

Maritim verdiskapingsbok 2012

Innhold

FORORD	3
1. SAMMENDRAG	5
2. MARITIM NÆRING – GLOBAL OG KUNNSKAPSBASERT	11
2.1. INNLEDNING	11
2.2. NÆRINGENS VERDISKAPING	14
2.3. NÆRINGENS KOMPETANSEFUNDAMENT	15
2.4. INNOVASJON OG MILJØ	22
2.5. AVGRENSING OG DEFINISJON AV MARITIM NÆRING	26
2.6. UTVIKLING I MARITIME UNDERGRUPPER	29
3. FIRE MARITIME HOVEDGRUPPER	31
3.1. REDERIER	31
3.2. MARITIME TJENESTER	48
3.3. VERFTENE	54
3.4. MARITIMT UTSTYR	57
4. ÅTTE MARITIME REGIONER	61
4.1. EN NASJONAL NÆRING MED ØKENDE REGIONAL SPESIALISERING	62
4.2. OSLOFJORDEN – TJENESTER I OSLO OG UTSTYR LANGS KYSTEN	70
4.3. SØRLANDET – GLOBALT SENTER FOR BOREUTSTYR	71
4.4. STAVANGERREGIONEN – VOKSER SAMMEN MED OLJE OG GASS	72
4.5. HAUGALAND OG SUNNHORDLAND	73
4.6. BERGEN – DER DET GAMLE MØTER DET NYE	74
4.7. MØRE OG ROMSDAL – VERDENsledende OFFSHOREKLYNGE	76
4.8. TRØNDELAG – NASJONALT TEKNOLOGISENTER	78
4.9. NORD-NORGE – FREMVEKST AV EN ARKTISK MARITIM KLYNGE	81
VEDLEGG – NØKKELTALL FOR MARITIME NÆRING PÅ FYLKES- OG KOMMUNENIVÅ	84

Forord

Denne rapporten er skrevet av Menon på oppdrag fra Maritimt Forum. Rapporten inneholder en oppdatering av verdiskaping og andre nøkkeltall for maritim næring i Norge basert på siste tilgjengelige regnskapsår (det vil si 2011). I rapporten er utviklingen i næringens nøkkeltall fra 2004 til 2011 beskrevet.

Verdiskapingsanalysen har også et regionalt perspektiv. Her vises utviklingen i de enkelte regionene i Maritimt Forums nedslagsfelt. Regionene er spesialiserte og danner tette klynger.

Den maritime klynga er i rivende utvikling. Næringen skaper innovasjoner, over 100 000 arbeidsplasser på sjø og land, og bidrar med store økonomiske verdier til fellesskapet. I alle segmenter av næringen har vi selskaper som er verdensledende på sitt felt. Det speiles av en verdiskaping på om lag 150 milliarder kroner - en formidabel vekst fra 125 mrd i forrige rapport.

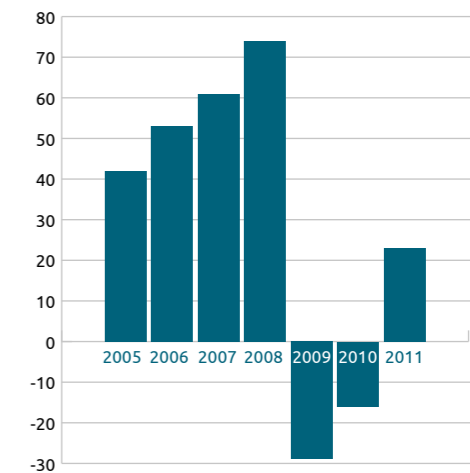
Norge er et høykostland, og kan kun konkurrere på kompetanse globalt. I den maritime klynga er praktisk erfaring fra sjø en nøkkel til teknologiutvikling og innovasjon i hele verdikjeden. Derfor må Norge som maritim nasjon også framover ha konkurransedyktige ordninger som sikrer praktisk sjøbasert kompetanse på land. God lesning

Hege Solbakken
Daglig leder Maritimt Forum

1. Sammendrag

Den maritime næringen i Norge har en samlet verdiskaping på nesten 150 milliarder kroner og sysselsetter mer enn hundre tusen personer. Næringens andel av den totale verdiskapingen i norsk næringsliv er på 10 prosent – når oljeselskapene holdes utenom. Verdiskapingen har aldri vært høyere enn i 2011, og næringen har kanskje aldri hatt en så sterk internasjonal posisjon som i dag.

Endring i omsetning fra foregående år (milliarder kroner)



En av verdens ledende maritime nasjoner. Norge er hjem til kun én promille av verdens befolkning, men er en stormakt i den internasjonale maritime næringen. Norsk-kontrollerte rederier eier om lag syv prosent av verdiene i verdens skipsflåte. Norske selskaper er verdensledende på en lang rekke områder. Skipsfinansiering, bygging av boreutstyr, frakt av kjemikalier og systemer for dynamisk posisjonering er noen eksempler. I tillegg står den norske bedrifter og kunnskapsaktører bak en kontinuerlig strøm av innovasjoner i

Verdiskaping	Sysselsetting		Verdiskaping (mrd. kroner)		Omsetning (mrd. kroner)	
	2004	2011	2004	2011	2004	2011
Rederi	34 189	38 866	39,8	78,0	121,0	211,0
Tjenester	23 679	31 939	16,1	34,1	43,7	92,7
Utstyr	12 245	17 717	8,3	22,2	25,0	66,5
Verft	8 259	11 839	3,4	10,4	12,0	39,3
Hele maritim næring	78 372	100 361	67,6	145,0	202,0	410,0

© JO - FOTOLIA

© PINK BADGER - FOTOLIA

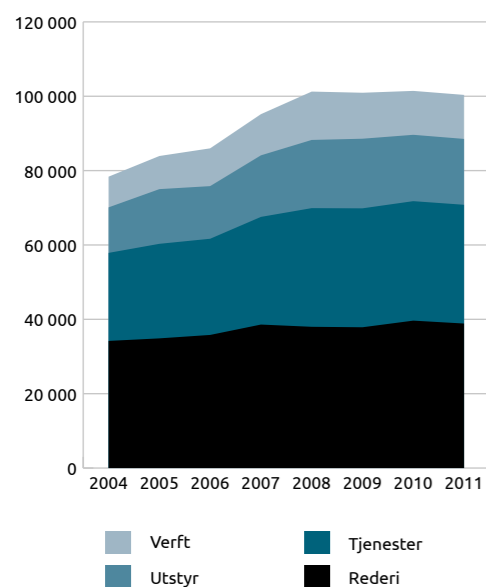
skipsdesign, propeller, utstyr og tjenester. Mange av innovasjonene bidrar til miljø- og klimaforbedringer.

Hvordan er maritim næring definert? Med maritim næring mener vi *alle virksomheter som eier, opererer, designer, bygger, leverer utstyr eller spesialiserte tjenester til alle typer skip og andre flytende enheter.*

Trenden snudd; ny vekst fra 2011. 2011 ble et godt år for maritim næring etter en krevende tid i kjølvannet av finanskrisen. I 2011 økte næringens samlede verdiskaping og omsetning med henholdsvis 9 og 22 milliarder kroner fra året før. Den sterke veksten kan tyde på at den negative trenden etter finanskrisen er snudd. Figuren nedenfor viser årlige endringer i næringens

Utvikling i antall ansatte i maritim næring i Norge fra 2004 til 2011, fordelt på rederier, verft, maritimt utstyr og maritime tjenester

KILDE: MENON/SOLIDITET



samlede omsetning fra 2004 til 2011. Frem til finanskrisen vokste næringens inntekter i en stadig høyere takt, og i 2008 var *veksten* i samlet omsetning på hele 75 milliarder kroner. Sysselsetting og verdiskaping vokste også kraftig i perioden. Fra 2004 til 2011 økte antall ansatte i maritim næring i Norge med 22 000 personer. Den kraftige veksten førte til at næringens andel av total verdiskaping i norsk næringsliv økte fra åtte prosent i 2004 til tolv prosent i 2008.

Alle hovedgruppene i næringen har vokst, men rederiene opplevde den aller beste utviklingen i 2011. Innad blant rederiene er det imidlertid store forskjeller. Deepsea-rederiene sliter fremdeles, mens bore- og produksjonsrederier hadde et meget sterkt år. Dermed forsterkes offshore-dreiningen i maritim næring ytterligere.

Norsk maritim offshore er internasjonalt ledende.

Veksten, den gode lønnsomheten og omstillingen til offshoreleveranser i maritim næring henger nært sammen med høy aktivitet i olje- og gassnæringen. 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 fra avanserte og spesialdesignede skip. Begge disse utviklingstrekkene styrker den norske maritime næringens internasjonale konkurransevne, fordi den er blant verdens mest innovative og teknologisk ledende.

Høy kompetanse gir høy produktivitet og høy lønn.

En av årsakene til den norske maritime næringens internasjonale suksess er at virksomhetene har hatt høy produktivitetsvekst; det vil si at de klarer å produsere mer med færre ansatte. Det har både ført til høyere lønnsomhet og til økt lønnsnivå. Faktisk er det gjennomsnittlige lønnsnivået i norsk maritim næring femti prosent høyere enn i en gjennomsnittlig norsk bedrift. Det kommer ikke bare de ansatte og eierne til gode, men også samfunnet som helhet gjennom høye skatteinntekter. En gjennomsnittsansatt i maritim næring betaler 80 prosent mer i skatt enn en gjennomsnittsansatt i norsk næringsliv generelt. Norske myndigheters skatteinntekter er 15,5 milliarder kroner høyere enn de ville vært dersom lønnsnivået i maritim næring hadde ligget på landsgjennomsnittet – etter at støtten på 1,6 milliarder kroner til nettolønnsordningen for sjøfolk er trukket fra. Forskjeller

i skatteinntekter mellom maritim næring og annet norsk næringsliv har økt de siste årene. I 2006 var forskjellen på 10,5 milliarder kroner.

Veksten er sterkest i vest. Den kraftige veksten i omsetning, sysselsetting og verdiskaping har kommet alle de maritime regionene til gode, men utviklingen har vært svært forskjellig. Mens verdiskapingen i offshore-dominerte regioner som Stavangerområdet, Sørlandet og Møre og Romsdal har blitt mer enn tredoblet siden 2004, er utviklingen langt svakere i regioner som domineres av internasjonal skipsfart. Dette gjelder spesielt Oslo- og Bergensregionen. Utviklingen fra 2010 til 2011 i de åtte maritime regionene er oppsummert i tabellen nedenfor.



© MR DOONITS - FOTOLIA

Endring i sysselsetting og verdiskaping i åtte maritime regioner fra 2010 til 2011

KILDE: MENON/SOLIDITET

	Sysselsetting			Verdiskaping (mrd. kroner)			Omsetning (mrd. kroner)		
	2010	2011	Endring	2010	2011	Endring	2010	2011	Endring
Bergensregionen	17 462	17 260	-202	24,3	25,5	1,2	74,9	78,0	3,1
Haugaland/ Sunnhordland	9 565	9 677	112	10,4	12,2	1,8	24,4	29,3	4,9
Møre og Romsdal	14 620	14 421	-199	18,3	20,6	2,3	54,6	55,6	1,0
Nord-Norge	6 509	5 918	-591	4,1	3,8	-0,3	11,5	12,5	1,0
Oslofjorden	19 085	18 849	-236	32,8	31,5	-1,3	103,0	112,0	9,0
Stavangerregionen	20 317	20 604	287	30,3	33,9	3,6	73,4	77,0	3,6
Sørlandet	9 763	9 600	-163	12,2	13,3	1,1	35,8	35,7	-0,1
Trøndelag	4 045	3 952	-93	3,8	3,8	0,0	8,5	9,5	0,9
Total	101 439	100 361	-1 078	136,0	145,0	9,0	387,0	410,0	23,0



Regionen med høyest verdiskapingsvekst siden 2004 er Møre og Romsdal. Den maritime næringen i denne regionen har status som Norwegian Centre of Expertise (NCE) og er kanskje det beste eksemplet på en dynamisk næringsklynge i Norge – uavhengig av næring. Kombinasjonen av erfaringsbasert kompetanse fra sjøen og forskningsbasert kunnskap er kilden til en lang rekke innovasjoner og forbedringer som skjer i samspillet mellom skipsdesignere, verft, utstyrsleverandører, rederier og kunnskapsaktører. Klyngen er preget av åpenhet, tillit og fleksibilitet både innad i, og mellom, bedriftene.

Hva ser vi i krystallkulen? Ser vi noen år fremover er det mye som tyder på at den todelingen mellom offshore og tradisjonell skipsfart vil bli enda tydeligere. Det er ventet fortsatt investeringsvekst på norsk sokkel og kraftig vekst i etterspørselen etter maritime offshoreoperasjoner verden over. Ordrebøkene i verftene øker, og det kontraheres stadig nye offshorefartøyer og rigger som følge av etterspørselsveksten. Samtidig sliter de store skipsfartssegmentene med overkapasitet og svak etterspørselsvekst. Men ordrebøkene er blitt kraftig redusert, og skrapingen av gamle skip øker. Det er derfor grunn til å håpe på en bedring i internasjonal skipsfart på 2 til 4 års sikt.



FOTO: SANTOS CARLO

2. Maritim næring – global og kunnskapsbasert

2.1 SJØFARTSNASJON

Maritim næring er Norges eneste globale kunnskapsbaserte næring. Det som skiller kunnskapsbaserte næringer fra andre, er at kompetansen og kunnskapsmiljøet utvikles *innad* 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 lokaliseringsfortrinn som maritim næring.

Mer enn 90 prosent av norsk skipsfart foregår mellom utenlandske havner. Eksport av skipsfartsrelaterte tjenester og produkter er betydelig. Før oljealderen var bruttofrakter fra utenriks sjøfart Norges viktigste eksportkilde og svært viktig for landets valutainntekter. Fremdeles er bruttofraktene store, men som andel av Norges eksport har de falt kraftig. I stedet kommer en stadig større del av eksportinntektene fra andre maritime tjenester og produkter, for eksempel fra skipsdesign, boreutstyr og seismiske undersøkelser.

Skipsfart henger uløselig sammen med internasjonal handel – og dermed økonomisk vekst. 90 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 norske aktører.

Den samlede verdensflåten som går i internasjonal fart består av om lag 50.000 skip. Disse fordeles på en lang rekke skipstyper. For eksempel er det cirka 12.000 tankskip, 3.500 containerskip og 6.000 passasjerskip i den samlede flåten. Skipene frakter en lang rekke varer som olje, grønnsaker, kjemikalier, biler, metaller og industriprodukter. Råolje utgjør så mye som 33 prosent av den totale internasjonale frakten, mens kull, gass og raffinerte petroleumsprodukter til sammen utgjør 17 prosent. Det betyr at fossile hydrokarboner står for halvparten av alt volum i internasjonal frakt. Metaller utgjør også en stor andel av volumene, til sammen 20 prosent.

Den høye andelen olje- og gassprodukter innebærer at internasjonal skipsfart er svært avhengig av utviklingen i energimarkedene. Hvis man skal plukke ut én forklaring på de økte prisene som har preget skipsfartsmarkedene de siste årene, er det Kinas økonomiske vekst. Den høye veksten har ført til at Kina har importert store mengder olje, noe som har drevet opp både oljepriser og tankrater. En enda viktigere effekt, sett fra Norges ståsted, er at høye oljepriser har ført til økt leteaktivitet og utvikling av nye felt. Dermed har etterspørselen etter seismikkskip, borerigger, forsyningskip, ankerhåndteringsfartøy og produksjonsskip også skutt i været.



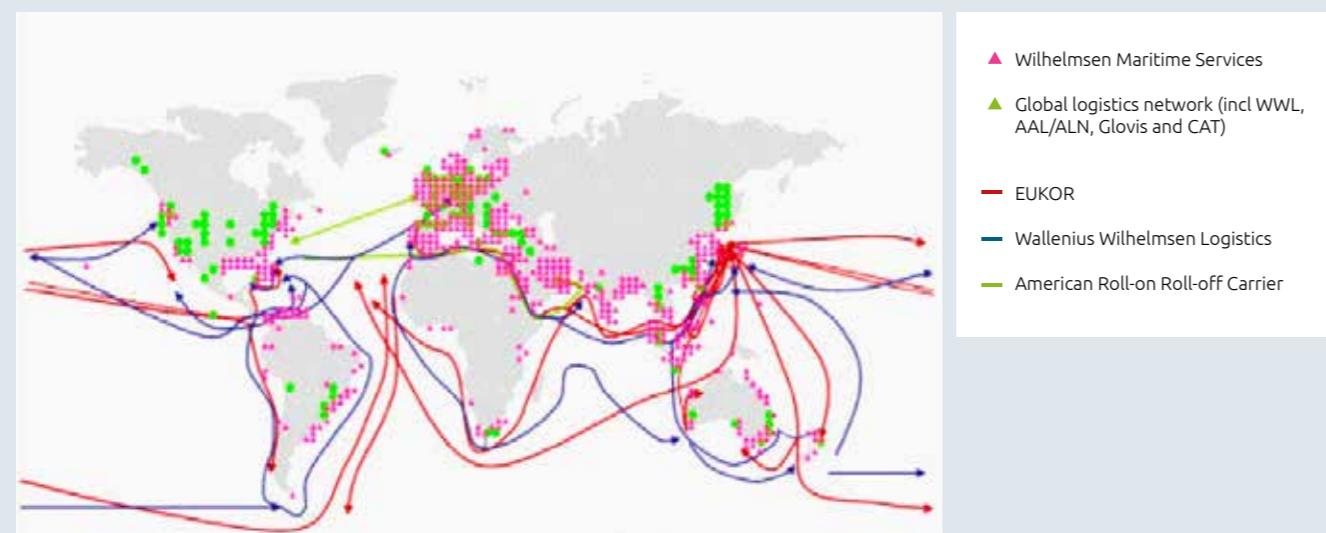
FOTO: USTEN

NORSKE MARITIM VIRKSOMHET SPREDT OVER HELE VERDEN

Maritim næring er av natur internasjonal med skip og rigger som opererer på alle verdenshavene og med organisasjoner som spenner over hele verden. Dette er også tydelig når en ser de norske selskapene i den maritime klyngen. Rederigruppen Wilh. Wilhelmsen har mer enn 500 kontorer i over 70 ulike land. Gruppen er dermed representert med flere kontorer enn det norske utenriksdepartementet har utenriksstasjoner. Figuren under viser hvordan Wilhelmsen, akkurat som den norske maritime næringen, er representert over hele verden.

Oversikt over Wilh. Wilhelmsens globale virksomhet

KILDE: WILH. WILHELMSEN (2012)



I 2009 var omkring halvparten av næringens inntekter fra internasjonale kunder, et tall som siden trolig har økt (Jakobsen & Espelien, 2011). Her finner en store forskjeller mellom de ulike segmentene, med deep-sea-rederiene og bore- og produksjonsselskaper som har over 80 prosent av sine inntekter fra utlandet. Den norske maritime virksomheten i utlandet er i stor grad samlet i et fåtall store maritime huber. Av disse er tre av de mest betydningsfulle Singapore, Rio de Janeiro og Shanghai.

Singapore som samlingspunkt for mer enn 200 norske selskaper

I Singapore er det registrert omkring 200 norsk-relaterte selskaper; et tall som stadig øker. En finner dermed en av de sterkeste og største bedriftskonsentrasjonene utenfor Norges grenser i landet. Norge og Singapore er land med lange tradisjoner innenfor

skipsfart, noe som også reflekteres i norsk næringsvirksomhet der. Norske bedrifter fokuserer nesten utelukkende på å betjene maritim sektor, og shipping- og offshorerelatert virksomhet står i særstilling. Den maritime klyngen består av selskaper innenfor shipping, klassifikasjon, rigg og logistikk, så vel som støttetjenester som juridiske og finansielle tjenester. Den norske maritime klyngen i Singapore har dermed stor bredde, men også dybden i virksomheten er imponerende. Norske selskaper sysselsetter omkring 10.000 ansatte i Singapore, og landet var i 2010 den tredje viktigste destinasjonen for direkte investeringer fra Norge ifølge tall fra SSB. Av de store norske selskaper som har etablert seg i Singapore kan for eksempel Det Norske Veritas, Aibel, Aker Solutions og Wilh. Wilhelmsen nevnes.

Brasil er et viktig vekstmarked

Brasil er etter USA og EU det landet med størst norske investeringer. Maritim offshorenæring er grunnpilaren i handel mellom Norge og Brasil (NHD, 2011). De siste årene er det gjort gigantfunn av olje og gass utenfor Rio de Janeiro og São Paulo, noe som vil kunne gjøre Brasil til en verdens største oljeproducenter. Dette har vært avgjørende for norsk etablering i landet. Antall norske selskaper har doblet seg de siste årene og teller i dag over 120 bedrifter. Her finner man alle deler av den norske maritime klyngen. Norsk næringsliv er representert ved undervannsentreprenører som Subsea 7, utstyrsleverandører som Brunvoll, Allmaritim og Autronica, offshorerederier som Farstad, FPSO-eiende selskaper som BW Offshore, deepsea-rederier som Grieg og Gearbulk, seismikkelskaper som PHS og verftsvirksomhet som STX OSV.

Den norske maritime klyngen i Shanghai

Med 1,3 milliarder innbyggere i ryggen er Kina verdens neststørste nasjonale økonomi. Mens økonomien i EU knapt vokser, har Kina har opplevd en vekst i BNP på nærmere ti prosent de siste årene. Hvis veksten fortsetter vil det utvilsomt føre til at landets økonomiske betydning bare vil øke fremover. Shanghai-området er senteret for mye av den internasjonale virksomheten i landet, og her finnes over 110 norske selskaper alene¹. Omkring halvparten av disse er knyttet til det maritime gjennom skipsutstyr, shipping, banker og advokatselskaper. Kina har de siste årene bygget opp stor kapasitet innenfor skipsbygging, men landet sliter stort med overkapasitet på verfts-siden etter at ordrene på nye skip falt kraftig etter toppårene 2009 og 2010. Det er estimert at opptil 50 prosent av de kinesiske verftene må legge ned sin virksomhet de neste to årene som følge av svake markedsutsikter.² Kina er også verdens tredje største skipsopphugging-nasjon. Kineserne har en mer miljøvennlig tilnærming enn sine største konkurrenter i Bangladesh, India og Pakistan, blant annet ved at de heiser opp skipene ved destruksjon, istedenfor å dra de i land på strender. Det Norske Veritas er et av selskapene som har satset sterkest i Kina. Selskapet har nærmere 1.000 ansatte i landet og ble i 2008 kåret til ett av 50 selskaper som har bidratt mest til Kinas utvikling. DNV har vært representert i Kina siden 1888.

¹ <http://www.ledernytt.no/lett-aa-etablere-seg-i-shanghai.4812508-112534.html>

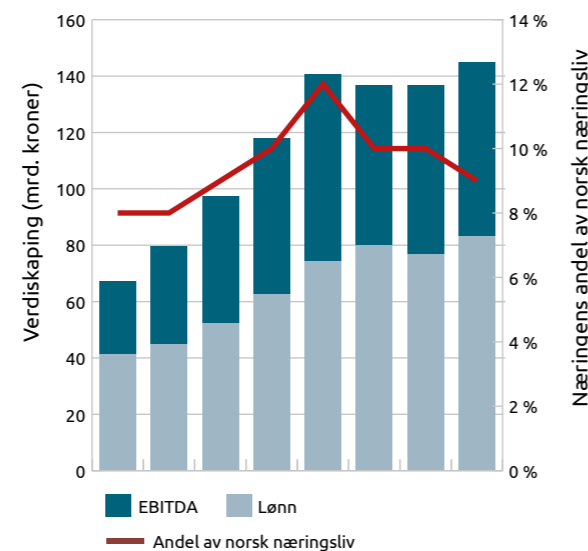
² <http://online.wsj.com/article/SB10000872396390444900304577576852965097364.html>



2.2 NÆRINGENS VERDISKAPING

Verdiskapingen i maritim næring vokste kraftig fra 2004 til 2008 og ble mer enn doblet i perioden. Veksten var så kraftig at næringens andel av total verdiskaping i norsk næringsliv økte fra 8 til 12 prosent i samme periode, noe som fremgår av figuren nedenfor. Etter finanskrisen falt verdiskapingen noe tilbake. Aktivitetsnivået fortsatte å øke, noe som illustreres av at næringens lønnskostnader fortsatte å øke (den lyseblå søylen i figuren under), men lønnsomheten ble kraftig redusert. I 2010 tok lønnsomheten seg noe opp igjen mens aktivitetsnivået falt tilbake til tiden før finanskrisen. I 2011 er aktivitetsnivået igjen på vei oppover, og verdiskapingen økte med 7 prosent fra 2010.

Maritim verdiskaping og nærings andel av norsk næringsliv³ 2004-2011



³ Norsk næringsliv ekskludert olje- og gassoperatører.

2.3 NÆRINGENS KOMPETANSEFUNDAMENT

Maritim næring i Norge 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.

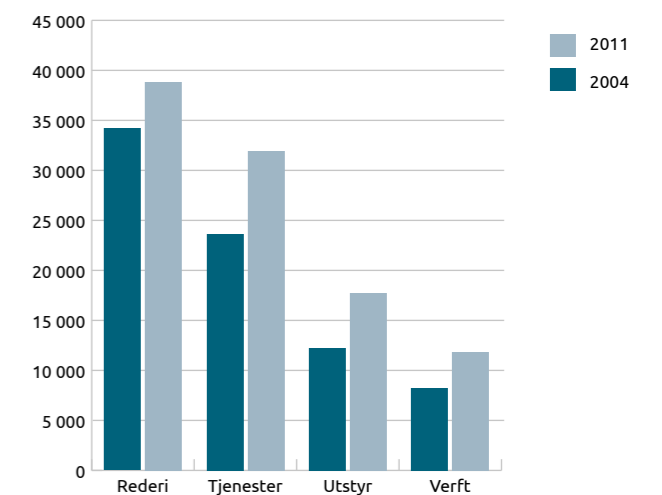
2.3.1 Mer enn hundre tusen ansatte i Norge

Det er mer enn hundre tusen ansatte i maritim næring i Norge. Som figuren nedenfor viser jobber nesten 40.000 i rederier, enten i på sjøen eller i landorganisasjonene.⁴ De resterende fordeler seg med henholdsvis 32, 18 og 12 prosent på tjenester, utstyr og verft. Alle fire gruppene har hatt betydelig sysselsettingsvekst de siste årene. Den største økningen i antall ansatte finner vi i maritime tjenester. Mer enn 8.000 arbeidsplasser er skapt blant tjenesteyterne de siste åtte årene. I prosent er økningen enda større blant utstyrproduzentene. Antall arbeidsplasser i denne gruppen har økt med nesten 50 prosent.

⁴ Tallene for sysselsetting inkluderer alle ansatte i rederiene, uavhengig av nasjonalitet, så fremt selskapet er registrert i Norge. En del rederier leier inn utenlandske sjøfolk fra bemanningselskaper i andre land eller har datterselskaper utenfor Norge hvor sjøfolkene er ansatt. Disse er ikke inkludert i tallgrunnlaget.



Syselsatte i maritim næring 2004 og 2011





OPERATIV KOMPETANSE FRA SJØEN – KRITISK FOR HELE NÆRINGEN

Det er bred enighet i maritim næring om at praktisk og operativ erfaring fra sjøen representerer en kritisk type kompetanse for hele næringen – også i landbaserte deler av næringen og for offentlige aktører som losvesenet, Kystverket og Sjøfartsdirektoratet.

Kompetanse er den viktigste innsatsfaktor for mange maritime bedrifter. Siden menneskene som besitter kompetansen er lite mobile, er bedriftene avhengige av å drive virksomheten fra land hvor maritim kompetanse er tilgjengelig til en konkurransedyktig pris. Det innebærer at tilgangen på ansatte med relevant kompetanse av høy kvalitet også i fremtiden er nødvendig for at Norge skal fortsette å være et attraktivt vertsland for maritime bedrifter. En av norsk maritim nærings største fortrinn har vært tilgang til en klynge med mange kontaktfelt mellom ulike deler av næringen, der kunnskap spres internt hurtig og effektivt. En av de viktigste antagelsene her er at maritim næring fungerer som en systemløsning. Dette innebærer at bortfall av deler av klyngen vil få effekt for resten av klyngen.

Den siste norske sjømann?

