MENON ECONOMICS

RAPPORT

MARITIM VERDISKAPINGSRAPPORT 2024

MENON-PUBLIKASJON NR. 13/2024

Av: Maren N. Basso, Kaja Haug, Serli Abrahamoglu og Sveinung Fjose

Forord

Menon Economics har gjennom mange år utarbeidet den årlige maritime verdiskapingsrapporten som publiseres av Maritimt Forum i begynnelsen av kalenderåret. Maritim næring er en av Norges viktigste næringer og spiller en sentral rolle for verdiskaping og sysselsetting i store deler av landet. 2022 var et år med store utslag på omsetningen til norsk maritim næring, og det er en forventning om at både omsetning, verdiskaping og sysselsetting vil øke også i 2023 og i 2024, men med en noe mer moderat vekst enn i 2022. Hoveddriveren bak dette er vedvarende høyt aktivitetsnivå på norsk sokkel, høyere etterspørsel etter rederitjenester og stigende fraktrater, samt en sterk økning i ordreinngangen til norske verft på tampen av 2023. De to siste årene har vært preget av en verdensøkonomi og en geopolitisk situasjon i endring. Inflasjon, renteøkninger, krigen i Ukraina og situasjonen i Rødehavet har alle en påvirkning på norsk maritim næring, og det er nærliggende å tro at næringen også vil påvirkes av dette i 2024.

Maritim verdiskapingsrapport 2024 er utarbeidet av Menon Economics på vegne av Maritimt Forum. Prosjektet har vært ledet av Maren N. Basso med Kaja Haug og Serli Abrahamoglu som prosjektmedarbeidere. Sveinung Fjose har vært kvalitetssikrer. Menon står ansvarlig for alt innhold i rapporten.

Februar 2024

Maren N. Basso
Prosjektleder
Menon Economics

Innhold

NORSK MARITIM NÆRING **5**
Verdien av maritim næring – viktig bidragsyter til verdiskaping og sysselsetting 5
Utviklingstrekk i norsk maritim næring 8
Positiv lønnsomhet i hele næringen etter flere år med lønnsomhetsutfordringer 10
Omsetningen i andre markeder er for første gang høyere enn omsetningen i olje- og gass markedet 12
Maritim næring er en av Norges viktigste eksportnæringer 13
Norsk maritim næring er ledende i det grønne skiftet, men det er fremdeles en lang vei å gå 15

REDERIENE **18**
Deep sea-rederiene 20
Offshorerederier og riggselskaper 21
Nærskipsfartsegmentene 23

VERFTSINDUSTRIEN **26**
Flere nybyggkontrakter utenfor Norge 28

UTSTYRSPRODUSENTER **30**

TJENESTELEVERANDØRENE **32**
Teknologiske tjenester 34
Finansielle og juridiske tjenester 34
Havne- og logistikktjenester 35
Handel 35

KOMPETANSE I NÆRINGEN **36**
Behovet for folk og kompetanse 37

VEDLEGG A **39**
Regnskapstall for 2023 39
Oppdatering av næringspopulasjoner 39

VEDLEGG B: NØKKELTALL FOR MARITIM NÆRING **40**
Fylkesfordelte nøkkeltall for maritim næring i 2022 40
Kommunefordelte nøkkeltall fordelt på fylker i 2022 40
Kommunefordelte nøkkeltall for Agder 2022 40
Kommunefordelte nøkkeltall for Innlandet 2022 41
Kommunefordelte nøkkeltall for Møre og Romsdal 2022 41
Kommunefordelte nøkkeltall for Nordland 2022 42
Kommunefordelte nøkkeltall for Oslo 2022 42
Kommunefordelte nøkkeltall for Rogaland 2022 43
Kommunefordelte nøkkeltall for Troms og Finnmark 2022 43
Kommunefordelte nøkkeltall for Trøndelag 2022 44
Kommunefordelte nøkkeltall for Vestfold og Telemark 2022 44
Kommunefordelte nøkkeltall for Vestland 2022 45
Kommunefordelte nøkkeltall for Viken 2022 46

Nøkkeltall for maritim næring

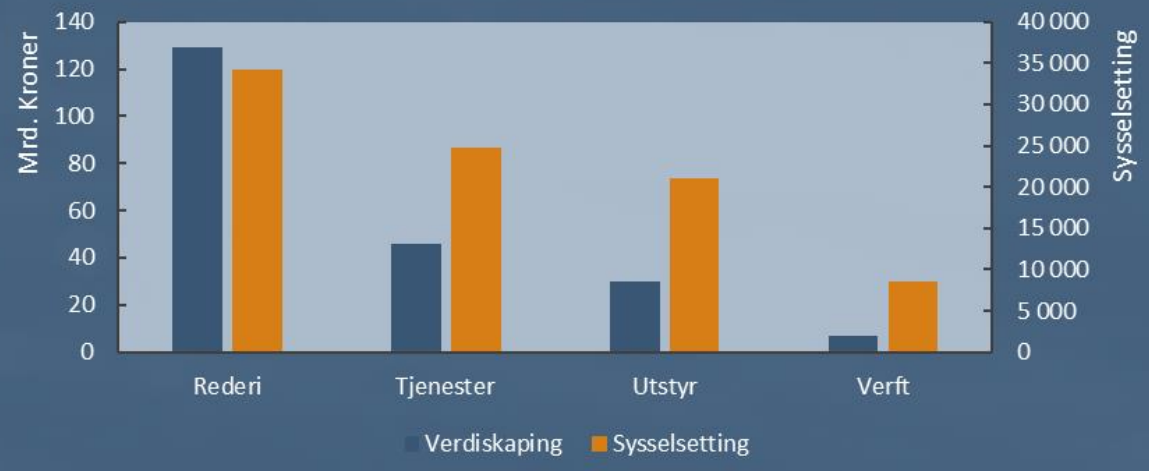
MENON ECONOMICS

Nøkkeltall for maritim næring, 2021, 2022 og 2023 (estimert)

	2021	2022	2023 (estimert)
Sysselsetting	89 300	87 300	88 600
Omsetning	467 milliarder	575 milliarder	608 milliarder
Verdiskaping	163 milliarder	199 milliarder	211 milliarder

Historisk utvikling i verdiskaping og sysselsetting i maritim næring (2023 og 2024 estimert)

Verdiskaping og sysselsetting i de maritime hovedgruppene i 2023 (estimert)



Tall for 2023 og 2024 er estimert. Kilde: Menon Economics

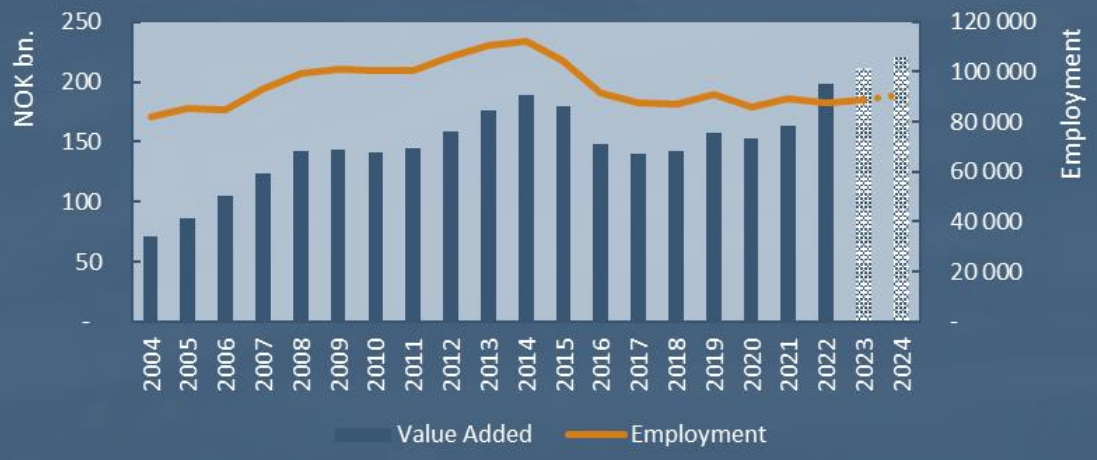
Key economic indicators for the maritime industry

MENON ECONOMICS

Key economic indicators for the maritime industry for 2021, 2022 and 2023 (estimated)

	2021	2022	2023 (estimated)
Employment	89 300	87 300	88 600
Revenue	467 NOK bn.	575 NOK bn.	608 NOK bn.
Value added	163 NOK bn.	199 NOK bn.	211 NOK bn.

Historic development of value added and employment for the maritime industry (2023 & 2024 estimated)



Value added and employment for the main groups of the maritime industry in 2023 (estimated)

Numbers for 2023 and 2024 are estimated. Source: Menon Economics

Norsk maritim næring

I flere tiår har økt globalisering, handelsvekst og ytterligere integrert verdensøkonomi skapt stabilitet og velstand. 2023 har imidlertid vært preget av en verdensøkonomi og geopolitisk situasjon i endring. Inflasjon og renteøkninger som følge av høy aktivitet og en opphetet økonomi har truet mange vestlige økonomier. Aktivitetsnivået har tatt seg opp etter koronapandemien og økt aktivitet og etterspørsel gir utslag i skipsfarten. I tillegg har Russlands krig i Ukraina lagt et press på Europas energimarked og ført til økt etterspørsel etter norsk gass.[1] Videre har det i kjølvannet av striden i Gaza forekommet flere angrep på fartøy i Rødehavet. Den betente situasjonen i Rødehavet har allerede påvirket fraktratene i lys av at en rekke rederier seiler en lenger rute rundt Afrika. Suezkanalen er en kritisk fartsåre for global handel hvor forstyrrelsene trolig vil fortsette å ha en påvirkning på fraktprisene i året som kommer.[2] Forstyrrelsene i Rødehavet og Suezkanalen skjer samtidig som at Panamakanalen er preget av tørke, som også fører til at skip må seile lenger ruter. Kostnaden for å seile lenger distanser ender ofte hos vareavsender og sluttbruker, som igjen kan påvirke den pågående kampen mot inflasjonen.[3] De to siste årene har med andre ord vært preget av en verden i endring, som igjen påvirker den norske maritime næringen på ulike måter. Mye tyder på at dette vil fortsette også i 2024.

Verdien av maritim næring – viktig bidragsyter til verdiskaping og sysselsetting

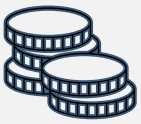
Langs norskekysten finnes en komplett maritim klynge hvor det inngår verdensledende selskaper innenfor et bredt spekter av segmenter. I tillegg står norske bedrifter og kunnskapsaktører bak en kontinuerlig strøm av innovasjoner innen skipsdesign, dynamisk posisjonering, fremdriftssystemer, utstyr og tjenester. Maritim næring er en av Norges viktigste næringer og spiller en sentral rolle for verdiskaping og sysselsetting i store deler av landet. 2022 var et år med store utslag på omsetningen til norsk maritim næring. I fjorårets verdiskapingsrapport estimerte vi en samlet omsetning på 498 milliarder kroner i 2022. De faktiske tallene viser en omsetning på 575 milliarder kroner i 2022, som vist i tabellen under. Dette er en økning på i overkant av 20 prosent fra 2021. De viktigste driverne bak denne veksten er økt etterspørsel etter tonnasje som følge av at handel og aktivitet er på vei tilbake til normalen etter koronapandemien, samt økt etterspørsel etter norsk gass som følge av Russlands krig i Ukraina.

Det er en forventning om at både omsetning, verdiskaping og sysselsetting vil øke også i 2023, men med en noe mer moderat vekst enn i 2022.[4] Hoveddriveren bak dette er vedvarende høyt aktivitetsnivå på norsk sokkel, høyere etterspørsel etter rederitjenester og stigende fraktrater for rederiene. Den krevende situasjonen i Rødehavet på tampen av året i 2023 har også gjort at mange rederier velger å ikke la sine skip seile gjennom Suezkanalen. Oljeprisen har også økt noe, men det er uklart hvordan oljemarkedet vil påvirkes av situasjonen. Vedvarende problemer i Rødehavet kan resultere i forsinkelser og høyere fraktkostnader, som kan gi betydelige markedsutslag i både 2023 og i 2024.[5]

---

[1] *Norges Rederiforbund (2023). Konjunkturrapport 2023. Tilgjengelig her.*
[2] *E24 (2023). Varsler om store shippingbyks – kan vokse enda mer dramatisk. Tilgjengelig her*
[3] *E24 (2024). Fraktpriser truer den globale inflasjonskampen. Tilgjengelig her*
[4] *Forventningen om videre vekst baserer på flere datakilder, inkludert Rederiforbundets konjunkturrapport, Maritim rapport 2024 for Haugalandet, fraktrater, kvartalsrapporter, samt tidligere gjennomførte analyser av norsk maritim industri fra 2023.*
[5] *Teknisk Ukeblad (2024). Rederiforbundet håper nattens angrep reduserer evnen til å angripe skipsfarten. Tilgjengelig her.*

Tabell 1: Nøkkeltall for maritim næring, 2021, 2022 og 2023 (estimert). Kilde: Menon Economics

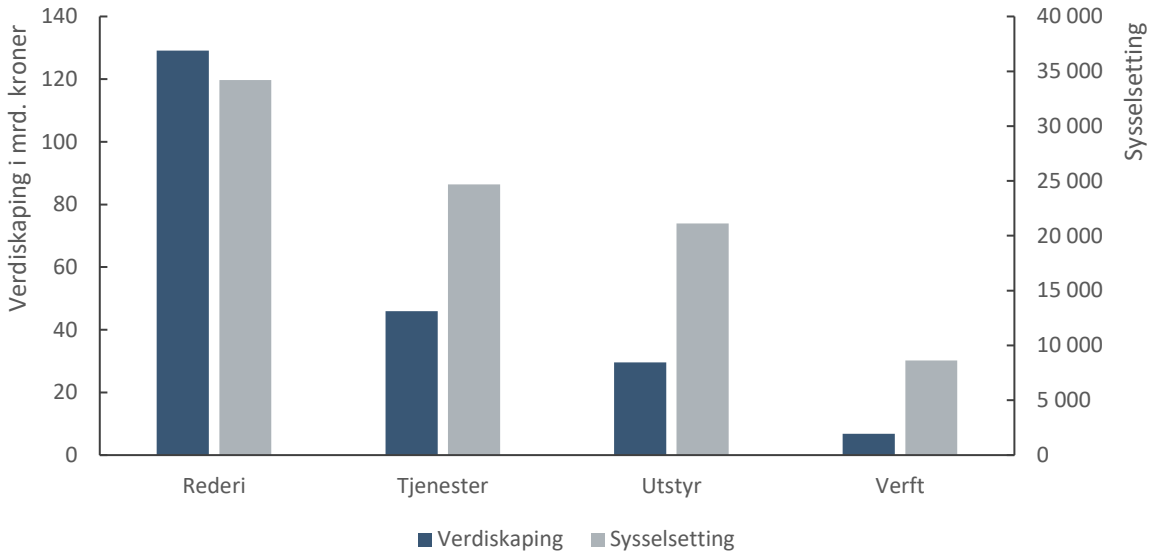
	2021	2022	2023 (estimert)[6]
	89 300	87 300	88 600 sysselsatte
	467 milliarder i omsetning	575 milliarder i omsetning	608 milliarder i omsetning
	163 milliarder i verdiskaping	199 milliarder i verdiskaping	211 milliarder i verdiskaping

Maritim næring består av et bredt spekter aktører som deles inn i fire hovedgrupper: rederier, tjenesteleverandører, utstyrsprodusenter og verft. Det er stor variasjon mellom de fire gruppene når det gjelder omsetning, verdiskaping og sysselsetting. Rederiene er den klart største gruppen innenfor alle tre. I 2023 sto rederigruppen for nærmere 60 prosent av omsetningen i næringen, tilsvarende i overkant av 345 milliarder kroner. Tjenesteleverandørene er den nest største gruppen etter rederiene og hadde en omsetning på omkring 140 milliarder kroner i 2023, tilsvarende nærmere en fjerdedel av næringens totale omsetning. Utstyrs-leverandørene sto for omkring 15 prosent av omsetningen, mens verftene utgjorde 5 prosent. Disse andelene har ligget noenlunde stabilt de siste fem årene.

Forskjellen mellom de fire hovedgruppene gjenspeiler seg også i verdiskapingen og sysselsettingen. Som vist i Figur 1 er rederigruppen også her den største gruppen, hvor de i 2023 sto for i overkant av 60 prosent av verdiskapingen og omtrent 40 prosent av sysselsettingen. Tjenesteleverandørene er den nest største gruppen også målt i verdiskaping og sysselsetting, etterfulgt av utstyrsprodusentene og verftene.

