

## Norsk maritim verdiskaping 2008



Menon Business Economics

Dr Oecon Erik W Jakobsen

Professor II ved Høgskolen i Vestfold

*Dette notatet er skrevet på oppdrag fra Maritimt Forum. Notatet inneholder en oppdatering av verdiskaping og andre nøkkeltall for maritim næring basert på siste tilgjengelige regnskapsår (det vil si 2008). I årets analyser beskriver vi utviklingen i næringens nøkkeltall fra 1996 til 2008, det vil si en 13-års periode.*

## Viktigste nøkkeltall for den maritime næringen i Norge

De viktigste nøkkeltallene for maritim næring er oppsummert i tabellen nedenfor:

	Omsetning. Mrd NOK	Verdiskaping. Mrd NOK	Antall ansatte
Rederier	144	37	24 472
Skips- og offshoreverft	58	11	19 935
Maritimt utstyr	111	31	25 009
Maritim tjenesteyting	81	28	25 958
<b>Hele maritim næring*</b>	<b>393</b>	<b>106</b>	<b>95 374</b>

*\*= Banker, advokatselskaper og finanshus med betydelig andel maritim aktivitet er ikke medregnet. Kystverket, Sjøfartsdirektoratet og havnetjenester er heller ikke inkludert her. Hadde vi regnet disse inn ville bl.a. antall ansatte totalt ha passert 100.000.*

### **Maritim nærings fire hovedsegmenter:**

**Rederier; det vil si eiere og operatører av skip og andre flytende innretninger, som rigger, flytende produksjonsskip, floteller og lektere. De viktigste undergruppene er skipssegmenter som tank, bulk, kjemikalier, bilfrakt og passasjer, samt offshorefartøy og rigger.**

**Verft; både offshore- og skipsverft er inkludert - både nybygg, vedlikehold, reparasjoner og modifikasjoner**

**Maritimt utstyr; det vil si produsenter av alle former for utstyr til skip, andre flytende innretninger og til havbunnsinstallasjoner**

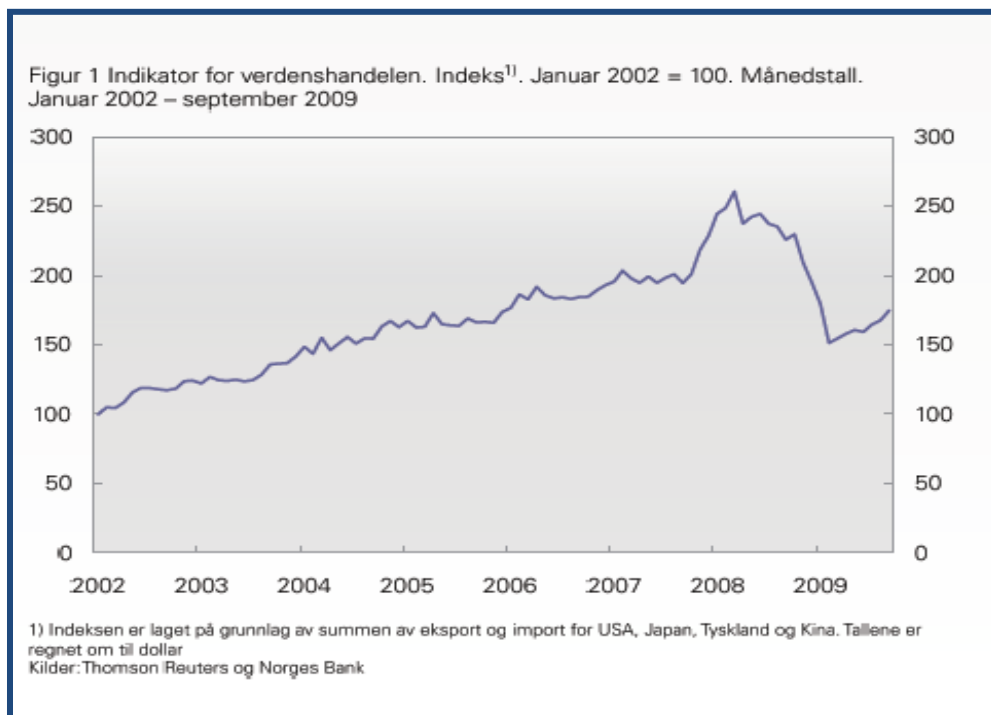
**Maritime tjenester; dette er en den bredeste gruppen bedrifter og inkluderer blant annet meglere, maritim forsikring, sertifisering, offshoreentreprenører og skipsutstysforhandlere. Merk at banker, advokatselskaper og finanshus ikke er inkludert selv om de har en betydelig andel maritim aktivitet. Heller ikke offentlig maritim tjenesteyting som Kystverket, Sjøfartsdirektoratet eller Skipsregistrene bedriver er regnet inn her.**

## ”Året da det plutselig ble bratt”

2008 var et sammensatt år for den maritime næringen i Norge. De fleste markeder fortsatte sin sterke utvikling fra de foregående årene inntil finanskrisen i 4. kvartal snudde opp ned på den økonomiske situasjonen. Kredittmarkedene stoppet opp, og bankenes rentemarginer skjøt i været. Det bredte seg derfor en frykt for at rederier og andre maritime selskaper ikke ville få refinansiert obligasjonslån som forfalt i 2009, og at inngåtte byggekontrakter ikke ville få finansiering. Dette ville også få dramatiske konsekvenser for norske verft – og dermed for utstyrproducenter som har leveranser til verftene. Kapitaltilførsel til GIEK og Eksportfinans dempet noe av frykten, men selv ved utgangen av 2009 er det prosjekter som mangler finansiering.

Enkelte markeder reagerte umiddelbart på finanskrisen. Markedet for bilfrakt, hvor norske selskaper som Wilhelm Wilhelmsen, Høegh og UECC er store, falt brått og dramatisk. Fallet kom imidlertid så sent på året at Wallenius Wilhelmsen likevel økte omsetningen fra 10 til 15 milliarder kroner dette året.