Den siste tiden har flere aktører i næringen uttrykt bekymring over at «den norske sjømann» skal forsvinne. Som en konsekvens av dette frykter man at den norske maritime klyngen vil miste tilgangen til sysselsatte med sjøbasert erfaring. I en ny rapport

fra FAFO trekkes betydningen av sjøbasert erfaring frem, og det vises til at erfaring fra sjøen utgjør kritisk kompetanse for landbasert virksomhet i den norske maritime næringen (Reegard & Rogstad, 2012). Sju av ti bedriftsledere i maritim klynge mener at sjøbasert kompetanse er viktig for innovasjon og nytenkning i virksomheten, og dermed for at deres bedrifter skal kunne videreutvikle seg.

Maritim virksomhet blir i stadig mer kunnskapsbasert. Flere prosesser bidrar til denne utviklingen. For det første står maritime bedrifter, både rederier, utstysprodusenter, verft og tjenesteytere, sentralt i den uhyre avanserte teknologiutviklingen i olje- og gassnæringen. Spesialskip, posisjoneringssystemer og styringssystemer er noen eksempler på kunnskapsområder hvor den norske næringen leder an. For det andre blir skipsfart i økende grad en del av komplekse internasjonale logistikksystemer, noe som krever avanserte databaser, overvåkningssystemer og kommunikasjonsformer. Norske aktører som Wilh. Wilhelmsen, Kongsberg Maritime og DNV står sentralt i denne utviklingen. For det tredje stilles det stadig høyere krav til sikkerhet og miljø, hvilket fører til kontinuerlige innovasjoner og teknologiutvikling.

Koblingen mellom forskningsbasert kunnskap og erfaringsbasert kompetanse er en nøkkel for å forstå den høye innovasjonsevnen og omstillingstakten i norsk maritim næring. Sjøfolk kan gi presise innovasjonsimpulser til skipsdesignere, utstysprodusenter og forskere, fordi de vet hvilke utfordringer man står

overfor i konkrete maritime operasjoner. Dermed blir forskningen og produktutviklingen mer målrettet. Tett interaksjon mellom brukere og forskere gir en raskere og mer presis vei til ny teknologi og nye løsninger.

Operativ erfaring fra sjøen – kritisk kompetanse i hele klyngen

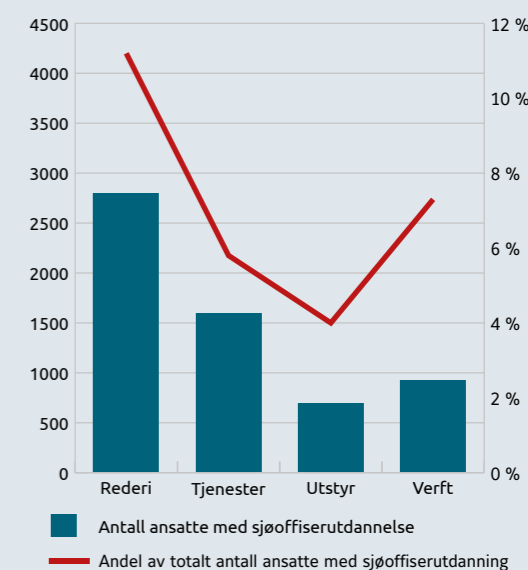
Figuren til høyre viser antall ansatte med sjøoffiserutdanning fordelt på rederier, tjenester, utstyr og verft, og hvor stor andel av de ansatte i gruppen som har denne utdanningsbakgrunnen. Åtte prosent av de ansatte i maritim næring har utdanning som sjøoffiserer, til sammen cirka 8.000 personer. Knappt halvparten av disse er ansatt i rederier, mens tjenester, verft og utstysprodusenter har resten i sine organisasjoner. Hele syv prosent av de verftsansatte og seks prosent av de ansatte i maritime tjenesteleverandører har sjøoffiserutdanning.

Innad i rederigruppen er det store variasjoner. Blant offshorerederiene har 20 prosent av de ansatte sjøoffiserutdanning, mens 15 prosent av deepsearederiene har det. Det er faktisk shortsea-rederiene som trekker ned andelen med sjøoffiserutdanning. Årsaken er trolig todelt: For det første er store selskaper som Color Line og Hurtigruten inkludert i denne gruppen. Disse har flere tusen servicepersonell om bord på skipene, noe som trekker sjøoffiserandelen ned. En annen forklaring er at mange fraktestartøy, og innenriks fergerederier har hatt mange faglærte sjøfolk uten sjøoffiserutdanning.

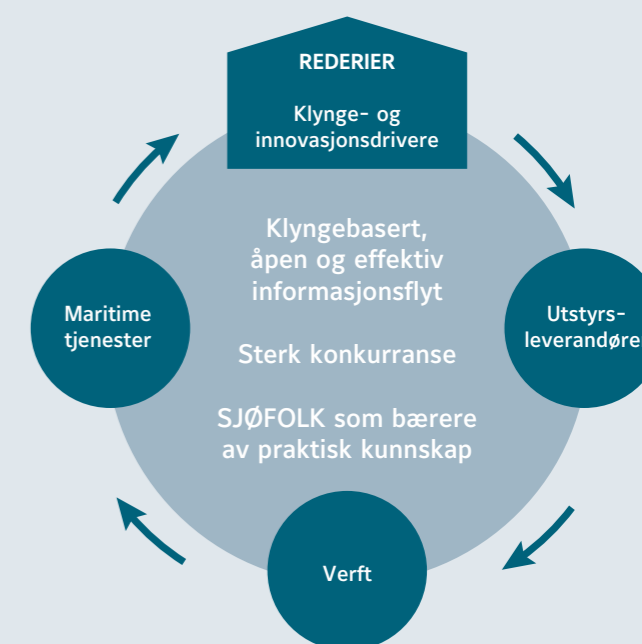
Ser man på den geografiske fordelingen av nordmenn som arbeider på skip ser vi at de 19.000 ansatte fordeles seg utover hele kysten. Likevel er det fire fylker som skiller seg ut; Møre og Romsdal (3.729), Hordaland (3.003), Nordland (2.115) og Rogaland (1.867).⁵ Disse fire fylkene er hjemsted til mer enn halvparten av nordmennene som arbeider på skip. Vestfold er det eneste fylket på Østlandet som er hjem til mer enn tusen sysselsatte. Det kan skyldes sterke maritime tradisjoner i fylket samt at en finner maritime utdanningsinstitusjoner her.

⁵ Tallene i parentes er antall sysselsatte på skip med hjemsted i fylket.

Ansatte i maritim næring med sjøoffiserutdanning, fordelt på fire hovedgrupper (2009)



Rederiene er motoren i den maritime klyngen



2.3.2 Høy kompetanse gir høy produktivitet og høy lønn

Maritim virksomhet blir i stadig økende grad kunnskapsbasert. Flere prosesser bidrar til denne utviklingen. Ett eksempel er norske maritime bedrifter som står sentralt i den avanserte teknologiutviklingen i olje- og gassnæringen.

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.

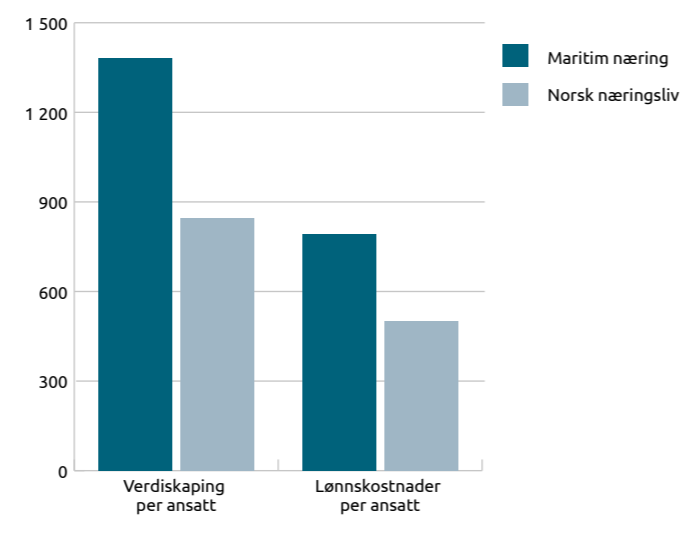
Lønnsnivået er også langt høyere enn gjennomsnittet i næringslivet, noe som er et tegn på at kompetansen blant de ansatte er meget høy. Høye lønnskostnader og verdiskaping betyr også at skatteinntektene fra bransjen er langt høyere enn det antall ansatte skulle tilsi. Med det norske progressive skattesystemet er skatteinngangen fra lønnsinntekter 80 prosent høyere per ansatt i maritim næring enn i privat næringsliv ellers. I neste avsnitt viser vi hvordan denne forskjellen er beregnet.

2.3.3 Myndighetenes skatteinntekter fra maritim næring

Lønnskostnadene i maritim næring var i 2011 på 83 milliarder kroner, mens lønnskostnadene i hele norsk næringsliv var på 913 milliarder. Maritim næring står med andre ord for i underkant av 10 prosent av lønnskostnadene i næringslivet. Næringens bidrag til statens og kommunenes skatteinntekter er imidlertid langt høyere enn denne andelen skulle tilsi. Det skyldes at lønnskostnader per ansatt er på ca 830.000

kroner i maritim næring, mens lønnskostnadene i resten av næringslivet kun er på 520.000 kroner per ansatt. Tallene inkluderer arbeidsgiveravgift. Det betyr at en ansatt i maritim næring i gjennomsnitt bidrar med 38.000 kroner mer i arbeidsgiveravgift enn en gjennomsnittsansatt i norsk næringsliv generelt gjør. Det hører ikke så mye ut, men med 100.000 ansatte blir det 3,8 milliarder kroner i økt arbeidsgiveravgift. Forskjellene i inntektsskatt er enda større. Med en inntekt på om lag 710.000 kroner i maritim næring, vil en ansatt i gjennomsnitt i 2011 betale rundt 250.000 kroner i skatt, mens en gjennomsnittsansatt i norsk næringsliv vil betale om lag 130.000. Maritimt ansatte betaler med andre ord nesten 120.000 kroner mer i skatt. Summerer vi denne forskjellen for alle ansatte, betyr det at ansatte i maritim næring til sammen betaler nesten 12 milliarder kroner mer i skatt enn om de hadde vært en gjennomsnittsansatt i norsk næringsliv.

Verdiskaping og lønnskostnader for maritim næring og norsk næringsliv (snitt 2008-2011)



Summen av økt arbeidsgiveravgift og inntektsskatt blir 15,4 milliarder kroner. Fra dette beløpet må vi trekke subsidiene til sjøfolk. I 2011 ble det bevilget 1,6 milliarder kroner til tiltak for sysselsetting av sjøfolk om bord på skip i NIS og NOR. Likevel tyder vår grovberegning på at kommunenes og statens inntekter fra lønnskostnader i maritim næring i 2011 var ca 13,8 milliarder kroner høyere enn de ville vært med et lønnsnivå i næringen som tilsvarte gjennomsnittet i norsk næringsliv.⁶ Trolig er den reelle forskjellen en del høyere, fordi vi ikke har tatt hensyn til spredning i lønnsinntekt innad i næringene eller til variasjoner i arbeidsgiveravgift mellom regioner.⁷

⁶ Vi kan ikke dermed slutte at skattegevinsten av de 100.000 ansatte i maritim næring var 11,7 milliarder kroner, for vi kjenner ikke alternativverdien til de ansatte. I prinsippet kan det tenkes at alle de ansatte ville vært like produktive i jobber utenfor maritim næring, med andre ord at de har en generell humankapital som kunne vært utnyttet med samme gevinst i andre næringer. Det virker imidlertid lite sannsynlig at hele differansen i lønnskostnader skulle skyldes *seleksjon* av ansatte. Sannsynligvis er deler av kompetansen endogen utviklet gjennom aktiviteten i bedriftene og spesifikk for næringen.

⁷ For å beregne skatteinngangen fra maritim og andre næringer har vi gjort noen forenklinger. For det første ser vi bort fra at arbeidsgiveravgiften i Norge er differensiert mellom ulike soner, det vil si at utkantstrøk med fare for utflytting har flere avgiftssatser. Dermed overvurderer vi statens inntekter fra arbeidsgiveravgift i næringer som er overrepresentert i utkantstrøk, for eksempel sjømat og reiseliv. For det annet ser vi bort fra at lønnsnivået varierer mellom bedrifter i en næring og mellom de ansatte i den samme bedriften. Vi baserer ganske enkelt beregningene på gjennomsnittlig lønnsnivå i hele næringen. På grunn av progressiviteten i skattesystemet undervurderer vi dermed skatteinntektene fra næringer med stor spredning i lønnsnivå og en stor andel høytlønte. Begge disse forenklingene gjør at skatteinntektene fra maritim næring undervurderes noe i forhold til gjennomsnittet. Beregningene kan derfor betraktes som konservative.





FOTO: MARINTEK/SINTEF

GLOBAL MARITIME KNOWLEDGE HUB – NORGESHISTORIENS STØRSTE PRIVAT-FINANSIERTE FORSKNINGSSATSNING

Global Maritime Knowledge Hub (GMKH) ble etablert juni 2008 og utgjør den største privat-finansierte satsingen på næringsrettet forskning i Norge noensinne. Samarbeidet involverer åtte forskningsinstitusjoner, 25 donorer og over hundre millioner budsjett kroner i året. Høgskolen i Ålesund har opparbeidet et forskningsmiljø på fire og snart fem professorer som følge av satsingen. Også det maritime miljøet ved NTNU er vesentlig styrket, ifølge ny evaluering.

Maritim næring er en av få næringer hvor Norge har betydelig internasjonal innflytelse. For å opprettholde vår posisjon som hjem til noen av verdens ledende selskaper er vi avhengig av å utvikle ny teknologi og kunnskap om næringen. Som et ledd i ambisjonen om å opprettholde Norges internasjonale posisjon har Oslo Maritime Nettverk og Norges Rederiforbund tatt initiativ til etableringen av norges-historiens største privatfinansierte forskningssatsning.

Per dags dato omfatter satsningen to nyopprettede forskningssentre, 17 professorater, åtte forskningsinstitusjoner, 25 donorer og vel hundre millioner donorkroner i året. I tillegg er et professorat i ansettelsesprosessen og flere professorater i forhandlingsfasen. Det Norske Veritas er den klart største giveren med helfinansiering av fire professorater, og delfinansiering av et professorat og et senter. Ellers er pengestøtten i stor grad lokalt forankret.

Hvert professorat er finansiert for minimum fem år med en budsjetttramme på fem til seks millioner kroner. Forskningsinstitusjonen svarer for hvert professorat. Donoravtalene innebærer at hvert senter og hver professor har et definert forskningsfelt. Professorene og sentrene står like fullt fritt til å velge hva vedkommende ønsker å forske på innenfor de gitte rammene. I en evaluering av GMKH foretatt av Menon våren 2012 ble satsningen jevnt over vurdert til å ha vært en suksess.

Nytt bånd mellom NTNU og Høgskolen i Ålesund

Evalueringen av Global Maritime Knowledge Hub viser at det maritime miljøet ved Høgskolen i Ålesund i mindre grad ble betraktet som en attraktiv samarbeidspartner for NTNU og næringslivet før satsningen. Høgskolen ble først og fremst betraktet som en utdanningsinstitusjon og i mindre grad ansett som relevant for den maritime teknologiutviklingen. I dag har Høgskolen i Ålesund fire og snart fem professorer innen maritime fag. Disse professoratene er knyttet til maritim operativ ledelse, miljøvennlig shipping, skipsdesign og produkt- og systemdesign og internasjonal maritim markedsføring. Det lokale næringslivet har spilt en avgjørende rolle for å få dette på plass; det samme har samarbeidet med NTNU.

Institutt for marin teknikk ved NTNU er tungt inne i GMKH med fem professorater, en professor II og et forskningssenter ved navn «University Technology Center». De primære forskningsområdene er maritim konstruksjonsteknologi og maritim logistikk. To andre NTNU-institutter er inne i GMKH med et professorat. Disse er Institutt for bygg, anlegg og transport, der professoren tilknyttet GMKH forsker på ismekanikk, og Institutt for produksjons- og kvalitetsteknikk, der

professoren tilknyttet GMKH forsker på produksjons- og kvalitetsteknologi. Foruten Marintek er ingen av donorene lokale.

Mer enn NTNU og Ålesund

Over halvparten av professoratene i Global Maritime Knowledge Hub er ved NTNU og Høgskolen i Ålesund, hvilket stiller disse to institusjonene i en særstilling. Det er likevel ingen tvil om at GMKH er langt mer enn bare et NTNU- og Høgskolen i Ålesund-fenomen, og har bidratt til å styrke de maritime forskningsmiljøene flere steder i landet. Handelshøgskolen i BI, Høgskolen i Stord/Haugesund, Høgskolen i Vestfold og Norges Handelshøgskole har alle mottatt finansiering av et professorat hver. Videre er man i ansettelsesprosessen ved Universitetet i Agder.

I tillegg kommer Centre for High North Logistics (CHNL) i Kirkenes. CHNL er et femårig internasjonalt forsknings- og kunnskapssenter, opprettet i 2008 av Det Norske Veritas, Norges Rederiforbund, Tschudi Shipping Company og Utenriksdepartementet. Senterets formål er å utvikle kunnskap og logistikk, industriell utvikling og næringslivsmuligheter i nordområdene, så vel som utvikle og formidle kunnskap om disse områdene i samband med relevante kunnskapsmiljøer. I dag har CHNL to administrative ansatte, foruten en rekke tilknyttede forskere.



FOTO: SEVAN

2.4 INNOVASJON OG MILJØ

For at norsk maritim næring skal opprettholde sin posisjon som ledende i verden er det viktig at bedriftene ligger i forkant. Det å ligge i forkant fordrer innovasjon.

Den norske maritime næringen har gjennom historien skapt en lang rekke viktige innovasjoner som har preget utviklingen av næringen nasjonalt og globalt. Her er noen eksempler:

- Heavy lift – konvertering av store tankskip til frakt av store og tunge innretninger, for eksempel rigger, utviklet av Dyvi på 1980-tallet
- FPSO – flytende produksjonsskip utviklet av Bergesen på 1980-tallet
- Sylinderformede flytende plattformer utviklet av Sevan
- X-Bow design

- Rensing av ballastvann – konkurrerende teknologier og systemer utviklet av Oceansaver og Optimarin
- Dynamisk posisjonering – Kongsberg Maritimes elektroniske system for posisjonering av fartøy
- LNG som drivstoff i ferger og offshoreskip – der både motorleverandører og rederier har vært teknologidrivende i samarbeid med MARINTEK (beskrevet i eget case), Andre mer miljøvennlige drivstoff inkluderer CNG, LPG og ulike destillater
- Utvikling av brenselceller i motorer, der elektrisk energi frembringes fra drivstoff ved hjelp av et oksidasjonsmiddel
- Imarex – markedsplass/børs for fraktderivater og andre finansielle instrumenter

Andre norske innovasjoner som er under utvikling er:

- Håndtering av gråvann og svartvann - Det jobbes med å utvikle systemer for rensing av avløpsvann fra skip.
- Begroing av skroget (hull fouling) – Renseteknologier for hindre biologisk vekst på ulike deler av skroget og med det å forebygge maritim forurensing.
- Skrubberer – Maritim næring er nå startfasen i utvikling av maritime skrubberer, som er installasjoner som vasker gass og/eller fanger dråper. Dessuten kan en skrubber utnytte varme fra gass eller væske, og kondensere gass til væske.
- Krav til optimalt skipsdesign – Det er betydelig energibesparelser å finne energieffektive løsninger for skipsdesign med tanke på fasong og skipsmaling, så vel som løsninger for proporsjonssystemer, motoroptimalisering og fremdriftssystemer.
- Elektrisk drevne fartøyer og ladestasjoner for skip – utvikling av teknologier forbundet med elektrisk-drevne fartøyer og ladestasjoner for skip.



FOTO: ULSTEIN

2.4.1 Klyngebasert innovasjon

Felles for mange av disse innovasjonene er at de er skapt i tett interaksjon mellom kunder og leverandører, hvor erfaringsbasert kompetanse spiller en sentral rolle. Innovasjonen i maritim næring er med andre ord klyngebasert. Rederiene skaper ikke så mange innovasjoner selv, men de identifiserer nye behov og gir innovasjonsimpulser til skipsdesignere, verft, utstøysprodusenter og forskningsaktører. Teknologi og nye løsninger utvikles i tett samarbeid mellom disse aktørene. Ofte blir ikke disse innovasjonsprosessene definert som forskning, noe som fører til at næringen i offentlige statistikker fremstår som mindre FoU-tunge enn den faktisk er.

2.4.2 Innovasjonene er miljørettet

Norges Rederiforbunds ambisiøse miljøvisjon er at «Norsk skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet ikke skal ha miljøskadelige utslipp til sjø eller luft». Norges Rederiforbund går derfor i bresjen for mer forskning og utvikling på dette området, og for at denne forskningen omgjøres til målbare resultater.

Rederiforbundets nullvisjon finner åpenbart en resonans i næringen. Det viktigste formålet for rederienes innovasjoner er å forbedre klima og miljø (se Jakobsen og Espelien, 2011). Eidesvik er et av rederiene som satser på miljøinnovasjoner.



EIDESVIK – EN MARITIM MILJØPIONER

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 en pådriver 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 miljø, en viktig del av mange norske maritime selskapers policy.

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 opererer 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 moderselskapet 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 fast 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), bedre kjent som Viking Energy. Skipet er et forsyningskip for offshore plattformer (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 anskaffelse 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 en enhet som frembringer elektrisk energi fra drivstoff ved hjelp av et oksidasjonsmiddel. Effektive brenselceller kan bidra til betydelig

reduksjon av karbondioksid. Motorene i Viking Energy bruker både diesel og gass. Først antennes diesel i forkammeret ved kompresjon, deretter antennes en gass-luftblanding i sylindere av dieselblammene. 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 nitrogenoksid, 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 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 av 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. Mai 2012 vant Eidesvik Heyerdahl-prisen; en pris basert på Thor 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.



2.5 AVGRENSING OG DEFINISJON AV MARITIM NÆRING

Å måle en nærings størrelse er langt fra noen eksakt vitenskap. I tillegg til metodiske og målerelaterte utfordringer avhenger resultatene av hvordan næringen defineres. Vanligvis trekkes grensene rundt en næring etter internasjonale standardiserte bransjekoder (NACE-koder). Ofte stemmer disse inndelingene dårlig overens med de reelle næringsgrensene. Det interessante er ikke hvilke bedrifter som faller innenfor tradisjonelle avgrensninger av den maritime næringen, men hvilke bedrifter som er koblet sammen ved kunde- og leverandørrelasjoner, gjennom samarbeid eller ved at de trekker på det samme ressursgrunnlaget.

Basert på mange års studier av maritim næring, kom vi 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».⁸

En slik definisjon inkluderer virksomheter som uomtvistelig er maritime, for eksempel bygging og operasjon av tankskip. Definisjonen rommer samtidig en lang rekke virksomheter som ofte blir assosiert med andre næringer. For eksempel er et rederi som Hurtigruten inkludert, selv om bedriften ofte forbindes mer med reiseliv. Kongsberg Maritime er et annet selskap som er inkludert, selv om dette selskapet også er et av de største norske IT-selskapene.

Bedrifter som ligger i grenseflatene mellom næringer har ofte større forutsetninger for å lykkes, både fordi de har større tilgang på kompetente medarbeidere og konkurransedyktige leverandører, og fordi de kan motta innovasjonsimpulser fra ulike kundegrupper. Det betyr at en lang rekke av de maritime bedriftene i denne rapporten – faktisk nær tusen bedrifter – også inngår i olje- og gassnæringen (Sasson og Blomgren, 2011). Dette skyldes at hovedtyngden av maritim næring i dag er offshorerettet.

⁸ For en rekke bedrifter passer bare deler av virksomheten inn i definisjonen av maritim næring. Som tommelfingerregel har vi valgt å kun inkludere bedrifter hvor den maritime virksomheten står for minst 50 prosent av virksomheten i analyser av næringens størrelse og utvikling. Det innebærer at en del selskaper hvor maritim virksomhet er betydelig men ikke skilt ut i separate virksomheter (datterselskaper) og hvor den maritime andelen er mindre enn 50 prosent ikke er inkludert i tallgrunnlaget. Unntaket er de største aktørene innenfor finansielle og juridiske tjenester som er kartlagt separat. Merk også at offentlig maritim tjenesteyting som Kystverket, Sjøfartsdirektoratet eller Skipsregistrene heller ikke er inkludert i tallmaterialet.



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* (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 avkastning 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.

ENDRINGER FRA TIDLIGERE VERDISKAPINGSRAPPORTER

Tre endringer er gjort i datagrunnlaget i forhold til tidligere år

1. Tidligere har vi ikke inkludert data for maritim aktivitet i banker og advokatselskaper, fordi disse utgjør mindre enn femti av selskapenes samlede verdiskaping. I år vil vi hente inn data om dette direkte fra de største selskapene, slik at det blir mulig å gi et riktigere bilde av omfang og utvikling i «finansielle og juridiske tjenester».

2. Menon har integrert avdelingsdata i vår foretaksdatabase. Det gjør det mulig å fange opp sysselsetting, verdiskaping og inntekter fra avdelinger til selskaper som har hovedkontor i andre regioner. Dette vil ikke påvirke de nasjonale tallene, men kan føre til endringer i beregning av verdiskapingen i de enkelte regioner.
3. Datapopulasjonen har blitt oppdatert for å inkludere nye selskaper som har blitt kommet til de siste årene. Dette kan komme som følge av nyetablering, fusjon eller omorganisering av konsern. For å kunne følge utviklingen i selskapene vil dette også påvirke tallene bakover i tid.

2.5.1 Maritime hovedgrupper og undergrupper

Maritim næring består av en lang rekke virksomhetstyper – bransjer om man vil. I visse typer analyser beveger vi oss på næringsnivå, gjerne i sammenligninger med andre næringer. Andre ganger er det viktig å belyse variasjon mellom ulike virksomhetstyper, og enkelte ganger er det behov for en svært detaljert inndeling.

Vi har valgt å dele næringen inn i følgende fire hovedgrupper og ti undergrupper:

- **Rederier;** det vil si eiere og operatører av skip og andre flytende innretninger, som rigger, flytende produksjonsskip, floteller og lektere. Rederier er i enkelte av analysene videre inndelt i fire undergrupper:
 - **Deepsea,** det vil si skipssegmenter som tank, tørrbulk, LNG, kjemikalier, container, general cargo og bilfrakt i utenriksfart
 - **Shortsea,** det vil si nærskipfart og innenriks fraktestart, samt passasjerferger
 - **Offshore,** det vil si forsyningsfartøy, ankerhåndteringsfartøy, konstruksjonsfartøy, seismikk- og andre offshorerelaterte spesialskip, samt undervannsentreprenører
 - **Boring og produksjon,** det vil si flyterigger, boreskip og flytende produksjonsheter for olje og gass (FPSO-er)

- **Verft;** nybygg, vedlikehold, reparasjoner og modifikasjoner av skip og andre flytende innretninger
- **Maritimt utstyr;** det vil si produsenter av alle former for utstyr, fra fremdrifts- og kontrollsystemer til skipsmalning og skruer, som benyttes i skip og andre flytende innretninger
- **Maritime tjenester;** dette er den bredeste gruppen bedrifter, og består blant annet av skipsdesignere, skips- og fraktmeglere, skipsforsikring, finansiell og juridiske tjenester, klassifisering, havne- og logistiktjenester, ingeniørtjenester, installatører av maritimt utstyr og skipsutstysforhandlere. Tjenester er videre inndelt i følgende undergrupper:
 - **Finansielle og juridiske,** det vil si meglere, banker, finansiell rådgivning og tilrettelegging, forsikring og advokattjenester
 - **Teknologiske,** det vil si design, ingeniørtjenester, klassifisering, FoU og anleggsvirksomhet
 - **Havne- og logistiktjenester;** det vil si havneselskaper, logistikk og spedisjon
 - **Handel,** det vil si engros, agenturer og detaljhandel med skipsutstyr

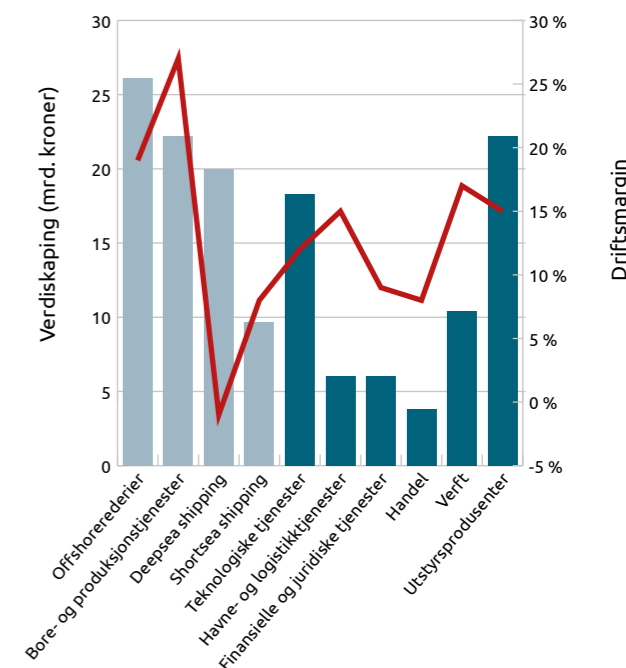
2.6 UTVIKLING I MARITIME UNDERGRUPPER

Figuren til høyre viser de ti maritime gruppens størrelse i 2011, målt ved deres samlede verdiskaping. Den røde linjen viser gruppens årlig verdiskapingsvekst i perioden 2004 til 2011. De fire rederigruppene er markert med lyseblå søyler. 2009 var det første året hvor offshore-rederiene og bore- og produksjonsselskapene hadde høyere verdiskaping enn deepsea-rederiene. I 2000 var deepsea-rederienes verdiskaping nesten fire ganger større enn offshore-rederienes verdiskaping, så tyngdeforholdet mellom disse to rederigruppene har endret seg dramatisk på få år. Den undergruppen som har opplevd den sterkeste veksten siden 2004 er bore- og produksjonstjenester. Ser man på omsetning er fortsatt deepsea-rederiene klart størst.

