraftig vekst i verdiskapingen siden 2004

Siden 2004 har offshorerederiene opplevd en kraftig vekst både i omsetning, sysselsetting og verdiskaping. Både omsetningen og sysselsettingen har tredoblet seg i perioden, og særlig var veksten sterk frem til 2008.

## Fallende overskudd de siste årene

I 2011 omsatte offshorerederiene for omkring 65 milliarder kroner – en oppgang på nesten 50 milliarder kroner fra 2004. Veksten og lønnsomheten steg kraftigst fra 2004 til 2008, mens lønnsomheten har falt noe tilbake etter det. Fortsatt er driftsmarginene i 2011 forholdsvis høye og lå på elleve prosent. Det er fire prosent høyere enn næringen som helhet.

## Utvikling i offshorerederienes verdiskaping



## Omsetning og driftsmargin (EBIT som prosent av omsetningen) for offshorerederiene (2004–2011)

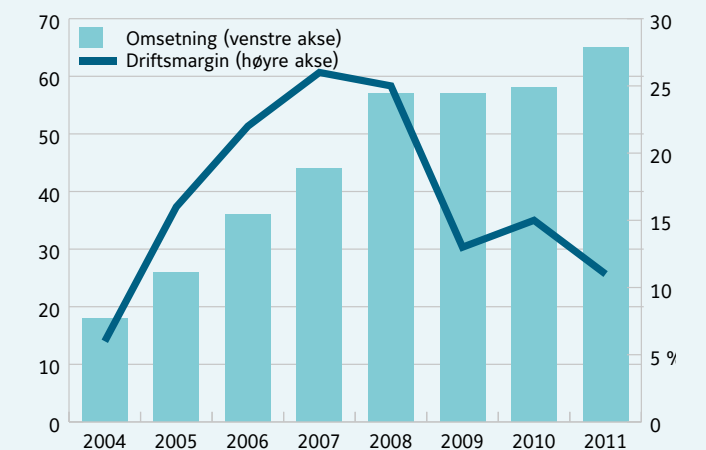






FOTO: EIDESVIK

## Eidesvik – En maritim miljøpionér

**Eidesvik er et av norsk næringslivs fremste eksempler på næringsaktører som går foran og slår et slag for miljøet. Siden Eidesvik var først ute i verden med naturgassdrevne lasteskip i 2003, har hordalandsrederiet befestet sin posisjon som et av verdens ledende rederier innen miljøteknologi.**

Norsk maritim næring skiller seg fra mange andre næringer ved at næringsaktørene er pådrivere for miljøregelverk og ligger i front i utviklingen av maritim teknologi. Mens andre lands delegasjoner kan virke splittet og mindre veloverveide i International Maritime Organization (IMO), oppnår norsk forvaltning og næringsliv stor gjennomslagskraft ved å gå samlet og kunnskapsbasert inn i forhandlingene.

Det er flere grunner til at norsk maritim næring i mange tilfeller taler miljøets sak fremfor å stritte mot strengere regelverk. For det først er norsk maritim næring verdensledende på maritim miljøteknologi. Strengere miljøregelverk internasjonalt kan derfor bidra til å styrke den norske næringens konkurransefortrinn. For det andre innebærer mer energieffektive løsninger for skip en kostnadsbesparelse, i tillegg til miljøbesparelsen. For det tredje er samfunnsansvar, herunder å ta hensyn til miljøet, en viktig del av mange norske maritime selskapers forretningsgrunnlag.

I dette eksempelet vil vi se nærmere på en av de norske aktørene som har ledet an i utviklingen av maritim miljøteknologi.

### *Fra Langevåg og ut i verden*

Eidesvik-konsernet er et fremtidsrettet og innovativt rederi bestående av forsyningskip,

seismikkskip og subsea-skip. Rederiet ble grunnlagt av brødrene Kristian og Lauritz Eidesvik i 1966. Allerede i 1972 besluttet Eidesvik-brødrene å satse på offshorenæringen. Hovedkontoret har fra starten av ligget i Langevåg, sør på Bømlo i Hordaland, mens skipene nå operer over hele verden. Konsernet består i dag av Eidesvik AS, Eidesvik OCV AS, Eidesvik MPSV AS, Eidesvik Seismic AS, Eidesvik Shipping AS, Eidesvik Shipping International AS, Eidesvik Shipping Ltd., Eidesvik Subsea Vessels AS, så vel som morselskapet Eidesvik Offshore ASA og en rekke mindre selskaper. 2005 ble et merkeår for Eidesvik, idet Eidesvik Offshore ASA ble børsnotert.

I 2011 hadde Eidesvik-konsernet en omsetning på en milliard kroner, regnskapsførte avskrivninger på 284 millioner kroner og en driftsmargin på 17,8 prosent. Konsernets verdiskaping beløp seg til 539 millioner kroner, hvorav 56,4 prosent var driftsresultat (EBIDTA) og 43,6 prosent var lønnskostnader. Eidesvik hadde 673 faste ansatte, i tillegg til 115 innleide. Den reelle verdiskapingsveksten fra 2004 til 2011 beløp seg til 57 prosent samlet eller 6,6 prosent årlig. Dette kan ikke sies være annet enn imponerende for et rederi som samtidig har befestet sin posisjon som verdensledende på gassdrevne PSV-skip.

