

RAPPORT

Maritim verdiskaping i Bergensregionen

Den industrielle shippinghovedstaden



MENON-PUBLIKASJON NR. 2/2013

Januar 2013

av Christian Svane Mellbye & Erik W Jakobsen



MENON
Business Economics

Innhold

Forord.....	2
1. Innledning og sammendrag	4
2. Maritim næring – global og kunnskapsbasert	5
2.1. Nøkkeltall for maritim næring i Bergensregionen	6
3. Maritim næring i Bergen – der det tradisjonelle møter det nye	8
3.1. Klyngen gir store ringvirkninger og er viktig for regionens sysselsetting.....	9
3.2. Maritim næring kjennetegnes av høy kompetanse og produktivitet	10
3.3. Avgrensing og definisjon av maritim næring	11
4. Utviklingstrekk innenfor næringen de siste årene	13
4.1. Sterk vekst i offshorerelatert virksomhet	13
4.2. Skipsrederiene - Bergen som den industrielle shipping hovedstad	14
4.2.1. Deepsea – Bergen posisjonerer seg som verdensledende innenfor en rekke nisjer	15
4.2.2. Offshore- og seismikkrederier i Bergensregionen	17
4.2.3. Krevende tider for skipsrederiene etter finanskrisen.....	17
4.2.4. Skipsrederiene satser på tross av dårlige tider	18
4.2.5. Bergensrederier kontrollerer store flåter på verdenshavene	19
4.3. Rigg- og boreselskapene	20
4.4. Høy og stabil lønnsomhet i maritim tjenesteyting	20
4.4.1. Bergensregionen har et sterkt miljø innenfor finans og juridiske tjenester	21
4.4.2. Tre av verdens ledende shippingbanker har omfattende virksomhet i Bergen	22
4.4.3. Skipsmegling in-house	23
4.4.4. Nordens største havn	23
4.5. Utstysproducenter – bratt fall etter mange år med høy vekst.....	23
4.6. Verftene – omsetningen har stabilisert seg etter toppåret i 2007	25
4.7. Maritim virksomhet innenfor offentlig sektor	26
4.7.1. Maritime institusjoner	26
4.7.2. Forskning og utdanning	27
4.7.3. Sjøkrigsskolen	27
4.7.4. Sjøforsvaret er en betydelig maritim aktør i Bergensregionen	28
Vedlegg: Illustrasjon av det maritime miljøet i Bergensregionen	29

Forord

En tradisjonsrik, fremtidsrettet og bærekraftig næring i Bergen.

Den maritime næringen i Bergen har en lang og stolt historie. I generasjoner har skipsfart og tilknyttede virksomheter vært en bærende kraft i byens næringsliv. Vår nære, geografiske tilknytning til sjøen og vår historie som et knutepunkt for nasjonal og internasjonal handel, har vært utgangspunktet.

Men tidene har skiftet, og virkelighetsbildet i dag preges av globalisering, intens internasjonal konkurranse, uregelmessige og stadige sykliske svingninger og til dels ekstrem volatilitet. Uansett forhold, har vår næring vist seg å være tilpasningsdyktig, fremtidsrettet og dynamisk, gjennom omskiftelige tider, i flere hundre år.

Kvalitet og kompetanse i verdensklasse.

Når den maritime næringen har vist seg så sterk og bærekraftig, henger dette nært sammen med entreprenørskap, kunnskap, vidsyn, pågangsmot og langsiktig tenkning, som ikke begrenser seg til de lokale horisontene, men som forholder seg til konkurransen globalt.

Dette er, også i dag, kjernekompetenser som er driverne for suksess og bærekraft i det Bergenske maritime miljøet. Derfor er den maritime næringen fortsatt et tyngdepunkt i byens næringsliv, og vil også være det i årene fremover.

Det er fordi vi er kompetente, at vi også er konkurransedyktige. Vi er basert i Bergen, men konkurrerer i verden. Det er kompetanse som gjør at de Bergenske rederiene og andre maritime leverandører tiltrekker seg kunder fra hele verden.

En komplett klynge – med industriell shipping som fellesnevner.

Kvalitetsskipsfart er et kjennemerke for Bergen, og reflekterer langsiktighet, maritim kunnskap og erfaring, effektivitet og innovasjon.

De kvalitetskrav og effektivitetskrav som stilles av rederienes internasjonale kunder, setter standarden både for rederiene og for de andre leverandørene i den maritime klyngen. En slik kundeorientering skaper sterke langvarige relasjoner, som står seg i en knallhard global konkurranse. Bergensområdet har et stort og sammensatt miljø av bedrifter innenfor den maritime næringen. Summert er det samlede verdiskapningsbidraget fra disse enkeltbedriftene betydelig, både i lokal og nasjonal målestokk.

Interesseorganisasjonene Bergens Rederiforening, Stiftelsen Neptun, Maritimt Forum Bergensregionen og Bergens Næringsråd, er alle engasjert i å fremme den maritime næringen i Bergensområdet. Derfor har de nevnte organisasjoner engasjert Menon til å foreta en grundig gjennomgang av det maritime miljøet for å fastslå hvilken verdiskaping den maritime klyngen bidrar til i bergensregionen

Vi har – illustrert ved denne rapporten du nå holder i hånden - belegg for å si at Bergensregionen har den sterkeste, mest komplette og dynamiske maritime klyngen i Norge.

Vi har en bredde og helhet som gjør klyngen unik. Og forskjellig fra mange andre maritime miljøer, er vi ikke kjennetegnet av kortsiktig, konjunkturdrevet spekulasjon i skipsinvesteringer – det er ikke de finansielle investeringsmiljøene som preger klyngens aktiviteter. Det er derimot rederiene, med deres langsiktige fokus på verdiskapning, basert på kundeorientering, innovasjon, kunnskap og kvalitet i organisasjon, teknisk drift og operasjon av skip, som er navet i klyngen.

Karakteristisk for det Bergenske miljøet er altså at vi har industriell shipping som fellesnevner.

Hans Olav Lindal

Styreleder, Bergens Rederiforening

Bergen, 16.01.2013

1. Innledning og sammendrag

Både antall skip og brutto tonnasje gjør Bergen til Norges sjøfartsby nummer én, og det mangfoldige maritime miljøet utgjør en komplett maritim klynge. Bergensregionen har en sterk maritim posisjon i verdenssammenheng, og det regionale miljøet kan tilby alt som trengs for å bygge og drifte skip av forskjellig størrelser og typer.

Maritim næring har en lang og stolt tradisjon i Bergensregionen. Byen har gjennom hele sin historie vært en ledende internasjonal handels- og sjøfartsby. Fortsatt er Bergen et betydningsfullt maritimt senter både nasjonalt og internasjonalt.

Bergen har landets største flåte med 500 norskregistrerte fartøy over 100 bruttotonn i byen. Til sammenligning har de to påfølgende byene, Oslo og Ålesund, omkring 200 skip hver. Rederiene i regionen kontrollerer, eier eller drifter i tillegg 500 fartøy under andre flagg, og totalt kontrolleres eller driftes dermed over 1000 skip fra Bergen. Foruten verdensledende rederier, har Bergen hele spekteret av maritime tjenester med en spesielt sterk posisjon innen forsikring og finansiering, i tillegg til lange skipsbyggertradisjoner og utstysprodusenter som hevder seg på det globale markedet. Miljøet kjennetegnes av en komplett, dynamisk og fremoverlent industriell shippingklynge med stadig ny, maritim knoppskyting.

Næringen skaper store verdier og utgjør en betydelig sysselsetting langs kysten. I 2011 omsatte maritim næring i regionen for 80 milliarder kroner og sysselsatte over 20.000. Næringens verdiskaping på nær 27 milliarder kroner skaper store ringvirkninger i regionen. Det er estimert at næringens virksomhet i regionen skaper skatteinntekter til stat og kommune tilsvarende over 6 milliarder kroner i 2011. Dette er kun skatt relatert til bedriftenes lønnskostnader, så totale skatteinntekter er derfor høyere.

Selv om maritim næring i utgangspunktet sysselsetter flest på land, er Bergen den byen med flest sjøfolk. Dette har vært en viktig kilde til rekruttering av kompetanse på land. Et særtrekk med maritim virksomhet er at den ikke baserer seg på uttak av naturressurser, men utelukkende på menneskelig kompetanse. Regionens unike kompetansefortrinn er den stadige videreutviklingen av kompetanse for drift og operasjon av skip for derved å ligge i forkant av de internasjonale konkurrentene.

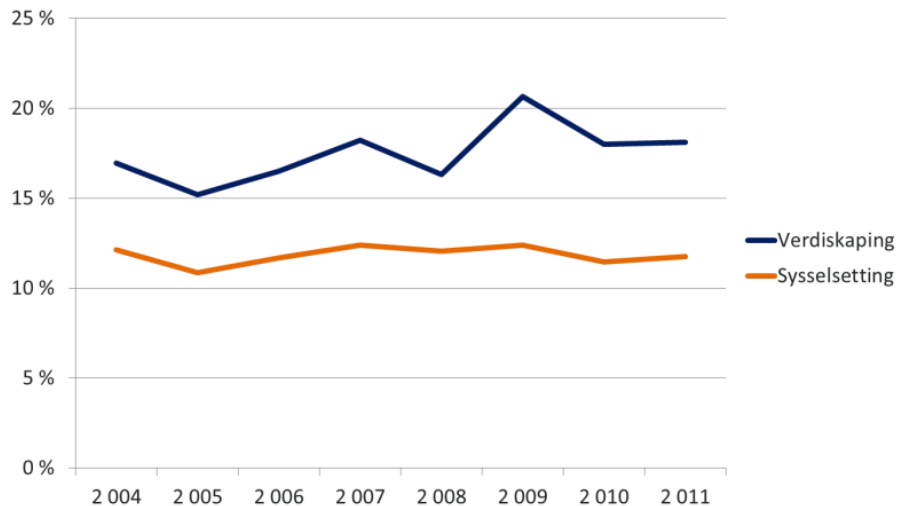
Utviklingen har forutsatt store investeringer preget av en uredde langsiktighet. Bergens strategiske styrke karakteriseres av såkalt industriell shipping, som kjennetegnes av langsiktige kontrakter og kundeforhold, og utvikling av skip etter markedets behov i et tett samarbeid mellom rederi, kundene, skipskonsulenter og verft.

Det er denne viljen til langsiktig tenkning kombinert med evnen til å ligge i forkant av utviklingen som har gjort at rederiene i Bergen og den øvrige maritime næringen har lyktes gjennom generasjoner. Kombinasjon av entreprenørskap og praktisk erfaring har vært en vinnerformel. Langsiktige rederier med høye ambisjoner og satsingsvilje driver frem nye løsninger kombinert med sjøfolks erfaring og kunnskap om behov og muligheter, med tilgang til verft, utstysprodusenter og tjenesteleverandører som kan oppfylle og levere de nye løsningene som etterspørres.

Miljøet inkluderer også riggselskaper, forskningsinstitusjoner og andre tunge maritime institusjoner som Sjøforsvarets hovedbase og skipsregistrene. Bergen er også hjem til Norges største gods- og cruisehavn som i 2011 betjente 337 cruiseanløp med omkring 500 000 cruisepassasjerer.

Maritim næring er helt sentral og avgjørende for næringslivet i Bergensregionen. De seneste årene har omkring 20 prosent av verdiskapingen i det private næringslivet kommet fra maritim næring. Dette er langt høyere enn gjennomsnittet i Norge. Næringen er også viktig for sysselsettingen i regionen hvor maritime bedrifter sysselsetter om lag 12 prosent av de ansatte i privat næringsliv. I en næring som er meget syklisk og konkurranseutsatt internasjonalt er det interessant å se at sysselsettingen har vært forholdsvis stabil perioden vi har studert, 2004-2011.

