

RAPPORT FOR MARITIMT FORUM

Norsk maritim verdiskaping 2009

Vital næring i turbulente tider



Menon-rapport nr 4 2011



MENON
Business Economics

Innhold

Forord	3
1. Datagrunnlag og metodikk	4
Definisjon av næringen – endringer fra tidligere år.....	4
Hvordan maritim næring er definert og inndelt i hoved- og undergrupper.....	5
Datagrunnlag og antall bedrifter.....	6
2. Maritim verdiskaping – den nasjonale næringen	7
Viktigste nøkkeltall 2008 og 2009	7
Maritim næring gjennom finanskrisetåret	7
Pilene peker ned etter seks år med vekst.....	9
Verdiskapingsfall i 2009	9
Rederienes andel av næringens verdiskaping synker	10
Industrien – utstyr og verft – vokser raskest	11
Rederiene – stagnasjon i Norge	12
Maritime utstørsprodusenter – kraftig vekst.....	13
Skipsverft – all time high i 2009	14
Maritime tjenester – liten nedtur i 2009	15
Store nedskrivninger i 2009	15
Offshoredreining i norsk maritim næring	16
Maritim er Norges nest største næring	17
Antall norske ansatte noe ned, men fortsatt nær 100.000	19
3. Kompetanse og innovasjon	20
Høy produktivitet – en kompetansenæring.....	20
Høye skatteinntekter fra maritim næring.....	20
Operativ erfaring fra sjøen – kritisk kompetanse i hele klyngen	21
4. Regionale maritime næringer	22
Stavangerområdet er den største maritime regionen.....	22
Regional spesialisering	23
Flest ansatte i Stavangerområdet	24
Sterkest vekst i Agder.....	25
Den regionale betydningen er størst i Møre og Romsdal	26
Balassaindeksler som uttrykk for geografisk spesialisering	26
Hva ser vi i krystallkulen?	27

Forord

Denne rapporten er skrevet 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 2009). I årets analyser beskriver vi utviklingen i næringens nøkkeltall fra 2000 til 2009, det vil si over en 10-års periode.

I siste halvdel av rapporten er den regionale utviklingen beskrevet. Denne inndelingen er i hovedsak sammenfallende med de regionale Maritime Forums nedslagsfelt.

Oslo, 15. februar 2011

Erik W. Jakobsen

Managing Partner, Menon Business Economics

Norsk maritim verdiskaping 2000-2009

1. Datagrunnlag og metodikk

Definisjon av næringen – endringer fra tidligere år

Å måle en nærings størrelse er langt fra noen eksakt vitenskap. I tillegg til metodiske og målemessige utfordringer avhenger resultatene av hvordan næringen defineres. Vanligvis trekkes grensene rundt en næring etter internasjonale standardiserte bransjekoder. 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 som kunder og leverandører, gjennom samarbeid eller ved at de trekker på det samme ressursgrunnet. I prosjektet Det regionale maritime Norge (Hervik og Jakobsen, 2001) ble det lagt vekt på å trekke grensene rundt næringene slik at de avspeiler det virkelige samhandlingsmønsteret i hver av regionene. Det har ført til at de ulike regioner trakk grensene rundt det maritime på ulike måter: Den maritime næringen i Rogaland og Hordaland hadde et betydelig innslag av offshorerettet virksomhet, mens fiskebåtrederiene var inkludert i Nord-Norge, og IKT-bedrifter som har mer enn 50 prosent av inntektene fra maritime kunder ble tatt med i BTV-regionen (Buskerud, Telemark og Vestfold). I årene som fulgte ble denne definisjonen av næringen videreført i de årlige verdiskapingsanalysene Menon har utført på vegne av Maritimt Forum.

For tiden pågår et omfattende forskningsprosjekt, Et kunnskapsbasert Norge, i regi av handelshøgskolen BI. Menon har ansvar for delprosjektet om maritim næring og har som ledd i prosjektet foretatt en revidering av næringsdefinisjonen og inndelingen i undergrupper.

Følgende konkrete endringer er gjort i denne analysen i forhold til de tidligere:

- Offshoreverft og andre leverandører av utstyr til undervannsinstallasjoner og faste plattformer er tatt ut av populasjonen (det vil si det totale sett av bedrifter som inngår i tallgrunnet). Undervannsinstallatører er beholdt, fordi de opererer fra skip.
- Regrupperingen har ført til at mange tjenesteleverandører (for eksempel undervannsentreprenører) er overført til rederivirksomhet. I tillegg har rederier og tjenester blitt inndelt i fire undergrupper hver.
- I tillegg går vi over fra å rapportere **netto** til **brutto** verdiskaping. Dette er gjort fordi næringens verdiskaping da blir direkte sammenlignbar med Norges BNP. I nasjonalregnskapsspråk har vi gått fra å måle næringens NNP (netto nasjonalprodukt) til BNP. Den konkrete forskjellen er at avskrivninger og nedskrivninger ikke trekkes fra bedriftenes driftsresultat, slik at bedrifters

verdiskaping måles som lønnskostnader + EBITDA, noe som tilsvarer omsetning minus kjøpte varer og tjenester.

- De endringene som er gjort for 2009-analysene er regnet tilbake til år 2000, slik at tallmaterialet skal være sammenlignbart.

Hvordan maritim næring er definert og inndelt i hoved- og undergrupper

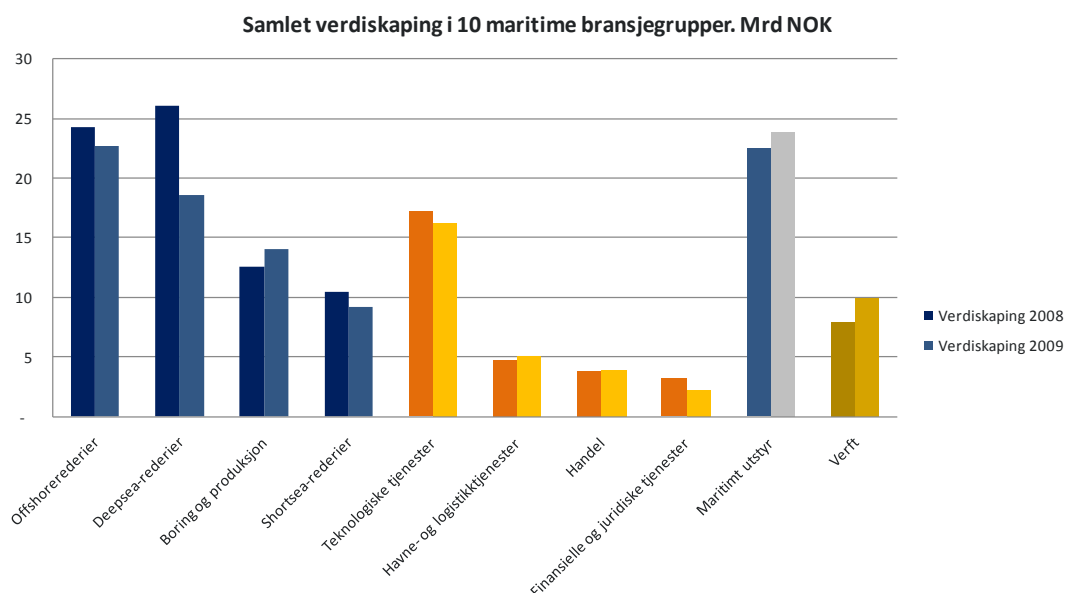
I denne rapporten er næringen delt inn i fire hovedgrupper:

- **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, kjemikalier, container og bilfrakt i utenriksfart
 - **Shortsea**, det vil si nærskipfart og innenriks fraktefart, samt passasjerferger
 - **Offshore**, det vil si forsyningsfartøy, ankerhåndteringsfartøy, seismikk- og andre offshorerelaterte spesialskip
 - **Boring og produksjon**, det vil si riggselskaper, flytende produksjonsheter (FPSO'er) og undervannsentreprenører
- **Verft**; kun skipsverft er inkludert - både nybygg, vedlikehold, reparasjoner og modifikasjoner. Rene offshoreleverandørverft er tatt ut av populasjonen
- **Maritimt utstyr**; det vil si produsenter av alle former for utstyr til skip og andre flytende innretninger **Maritime tjenester**; dette er en den bredeste gruppen bedrifter og består blant annet av skipsdesignere, skips- og fraktmeglere, skipsforsikring, finansiell og juridiske tjenester, sertifisering, havne- og logistikkjenester, ingeniørtjenester, installatører av maritimt utstyr og skipsutstysforhandlere. Tjenester er videre inndelt i følgende undergrupper:
 - **Finansielle og juridiske**, det vil si meglere, finansiell rådgivning og tilrettelegging, bank (ikke inkludert i datagrunnlaget, se nedenfor), forsikring og advokatselskaper
 - **Teknologiske**, det vil si design, ingeniørtjenester, klassifisering, FoU og anleggsvirksomhet
 - **Havne- og logistikkjenester**; det vil si havneselskaper, logistikk og spedisjon
 - **Handel**, det vil si engros, agenturer og detaljhandel med skipsutstyr

Merk at banker som DnB Nor og Nordea, advokatselskaper som for eksempel Wikborg Rein og finanshus som Pareto ikke er inkludert i tallmaterialet selv om de har en betydelig maritim aktivitet. Det skyldes at den maritime virksomheten ikke er skilt ut i egne datterselskaper og at mindre enn 50 prosent av totalvirksomheten er maritimt rettet. Merk

også at *offentlig* maritim tjenesteyting som Kystverket, Sjøfartsdirektoratet eller de norske skipsregistrene heller ikke er inkludert i tallmaterialet i denne rapporten.

Figuren nedenfor viser de 10 maritime gruppenes størrelse i 2009, målt ved deres samlede verdiskaping (se tekstboks i neste kapittel for definisjon og forklaring av begrepet



verdiskaping). De fire rederigruppene er markert med blå søyler. 2009 er det første året hvor offshorerederiene har høyere verdiskaping enn deepsea-rederiene. Teknologiske tjenester er den klart største gruppen blant maritime tjenesteytere, men vi minner igjen om at finansielle og juridiske tjenester i realiteten er langt større enn søylene ovenfor tilsier. I 2008 hadde både deepsea- og offshorerederiene større verdiskaping enn utstysproduzentene, men i 2009 har utstyr blitt den største gruppen.

Datagrunnlag og antall bedrifter

Menon har siden 1996 utviklet en regnskapsdatabase bestående av alle aksjeselskaper og andre revisjonspliktige bedrifter i Norge. Menon har derfor en unik database med historikk for de siste 15 årene for alle maritime bedrifter i Norge. Regnskapsdataene er hentet fra Brønnøysundregisteret, tilrettelagt og levert av Dun & Bradstreet. Der kilder ikke er oppgitt, er tallene i denne rapporten basert på dette datagrunnlaget.