### *Viking Energy – verdens første gassdrevne lasteskip*

I 2003 tok Eidesvik som første rederi i verden i bruk et lasteskip drevet av flytende naturgass (LNG), Viking Energy. Skipet er et forsyningskip for offshoreplattformer (PSV) og er knyttet til et prosjekt kjent som FellowSHIP-prosjektet. FellowSHIP er et samarbeidsprosjekt mellom Eidesvik, Det Norske Veritas, Vik-Sandvik, Wärtsilä Ship Automation og CFC Solutions. Første fase begynte med anskaffelsen av skipet, og gikk ut på å utvikle brenselceller til bruk om bord på skip. I denne fasen var Wallenius Marine og Wärtsilä Corporation også med på prosjektet.

Brenselceller er enheter som frembringer elektrisk energi fra drivstoff ved hjelp av et oksidasjonsmiddel. Effektive brenselceller kan bidra til betydelig

reduksjon av karbondioksidutslippene. Motorene i Viking Energy bruker både diesel og gass. Først antennes diesel i forkammeret ved kompresjon, deretter antennes en gass-luft-blanding i sylinderen av dieselflammene. Hele 97,5 prosent av energiinnholdet er knyttet til diesel. Sammenlignet med skip drevet av diesel og gassolje er utslippsreduksjonene betydelige og ligger på 20 prosent for karbondioksid og 85 prosent for nitrogenoksider, mens det ikke lenger slippes ut svovelholdige forbindelser.

### *Fortsetter å gi gass til sjøs*

Den andre fasen i FellowSHIP ble satt i gang i 2008 med testplanlegging av en 320 kW brenselcelle om bord i et PSV-skip med gassdrift. Samme år anskaffet Eidesvik sitt andre gassdrevne PSV-fartøy i Viking Queen, og året etter ble Viking Lady levert. Viking Lady har installert en brenselcelle og utgjør en fullskalapilot for produksjon av hjelpekraft. Skipet er et samarbeidsprosjekt med FellowSHIP-partnere og har et eget laboratorium for teknologiutvikling. Som første gassdrevne skip mottok det klassenotasjonen FUEL CELL SAFETY i 2010. FellowSHIPs tredje fase startet i 2011, da en 500 kWhs batteripakke ble installert på Viking Lady. I denne fasen tar Eidesvik og samarbeidspartnerne sikte på å utvikle hybride løsninger med bruk av batteriteknologi. I 2012 fikk Eidesvik levert to nye LNG-drevne forsyningskip, i tillegg til at de vil forestå driften av et tredje skip, der konsernet ikke er eier.

Eidesviks miljøengasjement har blitt lagt merke til både i miljøbevegelsen og i den maritime næringen. Bellona har lenge hatt et samarbeid med Eidesvik, og Bellona-leder Frederic Hauge har flere ganger lovprist rederiet. I mai 2012 vant Eidesvik Heyerdahl-prisen, en pris basert på Heyerdahls testamente, rettet mot maritime aktører som står for fremragende bidrag til miljøet. Prisen ble utdelt av kronprinsesse Mette-Marit under Oslo Maritime Week. Konsernleder Jan Fredrik Meling understreket på prisutdelingen at Eidesvik vil videreføre sin miljøatsing i årene som kommer.



### Inntektsvekst hvert eneste år siden 2004

Mens andre typer rederier, som deepsea-rederiene, opplevde en sterk nedgang i omsetningen etter 2008, har offshorerederiene klart å øke sin omsetning hvert år siden 2004. Som for de andre delene av næringen var veksten høyest i perioden før 2008. De fire selskapene som har hatt den største veksten i omsetning siden 2004, Fugro, PGS, Technip og Subsea 7, er alle seismikkselskaper eller undervannsentreprenører. Disse har økt sin omsetning med til sammen 14,4 milliarder kroner.

### Kraftig vekst i sysselsettingen

Den kraftige økningen i aktiviteten har naturligvis også påvirket sysselsettingen i bransjen. Særlig var veksten sterk fra 2004 til 2007. Havila, Island Offshore og Olympic er de tre selskapene som bidro mest til sysselsettingsveksten. Fra 2004 til 2011 økte de sin sysselsetting med totalt 1000 ansatte. Med hovedkontor i henholdsvis Herøy, Ulsteinvik og Fosnavåg er dette selskaper som skaper arbeidsplasser med store ringvirkninger i distrikts-Norge.



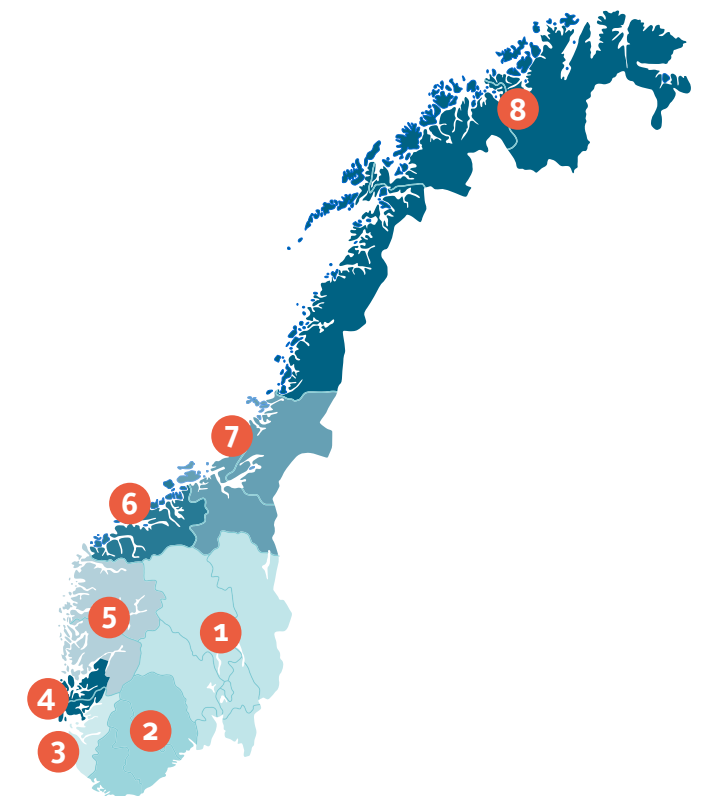
## Geografisk fordeling av næringen i Norge