Figur 1: Maritim nærings andel av verdiskaping og sysselsetting i Bergensregionen



2. Maritim næring – global og kunnskapsbasert

Maritim næring er Norges eneste globale kunnskapsbaserte næring. Det som skiller kunnskapsbaserte næringer fra andre, er at kompetansen og kunnskapsmiljøet utvikles *endogen* i næringen, det vil si som resultat av aktivitetene som foregår der. Det betyr at næringer som vokste frem fordi bedriftene hadde god tilgang på naturressurser eller et stort lokalt marked, i enkelte tilfeller kan utvikles til å bli kunnskapsbaserte. Dette har skjedd med den maritime næringen i Norge. Norge ble en sjøfartsnasjon, fordi fastlandet var ufremkommelig, mens vannveiene var mange og lange. Dessuten hadde vi tilstrekkelig med egnet trevirke, og kysten var full av fisk. Det var med andre ord de naturgitte ressursene som la grunnlaget for den maritime næringen. Gradvis sank betydningen av de naturgitte forholdene, men den maritime næringen ble ikke borte av den grunn. I dag er det primært den maritime kompetansen og tilgangen på spesialiserte varer og tjenester som er Norges lokaliseringstrinn som maritim næring.

Skipsfart henger uløselig sammen med internasjonal handel – og dermed økonomisk vekst. Nitti prosent av all varetransport i verden foregår på skip. I tillegg blir skip og andre flytende enheter benyttet til en lang rekke andre maritime formål, for eksempel fiske, boring, olje- og gassproduksjon, lagring og boliger. Innenfor alle disse formålene finner vi et betydelig innslag av bergenske aktører.

Den maritime næringen er kunnskapsbasert og innovasjonsdrevet. Det er menneskene som besitter kunnskapen og som skaper innovasjonene. Kunnskapen utvikles og spres i samspillet mellom aktørene, og innovasjonene skapes og implementeres i det samme samspillet. I forskningsprosjektet «Et kunnskapsbasert Norge» ble samspillet mellom erfaringsbasert kompetanse og forskningsbasert kunnskap identifisert som et av

næringens aller viktigste konkurransefortrinn. Operativ kompetanse fra sjøen er en nøkkelfaktor i dette samspillet.

2.1. Nøkkeltall for maritim næring i Bergensregionen

Med nærmere 80 milliarder i omsetning, 27 milliarder i verdiskaping og med 21 000 sysselsatte (inklusive Sjøforsvaret), er maritim næring i Bergen den nest største næringen i regionen etter olje og gassvirksomhet. Fra 2004 til 2011 ser vi at den maritime næringen i regionen har opplevd sterk vekst i omsetning, verdiskaping og sysselsetting. Mens verdiskapingen og omsetningen har økt med 70 prosent i perioden, har sysselsettingen økt med omkring 20 prosent. I overkant av 50 prosent av verdiskapingen i regionen kan knyttes til lønnskostnader i bedriftene som tilsvarte 14,7 milliarder i 2011.

	Omsetning		Verdiskaping		Antall ansatte	
	Mrd NOK		Mrd NOK			
	2004	2011	2004	2011	2004	2011
Rederier	29.7	45.0	9.9	15.3	7 577	7 423
Maritim tjenesteyting	6.9	15.4	2.2	5.3	3 212	4 337
Maritimt utstyr	7.2	11.6	1.9	3.1	2 020	2 733
Verft	3.9	7.5	1.1	3.1	2 231	3 597
Sjøforsvaret	-	-	-	-	2 294	2 724
Hele maritim næring	47.7	79.4	15.2	26.8	17 334	20 814

Geografisk avgrensning

I prosjektet har vi avgrenset Bergensregionen til å inkludere virksomhet i eierkommunene til Business Region Bergen, dvs de følgende tyve kommunene: Bergen, Askøy, Øygarden, Fjell, Sund, Austevoll, Stord, Os, Samnanger, Fusa, Vaksdal, Austrheim, Fedje, Masfjorden, Meland, Radøy, Lindås, Modalen, Osterøy og Gulen. Sistnevnte kommune ligger i Sogn og Fjordane og er dermed ikke inkludert i kartet over Hordaland til høyre. Bergensregionen er her markert med røde grenser.

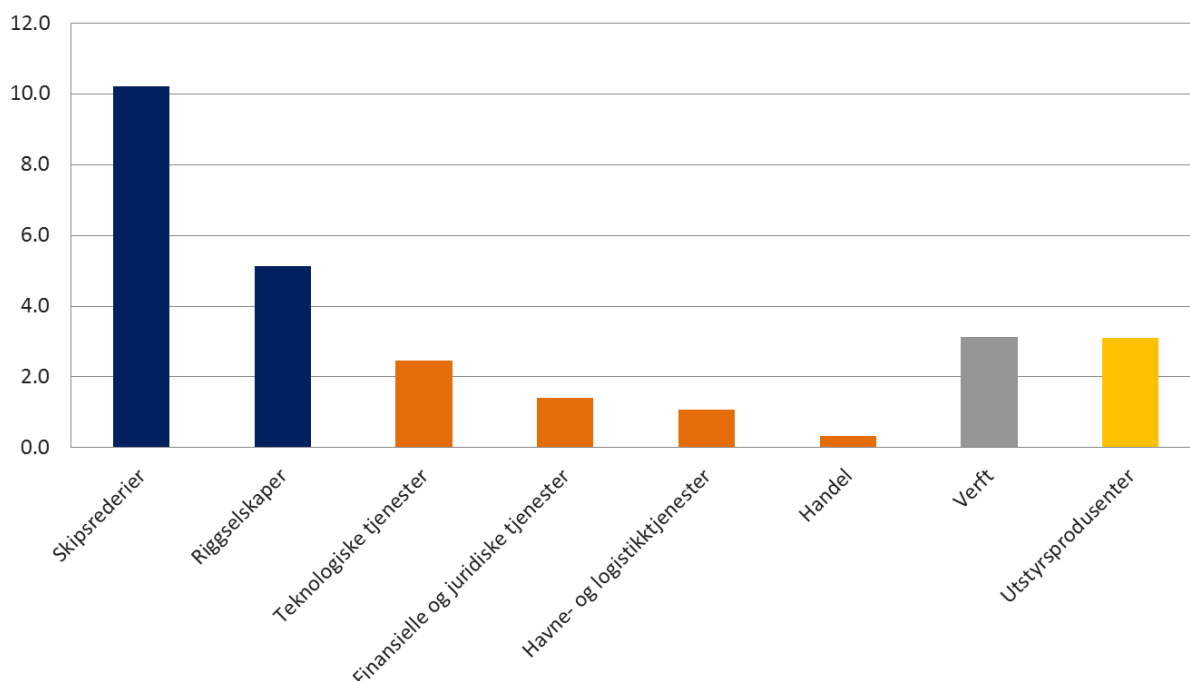


3. Maritim næring i Bergen – der det tradisjonelle møter det nye

Bergensregionen er hjem til verdensledende rederier som Odfjell og Grieg med historiske røtter tilbake til slutten av 1800-tallet. Odfjell og Grieg er i dag fortsatt verdensledende innenfor sine markeder, men deres virksomhet har naturligvis endret seg i takt med tiden. Dette er gjeldene for hele den voksende maritime klyngen i regionen som i økende grad blir påvirket av veksten innenfor olje- og gassvirksomhet. De store rederiene har også fungert som "rugekasse" for knoppskyting ved at mange har gått sin læretid i slike rederier for deretter å starte egen tilsvarende eller tilknyttet virksomhet. I dag finner en store internasjonalt ledende offshore og riggselskaper side om side med den tradisjonelle rederivirksomheten.

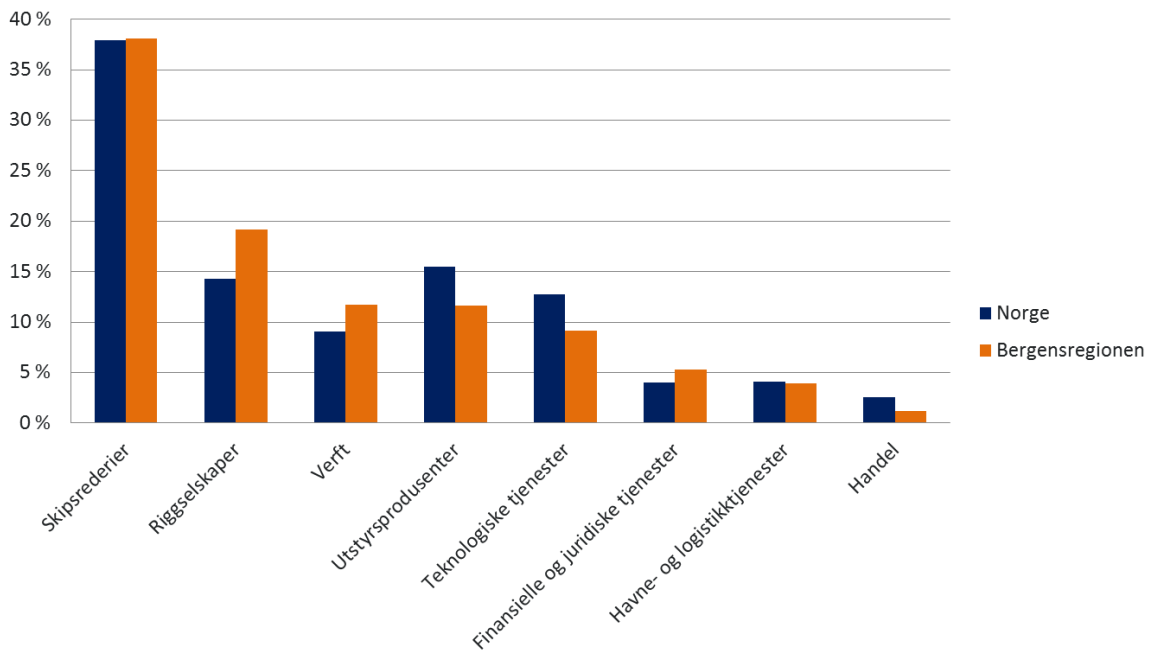
Den maritime klyngen i Bergen er dominert av skipsrederiene som står bak 40 % av verdiskapingen i næringen, noe som tilsvarer i overkant av 10 milliarder kroner. Aktiviteten i skipsrederiene kan deles i to hvor hovedparten av verdiskapingen er knyttet til tradisjonell deepsea og shortseavirksomhet, mens en økende andel kan knyttes til offshorevirksomhet. Mens tradisjonell utenriks skipsfart gradvis er blitt bygget ned, flyttet ut eller dreiet i en finansiell retning slik som i Oslo, har Bergen holdt stand som en skipsfartsby. Bergen har en lang rekke familieeide, fullintegreerte rederier, med befraktning, teknisk drift og operasjon internt i virksomheten. Bortsett fra deepsea aktørene og til en viss grad utstysproduzentene er de andre undergruppene i stor grad rettet mot offshorevirksomhet.

Figur 2: Verdiskaping i Bergensregionen fordelt på undergrupper. 2011-tall i milliarder kroner.



Sammenligner man næring i Bergen med maritim næring i Norge ser man at regionen i stor grad er et speilbilde av den nasjonale næringen. Tre undergrupper har en viss større betydning i Bergensregionen: Riggselskapene, verftene og finansielle og juridiske tjenester. Disse undergruppene vil bli presentert i detalj senere i rapporten. Går man inn og ser på skipsrederiene ser en også at deepsea-shipping er langt viktigere i Bergen enn for Norge som helhet. Bergen er sammen med Oslo senter for deepsea-virksomhet som drives fra Norge.