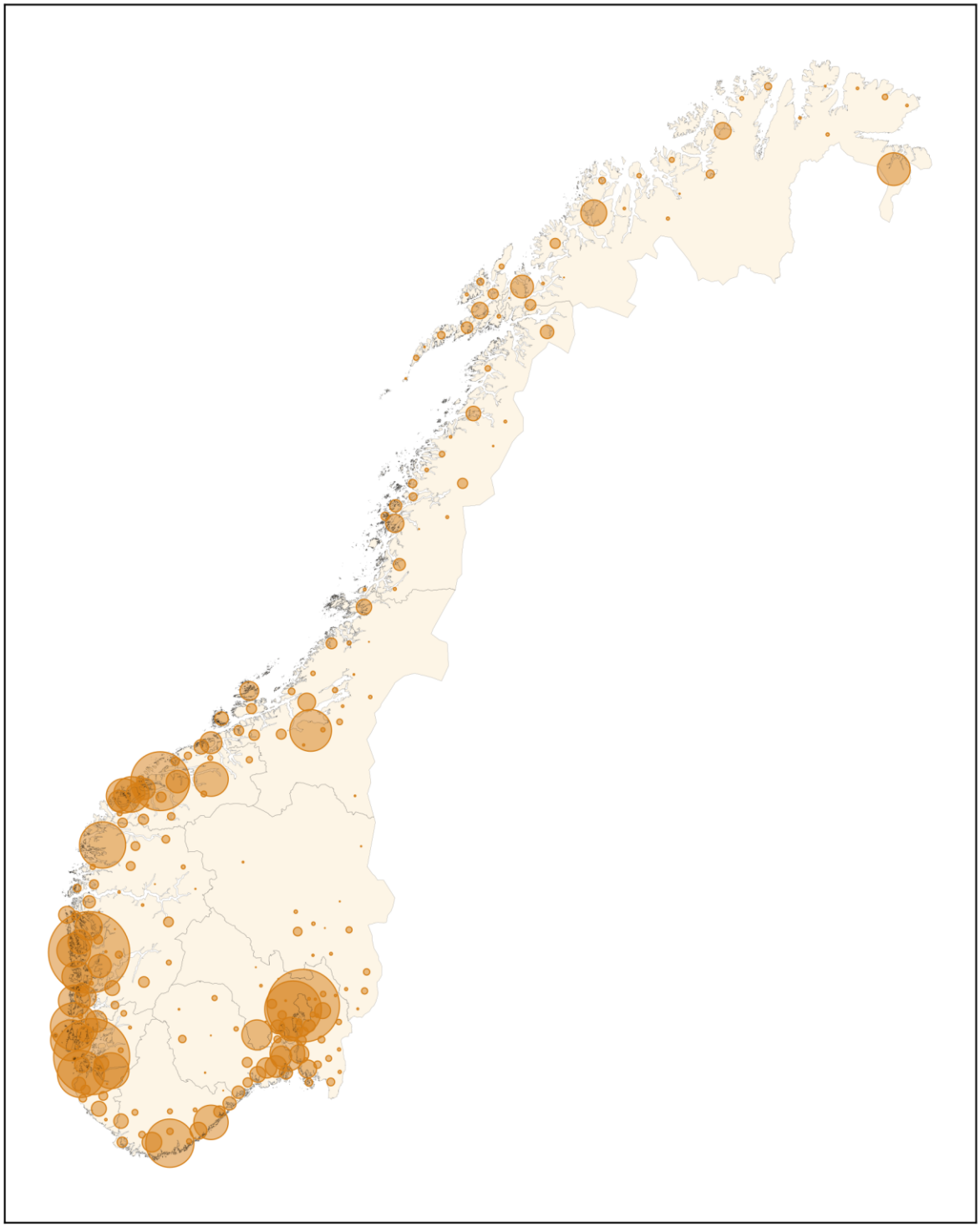
[6] *Tall for sysselsetting er faktiske sysselsettingstall per november 2023.*

Figur 1: Verdiskaping og sysselsetting i de maritime hovedgruppene i 2023 (estimert). Kilde: Menon Economics



Sysselsettingen i norsk maritim næring strekker seg over hele landet, med en naturlig konsentrasjon langs kysten, som vist i Figur 2. Områdene rundt og i de største byene, Oslo, Stavanger, Bergen og Ålesund, utgjør regioner der en vesentlig del av arbeidsstyrken i næringen befinner seg. Særlig mange sysselsatte finner vi på Vestlandet, med fylkene Rogaland, Vestland, og Møre og Romsdal, som til sammen sysselsetter om lag 53 000 personer. Videre er Oslofjordregionen, inkludert Viken, Oslo og Agder, et viktig område for shipping og maritime tjenester og står for 24 prosent av den totale sysselsettingen i maritim næring på landsbasis.

Figur 2: Kart over kommunefordelt sysselsetting av ansatte i maritim næring i 2023. Sirkler er plassert i sentrum av kommunene. Større sirkel indikerer flere ansatte. Kilde: Menon Economics



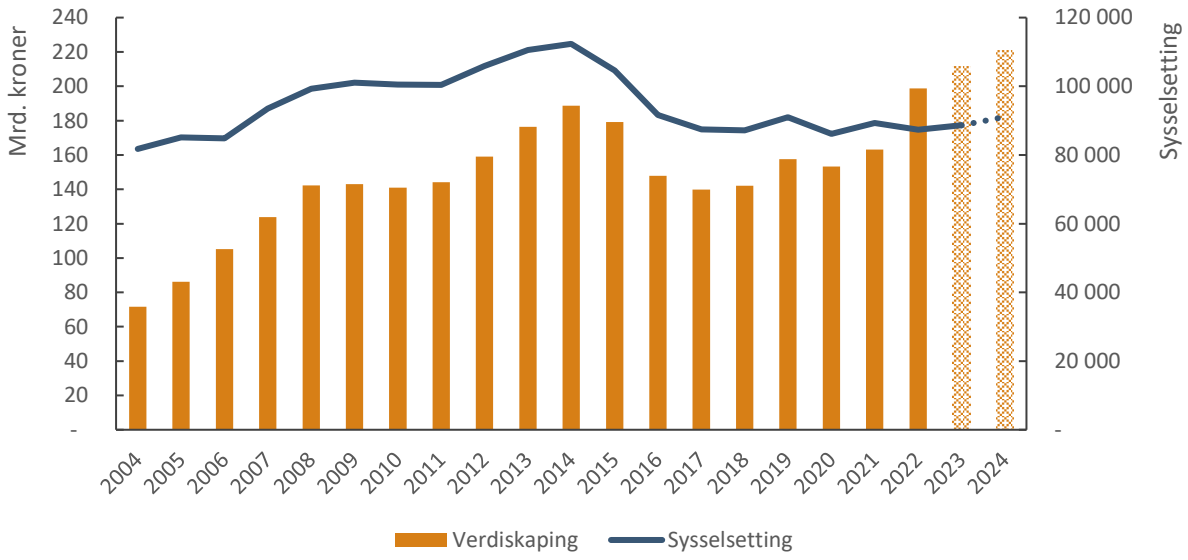
Utviklingstrekk i norsk maritim næring

Norsk maritim næring har gjennomgått store strukturelle og innholdsmessige endringer de siste 20 årene. Fra å være tungt rettet mot deep sea-segmentet og deretter olje- og gassnæringen, har næringen omstilt seg mot å i økende grad betjene et bredere spekter av havnæringer 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.[7]

Oljeprisfallet i 2014 og påfølgende offshorekrise presset frem en omstilling i hele næringen. Fra 2014 til 2017 falt verdiskapingen med i overkant av 30 prosent, før den igjen økte frem til 2019, som vist i Figur 3. Verdiskapingen falt også i 2020 som følge av koronapandemien. De siste tre årene har den imidlertid økt markant. I fjorårets verdiskapingsrapport estimerte vi at verdiskapingen i 2023 ville nå tilnærmet samme nivå som toppåret i 2014 i løpende priser. Som vist i figuren under skjedde dette allerede i 2022.[8] Til tross for en forventet oppbremsing i veksten i verdensøkonomien i 2023 og 2024, viser estimater for maritim næring for 2023 og 2024 en vedvarende økning i verdiskaping. Veksten er imidlertid ikke like sterk som i 2022.[9] Som vist i figuren under har det fra 2022 til 2023 vært en økning i verdiskaping per ansatt. Store deler av denne veksten er prisdrevet, men deler av den er reelt sett en produktivitetsvekst. Det er imidlertid vanskelig å skille mellom effekten av de to.

Figur 3: Verdiskaping og sysselsetting i maritim næring. Tall for 2023 og 2024 er estimert. Kilde: Menon Economics



Økningen i 2023 og 2024 er i stor grad drevet av et fortsatt høyt aktivitetsnivå for rederier og utstyrsprodusenter.[10] På tampen av 2023 opplevde verftene en sterk økning i ordreinngangen, noe som også har en påvirkning på verdiskapingen i 2024. Rederienes høye aktivitetsnivå skyldes en robust etterspørsel etter rederitjenester, som hadde en forventet vekst på 5,2 prosent i 2023[11], med forventning om ytterligere økning i 2024. Sysselsettingen i 2023 ligger på et noe høyere nivå enn i 2022, med en økning på rundt 1 300 ansatte. Det er forventet en marginal økning i sysselsetting i 2024, hvor den vil nå et tilsvarende nivå som nivået før koronapandemien.

---

[7] *Reve, T. & Sasson, A. (2012). Et kunnskapsbasert Norge, Universitetsforlaget.*
[8] *I fjorårets verdiskapingsrapport var tall for 2022 og 2023 estimert. I årets rapport er 2022 faktiske regnskapstall, mens 2023- og 2024-tallene er estimert.*
[9] *International Monetary Fund (2023). World Economic Outlook. Tilgjengelig her.*
[10] *Menon Economics (2023). Analyse av norsk maritim industri, tilgjengelig her. Norges Rederiforbund (2023). Konjunkturrapport 2023, tilgjengelig her.*
[11] *Norges Rederiforbund (2023). Konjunkturrapport 2023. Tilgjengelig her.*

Global makroøkonomisk usikkerhet vil imidlertid fortsette å prege næringen fremover, med økende global uro, proteksjonisme og vedvarende høy inflasjon. Selv om inflasjonen er ventet å avta, vil høye renter globalt bidra til å begrense den økonomiske veksten fremover. En svakere krone medfører at norske maritime produkter og tjenester blir mer konkurransedyktige på det internasjonale markedet. Dette kan bidra til å stimulere eksporten og bidra til økt verdiskaping.

Positiv lønnsomhet i hele næringen etter flere år med lønnsomhetsutfordringer

Den maritime næringen har i flere år vært preget av lavere lønnsomhet (driftsmargin) sammenliknet med tiden før oljeprisfallet i 2014. Dette bildet har imidlertid endret seg i 2022 og for første gang siden 2014 har samtlige av de fire maritime hovedgruppene positiv lønnsomhet. Den positive utviklingen i lønnsomhet kan i stor grad tilskrives globale hendelser, inkludert krigen i Ukraina, ytterligere innhenting etter koronapandemien, samt oppbremsing i verdensøkonomien[12], som alle påvirker samlet lønnsomhet i næringen. Dette er faktorer som i all hovedsak påvirker rederienes lønnsomhet, og i mindre grad de andre maritime selskapene.

Lønnsomheten til en bedrift - og til en hel næring - sier noe om bedriftens/næringens evne til å tjene penger. Hvilke nøkkeltall som brukes til å måle lønnsomheten varierer. I denne rapporten bruker vi driftsmargin. Et annet vanlig mål er resultatmargin. Under forklarer vi hovedforskjellen mellom de to.

Driftsmargin: er et mål på en virksomhets eller nærings operasjonelle lønnsomhet. Den beregnes ved å dele driftsresultatet (EBIT) med driftsinntektene (omsetning/salgsinntekter). Driftsmargin viser hvor stor andel av hver omsetningskrone som blir igjen som operasjonell profitt før renter og skatt. For eksempel, dersom driftsmarginen er 10 prosent betyr det at 90 prosent av inntektene, eller 90 øre av hver inntektskrone, går til å dekke driftsrelaterte kostnader. Jo høyere driftsmargin, desto mer tjener en virksomhet per krone av omsetningen. En høy driftsmargin indikerer at virksomheten/næringen er god til å kontrollere driftskostnadene og er mer lønnsom på et operasjonelt nivå.

Resultatmargin: måler hvor mye av hver omsetningskrone som blir igjen som netto profitt etter at alle kostnader, inkludert driftskostnader, finanskostnader og skatt er betalt. Den beregnes ved å dele årsresultat (nettoresultat etter skatt) med omsetningen. Resultatmarginen gir et bilde av den totale lønnsomheten til en virksomhet/næring.

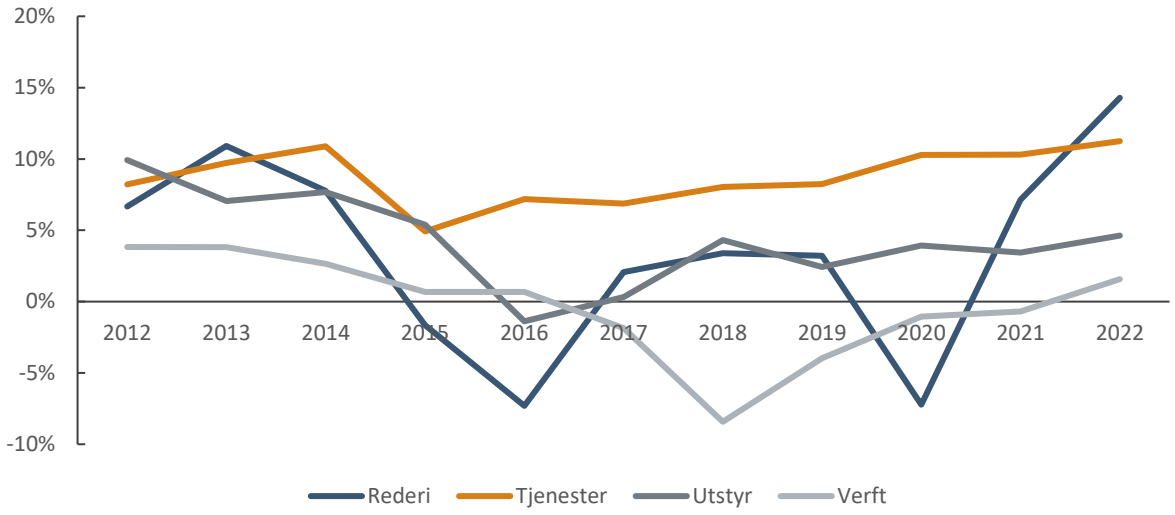
Begge de to overnevnte marginene er viktige for å forstå lønnsomheten, men de gir innsikt i forskjellige nivåer av virksomhetens økonomi. Driftsmarginen fokuserer på kjernevirksomheten, mens resultatmarginen hensyntar alle aspekter av virksomhetens/næringens, økonomi, spesielt finanskostnader og finansinntekter. Resultatmarginen avhenger av virksomhetenes kapitalstruktur og hvorvidt man eier eller leier drifts- og anleggsmidler. En virksomhet som eier alle drifts- og anleggsmidler selv og som har høy gjeldsgrad, kan ha store avvik mellom drifts- og resultatmargin. Og motsatt: Hvis man leier kontorlokaler, ikke eier dyrt driftsutstyr og ikke har gjeld, vil i praksis drifts- og resultatmargin være likt.

For å vurdere lønnsomheten til næringen tar vi utgangspunkt i driftsmargin. Bakgrunnen er at denne sier noe om kjernevirksomheten til en bedrift, det vil si at den er fra et bedriftsperspektiv, mens resultatmarginen er fra et eiers perspektiv. Det er imidlertid viktig å ta i betraktning forskjellen på de to når man sammenligner lønnsomheten på tvers av de ulike maritime hovedgruppene. Et eksempel i maritim næring er skipseiende rederier og ingeniør-/advokatselskaper som representerer ytterlighetene. Rederiene er kapitalintensive og har ofte høy gjeldsgrad, noe som fører til at driftsmarginen er vesentlig høyere enn resultatmarginen, mens det kun er marginal forskjell på de to lønnsomhetsmålene for ingeniør- og advokatselskaper.

[12] *OECD Economic Outlook, vol. 2023 (1). Tilgjengelig her.*

Næringen som helhet hadde i 2022 en gjennomsnittlig lønnsomhet på i omkring 11 prosent, som er noe høyere enn i 2014, hvor tilsvarende tall var 10 prosent. I perioden 2015 til 2021 har gjennomsnittlig lønnsomhet i næringen variert mellom 3 og 8 prosent. Til tross for positiv utvikling i lønnsomhet blant de maritime selskapene varierer lønnsomhetssituasjonen blant hovedgruppene, som vist i Figur 4.