Det maritime Norge deles gjerne inn i åtte regioner. I denne rapporten følger vi denne regioninndelingen. I tillegg bryter vi offshorerederienes viktigste nøkkeltall ned på fylkesnivå.

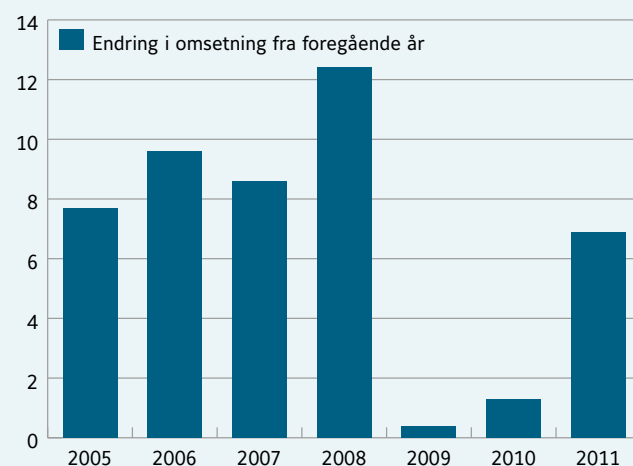
Definisjon og kart over de ulike regionene:

1. **Oslofjord-området** - Oslo, Akershus, Buskerud, Vestfold og Østfold, samt Oppland og Hedmark
2. **Sørlandet** - Aust- og Vest-Agder samt Telemark
3. **Stavangerområdet** - Rogaland sør for Boknafjorden
4. **Haugaland/Sunnhordland** - Rogaland nord for Boknafjorden og Hordaland sør for Hardangerfjorden
5. **Bergensområdet** - Hordaland uten Sunnhordland, samt Sogn og Fjordane
6. **Møre og Romsdal** - Fylket i sin helhet
7. **Trøndelag** - Sør- og Nord-Trøndelag
8. **Nord-Norge** - Nordland, Troms og Finnmark