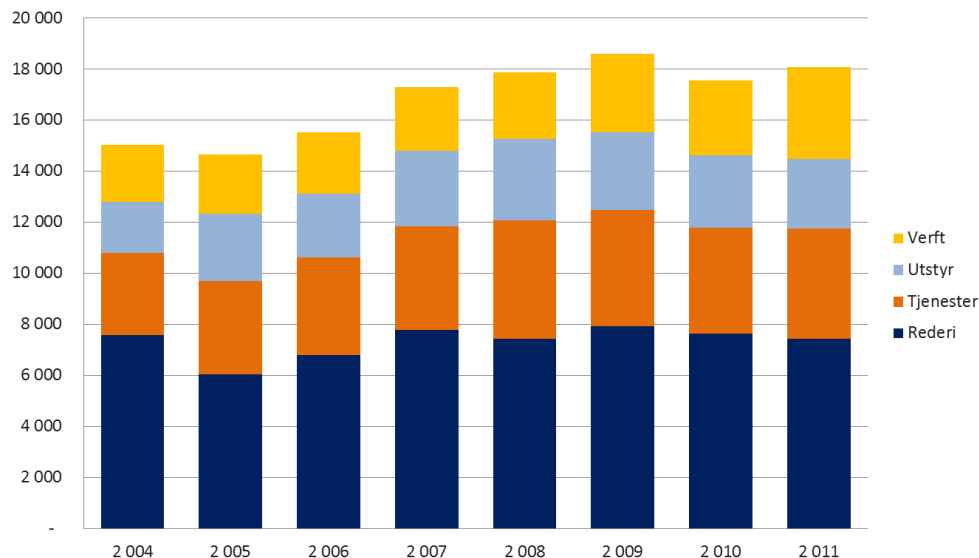
Figur 3: Ulike undergruppers andel av verdiskapingen i maritim næring i Bergensregionen og nasjonalt (2011)



3.1. Klyngen gir store ringvirkninger og er viktig for regionens sysselsetting

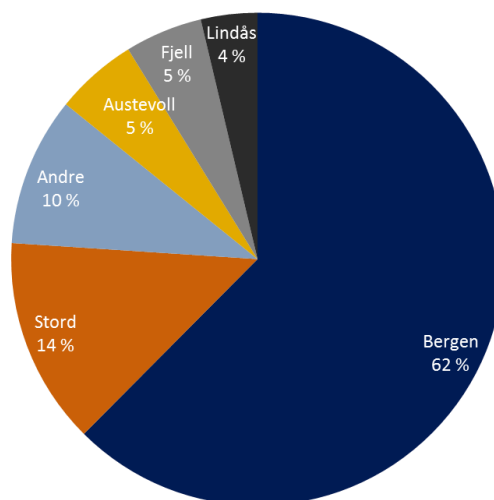
12 % av de sysselsatte i privat næringsliv er ansatt i maritim næring. Næringen er dermed ikke bare viktig for verdiskapingen i regionen, men med 18.000 ansatte i privat sektor er næringen avgjørende for sysselsetting i regionen. Utviklingen i sysselsetting viser en årlig vekst på i underkant av 3 prosent i perioden 2004-2011. Det er særlig verftene som har en positiv sysselsetningsutvikling, mens rederienes sysselsetting har vært nærmest uforandret i perioden på tross av dramatiske fall i verdensmarkedene som betjenes. I 2011 var omkring 40 % av de ansatte sysselsatt i rederier, etterfulgt av 25 % prosent i maritim tjenesteyting, 20 % i verftene og 15 % hos utstysleverandørene.

Figur 4: Sysselsetting i maritim næring fordelt på fire hovedgrupper.



Figuren til høyre viser ikke overraskende at det er Bergen kommune som er det klare tyngdepunktet for næringen i regionen. Seks av ti ansatte i maritim næring i regionen er sysselsatte i bedrifter i Bergen kommune, etterfulgt av Stord kommune som sysselsetter i underkant av 15 % av de ansatte. Med nærmere 300,000 av Hordalands 500,000 innbyggere er det også en naturlig effekt av Bergens ledende rolle som Vestlandets hovedstad. Hadde man fordelt verdiskapingen på kommunenivå ville en fått en inndeling som var tilnærmet lik figuren til høyre. Forskjellen ville ha vært at Bergen ble enda mer dominerende på bekostning av særlig Stord.

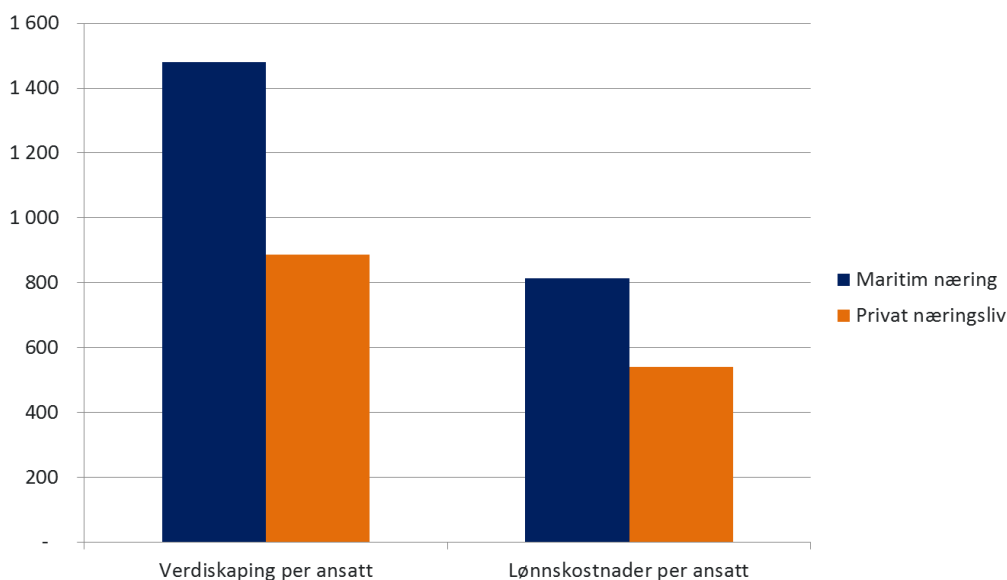
Figur 5: Kommunefordelt sysselsetting i maritim næring (2011)



3.2. Maritim næring kjennetegnes av høy kompetanse og produktivitet

Maritim næring i Bergensregionen hadde i 2011 en verdiskaping per ansatt på 1.5 millioner kroner, mens lønnskostnadene per ansatt beløp seg til 800.000 kroner. Verdiskaping per ansatt er dermed 70 prosent høyere enn i privat næringsliv ellers i næringslivet¹, mens lønnskostnadene er i overkant av 50 prosent høyere. Dette er interessant av flere grunner.

Figur 6: Verdiskaping og lønnskostnader per ansatt i Bergensregionen i 2011 (tall i 1000 NOK).



For det første er lønnskostnader et godt mål på arbeidskraftens produktivitet. Dette ettersom det faktiske lønnsnivået i bedriftene representerer et minimumsnivå for de ansattes gjennomsnittlige bidrag til bedriftens

¹ Privat næringsliv ekskludert olje- og gassoperatører

verdiskaping. Dersom lønnskostnadene er høyere enn de ansattes bidrag til verdiskaping, vil bedriften tape penger på sikt og forsvinne ut av markedet. Det høye lønnsnivået en observerer i næringen viser med andre ord at produktiviteten per ansatt er meget høy. Det er her viktig å understreke et annet viktig poeng – høy lønn gavner ikke kun de ansatte i næring, men hele landet gjennom den betydelige skatteinngangen en opplever fra ansatte i maritim næring. I studien «en kunnskapsbasert maritim næring» fra 2011, beregnes det at arbeidsgiveravgift og inntektsskatt alene bidro med 35 milliarder kroner til statskassen. Lønnskostnader for næringen i regionen i 2011 tilsvarer 14,7 milliarder kroner og et grovt estimat viser at maritim næring i regionen bidrar med 6,5 milliarder kroner i skatt på lønn alene til staten, fylkeskommunen og kommunene. I tillegg gir virksomhetene store regionale ringvirkninger til annen næringsvirksomhet i regionen.

Et annen viktig poeng er at maritim næring i stadig større grad blir kunnskapsbasert (En kunnskapsbasert maritim næring, 2011). I prosjektet «Et kunnskapsbasert Norge» fremheves betydningen av å satse på næringer med høyt kompetansenivå om en skal kunne forsvare verdens høyeste lønnsnivå i tøff konkurranse med andre land i en stadig mer global verdensøkonomi. Ettersom Norge er et høyinntektsland er det nødvendig å opprettholde sysselsetting i næringer som maritim næring – en næring som er kunnskapsbaserte med høy produktivitet og som tåler et høyt lønnsnivå.

Ser man på utfordringene for næringen fremover er mangel på kompetent arbeidskraft et stadig større problem. Et annet tema som også blir debattert i næringen er betydningen av folk med sjøkompetanse, ettersom dette tradisjonelt har vært en viktig rekrutteringskilde for den landbaserte delen av næringen. I tillegg fremheves det som betydningsfullt at ansatte har operativ erfaring (FAFO, 2012).

3.3. Avgrensing og definisjon av maritim næring

Vanligvis trekkes grensene rundt en næring etter internasjonale standardiserte bransjekoder (NACE-koder). Ofte stemmer disse inndelingen dårlig overens med de reelle næringsgrensene. Det interessante er ikke hvilke bedrifter som faller inn under de tradisjonelle avgrensninger av den maritime næringen, men hvilke bedrifter som er koblet sammen som kunder og leverandører, gjennom samarbeid eller ved å trekke på det samme ressursgrunnlaget. Menon har gjennom mange års arbeid med bransjen opparbeidet en mer presis avgrensning av næringen ved å justere næringspopulasjonen manuelt. For denne rapporten har vi også kartlagt finans- og juridiske tjenester på en mer utfyllende måte ved å få tall over maritim virksomhet i de største bankene og advokatfirmaene.

I rapporten har vi valgt å definere maritim næring på følgende måte:

Alle virksomheter som eier, opererer, designer, bygger, leverer utstyr eller spesialiserte tjenester til alle typer skip og andre flytende enheter

Maritim næring består av en rekke ulike virksomhetstyper, eller bransjer om man vil. Menon har i dette prosjektet brutt næringen ned i fire hovedgrupper som igjen er brutt ned i 8 undergrupper. De fire hovedgruppene er:

- Rederier
- Maritime tjenesteytere
- Verft
- Maritime utstyrproducenter

De fire hovedgruppene er videre brutt ned i 8 undergrupper, spesifisert i boksen nedenfor. Disse grupperingene er sammenlignbare med de nasjonale inndelingene bortsett for at deepsea, shortsea og offshore i denne rapporten av formidlingshensyn er slått sammen til en felles kategori; skipsrederier.

1. **Rederier**; det vil si eiere og operatører av skip og andre flytende innretninger, som rigger, flytende produksjonsskip, floteller og lektere. Rederier er videre inndelt i to undergrupper:
 - **Riggselskaper**, det vil si riggselskaper og flytende produksjonsenheter (FPSO)
 - **Skipsrederier**: det vil si deepsea-, shortsea- og offshoreaktører
 - Deepsea, det vil si skipssegmenter som tank, tørrbulk, kjemikalier, container og bilfrakt
 - Shortsea, det vil si fraktefartøy (nærskipsfart) og passasjerferger
 - Offshore, det vil si forsyningsfartøy, ankerhåndtering, seismikk, undervannsentreprenører - og andre offshorerettede spesialskip
2. **Verft**; nybygg, vedlikehold, reparasjoner og modifikasjoner av skip og andre flytende enheter
3. **Maritimt utstyr**; det vil si produsenter av alle former for utstyr til skip og andre flytende innretninger
4. **Maritime tjenester**; dette er en den bredeste gruppen bedrifter og består blant annet av skipsdesignere, skips- og fraktmeglere, skipsforsikring, finansielle og juridiske tjenester, sertifisering, havne- og logistiktjenester, offshoreentreprenører, ingeniørtjenester, installatører av utstyr og skipsutstysforhandlere. Tjenester er videre inndelt i følgende undergrupper:
 - **Finansielle og juridiske**, det vil si meglere, bank, forsikring og juridiske tjenester
 - **Teknologiske**, det vil si design, ingeniørtjenester, klassifisering, FoU og anleggsvirksomhet
 - **Havne- og logistiktjenester**; det vil si havneselskaper og spedisjon
 - **Handel**, det vil si engros, agenturer og detaljhandel med skipsutstyr

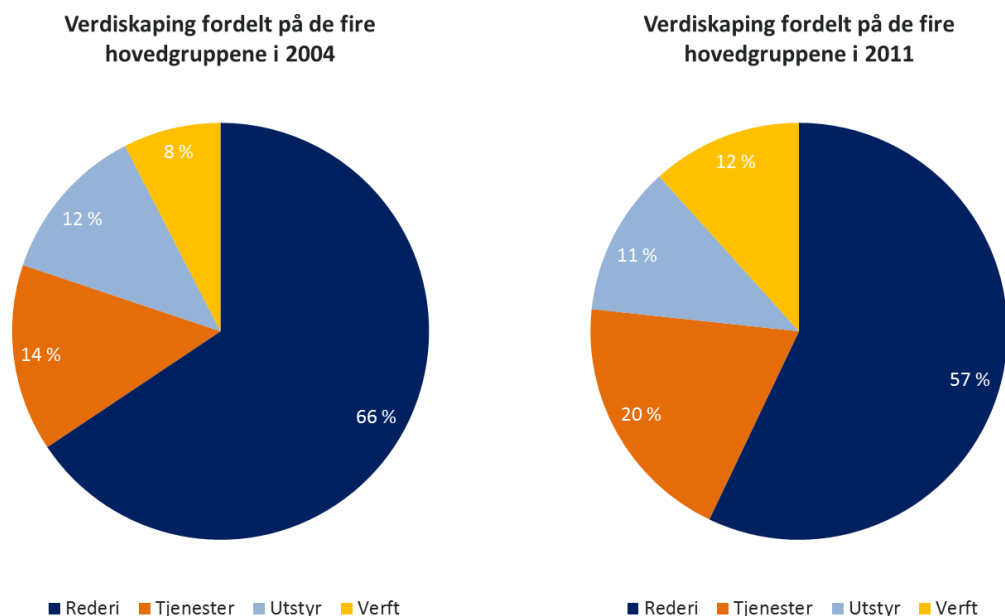
4. Utviklingstrekk innenfor næringen de siste årene

I dette kapitlet vil vi først sette fokus på de fire hovedgruppene innenfor maritim næring: rederi, maritime tjenesteytere, utstyrsleverandører og verft. Dette vil bli etterfulgt av en gjennomgang av fem sentrale undergrupper sett i relasjon til Bergens posisjon som internasjonalt ledende senter for industriell shipping.