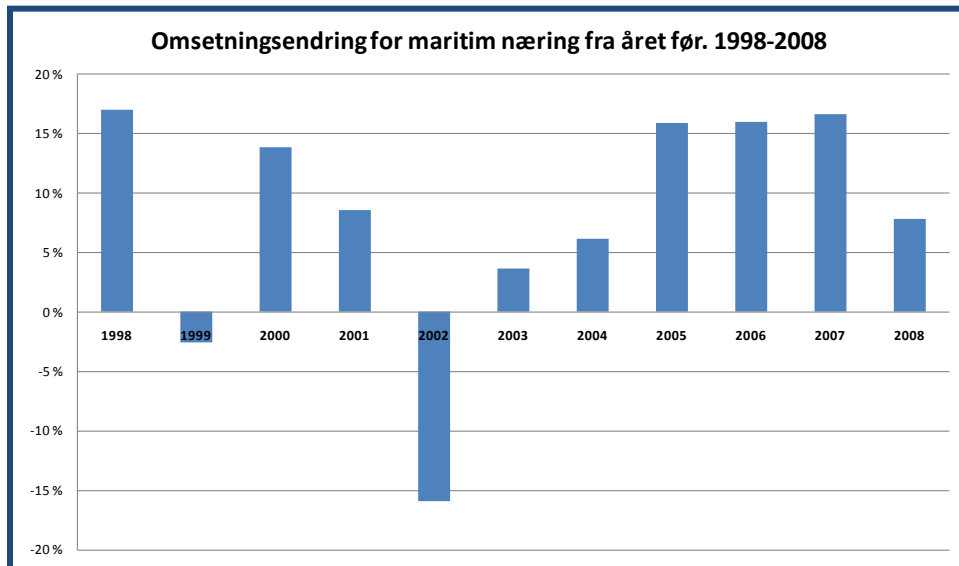
### Verdenshandelen 2002 – sept 2009



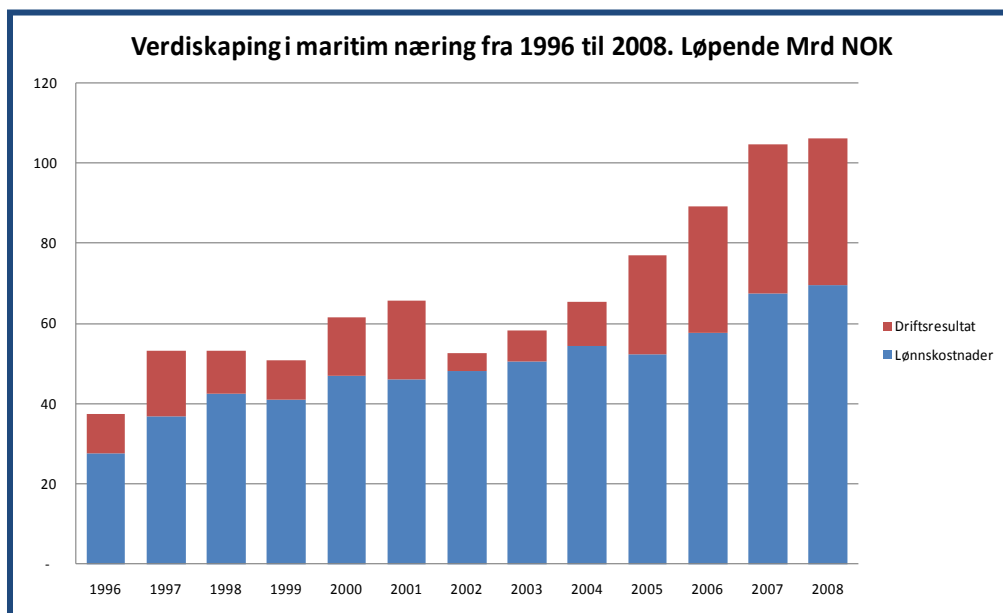
For andre markeder tok det lenger tid før etterspørselen ble negativt påvirket. Offshorerederiene hadde høye rater i hele 2008, men gjennom 2009 har ratenivået falt til et lavt nivå. Utsettelse av lete- og utbyggingsprosjekter ser ut til å forsterke problemene i 2010. Overkontrahering og dermed store mengder ny kapasitet vil gjelde andre store shippingmarkeder, som tørrbulk og containerfart.

## Mot utflating etter fire år med høy vekst

Målt i omsetning var 2008 nok et godt år for maritim næring med vekst for sjetten år på rad (se figuren nedenfor).<sup>1</sup> Veksten var imidlertid svakere enn de tre foregående årene, hvor omsetningen økte med mer enn 15 prosent per år. Figuren illustrerer også at maritim virksomhet er svært syklisk. Det gjelder i sterke grad for rederier, men også verft og utstysprodusenter opplever store variasjoner i etterspørsel og priser.



Figuren nedenfor viser utviklingen i næringens verdiskaping fra 1996 til 2008. Næringens samlede verdiskaping passerte for første gang 100 milliarder kroner i 2007. I 2008 var utviklingen nesten flat, og den samlede verdiskapingen endte på 106 milliarder kroner. Siden 2002 er verdiskapingen i maritim næring doblet.<sup>2</sup>



<sup>1</sup> Alle data her er levert av Dun & Bradstreet og tilrettelagt og bearbejdet av Menon Business Economics.

<sup>2</sup> Som påpekt i innledningen er tallene for 2008 noe undervurdert, så den reelle veksten fra 2007 til 2008 er trolig mellom 5 og 10 milliarder kroner.

Som tekstboksen nedenfor forklarer, består verdiskaping av lønn og driftsresultat. Figuren ovenfor viser at disse to elementenes andel av verdiskapingen har variert betydelig opp gjennom årene. Mens lønnskostnadene har moderate svingninger, varierer næringens samlede driftsresultat betydelig fra år til år. Dette er en naturlig konsekvens av næringens konjunkturer: I gode tider vil alltid lønnsomheten vokse raskere enn lønnskostnadene, og i dårlige tider vil de *falle* mer enn lønnskostnadene gjør.

I gjennomsnitt utgjør lønnskostnadene  $\frac{3}{4}$  av verdiskapingen og driftsresultatet  $\frac{1}{4}$ . De tre siste årene har imidlertid driftsresultatenes andel vært høyere enn 35 prosent. Næringens samlede lønnskostnader har kun økt med 40 prosent fra 2002 til 2008, mens driftsresultatene har økt med 700 prosent. Sagt på en annen måte er det næringens lønnsomhet som har løftet verdiskapingen mest, ikke økt aktivitetsnivå. Utfordringene de neste årene vil både være å redusere kostnadene til et nivå som gjør det mulig for bedriftene å operere uten å tape penger, men samtidig holde aktivitetsnivået så høyt som mulig.

---

*En nærings størrelse kan måles på ulike måter. Det beste målet er etter vårt skjønn verdiskaping. Dette begrepet blir ofte benyttet om forskjellige fenomener, men det har en presis og entydig betydning. Verdiskaping beregnes ganske enkelt som bedriftenes omsetning fratrukket kjøpte varer og tjenester. Det betyr samtidig at bedriftenes verdiskaping tilsvarer summen av lønnskostnader og driftsresultat. Den maritime næringens verdiskaping er dermed summen av lønnskostnader og driftsresultat i alle bedriftene.*

*Verdiskaping er et godt størrelsesmål av to grunner. For det første unngår man dobbelttelling av varer og tjenester, noe som gjør det meningsfullt å sammenligne verdiskaping på tvers av næringer. Dessuten gir verdiskaping et godt bilde på den samfunnsmessige avkastning av næringsvirksomheten. Det skyldes at verdiskaping fanger opp avlønningen til de viktigste interessentene (stakeholders) i næringen, det vil si de ansatte gjennom lønn, kommunene og staten gjennom inntektsskatt, arbeidsgiveravgift og selskapskatt, kreditorene gjennom renter på lån, og til slutt eierne gjennom overskudd etter skatt.*

## Maritimt utstyr og tjenester vokser raskest

Norske maritime utstyrspordusenter har hatt en fantastisk sterk utvikling de siste årene. Siden 2005 er den samlede omsetningen doblet og har nå passert 110 milliarder kroner. De tre største selskapene, National Oilwell Varco (NOV), Rolls Royce Marine og FMC Kongsberg Subsea, står for nesten 30 prosent av denne omsetningen. Disse tre selskapene, som alle har utenlandske eiere, har hatt kraftig vekst de siste årene. NOV alene doblet omsetningen fra 10 til 20 milliarder kroner på ett år fra 2007 til 2008.

Utstyrspordusentenes verdiskaping er tredoblet siden 2004, noe som fremgår av figuren nedenfor. Lønnsomheten har også hatt solid utvikling. Et samlet driftsresultat på 12 milliarder kroner i 2008 ga en driftsmargin på 12 prosent. Man må helt tilbake til 1997 for å finne et år med høyere lønnsomhet, men den gangen var aktivitetsnivået vesentlig lavere enn i dag.