De er de to offshore-rettete gruppene offshore-rederier og bore- og produksjonstjenester som har hatt den klart sterkeste utviklingen. Begge disse gruppene har opplevd en årlig vekst i verdiskaping på over tjue prosent, noe som er meget sterkt. På den andre siden av skalaen finner vi deepsea-rederiene, som har hatt en svak negativ utvikling i verdiskaping siden 2004.

Maritim verdiskaping i Norge i 2011 fordelt på 10 undergrupper, samt verdiskapingsveksten i disse gruppene fra 2004 til 2011

KILDE: MENON/SOLIDITET



3. Fire maritime hovedgrupper

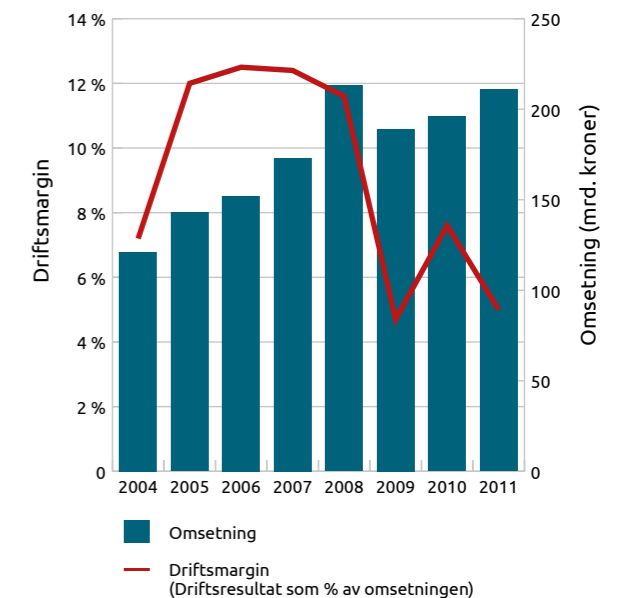
3.1 REDERIER

Norge har vært et av verdens ledende skipsfartsland i 150 år, og periodevis har rederivirksomhet vært av kritisk betydning for norsk økonomi. I perioden 1950 til 1970 utgjorde skipsfart om lag halvparten av norske eksportinntekter (SSB 2012). Fremdeles er rederivirksomhet viktig for norsk økonomi og rederiene er den klart største enkeltgruppen i maritim næring. I 2011 stod rederiene bak omkring halvparten av verdiskapingen i maritim næring. Rederiene sysselsatte i underkant av 40.000 ansatte og hadde lønnskostnader på nærmere 40 milliarder kroner. Rederivirksomhet omfatter både tradisjonelle deepsea-segmenter som tank, bulk, kjemikalier, bil og LNG, men også mer petroleumsrettet virksomhet som offshore-rederier og bore- og produksjonsselskaper. Sistnevnte er selskaper som eier og driver rigger og boreskip. I tillegg er shortsea-rederiene inkludert, det vil si rederier som frakter passasjerer og gods regionalt uten å krysse verdenshavene. Shortsea-virksomhet kalles også nærskipsfart. I denne gruppen finner man selskaper som Color Line og Hurtigruten, samt fraktrederier som Wilson og Nor-Cargo.

3.1.1 Rederienes utvikling

Norsk rederivirksomhet har vokst kraftig siden 2004. Både omsetning og verdiskapingen har nærmest doblet seg til og nå et nivå der rederiene omsetter for nærmere 200 milliarder kroner i 2011. Samtidig ser en et klart skifte ved at virksomhet rettet mot olje- og

Norske rederiers samlede omsetning og driftsmargin⁹



⁹ Driftsmargin tilsvarer her driftsresultat (EBIT) som prosent av omsetningen og inkluderer dermed ikke av- og nedskrivninger.

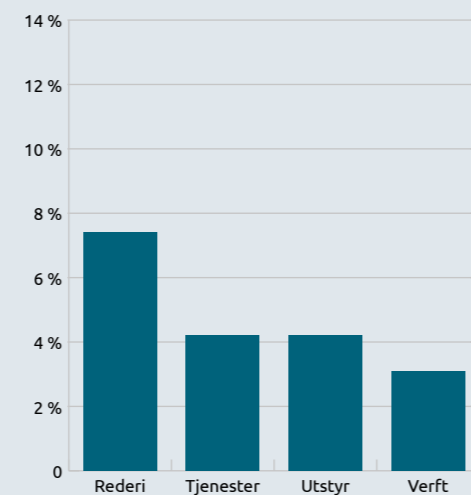
gassvirksomhet vokser kraftig, mens utviklingen innenfor short- og deepsea-rederiene har vært langt svakere. Verdiskapingen for rederiene har doblet seg i perioden fra 40 milliarder i 2004 til i underkant av 80 milliarder i 2011. 90 prosent av denne veksten har skjedd innenfor offshorerederiene og selskaper som leverer bore- og produksjonstjenester.

Etter flere år med høy vekst i omsetningen falt omsetning i 2009 som følge av svak utvikling i ratene for både tradisjonelle deepsea-virksomhet så vel som offshoremarkedet. Spesielt var utviklingen i fraktmarkedene svake og særlig ble bilskipsrederier som Wallenius Wilhelmsen og Høegh Autoliners rammet brått og kraftig. Oljeselskapenes aktiviteter ble i mindre grad påvirket av finanskrisen, noe som førte til at offshoremarkedene ble mindre rammet enn fraktmarkedene.

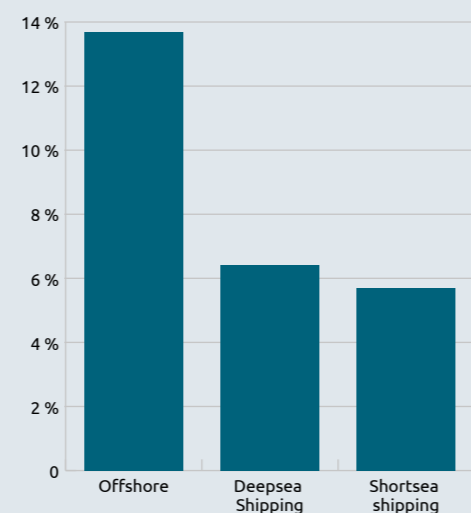
Lønnsomheten for rederiene følger også den samme utviklingen som omsetningen. Etter en økning i lønnsomheten fra begynnelsen av 2000-tallet¹⁰ med toppår i perioden 2005-2008, sank driftsmarginene for rederne i 2009. Nedgangen henger både sammen med selve finanskrisen og overinvesteringer i nye skip i årene opp mot krisen. Særlig er det deepsea-virksomhet som trekker lønnsomheten for rederne ned, mens offshore- og bore- og produksjonstjenester har hatt driftsmarginer på over 10 prosent siden 2008.

¹⁰ Maritim Verdiskapingsbok 2009

Andel av personlige eiere i fire maritime hovedgrupper som er forretningsengler (business angles i bedrifter utenfor maritim næring)



Andel av personlige eiere i tre rederityper som er forretningsengler (business angles i bedrifter utenfor maritim næring)



NORSKE REDERIEIERE BIDRAR TIL NYSKAPING I NÆRINGSLIVET FOR ØVRIG

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.¹¹ En forretningsengel er en person som bidrar med kapital, kompetanse og nettverk til bedrifter utenfor sine egne bransjer. 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 2.400 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

¹¹ Menon Business Economics har kartlagt all forretningsengelaktivitet i Norge, publisert i rapport 15/2010: Forretningsengler i Norge. Data om norske rederes forretningsengelaktivitet er basert på denne rapporten.

både utviklet boreutstyrsselskapene i Kristiansand og flere riggrederier, står bak såkorn- og venturefondene Skagerak Capital. BW Gas har startet et eget venturefond. Trond Mohn, Endre Glastad og Ulsteinfamilien er andre eksempler på forretningsengler. Ulsteinfamiliens investeringselskap, Ulsmo ASA, har investert i en rekke bedrifter i ulike næringer, for eksempel Saferoad, 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. Eierne av hav- og kystfiskerederier er i liten grad forretningsengler.

Den høye andelen forretningsengler blant offshorerederiene skyldes trolig deres geografiske lokalisering. 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 sine regioner. 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.»



3.1.2 Flåtestørrelse

Den norskkontrollerte utenriksflåten bestod i underkant av 1.800 skip på over tusen dødvektstonn i 2012, et tall som har vært forholdvis stabilt de siste fem

årene. Av disse skipene var i overkant av en tredjedel ulike tørrbulkskip, en tredjedel offshore skip, mens de resterende skipene er spredt på mange ulike skipssegmenter.

Norsk kontrollerte skipsflåten fordelt på flagg og type skip

	Norsk flagg (NIS/NOR)		Utenlandsk flagg		Totalt	
	Antall	1000 dwt	Antall	1000 dwt	Antall	1000 dwt
Passasjerskip/ferger	11	-	6	-	17	-
Gass tankere	46	2125	60	1789	106	3914
Kjemikalietankere	122	3095	170	2889	292	5984
Bøyelastere	11	1232	45	5379	56	6611
Andre oljetankere	42	4645	29	3204	71	7849
Kombinasjonsskip	12	1340			12	1340
Bulkskip	63	3347	55	2972	118	6319
Annen tørrlast	134	2163	420	3882	554	6045
Offshore fartøy	332	1290	225	880	557	2170
Totalt	773	19237	1010	20995	1783	40232

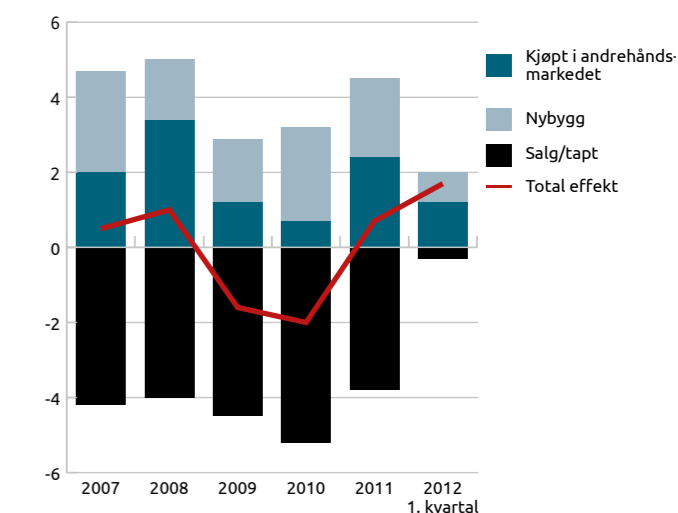
Nesten seksti prosent av den norsk-kontrollerte flåten seiler under utenlandsk flagg. Andelen har økt betydelig de siste årene. Andelen skip med norsk flagg (NOR- og NIS)¹² har sunket fra 62 til 43 prosent de siste 10 årene.

Den norske flåten målt i antall dødvektstonn ble redusert i 2009 og 2010, både som følge av finanskrisen og en utvikling i retning av mer spesialiserte skip. I 2011 og 2012 har flåten igjen begynt å vokse. Særlig har norske rederier kjøpt annenhåndstonnasje. Nybyggingsaktiviteten er mer beskjeden. Denne utviklingen er naturlig med tanke på at det er betydelig overkapasitet i flere skipssegmenter. Mot dette bakteppet er det interessant at norske rederier sommeren 2012 hadde 144 skip i bestilling til en samlet verdi av 66 milliarder kroner. Om lag halvparten av skipene er ulike typer offshorefartøy, men også innenfor deepsea-segmentene gjør norske rederier bestillinger av nye skip. For eksempel har Grieg Star 10 nye bulkskip som skal leveres i perioden 2012-2014.

¹² Norsk Internasjonalt Skipsregister - NIS- ble etablert i 1987. Hovedformålet var å sikre at norske skip ble registrert under norsk flagg, bedre konkurransevilkårene for norsk registrerte skip i utenriksfart samt å opprettholde sysselsetting av norske sjøfolk. Ved etableringen av NIS ble det åpnet for bruk av utenlandsk mannskap på hjemlandets lønnsvilkår. NIS registrerte skip kan ikke i dag delta i norsk innenriksfart. Norsk ordinært skipsregister - NOR. Mens registrering i NIS er frivillig, må norske fartøy (inkludert boreplattformer eller andre flyttbare enheter) på over 15 meter være registrert i NOR dersom fartøyet ikke er registrert i et annet lands register.

Endring i den norske flåten

KILDE: NORGES REDERIFORBUND



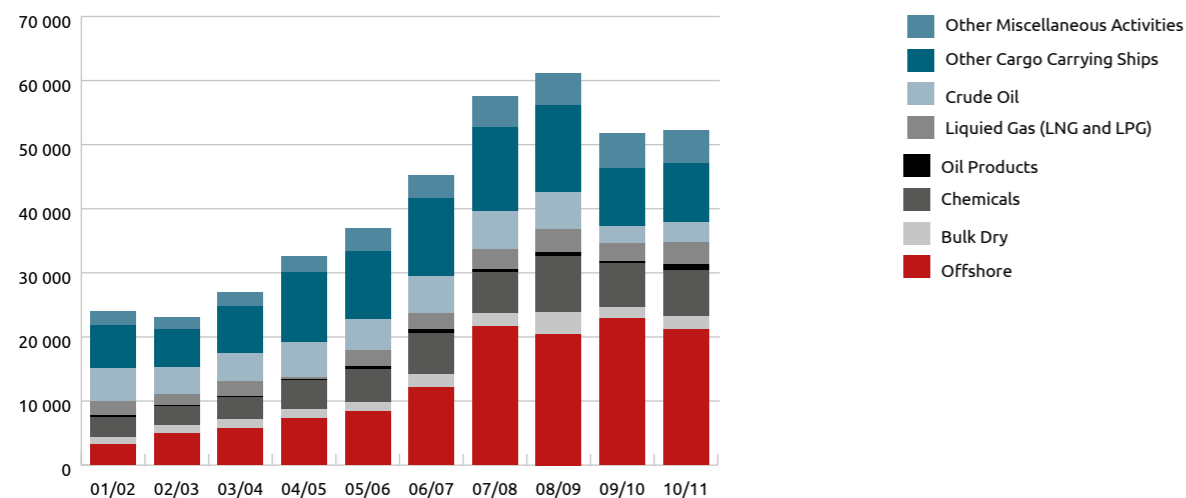
3.1.3 Norge er verdens fjerde største rederinasjon – målt i skipsverdi

Når man skal måle den norske maritime næringens internasjonale posisjon, er det vanlig å ta utgangspunkt i flåtestørrelse, målt i dødvektstonn. Lenge var Norge verdens tredje største skipsfartsnasjon, etter Japan og Hellas, målt i samlet tonnasje. Tyskland, Kina og USA passerte Norge for noen år siden, og i dag kontrollerer norskeide rederier verdens sjettede største flåte.

Verken volummål som dødvektstonn eller antall skip er imidlertid gode mål på utviklingen av den norske flåten. Siden skipene varierer betydelig i størrelse, kan flåtens volum øke selv om antall skip går ned. Lastevolum har også klare svakheter. Avanserte offshoreskip

Den norskkontrollerte flåtens estimerte verdi fra 2002 til 2011, fordelt på 8 skipssegmenter. Løpende USD

KILDE: LLOYDS/MENON



er ikke bygget for å maksimere fraktevolum, men for å utføre avanserte maritime operasjoner. Å sammenligne oljetankere med offshorefartøy ved hjelp av dødvekttonn gir derfor liten mening. Skipenes verdi, målt i nybyggpris eller markedsverdi, er et bedre sammenligningsgrunnlag. Menon har nylig estimert verdien på verdensflåten ved å beregne verdien hvert år basert på nybyggpriser innenfor ulike skipssegmenter, justert for flåtens alder og størrelse. I figuren nedenfor er den norskkontrollerte flåtens verdi fordelt på åtte skipssegmenter illustrert.¹³ Figuren viser at den norske flåten har blitt dramatisk endret fra 2002 til 2011. Tankskip for råolje og oljeprodukter sto i 2002 for 22,4 prosent av den samlede norske flåtens verdi, mens andelen var redusert til 7,5 prosent i 2011. Offshoreskipene har hatt motsatt utvikling. Offshoreskipenes andel av den norske flåtens totale verdi har økt fra 13,2 prosent i 2002 til 40,4 prosent i 2011.

¹³ De åtte segmentene er fordelt på seks typer fraktskip og to på den operative siden. De seks kategoriene på fraktsiden er kjemikalier, råolje, tørrbulk, oljeprodukter, flytende gasser (LPG og LNG) og en samlekategori for fraktskip som omfatter container, ro-ro-last og andre mindre kategorier. De to kategoriene på den operative siden er en totalkategori for offshore og en samlekategori for operative skip, som inkluderer fiske, forskning, mudring, tauing med mer.

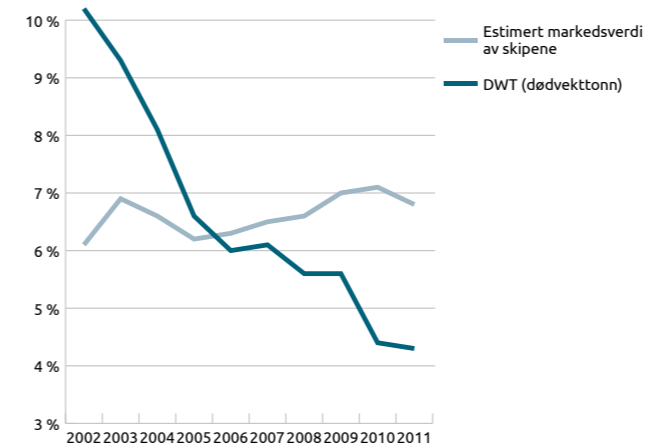
Figuren ovenfor viser også at den totale verdien av den norskkontrollerte flåten har steget kraftig fra 2002 til 2011. Målt etter verdi har flåten blitt mer enn doblet, mens antall skip har økt svakt og antall dødvektstonn har falt. Riktignok har de fleste lands skipsflåter steget i verdi i den samme perioden fordi nybyggpriser har økt for alle skipstyper. Den norske flåten har imidlertid hatt spesielt høy verdøkning som følge av den kraftige offshoredreiningen og den tilsvarende nedbyggingen av konvensjonelle oljetankskip. Dette har ført til at den norskkontrollerte flåten har holdt sin internasjonale posisjon målt i verdi, noe som er illustrert i figuren øverst på neste side.

3.1.4 Skipene bygges i Norge, Sør-Korea og Kina

Norske redere hadde i juli 2010 totalt 39 ordre på norske verft. Omkring to år senere er dette tallet økt til 44 og Norge er med det det viktigste skipsbygginglandet for norske rederier målt i antall skip. Store deler av disse bestillingene er spesialfartøy til olje- og gassvirksomhet. Ettersom dette i stor grad er dyre og avanserte skip er det naturlig og anta at norske rederier også er størst når ordenene måles i verdi. De to siste årene har norske rederier økt sin andel av skip som bygges ved norske verft fra 22,1 prosent til 28,5 prosent.

Den norskkontrollerte flåtens andel av verdensflåten – målt i dødvekttonn og beregnet markedsverdi

KILDE: LOYDS/MENON



Store tankskip og tørrbulkskip bygges fremdeles i hovedsak på sørkoreanske verft, så Sør-Korea er fremdeles viktigst målt i volum. Mens norske redere har økt sine ordre ved sørkoreanske verft marginalt de siste to årene, har bestillingene fra kinesiske verft sunket markant. I juli 2010 hadde norske rederier bestilt omkring 65 skip som skulle bygges i Kina. I dag er det norske redere omkring 25 skip til bestilling i landet.

Totalt antall skip i bestilling fra norske rederi falt fra 190 i juli 2010 til 140 i april 2012. Det reflekterer en lavere tiltro til utviklingen i en del segmenter fremover.

I figuren oppe til høyre vises antall bestillinger fra norske rederi fordelt på land.

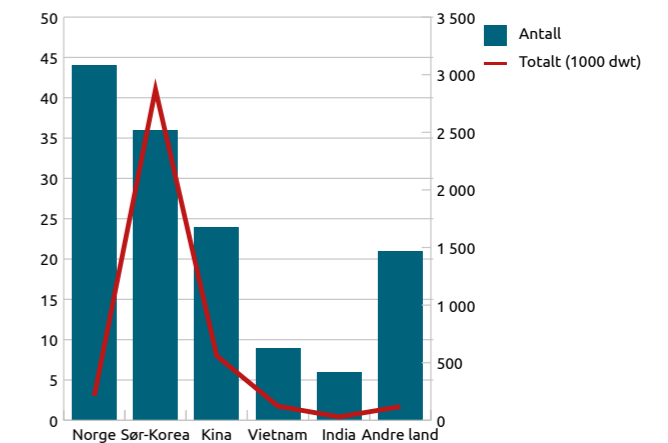
Figuren viser en betydelig bestilling også til norske verft. Store deler av aktiviteten på norske verft kan således forklares med bestillinger fra norske rederier.

3.1.5 Deepsearederier – en forutsetning for internasjonal handel

Deepsea-rederier, det vil si eiere og/eller operatører av skip som frakter varer på interkontinentale ruter, kan igjen deles i flere undergrupper; oljetankere, tørrbulk, bilfrakt, kjemikalier, gass og petroleumsprodukter, samt cruisetrafikk. Til sammen hadde

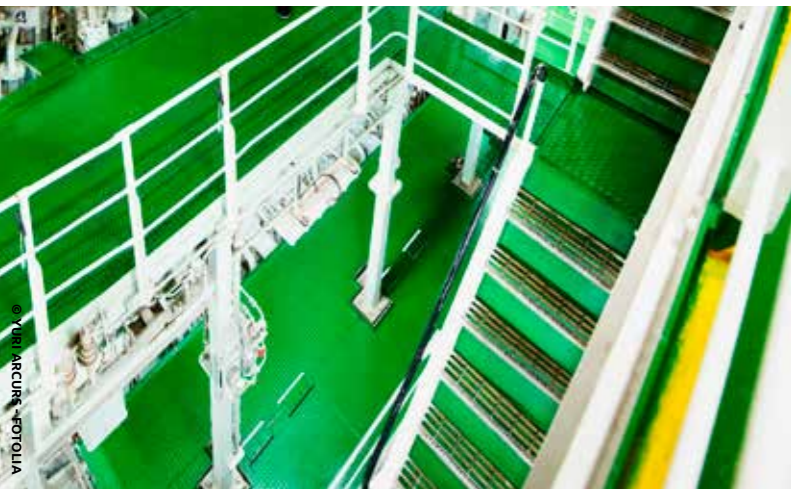
Norskkontrollerte rederiers ordrebok per 1. april 2012 fordelt på land etter antall skip og dwt

KILDE: NORGES REDERIFORBUND.



norsk-registrerte deepsea-rederier en omsetning i 2011 på 83 milliarder kroner, en svak oppgang fra 80 milliarder kroner i 2004. Siden toppåret i 2008 har omsetningen for deepsea-rederiene falt med 25 milliarder. Dette skyldes i første rekke svak markedsutvikling. I 2008 som var toppåret for både tank og tørrlastshipping lå snittinntjeningen for de store tørrlastskipene nær 100,000 dollar dagen. I 2012 var den gjennomsnittlige inntjeningen 9,800 dollar for de største bulkskipene ned fra 15.500 dollar i 2011 (Dagens Næringsliv, 2013).

Deepsea-rederiene er gruppen av rederier med svakest vekst i Norge målt i verdiskaping og sysselsetting. Verdiskapingen for deepsea-aktørene er faktisk marginalt lavere i 2011 enn i 2004. Det betyr ikke nødvendigvis at deepsea-aktørene ikke lykkes i den internasjonale konkurransen. For å tilpasse seg økt konkurranse har selskapene økt aktiviteten i enheter utenfor Norge. Dessuten bygger selskapene i økende grad globale, desentrale organisasjoner, hvor man utnytter forskjeller i komparative fortrinn mellom land Norge. Dessuten ser det ut til at stadig flere deepsea-aktører reposisjonere seg fra å være integrerte rederier til aktører som tar spesialiserte roller, for eksempel "tonnage providers", det vil si finansielt orienterte selskaper som kjøper, selger, leier og leier ut skip og fraktkapasitet. Western Bulk og Frontline er



eksempler på selskap som lykkes med en slik posisjon. Rederiene som forblir integrerte, ser i økende grad på seg selv som logistikselskaper som tilbyr et bredt spekter av tjenester. Wilh. Wilhelmsen er et godt eksempel på dette.

Oljetankere: Tankmarkedet er globalt, homogent og preget av hard priskonkurrans. Kun i perioder med underkapasitet vil ratene stige til et lønnsomt nivå. Til gjengjeld kan ratenivåene da bli svært høye.

Norske redere var blant de første i verden til å bygge spesialskip for frakt av olje, og lenge var tankfart en norsk paradedisiplin. Norske redere ledet an i utviklingen av store tankskip, og i 1980 var et gjennomsnittlig norskeid tankskip dobbelt så stort som gjennomsnittet i verden, med en snittstørrelse på 180.000 dwt (Tenold, 2009/SSB). I 1960 utgjorde tankskip 55 prosent av den samlede norske flåten.

Den voldsomt store eksponeringen innen frakt av olje førte til at norske rederier ble hardere rammet enn de fleste andre lands rederier da oljemarkedet snudde på begynnelsen av 1970-tallet. Etableringen av OPEC,

åpningen av Suez-kanalen, og ikke minst oljeproduksjon i Nordsjøen førte til en kraftig reduksjon i etterspørselen etter sjøtransport av olje. Samtidig førte en voldsom kontrahering i første halvdel av 1970-tallet til at tonnasekapasiteten fortsatte å vokse gjennom hele tiåret. Resultatet var en massiv overkapasitet, fallende rater og en rekke konkurser blant norske rederier.

En annen type frakt av olje som domineres av norske selskaper er såkalte skytteltankere, eller bøyelastere, som de også kalles. Teekay Shuttle Tankers i Stavanger og Knutsen OAS i Haugesund er de to ledende selskapene i verden på dette området. Skytteltankere opererer med langsiktige kontrakter med store kunder som Statoil og har til nå hatt bedre og mer stabil lønnsomhet enn tradisjonelle oljetankredier.

Tørrbulk/general cargo: Frakt av bulkvarer, det vil si malm, råvarer og andre produkter i store kvanta, har vært og er fremdeles et viktig marked for norske rederier. Jern/stål, kull og hvete er de største bulkproduktene. Til sammen er det nesten 750 bulk- og andre tørrlastskip i den norsk-kontrollerte gruppen.

Tank- og bulkmarkedene har flere viktige fellestrekk; mange konkurrenter, homogene produkter, store faste (kapital-)kostnader og relativt lave etableringshindre. Det medfører hard priskonkurrans og stor sensitivitet for variasjoner i kapasitet. Norske rederier har til en viss grad posisjonert seg i industrielle markedssegmenter, hvor skipene er spesialbygd for lasteformålet og kontraktene har lengre varighet. Konkurransen blir dermed mer begrenset. Norge dominerer for eksempel Open Hatch-segmentet, det vil si spesialbygde skip hvor for eksempel treprodukter og papir lastes med kraner ned i rektangulære tanker. Norges har fire verdensledende aktører,

Grieg, Westfal-Larsen, Saga og KG Jebsen/Gearbulk i Open Hatch-segmentet. I tillegg finnes en lang rekke tørrbulk-selskaper som har tatt ulike nisjeposisjoner: Klaveness og Western Bulk er to eksempler.