4.1. Sterk vekst i offshorerelatert virksomhet

Ser man på utviklingen innen de fire hovedgruppene har rederienes relative andel av total verdiskaping i maritim næring sunket i perioden som er undersøkt. Samtidig har verftene og utstyrsleverandører økt sin betydning noe. Særlig har maritime tjenester opplevd sterk vekst. I 2004 sto denne gruppen for 14 prosent av næringens verdiskaping. I 2011 var andelen økt til 20 prosent. Slike oversiktsbilder gir en viss innsikt, men en er nødt til å grave dypere ned for å bedre forstå utviklingstrekken.

Figur 7: Verdiskaping fordelt på de to hovedgruppene i 2004 og 2011.

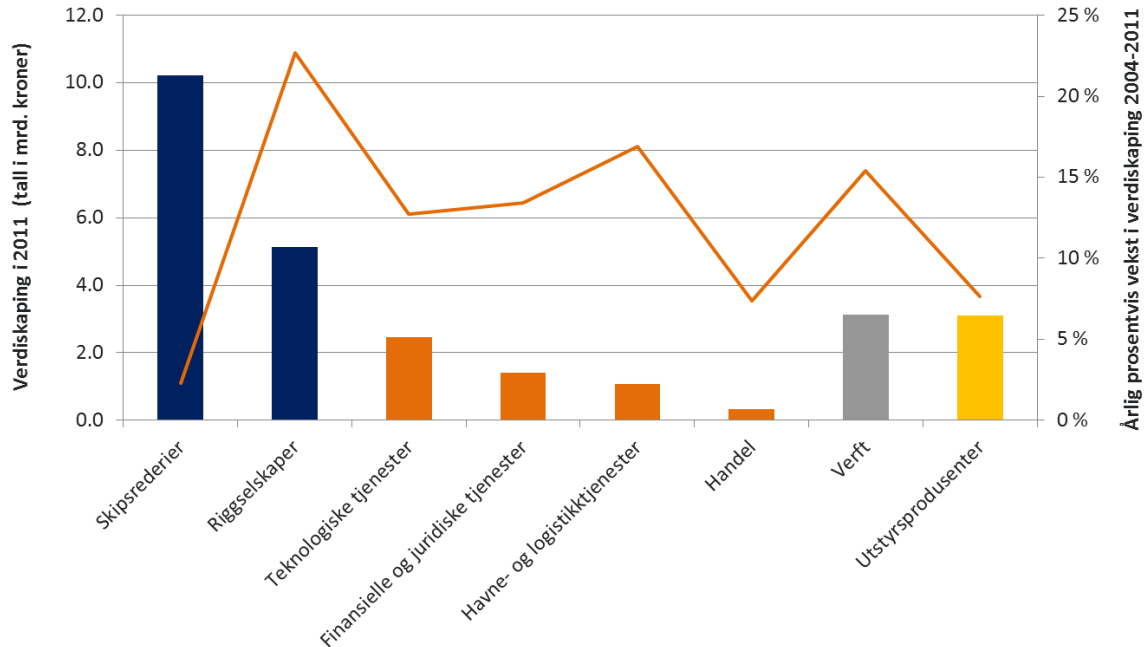


Om en ser på verdiskaping og verdiskapingsvekst for de 8 undergruppene ser en at veksten i perioden har vært ujevnt fordelt. Skipsrederiene har opplevd den laveste veksten på 2 prosent årlig i perioden, mens veksten innenfor offshorerelatert virksomhet har over sterk. Den undergruppen som har opplevd den sterkeste veksten er riggselskapene. Det er derimot verdt å merke seg at riggselskapene i regionen gjorde et hopp i verdiskaping fra 2004 til 2005, slik at veksten etter 2005 kun har vært et par prosentpoeng høyere enn gjennomsnittet for næringen.

Internt i skipsrederiene har utviklingen også vært svært ujevnt. Mens deepsea-rederiene har opplevd en svak tilbakegang i verdiskaping for perioden sett under ett, har veksten vært høy og vedvarende for offshorerederiene. Deepsea rederienes tilbakegang kan i stor grad forklares med internasjonale konjunkturer i shippingmarkedene. Shippingvirksomheten internasjonalt gikk gjennom en høykonjunktur i begynnelsen av 2000-tallet før den økonomiske tilbakegangen slo inn over verdensøkonomien høsten 2008. Dette reflekteres også i deepsea rederienes regnskap. Fra 2004 til 2008 opplevde deepsea rederiene i Bergensregionen en

omsetningsvekst på nesten 50 prosent og driftsmarginer rundt 10 prosent. Etter toppåret i 2008 har segmentet ennå ikke tatt seg opp og lønnsomheten falt til et nytt bunnivå i 2011.

Figur 8: Verdiskaping og verdiskapingsvekst i de 8 undergruppene



Offshorevirksomhet og annen maritim næringsaktivitet knyttet opp mot olje- og gassutvinning har derimot hatt en meget høy verdiskapingsvekst. For næringen som helhet ser en altså en klar dreining mot at offshorerelatert virksomhet blir stadig mer betydningsfull. Denne tendensen gjelder alle undergruppene i næringen fra skipsrederiene hvor offshorerederiene har en voksende betydning til finansielle og juridiske tjenester hvor offshore-selskaper blir en stadig viktigere kunde.

4.2. Skipsrederiene - Bergen som den industrielle shipping hovedstad

Rederivirksomheten er motoren i hele det maritime miljøet, og av alle norskregistrerte skip har de fleste Bergen som hjemhavn. I en næring som krever god kremmerånd, kompetanse, interesse for høyteknologi, og en global innstilling for å betjene verdenshandelen best, billigst og miljøvennlig måte, så kjennetegnes også rederinæringen i bergensregionen av deres ledende kompetanse på drift og operasjon.

Det betydelige shippingmiljøet i bergensregionen karakteriseres av

- Kommersiell kontroll fra Bergen
- Teknisk drift og operasjon foretatt eller ledet fra Bergen
- Internasjonal drift med sjøfolk fra hele verden
- Et verdensomspennende nettverk av egne kontorer eller agenter

Mens tradisjonell skipsfart gradvis er blitt bygget ned, flyttet ut eller dreiet i en finansiell retning i Oslo, har Bergen holdt stand som en skipsfartsby. Bergen har fortsatt en lang rekke familieeide, fullintegrerte rederier, med befraktning, teknisk drift og operasjon internt i virksomheten. De fleste rederiene i Bergensområdet har spesialisert seg på noen smale industrielle markeder, spesielt innen kjemikaliefart og såkalt open hatch.

Bergens strategiske styrke er industriell shipping med ofte spesialutviklede fartøy etter markedets og kundenes behov, og betegnes av langsiktige kontrakter og gode kundeforhold i profesjonelle markeder. Slik industriell tenkning styrker konkurransevnen gjennom spesialisering innenfor egne områder, hvor skipene er dyrere og mer avanserte og operasjonene mer kompliserte. Det betyr at Bergens-rederiene, i likhet med offshore-rederiene langs vestlandskysten og de finansielt orienterte rederiene i Oslo, har utviklet virksomhetene i en mer kunnskapsbasert og innovasjonsintensiv retning. På denne måten har Bergensmiljøet lyktes med å opprettholde et internasjonalt konkurransedyktig skipsfartsmiljø.

Rederivirksomheten i regionen kan karakteriseres ved fem hovedtyper virksomhet

- Ledende rederier innen spesialiserte bulkskip for frakt av avanserte produkter ledes fra Bergen.
- Bergen er størst i verden innen kjemikaliefart
- Bergen har stor andel av mindre lasteskip for industrikunder med hovedaktivitet i Nord-Europa
- Bergen har en betydelig regional og lokal skipsfart
- Den maritime del av petroleumsutvinning er et vesentlig marked med både supply, subsea, seismikk og riggaktivitet drevet fra regionen.

Det betyr at Bergens-rederiene, i likhet med resten av offshore-rederiene langs vestlandskysten og de finansielt orienterte rederiene i Oslo, har utviklet virksomhetene i en mer kunnskapsbasert og innovasjonsintensiv retning. På denne måten har Bergensmiljøet lyktes med å opprettholde et internasjonalt konkurransedyktig skipsfartsmiljø.

Skipsrederiene i regionen omsatte for i underkant av 38 milliarder kroner i 2011. De stod for en verdiskaping i 2011 tilsvarende 10 milliarder kroner og er med det den viktigste komponenten i næringsklyngen i regionen. Siden 2004 har den årlige veksten i omsetningen vært på 5 prosent, mens utviklingen i verdiskapingen har vært svakere med en årlig vekst på 2 %.

4.2.1. Deepsea – Bergen posisjonerer seg som verdensledende innenfor en rekke nisjer

Bergen er hjem til skipsrederier med et langsiktig, industrielt fokus og verdensomspennende virksomhet. Her finner man store verdensledende rederier innenfor kjemikalietank og open hatch bulkskip, og Bergen er et viktig sentrum for drift av store flåter på alle verdens hav. Dette miljøet består av integrerte rederier med unik kompetanse som verdsettes i slik grad at ny virksomhet fortsatt trekkes til Bergen.

I dag finner man hovedkontorene til noen av verdens største rederier innenfor ulike segmenter. Tre av de mest kjente er Grieg, KGJS (SKS) og Odfjell, og Bergensmiljøet har siden midten av forrige århundre vært viktige for utviklingen innenfor kjemikalietank og open hatch bulkskip.

Siden 1950-tallet har skipsfart blitt karakterisert av en økning av spesialbygde skip som fokuserer på spesialiserte fraktmarkeder. I 1960 bestod verdensflåten i hovedsak av tankskip og lasteskip som kunne frakte en rekke ulike produkter på samme skip (Tenhold, 2008). På midten av 1970-tallet endret dette bildet seg ved at andelen spesialisert tonnasje økte dramatisk. Det betydde at en rekke type varer nå kunne transporteres billigere og mer effektivt i spesialiserte skip. To segmenter som belyser dette godt er transport av kjemikalier og biler. Begge disse produktgruppene ble på 1960-tallet fraktet på såkalte general cargo skip, mens det fra midten av 1970-tallet kun var spesialiserte kjemikalietankere og større bilskip som stod for transporten av disse varegruppene. I front for utviklingen innenfor begge disse segmentene stod norske redere. Bergensrederiene var særlig sterke innenfor kjemikalietank og åpne spesialiserte bulkskip. Odfjell var pionere innenfor

kjemikalietankmarkedet og utnyttet nye muligheter innen skipskonstruksjon for å bestille stadig større tonnasje. På slutten av 70-tallet kontrollerte Odfjell nærmere en fjerdedel av verdenskapasiteten innenfor den mest avanserte delen av kjemikalietank-markedet med opp til 40 rustfrie ståltanker ombord. Odfjell investerte også stort i tankterminaler rundt om i verden slik at deres flåte kunne brukes mest mulig effektivt og slik at kundene betjenes bedre.