Figur 4: Driftsmargin (EBIT) (lønnsomhet) blant de ulike hovedtypene av maritime selskaper. 2012-2022. Kilde: Menon Economics[13]



Som vist i figuren over har **rederisegmentet** hatt en varierende lønnsomhet, særlig i etterkant av 2014. Til tross for negativ lønnsomhet i 2020, i hovedsak grunnet koronapandemien og fallet i oljeprisen, har lønnsomheten økt kraftig fra 2020 til 2022. I 2022 er rederisegmentet den mest lønnsomme av de fire. Som tidligere nevnt, henger dette primært sammen med høye fraktrater for deep sea-segmentet og offshorerederier som følge av utviklingstrekkene i verdensøkonomien og det geopolitiske landskapet. Det har videre vært en økt etterspørsel etter skip på verdensbasis. Dette skyldes delvis en generell vekst i etterspørselen etter tonnasje ettersom global handel er tilbake mot normale nivåer etter pandemien, og delvis som en direkte konsekvens av situasjonen i Ukraina. Sistnevnte har ført til endrede handelsmønstre som følge av handelsrestriksjoner og har særlig bidratt til økt etterspørsel etter energirelatert frakt. Høye energipriser har også bidratt til økte kostnader for rederiene i form av høyere bunkerspriser, som igjen bidrar til økte fraktrater.[14] Andre halvdel av 2023 førte med seg ytterligere press som følge av Israel-Palestina-konflikten. En hovedvekt av rederier innenfor deep sea, short sea, passasjer og offshore service forventer bedret lønnsomhet i 2023 sammenliknet med 2022, mens hovedvekten av riggselskapene forventer svakere lønnsomhet i 2023.[15]

Lønnsomheten til **tjenesteleverandørene** har vært positiv i hele perioden, hvor de fra 2016 til 2021 har vært den mest lønnsomme gruppen. **Utstyrsleverandørenes** lønnsomhet har vært mer volatil sammenlignet med tjenesteleverandørene, men de har hatt en positiv lønnsomhet etter 2017, og har i 2022 høyere lønnsomhet sammenliknet med 2021. **Verftene** har den laveste lønnsomheten blant gruppene, men har snudd en femårig negativ trend og oppnådd positiv lønnsomhet i 2022. Selv om verftsindustrien totalt sett har en positiv lønnsomhet, er lønnsomheten til de store verftskonsernene Vard, Ulstein og Westcon fremdeles negativ. Flere

---

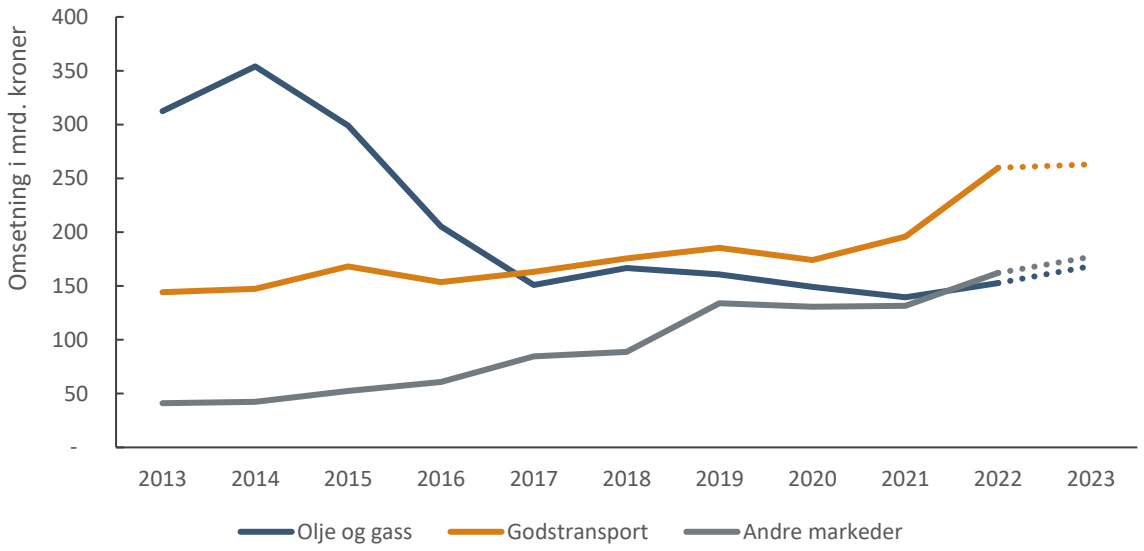
[13] *Ikke tall for 2023.*
[14] *UNCTAD (2022). Maritime trade disrupted. Tilgjengelig her.*
[15] *Norges Rederiforbund (2023). Konjunkturrapport 2023. Tilgjengelig her.*

av de store verftene har imidlertid fått flere store kontrakter i siste halvdel av 2023, blant annet flere fartøy til havvindnæringen.[16] Markedsutviklingen og lønnsomheten til de små og mellomstore verftene har til sammenlikning holdt seg mer stabil.[17]

Omsetningen i andre markeder er for første gang høyere enn omsetningen i olje- og gass markedet

Maritim nærings utvikling er preget av trender i ulike markeder. Som vist i Figur 5 var det frem til 2014 olje- og gassnæringen som var driveren bak næringens vekst. På bare tre år, fra 2014 til 2017, ble omsetningen mer enn halvert og i perioden 2018 til 2021 sank omsetningen ytterligere. Fra 2021 til 2022 har olje- og gassomsetningen igjen økt og det er forventet en videre økning i 2023.[18] Den forventede omsetningsveksten skyldes i hovedsak økt aktivitet på sokkelen for offshorerederiene, drevet av økt etterspørsel etter norsk gass fra Europa. Siden 2017 har godstransport vært det største markedet målt i omsetning. De siste tre årene har dette markedet opplevd en sterk vekst. Dette er særlig gjeldende for deep sea-segmentet, hovedsakelig drevet av høyere aktivitetsnivå og fraktrater.

Figur 5: Omsetningsutvikling i ulike markedssegmenter, 2013-2023. 2023-tall er estimert. Kilde: Menon Economics[19]



I perioden 2017 til 2022 har veksten i maritim næring også vært drevet av vekst i andre markeder, som havbruk, havvind og maritim turisme. Et interessant utviklingstrekk i grafen over er at omsetningen til aktører i andre markeder som havbruk, havvind og maritim turisme er på et noe høyere nivå enn omsetningen til aktørene i olje- og gassmarkedet i 2022. Dette skyldes blant annet en lavere andel olje- og gassrelatert virksomhet for både verft og utstyrsprodusenter. For den maritime delen av havbruksnæringen er det forventet en stabil vekst på kort og

---

[16] Se blant annet Finansavisen (2023), Enda en storordre til Vard (tilgjengelig her), Kystens Næringsliv (2023), Japansk milliardkontrakt til Vard (tilgjengelig her), Kystens Næringsliv (2023), Vard sikret seg avtale med tysk rederi (tilgjengelig her), og Kystens Næringsliv (2023), Ulstein vant igjen tilslag på å bygge «den teknologisk mest avanserte kabelleggeren noensinne» (tilgjengelig her).
[17] Mer informasjon om lønnsomheten i de ulike maritime hovedgruppene beskrives i de ulike kapitlene for hver av dem.
[18] Norges Rederiforbund (2023). Konjunkturrapport 2023. Tilgjengelig her.
[19] Omsetningstallene for 2023 er estimert.

mellomlang sikt.[20] På lengre sikt er det særlig to faktorer som kan bidra til sterkere vekst. Det ene er muligheter som ligger i havbruk til havs, hvor det for tiden pågår utredning og tilrettelegging på reguleringssiden.[21] Det andre er vekstmuligheter dersom myndighetene åpner opp for mer produksjon sjø i produksjonsenheter med redusert miljøpåvirkning (fortrinnsvis lukkede og semi-lukkede anlegg).[22] Prognoser for reiselivet[23] frem mot 2030 viser på sin side en vekst på 34 prosent fra 2023 til 2030.[24] Regjeringens ambisjoner for havvindutbygging for å møte fremtidens energibehov[25] gjør også at det åpner seg muligheter for aktører i maritim næring, forutsatt at havvindprosjekter på norsk sokkel faktisk blir realisert. Næringen besitter kompetanse og erfaring fra offshoreoperasjoner som kan benyttes i utviklingen av havvindprosjekter. Dette gir videre muligheter for verft og utstyrsleverandører, som bygger skip for bruk i havvindparker for både norske og utenlandske redere. Samtidig åpner stadig strengere utslippskrav opp for innovasjon og utvikling av lav- og nullutslippsteknologi, og dermed muligheter for fremtidig verdiskaping og sysselsetting.

Maritim næring er en av Norges viktigste eksportnæringer

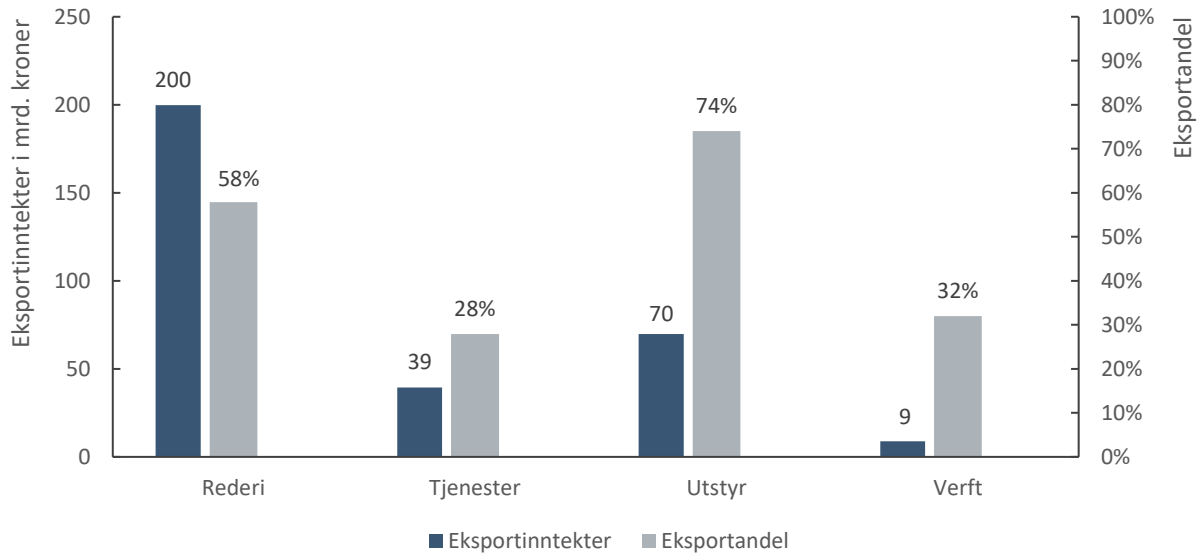
Norsk maritim næring er internasjonalt rettet og er Norges nest største bidragsyter til eksportinntekter, etter olje og gass.[26] Eksportens andel av omsetning har imidlertid ligget stabilt siden 2010, på rundt 50 prosent. Dette er med på å illustrere utfordringene næringen står overfor. Gitt næringens internasjonale natur påvirkes stort sett alle kunder innen et segment relativt likt, uansett hvor de befinner seg. Innenlandsmarkedet er tett integrert med det globale markedet, og dermed er syklusene her hjemme stort sett sammenfallende med utviklingen i verden.

I 2023 var samlet eksportestimat på i underkant av 320 milliarder kroner. Dette er en økning på omkring 18 milliarder kroner siden 2022. Rederiene sto for i overkant av 60 prosent av eksporten i 2023, omkring 200 milliarder kroner[27], som vist i Figur 6. En betydelig del av inntektene til den norskeide handelsflåten genereres gjennom datterselskaper i utlandet. Disse inntektene er ikke inkludert i eksporttallene, noe som innebærer at de faktiske valutainntektene fra norske rederier er høyere enn det eksporttallene alene indikerer.

---

[20] Menon Economics (2022). Den maritime leverandørkjeden til havbruksnæringen – størrelse og vekstpotensial. Tilgjengelig her.
[21] Menon Economics (2023). Tillatelsesregime for havbruks til havs. Tilgjengelig her.
[22] NOU 2023:23 Helhetlig forvaltning av akvakultur for bærekraftig verdiskaping. Tilgjengelig her.
[23] Prognosene gjelder reiselivsbransjen transport.
[24] Menon Economics (2023). Menons prognoser for norsk reiseliv mot 2030. Menon-publikasjon nr. 144/2023. Tilgjengelig her.
[25] Regjeringen (2023). Havvind. Tilgjengelig her.
[26] Menon Economics (2023). Eksportmeldingen 2023. Tilgjengelig her.
[27] Det er noe usikkerhet tilknyttet rederienes eksportanslag, da det er utfordrende å måle denne type tjenesteeksport presist. Bakgrunnen for 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.

Figur 6: Eksportinntekter og eksportandeler for de fire hovedgruppene i maritim næring i 2023 (estimert)[28,]. Kilde: Menon Economics



Totalt har norsk maritim industri eksportinntekter på over 100 milliarder kroner i 2023. Norsk maritim industri inkluderer verft, utstyr- og tjenesteleverandører. Utstyrsleverandørene er den nest største gruppen målt i eksportinntekter og eksportandel. Mer enn 70 prosent av inntektene kommer fra kunder i eksportmarkedet, noe som vitner om sterk internasjonal konkurranseevne. I tillegg eksporterer utstyrsprodusentene også indirekte ved å levere utstyr til norske verft for bygging av skip til utenlandske rederier, eller ved å levere til norske rederier som opererer i internasjonale farvann. Både skipsverftene og tjenesteleverandørene har også en betydelig eksportandel. For norsk maritim industri (verft, tjeneste- og utstyrsleverandører) er EU/EØS det viktigste eksportmarkedet. Det er imidlertid noen forskjeller mellom de tre hovedgruppene. For tjenesteleverandørene er det europeiske markedet det klart viktigste, mens EU/EØS og Asia og Midtøsten er de viktigste markedene for utstyrsprodusentene.[29]

[28] *Omsetningstallene for 2023 er estimert.*
[29] *Menon Economics (2023). Analyse av norsk maritim industri 2023. Menon-publikasjon nr. 126/2023. Tilgjengelig her.*

Grønne eksportmuligheter

I 2022 ble det satt ned et nasjonalt eksportråd for å bidra til råd og innspill knyttet til Regjeringens mål om å øke den norske eksporten utenom olje og gass med 50 prosent innen 2030. Basert på eksportrådets anbefalinger har Regjeringen valgt mer og grønnere maritim eksport som et av satsingsområdene. Satsingen utgjør et stort mulighetsrom for den maritime industrien. Den foreslåtte strategien for mer og grønnere maritim eksport innebærer blant annet etablering av et omfattende eksportnettverk med fokus på kartlegging av konkrete markedsmuligheter, en målrettet satsing på spesifikke geografiske områder som Singapore og Sørøst-Asia, samt tematiske fokusområder som inkluderer fartøy til havvind og offshore i Nord-Europa, samt cruisefartøy i USA og Europa. I tillegg planlegges initiativer knyttet til grønt maritimt skifte. Strategien inkluderer også utnyttelse av det EØS-rettslige handlingsrommet ved offentlige anskaffelser og styrking av finansieringsløsninger for norsk skipsbygging (Regjeringen, 2023).

Markedsutviklingen i maritim næring påvirkes av flere faktorer som økonomisk vekst, internasjonal handel, teknologisk utvikling, klimakrav og internasjonal politikk. Det er lettere å lykkes i et voksende marked, både fordi kaken som skal fordeles blir større og fordi det er mindre fare for prispress. Det er likevel ikke opplagt at norske aktører vil lykkes i markeder med høy vekst. Det eksterne markedsperspektivet må kombineres med et internt konkurranseperspektiv, det vil si at vi må vurdere hvor Norge kan forventes å ha noen konkurranse-messige fortrinn (Mer og grønnere maritim eksport, 2022).

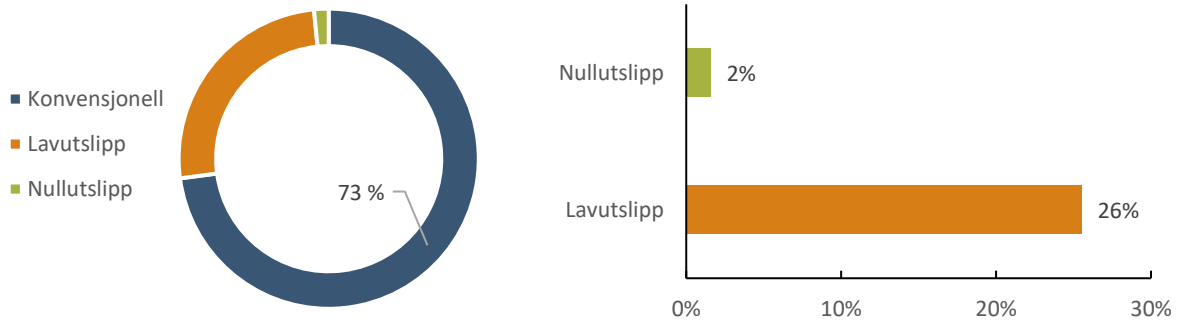
De neste tiårene skal store deler av verdensflåten byttes ut eller bygges om til nullutslippsfartøy. Markedet vil være stort og norske konkurransefortrinn vil både kunne bygges på eksisterende posisjoner og på Norges ledende rolle i utvikling og implementering av grønne løsninger på skip. Det er grunn til å tro at maritim industri vil opprettholde sin posisjon som en viktig eksportindustri. Sett i lys av grønn omstilling og det stadige fokuset på automatisering og teknologiutvikling i skipsfarten er det muligheter for alle deler av den maritime industrien, fra skipsbygging og utstyrsprodusenter, til skipsdesign og tjenester. Det er en stadig økende global etterspørsel etter lav- og nullutslippsløsninger, både grunnet økt bevissthet fra private aktører rundt klimautfordringer, men også grunnet strengere internasjonale krav for å kutte utslipp fra skipsfarten. Sistnevnte inkluderer blant annet skjerpede utslippskrav fra IMO, innlemmelse av shipping i EU ETS fra 2024, samt FuelEU Maritime som setter strengere krav til utslipp fra skip. Dette fører med seg økt etterspørsel etter nye fremdriftssystemer og energibærere, som kan utvikles, testes, og implementeres på tvers av verdikjeden. Det er videre et økende fokus på automatisering og avansert teknologi for økt effektivitet og sikkerhet. Dette taler for at den maritime industrien vil beholde sin posisjon som en viktig eksportnæring, gjennom automatiserte og høyteknologiske løsninger for å møte økte krav til både effektivitet og bærekraft (Menon Economics, 126/2023).