Antall aktive bedrifter (det vil si omsetning > 0) i populasjonen er 4 271 i 2009. Dette representerer en liten nedgang fra 2008, da antall aktive bedrifter var 4 431.¹ Det er flest bedrifter blant maritime tjenesteytere, fulgt av rederier. Tjenestebedriftene er imidlertid i gjennomsnitt svært små. Gjennomsnittsbedriften har mindre enn 50 millioner kroner i omsetning, mens medianbedriften har 5 millioner i omsetning. Utstysproduzentene har motsatt profil. Det er 473 maritime utstysproduzentene med i populasjonen. Disse er

¹ Denne nedgangen skyldes trolig at en del av regnskapene ikke var levert til Brønnøysundregisteret i oktober, da datagrunnlaget ble kjørt ut. Enkelte store bedrifter som ikke var inkludert i 2009-regnskapene er manuelt lagt til, men likevel er det **grunn til å tro at tallene for 2009 er noe undervurdert**. I tilsvarende analyse i fjor var tallene for 2008 noe undervurdert; disse er oppdatert i årets analyse. På samme måte vil 2009-tallene trolig bli oppjustert noe i neste års analyse.

imidlertid store. Gjennomsnittsbedriften har mer enn 300 millioner kroner i omsetning, mens medianbedriften er betydelig mindre, 27 millioner kroner. Den store forskjellen på snitt og median skyldes at utstørsprodusentene domineres av selskaper som National Oilwell Varco, Rolls-Royce Marine og Kongsberg Maritime.

2. Maritim verdiskaping – den nasjonale næringen

Viktigste nøkkeltall 2008 og 2009

De viktigste nøkkeltallene for næringen er oppsummert i tabellen nedenfor:

	Omsetning		Verdiskaping		Antall ansatte	
	Mrd NOK		Mrd NOK			
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Rederier	219	185	81	71	36 880	35 887
Maritim tjenesteyting	91	81	29	28	29 143	28 907
Maritimt utstyr	80	80	22	24	18 216	18 575
Verft	42	44	8	10	13 023	12 472
Hele maritim næring	423	392	141	132	97 262	95 841

Bemerk at banker, advokatselskaper og finanshus med betydelig andel maritim aktivitet ikke er medregnet. Kystverket, Sjøfartsdirektoratet og de norske skipsregistrene er heller ikke omfattet av analysene. Hadde vi regnet disse med ville bl.a. antall ansatte passert 100.000.

Rederiene er den klart største maritime gruppen, med 185 milliarder kroner i omsetning og 71 milliarder i verdiskaping. Rederiene hadde imidlertid et svakt år i 2009. Både omsetning og verdiskaping falt med ca 15 prosent. Verftene gjorde derimot "all time high" i finanskrisetåret. Dette skyldes ikke minst den betydelige ordreservan som ble bygget opp i 2007 og 2008. Bransjens samlede driftsresultat (EBITDA) ble femdoblet, fra 450 millioner til 2,2 milliarder. Det resulterte i en verdiskapingsvekst på 27 prosent. For utstyr og tjenester var det bare små endringer.

Maritim næring gjennom finanskrisetåret

2009 var et sammensatt år for den maritime næringen i Norge som følge av den internasjonale finanskrisen som slo inn høsten 2008. Etter den lengste oppgangsperioden i frakt- og offshoremarkedene på flere tiår, snudde finanskrisen i 4. kvartal opp ned på den økonomiske situasjonen. Verdenshandelen falt kraftig (se figur nedenfor), noe som førte til at de fleste fraktmarkedene ble kraftig rammet. Enkelte markedene reagerte umiddelbart. Markedet for bilfrakt, hvor norske selskaper som Wilh. Wilhelmsen, Høegh og UECC er store, falt brått og dramatisk. Kredittmarkedene stoppet opp, og bankenes rentemarginer

skjøt i været. Det bredte seg derfor en frykt for at rederier og andre maritime selskaper ikke ville få refinansiert obligasjonslån som forfalt i 2009, og at inngåtte byggekontrakter ikke ville få finansiering. Kapitaltilførsel til GIEK og Eksportfinans lettet imidlertid på trykket, og det viste seg at de fleste norske rederier og verft kom seg gjennom kriseåret 2009. Som nøkkeltallene i denne rapporten viser, ble 2009 vesentlig bedre enn de fleste fryktet. Riktignok har rederienes omsetning og lønnsomhet falt kraftig, men 2009 endte likevel i pluss, blant annet fordi en stor del av norske rederier opererer på lange kontrakter. For verftenes del hadde de godt med arbeid i perioden, men innslaget av nye ordre i 2009 var nærmest fraværende. Dette har imidlertid bedret seg i 2010. Tall fra Maritim bransjeforening Norsk Industri viser at mens det i 2009 ble inngått kontrakter til en verdi på 2 milliarder, ble det i 2010 inngått kontrakter til en verdi av 18,8 milliarder kroner.

Verdenshandelen 2002 – sept 2009



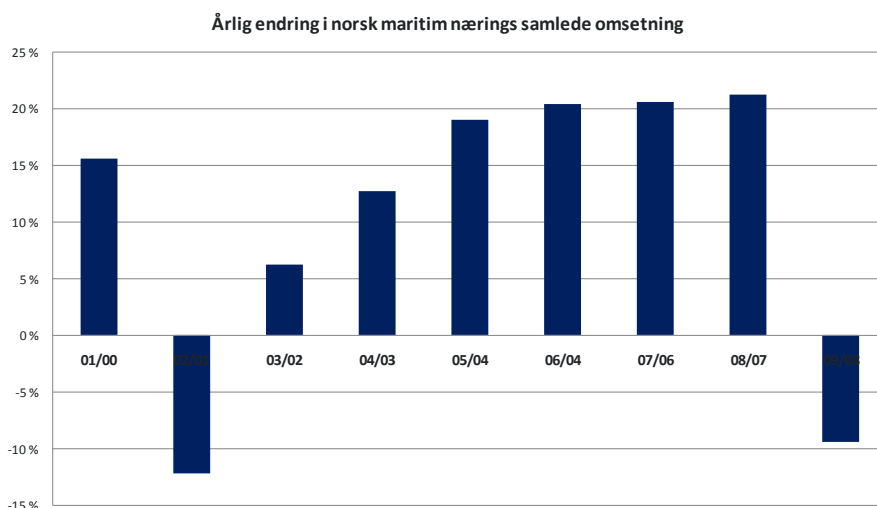
Norske verft hadde faktisk et av sine beste år noensinne i 2009 på grunn av ordreboken, med høy verdiskapingsvekst og svært god lønnsomhet. Likevel var 2009 og 2010 preget av stor bekymring for verftene, fordi ordrebøkene ble gradvis mindre, og det kom svært få nye bestillinger. Høsten 2010 begynte kontraheringen på verftene å ta seg opp igjen, så ved inngangen til 2011 ser det ut til at den norske maritime næringen har kommet seg gjennom finanskrisen på en imponerende god måte. Regjeringens tiltakspakke for verfts- og utstyersindustrien som kom våren 2010 var her viktig, men aller viktigst var det at oljeprisnivået og følgelig oljeselskapenes investeringsevne og vilje kom tilbake. Over 80 prosent av det som bygges/utrustes på norske verft er høyteknologiske offshorespesialfartøy. Fallet i verdenshandelen på 11,1 prosent i 2009 ble etterfulgt av en tilsvarende vekst i 2010, så ved inngangen til 2011 er handelen tilbake på nivået før krisen inntraff. Economist Intelligence Unit forventer 5,7 prosent vekst i 2011 og 6,3 prosent året etter. Det burde innebære minst en tilsvarende vekst i fraktbehovet.

Offshoremarkedene har også tatt seg kraftig opp etter at mange lete- og utbyggingsprosjekter ble utsatt i 2009. Dette betyr imidlertid ikke at fremtidsutsiktene for næringen bare er lyse. Før finanskrisen var kontraheringen enormt høy i de fleste

skipsfartsmarkeder. Overkontrahering og dermed store mengder ny kapasitet vil prege flere store shippingmarkeder i årene fremover, spesielt tørrbolk og containerfart.

Pilene peker ned etter seks år med vekst

Etter forrige krise i 2002 har den norske maritime næringen opplevd en fantastisk vekst.



Fra 2004 til 2008 vokste næringens samlede omsetning med ca 20 prosent per år, noe som er illustrert i figuren nedenfor. Etter seks år med vekst ble trenden snudd i 2009. Fallet på 9 prosent er likevel mindre enn mange fryktet.

Verdiskapingsfall i 2009

Som vist ovenfor har næringens samlede omsetning blitt redusert i 2009 etter seks år med sammenhengende vekst. Næringens verdiskaping viser samme utvikling. Begrepet verdiskaping er forklart i boksen nedenfor.

Verdiskaping – hva det er, og hvordan det måles

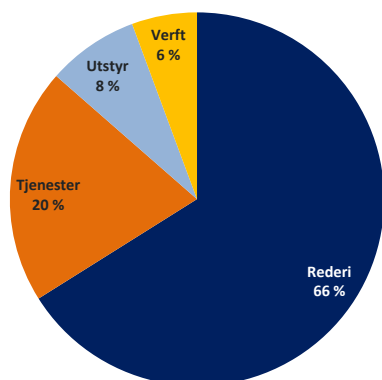
En nærings størrelse kan måles på ulike måter. Det beste målet er etter vårt skjønn **verdiskaping**. Dette begrepet blir ofte benyttet om forskjellige fenomener, men det har en presis og entydig betydning. Verdiskaping beregnes ganske enkelt som bedriftenes omsetning fratrukket kjøpte varer og tjenester.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

Den maritime næringens verdiskaping er dermed summen av lønnskostnader og EIBTDA i alle bedriftene.

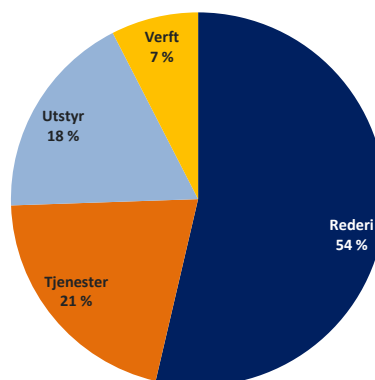
Verdiskaping er et godt størrelsesmål av to grunner. For det første unngår man dobbelttelling av varer og tjenester, noe som gjør det meningsfullt å sammenligne verdiskaping på tvers av næringer. Dessuten gir verdiskaping et godt bilde på den samfunnsmessige avkastning av næringsvirksomheten. Det skyldes 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 selskapsskatt, kreditorene gjennom renter på lån, og til slutt eierne gjennom overskudd etter skatt.

