MENON ECONOMICS

RAPPORT

MARITIM VERDISKAPINGSRAPPORT 2025

MENON-PUBLIKASJON NR. 2/2025

Av Kaja Haug, Sophie Emilie Sundt og Erik Jakobsen

Forord

Menon Economics har over flere år utarbeidet den årlige maritime verdiskapingsrapporten som publiseres av Maritimt Forum i starten av kalenderåret. Maritim næring er en av Norges viktigste næringer og spiller en sentral rolle for verdiskaping og sysselsetting i store deler av landet. Fra 2022 til 2023 har næringen opplevd vekst i både verdiskaping, sysselsetting og omsetning, med forventning om fortsatt vekst i 2024. Både 2023 og 2024 har vært år preget av krig, konflikt og usikkerhet. Vedvarende etterspørsel etter norsk olje og gass i Europa har gitt høy aktivitet på sokkelen og har særlig bidratt til omsetningsvekst for offshorerederiene. Sammen med utstyrsprodusentene har offshorerederiene vært de viktigste kildene til veksten i omsetning og verdiskaping i næringen som helhet. Verftenes utvikling har også vært positiv, med høy ordreinngang i 2023 som er ventet å generere betydelig vekst også i 2024.

Med sin internasjonale karakter og høye eksportandel, påvirkes maritim næring direkte av den globale økonomiske og geopolitiske situasjonen – disse faktorene vil fortsette å spille en rolle for næringen inn i 2025.

Maritim verdiskapingsrapport 2025 er utarbeidet av Menon Economics på vegne av Maritimt Forum. Prosjektet har vært ledet av Kaja Haug med Sophie Emilie Sundt som prosjektmedarbeider. Erik Jakobsen er ansvarlig partner og kvalitetssikrer. Vi takker Maritimt Forum for et spennende oppdrag. Menon står ansvarlig for alt innhold i rapporten.

Januar 2025

Erik Jakobsen
Prosjektansvarlig
Menon Economics

Kaja Haug
Prosjektleder
Menon Economics

Innhold

1. NORSK MARITIM NÆRING 3
1.1. Utviklingstrekk i næringen – en viktig bidragsyter til verdiskaping og sysselsetting 3
1.2. En av Norges viktigste eksportnæringer 7
1.3. Vedvarende positiv lønnsomhet i hele næringen 8
1.4. En mer diversifisert næring i dag enn for ti år siden 9

2. DE FIRE MARITIME HOVEDGRUPPENE 12
2.1. Rederier 12
2.2. Verftsindustrien 15
2.3. Utstyrsprodusenter 17
2.4. Tjenesteleverandører 18

3. FYLKESRAPPORTER 20
Finnmark 21
Troms 23
Nordland 25
Trøndelag 27
Møre og Romsdal 29
Vestland 31
Rogaland 33
Agder 35
Telemark 37
Vestfold 39
Buskerud 41
Innlandet 43
Oslo 45
Akershus 47
Østfold 49

VEDLEGG A: METODE OG INFORMASJONSKILDER 51

Regnskapstall for 2024 51
Oppdatering av næringspopulasjoner 51

VEDLEGG B: NØKKELTALL FOR MARITIM NÆRING 52
Fylkesfordelte nøkkeltall for maritim næring i 2023 52
Kommunefordelte nøkkeltall fordelt på fylker i 2023 52

1. Norsk maritim næring

De to siste årene har vært preget av en verden i endring. Russlands krig i Ukraina legger fortsatt press på Europas energimarked og fører til økt etterspørsel etter norsk gass. Situasjonen i Rødehavet har skapt en flaskehals for globale verdikjeder, en splittelse av skipsfartens internasjonaliserte marked, samt høyere utslipp som følge av at skip seiler rundt Afrika.[1] Samtidig som den globale økonomiske situasjonen har stabilisert seg i 2024 og inflasjonspresset er lavere, holder fortsatt høye renter igjen vekst i mange regioner.[2] En gradvis rentereduksjon er ventet fremover, men det høye rentenivået forventes å bremse den økonomiske veksten. Det internasjonale pengefondet (IMF) forventer likevel en global vekst i verdensøkonomien på 3,2 prosent i 2024 og 2025.[3] Tross strammere pengepolitikk, har den globale økonomien vært motstandsdyktig. Maritim næring er en internasjonal næring og endringer som skjer i verdensøkonomien påvirker også utviklingen i den norske maritime næringen. I dette kapittelet gir vi en oversikt over status og utvikling i norsk maritim næring de siste ti årene.

1.1. Utviklingstrekk i næringen – en viktig bidragsyter til verdiskaping og sysselsetting

Langs norskekysten finnes en komplett maritim klynge hvor det inngår verdensledende selskaper innenfor et bredt spekter av segmenter. I tillegg står norske bedrifter og kunnskapsaktører bak en kontinuerlig strøm av innovasjoner innen skipsdesign, dynamisk posisjonering, fremdriftssystemer, utstyr og tjenester. I denne rapporten defineres norsk maritim næring som «*Alle virksomheter som eier, opererer, designer, bygger, leverer utstyr eller spesialiserte tjenester til alle typer skip og andre flytende enheter*». I tabellen under gir vi en beskrivelse av de fire hovedgruppene vi gjennomgående bruker i rapporten for å gi et bilde av norsk maritim næring.

Tabell 1-1 Oversikt over de fire hovedgruppene og tilhørende undergrupper i norsk maritim næring. Kilde: Menon Economics

Rederier er eiere og operatører av skip og andre flytende innretninger. Rederiene deles inn i fire undergrupper. **Deep sea**-rederier driver internasjonal fraktefart mellom kontinenter og inkluderer segmenter som bulk, LNG, kjemikalier, container, general cargo og bilfrakt. **Nærskipsfartsrederier** inkluderer fraktefartøy (samme segment som deep sea) som opererer langs norskekysten og i Europa, samt passasjerferger og havbruk. **Offshorerederier** inkluderer både rederier som opererer innenfor olje og gass og innen havvind. Dette inkluderer forsyningsfartøy, ankerhåndteringsfartøy, konstruksjonsfartøy, seismikk- og andre offshorerelaterte spesialskip, samt undervanns-entreprenører. **Riggselskaper** inkluderer flyterigger, boreskip, boligrigger og flytende produksjonsenheter for olje og gass (FPSO-er).	
Skipsverft, i kontekst av den maritime næringen, betyr et avansert verksted som bygger, utruster, reparerer og/eller vedlikeholder skip. Vi deler som regel mellom små og mellomstore verft og store verft.	
De maritime **utstyrsprodusentene** produserer alle former for utstyr til skipsfarten. Dette inkluderer blant annet utstyr knyttet til mekaniske operasjoner, elektriske og elektroniske komponenter, og annet driftsrelatert utstyr.	
Tjenesteleverandørene omfatter bedrifter som yter tjenester til alle deler av maritim næring. De kan deles inn i fire undergrupper: Teknologiske tjenester, finansielle og juridiske tjenester, havne- og logistikktjenester, samt detalj- og engroshandel med skipsutstyr.	

[1] *International Transport Forum (2024). The Red Sea Crisis. Tilgjengelig her.*
[2] *Clarksons Research (2024). Shipping Outlook September 2024.*
[3] *IMF (2024). World Economic Outlook October 2024. Tilgjengelig her.*

Maritim næring er en av Norges viktigste næringer og spiller en sentral rolle for verdiskaping og sysselsetting i store deler av landet. 2022 var et år med store utslag på omsetningen i maritim næring, hvor de viktigste driverne bak veksten var økt etterspørsel etter tonnasje som følge av at handel og aktivitet var på vei tilbake til normalen etter koronapandemien, samt økt etterspørsel etter norsk gass som følge av Russlands krig i Ukraina. Både omsetning, verdiskaping og antall sysselsatte har økt i 2023, men veksten har vært mer moderat enn i 2022. Hoveddriveren bak dette er vedvarende høyt aktivitetsnivå for offshorerederier og utstyrsprodusenter. Det er også en forventning om at resultatene i 2024[4] vil ende på et høyere nivå enn i 2023, med omtrent samme vekst som fra 2022 til 2023. Dette er vist i tabellen under.

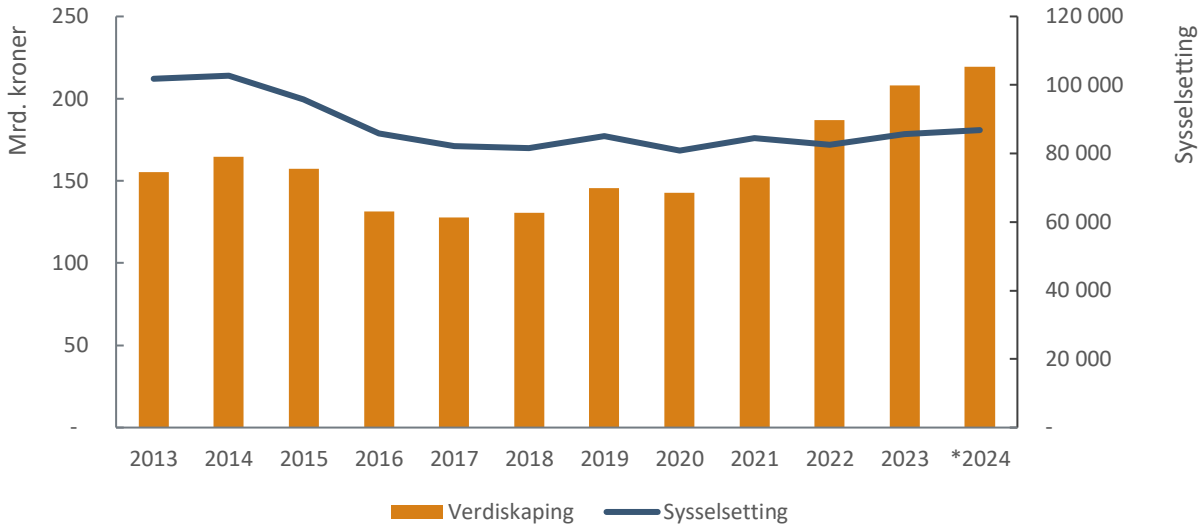
Tabell 1-2 Nøkkeltall for maritim næring, 2022, 2023 og 2024 (estimert). Kilde: Menon Economics

	2022	2023	2024 (estimert)[5]
	82 600 sysselsatte	85 600 sysselsatte	86 700 sysselsatte
	557 mrd. i omsetning	591 mrd. i omsetning	624 mrd. i omsetning
	187 mrd. i verdiskaping	208 mrd. i verdiskaping	219 mrd. i verdiskaping

Oljeprisfallet i 2014 og påfølgende offshorekrise presset frem en omstilling i hele næringen. Fra 2014 til 2017 falt verdiskapingen med i overkant av 20 prosent, som vist i figuren under. Fra 2018 til 2021 vokste verdiskapingen med 16 prosent, før den skjøt fart fra 2021 til 2022. I 2022 var verdiskapingen i norsk maritim næring på et høyere nivå enn toppåret i 2014, og den fortsatte å vokse i 2023, til et nivå tilsvarende 208 milliarder norske kroner. Global maritim handel opplevde en vekst på 2,4 prosent i 2023 og det er forventet at veksten i 2024 vil være på 2 prosent.[6] Estimater for norsk maritim næring viser også en vekst i verdiskaping for 2024 tilsvarende 5 prosent. Antall sysselsatte har i perioden 2022 til 2024 holdt seg på et relativt stabilt nivå, noe som har ført til en økning i verdiskaping per ansatt. Store deler av denne veksten er prisdrevet, men deler av den er reelt sett en produktivitetsvekst. Det er imidlertid vanskelig å skille mellom effekten av de to.

[4] Forventningen om videre vekst baserer på flere datakilder, inkludert Rederiforbundets konjunkturrapport, fraktrater og fraktvolum fra Clarksons Research, kvartalsrapporter, samt tidligere gjennomførte analyser av norsk maritim industri fra 2023.
[5] Tall for sysselsetting er faktiske sysselsettingstall per august 2024.
[6] UNCTAD (2024). Review of Maritime Transport 2024. Tilgjengelig her.

Figur 1-1 Verdiskaping og sysselsetting i maritim næring. Tall for 2024 er estimert. Kilde: Menon Economics[7]



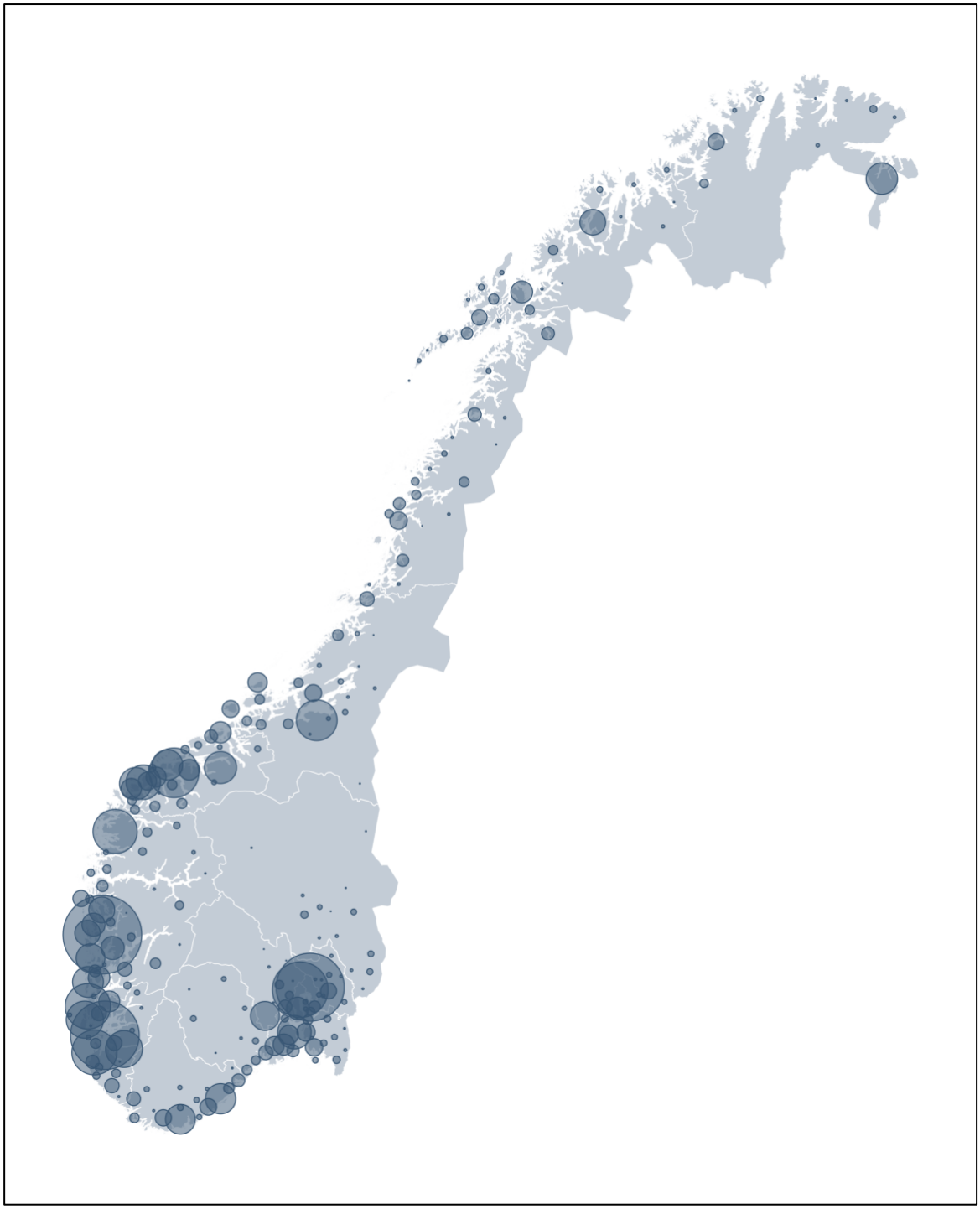
Økningen i verdiskaping i 2023 og 2024 i figuren over er i stor grad drevet av et fortsatt høyt aktivitetsnivå for rederier og utstyrsprodusenter.[8] Fraktratene for deepsea-rederiene har holdt seg på et høyt nivå i 2024, særlig grunnet endring i seilingsruter, overbelastning i havn og økende operasjonskostnader som følge av lengre seilingsdistanser og påfølgende høye drivstoffkostnader. ClarkSea-indeksen[9] viser at gjennomsnittlige fraktrater i 2024 var 10 prosent høyere enn samme periode året før og 35 prosent høyere enn 10-årssnittet.

