

[Maritim verdiskaping]

Økonomisk analyse av næringens utvikling i perioden 1994–2004

MENON-rapport 5 / 2005

Av

Erik W. Jakobsen

Eskil le Bruyn Goldeng

MENON AS

Kongens gate 2, 0153 Oslo, Norway

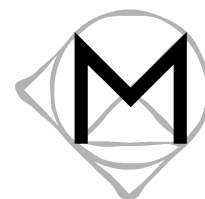
Tel: +47 97170436 e-mail: post@menon.no

www.menon.no



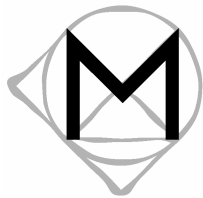
INNHOOLD:

FORORD	4
1. INNLEDNING	5
NØKKELTALL FOR MARITIM NÆRING	5
MARITIM NÆRING I NORGE.....	6
<i>Rederier</i> 7	
<i>Maritime tjenesteytere</i> 7	
<i>Verft</i> 7	
<i>Utstysprodusenter</i> 8	
2. FORSKNINGSMETODE	9
HVA ER VERDISKAPING, OG HVORDAN MÅLER VI DET?.....	9
METODISKE UTFORDRINGER VED MÅLING AV NÆRINGERS STØRRELSE OG VEKST	10
3. DEN NASJONALE MARITIME NÆRING	14
STØRRELSE OG VEKST	14
<i>Norges største næringer</i> 14	
MARITIM VERDISKAPING I NORGE – UTVIKLING SISTE 10 ÅR ..	15
MARITIME BRANSJER – STØRRELSE OG BETYDNING	17
<i>Rederier</i> 17	
<i>Verft</i> 19	
<i>Maritime utstysprodusenter</i> 19	
<i>Maritime tjenesteytere</i> 20	
NI MARITIME REGIONER – KOMPARATIVE ANALYSER	20
<i>Ni maritime regioner</i>	20
<i>Regionenes maritime verdiskaping</i> 21	
<i>De regionale næringenes vekst</i> 21	
<i>Næringens regionale betydning</i> 22	
<i>Sysselsetting</i> 23	



4. NI REGIONALE MARITIME NÆRINGER.....25

UTVIKLINGEN I DE REGIONALE MARITIME NÆRINGER.....	25
OSLO/AKERSHUS	26
VESTFOLD/BUSKERUD/TELEMARK.....	27
AGDER.....	28
ROGALAND SØR.....	28
HAUGALAND/SUNNHORDLAND	29
HORDALAND/SOGN OG FJORDANE	30
MØRE OG ROMSDAL	31
TRØNDELAG	31
NORD-NORGE	32



Maritim verdiskaping

Forord

I 2001 ble prosjektet DRMN (Det regionale Maritime Norge) gjennomført som et samarbeid mellom ni forskningsinstitutter. Et av formålene med prosjektet var å kartlegge størrelsen og utviklingen i den norske maritime næringen, både nasjonalt og regionalt. Dataene i prosjektet stoppet i 1999, og mye har skjedd i årene etter dette. I fjor oppdaterte Menon tallene med siste tilgjengelige data. I årets undersøkelse har vi i samarbeid med de regionale Maritime Fora gått grundigere til verks og revidert populasjonene over maritime bedrifter i alle norske regioner. Dette har ført til at listene har blitt mer komplette, og beregningene av verdiskaping og sysselsetting er blitt oppjustert.

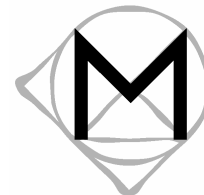
Å måle en nærings størrelse er langt fra noen eksakt vitenskap. I tillegg til metodiske og målemessige utfordringer avhenger resultatene av hvordan næringen defineres. Vanligvis trekkes grensene rundt en næring etter internasjonale standardiserte bransjekoder. Ofte stemmer disse inndelingene dårlig overens 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 ressursgrunlaget. I DRMN la vi derfor vekt på å trekke grensene rundt næringene slik at de avspeiler det virkelige samhandlingsmønsteret i hver av regionene. Det har ført til at ingen regioner har trukket grensene på samme måte: For eksempel har den maritime næringen i Rogaland og Hordaland et betydelig innslag av offshorerettet virksomhet, mens fiskebåtreidere er inkludert i Nord-Norge, og IKT-bedrifter 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 bør ikke oppfattes som en overvurdering av næringens størrelse, men som et mest mulig korrekt uttrykk for de totale økonomiske verdier som til sammen skapes i ni regionale maritime næringer i Norge.

Vi takker Maritimt Forum og Norges Rederiforbund for oppdraget.

Oslo, 20. november 2005

Dr. oecon Erik W. Jakobsen, Menon

MSc Eskil le Bruyn Goldeng, Menon/Handelshøyskolen BI



1. Innledning

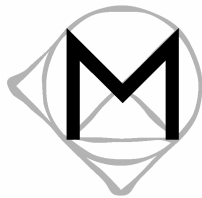
Formålet med denne rapporten er å analysere den norske maritime nærings verdiskaping nasjonalt og regionalt. Rapporten har to deler. I første del presenteres samlede verdiskapingstall for hele den norske maritime næring, både i absolutte størrelser og relativt til andre næringer. I andre del deles den nasjonale næringen inn i ni regioner, og verdiskapingstall presenteres for hver av regionene, i tillegg til at regionenes størrelse, utvikling og betydning sammenlignes. Rapporten er en oppdatering av de regnskapsbaserte analysene av verdiskapingen i den maritime næringen fra prosjektet DRMN (Det regionale maritime Norge) som ble utført av ni forskningsinstitutter i 2001.

Med maritim næring mener vi enkelt sagt all virksomhet knyttet til *skipsfart* og *skipsbygging*. Rederivirksomhet, skipsmegling, finansiering, forsikring, klassifisering, sjørett og andre relaterte tjenester er de viktigste aktivitetene innen skipsfart, mens skipsbygging består av virksomheter som verft, utstyrsleverandører og skipsdesignere. I senere år har skillelinjene mellom maritim og offshore smeltet gradvis mer sammen. Det er reflektert i denne rapporten, ved at for eksempel rigger og en del offshore-rettete verft og utstyrsprodusenter er inkludert i definisjonen av maritim næring. Dette er det redegjort for senere i kapittel 1.

Nøkkeltall for maritim næring¹

Verdiskapingen i maritim næring var i 2004 ca. 63 milliarder NOK, noe som innebærer en vekst på nesten 8 prosent vekst i løpende kroner fra året før. Det er særlig rederier og maritime tjenesteytere som ser ut til å drive opp verdiskapingen i 2004, mens utstyrsprodusenter og verft fremdeles slet med problemene fra

¹ Metodikken for bransjeavgrensning, populasjon og data er redegjort for i kapittel 2.



Maritim verdiskaping

nedgangskonjunkturen fra 2002 og 2003. Rederiene passerte igjen 100 milliarder kroner i samlet omsetning, men har fremdeles litt igjen til toppåret i 2001. Næringen som helhet hadde en samlet omsetning på 230 milliarder i 2004. Driftsmargin for næringen sett under ett var 4,7 prosent, noe som er langt bedre enn i 2002 og 2003, men som fremdeles ligger under gjennomsnittlig driftsmargin siste 10 år, 5,8 prosent.

Den maritime næring i Norge hadde en total sysselsetting på ca. 90.000 i 2004. Etter at antall ansatte nådde en foreløpig topp i 2000 med 107.000, falt sysselsettingen de to neste årene, men ser nå ut til å være på vei oppover igjen.

De viktigste verdiskapings- og omsetningstallene til næringen er samlet i tabell 1.

Tabell 1. Næringens størrelse og utvikling målt ved verdiskaping, antall ansatte og omsetning og utviklingen i deres andel av norsk næringsliv²

	2004 (mill NOK)	2003 (mill. NOK)	2002 (mill. NOK)	Endring fra 2004 til 2003	Endring fra 2003 til 2002	Andel av hele norsk næringsliv 2004	Andel av hele norsk næringsliv 2003
Hele næringen							
Verdiskaping	63 330	58 773	52 272	7,8 %	12,4 %	6,8 %	7,7 %
Om setning	228 377	216 509	213 715	5,5 %	1,3 %	7,4 %	7,0 %
Antall ansatte	87 852	96 002	89 584	-8,5 %	7,2 %	6,5 %	7,4 %
Rederier							
Verdiskaping	28 459	23 428	18 751	21,5 %	24,9 %	3,1 %	3,0 %
Om setning	106 489	97 423	93 683	9,3 %	4,0 %	3,4 %	3,1 %
Antall ansatte	24 458	24 262	22 509	0,8 %	7,8 %	1,8 %	1,9 %
Verft							
Verdiskaping	9 823	10 236	9 422	-4,0 %	8,6 %	1,1 %	1,3 %
Om setning	34 930	34 710	38 207	0,6 %	-9,2 %	1,1 %	1,1 %
Antall ansatte	19 827	22 757	20 902	-12,9 %	8,9 %	1,5 %	1,8 %
Maritime utstyrsprodusenter							
Verdiskaping	11 862	13 143	12 701	-9,7 %	3,5 %	1,3 %	1,8 %
Om setning	47 693	46 264	43 605	3,1 %	6,1 %	1,5 %	1,5 %
Antall ansatte	24 395	28 082	24 572	-13,1 %	14,3 %	1,8 %	2,2 %
Maritime tjenesteleverandører							
Verdiskaping	13 186	11 966	11 398	10,2 %	5,0 %	1,4 %	1,7 %
Om setning	39 265	38 112	38 221	3,0 %	-0,3 %	1,3 %	1,2 %
Antall ansatte	19 172	20 901	21 601	-8,3 %	-3,2 %	1,4 %	1,6 %

² Som det blir redegjort for på relevante steder i rapporten er tallene for norsk næringsliv basert på data fra Brønnøysundregisteret, levert av Dun & Bradstreet og bearbeidet av Menon. I 2004 var, i henhold til disse dataene, samlet verdiskaping i norsk næringsliv 925 milliarder NOK. Dette er noe lavere enn tallene som Statistisk Sentralbyrå opererer med: Nettoprodukt (bruttoprodukt fratrukket kapitalslit) utenom petroleum utgjorde i 2004 950 milliarder NOK. Petroleumssektoren er inkludert i våre data, men ikke Statens engasjement som forvaltes av Petoro. Differansen mellom SSB og Brønnøysundregisteret skyldes sannsynligvis både at en større andel av offentlig virksomhet er inkludert i Privat sektor (dvs. BNP minus offentlig forvaltning) og at Brønnøysund-dataene mangler informasjon om enkeltmannsselskaper og selvstendig

Oslo-området³ er den største regionen i Norge med drøyt 15 milliarder NOK i verdiskaping i 2003. Møre og Romsdal er den raskt voksende maritime regionen i Norge, mens Haugaland/Sunnhordland er regionen hvor den maritime næringen har størst økonomisk betydning. Faktisk blir 37 prosent av alle lønnskostnader i regionen betalt av maritime bedrifter.

Maritim næring i Norge

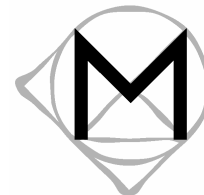
I prosjektet Et verdiskapende Norge (Benito et al, 2000) ble den maritime næringsklyngen i Norge illustrert som i figuren nedenfor. Benito delte næringen i tre grupper; skipsindustri, skipsfart og maritime tjenester. I andre sammenhenger trekkes hovedskillet mellom skipsindustri

og skipsfart, hvor maritime tjenester inngår i disse gruppene (for eksempel Jakobsen et al, 2003). I tillegg

næringsdrivende. Denne differansen får imidlertid ingen andre implikasjoner enn at maritim næringsandel av norsk næringsliv blir noe høyere i våre anslag enn om vi hadde basert oss på Nasjonalregnskapstall fra SSB.

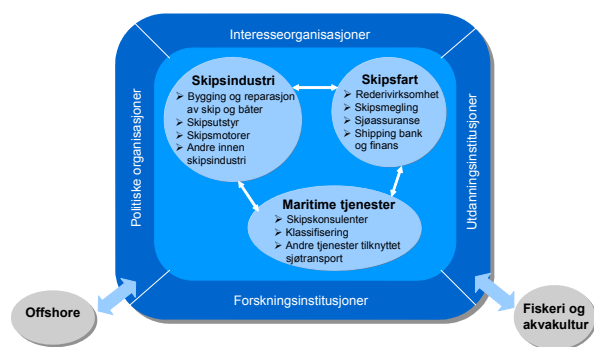
³ Oslo-området består av Oslo, Akershus, Østfold, Oppland og Hedmark. De tre sistnevnte fylkene står for en ubetydelig andel av verdiskapingen i regionen. Se for øvrig kapittel 3 for en oversikt over regionene.

Maritim verdiskaping



inngår interesseorganisasjoner, offentlige etater og forsknings- og utdanningsinstitusjoner i det totale næringsmiljøet. Rederiene representerer kjernen i den nasjonale klyngen (Benito, et al 2000; Hervik og Jakobsen, 2001), i kraft av størrelse, kunderolle og nettverk.

Figur 1. Den maritime næringsklyngen i Norge



Kilde: Benito et al, 2000

Rederier

Norge er representert i de fleste store skipsfartsmarkeder, som tank, bulk, kjemikalier, containere, fryseskipp, bil og LNG (nedkjølt gass). I tillegg er norske selskaper blant de ledende innen flere offshoremarkeder, som rigg og supply. Rederiene er kjernen i det maritime miljøet i Norge. Med det mener vi at rederiene gir et viktig bidrag til resten av næringen og langt på vei er en forutsetning for en videre utvikling av disse. Rederiene fyller mange viktige roller: De er store kunder for verft, utstysprodusenter og maritime tjenesteytere, de utøver et kontinuerlig innovasjonspress på sine kunder, bidrar til å bringe leverandører og samarbeidspartnere ut på internasjonale markeder, og de bidrar til økt kunnskapsnivå og til et mer spesialisert kompetansemiljø og vare- og tjenestetilbud. Dessuten representerer redere et betydelig privat eiermiljø som bidrar til å øke dynamikken i norsk næringsliv. Det siste er en av de viktigste kildene til produktivitetsvekst i et lands økonomi (se for eksempel Baldwin 1995).

Maritime tjenesteytere

Rederiene er avhengig av leveranser fra et bredt spekter maritime tjenesteytere. De viktigste er skipsfinansiering, forsikring, sjørett, klassifisering, megling og havneatjenester. Norge har et av verdens mest omfattende miljøer for maritim tjenesteyting, og norske selskaper er blant de største og mest betydningsfulle i verden på flere områder. For eksempel har DNV (Det Norske Veritas) ca. 16 prosent av det globale markedet for skipsklassifisering. DnB NOR og Nordea (med sitt shippinghovedkontor i Norge) er blant verdens tre største tilretteleggere av skipsfinansiering. Gard og Skuld er blant de ledende leverandører av sjøforsikring, og Fearnley og Platou er tilsvarende innenfor skipsmegling. Norge har også internasjonalt ledende kompetanse innenfor sjørett, for eksempel i form av selskaper som Nordisk Skipsrederforening og Wikborg Rein. Også innenfor forskning og undervisning markerer norske aktører seg internasjonalt, for eksempel institutt for sjørett på Universitetet i Bergen.