På samme måte som innenfor kjemikaliemarkedet ledet Bergensrederiene utviklingen innenfor spesialbygde bulkskip, såkalte "open hatch" skip. Selve konseptet med open hatch bulkskip ble introdusert på 1960-tallet av den norske ingeniøren Per F. Waaler i samarbeid med rederiene i Bergensregionen. Innenfor segmentet ble det deretter gjort viktige fremskritt innenfor håndtering og lagring av last. Skipende ble utstyrt med større og mer fleksible lukkede deksler og bevegelige kraner ble introduserte, noe som gav skipende store konkurransefordeler i transport av såkalte «neo-bulk» varer. De viktigste varene i denne kategorien er papir, cellulose, stål og sement. Disse skipende ble på mange måter utviklet lokalt særlig basert på samarbeidet mellom Star Shipping og den bergensbaserte kranprodusenten Sverre Munck AS (Tenold, 2008). To ledende selskaper innen dette segmentet i dag er den Bergensbaserte Grieg Gruppen (hvor Star Shipping inngår) og Bergenskontrollerte Gearbulk.

I det påfølgende caset presenteres tre av Bergens verdensledende rederier samt enkelte andre viktige aktører i regionen.

Verdensledende Bergensrederier

Grieg-gruppen – verdensledende innenfor frakt av papir og cellulose.

Med hovedkontor i Bergen har Grieg gruppen drevet shippingvirksomhet i over 125 år. Selskapet ble grunnlagt midt i overgangstiden fra seilskip til dampskip. I begynnelsen av forrige århundre var det tankskip som stod i fokus, men siden 1960-tallet har det vært satset på spesialbygde skip for frakt av cellulose, papir og andre skogsprodukter, en nisje Grieg er blant verdens ledende aktører i dag. I tillegg til virksomhet innenfor shipping, er Grieg Group involvert i fiskeoppdrett og prosessering, global logistikk, forsikringsmegling og eiendomsforvaltning, og fokuserer i dag også spesielt på innovative miljøvennlige løsninger for fremtiden.

Kristian Gerhard Jebsen Skipsrederis (KGJS) – størst i verden på frakt av sement og verdens største rederi innen kombinasjonsskip

En annen viktig deepsea aktør i Bergensregionen er Kristian Gerhard Jebsen Skipsrederi A/S (KGJS). Gjennom KGJS kontrolleres selskapene SKS OBO Limited, SKS Tankers Limited samt KGJ Cement. Sistnevnte kontrollerer verdens største rederi spesialisert på sementfrakt, mens SKS OBO er verdens største operatør og eier av kombinasjonsskip for tørrbulk og oljeprodukter (OBO-skip). SKS OBO er et eksempel på et selskap som har gått motstrøms og flagget hjem i 2010 for å satse på utviklingen av selskapet i det eksisterende shippingmiljøet i Bergen. Før 2010 ble befraktnings- og operasjonsaktiviteten håndtert fra London, mens den tekniske driften ble utført fra Bergen. I 2010 ble hele den kommersielle driften av SKS flyttet fra London til Bergen, slik at hele selskapet ble samlet under ett tak i Fyllingsdalen. Jebsen-gruppen ble ved hjemflytting til Norge i 2010 det største rederiet i Norge hvis man ser bort fra John Fredriksen og Frontline (Hegnar.no, 5.8.2010).

Jebsenfamilien kontrollerer i tillegg 51 prosent av aksjene i Gearbulk som er verdens største rederi innen open hatch bulkskip. Disse skipene er spesialbygd for å ta med papir, cellulose, ikke-jernholdige metaller, stål og

andre produkter som ikke kan splittes opp og transporters i mindre kvanta. Gerabulk Norge med base i Bergen, har etter en omstrukturering i 2010 fått ansvaret for teknisk drift av hele Gearbulk flåten. En flåte som teller omkring 70 skip.

Odfjell SE

Odfjell er et av verdens største kjemikalietankrederier med en flåte på rundt 100 skip ved årsskiftet 2011/2012. Flåten består av en rekke skip med ulik størrelse og konfigurasjon av tankene slik at man på denne måten kan være fleksible og bedre møte kundens etterspørsel. Selskapet fokuserer på frakt av kjemikalier, raffinerte oljeprodukter og andre væsker fra alkohol, vegetabiliske oljer, dyrefett til uorganiske kjemikalier som svovelsyre og fosforsyre. I tillegg kontrollerer selskapet 21 tankterminaler. Selskapets virksomhet er internasjonal i sin natur, og Odfjell har 16 kontorer fordelt på alle kontinentene fra Bergen i nord til Melbourne i sør. I tillegg til Odfjell finner en også et annet av verdens største tankrederier i Bergen, JO tankers, som ifølge egne utsagn har verdens tredje største kjemikalietankflåte med kontorer i Bergen, Rotterdam, Houston, Singapore, Manila og Dundee. Bergen har altså to av verdens største kjemikalieflåter lokalisert i byen.

Andre selskaper med base i Bergen sterke innenfor andre ulike nisjer

I tillegg til selskapene allerede nevnt, finnes det en rekke selskaper med base i Bergen som er ledende innenfor sine nisjer. Westfal-Larsen har en flåte bestående av både kjemikalie-/produkt tankere og åpne bulkskip og har sin base i Bergen. GC Rieber Shipping er en stor internasjonal aktør innenfor fartsområder med islagt farvann samt en betydelig undervannssoperatør. Wilson er et ledende rederi innenfor nærskipfart som arbeider med store aktører innen norsk og europeisk industri. Innenfor nisjen for små kjøle-/fryseskip finner en også to rederier med base i Bergen; Green Reefers og Silver Sea. Viken shipping kontrollerer og eier en flåte bestående av 21 tørrbulkskip, oljetankere og produkttanker, og er eier av et av verdens største management selskap Wallem Shipping i Hong Kong som igjen derfor nå har sitt eget driftskontor i Bergen.

4.2.2. Offshore- og seismikkrederier i Bergensregionen

Bergensregionen er et viktig senter for offshorerederiene i Norge. Dette gjelder både selskaper som hovedsaklig operer offshore serviceskip, så vel som rederier med seismikk skip og spesialskip for undervannsoperasjoner. Bergensregionen største offshorerederi er DOF. DOF har en offshoreflåte bestående av 74 skip, hvorav 11 var under bygging ved inngangen til 2013. Konsernet har etablert kontorer på alle fem kontinenter, men fortsatt er hovedkontoret plassert på Austevoll sør for Bergen. DOF er et virkelig globalt selskap med sine hovedmarkeder spredt mellom Nordsjøen, Vest-Afrika, Australia og Brasil. I 2011 hadde konsernet 4000 ansatte, driftsinntekter på 6,5 milliarder kroner og et driftsresultat på 1,2 milliarder.

Bergensregionen er også hjem for offshorerederiene Fugro/CGGVeritas, WesterGeco, Dolphin Geophysical, Norfield, Oceanteam, North Sea Shipping, Atlantic offshore og Forland shipping. Forland har konsentrert seg om seismikksegmentet de siste årene, men vil få levert et subseafartøy som er under bygging på Havyard verftet i Sogn og Fjordane høsten 2013. Med dette satser de inn mot et segment hvor det er forventet vekst. Subsea-miljøet i Bergen er stort og inkluderer i tillegg til Forland, DOF Subsea, GC Rieber og Swire Seabed for å nevne noen.

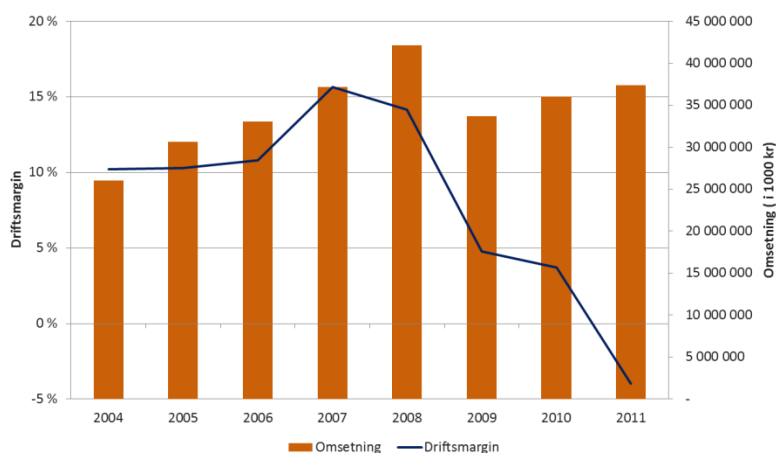
4.2.3. Krevende tider for skipsrederiene etter finanskrisen

Skipsrederiene i regionen omsatte for i underkant av 38 milliarder kroner i 2011. Skipsrederiene stod for en verdiskaping i 2011 tilsvarende 10 milliarder kroner og er med det den viktigste komponenten i næringsklyngen i regionen. Siden 2004 har den årlige veksten i omsetningen vært på 5 prosent, mens utviklingen i

verdiskapingen har vært svakere med en årlig vekst på 2 %. Skipsrederienes relative betydning for næringen totalt sett har også falt fra å representere i underkant av 60 % av verdiskapingen i 2004 til under 40 % i 2004. Dette skyldes omsetningsveksten i den offshore-rettete del av maritim virksomhet som i samme periode..

Lønnsomheten blant selskapene har variert med bakgrunn i utviklingen innenfor de ulike segmentene. Mens lønnsomheten blant deepsea-rederiene var rekordhøy i begynnelsen av perioden, sank den kraftig etter finanskrisen til negative nivåer. Den negative driftsmarginen i 2011 blant rederivirksomhet som helhet kan til stor grad knyttes til svake resultater hos deepsea-aktører.

Figur 9: Omsetning og driftsmargin for skipsrederiene 2004-2011



4.2.4. Skipsrederiene satser på tross av dårlige tider

I dag er det spesielt to markeder som skiller seg ut som problemområder; tørrbulk og stortank. Disse segmentene sliter med enorm overkapasitet på verdensbasis, og med stagnasjon eller til dels reduksjon i lastevolum. Som følge av dette har ratene gått til bunns. Innenfor tørrbulk er ordrebøkene nå redusert dramatisk, men antall skip tilgjengelig er fortsatt veldig høyt, og antall skip som skrapes er fortsatt for lavt. Med dette som bakgrunnsteppes er det interessant å se at Grieg Star likevel velger å ta leveranse av 10 nye open hatch bulkskip i perioden 2012-2014. Grieg investerer dermed mer enn tre milliarder kroner i nye skip i en av de verste nedgangsperiodene for shipping. Med en historie tilbake til 1884 har Grieg vært, og er fremdeles, en langsiktig aktør i shippingmarkedet. Ledelsen i selskapet har ved flere anledninger trukket frem selskapets behov for å tenke langsiktig. I følge Elisabeth Grieg skaper dette merverdi for selskapet langs tre viktige dimensjoner:

- Det øker verdiskapingen i bedrifter
- Det gjør selskapene mer robuste i møte med kriser og nedgangstider
- Det bærer potensialet for et tydeligere og mer forpliktende samfunnsansvar.