Tross høye rater for deepsea-rederiene er det offshorerederiene som har bidratt mest til den økte verdiskapingen. Norsk gass bidrar fortsatt til å dekke store deler av Europas energibehov, til tross for en viss nedgang i gassproduksjon fra rekordnivåene i 2022. I 2023 var det en økning i petroleumsproduksjon, og det er forventet at denne trenden vil fortsette også i 2024 og 2025.[10] Det høye aktivitetsnivået på sokkelen gir høy utnyttelsesgrad på skipene og høye rater. I løpet av de siste 12 månedene har spotprisene for supplyskip i Nordsjøen økt med litt over 40 prosent sammenlignet med året før, og de er 54 prosent høyere enn gjennomsnittet for de siste ti årene.[11]

Sysselsettingen i norsk maritim næring strekker seg over hele landet, med en naturlig konsentrasjon langs kysten, som vist i figuren under. Områdene rundt og i de største byene, Oslo, Stavanger, Bergen og Ålesund, utgjør regioner der en vesentlig del av arbeidsstyrken i næringen befinner seg. Særlig mange sysselsatte finner vi på Vestlandet, med fylkene Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal, som til sammen sysselsetter om lag 51 000 personer. Videre er Oslofjordregionen, med fylkene Oslo, Akershus, Buskerud, Østfold og Agder, et viktig område for shipping og maritime tjenester og står for 22 prosent av den totale sysselsettingen i maritim næring på landsbasis.

[7] Hvert år oppdateres populasjonen av bedrifter som inkluderes i analysen. Dette påvirker tall tilbake i tid, og tall i årets rapport vil ikke være direkte sammenliknbare med tall i tidligere rapporter. Som et hovedprinsipp inkluderes bedrifter som har mer enn 50 prosent av sin omsetning rettet mot maritim næring. Som følge av en større gjennomgang av selskaper i årets rapport er nivået på omsetning, verdiskaping og sysselsetting blant de maritime bedriftene lavere i årets rapport enn i fjorårets.
[8] Menon Economics (2023). Analyse av norsk maritim industri, tilgjengelig her. Norges Rederiforbund (2024). Konjunkturrapport 2024, tilgjengelig her.
[9] ClarkSea-indeksen måler gjennomsnittlige fraktrater for verdens handelsflåte, herunder tankere, bulkskip, containerskip og gasskip, vektet etter antall fartøy innen hvert segment. Indeksen er representativ for 80 prosent av all skipsfartsaktivitet.
[10] Sokkeldirektoratet (2024). Ressursrapport 2024. Tilgjengelig her.
[11] Clarksons Research (2024). Shipping Intelligence Network – Offshore Market Outlook September 2024.

Figur 1-2: Kart over kommunefordelt sysselsetting i maritim næring i 2024. Sirkler er plassert i sentrum av kommunene. Større sirkel indikerer flere sysselsatte. Kilde: Menon Economics



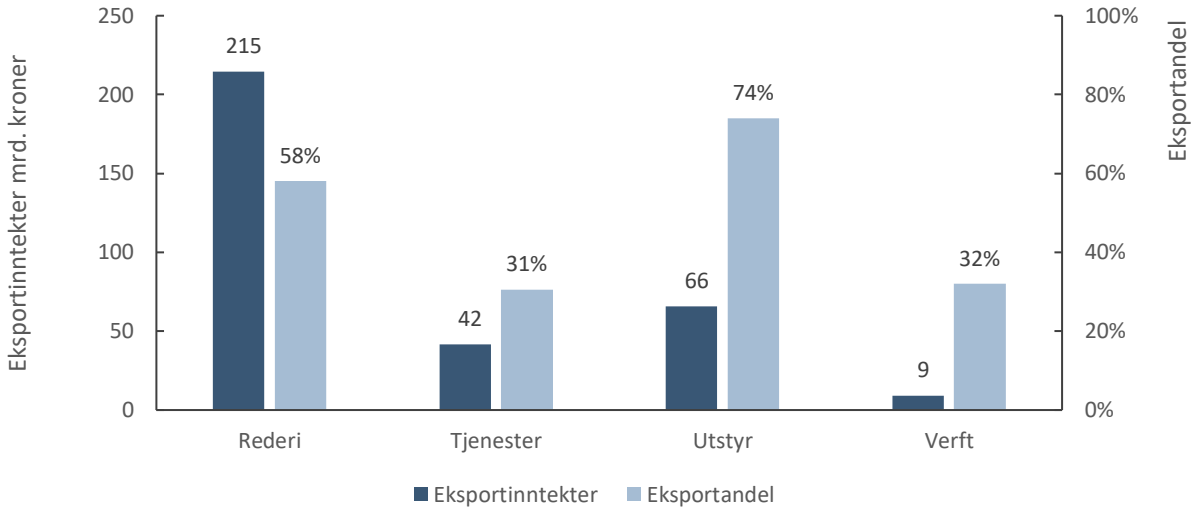
1.2. En av Norges viktigste eksportnæringer

Norsk maritim næring er internasjonalt rettet og er Norges nest største bidragsyter til eksportinntekter etter olje og gass.[12] I 2023 sto maritim næring for om lag 13 prosent av Norges samlede eksportinntekter. Holdes olje og gass utenfor, blir maritim nærings andel nesten doblet.[13]

Til tross for at næringen har gått gjennom strukturelle endringer de siste 20 årene, har næringens samlede eksportandel (eksport som andel av omsetning) ligget relativt stabil i perioden på rundt 50 prosent. Dette illustrerer at maritim næring er internasjonalisert og at inntekter fra norske markeder i stor grad svinger i takt med eksportinntektene. I årene etter oljeprisfallet i 2014 ble eksportinntektene i maritim næring betydelig redusert, men eksportandelen holdt seg stabil.[14]

I 2024 var samlet eksportestimat på 330 milliarder kroner. Dette er en økning på 6 prosent siden 2023, hvor eksportestimatet var på 313 milliarder. Rederiene sto for i underkant av 60 prosent av eksporten i 2024, på omkring 215 milliarder kroner.[15] En betydelig del av inntektene til den norskeide handelsflåten genereres gjennom datterselskaper i utlandet. Disse inntektene er ikke inkludert i eksporttallene, noe som innebærer at de faktiske valutainntektene fra norske rederier er høyere enn det eksporttallene alene indikerer.

Figur 1-3: Eksportinntekter og eksportandeler for de fire hovedgruppene i maritim næring i 2024 (estimert)[16]. Kilde: Menon Economics



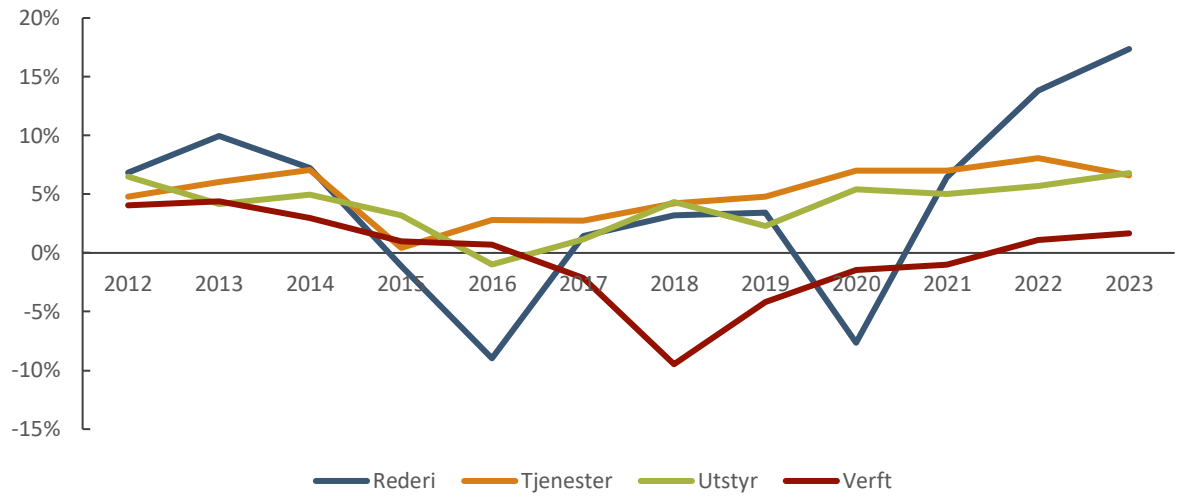
[12] *Menon Economics (2024). Eksportmeldingen 2024. Tilgjengelig her.*
[13] *Eksporttallene for maritim næring som presenteres i denne rapporten skiller seg fra tallene som presenteres i Eksportmeldingen 2024. Dette skyldes ulikheter i hvordan maritim næring defineres, hvor næringen i denne rapporten defineres bredere enn i Eksportmeldingen. Benyttes eksporttall som presenteres i Eksportmeldingen utgjør maritim næring oppunder 10 prosent av Norges samlede eksportinntekter, og 19 prosent dersom olje og gass holdes utenfor.*
[14] *Menon-publikasjon nr.10/2022. Tilgjengelig her.*
[15] *Det er noe usikkerhet tilknyttet rederienes eksportanslag, da det er utfordrende å måle denne type tjenesteeksport presist. Bakgrunnen for dette er at rederitjenester er mobile og internasjonale. Av den grunn er det ikke alltid regnskapsmessig mulig å skille mellom eksport og transaksjoner innad i konsernet fra datterselskap i utlandet. For eksempel kan det tenkes at kontrakten inngås av hovedkontoret i Norge, men at rederitjenesten leveres av et datterselskap i et annet land.*
[16] *Omsetningstall for 2024 er estimert.*

Totalt har norsk maritim *industri* eksportinntekter på over 100 milliarder kroner i 2024.[17] Norsk maritim industri inkluderer skipsverft, utstyrsprodusenter og teknologiske tjenesteleverandører. Blant disse er utstyrsprodusentene den største gruppen med hensyn til både eksportinntekter og eksportandel. Mer enn 70 prosent av inntektene kommer fra kunder i eksportmarkedet, noe som vitner om sterk internasjonal konkurranseevne. I tillegg til direkte eksport bidrar utstyrsprodusentene også indirekte ved å levere utstyr til norske verft for bygging av skip til utenlandske rederier, samt til norske rederier som opererer globalt. Skipsverftene og tjenesteleverandørene har også betydelige eksportandeler i sine inntekter.

1.3. Vedvarende positiv lønnsomhet i hele næringen

Den maritime næringen har i flere år vært preget av lavere lønnsomhet (driftsmargin) sammenliknet med tiden før oljeprisfallet i 2014. Dette bildet har imidlertid endret seg. I 2023 hadde næringen som helhet en gjennomsnittlig lønnsomhet på omkring 13 prosent, som er noe høyere enn i 2014 hvor tilsvarende tall var 7 prosent. Det som er verdt å merke seg i figuren under er at både i 2022 og i 2023 har samtlige av de fire hovedgruppene hatt positiv lønnsomhet.

Figur 1-4: Driftsmargin (EBIT/lønnsomhet) blant de ulike hovedtypene av maritime virksomheter. 2012-2023. Kilde: Menon Economics



Som vist i figuren over har **rederiene** hatt den høyeste lønnsomheten i perioden 2021 til 2023. Dette er i hovedsak drevet av rederiene innen offshore, deepsea og havbruk. For offshorerederiene har den høye aktiviteten i energisektoren i 2023 ført til økt etterspørsel etter tonnasje, som igjen har resultert i høye fraktrater og dermed høye marginer. Det samme er tilfellet for deepsea-rederiene, som i 2023 særlig har vært påvirket av globale hendelser. Endrede handelsmønstre som følge av situasjonen i Rødehavet, samt klimarelaterte hendelser, deriblant tørke i Panamakanalen, har ført til økt etterspørsel etter skip. Dette, kombinert med manglende kapasitetsvekst i form av tilbud av tonnasje, resulterer i høyere fraktrater. De høye fraktratene påvirker igjen rederienes lønnsomhet. Havbruksrederiene har også positiv lønnsomhet i 2023, noe de også har hatt i hele perioden. Havbruksrederiene har i hovedsak norske oppdrettsselskaper som kunder. Markedet har vært stabilt i mange år. Det eneste rederisegmentet med negativ lønnsomhet i 2023 er cruiserederiene, hovedsakelig som

[17] Grunnet oppdatering av populasjonen i årets rapport er ikke estimatet på eksportinntekter direkte sammenliknbart med tall i fjorårets rapport.

følge av store underskudd for Hurtigrutens virksomhet. I 2024 forventer hovedvekten av rederier innen offshore service, riggselskaper og passasjersegmentet forbedret lønnsomhet. På den andre siden forventer hovedvekten av rederier innen deepsea og nærskipsfraktefart svakere lønnsomhet i 2024. Vekst i verdenshandel og fortsatt etterspørsel etter energi fra Europa er likevel ventet å holde lønnsomheten for disse rederiene oppe.[18]

Lønnsomheten til **tjenesteleverandørene** har vært positiv den siste tiårsperioden. Fra 2016 til 2021 har gruppen vært den mest lønnsomme blant de fire hovedgruppene. Utviklingen i tjenesteleverandørenes lønnsomhet kan dels tilskrives høy lønnsomhet blant særlig finansielle og juridiske tjenester. Dels kan utviklingen også tilskrives teknologiske tjenesteleverandører, som har opplevd stadig økende lønnsomhet siden 2018, etter tre år med negativ lønnsomhet som følge av deres tette koblinger mot verftenes aktivitet. **Utstyrsprodusentenes** lønnsomhet har vært mer volatil sammenlignet med tjenesteleverandørene, men de har de siste årene hatt økende lønnsomhet, og har i 2023 en lønnsomhet som er høyere enn den har vært i perioden fra og med 2012. **Verftene** har opplevd positiv lønnsomhet både i 2022 og 2023, noe de ikke har hatt siden 2016. Den positive utviklingen kan i stor grad tilskrives lønnsomhetsutviklingen til de store verftsforetakene[19], som fra bunnpunktet i 2018 har opplevd stadig bedret lønnsomhet. Positiv utvikling til tross er lønnsomheten for disse verftene fortsatt på den negative siden. De små og mellomstore verftene har på sin side hatt en relativt stabil lønnsomhet i hele perioden. Ordreinngangen til norske verft på tampen av 2023 og gjennom 2024 indikerer en positiv lønnsomhets-utvikling for verftene også i 2024.