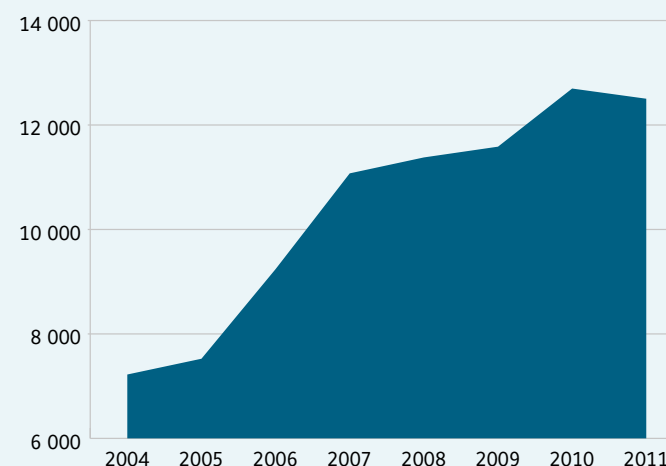
### Norges maritime regioner



### Endring i omsetning fra foregående år for offshorerederiene



### Utvikling i antall sysselsatte hos offshorerederiene



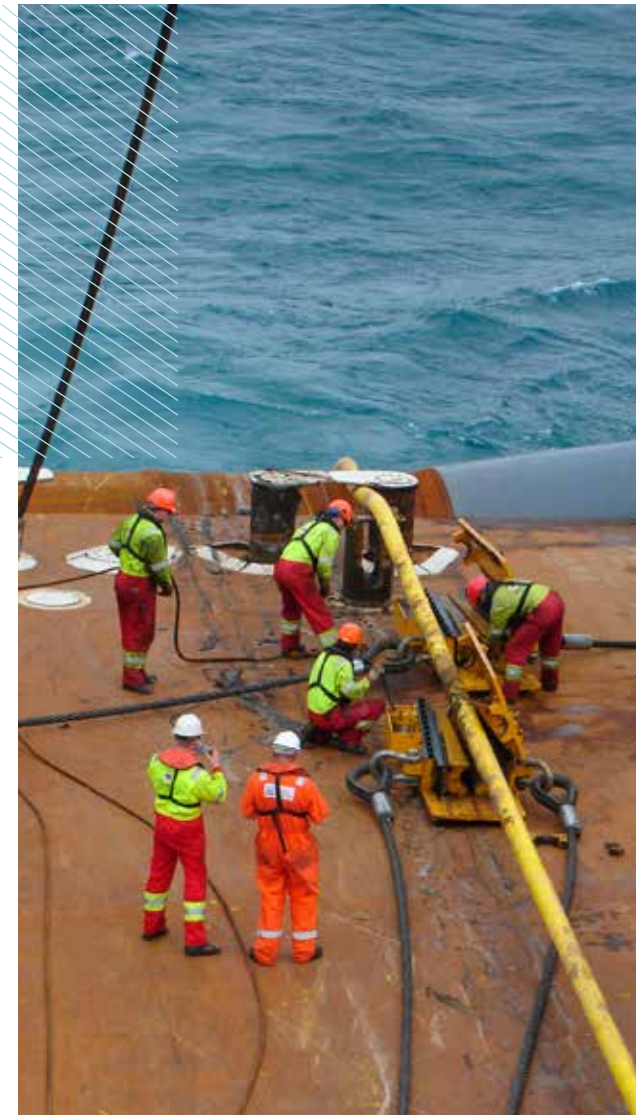


## Verdiskaping, omsetning og sysselsetting i de åtte maritime regionene

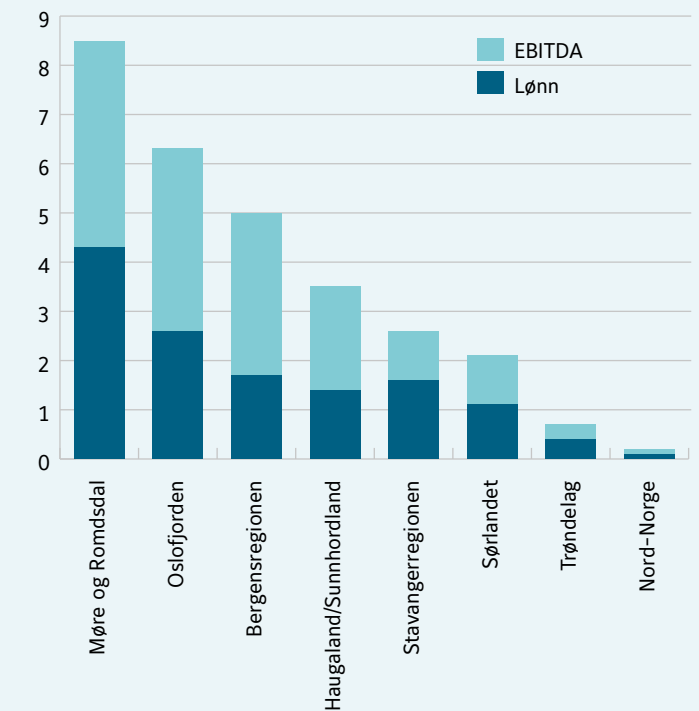
Ser man på den maritime næringen som helhet, har den sitt tyngdepunkt på Vestlandet, hvor vi finner tre av de fire største regionene målt i verdiskaping. Grafen nedenfor viser også at de ulike regionene i stor grad er spesialiserte regioner. I Stavanger finner vi riggselskapene og andre teknologiske tjenester rettet mot olje- og gassvirksomhet. Regionen Oslofjorden er sammen med Bergen hjem for deepsea-rederiene. Utstyrslieferandørene står sterkest på Sørlandet og i Møre og Romsdal, mens næringen i Trøndelag og Nord-Norge er forholdsvis liten. Ser man på offshorerederiene, er

Møre og Romsdal den klart største regionen, etterfulgt av Oslofjorden og Bergensregionen.

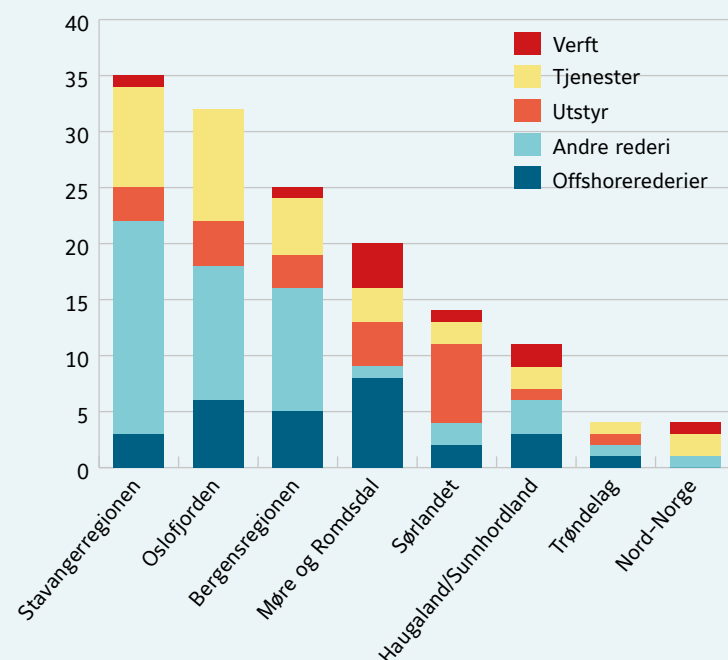
Verdiskaping består av lønn og EBITDA (driftsresultat før avskrivninger og nedskrivninger). Hvordan verdiskapingen er oppbygd er interessant, ettersom det forteller noe om hvilke interessenter som mottar verdiene som skapes. Det forteller også noe om hvor kapitalintensiv næringen er. Grafen nedenfor viser offshorerederienes verdiskaping fordelt på EBITDA og lønn i de åtte regionene. Lønnskostnadene er høyest i Møre og Romsdal med 4,3 milliarder kroner, etterfulgt av Oslofjorden med 2,6 milliarder kroner.