Figuren nedenfor viser utviklingen i næringens verdiskaping fra 2000 til 2009. Næringens samlede verdiskaping passerte for første gang 100 milliarder kroner i 2007 og steg til 140 milliarder i 2008, noe som innebærer en dobling fra 2004. I 2009 har imidlertid verdiskapingen sunket med 6 prosent og endte på 132 milliarder kroner.²

Fordeling av maritim nærings samlede verdiskaping på fire hovedgrupper i 2000



Fordeling av maritim nærings samlede verdiskaping på fire hovedgrupper i 2009

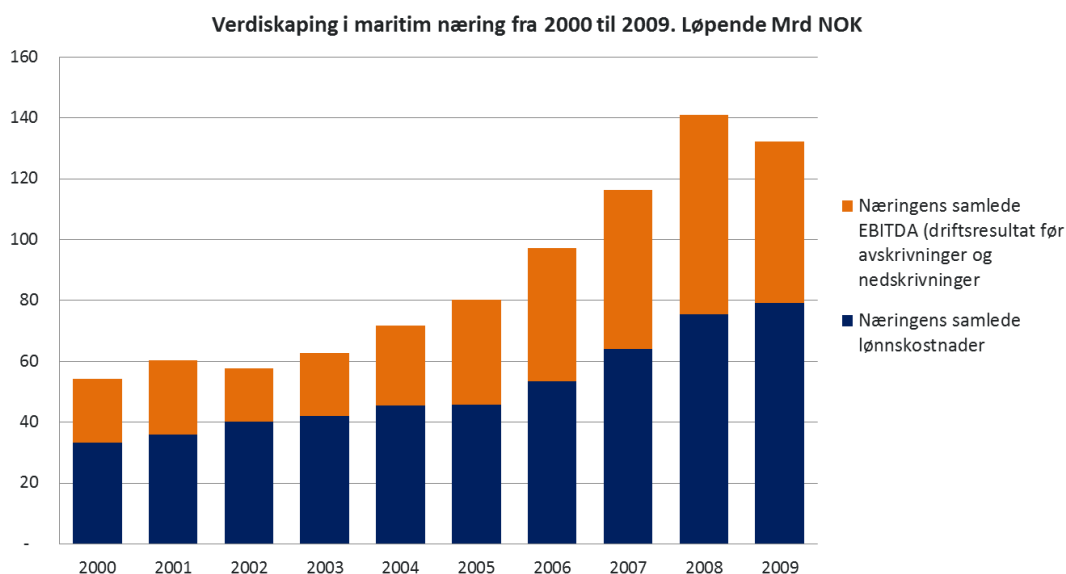


Som tekstboksen ovenfor forklarte, består verdiskaping av lønn og EBITDA (driftsresultat før avskrivninger og nedskrivninger). Figuren ovenfor viser at disse to elementenes andel av verdiskapingen har variert betydelig opp gjennom årene. Mens lønnskostnadene har moderate svingninger, varierer næringens samlede driftsresultat betydelig fra år til år. Dette er en naturlig konsekvens av næringens konjunkturer: I gode tider vil alltid lønnsomheten vokse raskere enn lønnskostnadene, og i dårlige tider vil de *falle* mer enn lønnskostnadene gjør. I gjennomsnitt utgjør lønnskostnadene 60 prosent av verdiskapingen og driftsresultatene (EBITDA) 40 prosent. I årene fra 2006 til 2008 har imidlertid driftsresultatenes andel vært nesten 50 prosent. I 2009 er vi tilbake til en mer normal situasjon.

Rederienes andel av næringens verdiskaping synker

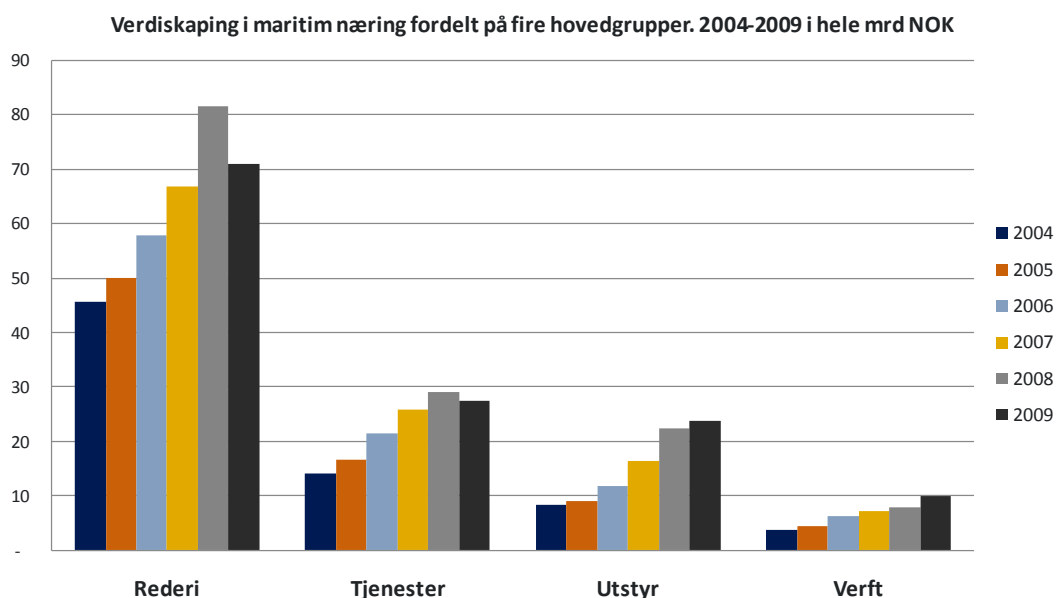
For 10 år siden sto rederiene for 2/3 av verdiskapingen i maritim næring. I dag har andelen falt til 54 prosent. Tjenester og verft har økt sine andeler marginalt, fra henholdsvis 20 og 6 til 21 og 7 prosent. Den store forskyvningen går derfor mellom rederier og maritime utstysprodusenter. Utstysprodusentene har økt sin andel av verdiskapingen fra 8 til 18 prosent. Det bør imidlertid legges til at rederienes andel varierer relativt mye fra år til år. Det skyldes at rederivirksomhet er ekstremt kapitalintensivt og syklisk, slik at aktivitetsnivå og lønnsomhet varierer mer i denne delen av maritim næring enn i de andre gruppene. Det er imidlertid en viktig forskjell fra tidligere. I tidligere perioder hvor rederienes andel av næringens verdiskaping har falt, har det vært nedgangstider, mens rederienes andel de siste årene ikke har økt i en situasjon hvor markedene har vært sterke og lønnsomheten god.

² Som påpekt i innledningen er tallene for 2009 noe undervurdert, så den reelle nedgangen har trolig vært på 2-3 prosent, ikke 6 prosent som figuren antyder.



Industrien – utstyr og verft – vokser raskest

Fra 2004 til 2009 vokste verdiskapingen i maritim næring med 84 prosent. Veksten varierer betydelig mellom de maritime hovedgruppene. Størst er veksten blant utstysproduzentene – hele 184 prosent. Deretter følger skipsverftene med 161 prosent, tjenester med 100 og rederier med 55 prosent. Verdiskapingsutviklingen er illustrert i figuren nedenfor.



Det er altså den maritime industrien, i form av verft og utstysproduzentene, som de siste årene har hatt klart høyest vekst. Det kan ha flere årsaker. Én årsak er dreiningen mot offshore, hvor verkstedsorienterte og teknologitunge verft har langt større konkurransevne enn i konvensjonelle skipstyper. Det samme gjelder på utstyrssiden.

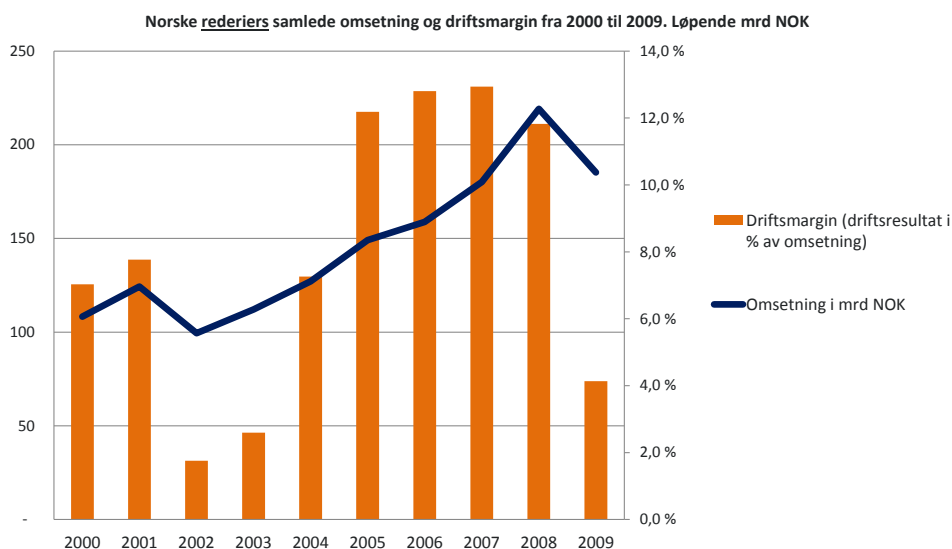
Norske selskaper lykkes best i markeder hvor teknologiinnholdet er høyt, og kravet til ingeniørkompetanse er stort.

En annen, og relatert, forklaring er at offshoremarkedene både i Norge og internasjonalt har hatt svært høy vekst de siste årene. Det medfører at de offshoreorienterte delene av næringen trolig har opplevd en kraftigere oppgangskonjunktur enn resten av næringen. Den viktigste forklaring er nok likevel at finanskrisen slo raskere inn i rederimarkeder og til dels i tjenestemarkedene enn de gjorde for utstyr og verft. Verftene hadde full aktivitet gjennom hele 2009, og det samme gjelder de fleste produsenter av utstyr til skip og rigger.

Rederiene – stagnasjon i Norge

Rederier er den klart største enkeltgruppen i maritim næring. Rederiene har imidlertid hatt langt svakere utvikling enn de andre maritime gruppene de siste årene, og i 2009 falt verdiskapingen med 11 milliarder kroner, det vil si med 13 prosent. Deepsea-rederiene sto for det meste av nedgangen, men også offshore-rederiene hadde redusert verdiskaping.

Utviklingen i rederienes omsetning og driftsmarginer (driftsresultat i prosent av omsetning) de siste 10 årene er illustrert i figuren nedenfor. Marginene har ligget rundt 12 prosent i perioden 2005-2008 men falt kraftig til 4 prosent i 2009.



Nedgangen skyldtes i første rekke fallende rater i de fleste skipsfartssegmenter. Bilfrakt, hvor Wilh. Wilhelmsen og Høegh Autoliners er de største selskapene, opplevde et dramatisk fall på slutten av 2008. Markedene har gradvis tatt seg opp igjen, men selskapene hadde negative resultater i 2009. Andre store markeder for norske rederier, som tank, tørrbukk, rigg, ankerhåndtering og forsyning (supply), opplevde også fallende rater i 2009. Med tanke på dette kan det fremstå som overraskende at rederiene likevel oppnådde positive driftsmarginer i 2009. Det skyldes i første rekke at mange store rederier opererer på lange kontrakter som ikke ble reforhandlet i 2009.