LNG – frakt av flytende gass: LNG-skip som frakter flytende gass har opplevd en dobling i ratene de siste årene fra 50.000 dollar dagen til gjennomsnittlige rater på 100.000 dollar i 2011. Ratene for moderne LNG-skip lå i siste kvartal 2012 gjennomsnittlig på 125.000 dollar dagen¹⁴. Det har dermed blitt en av de mest lønnsomme delene i dagens skipsfartsmarked. Inter-regional handel med LNG har økt kraftig de siste årene og er ventet å øke fremover (EIA, 2012). Mens det for få år siden var ventet at veksten ville komme som følge av import til USA, er dette bildet snudd på hodet med skifergass revolusjonen som har skjedd der. Nå er det ventet at USA kan bli en eksportør av LNG. Det er dermed etterspørselsveksten i Asia som er driveren for høyere fraktrater. Totalt er verdens LNG/FSRU-flåte på i underkant av 400 skip. I front av utviklingen finner vi norsk-kontrollerte selskaper som BW Gas (46 skip) og Golar LNG (17 skip – 4 FSRU under bygging), samt mindre norske aktører som Knutsen OAS shipping (9 skip) Höegh LNG (6 skip – fire FSRU-skip under bygging) og Awilco LNG (3 skip – i tillegg til 2 som skal levers i 2013).

Kjemikalier og produkttankere: Frakt av kjemikalier, som for eksempel ammoniakk til gjødsel, er dominert av norsk-kontrollerte aktører som Odfjell, Stolt-Nielsen, Seatrans og Jo Tankers. Til sammen består den norsk-kontrollerte kjemikalieflåten av 307 skip. Flere norske rederier frakter i tillegg petroleumsprodukter, for eksempel Jo Tankers og Norgas.

Bilfrakt: Frakt av biler foregår på såkalte ro-ro-skip (roll on-roll off), det vil si skip hvor det som fraktes kjøres ut og inn i stedet for å bli løftet om bord med kraner. Norges største rederi, målt i omsetning, er Wallenius Wilhelmsen Logistics, er et bilfraktselskap eid av Wilh. Wilhelmsen og svenske Wallenius i fellesskap. Høegh Autoliners og Siem Car Carriers er andre norsk-kontrollerte bilfraktselskaper.

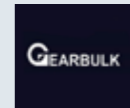
Container: Containerskip er et av de tre store segmentene globalt. Fremveksten av containerskip førte til en enorm effektivisering av logistikk og varetransport. Dette raskt voksende rederisegmentet domineres av tyske rederier, som kontrollerer en flåte på 5,2 millioner TEU¹⁵ (ISL Bremen, 2011). Norsk-kontrollerte rederiers flåte er til sammenligning kun 0,28 mill. TEU.

Cruise: Cruisetransport ble i stor grad utviklet som en norsk bransje, med Kloster Cruise (NCL (Norwegian Cruise Line) og RCL (Royal Caribbean Cruiseline) som ledende aktører. RCL er i dag verdens nest største cruise-rederi, men selv om A Wilhelmsen fremdeles eier 20 prosent av selskapet, er koblingene til Norge begrenset. Selskapets hovedkontor ligger i Miami. NCL var lenge norsk-eid, men etter en kort periode med Kristian Siem som eier, er selskapet i dag en del av Star Shipping.

Andre aktører på dette markedet som er verdt å merke seg er Fred Olsen, Hurtigruten og Brynestad, som har nisjeselskaper. Markedet som helhet er, slik indikert over, dominert av de tre ledende selskapene, Carnival Cruises, RCL og Star Cruises.

14 <http://www.lngworldnews.com/fearnley-lng-rates-to-drop/>

15 TEU er en felles måleenhet for containerkapasitet og står for, Twenty-foot Equivalent Unit.



SENTER FOR INDUSTRISSHIPPING I BERGEN – VERDENsledende PÅ KJEMIKALIER OG OPEN HATCH

I Norge er det to ledende sentre for deepsea shipping; Bergen og Oslo. 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 en lang rekke familieeide, fullintegrerte rederier, med befrakning, teknisk drift og operasjon internt i virksomheten. Det betyr ikke at rederivirksomhet i Bergen er uendret de siste ti til tjuårene. Få rederier opererer i dag i de store, spotmarkedspregede tank- og bulk-segmentene.

Spesialiserte rederier

De fleste rederiene i Bergensområdet har spesialisert seg på noen smale industrielle markeder, spesielt innen kjemikaliefart og open hatch. Disse segmentene skiller seg fra tank- og bulksegmentene ved at skipene er dyrere og mer avanserte, operasjonene mer kompliserte, og kontraktene beveger seg i retning av å bli langsiktige og relasjonsbaserte. Det betyr at Bergensrederiene, 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.

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 hadde dette bildet endret seg ved at andelen spesialisert tonnasje hadde økt 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 skip som kunne frakte en rekke ulike varer, mens det fra midten av 1970-tallet kun var spesialiserte kjemikalietankere og større bilskip som stod for transporten av disse varegruppene.

Havnebyen for kjemikaliefrakt og open hatch

I front for utviklingen innenfor både kjemikalie- og open hatch-segmentet stod norske redere. Bergensrederiene var særlig sterke innenfor kjemikalietank og åpne bulkskip. Odfjell var pioner innenfor kjemikalietankmarkedet og utnyttet nye muligheter innen skipskonstruksjon til å bestille stadig større tonnasje. På slutten av 1970-tallet kontrollerte Odfjell nærmere en fjerdedel av verdenskapasiteten innenfor den avanserte delen av kjemikalietank-markedet. Odfjell investerte også stort i tankterminaler rundt om i verden slik at deres flåte kunne brukes mest mulig effektivt. I Bergen finner man også den et annet stort kjemikalie-tankrederiet i verden; Jo Tankers. Selskapet har også røtter i Odfjell familien og styres i dag fra Bergen. Selskapet har også kontorer i Rotterdam, Houston, Singapore, Manila og Dundee.

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

3.1.6 Offshorerederier

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, etter USA. Det er eksempelvis anslått at en av fire offshorebåter på det brasilianske markedet er norskkontrollert (Norges Rederiforbund, 2012). Offshorerederier består av flere undergrupper; serviceskip som ankerhåndtering og forsyning, seismikkelskaper og undervannsentreprenører. Til sammen omsatte norskregistrerte offshore-rederier for nærmere 60 milliarder kroner i 2011.

Offshorerederiene er sterkt representert i fire norske regioner; Møre og Romsdal, Oslofjorden, Bergensregionen og Haugaland/Sunnhordland. Førstnevnte er den mest betydningsfulle, og her finner man rederier som kontrollerer store flåter av offshore serviceskip. Oslofjorden er sterkere innenfor seismikk og undervannsentreprenører og huser store multinasjonale selskaper som PGS og TGS Nopec. Haugaland/Sunnhordland er også forholdsvis sterke innenfor offshore serviceskip med selskaper som Eidesvik (se eget case), men miljøet er mindre enn på Møre.

Offshore serviceskip – (forsyning, ankerhåndtering og spesialskip):

Markedet for serviceskip har tradisjonelt vært regionalt avgrenset, men har i økende grad blitt globalisert i senere år. Den totale norske flåten besto sommeren 2012 av 560 skip. I tillegg var 86 skip under bestilling. Vi finner offshorerederier langs det meste av kysten, med en konsentrasjon fra Karmøy til Ålesund. Blant de største rederiene er Farstad, Solstad, Eidesvik, DOF, Siem Offshore og Island Offshore. Mange av de norske rederiene har også datterselskaper i land som Brasil, Australia og Singapore.

Undervannsentreprenører: Undervannsentreprenører, som Subsea 7 og Technip Norge, installerer havbunnsutstyr, legger rør og utfører andre operasjoner på havbunnen. Etersom stadig mer av offshore petroleumsaktivitet foregår på dypt vann, vokser behovet for undervannsentreprenørens tjenester. Utbyggingsprosjektene blir stadig større og mer krevende, noe som stiller økende krav til skip og utstyr.

Seismikk: Norge har i dag flere verdensledende selskaper innen geologi og seismikk, herunder blant annet PGS (Petroleum Geo Services), EMGS og TGS Nopec. I tillegg til norske selskaper har også flere internasjonale aktører datterselskaper i Norge, herunder blant annet Western Geco og Fugro.

3.1.7 Bore- og produksjonsrederier

Olje- og gasselskapene har i stor grad utkontrahert eierskap og drift av borerigger og produksjonsenheter til bore- og produksjonsrederier. Med økt aktiviteten på norsk sokkel har denne gruppen selskaper vokst kraftig. Grunnet økt investering og leting, vil veksten trolig fortsette.

Bore- og produksjonsrederier kan deles inn i to hovedgrupper;

- boring, det vil si flytende rigger og boreskip,
- produksjon, det vil si flytende produksjonsenheter.



Norsk-registrerte bore- og produksjonsrederier hadde en samlet omsetning på 48 milliarder kroner i 2011. Stavangerregionen utgjør senteret for denne gruppen med nesten 80 prosent av den samlede omsetningen. Bergen er det andre senteret med 16 prosent av bore- og produksjonsrederienes inntekter. I Bergen finner vi blant annet Odfjell Drilling. Veksten blant bore- og produksjonsrederier har vært en viktig bidragsyter til veksten i maritim næring i Bergensregionen.

Boring (rigger og boreskip): Etersom stadig mer av leting og produksjon av olje og gass foregår på dypt vann, har markedet for flytende plattform og boreskip vokst. Norske selskaper har vært aktive i dette markedet lenge. Norske offshoreentreprenører er spesialister på å operere under vanskelige og krevende forhold. De spiller en sentral rolle i utforskning og utvikling av nye, drivbare felt. Markedet har tradisjonelt vært regionalt, men er blitt gradvis mer globalt med norske Seadrill og amerikanske Transocean (med norsk bakgrunn) som verdens to ledende aktører. Seadrill er for tiden det mest verdifulle selskapet i norsk maritim næring med en markedsverdi på over 100 milliarder kroner eller hele 6 prosent av børsverdiene på Oslo Børs.

Produksjon (FPSO – flytende produksjon, lagring og lossing): FPSO står for Floating Production, Storage and Offloading, det vil si flytende enheter for produksjon, lagring og lossing av olje og gass.

Selv om flytende produksjon regnes som et relativt nytt fenomen, strekker historikken seg mer enn 25 år tilbake i tid. Den norske FPSO-historien startet allerede i 1982, da Bergesen gikk inn i FPSO-virksomhet, med et konvertert gasskip som opererte et felt for Chevron i Angola. Etter World Wide Shippings oppkjøp av Bergesen i 2003 har FPSO-virksomheten blitt skilt ut i et eget børsnotert selskap, BW Offshore. BW Offshore har seksten flytende produksjons- og lagringsskip i operasjon, noe som gjør selskapet til verdens største FPSO-selskap. Andre norske aktører er Teekay Petrojarl, Fred Olsen Production og Sevan. Først nevnte er et kanadisk selskap, men har sitt internasjonale hovedkontor for drift av flytende oljeproduksjonsskip i Trondheim. Teekay har i tillegg et større kontor i Stavanger som kontrollerer den globale virksomheten innenfor bøyelasting av olje med tankskip og drift av tankskip som mellomlagerer olje på havet (FSO). Teekay er den største operatøren av FPSO i Nordsjøen med enheter både på norsk og britisk sokkel. I 2011 kjøpte Teekay tre av Sevans innovative runde flytende produksjonsenheter.

DEN NORSKE RIGGLÅTEN ER STABIL TIL TROSS FOR STERK VEKST I MARKEDET

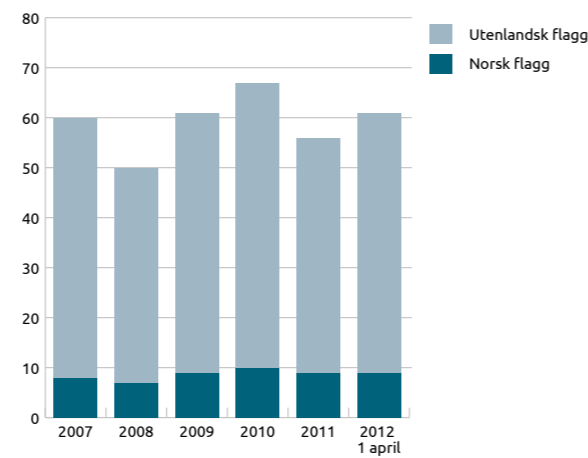
Den norske rigglåten har som skipsflåten vært forholdsvis stabil de siste fem årene. Dette på tross av den voldsomme veksten i antall rigger verden over. I dag er det omkring 35 rigger som opererer på norsk sokkel. Det er ventet at antallet vil øke til nærmere femti i løpet av 2015.¹⁶ I dag er omtrent halvparten av riggene på norsk sokkel norskkontrollerte. Norske redere har i følge tall fra Rederiforbundet 18 rigger under bygging i Asia per 1.april 2012. Det tilsvarer en tredjedel av dagens norskkontrollerte rigglåte.

Markedet for mobile offshore-rigger er av natur internasjonalt¹⁷. Dette er også gjeldene for norskkontrollerte rigger. Norge er et viktig hjemmemarked, men kun tretti prosent av de norske riggene opererer på norsk sokkel. Asia er et nesten like stort marked med 17 rigger, på britisk sokkel er det for tiden ni norske rigger. Andre betydningsfulle markeder for de norske riggene er Amerika og Afrika, med henholdsvis åtte og fem rigger.

¹⁶ http://www.offshore.no/sak/36618_snart_har_vi_51_rigger_i_norge
¹⁷ Samtidig bidrar særegne nasjonale krav til HMS til å begrense muligheten for å flytte rigger mellom ulike sokler. Dette ble blant annet påpekt i riggutvalget, ledet av Eivind Reiten

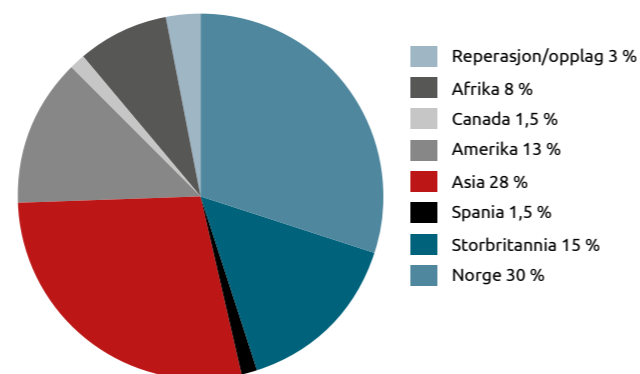
Norsk kontrollert rigglåte

KILDE: NORGES REDERIFORBUND



Norske rigger fordelt på geografisk område hvor de opererer

KILDE: NORGES REDERIFORBUND



3.1.8 Shortsea-rederier

Shortsea-rederier kan deles inn i tre undergrupper; nærskipsfart, innenriks fraktfart og passasjerferger. Shortsea-rederiene hadde en samlet omsetning i 2011 på 21 milliarder kroner.

Nærskipsfart og innenriks fraktfart: Denne gruppen dekker utenriks sjøfart som går innenfor kontinentene, samt fraktfart slepebåter, losfartøy, ambulanseskip og andre fartøy langs norskekysten. DFDS Lys Line, Wilson, Eurocarriers, Nor Lines og Seaworks er de største fraktfartøysrederiene, mens Buksér og Berging er det største slepebåtselskapet.

Passasjerferger: Passasjerfergene kan deles i to typer; a) selskaper som frakter passasjerer mellom Norge og kontinentet og b) fergeselskaper som fungerer som en del av kysttransportnettet. Hurtigruten er den klart største av sistnevnte, men også Fjord1 og Torghatten har betydelig aktivitet. Color Line er det klart største fergeselskapet som seiler til kontinentet og er et av de ledende fergeselskapene i Europa. I tillegg har DFDS og Stena Line egne selskaper i Norge for linjene mellom Norge og Danmark.

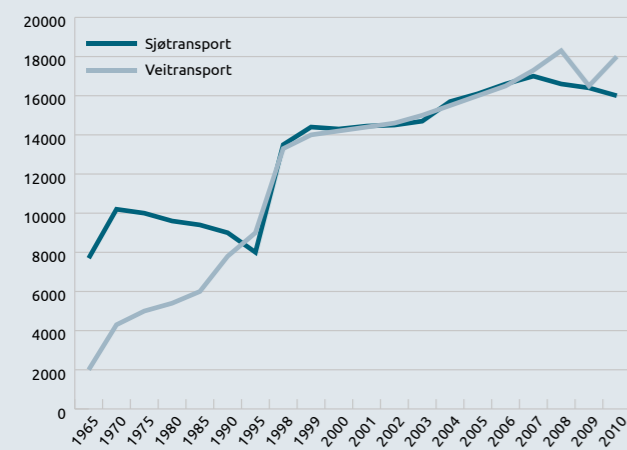
NÆRSKIPSFART

Transportbehovet har gjennom de siste tiårene økt i takt med den sterke veksten i norsk økonomi. Til tross for at skiftende regjeringer over lenger tid har hatt målsettinger om overgang til mer miljøvennlig sjøtransport til sjøs, har landtransporten kapret stadig nye markedsandeler fra sjøtransporten. Nærskipsfarten står overfor en rekke nye miljøteknologier, men for strenge krav å resultere i en ønsket vridning mot landtransporten. Lav lønnsomhet og manglende infrastruktur utgjør og har utgjort de største utfordringene for nærskipsfarten.

Mer nærskipsfart og mindre landtransport har vært et politisk mål over mange tiår, men måloppnåelsen har vært heller mager. Den sittende regjeringen har «mer miljøvennlig og mer konkurransedyktig nærskipsfart» som en målsetting både sin maritime strategi, «Stø kurs», og i «Nasjonal transportplan 2010-2019». Utenom 1990-tallet har sjøtransporten likevel jevnt over tapt terreng til landtransporten.

Utvikling i antall tonnkilometer for norsk sjøtransport og veitransport fra 1965 til 2010

KILDE: SSB (2012)



En bransje med lave marginer

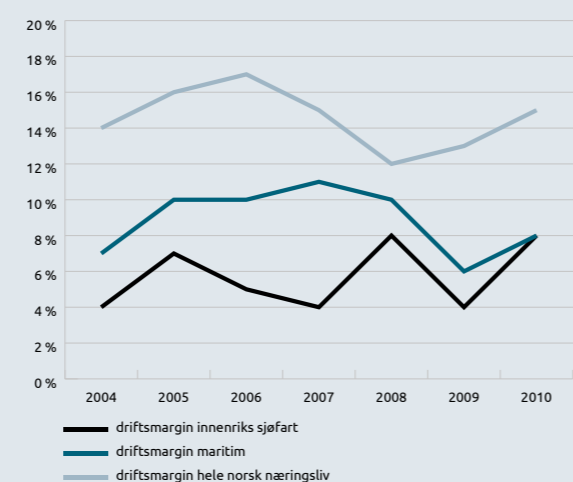
Nærskipsfarten preges av lav og varierende lønnsomhet, på grunn av lave volumer, lave frekvenser, eldre fartøy, sterk konkurranse og stadig mer fragmenterte verdikjeder. Spesielt innenriks sjøfart har hatt lave marginer, men også marginene på nærskipsfarten til andre land har vært begrensede. Lave driftsmarginer og begrenset inntjeningspotensialet hos

shortsea-aktørene bidrar til rederiene i mindre grad er finansielt i stand til å foreta investeringer i mer effektive fartøyer.

For å bedre nærskipsfartens inntjeningspotensial og markedsandeler må trolig ny infrastruktur og offentlig stimuli på plass. Relevante infrastrukturinvesteringer innbefatter større utnyttelse av potensielle stor-driftsfordeler ved havneanlegg og tilretteleggelse for videre transportsystemer til lands. Figuren nedenfor illustrerer at driftsmarginen for innenriks sjøfart har ligget betydelig under marginene for norsk næringsliv samlet og maritim næring sett under ett.

Driftsmarginen for norsk næringsliv under ett, maritim næring og innenriks sjøfart i perioden 2000-2010

KILDE: MENON (2012)



Nærskipsfartens miljøparadoks

Sjøtransport har betydelig lavere utslipp per tonnkilometer enn landtransporten. Videre har man over lang tid ønsket å avlaste veinettet med tanke på fremkommelighet, kapasitet og sikkerhet. Dette har vært bakgrunnen for at det har vært bred enighet om satsningen på nærskipsfarten. Samtidig skjer det mye på utviklingsiden for nye miljøteknologier. Utviklingen omfatter optimalisering av brenselceller, motorer og skipsdesign, overgang til elektriske løsninger og mer miljøvennlige drivstoff som gass og destillater, samt renseteknologier for drivstoffet, ballastvann, gråvann og skroget. Noen teknologier egner særlig godt for korte strekninger, som for elektriske løsninger, hvor ladningen står sentralt. Andre teknologier har en regional forankring, fordi de er rettet mot forurensing



som er regional av karakter, deriblant utslipp av nitrogenoksider, svoveloksider og svevestøv.

Både internasjonale regler i regi av IMO og nasjonale regler stimulerer til utvikling og implementering nye miljøteknologier både for nærskipsfarten og flåten mer generelt. Det er imidlertid ikke gitt at strenge miljøkrav gir reduserte utslipp for transport på kort sikt. Årsaken er at nærskipsfarten i større grad enn deepsea-shipping møter konkurranse fra landtransporten. Man risikerer dermed at for strenge krav til nærskipsfarten, kan gi økte utslipp ved at transporten flyttes over til land, stikk i strid med kravenes hensikt. Det er derfor viktig å se regelverket for nærskipsfart i sammenheng det samlede regelverket for transportsektoren.

Den offentlige støtten lever ikke opp til visjonen

Nærskipsfarten står overfor en rekke særegne skatte- og avgiftsordninger. I «Nasjonal transportplan 2010-2019» ble avgiftssystemet revidert med formål at enklere system og avgiftslettelse skulle stimulere til mer nærskipsfart. Akselererende kostnader ved blant annet lossystemet har imidlertid bidratt til at tiltakene har vært mindre merkbare for næringen. Mars 2012 oppnevnte Regjeringen derfor et utvalg for å utrede lostjenesten.

3.2 MARITIME TJENESTER

Maritime tjenester omsatte i 2011 for over 90 milliarder kroner og stod bak 23 prosent av verdiskapingen i næringen, tilsvarende 34 milliarder kroner. Maritime tjenester sysselsetter 32.000 mennesker med arbeid som spenner over et stort spekter av virksomhetstyper, som skipsdesign, ingeniørtjenester, forsikring, megling og bankvirksomhet. Hovedgruppen består av fire undergrupper av selskaper som tilbyr finansielle og juridiske tjenester, havne- og logistiktjenester, teknologiske tjenester samt handelsvirksomhet. Det er teknologiske tjenester som er den dominerende gruppen her.

Rederiene er avhengig av leveranser fra et bredt spekter av maritime tjenesteytere. De viktigste er skipsfinansiering, forsikring, sjørett, klassifisering, megling og havnetjenester. Norge har et av verdens mest omfattende miljøer for maritim tjenesteyting, og norske selskaper er blant de største og mest betydningsfulle i verden på flere områder. For eksempel har Det Norske Veritas (DNV) klassifisert femten prosent av verdens seilende flåte¹⁸ og i 2011 klassifiserte de hele 21 prosent av nybyggingskontraktene (DNV, 2011). DNB og Nordea (med sine shippinghovedkontor i Norge) er verdens to største tilretteleggere av skipsfinansiering. Gard og Skuld er blant de ledende leverandører av sjøforsikring, og Fearnley og Platou er tilsvarende innenfor skipsmegling. Norge har også internasjonalt ledende kompetanse innenfor sjørett, for eksempel i form av selskaper som Nordisk Skipsrederforening og Wikborg Rein. Også innenfor forskning og undervisning markerer norske aktører seg internasjonalt, for eksempel Nordisk institutt for sjørett på Universitetet i Oslo.

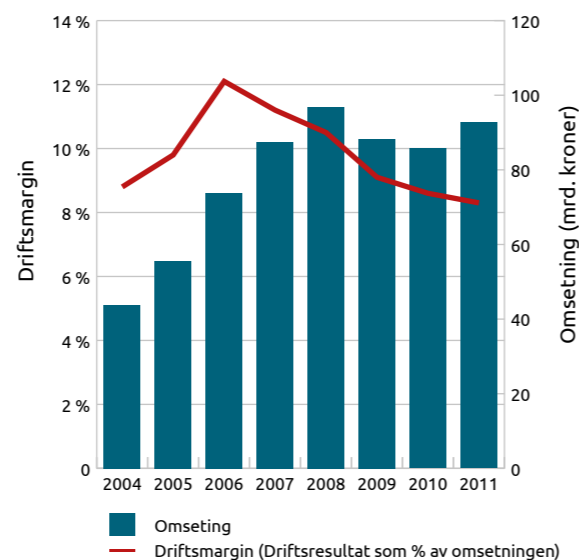
3.2.1 Tjenesteleverandørenes utvikling

Maritim tjenesteyting har oppnådd høy vekst de siste årene. Fra 2004 til 2008 ble omsetningen og verdiskaping mer enn doblet. Siden har man opplevd fall i omsetning og verdiskaping i både 2009 og 2010 før det igjen har snudd i 2011.

Lønnsomheten har også vist god utvikling fra relativt magre år de første årene av dette århundret.¹⁹ I perioden 2004 til 2008 lå driftsmarginene i gjennomsnitt på ti prosent, mens den i perioden etter 2008 har falt noe til å ligge rundt ni prosent. Det er særlig selskaper som leverer finansielle og juridiske tjenester som drar opp lønnsomheten.

Norske maritime tjenesteyters samlede omsetning og driftsmargin

KILDE: MENON 2013



3.2.2 Teknologiske tjenester

Teknologiske tjenester består av en lang rekke type virksomhetstyper, som klassifisering, ingeniørtjenester, teknologisk FoU, skipsdesign og installasjonsarbeid. Til sammen omsatte denne gruppen for 38 milliarder kroner i 2011, en økning på ti prosent fra året før.

På mange måter er DNV så store og betydningsfulle at de bør behandles som en gruppe for seg. Dette gjøres nedenfor. I tillegg presenteres også skipsdesign, samt teknologisk forskning og konsulentvirksomhet.

Det Norske Veritas (DNV): Det Norske Veritas (DNV) er en av Norges største kunnskapsbedrifter med 1600 kunnskapsarbeidere på hovedkontoret på Høvik utenfor Oslo. Selskapet opererer i et globalt nettverk med mer enn 300 kontorer i 100 land, totalt 8.500 medarbeidere fra 85 ulike nasjoner (hvorav nær 2.000 er norske), og en årlig omsetning på mer enn ti milliarder kroner i 2011 (hvorav drøyt fem milliarder i det norske selskapet).

DNV er en uavhengig, selveiende stiftelse grunnlagt i 1864 av norske sjøassurandører. Formål med foreningen var å virke for ensartet fastsettelse av en skipsteknisk standard (klassifikasjon) og sikkerhet til sjøs.²⁰ De viktigste aktivitetsområdene i dag er skipsklassifisering, sertifisering (særlig ISO 9000) for industri- og offshorebedrifter, samt konsulentvirksomhet. DNV påser blant annet at nær

²⁰ Foreningen utarbeidet regler for dette, etter hvert også regler for konstruksjon og bygging av skip. DNVs kjernekompetanse er å identifisere, vurdere og gi råd om risikostyring. Enten det gjelder klassifisering av skip, sertifisering av en bilproducentens ledelsessystem eller råd om hvordan en aldrende oljeplattform best kan vedlikeholdes.

5.000 skip og offshoreinstallasjoner oppfyller internasjonale krav til standarder og utstyr ombord. I alt er 14.6 prosent av dagens seilende verdensflåte klassifisert av DNV (DNV, 2011).

Et av DNVs viktigste konkurransefortrinn er investering i forskning og innovasjon for sikring av liv, verdier og miljø. Siden 1954 har selskapet hatt en egen forskningsavdeling som har fremmet og utviklet tjenester, regler og industristandarder innenfor en rekke felt. Mange av teknologiløsningene DNV har utviklet har vært så nøyaktige at de har dannet grunnlag for internasjonalt anerkjente standarder.