Verftene har også økt verdiskapingen hvert år siden 2002, men i 2008 snudde det. Til tross for rekordhøy kontrahering flere år på rad og rekordstore ordrebøker, fikk verftene problemer. To skipsverft gikk konkurs i 2008; Havyard Fjellstrand og Karmsund Maritime. I tillegg gikk STX med underskudd. Det var primært to årsaker til sviktende resultater; forsinkelser og kraftig kostnadsøkning. Verftenes problemer ga seg utslag i at omsetningsveksten stoppet og driftsresultatene falt ned mot null og verftenes samlede årsresultat ble negativt.

Verftenes omsetning har økt betydelig mer enn verdiskapingen de siste årene, noe som tyder på at norske verft har økt outsourcinggraden de siste årene. I stedet for å ansette flere, har mange verft inngått kontrakter med bemanningsselskaper. Dette øker verftenes fleksibilitet og er en fornuftig

tilpasning til store variasjoner i ordreinngang. Samtidig bidrar det til å dempe veksten i



Illustrasjonsbilde: Rolls-Royce kapteinstol.

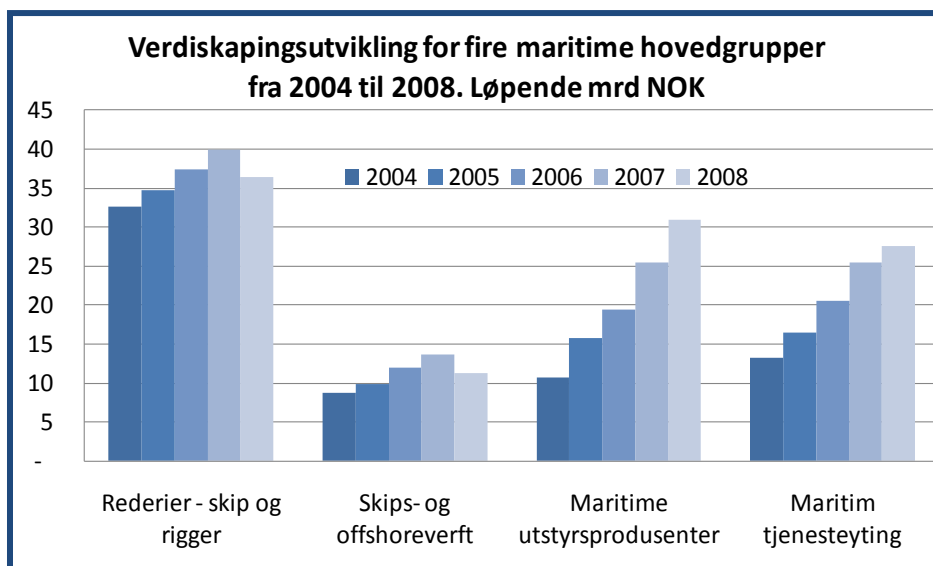
lønnskostnader, og dermed den interne verdiskapingen. Verftene har i liten grad klart å omsette høyt aktivitetsnivå i lønnsomhet. Det bør imidlertid påpekes at lønnsomheten blant verftene har vært relativt høy i perioden 2005 til 2007.

Norske rederier hadde en svak nedgang i verdiskapingen i 2008 sammenlignet med årene før. Dette fremstår som overraskende med tanke på at de fleste skipsfarts-, rigg- og offshoremarkedene fremdeles var gode i 2008.<sup>3</sup>

Årsaken er trolig at flere rederier har valgt å forskyve eller overføre deler av virksomheten ut av Norge de siste årene. Etter innføringen av det nye tonnasskatteregimet i 2008 kan det tenkes at trenden snur og at en større del av veksten vil komme i Norge.

<sup>3</sup> Tankmarkedet var riktignok svakt første halvår, mens tørrbulk-markedet falt brått gjennom høsten. Bilfrakt falt også kraftig, men ikke før mot slutten av året.

Ser man på utviklingen i den norskkontrollerte flåten, finner man samme bildet. Mens den globale flåteveksten har ligget på 7-8 prosent de siste årene, har den norskkontrollerte flåten ligget nesten flatt. Lønnsomheten blant rederiene har imidlertid vært god. De siste tre årene har EBITDA-marginene ligget opp mot 20 prosent.<sup>4</sup>



Maritim tjenesteyting, det vil si forsikring, sjørett, klassifisering, meglings og havnetjenester, har fortsatt den sterke veksten de siste årene. Siden 2004 har verdiskapingen økt med nesten 100 prosent. Det siste året har veksten avtatt noe, men lønnsomheten er fremdeles svært høy; driftsmargin (EBITDA-margin) på 16 prosent i både 2007 og 2008.

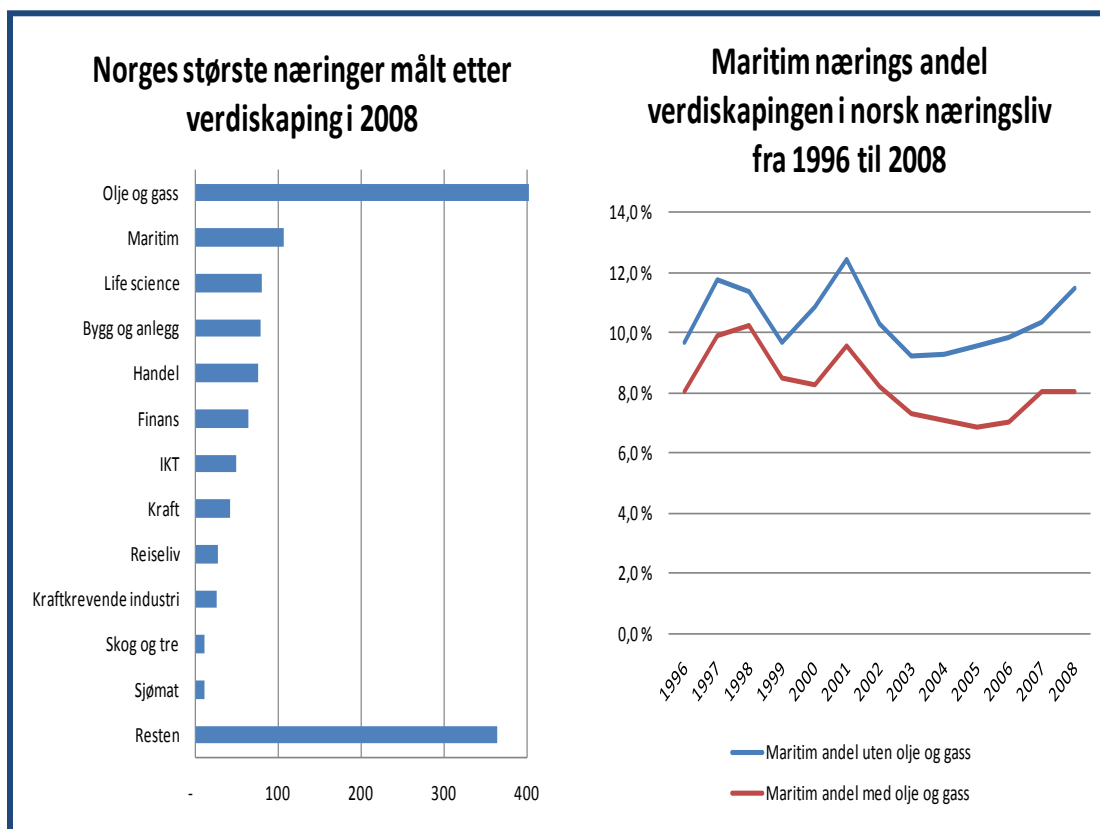
Rederiene står i 2008 for 34 prosent av verdiskapingen i maritim næring. Andelen har falt fra 48 prosent i 2004. Imidlertid har rederienes relative størrelse variert mye også tidligere. I 1999 var andelen kun 32 prosent. Det er imidlertid en viktig forskjell fra tidligere. Siden rederivirksomhet er kapitalintensivt og syklisk, varierer både aktivitetsnivå og lønnsomhet mer i denne delen av maritim næring enn i de andre gruppene. I tidligere perioder hvor rederienes andel av nærings verdiskaping har falt, har det alltid vært nedgangstider, mens rederienes andel de siste årene har falt i en situasjon hvor markedene er sterke og lønnsomheten god. Det blir derfor svært interessant å se hvordan rederienes utvikling vil bli relativt til de andre maritime hovedgruppene i årene som kommer.

