MENON ECONOMICS

RAPPORT

MARITIM VERDISKAPINGSRAPPORT 2023

MENON-PUBLIKASJON NR. 6/2023

Av: Serli Abrahamoglu, Kaja Haug, Maren N. Basso og Erik Jakobsen

Forord

Menon Economics har gjennom mange år utarbeidet den årlige maritime verdiskapingsrapporten som publiseres av Maritimt Forum i begynnelsen av kalenderåret. Utviklingen i løpet av 2020 og siste tilgjengelige regnskapsår fra 2021 viser at koronapandemien ikke traff næringen så hardt som fryktet, og at det jevnt over har gått bra i maritim næring. Det samme gjelder estimater for 2022 og 2023, som viser en forventning om vedvarende økning i både verdiskaping og sysselsatte. Denne økningen er primært drevet av økte fraktrater og aktivitetsnivå hos rederiene og utstyrsleverandørene. Klimagasskutt har fått stor plass i det maritime ordskiftet de siste årene, og det påvirker allerede markedene, fremtidsplaner og strategier i de fleste maritime bedrifter. Norge er blant de fremste i verden når det gjelder å utvikle og å ta i bruk grønn maritim teknologi. En tidlig posisjonering innen grønn internasjonal skipsfart kan utgjøre et betydelig konkurransefortrinn for det som allerede er en av Norges viktigste eksportnæringer.

Maritim verdiskapingsrapport 2023 er utarbeidet av Menon Economics på vegne av Maritimt Forum. Prosjektet har vært ledet av Maren N. Basso med Serli Abrahamoglu og Kaja Haug som prosjektmedarbeidere. Erik Jakobsen har vært kvalitetssikrer. Menon står ansvarlig for alt innhold i rapporten.

_____

Januar 2023

Maren N. Basso
Prosjektleder
Menon Economics

Innhold

FREMDELES EN AV NORGES VIKTIGSTE NÆRINGER **4**

UTVIKLINGSTREKK I NÆRINGEN **7**

Fremdeles lønnsomhetsutfordringer i næringen 8

Godstransportsmarkedet driver veksten, men andre markeder opplever også en kontinuerlig vekst 8

Maritim næring er Norges nest største bidragsyter til eksportinntekter 9

Grønn maritim næring 10

REDERIENE **13**

Deepsea-rederiene 15

Offshorerederier og riggselskaper 16

Nærskipsfartsegmentene 17

VERFTSINDUSTRIEN **20**

Flere nybyggkontrakter utenfor Norge 21

UTSTYRSPRODUSENTER **24**

TJENESTELEVERANDØRENE **26**

Teknologiske tjenester 27

Finansielle og juridiske tjenester 28

Havne- og logistikktjenester 29

Handel 29

KOMPETANSE I NÆRINGEN **30**

Behovet for og viktigheten av operativ erfaring fra sjø 31

Kompetansebehov som følge av teknologiutvikling 33

VEDLEGG A **35**

Regnskapstall for 2022 35

Oppdatering av næringspopulasjoner 35

VEDLEGG B: NØKKELTALL FOR MARITIM NÆRING **36**

Fylkesfordelte nøkkeltall for maritim næring i 2021 36

Kommunefordelte nøkkeltall fordelt på fylker i 2021 36

Kommunefordelte nøkkeltall for Agder 2021 36

Kommunefordelte nøkkeltall for Innlandet 2021 37

Kommunefordelte nøkkeltall for Møre og Romsdal 2021 37

Kommunefordelte nøkkeltall for Nordland 2021 38

Kommunefordelte nøkkeltall for Oslo 2021 38

Kommunefordelte nøkkeltall for Rogaland 2021 38

Kommunefordelte nøkkeltall for Troms og Finnmark 2021 39

Kommunefordelte nøkkeltall for Trøndelag 2021 40

Kommunefordelte nøkkeltall for Vestfold og Telemark 2021 40

Kommunefordelte nøkkeltall for Vestland 2021 41

Kommunefordelte nøkkeltall for Viken 2021 41

REFERANSELISTE **43**

Nøkkeltall for maritim næring

MENON ECONOMICS

Nøkkeltall for maritim næring i 2022 (estimert)

	2020	2021	2022 (estimert)
Sysselsetting	86 500	88 800	87 900
Omsetning	451 milliard	466 milliard	498 milliard
Verdiskaping	153 milliard	164 milliard	175 milliard

Historisk utvikling av verdiskaping og sysselsetting i maritim næring 2003 - 2022 (2022 estimert)

Verdiskaping og sysselsetting i de maritime hovedgruppene i 2022 (estimert)

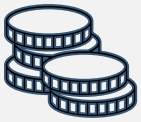
Tall for 2022 er estimert. Kilde: Menon Economics

Fremdeles en av Norges viktigste næringer

Maritim næring er en av Norges viktigste næringer og spiller en sentral rolle for verdiskaping og sysselsetting i store deler av landet. Norske rederier kontrollerte i 2022 rundt 2900[1] skip verden over, og utgjorde den femte mest verdifulle flåten i 2022. Langs norskekysten finnes en komplett maritim klynge hvor det inngår verdensledende selskaper innenfor et bredt spekter av segmenter, blant annet innen bilfrakt, brønnbåter, skipsfinansiering, utvikling av skipsutstyr, skipsdesign og systemer for dynamisk posisjonering. I tillegg står norske bedrifter og kunnskapsaktører bak en kontinuerlig strøm av innovasjoner innen skipsdesign, dynamisk posisjonering, fremdriftssystemer, utstyr og tjenester.

Utviklingen i løpet av 2020 og siste tilgjengelige regnskapsår fra 2021 viser at koronapandemien ikke traff næringen så hardt som fryktet, og at det jevnt over har gått bra i maritim næring[2]. Det samme gjelder 2022-tallene, hvor både omsetning og verdiskaping er estimert til å øke i 2022, som vist i Tabell 1. Hoveddriveren bak utviklingen er deepsea-rederienes høye fraktrater i etterkant av koronapandemien. Dette er særlig gjeldende innen bulk-, Ro-Ro- og containersegmentet. Offshorerederiene og riggselskapene bidrar også til den estimerte økningen i 2022, drevet av høye olje- og gasspriser i 2021 og 2022, samt høye rater for forsyningsskip (PSV) og ankerhåndteringsskip. Det er også forventet at cruiserederiene vil oppnå en høyere vekst etter to svært svake år under pandemien.

Tabell 1: Nøkkeltall for maritim næring, 2021 og 2022 (estimert). Kilde: Menon Economics

	2020	2021	2022 (estimert)
	86 500	88 800	87 900 sysselsatte
	451 milliarder i omsetning	466 milliarder i omsetning	498 milliarder i omsetning
	153 milliarder i verdiskaping	164 milliarder i verdiskaping	175 milliarder i verdiskaping

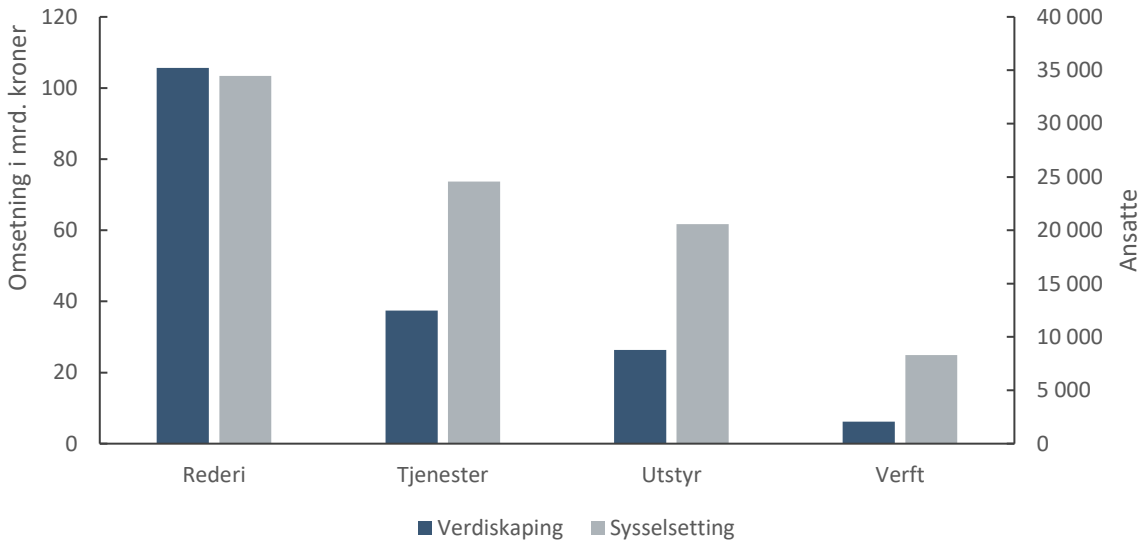
Maritim næring består av en lang rekke virksomhetstyper: rederier, tjenesteleverandører, utstyrsprodusenter og verft. Rederigruppen deles videre inn i ulike undergrupper, da rederienes fartøy og operasjoner er i stor grad spesialisert mot spesifikke markedsanvendelser. Eksempler på dette er spesialiserte skip til frakt av varer på verdenshavene (deepsea) eller innenfor kontinenter og land (shortsea), fartøy som utfører spesialiserte operasjoner for olje og gass, havvind, fiskeri og havbruk, samt passasjerfartøy som spenner fra gigantiske cruiseskip, via ferger på veinettet til små, hurtiggående passasjerferger. Tjenesteleverandørene er også en

[1] Gjelder handelsflåten
[2] I september 2021 estimerte vi en samlet verdiskaping på 154 mrd. kroner for 2020. De faktiske tallene viser at verdiskapingen endte på 161 mrd. kroner. Sammenlignet med 2019-tallene er dette en økning på 2 %.

sammensatt gruppe og vi skiller her mellom teknologiske tjenester, finansielle og juridiske tjenester, havne- og logistikktjenester og handel. Utstyrsprodusentene behandles som en gruppe, mens for verftene skiller vi mellom store, mellomstore og små verft der det er hensiktsmessig.

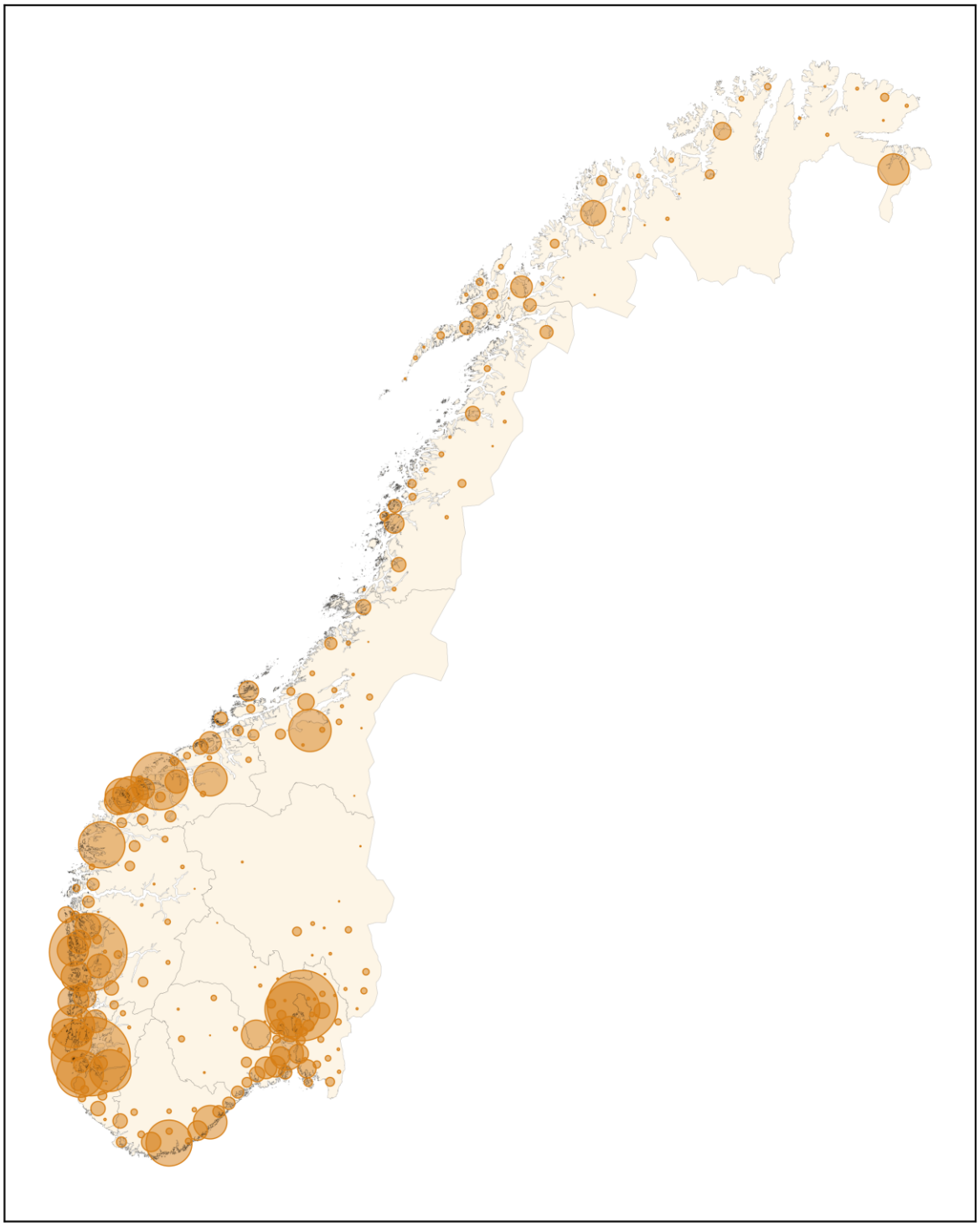
Verdiskaping og sysselsetting blant de fire hovedgruppene varierer, som vist i Figur 1. Rederiene dominerer på begge områder og står for nærmere 60 prosent av verdiskaping og 40 prosent av sysselsettingen i 2022. Deepsea-rederiene er den klart største undergruppen i rederisegmentet når det gjelder verdiskaping, tilsvarende 40 prosent. Nærskipsfartssegmentet betjener ulike markeder som havbruk, cruise, ferger og godstransport langs norskekysten og Europa. Denne undergruppen sto for nærmere 40 prosent av sysselsettingen i rederisegmentet. Tjenesteleverandørene er den nest største gruppen etter rederiene og estimert verdiskaping i 2022 er drøyt en femtedel av næringens totale verdiskaping. Videre følger utstyrsleverandørene og deretter verftene.

Figur 1: Verdiskaping og sysselsetting i de maritime hovedgruppene i 2022 (estimert). Kilde: Menon Economics



De sysselsatte i maritim næring sprer seg over hele landet, med en naturlig overvekt langs kysten, som vist i Figur 2. Områdene tilknyttet byområdene rundt Oslo, Stavanger, Bergen og Ålesund tiltrekker seg en høy andel av de ansatte i maritim næring. Flest sysselsatte finner vi på Vestlandet, hvor maritim næring i fylkene Rogaland, Vestland, og Møre og Romsdal sysselsetter omkring 52 000 mennesker til sammen. Dette tilsvarer cirka 60 prosent av den totale sysselsettingen. Oslofjordregionen utgjør også et tyngdepunkt for shipping og maritime tjenester. Viken, Oslo og Agder utgjør 24 prosent av den totale sysselsettingen i maritim næring.