Skipsdesign: Her finner vi flere store norske aktører i et marked som gradvis internasjonaleseres, for eksempel Wärtsilä Ship Design, Rolls-Royce Marine og STX Norway Offshore Design. Felles for disse er at de har utenlandske eiere, men at kompetansemiljøene og verdiskapingen er lokalisert i Norge. Det finnes også en rekke norskeide design-selskaper, som Skipsteknisk og Ulstein Design. Sistnevnte, som er beskrevet i et eget case, har en voksende mengde internasjonale designoppdrag. Deres X-bow design benyttes på en rekke ulike skipstyper.

Teknologisk forskning og konsulentvirksomhet: MARINTEK i Trondheim, en del av Sintef, er den klart største og viktige FoU-leverandøren i den maritime næringen i Norge. Selskapet solgte FoU-tjenester for rundt 300 millioner kroner i 2009.

3.2.3 Finansielle og juridiske tjenester

De maritime finansielle og juridiske tjenestene har en samlet omsetning på om lag 10 milliarder kroner fordelt på 2 300 ansatte. Rederivirksomhet er svært kapitalintensivt, hvilket fører til at långivere og finansielle tilretteleggere har en sentral betydning. I



tillegg er skipsfartsmarkedene svært volatile, noe som stiller høye krav til risikovurdering og markedskompetanse blant de finansielle aktørene. Oslo er vertskap for noen av verdens mest kompetente banker og finansaktører, noe som ikke minst skyldes Norges posisjon i internasjonale skipsfartsmarkeder gjennom flere hundre år. Det kan også nevnes at Oslo Børs er Europas største og verdens nest største shippingbørs etter London Stock Exchange (Oslo Børs, 2012).

Bank og finanshus: DNB og Nordea er verdens to største tilretteleggere av skips- og riggfinansiering. Til sammen tilrettela de to bankene, som begge har sitt shippinghovedkontor i Oslo, syndikerte lån for 25 prosent av verdensmarkedet i 2011²¹ (Deallogic, 2012). Det gjorde DNB og Nordea til de største tilretteggerne av syndikerte lån i verden²². Da finanskrisen slo inn høsten 2008 ble det bråstopp i kredittilgang til redier, mens utlånsvirksomheten gradvis har normalisert seg siden.

I tillegg til de to store bankene har andre banker, som Danske Bank, SEB og Sparebank1, og finanshus som Pareto og First Securities betydelig aktivitet mot skip, rigger og andre maritime virksomheter.

Megling: Skipsmeglere opererer i fire segmenter; befraktning, kjøp og salg av skip og rigger, nybygging og opphugging. Skipsmeglerfirmaer finnes langs hele kysten, men med hovedtyngde i Oslo- og Bergensregionen. Blant norske skipsmeglerfirmaer finnes noen av verdens største og

ledende skipsmeglerfirmaer, som i tillegg til egne økonomiske analyseenheter også er etablert i andre viktige sentre for skipsfart rundt i verden (Singapore, London, Hong Kong og Houston for å nevne noen). Disse firmaene opererer inne alle skipssegmenter, samt rigger. Noen mindre norske skipsmeglerfirmaer har spesialisert seg på enkelte segmenter, og kan i disse segmentene være ledende også internasjonalt.

Platou er Norges største – og et av verdens ledende – skipsmeglerselskaper. Selskapet opererer innenfor alle skipssegmenter, samt rigger, og har en egen økonomisk analyseenhet. Omtrent halvparten av de om lag 200 ansatte jobber på Oslokontoret. De øvrige er spredt på datterselskaper i Houston og Singapore og filialer i Cape Town, Lagos (Nigeria), Moskva og København. Fearnley følger hakk i hæl og har relativt lik profil som Platou.

Advokatselskaper: Skipsfart blir stadig mer krevende juridisk, og advokatselskaper spiller en viktig rolle på en lang rekke områder; for eksempel sjørett, transportrett, konkurranserett, samt due diligence-prosesser i forbindelse med kjøp og salg av skip og kjøp og salg av bedrifter. Wikborg Rein og Simonsen Vogt Wiig er de to ledende advokatselskaper innen sjørett, sammen med det spesialiserte Nordisk Skipsrederforening. Alle de andre store advokatselskapene i Norge, for eksempel Thomessen, BA-HR og Wiersholm, har også betydelig aktivitet rettet mot maritim virksomhet. I tillegg er Nordisk institutt for sjørett ved Universitetet i Oslo blant de ledende akademiske sjørettinstitutter i verden.

Fremdeles preges advokatvirksomhet av nasjonale markeder som følge av ulike nasjonale jurisdiksjoner, med unntak av britiske selskaper som opererer globalt med engelsk rett. Wikborg Rein, Thomessen og

21 <http://www.marinemoneyoffshore.com/node/6728>

22 At et lån er syndikert betyr at en rekke banker går sammen om å tilby lån. Det gjøres for å redusere risikoen for bankene.

Simonsen Vogt Wiig er gradvis i ferd med å internasjonalisere virksomheten, men primært for å betjene norsk-kontrollerte selskaper.

Wikborg Rein er Norges største og mest internasjonale advokatfirma. Selskapet har kontorer i London, Singapore, Shanghai og Kobe i Japan. Wikborg Rein har jobbet med sjørett og sjøforsikring siden firmaet ble etablert i 1923. Rådgivning og assistanse innenfor sjørett og sjøforsikring var også basisen for etableringer i utlandet. Wikborg Rein tilbyr en lang rekke skipsfartsorienterte tjenester, som kjøp og salg av skip, sjøpant og kontraktspant, samt befrakningsjuss, registrering, skipskontroll og klassifikasjon. I tillegg bistår Wikborg og Rein rådgivning, forhandling og kontraktsutforming ved gjennomføring av kjøp og salg, bygging, konvertering og leie av skip og andre offshoreenheter som borerigger og FPSO/FLNG'er. I november 2011 ble selskapet kåret til Asias ledende sjørettsfirma av Lloyd's List. Innenfor design, konstruksjon og utrustning av skip er tjenester innen immaterialrett (IP) av vesentlig betydning.

Forsikring: Skipsfart har alltid vært kapitalkrevende og risikofyllt. Til tross for at antall forlis og ulykker har vist en nedgående trend gjennom det meste av etterkrigstiden er like fullt forsikring fremdeles et svært sentralt område innenfor skipsfart. Sjøforsikring omfatter forsikringselskaper som tilbyr sjøkasko (Hull), ansvarsforsikring (P & I), forsikring av frakt (Cargo), byggerisiko, tidstap, krigsforsikring (inkl. pirataksjoner), juridisk forsvar og forsikringsmeglere. De nordiske sjøforsikringselskapene organisert i bransjeforeningen Cefor, hadde i 2011 en omsetning på omtrent 8,6 milliarder (Cefor, 2011). Disse fordelte seg med 50 prosent på forsikring av skip og rigger (Hull), 38 prosent på ansvarsforsikring (P&I), åtte prosent på offshore/energi og snaut to prosent på forsikring av frakt.

Blant de største norske skipsassurandørene finner vi Gard, Skuld, Norwegian Hull Club og Codan (dansk med filial i Bergen), samt de største meglerforetakene; Willis, Marsh og Aon.

CEFOR er sjøforsikringselskapenes bransjeforening i Norge. Deres målsetning er å styrke og utvikle grunnleggende konsepter for det nordiske sjøforsikringsmarkedet, samt fremme medlemmenes felles interesser. Foreningen har tatt initiativet til å utvikle et masterprogram (Master of Arts) i sjøforsikring og risikostyring. Programmet er utviklet og leveres av Nordisk institutt for sjørett ved Universitetet i Oslo i samarbeid med Handelshøjskolen i København og NTNU. Programmet er modulbasert og beregnet på personer som allerede er i jobb. Første kull på femten kandidater startet våren 2007. Programmet er et ledd i den omfattende kompetansesatsingen i den maritime klyngen i Osloregionen.

3.2.4 Havne- og logistiktjenester

Havne- og logistiktjenester består av selskaper innenfor drift av havneanlegg og forsyningsbaser, spedisjon, lasting og lossing, logistikk-rådgivning, samt lufttransport til og fra skip og rigger. Leverandørene av logistiktjenester opererer i internasjonale markeder, mens havnedrift og forsyningsbaser er typiske logiske tjenester. Til sammen hadde de om lag 450 leverandørene av havne- og logistiktjenester en samlet omsetning i 2011 på 13,7 milliarder kroner. Regionalt er det Stavanger, Bergen og Nord-Norge som er viktige områder. Store deler av virksomheten der er knyttet opp mot olje- og gassvirksomhet.

Samtidig er det fortsatt en del viktige selskaper som arbeider opp mot tradisjonell skipsfart. Grieg Logistics, Scandinavian Shipping & Logistics og Wilhelmsen Maritime Services og er store logistikkelskaper. LKAB Norge og Oslo Container Terminal er store selskaper innen lasting og lossing, mens Coast Center Base og Vestbase er blant de største forsyningsbasene.

3.2.5 Handel med utstyr til skip og flytende enheter

Den siste undergruppen under maritime tjenesteytere er handelssegmentet. Engros- og detaljhandel med utstyr og andre produkter til skip og flytende enheter hadde i 2011 en samlet omsetning på 31 milliarder kroner, opp fra 29 milliarder i 2010. Gruppens verdiskaping var på 3,8 milliarder kroner samme, og antall

ansatte er ca 4 300. Den klart største delen av de maritime handelsbedriftenes omsetning er knyttet til salg av drivstoff, bunkers, til skip. Scandinavian Bunkering, Bergen Bunker og Bunker Oil er de tre største selgere av drivstoff.

Wilhelmsen Ships Service og Pon Power er de største engros-handlere av utstyr. Pon Power er eid av Caterpillar og produserer motorer for fremdrift og kraftgenerering. Det norske selskapet er et salgskontor. Kraemer Maritime i Tromsø er også en betydelig aktør i markedet.



3.3 VERFTENE

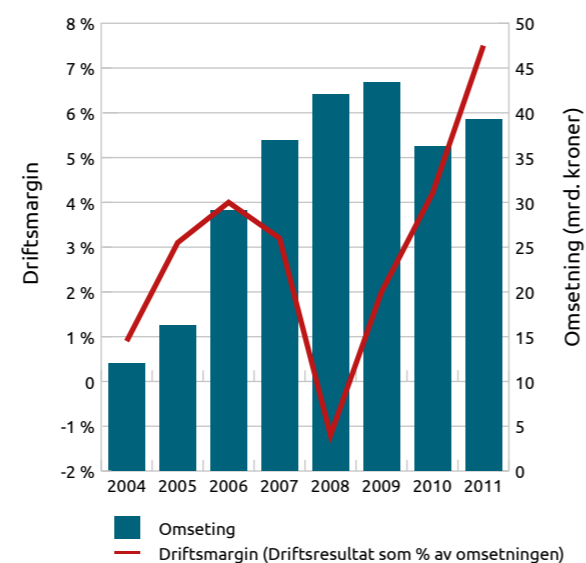
Norske skips- og offshoreverft har en samlet omsetning i 2011 på nesten 40 milliarder kroner og 10 400 ansatte. Verftene står for 7 prosent av maritim nærings samlede verdiskaping og 12 prosent av de ansatte. Verftene har opplevd en sterk vekst siden 2004. I dag er gruppen dominert av verft som designer 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 verftsselskapet 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 er 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 80-tallet har Sveriges og Tysklands verftsindustri blitt kraftig redusert.

Den enorme overkapasiteten som bygget seg opp etter oljekrisen i 1973 og som ble forsterket av fall i behovet for frakt av olje, førte til at markedet for bygging av tankskip tørket helt inn. I Sverige fortsatte man å bygge store tankskip, godt hjulpet av statlige

subsider, 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 i flere anledninger spådd avvikling av norske verft. Det er derfor interessant å observere at norske skipsverft oppnådde sin høyeste verdiskaping og lønnsomhet noensinne i 2011.

Norske skipsverfts samlede omsetning og driftsmargin fra 2000-2011



3.3.1 Stabil omsetning og meget sterk lønnsomhet

Verftenes samlede omsetning passerte 45 milliarder kroner i 2009, tre ganger mer enn i 2002. Omsetningen falt noe tilbake i 2010 og 2011, men ligger likevel tett opp mot 40 milliarder kroner. Marginene har aldri vært høye for verft. En til tre prosent har gjerne vært vanlig. Etter lav lønnsomhet i 2008 har driftsmarginene pekt nesten rett oppover de siste årene. I 2011 fikk verftene et samlet driftsresultat på nesten tre milliarder kroner, noe som ga en samlet driftsmargin på 7,5 prosent.

Verftenes omsetning har økt betydelig mer enn verdiskapingen de siste årene, noe som tyder på at norske verft har økt outsourcinggraden de senere årene. I stedet for å ansette flere, har mange verft inngått kontrakter med bemanningsselskaper. Dette øker verftenes fleksibilitet og kan være en fornuftig tilpassing til store variasjoner i ordreinngang. Verftene har i mindre grad klart å omsette høyt aktivitetsnivå i lønnsomhet.

De store skipsverftene i Norge bygger i hovedsak offshoreskip. I tillegg bygges andre spesialfartøy, som fisketrålere, forskningsfartøy, kystvaktskip, kystferger og andre spesialskip. Skrogene bygges gjerne i Øst-Europa og fraktes til verftene i Norge for installasjon av utstyr og annen utrustning. De største verftene i Norge er STX OSV, Ulstein Verft, Havyard Group, Bergen Group og Kleven Maritime. Alle disse verftsgruppene bygger offshorefartøy og andre spesialfartøy med stor grad av skreddersøm og avansert teknologisk utstyr.

I tillegg finnes det en rekke verft som bygger mindre spesialfartøy, for eksempel Norsafe i Arendal, som lager redningsbåter, konvensjonelle livbåter og fritt fall-livbåter. Schat-Harding produserer livbåter og leverer en lang rekke sikkerhetstjenester i forlengelsen av dette. Brødrene Aa i Sogn og Fjordane produserer hurtigbåter i karbonfiber-komposittmaterialer. En tredje type verft er produsenter av fritidsbåter. Viknes, Windy, Goldfish, Saga, Ibiza og Skibsplast er eksempler på norske aktører i denne gruppen.



© YVANN K - FOTOLIA

LOKALE KLYNGER MED GLOBALT NEDSLAGSFELT

For noen tiår siden var skipsverft og rederier etablert i de fleste byer langs kysten fra Oslo til Tromsø. I dag er maritim næring blitt vesentlig mer geografisk spesialisert. I dag er verftene i hovedsak lokalisert langs vestlandskysten, spesielt i Møre og Romsdal. Rederiene er også blitt geografisk konsentrert. Deepsea-rederier finner vi nå primært i Bergen og Oslo, mens offshore-rederiene er lokalisert langs vestlandskysten, gjerne i nærheten av verftene.

At verft og rederier har forsvunnet fra mange byer langs norskekysten, betyr ikke at de har mindre betydning for norske regioner. Snarere tvert i mot: Verftene har aldri bygget skip for så store verdier som i dag, og rederiene har aldri hatt så høye inntekter som i dag. Faktisk kan vi være ganske trygge på at vi ikke hadde hatt noen internasjonalt konkurransedyktig maritim næring i Norge i dag hvis ikke regionene hadde blitt spesialisert og konsentrert.

Den regionale spesialiseringen er et uttrykk for *klynge-dannelse*. Med en næringsklynge mener vi en gruppe bedrifter og kunnskapsaktører som er samlokalisert og som utnytter såkalte eksterne stordriftsfordeler. Det vil si at de høster gevinster av å dele kunnskap, infrastruktur, arbeidsmarkeder og eksponering i internasjonale markeder.

Disse gevinstene tar mange former, for eksempel i kraft av at kunnskap utvikles og spres blant aktørene i klyngen. Gevinstene skapes også gjennom konkrete samarbeidsprosjekter og ved at regionen blir mer

attraktiv og kan tiltrekke seg kompetente personer bedrifter utenfra. Disse prosessene er selvforsterkende: Jo sterkere klyngeeffekter, desto større vekst.

Det er mange sterke lokale klynger i maritim næring. Skipsfartsklyngen i Bergen, boreutstyrsklyngen i Kristiansand og maritime tjenester i Oslo er noen eksempler.

Klyngebasert vekst kommer ikke nødvendigvis av seg selv. Derfor har norske myndigheter etablert klyngeutviklingsprogrammet Norwegian Centre of Expertise (NCE). Det eksisterer i dag 12 slike NCE-klynger. Flere av disse er helt eller delvis maritime. De største og mest kjente er Maritimt Møre, NODE (boreutstyrsklyngen på Sørlandet) og Kongsberg (Systems Engineering). Disse tre lokale klyngene har opplevd en kraftig verdiskapingsvekst de siste årene. Kongsbergmiljøet har for eksempel hatt en verdiskapingsvekst de siste 8 årene som er 60 prosent høyere enn veksten til sammenlignbare miljøer (se Menon-rapport nr 40/12).

De lokale klyngene i maritim næring blir stadig mer globalisert. Næringen har alltid vært internasjonal, men det nye er at selskapene utvikler globale organisasjoner og at store utenlandske konsern legger regionale hovedkontor og kompetanseenheter i de lokale klyngene. For eksempel har Rolls Royce nylig valgt å legge sitt europeiske opplæringscenter til kunnskapsparken i Ålesund. De økte klyngemessige utfordringene som globaliseringen representerer har ført til at Nærings- og handelsdepartementet og de andre eierne av NCE-programmet har besluttet å opprette et eget program for de mest globale klyngene i Norge – Global Centre of Expertise.



FOTO: O'CONNOR PAUL

3.4 MARITIMT UTSTYR

Maritime utstysprodusenter i Norge hadde en samlet omsetning på 67 milliarder kroner i 2011 og nesten 18 000 ansatte. Denne gruppen utgjør 15 prosent av næringens samlede verdiskaping og 18 prosent av de ansatte.

Det bygges svært mye spesialisert utstyr til skip og andre flytende innretninger i Norge. De siste ti årene har utstysprodusentene vært i kraftig vekst. Dette skyldes dels økt etterspørsel på norske verft og blant norske rederier, og dels at utstysprodusentene har lykkes stadig bedre på internasjonale markeder. Utviklingen har derimot vært svakere etter 2008. Maritimt utstyr er den hovedgruppen som har hatt det største fallet i omsetning siden 2008. Noe av dette kan forklares med konserndringer som har ført til at deler av selskapet som er mindre rettet mot maritimt utstyr har blitt skilt ut eller solgt. Samtidig har verdiskapingen vært forholdsvis stabil, og marginene

ligger fortsatt på hele 12 prosent. Det er denne gruppen som har den høyeste lønnsomheten av alle de fire hovedgruppene.

Norske utstysprodusenter er spredt på en lang rekke produktgrupper, mer eller mindre spesialisert mot skipssegmenter og andre flytende innretninger. Kongsberg Maritime er verdens ledende leverandør av dynamisk posisjonering (DP) og har også internasjonale posisjoner i kontroll- og overvåkningssystemer. Kristiansandsbedriftene NOV (National Oilwell Varco), Aker MH og Sense, dominerer verdensmarkedet for boreutstyr. Jotun er en verdensledende produsent av skips- og offshoremaling. Rolls-Royce Marine er blant de ledende motor- og fremdriftssystem-produsenter. Odim, IP Huse, Brudevoll og Wärtsilä er andre utstysprodusenter i Norge med internasjonal posisjon i sine markeder.

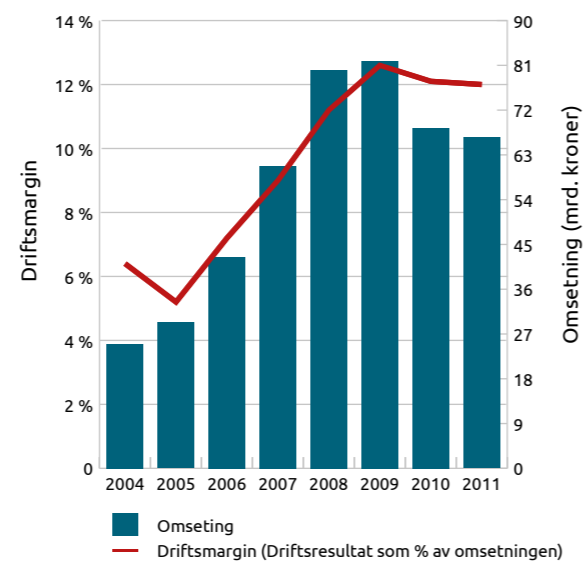
3.4.1 Utstyrleverandørene opplever kraftig vekst og høy lønnsomhet

Norske maritime utstyrproducenter har hatt en meget sterk utvikling siden 2004. Både verdiskapingen og omsetning er tilnærmet tredoblet i perioden siden 2004. De to største selskapene National Oilwell Varco (NOV) og Rolls-Royce Marine står for nærmere halvparten av denne omsetningen. Disse selskapene, som begge har utenlandske eiere, har hatt kraftig vekst de siste årene. NOV alene har nesten tidoblet omsetningen fra 2,1 til 19,1 milliarder kroner fra 2004 til 2011. Rolls Royce har også hatt en sterk utvikling fra sitt hovedkontor for maritim virksomhet i Ålesund.

Utstyrproducentenes verdiskaping er nesten tredoblet siden 2004, noe som fremgår av figuren nedenfor. Lønnsomheten har også hatt solid utvikling. Et samlet driftsresultat på åtte milliarder kroner i 2011, ga en driftsmargin på tolv prosent. Man må helt tilbake til 1997 for å finne et år med høyere lønnsomhet, men den gangen var aktivitetsnivået vesentlig lavere enn i dag.²³ Veksten i sysselsetting har også vært imponerende. Fra 2004 til 2011 økte sysselsettingen med over førti prosent, til 18.000 ansatte i 2011.

23 En kunnskapsbasert maritim næring, 2011

Omsetning og driftsmargin for utstyrleverandørene (2004-2011)



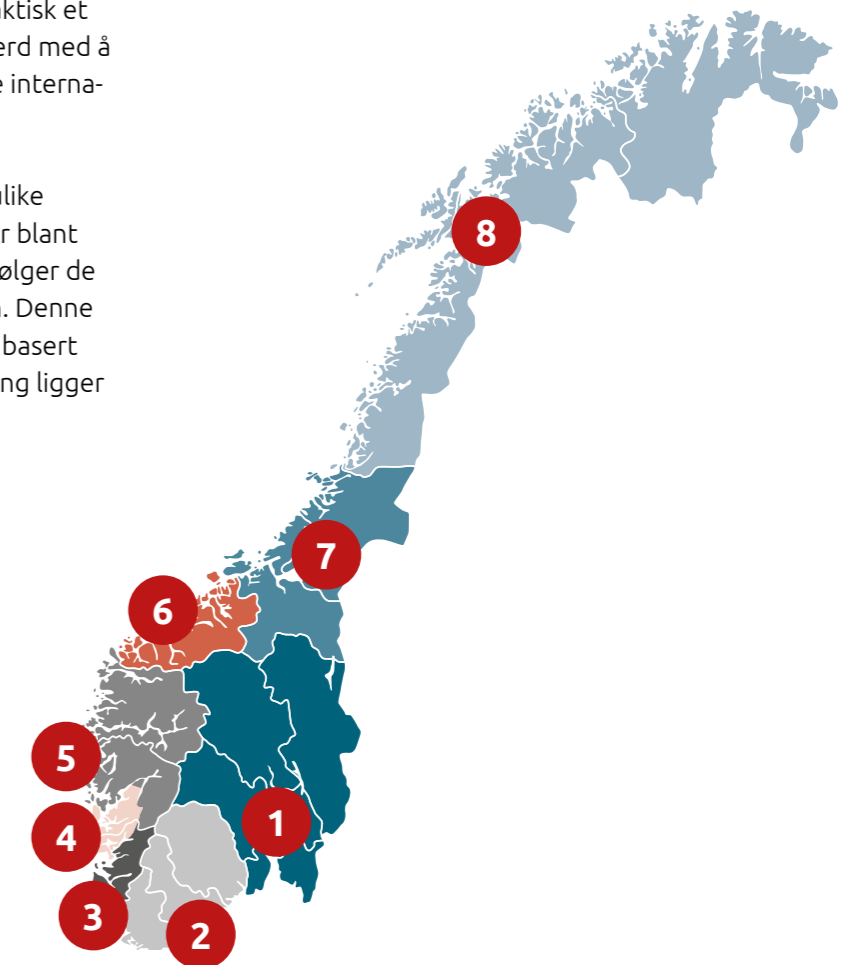
4. Åtte maritime regioner

Vi finner maritimt næringsliv langs hele kysten av Norge, fra Finnmark i Nord til Halden i Sør-Øst. Veksten i de ulike områdene har derimot vært svært forskjellig. En ser at veksten har vært klart sterkest i de regionene som er rettet mot olje- og gassvirksomheten i Nordsjøen og internasjonalt. En ser også en klar spesialisering i de ulike næringene. Hele næringen ser ut til å bli stadig mer orientert mot offshore. I Møre og Romsdal ser en denne utviklingen gjennom selskaper som spesialiserer seg mot skipskonstruksjon og skipsbygging, primært mot supply- og andre spesialiserte offshorefartøy. I Oslofjord-området går utviklingen i retning av kunnskapsbasert tjenesteyting, både innenfor finans og IKT. Spesialiseringen er trolig både sunn og nødvendig, og den er faktisk et uttrykk for at den nasjonale næringen er i ferd med å bli mer integrert. Mer outsourcing og større internasjonalisering muliggjør spesialisering.

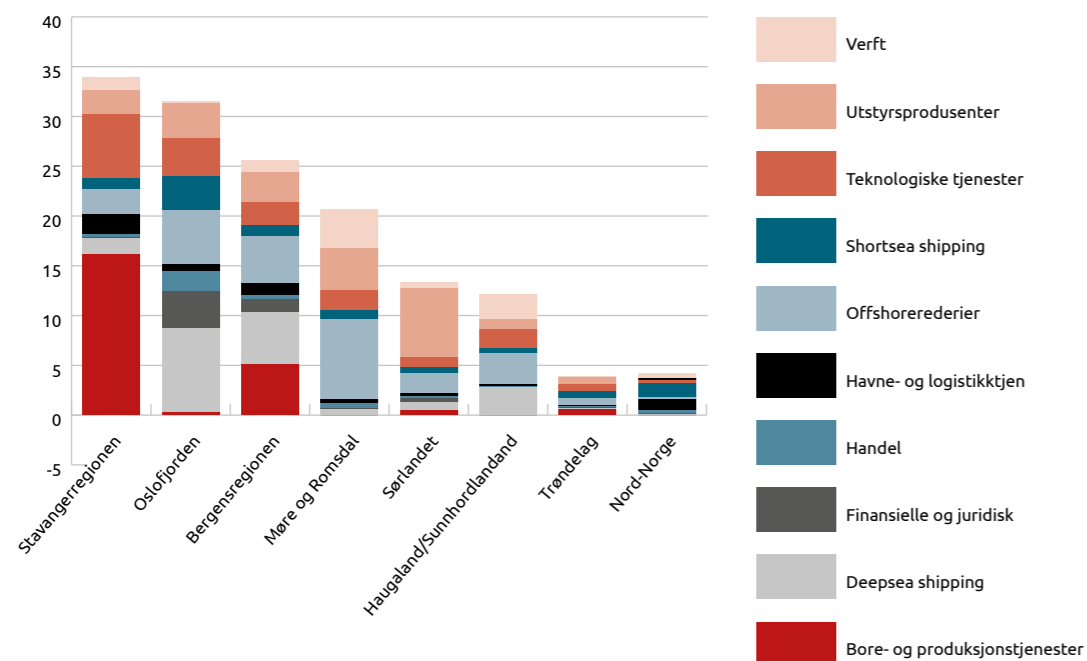
Regioninndelingen følger grensene for de ulike maritime forumene. Hensikten med dette er blant annet å sikre at den regionale inndelingen følger de reelle koblingene som eksisterer i næringen. Denne inndelingen vil bli supplert med enkelte tall basert på fylkesinndeling samt at kommuneinndeling ligger vedlagt i rapporten.