Blant maritime tjenesteytere er også handel med skipsutstyr inkludert, slik at for eksempel Unitor er gruppert som tjenesteyter.

Verft

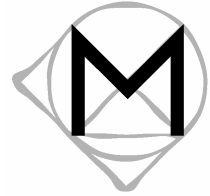
Norge har lange skipsbyggingstradisjoner, og fremdeles er det betydelig verftsaktivitet langs kysten. Verftene er imidlertid blitt færre og større og stadig mer spesialisert. Hovedtyngden av skipsbyggingen er samlet i Aker-selskapet Aker Yards, mens riggbygging blant annet finnes i et annet Aker-selskap, Aker Kværner. Ulstein, Kleven Maritime, Heerema Tønsberg og Fjellstrand er andre store verft i ulike deler av Norge.



Maritim verdiskaping

Utstysproducenter

Utstyret som monteres i nybygde skip er som oftest utviklet og produsert av spesialiserte leverandørbedrifter. I Norge finner vi utstysproducenter innenfor en lang rekke områder, motorer, pumpesystemer, navigeringsutstyr, maling, varmesystemer, møbler og posisjoneringssystemer. Rolls Royce Marine, med mer enn 2000 ansatte, er den største utstysproducenten i Norge. Frank Mohn og Kongsberg Maritime er andre store aktører, alle med globalt fokus og store internasjonale markedsandeler.

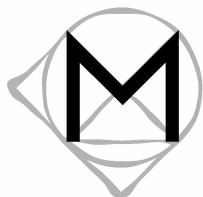


2. Forskningsmetode

Hva er verdiskaping, og hvordan måler vi det?

Blant de mange tradisjonelle nøkkeltallene vi bruker for å uttrykke et foretaks suksess, eller mangel på det samme, finner vi i beregningsgrunnlaget stort sett elementer som reflekterer eiernes avkastning. Bedriftsøkonomiske nøkkeltall er dermed mest interessant for eiere, långivere og revisorer, mens vurderingen av den (aggregerte) samfunnsmessige betydningen av foretakenes aktiviteter har blitt ivaretatt av samfunnsøkonomien. De førstnevnte er opptatt enkeltforetakenes ve og vel, mens samfunnsøkonomien har vært opptatt av selskapenes verdi i et bredere og samlet perspektiv.

Mens de første måler bedrifters og bransjers størrelse gjennom omsetning, er de sistnevnte mest opptatt av bruttonasjonalprodukt. Omsetning duger dårlig for å reflektere økonomisk aktivitet i et land. Legger man sammen omsetningen til en gruppe selskaper, teller man ofte samme varer og tjenester flere ganger. Ved beregning av bruttoproduktet trekker man vareinnsatsen fra omsetningen, eller bruttoproduksjonsverdien. I nasjonalregnskapet legger man sammen bruttoproduktet fra alle selskaper i et land. Dermed finner man *bruttonasjonalproduktet*. Dette begrepet dekker det samme som et lands verdiskaping, bearbeidelsesverdi eller det engelske value added. Den eneste forskjellen er at forstavelsen i ordet *bruttonasjonalprodukt* reflekterer at man ikke har tatt hensyn til kapitalslit, det vil si forringelsen av landets produksjonsressurser. For å finne *nettonasjonalproduktet* må man trekke fra den slitasje som har funnet sted på produksjonsmidlene i samme periode som varene er produsert. Samfunnsøkonomenes begrep kapitalslit tilsvarer i prinsippet avskrivningene som



Maritim verdiskaping

man finner i selskapenes regnskaper. Avskrivningene er fastsatt etter forventet levetid til grupper av produksjonsmidler, eller realkapital, og inneholder ingen vurderinger i forhold til markedsverdien av disse. Kapitalslit og avskrivning er så langt like, men bedrifter benytter seg ikke alltid av fulle avskrivningssatser. Dersom selskapet har et dårlig år, har de muligheten til å bruke en lavere sats enn maksimalsatsen. Dette introduserer dermed et mer eller mindre vilkårlig element i aggregatet til alle selskapers avskrivninger i forhold til kapitalslit (hvis ikke den første størrelsen er basis for den siste i nasjonalregnskapet). Dersom et foretak selger unna produksjonsmidler, realkapital, med tap eller vinning, kommer dette frem som ekstraordinære inntekter eller tap og er ikke med i beregningen av verdiskapningen (brutto-/nettoproduktet) til foretaket.

Bruttoproduktet og nettoproduktet er dermed verdiskapningen i et selskap før og etter fradrag for kapitalslit. Hvis foretaket har produsert mer varer enn det klarer å selge, kommer dette frem som positive beholdningsendringer i foretakets regnskap og er således med i beregningen av verdiskapningen til foretaket. I denne rapporten benyttes i hovedsak tall for netto verdiskaping, med andre ord før avskrivninger.

I samfunnsøkonomenes termer uttrykkes bruttoproduktet til et foretak som e og bruttonasjonalproduktet som E . E tilsvarer summen av alle e 'er i et land. Matematisk kan dette uttrykkes som $E = \sum e$.

Verdiskapningen til et foretak kan også deles inn i det tradisjonelle samfunnsøkonomiske skillet mellom arbeidsinntekt og realkapitalinntekt. Dette skillet opptrer som lønnsinntekt og driftsresultat i våre beregninger. Det er imidlertid en viktig forskjell – driftsresultatet går ikke bare til kapitalytterne, det skal også dekke skatt. Trekker man skatten ut av driftsresultatet, står man igjen med realkapitalinntekten.

Det er dermed høy grad av samsvar mellom begrepene som benyttes av samfunnsøkonomer og finans- og regnskapsfolk, det er ordene som er forskjellige. Det er imidlertid ett fenomen i det økonomiske liv samfunnsøkonomer ikke har et begrep for i denne sammenhengen – dårlige betalere. I et

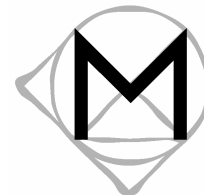
samfunnsperspektiv er en produsert vare eller tjeneste like nyttig og verdifull, selv om konsumenten ikke betaler for den. Det kommer frem som *tap på krav* i foretakenes regnskap og er trukket fra i våre beregninger av verdiskapning.

Det bør også nevnes at brutto- og nettonasjonalproduktet inkluderer all økonomisk aktivitet i Norge, uavhengig av om verdiene skapes i offentlig eller privat sektor. Analysene i denne rapporten er basert på data fra Brønnøysundregisteret og inneholder derfor ikke offentlig forvaltning. Det betyr ikke at bare privat sektor er inkludert. Samtlige økonomiske aktører som leverer regnskap til Brønnøysundregisteret, uavhengig av om de er privat eller offentlig eid og uavhengig av selskapsform, er med. Denne forskjellen mellom Nasjonalregnskapet og våre data innebærer at fremstillingen av maritim næringsandel av samlet verdiskaping i denne rapporten vil være høyere enn næringsandelen av BNP.

Metodiske utfordringer ved måling av næringers størrelse og vekst

Avgrensning av maritim næring

Å måle en nærings størrelse og vekst er komplisert, og det finnes ingen entydig korrekt metode. I tråd med metodikken som ble benyttet i prosjektet Det regionale maritime Norge (Hervik og Jakobsen, 2001) har vi valgt å følge de reelle næringsgrensene i regionene, slik at for eksempel fiskebåttredere er inkludert i Nord-Norge og offshoreleverandører er inkludert i Rogaland Sør. Det er fordi vi ønsker å studere totale verdiskapningssystemer i en region, ikke avgrensede deler av dem. Klyngemekanismene virker i hele verdisystemer og bryr seg lite om standardiserte grenser. Denne metoden gjør oss i stand til å fange opp en større del av næringsdynamikken, og det gir et riktigere bilde av de regionale næringsenes vekst og utvikling. På den annen side kan denne metoden gi et skjevt bilde av størrelsen på næringene, siden ingen regionale maritime næringer er



likt sammensatt. Størst utslag får dette for Rogaland Sør, hvor majoriteten av næringen er knyttet til offshore. Tradisjonell maritim virksomhet utgjør mindre enn en tredjedel av den totale verdiskapingen i Rogaland Sør. Derfor har vi valgt å kalle Rogaland Sør for en petromaritim næringsklynge.

Datakilder og utvalgsmetodikk

De kvantitative er basert på regnskapsdata fra Brønnøysundregisteret, levert av Dun & Bradstreet. Regnskapsregisteret inneholder alle regnskapspliktige foretak registrert i Norge. Alle aksjeselskaper er regnskapspliktige, samt alle ansvarlige selskaper med mer enn fire ansatte eller mer enn fem millioner i omsetning. Bedriftene er organisert i et hierarki av bransjekoder. Bedriftspopulasjonene i denne undersøkelsen bygger på arbeidet som ble gjort i DRMN (Hervik og Jakobsen, 2001). I DRMN ble det tatt utgangspunkt i bransjekodene som er knyttet til maritim virksomhet i hver av regionene. Deretter luket maritime forskere i hver region ut bedrifter som av ulike årsaker ikke hører hjemme i den maritime næringen i regionen. Videre la forskerne til enkelt-selskaper som ikke inngår i bransjekodene men som naturlig hører hjemme i den maritime næringen i regionen. Gjennom en slik eksersis, som gjerne foregikk i flere runder, ble det bygget opp en database for hver av de regionale næringene, hvor databasene inneholdt alle regnskapsdata for bedriftene som inngår i den. I årets prosjekt oppdaterte vi databasene i hver av regionene. Dette er nærmere beskrevet nedenfor.

Grovt sett er det to mulige feilkilder knyttet til vår metodikk; feilkoding og forskjell på juridisk og faktisk lokalisering. Det forekommer enkelte eksempler på feil- "punching" i databasene, men de er få, og for store selskaper blir feilen som regel oppdaget. Den andre feilkilden er det mer komplisert å gjøre noe med. Det er juridiske enheter som leverer regnskap, og hvis et aksjeselskap har lokalisert verdiskapingen i flere regioner, vil all aktivitet bli registrert der hovedkontoret ligger. Vi er opptatt av å måle den faktiske verdiskapingen i regionen, så hvis selskapet er stort og regionen er liten, vil dette kunne gi et skjevt bilde av regionens størrelse. Det er ikke

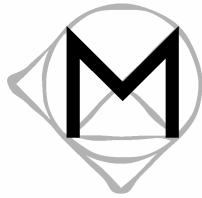
vårt inntrykk at disse feilkildene har påvirket resultatene i undersøkelsen i betydelig grad.

Nærmere om utvalgsprosedyren

I dette prosjektet har vi vurdert to ulike fremgangsmåter for å plukke ut en populasjon som kan reflektere tilstand og utvikling i maritim sektor i regioner i Norge. Den ene er å la personer med lokal-kunnskap definere næringen gjennom at de plukker ut bedrifter de finner relevante, hvilket gir en skreddersydd tilnærming som er avhengig av individuelle vurderinger.⁴ Den andre fremgangsmåten tar utgangspunkt i bransje-kodene (NACE) til bedriftene. Dette gir en mer uhildet tilnærming, men bransjekodenes evne til å definere en populasjon av bedrifter som er relevante i forhold til oppdragets art kan variere. I forhold til maritim næring har rederier sin egen bransjekode i NACE-systemet og er dermed uproblematisk å plukke ut gjennom bransjekode, mens selskaper som driver med skipsopphogging sorterer under bransjekoden "gjenvinning av metallholdig avfall og skrap", en kode som også omfatter mange bedrifter som ikke er relevante for maritim sektor. En kombinasjon av disse to fremgangsmåtene kan dermed være hensiktsmessig for å få med flest mulig relevante bedrifter som grunnlag til analysene. Den manuelle prosessen har stort sett bestått i å legge til selskaper, men har også ført til at mange bedrifter som opprinnelig var tatt med gjennom bransjekoder er blitt tatt ut igjen etter individuelle vurderinger fordi bransjekoden ikke har korrespondert godt nok med den maritime populasjonen.

Populasjonen i denne rapporten består av drøyt 5 300 bedrifter som var aktive i 2004. I underkant av 30 prosent av disse ble plukket ut manuelt selskap for selskap, mens de resterende 70 prosent ble plukket ut gjennom

⁴ I syv av regionene er det lederne i de regionale Maritime Fora som har stått for revideringen av bedriftspopulasjonene. I Møre og Romsdal har vi basert oss på databasene som Møreforskning har bygget opp i forbindelse med studier av den maritime næringen i fylket (se Hervik 2003). I Oslo-området eksisterer det ikke noe Maritimt Forum. I denne regionen har Johnny Tollefsen i Norges Rederiforbund tatt ansvaret for oppdateringen sammen med Reidunn Bergstrøm i Maritimt Forum.



Maritim verdiskaping

bransjekode eller både gjennom bransjekode og manuelt. Vi hadde med andre ord gått glipp av nesten 30 prosent av selskapene i populasjonen dersom vi bare hadde brukt bransjekoder. I tillegg ville vi fått med en del bedrifter som ikke er relevante for maritim sektor. Hadde vi bare brukt manuelt utplukk av bedrifter, ville vi gått glipp av omtrent 40 prosent (2 182 stk.) av bedriftene.

Tabell 2. Økonomiske nøkkeltall blant bedrifter plukket manuelt og fra bransjekode i år 2004

	Verdiskaping (mill NOK)	Antall bedrifter	Antall ansatte
Plukket ut manuelt	25 445	1 570	46 364
Plukket ut etter bransjekode	12 329	2 182	10 295
Plukket ut manuelt og etter bransjekode	25 555	1 622	31 263
Total	236 423	5 334	87 852

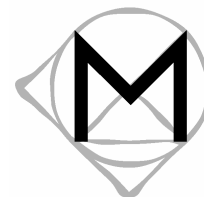
Tabellen under viser verdiskaping, antall bedrifter og antall ansatte etter samme oppdeling. Selskaper som er plukket ut bare gjennom bransjekode hadde mindre betydning enn deres antall skulle tilsi. Grunnen til dette er antakeligvis at tendensen er at de større selskapene er

Tabell 3. De 25 største maritime selskapene som er **manuelt** utplukket. Rangert etter verdiskaping i 2003