I tillegg til Griegs ordre, har Bergensaktørene Gearbulk, Jo Tankers, Nor Lines, Odfjell, Viken og Wilson til sammen 24 skip som skal leveres i løpet av de neste to årene (fire tørrbulk skip, syv kjemikalietankere, fire produkttanker, fire bøylelastere, to LNG-skip, to general cargo skip og en oljetanker). I tillegg er omkring like

mange skip kontrahert i utlandet av rederier i Bergen². Bergensmiljøet har altså flere aktører som tør å være langsiktige på tross av svake markeder. Bergensregionen tiltrekker seg driftsmiljøer

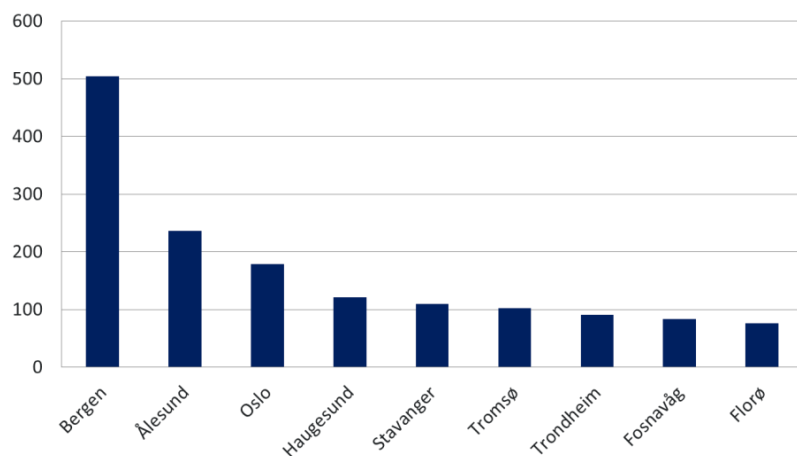
Ikke bare har Bergen historisk sett vært en viktig base for shipping i Norge, fortsatt er det et vitalt miljø i Bergen med kompetanse som tiltrekker seg sterke operasjons- og driftsmiljøer til byen. De siste årene har flere selskaper valgt å etablere seg i Bergen eller utvide allerede eksisterende kapasitet. KGJS er allerede nevnt. Et annet eksempel er Wallem. Selskapet ble i 2006 kjøpt av Viken Shipping, og den operasjonelle driften ble lagt til Bergen.

Et eksempel innenfor offshoremarkedet viser hvordan denne kompetansen også brukes i andre segmenter. I 2011 etablerte Eidesvik offshore og CGGVeritas et eget selskap for drift av seismikkskip. Det nye selskapet skal drifte ti av verdens mest avanserte seismikkskip fra Bergen. Administrerende direktør Jan Fredrik Meling uttalte ved oppstart av selskapet at partnerskapet med CGGVeritas er et strategisk viktig steg som viser at det er et stort, fremtidsrettet potensial ved at en stor internasjonal industriell aktør og et dyktig offshorerederi går i tettere samarbeid der de har strategisk relaterte kunnskaper og kompetanse. Dette er et godt eksempel på driftsmiljøer med sterk industriell tilkobling som dermed blir lagt til Bergen.

4.2.5. Bergensrederier kontrollerer store flåter på verdenshavene

Målt i antall skip og bruttotonnasje er Bergen suverent største skipsfartsby. Med over 500 skip over 100 bruttotonn registrert med Bergen som hjemsted i NIS/NOR³. Til sammenligning har de to neste byene på listen Ålesund og Oslo henholdsvis 240 og 180 skip hver. Skipene varierer i størrelse og kapitalverdi. Samtidig gir ikke tallene nedenunder det komplette bildet av skipsflåten i Bergen ettersom den kun inkluderer skip som er registrert i NIS/NOR. I tillegg til disse skipene har shippingmiljøet i Bergen vært base for en rekke ekspansjoner utenlands. Westfal-Larsen etablerte i 1995 Masterbulk i Singapore som kontrollerer en flåte på 23 åpne bulkskip. Odfjell SE, Tailwind og Viken Shipping er et utvalg andre Bergensbaserte selskaper som har etablert datterselskaper i utlandet som kontrollerer større flåter. I følge tall fra Maritim forum Bergensregionen kontrollerer eller drifter redere i Bergen ytterligere 500 skip som er registrert under andre flagg. De to største aktørene er her Wilson og Gearbulk med til sammen 140 skip. Til sammen kontrollerer dermed redere i Bergen en flåte på over 1000 skip.

Figur 10: Antall fartøy over 100 bruttotonn registrert i NIS og NOR med tilhørende hjemsted. Kilde: Skipsregistrene

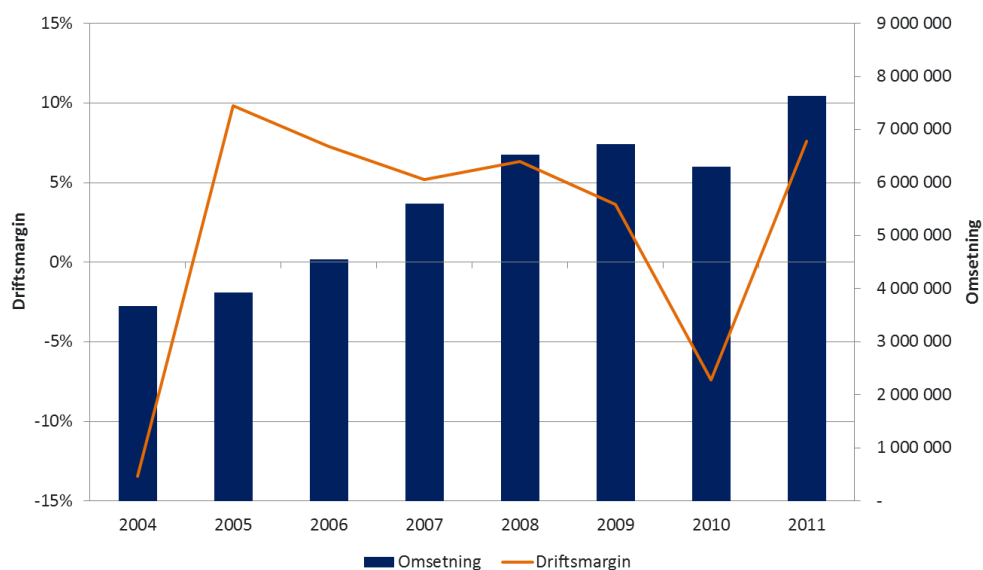


³ Dette inkluderer skip som ellers ikke er inkludert i definisjonen av handelsflåten.

4.3. Rigg- og boreselskapene

Rigg- og boreselskapene i Bergen består av et fåtall store aktører som Odfjell Drilling, KCA Deutagen og Transocean. Selskapenes omsetning har doblet seg siden 2004, mens verdiskaping har mangedoblet seg i samme periode. Lønnsomheten har derimot vært meget volatil. Det er god grunn til å tro at veksten vil fortsette innenfor offshore virksomhet i Bergen ettersom tilgangen på kompetanse i Stavanger blir stadig mer krevende.

Figur 11: Omsetning og driftsmargin for rigg- og boreselskapene 2004-2011.



Odfjell Drilling – en internasjonal aktør med hovedkontor i Bergen

Odfjell drilling er et internasjonalt konsern med over 3000 ansatte i tjuen land. Selskapet må ikke forveksles med Odfjell SE som i dag er et helt separat selskap innenfor en annen bransje. Odfjell har en historie som strekker seg tilbake til tidlig på 1970-tallet, og har sitt utspring i det da opprinnelige Rederiet Odfjell, både på eiersiden og hva gjelder kompetanse. I dag opererer selskapet en flåte av svært avansert offshore borerigger og boreskip. I tillegg er selskapet ledende innenfor integrerte bore-, brønn- og ingeniørtjenester. Odfjell Drilling & Technology driver i dag boreoperasjoner for Statoil, BP og Talisman på totalt 17 plattformer i Norge og Storbritannia. Selskapet har investert store summer i nye borerigger og boreskip de siste årene. Akkurat som andre aktører i det industrielle shippingmiljøet i Bergen har eierne av Odfjell Drilling kommunisert at de ønsker å være langsiktige industribyggere med et langt perspektiv på sitt eierskap.¹

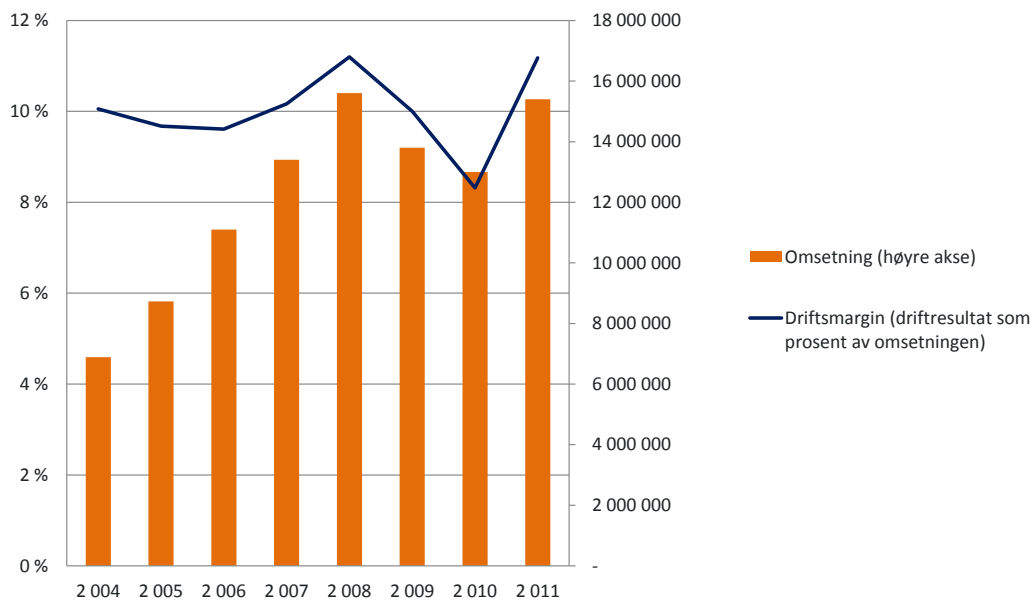
4.4. Høy og stabil lønnsomhet i maritim tjenesteyting

Maritime tjenesteytere er den bredeste av de fire hovedgruppene og består blant annet av skipsdesigner, skips- og fraktmeglere, skipsforsikring, finansielle og juridiske tjenester, klassifisering, havne og logistiktjenester, ingeniørtjenester, installatører av maritim utstyr og handel med skipsutstyr.

Rederier og sjøtransport er avhengig av leveranser fra et bredt spekter av maritime tjenesteytere, og det er bygd opp et miljø i Bergensregionen som kan bidra med alt fra skipsfinansiering, forsikring, sjørettslige spørsmål, klassifisering og meglings.

I 2011 omsatte disse tjenesteyterne for 15,4 milliarder kroner og sysselsatte over 4000 personer. For Bergensregionens del er det denne hovedgruppen som siden 2004 har opplevd den sterkeste veksten i omsetningen og som i løpet av hele perioden sett under ett har hatt den høyest driftsmargin. Lønnsomheten i regionen blir spesielt drevet opp av aktørene innenfor finansielle og juridiske tjenester.

Figur 12: Omsetning og driftsmargin for maritime tjenesteytere 2004-2011



4.4.1. Bergensregionen har et sterkt miljø innenfor finans og juridiske tjenester

Skipsfart har alltid vært kapitalkrevende og risikofylt. Det er store verdier som skal forsikres, og skipsassurandørene har hatt et viktig marked her på grunn av den store bergensflåten. Etter Oslo er Bergen det klare senteret for finansielle og juridiske tjenester rettet mot maritim næring i Norge. Her finner en globalt ledende shippingbanker, store skipsforsikringselskaper og verdensledende advokatselskaper innenfor maritim virksomhet. Aktører innenfor dette feltet har opplevd en sterk vekst etter tusenårsskiftet og i perioden 2004-2011 alene har verdiskapingen mer enn doblet seg til nærmere 1.5 milliarder kroner i 2011.

Maritime Law Firm of the Year med base i Bergen

Wikborg Rein er et av Norges ledende og mest internasjonale forretningsadvokatfirmaer. Med kontorer i Bergen, Oslo, London, Singapore, Shanghai og Kobe er selskapet godt posisjonert til å støtte opp under maritim virksomhet i hele verden. Kontoret i Bergen er sentralt i denne satsingen og hele shipping- og offshorevirksomheten ledes fra Bergen. I 2011 ble firmaet kåret til «Maritime Law Firm of the Year 2011» av velrenomerte Lloyds List. Wikborg Rein er Skandinavias største advokatfirma innenfor shipping og offshore. Kontoret i Bergen ble etablert i 1978 og består i dag av nærmere 60 advokater og er det klart største advokatkontoret i byen.

Norwegian Hull Club er blant verdens største sjøassuransesaktører og forsikrer i overkant 9000 fartøyer fra sitt hovedkontor i Bergen. I tillegg har store selskaper som Gard, Skuld og Codan Marine, samt forsikringsmeglere som North Egde og Henschien Insurance kontor eller hovedsete i Bergen.

Skipsfart internasjonalt har blitt stadig mer krevende juridisk, og advokatselskaper slik som Wikborg Rein og Thommessen spiller en viktig rolle innen en rekke områder som sjørett, transportrett, konkurranserett og kjøp og salg av skip.