Norsk maritim næring er ledende i det grønne skiftet, men det er fremdeles en lang vei å gå

Den grønne omstillingen av global skipsfart fører til både utfordringer og muligheter for den norske maritime næringen. Et eksempel er overgangen til nullutslippsskipsfart, som fører til en markedsmulighet for norske maritime aktører. Per i dag domineres verdensflåten av konvensjonelle fremdriftssystemer som forbrenner fossile drivstoff. Sammenlignet med verdensflåten har den norske flåten en høyere andel lav- og

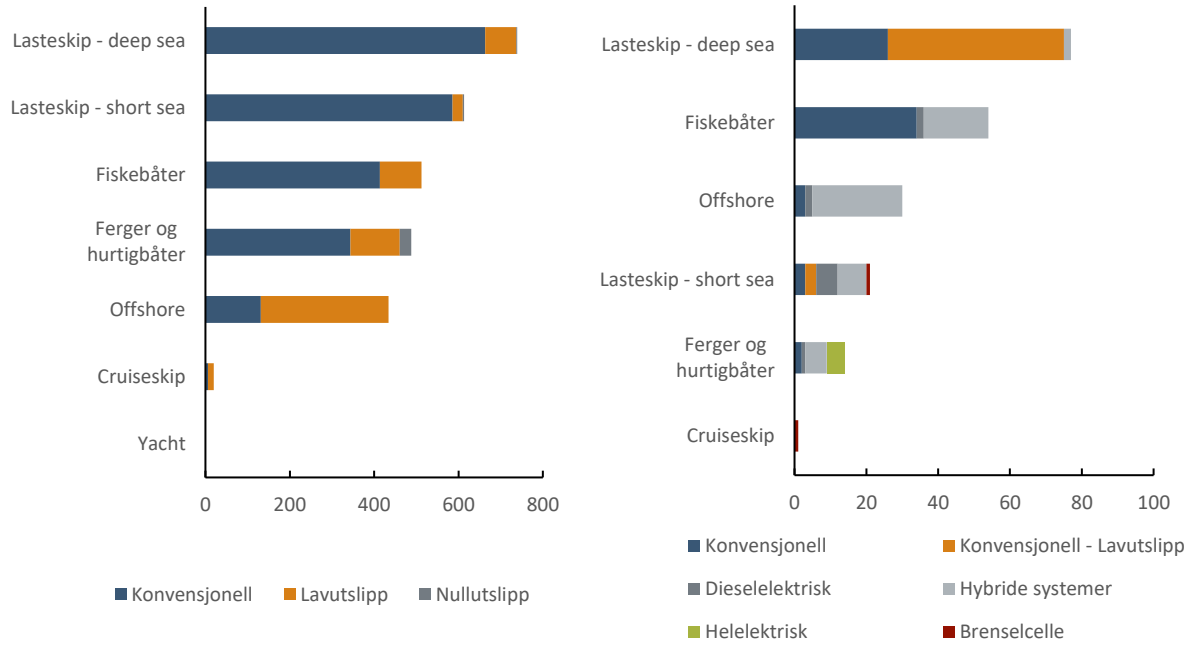
nullutslippsfartøy. Som vist i figuren under bruker 26 prosent av den norskeide flåten lavutslippsteknologier. Til sammenligning er denne andelen i rett i underkant av 5 prosent for verdensflåten[30].

Figur 7: Fordeling av antall norskeide skip (inkludert ordrebøker) etter fossilt drivstoff (konvensjonelt drivstoff) og lav- og nullutslipp, per desember 2023. Kilde: Clarksons World Fleet Register



Det er imidlertid store forskjeller mellom skipssegmentene når det gjelder bruk av lav- og nullutslippsløsninger. Som vist i de to figurene under, er offshoreflåten det segmentet med flest skip på lavutslippsløsninger[31], mens deep sea-flåten har flest skip i ordreboken med lavutslippsløsninger.

Figur 8: T.v.: Antall lav- og nullutslippsfartøy etter skipssegmenter i den norske flåten. T.h.: Antall skip etter fremdrifts-systemer og skipssegmenter i norske rederiers ordrebøker. Kilde: Clarksons World Fleet Register



[30] *Det er per dags dato få nullutslippsfartøy i den norskeide flåten, tilsvarende 2 prosent. Tilsvarende andel i verdensflåten er 0,3 prosent. I denne sammenheng definerer vi lavutslippsløsninger som løsninger hvor fartøyene benytter teknologier eller drivstoff for å minimere klimagassutslipp, sammenlignet med konvensjonelle skip.*
[31] *Dette er i hovedsak dieselelektriske systemer.*

Stadig flere fartøyer kontraheres med fremdriftssystemer med lav- eller nullutslippsteknologi. For deepsea-segmentet er det LNG og LPG som dominerer[32], mens for fiskebåter, offshore og nærskipsfrakteflåten er det hybride fremdriftssystem som dominerer ordrebøkene.

For å lykkes med den grønne omstillingen er det et behov for betydelige investeringer. Rederienes investerings-beslutninger er utfordrende gitt at tilbud av nullutslippsdrivstoff og bunkringsinfrastruktur ikke er på plass enda. Dette er ofte referert til som «høna og egget»-problematikken – investering i nullutslippsdrivstoff vil ikke gjennomføres før tilbudet foreligger, og investering i produksjon og bunkringsinfrastruktur vil ikke skje før etterspørselen er der, hvor flåtefornyelsen ikke kan gjennomføres før tilgangen på fornybart drivstoff er tilstrekkelig. Per i dag eksisterer ikke den nødvendige infrastrukturen for produksjon, distribusjon og bunkring av flere fornybare drivstoffalternativer, og det er et behov for at dette utvikles. Det er imidlertid viktig å nevne at det er flere pågående initiativ og prosjekter relatert til dette, men det er ikke enda kommersialisert i stor nok skala.

Dagens usikkerhet knyttet til når utslippsfrie drivstoff blir tilgjengelig for kommersielt bruk, medfører risiko for aktørene i næringen. Grønne korridorer har potensial til å fremskynde utslippsfri skipsfart da det forenkler koordineringen av tilbud og etterspørsel etter drivstoff. Videre ha det potensialet til å redusere risiko for skipsredere, og bidra til å skape etterspørsel etter nullutslippsdrivstoff som vil fremskynde tilgjengeligheten. Økt etterspørsel etter nullutslippsdrivstoff har potensialet til å være en viktig driver for utviklingen av næringen for fornybare drivstoff, og egne verdikjeder.[33] Grønne korridorer er et forpliktende samarbeid mellom ulike aktører i den maritime verdikjeden om å jobbe dedikert for dekarbonisering på en gitt strekning. Dette kan skje gjennom tilrettelegging av infrastruktur, kontraktsrammeverk, regulatoriske tiltak, informasjonsdeling og insentiver som fremmer utslippsreduksjon.[34]

Regjeringen og næringen er i gang med forhandlinger om et maritimt klimapartnerskap hvor målet er få fart på den grønne omstillingen og bidra til å nå Norges klimamål, samtidig som næringslivets konkurranseevne skal opprettholdes. Det er et ønske om å etablere en plattform for samarbeid med organisasjoner i sjøtransport og fiske hvor flaskehalser kan identifiseres og utfordringer adresseres for videre utvikling av grønn skipsfart i tiden som kommer.[35]

---

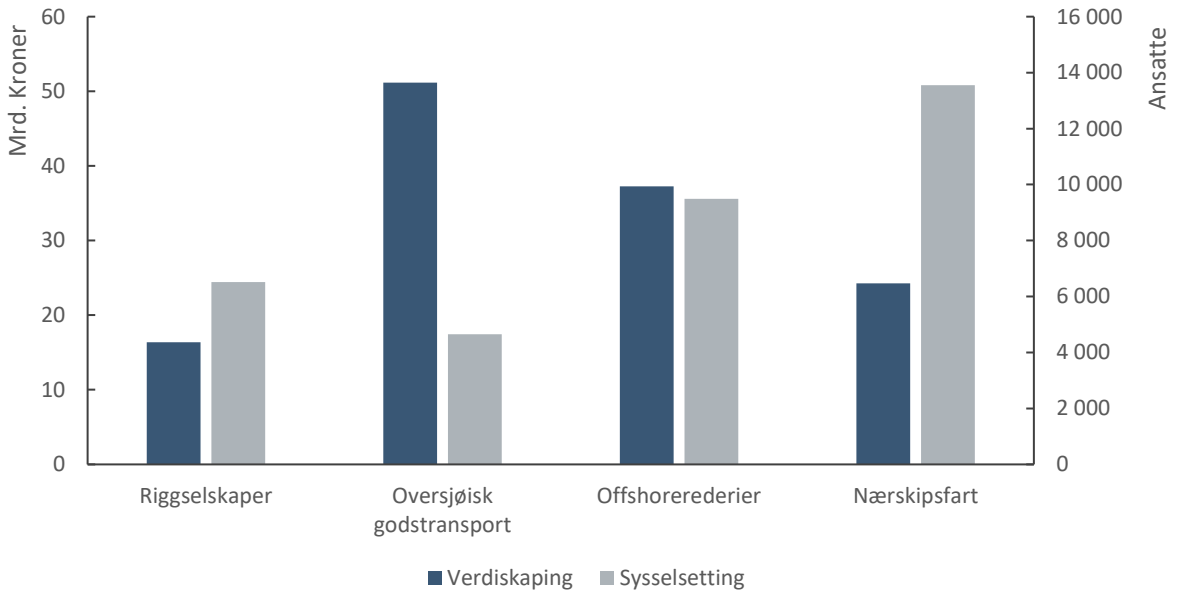
[32] LNG- eller LPG-drevne skip benytter både konvensjonelle to- og firetaktsmotorer til forbrenning av drivstoffet. Motorene har med tiden blitt mer egnet til slike drivstoff, som har vært med på å øke effektiviteten og redusere utslipp av klimagasser. DNV (2023) LNG as marine fuel. Tilgjengelig her.
[33] Admiralty Maritime Data (2023). Tilgjengelig her.
[34] Nordic roadmap: Future Fuels for Shipping. Tilgjengelig her.
[35] Regjeringen (2023). Forhandler om maritimt partnerskap. Tilgjengelig her.

Rederiene

Norske rederier kontrollerte i 2022 rundt 2900[36] skip verden over og utgjorde den fjerde mest verdifulle flåten. Rederiene bidrar betydelig til aktiviteten i den norske maritime industrien og er en drivkraft for innkjøp og innovasjon i hele verdikjeden. Norske verft har gjennomgående mottatt en betydelig del av sine ordrer fra norske rederier. I tillegg spiller norske rederier en nøkkelrolle i anskaffelsen av utstyr til skip som bygges ved utenlandske verft. Innovasjonen innen nytt og avansert norsk maritimt utstyr er ofte resultatet av samarbeid mellom rederiene og deres kunder.

Som tidligere nevnt er rederigruppen den største av de fire hovedgruppene, både målt i omsetning, verdiskaping og sysselsetting. Rederigruppen opplevde en kraftig vekst i omsetning fra 2021 til 2022 og det er forventet en videre vekst i 2023, men noe mer moderat enn i forgående år. Den høye aktiviteten er i hovedsak drevet av etterspørsel etter tonnasje på verdensmarkedet, økt etterspørsel etter tonnasje for transport av olje og gass som følge av krigen i Ukraina, samt økt aktivitet på norsk sokkel for offshorerederiene som følge av Europas behov for å erstatte russisk olje og gass. Rederivirksomheten kan deles i fire undergrupper basert på deres operasjonsmønster. Denne inndelingen er vist i Figur 9. Deep sea-rederiene står for brorparten av verdiskapingen, tilsvarende 40 prosent, mens nærskipsfartssegmentet sysselsetter flest.

Figur 9: Verdiskaping og sysselsetting blant de ulike rederitypene, 2023. Faktisk sysselsetting, estimert verdiskaping. Kilde: Menon Economics



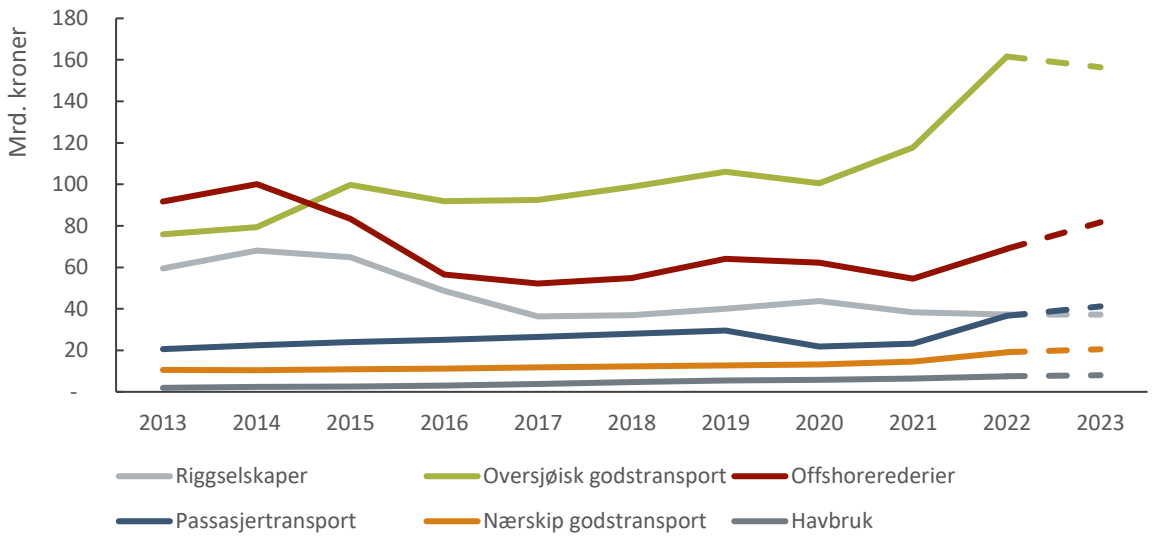
Det økende aktivitetsnivået på tvers av rederisegmentene og forventningene om ytterligere vekst gir utslag i rederienes kontraheringsambisjoner. I Norges Rederiforbunds konjunkturrapport for 2023[37] har det aldri før[38] vært registrert så store kontraheringsplaner for norske rederier. Totalt vurderer rederiene å kontrahere 215 skip og rigger de neste fem årene. Dette er i hovedsak deep sea og offshore service. Dette er en oppgang fra fjorårets

[36] *Gjelder handelsflåten.*
[37] *Norges Rederiforbund (2023). Konjunkturrapport 2023. Tilgjengelig her.*
[38] *Siden kontraheringsplanene ble begynt kartlagt i 2018.*

konjunkturrapport, hvor tallet var på 170 (162 skip, 8 rigger). Videre er det færre skip i opplag, totalt 67 skip og rigger per januar 2023, med en forventning om ytterligere reduksjon fremover.

Skipsfarten er en syklisk bransje. Dette er vist i figuren under. Som vist er deep sea-rederiene den største gruppen målt i omsetning, etterfulgt av offshorerederiene. Omsetningen totalt økte kraftig fra 2021 til 2022 og er forventet å vokse også i 2023, men noe mer moderat.

Figur 10: Utvikling i omsetning blant de ulike rederitypene, 2013-2023 (2023 estimert). Kilde: Menon Economics



Deep sea-rederiene er spesielt sensitive overfor svingninger i verdenshandelen og den globale tilbudssituasjonen for skip. Grunnet den økonomiske uroen i verden, med blant annet krig i Ukraina og oppblussing av Israel-Palestina-konflikten, har fraktratene blitt drevet opp. Deep sea-rederiene har som følge av dette opplevd en vekst i omsetningen i 2022, som vist i figuren over. Dette gjelder for nærmere alle rederityper, men særlig for bilfrakt-rederiene, drevet av blant annet kinesisk eksport og høy etterspørsel etter elbiler. Det er en forventning om at veksttakten vil stabilisere seg i 2023.

Inntektene til **offshorerederiene og riggselskapene** er tett knyttet til oljeoperatørenes etterspørsel. Etter toppåret i 2014 har omsetningen ligget på et relativt stabilt nivå frem til 2021. Fra 2021 til 2022 økte omsetningen til offshorerederiene mer enn våre estimater viste i fjor, drevet av Europas økte etterspørsel etter norsk olje og gass som følge av Ukraina-krigen. Veksten fortsetter videre i 2023 som følge av vedvarende aktivitet på sokkelen, høy utnyttelsesgrad på skipene og høye rater. Riggselskapene har på sin side noe lavere omsetning i 2022 sammenliknet med 2021, men med forventning om flat utvikling fra 2022 til 2023.

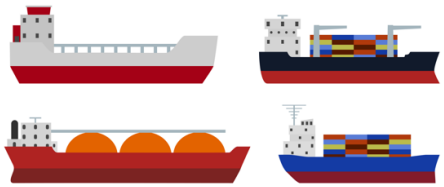
Nærskipsfartsflåten deles inn i godstransport, passasjertransport og havbruk. Passasjertransport, inkludert cruise, har sett en relativt jevn vekst siden 2013, og har i 2023 høyest omsetningsvekst av de tre gruppene. I 2022 og 2023 har omsetningen tatt seg opp betydelig etter korona, og er nå på et høyere nivå enn i 2019. Godstransport, som omfatter transport av gods langs norskekysten og i Europa, har sett en jevn vekst i hele perioden. Det samme gjelder for havbruksrederiene.