Figur 2: Kart over kommunefordelt sysselsetting av ansatte i maritim næring i 2022. Sirkler er plassert i sentrum av kommunene. Større sirkel indikerer flere ansatte. Kilde: Menon Economics

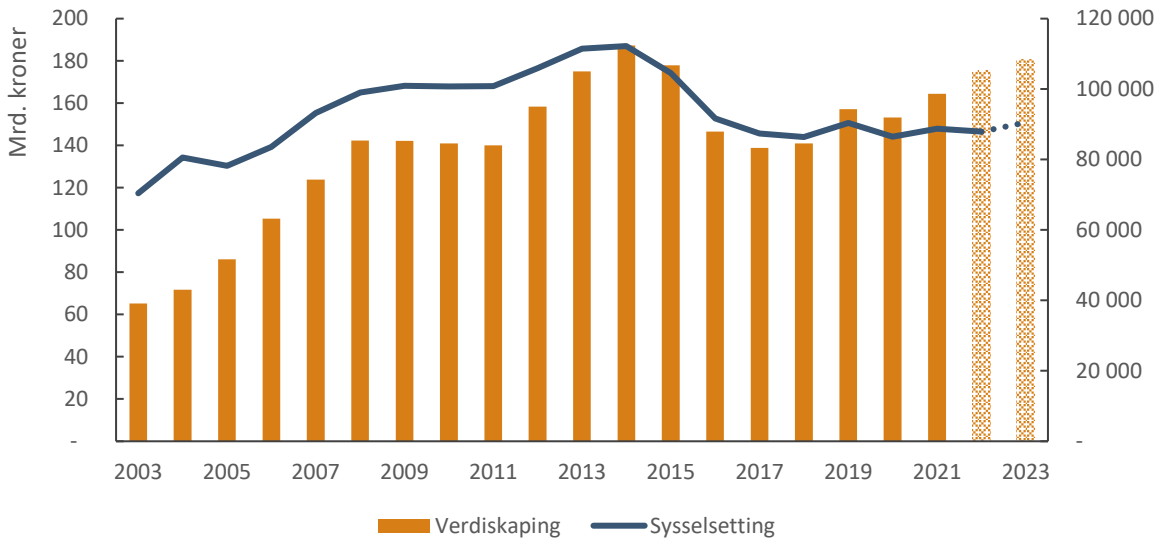


Utviklingstrekk i næringen

Norsk maritim næring har gjennomgått store strukturelle og innholdsmessige endringer de siste 20 årene. Fra å være tungt rettet mot deepsea-segmentet og deretter olje- og gassnæringen, har næringen omstilt seg mot å betjene ulike havnæringer de siste årene, som cruise, passasjertransport og havbruk. Næringen er med andre ord mer diversifisert enn hva den var for fem til ti år siden. Næringens omstillingsevne er trukket frem som en av næringens største styrker. Den maritime næringen i Norge har i mange år blitt beskrevet som en komplett næringsklynge hvor elementene i klyngen forsterker hverandre (Reve & Sasson, 2012).

Det var oljeprisfallet i 2014 og påfølgende offshorekrise som presset frem behovet for omstilling i hele næringen, og i stor grad har maritim næring lyktes med nettopp dette. Fra 2014 til 2017 falt verdiskapingen med i overkant av 30 prosent, før den igjen økte frem til 2019, som vist i Figur 3. Vi ser en nedgang i verdiskaping også i 2020, tilsvarende tre prosent, som følge av koronapandemien. Både aktører tilknyttet cruise- og fergesegmentet, samt offshorerelaterte aktiviteter, ble særlig påvirket av koronapandemien. Den totale nedgangen i næringen var imidlertid ikke så stor som fryktet, grunnet økt aktivitetsnivå i andre segmenter. Dette gjaldt særlig de maritime aktørene som betjener sjømatnæringen.

Figur 3: Verdiskaping og sysselsetting i maritim næring. Tall for 2022 og 2023 er estimert. Kilde: Menon Economics



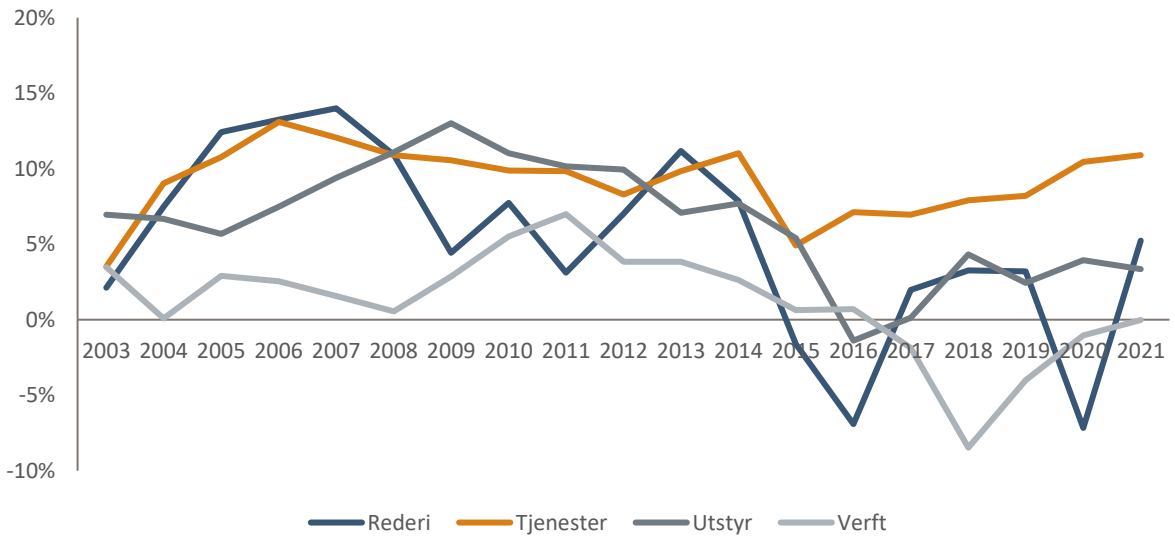
Estimater for 2022 og 2023 viser en forventning om vedvarende økning i både verdiskaping og sysselsatte. I 2023 er verdiskapingen forventet å nå tilnærmet samme nivå som toppåret 2014 i løpende priser. Denne økningen er primært drevet av økte fraktrater og aktivitetsnivå hos rederiene og utstyrsleverandørene. Som tidligere nevnt henger dette sammen med de høye ratene til både deepsea-rederiene og offshorerederiene i etterkant av pandemien. Til tross for lav vekst i verdensøkonomien ser det ut til at etterspørselen etter rederitjenester vil fortsette å øke og at dette vil smitte over på resten av næringen. Sysselsettingen i 2022 ligger på et litt lavere nivå enn i 2021, men det er forventet en økning i antall sysselsatte i 2023, hvor den vil nå et tilsvarende nivå som før koronapandemien.

Fremdeles lønnsomhetsutfordringer i næringen

Flere selskaper i maritim næring har stått overfor betydelige lønnsomhetsutfordringer i etterkant av oljekrisen i 2014. Dette gjelder særlig selskaper som hadde større andel av sine inntekter fra olje- og gassegmentet da fallet startet. I tillegg har pandemien, turismerestriksjoner og fallet i oljeprisen i 2020, samt et lavere aktivitetsnivå i verdenshandelen, påvirket den samlede lønnsomheten til næringen. Lønnsomhetssituasjonen varierer imidlertid blant de maritime hovedgruppene, som vist i Figur 4. Lønnsomheten til tjenesteleverandørene har vært positiv i hele perioden, hvor de siden 2016 har vært den mest lønnsomme gruppen. Utstyrsleverandørenes lønnsomhet har vært mer volatil, men de har hatt en positiv driftsmargin etter 2017.

Verftene fortsetter å tape penger og har siden 2017 hatt negativ driftsmargin. Lønnsomheten har imidlertid blitt mindre negativ i perioden 2018 til 2021. Det er i hovedsak de store verftskonsernene Vard, Ulstein og Westcon som fører til de store svingningene og den negative lønnsomheten i verftsnæringen som helhet, da disse verftene har hatt høye omstillingskostnader i etterkant av oljekrisen. Markedsutviklingen og lønnsomheten til de små og mellomstore verftene har holdt seg mer stabil til sammenligning, som følge av en mer stabil aktivitet knyttet til bygging, vedlikehold og reparasjon av ferger, fiskebåter, brønnbåter og en del mindre spesialfartøy. Rederisegmentet har også opplevd svingninger i lønnsomheten, særlig de siste fem årene. Til tross for negativ lønnsomhet i 2020, mye grunnet koronapandemien og fallet i oljeprisen, har lønnsomheten økt kraftig i 2021. Som tidligere nevnt, henger dette primært sammen med høye fraktrater for deepsea-segmentet, offshorerederier og riggselskaper.

Figur 4: Driftsmargin (EBIT) blant de ulike hovedtypene av maritime selskaper. 2003-2021. Kilde: Menon Economics[3]



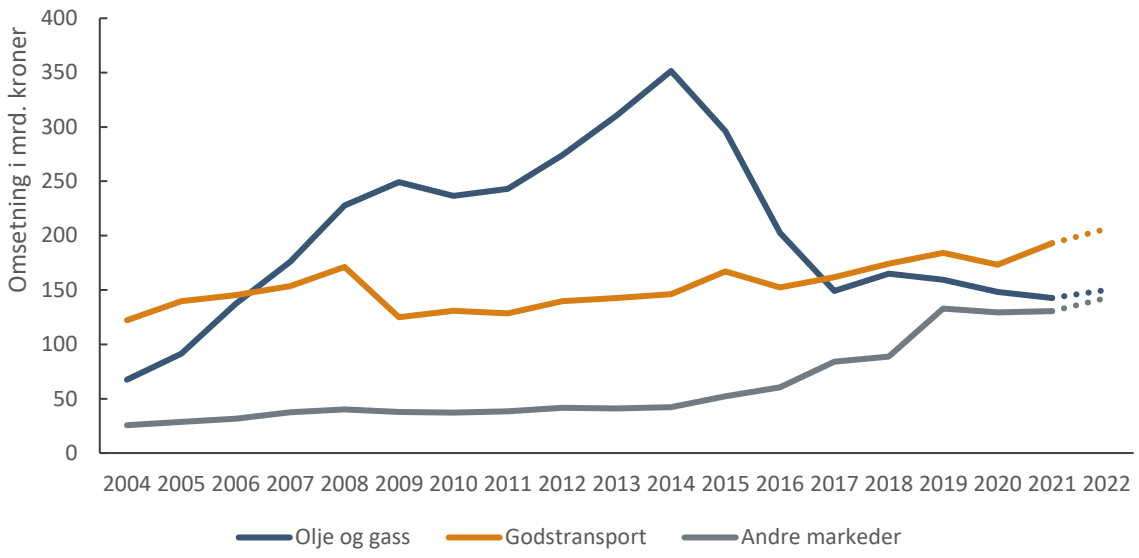
Godstransportsmarkedet driver veksten, men andre markeder opplever også en kontinuerlig vekst

Bak utviklingen i den maritime næringen ligger det flere interessante utviklingstrekk i enkeltmarkeder. Dette vises i Figur 5. Aktiviteten i olje- og gassnæringen drev lenge utviklingen i maritim næring som helhet, men etter 2014 er omsetningen rettet mot olje og gass mer enn halvert. En ser allikevel en økt omsetning fra 2021 til 2022,

[3] *Ikke tall for 2022*

som følge av økt aktivitet og høye fraktrater for offshorerederiene. Varetransport, både deepsea og shortsea, har ligget nokså stabilt i samme periode, men denne gruppen har opplevd en vekst de siste to årene, i hovedsak drevet av deepsea-rederienes vekst knyttet til fraktratene.

Figur 5: Omsetningsutvikling i ulike markedssegmenter. 2004-2022. 2022-tall er estimert. Kilde: Menon Economics[4]



Veksten i andre markeder, som havbruk, havvind og maritim turisme, har drevet mye av den totale omsetningsutviklingen i perioden 2017 til 2021, hvor omsetningen er mer enn doblet siden 2014. Det er forventet vedvarende vekst i disse markedene. Regjeringen har store ambisjoner for å utvikle havvind i Norge de neste årene, hvor havvind er utpekt som en av Norges nye eksportsatsinger[5]. Dette fører også til muligheter for aktørene i maritim næring. Næringen besitter kompetanse og erfaring fra offshoreaktivitet som gir dem et unikt utgangspunkt i havvindmarkedet. I tillegg er det flere rederier som kontraherer skip tilknyttet havvind, både på norske og utenlandske verft. Teknologiutvikling og strengere utslippskrav fører også med seg nye muligheter både for verft og leverandører, hvor nye skip skal bygges eller gamle skip skal bygges om. Den norske maritime næringens satsing på innovasjon og utvikling av null- og lavutslippsteknologi bidrar både til å gjøre den globale og norske næringen grønnere, i tillegg til at den gir muligheter for fremtidig verdiskaping og sysselsetting.

Maritim næring er Norges nest største bidragsyter til eksportinntekter

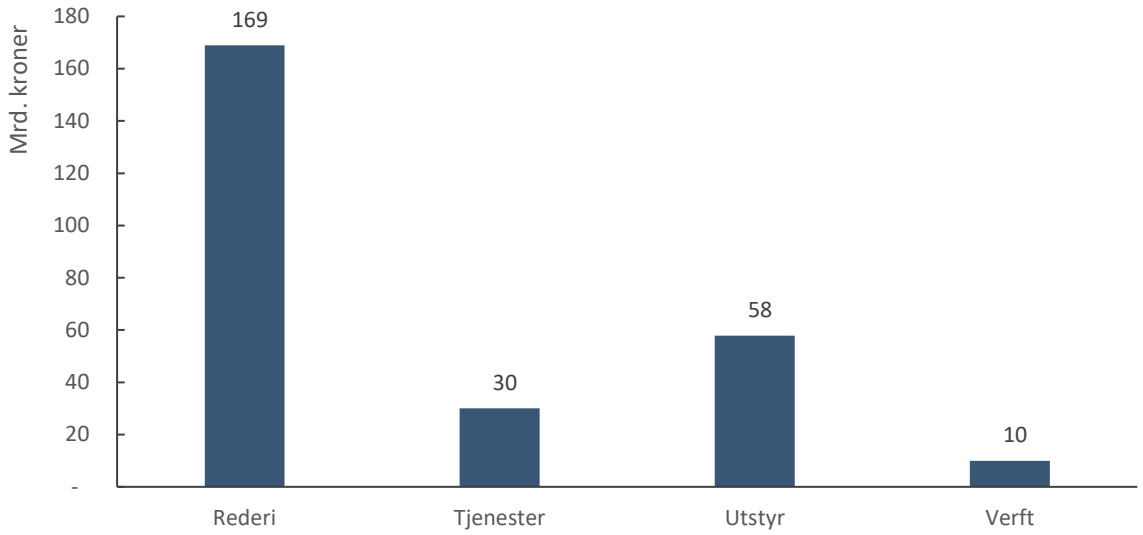
Norsk maritim næring er internasjonalt rettet og er Norges neststørste bidragsyter til eksportinntekter, etter olje og gass (Menon Economics, 2022). Eksportens andel av omsetning har imidlertid ligget stabilt siden 2010, på rundt 50 prosent. Dette er med på å illustrere utfordringene næringen står overfor. Gitt næringens internasjonale natur påvirkes stort sett alle kunder innen et segment relativt likt, uansett hvor de befinner seg. Innenlands-markedet er tett integrert med det globale markedet, så syklusene her hjemme er stort sett sammenfallende med utviklingen i verden.

---

[4] *Omsetningstallene for 2022 er estimert. For 2022 segmentandeler er det brukt 2021 segmentandeler som proxy, dermed inkluderer figuren ikke informasjon om hvis selskapene har en ulik fordeling av inntektssegmenter.*
[5] https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/havvind-blir-norges-neste-eksporteventyr/id2949198/

I 2022 var samlet eksportestimat på omkring 265 milliarder kroner, hvor rederiene sto for i overkant av 60 prosent av den totale eksporten, tilsvarende 169 milliarder kroner[6], som vist i Figur 6. En stor andel av inntektene fra den norskeide flåten kommer gjennom rederienes datterselskaper i andre land. Dette regnes ikke som eksportinntekter, så de totale valutainntektene fra norske rederier er enda høyere enn eksporttallene tilsier. Rederiene representerer likevel en viktig kilde til eksportinntekter. Utstyrsleverandørene er den neststørste gruppen målt i eksportinntekter, etterfulgt av tjenesteleverandører og verft.

Figur 6: Eksportinntekter fra de fire hovedgruppene i maritim næring i 2022 (estimert)[7]. Kilde: Menon Economics



Rederienes aktiviteter stimulerer eksporten fra resten av den maritime klyngen ved å være krevende kunder for norsk maritim industri. For maritim industri (verft, utstyr og tjenester) er eksportmarkedene viktigere enn hjemmemarkedet. Norsk maritim industri utvikler verdensledende teknologi, innovative fartøykonsepter og utstyr, og Norge anses som verdensledende på bærekraftige teknologiske løsninger i havnæringene. Det meste av utstyrsprodusentenes eksport er direkte salg til utenlandske verft og rederier, broløsninger, fremdrifts-systemer o.l. De eksporterer også indirekte via utstyrsleveranser til norske verfts skipsbygging for utenlandske rederier eller via leveranser til norske rederier som opererer utenfor Norge. Utstyrsprodusentene er sterkt posisjonert i det globale markedet, spesielt innenfor teknologiske produkter.