<sup>4</sup> EBITDA-margin er et lønnsomhetsmål som uttrykker kontantstrømmen fra driften som andel av bedriftenes omsetning. EBITDA er driftsresultat før finanskostnader, avskrivninger, nedskrivninger og skatt.

## Maritim er Norges nest største næring

Maritim næring har de siste årene vært Norges nest største næring<sup>5</sup>, målt etter verdiskaping. Denne stillingen ble befestet i 2008. Olje- og gassnæringen er overlegent Norges største, men i disse tallene ligger også ressursrenten som tilfaller staten i form av en særskatt, noe som gjør sammenligninger med andre næringer noe misvisende.

Maritim næring utgjør mer enn 11 prosent av all verdiskaping i norsk næringsliv når olje- og gasselskaper holdes utenfor. Maritim tjenesteyting er alene større enn hele sjømatsektoren, og maritimt utstyr er omtrent på størrelse med kraftkrevende industri.



<sup>5</sup> Shippingaktivitetene i DnB NOR, Nordea, Pareto og andre finansforetak er registrert som en del av finansnæringen. Næringsgrensene er gjensidig utelukkende, så ingen selskapers aktivitet blir telt med i mer enn én næring. Dette slår begge veier for maritim næring. For eksempel er Color Line og Hurtigruten behandlet som rederier (maritimt), men kunne like gjerne blitt inkludert i reiselivsnæringen.



## Antall norske ansatte noe ned, men fortsatt nær 100.000

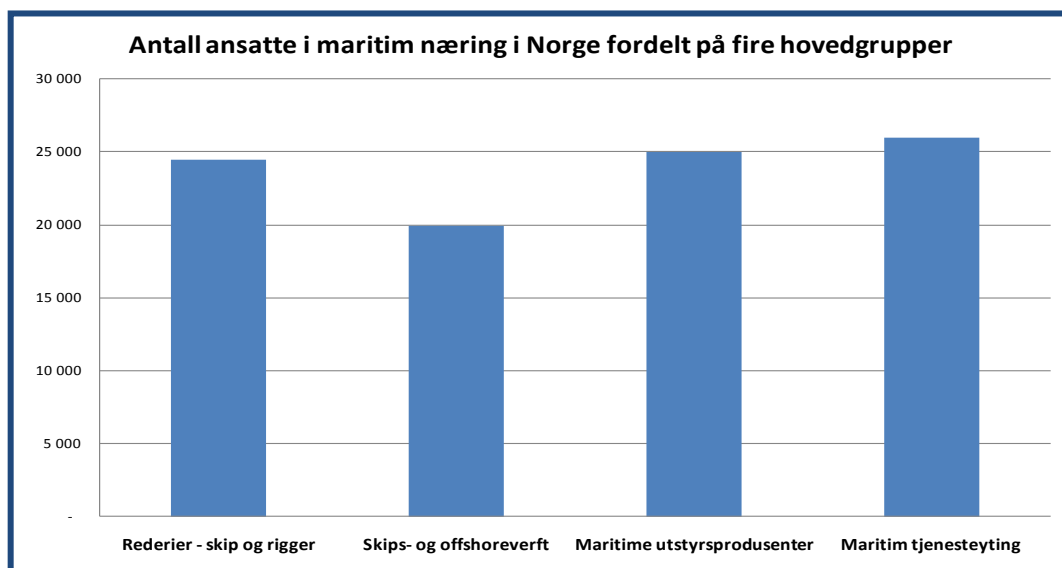
Det er i overkant av 95.300 direkte ansatte i den maritime næringen i Norge.<sup>6</sup> Etter en fallende trend i sysselsettingen siden slutten av 1990-tallet, har det vært en markant økning i sysselsettingen siden 2005, før den går marginalt ned igjen i 2008.

Antall ansatte er relativt jevnt fordelt mellom de fire hovedgruppene. Rederiene har 26 prosent, utstysprodusentene 27 prosent, tjenesteleverandørene 28 prosent, og verftene 21 prosent. Antall personer i arbeid på verftene er vesentlig høyere, fordi verftene har leid inn arbeidskraft, for eksempel fra Romania, Polen o.a., gjennom bemanningsselskaper.

På den annen side ville også rederier og utstysprodusentene hatt vesentlig høyere total sysselsetting dersom man inkluderte ansatte i datterselskap eller underleverandører utenfor Norge. For eksempel sysselsetter norske rederier om lag 40.000 utenlandske sjøfolk i tillegg til de norske.



Illustrasjonsbilde: lærlinger på Color Line.



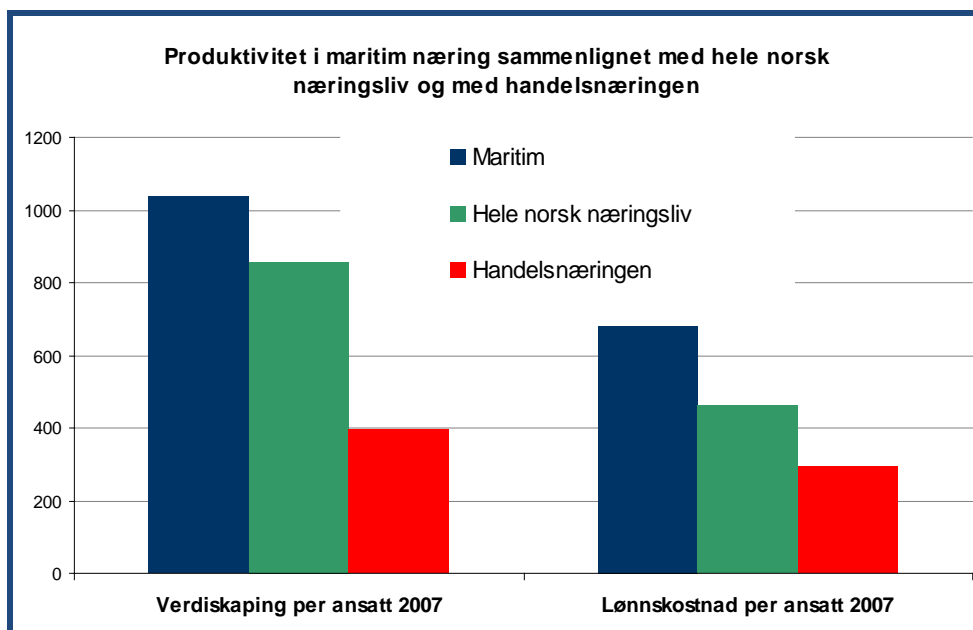
<sup>6</sup> Bank, finans og advokatselskaper er ikke inkludert. Både Nordea og DNB Nor har for eksempel sitt hovedsete for sine shippingaktiviteter i Oslo. I tillegg er ansatte i Kystverket, Sjøfartsdirektoratet og havnene i Norge ikke medregnet i vårt materiale.