	Omsetning 2003	Lønnskostnader 2003	Driftsresultat 2003	Verdiskaping 2003
1 DET NORSKE VERITAS AS	2 471 565 000	1 741 037 000	43 705 000	1 784 742 000
2 AKER KVÆRNER OFFSHORE PARTNER AS	3 310 913 000	1 256 920 000	141 291 000	1 398 211 000
3 AKER KVÆRNER ELEKTRO AS	1 428 746 000	681 057 000	17 737 000	698 794 000
4 MOHN FRANK FUSA AS	1 682 958 000	228 249 000	465 906 000	694 155 000
5 SMEDVIG PRODRILL AS	838 269 000	566 987 000	88 175 000	655 162 000
6 ABB BUILDING SYSTEMS AS	1 620 356 000	672 752 000	(43 273 000)	629 479 000
7 PETROLEUM ENGINEERING SERVICES AS	1 484 810 000	520 300 000	104 121 000	624 421 000
8 ODFJELL DRILLING MANAGEMENT AS	899 837 000	585 370 000	26 168 000	611 538 000
9 KONGSBERG SIMRAD AS	1 232 715 000	398 927 000	176 809 000	575 736 000
10 SMEDVIG OFFSHORE AS	1 307 087 000	470 027 000	64 214 000	534 241 000
11 AKER STORD AS	2 075 482 000	442 124 000	86 778 000	528 902 000
12 KVÆRNER OILFIELD PRODUCTS AS	2 229 380 000	377 032 000	121 621 000	498 653 000
13 AKER KVÆRNER ENGINEERING AS	1 768 300 000	409 795 000	64 711 000	474 506 000
14 SCHLUMBERGER NORGE AS	1 719 884 000	477 284 000	(71 614 000)	405 670 000
15 M-I NORGE AS	1 309 869 000	244 306 000	134 412 000	378 718 000
16 MARITIME HYDRAULICS AS	925 866 000	254 068 000	71 349 000	325 417 000
17 SUBSEA 7 NORWAY NUF	1 476 357 000	350 168 000	(56 140 000)	294 028 000
18 FRAMO ENGINEERING AS	840 987 000	92 238 000	200 302 000	292 540 000
19 HYDRALIFT AS	1 130 692 000	267 796 000	14 161 000	281 957 000
20 DOLPHIN AS	1 160 989 000	386 557 000	(156 964 000)	229 593 000
21 TECHNIP OFFSHORE NORGE AS	1 367 322 000	95 729 000	132 328 000	228 057 000
22 ONNINEN AS	1 786 275 000	158 557 000	23 235 000	181 792 000
23 MOHN FRANK AS	2 242 364 000	29 174 000	140 728 000	169 902 000
24 STOLT OFFSHORE AS	1 853 567 000	383 409 000	(272 461 000)	110 948 000
25 HEEREMA TØNSBERG AS	757 918 000	83 633 000	(39 719 000)	43 914 000

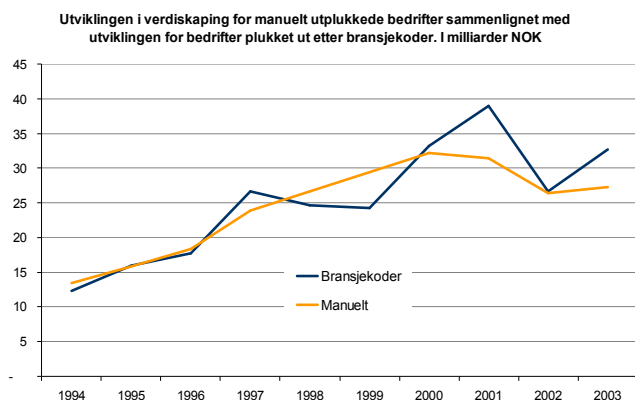
kjente og blir plukket ut manuelt, mens de mindre ofte er ukjente. Dermed kan man som en tendens si at de store og kjente selskapene stort sett blir fanget opp av manuelle utplukk, mens en underskog av (foreløpig) mindre kjente selskaper best fanges opp gjennom bransjekoder. De to fremgangsmåtene utfyller dermed hverandre.

Tabell 2 viser at en betydelig andel av verdiskapingen foregår blant manuelt utplukkede bedrifter. Det impliserer at troverdigheten til størrelses- og veksttallene som presenteres i denne rapporten avhenger av hvilke bedrifter som er plukket manuelt. Tabellen nedenfor viser de 25 største av disse, målt som verdiskaping i 2003. DNV er det største av disse, mens flere av selskapene i Aker-konsernet også er med på listen. Hovedtyngden av selskapene er offshore-rettet, men det er også eksempler på spesialiserte leverandører av annet maritimt utstyr eller tjenester blant de manuelt utplukkede bedriftene, for eksempel Kongsberg Simrad. De 25 bedriftene på listen står for ca. 40 prosent av verdiskapingen i alle de manuelt utplukkede bedriftene.

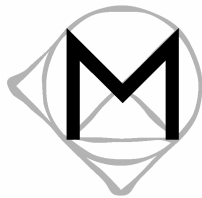


En potensiell målefeil forbundet med manuelle utvalg er at det kun er eksisterende selskaper som inkluderes, mens selskaper som har vært aktive i perioden vi studerer men ikke er det lenger, faller utenfor. Et slikt "skjevt utvalg" vil føre til at veksten blir overvurdert. Dette problemet blir imidlertid dempet i denne undersøkelsen av at den manuelle prosedyren er gjennomført på to tidspunkt, i 2001 og 2005. Likevel kan det være fornuftig å sammenligne utviklingen til de manuelt utvalgte bedriftene med de automatisk (bransjekodebasert) utvalgte.

Figur 2. Utviklingen i verdiskaping fra 1994 til 2003 for manuelt utplukkede bedrifter sammenlignet med utviklingen til bedrifter plukket ut etter bransjekoder



Figuren over viser utviklingsbanene til manuelt og automatisk utplukkede bedrifter. To resultater kan leses av figuren; for det første at den langsiktige utviklingsbanen ser forbausende lik ut for de to gruppene, og for det annet at variasjonene er større innenfor bransjekode-gruppen enn den manuelle gruppen. Den viktigste årsaken til det siste er trolig at samtlige rederier befinner seg i denne gruppen, og rederimarkeder er svært sykliske. Konklusjonen er at ikke er noen grunn til å forvente at utvalgsmetodikken i denne rapporten har ført til at veksten i maritim næring er overvurdert.



3. Den nasjonale maritime næring

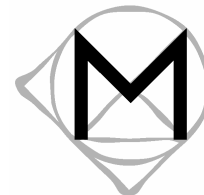
Dette kapitlet gjennomgår de viktigste økonomiske nøkkeltallene for maritim næring i Norge. Presentasjonen starter i makro og sammenligner verdiskaping i maritim næring med andre næringer. Deretter beskrives utviklingen de siste ti årene for maritim næring. Videre splittes maritim næring opp i fire hovedgrupper som sammenlignes med henblikk på størrelse og utvikling. Til slutt deles næringen inn i ni regioner som sammenlignes langs de samme dimensjoner. I tillegg analyseres maritim nærings regionaløkonomiske betydning.

Størrelse og vekst

Norges største næringer

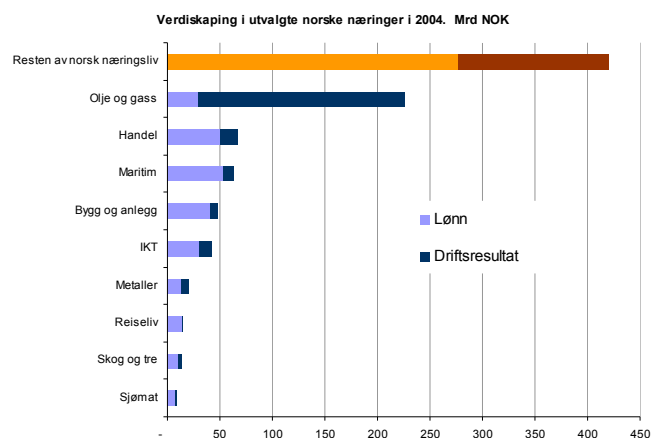
I figuren nedenfor er de største næringene i Norge rangert etter verdiskaping.⁵ Næringsdefinisjonene er basert på forskningsprosjektet Et verdiskapende Norge (Reve og Jakobsen, 2001) og andre prosjekter utført av Senter for verdiskaping på Handelshøyskolen BI i 2001 og 2002 (Vikesland and Jakobsen 2001; Jakobsen et al. 2002). Det er viktig å minne om at den maritime næring er definert og avgrenset på en annen måte enn de øvrige næringer (se metodebeskrivelsen i kapittel 1). Fordi næringen er "bygget opp nedenfra", ved at nøkkelpersoner i ni regioner har supplert bransjekodene med enkeltbedrifter som etter deres skjønn er en del av den maritime næringen i regionen, har en del bedrifter blitt trukket ut av andre næringer og blitt tillagt maritim. Dette gjelder i

⁵ Næringsenes størrelse er ikke direkte sammenlignbare med tilsvarende målinger fra SSB. Den viktigste årsaken til det er at vi har trukket næringsgrensene på tvers av tradisjonelle bransjekoder. Definisjonene og avgrensningene er basert på studier av markedskoblinger og andre koblinger mellom bedrifter i hver enkelt næring (se for eksempel Reve og Jakobsen, 2001)



første rekke offshoreleverandører som ellers ville en del av olje- og gassnæringen, fiskebåtredere som ville vært med i sjømatnæringen og fergereederier som ville vært en del av reiselivsnæringen. 36,7 prosent av maritim verdiskaping kan tilskrives disse 1530 bedriftene (se **Error! Reference source not found.** og Tabell 2). Uten disse enkeltsekskapene ville verdiskapingen i maritim næring vært ca. 38 milliarder kroner og dermed vært den fjerde største næringen i Norge – men fremdeles den nest største internasjonalt konkurranseutsatte næringen.

Figur 3. Gjennomsnittlig årlig netto verdiskaping i utvalgte norske næringer i 2004. Mrd NOK. Kilde: Dun & Bradstreet



Olje- og gassnæringen er overlegent Norges største næring med 226 milliarder kroner i verdiskaping i 2004.⁶ Driftsresultat utgjør hovedtyngden av verdiskapingen, nesten 200 milliarder. Lønnskostnader står kun for 13 prosent av verdiskapingen i næringen. Faktisk ville olje- og gassnæringen blitt rangert som den femte største næringen dersom vi hadde valgt lønnskostnader eller sysselsetting som uttrykk for næringenes størrelse.

Med en gjennomsnittlig verdiskaping på 63 milliarder i 2004 er den maritim Norges tredje største næring.

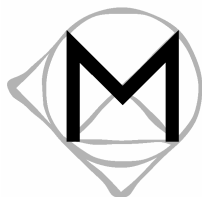
Maritim er faktisk 2-3 ganger større enn andre store næringer som sjømat (fiskerier og havbruk), IKT (informasjons- og kommunikasjonsteknologi) og reiseliv (hotell, restaurant og opplevelser). Faktisk er rederiene med en gjennomsnittlig verdiskaping på 24 milliarder kroner alene større enn alle disse næringene. Igjen med det imidlertid presiseres at næringsgrensene er trukket i favør av maritim næring. Hadde rapporten handlet om reiseliv i stedet for maritim, ville Color Line blitt klassifisert som en reiselivsbedrift. Dette betyr ikke at vi har trukket næringsgrensene på en skjev eller misvisende måte; næringsdefinisjoner må nødvendigvis trekkes skjønsmessig, og det er naturlig at næringsgrenser overlapper hverandre.

Maritim verdiskaping i Norge – utvikling siste 10 år

Verdiskaping er et uttrykk for den totale avkastningen fra næringen – fordelt på eiere, ansatte og myndigheter. Det enkleste målet på verdiskaping er summen av bedriftenes driftsresultat og lønn før skatt.

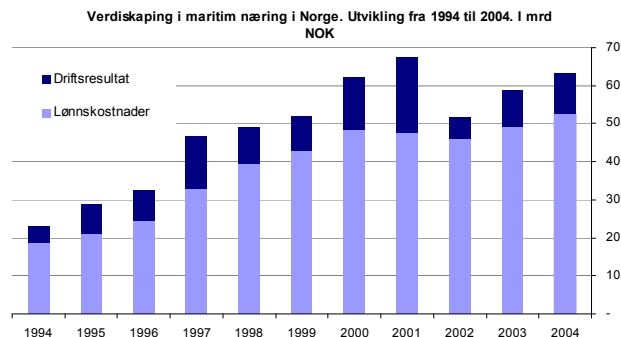
Figuren nedenfor viser at verdiskapingen i maritim næring i Norge nådde en foreløpig topp med nesten 70 milliarder NOK i 2001. Bortimot 50 av disse 70 milliardene besto i lønnskostnader, mens bedriftenes samlede driftsresultater var på 20 milliarder NOK. Året etter falt aktiviteten (målt som bedriftenes samlede lønnskostnader) noe, mens bedriftenes driftsresultater fikk et kraftig fall. Hovedårsaken til dette var at befraktningsmarkedene var svake og at nybyggingsaktiviteten i næringen var lav. Verdensmarkedene begynte å ta seg opp i 2003, noe som førte til en svak aktivitetsvekst og en betydelig resultatforbedring. Veksten fortsatte i 2004, men det er fremdeles et stykke igjen til toppåret i 2001.

⁶ I datagrunnlaget inngår "norske" oljeselskapers og offshore-leverandørers verdiskaping. Med norske menes også datterselskaper av utenlandsk eide selskaper, som Total, BP og Conoco Phillips. Statens direkte engasjement i næringen, gjennom Petoro, er ikke inkludert.



Maritim verdiskaping

Figur 4. Verdiskaping i maritim næring. Utvikling fra 1994 til 2004. I millioner NOK. Kilde: Dun & Bradstreet

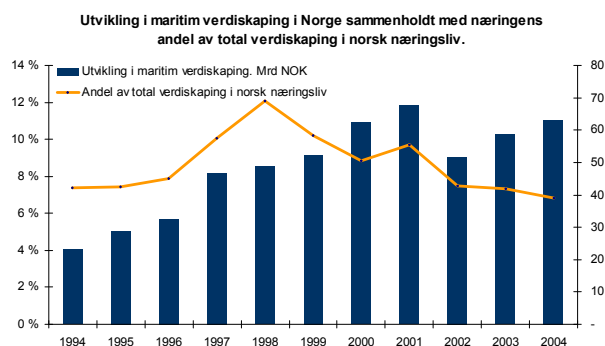


I figuren nedenfor er utviklingen i verdiskapingen sammenholdt med maritim nærings andel av total verdiskaping i norsk næringsliv. Som figuren viser nådde maritim nærings andel en topp i 1998, mens verdiskapingen fortsatte å stige til 2001. Dette skyldes at oljeprisene var svært lave i 1998, noe som førte til fall i olje- og gassnærings verdiskaping. Etter 1999 har oljeprisene generelt vært høye. Kombinert med svake år for maritim næring i 2002 og 2003 har dette medført at maritim nærings andel av verdiskapingen i næringslivet falt fra 12 til i underkant av 7 prosent fra 1998 til 2004.

Ofta måler man en nærings nasjonale betydning som dens andel av landets BNP. Med 63 milliarder kroner i maritim verdiskaping og et BNP-nivå på 1.686 milliarder kroner, blir maritim nærings andel 3,7 prosent. Det er to hovedårsaker til differansen mellom vårt anslag på 6,8 prosent og andelen av BNP på 3,7 prosent. For det første inkluderer BNP både næringslivet og offentlig sektor mens våre tall kun inkluderer næringslivet. Dessuten uttrykker våre data netto verdiskaping, mens BNP uttrykker brutto verdiskaping.⁷ Dette er nærmere redegjort for i kapittel 1.