1.4. En mer diversifisert næring i dag enn for ti år siden

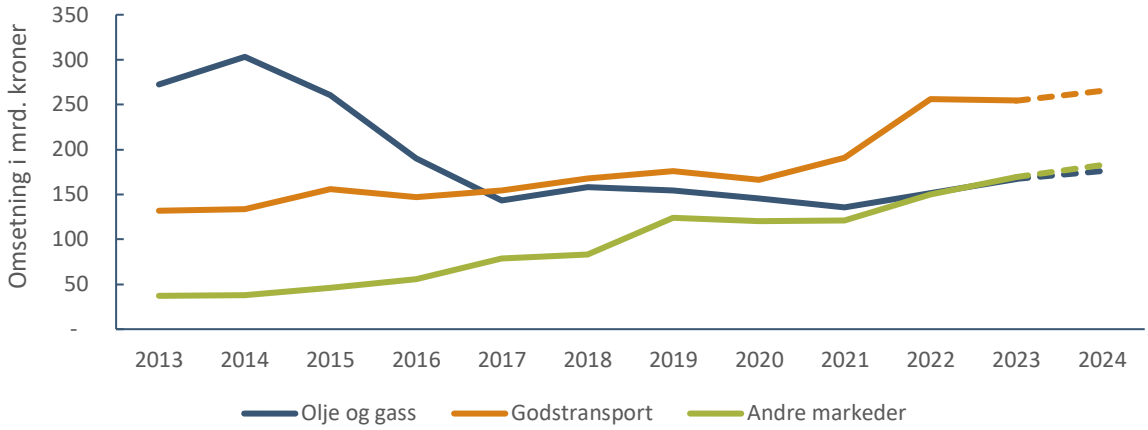
Norsk maritim næring har gjennomgått store strukturelle og innholdsmessige endringer de siste 20 årene. Fra å være tungt rettet mot deepsea-segmentet og deretter olje- og gassnæringen, har næringen omstilt seg mot å i økende grad betjene et bredere spekter av havnæringer som cruise, passasjertransport, havvind og havbruk. Næringen er med andre ord mer diversifisert enn hva den var for fem til ti år siden.[20]

Som vist i figuren under var det frem til 2014 olje- og gassnæringen som var driveren bak næringens vekst. På bare tre år, fra 2014 til 2017, ble omsetningen mer enn halvert. Fra 2021 til 2023 har olje- og gassomsetningen igjen økt, og det er forventet en videre økning i 2024. Den forventede omsetningsveksten skyldes i hovedsak opprettholdt høy aktivitet på sokkelen for offshorerederiene, drevet av vedvarende etterspørsel etter norsk gass fra Europa. Likevel har «andre markeder», det vil blant annet si passasjersegmenter, havbruk og havvind, passert olje og gass i samlet omsetning.

Siden 2017 har godstransport vært det største markedet målt i omsetning. De siste tre årene har dette markedet opplevd en sterk vekst. Dette er særlig gjeldende for deepsea-segmentet, hovedsakelig drevet av høy etterspørsel etter tonnasje og høyt nivå på fraktrater.

[18] *Rederiforbundet (2024). Konjunkturrapport 2024. Tilgjengelig her.*
[19] *De store skipsverftsforetakene omfatter Vard, Ulstein og Westcon.*
[20] *Menon-publikasjon nr. 108/2021. Tilgjengelig her.*

Figur 1-5: Omsetningsutvikling i ulike markedssegmenter, 2013-2024. Omsetningstall for 2024 er estimert. Kilde: Menon Economics



Omstillingsevne er trukket frem som en av næringens største styrker. Den maritime næringen i Norge har i mange år blitt beskrevet som en komplett næringsklynge hvor elementene i klyngen forsterker hverandre.[21] I perioden 2017 til 2023 har veksten i maritim næring også vært drevet av vekst i andre markeder, som havbruk, havvind og maritim turisme. Et interessant utviklingstrekk i grafen over er at omsetningen til aktører i andre markeder er på et noe høyere nivå enn omsetningen til aktørene i olje og gassmarkedet fra 2022. Dette skyldes blant annet en lavere andel olje- og gassrelatert virksomhet for både verft og utstyrsprodusenter.[22]

Når det kommer til vekstutsikter for andre markeder, som den maritime delen av havbruksnæringen, reiselivsnæringen og havvindnæringen har det ikke vært nevneverdige endringer i utsikter siden fjorårets verdiskapingsrapport.[23] I havbruksnæringen forventes en stabil vekst på kort og mellomlang sikt, mens det for reiselivet er ventet en vekst på 34 prosent mot 2030[24]. Samtidig fortsetter havvindmarkedet å åpne muligheter for alle deler av den maritime næringen.

[21] *Reve, T. & Sasson, A. (2012). Et kunnskapsbasert Norge, Universitetsforlaget.*
[22] *Menon-publikasjon nr. 126/2023. Tilgjengelig her.*
[23] *Se Menon-publikasjon nr. 13/2024. Tilgjengelig her.*
[24] *Menon-publikasjon nr. 144/2023. Tilgjengelig her.*

Fremtidsutsikter for norsk maritim næring

Svingninger i økonomien er ikke en ny utfordring for den maritime næringen, som grunnet dens internasjonale karakter gjør at aktiviteten påvirkes av både innenlandske og utenlandske forhold. Skipsfarten er ryggraden av globalisert handel. Maritime handelsvolumer er forventet å øke med 2 prosent i 2024, og det er forventet en videre økning i 2025 som følge av etterspørsel etter bulk, olje, gass og kontainer-handel.[25] Global makroøkonomisk usikkerhet vil trolig fortsette å prege næringen fremover, med økende global uro, proteksjonisme og vedvarende høy inflasjon. Selv om inflasjonen er ventet å avta, vil høye renter globalt bidra til å begrense den økonomiske veksten fremover. En svakere krone medfører at norske maritime produkter og tjenester blir mer konkurransedyktige på det internasjonale markedet. Dette kan bidra til å stimulere eksporten og bidra til økt verdiskaping.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen i verden har bidratt til et tverrpolitisk ønske om å styrke Forsvaret, inkludert sjøforsvaret. Forsvarskommisjonen, Totalberedskapskommisjonen og langtidsplanen for Forsvaret understreker alle betydningen av det maritime feltet for Norge når det gjelder sikkerhet og beredskap.[26] Langtidsplanen for forsvarssektoren, 2025-2036, som ble enstemmig godkjent i Stortinget juni 2024, innebærer å tilføre sjøforsvaret minimum fem nye fregatter, inntil 10 havgående og 18 kystnære standardfartøy, samt minimum fem undervannsbåter. En viktig del av Langtidsplanen er en nasjonal skipsbyggingsstrategi med målsetning om å opparbeide nasjonal kompetanse til å designe, utruste og vedlikeholde marine fartøy. Bygging av slike fartøy ved norske verft kan legge grunnlag for både verdiskapings- og sysselsettingseffekter, samt eksportmuligheter. Ifølge en rapport[27] utarbeidet på oppdrag for NHO, LO, Norsk Industri og Maritimt Forum er de totale verdiskapingseffektene av å bygge og å vedlikeholde 10 havgående og 18 kystnære standardfartøy på inntil 85 milliarder kroner[28] og sysselsettingseffektene på 56 000 årsverk.

Norsk maritim næring påvirkes av aktiviteten i andre havnæringer. Som tidligere vist er omsetningen tilknyttet andre markeder (havbruk, havvind og cruise) høyere i 2022 og 2023 enn omsetningen tilknyttet olje- og gassmarkedet. I tillegg til disse tre markedene er det flere andre fremvoksende markeder for norsk maritim næring kan ta en markedsandel. Eksempler på dette er hydrogen og CCS-markedet. Eksempler på aktører som allerede har aktivitet i CCS-markedet er Knutsen NYK Carbon Carriers og Altera Infrastructure (sammen med Aker Carbon Capture og Höegh Evi). Førstnevnte skal transportere nedkjølt CO2 i egne tankskip, mens sistnevnte (prosjektet Stella Maris) har en ambisjon om å tilby kostnadseffektive flytende CCS-infrastrukturløsninger for et globalt marked.

Grønn omstilling står sentralt i alle markedssegmentene som den maritime næringen opererer i. Det er økt etterspørsel etter lav- og nullutslippsløsninger på grunn av strengere internasjonale krav, som IMOs skjerpede utslippskrav, innlemmelse av shipping i EUs ETS fra 2024, og FuelEU Maritime. Dette krever utvikling av nye fremdriftssystemer og energibærere samt et fokus på automatisering og teknologi for bedre effektivitet og sikkerhet. Dette taler for at den maritime industrien vil beholde sin posisjon som en viktig eksportnæring, gjennom automatiserte og høyteknologiske løsninger for å møte økte krav til både effektivitet og bærekraft.[29]

[25] *UNCTAD (2024). Review of Maritime Transport 2024. Tilgjengelig her.*
[26] *For mer utfyllende informasjon, se Menon-publikasjon nr. 74/2024. Tilgjengelig her.*
[27] *For mer informasjon, se Menon-publikasjon nr. 86/2024. Tilgjengelig her.*
[28] *Rundt en tredjedel kommer fra bygging og resterende fra vedlikehold.*
[29] *Menon-publikasjon nr. 13/2024. Tilgjengelig her.*

2. De fire maritime hovedgruppene

Vi deler maritim næring inn i fire hovedgrupper; rederier, verft, utstyrsprodusenter og tjenesteleverandører. I dette kapittelet vil vi gå mer i detalj på de ulike gruppene i næringen.

2.1. Rederier

Norske rederier kontrollerer en av verdens mest verdifulle skipsflåter. I 2023 ble den norske flåten rangert som den femte mest verdifulle i verden.[30] Rederiene er en viktig del av den norske maritime klyngen og fungerer som en drivkraft for både innkjøp og innovasjon. Norske rederier er en viktig kunde for norske verft, og de spiller en viktig rolle i anskaffelsen av utstyr til skip bygget ved utenlandske verft. Innovasjon av nytt og avansert maritimt utstyr i Norge oppstår ofte gjennom samarbeid mellom rederiene og deres kunder.

Rederiene er størst av de fire hovedgruppene i den maritime næringen, både målt i omsetning, verdiskaping og sysselsetting. Som vist i tabellen under hadde rederiene i 2024 en samlet omsetning på 370 milliarder kroner, og sysselsatte i underkant av 35 000 personer. Dette tilsvarer tilnærmet 60 prosent av den totale omsetningen og 40 prosent av sysselsettingen. I 2023 opplevde rederigruppen en omsetningsvekst på omkring 6 prosent. Dette er en mer moderat vekst enn i 2022 hvor veksten var på 32 prosent. Dette skyldes i hovedsak en normalisering av aktivitet blant flere av rederisegmentene etter to år med høye nivåer som følge av innhenting etter pandemien og forstyrrelser i forsyningskjeder som følge av krig, geopolitisk uro og klimarelaterte hendelser. Det er forventet en vedvarende vekst i 2024, på nivå med veksten mellom 2022 og 2023, drevet særlig av høy aktivitet i energisektoren.

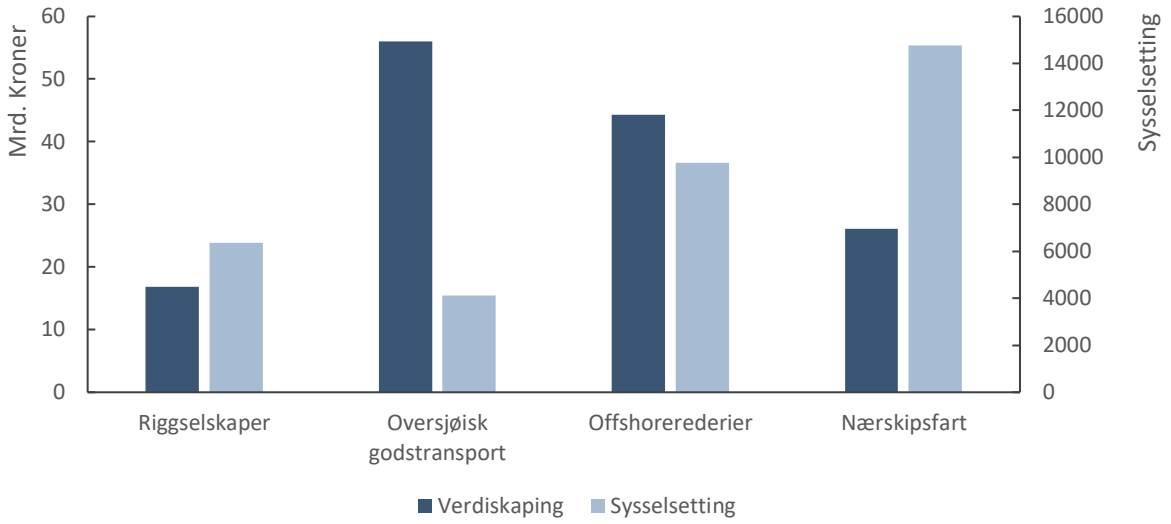
Tabell 2-1 Nøkkeltall for rederiene, 2023 og 2024 (2024 estimert). Kilde: Menon Economics

		2023	2024
	Omsetning (mrd. NOK)	353	370
	Verdiskaping (mrd. NOK)	137	143
	Antall sysselsatte (avrundet til hele 10)	34 550	34 990
	Driftsmargin	17 %	

Rederiene deles inn i fire undergrupper basert på deres operasjonsmønster: riggselskaper, oversjøisk godstransport (deepsea), offshorerederier og nærskipsfart. Deepsea-rederiene er størst målt i verdiskaping, mens nærskipsfartssegmentet er størst målt i sysselsetting, som vist i figuren under.

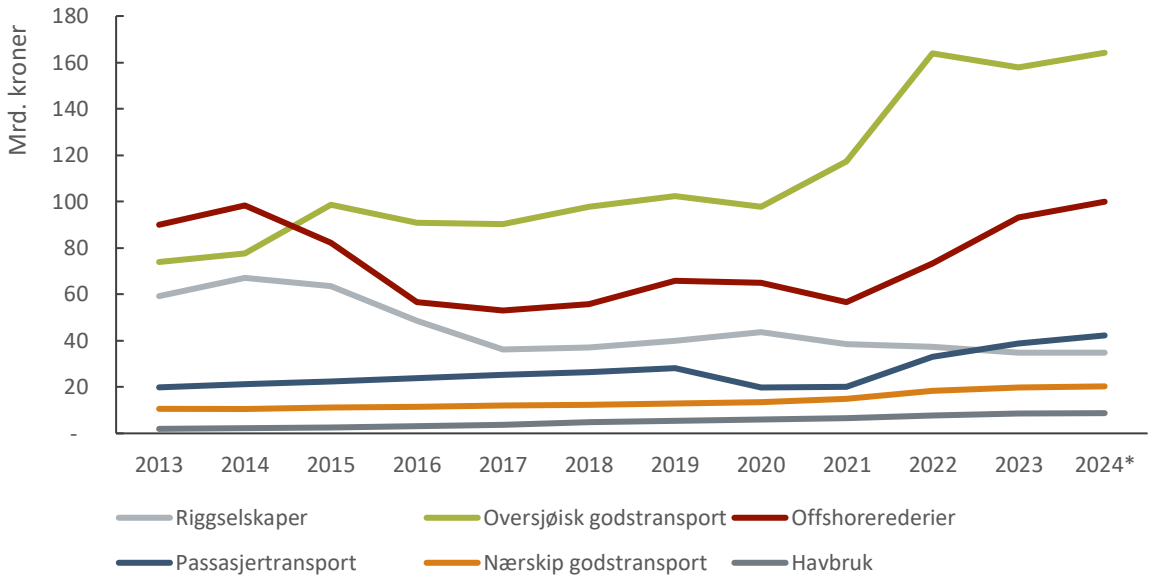
[30] *Rederiforbundet (2024). Konjunkturrapport 2024. Tilgjengelig her.*

Figur 2-1 Verdiskaping og sysselsetting blant de ulike rederitypene, 2024 (verdiskaping estimert). Kilde: Menon Economics



Skipsfarten er en syklisk bransje og de ulike undergruppene påvirkes av etterspørselen etter sine tjenester fra ulike markeder. Dette er vist i figuren under. I 2024 utgjorde deepsea-rederiene 44 prosent av omsetningen. Denne gruppen påvirkes i stor grad av verdenshandelen, endringer i råvarepriser og tilbudssituasjonen for skip på verdensbasis. Den nest største gruppen målt i omsetning er offshorerederiene. Både offshorerederiene og riggselskapenes inntekter påvirkes av oljeoperatørenes etterspørsel etter deres tjenester. Som vist i figuren har offshorerederienes omsetning i 2024 økt, mens riggselskapene har opplevd en liten nedgang. Nærskipsfarten deles inn i havbruk, passasjertransport og nærskip godstransport. Førstnevnte har opplevd en økning i omsetning i 2024, mens de to sistnevnte har ligget på et relativt stabilt nivå de to siste årene.