## Næringens produktivitet er høy

Maritim virksomhet blir i stadig økende grad kunnskapsbasert. Flere prosesser bidrar til denne utviklingen. For det første står maritime bedrifter, både rederier, utstyrproducenter, verft og tjenesteytere, sentralt i den avanserte teknologiutviklingen i olje- og gassnæringen. Spesialskip, posisjoneringssystemer og styringssystemer er noen eksempler. For det annet blir skipsfart i økende grad en del av komplekse internasjonale logistikksystemer, noe som krever avanserte databaser, overvåkningssystemer og kommunikasjonsformer. Norske aktører som Wilhelm Wilhelmsen, Kongsberg Maritime og Det norske Veritas er sentrale i denne utviklingen. For det tredje stilles det stadig høyere krav til sikkerhet og miljø, noe som fører til kontinuerlige innovasjoner og teknologiutvikling gjennom samspillet i den maritime klyngen.

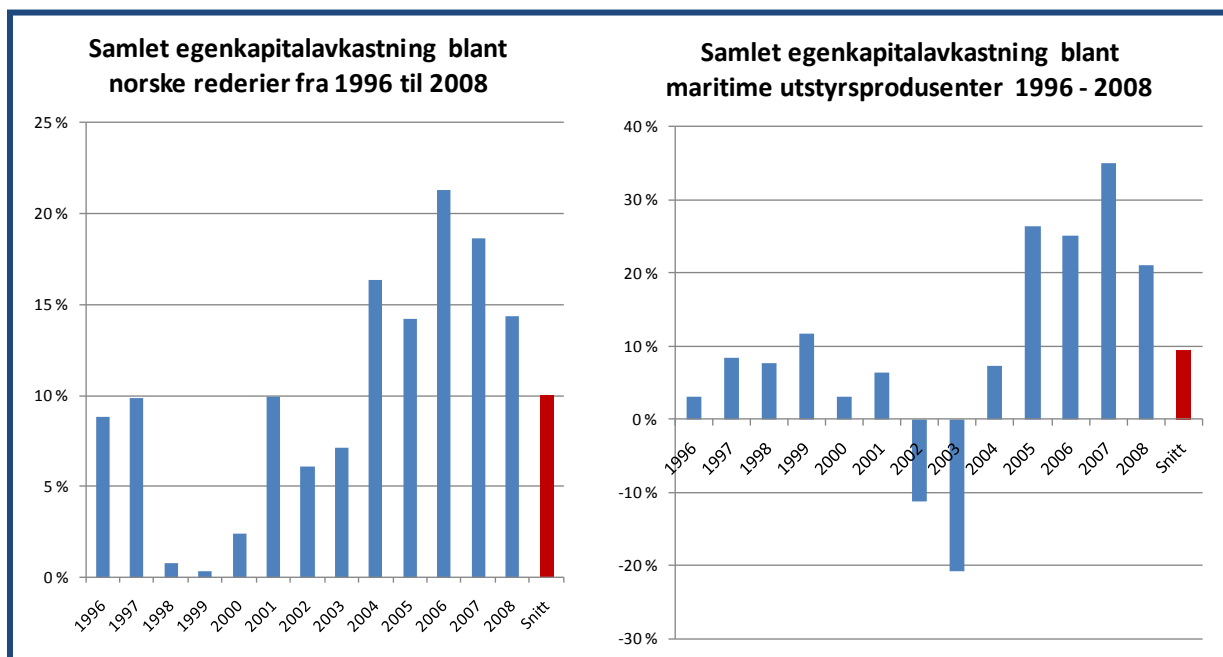
Det høye kompetanseinnholdet i maritim næring lar seg lese ut av bedriftenes lønnskostnader per ansatt. Disse er et uttrykk for arbeidskraftens produktivitet og representerer et *minimumsnivå* for de ansattes gjennomsnittlige bidrag til bedriftenes verdiskaping. Dersom lønnskostnader per ansatt er høyere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

Norge er et høykostland og må ha et næringsliv som tåler et høyt lønnsnivå. Figuren nedenfor viser at lønnsnivået i maritim næring ligger vesentlig høyere enn i norsk næringsliv generelt. Faktisk er gjennomsnittlig lønnsnivå i maritim næring nesten 50 prosent høyere enn i en gjennomsnittlig norsk bedrift. Det kan vanskelig tolkes annerledes enn at produktivitetsnivået er vesentlig høyere i maritim næring enn i de fleste andre næringer i Norge.

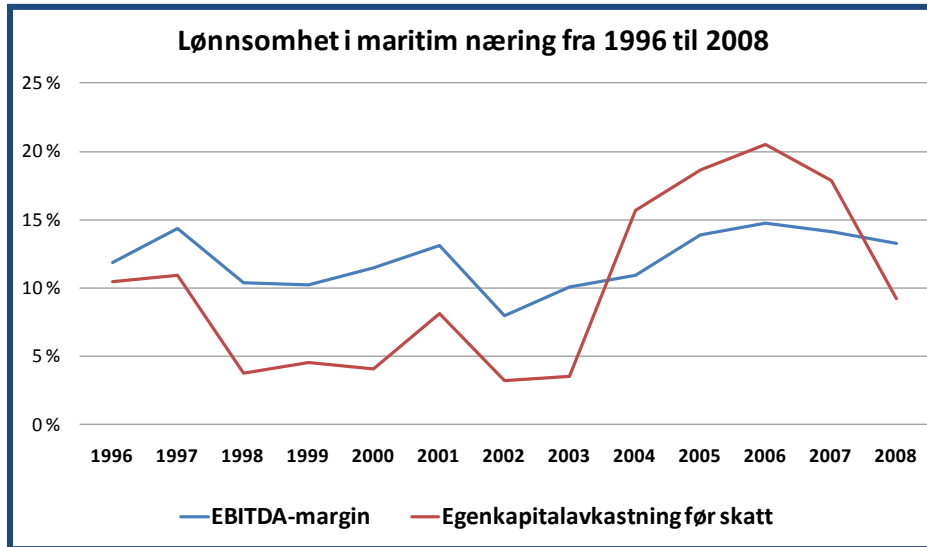


## Lønnsomheten i næringen er svært syklisk

Maritim næring er syklisk. For de fleste rederisegmenter skyldes det kombinasjonen av høye faste relativt til variable kostnader (noe som igjen skyldes kapitalkrevende investeringer), store avviklingskostnader og relativt homogene produkter. Denne kombinasjonen gjør ratene (markedsprisene) svært følsomme for variasjoner i tilbud og etterspørsel, noe som fører til store variasjoner i lønnsomheten. Likevel er det blant maritime utstyrspordusenter vi finner de største variasjonene i lønnsomhet. I perioden 1996 til 2008 har avkastningen på eiernes investeringer (egenkapitalavkastning før skatt) variert mellom minus 20 prosent og pluss 35 prosent. Rederier har også store variasjoner, men eiernes samlede avkastning har ikke i noe år vært negativ i denne perioden.