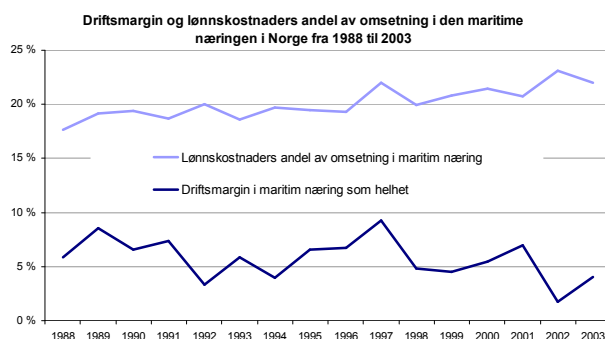
⁷ Som beskrevet i kapittel 1 er alle data i denne rapporten basert på data fra Brønnøysundregisteret, levert av Dun & Bradstreet og bearbejdet av Menon. I 2004 var, i henhold til disse dataene, samlet verdiskaping i norsk næringsliv 925 milliarder NOK. Dette er noe lavere enn tallene som Statistisk Sentralbyrå opererer med: Nettoprodukt (bruttoprodukt fratrukket kapitalslit) utenom petroleum utgjorde i 2004 950 milliarder NOK. Petroleumssektoren er inkludert i våre data, men ikke Statens engasjement som forvaltes av Petoro. Differansen mellom SSB og Brønnøysundregisteret skyldes sannsynligvis både at en større andel av offentlig virksomhet er inkludert i Privat sektor (dvs. BNP

Figur 5. Utvikling i maritim verdiskaping i Norge sammenholdt med nærings andel av total verdiskaping i norsk næringsliv. Kilde: Dun & Bradstreet



Figuren nedenfor viser hvordan arbeids- og kapitalintensiteten i næringen har utviklet seg de siste 16 årene. Lønnskostnadenes andel av omsetning gir en indikasjon på hvor arbeidsintensive bedriftene i næringen er som helhet, mens driftsmarginer sier noe om kapitalintensiteten. Den mørk blå utviklingskurven i Figur 6 viser at driftsmarginene i 15-årsperioden fra 1988 til 2002 har variert i overkant av 5 prosent. 2002 er det store unntaket, da nærings samlede driftsmargin falt til under 2 prosent. 1997 var det beste året, med driftsmargin på ca. 9 prosent.

Figur 6. Utviklingen i driftsmarginer og lønnskostnaders andel av omsetning i den maritime næringen i Norge fra 1988 til 2003. Kilde: Dun & Bradstreet

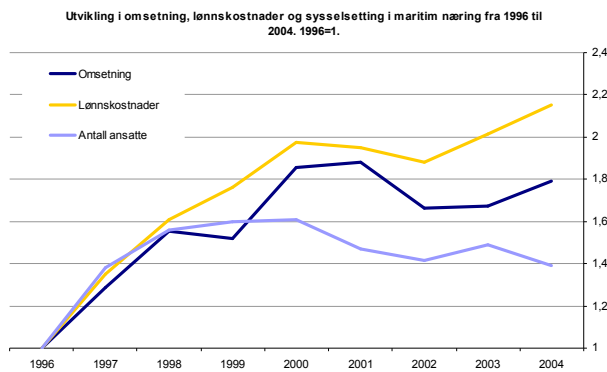


minus offentlig forvaltning) og at Brønnøysund-dataene mangler informasjon om enkeltmannsselskaper og selvstendig næringsdrivende. Denne differansen fører til at maritim nærings andel av norsk næringsliv blir noe høyere i våre anslag enn om vi hadde basert oss på Nasjonalregnskapstall fra SSB.



Figur 6 viser også at den maritime næringen har blitt mer arbeidsintensiv de siste 15 årene. I 1988 utgjorde lønnskostnader 17,5 prosent av bedriftens samlede omsetning, mens andelen hadde steget til 23 prosent i 2002. Det skyldes imidlertid snarere økte lønninger enn at antall ansatte har økt. Fra 1996 til 2004 økte næringens omsetning med 80 prosent, mens lønnskostnadene steg med nesten 120 prosent og antall ansatte med 40 prosent.⁸ Dette er illustrert i figur 7.

Figur 7. Sammenligning av utviklingen i sysselsetting, lønnskostnader og omsetning i maritim næring fra 1995 til 2004. Kilde: Dun & Bradstreet

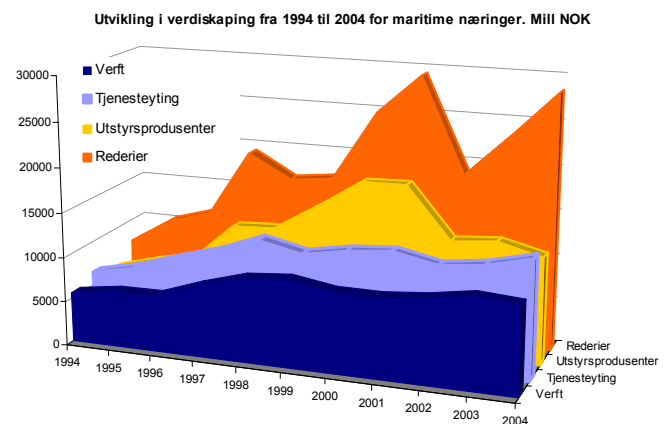


Omsetning og lønnskostnader er oppgitt i løpende kroner, men det endrer ikke hovedpoenget: For næringen har lønnskostnader fått stadig større betydning for bedriftenes total kostnader, og dette skyldes ikke økt sysselsetting. Denne utviklingen skyldes både at lønnsveksten har vært høy i Norge de siste 15 årene og at bedriftene har blitt mer *kunnskapsintensive*. Dataene gir oss ikke mulighet til å vurdere hvilken av disse forklaringene som er viktigst.

Maritime bransjer – størrelse og betydning

Figur 7 viser hvordan verdiskapingen har utviklet seg innenfor de fire delene av maritim næring fra 1994 til 2004. Rederivirksomhet (inkl. rigger) er den største gruppen innenfor maritim næring i Norge. Rederiene norsk-registrerte virksomheter skapte verdier for noe under 30 milliarder kroner i 2004, nesten like mye som i toppåret 2001. Både absolutt og relativt er det rederiene som har størst vekst de siste 11 årene, selv om verdiskapingen har gjennomgått kraftige svingninger. For eksempel forsvant mer enn 1/3 av verdiene fra 2001 til 2002. Også utstyrsprodusentene hadde kraftig vekst på midten og slutten av 1990-årene, men denne gruppen har hatt svak utvikling etter tusenårsskiftet.

Figur 8. Verdiskapingsvekst i maritim næring fra 1994 til 2004 fordelt på fire hovedgrupper. Kilde: Dun & Bradstreet

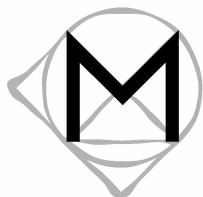


Nedenfor finner vi utviklingen i verdiskaping for de fire delene av den maritime næringen.

Rederier

I figuren nedenfor er utviklingen i rederienes verdiskaping illustrert. Figuren viser at veksten i lønnskostnader har vært langt mer stabil enn driftsresultatene. Rederiene samlede lønnskostnader (til ansatte i norske selskaper) var på ca. 18 milliarder kroner i 2004, mens deres

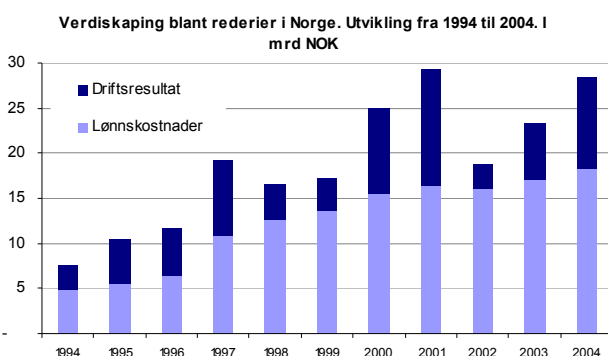
⁸ Fallet i sysselsetting fra 2003 til 2004 er overraskende stort, spesielt tatt veksten i lønnskostnader tatt i betraktning. Bedrifter er ikke pliktig til å rapportere sysselsetting, så det kan tenkes at fallet skyldes en viss underrapportering i 2004.



Maritim verdiskaping

samlede driftsresultat var på drøyt 10 milliarder kroner. Selv om dette var et godt år, var verdiskapingen enda høyere i 2001. Det året sto dessuten driftsresultatet for nesten halvparten av verdiskapingen, omtrent 13 milliarder kroner. Lønnskostnadene var derimot lavere i 2001 enn i 2004 og har vist en svak men stabil vekst siden 1997.

Figur 9. Verdiskaping blant rederier (inkl. riggselskaper) i Norge fra 1994 til 2004. I hele mrd. NOK



Figuren viser at verdiskapingen blant rederier gjorde et dramatisk hopp fra 1996 til 1997. Særlig er økningen i lønnskostnader unormalt høy. Denne veksten faller sammen med innføringen av et nytt skatteregime for skipsfart, hvor rederier gjennom den såkalte tonnasjeskatten fikk tilnærmet nullskatt på overskudd så lenge virksomheten driver rederivirksomhet i Norge. Dette førte til at utflaggingen og utflyttingen av rederier stoppet opp og ble delvis reversert, men neppe i så stor grad som figuren ovenfor viser. Grundigere undersøkelser av enkeltsekskapers utvikling tyder på at en del virksomhet som tidligere hadde vært kategorisert under andre bransjekoder, blant annet "management holding", ble flyttet over til rederivirksomhet i 1997. Størst endring i lønnskostnader fant vi i selskapet Bulkhandling som gikk fra 11 millioner i 1996 til ca. 600 millioner kroner i lønnskostnader i 1997. Det ser med andre ord ut til å være både en reell og en teknisk årsak til veksten i verdiskaping fra 1996 til 1997, men vi har ikke mulighet til å vurdere hvilken av disse som har størst effekt.

Sammenligning med data fra SSB

SSB (Statistisk sentralbyrå) har ingen samlet analyse av norsk maritim næring, men fører detaljert statistikk over norsk skipsfart. Det er derfor interessant å undersøke om resultatene i denne rapporten stemmer overens med tallene fra SSB – og drøfte hva som kan forklare eventuelle forskjeller.

I figuren nedenfor er verdiskaping og lønnskostnader sammenlignet med de to datakildene. SSB-dataene er fremstilt i stiplede linjer, mens "våre" data er i heltrukne. Netto verdiskaping (det vil si verdiskaping fratrukket kapitalslit/avskrivninger, se kapittel 2) er mørk blå, mens brutto verdiskaping er lys blå. Rederibedriftenes lønnskostnader er trukket i orange.

To resultater kan leses fra figuren: For det første ser vi at samvariasjonen mellom våre tall og SSB er svært høy (korrelasjonen=0,95), og det andre er at nivået på både verdiskaping og lønnskostnader ligger vesentlig høyere i "våre" enn i SSB sine. Det siste resultatet skyldes i hovedsak at rederivirksomhet dekker bredere i denne rapporten enn i SSB's data. SSB-dataene er basert på utenriks sjøfart, mens "våre" data også inkluderer innenriks sjøfart og rigger. Siden markedene for disse to grupper i liten samvarierer med de store shippingmarkedene som tank og bulk, er det naturlig å forvente at verdiskapingsutviklingen heller ikke har vært identisk.⁹

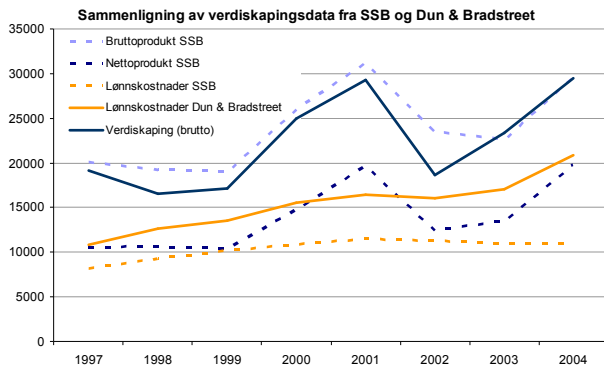
Figuren viser at tallene for brutto verdiskaping hos SSB ligger svært nært netto verdiskaping i "våre" data, ikke bare i nivå, men også i årlige svingninger. Tilsynelatende kunne man da tro at de uttrykker det samme. Det er imidlertid ikke tilfelle. "Våre" tall inneholder flere bedrifter, noe som gjør verdiskapingen høyere, men avskrivninger er trukket fra verdiskapingen, noe som gjør

⁹ Det er i første rekke driftsresultatene som blir påvirket av markedssvingninger, fordi prisendringer slår direkte ut på bunnlinjen. Lønnskostnader blir påvirket på lengre sikt, gjennom permitteringer/oppsigelser, konkurser, nyansettelser, nyetableringer og lønnsendringer. Hvor lang sikt avhenger av hvor prisfølsomme markedene er. I svært priselastiske markeder kan volumendringene bli dramatiske.



verdiskapingen lavere. Med disse presiseringene er det vår klare oppfatning at analyser basert på de to datakildene er i tilfredsstillende overensstemmelse.

Figur 10. Sammenligning av utvikling i verdiskaping og lønnskostnader fra 1997 til 2004 for rederivirksomhet basert på data fra SSB og D&Bradstreet

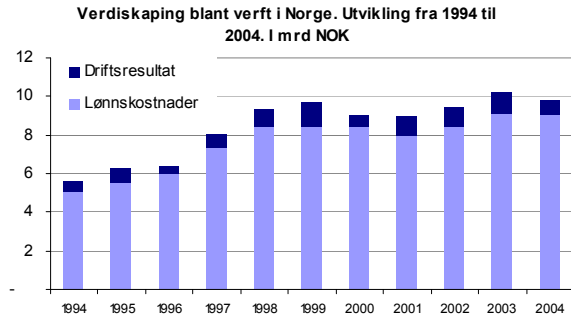


Verft

Verft er den gruppen av maritime aktører som har hatt svakest utvikling de siste 10 årene. Legger man til at verftene gradvis har dreid virksomheten mot offshore-markeder, forstår man at tradisjonell skipsbygging har vært på kraftig retur i Norge. Dette skyldes i første rekke hard konkurranse fra asiatiske, spesielt koreanske, verft. De norske verftene har svart på utfordringer på to måter; ved å satse på avanserte spesialskip hvor priskonkurransen er mindre, og ved å "outsource" skrogproduksjon til lavkostland som Romania, Polen og Baltikum.

Verdiskapingen har vært tilnærmet uforandret fra 1998 til 2004. På basis av internasjonale markedsconjunkturer og ordreserver forventet vi at verftenes verdiskaping skulle styrkes fra 2003 til 2004, men dataene våre tyder ikke på det, noe som fremgår av figur 10.

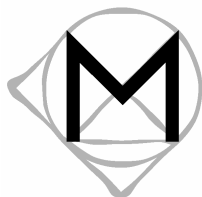
Figur 11. Verdiskaping blant verft i Norge fra 1994 til 2004. I hele mrd. NOK



Driftsmarginene er relativt lave i verftsvirksomhet. I perioden 1994-2004 sett under var marginene på 2,6 prosent mot 5,8 prosent for næringen som helhet. Figuren over viser også at driftsresultatene er lave. I 1994-2004 besto kun 10 prosent av verdiskapingen av driftsresultat, mens de resterende 90 prosent var lønnskostnader. Det sier noe om hvor arbeidsintensiv verftsvirksomhet er. For rederiene var 34 prosent driftsresultat og 66 prosent lønn.