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

Deep sea-rederiene

Deep sea-segmentet består av fartøyer 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 deep sea-rederienes tjenester. Basert på historisk global rateutvikling og verdien av utenrikshandel med sjøtransport-tjenester fra SSB, er estimert omsetning for de norske deep sea-rederiene 3 prosent lavere i 2023 sammenlignet med i 2022, som vist i Tabell 2. Omsetningen etter våre beregninger er imidlertid fremdeles på et høyt nivå. Veksten i omsetning fra 2021 til 2022 var imidlertid høy – 37 prosent[39]. Veksten kan i stor grad tilskrives økt etterspørsel etter tonnasje på verdensmarkedet, særlig for transport av olje og gass som følge av krigen i Ukraina.

Tabell 2: Nøkkeltall for deep sea-rederier, 2021, 2022 og 2023 (2023 estimert). Kilde: Menon Economics

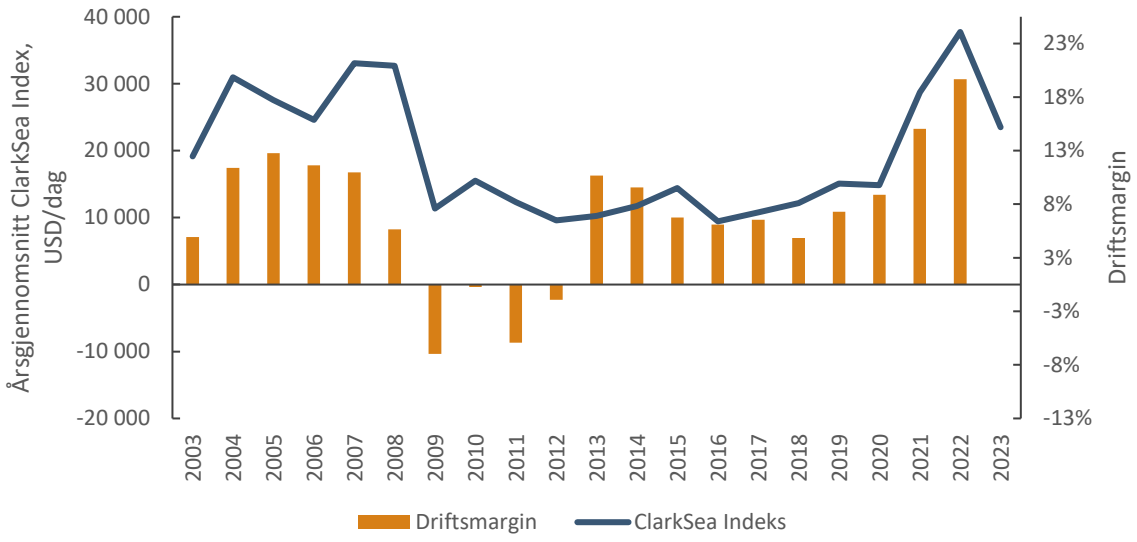
	2021	2022	2023	Oversjøisk godstransport
Omsetning (mrd. NOK)	118	162	156	
Verdiskaping (mrd. NOK)	39	53	51	
Sysselsetting (avrundet til hele 10)	4 590	4 610	4 650	
Driftsmargin	15 %	19 %		

Deep sea-rederiene påvirkes 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, har historisk utvikling for norske deep sea-rederiers lønnsomhet de siste 20 årene i store trekk fulgt utviklingen i ClarkSea-indeksen. [40]

[39] *Dette var betydelig høyere enn den estimerte omsetningsveksten i fjorårets rapport som var på omkring 10 prosent.*

[40] *I årene opp til 2008 opplevde rederiene lønnsomme tider, med tilsvarende høy ClarkSea-indeks. Imidlertid førte finanskrisen, sammen med en rekordhøy aktivitet innen nybygging av skip, til en nedgang i etterspørselen og et overtilbud av skip. Dette resulterte i en betydelig nedgang i driftsinntekter og negativ lønnsomhet for rederiene. Etter hvert som verdensøkonomien hentet seg inn, var ratene på vei opp og i 2013 vendte lønnsomheten tilbake for rederiene. Fra 2020 til 2022 steg ratene fra tilnærmet USD 14 000 til et toppnivå på USD 37 000 per dag. I 2023 var indeksen tilbake på et lavere nivå, oppunder USD 24 000.*

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



Fallet i indeksen fra 2022 til 2023 var i hovedsak drevet av normaliserte container-rater. Indeksen var likevel over 30 prosent høyere enn den tiårige trenden, med gass, tank, offshore og bilfrakt som drivere, mens tørrbulk og container dro seg til mot slutten av året grunnet situasjonen i Rødehavet. For de norske deep sea-rederiene er det særlig rederiene innenfor LNG, bilfrakt og tank som opplevde høyere lønnsomhet i 2022. Dette er segmenter som så høye rater også i 2023.

Fra 2021 til 2022 økte driftsmarginen fra 15 til 19 prosent. Ifølge Rederiforbundets konjunkturrapport for 2023 forventer 40 prosent av deep sea-rederiene bedre lønnsomhet i 2023 sammenliknet med i 2022, mens 36 prosent forventer svakere lønnsomhet. Tank, bøyelast og Ro-Ro forventer bedring, mens flere rederier innenfor bulk forventer svakere driftsresultat.[41]

Offshorerederier og riggselskaper

Norge har verdens nest største og mest avanserte offshoreflåte og har lenge vært i en ledende posisjon i dette segmentet.[42] 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 olje- og gasselskapene sank etterspørselen, og med tiden også antall norske rigger i perioden etter.

Aktiviteten, og dermed omsetningen og verdiskapingen til offshorerederiene, har økt fra 2022 til 2023. Offshorerederiene har også opplevd en økning i antall ansatte. Omsetningen til riggselskapene i 2023 er ventet å ligge på omtrent samme nivå som i 2022, mens antall ansatte er lavere i 2023.[43]

---

[41] *Norges Rederiforbund (2023). Konjunkturrapport 2023. Tilgjengelig her.*
[42] *Norges Rederiforbund (2023). Konjunkturrapport 2023. Tilgjengelig her.*
[43] *Reduksjonen i antall ansatte hos riggselskapene skyldes i hovedsak oppdrag i utlandet, og en medfølgende nedbemanning av antall offshoreansatte i Norge. Se Stavanger Aftenblad (2023). Tilgjengelig her og her.*

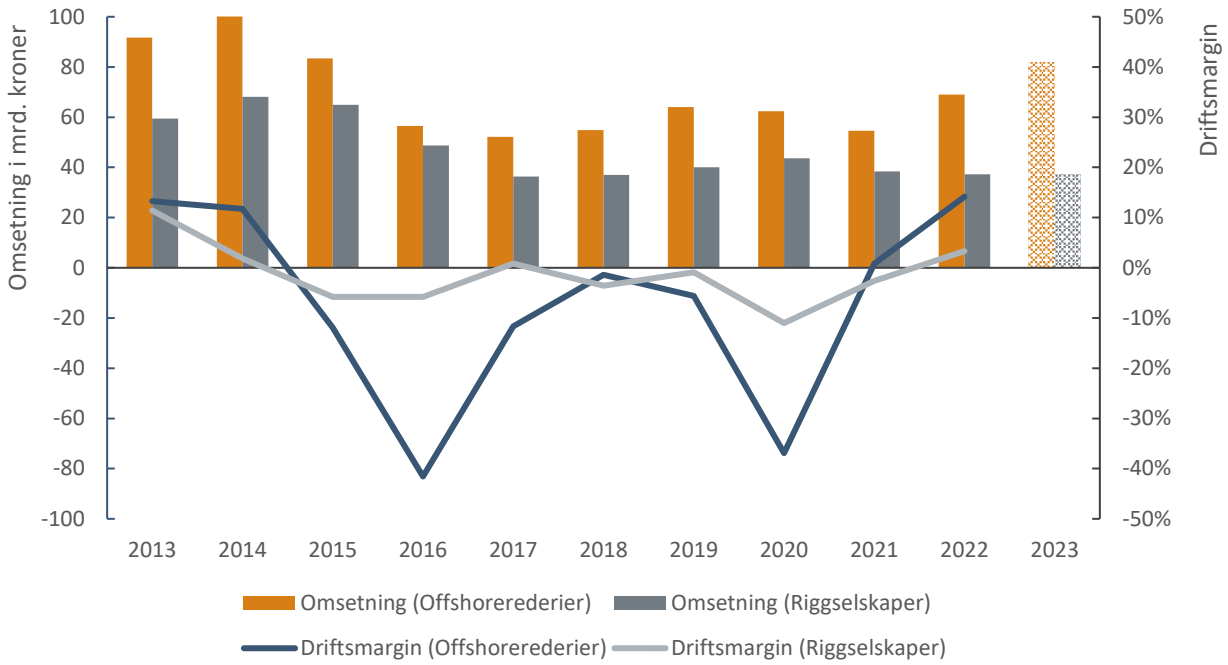
Tabell 3: Nøkkeltall for offshorerederier og riggselskaper, 2021, 2022 og 2023 (2023 estimert). Kilde: Menon Economics

		2021	2022	2023	Offshorerederier
	Omsetning (mrd. NOK)	55	69	82	
	Verdiskaping (mrd. NOK)	24	31	37	
	Sysselsetting (avrundet til hele 10)	9 650	9 210	9 490	
	Driftsmargin	1 %	14 %		
		2021	2022	2023	Riggselskaper
	Omsetning (mrd. NOK)	38	37	37	
	Verdiskaping (mrd. NOK)	16	16	16	
	Sysselsetting (avrundet til hele 10)	7 650	6 670	6 520	
	Driftsmargin	-3 %	3 %		

Offshorerederiene hadde en omsetningsvekst fra 2021 til 2022 og det er estimert en ytterlig vekst tilsvarende 19 prosent fra 2022 til 2023. Estimert omsetning i 2023 er på 82 milliarder kroner. Veksten er forventet å fortsette i 2024. Riggselskapene har på sin side sett et fall i omsetning fra 2021 til 2022, men det er forventet en flat utvikling i omsetning i 2023 og videre en svak vekst i 2024.

Lønnsomheten til både offshorerederier og riggselskaper har i perioden 2014 til 2021 vært preget av negative marginer. I 2022 er imidlertid lønnsomheten for begge segmenter positiv, som vist i figuren under. For offshore-rederiene er lønnsomheten på samme nivå som i 2013. Den økte driftsmarginen skyldes i hovedsak høye rater, særlig for forsyningsskip og ankerhåndteringsskip, drevet av høyere oljepris, og et økt fokus på energisikkerhet som følge av krigen i Ukraina.

Figur 12: Omsetning og driftsmargin (EBIT) for offshorerederier og riggselskaper, 2013-2023 (2023 estimert). Kilde: Menon Economics



Nærskipsfartsegmentene

Nærskipsfartssegmentet består av skip som transporterer varer langs norskekysten, regional fraktefart i Europa, passasjer- og cruiseskip, samt havbruksfartøy. Alle disse segmentene opererer internt i Norge eller mellom land på kontinentet. Nærskipsfartsrederiene hadde en omsetning på 70 milliarder kroner i 2023, en økning på 6 milliarder kroner fra 2022, som vist i Tabell 4.

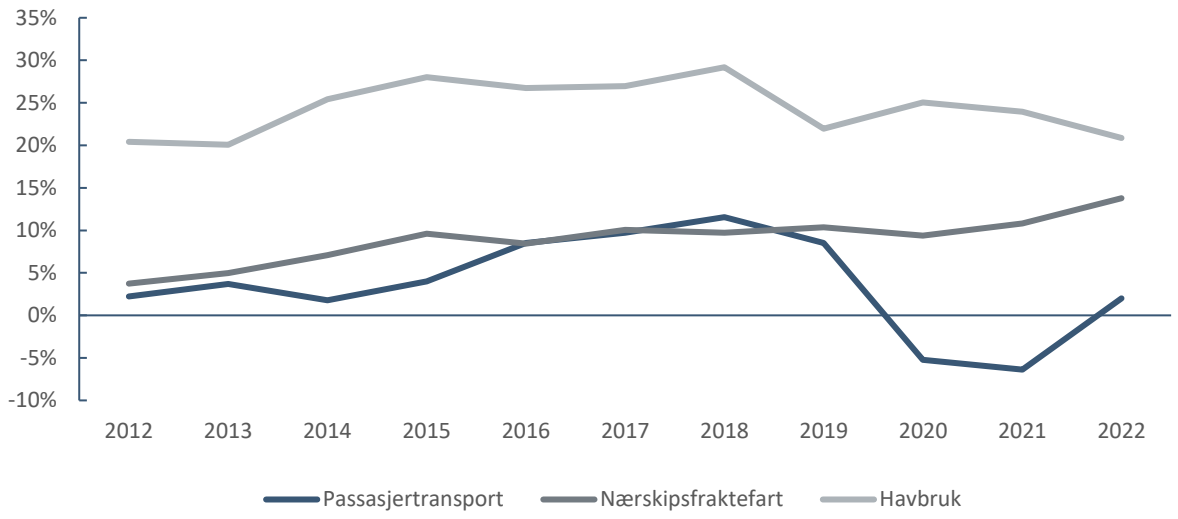
Det er passasjer- og cruisesegmentet som har høyest omsetningsvekst, tilsvarende 12 prosent. Nærskipsfrakteflåten og havbrukssegmentet har sett en mer stabil vekst i omsetningen fra 2022 til 2023. Samlet sett sysselsetter nærskipsfartssegmentene flere enn både deep sea- og offshorerederiene.

Tabell 4: Nøkkeltall for nærskipsfartssegmentene, 2022 (parentes) og 2023 (estimert). Kilde: Menon Economics

	Omsetning (mrd. NOK)	Verdiskaping (mrd. NOK)	Sysselsetting (avrundet til hele 10)	Driftsmargin	
Passasjer og cruise	41 (36)	13 (12)	9 430 (9 350)	2 %	
Nærskip godstransport	21 (19)	6,9 (6,4)	1 820 (1 800)	14 %	
Havbruk	8 (7,5)	4,3 (4)	2 300 (2 030)	21 %	
Totalt	**70 (63)**	**24 (22)**	**13 550 (13 180)**	**8 %**	

Aktiviteten innenfor de ulike gruppene i nærskipsfartsflåten varierer etter hvilke markeder de opererer i. Dette har igjen en implikasjon for inntjening og lønnsomhet for de tre gruppene, som vist i Figur 13.

Figur 13: Driftsmargin for ulike segmenter innenfor nærskipsfarten, (2012-2022) Kilde: Menon Economics



Passasjer- og cruisesegmentet er det største nærskipsfartsegmentet, både målt i omsetning, verdiskaping og sysselsetting. Lønnsomheten viste en jevn og stabil vekst i perioden 2012 til 2019, som vist i Figur 13. Segmentet ble imidlertid hardt rammet av koronapandemien noe som førte til en negativ lønnsomhet i 2020 og 2021, drevet hovedsakelig av cruiserederier. Dette snudde i 2022, som ble et år med rekordmange cruiseanløp, og positiv lønnsomhet for segmentet som helhet. 2022 hadde 20 prosent flere cruiseanløp og 4,5 prosent flere passasjerer sammenliknet med 2019. I 2023 var det en ytterligere økning i cruiseanløp fra 2022 på 14 prosent, samt en passasjerøkning på 44 prosent.[44] Sammenliknet med 2019 økte omsetningen i segmentet med 39 prosent i 2023. Estimert omsetning for passasjer- og cruisesegmentet i 2023 er på 41 milliarder kroner, nærmere 5 milliarder høyere enn i 2022.

Omsetningen og lønnsomheten til **nærskipsfrakteflåten** har holdt seg relativt stabil i perioden 2012 til 2021, men i 2022 er både omsetning og lønnsomhet forbedret sammenliknet med tidligere år. I 2023 er det estimert en ytterligere omsetningsvekst. Omsetningen til segmentet er primært drevet av innenlandsk økonomisk aktivitet, men også av utviklingen i industriell produksjonsaktivitet ellers i Europa. Deler av nærskipsfrakteflåten har vært preget av lavere marginer grunnet sterk konkurranse mot andre transportformer som vei og bane. Lavere marginer 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 frem mot 2021, men har hatt en særlig sterk økning fra 2020 til 2022. Fra 2020 til 2021 var omsetningsveksten i stor grad drevet av økt aktivitet i bygge- og anleggsbransjen i etterkant av koronapandemien. I Rederiforbundets konjunkturrapport for 2023 forventer medlemsmassen i segmentet 15 prosent omsetningsvekst fra 2022 til 2023. Det er også forventninger om økt lønnsomhet. Short sea-segmentet har planer om å kontrahere 27 skip de kommende fem årene, en økning på 25 prosent fra fjoråret. I andre halvdel av 2023 har imidlertid aktiviteten i bygge- og anleggsbransjen opplevd en bråbrems som følge av høyere inflasjon, påfølgende rentehevinger og svekket etterspørsel. Dette fører også med seg utsettelser av offentlige byggeprosjekter.[45] Omsetningsveksten fra 2022 til 2023 er derfor ventet å være svakere enn økningen fra 2021 til 2022.