## Verdiskaping delt i lønnskostnader og EBITDA for offshorerederiene i 2011, fordelt på region



## Verdiskaping i hele den maritime næringen fordelt på 5 undergrupper



Ser man på de andre nøkkeltallene, er det igjen Møre og Romsdal som dominerer når det gjelder sysselsetting og verdiskaping. Høyest omsetning er det derimot Oslofjorden som står for. Det er derfor noe overraskende at verdiskapingen ikke er høyere i Oslofjord-regionen. Deler av forklaringen finner en i ett enkelt konsern: Fugro i Oslo. Selskapet

omsatte for 7,5 milliarder (2011), over halvparten av omsetningen i Møre og Romsdal. Fugro har hatt negativt resultat siden 2008, og verdiskapingen var dermed lav og tilsvarte kun 0,5 milliard kroner.

Med en verdiskaping på 8,5 milliarder (2011) er Møre og Romsdal den klart største regionen for

Tabell 2 - Nøkkeltall for offshorerederiene i 2011

Regionsnavn	Verdiskaping	Omsetning	Ansatte
Møre og Romsdal	8 484 092	13 500 000	3 461
Oslofjorden	6 280 177	23 100 000	2 021
Bergensregionen	5 022 462	10 600 000	1 798
Haugaland / Sunnhordland	3 421 034	5 275 477	2 170
Stavangerregionen	2 639 417	7 009 335	1 828
Sørlandet	2 134 366	3 940 982	1 005
Trøndelag	703 378	1 466 596	153
Nord-Norge	153 002	413 941	67
<b>Total</b>	<b>28 800 000</b>	<b>65 200 000</b>	<b>12 503</b>



offshorerederiene. De største bidragsyterne til verdiskapingen i regionen er Farstad, Olympic, Havila og Island Offshore. Til sammen står disse fire selskapene for tre fjerdedeler av verdiskapingen i regionen. Det er altså disse selskapene, med en flåte bestående av offshore serviceskip, men også enkelte avanserte konstruksjonsskip, som dominerer verdiskapingen i regionen.

Rundt Oslofjorden er det seismikkselskapene som dominerer. Her finner man internasjonalt ledende seismikkselskaper som Fugro, PGS, TGS-NOPEC og WesternGeco. Nesten all verdiskaping og omsetning foregår i Oslo og Akershus. Bortsett fra seismikkselskapene er undervannsentreprenøren Technip en viktig bidragsyter til verdiskapingen.

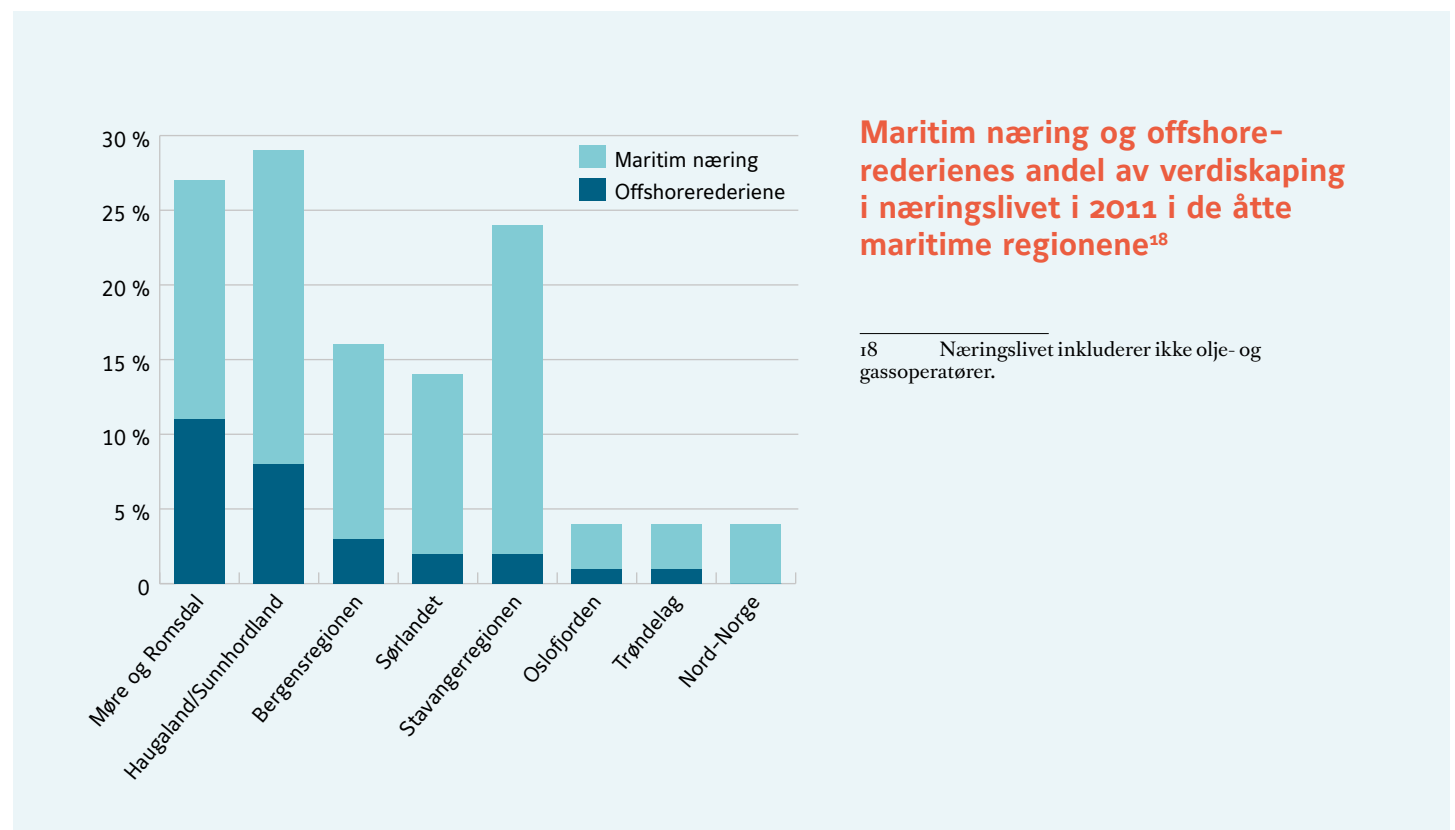
Bergensregionens største offshorerederi er DOF. I tillegg er seismikkselskapet Dolphin Geophysical representert i regionen så vel som Fugro, som har en avdeling her. DOF-konsernet omsatte for 6,5 milliarder kroner og leverte et driftsresultat på 1,2 milliarder kroner (DOF årsrapport 2011). Andre viktige selskaper inkluderer Forland Shipping. Selskapet eier og driver skip som er blant markedets mest avanserte innen offshore- og seismikkoperasjoner.