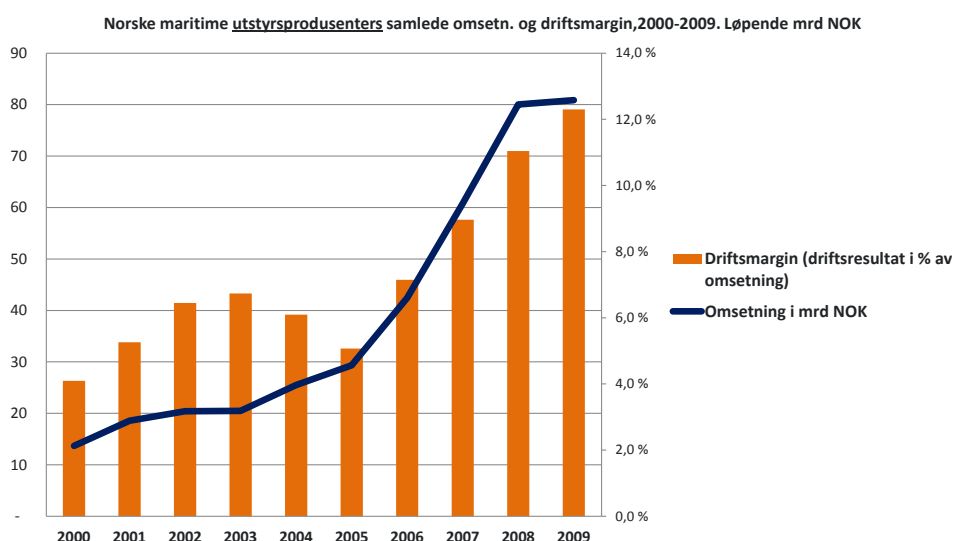
En annen viktig årsak til den svake utviklingen blant norske rederier er at mange rederier har valgt å forskyve eller overføre deler av virksomheten ut av Norge de siste årene. Etter innføringen av det nye tonnasjeskatteregimet i 2008 kan det tenkes at trenden snur og at en større del av veksten vil kunne komme i Norge.

Ser man på utviklingen i den norskkontrollerte flåten, finner man samme bildet. Mens den globale flåteveksten har ligget på 7-8 prosent de siste årene, har den norskkontrollerte flåten, målt i antall skip og i tonnasje, ligget nesten flatt. Det har imidlertid vært en betydelig vekst i antall offshorefartøy og rigger. Offshorefartøyene har dessuten blitt vesentlig større og mer avanserte.

Maritime utstysprodusenter – kraftig vekst

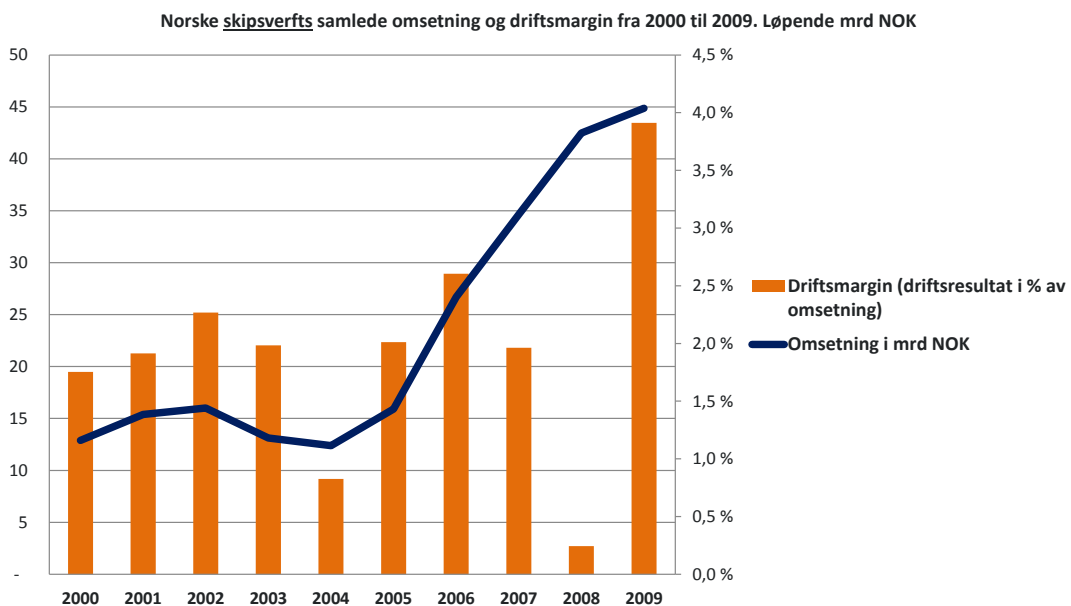
Norske maritime utstysprodusenter har hatt en fantastisk sterk utvikling de siste årene. Siden 2005 er den samlede omsetningen doblet og har nå passert 80 milliarder kroner. De to største selskapene, National Oilwell Varco (NOV) og Rolls-Royce Marine, står for mer enn 40 prosent av denne omsetningen. Disse selskapene, som begge har utenlandske eiere, har hatt kraftig vekst de siste årene. NOV alene har nesten firedoblet omsetningen fra 6,7 til 24 milliarder kroner fra 2006 til 2009.

Ustysprodusentenes verdiskaping er nesten tredoblet siden 2004, noe som fremgår av figuren nedenfor. Lønnsomheten har også hatt solid utvikling. Et samlet driftsresultat på 10 milliarder kroner i 2009, noe som ga en driftsmargin på 12 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.



Skipsverft – all time high i 2009

Verftene har også økt verdiskapingen hvert år siden 2002, men i 2008 snudde det. Til tross for rekordhøy kontrahering flere år på rad og rekordstore ordrebøker, fikk verftene problemer. To skipsverft gikk konkurs i 2008; Havyard Fjellstrand og Karmsund Maritime. I tillegg gikk STX med underskudd. Det var primært to årsaker til sviktende resultater; forsinkelser og kraftig kostnadsøkning. Med bakgrunn i tidligere inngåtte kontrakter fikk verftene i 2009 igjen et løft, med 27 prosent verdiskapingsvekst sammenliknet med året før. Det skyldtes først og fremst at verftenes driftsmarginer økte fra 0,2 til 3,9 prosent det året.

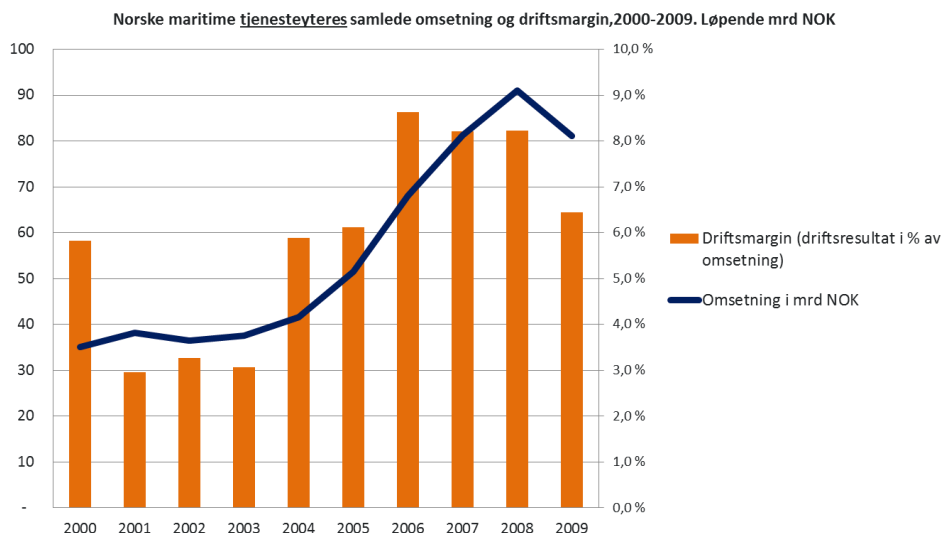


Verftenes omsetning har økt betydelig mer enn verdiskapingen de siste årene, noe som tyder på at norske verft har økt outsourcinggraden de senere årene. I stedet for å ansette flere, har mange verft inngått kontrakter med bemanningsselskaper. Dette øker verftenes fleksibilitet og kan være en fornuftig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

Maritime tjenester – liten nedtur i 2009

Maritim tjenesteyting, det vil si forsikring, sjørett, klassifisering, megling og havnetjenester, har oppnådd høy vekst de siste årene. Lønnsomheten har også vist god utvikling fra relativt magre år etter århundreskiftet. I 2006-2008 lå driftsmarginene i gjennomsnitt på ca 8 prosent.

Fra 2004 til 2008 ble verdiskapingen doblet. I 2009 stoppet den positive utviklingen, og både omsetning og verdiskaping falt. Lønnsomheten holdt seg imidlertid relativt godt oppe, med en driftsmargin i overkant av 6 prosent, noe høyere enn i 2004 og 2005.

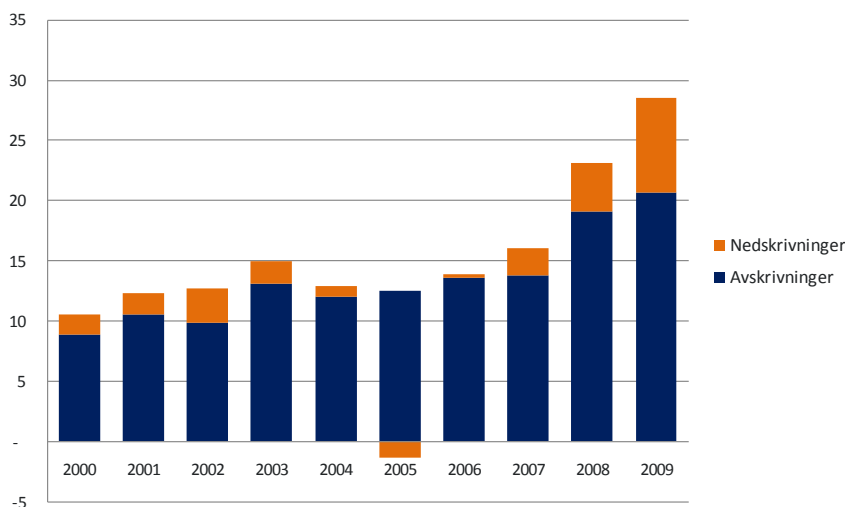


Store nedskrivninger i 2009

I tillegg til de årlige avskrivninger som maritime bedrifter gjennomfører for sine investeringer, er de pålagt å opp- eller nedjustere sine skip og andre eiendeler i takt med endringer i markedsverdi. Som følge av finanskrisen og fallende ratenivåer, har også bruktpriene på skip og rigger falt. Det medfører at mange bedrifter har måttet skrive ned verdiene på sine eiendeler, noe som er illustrert med oransje farge i figuren nedenfor. I 2005 ble bedriftenes samlede eierandeler skrevet opp, trolig som følge av at shipping-markedene tok seg kraftig opp i 2004 og 2005. I 2006 var det kun marginale verdiendringer, mens nedskrivningene økte kraftig de neste årene og endte på nesten 8 milliarder kroner i 2009.³

³ Dette medfører at bedriftenes lønnsomhet fremstår som dårligere enn kontantstrømmene (det vil innbetalinger minus utbetalinger) skulle tilsi. Dette er en viktig årsak til at verdiskapingen har falt betydelig mindre enn omsetningen og lønnsomheten har gjort.