Maritime utstysprodusenter

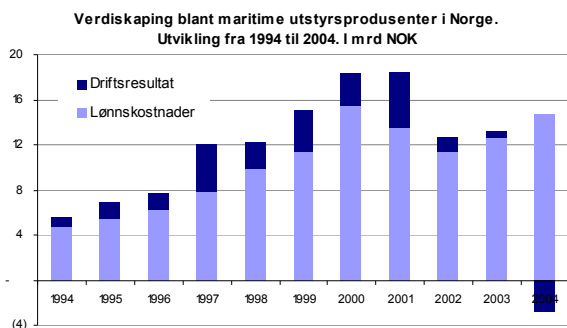
Maritime utstysprodusenter opplevde svært sterk vekst fra 1994 til 2001, blant annet drevet oppover av vekst i investeringer og aktivitetsnivå på norsk sokkel, men også av økende suksess på internasjonale skipsbyggingsmarkeder. I 2002 ble det bråstopp, som følge av svake markeder, sterk krone, høy rente og dyre lønnsoppgjør. I 2003 ble den makroøkonomiske situasjonen til Norge gradvis forbedret samtidig som markedene igjen var på vei oppover. Vi har derfor ventet at en forsiktig vekst i 2003 skulle bli etterfulgt av kraftigere vekst i 2004. Figuren tyder på at aktiviteten er på vei opp igjen, men at lønnsomheten var svak i fjor. Flere av de største utstysprodusentene hadde negative resultater i 2004. Størst var underskuddet på driften i Fred Olsen Drilling, 2,2 milliarder kroner. Sammen med negative resultater i Baker Hughes, PGS Production og Dolphin, ble 2004 totalt sett et svakt år for norske utstysprodusenter. De 20 største utstysprodusentene hadde et negativt driftsresultat på mer enn 1,5 milliarder,



Maritim verdiskaping

mot 0,5 milliard i overskudd året før. Det betyr ikke at hele bransjen gjorde det dårlig. For eksempel hadde Frank Mohn og Stolt Offshore hadde store overskudd, og 13 av de 20 største hadde positivt driftsresultat. Det er grunn til å tro at tallene vil se vesentlig bedre ut i 2005.

Figur 12. Verdiskaping blant maritime utstysprodusenter i Norge fra 1994 til 2004. I hele mrd. NOK

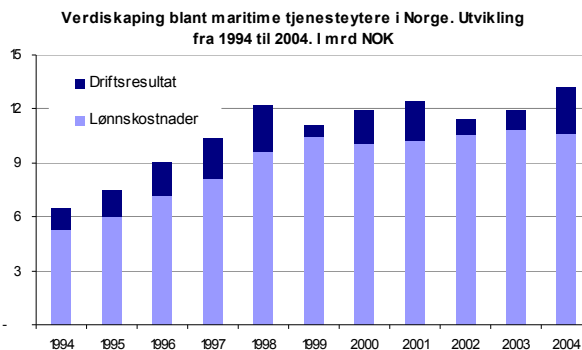


Maritime tjenesteytere¹⁰

Maritime tjenesteytere hadde kraftig vekst på midten av 1990-tallet, men opplevde ikke den samme veksten som rederier og utstysprodusenter i årene rundt tusenårsskiftet. En av årsakene til det er at tjenestene er differensierte og mindre prisfølsomme i etterspørsel enn rederimarkedene er. Utviklingen sett i et tiårs-perspektiv er likevel svak, kun 104 prosent nominell vekst fra 1994 til 2004, mot 152 prosent i næringen som helhet. 2004 ble imidlertid et godt år med høy lønnsomhet og høyeste verdiskaping målt noensinne.

¹⁰ Den maritime virksomheten i banker som DnB og Nordea er ikke inkludert i tallene. Begge bankene er blant de største i verden på skipsfinansiering, men det er ikke mulig å trekke ut denne delen av bankenes verdiskaping i vårt datamateriale.

Figur 13. Verdiskaping blant maritime tjenesteytere i Norge fra 1994 til 2004. I hele mrd. NOK



Ni maritime regioner – komparative analyser

Av de internasjonalt rettede næringene i Norge er maritim næring blant de mest geografisk spredte. Mens Olje- og gassnæringen er konsentrert rundt Stavanger og IKT i Oslo-området, er det betydelig maritim verdiskaping langs hele kysten. Det er imidlertid store forskjeller i næringens profil i de ulike regionene, og det er mye som tyder på at de regionale forskjellene har blitt større de siste årene (Hervik og Jakobsen, 2001). Samtidig er det betydelige koblinger mellom de ulike regionene. For eksempel er FoU-miljøet i Trondheim leverandører til aktører i hele landet, og rederiene i Oslo og Bergen kjøper skip, utstyr og tjenester fra verft og leverandører fra de skipsindustrielle regionene på Vestlandet. Med andre ord er den maritime næring en nasjonal næring med regionale særpreg.

Ni maritime regioner

I prosjektet DRMN ble den maritime næringen i Norge delt inn i 9 regioner. Inndelingen fulgte ansvarsområdene til de regionale Maritime fora. Hensikten med dette var blant annet å sikre at den regionale inndelingen fulgte de reelle

Maritim verdiskaping



koblingene som eksisterer i næringen. De ni regionale næringene er:

1. Oslo-området – det vil si Oslo, Akershus, Østfold, Oppland og Hedmark¹¹
2. VBT – det vil si Vestfold, Buskerud og Telemark
3. Agder – det vil si både Øst- og Vest-Agder
4. Rogaland Sør – det vil si Stavangerområdet og Rogaland sør for Boknafjorden
5. Haugaland/Sunnhordland – det vil si Haugesundområdet og Rogaland nord for Boknafjorden
6. Hordaland/Sfj – det vil si Hordaland og Sogn og fjordane
7. Møre og Romsdal
8. Trøndelag – det vil si både Sør- og Nord-Trøndelag
9. Nord-Norge – det vil si Nordland, Troms og Finnmark

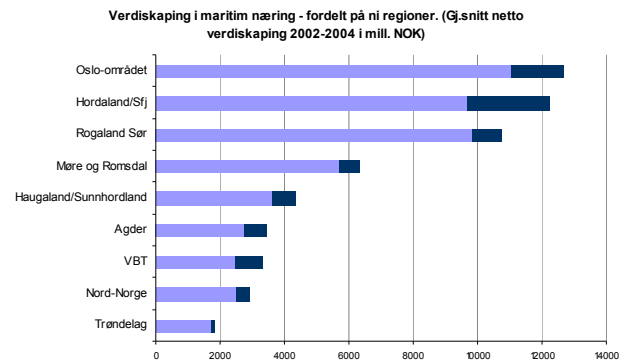
Regionenes maritime verdiskaping

Figuren nedenfor viser hvordan verdiskapingen i den maritime næringen i Norge fordeler seg utover de 9 regionene. De rederi- og tjenesteorienterte klyngene i Oslo/Akershus og Hordaland/Sogn og Fjordane er de største av de regionale maritime næringene med mer enn 12 milliarder NOK i gjennomsnittlig verdiskaping de siste tre år. Den petro-maritime næringen i Sør-Rogaland følger deretter. Til sammen står disse tre regionene for over halvparten av verdiskapingen i næringen. Den skipsindustrielle klyngen i Møre og Romsdal er nummer fire. Nummer fem, Haugaland/Sunnhordland, er verftsdominert, men er også nært koblet til petroleumssektoren. Agder har en mindre klar profil men har flere relativt store rederier og utstyrsprodusenter. VBT (Vestfold/Buskerud/Telemark) er elektronikkorientert, med en kjerne i Kongsbergmiljøet, selv om hovedtyngden av den maritime virksomheten ligger i Vestfold. Nord-

¹¹ I DRMN var Østfold, Oppland og Hedmark ikke inkludert. I denne undersøkelsen har vi valgt å ta disse tre fylkene med, slik at det nasjonale bildet blir komplett. Av de fem fylkene i Oslo-området hadde Oslo 59 prosent av verdiskapingen, mens Akershus, Østfold, Oppland og Hedmark hadde henholdsvis 39 prosent, 2 prosent, 0,1 prosent og 0,3 prosent.

Norge domineres av fiskebåtreidere, mens Trøndelag er et nasjonalt skipsteknologisenter, blant annet gjennom NTNU og Marintek.

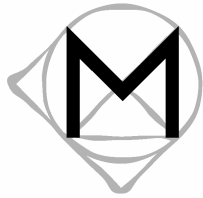
Figur 14. Verdiskaping i maritim næring fordelt på ni regioner. Årlig gjennomsnitt 2002-2004 i mill. NOK. Kilde: Dun & Bradstreet



Figuren viser også at alle regioner hadde positive driftsresultat i årene 2002-2004, selv om 2002 og 2003 var svært vanskelige for internasjonalt orientert næringsliv i Norge. Det er imidlertid relativt store forskjeller mellom regionene med hensyn til forholdet mellom lønnskostnader og driftsresultat. Driftsresultatets andel av verdiskapingen varierer mellom 5 og 26 prosent i henholdsvis Trøndelag og VBT. Andelen er også høy i Hordaland/Sogn og fjordane og Agder. En høy resultatandel kan både være uttrykk for høy lønnsomhet og at bedriftene er kapitalintensive.

De regionale næringenes vekst

Det er stor variasjon i enkeltsekskapers verdiskaping fra år til år. Deler av variasjonen skyldes tilfeldigheter for eksempel knyttet til periodisering av store investeringer og ordrer eller andre ekstraordinære forhold. Disse tilfeldige variasjonene utlignes i stor grad når dataene aggregeres fra enkeltsekskaper til regionale næringene. Likevel kan store selskaper skape store utslag, så for å unngå utslag av tilfeldige variasjoner har vi valgt å beregne de regionale næringenes vekst i verdiskaping fra deres gjennomsnittlige verdiskaping i i perioden 1995/1997 til perioden 2002/2004. Resultatene er

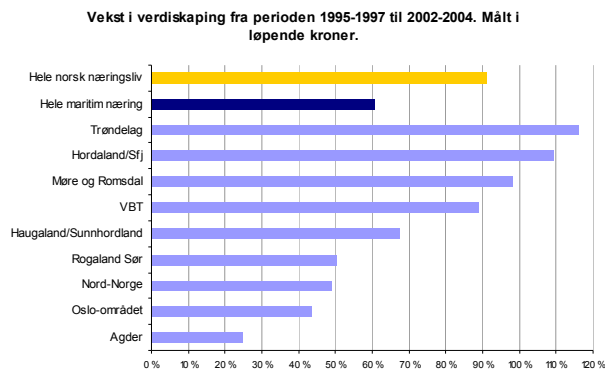


Maritim verdiskaping

gjengitt i Figur 15.

Størst er veksten i Trøndelag og Hordaland/Sfj. Møre og Romsdal hadde også svært sterk vekst til og med 2003, men fordi 2004 var et svakt resultatmessig år, har de falt noe tilbake i forhold til de to regionene på topp. VBT har også hatt høy vekst, og har faktisk mer enn tredoblet verdiskapingen fra 1994 til 2004.

Figur 15. Rangering av ni regionale maritime næringer etter vekst i verdiskaping fra perioden 1995/1997 til perioden 2002/2004

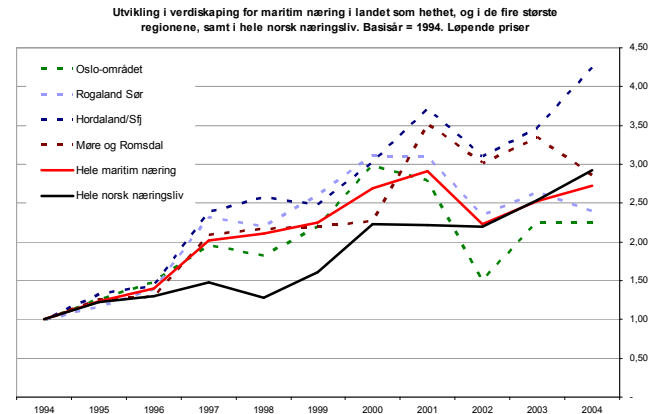


I forskningsprosjektet DRMN (Det Regionale Maritime Norge) ble det dokumentert at lokale koblinger og lokalt innovasjonspress er langt sterkere i Vestlands-regionene enn på Østlandet, Sørlandet og Nord-Norge (Hervik og Jakobsen, 2001). Den gangen ble det dokumentert at verdiskapingsveksten hadde vært sterkest i regioner med sterk lokal dynamikk. Vi kan se de samme tendenser i dataene nå, blant annet ved at Agder og Nord-Norge har hatt svak utvikling, men sammenhengene er ikke så tydelige som i analysen fra 2001. En mulig forklaring på dette er at den lokale næringsdynamikken har blitt endret de siste årene.

Den maritime næringen som helhet har økt verdiskapingen med 60 prosent i 8-årsperioden. Utviklingen er 30 prosentpoeng svakere enn veksten i norsk næringsliv som helhet. Den svake utviklingen for maritim næring er et nytt fenomen; figur 16 viser at i perioden fra 1994 til 2001 har maritim næring hatt en bedre verdiskapingsutvikling enn annet norsk næringsliv,

men fra 2002 har næringslivet generelt vokst raskere enn maritim næring har.

Figur 16. Utvikling i verdiskaping for maritim næring i landet som helhet og i de fire største maritime regioner, sammenlignet med verdiskapingsutviklingen i hele norsk næringsliv. Løpende priser, 1994= 1.

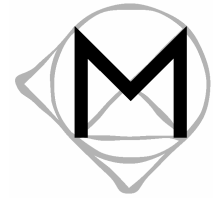


Utviklingen i verdiskaping i hver av regionene de siste 10 årene presenteres i neste kapittel.

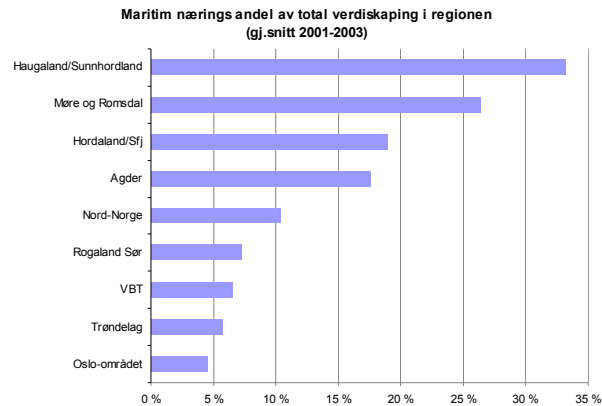
Næringens regionale betydning

Figur 17 illustrerer hvor stor andel av den totale verdiskapingen i regionene som kommer fra maritime virksomheter. Figuren viser at omfanget av maritimt næringsliv er betydelig langs hele kysten fra Finnmark til Oslofjorden. Selv om Oslo/Akershus er den største regionale næringen i absolutt forstand, er det på Vestlandet næringens betydning er størst.

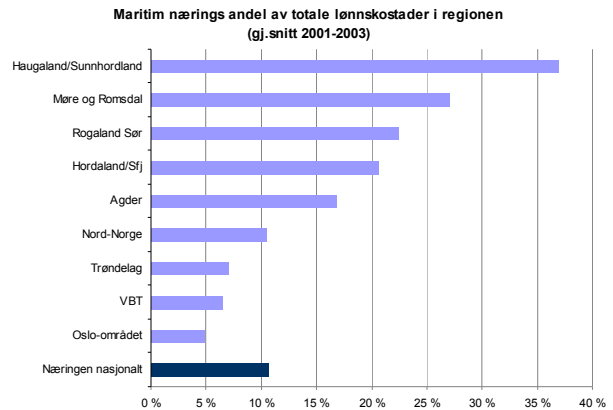
Figur 17 viser at betydningen er størst i Haugaland/Sunnhordland og Møre og Romsdal. I førstnevnte region står maritim virksomhet for 33 prosent av alle aksjeselskapers verdiskaping, mens andelen er 26 prosent i Møre og Romsdal. Deretter er det et sprang ned til Hordaland/Sogn og Fjordane med drøyt 19 prosent og Agder med 18 prosent.