Grønn maritim næring

Norge er blant de fremste i verden når det gjelder å utvikle og å ta i bruk grønn maritim teknologi. Norge har alle forutsetninger for å gå i front og skape store verdier og nye løsninger i møte med klimautfordringene. En tidlig posisjonering innen grønn internasjonal skipsfart kan utgjøre et betydelig konkurransefortrinn for det som allerede er en av Norges viktigste eksportnæringer. Omstillingen krever innovasjon og teknologisk utvikling i alle deler av verdikjeden når det gjelder energieffektivitetsløsninger og fremdriftssystemer med alternative drivstoff.

---

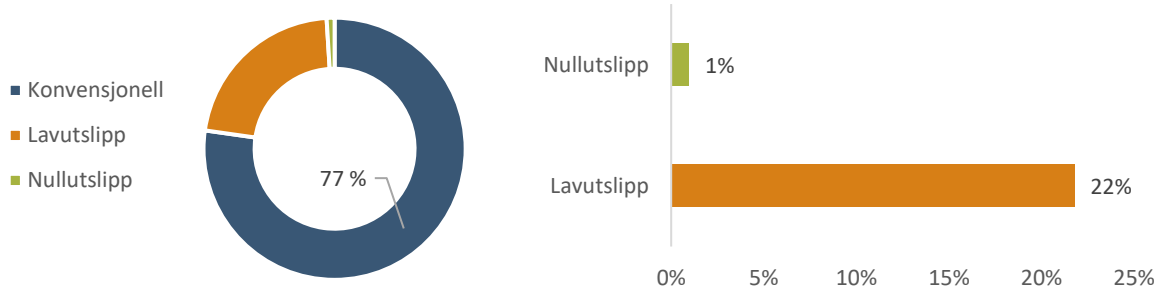
[6] Det er noe usikkerhet tilknyttet rederienes eksportanslag, da det er utfordrende å måle denne type tjenesteeksport presist. Bakgrunnen til dette er at rederitjenester er mobile og internasjonale. Av den grunn er det ikke alltid regnskapsmessig mulig å skille mellom eksport og transaksjoner innad i konsernet fra datterselskap i utlandet. For eksempel kan det tenkes at kontrakten inngås av hovedkontoret i Norge, men at rederitjenesten leveres av et datterselskap i et annet land.

[7] 2022 omsetningstallene er estimert. For 2022 eksportandeler er det brukt 2021 eksportandeler som proxy, dermed inkluderer figuren ikke informasjon om hvis selskapene har en ulik fordeling av inntektssegmenter.

Norge har allerede en av verdens største LNG-drevne flåter, i løpet av 2022 vil vi ha over 80 batteriferger og i nærskipsfarten rulles det ut hybridskip. Hydrogen som drivstoff er også på vei, og Norge har potensial til å bli en ledende havvindnasjon.

Sammenlignet med verdensflåten har den norskeide flåten en høyere andel lav- og nullutslippsskip. Selv om norsk maritim næring er i front i den grønne omstillingen, er det fremdeles en lang vei å gå, hvor omkring 77 prosent av skipene fremdeles bruker fossile drivstoffløsninger. Det er store forskjeller mellom skips-segmentene når det gjelder bruk av null- og lavutslippsløsninger. Offshoreflåten har flest skip på lavutslippsløsninger. Målt i bruttotonnasje er det imidlertid gasskipsegmentet som troner på topp. Dette segmentet består i hovedsak av LNG- og LPG-drevne skip.[8] Det er per dags dato få nullutslippsfartøy i den norskeide flåten. Fergesegmentet er det segmentet som er kommet lengst når det gjelder nullutslippsfartøy. Yara Birkeland er det eneste nullutslipps-fraktskipet i den norskeide flåten, og er foreløpig det eneste helelektriske nullutslipps-konteinerskipet i verdensflåten. De fleste skipene i den norskeide flåten som i dag benytter lav- og nullutslippsløsninger er bygget de siste 25 årene, hvor flere av dem er bygget de siste ti årene.

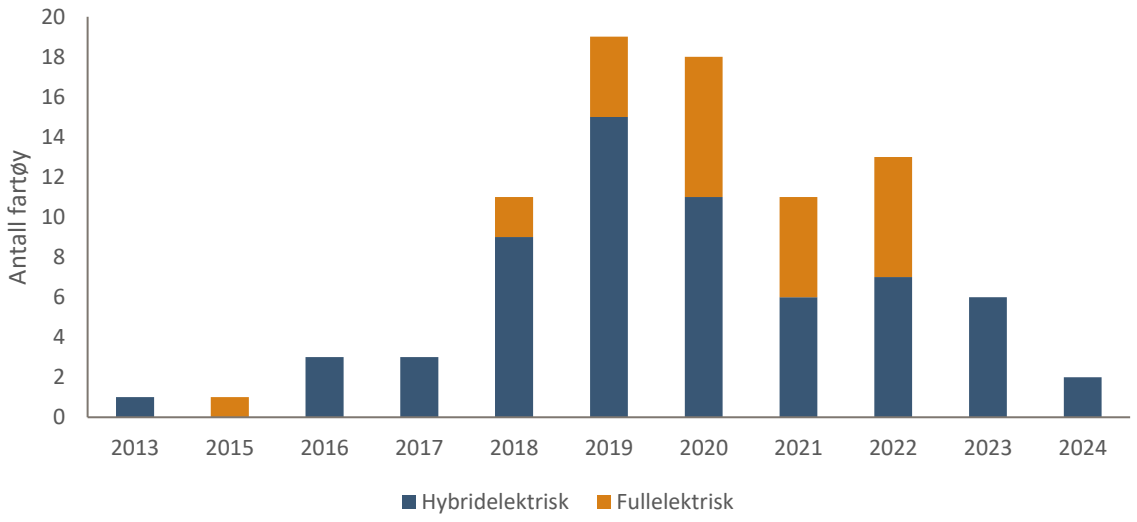
Figur 7: Fordeling av antall norskeide skip etter fossilt drivstoff (konvensjonelt drivstoff) og lav- og nullutslipp. Kilde: Clarksons World Fleet Register



Norske skipsverft har også ligget i front internasjonalt, hvor andelen lav- og nullutslippsløsninger på fartøy bygget på norske verft er høyere enn for andre skipsfartsnasjoner. Andelen lavutslippsfartøy økte betraktelig fra 2016 til 2017, og skyldes en økning i leveranser av hybridelektriske havbruksfartøyer til norske rederier. I perioden 2018 til 2020 sto nullutslippsløsninger for syv prosent av verdien (kjøpesummen) på fartøy bygget på norske verft (Grønn maritim, 2022). I 2021 var lav- og nullutslippsandelen blant nybyggene nærmere 40 prosent, og det er forventet at andelen vil vokse de kommende årene. Andelen nullutslippsskip har i perioden utgjort en marginal andel, og flesteparten av disse er levert etter 2017. Ordrebøkene for nullutslippsskipene indikerer per 2022 en flat utvikling mot 2024. Figur 8 viser norske rederiers leveranser av hybridelektriske og fullelektriske ferger i perioden 2013 til 2022. Som vist ble det levert flest i 2019 og 2020.

[8] *LNG- eller LPG-drevne skip benytter både konvensjonelle to- og firetaktsmotorer til forbrenning av drivstoffet. Gassen tennes ved hjelp av tennplugger. Motorene har med tiden blitt mer egnet til slike drivstoff, som har vært med på å øke effektiviteten og redusere utslipp av klimagasser.* https://www.dnv.com/maritime/insights/topics/lng-as-marine-fuel/technologies.html https://www.dnv.com/maritime/insights/topics/lng-as-marine-fuel/technologies.html

Figur 8: Norske rederiers leveranser av nybygde hybridelektriske og fullelektriske ferger i perioden 2013 til 2022 med ordrebok. Kilde: Clarksons World Fleet Register



Den grønne omstillingen av global skipsfart representerer en markedsmulighet for hele den norske maritime næringen, og er således et virkemiddel for økt verdiskaping og sysselsetting. Det å lykkes med grønn omstilling i den norske næringen kan legge grunnlaget for et stort eksportpotensial av grønn norsk teknologi, utstyr, systemer, fartøy og rederioperasjoner. Verdensmarkedet for rederitjenester er stort – om lag 5 500 milliarder kroner i 2021, hvor norske rederier står for omkring 4,5 prosent. Markedsandelen er høyest innen havbruk, men Norge har også sterke posisjoner innen havvind og olje/gass. Innenfor det suverent største markedsområdet, varetransport (deepsea/shortsea), er andelen på om lag 4 prosent. Innenfor varetransportmarkedet har Norge sterke nisjeposisjoner, for eksempel innen kjemikalier, bilfrakt og bøyelastere (Menon Economics, 2022). Størrelsen på rederimarkedene er også avgjørende for verftenes, utstyrsprodusentenes og tjeneste-leverandørenes markedsmuligheter. De neste tiårene skal hele verdensflåten byttes ut eller bygges om til nullutslippsfartøy. Markedet vil være enormt stort, og norske konkurransefortrinn vil både kunne bygges på eksisterende posisjoner og på Norges ledende rolle i utvikling og implementering av grønne løsninger på skip. Norge har sterke posisjoner i markedene hvor dekarboniseringen har kommet lengst – spesielt innen passasjersegmenter som ferger og cruise. Det er i tillegg et selvstendig poeng at den norske maritime næringen kan bidra til å fremskynde overgangen fra fossile til fornybare energikilder, særlig gjennom innovasjoner og kostnadsreduksjoner i havvind, men på sikt også innen flytende sol og andre energikilder (Menon Economics, 2022).

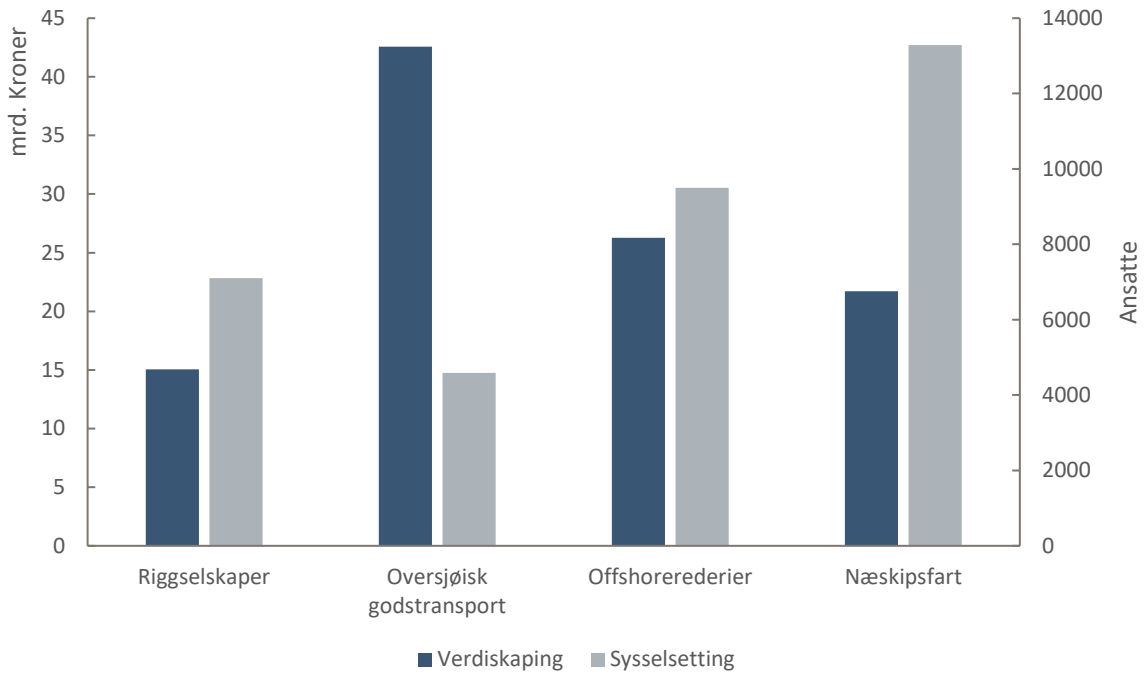
Andre land satser også på grønn omstilling i maritim næring. Norge (Oslo) regnes som det globale senteret for utvikling av klima- og miljøløsninger for havnæringene (Menon Economics & DNV, 2022), men land som Singapore, Nederland og Danmark investerer kraftfullt og langsiktig på utvikling og implementering av nye fremdriftssystemer og drivstofftyper. På teknologisiden er spesielt Sør-Korea, Kina og Japan sterke. Disse tre landene har 84 prosent av alle patenter i verden knyttet til grønn maritim teknologi. Det betyr at norsk maritim næring må fortsette den kontinuerlige teknologiutviklingen og innovasjonen for å sikre potensielle markedsandeler og fremtidig konkurransekraft.

Rederiene

Rederiene er den klart største enkeltgruppen i maritim næring. Norge har vært et av verdens ledende skipsfartsland i flere hundre år. Periodevis har rederivirksomhet vært av kritisk betydning for norsk økonomi og fortsatt står rederivirksomheten for store deler av Norges eksportinntekter. 2020 var et krevende år for rederisegmentet, med flere skip i opplag. Skip i opplag taper seg i verdi og innebærer løpende kostnader for eierselskapene. Det er imidlertid tydelig at aktiviteten har tatt seg opp i 2021 og 2022, både dersom en ser på regnskapstall, men også dersom en ser på antall skip i opplag. Opplagstallene har gått fra 204 skip og rigger i opplag i januar 2021 til 86 i januar 2022.[9] Dette tyder på en forventning om en forbedret markedssituasjon, både som følge av økt aktivitet i og høye rater. I Norges Rederiforbunds konjunkturrapport for 2022[10] svarer over halvparten av rederiene at de vil bestille nye skip eller rigger de neste fem årene, til sammen 162 skip og åtte rigger.

I 2022 sto rederiene for nærmere 60 prosent av verdiskapingen i maritim næring og sysselsatte nærmere 35 000. Rederiene er viktige for aktivitetsnivået hos den maritime industrien i Norge og står bak viktige innkjøps- og innovasjonsimpulser til resten av næringen. Norske verft har også gjennomgående hatt en svært stor andel av sine bestillinger fra norske redere, samtidig som norske redere spiller en viktig rolle når utstyr skal kjøpes inn til norskkontrollerte skip som bygges ved utenlandske verft. Mye av utviklingen av nytt og innovativt norsk utstyr skjer i samarbeid mellom rederier og deres kunder. Rederivirksomheten kan deles i fire undergrupper basert på hvilke typer skip rederiene eier. Som vist i Figur 9 står deepsea-rederiene for den høyeste andelen av verdiskapingen, mens nærskipsfartsrederiene sysselsetter flest folk.

Figur 9: Verdiskaping og sysselsetting blant de ulike rederitypene, 2022 (estimert). Kilde: Menon Economics



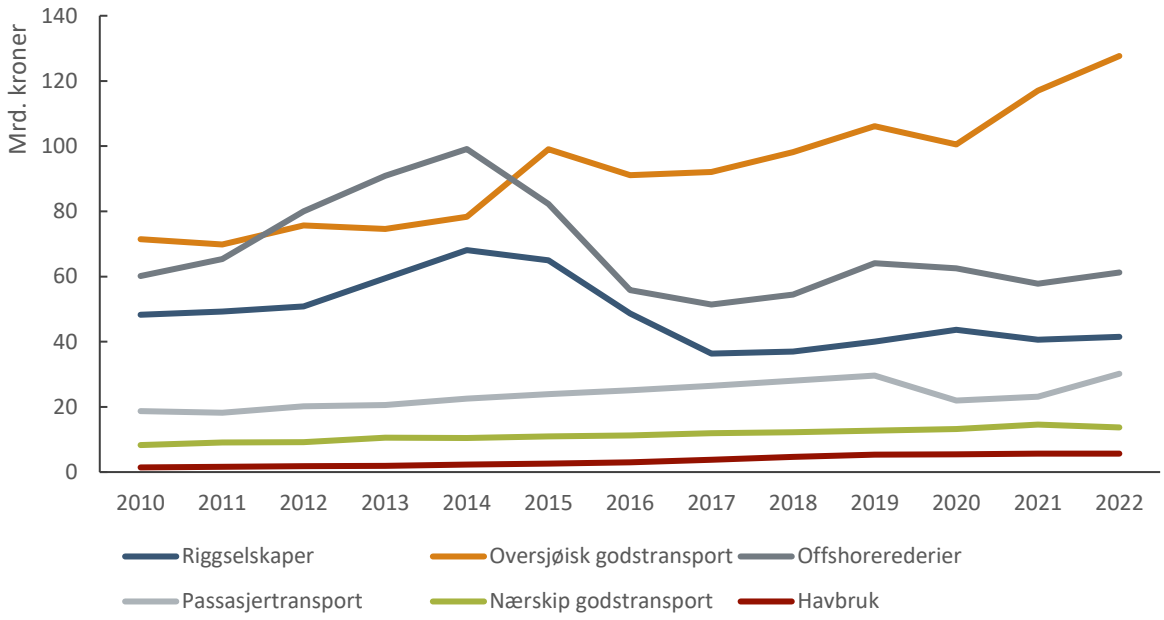
[9] https://maritimpolitikk.no/2022/konjunkturbildet-2022/opplagstall
[10] https://maritimpolitikk.no/2022/konjunkturbildet-2022/kontraheringer

Skipsfarten er en syklisk bransje og de ulike undergruppene påvirkes av etterspørselen etter sine tjenester fra ulike markeder. Deepsea-rederiene påvirkes sterkt av verdenshandelen og tilbudssituasjonen for skip på verdensbasis. Som følge av høye fraktrater, blant annet på grunn av logistikk- og forsyningsproblemer, har deepsea-rederiene opplevd en kraftig vekst i omsetningen i 2022, som vist i Figur 10. Dette er særlig gjeldende for container-, bulk- og Ro-Ro-segmentet. Det er en forventning om vedvarende aktivitet i verdenshandelen ettersom seks av ti deepsea-rederier i Rederiforbundets undersøkelse oppgir at de skal kontrahere nye skip de neste fem årene, tilsvarende 81 nybygg.