Hele maritim næring har opplevd en lang og svært sterk oppgangsperiode etter 2003. Det fremgår av figuren nedenfor, hvor man kan se at særlig egenkapitalavkastningen steg kraftig i 2004-2006. De gode tidene fortsatte frem til finanskrisen i september 2008, men det er samtidig viktig å påpeke at toppen ble nådd tidligere. Legg merke til i figuren over at rederiene oppnådde den høyeste lønnsomheten i 2006, mens utstyrspordusentenes toppår var i 2007.



2010 og 2011 tegner til å bli svært utfordrende år for verfts- og utstyrsindustrien som følge av at ordrebøkene tømmes og at det inngås svært få nye ordre. Det er usikkert når markedene vil ta seg opp igjen.



## Regionale maritime næringer

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

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

## Osloområdet er den største maritime regionen

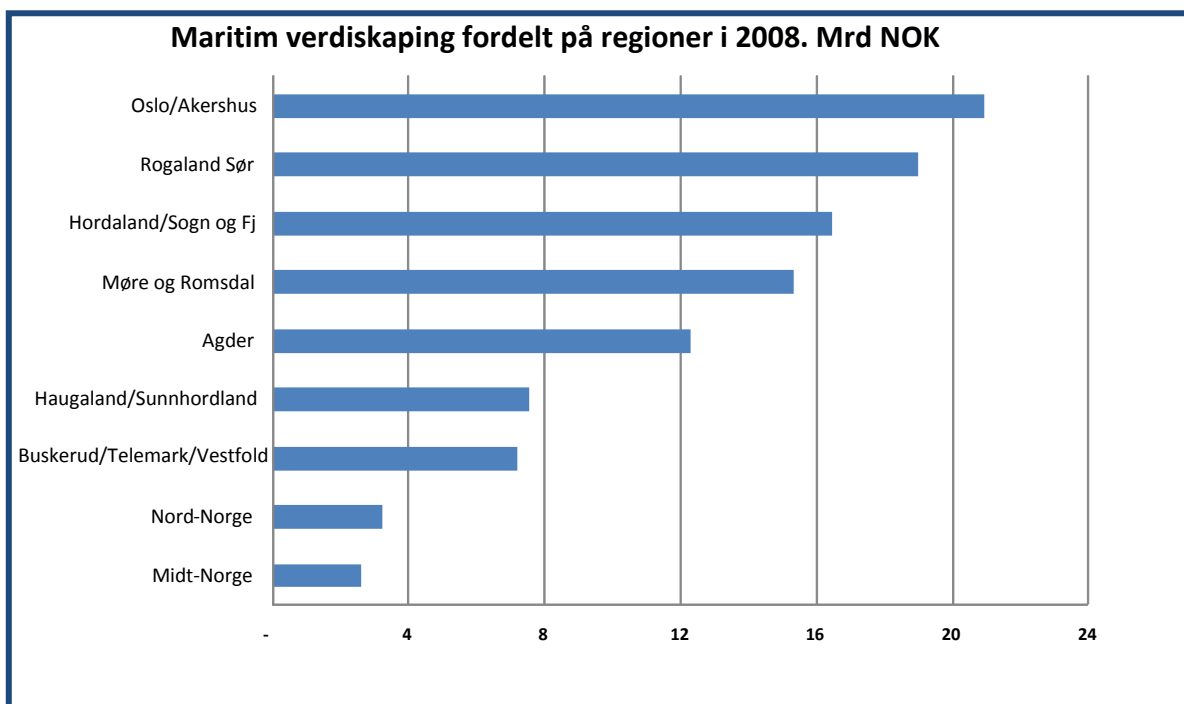
Målt i verdiskaping er Osloområdet den største regionale maritime næringen. I geografisk utstrekning er regionen stor (fem fylker), men det aller meste av aktiviteten er konsentrert rundt Oslo og domineres av rederihovedkontorer og spesialiserte tjenesteytere. Den samlede verdiskapingen i Osloområdet er også undervurdert, fordi den maritime delen av store finansselskaper som DnB NOR, Nordea og Pareto ikke er inkludert. Det er heller ikke advokatselskaper som Wikborg Rein eller Wiersholm. De største enkeltsekskapene i Osloområdet er rederier som Wilhelm Wilhelmsen, Høegh og Klaveness, samt tjenesteleverandører som Det norske Veritas og Platou.

Rogaland Sør er den nest største regionen. I denne regionen er det meste av den maritime aktiviteten orientert mot offshore-operasjoner. De største selskapene er riggselskaper som Seadrill, offshoreleverandører som Acergy, seismikkelskaper som Western Geco og verft som Aker Offshore Partner.

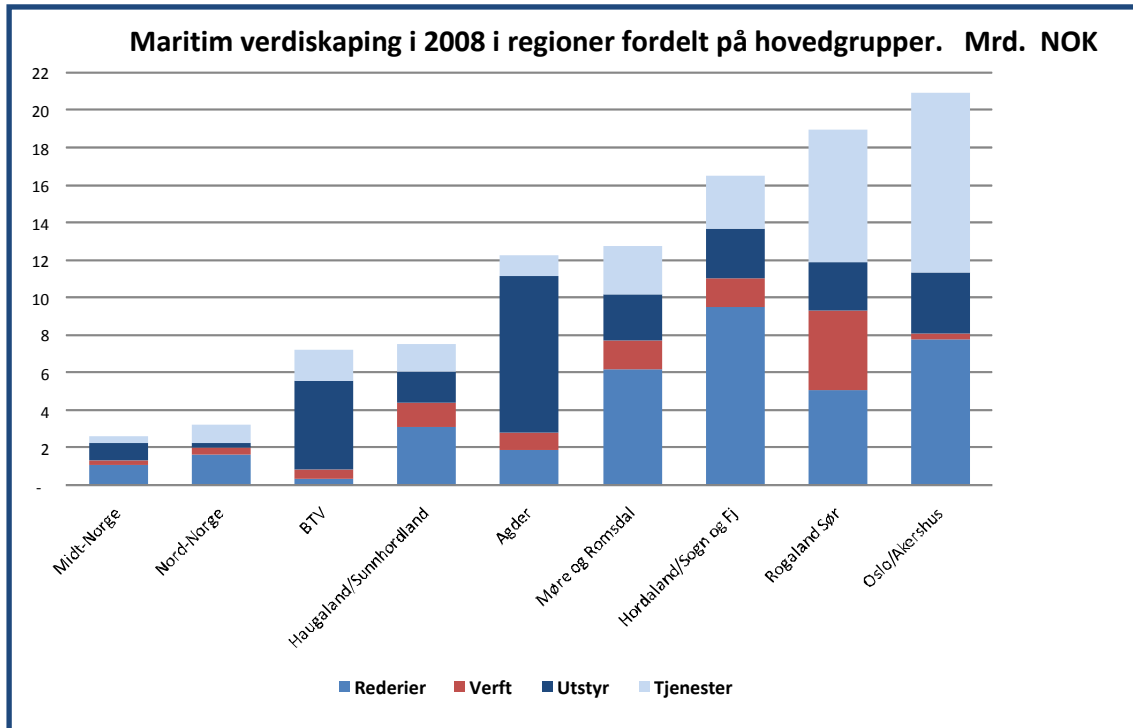
Den tredje største regionen er Hordaland og Sogn og Fjordane. Bergen er en typisk skipsfartsby, hvor vi finner store rederier som Grieg Star Shipping og Odfjell Tankers. I regionen er det ellers utstysprodusenter som Frank Mohn og Bergen Group som dominerer.



Illustrasjonsbilde: Sjursøya, Oslo Havn.  
© Oslo Havn.