4.4.2. Tre av verdens ledende shippingbanker har omfattende virksomhet i Bergen

Shipping, offshore og logistikk er et av hovedområdene i DNBs internasjonale strategi. Selskapet er sammen med Nordea verdensledende på tilrettelegging av utlån til næringen og har selv en av de største utlånsporteføljene, med sterk representasjon i Bergen. Gjennom flere år har DNB hatt en målsetning om at shipping-utlån skal utgjøre om lag 10 prosent av utlånsporteføljen, et mål som har blitt redusert noe etter finanskrisen. DNB betjener markedet gjennom tilstedeværelse i syv shippingbyer: New York, London, Singapore, Oslo, Shanghai, Athen og Bergen. Bergenskontoret er omtrent jevnstort med hovedkontoret i Oslo innenfor shipping og offshore, og spiller dermed en viktig rolle som tilbyder av finansielle tjenester for næringen i Bergen spesielt og Vestlandet generelt. I en kapitalintensiv næring som den maritime, vil slike tilretteleggere kunne være utslagsgivende for å sikre lønnsom drift. To andre av verdens ledende banker innenfor shipping er også plassert i Bergen: Nordea og den tyske shippingbanken DVB Bank. Sistnevntes virksomhet er beskrevet under.

DVB bank – velger Bergen som nordisk hovedkontor

De siste årene har imidlertid finansmiljøet i Bergen blitt ytterligere forsterket gjennom økt satsing og tilkomst av nye aktører; Tyske DVB Bank. Banken som er en del av den store tyske DZ-bankgruppen, har valgt Bergen som hovedavdeling for Norden, og det globale ansvaret for offshorefartøy, boreenheter og kjemikalietankere lagt til Bergen. Banken driver primært med utlån til rederikunder og den norske filialen har en forvaltningskapital i milliardklassen.

Øyvind Holte, adm.dir for DVB Bank i Bergen, begrunnet lokalisingsvalget tilbake i 2007 slik:

«Bergen er en internasjonal shippingmetropol, kjent i shippingmiljøet verden over. Det er helt naturlig at vi sitter i Bergen. I Bergen har man et stort shippingmiljø innen rederivirksomhet, bank og forsikring, verft og utstysleverandører. Innen shippingfinansiering finnes det bare to miljøer i Norge; Bergen og Oslo. Det er absolutt ingen ulempe å jobbe ut fra Bergen.» (Bergens Tidende, 22.09.07)

I tillegg til disse bankene, er også Sparebank Vest en viktig aktør for skipsfinansiering i det lokale næringslivet. Banken har bidratt til at flere av rederiene har holdt seg på beina i de tøffe markedene som har vært de siste årene.

4.4.3. Skipsmegling in-house

Karakteristisk for skipsmegling- og befraktningsaktiviteten i bergensregionen har vært det store omfanget av in-house megling i rederiene. Markedsføring av egne skip har spesielt vært drevet internt i de største rederiorganisasjonene innen industrirettet shipping. Odfjell SE, Grieg, Kristian Gerhard Jebsen og Westfal-Larsen er rederier som selv pleier kontakten med sine kunder gjennom egne befraktningsavdelinger. Slik holder de seg oppdatert og samler markedsekspertise. Joachim Grieg & Co er det største og mest kjente meglerfirmaet med selvstendig aktivitet. I likhet med rederiene har også flere av meglerfirmaene ekspertise innen ulike segment, men det er mange småbefraktere med mindre bemanning. Det er en viss sammenheng mellom regionens shippingprofil og befrakternes kompetanseområde, men kjemikalietank er i liten grad dekket av frittstående meglerfirma.

4.4.4. Nordens største havn

I løpet av 2012 tredoblet innbyggertallet i Bergen seg i perioder grunnet de mange cruiseanløpene. Med sine 337 anløp ligger Bergen på en 7. plass i Europasammenheng⁴. Til sammenlikning hadde Oslo 177 anløp. Tall fra SSB viser at Bergen havnedistrikt var den klart største havnen i 2012 av totalt transportert gods i innenriks- og utenriksfart.

I 2. kvartal 2012 var halvparten av all godstransport som gikk over de største norske havnene våt bulk. I alt ble det fraktet 23,3 millioner tonn våt bulk i dette kvartalet, og Bergen og Omland havn hadde 57 prosent av all våt bulk i Norge. Både oljeraffineriet på Mongstad, Mongstadbase, Stureterminalen, Hanøytangen og Coast Center Base på Ågotnes er en del av havneområdet, og oljelastenes volum gjør at Bergen ikke bare er Norges største havn, men den største i Norden.

4.5. Utstysprodusenter – bratt fall etter mange år med høy vekst

Eksportfylket Hordaland har utstysprodusenter som leverer og eksporterer unike, verdensledende produkter. Hovedsakelig har dette vært såkalt "tyngre skipsutstyr". Utstysprodusentene i Bergensregionen omsatte for nærmere 12 milliarder kroner i 2011 og representerer 15 prosent av næringens verdiskaping og sysselsetting i regionen. Det tilsvarer 3.1 milliarder kroner i verdiskaping og nærmere 3000 ansatte. Bak nesten 70 % av omsetningen til utstysprodusentene i regionen står de to konsernene Rolls Royce Marine og Frank Mohn. Den verdensledende pumpeprodusenten Frank Mohn har mer enn 50 patenter på hydrauliske pumper for skip. Kjernen i kundemassen og basis for virksomheten var de bergenske rederiene, men i dag betjenes hele verden. Andre store verdensledende utstysprodusenter er Wartsila (fremdriftssystemer for skip og borerigger mm.) og TTS gruppen (kraner og annet utstyr).

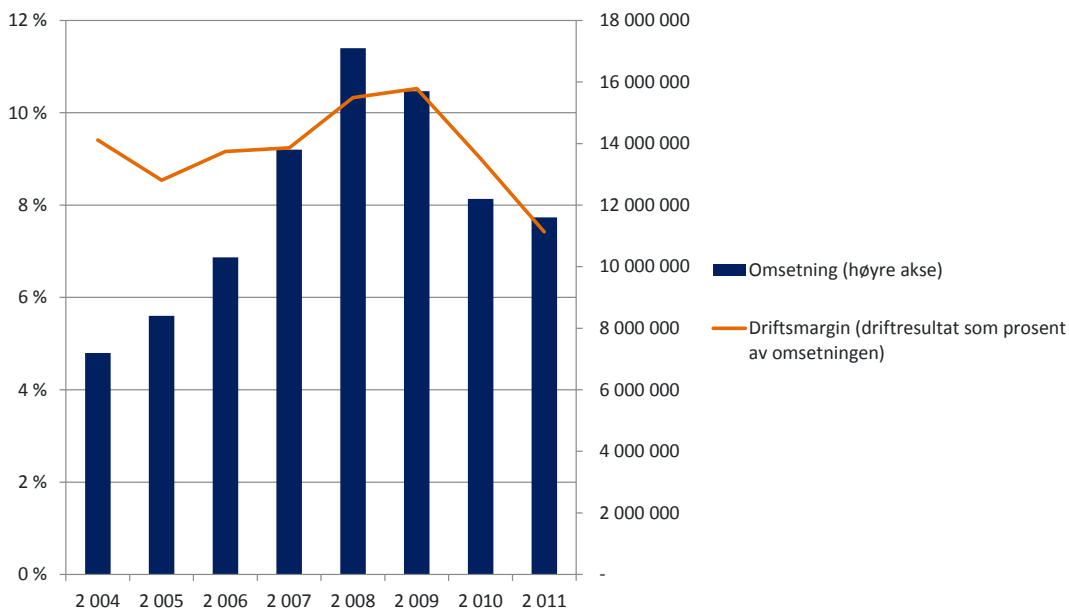
Bergenske TTS produserer kraner og vinsjer og har også styrket sin posisjon innen tunge løft gjennom oppkjøp av utenlandske selskap. Det produseres også motorer i alle størrelser i regionen. Rolls-Royce Marine har konsentrert all motorproduksjon, blant annet av store gassmotorer på sin fabrikk utenfor Bergen, og Frydenbø

⁴ Store norske leksikon

Sabb Motor er blitt ledende leverandør av livbåtmotorer. På grunn av kvalitet og utvikling av produkter i tett samspill med kundene har Bergensbedriftene klart å ligge et lite skritt foran sine internasjonale konkurrenter på tross av dyrere arbeidskraft og generelt høyt kostnadsnivå. En rekke bedrifter i den maritime industrien produserer maritime offshoreprodukter- og tjenester, med betydelige leveranser til begge miljøene.

Siden 2008 har utstysproduzentene opplevd en nedgang i omsetningen på over 30 prosent. Denne nedgangen kan i stor grad knyttes til utviklingen i Frank Mohn konsernet som siden 2008 har hatt et betydelig fall i omsetningen.

Figur 13: Omsetning og driftsmargin for utstysproduzentene 2004-2011 (tall i 1000 NOK)



Rolls Royce Marine

Rolls Royce Marine er den neste største avdelingen i Rolls Royce konsernet med 9000 ansatte over hele verden inkludert over 3000 som arbeider i Norge. Den maritime delen av selskapet blir drevet fra hovedkontoret på Sunnmøre, men Bergensregionen er særdeles viktig med over 1000 ansatte i denne regionen alene. Fra fabrikken Bergen Engines på Hordvikneset utenfor Bergen, leverer Rolls-Royce diesel- og gassmotorer for skip, plattformer og kraftstasjoner på land. Rolls Royce er med sine 800 ansatte her en av de største industriarbeidsplassene i Hordaland. Rolls-Royce har lang erfaring fra gassmotorer og bruk av LNG som drivstoff og har levert gassmotorer til skip siden 2006. På denne måten er firmaet en drivkraft i arbeidet for en stadig mer miljøvennlig skipsfart. Ve bruk av gassmotorer vil en oppleve en betydelig reduksjon av CO2 og NOx. Utslippene av sot, svovel og tungmetaller vil nærmest elimineres sammenlignet med konvensjonelle motorer. Rolls Royce er en stor norsk eksportør, men selskapet leverer også til næringen i Norge.

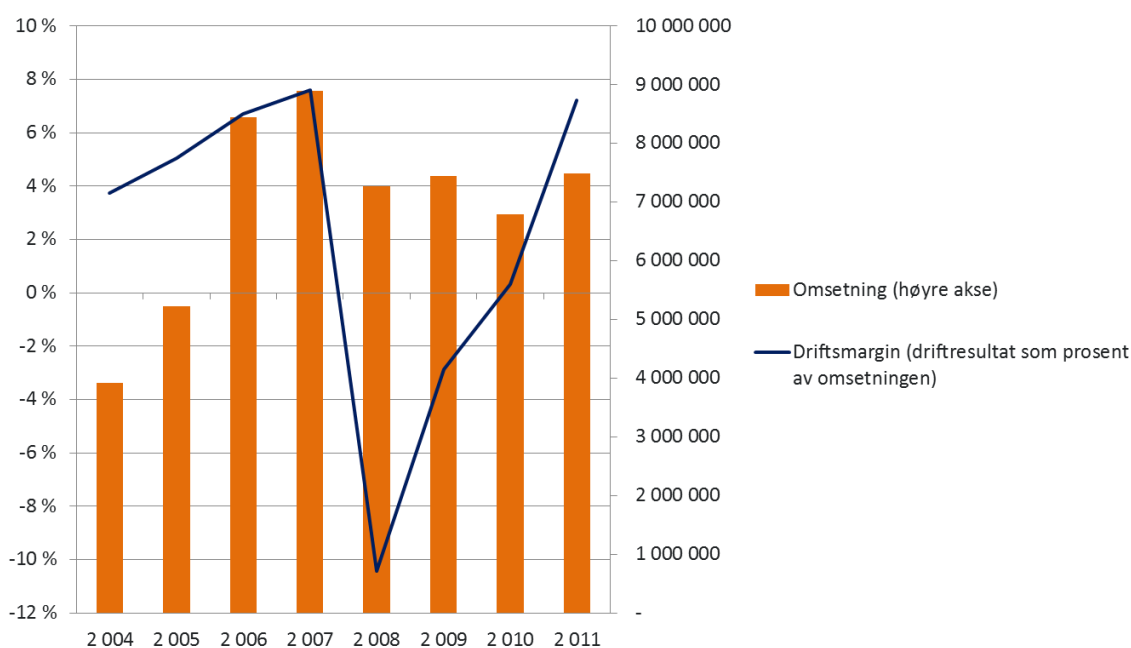
4.6. Verftene – omsetningen har stabilisert seg etter toppåret i 2007

Skipsindustrien er betydelig og skipsbygging har lange tradisjoner på kysten med verft spredt rundt i regionen. Selv om skrogproduksjonen er satt ut til utenlandske verft, foregår det en betydelig aktivitet innen både reparasjon, vedlikehold og nybygg. Verftene har et nært forhold til lokale rederier, utstyrsleverandører og skipskonsulenter, og opererer innen både offshore & seismikk-segmentet, ferje/passasjerskip samt fiskefartøyer. Norske verft er i stor grad hjørnesteinsbedrifter i mindre sentrale strøk, men Bergen Group har fortsatt aktivitet med bygging av høyteknologisk og avanserte fartøy, hovedsakelig innen offshore sentralt i Bergen havn.