Offshorerederiene og riggselskapenes inntekter påvirkes i stor grad av oljeoperatørenes etterspørsel etter deres tjenester. Begge disse undersegmentene opplevde en omsetningsvekst frem mot 2014, før den falt markant i kjølvannet av oljekrisen. En lavere etterspørsel etter deres tjenester, et vedvarende overtilbud og skip i opplag, førte til lavere aktivitet og inntjening for offshorerederiene. Aktiviteten har imidlertid stabilisert seg de siste årene, hvor omsetningen økte fra 2021 til 2022 for begge undergruppene. Også her er det en forventning om vedvarende høy aktivitet, da nesten halvparten av offshore service-rederiene har planer om å bygge nye skip de neste fem årene, tilsvarende 58 skip. Fire av ti riggselskaper anslår at de totalt vil bygge åtte rigger.

Nærskipsfartsflåten består av godstransport langs norskekysten i Europa (nærskipsfrakteflåten), passasjertransport (inkludert cruise) og havbruksrelaterte skip. De tre segmentene har opplevd en relativt jevn vekst siden 2010, med unntak av passasjersegmentet hvor særlig cruiseaktørene opplevde et kraftig fall i omsetningen i 2020. Omsetningen har imidlertid økt i 2022, tilnærmet tilbake til 2019-nivået. Potensialet for å teste ut ny klima- og miljøteknologi er stort i nærskipsfarten, da segmentet består av skip som seiler kortere avstander og har hyppigere anløp, sammenlignet med deepsea- og offshoreskip. I tillegg har den norske nærskipsfrakteflåten en høy gjennomsnittsalder, noe som indikerer en flåtefornyelse de neste årene. Dette bekreftes i Rederiforbundets konjunkturrapport, hvor ni av ti nærskipsfraktrederier oppgir at de har planer om å bestille nye skip de neste fem årene. Det er også forventet at det vil kontraheres to nye skip innen passasjersegmentet.

Figur 10: Utvikling i omsetning blant de ulike rederitypene, 2010-2022 (2022 estimert). Kilde: Menon Economics

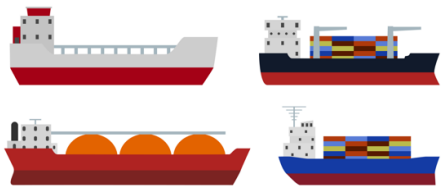


I de følgende underkapitlene vil vi gå mer i detalj på de ulike rederiundergruppene.

Deepsea-rederiene

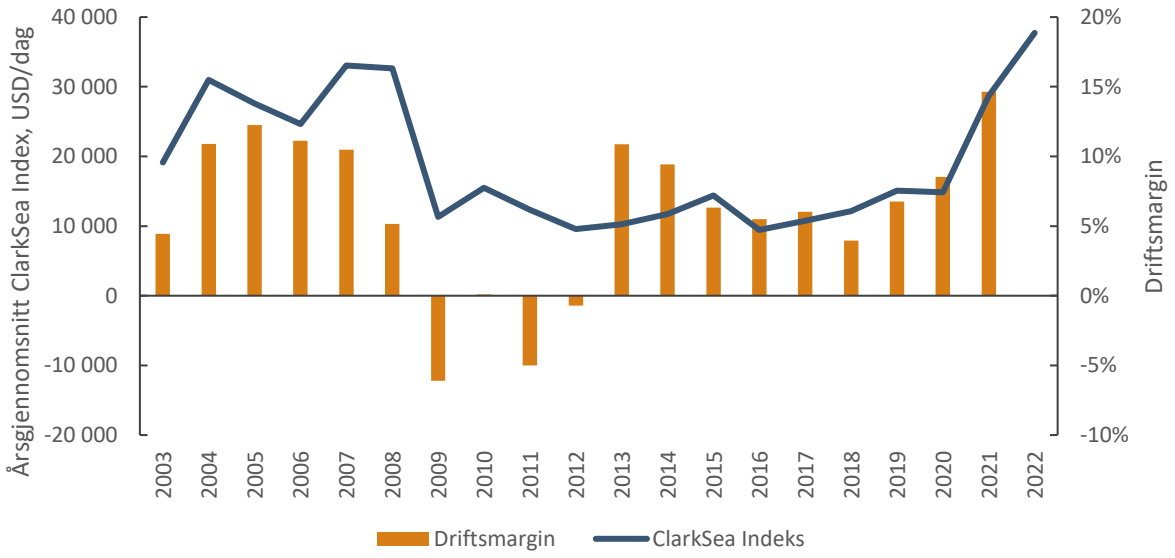
Deepsea-segmentet består av rederier som frakter gods mellom verdens kontinenter. Typiske nisjer hvor norske rederier står sterkt er bilfrakt (Ro-Ro), gass- og kjemikalietankere, oljetankere, open-hatch og annen tørrlast. Omkring 90 prosent av verdenshandelen skjer via sjøveien, og verdensøkonomien er dermed avhengig av deepsea-rederienes tjenester. Som vist i Tabell 2, har deepsea-rederiene opplevd en økning i både omsetning og verdiskaping fra 2021 til 2022.

Tabell 2: Nøkkeltall for deepsea-rederier, 2021 og 2022 (2022 estimert). Kilde: Menon Economics

	2021	2022	Oversjøisk godstransport
Omsetning (mrd. NOK)	117	128	
Verdiskaping (mrd. NOK)	39	43	
Sysselsetting	4674	4590	
Driftsmargin	15%		

Deepsea-rederiene påvirkes som nevnt av aktiviteten i verdenshandelen og tilbudssituasjonen for skip på verdensbasis, som igjen påvirker fraktratene. ClarkSea-indeksen måler gjennomsnittlige fraktrater for verdens handelsflåte, herunder tankere, bulkskip, containerskip og gasskip, vektet etter antall fartøy innen hvert segment. Indeksen er representativ for 80 prosent av skipsfartsaktiviteten. Som vist i Figur 11, følger de norske deepsea-rederienes lønnsomhet i store trekk utviklingen i ClarkSea-indeksen.

Figur 11: Utvikling i ClarkSea-indeksen sammenlignet med driftsmargin hos deepsea-rederiene. Kilde: Menon Economics/ ClarkSea



Perioden frem mot 2008 var lønnsomme år for rederiene, hvor indeksen i 2008 lå på omkring USD 30 000 per dag. Finanskrisen, i tillegg til rekordhøy nybyggaktivitet, førte til redusert etterspørsel og overtilbud av skip, derav kraftig nedgang i driftsinntekter og negativ lønnsomhet for rederiene. Verdensøkonomien kom seg etter hvert

på bena, ratene steg og lønnsomheten til de norske rederiene ble igjen positiv i 2013. Fra 2020 til 2022 har ratene steget fra i overkant av USD 14 000 per dag til i underkant av USD 40 000. Økningen i indeksen er hovedsakelig drevet av økte rater i bulk- og containersegmentet. Tankratene har gått i motsatt retning, med et kraftig fall i 2021 grunnet oljeprisnedgangen. For de norske deepsea-rederiene er det særlig rederiene innenfor bulk- og Ro-Ro segmentet som har opplevd en økning i lønnsomhet i 2021. Dette er i tråd med de globale fraktratene. De norske tankrederiene har på lik linje opplevd den største nedgangen i lønnsomhet. De norske deepsea-rederienes totale lønnsomhet har imidlertid økt med seks prosentpoeng fra 2020 til 2021. 2022 har også vært et bra år for denne undergruppen, hvor særlig ratene for gass- og containerfrakt har vært høye. I tillegg har tankratene i 2022 vært fem ganger høyere enn det de var i 2021. Basert på den globale rateutviklingen, er estimert omsetning for de norske deepsea-rederiene 9 prosent høyere i 2022 sammenlignet med i 2021.

Offshorerederier og riggselskaper

Norge har verdens nest største og mest avanserte offshoreflåte og har lenge vært i en ledende posisjon i dette segmentet. Denne rederigruppen består av skip som brukes til å frakte varer og utstyr til/fra oljeplattformer (PSV), til leting etter oljeforekomster (seismikk), til installasjon av oljeutstyr på havbunnen (subsea-konstruksjon) eller som støttefartøy i andre operasjoner relatert til operative funksjoner (AHTS). Olje- og gasselskaper har i stor grad kontrahert ut eierskap og drift av borerigger og produksjonsenheter til riggselskaper. Frem til 2014 var det omkring 60 norskkontrollerte rigger i flåten, men som følge av et kraftig fall i oljeprisen og økt kostnadsfokus hos oljeoperatørene sank antall norske rigger i perioden etter 2014.

Aktiviteten har imidlertid økt de siste årene. Omsetningen og verdiskaping til offshorerederiene økte fra 2021 til 2022, mens det for riggselskapene har holdt seg relativt stabilt. Begge grupper har imidlertid opplevd en nedgang i antall ansatte, særlig riggselskapene. Dette skyldes i hovedsak at noen store aktører har nedbemannet etter at kontraktene har blitt avsluttet[11].

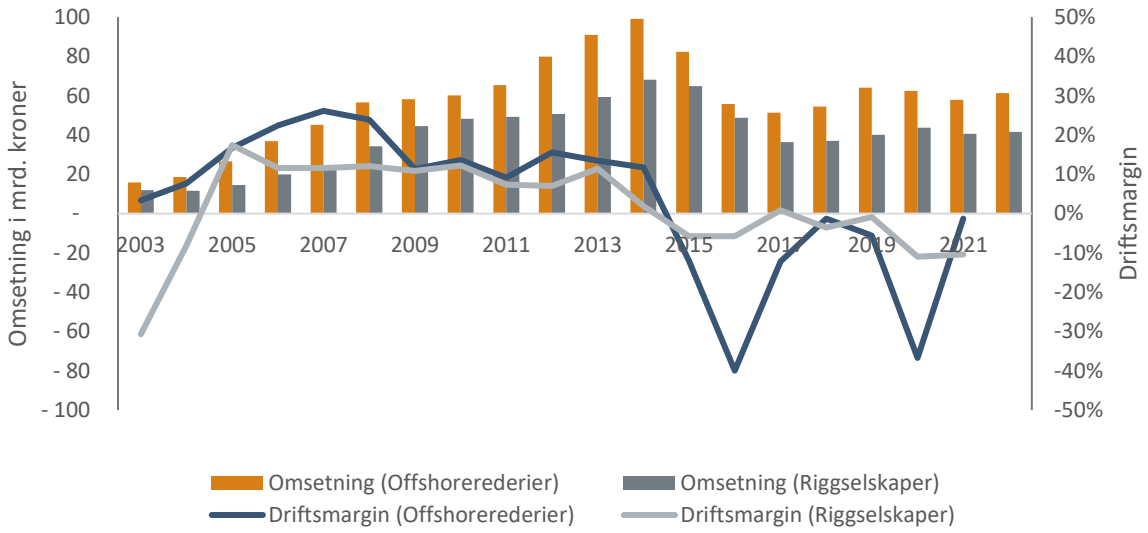
Tabell 3: Nøkkeltall for offshorerederier og riggselskaper, 2021 og 2022 (2022 estimert). Kilde: Menon Economics

	2021	2022	Offshorerederier
Omsetning (mrd. NOK)	58	61	
Verdiskaping (mrd. NOK)	25	26	
Sysselsetting	9619	9499	
Driftsmargin	-1 %		
	2021	**2022**	**Riggselskaper**
Omsetning (mrd. NOK)	41	42	
Verdiskaping (mrd. NOK)	17	15	
Sysselsetting	7653	7101	
Driftsmargin (EBIT)	-10 %		

[11] https://www.metalsupply.no/article/view/822837/400_risikerer_a_miste_jobben_i_seadrill

Til tross for en økning i omsetning for offshorerederiene og en stabil omsetningsutvikling for riggselskapene, er lønnsomheten fremdeles negativ, som vist i Figur 12. En ser imidlertid at offshorerederienes lønnsomhet steg kraftig, til tross for at den fremdeles er negativ, fra 2020 til 2021. Dette skyldes i hovedsak høye rater, særlig for forsyningsskip og ankerhåndteringsskip. Ratene fortsatte å øke i 2022, noe som indikerer en ytterligere bedret lønnsomhet. Offshorerederienes og riggselskapenes planer om å kontrahere skip og rigger de neste fem årene indikerer en forventning om økt aktivitet i årene som kommer. Dette er både knyttet til aktiviteter relatert til olje- og gassektoren, men også tilknyttet havvindmarkedet. Havvind har blitt et viktig marked for norske offshorerederier. Det utgjør imidlertid fremdeles en liten andel av den totale aktiviteten til rederiene.

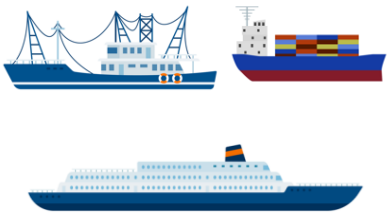
Figur 12: Omsetning og driftsmargin (EBIT) for offshorerederier og riggselskaper, 2003-2022 (2022 estimert). Kilde: Menon Economics



Nærskipsfartsegmentene

Nærskipsfartssegmentet består av skip som transporterer varer langs norskekysten eller regional fraktefart i Europa, passasjer- og cruiseskip og havbruksfartøy. Alle disse segmentene opererer internt i Norge eller mellom land på kontinentet. Dette segmentet er dermed ikke like utsatt for de samme svingningene som offshore-segmentet og deepsea-segmentet. Nærskipsfartsrederiene er en viktig del av maritim næring og hadde en omsetning på omkring 49 milliarder kroner i 2022, en økning på 6 milliarder kroner fra 2021, som vist i Tabell 4. Samlet sett sysselsetter nærskipsfartssegmentene flere enn både deepsea- og offshorerederiene.

Tabell 4: Nøkkeltall for nærskipsfart, 2021 og 2022 (2022 estimert). Kilde: Menon Economics

	2021	2022	Nærskipsfart
Omsetning (mrd. NOK)	43	49	
Verdiskaping (mrd. NOK)	16	22	
Sysselsetting	12 785	13 286	
Driftsmargin	3 %		

Aktiviteten innenfor de ulike gruppene i nærskipsfartsflåten varierer avhengig av hvilket marked de opererer i. Dette har også en påvirkning på inntjeningen og lønnsomheten til de tre gruppene, som vist i Tabell 5 og Figur 13. Passasjer- og cruisesegmentet er det største segmentet målt i både omsetning, verdiskaping og sysselsetting. Lønnsomheten har holdt seg relativt stabil i perioden, som vist i Figur 13, men segmentet ble hardt rammet av koronapandemien, noe som førte til en negativ lønnsomhet i 2020 og 2021, drevet hovedsakelig av cruiserederier. Dette har imidlertid snudd i 2022, hvor en ser at både cruiseanløp og passasjertallene igjen har økt, og nærmer seg 2019-nivået. Estimert omsetning er dermed 6 milliarder kroner høyere enn i 2021, en økning på 13 prosent. Det er også en forventning om økt lønnsomhet i 2022.