Figuren nedenfor viser hvordan verdiskapingen i de ni regionale næringene er fordelt på rederivirksomhet, verft, utstysproduksjon og maritime tjenester.

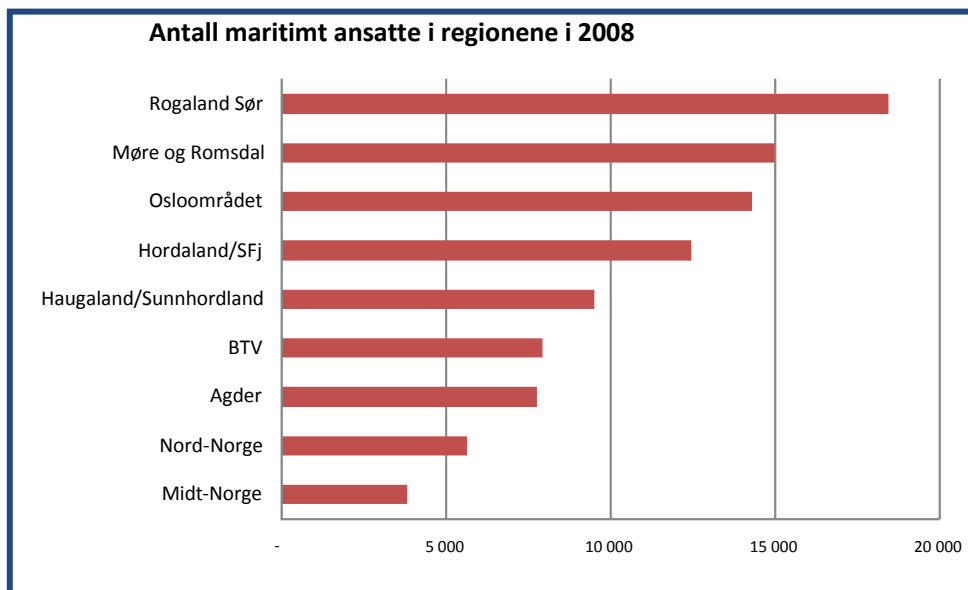


Osloområdet, som tidligere i overveiende grad var dominert av rederier, er nå også i ferd med å bli et sentrum for maritime tjenester. Siden maritime aktiviteter i finans- og advokatselskaper ikke er inkludert i tallene, er en verdiskaping på nesten 10 milliarder kroner innenfor maritime tjenester svært høyt.

Bergen er den ledende rederibyen i Norge. Regionen som helhet (Hordaland og Sogn og Fjordane) domineres av rederivirksomhet, mens verft og utstysproduksjon kun utgjør ¼ av verdiskapingen. Agder og BTV er regionene med størst utstysproduksjon.

### Flest ansatte i Rogaland Sør

Som nevnt er det altså omlag 100.000 ansatte i maritimt næringsliv nasjonalt. Disse er fordelt på de regionale næringene som vist i figuren nedenfor. Flest ansatte finner vi i Rogaland Sør, fulgt av Møre og Romsdal. Osloområdet har høyere verdiskaping, men færre ansatte enn Rogaland Sør og Møre og Romsdal. Det skyldes at verdiskaping per ansatt er høyere i denne regionen enn i de øvrige maritime regioner. Også i Bergensområdet (Hordaland og Sogn og Fjordane) er verdiskapingen høy per ansatt.



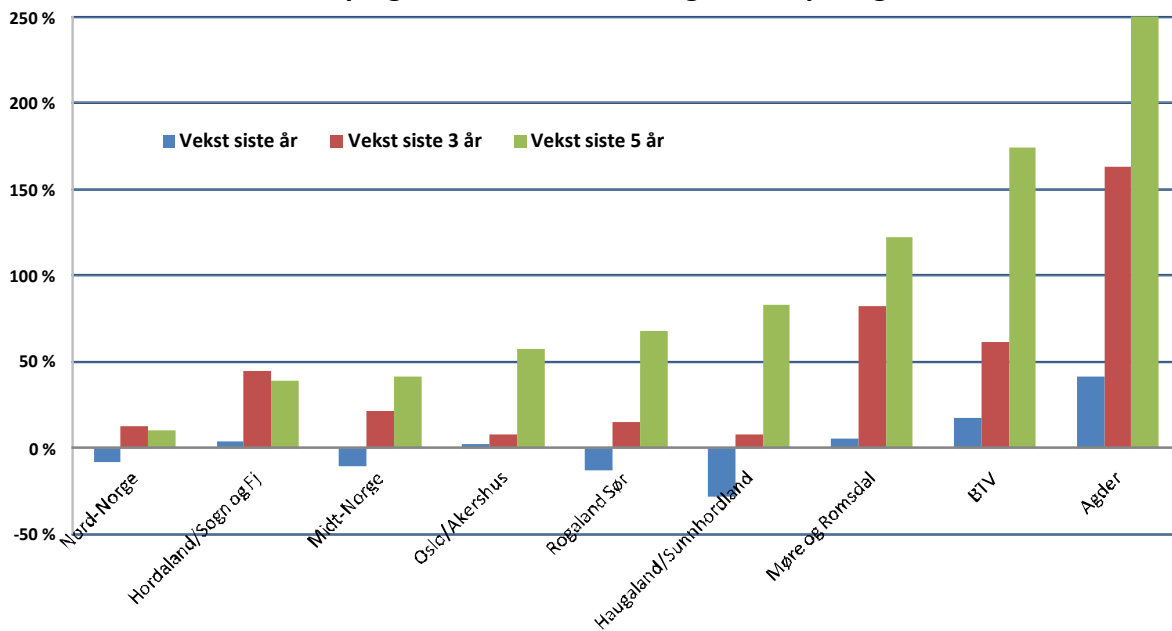
*Illustrasjonsfoto: Acergy.*

### **Sterkest vekst i Agder**

Tradisjonelt har Agder vært en skipsfartsregion, og går vi riktig langt tilbake, var byer som Arendal og Grimstad blant verdens ledende seilskutebyer. Etter en lang periode med svak utvikling er det Agder som de siste årene har hatt aller kraftigst vekst av de maritime regionene. Det er imidlertid ikke rederier, men utstysprodusenter, som er vekstmotorene. Innenfor offshore borepakker har tre Kristiansand-selskaper ca. 85 prosent av verdensmarkedet. I tillegg er APL og McGregor Hydramarine store utstysleverandører. Agders maritime verdiskaping har vokst med 250 prosent de siste fem årene (fra 2004 til 2008), og regionen har høyest vekst uansett om vi ser det i et ett, tre eller fem års perspektiv



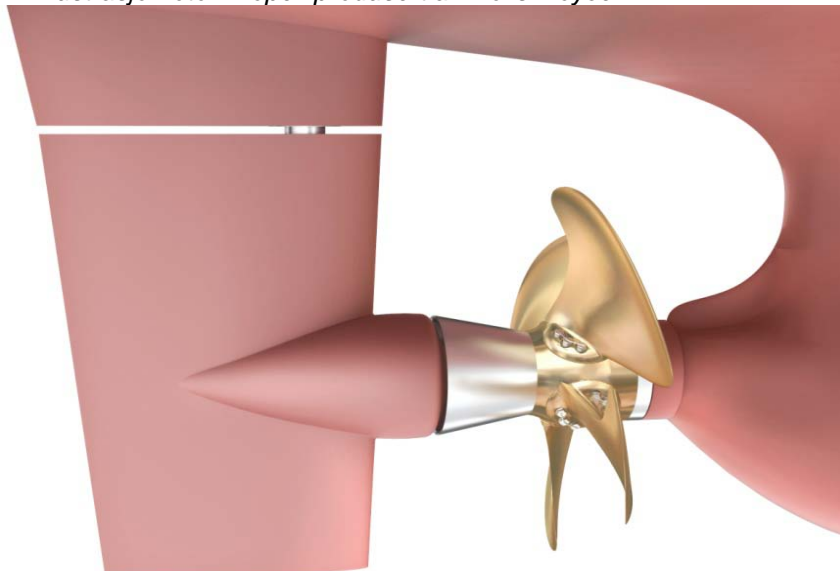
## Verdiskapingsvekst maritim næring fordelt på regioner



Også BTV-regionen (Buskerud, Telemark og Vestfold) har hatt kraftig vekst de siste årene, spesielt drevet av FMC Kongsberg Subsea og Kongsberg Maritime. Møre og Romsdal har hatt svært høy vekst i perioden 2005-2007, men i 2008 flatet veksten ut. Det samme gjelder Haugaland/Sunnhordland.