---

[44] *Kystdatahuset (2024). Tilgjengelig her.*
[45] *Byggenæringens Landsforening (2023). Utsikter for bygge- og anleggsmarkedet 2023-2025. Tilgjengelig her.*

Rederiene som betjener **havbruksmarkedet** er den minste gruppen av nærskipsfartsrederiene både målt i omsetning, verdiskaping og sysselsetting. Som følge av økt aktivitet i havbruksnæringen har dette segmentet opplevd en sterk omsetningsvekst i perioden. Havbruksrederiene har hatt en gjennomgående høyere lønnsomhet sammenlignet med de to andre nærskipsfartssegmentene, som vist i Figur 13. I tillegg har rederiene vært viktige kunder hos norske verft og utstyrsprodusenter. Per januar 2024 har havbruksrederiene 12 brønnbåter i ordrebøkene, dog de fleste på tyrkiske verft, etterfulgt av norske verft.[46]

[46] *Clarksons World Fleet Register (2024).*

Verftsindustrien

Verftene spenner over en bred virksomhet fra bygging, til utrustning og vedlikehold av skip. Det pågår kontinuerlig innovasjon i tett samspill mellom rederier, skipsdesignere, utstyrsprodusenter og verft. Norske verft hadde 29 milliarder kroner i omsetning og 7 milliarder kroner i verdiskaping i 2022. Som vist i tabell 6 viser våre beregninger i 2023 en flat utvikling i omsetning. Videre vil ordreinngangen på tampen av året i 2023 ha en påvirkning på verftenes resultater de neste par årene. De største norske verftene hadde en økning i ordre på 218 prosent fra 2022 til 2023.[47]

Tabell 5: Nøkkeltall for norsk verftsindustri, 2021, 2022 og 2023 (2023 estimert). Kilde: Menon Economics

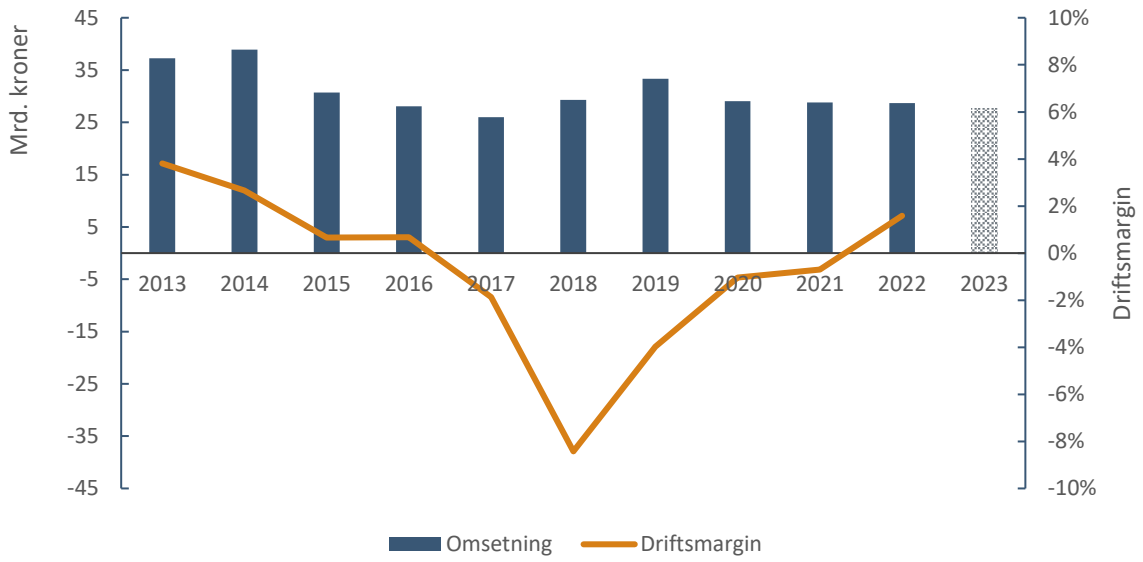
		2021	2022	2023	Verft
	Omsetning (mrd. NOK)	29	29	28	
	Verdiskaping (mrd. NOK)	6	7	7	
	Sysselsetting (avrundet til hele 10)	8 670	8 670	8 620	
	Driftsmargin	-1 %	2 %		

I en analyse fra høsten 2023 estimerte Menon en omsetning for verftene som var noe lavere enn våre estimater i denne analysen.[48] I samme analyse ble det vurdert at verftene trolig er mer pessimistiske enn nødvendig, og at det ikke er overraskende dersom utviklingen ser bedre ut når fasiten kommer om 1-2 år. Hovedgrunnen til dette er at når markedet tar seg opp så vil effekten være sterkere for norske verft fordi betalingsviljen for innovasjon og høy kvalitet er større i oppgangstider enn i nedgangstider. Dette er også en av grunnene til at det gikk dårlig i tidligere nedgangstider, da prisfølsomheten i markedet blir større og verftene får mindre betalt for kvalitet og innovasjon.

Frem til 2014 var aktiviteten på norske verft i stor grad knyttet til bygging av offshorefartøy. I kjølvannet av oljeprisfallet i 2014 og den påfølgende reduksjonen i aktivitet falt den offshorerelaterte omsetningen markant. Verftene vred seg som følge av dette gradvis mot ekspedisjonscruise, ferger og akvakulturfartøy. Dette strategiske skiftet bidro til en gradvis bedring i inntektene mellom 2017 og 2020. Omstillingen gav imidlertid svak lønnsomhet, som vist i Figur 14. Selv om omsetningen til verftene har stabilisert seg, har lønnsomheten vært negativ i perioden 2017 til 2021. I 2022 var imidlertid lønnsomhetssituasjonen ved verftene betydelig bedret, og for første gang siden 2017 igjen positiv. Utviklingen kan tyde på en vellykket omstilling mot nye skipssegmenter – en prosess som både har vært utfordrende og kostnadskrevende, med behov for bygging av nye verdikjeder og utvikling av ny kompetanse.

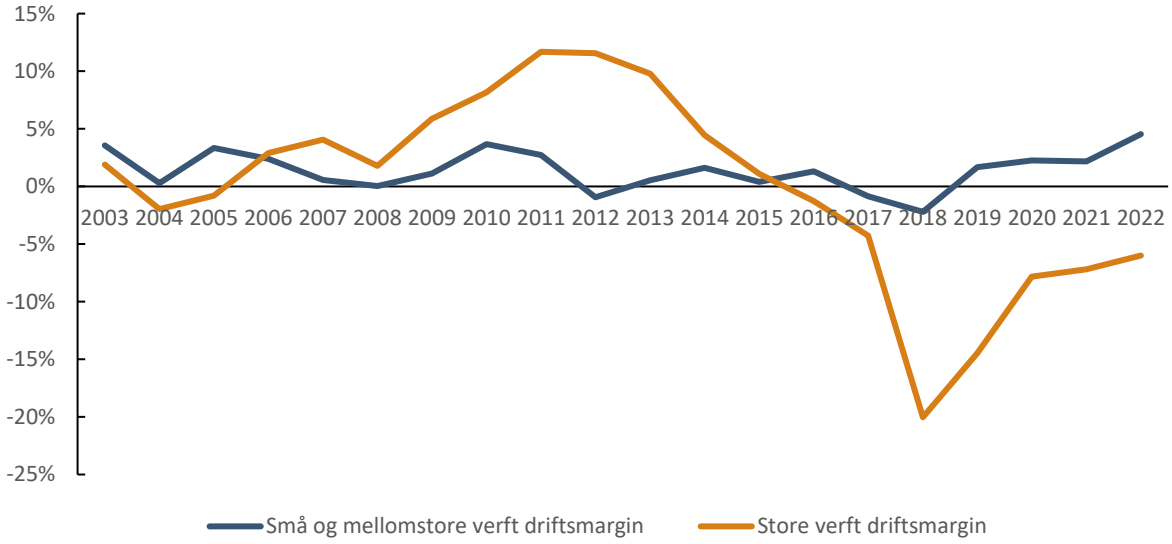
[47] *Teknisk Ukeblad (2024). Norske verft fikk over 200 prosent økning i skipsordre. Tilgjengelig her.*
[48] *I Analyse av norsk maritim industri i 2023 estimerte vi en omsetning for verftene i 2023 lik 26 milliarder kroner, basert på innrapporterte tall fra aktørene selv (Menon-publikasjon nr. 126/2023, tilgjengelig her). Grunnet ordreinngang gjennom siste halvdel av 2023, har vi oppjustert dette estimatet noe.*

Figur 14: Utvikling i omsetning og driftsmargin for verftene, 2003-2023 (2023 estimert). Kilde: Menon Economics



Til tross for en samlet positiv lønnsomhet i 2022 viser Figur 15 at de store verftene fortsatt har en negativ lønnsomhet. Lønnsomheten er likevel mindre negativ enn i 2021. Det er de tre største verftsforetakene Ulstein, Vard og Westcon som har vært hardest rammet av omstillingen etter oljeprisfallet. Omstillingen har likevel vært avgjørende for å sikre overlevelsen til norsk verftsindustri. Markedssituasjonen ved de små og mellomstore verftene har holdt seg mer stabil, og bedre enn for de store verftene. Disse verftene har hatt færre risikoprosjekter og mer stabil aktivitet knyttet til bygging og vedlikeholdsoppdrag av ferger, fiskebåter, brønnbåter og mindre spesialfartøy.

Figur 15: Lønnsomhet for store og små/mellomstore verft, 2003-2022. Kilde: Menon Economics

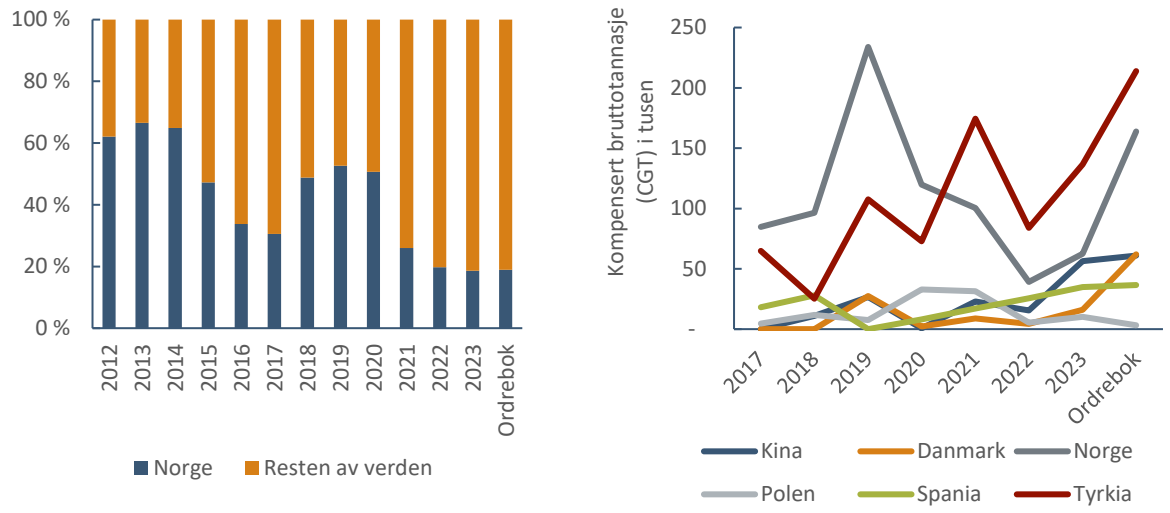


Flere nybyggkontrakter utenfor Norge

De norske verftenes konkurransefortrinn har vært knyttet til innovativ teknologi og løsninger, fleksibilitet og endringsvilje i byggeprosessen, samt nærhet til design-, utstyrs- og tjenesteleverandører. Konkurranse-fortrinnene har imidlertid blitt svekket de siste årene, hvor konkurransen i økende 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 verftene, 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.[49]

Figur 16 viser den nedadgående trenden i fartøy som bestilles av norske rederier fra norske verft, målt i kompensert bruttotonnasje (CGT). Fraktsegmentet (gods og varer nærskip og oversjøisk) er ikke inkludert i datagrunnlaget fordi norsk verft ikke har bygget denne typen fartøy på flere tiår.

Figur 16 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, 2017-2023 (målt i CGT). Kilde: Menon/Clarkson Research



Figuren til venstre viser at en større andel av den kompenserte bruttotonnasjen nå bygges ved utenlandske verft. I figuren til høyre vises fordelingen av norske rederiers ordre på utvalgte utenlandske byggeland, samt Norge. Figuren viser at tyrkiske verft over tid har fått en større andel av ordre fra norske redere, målt i CGT. Målt i CGT overgikk ordre ved tyrkiske verft ordre ved norske verft fra 2021. En ser allikevel at ordrebøkene gir en indikasjon på at gapet mellom Norge og Tyrkia målt i CGT er mindre enn det var i 2023. Selv om norske verft tradisjonelt har vært anerkjent for å produsere høyteknologiske og komplekse skip, indikerer figurene over at utenlandske verft nå har kapasitet til å bygge skip av tilsvarende kompleksitet som de norske.

[49] *Menon Economics (2021). Norsk verftsindustri – Aktivitet, konkurransesituasjon og rammebetingelser. Tilgjengelig her.*

Det er allikevel viktig å påpeke at norske rederier i stor grad ønsker å benytte seg av norske verft. Dette kommer frem i blant annet Rederiforbundets konjunkturrapport for 2023.[50]. Dette er særlig gjeldende innen passasjersegmentet offshore service og nærskipsfrakteflåten. Det er imidlertid et gap mellom ønsket å bruke norske verft og hvorvidt norske verft anses som aktuelle. Dette er særlig gjeldende innenfor nærskipsfraktefartsegmentet. Bakgrunnen til dette er kostnader, hvor det oppgis at norske verft er dyrere enn sammenlignbare verft i både Europa og Asia. Deep sea-rederiene oppgir at kapasitetsutfordringer er en utfordring. Dette henger i hovedsak sammen med at norske verft ikke bygger denne typen skip.

[50] *Norges Rederiforbund (2023). Konjunkturrapport 2023. Tilgjengelig her.*

Utstyrsprodusenter

Norske maritime utstyrsprodusenter produserer spesialisert utstyr til skipsfarten og er leverandør til verftsindustrien både nasjonalt og internasjonalt. På et skip som bygges ved et norsk verft, vil det ofte være et titalls norske utstyrsleverandører involvert. Utstyrsleverandørene leverer også til verft i utlandet, enten via norske rederiers kontrahering av skip ved utenlandske verft eller gjennom utenlandske kunder. Utstyrs-leverandørene har i 2023 en estimert omsetning på 94 milliarder kroner, som vist i tabellen under. Dette tilsvarer en omsetningsøkning på nærmere 15 prosent fra 2022 til 2023.

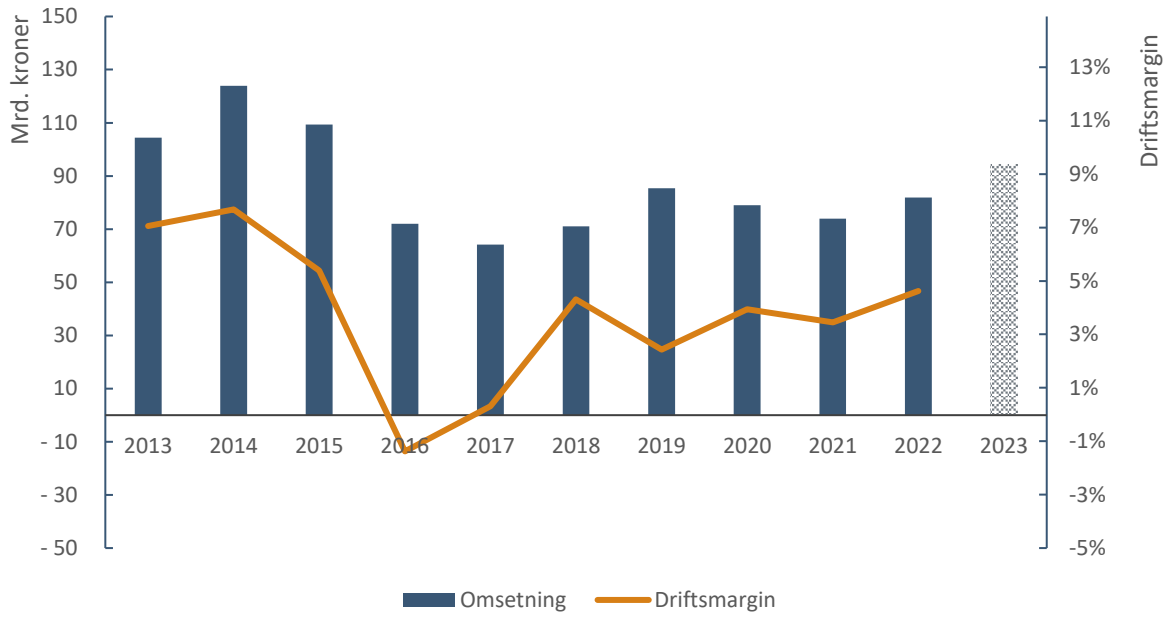
Tabell 6: Nøkkeltall for utstyrsprodusenter, 2021, 2022 og 2023 (2023 estimert). Kilde: Menon Economics

		2021	2022	2023	Utstyrsprodusenter
	Omsetning (mrd. NOK)	74	82	94	
	Verdiskaping (mrd. NOK)	23	26	30	
	Sysselsetting (avrundet til hele 10)	20 660	20 800	21 120	
	Driftsmargin	3 %	5 %		

Utstyrsleverandørene har, på samme måte som verftsindustrien, måttet omstille seg etter at etterspørselen fra offshorerederiene falt som følge av oljeprisnedgangen i 2014. Denne tilpasningen har hatt tydelige konsekvenser for både omsetning og lønnsomhet, hvor lønnsomheten nådde et bunnivå i 2016, som vist i Figur 17. Lønnsomheten har i etterkant bedret seg og oppnådd et stabilt og positivt nivå etter 2018. Likevel var det et fall i både omsetning og lønnsomhet fra 2020 til 2021. Dette var primært drevet av leverandører av boreutstyr og utstyr til olje- og gassnæringen. I 2022 er omsetning og lønnsomhet tilbake på et noe høyere nivå enn i 2020. Basert på utstyrsleverandørenes egne forventninger, er det estimert en videre omsetningsvekst fra 2022 til 2023[51].