Figur 17. Den regionale betydning av maritimt næringsliv – målt som andel av total verdiskaping blant aksjeselskaper i regionen



Figur 18. Den regionale betydningen av maritimt næringsliv – målt som andel av totale lønnskostnader blant aksjeselskaper regionen. Kilde: Dun & Bradstreet

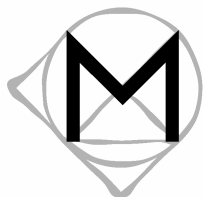


I Oslo og Akershus, den største regionale næringen i absolutt forstand, er andelen mindre enn 5 prosent. Den lave andelen i Rogaland Sør, 7 prosent, skyldes at oljeselskapene gjør denne regionens verdiskaping unormalt høy. Den totale verdiskapingen i næringslivet i Rogaland Sør var ca. 160 milliarder kroner, hvorav driftsresultat utgjorde 75 prosent. Maritim virksomhet har imidlertid stor betydning for regionen målt som andel av næringslivets totale lønnskostnader. Dette fremgår av figur 18, som viser at den maritime næringens andel av totale lønnskostnader i Rogaland Sør var på 22 prosent i årene 2001 til 2003. Størst betydning for lønnskostnader og dermed for regionenes skatteinnngang finner vi i Haugaland/Sunnhordland og Møre og Romsdal. Mer enn 35 øre av hver krone som utbetales i lønn i næringslivet i Haugaland/Sunnhordland går til ansatte i maritime bedrifter.

Syssetting

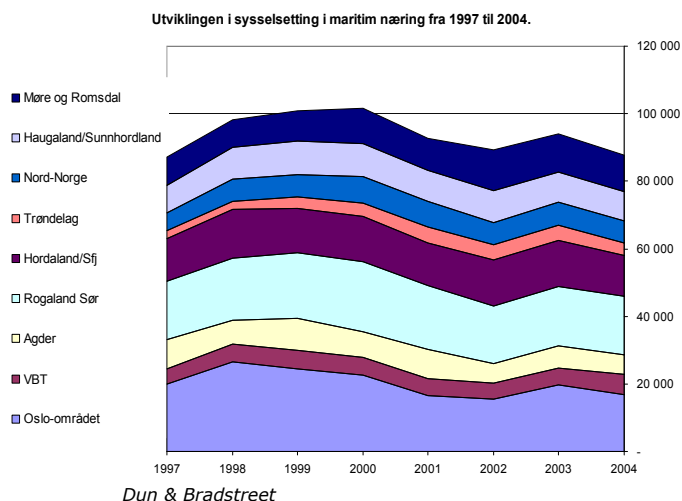
I følge innberetningene til Brønnøysundregisteret var det i år 2000 101.000 ansatte i den maritime næringen i Norge.¹² Antall ansatte falt til under 100.000 de neste årene og endte på ca 88.000 i 2004. Utviklingen i syssettingen i næringen er illustrert i figuren nedenfor. Figuren viser også hvordan syssettingen fordeler seg på de ni regionale næringene.

¹² Dette tallet er høyere enn tall fra andre undersøkelser, for eksempel Skipsfartsmeldingen, og også høyere enn tallene vi rapporterte i fjorårets undersøkelse. Økningen fra tidligere undersøkelser skyldes at bedriftspopulasjonene i hver region har blitt mer komplette i årets undersøkelse – se metodebeskrivelse i kapittel 1. I metodekapittelet fremgår det at halvparten av de ansatte jobber i bedrifter som er manuelt plukket ut i denne undersøkelsen, med andre ord ikke basert på standard bransjekoder. Skjønnsmessige vurderinger av hvilke bedrifter som bør inkluderes i næringen og hvilke som ikke bør inkluderes, har med andre ord stor betydning for det endelige syssettingstallet.



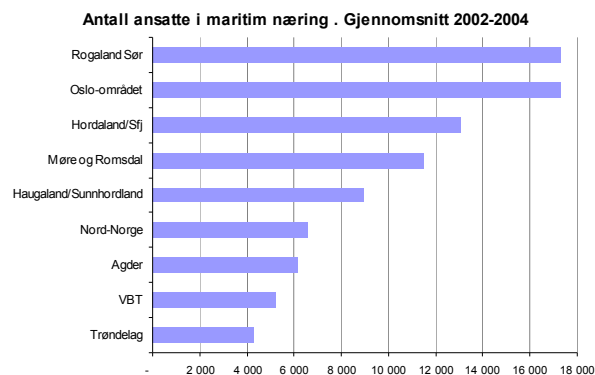
Maritim verdiskaping

Figur 19. Utviklingen i antall ansatte i maritim næring i Norge fra 1997 til 2004. Fordelt på ni regionale næringer. Kilde:



Figur 20 viser at Rogaland Sør og Oslo-området var de største regionale næringene målt i sysselsetting i 2002-2004 med ca 17.000 ansatte. Deretter følger Hordaland/Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal med henholdsvis 13.000 og 11.000 ansatte. Samtlige ni regioner har mer enn 4.000 maritimt ansatte, noe som illustrerer det store omfanget av maritim virksomhet langs hele kysten.

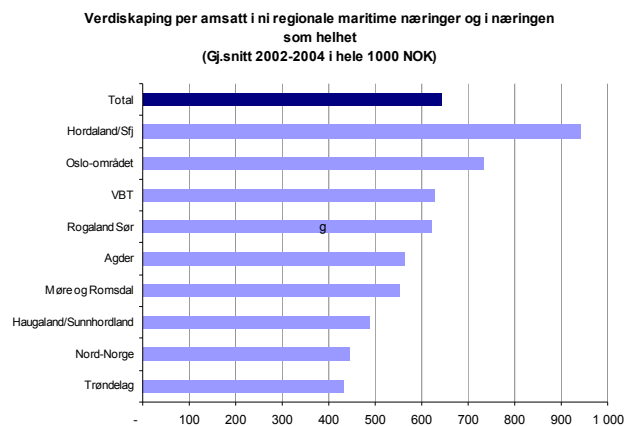
Figur 20. Gjennomsnittlig antall ansatte i maritime bedrifter i ni regioner i årene 2002-2004



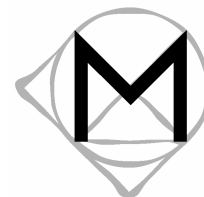
Selv om rangeringen av regionene ut fra sysselsetting er noenlunde lik som en verdiskapingsbasert rangering, er det store forskjeller mellom regionene med hensyn til verdiskaping per ansatt. Figur 21 viser at gjennomsnittlig

verdiskaping per ansatt i den maritime næringen i Norge var på drøyt 600.000 kroner i årene 2001 til 2003. Klart størst er de ansattes verdiskaping i Hordaland/Sfj og Oslo-området, med henholdsvis mer enn 940.000 kroner og 740.000 per ansatt. Dette skyldes dels at Oslo og Bergen er store byer med generelt høyere lønns- og kostnadsnivå enn i distrikts-Norge, men en viktigere forklaring er trolig at rederier og maritime tjenesteytere er konsentrert i disse to byene. Lønnsnivået er svært høyt blant meglere, forsikringselskaper og finansielle og juridiske tjenesteytere, samt på rederienes hovedkontorer (Hervik og Jakobsen, 2001). Det høye lønnsnivået kan bare opprettholdes hvis også verdiskapingen per ansatt er høyt. Det er derfor naturlig å tolke vedvarende høye lønninger blant maritime bedrifter i Oslo og Bergen som uttrykk for at disse representerer et kunnskapsintensivt næringsmiljø.

Figur 21. Verdiskaping per ansatt i maritim næring. Kilde: Dun & Bradstreet



Et interessant tilleggspøeng er at maritime tjenesteytere i Bergen og Oslo konkurrerer med bedrifter fra storbyer som London, New York, Singapore og Hong Kong. Mye tyder på at de norske byene er svært konkurransedyktige med henblikk på lønnsnivå for advokater, økonomer og ledere i forhold til de viktigste konkurrent-byene. Sagt på en annen er Oslo og Bergen, i kraft av høy kompetanse og lave kostnader, internasjonalt konkurransedyktige for avansert finansiell og juridisk tjenesteyting. Her har den norske maritime næringen og Norge som helhet et konkurransefortrinn som er lite kjent og dårlig utnyttet.



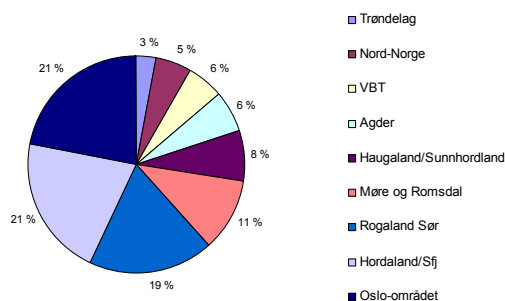
4. Ni regionale maritime næringer

I dette kapitlet presenteres nøkkeltall for hver av de ni regionale maritime næringene, med vekt på utviklingen i verdiskaping og sysselsetting de siste ti årene. I tillegg har vi inkludert en rangert liste over de største maritime bedriftene i hver av regionene. Tallene er ikke basert på konsoliderte regnskap. Det betyr at ett konsern kan være splittet opp i to eller flere datterselskaper. Dessuten er tallene basert på regnskapene for selskaper registrert i regionen, slik at aktiviteten i datterselskaper i andre regioner og i andre land ikke er inkludert. Sagt på en annen måte er analysene basert på den faktiske registrerte verdiskapingen i hver av regionene.

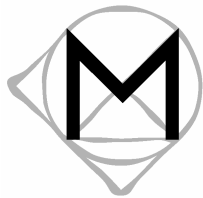
Utviklingen i de regionale maritime næringer

Den totale verdiskapingen i maritim næring var i årene 2002 til 2004 i gjennomsnitt på drøyt 60 milliarder norske kroner. Ca 75 prosent av verdiene ble skapt i de fire største regionene, mens de resterende fem regioner sto for den siste fjerdedelen. Dette er illustrert i Figur 22 under.

Figur 22. Verdiskapingen i den norske maritime næring fordelt på ni regioner. Gjennomsnitt 2002-2004. Kilde: Dun & Bradstreet



I det følgende blir maritim næringsstruktur, verdiskapingsutvikling og største bedrifter beskrevet kort



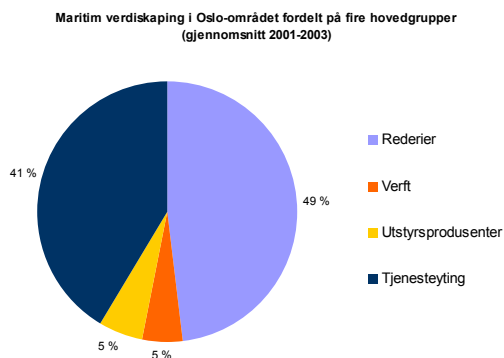
Maritim verdiskaping

for hver region. Beskrivelsene av næringsstruktur og enkeltbedrifter er basert på data fra 2003, mens utviklingen i verdiskaping også inkluderer data for 2004.

Oslo/Akershus

Oslo-området er vertskap for den største av de regionale maritime næringene. Med unntak av skipsbygging er det maritime miljøet i hovedstadsområdet tilnærmet komplett. Rederiene er den dominerende aktørgruppen og den naturlige kjernen i miljøet. Foruten rederiene består dette miljøet av banker (for eksempel DnB og Nordea), forsikringsselskap (for eksempel Skuld og Bluewater), skipsmeglere (for eksempel Fearnley og Platou), classeselskaper (primært Det Norske Veritas), skipsdesignere (for eksempel Aker Marine Constructors og Offshore Design), utstysprodusenter (for eksempel Nera Satcom), grossister (for eksempel Unitor), advokater (for eksempel Nordisk Skipsrederforening, Wikborg Rein og Selmer) og Oslo Havn. På flere av områdene er Oslo-selskapene blant verdens ledende. For eksempel har DNV mer enn 16 prosent av det globale markedet for klassifisering, mens DnB var verdens største tilrettelegger av skipsfinansiering i 2001.

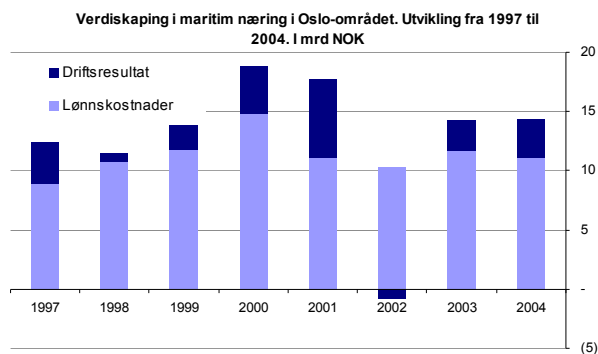
Figur 23. Maritim verdiskaping i Oslo-området fordelt på fire hovedgrupper. Andeler basert på gjennomsnittlig verdiskaping i perioden 2001-2003. Kilde: Dun & Bradstreet



Rederier utgjør over halvparten av den maritime verdiskapingen i regionen, mens maritime tjenesteytere er den nest største gruppen.

Årene rundt 1990 var gode for den maritime næringen i Oslo-området. I 1991 sto maritim virksomhet for 7,5 prosent av verdiskapingen i regionen. Andelen falt til ca. 4 prosent de neste årene, men tok seg kraftig opp igjen etter innføringen av tonnasjeskatten (et skattesystem hvor rederier får utsettelse av skatt på overskudd og i stedet betaler en avgift på tonnasjen) i 1997.

Figur 24. Utviklingen i maritim verdiskaping i Oslo/Akershus fra 1997 til 2004 – i hele løpende milliarder NOK



Verdiskapingen fortsatte å stige til 2001, men falt kraftig i 2002. Fallet skyldes i første rekke svake fraktrater, men også at norsk-baserte rederier begynte å tape internasjonal konkurransekraft. I 2003 begynte oppsvinget i internasjonal skipsfart, noe som reflekteres i økt aktivitet og lønnsomhet i den maritime næringen i Oslo-området.

Tabell 4. De 10 største maritime bedriftene i Oslo-området målt etter verdiskaping i 2003. Tall i hele millioner NOK. Kilde: Dun & Bradstreet

Bedrift	Omsetning 2003	Verdiskaping 2003
DET NORSKE VERITAS AS	2 472	1 785
BERGESEN DY SHIPPING AS	2 052	1 308
COLOR LINE AS	3 716	1 248
BERGESEN DY ASA	1 059	799
ABB BUILDING SYSTEMS AS	1 620	629
WALLENUS WILHELMSSEN LINES AS	8 282	531
KVÆRNER OILFIELD PRODUCTS AS	2 229	499
AKER KVÆRNER ENGINEERING AS	1 768	475
HØEGH LEIF & CO SHIPPING AS	1 587	443
WILHELMSSEN LINES SHIPOWNING AS	1 260	405

Målt i verdiskaping er DNV det største maritime selskapet i Oslo, selv om det er andre selskaper med betydelig høyere omsetning. For eksempel hadde Wallenius

Maritim verdiskaping



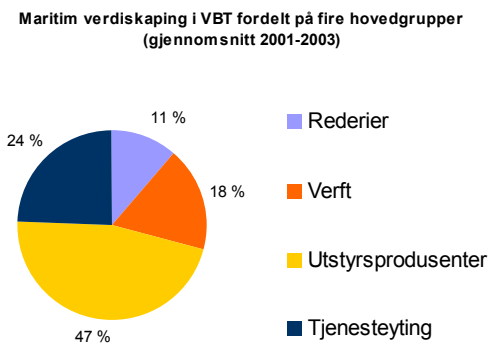
Wilhelmsen Lines mer enn 8 milliarder i omsetning i 2003.