Figur 2-2: Utvikling i omsetning blant de ulike rederitypene, 2013-2024 (*Estimerte tall). Kilde: Menon Economics



Fra 2021 til 2022 økte omsetningen til **deepsea-rederiene** markant, mens den fra 2022 til 2023 gikk noe ned. Det var særlig omsetning for bulksegmentet som bidro negativt til utviklingen, mens bilfrakt og tank bidro positivt. Deepsea-rederiene har i 2023 hatt vedvarende positiv lønnsomhet (driftsmargin) og et stabilt antall sysselsatte. I 2024 er det forventet en økning i omsetning for deepsea-rederiene, drevet av fortsatt vekst i fraktvolum og en positiv rateutvikling for både tankrederier, bilfrakt og bulk.

Norge har verdens nest største og mest avanserte **offshoreflåte** og har lenge hatt en ledende posisjon i dette segmentet.[31] Som vist i figuren over økte omsetningen til dette segmentet i 2023, tilsvarende en vekst på omkring 30 prosent. Det er ventet videre vekst også for denne gruppen i 2024, men mer moderat, drevet av høy aktivitet på sokkelen, høy utnyttelsesgrad på skipene og høye rater på tvers av segmenter. **Riggselskapene** har på den andre siden opplevd et fall i omsetning på 7 prosent. Til tross for dette har driftsmarginen (lønnsomheten) til riggselskapene holdt seg på et positivt nivå. I Rederiforbundets konjunkturrapport for 2024[32] oppgir to av tre riggselskaper av de forventer bedret lønnsomhet i 2024. Sterk etterspørsel etter boretjenester, sammen med få rigger tilgjengelig på tilbudssiden, er forventet å holde markedet oppe.

Nærskipsfartsflåten deles inn i godstransport, passasjertransport og havbruk. Omsetningen innen nærskips **godstransport** har hatt en jevn og positiv utvikling de siste ti årene. De norske rederiene i denne gruppen frakter gods og varer mellom Norge og Europa, og rederienes økonomiske situasjon påvirkes dermed særlig av innenlandsk økonomisk aktivitet og industriproduksjon i Norge og ellers i Europa. Disse rederiene opplevede en betydelig omsetningsvekst mellom 2021 og 2022 drevet av høy aktivitetsvekst i etterkant av pandemien og medfølgende gode rater. Den jevne veksten har fortsatt med omtrent samme rate, men nå på et høyere nivå i 2022 og 2023. Mellom 2022 og 2023 var omsetningsveksten på 15 prosent. Veksten er ventet å fortsette på et mer moderat nivå i 2024, drevet av en normalisering av aktivitetsnivå.

Passasjer- og cruisesegmentet er det største segmentet i nærskipsfarten, målt i omsetning, verdiskaping og antall sysselsatte. Rederiene innenfor passasjertransport har hatt en vekst i omsetning mellom 2022 og 2023 på 15 prosent. Veksten kan i stor grad tilskrives den generelle prisveksten i økonomien. Cruiserederiene på sin side har opplevd en omsetningsvekst på nærmere 20 prosent mellom 2022 og 2023, med forventning om ytterligere vekst i 2024. For 2024 anslår Kystverket en økning på 4 prosent i antall cruiseanløp, og en økning i antall cruisepassasjerer på 6 prosent.[33] Sammenliknet med 2019 er nivået på både omsetning, anløp og passasjerer høyt. **Havbruksrederienes** omsetning har hatt en jevn utvikling som følge av økt aktivitet i havbruksnæringen. Rederienes lønnsomhet har også vært på et høyt nivå hele perioden sammenliknet med de andre nærskipsfartssegmentene, i gjennomsnitt rundt 20 prosent. Per desember 2024 har havbruksrederiene fem brønnbåter i ordrebøkene hos norske verft, og ytterligere syv hos utenlandske verft, hovedsakelig tyrkiske.[34]

[31] Denne rederigruppen består av skip som brukes til å frakte varer og utstyr til/fra oljeplattformer (PSV), til leting etter oljeforekomster (seismikk), til installasjon av oljeutstyr på havbunnen (subsea-konstruksjon), som støttefartøy i andre operasjoner relatert til operative funksjoner (AHTS) samt eierskap og drift av borerigger og produksjonsenheter (riggselskaper). Offshoresegmentet omfatter også rederier som betjener havvindmarkedet.
[32] Norges Rederiforbund (2024). Konjunkturrapport 2024. Tilgjengelig her.
[33] Kystverket (2024). Cruisetrafikken økte i 2023. Tilgjengelig her.
[34] Clarksons Research (2024). World Fleet Register.

2.2. Verftsindustrien

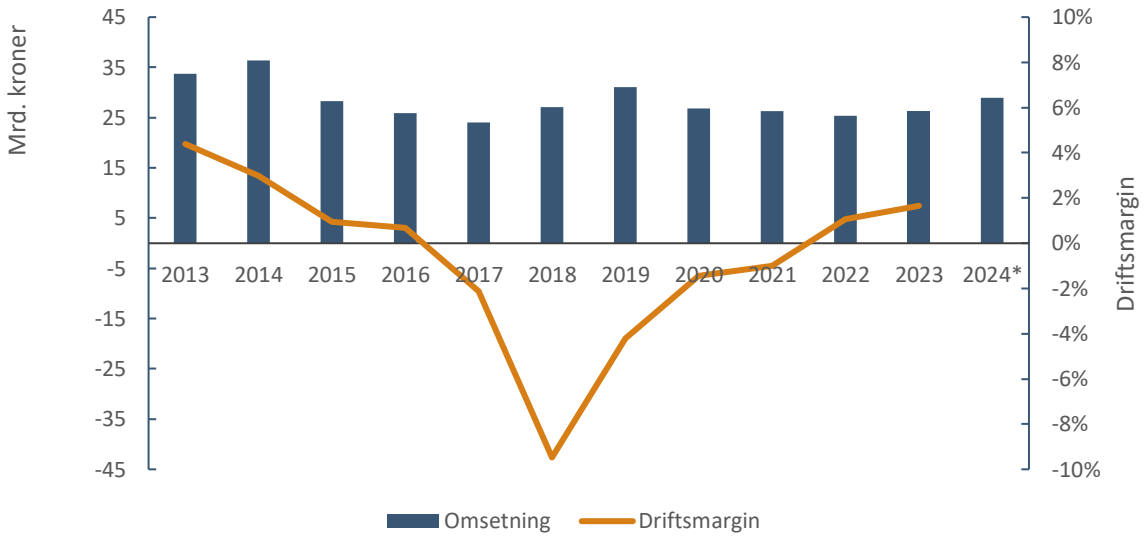
Skipsverftene spenner over en bred virksomhet fra bygging til utrustning og vedlikehold av fartøy. De norske verftene bygger hovedsakelig komplekse og spesialiserte skip med avansert teknologi og høy kvalitet. Det pågår kontinuerlig innovasjon i tett samspill mellom rederier, skipsdesignere, utstyrsprodusenter og verft. I 2023 var omsetningen ved norske skipsverft på 26 milliarder kroner. Dette tilsvarer 5 prosent av den totale omsetningen i næringen. Videre hadde verftene en verdiskaping på 6 milliarder kroner i 2023, en økning på 10 prosent fra 2022. Antall sysselsatte var i 2023 på 7 460 personer. Lønnsomheten til skipsverftene har for første gang på flere år nådd et positivt nivå både i 2022 og 2023, hvor driftsmarginen i 2023 var på 2 prosent.

Tabell 2-2 Nøkkeltall for skipsverftene, 2023 og 2024 (2024 estimert). Kilde: Menon Economics

		2023	2024
	Omsetning (mrd. NOK)	26	29
	Verdiskaping (mrd. NOK)	6	7
	Antall sysselsatte (avrundet til hele 10)	7 460	7 530
	Driftsmargin	2 %	

I 2023 økte skipsverftenes omsetning med 4 prosent. Det er forventet at omsetningsveksten vil fortsette i 2024. Verftenes økonomiske situasjon ble i 2023 særlig påvirket av høy inflasjon, høye personalkostnader, økte materialpriser og høye renter, som alle legger press på verftenes kostnader. Til tross for dette har den svake norske kronen bidratt til å gjøre norske skipsverft mer konkurransedyktige. Etter å ha oppnådd en positiv driftsmargin for første gang siden 2016 i 2022, har denne trenden fortsatt i 2023, noe som indikerer en betydelig bedret økonomisk situasjon for skipsverftene.

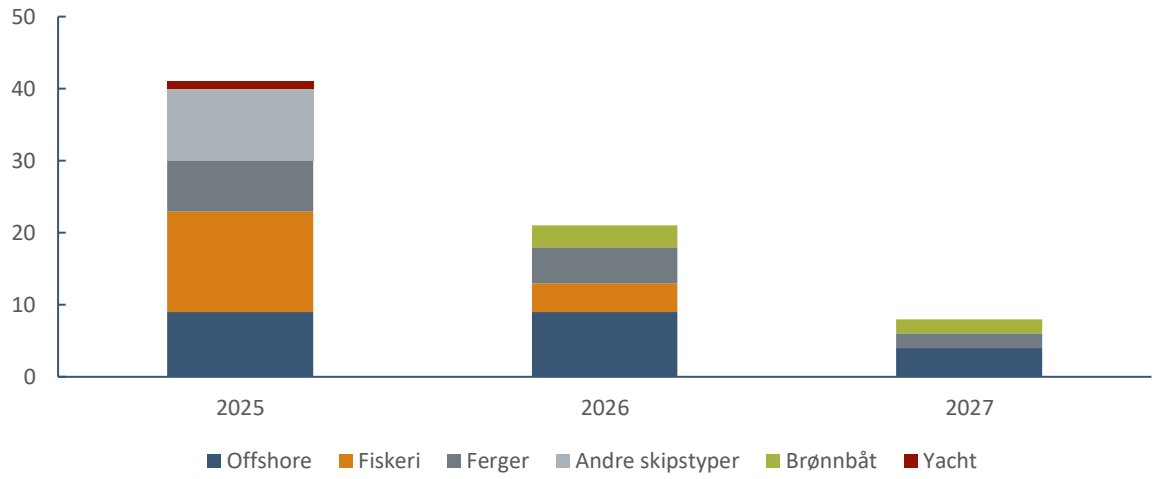
Figur 2-3 Utvikling i omsetning og driftsmargin (EBIT) blant skipsverftene, 2013-2024 (*Estimerte tall). Kilde: Menon Economics



Til tross for at samlet driftsmargin for skipsverftene i 2022 og i 2023 var positiv, hadde de tre store skipsverftsforetakene[35] en negativ driftsmargin. Driftsmarginen for de store verftene er imidlertid mindre negativ i 2023 enn i 2022, noe som indikerer en positiv utvikling. De små og mellomstore verftene har i større grad enn de store opprettholdt en stabil aktivitet som følge av bygging og vedlikeholdsoppdrag av ferger, fiskebåter, brønnbåter og mindre spesialfartøy.

Frem til 2014 var aktiviteten på norske skipsverft i stor grad knyttet til bygging av offshorefartøy. I kjølvannet av oljeprisfallet i 2014 og den påfølgende reduksjonen i aktivitet falt den offshorerelaterte omsetningen markant. Dette førte til en omstilling for skipsverftene – fra bygging av offshorefartøy til bygging av ekspedisjonsfartøy og fartøy til havbruksnæringen, samt ferger. Mellom 2014 og frem til 2021 ble det knapt kontrahert offshoreskip verken fra norske eller utenlandske redere. Med økende aktivitet i særlig offshore havvind-markedet de senere årene ser vi nå at en rekke rederier har kontrahert fartøy til bruk i nettopp dette markedet. Flere av de norske verftene er dermed tilbake til bygging av offshorefartøy. Offshorefartøy utgjør nå rundt 30 prosent av ordrebøkene til norske verft målt i antall og 65 prosent målt i CGT. Innen offshore-segmentet består om lag halvparten av ordrene av CSOVer[36] til bruk i havvindindustrien, mens resten består av kabelleggingsfartøy og multi-purpose support skip.

Figur 2-4 Antall skip etter fartøytype i ordrebøkene til norske skipsverft, 2025-2027.[37,38] Kilde: Clarksons Research/bearbeidet av Menon Economics



I tillegg til offshorefartøyene består ordrebøkene til verftene i årene fremover av særlig fiskefartøy, forskningsfartøy og andre mindre arbeidsbåter og ferger. I 2026 og 2027 er det også planlagt levert flere brønnbåter til bruk i havbruksnæringen.

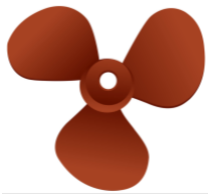
[35] De tre store skipsverftsforetakene omfatter Vard, Ulstein og Westcon.
[36] Commissioning Service Operation Vessel
[37] Andre skipstyper inkluderer mindre arbeidsbåter og forskningsfartøy.
[38] Tallene inkluderer ikke fartøy fra verft som bygger fartøy under 100 bruttotonn (eksempelvis verft som Promek, Folla Maritime og Skarsvåg Boats). Inkluderes disse mindre fartøyene gir det ytterlige 24 fartøy i ordrebøkene i perioden 2025 - 2027. Kilde: Maritimt Magasin/2024.

2.3. Utstyrsprodusenter

Norske maritime utstyrsprodusenter produserer spesialisert utstyr til skipsfarten og er leverandør til verftsindustrien og til skip i operasjon både nasjonalt og internasjonalt. På et skip som bygges ved et norsk verft vil det ofte være et titalls norske utstyrsprodusenter involvert. Utstyrsprodusentene leverer også til skipsverft i utlandet, enten via norske rederiers kontrahering av skip ved utenlandske verft eller gjennom utenlandske kunder.[39] Utstyrsprodusentene har i 2024 en estimert omsetning på 89 milliarder kroner, tilsvarende en omsetningsøkning på 8 prosent fra 2023 til 2024.