Definisjon og kart over de ulike maritime regionene:

1. **Oslofjord-området** – Oslo, Akershus, Buskerud, Vestfold og Østfold
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**
7. **Trøndelag** – Sør- og Nord-Trøndelag
8. **Nord-Norge** – Nordland, Troms og Finnmark



Maritim verdiskaping fordelt på 10 undergrupper i åtte regionen (2011)



4.1 EN NASJONAL NÆRING MED ØKENDE REGIONAL SPESIALISERING

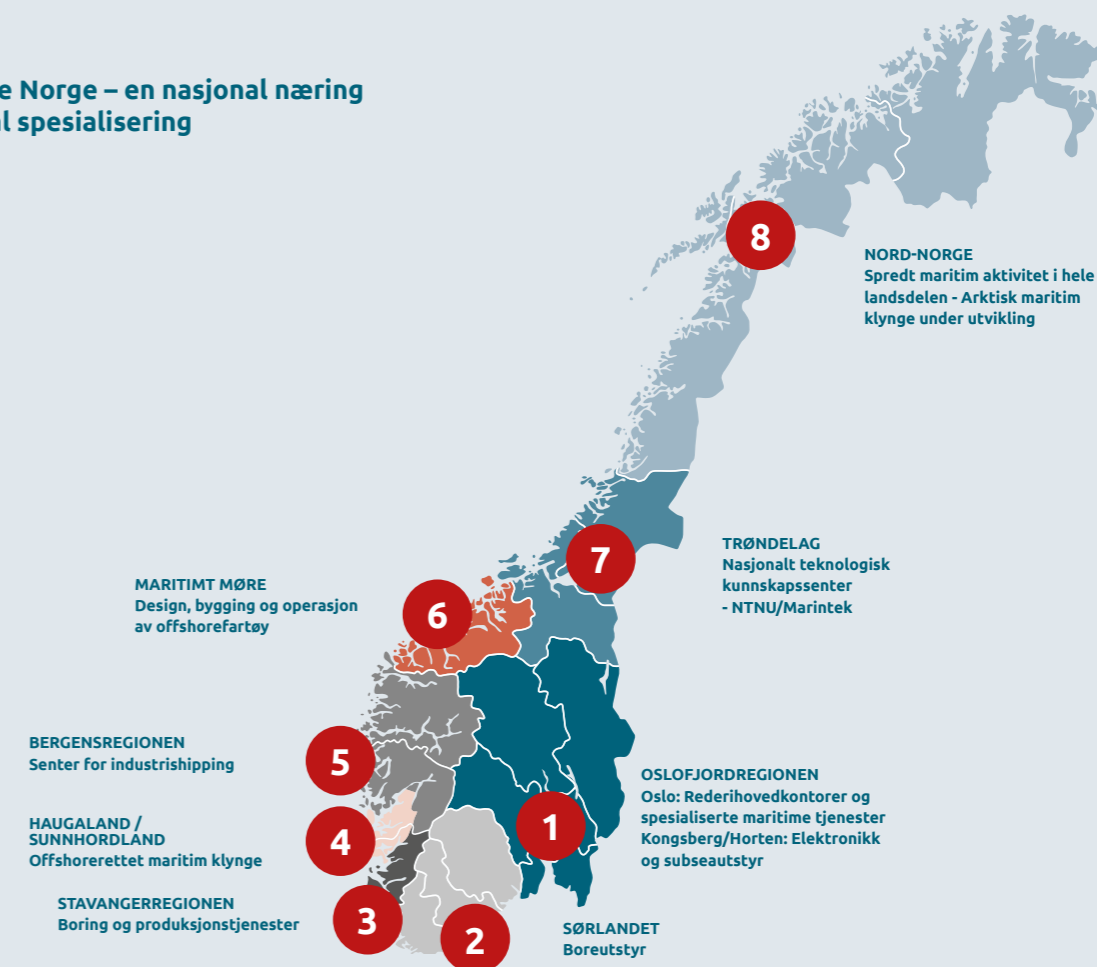
De maritime regionene varierer betydelig både i profil og i størrelse. Stavangerområdet er den største maritime regionen i Norge med nesten 35 milliarder kroner i samlet verdiskaping. Som figuren over viser utgjør bore- og produksjonsrederier nesten halvparten av verdiskapingen. Oslofjorden er nest størst. I denne regionen er deepsea-shiping den største gruppen, mens også offshorerederier og finansielle og juridiske tjenester har en betydelig størrelse. Bergensregionen er tredje størst, med deepsea-shiping, bore- og produksjonstjenester og offshorerederier som de tre største gruppene. Bergen er med andre ord en region dominert av rederivirksomhet. Møre og Romsdal er fjerde størst av regionene. Verft, utstyr og offshorerederier dominerer i denne regionen. Sørlandet og Haugaland/Sunnhordland er omtrent like store. Sistnevnte har en bred og balansert profil, mens Sørlandet domineres av utstyrsproduksjon (boreutstyr).

De to nordligste regionene er lite spesialiserte. Dette er også landets to minste maritime regioner.

4.1.1 Kompetanse- og næringsmessige tyngdepunkt

I kartet er de kompetanse- og næringsmessige tyngdepunktene i maritim næring plottet inn. De ulike delene av maritim næring har sine tydelige hovedsenter i ulike deler av landet. Oslo og Bergen er de ledende rederibyer i Norge, selv om Stavangerområdet og Møre og Romsdal har hatt kraftig vekst i rederivirksomheten de siste årene. I Oslo og Bergen er det deepsea-rederier som dominerer. Oslo er også hjem til en del store offshorerederier som i all hovedsak arbeider med seismikk. Regionen er også hovedstad for finansielle og juridiske tjenester i landet. I Møre og Romsdal er det offshorerelatert virksomhet som dominerer, og her finner vi landets mest betydningsfulle offshorerederier og verft. I Stavangerområdet er det riggselskaper og undervannsentreprenører som utgjør de viktigste rederitypene.

Det maritime Norge – en nasjonal næring med regional spesialisering



4.1.2 Vestlandsdreining

Verdiskapingsveksten for næringen fra 2004 til i dag er nesten 80 milliarder kroner, men denne utviklingen har langt fra vært jevnt fordelt utover landet. I figuren nedenfor kan nesten 70 prosent av veksten tilskrives de tre regionene Stavanger, Møre og Romsdal og Bergen. Også Sørlandet og Haugaland/Sunnhordland har hatt høy vekst. De fem fylkene fra Vest-Agder til Møre og Romsdal står nå for 70 prosent av all maritim verdiskaping. I 2004 var de samme fylkenes andel bare 57 prosent.

4.1.3 Maritim næring er viktig langs hele kysten av Norge

I 2011 omsatte maritim næring for over 400 milliarder kroner, stod bak en verdiskaping på nærmere 150 milliarder kroner og sysselsatte mer enn 100.000 mennesker. Næringen er betydningsfull for mennesker langs hele den 30.000 km lange norske kysten, men relativt sett er den klart viktigst på Vestlandet, i kraft av å utgjøre en høy andel av verdiskaping og sysselsetting i vestlandsregionene.

Maritim nærings andel av verdiskaping i næringslivet for de 8 maritime regionene (2004 og 2011)

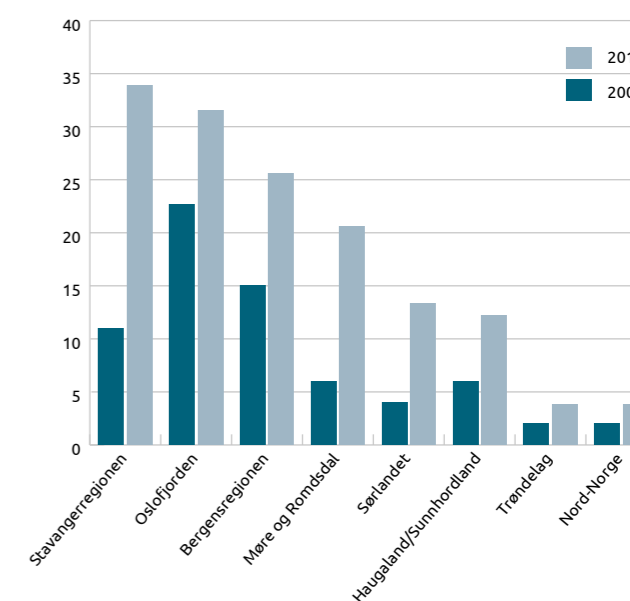




FOTO: GÅSVIK, KJELL RØNE

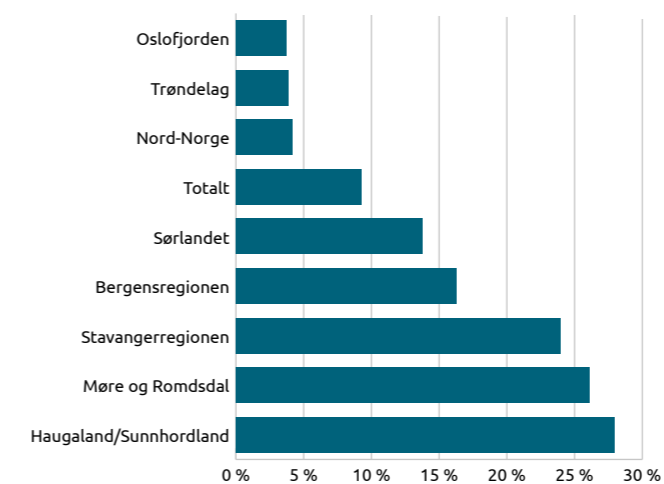
I Haugaland/Sunnhordland er andelen høy. Nesten 30 prosent av verdiskapingen i denne regionen kommer fra maritim næring. Også i Møre og Romsdal er andel høy, mer enn 25 prosent. Faktisk står maritim næring bak mer enn 20 prosent av verdiskapingen i næringslivet i tre av fire maritime regioner på Vestlandet. I den fjerde, Bergensregionen, er andelen 16 prosent, også klart høyere enn landsgjennomsnittet.

Går vi ned på kommunenivå, finner vi kommuner hvor maritim næring er dominerer næringslivet fullstendig. I fire kommuner i Møre og Romsdal er maritim næring totalt dominerende, med mer enn 50 prosent av verdiskapingen; Ulstein, Herøy, Haram og Sande.

4.1.4 Regional spesialisering skaper tettere koblinger mellom regionene

Vi har tidligere beskrevet den økte regionale spesialiseringen i maritim næring. Dette må ikke tolkes dithen at regionene fungerer uavhengig av hverandre. Tvert i mot skaper regional spesialisering økt avhengighet og tettere koblinger mellom regionene. Dette illustreres godt gjennom eksempelet på side 67, som viser hvordan leveransene til skipet Norman Prosper er fordelt på utstyrs- og tjenesteleverandører over hele landet.

Maritim nærings andel av verdiskaping i næringslivet for de 8 maritime regionene (2011)



Mitt skip er lastet med...

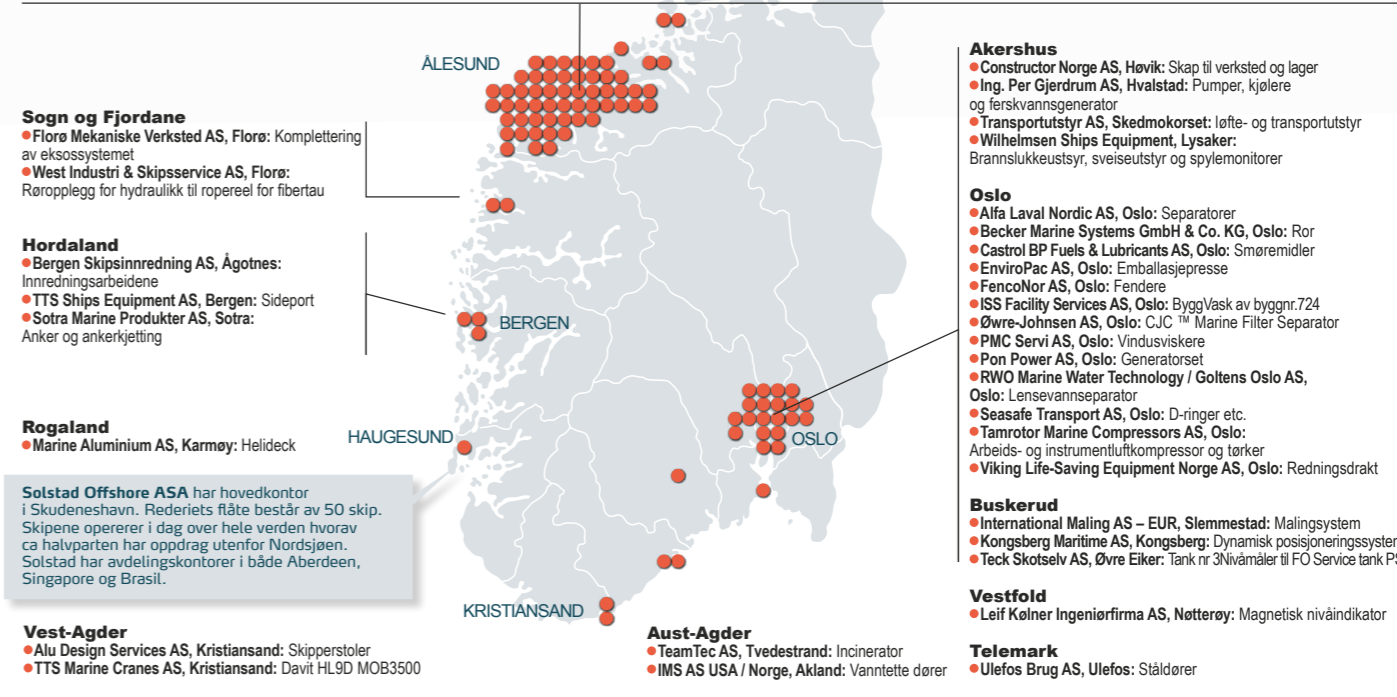


HOVEDDATA:
 Rederi: Solstad Offshore ASA, Skudeneshavn.
 Største private arbeidsgiveren på Karmøy med 1200 ansatte, hvorav ca 880 norske sjøfolk
 Verft: STX Europe i Brattvåg
 Klasseelskap: Det norske Veritas
 Flagg: Norsk ordinært skipsregister (NOR)
 Besetning: 36 norske sjøfolk
 Finansiering: Eksportfinans ASA, garantert av DnB NOR Bank ASA og GIEK
 Kontraktverdi: 770 mill. kr
 Oppdrag: Nordsjøen
 Lengde o. a.: 95 m / Bredde: 24 m

Norske offshoreredereier eier og driver den mest avanserte offshoreflåten i verden. For hvert offshoreskip 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 trekkraft 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**
 - Ahisell Norge AS, Ålesund: Glassfiberrist
 - AM Instrumentering AS, Ålesund: Flowmeter
 - Astrup AS, Ålesund: Metaller og metallvarer
 - Brude Safety AS, Ålesund: Brann- og redningsutstyr
 - Brødrene Dahi 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: Slangere, 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 lekterttransport
 - Vekterjemenest AS, Ålesund: Dykkertjenester
 - Per Solem Kontorutstyr – Møbler, Ålesund: Foss safe
 - STX Norway Offshore Design AS, Ålesund: Design og konsulentjenester
- Tess Møre AS Ålesund / Brattvåg:** Høytrykkspylere, slanger og kuplinger
- Tingstad AS, Ålesund:** Festemidler
- Tools Maskin og Skipsutstyr AS, Ålesund:** Dreiebenk
- Tveten Marin AS, Ålesund:** Survey på sjøsikring
- Tyrholm & Farstad AS, Ålesund:** Transportoppdrag på sjø og land
- Metzoff 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
- Gurskøy Sveiseindustri AS, Gursken:** Fortøyningsluker, plattform og landgang
- Plany AS, Gursken:** Fasongsyddre presenninger antifilame
- 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
- Filtra AS, Ørskog:** Filtrerings- og UV strålingsutstyr
- JT Mekaniske AS, Ørskog:** Proviantheis og diverse rustfrie produkter
- Helland Rør AS, Vestnes:** Produksjon og montering av servosystem, tauepinner og haikjeft
- Brødrene Langset AS, Molde:** Innsjauing, sjøsikring 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:** ÅHT vinsj, cargoralkranene 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:** Tenfjord Steering Gear
- Mare Safety AS, Ulsteinvik:** MOB-båt (FR), hospitalutstyr, bysse- og messeutstyr
- Rolls-Royce Marine AS dep: Propulsion – Ulsteinvik, Ulsteinvik:** Transverse Thruster and 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
- Vårde AS (Nor-Pro AS), Kristiansund:** NORPRO fairleads
- Odin Abas AS, Aukra:** Proviantkran



4.1.5 Sysselsettingen vokser i alle regioner, bortsett fra Oslofjorden

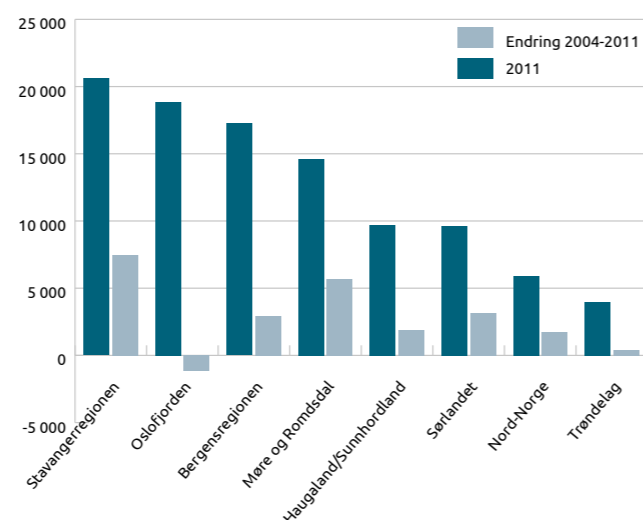
Rolls Royce, National Oilwell Varco, Color Line, Det Norske Veritas og Kongsberg Maritime er de fem bedriftene med flest ansatte i maritim næring. Til sammen sysselsetter de over 10.000 ansatte i Norge eller omkring 10 % av næringens ansatte. De samme selskapene har enda flere ansatt utenfor Norge.

Sysselsettingsveksten i maritim næring har naturlig nok vært svakere enn verdiskapingsveksten. Det skyldes at næringens produktivitet gradvis økes, slik at hver ansatt skaper større verdier. Siden 2004 har antall ansatte i næringen økt med omkring 30 prosent. Veksten har i absolutte tall vært høyest i Stavangerregionen og i prosent vært sterkest i Møre og Romsdal. Her økte sysselsettingen dobbelt så mye som det nasjonale snittet.

Figuren nedenfor viser antall ansatte i maritim næring i de åtte regionene, samt endring i antall ansatte fra 2004 til i dag. Stavangerregionen har flest ansatte etterfulgt av Oslofjorden og Bergensregionen. Figuren viser at Oslo er den eneste regionen med lavere sysselsetting i 2011 enn i 2004. De viktigste årsakene til nedgangen er deepsea-rederienes svake utviklingen, samt en kraftig nedbemanning i Color Line som følge av at selskapet byttet ut tradisjonelle ferger med spesialbygde transportskip – «superspeed».

Antall ansatte i maritim næring i åtte regioner i 2011, og endring i absolutte tall fra 2004 til 2011

KILDE: MENON/SOLIDITET



MARITIM NÆRING I NITTEN FYLKER

Gjennom hele Norges historie har nærhet til havet vært viktig og i dag bor fortsatt nesten 75 prosent av Norges innbyggere langs kysten. Fortsatt er Norges avhengighet av havets ressurser høy, og maritim næring spiller her en nøkkelrolle. Særlig er næringen viktig på Vestlandet. Hele 60 prosent av den maritime verdiskapingen i Norge er generert fra de tre fylkene Rogaland, Hordaland og Møre og Romsdal. Særlig Rogaland og Møre og Romsdal kjennetegnes av sterke miljøer som arbeider opp mot offshorevirksomhet. Førstnevnte er det fylket som har den klart høyest verdiskaping av fylkene i Norge i 2011. Oslo/Akershus og Bergen er fylkene hvor deepsea-rederiene står sterkest, mens en finner de største utstysprodusentene i Vest-Agder, Møre og Romsdal og Hordaland.

Om man bruker verdiskaping som mål var Hordaland, Rogaland og Oslo var omtrent jevnstore i 2004. I dag er derimot verdiskapingen nesten tre ganger så høy i Rogaland som i Oslo. Det skyldes at Oslo knapt har hatt vekst i den maritime verdiskapingen i perioden, mens Rogalands maritime verdiskaping er tredoblet. Ser man på Oslo og Akershus sammen har veksten derimot vært sterkere, og disse to fylkene sammen er i dag den tredje største maritime «fylket». Det fylket som har hatt den relativt største veksten er (muligens noe overraskende) Vest-Agder som nesten har femdoblet verdiskapingen siden 2004. Veksten her skyldes i all hovedsak veksten for utstysprodusentene i regionen med National Oilwell Varco og Aker MH i spissen. Denne veksten var klart sterkest i de tre årene 2004 til 2008. Fylket, og regionen rundt, er hjem til en sterk klynge som leverer høyteknologisk utstyr for bruk ombord i plattformer, rigger og skip.

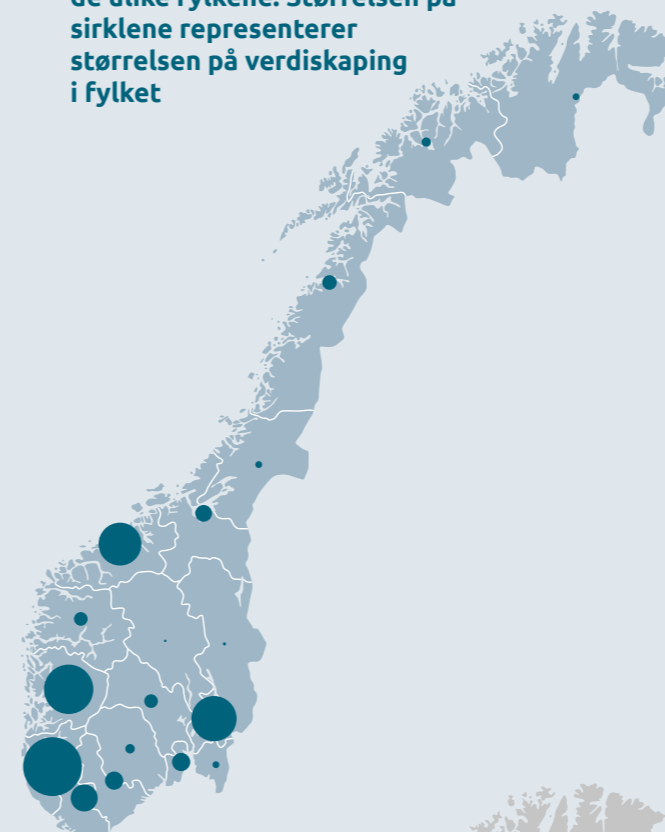
Ser man på den relative betydningen, dvs. maritim nærings andel av næringslivets verdiskaping i fylket, er bildet noe annerledes. Maritim næring er da spesielt viktig i fem fylker: Møre og Romsdal, Rogaland, Vest-Agder, Hordaland og Aust-Agder. I alle disse fylkene står maritim næring bak mer enn 15 prosent av verdiskapingen i næringslivet.²⁴ Møre og Romsdal er det fylket hvor maritim næring er aller mest betydningsfullt, og her bidrar næringen med 26 prosent av verdiskapingen. Den maritime klyngen på Møre er blant de svært få komplette maritime klynger i verden med internasjonalt ledende rederi, verft og utstysprodusenter.

Fylkesfordelte nøkkeltall for maritim næring i 2011

Fylkesnavn	Verdiskaping	Omsetning	Ansatte
Rogaland	41,4	94,6	25 367
Hordaland	28,1	83,0	19 318
Møre og Romsdal	20,6	55,6	14 421
Oslo	14,6	49,6	7 623
Akershus	10,6	39,0	5 144
Vest-Agder	9,1	24,2	5 745
Vestfold	3,8	15,8	3 402
Aust-Agder	3,4	9,6	2 751
Sør-Trøndelag	3,3	8,3	3 085
Nordland	2,4	6,4	3 559
Sogn og Fjordane	2,1	6,2	2 709
Buskerud	1,9	5,1	1 638
Telemark	0,9	2,4	1 251
Troms	0,8	3,2	995
Finnmark	0,6	2,8	1 364
Østfold	0,5	2,1	882
Nord-Trøndelag	0,5	1,1	867
Hedmark	0,1	0,2	120
Oppland	0,0	0,1	40
Totalt	145,0	409,0	100 281

²⁴ Når en ekskluderer verdiskapingen hos oljeoperatørene (Statoil, Shell, Eni osv.)

Kart som illustrerer verdiskaping i de ulike fylkene. Størrelsen på sirkelene representerer størrelsen på verdiskaping i fylket



Kart som viser maritim nærings andel av total verdiskapingen i næringslivet



Maritim næringsandel av total verdiskaping i fylket:

- 0-5 %
- 5-10 %
- 10-15 %
- Mer enn 20 %



P. SHENICHKA / ISTOCK



4.2 OSLOFJORDEN – TJENESTER I OSLO OG UTSTYR LANGS KYSTEN

Oslofjorden er den nest største maritime regionen i Norge etter Stavanger. Region Oslofjord består av fem fylker på Østlandet. 80 prosent av regionens verdiskaping på 31.5 milliarder i 2011 stod de tre kommunene Oslo, Asker og Bærum bak. Det andre store regionale senteret finnes mellom Kongsberg og Horten med verdensledende selskaper som Kongsberg Maritim. Selv om regionen er den nest største maritime regionen målt i absolutte tall, spiller næringen en relativt mindre rolle her enn i andre deler av landet. Det skyldes at næringslivet i regionen består av en lang rekke andre næringer som har relativt større betydning. Næringen stod i 2011 for under 4 prosent av verdiskapingen i regionen.

Med unntak av skipsbygging er det maritime miljøet i hovedstadsområdet tilnærmet komplett. Rederiene er den dominerende aktørgruppen og den naturlige kjernen i miljøet. Oslofjorden er sammen med Bergen sentrum for deepsea-virksomhet samt Norges klare sentrum innenfor finansielle og juridiske tjenester. Foruten rederiene består miljøet i Osloregionen av banker (f.eks. DNB og Nordea), forsikringsselskap (f.eks. Skuld), skipsmevlere (f.eks. Fearnley og Platou), classeselskaper (primært Det Norske Veritas), skipsdesignere (f.eks. Aker Marine Constructors og Offshore Design), utstyrsprodusenter (f.eks. Kongsberg Maritime), grossister (f.eks. Unitor, nå Wilhelmsen Maritime Services), advokater (for eksempel Nordisk Skibsrederforening, Wikborg Rein, Simonsen Vogt Wiig, og Thommessen) og Oslo Havn.

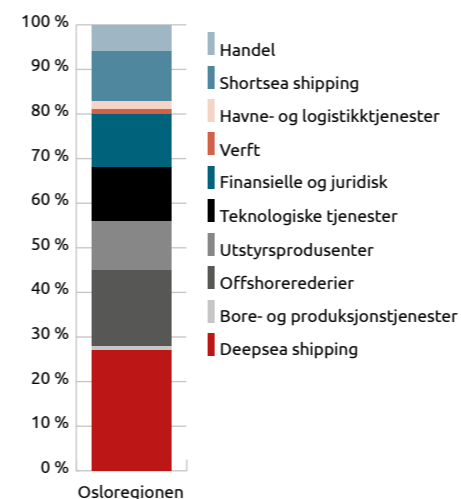
På flere av områdene er Oslo-selskapene blant verdens ledende. For eksempel har DNV mer enn 16 prosent av det globale markedet for klassifisering, mens DnB og Nordea er verdens to største tilretteleggere av skipsfinansiering.

Nøkkeltall for maritim næring i regionen

	2004	2011	Årlig vekst
Verdiskaping	22,7	31,5	4,8 %
Omsetning	76,2	112,0	5,7 %
Ansatte	20 005	18 849	-0,8 %

Maritim verdiskaping i Oslofjordregionen fordelt på ti undergrupper

KILDE: MENON/SOLIDITET



Verdiskapingsveksten har derimot vært svak i regionen. Faktisk er Oslo den regionen med svakest utvikling i verdiskaping i perioden 2004 til 2011. Utviklingen fra 2010 til 2011 var også svak negativ, med en

tilbakegang i verdiskapingen på 1,3 milliarder og en svak tilbakegang i sysselsettingen. Omsetningen økte derimot fra 103 til 112 milliarder. Den svake utviklingen kan forklares med vanskelige markedsforhold innen deepsea-shipping, en gruppe som faktisk har lavere verdiskaping og sysselsetting i regionen i 2011 sammenlignet med 2004. Oslofjorden er også den eneste regionen hvor sysselsettingen har gått ned. På tross av dette er regionen fortsatt svært viktig og står for om lag 25 prosent av all maritim verdiskaping i Norge. En ser gode veksttakter særlig innenfor offshorerederier som har økt sin andel av verdiskapingen i regionen fra 4 prosent i 2004 til over 17 prosent i 2011. Her er det spesielt seismikk-selskapene i Asker og Bærum som har vokst stort med aktører som PGS, TGS og Fugro i spissen.