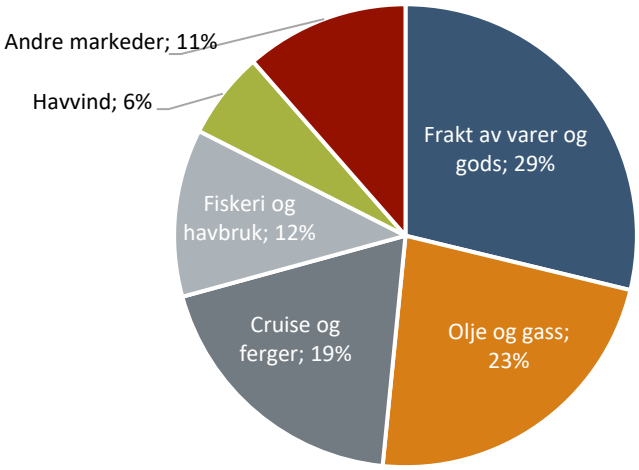
[51] *Menon Economics (2023). Analyse av norsk maritim industri 2023. Tilgjengelig her.*

Figur 17: Utvikling omsetning og driftsmargin for utstyrsprodusenter, 2013-2023 (2023 estimert). Kilde: Menon Economics



Markedene utstyrsleverandørene leverer til er diversifisert, som vist i Figur 18. Frakt av varer og gods, handelsflåten, er som i 2022 det største markedet, hvor store deler av inntektene er eksport. Nybyggaktiviteten innenfor handelsflåten har økt de siste årene, og norske deep sea-rederier har stadig økende kontraherings-planer.[52] Dette vil kunne bidra til økte leveranser for de norske utstyrsleverandørene. Olje og gass er det nest største markedet for utstyrsleverandørene. At operatørene på norsk sokkel forventer økte oljeinvesteringer i årene som kommer, gjør at det forventes økt aktivitet også i dette markedet fremover.[53] Når man ser på offshorenæringen under ett, inkludert både olje og gass samt havvind, utgjør den et marked på størrelse med frakt av varer og gods, med 29 prosent av omsetningen. Cruise- og fergemarkedet, samt fiskeri og havbruk, er også viktige for norske utstyrsleverandører, med henholdsvis 19 og 12 prosent av omsetningen.

Figur 18: Utstyrsprodusentenes samlede inntekter fordelt på markedssegmenter i 2023. Kilde: Menon Economics



[52] *Norges Rederiforbund (2023). Konjunkturrapport 2023. Tilgjengelig her.*
[53] *SSB (2023). Økte anslag for oljeinvesteringer for både 2023 og 2024. Tilgjengelig her.*

Tjenesteleverandørene

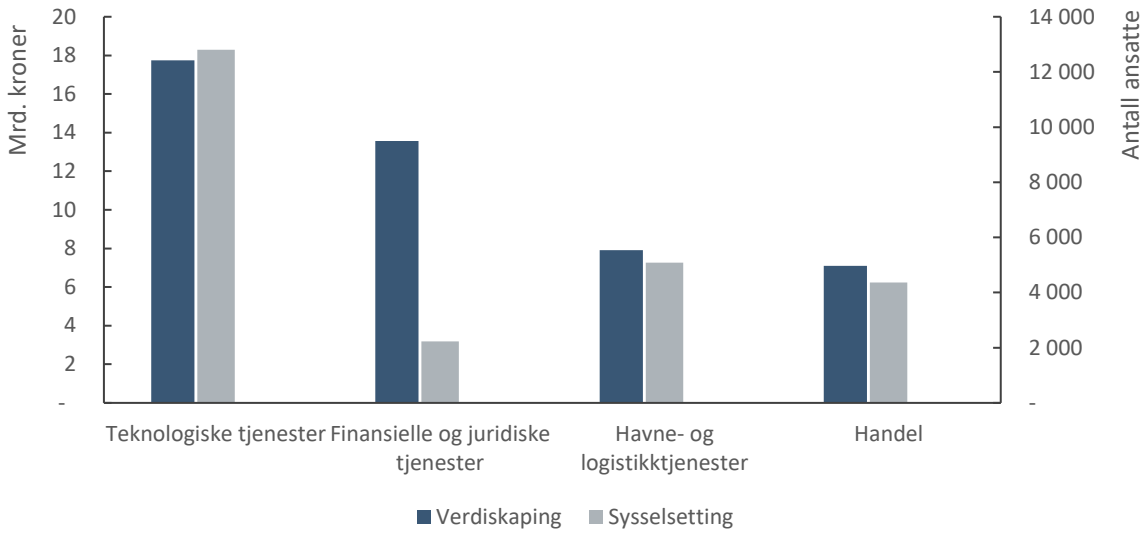
Den maritime næringen er avhengig av leveranser fra et bredt spekter av maritime tjenesteleverandører, hvorav de viktigste er skipsfinansiering, forsikring, megling, sjørett, skipsdesign, klassifisering og havnetjenester. Norge har et av verdens mest omfattende miljøer for maritim tjenesteyting og norske selskaper er blant de største og mest betydningsfulle i verden på flere områder. Tjenesteleverandørene hadde en omsetning i 2023 på omkring 133 milliarder kroner, en økning fra 2022 på 6 prosent. Verdiskapingen til tjenesteleverandørene utgjør 22 prosent av den totale verdiskapingen i maritim næring i 2023. Det har vært en marginal økning i antall ansatte fra 2022 til 2023, og sysselsetting er omtrent på samme nivå som i 2019.

Tabell 7: Nøkkeltall for tjenesteleverandører, 2021, 2022 og 2023 (2023 estimert). Kilde: Menon Economics

		2021	2022	2023	Tjenesteleverandører
	Omsetning (mrd. NOK)	109	133	141	
	Verdiskaping (mrd. NOK)	38	43	46	
	Sysselsetting (avrundet til hele 10)	25 080	24 190	24 690	
	Driftsmargin	10 %	11 %		

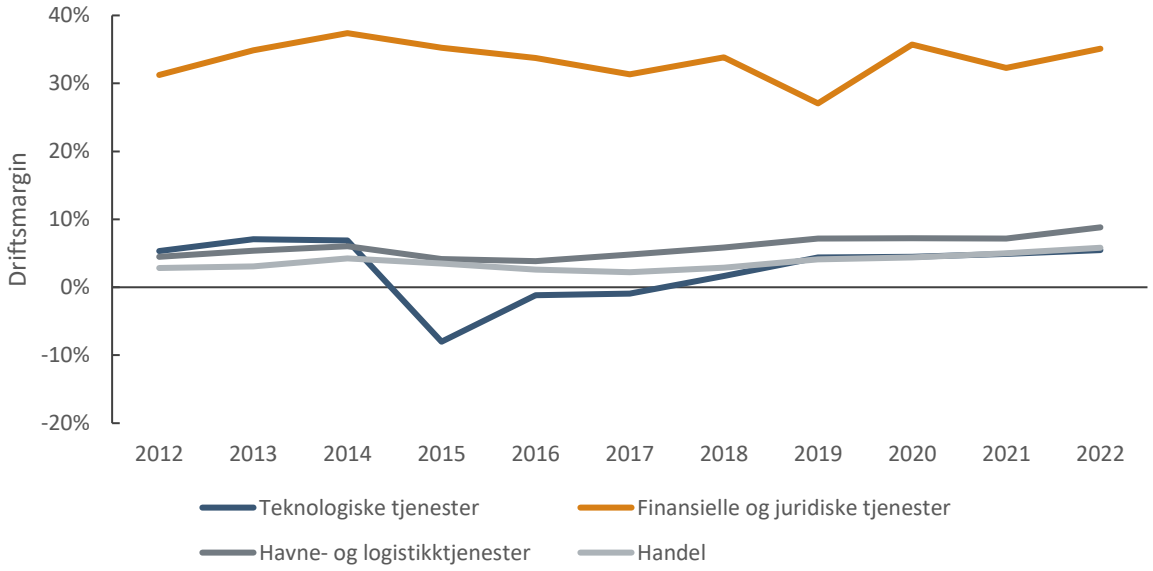
De maritime tjenesteleverandørene består av selskaper som leverer teknologiske tjenester, finansielle og juridiske tjenester, havne- og logistikktjenester og handelstjenester. Både verdiskaping og sysselsetting varierer mellom de fire gruppene, som vist i Figur 19. De teknologiske tjenesteleverandørene er størst både i verdiskaping og i sysselsetting. Finansielle og juridiske tjenesteleverandører er nest størst målt i verdiskaping, men sysselsetter færrest folk. Havne- og logistikktjenester og handel ligger på tilnærmet samme nivå både når det gjelder verdiskaping og sysselsetting.

Figur 19: Verdiskaping og sysselsetting blant de ulike tjenesteleverandørene, 2023 (verdiskaping estimert). Kilde: Menon Economics



Tjenesteleverandørene hadde i 2022 en total lønnsomhet på omkring 11 prosent. Dette er på samme nivå som lønnsomheten før oljeprisfallet i 2014. Det er imidlertid store forskjeller i lønnsomhet mellom de ulike typene tjenesteleverandører. Finansielle og juridiske tjenester har gjennomgående hatt den høyeste lønnsomheten blant de fire undergruppene. Lønnsomheten for denne gruppen har ligget 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 teknologiske tjenester, havne- og logistikktjenester og handel hatt en lønnsomhet på mellom 5 og 10 prosent. Lønnsomheten er for alle de fire gruppene høyere i 2022 sammenliknet med 2021.

Figur 20: Utvikling i driftsmargin blant de ulike leverandørene, 2012-2022. 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. Norske skipsdesignere er sentrale aktører både globalt og nasjonalt og de bidrar til innovasjon og grønn omstilling i skipsfart. I tillegg er eksportandelen høy. Elektroinstallasjon utgjør også en viktig del av de teknologiske tjenesteleverandørene. De teknologiske tjenesteleverandørenes aktivitet henger tett sammen med aktiviteten til verftene. I etterkant av oljeprisfallet har lønnsomheten deres falt kraftig, som den gjorde for verftene. Det har imidlertid vært en stadig økning i lønnsomheten fra 2015, som i 2022 har nærmet seg nivået i 2014. Til sammen er det estimert en omsetning på 42 milliarder kroner og verdiskaping på 18 milliarder kroner i 2023, en stabil økning fra 2022. Sysselsettingen i 2023 ligger på et noe høyere nivå enn i 2022, med en økning på 4 prosent.

Tabell 8: Nøkkeltall for teknologiske tjenester, 2021, 2022 og 2023 (2023 estimert). Kilde: Menon Economics

	2021	2022	2023	Teknologiske tjenester
Omsetning (mrd. NOK)	36	40	42	
Verdiskaping (mrd. NOK)	15	17	18	
Sysselsetting (avrundet til hele 10)	12 900	12 320	12 800	
Driftsmargin	5 %	5 %		

Finansielle og juridiske tjenester

Rederivirksomhet krever betydelige kapitalinvesteringer, noe som gjør långivere og finansielle tilretteleggere til sentrale aktører. Skipsfartsmarkedene er også kjent for å være volatile, hvilket krever at finansaktørene har solid risikovurderingsevne og inngående kjennskap til markedet. Oslo huser noen av verdens mest kompetente banker og finansinstitusjoner, en ekspertise som er bygget opp over Norges lange historie i internasjonal skipsfart. Finanssektoren tilbyr et bredt spekter av tjenester, inkludert bank- og finansieringstjenester, skipsmegling og forsikring, med ledende aktører på verdensbasis. De har global rekkevidde, en mangfoldig kundebase og spiller en sentral rolle i forsikring og finansieringen av nybygg, vedlikehold, samt ved kjøp og salg av skip og rigger. De maritime finansielle og juridiske tjenestene er estimert til å ha en samlet omsetning på om lag 25 milliarder kroner fordelt på rundt 2 400 ansatte i 2023. Estimert verdiskaping ligger på rundt 14 milliarder kroner.

Tabell 9: Nøkkeltall for finansielle og juridiske tjenester, 2021, 2022 og 2023 (2022 estimert). Kilde: Menon Economics

	2021	2022	2023	Finansielle og juridiske tjenester
Omsetning (mrd. NOK)	20	23	25	
Verdiskaping (mrd. NOK)	11	12	14	
Sysselsetting (avrundet til hele 10)	2 410	2 430	2 430	
Driftsmargin	32 %	35 %		

Havne- og logistikktjenester

Havne- og logistikktjenester består av selskaper innenfor drift av havneanlegg og forsyningsbaser, spedisjon, lasting og lossing, samt logistikk-rådgivning. Leverandørene av logistikktjenester opererer i internasjonale markeder, mens havnedrift og forsyningsbaser er typiske lokale tjenester. Logistikktjenester er hovedsakelig rettet mot tradisjonell skipsfart. Omsetningen til leverandørene av havne- og logistikktjenester er estimert til 22 milliarder kroner i 2023, med en stabil utvikling fra 2022. Verdiskaping er estimert til 8 milliarder kroner, og sysselsetting i 2023 er på samme nivå som i 2022, med i overkant av 5000 ansatte.

Tabell 10: Nøkkeltall for havne- og logistikktjenester, 2021, 2022 og 2023 (2023 estimert). Kilde: Menon Economics

	2021	2022	2023	Havne- og logistikktjenester
Omsetning (mrd. NOK)	18	21	22	
Verdiskaping (mrd. NOK)	7	7	8	
Sysselsetting (avrundet til hele 10)	5 370	5 020	5 080	
Driftsmargin	7 %	9 %		

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 52 milliarder kroner i 2023. Dette er en sterk økning fra 2021, hvor tilsvarende tall var på 35 milliarder kroner. Gruppens verdiskaping var på 7 milliarder kroner samlet, og antall ansatte er i underkant av 4500. Utviklingen i undergruppen henger tett sammen med aktivitetsnivået til utstyrsprodusentene og verftene, men den uvanlig sterke omsetningsveksten er i stor grad drevet av høye priser heller enn økt aktivitetsnivå.

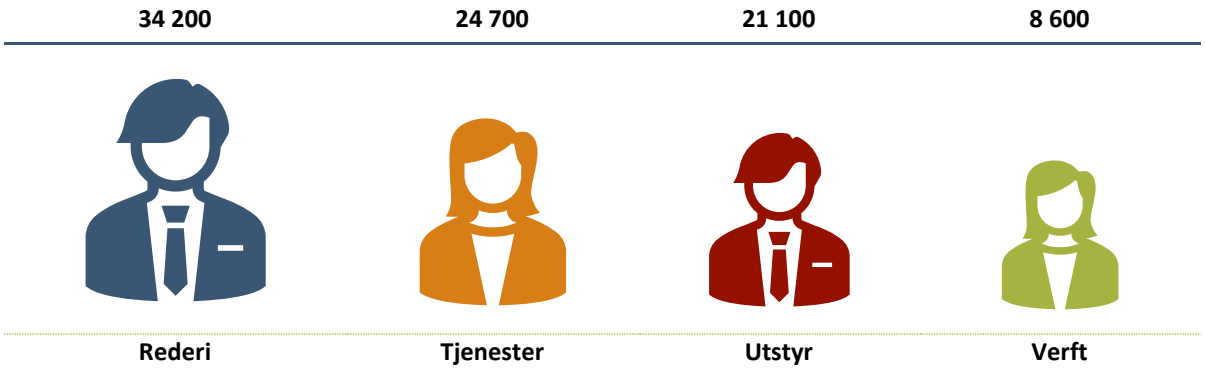
Tabell 11: Nøkkeltall for handel, 2021, 2022 og 2023 (2023 estimert). Kilde: Menon Economics

	2021	2022	2023	Handel
Omsetning (mrd. NOK)	35	49	52	
Verdiskaping (mrd. NOK)	5	7	7	
Sysselsetting (avrundet til hele 10)	4 400	4 420	4 370	
Driftsmargin	5 %	6 %		

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 2023 var det i underkant av 88 600 sysselsatte i maritim næring. Rederiene står for den største andelen, etterfulgt av tjenesteleverandører, utstyrsleverandører og deretter verft, som vist i Figur 21.