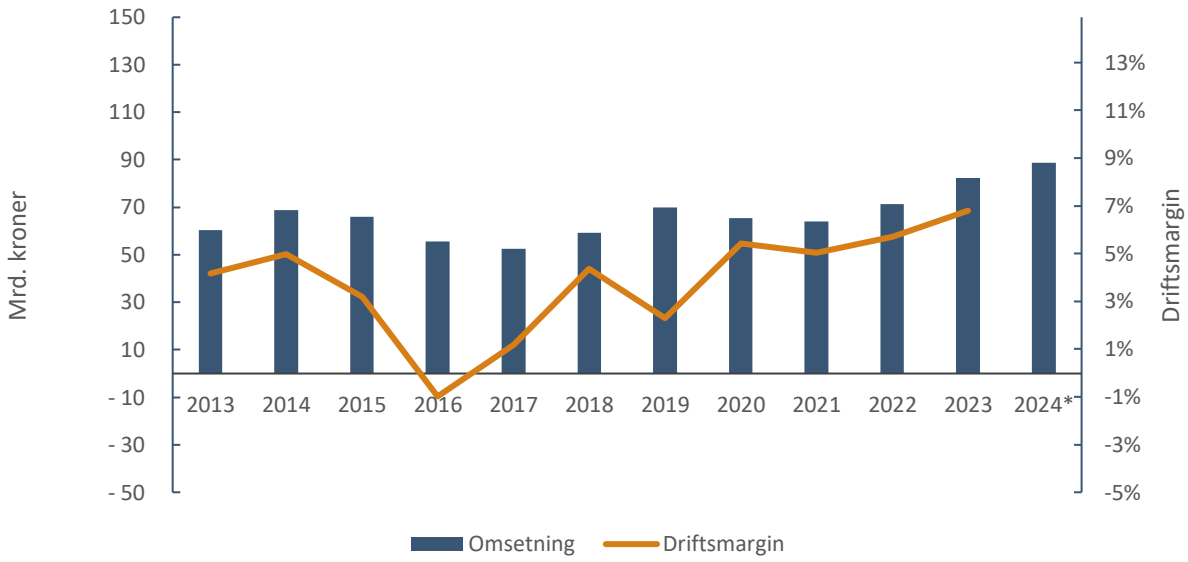
Tabell 2-3: Nøkkeltall for utstyrsprodusentene, 2023 og 2024 (2024 estimert). Kilde: Menon Economics

		2023	2024
	Omsetning (mrd. NOK)	82	89
	Verdiskaping (mrd. NOK)	26	29
	Antall sysselsatte (avrundet til hele 10)	18 930	19 430
	Driftsmargin	7 %	



Utstyrsprodusentene har på samme måte som skipsverftene omstilt seg fra olje- og gassdrevet etterspørsel til andre markeder. Markedene utstyrsprodusentene leverer til er nå diversifisert; de leverer til en rekke markeder både nasjonalt og internasjonalt. Gruppen har hatt høy lønnsomhet i 2023, hvor den er på et høyere nivå enn den har vært i hele perioden fra og med 2013.

Figur 2-5 Utvikling i omsetning og driftsmargin (EBIT) blant utstyrsprodusentene, 2013-2024 (*Estimerte tall). Kilde: Menon Economics



[39] *Menon-publikasjon nr. 13/2024. Tilgjengelig her.*

Økt nybyggingsaktivitet, både nasjonalt og internasjonalt, vil kunne bidra til flere leveranser og dermed økt aktivitet for utstyrsprodusentene. Skipsbyggingsmarkedet har opplevd en vekst i globale ordrebøker, både målt i antall og i CGT, fra 2023 til 2024.[40] Sterke markeder innen flere segmenter og flåtefornyelse som følge av overgangen til null- og lavutslipp driver en del av byggeaktiviteten, men ordrevolumet holdes samtidig tilbake av kapasitetsutfordringer på skipsverft på verdensbasis, høye nybyggspriser og usikkerhet rundt drivstoffteknologier. Den økte aktiviteten indikerer imidlertid en positiv utvikling for utstyrsprodusentene også i årene fremover.

2.4. Tjenesteleverandører

Den maritime næringen er avhengig av leveranser fra et bredt spekter av maritime tjenesteleverandører, hvorav de viktigste er skipsfinansiering, forsikring, megling, sjørett, skipsdesign, klassifisering og havnetjenester. Norge har et av verdens mest omfattende miljøer for maritim tjenesteyting og norske selskaper er blant de største og mest betydningsfulle i verden på flere områder.[41] Tjenesteleverandørene hadde en omsetning i 2023 på 129 milliarder kroner, med forventning om en vekst på 5 prosent i 2024.

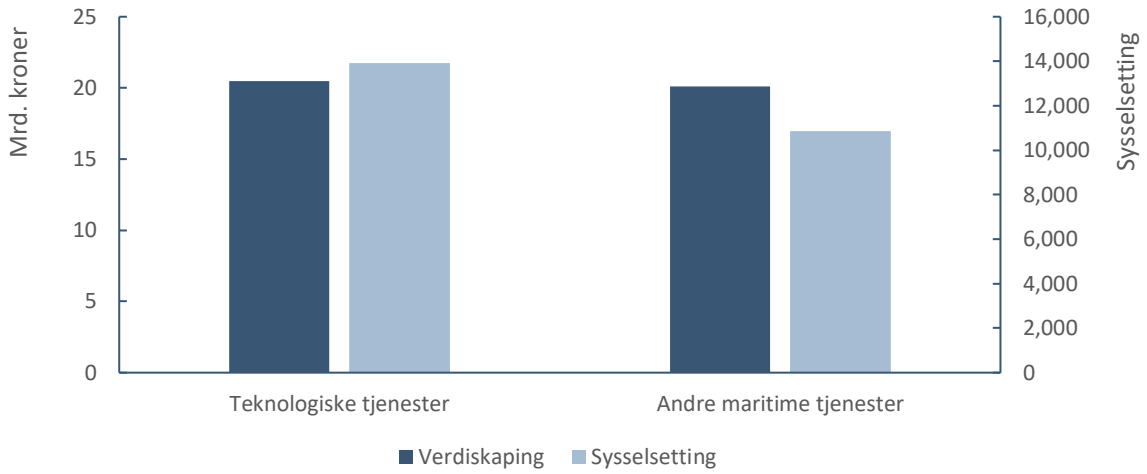
Tabell 2-4 Nøkkeltall for tjenesteleverandørene, 2023 og 2024 (2024 estimert). Kilde: Menon Economics

		2023	2024
	Omsetning (mrd. NOK)	129	136
	Verdiskaping (mrd. NOK)	38	41
	Antall sysselsatte (avrundet til hele 10)	24 730	24 780
	Driftsmargin	7 %	

I denne rapporten deles tjenesteleverandørene inn i teknologiske og andre maritime tjenester. Andre maritime tjenester består av selskaper som leverer finansielle og juridiske tjenester, havne- og logistikktjenester samt handelstjenester.[42] Verdiskapingen er delt noenlunde likt mellom de to gruppene, mens de teknologiske tjenesteleverandørene ansetter noen flere enn andre tjenester, henholdsvis 56 og 44 prosent.

[40] *Clarksons Research (2024). Shipping Intelligence Network.*
[41] *Menon-publikasjon nr. 13/2024. Tilgjengelig her.*
[42] *Finanssektoren tilbyr et bredt spekter av tjenester, inkludert skipsmegling og forsikring, med ledende aktører på verdensbasis. Havne- og logistikktjenester består av selskaper innenfor drift av havneanlegg og forsyningsbaser, spedisjon, lasting og lossing, samt logistikk-rådgivning. Leverandørene av logistikktjenester opererer i internasjonale markeder, mens havnedrift og forsyningsbaser er typiske lokale tjenester. Logistikktjenester er hovedsakelig rettet mot tradisjonell skipsfart. Handelstjenestene omfatter engros- og detaljhandel med utstyr og andre produkter til skip og flytende enheter.*

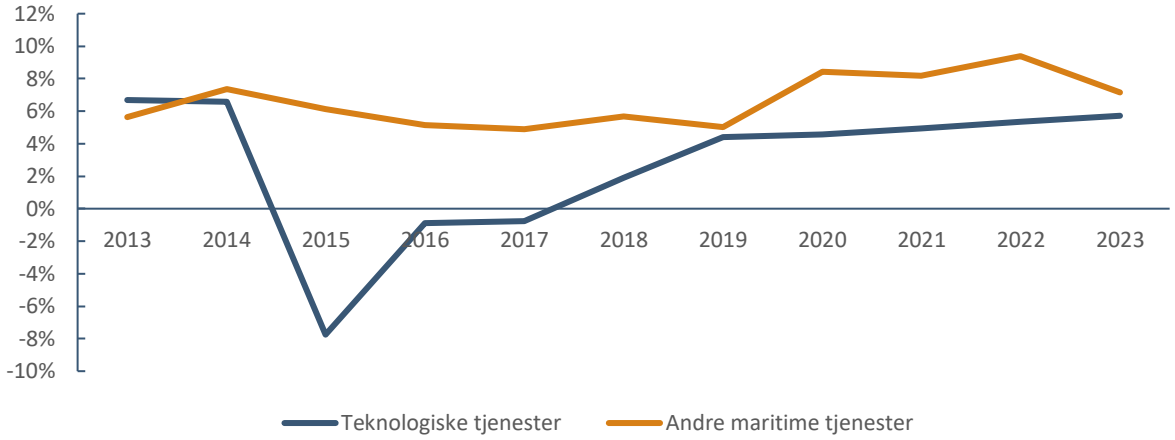
Figur 2-6 Verdiskaping og sysselsetting blant de ulike tjenesteleverandørene, 2024 (Verdiskaping estimert). Kilde: Menon Economics



Det er de teknologiske tjenestene som driver utviklingen i omsetning for tjenesteleverandørene totalt, med en estimert verdiskaping på 20 milliarder kroner i 2024, og 14 000 sysselsatte. Teknologiske tjenester omfatter virksomhetstyper som klassifisering, ingeniørtjenester, teknologisk FoU, skipsdesign, og installasjonsarbeid. Norske skipsdesignere er nøkkelaktører i både globale og nasjonale markeder, og har høy eksportandel. Elektroinstallasjon er også en betydelig del av disse tjenestene, som er nært knyttet til verftenes aktivitet.

Tjenesteleverandørene hadde en total lønnsomhet på rundt 7 prosent i 2023. Det er høyest lønnsomhet blant andre maritime tjenester, særlig hos finansielle og juridiske tjenester. Lønnsomheten til de teknologiske tjenesteleverandørene falt betydelig i etterkant av oljeprisfallet, men lønnsomheten har vært stigende siden 2015, og var i 2023 på 6 prosent.

Figur 2-7 Utvikling i driftsmargin (EBIT) blant teknologiske tjenesteleverandører og andre maritime tjenesteleverandører. Kilde: Menon Economics



Aktiviteten blant andre maritime tjenester er tett knyttet opp mot rederienes aktivitetsnivå. I motsetning til de teknologiske tjenesteleverandørene har lønnsomhetsnivået vært relativt stabilt den siste tiårsperioden, til tross for et noe lavere nivå fra 2014 til 2019. Fra 2019 til 2023 har lønnsomheten i snitt ligget på rundt 8 prosent. Blant disse tjenestene er det særlig skipsmeglere som har særlig høy lønnsomhet.

3. Fylkesrapporter

I dette kapittelet presenteres analyser av maritim næring i hvert fylke i form av et tosiders faktaark. Faktaarkene inneholder informasjon om fylkets maritime næring, inkludert nøkkeltall som sysselsetting, omsetning og verdiskaping, og utvikling i disse tallene over tid. Videre inkluderes informasjon om fylkets maritime klynge – både hvilke hovedgrupper som har aktivitet i fylket, og hvilke kommuner som har fremtredende maritim aktivitet.

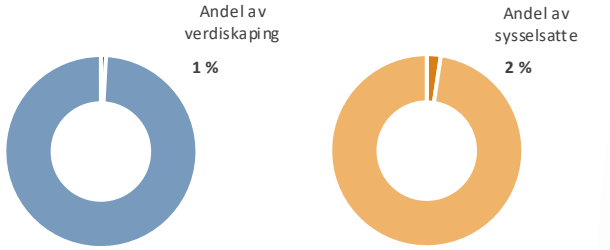
FINNMARK

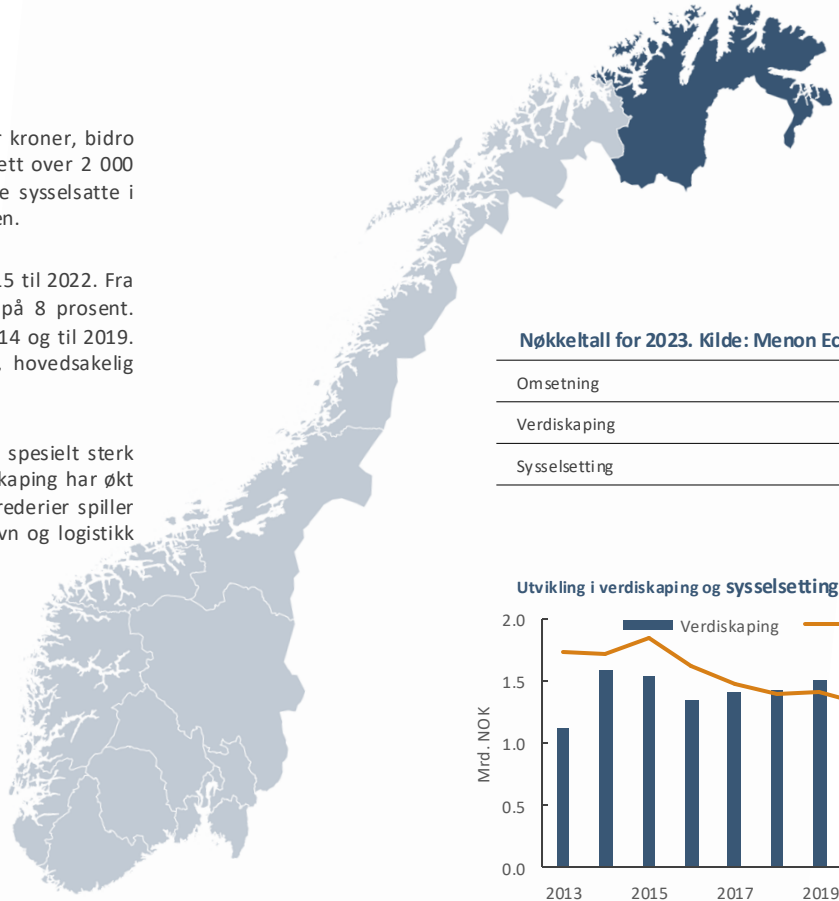
I 2023 omsatte Finnmarks maritime bedrifter for nærmere 5 milliarder kroner, bidro med i underkant av 2 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte rett over 2 000 personer. Den maritime næringen i Finnmark står for 2 prosent av de sysselsatte i næringen nasjonalt, og bidrar til 1 prosent av den samlede verdiskapingen.

Fylket har sett et fallende antall maritimt sysselsatte i perioden fra 2015 til 2022. Fra 2022 til 2023 har det imidlertid vært en økning i antall sysselsatte på 8 prosent. Verdiskapingen har historisk sett holdt på et relativt stabilt nivå fra 2014 og til 2019. Fra 2020 til 2023 har verdiskapingen økt med nærmere 40 prosent, hovedsakelig drevet av vekst for rederier innen cruise og passasjertransport.

Cruiserederier – i all hovedsak Hurtigrutens virksomhet – har hatt en spesielt sterk utvikling i denne perioden, der deres bidrag til fylkets maritime verdiskaping har økt fra 20 prosent i 2013 til nærmere 50 prosent i 2023. I tillegg til cruiserederier spiller rederier innen passasjertransport samt tjenesteleverandører innen havn og logistikk en viktig rolle i fylkets maritim næring.

Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics

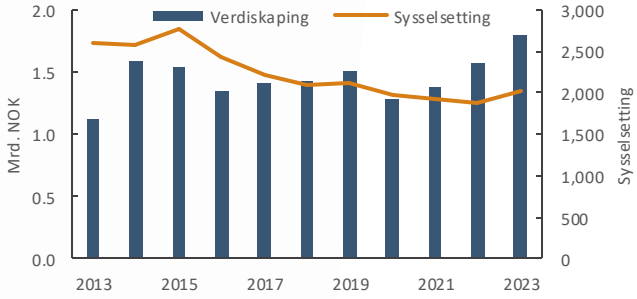




Nøkkeltall for 2023. Kilde: Menon Economics

Omsetning	NOK 4,9 mrd.
Verdiskaping	NOK 1,8 mrd.
Sysselsetting	2 020

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Finnmark defineres i stor grad av rederier, som står for mer enn tre fjerdedeler av både verdiskapingen og antall sysselsatte. Tjenesteleverandørene bidrar med omtrent 18 prosent av verdiskapingen og 15 prosent av det totale antall sysselsatte. Det er mindre aktivitet tilknyttet verft, og utstyrsleverandører er nesten fraværende.

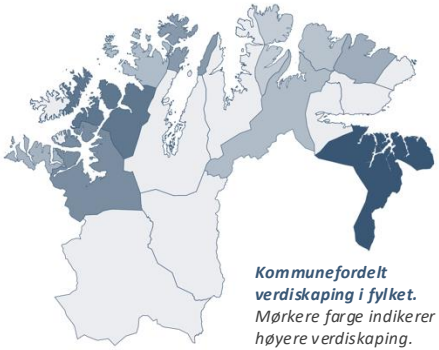
Majoriteten av rederivirksomheten i Finnmark er knyttet til cruisesegmentet gjennom Hurtigruten, med en mindre andel innen passasjertransport. I passasjersegmentet er ferge- og hurtigbåtselskapet Boreal Sjø den største bidragsyteren.

Brorparten av de maritime tjenestene som tilbys i fylket er havne- og logistikk-tjenester. Det største selskapet er Norsea Polarbase, som blant annet tilbyr havnetjenester som lossing av skip, bulkhåndtering og bunkersleveranser. Fylket huser også noen verft, hvor Kimek i Sør-Varanger er det største.

Fylkets maritime kommuner

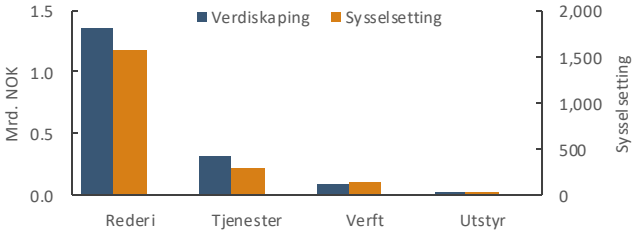
Finnmarks største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Sør-Varanger, Hammerfest, Alta, Nordkapp og Båtsfjord. Disse står for henholdsvis 59, 28, 6, 2 og 2 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er rederivirksomheten størst i Sør-Varanger (Hurtigruten Sjø), Hammerfest (Boreal Sjø avdeling Hammerfest), Alta (f.eks. brønnbåtrederiet Intership) og Nordkapp (primært nærskips godstransport fra 2Marine). Tilsvarende er tjenesteleverandørene størst i Båtsfjord (med Barents Skipsservice i spissen).



Kommunefordelt verdiskaping i fylket. *Mørkere farge indikerer høyere verdiskaping.*

Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Nøkkeltall for fem største maritime kommuner målt i verdiskaping. Kilde: Menon Economics

	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Sør-Varanger	1 350	NOK 1 mrd.	NOK 1,9 mrd.
Hammerfest	360	NOK 0,5 mrd.	NOK 2,1 mrd.
Alta	100	NOK 0,1 mrd.	NOK 0,2 mrd.
Nordkapp	60	NOK 0,04 mrd.	NOK 0,08 mrd.
Båtsfjord	70	NOK 0,04 mrd.	NOK 0,5 mrd.

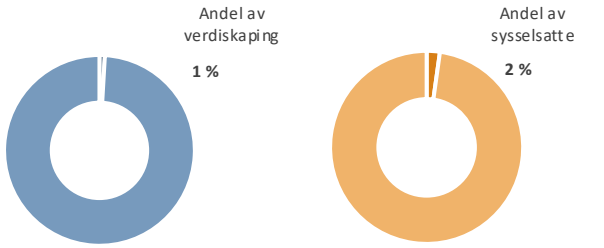
TROMS

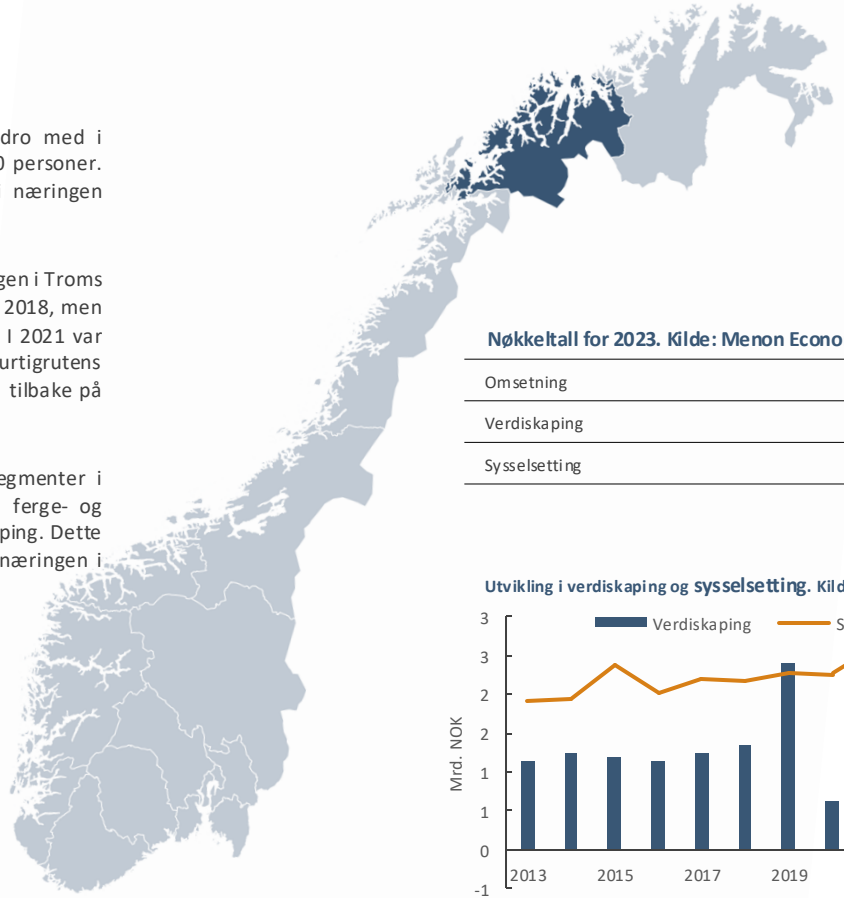
I 2023 omsatte Troms' maritime bedrifter for 13 milliarder kroner, bidro med i underkant av 2 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte om lag 1 900 personer. Den maritime næringen i Troms står for 2 prosent av de sysselsatte i næringen nasjonalt, og bidrar til oppunder 1 prosent av den samlede verdiskapingen.

I perioden fra 2013 til 2023 har antall sysselsatte innen den maritime næringen i Troms økt med 37 prosent. Verdiskapingen holdt seg på et stabilt nivå fra 2013 til 2018, men økte med 80 prosent fra 2018 til 2019, før den igjen falt med 75 prosent. I 2021 var fylkets maritime verdiskaping imidlertid negativ, noe som kan tilskrives Hurtigrutens virksomhet som ble hardt rammet av pandemien. I 2023 er verdiskapingen tilbake på et nivå som er 40 prosent høyere enn i 2018.

Passasjertransport og nærskipsfart har tradisjonelt vært viktige rederisegmenter i Troms. Fra 2013 til 2023 har imidlertid passasjertransport, særlig store ferge- og hurtigbåtselskaper, utgjort en stadig større del av fylkets maritime verdiskaping. Dette viser en utvikling der passasjertransportens betydning for den maritime næringen i Troms har økt vesentlig.

Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics

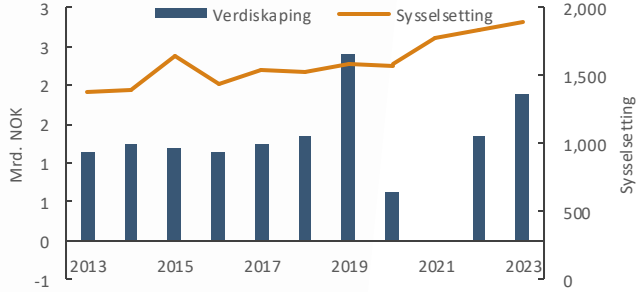




Nøkkeltall for 2023. Kilde: Menon Economics

Omsetning	NOK 13,1 mrd.
Verdiskaping	NOK 1,9 mrd.
Sysselsetting	1 900

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics

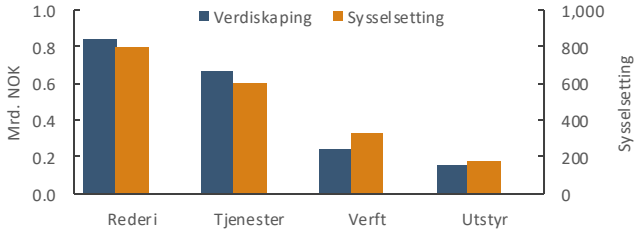


Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Troms består av tjenesteleverandører, utstyrsprodusenter, rederier og verft. Rederiene er den største bidragsyteren og står for litt over 40 prosent av næringens verdiskaping og sysselsetting. Tjenesteleverandørene bidrar med mer enn en tredjedel av både verdiskapingen og de sysselsatte, mens verftene utgjør omtrent 15 prosent. Den resterende andelen, 8 prosent, tilfaller utstyrsprodusenter.

Majoriteten av verdiskapingen fra rederivirksomheten kommer fra nærskipsfart. Målt i verdiskaping er Torghatten Nords avdeling i Tromsø størst innen passasjertransport, mens Seaworks Management er størst innen godstransport. Blant tjenesteleverandørene er havne- og logistikktjenester de mest verdiskapende. Finnsnes Dykk & Anleggservice er den største aktøren i dette segmentet. I tillegg har fylket flere aktører innen teknologiske tjenester (som Seaworks Kabel) og handelstjenester (som Bunker Oil AS Tromsø Tankanlegg). Fylket har i tillegg flere verft, der Tromsø Mekaniske er størst målt i verdiskaping. Blant utstyrsprodusentene i fylket er Nofi Tromsø, avdeling Eidkjosen, en sentral aktør.

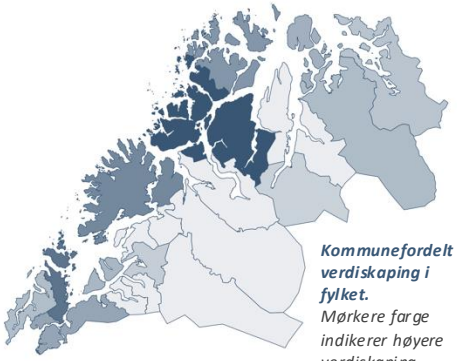
Verdiskaping og sysselsatting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime kommuner

Troms' største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Tromsø, Harstad, Senja, Karlsøy og Tjeldsund. Disse står for henholdsvis 43, 38, 7, 4 og 3 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er tjenesteleverandørene størst i både Tromsø (Bunker Oils tankanlegg) og Senja (Finnsnes Dykk & Anleggservice). Tilsvarende er rederivirksomhet dominerende i Harstad (Boreal Sjø) og Karlsøy (Torghatten Nord avdeling Nord Troms). I Tjeldsund er verftsvirksomhet den mest verdiskapende gruppen (primært Grovfjord Båtbyggeri og Grovfjord Mek. Verksted 2.0).



Kommunefordelt verdiskaping i fylket. *Mørkere farge indikerer høyere verdiskaping.*

Nøkkeltall for fem største maritime kommuner målt i verdiskaping. Kilde: Menon Economics

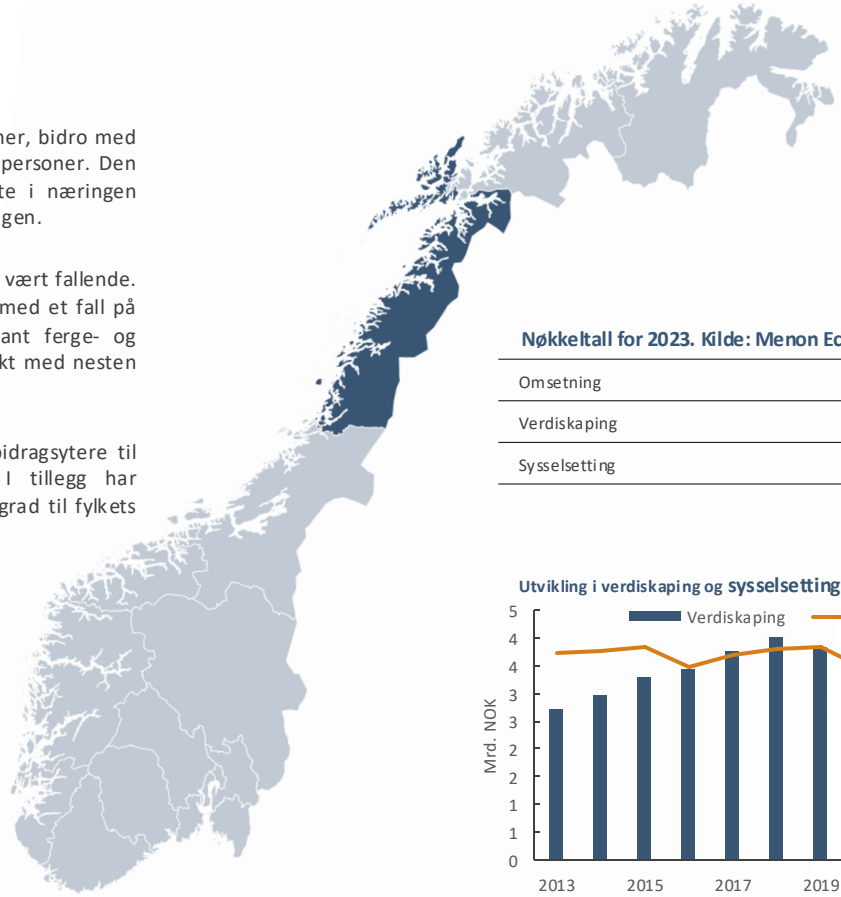
	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Tromsø	900	NOK 0,8 mrd.	NOK 10,3 mrd.
Harstad	650	NOK 0,7 mrd.	NOK 1,9 mrd.
Senja	120	NOK 0,1 mrd.	NOK 0,3 mrd.
Karlsøy	50	NOK 0,08 mrd.	NOK 0,2 mrd.
Tjeldsund	120	NOK 0,05 mrd.	NOK 0,1 mrd.

NORDLAND

I 2023 omsatte Nordlands maritime bedrifter for over 7 milliarder kroner, bidro med over 3,3 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte om lag 2 690 personer. Den maritime næringen i Nordland står for 3 prosent av de sysselsatte i næringen nasjonalt, og bidrar med nærmere 2 prosent av den samlede verdiskapingen.