4.3 SØRLANDET – GLOBALT SENTER FOR BOREUTSTYR

Sørlandet består av de to Agderfylkene samt Telemark. Vest-Agder står for nesten 70 prosent av den maritime verdiskapingen i denne regionen. Virksomheten i Vest-Agder er igjen dominert av to store boreutstyrsprodusenter, National Oilwell Varco (NOV) og Aker MH. Sørlandet er den regionen i Norge som er mest spesialisert rundt utstyrsproduksjon. Regionen opplevde en kraftig økning i verdiskapingen i regionen fra 2004 til 2008 mye takket være veksten i de to nevnte selskapene. Regionen opplevde også en sterk vekst i verdiskapingen på 9 prosent fra 2010 til 2011, etter en like stor nedgang året før. For perioden sett under ett har veksten vært marginal, og dette kan knyttes tilbake den svake veksten særlig NOV har opplevd etter 2008

Tradisjonell rederivirksomhet har det blitt stadig mindre av, mens spesialiserte utstyrs- og

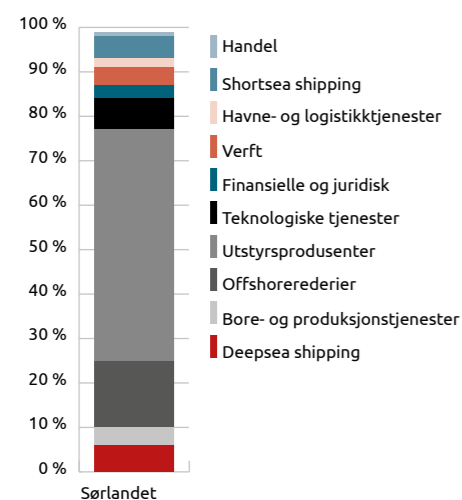
tjenesteleverandører til olje- og gassnæringen har vokst kraftig. Blant de mest suksessrike finner vi National Oilwell Varco og Kværner MH (tidligere Maritime Hydraulics). Begge bygger boreutstyr. National Oilwell Varco er et av verdens ledende leverandører av utstyr, systemer og løsninger for olje- og gassnæringen. Selskapet har hovedkontor i Houston og har mer enn 50.000 ansatte. Omkring 1400 av disse jobber i Vest-Agder. Her produseres kraner, vinsjer og annet utstyr til flytende og faste offshoreinstallasjoner over hele verden. Med bakgrunn i dette er NOV faktisk en av Norges største eksportbedrifter.

Nøkkeltall for maritim næring i regionen

	2004	2011	Årlig vekst
Verdiskaping	3,9	13,3	19,0 %
Omsetning	11,6	35,7	17,4 %
Ansatte	6 444	9 600	5,9 %

Ser en bort fra utstyrsleverandørene er offshorerederiene den andre viktig gruppe i regionen. Her finner vi offshoreredier som Siem Offshore samt Subsea 7. Førstnevnte har en flåte bestående av 11 PSV-skip, 10 ankerhåndteringskip samt fem andre spesialskip.

Maritim verdiskaping på Sørlandet fordelt på ti undergrupper



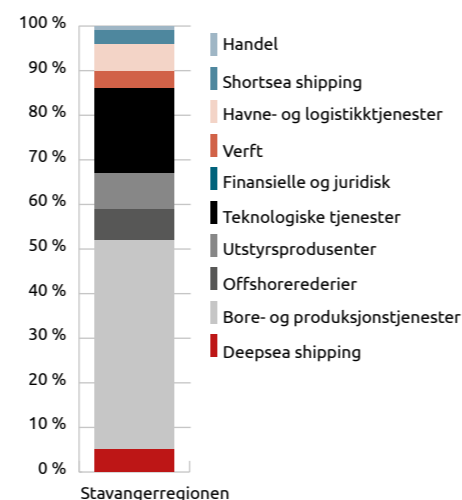
4.4 STAVANGERREGIONEN – VOKSER SAMMEN MED OLJE OG GASS

Nøkkeltall for maritim næring i Stavangerregionen

	2004	2011	Årlig vekst
Verdiskaping	11,0	33,9	17,4 %
Omsetning	28,2	77,0	15,4 %
Ansatte	13 136	20 604	6,6 %

Stavangerregionen er den største av de maritime regionene målt i verdiskaping. Stavanger er den regionen som har vokst raskest i absolutte størrelser med en økning i verdiskapingen på over 20 milliarder siden 2004. Veksten var meget sterk fra 2008 til 2009, men også siste år har verdiskapingen økt med i 12 prosent (2010-2011). Forklaringen bak denne veksten finner man i de siste årenes enorme investeringer i Nordsjøen kombinert med internasjonalisering av den norske offshorebransjen.

Maritim verdiskaping i Stavangerregionen fordelt på ti undergrupper



Som illustrasjonen av hvordan verdiskapingen i Stavangerregionen fordeler seg mellom ti maritime undergrupper viser, er maritim næring i Stavanger preget av den tette koblingen til offshoreleverandørindustri. Selskaper innenfor bore- og produksjonstjenester stod i 2011 bak nesten 50 prosent av verdiskaping i regionen opp fra 25 prosent i 2004. Hele 60 prosent av veksten i verdiskaping kan tilskrives økt verdiskaping i denne gruppen av selskaper. De dominerende aktørene innenfor bore- og produksjonstjenester er selskaper som Seadrill, Songa og Transocean. Førstnevnte selskap har nylig besluttet å flytte sitt hovedkontor fra Stavanger til London, men fortsatt vil Stavangerkontoret spille en viktig rolle. North Atlantic Drilling som ble skilt fra Seadrill i juni 2012 vil forbli i Stavanger og selskapet vil ha ansvaret for operasjoner i Nord-Atlanteren.

Ser en bort fra rigg-selskapene er de andre undergruppene også i meget stor grad rettet mot offshorevirksomhet. Dette gjelder leverandører av teknologiske tjenester, utstyrsprodusentene, verftene og de andre undergruppene.

4.5 HAUGALAND OG SUNNHORDLAND - NORGES MARITIME HOVEDSTAD

Haugalandet og Sunnhordland strekker seg fra Karmøy i sør til Stord i Nord. Regionen er dominert av

rederi og verftsvirksomhet. Regionen kan i tillegg tilby maritim utdanning både gjennom fagskole og høyskole. Andre arbeidsplasser er innen forskningsinstitusjoner, finans, subsea aktører, utstyrsleverandører og tjenesteytende bedrifter. Hovedkontoret til Sjøfartsdirektoratet samt Kystverkets regionskontor for vestlandet, Kystverket vest, finnes også i regionen. Regionen kan også skilte med en av verdens mest omfattende base for reparasjonsberedskap for offshore-rørledninger (PRS-pool) som er lokalisert på Killingøy Offshore-base midt i Haugesund.

Offshorerederiene er den største undergruppen med en verdiskaping som tilsvarer 3 milliarder kroner i 2011. Offshorerederiene har også vært den undergruppen som har bidratt sterkest til verdiskapingsveksten i regionen siden 2004. Gruppen blir dominert av store redier som Solstad, Østensjø og Eidesvik. I tillegg til offshoreredeier finner man store verft som Westcon og Kværner Stord i regionen.

Siden 2004 har både verdiskapingen og omsetning mer en doblet seg i regionen. Verdiskapingsveksten var sterkest i perioden 2004-2006 før den flatet ut etter det. 2011 var derimot et meget godt år for regionen hvor veksten særlig var sterk for verftene. Verdiskapingen økte med 1,8 milliarder fra 2010 til 2011, mens omsetningen økte med 4,9 milliarder.



© MICHELEBOJERO - FOTOLIA

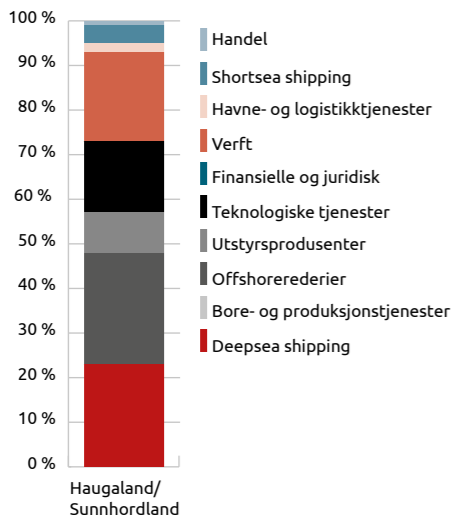
Det tilsvarer en vekst på hht. 17 og 20 prosent, noe som gjør at Haugaland og Sunnhordland var den regionen med sterkest vekst fra 2010 til 2011. Veksten i verdiskaping kan blant annet forklares ved risikovillige bedriftseiere som tør satse, samarbeid mellom ulike aktører på tvers av bransjer som har skapt nye utviklingsmuligheter og ikke minst tilgang på dyktige medarbeidere; fagarbeidere og akademikere. Dette kommer til uttrykk hver eneste dag i innovasjonsarbeidet til lokale bedrifter og vises igjen i omsetningstall.

Nøkkeltall for maritim næring i regionen

	2004	2011	Årlig vekst
Verdiskaping	5,6	12,2	11,8 %
Omsetning	13,9	29,2	11,2 %
Ansatte	7 758	9 677	3,2 %

Maritim verdiskaping i Haugaland/Sunnhordland fordelt på ti undergrupper

KILDE: MENON/SOLIDITET



4.6 BERGEN – DER DET GAMLE MØTER DET NYE

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. I 2011 omsatte maritim næring i regionen for nærmere 80 milliarder kroner og sysselsatte i underkant av 20.000. Det tilsvarer en oppgang i omsetning på 3,2 milliarder fra 2010, mens verdiskapingen økte med i underkant av en milliard kroner. Næringens verdiskaping på i overkant av 25 milliarder kroner skaper store ringvirkninger i regionen. Som resten av næringen opplevde Bergensregionen en sterk økning i omsetning og verdiskaping fra 2004 frem til 2008. Utviklingen i verdiskapingen har faktisk vært svakt negativ etter dette.

Bergen kan beskrives som et industrielt shipping-senter med verdensledende rederier innen kjemikalietank og åpne bulkskip. Det industrielle shippingmiljøet i Bergen betegnes som langsiktig, og utviklingen skjer i tett samarbeid mellom rederier, verft, leverandører og kunder. Bergen har også landets største handelsflåte med mer enn 350 skip over 100 bruttotonn registrert i byen. Til sammenligning har de to påfølgende byene, Oslo og Ålesund, i overkant av 100 skip hver. Bergensregionen er hjem for brorparten av Norges kjemikalietankflåte med verdensledende rederier som Odfjell og Jo Tankers. Odfjells historie går tilbake til 1915. Selskapet var en pioner innen utviklingen av kjemikalietankhandel i 50-årene og i virksomhet knyttet til lagring av kjemikalier på 60-tallet. Odfjells historie er et godt eksempel på den verdensledende rollen de bergenskontrollerte rederiene spiller og har spilt hatt.

Det er ikke kun innenfor tradisjonell shipping Bergen er ledende. Regionen rommer også internasjonalt ledende utstysprodusenter, riggselskaper, offshore-rederier, verft, forskningsinstitusjoner og andre tunge maritime institusjoner som Sjøforsvaret og skipsregistrene. Bergen er også hjem til Norges største gods- og cruisehavn som i 2011 betjente 337 cruiseanløp med omkring 500 000 cruisepassasjerer²⁵. Det er særlig den offshore-rettete delen av næringen som har vært viktig for veksten i regionen. Bore- og produksjonstjenester samt offshore-rederiene har samlet økt sin verdiskaping med over 7 milliarder siden 2011 og står dermed bak 70 prosent av veksten for maritim næring i regionen. I denne gruppen finner vi internasjonale offshore-rederier som DOF og North Sea Shipping. En finner også hovedkontoret til verftsgruppen Bergen Group i regionen. I dag er Bergensregionen altså preget av både verdensledende deepsea-rederier, internasjonale offshore-rederier og moderne riggselskaper.

Nøkkeltall for maritim næring i regionen

	2004	2011	Årlig vekst
Verdiskaping	14,7	25,6	8,2 %
Omsetning	46,2	78,1	7,8 %
Ansatte	14 338	17 260	2,7 %

Maritim verdiskaping i Bergensregionen fordelt på ti undergrupper

KILDE: MENON/SOLIDITET

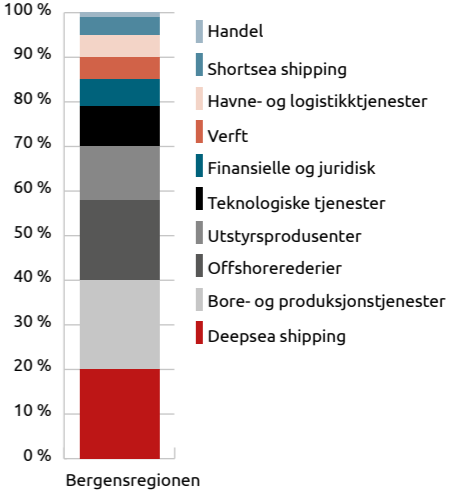




FOTO: FARSTAD

4.7 MØRE OG ROMSDAL – VERDENsledende OFFSHOREKLYNGE

Møre og Romsdal har en tilnærmet komplett skipsindustriell regional næringsklynge, med verft, skipsdesignere, utstysprodusenter og redere. Sistnevnte er i første rekke rettet mot offshore. Av de åtte regionene er Møre og Romsdal den regionen som har hatt den sterkeste veksten i verdiskaping. Siden 2004 har regionen opplevd en årlig vekst i verdiskaping og omsetning på omkring 20 prosent. I tillegg til de internasjonale offshore-rederiene som Farstad, Havila, Island Offshore, Olympic, Rem og Bourbon finner vi både store verftsgrupper og viktige utstysleverandører i regionen. På verftsiden har STX OSV flere verft i regionen i tillegg har man andre store aktører som Kleven og Ulstein gruppen. Av utstysleverandørene er Rolls-Royce dominerende med sitt globale hovedkontor for maritim virksomhet i Ålesund.

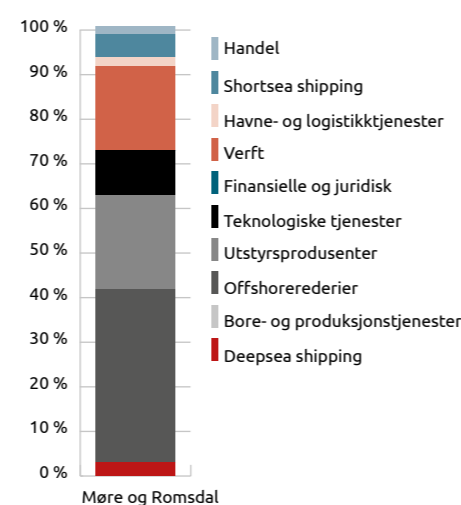
Som resten av næringen var perioden 2004-2008 år med den kraftigste veksten for næringen i Møre og Romsdal. I denne perioden mer enn tredoblet verdiskapingen for offshore-rederiene og verftene seg. Siden 2004 har verdiskapingen i maritim næring økt hvert år bortsett fra et lite fall i 2010. Fra 2010 til 2011 økte verdiskapingen igjen med solide 13 prosent, mens omsetningen økte marginalt og sysselsettingen forble stabil.

Nøkkeltall for maritim næring i regionen

	2004	2011	Årlig vekst
Verdiskaping	5,9	20,6	19,7 %
Omsetning	14,9	55,6	20,7 %
Ansatte	8 948	14 421	7,1 %

Maritim verdiskaping i Møre og Romsdal fordelt på ti undergrupper

KILDE: MENON/SOLIDITET²⁶



26 Møreforskning har i sin rapport vist at regionen har 22500 personer sysselsatt. Differansen mellom tallene Møreforskning har brukt og denne rapporten kommer av ulik definisjonsbruk i de to rapportene.



FOTO: ULSTEIN

ULSTEIN KOMMUNE

Mens en del norske distriktskommuner sliter med utflytting, tap av arbeidsplasser og lav verdiskaping per innbygger, er situasjonen motsatt i Ulstein. Befolkningen vokser, og både nordmenn og utlendinger flytter til kommunen. Bare siden 2005 har innbyggertallet økt med 16 prosent, fra 6800 til 7900 innbyggere. 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 er verdiskaping 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 Hotell 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 blant foretak i Ulstein er 6,3 milliarder kroner, men 30 prosent av verdiskapingen foregår i andre kommuner. For eksempel har Kleven et verft i Sande kommune; Myklebust. 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.

4.8 TRØNDELAG – NASJONALT TEKNOLOGISENTER

Trøndelag er sammen med Nord-Norge de to minste maritime regionene i Norge, men spiller allikevel en viktig rolle for det nasjonale maritime miljøet, blant annet gjennom NTNU og forskningsinstituttet MARINTEK. Marintek står også i spissen for å muliggjøre en av de største satsingene på maritim forskning noensinne i Norge – Ocean Space Senter. I desember 2012 ble en ny utredning som omhandlet senteret overlevert Nærings- og handelsdepartementet. Rapporten anbefalte å investere over 3 milliarder kroner i senteret og det ble konkludert med at Ocean Space Senter vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Trondheimsmiljøet har vært betydningsfullt for utvikling innenfor en rekke ulike teknologiområder som LNG-teknologi, gassmotorer og installasjoner og offshore-operasjoner. Til tross for at Trondheimsmiljøet har stått sentralt i mange av de store teknologiløftene og innovasjonene i maritim næring, har ikke regionen lyktes i å utvikle et vekstkraftig lokalt maritimt miljø.

Det maritime næringsmiljøet i Trøndelag er sentret rundt Trondheim, men er forholdsvis lite spesialisert. De største aktørene i regionen er rettet mot offshorevirksomhet som EMGS (seismikk), BOA (offshore fartøy), og Teekay (rigg-virksomhet). Trondheims regionen opplevde den sterke veksten i næringen litt senere enn de andre regionene. Særlig var veksten sterk fra 2008 til 2009. Fra 2009 til 2010 opplevde regionen en marginal tilbakegang i verdiskapingen sammenlignet med foregående år, mens det var

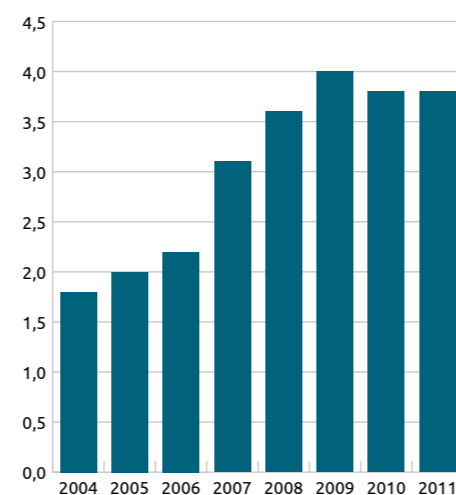
en marginal vekst i 2011. I et lengere perspektiv har derimot utviklingen vært udelt positiv. Siden 2004 har verdiskapingen i regionen doblet seg, mens antall ansatte har forblitt mer stabilt.

Nøkkeltall for maritim næring i regionen

	2004	2011	Årlig vekst
Verdiskaping	1,8	3,8	11,4 %
Omsetning	5,3	9,5	8,7 %
Ansatte	3 544	3 952	1,6 %

Maritim verdiskaping i Trøndelag fordelt på ti undergrupper

KILDE: MENON/SOLIDITET



TEKNOLOGIMILJØET I TRONDHEIM – SPYDSPISSEN FOR NORSK MARITIM TEKNOLOGIUTVIKLING

Norge er blant verdensledende innenfor maritim teknologi, mye takket være forskningsmiljøene ved MARINTEK, NTNU og SINTEF i Trondheim. Nå håper Trondheimsmiljøene at Ocean Space Center kan bidra til at Norge befester sin posisjon som en ledende maritim teknologinasjon.

Trondheim er Norges teknologihovedstad og huser Norges ledende tekniske universitet, Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU), og SINTEF, Skandinavias største forskningskonsern. Mye takket disse institusjonene er norsk næringsliv verdensledende innenfor teknologier relatert til havrommet, derunder skipsfart, offshore petroleumsvirksomhet, fiskeri og havbruk.

MARINTEK, NTNU og SINTEF – Driverne innen norsk maritim teknologiutvikling

NTNUs Institutt for marin teknikk og SINTEF-instituttet MARINTEK utgjør selve spydspissen innenfor Norges maritime forskningsmiljø. NTNU og SINTEF har tette bånd til hverandre både med tanke på maritim forskning og maritim innovasjon. I dag er Institutt for marin teknikk og MARINTEK samlokalisert på Tyholt i Trondheim. MARINTEK driver med forskning og innovasjon i forbindelse med utvikling og driv skip og offshore-konstruksjoner og operasjoner. Institutt for marin teknikk forsker, innoverer og utdanner innen de samme feltene, i tillegg til fiskeri og havbruk.

Trondheimsmiljøets forskning og innovasjon sørger for at norsk maritim næring er i front og har gitt betydelige fremskritt for næringen på en rekke områder. Miljøet arbeider med å finne løsninger for fremdrift og styring av skip og offshore-operasjoner under stadig vanskeligere forhold. Videre utvikler man stadig mer energieffektive forbrenningsmotorer for skip

tuftet på gass og destillater, og effektive og sikre løsninger for gassdistribusjon. Miljøet har også anvendt kunnskap om fartøysmanøvrering og hydrodynamikk til å konstruere og simulere operasjoner og installasjoner av rør på havbunnen.

Ocean Space Center – En mulig kronjuvel for det maritime Norge

I Innovasjonsmeldingen, St.meld. nr. 7 (2008–2009), proklamerer Regjeringen at innovasjonspolitikken skal ha som mål å skape et «Et nyskapende og bærekraftig Norge». Som oppfølging av denne visjonen har Nærings- og handelsdepartementet i samarbeid med aktører fra næringen og academia utredet hvilke forskningsinfrastruktur som må til for at Norge beholder sin posisjon som verdensledende innenfor havromsteknologi. I forbindelse med utredningen har styret i MARINTEK har gått i bresjen for et Ocean Space Center med hydrotekniske laboratorier for forsknings- og utdanningsformål. I tillegg ønsker MARINTEK et nytt innovasjonssenter på Brattøya tilknyttet det nåværende bassenget på Sealab.

Målsetningen til senteret vil være å utdanne fremtidens spesialister og aktivt medvirke til økt innovasjonstakt innen havromsteknologi. Senteret vil kunne sikre næringslivet og myndighetsapparatet tilgang til verdensledende kompetanse, infrastruktur, samt en god utgangsposisjon for internasjonalt forskningssamarbeid. I dag foregår omfattende verifikasjon, testing, utvikling og opplæring innen havromsteknologi på Marinteknisk Senter. Behovet for teknologier for urolige, dype, kalde og isfulle farvann er økende i verden med stadig tøffere teknologiutfordringer og internasjonal konkurranse. Norsk maritim næring kan neppe konkurrere på pris og storskalaproduksjon, men må istedet satse på kvalitet og teknologiske løsninger. Dersom Norge skal befeste sin posisjon som verdensledende maritim teknologinasjon, er det derfor viktig å satse på teknologi, og Ocean Space Center kan være en satsning av akkurat det slaget.

4.9 NORD-NORGE - FREMVEKST AV EN ARKTISK MARITIM KLYNGE

Nøkkeltall for maritim næring i regionen

	2004	2011	Årlig vekst
Verdiskaping	2,1	3,8	9,0 %
Omsetning	5,1	12,5	13,6 %
Ansatte	4 192	5 918	5,0 %

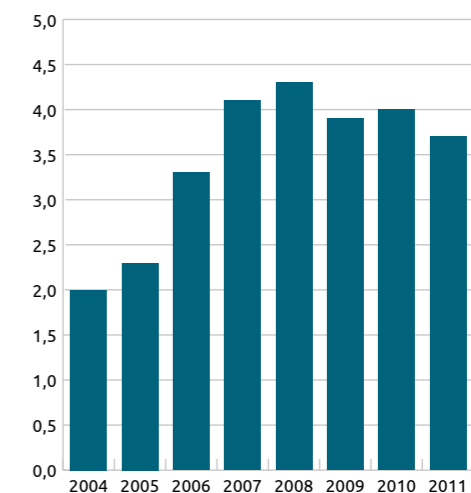
Maritim næring omsatte for 12,5 milliarder kroner i Nord-Norge i 2011, opp fra 11,5 milliarder året før. Mens omsetningen økte falt både verdiskaping og sysselsettingen i 2011 med hhv. 300 millioner og 600 sysselsatte (sammenlignet med 2010). I et lengre perspektiv er utviklingen i næringen meget positiv. Verdiskapingen har nesten doblet seg siden 2004, mens omsetningen har økt årlig med 13,6 prosent. Samtidig har næringens verdiskaping sunket etter 2008 til dagens nivå på 3,8 milliarder kroner. Vekst i olje- og gassvirksomhet i nordområdene kan endre dette bildet dramatisk.

Maritim næring i nord har lange tradisjoner, spesielt knyttet til fiskeri og kysttransport av personer og gods. Fortsatt er næringen liten i landsdelen sammenlignet med de andre maritime regionene. Maritim næring står kun bak fire prosent av verdiskapingen i næringslivet i regionen. De siste årene har hele den maritime næringen dreiet seg mot offshorevirksomhet. I Nord-Norge ser en også en tendens til økt aktivitet offshore, men fremdeles er det tradisjonell virksomhet med fiskerederiene og store ferjeselskaper som dominerer.

Den klart største aktøren innen maritim næring i regionen er Hurtigruten som stod bak en fjerdedel av verdiskapingen i regionen. Andre fergeselskaper

som BTN SJØ, Torghatten og Boreal Transport er også sentrale i næringen. Når det gjelder offshorerettet virksomhet er Troms Offshore et spennende selskap som har en flåte som består av 8 PSV-skip, ett ankerhåndteringsskip samt tre andre spesialskip. I tillegg finnes det noen selskaper som Polarbase, ESS og BIS i Hammerfest som arbeider opp mot de nordligste offshoreoperasjonene.

Maritim verdiskaping i Nord-Norge 2004-2011 (milliarder kroner)



BRENNENDE HETT I DET ISKALDE NORD

Regjeringserklæringen fastslår at nordområdene er Norges viktigste strategiske satsingsområde i årene som kommer. I 2011 fant man petroleumsressurser ved Skrugard og Havis i Barentshavet og det er igangsatt leteaktivitet langs den nye delelinjen mellom Russland og Norge. Det antas at 25 prosent av verdens uoppdagede olje- og gassressurser befinner seg i Arktis. De betydelige funnene i Barentshavet de siste årene baner vei for store investeringer innenfor petroleumsrettet aktivitet i nord. Med bakgrunn i denne utviklingen trekkes det geografiske tyngdepunktet i næringen nordover, noe som gir de maritime foretakene i regionen strategiske fordeler.

Aktører i Nord-Norge er godt posisjonert til å ta del i de nye markedsmulighetene som vokser frem. Det skyldes at maritime operasjoner i arktisk klima byr på utfordringer som man i liten grad har erfaringer med lenger sør. Dette kan for eksempel være krevende operasjoner som må gjennomføres i mørket på vintertid, med overising av utstyr og ekstrem kulde. I fjor var det 100 år siden Titanic sank etter en kollisjon med et isfjell, og også i dag kan drivis og isfjell skape livsfarlige situasjoner for skip og installasjoner til sjøs. I tillegg kan uoversiktlige forhold sørge for dyre og unødvendige forsinkelser i offshore-operasjoner. Dette gjør at stadig flere aktører etterspør løsninger for å trosse naturkreftene. Å overvåke og forutse isens bevegelse er avgjørende for å kunne drive petroleumsvirksomhet i nord. Det samme er sikker navigasjon og posisjonering. Et av selskapene som arbeider aktivt med slike problemstillinger er Kongsberg Maritime. Gjennom SITUMAR-prosjektet som skjer i samarbeid med Forskningsrådet utvikler selskapet et slags værkart for is. Systemet bruker informasjon fra satellitter, undersjøiske sensorer og sensorer på fartøy for å skape et oversiktsbilde som skal gjøre det mulig å vite nøyaktig hvor isen er og hvor den beveger seg.