Verftsindustrien er en moden bransje som kjennetegnes av at marginene blir stadig mindre pga stor konkurranse – spesielt fra såkalte lavkostland, hvilket nødvendiggjør at aktørene må være innovative og effektivisere ikke bar produksjon men også produktene for å være konkurransedyktige.

Verftsbransjen er svært syklisk. Det illustreres blant annet gjennom det kraftige fallet i lønnsomhet som verftene i regionen opplevde under finanskrisen. Den negative lønnsomheten i 2008 kan i stor grad tilskrives utviklingen i Kværner Stord (tidligere Aker Stord) som leverte negativt driftsresultat i 100-millionklassen både 2008, 2009 og 2010. På tross av dårlige resultater gjennom finanskrisen har omsetningen til verftene i Bergensregionen nesten doblet seg fra 2004 til 2011. I tillegg til Kværners virksomhet i regionen er Bergen Group den andre store aktøren innen verftsbransjen. Som Kværner leverer Bergen Group også i stor grad til offshore markedet. 2012 ligger an til å bli et rekord år for verftene. Ifølge organisasjonen Norske Skipsverft var ordreinngangen de første syv månedene av 2012 den beste siden 2007. Hovedforklaringen på de gode tidene er oljeselskapenes investeringsplaner. Det store flertallet av båtene som skal bygges er offshorefartøy og 2012 var et år hvor det var stor kontrahering av ROV-båter (båter som opererer fjernstyrte enheter på dypt vann). I det påfølgende caset beskrives Bergen Group – et konsern med lange tradisjoner med hovedbase i Bergen

Figur 14: Omsetning og driftsmargin for verftsindustrien i Bergensregionen (tall i 1000 NOK).⁵



⁵ Den negative lønnsomheten i 2008 skyldes primært Aker Stord, men også STX og Fjellstrand.

Bergen Group – en tradisjonsrik industrigruppe som setter nye rekorder

Bergen Group er en stor og viktig maritim industrigruppe med hovedsete i Bergen. Konsernet har delt sin virksomhet i tre forretningsområder: Offshore, skipsbygging og tjenester. Gruppen som helhet omsatte for 3.7 milliarder kroner i 2011. I Bergen er Bergen Group BMV (tidligere Mjellem og Karlsen) sentrale, et verft som har hatt virksomhet i Bergensregionen siden slutten av 1800-tallet. I dag er verftet en ledende leverandør av seismikkskip og andre spesialskip for olje- og offshoreindustrien.

De fleste av selskapene i Bergen Group har en historie som går flere generasjoner tilbake i tid, men utgangspunktet for etableringen av Bergen Group som industrikonsern skjedde i 2002. Da ble Bergen Yard Holding etablert i forbindelse med at konkursboet etter Mjellem & Karlsen. Samtidig ble tidligere BMV ble kjøpt opp, sammen med verftsområdet Hanøytangen. Bergen Yards Holding gjennomførte i 2007 oppkjøp av 19 offshore og maritimt relaterte selskaper. En betydelig andel av selskapene som ble kjøpt var rettet mot forretningsområdene offshore og teknologi. Spesielt tradisjonsrike Rosenberg Verft i Stavanger var strategisk viktig for at konsernet skulle videreutvikle seg som en betydelig aktør innen offshorerelaterte tjenester. Sommeren 2008 ble Bergen Group notert på Oslo Børs.

Sommeren 2012 ble det kjent at konsernet ble tildelt sin største skipsbyggingskontrakt noensinne. Bergen Group skal bygge et stort avansert offshorefartøy for North Atlantic til en verdi av rundt 1 milliard kroner, inkludert opsjoner på utstyr. Skipet skal leveres i andre kvartal 2014 og vil bli befraktet av et stort internasjonalt subseaselskap. I tillegg inneholder kontrakten en opsjon på ytterligere ett skip. For verftet på Laksevåg som skal bygge skipet er det ventet at antall ansatte vil tredobles fra dagens 200.

4.7. Maritim virksomhet innenfor offentlig sektor

Denne rapporten baserer seg i stor grad på regnskapsdata for regnskapspliktige selskaper som i all hovedsak vil si privat sektor. For Bergensregionen er det derimot en rekke tunge kompetansemiljøer som er viktige for maritim næring utenfor det private næringslivet.

4.7.1. Maritime institusjoner

På grunn av det sterke maritime miljøet i Bergen, har en rekke institusjoner og organisasjoner valgt å legge sine hovedkontor nær brukerne, slik som f.eks Fraktefartøyenes Rederiforening og Sjømannskirken. I tillegg har Norske Skipverft sin salgs- og markedsføringsorganisasjon her. På Haukeland har Norsk senter for maritim medisin ansvar for legevaktordningen "Radio Medico" og behandling av alle sjøfolk om bord på norske skip på alle verdenshav. Da det Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) ble opprettet i 1987, ble det lagt til Bergen fordi den nødvendige kompetansen satt her. Det samme gjorde seg gjeldende da registeret ble samordnet med av NOR (Norsk Ordinært Skipsregister).

Selv om slik lokalisering ikke har en stor forretningsmessig betydning for lokalmiljøet, bidrar også disse institusjonene til å forsterke Bergens identitet som skipsfartsby.

4.7.2. Forskning og utdanning

Bergen er hjem til en rekke maritime forsknings- og utdanningsinstitusjoner som Universitet i Bergen, Bergen Maritime skole, Høyskolen i Bergen, Havforskningsinstituttet og Norges Handelshøyskole. Sistnevnte har et eget senter for internasjonal økonomi og skipsfart som ble opprettet tidlig på 1990-tallet. Senteret er en videreføring av NHH sine lange tradisjoner innenfor forskning på shipping. Etter lav aktivitet de siste årene er senteret nå revitalisert. En viktig brikke i dette var et gaveprofessorat i skipsfartsøkonomi fra Bergens Rederiforening.

Regionen har en betydelig maritim kompetanse innenfor forskning og utdanning. Miljøene har relevant kompetanse som tradisjonelt ikke er koblet opp mot den maritime næringsklyngen med Bjerknes senteret innen miljø som et fyrtårn. Det tilbys relevante utdanninger på alle nivå fra fagskolenivå til phd-nivå, som er viktig som supplement og leverandør til den maritime næring, selv om den maritime vinklingen ikke alltid er like synlig.

4.7.3. Sjøkrigsskolen

Sjøkrigsskolen gir en ettertraktet lederutdanning for maritim næring med faglig tyngde og en unik kompetanse innenfor nautikk- og logistikkstudier. Den norske sjøkrigsskole-modellen samarbeider også med skoleskipet Statsraad Lehmkuhl for å gi kadettene opplæring i sjømannskap, sikkerhet og samarbeid.

Den sjømilitære yrkesprofesjonen består av flere elementer, hvor militær ledelse er nødvendig for at offiserene skal fungere som ledere under ekstreme forhold - i krise og krig. Denne type kriseledelse er meget relevant også for utdanning av personell til å stå for drift av store kapitalintensive skip i verdensomspennende fart, utsatt for mange farer som i de seneste år den økende piratvirksomhet. I tillegg tilbys fagkompetanse rettet mot spesielle deler så som maskin og generell skipsdrift. Profesjonsutdanningen kjennetegnes ved den sterke bindingen mellom skolens teoretiske undervisning og trening/praksis/øvelser ved Sjøforsvarets fartøyer og avdelinger. Etter bachelorutdanning ved Sjøkrigsskolen kan man ta mastergrad ved militære eller sivile universitet og høyskoler i inn- og utland.

En av Bergens styrker innenfor forskning og utdanning, er de korte geografiske avstandene som legger til rette for tette samarbeidsrelasjoner. En rekke slike relasjoner eksisterer allerede i dag, men i mange tilfeller er forbindelsene knyttet mellom personer og ikke institusjoner, noe som gir dårligere grunnlag for langsiktig samarbeid. Dette søker man imidlertid å gjøre noe aktivt for å forbedre gjennom øket institusjonssamarbeid. Ut ifra de eksisterende forsknings- og utdanningsinstitusjonene er det et betydelig potensiale for et enda bedre maritimt kompetansetilbud.

4.7.4. Sjøforsvaret er en betydelig maritim aktør i Bergensregionen

Det norske Sjøforsvaret driver en av Europas mest moderne marineflåter, og innehar viktig maritim og operasjonell spisskompetanse. Haakonsvern orlogsstasjon er Sjøforsvarets hovedbase og marinebasen utenfor Bergen er Nordens største.

Med 3000 ansatte, eller 15 % av de sysselsatte i privat næringsliv i maritim næring, er Sjøforsvaret en meget viktig

aktør i Bergenregionens maritime klynge. Disse ansatte utgjør en av Bergens største arbeidsplasser, og en betydelig andel av tilgjengelig maritim kompetanse i regionen. I tillegg har det vært et viktig for grunnlag for en rekke skipstekniske vedlikeholdsoppdrag.

Sjøforsvaret består av Kysteskadren (Marinen), Kystvakten, Marinejegerkommandoen, Sjøforsvarets skoler og Sjøforsvarets baser. Kysteskadren er Sjøforsvarets operative styrke, mens Kystvakten i fredstid er statens primære myndighetsutøver på havet. Generalinspektøren for Sjøforsvaret (GIS) er lokalisert på Haakonsvern utenfor Bergen.

Sjøforsvaret er en viktig aktør for at partene i den maritime klyngen gjensidig kan utbytte hverandres kompetanse. Dette kan illustrere gjennom en rekke eksempler:

- Den maritime klyngen er med på å opprettholde/øke markedsgrunnlaget for den sjømilitære utdanningen etter Forsvarets "pliktpERIODE" - overganger finner sted i betydelig skala.
- Sjøforsvaret har spisskompetanse innenfor en rekke områder som er relevant for næringen. Et slikt eksempel kan være kriseledelse som er svært relevant for maritim næringsaktivitet. Gjennom samarbeid mellom forsvaret og det private kan slik kompetanse styrkes for begge parter.
- Personer som har fartstid i både den militære og sivile delen av klyngen styrker forbindelseslinjene innad i næringen fordi en besitter god kunnskap om hverandres næringsspesifikke særegenskaper
- Kompetansen er komplementær, ikke konkurrerende

Sjøforsvaret har erfart og opplever fortsatt et stort press på evnen til å møte sine operative leveranser på grunn av tap av verdifull kompetanse og kapasitet. Kort fortalt; Sjøforsvaret sliter med å konkurrere med andre aktører innen den maritime klyngen slik at verdifullt operativt personell, forvaltnings- og teknisk kompetanse trekkes ut av Sjøforsvarets organisasjon.

Figur 15: Antall ansatte i Sjøforsvaret i Bergensregionen 2006-2011. Kilde: Sjøforsvaret

År	Antall ansatte	Merknader
2006	2298	Sannsynligvis en underrapportering
2007	2232	
2008	2438	Den tilsynelatende økningen skyldes først og fremst omorganisering og relokalisering fremfor nye kapasiteter
2009	2501	
2010	2692	
2011	2724	

FFI, KOSTER-databasen, 2012



Foto: Sjøforsvaret

Vedlegg: Illustrasjon av det maritime miljøet i Bergensregionen