Sør for Bergensregionen finner vi Haugaland/Sunnhordland, den minste regionen i geografisk størrelse. Regionens offshorerederier omsatte for 5,3 milliarder kroner og sysselsatte i overkant av 2000 personer. Målt i verdiskaping er det den fjerde største regionen for offshorerederier i Norge. Haugesund-området er her sentrum for offshorevirksomheten med Solstad på Karmøy og Eidesvik på Bømlo som de to ledende rederiene.

Beveger man seg enda lengre sør, finner man Norges oljehovedstad Stavanger. Her finner vi Subsea 7s norske hovedkontor. Maritim næring står for nesten 25 prosent av verdiskapingen i regionen, men offshorerederiene representerer kun en liten del av denne omsetningen. Av andre større selskaper med virksomhet i regionen kan vi nevne amerikanske Gulfmark Offshore. I tillegg har WesternGeco har en større avdeling her. Regionen har i underkant av 2000 ansatte, omsatte for 7 milliarder kroner (2011) og stod for en verdiskaping på i underkant av 3 milliarder.

De tre siste regionene genererer til sammen en verdiskaping på 3 milliarder (2011), hvorav Sørlandet står for 2,1 milliarder. Sørlandet domineres av Siem Offshore. En annen, mellomstor aktør er OSM-gruppen. Siem Offshore er en verdensomspennende aktør som med sine 39 skip er en av de største i Norge. Selskapet vokser hurtig og har seks båter under bygging (Siem Offshore, 2011). Det er notert på Oslo Børs og har hovedkontor i Kristiansand, i tillegg til kontorer i nøkkelmarkeder som Brasil, USA, India og Nigeria. 16 av selskapets fartøy er i Brasiliansk farevann, 12 i Nordsjøen, 5 i Vest-Afrika, mens de resterende finnes i andre områder. OSM-gruppen er et norsk selskap som tilbyr offshore- og ship management-tjenester over hele verden. Selskapet har kontorer i Arendal, Kristiansand, Limassol og Manila.

Trøndelag har kun to selskaper av en viss størrelse: seismikkselskapet EMGS og offshore serviceselskapet BOA Offshore. BOA kontrollerer en flåte på omkring 30 skip bestående av moderne slepebåter, offshorefartøy, konstruksjonsskip samt «flat top» og halvt nedsenkbare lektene. BOA er et familieselskap som har tilbudt offshoretjenester



Maritim næring og offshore-rederienes andel av verdiskaping i næringslivet i 2011 i de åtte maritime regionene<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Næringslivet inkluderer ikke olje- og gassoperatører.

siden midten av 70-tallet. Selskapet sysselsetter omkring 400, og flåten er verdsatt til mellom 3,5 og 4 milliarder kroner.

Det er ventet at offshorevirksomheten nordover vil øke kraftig i årene fremover som følge av den sterke veksten i olje- og gassvirksomheten i nord. Troms Offshore er en viktig aktør, men er langt mindre enn offshorerederiene på Vestlandet. Selskapet kontrollerer en flåte på åtte PSV-er, ett ankerhåndteringsskip, samt to forskningsfartøy og ett seismikk- og drillskip. Av denne flåten eier selskapet kun fire PSV-er. Troms Offshore er eid av private equity-selskapet Hitec Vision.