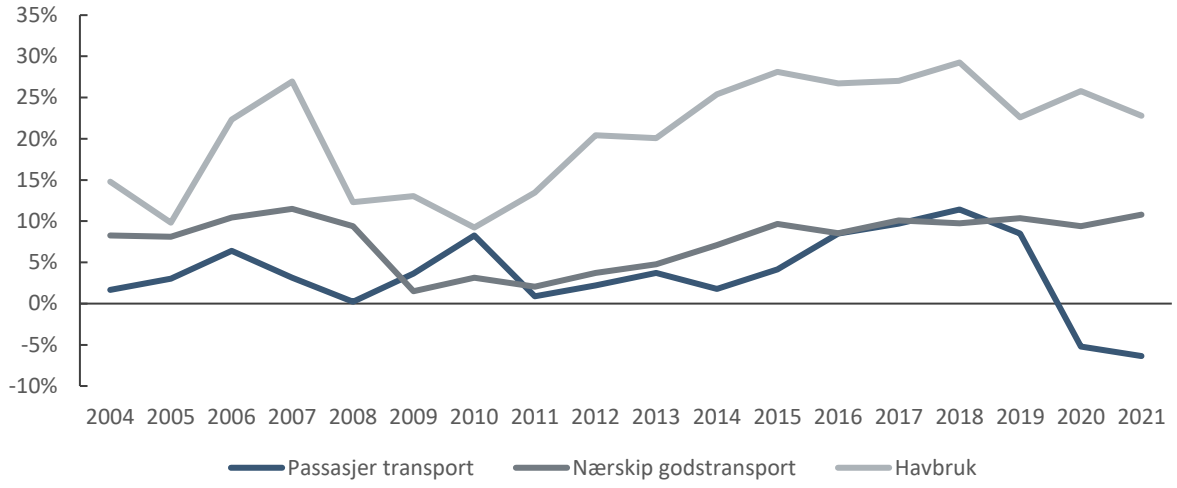
Omsetningen og lønnsomheten til nærskipsfrakteflåten har holdt seg relativt stabil i perioden 2004 til 2021. Omsetningen er primært drevet av lokale forhold og innenlandsk økonomisk aktivitet. Deler av nærskipsfrakteflåten har vært preget av lave marginer grunnet små fraktvolumer, lave frekvenser, sterk konkurranse og en mer fragmentert verdikjede. Lave driftsmarginer og begrenset inntjeningspotensial gjør at rederiene i liten grad er finansielt i stand til å foreta investeringer i nye fartøy. Omsetningen har holdt seg relativt stabil, men den er noe høyere i 2021 enn i 2020 grunnet blant annet økt aktivitet i bygge bransjen. Aktiviteten i bygge- og anleggsbransjen har økt med åtte prosent i etterkant av koronapandemien, som et resultat av store offentlige investeringsprosjekter (BDO, 2022). Dette samsvarer med rederienes inntektsøkning i perioden. I tillegg oppgir ni av ti nærskipsfraktrederier i Rederiforbundets konjunkturrapport at de har planer om å bestille nye skip de neste fem årene.

Rederiene som betjener havbruksmarkedet er den minste gruppen av nærskipsfartsrederiene målt i omsetning, verdiskaping og sysselsetting. Dette segmentet har imidlertid opplevd en sterk vekst i omsetning i perioden 2015 til 2019, tilsvarende en tredobling, som følge av økt aktivitet i havbruksnæringen. Omsetningen for rederiene har holdt seg stabilt de siste årene, og det forventes å fortsette stabilt på kort sikt. Havbruksrederiene har også hatt en gjennomgående høyere lønnsomhet sammenlignet med de to andre segmentene. I tillegg har de vært viktige kunder hos norske verft og utstyrsprodusenter. Per i dag har havbruksrederiene 20 brønnbåter i ordrebøkene, dog de fleste på tyrkiske verft, etterfulgt av norske og spanske verft.

Tabell 5: Nøkkeltall for passasjer- og cruiseskip, nærskipsfrakteflåten og havbruksflåten, 2022 (estimert)

	Omsetning	Verdiskaping	Sysselsetting	
Passasjer og cruise	30	14	9 750	
Nærskip godstransport	14	5	1 830	
Havbruk	6	3	1 706	

Figur 13: Driftsmargin for ulike segmenter innenfor nærskipsfarten, (2004-2022) Kilde: Menon Economics



Verftsindustrien

Verftsindustrien er en viktig del av den maritime næringen i Norge hvor klyngebasert innovasjon har vært en viktig kilde til omstilling, produktivitetsvekst, skalering og eksport i flere år. Mye av innovasjonen skjer i samspill mellom rederier, skipsdesignere, utstyrsprodusenter og verft. Nye fartøykonsepter utvikles i klyngen og prototyper bygges på verftene. Norske verft hadde i overkant av 28 milliarder kroner i omsetning og 6 milliarder kroner i verdiskaping i 2021, og det er forventet en stabil utvikling i 2022, som vist i Tabell 6.

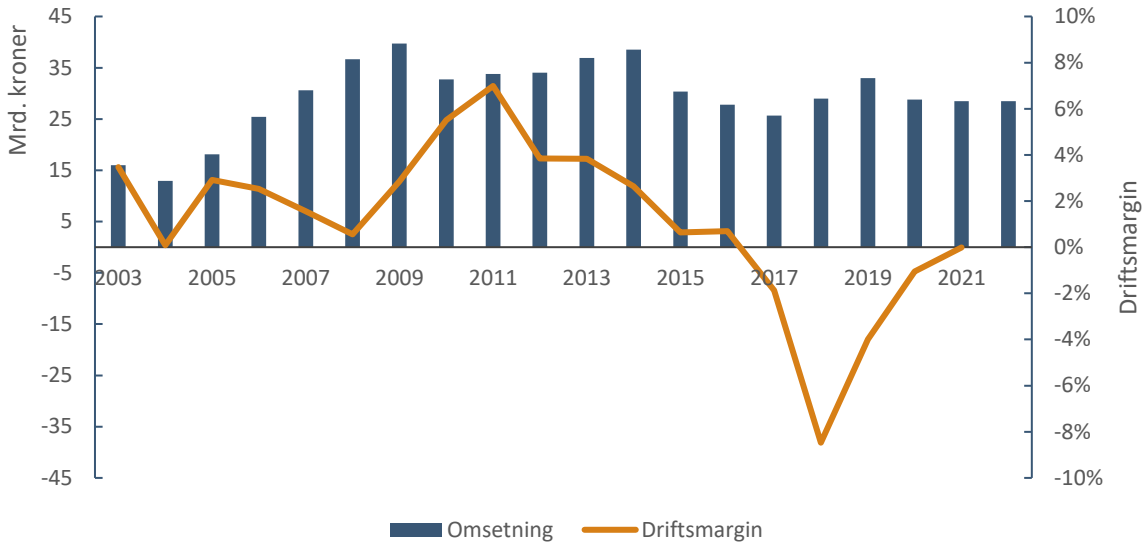
Tabell 6: Nøkkeltall for norsk verftsindustri (2022 estimert). Kilde: Menon Economics

		2021	2022	Verft
	Omsetning (mrd. NOK)	28	28	
	Verdiskaping (mrd. NOK)	6	6	
	Sysselsetting	8 459	8 301	
	Driftsmargin	0 %		

Verftene hadde en kraftig inntektsvekst fra 2004 til 2009, drevet frem av en global kontraheringsvekst innen alle skipssegmenter. I toppåret 2009 var samlet omsetning på nærmere 40 milliarder kroner. Etter finanskrisen holdt aktivitetsnivået seg høyt, i all hovedsak drevet av vekst i offshoremarkedet. Norske skipsverft var i flere år dominert av bygging av offshorefartøy, som i lang tid utgjorde omkring 80 til 90 prosent av aktiviteten på norske verft. Etter offshorekrisen som startet med oljeprisfallet i 2014, stoppet rederienes kontrahering av offshorefartøy, noe som førte til et kraftig inntektsfall for verftene. Omsetningen tok seg gradvis opp i perioden 2017 til 2019, som følge av en vellykket omstilling mot cruise- og havbrukssegmentet. I 2020 falt omsetningen igjen, som følge av koronapandemien hvor aktiviteten falt og nye kontraheringer av cruiseskip stoppet over natten.

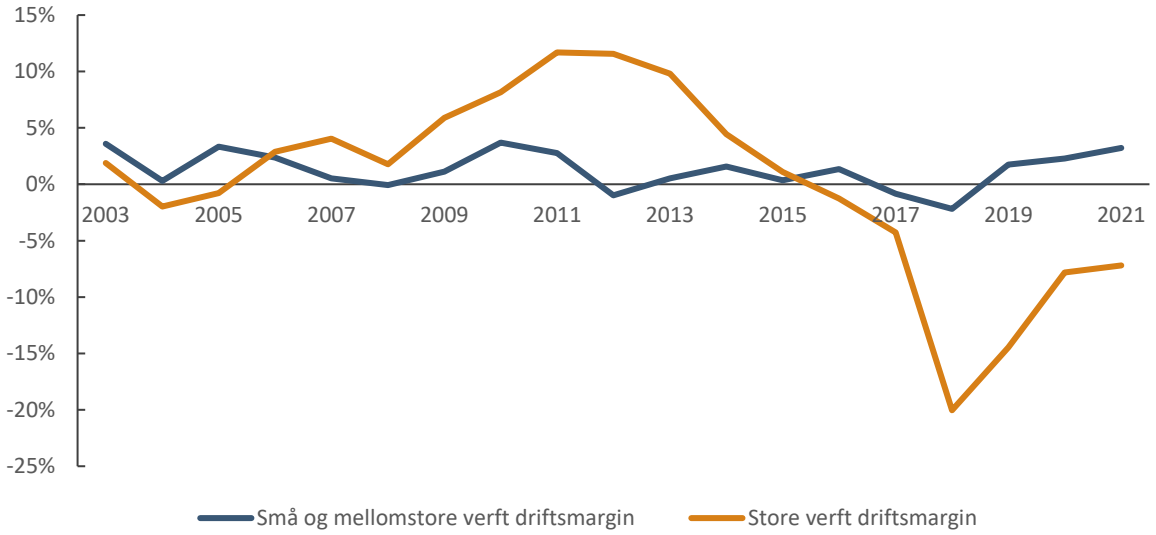
Verftenes omsetningsutvikling har vært svakere enn utviklingen i maritim næring som helhet. I toppåret 2009 utgjorde verftenes omsetning nesten 10 prosent av hele maritim næring. I årene som fulgte falt verftenes andel av næringens samlede inntekter til et bunnivå i 2015 på drøyt 6 prosent. De siste årene har andelen ligget på omtrent samme nivå. Utviklingen i omsetning og lønnsomhet bærer preg av omstillingen verftene har vært gjennom, som vist i Figur 14. Selv om omsetningen har stabilisert seg, har driftsmarginen, dvs. lønnsomheten til verftene, vært negativ i perioden 2017 til 2020, hvor den i 2021 er på omkring null prosent. Omstillingen mot nye skipssegmenter har vært utfordrende og kostnadskrevende, da det blant annet har vært behov for å bygge nye verdikjeder og utvikle ny kompetanse. Aktivitetsnivået på verftene er betydelig lavere i dag enn det var før offshorekrisen. Selv i løpende kroner utgjør verftsindustriens samlede inntekter kun 72 prosent av toppåret 2009. Det er imidlertid viktig å understreke at hele maritim næring er syklisk og at deler av den svake utviklingen skyldes svake markeder som rammer alle deler av næringen.

Figur 14: Omsetning og driftsmargin utvikling for verftene, 2003-2022 (2022 estimert). Kilde: Menon Economics



Lønnsomhetssituasjonen ved norske skipsverft er prekær. Selv om verftene som gruppe har hatt negativ lønnsomhet siden 2017, er det de tre største verftforetakene Ulstein, Vard og Westcon som har vært hardest rammet av omstillingen, som vist i Figur 15. En ser imidlertid at selv om lønnsomheten fremdeles er negativ i dag, blir den mindre og mindre negativt for hvert år. På lengre sikt har omstillingen vært helt kritisk for å sikre overlevelsen til norsk verftsindustri. Markedssituasjonen for de små og mellomstore verftene har vært forholdsvis god og bedre enn for de store verftene, med færre risikoprosjekter og mer stabil aktivitet knyttet til bygging og vedlikehold av ferger, fiskebåter, brønnbåter og en del mindre spesialfartøy.

Figur 15: Lønnsomhet for store og små/mellomstore verft, 2003-2021. Kilde: Menon Economics



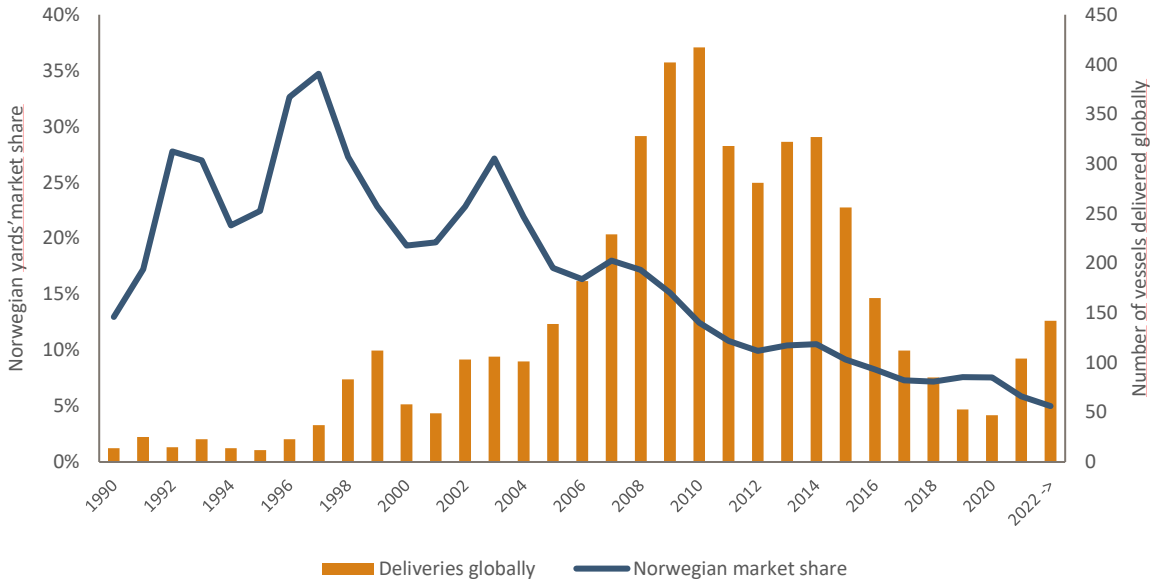
Flere nybyggkontrakter utenfor Norge

De siste 10-15 årene har norske verft hatt en sterk internasjonal posisjon i bygging av fire fartøytyper: offshore servicefartøy til petroleumsnæringen, ekspedisjonscruiseskip, ferger/hurtigbåter og brønnbåter. De norske

verftenes konkurransefortrinn har vært knyttet til innovativ teknologi og løsninger, fleksibilitet og endringsvilje i byggeprosessen, samt nærhet til design-, utstyrs- og tjenesteleverandører. I tillegg har betalingsviljen for ny teknologi og fleksibilitet, særlig blant offshorerederiene, vært så stor at verftene har kunnet forsvare en høy kostnadsbase. Konkurransefortrinnene har imidlertid blitt svekket de siste årene, hvor konkurransen i større grad har kommet fra europeiske og særlig tyrkiske verft. Det er flere grunner til dette: For det første har andre europeiske land, spesielt Tyrkia, bygget opp en verftsindustri som har mange likhetstrekk med den norske, men med vesentlig lavere personalkostnader. For det andre har norske verft utkontraktert oppgaver til leverandører i utlandet (inklusive bemanningstjenester), noe som har redusert fleksibiliteten i byggeprosessen og svekket verftenes interne kompetanse og kompetansen hos underleverandører. For det tredje har endringene i lønnsvilkår for innleid utenlandsk personal ført til betydelig vekst i personalkostnadene. I tillegg har de norske verft, særlig de store, kommet inn i en negativ spiral hvor svak finansiell soliditet har redusert mulighetene for nye investeringer og samtidig økt risikoen for rederier som kontraherer fartøy hos de norske verftene.