Siden 2019 har antallet sysselsatte i den maritime næringen i Nordland vært fallende. Verdiskapingen i regionen har også opplevd en nedgang siden 2018, med et fall på 36 prosent. Nedgangen knyttes primært til lavere verdiskaping blant ferge- og hurtigbåtrederier. Til tross for denne nedgangen har verdiskapingen økt med nesten 30 prosent fra 2022 til 2023.

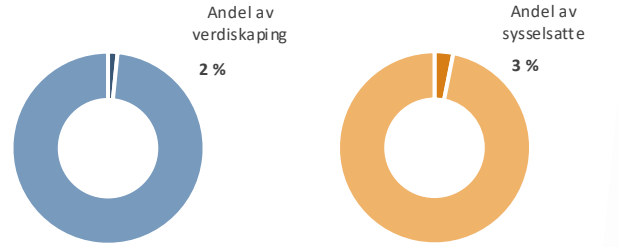
Passasjertransport og havne- og logistikktjenester har vært viktige bidragsytere til fylkets maritime verdiskaping i hele perioden 2013 til 2023. I tillegg har havbruksrederier blitt stadig viktigere i Nordland, og bidrar i økende grad til fylkets maritime økonomi.



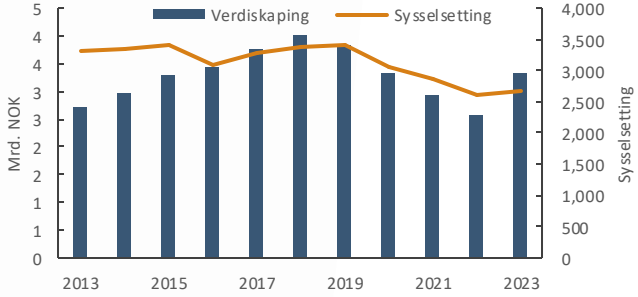
Nøkkeltall for 2023. Kilde: Menon Economics

Omsetning	NOK 7,2 mrd.
Verdiskaping	NOK 3,3 mrd.
Sysselsetting	2 690

Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics



Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Nordland domineres av rederivirksomhet og tjenesteleverandører. Rederiene står for nær halvparten av næringens sysselsetting og verdiskaping i fylket, mens tjenesteleverandører utgjør om lag en tredjedel av verdiskapingen. Det er noe verftsaktivitet tilstede (Westcon Helgeland bl.a.), mens utstyrsprodusenter har en mer beskjeden tilstedeværelse.

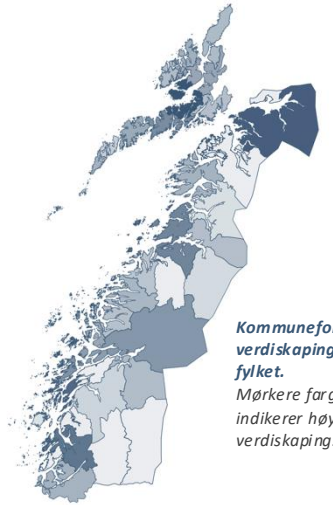
Rederivirksomheten er hovedsakelig sentrert rundt nærskipsfart, med passasjertransport som det største segmentet. Viktige aktører inkluderer ferge- og hurtigbåtselskaper som Torghatten og Boreal Sjø. En betydelig del av verdiskapingen kommer også fra fiskeri og havbruk, med brønnbåtrederier som Norsk Fisketransport og NL Brønnbåt, samt fra nærskipsgodstransport (bl. a. Gerd Stensen).

Majoriteten av verdiskapingen tilknyttet tjenesteleverandører er knyttet til havne- og logistikktjenester. Den største aktøren er LKABs transportvirksomhet i Narvik. Selskapet frakter jernmalm fra sine gruver i Kiruna i Sverige til Narvik. I Narvik lagres jernmalmen før den lastes om bord på store malmskip for videre eksport.

Fylkets maritime kommuner

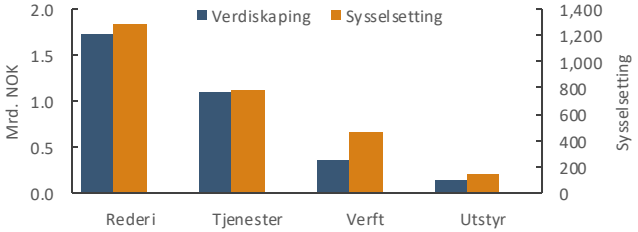
Nordlands største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Hadsel, Narvik, Alstahaug, Brønnøy og Bodø. Disse står for henholdsvis 19, 17, 15, 8 og 9 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er rederivirksomhet størst i Hadsel, Alstahaug, Brønnøy og Bodø. I Hadsel finner vi for eksempel Torghatten Nords avdeling Nordland, i Alstahaug Boreal Sjø, i Brønnøy Torghatten Midt samt Salten Shipping i Bodø. Den mest verdiskapende tjeneste-leverandøren i Narvik er LKABs transportavdeling, som også er den største i fylket målt i verdiskaping.



Kommunefordelt verdiskaping i fylket. *Mørkere farge indikerer høyere verdiskaping.*

Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Nøkkeltall for fem største maritime kommuner målt i verdiskaping. Kilde: Menon Economics

	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Hadsel	320	NOK 0,6 mrd.	NOK 1,2 mrd.
Narvik	230	NOK 0,5 mrd.	NOK 1,1 mrd.
Alstahaug	420	NOK 0,5 mrd.	NOK 1,2 mrd.
Brønnøy	200	NOK 0,3 mrd.	NOK 0,5 mrd.
Bodø	240	NOK 0,2 mrd.	NOK 0,8 mrd.

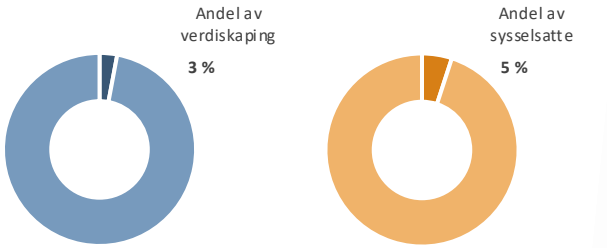
TRØNDELAG

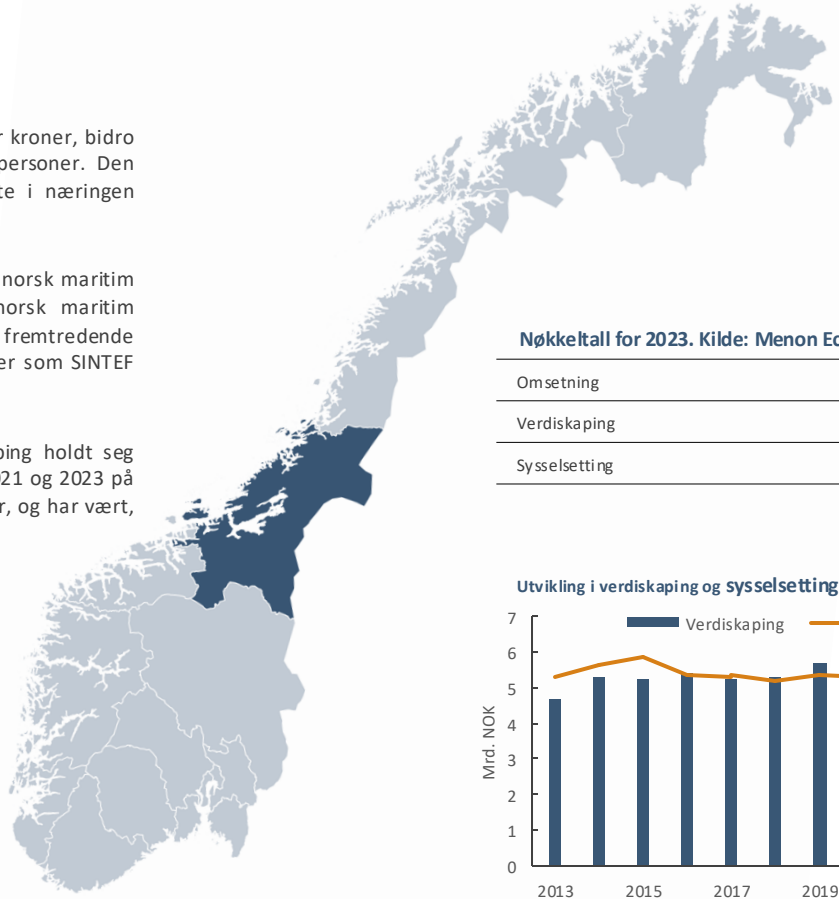
I 2023 omsatte Trøndelags maritime bedrifter for omtrent 16 milliarder kroner, bidro med 6 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte rundt 4 290 personer. Den maritime næringen i Trøndelag står for 5 prosent av de sysselsatte i næringen nasjonalt, og bidrar til 3 prosent av den samlede verdiskapingen.

Trøndelag har historisk vært et viktig teknologisk kunnskapssenter for norsk maritim næring, med et sterkt miljø for utvikling og innovasjon innen norsk maritim teknologiutvikling. Dette skyldes i stor grad tilstedeværelsen av fremtredende utdanningsinstitusjoner som NTNU og forsknings- og innovasjonsmiljøer som SINTEF Ocean.

Fra 2013 til 2023 har både nivået på antall sysselsatte og verdiskaping holdt seg relativt stabilt. Likevel har det vært en økning i verdiskaping mellom 2021 og 2023 på 25 prosent. Utstyrsprodusenter og teknologiske tjenesteleverandører er, og har vært, viktige bidragsytere til fylkets maritime verdiskaping.

Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics

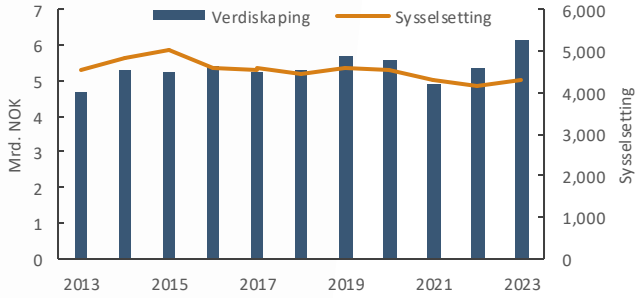




Nøkkeltall for 2023. Kilde: Menon Economics

Omsetning	NOK 15,9 mrd.
Verdiskaping	NOK 6,1 mrd.
Sysselsetting	4 290

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



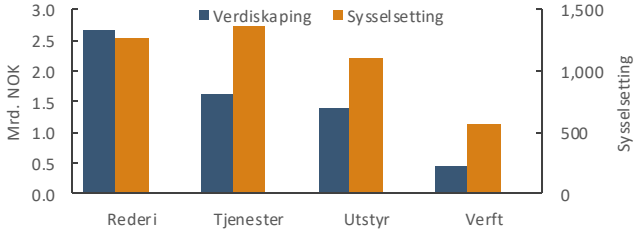
Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Trøndelag består av tjenesteleverandører, utstyrsprodusenter, rederier og verft. Rederiene er den største bidragsyteren og står for om lag 45 prosent av næringens verdiskaping og 30 prosent av de sysselsatte.

Majoriteten av verdiskapingen fra rederivirksomheten kommer fra nærskipssegmentet, med særlig tilstedeværelse av havbruksrederier, som Frøy Rederi og Eidsvaag. I tillegg har både riggselskaper og offshorerederier tilstedeværelse i Trøndelag, med aktører som Altera og BOA.

Tjenesteleverandørene i fylket bidrar med om lag 27 prosent av verdiskapingen og 32 prosent av de maritimt sysselsatte, mens utstyrsprodusentene står for 23 prosent av verdiskapingen og 29 prosent de sysselsatte. De resterende andelene tilfaller verftene, tilsvarende 13 prosent av de sysselsatte og 7 prosent av verdiskapingen. Viktige verftsaktører inkluderer Moen Marin, en verdensledende leverandør av arbeidsfartøy til havbruksnæringen, samt Fosen Yard, hvor hovedaktivitet har vært ombygging av store passasjerferger og oppgradering av havbruksfartøy.

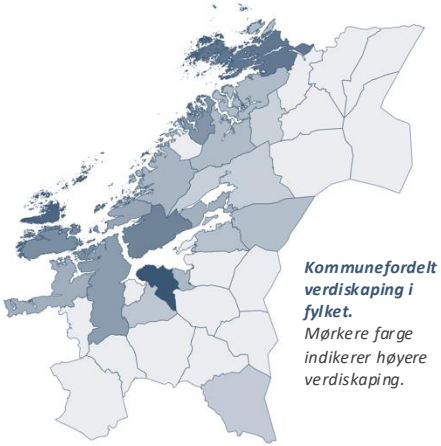
Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime kommuner

Trøndelags største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Trondheim, Frøya, Nærøysund, Indre Fosen og Hitra. Disse står for henholdsvis 61, 14, 7, 5 og 4 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er rederivirksomheten størst i Trondheim (bl.a. bore- og produksjonsselskapet Altera), Frøya (f.eks. brønnbåtrederiet Frøy Rederi) og Hitra (eks. deepsea-rederiet Berge Rederi). Tilsvarende er tjenesteleverandørene størst i Nærøysund (med Nord-Trøndelag Havn Rørvik i spissen), og utstyrssegmentet i Indre Fosen (eks. Servi avdeling Rissa).



Kommunefordelt verdiskaping i fylket. *Mørkere farge indikerer høyere verdiskaping.*

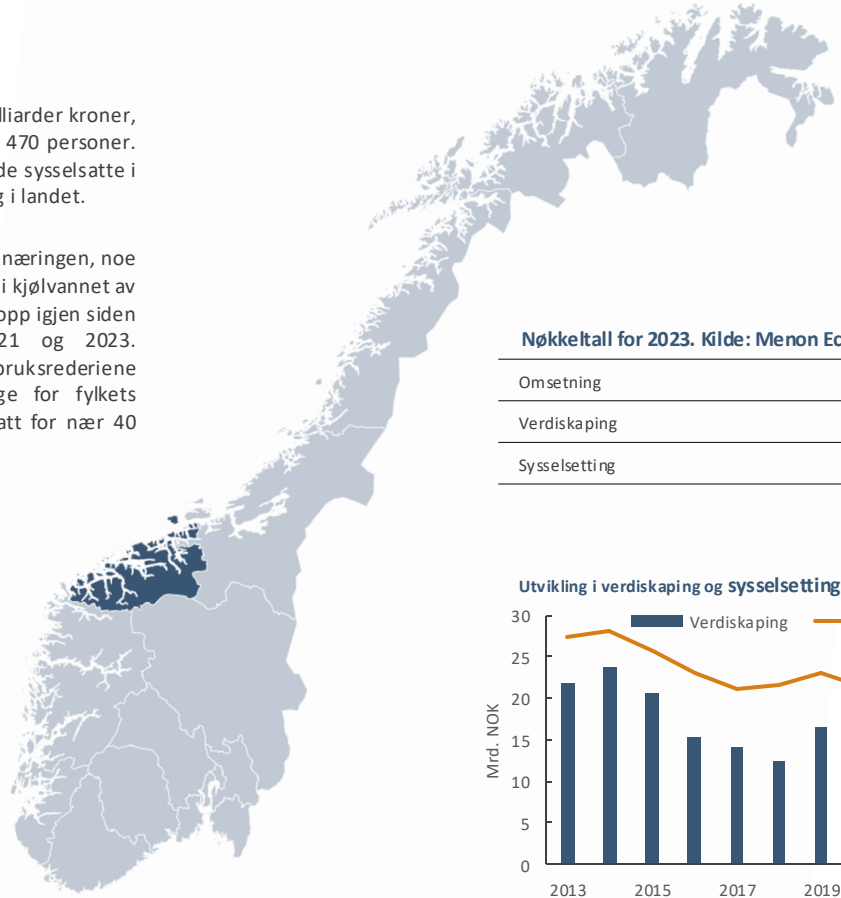
Nøkkeltall for fem største maritime kommuner målt i verdiskaping. Kilde: Menon Economics

	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Trondheim	2 280	NOK 3,7 mrd.	NOK 9,2 mrd.
Frøya	500	NOK 0,8 mrd.	NOK 2 mrd.
Nærøysund	280	NOK 0,4 mrd.	NOK 1,1 mrd.
Indre Fosen	380	NOK 0,3 mrd.	NOK 0,9 mrd.
Hitra	130	NOK 0,2 mrd.	NOK 0,7 mrd.