Maritim næring har en lang historie i Norge, og fremdeles har næringen stor betydning, særlig i enkelte områder. Grafen viser maritim næringsandel av verdiskapingen i næringslivet. Offshorerederienes andel er merket med mørkeblått. Som vi ser, er betydningen av næringen størst på Vestlandet, hvor den i flere regioner står for mer enn 20 prosent av verdiskapingen. Ser en på offshorerederienes andel, er det klart at disse selskapene har klart størst betydning i Møre og Romsdal samt Haugaland/Sunnhordland. Bransjenes betydning for Møre og Romsdal er også langt større enn hva den mørkeblå andelen antyder. Det skyldes at store deler av verdiskapingen, f.eks. virksomhet knyttet til utstyr og bygging av offshoreskip, er avhengig

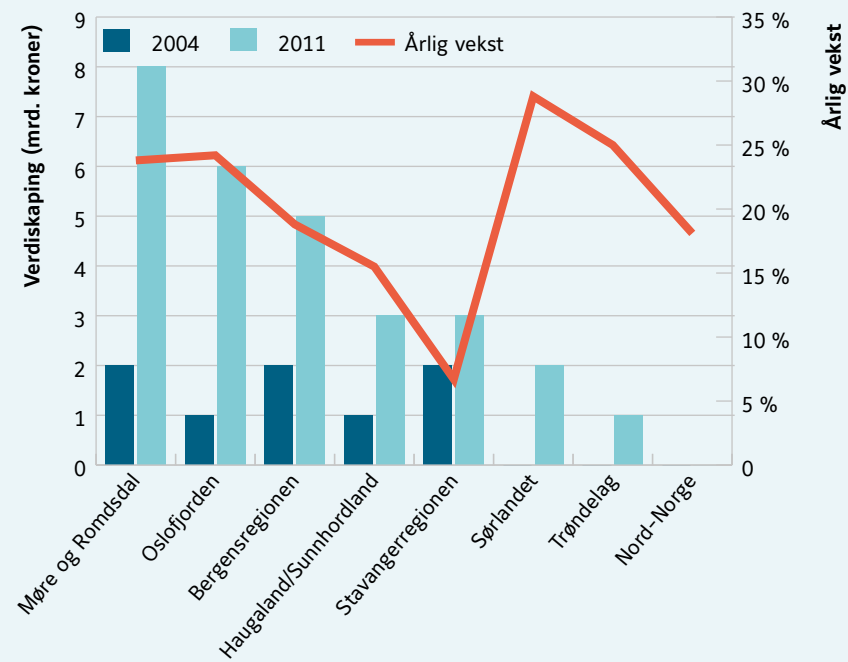
av offshorerederiens bestillinger. Det er i stor grad norske redere som bestiller fra verftene i regionen, slik vi har beskrevet tidligere. For å oppnå en god forståelse av variasjonen i bransjens størrelse i de enkelte regionene er det også viktig å se de relative andelene sammen med de absolutte. I grafen ovenfor ser Haugaland/Sunnhordland og Møre og Romsdal jevnstore ut, men i absolutte tall er Møre og Romsdal langt større.

### Sterk regional vekst

En dypere analyse av den regionale inndelingen viser at det er store forskjeller på veksten i de ulike delene av regionen. Veksten har relativt sett vært klart sterkest på Sørlandet, men det skyldes at det var svært lite virksomhet der tidlig i perioden. I absolutte tall er det Møre og Romsdal som har hatt den sterkeste veksten med en økning i verdiskapingen på over 7 milliarder fra 2004 til 2011. Denne veksten kan i stor grad tilskrives vekst i offshore serviceskip med rederier som Island Offshore, Farstad og Havila – en vekst som i stor grad har foregått utenfor Norges grenser. Veksten har også vært sterk i Oslofjord-området, der seismikkselskapene er dominerende, og i Bergensregionen, der aktører som DOF har vært viktige for veksten.