Av- og nedskrivninger i maritim næring fra 2000 til 2009. Løpende mrd
NOK



Det er rederiene som står for det meste av nedskrivningene. I 2009 ble rederienes verdier nedskrevet med 7,6 milliarder, det vil alene si 96 prosent av næringen samlet sett. Det skyldes at rederivirksomhet er svært kapitalintensivt, og at mye av selskapenes verdier ligger i skip og flytende enheter. Det er også interessant å observere at maritime bedrifter i Oslo-området står for 55 prosent av nedskrivningene, til tross for at regionens andel av total verdiskaping er 17 prosent.

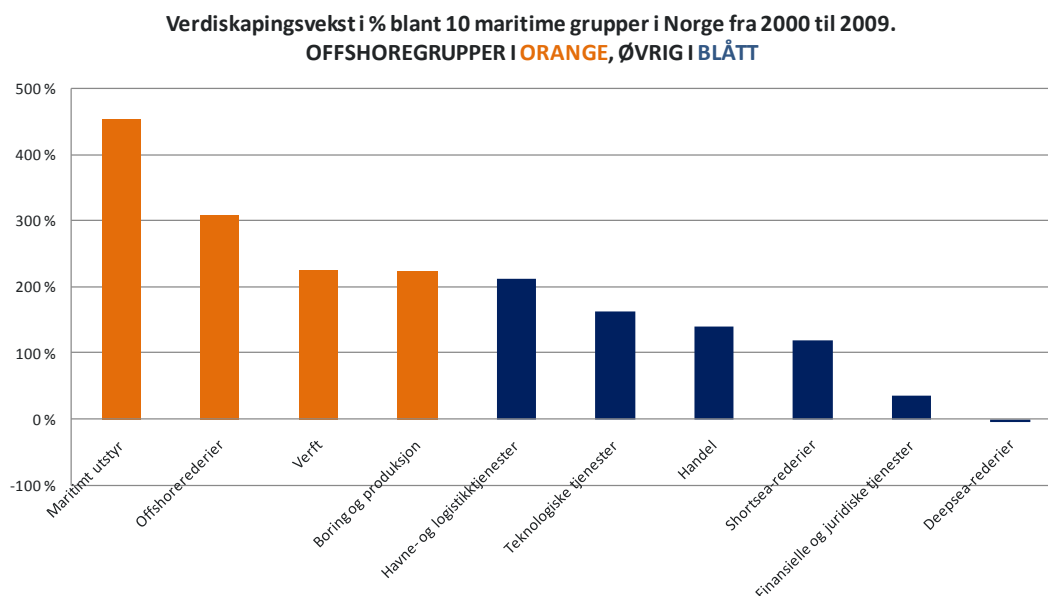
Offshoredreining i norsk maritim næring

Helt siden det ble startet utbygging av petroleumsinstallasjoner på norsk sokkel på 1970-tallet har norske maritime bedrifter orientert seg mot offshorvirksomhet. Mange av de tradisjonelle rederiene og fiskebåtrederiene etablerte offshorerederier, og en rekke verft omstilte virksomheten mot fabrikasjon av plattform, spesialfartøy og moduler til petroleumsvirksomhet.

Offshoredreiningen i maritim næring har derfor gått gradvis over flere tiår, men det er mye som tyder på at dreiningen har akselerert de siste 10 årene. I figuren nedenfor er de maritime gruppene (fire rederigrupper, fire tjenestegrupper, samt utstyr og verft) rangert etter vekst i verdiskaping siste 10 år. De typiske offshoregruppene er markert med oransje, mens de øvrige er markert med blått. Figuren viser at de fire offshoregruppene har hatt høyest vekst, mens de øvrige seks gruppene har hatt lavest. Aller svakest verdiskapingsutvikling finner vi blant deepsea-rederiene. Denne gruppen har null-vekst i verdiskaping siste 10 år.

Det er minst fire årsaker til offshoredreiningen:

- Kraftig vekst i investeringene på norsk sokkel
- Sterk vekst i internasjonale markedet
- Svekket utvikling og utflytting i konvensjonelle rederisegmenter
- Høyere krav til og større innslag av høyteknologiske elementer

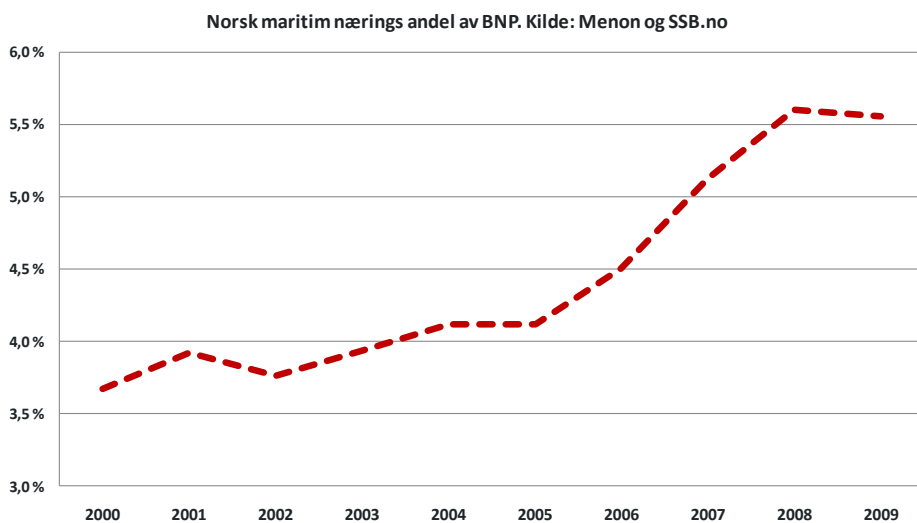


Den etablerte maritime næringsklyngen i Norge har vært god grobunn for at kompetansekraft gjennom hele verdikjeden har virket innovasjonsfremmende for utvikling av nye teknologitunge skipskonsepter.

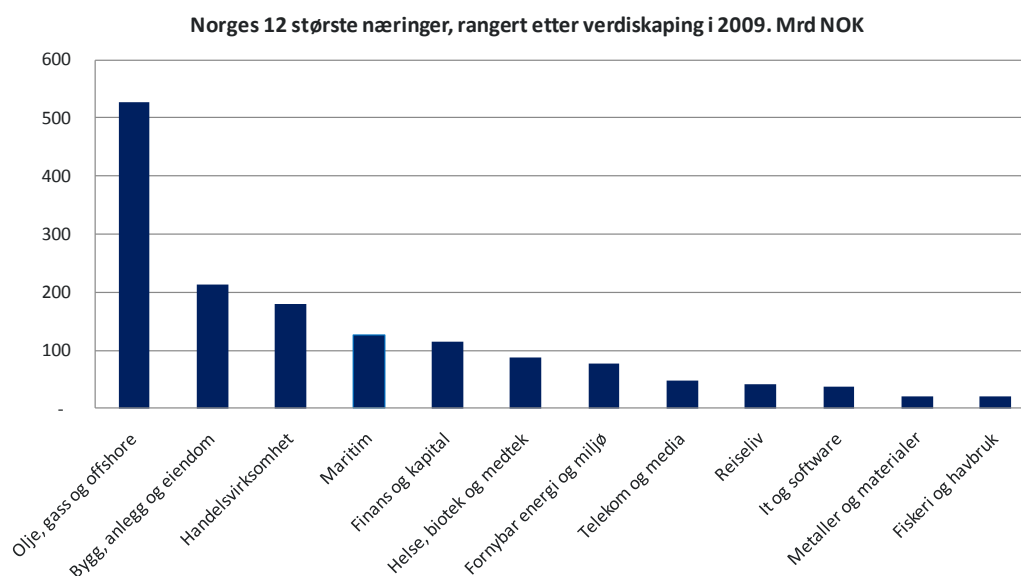
Vi skal senere se at det er regionene som domineres av offshorevirksomhet som har hatt klart høyest vekst de siste årene – til tross for at oljeproduksjonen på norsk sokkel er fallende og funnraten synkende. Siste betydelig funn var Ormen Lange i 1997.

Maritim er Norges nest største næring

Maritim næring utgjør ca 5,5 prosent av Norges BNP. Denne andelen inkluderer offentlig sektor, samt statens inntekter fra olje- og gassvirksomhet og avkastningen på Statens Pensjonsfond Utland ("oljefondet"). Holder vi offentlig sektor og inntektene fra olje- og gasselskapene utenfor utgjør den maritime andelen av BNP rundt 8 prosent. Figuren nedenfor viser at næringens andel av BNP har økt betydelig siden 2000. Særlig i perioden 2005-2008 vokste næringens nasjonale betydning.

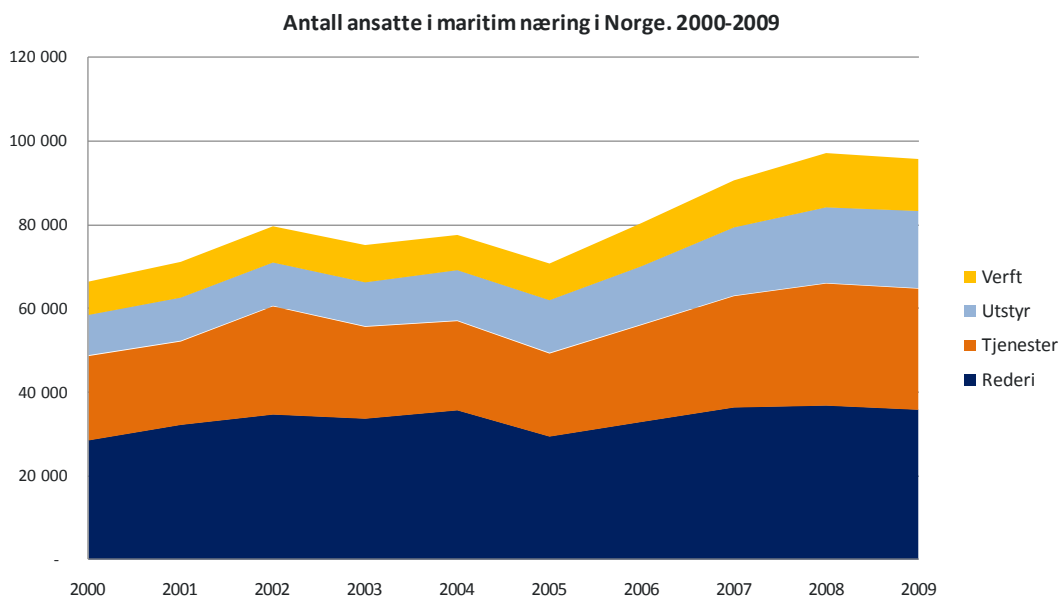


Gjennom prosjektet "Et kunnskapsbasert Norge" er 12 norske næringer definert og avgrenset, og det er bygget opp komplette populasjoner for alle næringene. Det er naturlig å benytte denne næringsinndelingen for å rangere norske næringer etter størrelse. Figuren nedenfor viser at maritim næring var Norges fjerde største næring i 2009. Det bør imidlertid tillegges at to av næringene som er større enn maritim – bygg, anlegg og eiendom, og handelsvirksomhet, er skjermede næringer som i all hovedsak opererer i lokale og nasjonale markeder med liten internasjonal konkurranse. Maritim sektor er dermed den nest største av de internasjonale næringene i Norge.