Nord-Norge ser imidlertid ut til å fortsette den svake trenden, med negativ vekst i 2008 og kun 10 prosent vekst siste fem år.

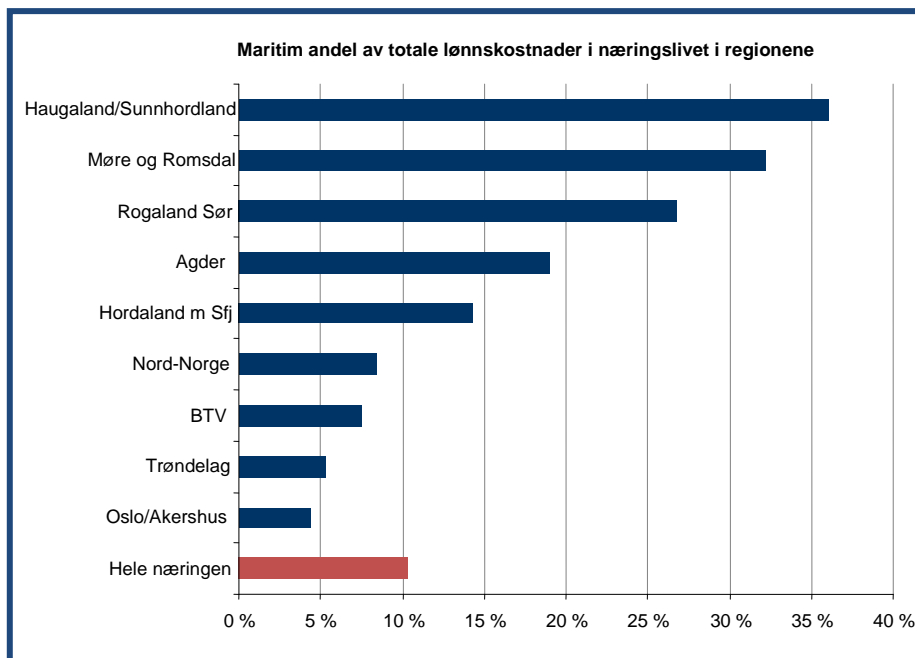
*Illustrasjonfoto: Propell produsert av Rolls-Royce.*



## Den regionale betydningen er størst i Haugalandet og Sunnhordland

Figuren nedenfor viser hvor stor økonomisk betydning maritim næring har i de ni regionene, målt som næringens andel av lønnskostnader i regionen. Tallene er fra 2007.

Maritim næring er en stor næring med betydning for alle regioner i Norge. Det illustreres av at 10 prosent av alle lønnskroner som betales til ansatte i norsk næringsliv, går til ansatte i maritime bedrifter. Dette er landsgjennomsnittet. I enkelte regioner er den økonomiske betydningen langt større. Om lag hver tredje lønnskroner i Møre og Romsdal og Haugaland/Sunnhordland betales til maritimt ansatt personell.



Ved sitering fra denne rapporten skal Menon/Maritimt Forum benyttes som kildehenvisning.

## **Kort om metode og datagrunnlaget:**

*Å måle en nærings størrelse er langt fra noen eksakt vitenskap. I tillegg til metodiske og målemessige utfordringer avhenger resultatene av hvordan næringen defineres. Vanligvis trekkes grensene rundt en næring etter internasjonale standardiserte bransjekoder. Ofte stemmer disse inndelingene dårlig overens med de reelle næringsgrensene. Det interessante er ikke hvilke bedrifter som faller innenfor tradisjonelle avgrensninger av den maritime næringen, men hvilke bedrifter som er koblet sammen som kunder og leverandører, gjennom samarbeid eller ved at de trekker på det samme ressursgrunnlaget. I prosjektet Det regionale maritime Norge (Hervik og Jakobsen, 2001) ble det lagt vekt på å trekke grensene rundt næringene slik at de avspeiler det virkelige samhandlingsmønsteret i hver av regionene. Det har ført til at de ulike regioner kan ha trukket grensene rundt det maritime på ulike måter.*

*Den maritime næringen i Rogaland og Hordaland har et betydelig innslag av offshorerettet virksomhet, mens fiskebåtrederiene er inkludert i Nord-Norge, og IKT-bedrifter som leverer mer enn 50 prosent til maritim er tatt med i Vestfold/Buskerud/Telemark. Metodikken har medført at næringen fremstår som større enn den ville gjort hvis vi kun baserte analysene på rene maritime bransjekoder. Dette må ikke oppfattes som en overvurdering av næringens størrelse, men som et mest mulig korrekt uttrykk for de totale økonomiske verdier som til sammen skapes av maritime næringer i ni regioner i Norge.*

*Der kilder ikke er oppgitt, er tallene basert på data fra Brønnøysundregisteret, tilrettelagt og levert av Dun & Bradstreet. Menon har foretatt alle analyser.*

*Antall aktive bedrifter i populasjonen er 5311 i 2008. For 2007 har vi 6103 aktive bedrifter og 5929 i 2006. Denne nedgangen skyldes trolig at en del av regnskapene ikke var levert til Brønnøysundregisteret i oktober, da datagrunnlaget ble kjørt ut. Enkelte store bedrifter som ikke var inkludert i 2008-regnskapene er manuelt lagt til, men likevel er det grunn til å tro at tallene for 2008 er noe undervurdert. I tilsvarende analyse i fjor var tallene for 2007 noe undervurdert; disse er oppdatert i årets analyse. På samme måte vil 2008-tallene trolig bli oppjustert noe i neste års analyse.*

**Erik W Jakobsen**  
**Menon Business Economics**  
**3. januar 2010**

## Kontakt oss

Hvis du har kommentarer eller spørsmål knyttet til rapporten, eller for andre henvendelser kan du besøke oss på [www.maritimt-forum.no](http://www.maritimt-forum.no) eller kontakte oss direkte:



Jørn Th. Prangerød  
Daglig leder Maritimt Forum

Tlf 22 40 15 50  
Mob 92 23 38 97  
[jorn.prangerod@maritimt-forum.no](mailto:jorn.prangerod@maritimt-forum.no)



Mari Boie Brekkan  
Sekretær  
Tlf 469 32 116  
[mari.b.brekkan@maritimt-forum.no](mailto:mari.b.brekkan@maritimt-forum.no)

Adresse: Maritimt Forum  
Rådhusgaten 25  
Postboks 1452 Vika  
N-0116 Oslo