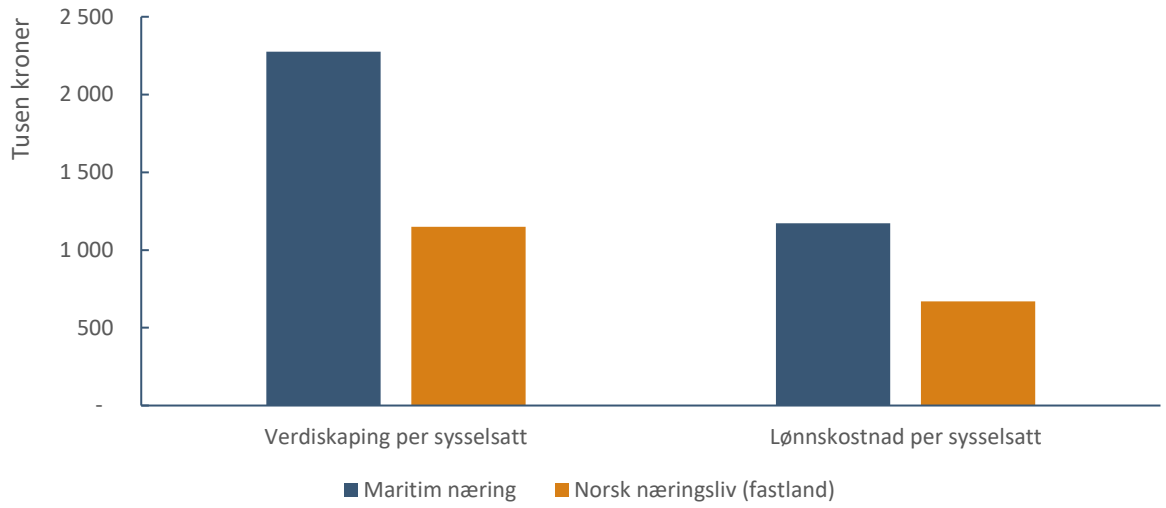
Figur 21: Antall sysselsatte i maritim næring i 2023. Kilde: Menon Economics



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 gjennom-snittlige 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. Figur 22 viser at maritim næring har høyere gjennomsnittlig lønnskostnad per sysselsatt sammenlignet med norsk næringsliv for øvrig, ekskludert olje- og gassutvinning. I 2022 var gjennomsnittlige lønnskostnader per ansatt (inkludert arbeidsgiver-avgift og pensjonskostnader) på over 1,1 millioner kroner. Til sammenligning var lønnskostnadene i norsk næringsliv ellers, ekskludert olje- og gassutvinning, på 670 000 kroner per ansatt.

Figur 22: Verdiskaping og lønnskostnader per sysselsatt for maritim næring og norsk næringsliv, 2022[54]. 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 folk og kompetanse

Flere undersøkelser, inkludert NAVs bedriftsundersøkelse, viser at det er en knapphet på arbeidskraft og kompetanse generelt i det norske arbeidsmarkedet.[55] I NHOs kompetansebarometer fra 2022[56] svarer 65 prosent av NHO-virksomhetene at de hadde et udekket kompetansebehov og at nivået har holdt seg relativt stabilt siden 2021.[57] Norsk maritim næring har en sterkt internasjonal posisjon og er ledende innen teknologi og utvikling. Næringen trenger imidlertid flere sysselsatte, både på land og til sjøs, i årene som kommer. Ifølge Rederiforbundets konjunkturrapport fra 2023 vil behovet for digital kompetanse i kombinasjon med operativ erfaring fra sjø øke i årene som kommer som følge av teknologiutviklingen i maritim sektor. Dette er også kompetanse som næringen tror vil være vanskelig å oppdrive i årene som kommer.

Digitaliseringen og teknologiutvikling er i ferd med å forandre hvordan skipsfarten drives og utvikles. Dette har en påvirkning på kompetansebehovet og kunnskapen til sjøfolkene som jobber om bord. Nye, høyteknologiske skip krever nye kunnskap, da det er viktig å forstå systemene om bord og hvordan man kan utnytte dem på en effektiv måte. Digitalisering og teknologiutvikling er også viktig i landorganisasjonene, hvor det også vil stilles krav til oppdatert kompetanse. Mangel på kompetanse er en økende utfordring for næringen. Utfordringen forsterkes av demografiske endringer, digitalisering, den grønne omstillingen og en generelt høy etterspørsel etter arbeidskraft i Norge.[58]

Den grønne omstillingen forsterker behovet for sysselsatte med relevant kompetanse i norsk næringsliv generelt. Dette er viktig å hensynta i rekrutteringen til maritim næring, da flere næringer konkurrerer om de samme

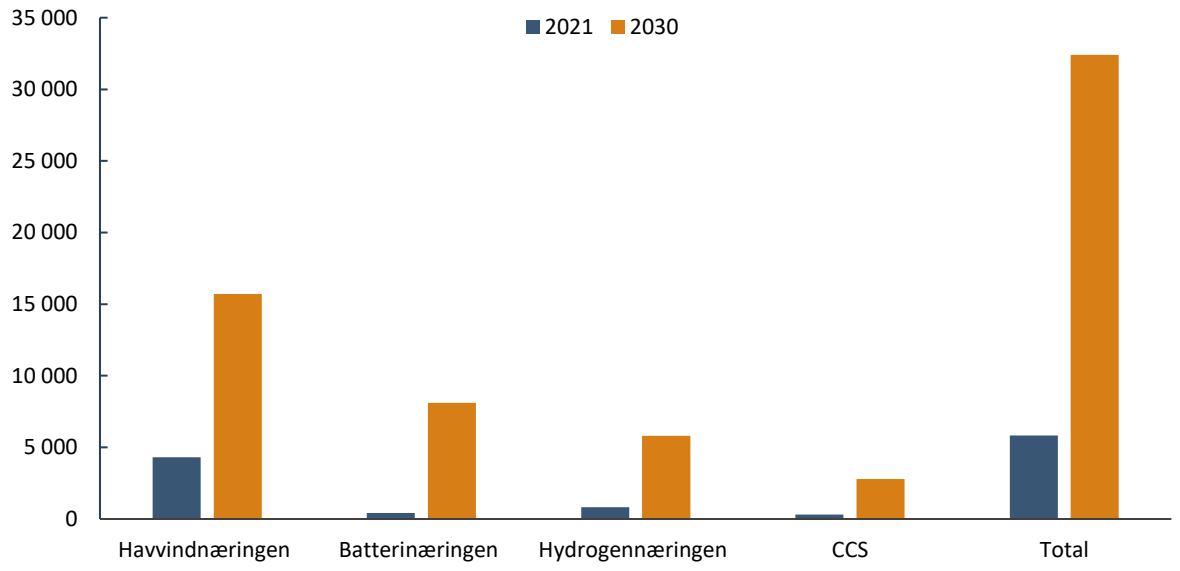
---

[54] *Norsk næringsliv inkluderer alle næringer med unntak av maritim næring og olje- og gassutvinning.*
[55] *NAVs bedriftsundersøkelse 2023. Tilgjengelig her.*
[56] *NHOs kompetansebarometer 2022. Tilgjengelig her.*
[57] *Kompetansebehovsutvalget. (1/2023). Tilgjengelig her*
[58] *Norges Rederiforbund (2023). Konjunkturrapport 2023. Tilgjengelig her.*

personene. Dette ble blant annet trukket frem i en rapport utarbeidet av Oslo Economics som sier at det vil være et økt behov for kvalifisert arbeidskraft, både i nye fremvoksende næringer og i etablerte næringer. Kompetansen som etterspørres på tvers av de ulike næringene er mye av den samme, noe som innebærer at næringer og bedrifter konkurrerer om de samme hodene. En oppskalering av helt nye næringer som havvind-, hydrogen- og batterinæringen innebærer et behov for arbeidskraft som ikke er reflektert i sysselsettingen i dag. Hvorvidt denne veksten kan dekkes av overføring av, eller redusert etterspørsel etter, kompetanse fra andre sektorer, vil avhenge av utviklingen i den øvrige økonomien. For eksisterende næringer er det en forventning om en vridning i kompetansesammensetningen, heller enn et stort behov for nye sysselsatte.[59]

Figuren under gir en illustrasjon på estimert behov for antall ansatte i fornybare markeder frem mot 2030. Det er imidlertid verdt å merke at det estimerte behovet for antall sysselsatte i de fire fornybare næringene varierer på tvers av ulike analyser. I Oslo Economics rapport viser de til to ulike scenarier for antall i sysselsatte. I lav-scenarioet estimerer de et sysselsettingsbehov på i overkant av 17 000 personer fordelt på de fire næringene, mens i høy-scenarioet viser estimatene et sysselsettingsbehov på om lag 117 000 personer. I andre analyser er tallene noe annerledes, men poenget om at konkurransen om arbeidskraft kan tilspisses i årene som kommer står seg.

Figur 23: Til venstre: Antall sysselsatte i 2021 og estimert antall sysselsatte i 2030. Kilde: Menon Economics, Sintef.[60] Kilde: Menon Economics



[59] *Oslo Economics. (2023). Tilgjengelig her.*

[60] *Tall for havvindnæringen er de samme som i forrige kapittel. Tall for batterinæringen er hentet fra Menon-publikasjon nr. 72/2022 og SSB sysselsettingsstatistikk. Tall for hydrogennæringen er hentet fra Menon-publikasjon nr. 134/2022. Tall for CCS næringen er hentet fra Oslo Economics rapport «Kompetanse- og kunnskapsbehov for det grønne skiftet».*

Vedlegg A

Regnskapstall for 2023

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 2023 for den maritime næringen. I denne rapporten presenterer vi derfor estimerte nøkkeltall (omsetning, verdiskaping og sysselsetting) for maritim næring i 2023.

For å estimere 2023-regnskapstall for maritim industri (verft, tjenester og utstyr) har vi benyttet aktørenes egenrapporterte forventninger til omsetningsvekst, innhentet i forbindelse med Menons analyse av Maritim industri i 2023. Videre er andre økonomiske vurderinger av markedet brukt i estimeringen. Regnskapstall for 2023 for deep sea-rederiene er estimert basert på tidsseriedata på omsetning, ansatte, kronekurs, fraktvolum og ClarkSea-indeksen, samt på utvikling i utenrikshandel med sjøtransporttjenester fra 2022 til 2023 fra SSB. De økonomiske variablene presentert for 2023 må sees på som estimater, de faktiske tallene vil avvike. Sysselsettingstallene for 2023 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 november 2023 og er derfor faktiske 2023-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 2022

Tabell B-1: Fylkesfordelte nøkkeltall for maritim næring. Omsetning og verdiskaping i millioner kroner. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Tall er rundet av til nærmeste ti. Kilde: Menon Economics

Fylke	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Vestland	19 270	149 300	49 480
Rogaland	18 660	107 830	44 220
Møre og Romsdal	12 950	61 790	20 380
Viken	8 580	72 320	19 320
Oslo	6 760	92 720	37 330
Agder	6 150	29 730	11 030
Vestfold og Telemark	4 170	22 090	6 140
Trøndelag	4 140	14 200	5 080
Troms og Finnmark	3 740	16 660	2 970
Nordland	2 630	7 090	2 520
Innlandet	290	780	290
Totalt	87 330	574 500	198 770

Kommunefordelte nøkkeltall fordelt på fylker i 2022

Kommunefordelte nøkkeltall for Agder 2022

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Kristiansand	2 810	15 690	5 970
Arendal	1 500	7 500	2 330
Lindesnes	480	1 200	540
Grimstad	360	2 690	1 220
Flekkefjord	250	830	360
Risør	210	560	170
Tvedestrand	160	290	100
Farsund	120	310	100
Vennesla	60	110	60
Lyngdal	50	220	80
Kvinesdal	50	80	30
Lillesand	40	110	30
Evje og Hornnes	30	50	10
20 eller færre ansatte	20	90	20

Kommunefordelte nøkkeltall for Innlandet 2022

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Gjøvik	70	200	60
Elverum	50	90	40
Grue	50	200	70
Kongsvinger	50	110	40
20 eller færre ansatte	70	180	80

Kommunefordelte nøkkeltall for Møre og Romsdal 2022

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Ålesund	4 330	30 800	7 810
Ulstein	1 550	5 400	2 830
Herøy	1 530	6 510	3 540
Molde	1 510	4 550	1 690
Vestnes	630	3 260	540
Kristiansund	590	1 760	680
Sande	550	3 410	1 130
Sula	540	1 570	490
Hareid	420	1 560	670
Averøy	260	350	120
Smøla	210	410	190
Volda	130	240	110
Sykkylven	130	240	90
Aure	120	620	90
Stranda	90	130	110
Aukra	90	180	50
Giske	70	330	110
Hustadvika	60	200	40
Surnadal	50	60	30
Rauma	30	100	40
Gjemnes	30	70	20
20 eller færre ansatte	20	20	10

Kommunefordelte nøkkeltall for Nordland 2022

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Alstahaug	450	1 290	420
Hadsel	290	1 080	460
Bodø	270	840	160
Narvik	210	1 250	530
Dønna	190	290	140
Sortland	170	420	90
Vågan	170	440	140
Brønnøy	140	160	-20
Rana	130	150	80
Herøy	90	170	80
Lurøy	80	160	70
Nesna	70	130	80
Vestvågøy	70	170	70
Øksnes	70	160	70
Steigen	40	70	30
Meløy	30	50	20
Andøy	30	40	10
Rødøy	20	10	10
Moskenes	20	10	3
20 eller færre ansatte	90	180	60

Kommunefordelte nøkkeltall for Oslo 2022

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Oslo	6 760	92 720	37 330

Kommunefordelte nøkkeltall for Rogaland 2022

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Stavanger	7 120	36 310	16 660
Sola	2 790	24 810	5 700
Haugesund	2 600	21 260	11 350
Karmøy	2 110	9 920	4 240
Sandnes	1 750	7 220	3 400
Vindafjord	590	2 510	710
Tysvær	290	1 120	380
Randaberg	280	1 240	570
Eigersund	270	1 160	260
Strand	260	770	370
Klepp	230	560	220
Bjerkreim	100	230	70
Time	90	220	100
Hå	60	220	110
Sauda	40	40	20
Hjelmeland	30	40	20
Kvitsøy	30	80	30
20 eller færre ansatte	40	130	40

Kommunefordelte nøkkeltall for Troms og Finnmark 2022

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Sør-Varanger	1 240	1 670	870
Tromsø	830	8 670	440
Harstad	650	1 960	630
Hammerfest	360	2 270	440
Tjeldsund	150	430	70
Senja	100	230	80
Alta	80	160	100
Karlsøy	60	210	100
Nordkapp	60	80	40
Båtsfjord	60	600	50
Loppa	40	80	30
Skjervøy	20	30	10
20 eller færre ansatte	90	260	90

Kommunefordelte nøkkeltall for Trøndelag 2022

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Trondheim	2 200	8 010	3 010
Frøya	450	1 690	710
Indre Fosen	320	690	250
Nærøysund	300	850	280
Flatanger	160	480	150
Heim	150	400	110
Hitra	130	710	210
Orkland	120	430	100
Ørland	60	170	70
Stjørdal	40	120	10
Verdal	40	100	40
Inderøy	40	70	40
Åfjord	30	300	50
Namsos	20	50	10
Malvik	20	40	20
20 eller færre ansatte	30	100	20

Kommunefordelte nøkkeltall for Vestfold og Telemark 2022

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Horten	1 480	4 500	1 640
Sandefjord	590	2 680	890
Tønsberg	490	8 600	1 680
Larvik	480	2 080	550
Porsgrunn	310	1 050	390
Færder	220	1 370	470
Kragerø	190	270	120
Bamble	130	620	130
Skien	120	330	90
Holmestrand	60	250	50
Tokke	40	100	40
Tinn	30	60	30
Notodden	20	160	60
20 eller færre ansatte	10	20	10

Kommunefordelte nøkkeltall for Vestland 2022

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Bergen	8 180	111 300	33 750
Kinn	2 650	7 260	3 090
Øygarden	1 240	3 900	1 560
Bømlo	1 110	4 650	2 270
Austevoll	1 090	3 470	1 720
Alver	860	2 330	1 010
Askøy	700	5 290	1 430
Bjørnafjorden	690	3 320	1 330
Stord	550	1 640	690
Fedje	340	350	340
Kvinnherad	270	850	230
Fitjar	240	700	270
Gulen	150	470	200
Ullensvang	130	310	100
Stad	120	340	90
Sunnfjord	110	450	180
Osterøy	110	250	100
Hyllestad	110	400	170
Gloppen	100	250	60
Austrheim	90	790	510
Aurland	70	160	70
Solund	70	80	30
Kvam	60	260	60
Etne	60	140	50
Stryn	60	90	40
Askvoll	30	80	40
Sveio	20	40	10
20 eller færre ansatte	70	150	70

Kommunefordelte nøkkeltall for Viken 2022

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Bærum	3 990	47 890	13 320
Kongsberg	1 140	3 770	1 450
Asker	730	6 300	1 020
Moss	460	2 320	600
Fredrikstad	410	2 550	570
Lillestrøm	310	1 610	390
Drammen	260	1 440	310
Nordre Follo	170	1 010	180
Frogn	130	150	40
Vestby	120	860	310
Modum	110	460	140
Ås	90	270	70
Halden	90	290	70
Lier	90	420	90
Hvaler	80	180	40
Sarpsborg	70	1 620	300
Indre Østfold	60	160	50
Aurskog-Høland	50	130	40
Nesodden	40	120	50
Ullensaker	40	220	80
Rakkestad	40	110	60
Lørenskog	30	90	40
20 ansatte eller færre	90	320	100

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