Antall norske ansatte noe ned, men fortsatt nær 100.000

Det er i overkant av 95.300 direkte ansatte i den maritime næringen i Norge.⁴ Etter en fallende trend i sysselsettingen siden slutten av 1990-tallet, har det vært en markant økning i sysselsettingen siden 2005, før den går marginalt ned i 2009. Antall ansatte er relativt jevnt fordelt mellom de fire hovedgruppene. Rederiene har 37 prosent, utstysprodusentene 19 prosent, tjenesteleverandørene 30 prosent, og verftene 13 prosent. Antall personer i arbeid på verftene er vesentlig høyere, fordi verftene har leid inn arbeidskraft, for eksempel fra Romania, Polen o.a., gjennom bemanningsselskaper. På den annen side ville også rederier og utstysprodusentene hatt vesentlig høyere total sysselsetting dersom man inkluderte ansatte i datterselskap eller underleverandører utenfor Norge. For eksempel sysselsetter norske rederier om lag 40.000 utenlandske sjøfolk i tillegg til de 18.000 norske.



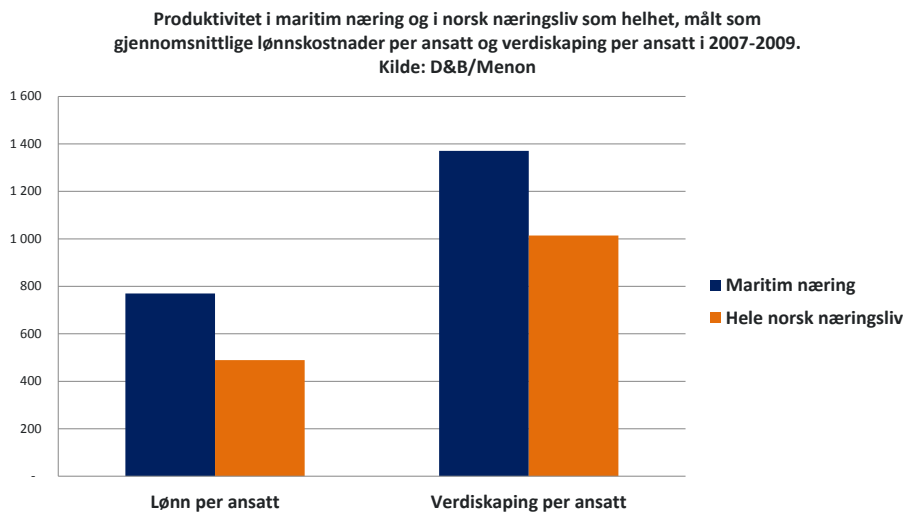
⁴ Bank, finans og advokatselskaper er ikke inkludert. Både Nordea og DNB Nor har for eksempel sitt hovedsete for sine shippingaktiviteter i Oslo. I tillegg er ansatte i Kystverket, Sjøfartsdirektoratet og havnene i Norge ikke medregnet i vårt materiale.

3. Kompetanse og innovasjon

Høy produktivitet – en kompetansenæring

Maritim virksomhet blir i stadig økende grad kunnskapsbasert. Flere prosesser bidrar til denne utviklingen. Som vi har berørt allerede, står maritime bedrifter, både rederier, utstørsprodusenter, verft og tjenesteytere, sentralt i den avanserte teknologiutviklingen i olje- og gassnæringen. Spesialskip, posisjoneringssystemer og styringssystemer er noen eksempler. For det annet 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 Det norske Veritas er sentrale i denne utviklingen. For det tredje stilles det stadig høyere krav til sikkerhet og miljø, noe som fører til kontinuerlige innovasjoner og teknologiutvikling gjennom samspelet i den norske maritime klyngen.

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



Høye skatteinntekter fra maritim næring

Norge er et høykostland og må ha et næringsliv som tåler et høyt lønnsnivå. Figuren ovenfor viser at lønnsnivået i maritim næring ligger vesentlig høyere enn i norsk næringsliv generelt. Faktisk er gjennomsnittlig lønnsnivå i maritim næring mer enn 50 prosent høyere enn i en gjennomsnittlig norsk bedrift, og denne forskjellen har økt de siste årene. Det kan vanskelig tolkes annerledes enn at produktivitetsnivået er vesentlig høyere i maritim næring enn i de fleste andre næringer i Norge. Også verdiskaping per ansatt er vesentlig høyere i maritim næring enn i hele norsk næringsliv.

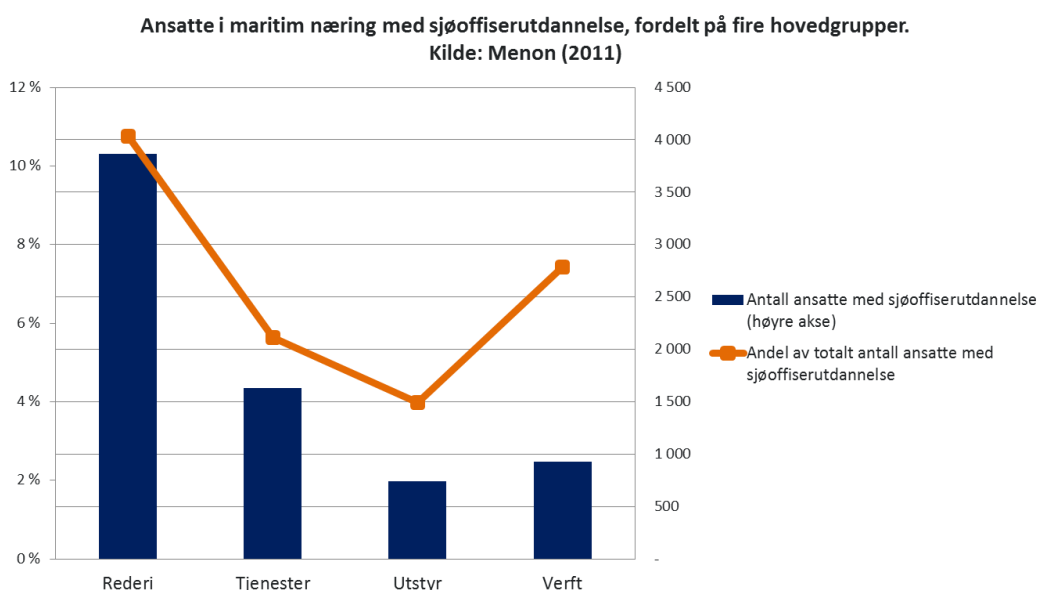
Skatteinngangen fra ansatte i maritim næring er betydelig. Med samlede lønnskostnader i på 79 mrd kroner kan summen av arbeidsgiveravgift og inntektsskatt beregnes til snaut 35 milliarder kroner – i gjennomsnitt 360 000 kroner per ansatt i næring. De høye skatteinntektene skyldes at lønnsnivået i næringen er betydelig høyere enn gjennomsnittet i norsk næringsliv, noe som igjen skyldes de ansattes kompetanse og produktivitet. Dersom lønnsnivået i maritim næring ble redusert til gjennomsnittsnivået i norsk næringsliv, ville skatteinngangen bli redusert med om lag 18 milliarder kroner – *etter* at man har korrigert for refusjonen av skatt for norske sjøfolk (nettolønn).

Operativ erfaring fra sjøen – kritisk kompetanse i hele klyngen

Antall norske sjøfolk er gått noe ned, og var i 2009 17.958.⁵ Rederier i utenriksfarten er kjennetegnet ved en liten andel underordnede nordmenn, men relativt høy andel norske offiserer. NOR-flaggede skip som går i fraktesfart langs kysten har norske ansatte, også i underordnede stillinger. Offshorefartøy har i hovedsak både norske offiserer og underordnet mannskap og utgjør den største gruppe skip med norsk bemanning, i tillegg til fergerederiene Color Line og Hurtigruten.

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 de landbaserte segmentene og for offentlige aktører som losvesenet, Kystverket og Sjøfartsdirektoratet.

Det illustreres gjennom den store spredningen av sjøoffiserer blant de ansatte i hele næringen. En kartlegging utført i forbindelse med prosjektet "Et kunnskapsbasert Norge" om maritim næring viser at 11 prosent av de ansatte i norske rederier har sjøoffiserutdannelse. For skipsverft, maritime tjenesteytere og utstyrproducenter er andelen henholdsvis 7, 6 og 4 prosent.



⁵ Kilde: SSB og NAV

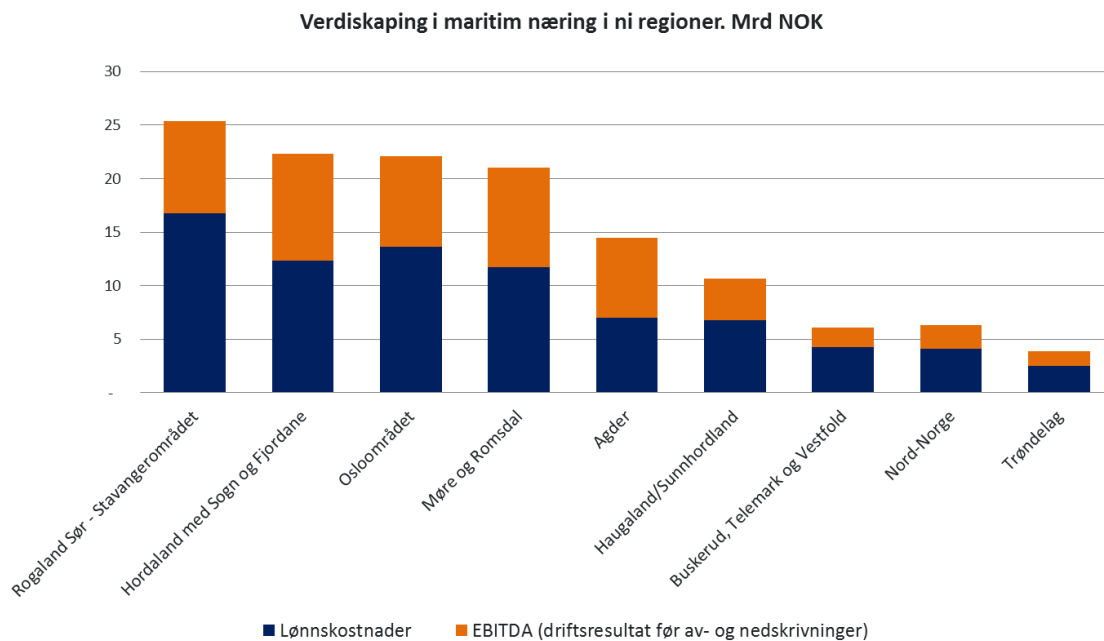
4. Regionale maritime næringer

Nedenfor er den maritime næringen i Norge delt inn i 9 regioner. Inndelingen følger de regionale Maritime Forum (med unntak av Buskerud, Telemark, Vestfold (BTV) og Agder som nå er slått sammen). De ni regionene er:

1. Osloområdet – Oslo, Akershus, Østfold, Oppland og Hedmark
2. BTV – Buskerud, Telemark og Vestfold
3. Agder – Øst- og Vest-Agder
4. Rogaland Sør – Stavangerområdet og Rogaland sør for Boknafjorden
5. Haugalandet og Sunnhordland – Haugesundområdet og Rogaland nord for Boknafjorden
6. Hordaland med Sogn og Fjordane – Hordaland *uten* Sunnhordland, men med Sogn og Fjordane
7. Møre og Romsdal
8. Trøndelag – både Sør- og Nord-Trøndelag
9. Nord-Norge – Nordland, Troms og Finnmark

Stavangerområdet er den største maritime regionen

Målt i verdiskaping er Rogaland Sør den største maritime regionen i Norge. I denne regionen er det meste av den maritime aktiviteten orientert mot offshore. De største selskapene er riggselskaper som Seadrill, offshoreleverandører som Subsea 7, samt seismikkelskaper som Western Geco.



Den nest største regionen er Hordaland med Sogn og Fjordane. Bergen er en typisk skipsfartsby, hvor vi finner store rederier som Grieg Star Shipping og Odfjell. I regionen er det ellers utstyrsprodusenter som Frank Mohn og Bergen Group som dominerer.

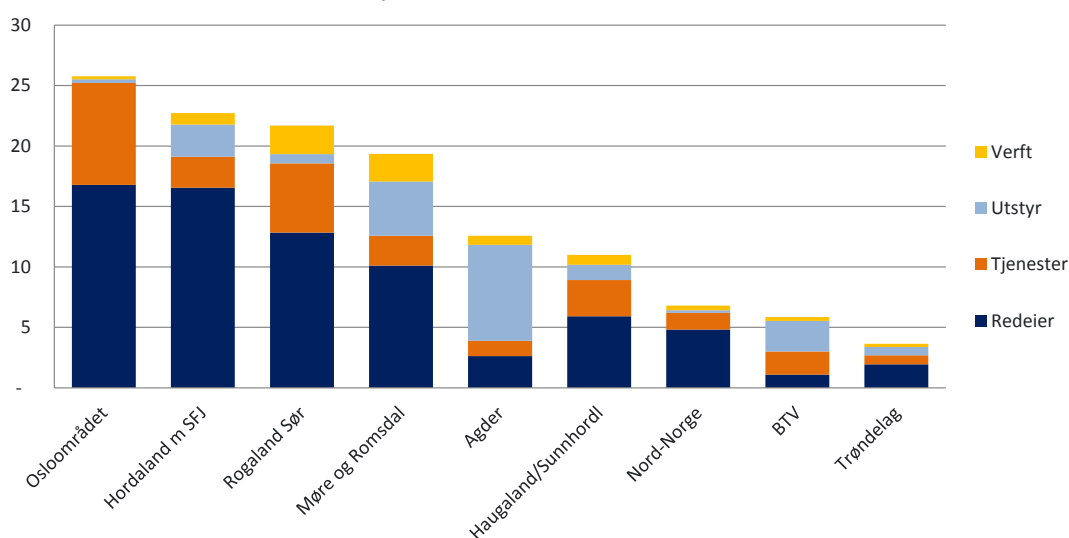
Osloområdet er den tredje største maritime regionen. I geografisk utstrekning er regionen stor (fem fylker), men det aller meste av aktiviteten er konsentrert rundt Oslo og domineres av rederihovedkontorer og spesialiserte tjenesteytere. Osloområdet, som tidligere i overveiende grad var dominert av rederier, er nå i ferd med å bli et maritimt finanssentrum, dominert av hovedkontorvirksomhet for store eiergrupperinger som Fredriksen-gruppen og AWilhelmsen, samt finansielle og juridiske tjenester. Det er likevel flere store fullintegreerte rederiselskaper i Osloområdet, som Wilh. Wilhelmsen, Høegh og Klaveness, samt tjenesteleverandører som Det norske Veritas og Platou.

Den samlede verdiskapingen, både Bergen- og Osloområdet slik de kommer til uttrykk i figuren nedenfor, er undervurdert, fordi den maritime delen av store finansselskaper som DnB NOR, Nordea og Pareto ikke er inkludert. Det er heller ikke advokatselskaper som Wikborg Rein eller Wiersholm.

Regional spesialisering

Det er store variasjoner mellom de maritime regionene med hensyn til sammensetting av virksomheter, noe som fremgår av figuren nedenfor. 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, mens den største konsentrasjonen av offshorerederier er i Møre og Romsdal. I Stavangerområdet er det riggselskaper og undervannsentreprenører som utgjør de viktigste rederitypen.

Verdiskaping i ni maritime regioner fordelt på fire hovedgrupper.
Gjennomsnitt 2007-2009. Mrd NOK

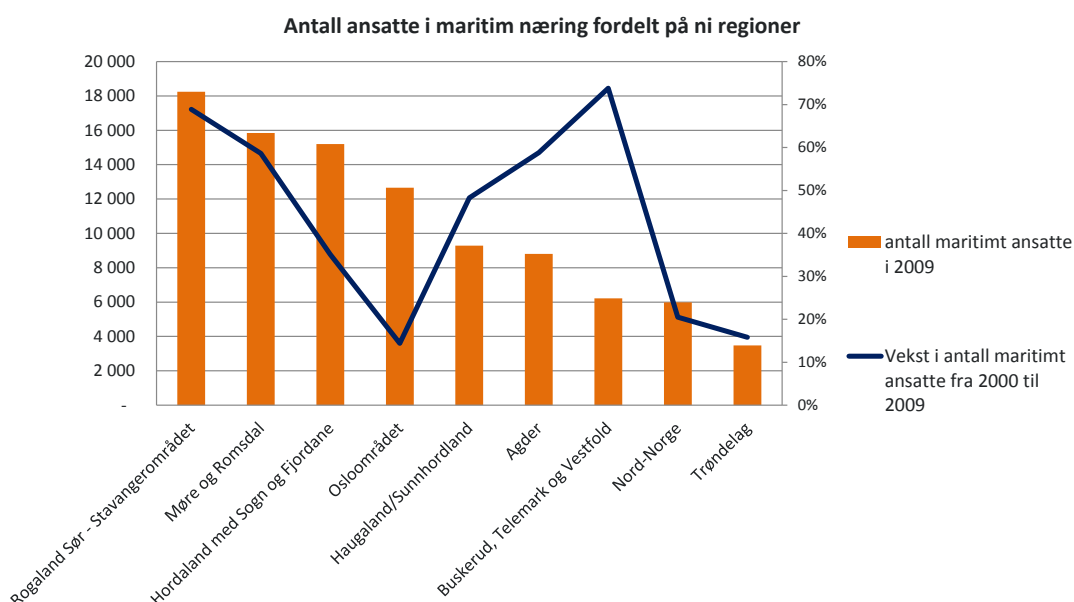


Maritime tjenester er klart størst i Osloområdet, mens utstysproduksjon domineres av Agder og Møre og Romsdal. Møre og Romsdal er for øvrig, sammen med Haugalandet/Sunnhordland, regionen som ligger tettest opp mot den nasjonale profilen. Disse to regionene kan derfor betraktes som tilnærmet "komplette" regionale maritime næringsklynger, mens de øvrige regionene er mer spesialisert.

Flest ansatte i Stavangerområdet

Det er snaut 100.000 ansatte i maritim næring i Norge. Rolls-Royce Marine, Color Line, Hurtigruten, Det Norske Veritas og National Oilwell Varco er bedriftene med flest ansatte.

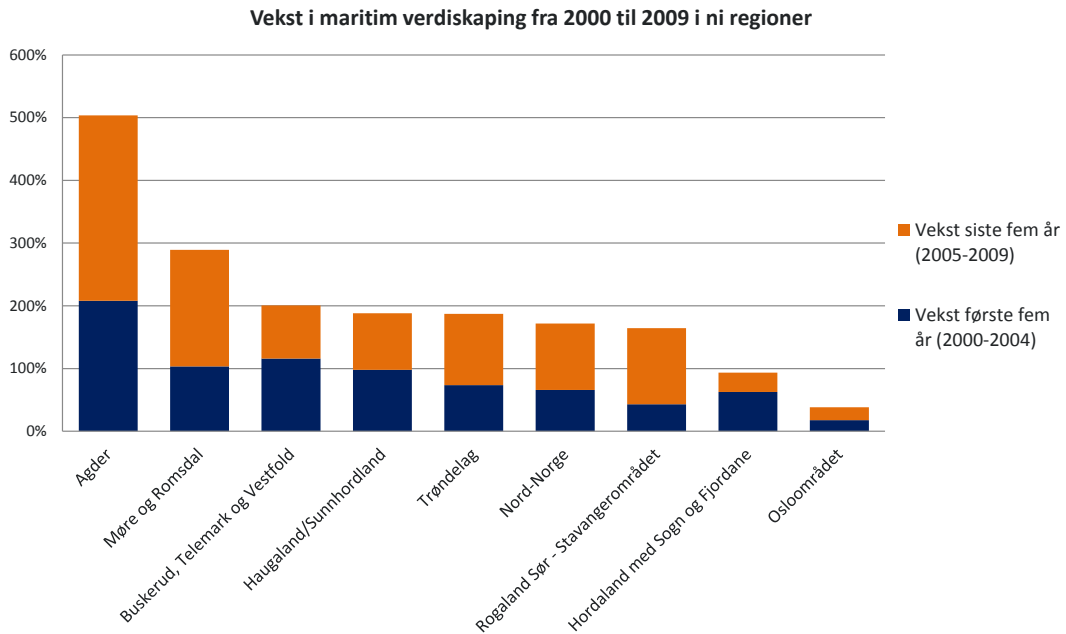
Stavangerområdet (Rogaland Sør for Boknafjorden) er den største maritime regionen i Norge målt etter antall ansatte, med 18.000 medarbeidere. Deretter følger Møre og Romsdal og Bergensområdet (Hordaland med Sogn og Fjordane).



Den høyeste veksten i antall ansatte de siste 10 årene er det BTV-regionen (Buskerud, Telemark og Vestfold). Den regionale næringen hadde 3500 ansatte i 2000. Ti år senere er antall ansatte vokst til 6000. Også Agder, Stavangerområdet og Møre og Romsdal har hatt høy vekst i antall ansatte.