Det maritime miljøet i Oslo-området er stort og består av et bredt spekter av bedrifter. I 2003 var det 400 bedrifter med mer enn 10 millioner kroner i omsetning og nesten 100 bedrifter med mer enn 100 millioner kroner.

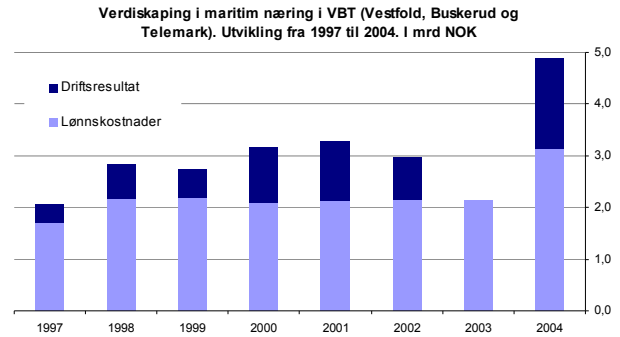
Vestfold/Buskerud/Telemark

Den maritime næringen i de tre fylkene Vestfold, Buskerud og Telemark har organisert seg i et felles Maritimt Forum. Selv om det maritime miljøet er variert, er det IT-orienterte utstysprodusenter som utgjør kjernen i regionen. Langs akse Notodden (Telemark), Kongsberg (Buskerud) og Horten ligger det et bredt spekter av virksomheter, med tyngdepunktet i teknologiklyngen i Kongsberg. Også malingprodusenten Jotun i Sandefjord er en betydelig aktør. Jotun Marine Coatings er blant verdens ledende leverandører av marine malinger og katodiske beskyttelsessystemer til skip. Mer enn 10.000 seilende skip er i dag beskyttet av produkter fra Jotun Marine Coatings.

Figur 25. Maritim verdiskaping i VBT (Vestfold, Buskerud og Telemark) fordelt på fire hovedgrupper. Andeler basert på gjennomsnittlig verdiskaping i perioden 2001-2003. Kilde: Dun & Bradstreet



Figur 26. Utviklingen i maritim verdiskaping i Vestfold, Buskerud og Telemark fra 1997 til 2004 – i hele løpende milliarder NOK. Kilde: Dun & Bradstreet

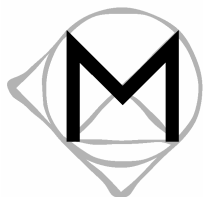


Den maritime næringen i Vestfold, Buskerud og Telemark har hatt en langt mer stabil utvikling enn skipsfartsmiljøet i Oslo-området. Veksten var spesielt sterk i andre halvdel av 1990-årene, mens den flatet ut og har sunket noe de siste 2-3 årene. 2003 var et svakt år, noe som skyldes at Ugland Nordic Shipping og Stena Ugland Shuttle Tankers til sammen hadde en negativ verdiskaping på 680 millioner kroner i 2003. Selskapene hadde nesten ingen lønnskostnader og store negative driftsresultat. Det svake resultatet i 2003 vil derfor trolig være rettet opp i 2004.

Tabell 5. De 10 største maritime bedriftene i VBT målt etter verdiskaping i 2003. Tall i hele millioner NOK. Kilde: Dun & Bradstreet

	Omsetning 2003	Verdiskaping 2003
KONGSBERG SIMRAD AS	1 233	576
BREVIK CONSTRUCTION AS	653	133
DAHL THOR CONTAINERSHIPS KS	157	113
SIMRAD AS	147	86
YARASHIP AS	758	81
HITEC FRAMNÆS AS	124	71
FRAMNÆS INSTALLASJON AS	86	68
SCANROPE AS	197	61
STANDARD MARINE TØNSBERG AS	354	55
MOTORSHIPS AS	208	55

Totalt var det 135 maritime bedrifter i VBT med mer enn 10 millioner kroner i omsetning i 2003.

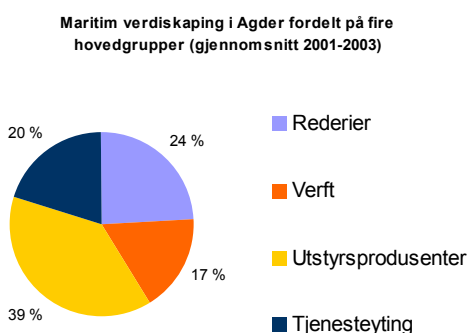


Maritim verdiskaping

Agder

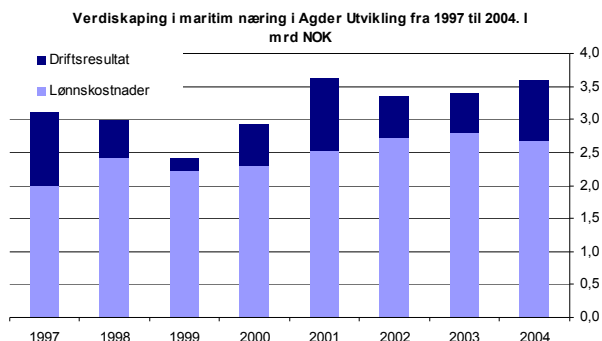
Agder er en region med lange maritime tradisjoner. Fremdeles er det 385 maritime bedrifter i regionen, hvorav 103 hadde mer enn 10 millioner kroner i omsetning i 2003.

Figur 27. Maritim verdiskaping i Agder fordelt på fire hovedgrupper. Andeler basert på gjennomsnittlig verdiskaping i perioden 2001-2003. Kilde: Dun & Bradstreet



Verdiskapingen i maritim næring i Agder viste kraftig vekst fra 1994 til 1997, noe som er illustrert i Figur 28. I 1997 var bedriftenes samlede driftsresultater på nesten 1,5 milliarder kroner, nesten like store som samlede lønnskostnader samme år. 2001 var også et svært godt år, og selv om verdiskapingen har falt noe frem til 2003, har aktivitetsnivået holdt seg oppe. Veksten i verdiskaping i maritim næring i Agder er likevel den svakeste av samtlige ni regioner i Norge.

Figur 28. Utviklingen i maritim verdiskaping i Agder fra 1997 til 2004 - i hele løpende milliarder NOK



Det Aker Kværner-eide offshoreverftet Maritime Hydraulics var den største enkeltbedriften i Agder i 2003 målt i verdiskaping, selv om Hydralift hadde høyere omsetning. OSM Norway AS, den tredje største verdiskaperen, er en av Norges største leverandør av ship management-tjenester med hovedkontor i Arendal.

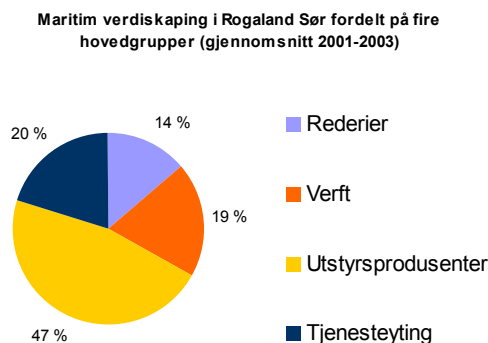
Tabell 6. De 10 største maritime bedriftene i Agder målt etter verdiskaping i 2003. Tall i hele millioner NOK. Kilde: Dun & Bradstreet

Bedrift	Omsetning 2003	Verdiskaping 2003
MARITIME HYDRAULICS AS	926	325
HYDRALIFT AS	1 131	282
OSM NORWAY AS	245	234
GARD AS	378	164
NATIONAL OILWELL NORWAY AS	526	144
ADVANCED PRODUCTION AND LOADING AS	553	101
SIMEK AS	396	95
FLEKKEFJORD SLIPP & MASKINFABR AS	521	93
NYMO AS	239	90
BERGSHAV TANKERS AS	229	74

Rogaland Sør

Rogaland Sør er den nest største av de maritime regionene målt etter verdiskaping. Det skyldes at en del store offshoreleverandører er inkludert i den regionale næringen. Dette er naturlig, fordi også de rene maritime aktørene er orientert mot petroleumsvirksomheten på norsk sokkelen.

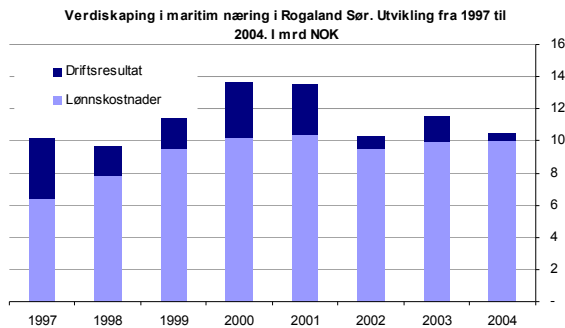
Figur 29. Maritim verdiskaping i Rogaland Sør fordelt på fire hovedgrupper. Andeler basert på gjennomsnittlig verdiskaping i perioden 2001-2003. Kilde: Dun & Bradstreet





Den petro-maritime næringen i Rogaland Sør hadde sammenhengende kraftig vekst i verdiskaping i perioden fra 1994 til 2001, hvilket fremgår av Figur 30. Da nedgangen i verdensmarkedene falt sammen med høyt rentenivå og sterk norsk valuta i 2002, falt verdiskapingen med ca 30 prosent. I 2003 pekte pilene igjen oppover, men det er fremdeles et stykke igjen til toppåret 2001.

Figur 30. Utviklingen i maritim verdiskaping i Rogaland Sør fra 1997 til 2004 – i hele løpende milliarder NOK



Aker Kværner Offshore Partner var den klart største verdiskaper i Rogaland Sør i 2003, men regionen huset en rekke store selskaper, 30 av dem hadde mer enn 100 millioner i verdiskaping. Sammenlignet med Oslo-området er bredden mindre: Kun 160 selskaper hadde mer enn 10 millioner kroner i omsetning i 2003, mens det tilsvarende antallet i Oslo er 400. Antall aktive selskaper totalt var 340, igjen et langt lavere tall enn i Oslo-området.

Tabell 7. De 10 største maritime bedriftene i Rogaland Sør målt etter verdiskaping i 2003. Tall i hele millioner NOK. Kilde: Dun & Bradstreet

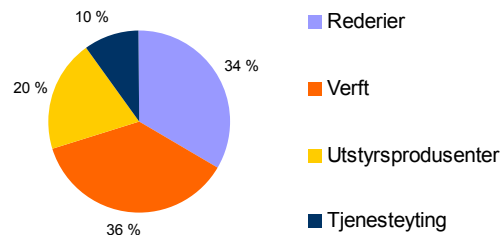
	Omsetning 2003	Verdiskaping 2003
AKER KVÆRNER OFFSHORE PARTNER AS	3 310 913 000	1 398 211 000
SMEDVIG PRODRILL AS	838 269 000	655 162 000
PETROLEUM ENGINEERING SERVICES AS	1 484 810 000	624 421 000
SMEDVIG OFFSHORE AS	1 307 087 000	534 241 000
NAVION OFFSHORE LOADING AS	3 234 731 000	511 022 000
NAVION SHIPPING AS	2 217 655 000	460 752 000
RHEINHOLD & MAHLA INDUSTRIER AS	751 334 000	440 604 000
SCHLUMBERGER NORGE AS	1 719 884 000	405 670 000
M-I NORGE AS	1 309 869 000	378 718 000
ESS OFFSHORE AS	513 499 000	373 063 000

Haugaland/Sunnhordland

Haugaland/Sunnhordland er den regionen hvor verft utgjør den største delen av maritim verdiskaping.

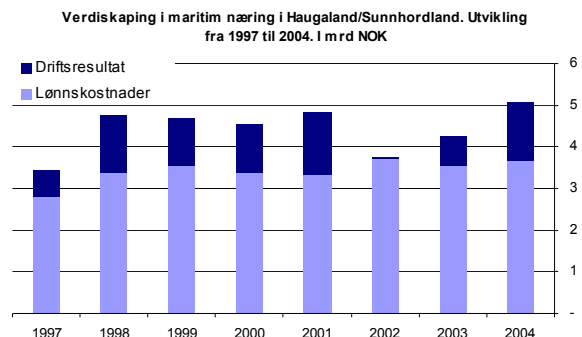
Figur 31. Maritim verdiskaping i Haugaland/Sunnhordland fordelt på fire hovedgrupper. Andeler basert på gjennomsnittlig verdiskaping i perioden 2001-2003. Kilde: Dun & Bradstreet

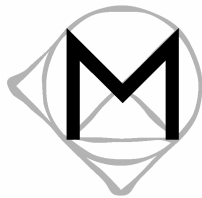
Maritim verdiskaping i Haugaland/Sunnhordland fordelt på fire hovedgrupper (gjennomsnitt 2001-2003)



Figur 32 viser at regionens verdiskaping var nesten flat fra 1998 til 2001, etter at den hadde gjort et hopp året før. I det vanskelige år for eksportrettet industri i 2002 falt driftsresultatet nesten til null mens aktivitetsnivået fortsatte å øke. De to siste årene har aktiviteten, målt ved lønnskostnader, vært stabil mens resultatutviklingen har vært svært positiv.

Figur 32. Utviklingen i maritim verdiskaping i Haugaland/Sunnhordland fra 1997 til 2004 – i hele løpende milliarder NOK





Maritim verdiskaping

Aker Kværner Elektro og Aker Stord er de to største verdiskaperne i Haugaland/Sunnhordland. Deres samlede verdiskaping var i 2003 større enn 1,2 milliarder kroner. Rederiene Solstad, Knutsen og Eidesvik har også betydelig verdiskaping i regionen. 155 maritime bedrifter i Haugaland/Sunnhordland hadde mer enn 10 millioner kroner i omsetning i 2003.