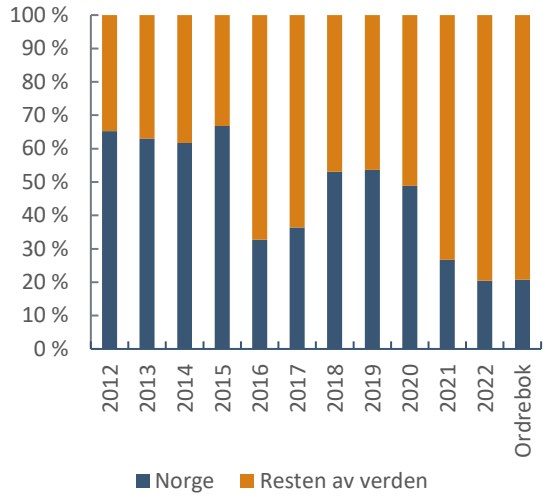
Historien har vist at norske verft taper markedsandeler når skipene standardiseres, volumene øker og markedet blir kommersielt interessant for de store verftnasjonene som kan produsere store serier til lave kostnader. Dette er vist i Figur 16. Konkurransekraften svekkes da ytterligere av at prispresset i markedene øker.

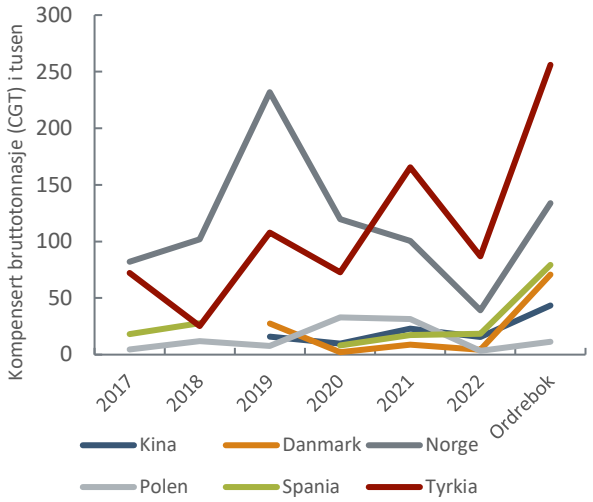
Figur 16: Norske verfts andel av antall leverte offshore-skip. Tre-års gjennomsnitt. Kilde: Clarksons Research og Menon Economics



Som følge av svekket konkurransefortrinn er det en pågående bekymring i maritim næring om at norske verft mister kontrakter til fordel for utenlandske verft. Denne trenden vises i Figur 17. Figuren til venstre viser skip bestilt av norske redere ved henholdsvis norske og utenlandske verft, målt i kompensert bruttotonnasje (CGT). Merk at fraktsegmenter (gods og varer nærskip og oversjøisk) ikke er inkludert, fordi norske verft ikke har bygget denne typen fartøy på flere tiår. Som vist er det en negativ trend, hvor en større andel av CGT bygges ved utenlandske verft. Figuren til høyre viser at en høyere andel av norske rederes ordre, i CGT, bygges ved tyrkiske verft. Målt i CGT overgikk ordre ved tyrkiske verft ordre ved norske verft i 2021. Norske verft har historisk vært kjent for å være ledende i bygging av avanserte og komplekse skip, men figuren under indikerer at utenlandske verft nå er i stand til å bygge samme type skip som norske verft.

Figur 17 T.v.: Fordelingen av norske rederiers nybygg-oppdrag på norske og utenlandske verft (målt i CGT). T.h.: Fordelingen av norske rederiers ordre på norske og utvalgte utenlandske verft, 2017-2022 (målt i CGT). Kilde: Menon/Clarkson Research[12]





[12] *Fraktsegmentene er ikke inkludert i datagrunnlaget.*

Utstyrsprodusenter

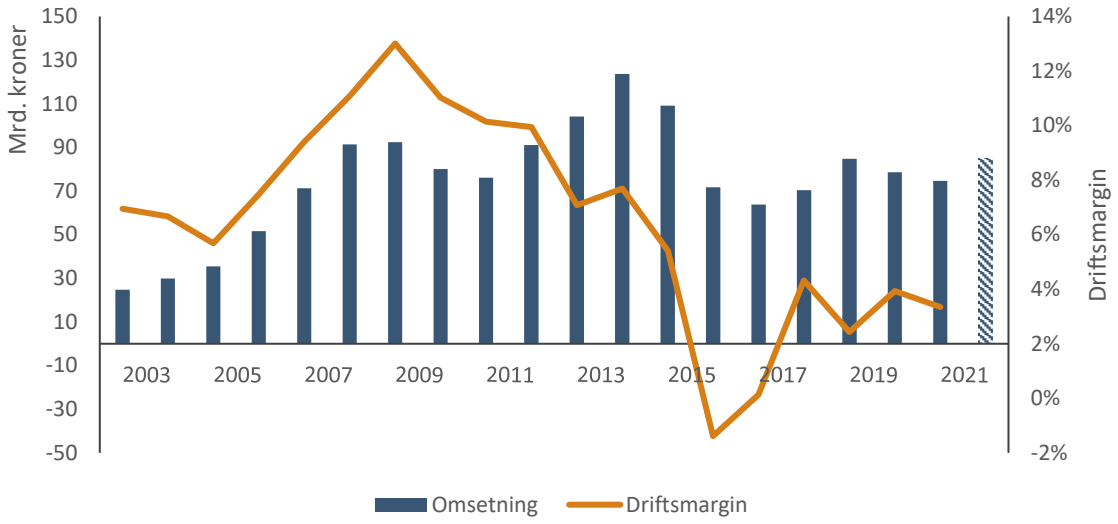
Norske maritime utstyrsprodusenter produserer spesialisert utstyr til skipsfarten og er leverandør til verftsindustrien både nasjonalt og internasjonalt. Det bygges fortsatt spesialisert utstyr til skip og andre flytende innretninger i Norge. På et skip som bygges ved et norsk verft, vil det ofte være et titalls norske utstyrs-leverandører involvert. Utstyrsleverandørene er også sterkt til stede i utlandet, enten via norske rederiers kontrahering av skip ved utenlandske verft eller gjennom utenlandske kunder. Utstyrsleverandørenes eksport var i 2022 på omkring 58 milliarder kroner. De norske maritime utstyrsprodusentene hadde en omsetning på 75 milliarder kroner i 2021, som var 4 prosent lavere enn 2020-nivået. Omsetningen er estimert til å øke til 85 milliarder kroner i 2022.

Tabell 7: Nøkkeltall for utstyrsprodusenter (2022 estimert). Kilde: Menon Economics

		2021	2022	Utstyrsprodusenter
	Omsetning (mrd. NOK)	75	85	
	Verdiskaping (mrd. NOK)	23	26	
	Sysselsetting	20 551	20 561	
	Driftsmargin	3 %		

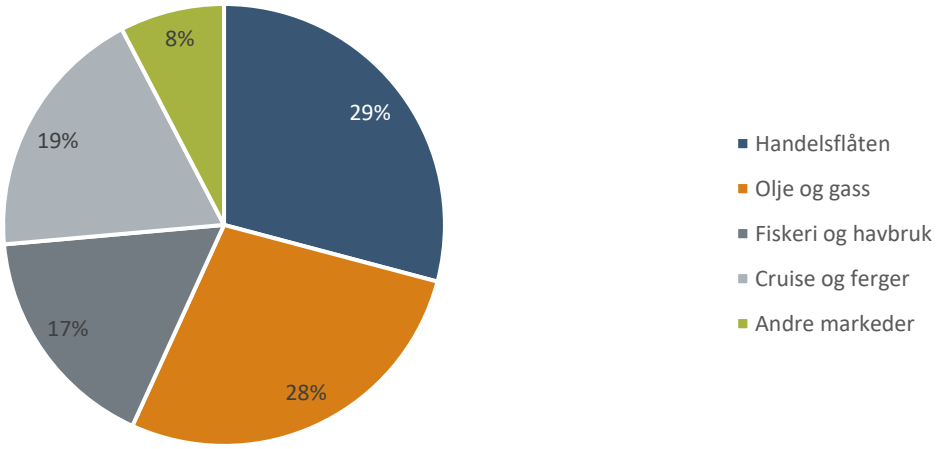
I likhet med verftsindustrien har utstyrsleverandørene også gått gjennom en omstilling som følge av redusert ordreinngang fra offshorerederiene i etterkant av oljeprisfallet i 2014. Dette gjenspeiler seg i omsetningen og lønnsomheten til aktørene, hvor lønnsomheten nådde et bunnivå i 2016, som vist i Figur 18. Lønnsomheten har i etterkant økt og stabilisert seg på et positivt nivå etter 2018, men både omsetning og lønnsomhet opplevde en nedgang fra 2020 til 2021. Dette var primært drevet av leverandører av boreutstyr og utstyr til olje- og gassnæringen. Basert på utstyrsleverandørenes egne forventninger, er det estimert en omsetningsvekst fra 2021 til 2022 (Menon Economics, 2022). Videre er investeringene i olje- og gassektoren forventet å øke i årene fremover, ifølge Oljedirektoratets prognoser (Oljedirektoratet, 2022), noe som gjenspeiler seg i prognosene for 2022.

Figur 18: Utvikling omsetning og driftsmargin for utstyrsprodusenter, 2004-2022 (2022 estimert). Kilde: Menon Economics



Som følge av omstillingen er markedene utstyrsleverandørene leverer til diversifisert, som vist i Figur 19. Handelsflåten er det største markedet, hvor store deler av inntektene er eksport. Nybyggaktiviteten innenfor handelsflåten har som tidligere nevnt økt de siste årene, som trolig vil bidra til økte leveranser for de norske utstyrsleverandørene. Leveranser til olje- og gassnæringen er det neststørste markedet og det er også forventet en økning i aktiviteten innen dette markedet. Fiskeri og havbruk samt cruise- og fergenæringen er også viktige markeder for norske utstyrsleverandører. Nybyggaktiviteten innen cruisenæringen er imidlertid ikke ventet å øke på kort sikt, mens norske rederier innenfor havbrukssegmentet har kontrahert flere skip hos både norske og utenlandske verft. Intervjuer med næringens største aktører har vist at norske rederier har vært en viktig bidragsyter for bruk av norsk produsert utstyr for skipene de kontraherer hos utenlandske verft[13] (Menon Economics & BCG, 2021).

Figur 19: Utstyrsprodusentenes samlede inntekter fordelt på markedssegmenter i 2021. Kilde: Menon Economics



[13] https://www.eksfin.no/en/cases/fisheries-and-aquaculture/irelands-largest-seafood-company-chooses-norwegian-design-and-equipment/

Tjenesteleverandørene

Rederiene er avhengig av leveranser fra et bredt spekter av maritime tjenesteytere, hvorav de viktigste er skipsfinansiering, forsikring, megling, sjørett, skipsdesign, klassifisering 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 DNV klassifisert hvert femte skip i verdens seilende flåte. DNB og Nordea (med sine shippinghovedkontor i Norge) er mellom verdens største tilretteleggere av skipsfinansiering. Gard og Skuld er blant de ledende leverandører av sjøforsikring, og Fearnley og Clarkson 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, Marinteknisk institutt på NTNU, SINTEF Ocean og flere regionale høyskoler.

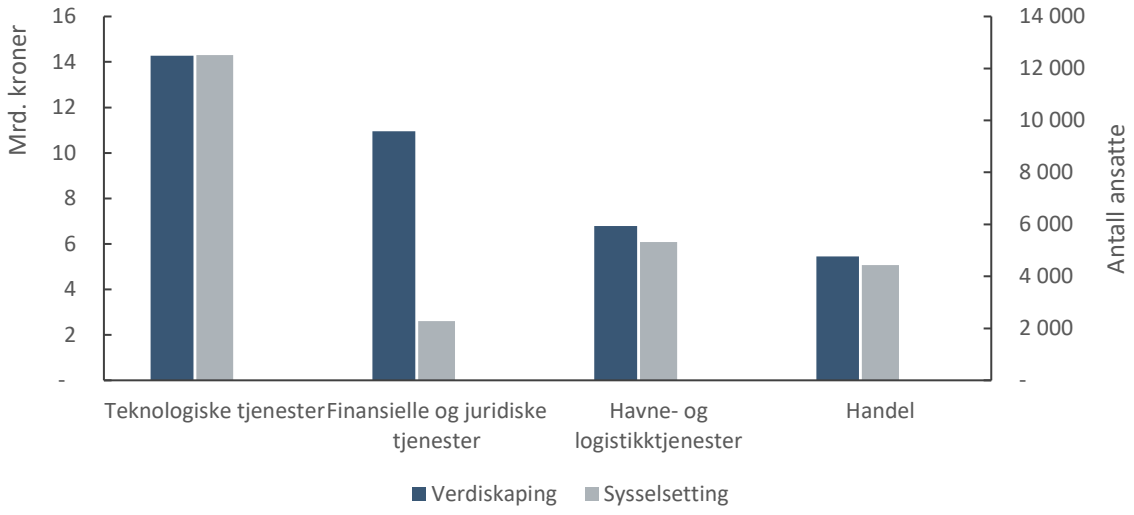
Tjenesteleverandørenes omsetning i 2022 var på omkring 105 milliarder kroner, en marginal økning fra 2021. Verdiskapingen til tjenesteleverandørene utgjør 21 prosent av den totale verdiskapingen i maritim næring. Til tross for en liten nedgang i antall ansatte i 2022, er sysselsettingen på tilsvarende nivå som før koronapandemien.

Tabell 8: Nøkkeltall for tjenesteleverandører (2022 estimert). Kilde: Menon Economics

		2021	2022	Tjenesteleverandører
	Omsetning (mrd. NOK)	104	105	
	Verdiskaping (mrd. NOK)	38	37	
	Sysselsetting	25 021	24 558	
	Driftsmargin	11 %		

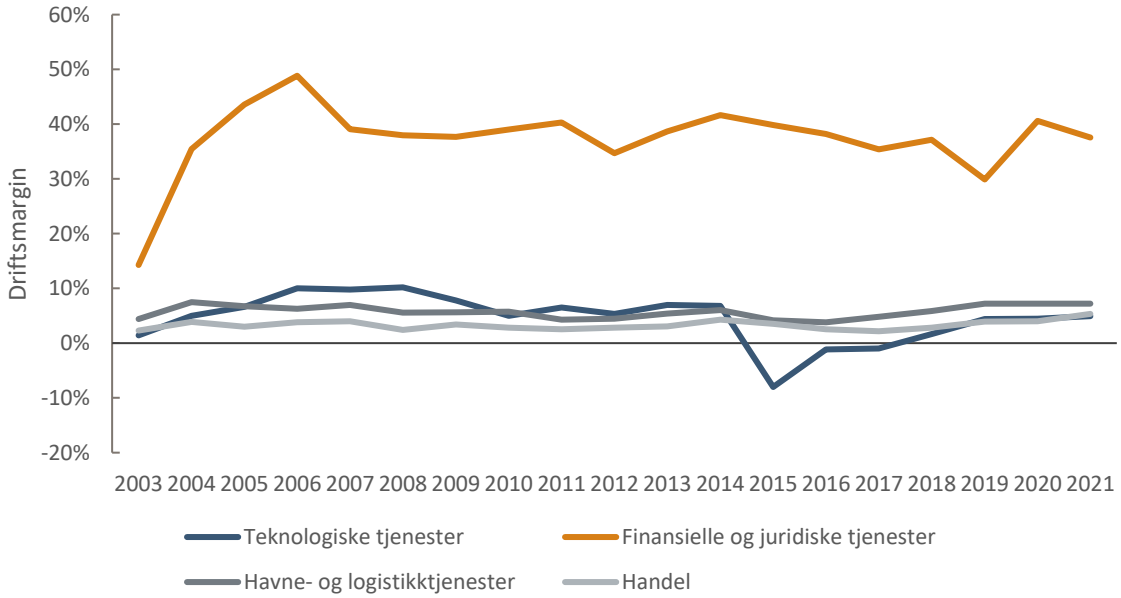
De maritime tjenesteleverandørene består av selskaper som leverer teknologiske tjenester, finansielle og juridiske tjenester, havne- og logistikktjenester og handelstjenester. Både verdiskaping og sysselsetting varierer mellom de fire gruppene, som vist i Figur 20. De teknologiske tjenesteleverandørene er størst både i verdiskaping og i sysselsetting. Finansielle og juridiske tjenesteleverandører er neststørst målt i verdiskaping, men sysselsetter færrest folk. Havne- og logistikktjenester og handel ligger på tilnærmet likt nivå både når det gjelder verdiskaping og sysselsetting.

Figur 20: Verdiskaping og sysselsetting blant de ulike tjenesteleverandørene, 2022 (estimert). Kilde: Menon Economics



Lønnsomheten for tjenesteleverandørene totalt var i 2021 på omkring 11 prosent. Dette er på samme nivå som lønnsomheten før oljeprisfallet i 2014. Det er imidlertid store forskjeller mellom de ulike undergruppenes lønnsomhet. Finansielle og juridiske tjenester har hatt en gjennomgående høyere lønnsomhet enn de andre tre, på omkring 40 prosent i perioden. Dette følger av at finansielle og juridiske aktører generelt har høye marginer og svært høy verdiskaping per ansatt. Til sammenligning har de tre andre gruppene hatt en lønnsomhet på mellom fem og ti prosent.