Sterkest verdiskapingsvekst i Agder

Maritim næring har vokst kraftig de siste årene, særlig i perioden 2004-2008. Regionen som har opplevd høyest vekst er Agder. De siste 10 årene har verdiskapingen blant de maritime bedriftene i denne regionen blitt 6-doblet (500 prosent vekst!). Møre og Romsdal har også hatt klart høyere vekst enn gjennomsnittet i næringen, med nær en 4-dobling på 10 år. Veksten har vært spesielt sterk etter 2005.

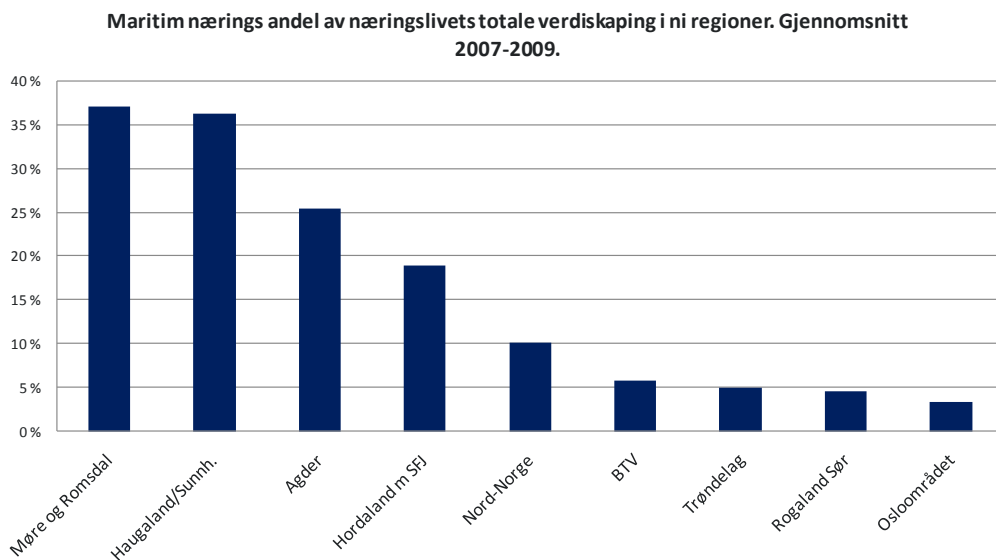


Fem regioner har hatt en vekst i underkant av 200 prosent, også det betydelig over landsgjennomsnittet på 143 prosent. De to regionene som trekker ned gjennomsnittet er Oslo- og Bergensområdet. Veksten i disse to tradisjonelle rederiregionene ligger også under den gjennomsnittlige veksten i norsk næringsliv som helhet i samme periode.

Den regionale betydningen er størst i Møre og Romsdal

Figuren nedenfor viser hvor stor økonomisk betydning maritim næring har i de ni regionene, målt som næringens andel av næringslivets totale verdiskaping i regionen. Tallene er basert på et gjennomsnitt av årene 2007 til 2009, for å unngå tilfeldige variasjoner knyttet til ustabile markeder.

Haugalandet/Sunnhordland har i tidligere analyser vært den regionen hvor maritim næring har stått for den aller største andelen av regionens samlede verdiskaping i privat sektor. I 2009 økte andelen i Møre og Romsdal, mens den falt i Haugaland/Sunnhordland. Det er imidlertid små forskjeller.



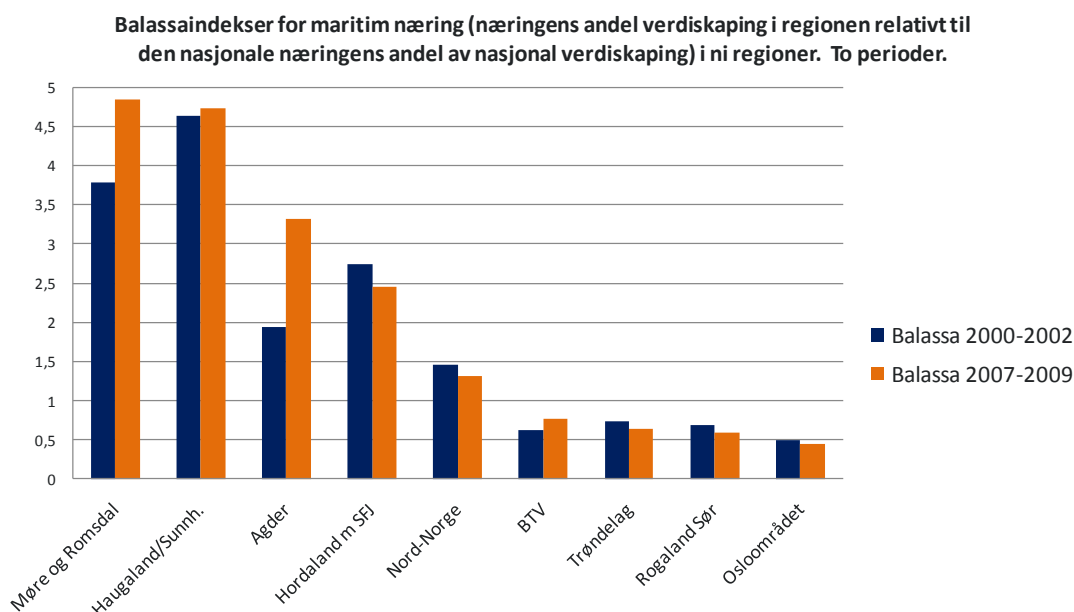
I begge regioner utgjør maritim næring mer enn 35 prosent av næringslivets verdiskaping. Disse to regionene er derfor i ekstrem grad avhengig av utviklingen i maritim næring. Næringen har også svært stor betydning for sysselsettingen. Mer enn hver tredje lønnskroner i Møre og Romsdal og Haugaland/Sunnhordland betales til ansatte i maritim næring. Det betyr at offentlig velferd i disse regionene er svært avhengig av hvordan det går med den maritime næringen, fordi en stor andel av regionenes skatteinntekter kommer fra ansatte i denne næringen.

Balassaindeks som uttrykk for geografisk spesialisering

For å få et mål på om en næring er over- eller underrepresentert i en region, kan man konstruere en såkalt Balassa-indeks. Denne indeksen beregnes som maritim nærings andel av regionens verdiskaping delt på den nasjonale nærings andel av nasjonal verdiskaping. Er indeksen 1, ligger man på landsgjennomsnittet. Er den 2, betyr det at den regionale næringen er dobbelt så stor som landsgjennomsnittet.

Figuren nedenfor viser at maritim næring er nesten fem ganger så stor i Møre og Romsdal og i Haugaland/Sunnhordland som i landet som helhet. Også i Agder, Bergensområdet (Hordaland med Sogn og Fjordane) og i Nord-Norge er næringen overrepresentert. I de fire

siste regionene; Buskerud, Telemark og Vestfold, og i Trøndelag, Stavangerområdet og i Osloområdet, er næringen underrepresentert.



Det kan se ut til at den regionale spesialiseringen fortsetter å øke. I de tre regionene hvor maritim næring har størst betydning, har næringens andel av verdiskaping økt siden begynnelsen av tiåret. I de tre regionene hvor næringen har minst betydning, har andelen falt i samme periode.

Hva ser vi i krystalkulen?

Denne rapporten analyserer og beskriver utviklingen i maritim næring de siste 10 årene basert på de siste tilgjengelige regnskapstall. Disse utviklingstrekkene forteller altså hvordan det *har gått*, ikke hvordan det går nå, og heller ikke hvordan det kommer til å gå. Hva vet vi så om året som akkurat er avsluttet, 2010, og hvordan ser prognosene ut for de neste årene?

I 2010 har verdensøkonomien gradvis funnet tilbake til normalen etter rystelsene fra finanskrisen. Verdens samlede BNP økte knapt i 2009, men tok seg kraftig opp igjen året etter, og det forventes at verdensøkonomien vokser med 4,3 prosent i 2011 (IMF). Det medfører at verdenshandelen også vokser, noe som skaper økt etterspørsel etter fraktonnasje. Også offshoremarkedene vokser, som følge av økt lete- og utbyggingsaktivitet, spesielt på dypvannsområder som krever flytende rigger og avanserte maritime operasjoner. Brasil er trolig det mest lovende markedet, og en lang rekke norske rederier og andre maritime selskaper etablerer virksomhet der. Også på norsk sokkel er aktivitetsnivået på vei opp igjen. SSB forventer at investeringene på norsk sokkel skal øke med 10,5 prosent i 2011 etter et betydelig fall i 2010.

At markedene – etterspørselssiden – vender tilbake til den underliggende trendveksten fra før finanskrisen, betyr ikke at alle problemer i maritim næring er løst. Før finanskrisen inntraff, var det bygget opp en enorm latent overkapasitet i de fleste markeder, som følge av en voldsom kontraheringsaktivitet fra optimistiske rederier. I desember 2010 var fremdeles ordreboken av bulkskip på 51 prosent av den eksisterende flåten (Hammer Maritime Strategies). Også i andre skipssegmenter, som tank, offshorefartøy og rigger, er det fremdeles betydelige ordrebøker som skal tømmes de to neste årene.

Faktisk var det køene på verdens verft som skapte den fantastiske lønnsomheten i shippingmarkedene. Det tok så lang tid fra kontrahering til levering at tilbudsveksten ikke holdt tritt med etterspørselsveksten. Når tilbudet av skip nærmer seg kapasitetsgrensen, kan ratene i spotmarkedene bli ekstremt høye. I årene som kommer vil situasjonen være motsatt i de fleste markeder, med til dels betydelig overkapasitet. Imidlertid er norske rederier posisjonert i markedssegmenter med spesialiserte skip og langsiktige kontrakter, så fremtidsutsiktene for den norske næringen som helhet ser bedre ut enn prognosene for de konvensjonelle fraktmarkedene skulle tilsi.

Når det gjelder verfts- og utstyersindustrien var situasjonen den at ordrene tok seg godt opp i 2010. Mens ordreinngangen for norske verft i 2009 var 16 skip til en verdi av 2 milliarder kroner, ble det i fjor kontrahert 51 skip til en verdi av 18,8 milliarder kroner. Halvannen måned inn i 2011 er det inngått kontrakter for bygging av 5 skip til en verdi av 2 milliarder kroner, dvs. det samme som i hele 2009⁶. Over 80 prosent av de inngåtte kontraktene ved norske verft er spesialfartøy til olje- og gassvirksomheten offshore. Det forteller oss av oljepris og investeringsnivået til olje- og gasselskapene vil ha stor betydning for utviklingen i årene som kommer. Nærmere 75 prosent av ordrene ved verftene i Norge er det de norske rederier som inngår. Det at rederiene er etablert i Norge er derfor viktig for de andre segmentene i den norske maritime klyngen.

⁶ Maritim bransjeforening i Norsk Industri