## Utvikling i verdiskapingen for offshorerederiene i ulike fylker



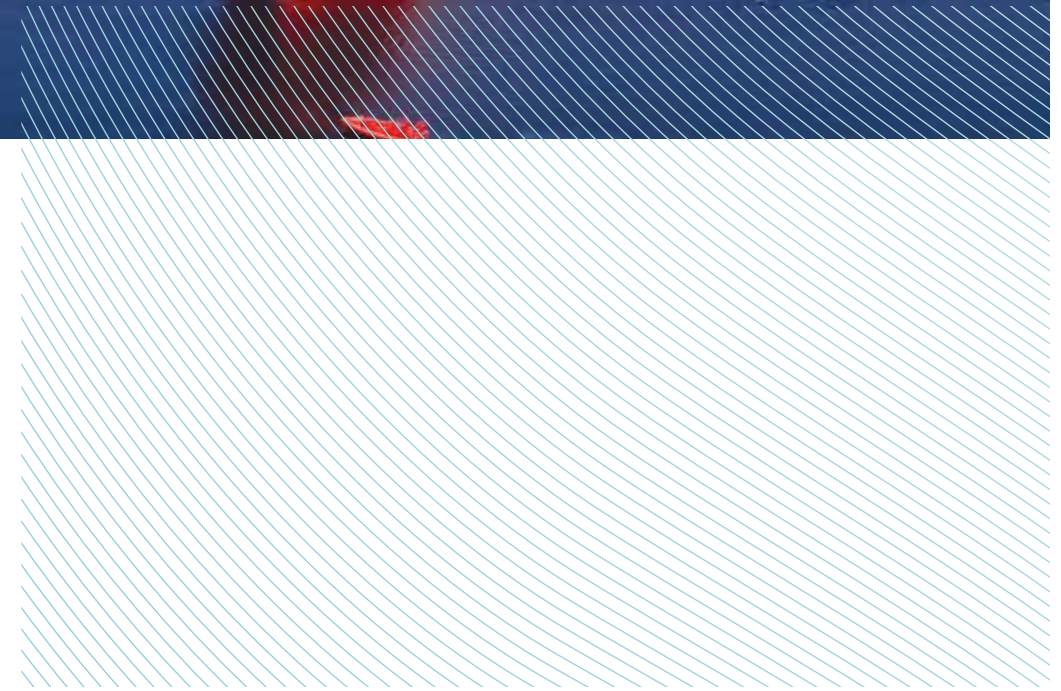
## Ulstein kommune

Befolkningstallet i Ulstein vokser. Både nordmenn og utlendinger flytter til kommunen. Bare siden 2005 har innbyggertallet økt med 16 prosent, fra 6800 til 7900. I tillegg vokser antall arbeidsplasser raskere enn befolkningsveksten, noe som fører til at en strøm av pendlere kommer til Ulstein fra andre kommuner hver dag. Sist men ikke minst ligger verdiskapingen per innbygger langt over landsgjennomsnittet.

Det er den maritime næringen i Ulstein som er drivkraften bak den fantastiske utviklingen. Næringen står for 75 prosent av all verdiskaping i kommunens næringsliv, og de resterende 25 prosentene er også nært knyttet til det maritime. For eksempel lever Quality Hotel Ulstein, med 34 ansatte og 34 millioner kroner i omsetning, i stor grad av yrkesreisende.

Til tross for dens beskjedne størrelse er Ulstein en typisk hovedkontorkommune. Rolls Royce Marine, Ulstein, Kleven og Island Offshore er fire store konsern med datterselskaper og avdelinger i andre kommuner. Den samlede verdiskapingen til foretak i Ulstein er 6,3 milliarder kroner, men 30 prosent av verdiskapingen foregår i andre kommuner. For eksempel har Kleven to verft i Sande kommune, Myklebust og Fjellstrand. Likevel er det stort overskudd på arbeidsplasser i Ulstein. Hver dag pendler nesten 2300 personer inn til Ulstein for å jobbe. Det tilsvarer nesten halvparten av arbeidsplassene i kommunen.

Samtidig er det viktig å påpeke at Ulstein ikke er en enslig maritim kommune. Tvert i mot inngår Ulstein i en stor og dynamisk maritim klynge på Møre. Det illustreres ved at nesten 1300 personer pendler fra Ulstein til andre kommuner for å jobbe hver dag. Det tilsvarer faktisk 30 prosent av arbeidsstokken i kommunen og viser med all tydelighet hvor integrert Ulstein er i et større maritimt arbeidsmarked. De viktigste pendlerstrømmene fra Ulstein går til Hareid, Herøy og Ålesund.





## Verdiskaping i offshorerederiene i 2011<sup>19</sup>



### Fylkesfordelte nøkkeltall

Regioninndelingen vi har brukt så langt, kan være ukjent for mange som leser denne rapporten. For disse kan fylkesfordelte tall dermed være mer illustrerende. Figuren til venstre illustrerer offshorerederienes samlede verdiskaping fordelt på fylke i 2011. Som det går klart frem av figuren, er det fire fylker som skiller seg ut med høy verdiskaping: Møre og Romsdal, Oslo/Akershus, Hordaland og Rogaland. I tillegg ser man en viss aktivitet i Vest-Agder, som i stor grad er knyttet til Siem Offshore.

<sup>19</sup> Størrelsen på sirkelen representerer størrelse på verdiskapingen i fylket. Av fremstillingsgrunner er Oslo og Akershus slått sammen til et fylke.

Tabell 3 – Fylkesfordelte økonomiske nøkkeltørrelser for offshorerederier

Regionsnavn	Omsetning (mrd kroner)	Verdiskaping (mrd kroner)	Ansatte	Maritimnærings andel av verdiskapingen i regionen
AKERSHUS	12,8	4,5	1 249	6,8 %
AUST-AGDER	1,6	0,4	131	17,1 %
BUSKERUD	0,0	0,0	2	3,2 %
FINNMARK	0,1	0,0	23	7,0 %
HEDMARK	-	-	-	0,2 %
HORDALAND	12,4	6,1	2 347	19,2 %
MØRE OG ROMSDAL	13,5	8,5	3 461	26,6 %
NORD-TRØNDELAG	0,0	0,0	1	2,5 %
NORDLAND	0,2	0,1	6	5,2 %
OPPLAND	-	-	-	0,1 %
OSLO	10,3	1,7	747	3,1 %
ROGALAND	10,5	5,0	3 449	24,5 %
SOGN OG FJORDANE	0,0	0,0	-	8,1 %
SØR-TRØNDELAG	1,5	0,7	152	4,4 %
TELEMARK	0,0	0,0	5	2,8 %
TROMS	0,1	0,0	38	2,6 %
VEST-AGDER	2,3	1,7	869	19,4 %
VESTFOLD	0,0	0,0	16	8,4 %
ØSTFOLD	0,0	0,0	7	1,1 %
<b>Total</b>	<b>65,2</b>	<b>28,8</b>	<b>12 503</b>	<b>9,4 %</b>