Figur 21: Utvikling i driftsmargin blant de ulike leverandørene, 2010-2021. Kilde: Menon Economics



Teknologiske tjenester

Norge har vært teknologisk ledende innenfor maritim næring i flere tiår, med betydelig bidrag fra aktørene innenfor teknologiske tjenester. Teknologiske tjenester består av en lang rekke virksomhetstyper, som klassifisering, ingeniørtjenester, teknologisk FoU, skipsdesign og installasjonsarbeid. Det største selskapet i

denne undergruppen er DNV, som er verdensledende i klassifisering. Under skipsdesign finner man verdensledende aktører som Hav Design, Ulstein Design og Skipsteknisk. Norske skipsdesignere er sentrale aktører både globalt og nasjonalt og de bidrar til innovasjon og grønn omstilling i skipsfart. I tillegg er eksport-andelen høy. Elektroinstallasjon utgjør også en viktig del av de teknologiske tjenesteleverandørene. Deres aktivitet henger tett sammen med aktiviteten til verftene. I etterkant av oljeprisfallet har lønnsomheten til disse falt kraftig, som den gjorde for verftene. Det har imidlertid vært stadig økning i lønnsomheten fra 2015, og den har kommet opp til samme nivået som den var i 2015. Til sammen er det estimert en omsetning på 34 milliarder kroner og verdiskaping på 14 milliarder kroner i 2022, en flat utvikling fra 2021. Sysselsettingen har sunket med 3 prosent, fra 2021 til 2022.

Tabell 9: Nøkkeltall for teknologiske tjenester (2022 estimert). Kilde: Menon Economics

	2021	2022	Teknologiske tjenester
Omsetning (mrd. NOK)	34	34	
Verdiskaping (mrd. NOK)	15	14	
Sysselsetting	12 973	12 519	
Driftsmargin	5 %		

Finansielle og juridiske tjenester

Rederivirksomhet er svært kapitalintensiv, hvilket fører til at långivere og finansielle tilretteleggere har en sentral betydning. I tillegg er skipsfartsmarkedene meget 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 skyldes Norges posisjon i internasjonale skipsfartsmarkeder gjennom flere hundre år. Finansielle og juridiske tjenester inkluderer aktører innenfor bankvirksomhet og finanshus, skipsmeglere og forsikringsselskaper. Noen av disse er verdensledende i deres bransje. Gard og Skuld er noen av de viktigste maritime forsikringsselskapene som har kontorer verden rundt og bredt portefølje av kunder fra ulike nasjoner og ulike skipssegmenter. DNB og Nordea har vært viktige aktorer innen finansiering av nybygg, kjøp og salg av fartøy og rigger blant annet. Den maritime næringen har vært en viktig kunde for norsk finansbransje. De maritime finansielle og juridiske tjenestene er estimert til å ha en samlet omsetning på om lag 18 milliarder kroner fordelt på rundt 2 300 ansatte. Verdiskapingen er estimert til rundt 11 milliarder kroner.

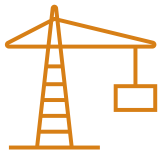
Tabell 10: Nøkkeltall for finansielle og juridiske tjenester (2022 estimert). Kilde: Menon Economics

	2021	2022	Finansielle og juridiske tjenester
Omsetning (mrd. NOK)	17	18	
Verdiskaping (mrd. NOK)	11	11	
Sysselsetting	2 257	2 277	
Driftsmargin	38 %		

Havne- og logistikktjenester

Havne- og logistikktjenester består av selskaper innenfor drift av havneanlegg og forsyningsbaser, spedisjon, lasting og lossing, logistikk-rådgivning. Leverandørene av logistikktjenester opererer i internasjonale markeder, mens havnedrift og forsyningsbaser er typiske lokale tjenester. Logistikkleverandører inkluderer blant annet selskaper som GreenCarrier, som er aktiv i den nordiske regionen, LKAB Norge og Norsea Logistics. Logistikktjenester er hovedsakelig rettet mot tradisjonell skipsfart. Omsetningen til leverandørene av havne- og logistikktjenester er estimert til 18 milliarder kroner i 2022, med en stabil utvikling fra 2021. Verdiskaping er estimert til 10 milliarder kroner, og sysselsetting i 2022 var i overkant av 2000 ansatte.

Tabell 11: Nøkkeltall for havne- og logistikktjenester (2022 estimert). Kilde: Menon Economics

		2021	2022	Havne- og logistikktjenester
	Omsetning (mrd. NOK)	18	18	
	Verdiskaping (mrd. NOK)	7	7	
	Sysselsetting	5 315	5322	
	Driftsmargin	7 %		

Handel

Den siste undergruppen under maritime tjenesteytere er handelssegmentet. Omsetningen til engros- og detaljhandel med utstyr og andre produkter til skip og flytende enheter er estimert til 34 milliarder kroner i 2022. Gruppens verdiskaping var på 5 milliarder kroner samlet, og antall ansatte er i underkant av 4500. De største selskapene i handel er Bunker Oil og Wilhelmsen Ships Service. Utviklingen i dette undersegmentet henger tett sammen med aktivitetsnivået til utstyrsprodusentene og verftene.

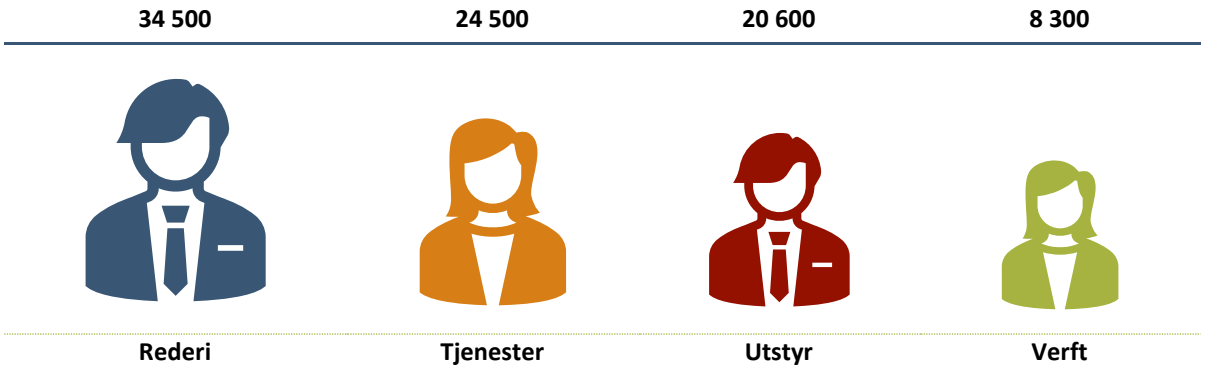
Tabell 12: Nøkkeltall for handel (2022 estimert). Kilde: Menon Economics

		2021	2022	Handel
	Omsetning (mrd. NOK)	33	34	
	Verdiskaping (mrd. NOK)	5	5	
	Sysselsetting	4 476	4 440	
	Driftsmargin	5 %		

Kompetanse i næringen

Maritim næring er både en viktig arbeidsgiver og en bidragsyter til fellesskapet. Den maritime næringen står overfor endrede markeder, strengere utslippskrav, teknologisk utvikling og økt digitalisering. For å opprettholde næringens ledende posisjon og konkurransekraft, vil det være viktig å beholde kompetansen i klyngen intakt. Kunnskap og kompetanse utvikles og spres gjennom samspillet mellom aktørene, og derfor er dette sentralt for videreutvikling av næringens konkurransekraft. I 2022 var det i underkant av 88 000 sysselsatte i maritim næring. Rederiene står for den største andelen, etterfulgt av tjenesteleverandører, utstyrsleverandører og deretter verft, som vist i Figur 22.

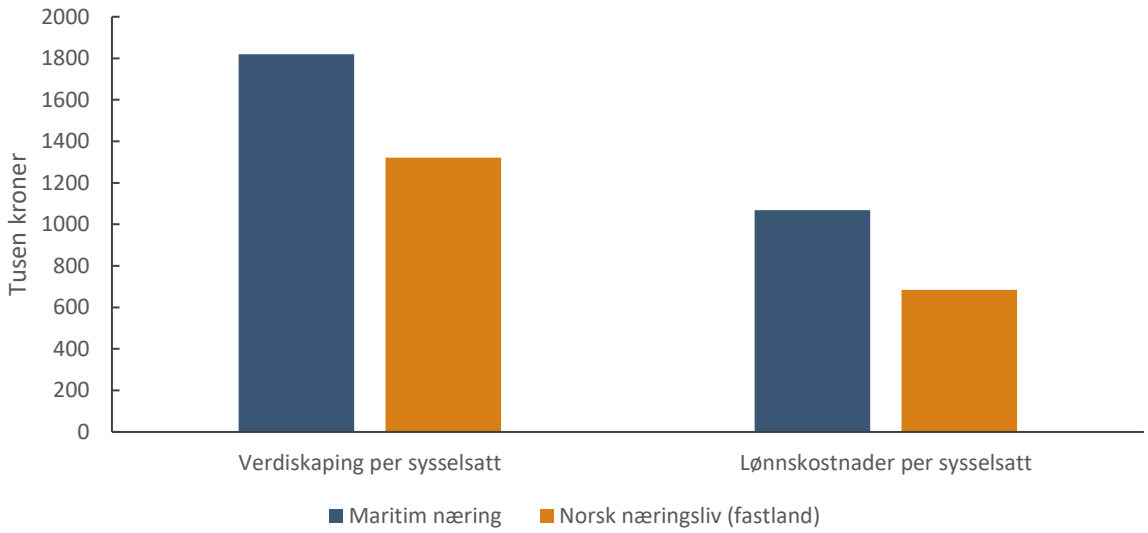
Figur 22: Antall sysselsatte i maritim næring i 2022. Kilde: Menon Economics



Både kompetansen til de som jobber på sjøen og de som jobber på land er kritisk for næringens konkurranseevne. Videre er kompetanseoverføringen mellom ulike deler av verdikjeden en viktig forutsetning for konkurranse-evnen til norsk maritim næring. En viktig kilde til kompetanseoverføringen er at erfarne sjøfolk tar jobb i land, ikke bare i rederienes landorganisasjoner, men også i maritim industri, i utdanningssystemet og i etater som Sjøfartsdirektoratet og Kystverket. Denne mobiliteten, hvor erfaringen fra sjøen flyttes til bedrifter på land, bidrar til viktige koblinger mellom bedriftene i klyngen.

Det høye kompetanseinnholdet i maritim næring lar seg lese ut av bedriftenes lønnskostnader per ansatt. Dette 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 bli konkurrert ut av markedet. Som vist i Figur 23, var gjennomsnittlig lønnskostnad per sysselsatt i maritim næring høyere enn i norsk næringsliv for øvrig, ekskludert olje- og gassutvinning. Gjennomsnittlige lønnskostnader per ansatt (inkludert arbeidsgiveravgift og pensjonskostnader) var på i overkant av én million kroner i 2021. Til sammenligning var lønnskostnadene i norsk næringsliv ellers, ekskludert olje- og gassutvinning, på i overkant av 680 000 kroner per ansatt.

Figur 23: Verdiskaping og lønnskostnader per sysselsatt for maritim næring og norsk næringsliv, 2021[14]. Kilde: Menon Economics



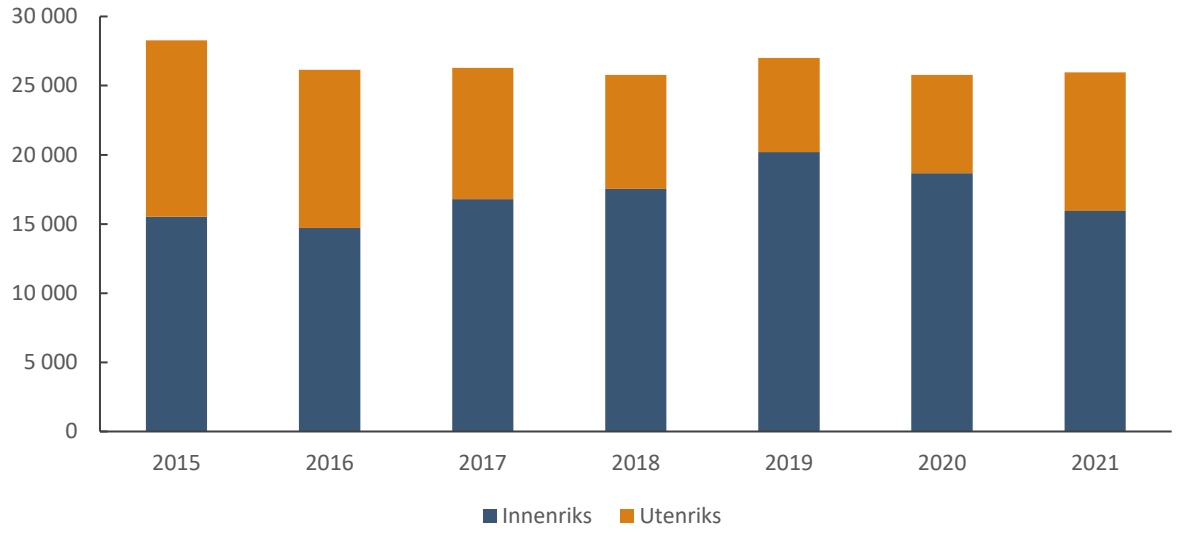
Høye lønnskostnader og verdiskaping betyr også at skatteinntektene fra bransjen er langt høyere enn det antall ansatte skulle tilsi. Med det norske progressive skattesystemet er skatteinngangen fra lønnsinntekter høyere per ansatt i maritim næring sammenlignet med øvrig privat næringsliv.

Behovet for og viktigheten av operativ erfaring fra sjø

Norske sjøfolk har historisk vært viktig for utviklingen av norsk maritim næring, hvor operativ erfaring fra sjø er en viktig drivkraft for fremtidig teknologiutvikling, innovasjon og for vekstkraften i den maritime klyngen. I Norges Rederiforbunds konjunkturrapport for 2022 er rederiene samstemte om at operasjonell erfaring fra sjø, i tillegg til teknisk kompetanse, vil være blant det viktigste for dem de neste 10 årene. De tror samtidig at denne kompetansen vil være vanskelig å oppdrive (Rederiforbundet, 2022). I første kvartal 2021 var det registrert i underkant av 26 000 sjøfolk[15] i det norske skipsregisteret, som vist i Figur 24. Antall sjøfolk har holdt seg relativt stabilt de siste årene, men andelen sjøfolk i utenriks sjøfart har økt i perioden 2019 til 2021.