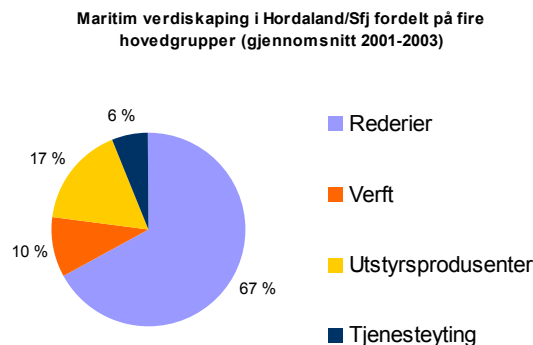
Tabell 8. De 10 største maritime bedriftene i Haugaland/Sunnhordland målt etter verdiskaping i 2003. Tall i hele millioner NOK. Kilde: Dun & Bradstreet

	Omsetning 2003	Verdiskaping 2003
AKER STORD AS	2 075	529
AKER KVÆRNER ELEKTRO AS	1 429	699
SOLSTAD REDERI AS	561	290
KNUTSEN BØYELASTER VI KS	471	281
EIDESVIK SHIPPING AS	395	190
WARTSILA NORWAY AS	473	148
WARTSILA PROPULSION NORWAY AS	368	119
KARMSUND MARITIME SERVICE AS	242	81
UMOE SCHAT-HARDING AS	269	66
DEEP OCEAN AS	229	54

Hordaland/Sogn og Fjordane

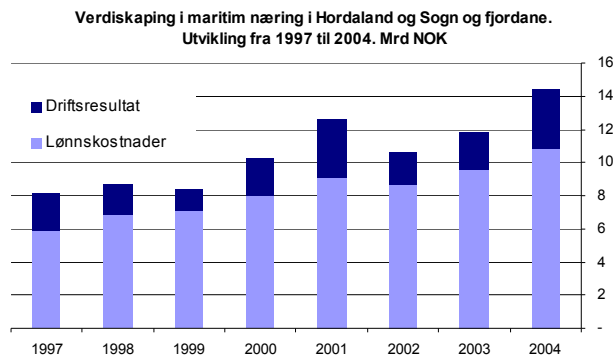
Hordaland/Sogn og Fjordane er en bredt sammensatt maritim region. Bergen er, i likhet med Oslo, et betydelig senter for skipsfart. Det er imidlertid flere viktige forskjeller i strukturen mellom de to byene. Mens Oslo-rederiene har et bredt spekter av store tjenesteleverandører i sitt nærområde, dekker Bergens-rederiene mer av sine tjenestebehov i London og Oslo. Kun 6 prosent av den maritime verdiskapingen i Hordaland/Sfj foregår blant tjenesteleverandørene, mot 41 prosent i Oslo-området. Til gjengjeld er skipsindustrien i regionen rundt Bergen bredere og større enn i regionen rundt Oslo, med store verft som Frank Mohn og Kleven Florø.

Figur 33. Maritim verdiskaping i Hordaland/Sfj fordelt på fire hovedgrupper. Andeler basert på gjennomsnittlig verdiskaping i perioden 2001-2003. Kilde: Dun & Bradstreet

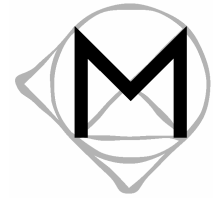


Den maritime verdiskapingen i regionen vokste sterkt fra 1994 til 2001, men i likhet med de fleste andre regionene, opplevde man et tilbakeslag i 2002. I de to siste årene har imidlertid veksten vært sterk, og verdiskapingen passerte 14 milliarder kroner i 2004.

Figur 34. Utviklingen i maritim verdiskaping i Hordaland/Sogn og Fjordane fra 1997 til 2004 - i hele løpende milliarder NOK



Odfjell Seachem, et av verdens største kjemikalierederier, er den største verdiskaper i Hordaland/Sfj. Selskapet er en del av Odfjell ASA som til sammen omsatte for ca. 6 milliarder kroner i 2004 (1 mrd. \$). Star Shipping, som er driftsselskapet til Grieg og Westfal-Larsen, er nest største verdiskaper. Også Frank Mohn-selskapene hadde mer enn 1 milliard kroner i samlet verdiskaping. Regionen har til sammen 260 bedrifter med mer enn 10 millioner i omsetning.



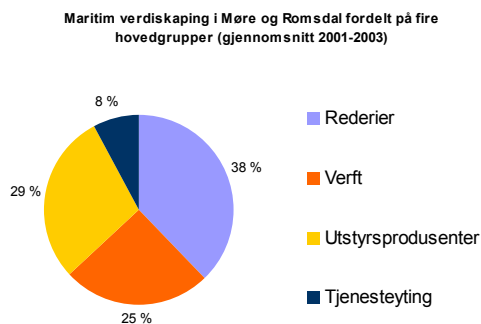
Tabell 9. De 10 største maritime bedriftene i Hordaland/Sfj målt etter verdiskaping i 2003. Tall i hele millioner NOK. Kilde: Dun & Bradstreet

	Omsetning 2003	Verdiskaping 2003
ODFJELL SEACHEM AS	4 318	2 434
STAR SHIPPING AS	4 890	1 342
MOHN FRANK FUSA AS	1 683	694
ODFJELL DRILLING MANAGEMENT AS	900	612
GRIEG SHIPPING AS	651	433
HSD SJØ AS	681	357
DOF REDERI AS	729	337
FYLKESBAATANE I SOGN OG FJORDANE AS	590	310
FRAMO ENGINEERING AS	841	293
FJORD LINE AS	707	210

Møre og Romsdal

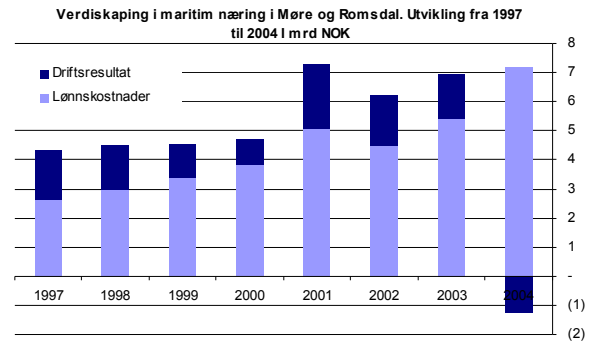
Møre og Romsdal har en tilnærmet komplett skipsindustriell regional næringsklynge, med verft, skipsdesignere, utstysprodusenter og redere. Sistnevnte er i hovedsak rettet mot offshore og fiske.

Figur 35. Maritim verdiskaping i Møre og Romsdal fordelt på fire hovedgrupper. Andeler basert på gjennomsnittlig verdiskaping i perioden 2001-2003. Kilde: Dun & Bradstreet



Regionen har hatt sterk vekst i verdiskapingen frem til 2001, men veksten ble snudd til nedgang i 2002, blant annet som følge av ordretørke og permitteringer i verftene. Regionen klarte seg imidlertid langt bedre enn gjennomsnittet i den nasjonale næringen. Sett i et tiårsperspektiv er Møre og Romsdal blant de raskest voksende regionale maritime næringen i Norge. I 2004 var regionens aktivitetsnivå i kraftig vekst (målt gjennom lønnskostnader), men lønnsomheten var negativ.

Figur 36. Utviklingen i maritim verdiskaping i Møre og Romsdal fra 1997 til 2004 – hele løpende milliarder NOK



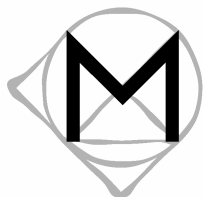
Rolls-Royce Marine er det største enkeltsekskapet i Møre og Romsdal med mer enn 4 milliarder i omsetning og 1,3 milliarder i verdiskaping i 2003. Deretter følge supply-rederiet Farstad.

Tabell 10. De 10 største maritime bedriftene i Møre og Romsdal målt etter verdiskaping i 2003. Tall i hele millioner NOK. Kilde: Dun & Bradstreet

	Omsetning 2003	Verdiskaping 2003
ROLLS-ROYCE MARINE AS	4 255	1 261
FARSTAD SUPPLY AS	979	506
MØRE OG ROMSDAL FYLKESBÅTAR AS	717	435
INTERNATIONAL OFFSHORE SERV	594	299
BRATTVAAG SKIPSVERFT AS	1 075	204
SØVIKNES VERFT AS	745	181
BOURBON SHIPS AS	390	169
ULSTEIN VERFT AS	572	153
TRICO SHIPPING AS	440	152
AKER LANGSTEN AS	952	329

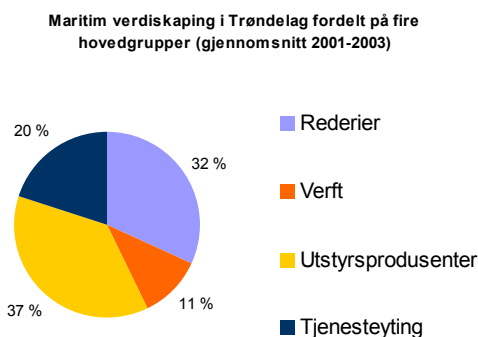
Trøndelag

Trøndelag er den minste av de maritime regionene i Norge, men spiller likevel en viktig rolle for det nasjonale maritime miljøet, blant annet gjennom NTNU og forskningsinstituttet Marintek (Norsk Marinteknisk forskningsinstitutt). Sistnevnte var faktisk den tredje største maritime verdiskaper i regionen i 2003.



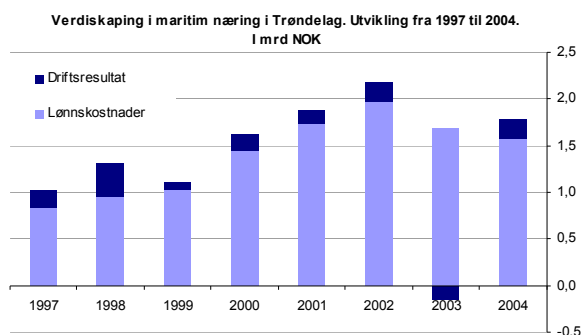
Maritim verdiskaping

Figur 37. Maritim verdiskaping i Trøndelag fordelt på fire hovedgrupper. Andeler basert på gjennomsnittlig verdiskaping i perioden 2001-2003. Kilde: Dun & Bradstreet



Trøndelag er sammen med Møre og Romsdal den regionen som har størst vekst i verdiskaping de siste 10 årene. Fra treårsperioden 1994-1996 til 2001-2003 økte verdiskapingen med 160 prosent, mot 96 prosent for næringen som helhet. Særlig var perioden 1999 til 2002 preget av høy vekst, og i motsetning til de fleste andre maritime regioner var 2002 et godt år – selv om driftsmarginene (driftsresultat delt på omsetning) også dette året var lave i Trøndelag.

Figur 38. Utviklingen i maritim verdiskaping i Trøndelag fra 1988 til 2002 – i hele løpende milliarder NOK



Fosen Mekaniske Verksted var et av selskapene som bidro til den høye veksten fra 1999 til 2002, men selskapet fikk store problemer etter byggingen av leilighets-cruiseskipet The World. I 2003 falt Fosen ned til tiende plass blant de mest verdiskapende maritime selskapene i Trøndelag.

Tabell 11. De 10 største maritime bedriftene i Trøndelag målt etter verdiskaping i 2003. Tall i hele millioner NOK. Kilde: Dun & Bradstreet

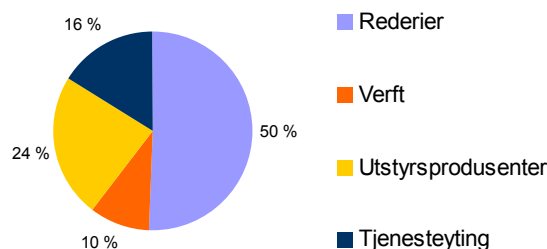
Bedrift	Omsetning 2003	Verdiskaping 2003
AUTRONICA FIRE AND SECURITY AS	402	173
BOA OFFSHORE AS	382	131
NORSK MARINTEKNISK FORSKNINGSINST AS	184	112
BASTØ FOSEN AS	196	108
TAUBÅTKOMPANIET AS	103	93
FOSEN TRAFIKKLAG ASA	180	84
OLSEN ALBERT E AS	355	66
PGS PRODUCTION AS	588	63
NAMSOS TRAFIKKSELSKAP ASA	107	61
FOSEN MEK VERKSTEDER AS	122	48

Nord-Norge

Den maritime næringen i Nord-Norge er nært knyttet til fiskerier, og fiskebåtrederer utgjør den største gruppen. OVDS og TFDS er imidlertid de største enkeltelskapene i regionen med en verdiskaping på henholdsvis 0,5 og 0,6 milliarder kroner i 2003.

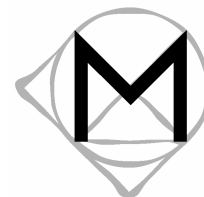
Figur 39. Maritim verdiskaping i Nordland, Troms og Finnmark fordelt på fire hovedgrupper. Andeler basert på gjennomsnittlig verdiskaping i perioden 2001-2003. Kilde: Dun & Bradstreet

Maritim verdiskaping i Nord-Norge fordelt på fire hovedgrupper (gjennomsnitt 2001-2003)



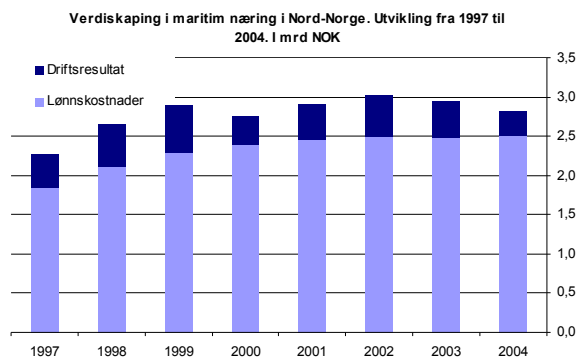
Den maritime næringen i Nord-Norge har hatt relativt svak utvikling den siste tiårs-perioden. Fra 1999 til 2003 har den nominelle verdiskapingen ligget stabilt i underkant av 3 milliarder kroner. Nord-Norge ble ikke rammet av det samme tilbakeslaget i 2003 som de fleste andre regioner gjorde, noe som skyldes at markedene som de nord-norske aktørene opererer på, er andre og

Maritim verdiskaping



annerledes enn i andre regioner. Fiske og reiseliv (Hurtigruta) er de to største elementene i det nord-norske maritime miljø. Dette medfører samtidig at Nord-Norge ikke tar del i den eventyrlige utviklingen som mange av shippingmarkedene har opplevd siden 2003.

Figur 40. Utviklingen i maritim verdiskaping i Nordland, Troms og Finnmark fra 1997 til 2004 – i hele løpende milliarder NOK



Tabell 12. De 10 største maritime bedriftene i Nord-Norge målt etter verdiskaping i 2003. Tall i hele millioner NOK. Kilde: Dun & Bradstreet

	Omsetning 2003	Verdiskaping 2003
TROMS FYLKES DAMPSKIBSELSKAP ASA	1 350	616
OFOTENS & VESTERAALENS DAMPSKIBS .	1 362	494
FINNMARK FYLKESREDERI OG RUTESELS	308	144
HELGELANDSKE AS	454	133
TORGHATTEN TRAFIKKSELSKAP ASA	172	87
HAVFISK AS	92	41
LOFOTEN TRÅLERREDERI AS	87	41
MULTIMASKIN AS	90	39
NORDIC SEA TRAWLERS AS	39	37
HARSTAD FISKERISELSKAP AS	37	35



Maritim verdiskaping

Referanser

Baldwin JR. 1995. The Dynamics of Industrial Competition. Cambridge University Press: Cambridge

Benito, G. (2000). Den maritime sektor i Norge sett i et klyngeperspektiv. Sandvika, BI-rapport nr 8.

Hervik, A. and E. W. Jakobsen (2001). Det regionale maritime Norge: en vital nasjonal næring med regionale særpreg. Sandvika, Handelshøyskolen BI Institutt for strategi.

Hervik, A (2003). Utviklingen i de maritime næringer i Møre og Romsdal. Status år 2003. Møreforskning, rapport 0308.

Jakobsen, E. W., A. Mortensen, et al. (2003). Attracting the winners - the competitiveness of five European maritime industries. Oslo, Kolofon.

Jakobsen, E. W., T. Dirdal, et al. (2002). Kurs for Norge: en verdiskapende reiselivsnæring. Sandvika, Handelshøyskolen BI Senter for verdiskaping.

Reve, T. and E. W. Jakobsen (2001). Et verdiskapende Norge. [Oslo], Universitetsforlaget.

Vikesland, M. and E. W. Jakobsen (2001). En verdiskapende matnæring. Sandvika, Handelshøyskolen BI Institutt for strategi.