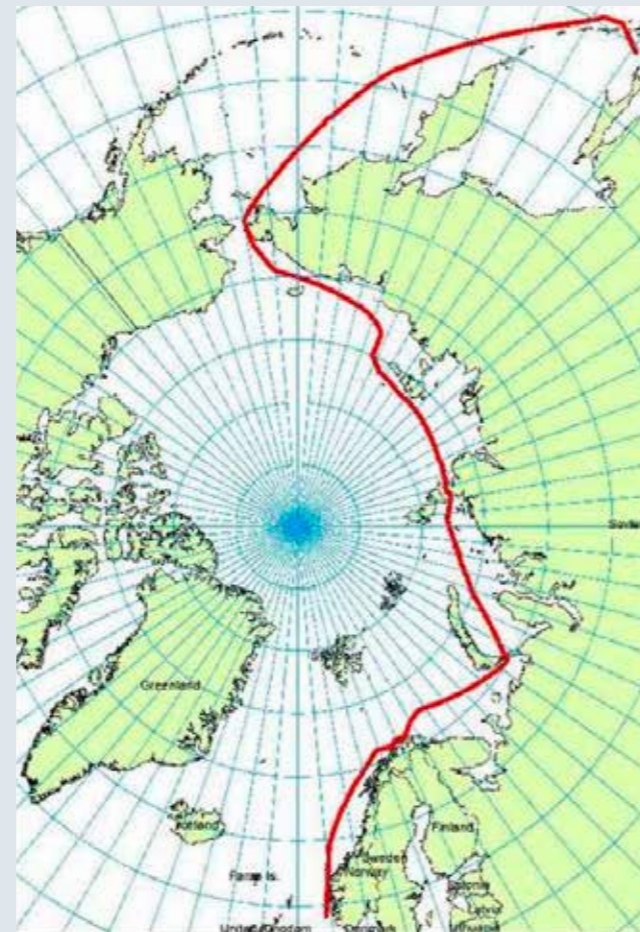
I Narvik/Harstad-regionen er det i dag en gryende arktisk klynge som vokser frem. Næringsmiljøet har samlet seg om et klynge samarbeid under fanen «Arktisk maritim klynge». Klyngen består av maritime aktører som står overfor og/eller håndterer arktiske utfordringer i sin virksomhet. Gjennom samarbeidet i klyngen ønsker selskapene å utvikle og implementere utstyr, design og prosesser som gjør maritime operasjoner i arktisk klima mest mulig effektive, trygge og miljørobuste. Klyngens visjon er å ta en posisjon

som det ledende maritime kunnskaps- og industrielle miljøet i Norge knyttet til arktiske utfordringer.

Et annet spennende utviklingstrekk i nord er den økende trafikken langs Nordøstpassasjen. I 2010 var det seks kommersielle fartøy som gikk gjennom passasjen. Dette økte til 34 i 2011 og i ved slutten av 2012-sesongen har allerede 46 skip beveget seg igjennom passasjen. I november 2012 seilte for første gang et skip fullastet med gass fra Norge til Japan gjennom Nordøstpassasjen. Tankskipet Ob River tok lasten om bord ved Melkøya utenfor Hammerfest 7. november og tre uker senere losset skipet 134.738 kubikkmeter flytende naturgass i Japan. Ruten gir en tidsbesparelse på 20 dager, og dermed langt lavere drivstoffkostnader og utslipp av CO² til atmosfæren. I tillegg sparer en avgifter på nærmer en halv million dollar ved å unngå og seile igjennom Suez-kanalen. Reiselengden kutter ruta i to, fra 12 000 km til 6 000 km langs kysten av Sibir.

Nordøstpassasjen til Japan

FOTO: KYSTVERKET



© KARSTEN THIELE - FOTOLIA

Vedlegg – nøkkeltall for maritime næring på fylkes- og kommunenivå

OSLOFJORDEN

Kommunenavn	Fylke	Ansatte (2011)	Omsetning (2011)	Verdiskaping (2011)	Andel av verdiskaping i næringslivet (2011)
Oslo	OSLO	7 623	49 600 000	14 600 000	3,1 %
Bærum	AKERSHUS	3 620	30 900 000	6 793 649	9,0 %
Asker	AKERSHUS	798	5 952 071	3 297 356	16,5 %
Horten	VESTFOLD	1 408	3 284 268	1 444 372	33,1 %
Kongsberg	BUSKERUD	970	2 814 640	1 265 935	11,3 %
Sandefjord	VESTFOLD	709	2 480 109	851 724	8,0 %
Nøtterøy	VESTFOLD	253	2 643 278	648 817	24,3 %
Larvik	VESTFOLD	688	1 785 264	543 081	7,1 %
Drammen	BUSKERUD	202	995 243	257 204	1,3 %
Tønsberg	VESTFOLD	212	5 486 591	254 326	2,1 %
Fredrikstad	ØSTFOLD	302	719 387	218 214	1,4 %
Skedsmo	AKERSHUS	233	943 050	210 625	1,6 %
Røyken	BUSKERUD	151	321 419	134 723	6,8 %
Lier	BUSKERUD	126	399 995	125 557	1,8 %
Moss	ØSTFOLD	215	518 389	117 834	1,9 %
Oppegård	AKERSHUS	67	309 179	61 842	1,5 %
Frogn	AKERSHUS	93	203 425	59 587	4,9 %
Hurum	BUSKERUD	43	268 557	52 518	4,8 %
Vestby	AKERSHUS	46	227 248	51 974	1,9 %
Grue	HEDMARK	62	119 835	45 225	8,4 %
Ski	AKERSHUS	48	216 073	38 824	0,6 %
Sarpsborg	ØSTFOLD	83	226 518	38 742	0,4 %
Rygge	ØSTFOLD	53	228 757	33 429	1,5 %
Ullensaker	AKERSHUS	58	140 978	31 238	0,2 %
Modum	BUSKERUD	66	80 816	29 990	1,6 %
Aremark	ØSTFOLD	21	30 971	22 719	44,4 %
Spydeberg	ØSTFOLD	16	101 949	20 467	2,8 %
Hvaler	ØSTFOLD	25	72 498	18 493	8,0 %
Øvre Eiker	BUSKERUD	41	49 379	18 479	0,8 %
Rakkestad	ØSTFOLD	21	48 174	17 422	1,6 %
Halden	ØSTFOLD	104	65 654	14 671	0,3 %
Krødsherad	BUSKERUD	21	69 980	13 769	3,0 %

Svelvik	VESTFOLD	34	24 541	12 705	2,3 %
Nedre Eiker	BUSKERUD	14	105 382	12 299	0,4 %
Re	VESTFOLD	34	18 791	11 958	1,2 %
Gjøvik	OPPLAND	20	29 301	11 835	0,2 %
Elverum	HEDMARK	28	25 805	10 076	0,3 %
Tjøme	VESTFOLD	25	41 123	9 920	5,4 %
Askim	ØSTFOLD	13	17 245	7 308	0,2 %
Sørum	AKERSHUS	27	29 926	6 910	0,3 %
Sør-Odal	HEDMARK	7	23 717	5 863	0,9 %
Lørenskog	AKERSHUS	136	26 125	5 725	0,1 %
Ringsaker	HEDMARK	5	13 160	5 557	0,1 %
Eidsvoll	AKERSHUS	2	11 853	5 101	0,3 %
Nittedal	AKERSHUS	3	5 635	4 907	0,1 %
Skjåk	OPPLAND	12	14 384	4 768	1,6 %
Råde	ØSTFOLD	13	13 516	4 427	0,5 %
Nesodden	AKERSHUS	11	13 100	3 495	0,3 %
Vågå	OPPLAND	3	4 436	3 143	0,7 %
Ringerike	BUSKERUD	3	8 606	3 074	0,1 %
Trøgstad	ØSTFOLD	6	11 429	2 824	1,2 %
Ringebu	OPPLAND	4	21 855	2 418	0,4 %
Eidsberg	ØSTFOLD	5	17 963	2 391	0,2 %
Stange	HEDMARK	3	6 673	2 221	0,1 %
Hamar	HEDMARK	7	11 716	1 815	0,0 %
Åmot	HEDMARK	2	7 224	1 002	0,3 %
Eidskog	HEDMARK	4	1 882	984	0,2 %
Marker	ØSTFOLD	5	2 604	796	0,2 %
Nes	AKERSHUS	-	1 125	778	0,1 %
Hole	BUSKERUD	-	1 648	600	0,1 %
Gjerdrum	AKERSHUS	1	915	491	0,1 %
Stokke	VESTFOLD	30	3 389	424	0,0 %
Jevnaker	OPPLAND	1	757	269	0,0 %
Hemsedal	BUSKERUD	1	1 028	191	0,0 %
Holmestrand	VESTFOLD	1	468	168	0,0 %
Rælingen	AKERSHUS	-	4 832	56	0,0 %
Øyer	OPPLAND	-	-	-	0,0 %
Sel	OPPLAND	-	-	-	0,0 %
Lom	OPPLAND	-	-	-	0,0 %
Lillehammer	OPPLAND	-	-	-	0,0 %
Lesja	OPPLAND	-	-	-	0,0 %
Hobøl	ØSTFOLD	-	-	-	0,0 %
Enebakk	AKERSHUS	-	-	-	0,0 %
Dovre	OPPLAND	-	-	-	0,0 %
Gol	BUSKERUD	-	-	-9	0,0 %
Gausdal	OPPLAND	-	14	-10	0,0 %
Aurskog-Høland	AKERSHUS	-	341	-23	0,0 %
Østre Toten	OPPLAND	-	75	-949	-0,1 %
Fet	AKERSHUS	1	2 108	-1 261	-0,2 %
Kongsvinger	HEDMARK	2	1 146	-2 593	-0,1 %
Total		18 841	111 829 532	31 474 460	4 %

SØRLANDET

Kommunenavn	Fylke	Ansatte (2011)	Omsetning (2011)	Verdiskaping (2011)	Andel av verdiskaping i næringslivet (2011)
Kristiansand	VEST-AGDER	4 446	21 700 000	8 234 257	27,0 %
Arendal	AUST-AGDER	1 720	5 743 628	2 107 067	20,0 %
Grimstad	AUST-AGDER	735	3 319 802	1 077 045	31,2 %
Porsgrunn	TELEMARK	322	898 233	343 251	3,0 %
Skien	TELEMARK	584	811 164	306 617	3,2 %
Flekkefjord	VEST-AGDER	323	626 320	210 590	14,2 %
Mandal	VEST-AGDER	417	676 351	209 985	9,8 %
Bamble	TELEMARK	183	373 365	138 481	5,7 %
Songdalen	VEST-AGDER	118	233 523	137 930	29,2 %
Tvedestrand	AUST-AGDER	177	298 122	103 665	18,3 %
Søgne	VEST-AGDER	137	146 902	85 793	7,1 %
Lillesand	AUST-AGDER	26	85 757	58 306	3,8 %
Kragerø	TELEMARK	67	91 747	42 630	3,2 %
Vennesla	VEST-AGDER	45	82 904	38 926	2,7 %
Notodden	TELEMARK	26	115 556	36 001	2,1 %
Farsund	VEST-AGDER	70	169 228	26 749	1,6 %
Gjerstad	AUST-AGDER	31	60 506	25 918	11,1 %
Tinn	TELEMARK	45	74 079	25 892	2,3 %
Risør	AUST-AGDER	25	47 123	13 116	1,7 %
Lyngdal	VEST-AGDER	18	45 317	11 785	0,9 %
Tokke	TELEMARK	19	16 989	8 541	1,0 %
Evje og Hornnes	AUST-AGDER	30	52 618	7 179	1,6 %
Vinje	TELEMARK	3	6 246	4 291	0,8 %
Kvinesdal	VEST-AGDER	21	2 564	2 000	0,1 %
Lindesnes	VEST-AGDER	3	4 430	1 999	0,2 %
Nome	TELEMARK	1	1 205	922	0,2 %
Sauherad	TELEMARK	-	1 957	848	0,3 %
Åmli	AUST-AGDER	4	1 243	512	0,2 %
Nissedal	TELEMARK	1	871	160	0,1 %
Seljord	TELEMARK	-	-	-	0,0 %
Froland	AUST-AGDER	-	-	-	0,0 %
Bygland	AUST-AGDER	3	587	-798	-0,7 %
Total		9 600	35 688 338	13 259 658	14 %

STAVANGERREGIONEN

Kommunenavn	Fylke	Ansatte (2011)	Omsetning (2011)	Verdiskaping (2011)	Andel av verdiskaping i næringslivet (2011)
Stavanger	ROGALAND	12 359	51 600 000	23 200 000	31,1 %
Sola	ROGALAND	3 821	13 000 000	5 551 993	26,6 %
Sandnes	ROGALAND	2 749	6 786 228	3 388 541	13,9 %
Randaberg	ROGALAND	860	3 966 659	1 167 817	48,7 %
Finnøy	ROGALAND	173	272 464	118 835	20,7 %
Klepp	ROGALAND	130	241 970	103 847	3,3 %
Eigersund	VEST-AGDER	147	513 173	96 463	3,4 %
Time	ROGALAND	138	202 277	81 791	2,4 %
Strand	ROGALAND	82	129 890	61 620	3,8 %
Hå	ROGALAND	48	65 142	33 137	1,1 %
Hjelmeland	ROGALAND	19	27 243	16 477	2,0 %
Rennesøy	ROGALAND	33	82 005	14 898	6,4 %
Suldal	ROGALAND	21	19 578	10 148	0,9 %
Gjesdal	ROGALAND	-	6 854	9 275	0,8 %
Sokndal	ROGALAND	9	48 292	7 059	1,2 %
Forsand	ROGALAND	10	12 598	5 776	1,8 %
Kvitsøy	ROGALAND	5	7 030	2 622	3,6 %
Lund	ROGALAND	-	138	-53	0,0 %
Total		20 604	76 981 540	33 870 245	24 %

HAUGALAND/SUNNHORDLAND

Kommunenavn	Fylke	Ansatte (2011)	Omsetning (2011)	Verdiskaping (2011)	Andel av verdiskaping i næringslivet (2011)
Haugesund	ROGALAND	2 058	10 700 000	4 141 731	28,1 %
Karmøy	ROGALAND	1 977	5 082 575	2 644 690	27,9 %
Stord	HORDALAND	2 448	5 314 185	2 198 418	46,1 %
Bømlo	HORDALAND	1 417	3 278 660	1 560 736	47,0 %
Kvinnherad	HORDALAND	655	1 988 697	620 968	21,7 %
Vindafjord	ROGALAND	528	2 036 046	594 380	24,5 %
Tysvær	ROGALAND	312	336 885	231 537	15,8 %
Fitjar	HORDALAND	145	404 528	148 725	40,5 %
Odda	HORDALAND	73	69 391	39 408	2,3 %
Utsira	ROGALAND	21	34 711	18 562	57,5 %
Etne	HORDALAND	29	64 132	17 974	3,2 %
Sauda	ROGALAND	14	17 948	9 359	0,7 %
Sveio	HORDALAND	-	2 952	1 783	0,6 %
Bokn	ROGALAND	-	2 679	1 725	1,9 %
Total		9 677	29 333 389	12 229 997	28 %

BERGENSREGIONEN

Kommunenavn	Fylke	Ansatte (2011)	Omsetning (2011)	Verdiskaping (2011)	Andel av verdiskaping i næringslivet (2011)
Bergen	HORDALAND	10 206	60 600 000	18 400 000	17,5 %
Austevoll	HORDALAND	975	3 034 388	1 797 308	40,5 %
Flora	SOGN OG FJORDANE	1 694	2 294 964	1 109 627	33,7 %
Fjell	HORDALAND	854	1 859 918	806 451	13,0 %
Fusa	HORDALAND	414	1 437 026	672 954	52,8 %
Lindås	HORDALAND	671	1 416 587	647 081	44,4 %
Hyllestad	SOGN OG FJORDANE	223	1 462 846	354 724	73,7 %
Meland	HORDALAND	395	856 810	342 198	42,7 %
Vågsøy	SOGN OG FJORDANE	316	1 477 743	222 548	15,0 %
Os	HORDALAND	232	960 083	215 128	11,4 %
Askøy	HORDALAND	292	628 382	205 013	11,1 %
Førde	SOGN OG FJORDANE	87	235 080	130 791	3,0 %
Austrheim	HORDALAND	103	394 505	130 744	47,4 %
Sund	HORDALAND	40	134 973	71 969	12,3 %
Osterøy	HORDALAND	79	187 234	68 372	7,2 %
Radøy	HORDALAND	99	145 098	60 991	15,1 %
Gaular	SOGN OG FJORDANE	50	235 762	50 960	15,8 %
Øygarden	HORDALAND	52	67 141	41 467	8,7 %
Gloppen	SOGN OG FJORDANE	87	111 957	37 692	3,6 %
Selje	SOGN OG FJORDANE	50	118 738	34 264	9,5 %
Askvoll	SOGN OG FJORDANE	43	45 690	33 595	10,7 %
Solund	SOGN OG FJORDANE	51	71 224	29 220	14,7 %
Gulen	SOGN OG FJORDANE	18	36 294	17 138	2,8 %
Kvam	HORDALAND	105	74 104	13 666	1,2 %
Samnanger	HORDALAND	11	17 052	10 115	5,2 %
Stryn	SOGN OG FJORDANE	10	19 240	9 981	0,7 %
Luster	SOGN OG FJORDANE	18	11 133	7 707	0,9 %
Fedje	HORDALAND	13	12 625	6 265	46,1 %
Eid	SOGN OG FJORDANE	18	25 938	4 948	0,5 %
Eidfjord	HORDALAND	4	7 250	3 288	0,9 %
Vik	SOGN OG FJORDANE	7	5 150	3 196	0,7 %
Tysnes	HORDALAND	4	5 813	2 151	0,6 %
Fjaler	SOGN OG FJORDANE	3	3 554	1 515	0,1 %
Aurland	SOGN OG FJORDANE	22	14 798	1 361	0,1 %
Årdal	SOGN OG FJORDANE	2	2 551	1 325	0,1 %
Lærdal	SOGN OG FJORDANE	2	2 533	1 309	0,3 %
Leikanger	SOGN OG FJORDANE	6	10 578	1 061	0,4 %
Ulvik	HORDALAND	-	1 147	261	0,3 %
Vaksdal	HORDALAND	1	277	149	0,0 %
Bremanger	SOGN OG FJORDANE	2	610	107	0,0 %
Masfjorden	HORDALAND	1	188	88	0,0 %
Voss	HORDALAND	-	78	40	0,0 %
Høyanger	SOGN OG FJORDANE	-	1 783	27	0,0 %
Hornindal	SOGN OG FJORDANE	-	25	-21	0,0 %
Total		17 260	78 028 869	25 548 772	16 %

MØRE OG ROMSDAL

Kommunenavn	Fylke	Ansatte (2011)	Omsetning (2011)	Verdiskaping (2011)	Andel av verdiskaping i næringslivet (2011)
Ålesund	MØRE OG ROMSDAL	2 776	19 300 000	6 367 954	32,7 %
Herøy	MØRE OG ROMSDAL	2 270	5 986 153	4 650 317	60,2 %
Ulstein	MØRE OG ROMSDAL	2 561	11 800 000	3 309 801	75,7 %
Molde	MØRE OG ROMSDAL	2 412	5 894 576	2 515 704	28,3 %
Haram	MØRE OG ROMSDAL	1 334	5 607 882	1 618 014	61,1 %
Kristiansund	MØRE OG ROMSDAL	865	1 537 972	664 383	12,0 %
Sande	MØRE OG ROMSDAL	330	1 183 817	333 165	56,1 %
Vestnes	MØRE OG ROMSDAL	270	671 288	244 584	30,6 %
Sandøy	MØRE OG ROMSDAL	191	499 248	223 420	47,1 %
Hareid	MØRE OG ROMSDAL	175	576 914	158 231	23,3 %
Sula	MØRE OG ROMSDAL	283	631 527	148 222	15,0 %
Volda	MØRE OG ROMSDAL	185	403 274	130 547	9,4 %
Eide	MØRE OG ROMSDAL	129	113 424	84 609	19,0 %
Averøy	MØRE OG ROMSDAL	78	156 642	60 982	6,4 %
Midsund	MØRE OG ROMSDAL	73	197 264	58 688	17,8 %
Neset	MØRE OG ROMSDAL	87	76 752	57 922	19,6 %
Aure	MØRE OG ROMSDAL	116	149 564	57 902	4,8 %
Aukra	MØRE OG ROMSDAL	93	99 115	49 690	15,3 %
Ørsta	MØRE OG ROMSDAL	45	84 083	40 138	2,0 %
Rauma	MØRE OG ROMSDAL	82	83 043	39 028	2,2 %
Fræna	MØRE OG ROMSDAL	48	120 813	29 383	2,3 %
Vanylven	MØRE OG ROMSDAL	66	101 189	27 263	5,4 %
Halsa	MØRE OG ROMSDAL	50	79 996	21 805	12,6 %
Sykkylven	MØRE OG ROMSDAL	40	89 935	18 672	1,1 %
Smøla	MØRE OG ROMSDAL	22	60 506	15 466	0,3 %
Giske	MØRE OG ROMSDAL	17	42 208	10 457	0,9 %
Stranda	MØRE OG ROMSDAL	4	13 722	6 181	0,6 %
Surnadal	MØRE OG ROMSDAL	16	15 483	4 241	0,2 %
Gjemnes	MØRE OG ROMSDAL	4	6 437	2 184	0,9 %
Tingvoll	MØRE OG ROMSDAL	2	1 276	564	0,3 %
Skodje	MØRE OG ROMSDAL	-	1 720	448	0,1 %
Rindal	MØRE OG ROMSDAL	-	-	-	0,0 %
Sunnal	MØRE OG ROMSDAL	-	5	-61	0,0 %
Norddal	MØRE OG ROMSDAL	-	230	-551	-0,1 %
Total		14 624	55 586 059	20 949 352	26 %

TRØNDELAG

Kommunenavn	Fylke	Ansatte (2011)	Omsetning (2011)	Verdiskaping (2011)	Andel av verdiskaping i næringslivet (2011)
Trondheim	SØR-TRØNDELAG	2 140	6 093 711	2 804 242	4,7 %
Verdal	NORD-TRØNDELAG	215	311 178	160 482	6,9 %
Frøya	SØR-TRØNDELAG	154	345 950	147 051	11,1 %
Rissa	SØR-TRØNDELAG	388	1 205 619	131 545	17,0 %
Namsos	NORD-TRØNDELAG	208	254 062	116 296	4,2 %
Nærøy	NORD-TRØNDELAG	96	249 028	96 994	16,0 %
Stjørdal	NORD-TRØNDELAG	182	138 018	69 082	1,8 %
Hitra	SØR-TRØNDELAG	75	200 807	62 422	4,7 %
Ørland	SØR-TRØNDELAG	87	81 949	51 266	7,4 %
Hemne	SØR-TRØNDELAG	58	94 307	34 989	5,6 %
Agdenes	SØR-TRØNDELAG	53	64 229	31 071	22,4 %
Flatanger	NORD-TRØNDELAG	50	68 690	28 760	18,6 %
Vikna	NORD-TRØNDELAG	70	98 186	28 642	2,3 %
Melhus	SØR-TRØNDELAG	43	76 544	26 437	2,2 %
Orkdal	SØR-TRØNDELAG	36	63 445	16 568	0,7 %
Åfjord	SØR-TRØNDELAG	7	22 471	7 984	1,6 %
Bjugn	SØR-TRØNDELAG	14	12 388	6 087	1,5 %
Malvik	SØR-TRØNDELAG	6	14 659	6 015	0,8 %
Meldal	SØR-TRØNDELAG	11	10 409	5 094	1,9 %
Osen	SØR-TRØNDELAG	10	8 121	3 742	2,5 %
Roan	SØR-TRØNDELAG	2	15 455	3 399	2,2 %
Steinkjer	NORD-TRØNDELAG	3	10 251	2 405	0,1 %
Meråker	NORD-TRØNDELAG	41	2 951	2 196	0,8 %
Levanger	NORD-TRØNDELAG	2	2 850	1 590	0,0 %
Røros	SØR-TRØNDELAG	1	1 813	950	0,1 %
Oppdal	SØR-TRØNDELAG	-	363	104	0,0 %
Namdalseid	NORD-TRØNDELAG	-	16	8	0,0 %
Snåsa	NORD-TRØNDELAG	-	-	-	0,0 %
Namsskogan	NORD-TRØNDELAG	-	-	-	0,0 %
Lierne	NORD-TRØNDELAG	-	-	-	0,0 %
Leka	NORD-TRØNDELAG	-	-	-	0,0 %
Grong	NORD-TRØNDELAG	-	-	-	0,0 %
Overhalla	NORD-TRØNDELAG	-	11 460	-371	-0,1 %
Total		3 952	9 458 930	3 845 048	4 %

NORD-NORGE

Kommunenavn	Fylke	Ansatte (2011)	Omsetning (2011)	Verdiskaping (2011)	Andel av verdiskaping i næringslivet (2011)
Narvik	NORDLAND	1 521	2 896 875	960 829	19,8 %
Hammerfest	FINNMARK	566	1 365 121	494 758	17,1 %
Tromsø	TROMS	394	1 943 348	302 027	1,7 %
Alstahaug	NORDLAND	443	587 726	297 023	19,1 %
Harstad	TROMS	300	807 524	268 114	5,9 %
Bodø	NORDLAND	354	784 683	224 221	1,9 %

Brønnøy	NORDLAND	277	363 997	199 955	19,1 %
Vågan	FINNMARK	320	559 722	159 510	10,3 %
Sortland	NORDLAND	193	446 864	136 000	7,7 %
Sør-Varanger	FINNMARK	151	293 706	110 011	5,2 %
Vestvågøy	NORDLAND	113	252 322	97 991	5,7 %
Hadsel	NORDLAND	121	266 098	94 686	7,6 %
Rana	NORDLAND	95	151 649	71 770	1,4 %
Øksnes	NORDLAND	86	138 437	55 227	6,3 %
Skånland	TROMS	85	138 056	50 881	21,6 %
Nordreisa	TROMS	66	139 936	45 999	8,9 %
Lyngen	TROMS	40	63 693	38 948	8,9 %
Vadsø	FINNMARK	34	96 473	37 545	5,0 %
Porsanger	FINNMARK	32	90 799	35 336	6,2 %
Nordkapp	FINNMARK	44	96 891	33 937	7,8 %
Dønna	NORDLAND	76	91 245	30 892	13,6 %
Måsøy	FINNMARK	34	46 005	22 601	10,8 %
Karlsøy	TROMS	20	33 970	21 037	10,0 %
Lenvik	TROMS	32	52 953	20 209	1,0 %
Nesna	NORDLAND	32	34 541	19 865	13,1 %
Loppa	FINNMARK	32	40 638	18 510	14,8 %
Meløy	NORDLAND	14	46 764	16 778	1,1 %
Båtsfjord	FINNMARK	22	28 619	13 136	2,6 %
Andøy	NORDLAND	6	24 012	12 542	1,3 %
Lurøy	NORDLAND	8	20 179	9 984	2,1 %
Salangen	TROMS	27	23 782	9 595	8,1 %
Træna	NORDLAND	18	10 967	8 101	7,4 %
Rødøy	NORDLAND	16	13 789	6 558	4,4 %
Kvæfjord	TROMS	14	22 748	6 522	7,6 %
Vardø	FINNMARK	5	15 266	6 426	4,7 %
Lødingen	NORDLAND	14	13 823	6 415	1,8 %
Tysfjord	NORDLAND	10	8 960	6 328	1,3 %
Hemnes	NORDLAND	15	27 542	5 549	0,7 %
Fauske	NORDLAND	7	19 715	5 479	0,4 %
Steigen	NORDLAND	9	8 367	4 110	0,8 %
Moskenes	NORDLAND	3	4 956	3 517	1,8 %
Vefsn	NORDLAND	5	14 172	3 480	0,1 %
Deatnu Tana	FINNMARK	11	10 645	3 476	0,9 %
Værøy	NORDLAND	15	7 470	3 456	1,7 %
Bindal	NORDLAND	3	5 206	3 441	2,7 %
Bø	NORDLAND	6	9 599	2 922	1,3 %
Ibestad	TROMS	5	6 339	2 563	1,5 %
Flakstad	NORDLAND	5	4 492	2 317	1,7 %
Skjervøy	TROMS	7	8 459	1 948	0,5 %
Gamvik	FINNMARK	2	7 102	1 922	2,5 %
Vega	NORDLAND	3	2 655	1 534	3,0 %
Gildeskål	NORDLAND	6	3 597	1 460	0,6 %
Berg	TROMS	4	3 833	1 407	1,0 %
Kvalsund	FINNMARK	1	686	498	0,6 %
Kvænangen	TROMS	1	458	216	0,1 %
Hasvik	FINNMARK	-	792	-4 729	-5,9 %
Ålta	FINNMARK	110	150 342	-288 900	-8,7 %
Total		5 833	12 308 608	3 705 933	4 %