[14] *Norsk næringsliv inkluderer alle næringer med unntak av maritim næring og olje- og gassutvinning.*
[15] *Maritime lønnstakere omfatter både bosatte og ikke-bosatte mellom 15 og 74 år og er definert ved at «arbeidet utføres til sjøs, på fartøy eller flyttbar innretning». De maritime lønnstakerne omfatter to grupper, de som jobber om bord i en båt og de som jobber på en flyttbar innretning eller boreplattform.*

Figur 24: Utvikling i antall sjøfolk ved inngangen til året fordelt på innenriks og utenriks sjøfart. Kilde: SSB

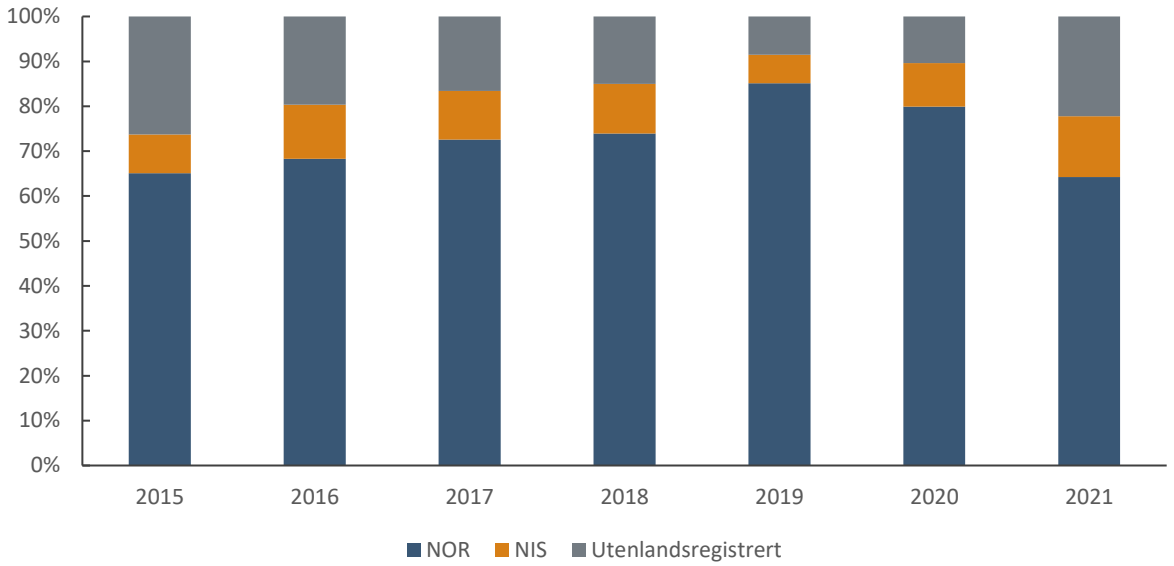


Norske rammevilkår er avgjørende for at norske maritime bedrifter skal være internasjonalt konkurransedyktige. En konkurransedyktig rederiskatteordning, nettolønnsordningen for sjøfolk og et attraktivt skipsregister er sentrale virkemidler i norsk skipsfartspolitikk i en sterk internasjonal konkurranse.[16] Dette bidrar til at norske rederier velger norsk flagg og ansetter norske sjøfolk, hvor sistnevnte sikrer at kompetansen utvikles og forblir i den norske maritime klyngen. Det norske flagget har styrket seg kraftig de siste tre årene, med en økning på over 100 skip. Flere rederier velger norsk flagg på sine fartøy og flagger hjem, samt at flere nybygg blir levert til norsk flagg (Rederiforbundet, 2022). Dette er med på å opprettholde og videreutvikle kompetansen til sjøfartsnasjonen Norge.

I 2021 jobbet omkring 64 prosent av sjøfolkene på norskregistrerte skip på skip registrert i NOR-registeret, 14 prosent på skip registrert i NIS og de resterende 22 prosent på norske utenlandsregistrerte skip, som vist i Figur 25.

[16] https://maritimpolitikk.no/2022

Figur 25: Andel sjøfolk fordelt på skipsregister av totalt antall hvert år. Kilde: SSB



Den norske maritime næringen er avhengig av sjøfolk med høy kompetanse og operasjonell erfaring. En Menon-rapport fra 2021 viser at 70 prosent av de seilende som går i land vil gå til en jobb i den maritime klyngen (Menon Economics, 2021). Samtidig svarer 80 prosent av de spurte bedriftene at operativ maritim kompetanse er viktig for å dekke behovet for arbeidskraft og kompetanse fram mot 2030. Dette støttes av Rederiforbundets medlemmer, hvor operativ kompetanse og digital kompetanse blir sett på som viktig for å imøtekomme kompetansebehovet de neste årene. Konkurransedyktige nettolønnsordninger er avgjørende for å bidra til rekrutteringen av norske sjøfolk på norskregistrerte skip og dermed sikre norsk operativ kompetanse i den maritime klyngen. Dette framkommer også i Norges Rederiforbunds konjunkturrapport fra 2021, hvor nærmere 30 prosent svarer at sannsynligheten er stor for at norske sjøfolk erstattes med utenlandske dersom nettolønnsordningen for norske sjøfolk svekkes vesentlig.

Kompetansebehov som følge av teknologiutvikling

Teknologiutvikling fører til at maritim næring må tenke annerledes om organisering, og kompetanse må utvikles og anvendes internt i maritime bedrifter, på tvers av næringen og i grenseflatene til andre næringer. Teknologi bør ikke være et mål i seg selv, men snarere et verktøy for å realisere rederienes mål om grønn omstilling, økt operasjonell effektivitet, økt sikkerhet og reduserte livsløpskostnader. Nye teknologier fører til at arbeidsoppgaver endres og at oppgavene organiseres på nye måter. Det stiller krav til ny kompetanse, både for de enkelte ansatte og for organisasjonen som helhet (Menon Economics, nr. 66/2022).

Tilgang på personer med relevant kompetanse anses som den største barrieren mot å opparbeide seg nødvendig kompetanse for å imøtekomme teknologiutviklingen i næringen. I en undersøkelse gjennomført av Menon Economics våren 2022 oppgir ni av ti rederier at det å heve kompetansen til dagens ansatte vil være det viktigste virkemiddelet for å få dekket nye kompetansebehov, mens seks av ti svarer at de må ansette nye personer. Fremtiden vil kreve en høyere grad av kontinuerlig læring, omstilling og etter- og videreutdanning av de ansatte. Den individuelle kompetansen kan i prinsippet anskaffes gjennom intern kompetanseheving, rekruttering eller gjennom innleie/outsourcing. Her kan både utdanningsaktører og kunnskapsleverandører spille en sentral rolle. I samme undersøkelse opplever også de deltakende sjøfolkene at det vil stilles krav til høyere digital kompetanse og at arbeidsoppgaver om bord vil endre seg, i lys av teknologiutviklingen. Videre svarer de fleste at de har behov

for kompetanseheving, og det vil være nødvendig å sikre at de som jobber på sjøen har kompetansen som trengs i en digital hverdag.

Vedlegg A

Regnskapstall for 2022

Fristen for å levere regnskap for foregående år er vanligvis ved utgangen av juni i inneværende år. Det betyr at det i skrivende stund ikke foreligger tilgjengelig regnskapsinformasjon for 2022 for den maritime næringen. I denne rapporten presenterer vi derfor estimerte nøkkeltall (omsetning, verdiskaping og sysselsetting) for maritim næring i 2022. Vi har anvendt informasjon om ansatte i 2022 til å estimere 2022-regnskapstall ved å anta en lik produktivitet per ansatt som i siste 3 årene. De økonomiske variablene presentert for 2022 må derfor sees på som nettopp estimater, de faktiske tallene vil avvike. Videre er fraktrater og andre økonomiske vurderinger av markedet brukt i estimering. Sysselsettingstallene for 2022 er derimot beheftet med mindre usikkerhet. Gjennom myndighetenes A-melding må alle norske virksomheter rapportere inn en oversikt over sine ansatte hver måned. Sysselsettingstallene våre bygger på rapporteringer fra august 2022 og er derfor faktiske 2022-sysselsettingstall og ikke estimater. Sysselsettingstallene i denne rapporten inkluderer permitterte arbeidstakere.

Oppdatering av næringspopulasjoner

Menons næringspopulasjoner er opparbeidet over mange år og oppdateres årlig. Populasjonene inneholder informasjon om foretak og kategorisering av disse innenfor ulike bransjer og næringer. Antallet foretak som blir kategorisert innenfor hver gruppe kan endre seg fra år til år ettersom nye foretak blir opprettet, mens andre endrer virkeområde. I tillegg blir det gjort et stort arbeid med å identifisere foretak som enda ikke har vært inkludert i populasjonene, men som burde være inkludert. Dette gjør at tidsseriene for maritim næring kan endre seg noe over tid, fordi noen selskap blir lagt til, mens andre blir fjernet.

Vedlegg B: Nøkkeltall for maritim næring

Fylkesfordelte nøkkeltall for maritim næring i 2021

Tabell B-1: Fylkesfordelte nøkkeltall for maritim næring. Omsetning og verdiskaping i millioner kroner. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Fylke	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Rogaland	19 912	89 222	38 408
Vestland	19 146	114 723	38 012
Møre og Romsdal	13 399	56 623	17 960
Viken	8 476	60 489	17 255
Oslo	6 358	69 528	28 431
Agder	6 098	25 788	8 911
Trøndelag	4 263	14 607	5 580
Vestfold og Telemark	4 161	17 387	5 123
Troms og Finnmark	3 832	9 758	1 469
Nordland	2 810	7 377	2 998
Innlandet	301	685	251
Totalt	88 757	466 188	164 397

Kommunefordelte nøkkeltall fordelt på fylker i 2021

Kommunefordelte nøkkeltall for Agder 2021

Tabell B-2: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Kristiansand	2705	12 731	4 434
Arendal	1430	6 152	1 495
Grimstad	485	3 508	1 587
Lindesnes	479	1 006	447
Flekkefjord	263	669	305
Risør	190	511	173
Tvedestrand	172	307	140
Farsund	129	273	99
Lyngdal	56	171	71
Kvinesdal	52	77	35
Vennesla	48	117	59
Lillesand	42	114	27
Evje Og Hornnes	24	47	13
Froland	23	105	25

Kommunefordelte nøkkeltall for Innlandet 2021

Tabell B-3: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Gjøvik	98	201	75
Grue	52	176	58
Elverum	49	82	35
Kongsvinger	46	92	36
20 eller færre ansatte	56	134	47

Kommunefordelte nøkkeltall for Møre og Romsdal 2021

Tabell B-4: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Ålesund	4 198	28 143	7 011
Ulstein	1 611	5 733	2 723
Herøy	1 573	5 833	3 048
Molde	1 431	4 189	1 526
Sande	950	2 372	584
Vestnes	681	3 341	466
Kristiansund	621	1 610	692
Sula	580	1 340	430
Hareid	387	1 411	592
Averøy	283	480	130
Smøla	208	331	172
Stranda	153	93	81
Volda	140	306	115
Aure	137	466	89
Sykkylven	124	191	69
Aukra	87	150	45
Giske	70	239	66
Hustadvika	58	192	65
Rauma	35	94	20
Surnadal	35	47	22
Gjemnes	24	46	15
20 eller færre ansatte	13	16	0

Kommunefordelte nøkkeltall for Nordland 2021

Tabell B-5: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Alstahaug	487	1 278	494
Hadsel	319	1 028	568
Bodø	270	886	187
Brønnøy	258	506	202
Vågan	222	408	138
Dønna	219	355	187
Narvik	213	1 148	530
Sortland	137	306	74
Herøy	102	243	89
Lurøy	88	154	68
Rana	77	131	62
Vestvågøy	66	152	59
Nesna	62	121	68
Øksnes	62	243	116
Steigen	43	89	37
Meløy	27	55	21
Andøy	26	38	15
20 eller færre ansatte	132	236	84

Kommunefordelte nøkkeltall for Oslo 2021

Tabell B-6: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Oslo	6 358	69 528	28 431

Kommunefordelte nøkkeltall for Rogaland 2021

Tabell B-7: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Stavanger	7 934	35 002	16 621
Sola	2 802	17 526	4 506
Karmøy	2 329	6 552	2 616
Haugesund	2 326	16 552	9 187

Sandnes	2 213	6 304	2 885
Vindafjord	652	2 365	674
Randaberg	301	1 190	579
Eigersund	263	1 044	214
Klepp	240	520	227
Tysvær	240	789	286
Strand	238	644	300
Bjerkreim	97	190	64
Time	78	135	64
Hå	63	157	72
Sauda	32	28	19
Kvitsøy	30	83	32
Utsira	29	50	27
Hjelmeland	23	32	16
20 eller færre ansatte	22	59	18

Kommunefordelte nøkkeltall for Troms og Finnmark 2021

Tabell B-8: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Sør-Varanger	1 231	926	606
Tromsø	808	3 709	- 849
Harstad	592	1 450	523
Hammerfest	387	1 973	525
Tjeldsund	200	339	94
Karlsøy	126	244	148
Alta	104	197	133
Senja	96	213	74
Båtsfjord	81	347	51
Nordkapp	51	63	35
Måsøy	27	41	18
Loppa	24	47	18
20 eller færre ansatte	105	208	93

Kommunefordelte nøkkeltall for Trøndelag 2021

Tabell B-9: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Trondheim	2 293	8 979	3 558
Frøya	501	1 381	612
Indre Fosen	339	976	315
Nærøysund	282	826	306
Flatanger	187	408	170
Heim	149	298	83
Orkland	126	337	103
Hitra	83	477	157
Ørland	76	180	93
Verdal	44	101	34
Stjørdal	37	109	12
Inderøy	31	62	34
Malvik	30	57	19
Åfjord	27	262	44
Namsos	22	56	14
20 eller færre ansatte	36	97	25

Kommunefordelte nøkkeltall for Vestfold og Telemark 2021

Tabell B-10: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Horten	1 418	4 044	1 521
Larvik	605	1 983	637
Sandefjord	576	2 063	756
Tønsberg	433	5 604	1 042
Porsgrunn	292	931	328
Færder	223	1 021	299
Kragerø	180	256	118
Skien	129	389	100
Bamble	119	479	118
Holmestrand	72	302	70
Tokke	46	105	47
Tinn	36	68	30
Notodden	22	123	49
20 eller færre ansatte	10	19	8

Kommunefordelte nøkkeltall for Vestland 2021

Tabell B-11: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Bergen	7 716	79 366	23 336
Kinn	2 749	6 618	3 178
Øygarden	1 228	3 389	1 421
Bømlo	1 202	3 798	1 740
Austevoll	1 128	3 203	1 741
Alver	824	2 009	960
Bjørnafjorden	690	3 265	1 500
Askøy	687	5 210	1 257
Stord	653	1 618	577
Fedje	318	313	305
Kvinnherad	261	840	220
Fitjar	214	736	253
Hyllestad	183	1 006	193
Gulen	169	297	130
Gloppen	146	221	35
Stad	116	301	85
Ullensvang	115	186	82
Sunnfjord	113	535	182
Osterøy	103	364	182
Austrheim	92	646	355
Etne	86	123	47
Kvam	73	209	62
Solund	61	69	24
Stryn	42	69	28
Aurland	37	101	3
Askvoll	35	64	41
Sveio	26	35	13
20 eller færre ansatte	79	136	62

Kommunefordelte nøkkeltall for Viken 2021

Tabell B-12: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Bærum	3 846	38 359	11 470
Kongsberg	1 103	3 414	1 283
Asker	801	5 282	978

Moss	480	3 928	926
Fredrikstad	423	1 520	488
Lillestrøm	307	1 289	314
Drammen	265	1 473	330
Nordre Follo	158	908	184
Frogn	113	180	40
Vestby	108	928	344
Lier	101	451	128
Halden	99	363	97
Ås	98	260	72
Modum	95	258	100
Hvaler	91	184	46
Sarpsborg	67	753	121
Aurskog-Høland	47	104	46
Indre Østfold	44	146	41
Nesodden	40	107	34
Rakkestad	39	73	42
Ullensaker	35	189	68
Lørenskog	26	95	24
20 eller færre ansatte	90	225	81

Referanseliste

BDO. (2022). *Bygg- og anleggsanalysen 2022.*

Menon Economics & BCG. (2021). *Norske skipsverft - Aktivitet, konkurransesituasjon og rammebetingelser.*

Menon Economics & DNV. (2022). *Leading Maritime Cities of the World 2022.*

Menon Economics. (2021). *Den maritime næringens bidrag til offentlige inntekter og sysselsetting i distriktene.*

Menon Economics. (2021). *Grønn Maritim strategi i havnæringene.*

Menon Economics. (2021). *Sjøfolks karriereveier til sjøs og på land.*

Menon Economics. (2022). *Blue Maritime 2022.*

Menon Economics. (2022). *Eksportmeldingen 2022.*

Menon Economics. (2022). *Grønn Maritim 2022.*

Menon Economics. (2022). *Strategier for grønn maritim eksport 2022.*

Norges Rederiforbund. (2021). *Konjunkturrapport 2021.*

Oljedirektoratet. (2022, desember 18). *Investeringer og Driftskostnader*. Hentet fra Norsk Petroleum: https://www.norskpetroleum.no/okonomi/investeringer-og-driftskostnader/

Rederiforbundet. (2022). *Konjunkturrapport 2022.*

Reve, T., & Sasson, A. (2012). *Et kunnskapsbasert Norge.* Universitetsforlaget.

Menon Economics analyserer økonomiske problemstillinger og gir råd til bedrifter, organisasjoner og myndigheter. Vi er et medarbeidereiet konsulentselskap som opererer i grenseflatene mellom økonomi, politikk og marked. Menon kombinerer samfunns- og bedriftsøkonomisk kompetanse innenfor fagfelt som samfunnsøkonomisk lønnsomhet, verdsetting, nærings- og konkurranseøkonomi, strategi, finans og organisasjonsdesign. Vi benytter forskningsbaserte metoder i våre analyser og jobber tett med ledende akademiske miljøer innenfor de fleste fagfelt. Alle offentlige rapporter fra Menon er tilgjengelige på vår hjemmeside www.menon.no.

+47 909 90 102 | post@menon.no | Sørkedalsveien 10 B, 0369 Oslo | menon.no