MØRE OG ROMSDAL

I 2023 omsatte maritime bedrifter i Møre og Romsdal for omtrent 66 milliarder kroner, bidro med 25 milliarder kroner i verdiskaping, og sysselsatte om lag 13 470 personer. Totalt utgjør den maritime næringen i Møre og Romsdal 16 prosent av de sysselsatte i næringen nasjonalt, samt 12 prosent av næringens samlede verdiskaping i landet.

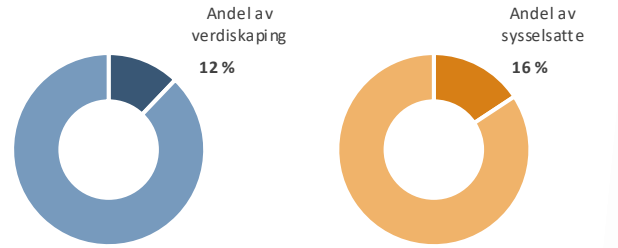
Fylkets maritime næring har tradisjonelt vært tett knyttet til olje- og gassnæringen, noe som førte til et fall i både verdiskaping og sysselsetting fra 2015 til 2018 i kjølvannet av oljekrisen. Foruten koronapandemien har imidlertid aktiviteten tatt seg opp igjen siden 2019, med en verdiskapingsvekst på 36 prosent mellom 2021 og 2023. Utstyrsprodusentene har vært en sentral drivkraft bak veksten, og havbruksrederiene har blitt stadig viktigere. Offshorerederiene er noe mindre viktige for fylkets verdiskaping i 2023 enn de var på toppnivået i 2014, men står fortsatt for nær 40 prosent av fylkets maritime verdiskaping.



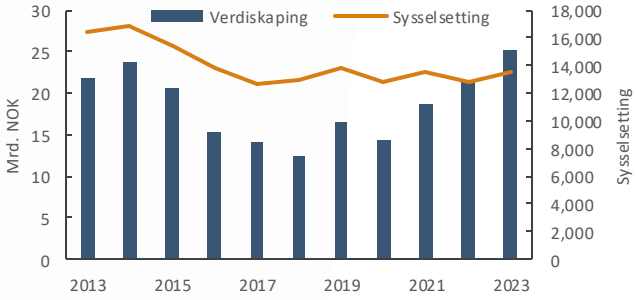
Nøkkeltall for 2023. Kilde: Menon Economics

Omsetning	NOK 66,3 mrd.
Verdiskaping	NOK 25,2 mrd.
Sysselsetting	13 470

Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics



Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



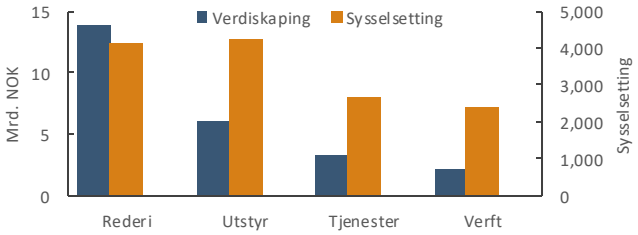
Fylkets maritime klynge

Møre og Romsdal er hjem til en komplett maritim klynge, bestående av rederier, verft, utstyrsprodusenter og tjenesteleverandører. Rederiene er den største bidragsyteren til verdiskapingen, tilsvarende 55 prosent. Blant rederiene utgjør offshorerederiene det største segmentet, hvor flere også opererer innen havvind. Fylket har også betydelig tilstedeværelse av havbruksrederier (brønnbåtrederier). Rederiene ansetter i overkant av 30 prosent av de sysselsatte i maritim næring i fylket.

Utstyrsprodusentene sysselsetter, i likhet med rederiene, i overkant av 30 prosent av arbeidsstyrken. Denne gruppen er en diversifisert gruppe som leverer avansert maritimt utstyr til en rekke skipssegmenter både nasjonalt og internasjonalt. I tillegg utgjør de maritime tjenesteleverandørene 13 prosent av verdiskapingen og 20 prosent av antall sysselsatte i næringen i fylket.

Møre og Romsdal huser også flere store verftsforetak, som Vard og Ulstein. Historisk har disse verftene vært rettet mot olje- og gassektoren, men måtte etter oljeprisfallet omstille seg til andre markeder. Med økende aktivitet i havvindmarkedet har flere verft nå gjenopptatt bygging av offshorefartøy – nå til bruk i havvindnæringen.

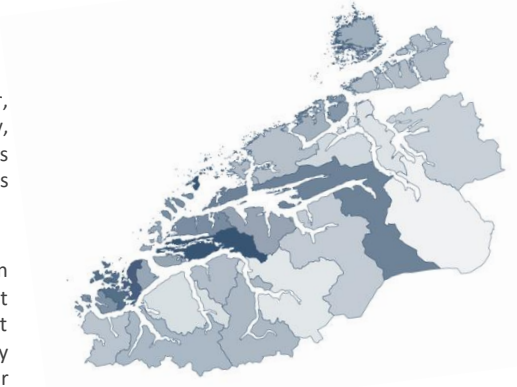
Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime kommuner

Møre og Romsdals største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Ålesund, Ulstein, Herøy, Molde og Haram. Disse står for henholdsvis 34, 18, 15, 7 og 6 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er rederivirksomheten størst i Ålesund (bl.a. brønnbåtrederiet Sølvtrans Rederi), Ulstein (offshorerederiet Island Offshore/Island Drilling) og Herøy (offshorerederiet Olympic m.fl.). Tilsvarende er utstyrsprodusentene den mest verdiskapende gruppen i Molde (med Glamox og Brunvoll i spissen), og tjenesteleverandører i Haram (Vard Electro avdeling Haram m.fl.)



Kommunefordelt verdiskaping i fylket.
Mørkere farge indikerer høyere verdiskaping.

Nøkkeltall for fem største maritime kommuner målt i verdiskaping. Kilde: Menon Economics

	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Ålesund	3 370	NOK 8,5 mrd.	NOK 26,5 mrd.
Ulstein	1 630	NOK 4,7 mrd.	NOK 7,3 mrd.
Herøy	1 440	NOK 3,7 mrd.	NOK 7,4 mrd.
Molde	1 410	NOK 1,9 mrd.	NOK 5,1 mrd.
Haram	1 260	NOK 1,4 mrd.	NOK 6,5 mrd.

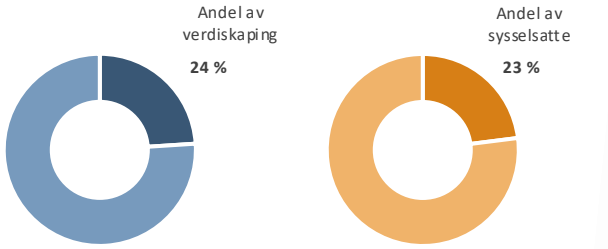
VESTLAND

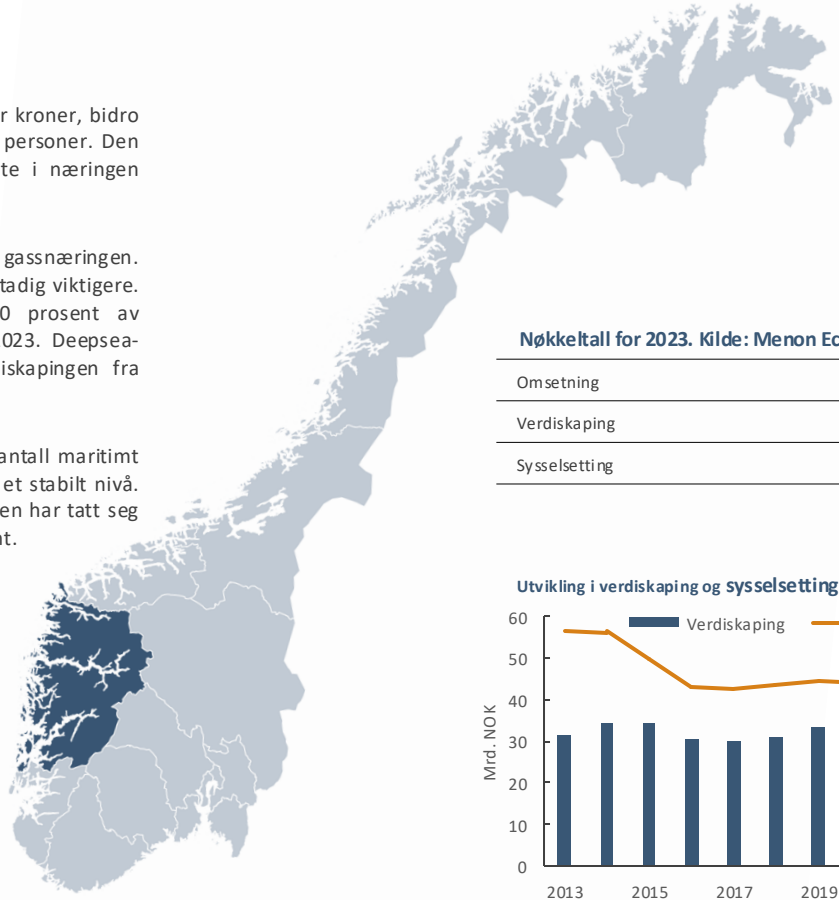
I 2023 omsatte Vestlands maritime bedrifter for omtrent 147 milliarder kroner, bidro med 50 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte om lag 19 700 personer. Den maritime næringen i Vestland står for 23 prosent av de sysselsatte i næringen nasjonalt, og bidrar til 24 prosent av den samlede verdiskapingen.

Vestlands maritime næring har tradisjonelt vært tett knyttet til olje- og gassnæringen. Denne næringen er fortsatt viktig, men deepsea-segmentet har blitt stadig viktigere. Offshorerederier og riggselskaper har gått fra å bidra med 40 prosent av verdiskapingen fra maritim næring i fylket i 2013 til 30 prosent i 2023. Deepsea-rederier har på sin side i samme periode økt sitt bidrag til verdiskapingen fra 16 til 28 prosent.

Som følge av fylkets tette tilknytning til olje- og gassvirksomhet falt antall maritimt sysselsatte i fylket mellom 2014 og 2016, men har siden holdt seg på et stabilt nivå. Den maritime verdiskapingen i fylket har siden 2016 vokst moderat, men har tatt seg opp fra 2021, hvor den fra 2021 til 2023 har økt med nærmere 40 prosent.

Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics

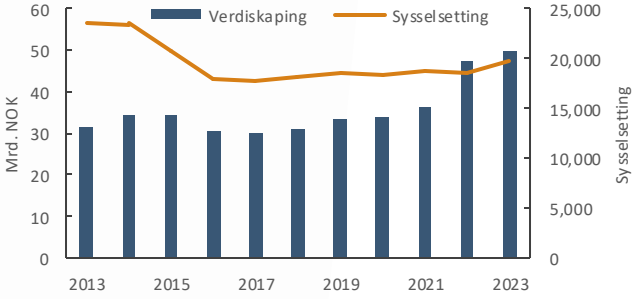




Nøkkeltall for 2023. Kilde: Menon Economics

Omsetning	NOK 146,8 mrd.
Verdiskaping	NOK 49,9 mrd.
Sysselsetting	19 700

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



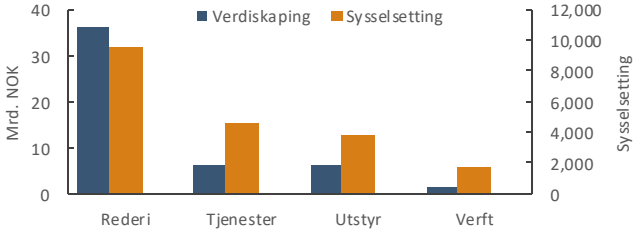
Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Vestland er særlig rettet mot rederisegmentet, som totalt bidrar til over 70 prosent av verdiskapingen og nærmere 40 prosent av antall sysselsatte i næringen i fylket. Deepsea-rederier er spesielt dominerende, med aktører som Odfjell og Grieg Shipping. I tillegg finner vi offshorerederier som DOF og bore- og produksjonsselskaper som Odfjell Drilling. Det finnes også en rekke rederier som opererer innen short-sea segmentet, eksempelvis Wilson og Utkilen.

Tjenesteleverandørene står på sin side for henholdsvis 13 og 24 prosent av verdiskapingen og antall sysselsatte. Majoriteten av tjenesteleverandørene tilbyr teknologiske tjenester samt havne- og logistikktjenester.

Utstyrsprodusentene i Vestland står for 12 prosent av fylkets maritime verdiskaping. Blant aktører finnes skipsmotorprodusenten Bergen Engines og Framo, hvor sistnevnte leverer pumpesystemer til blant annet deepsea-flåten. Verftsindustrien i fylket sysselsetter i underkant av 10 prosent av de sysselsatte i næringen. Viktige aktører inkluderer Fitjar Mekaniske Verksted, som spesialiserer seg på bygging av brønnbåter, fiskerifartøy og arbeidsbåter, samt Brødrene Aa, kjent for å bygge energieffektive ferger i karbonfiber.

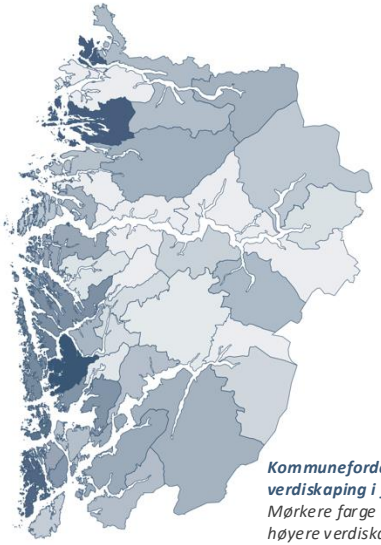
Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime kommuner

Vestlands største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Bergen, Kinn, Bømlo, Austevoll og Askøy. Disse står for henholdsvis 65, 8, 4, 4 og 3 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er rederivirksomheten størst i Bergen (kjemikalietankrederiet Odfjell m.fl.), Kinn (passasjerbåtrederiet Fjord1 m.fl.), Bømlo (offshorerederiet Eidesvik Maritime/Eidesvik Shipping m.fl.) og Austevoll (bl.a. offshorerederiet DOF). I Askøy kommune er utstyrssegmentet mest verdiskapende (hvor Framo er den mest verdiskapende aktøren).



Kommunefordelt verdiskaping i fylket. *Mørkere farge indikerer høyere verdiskaping.*

Nøkkeltall for fem største maritime kommuner målt i verdiskaping. Kilde: Menon Economics

	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Bergen	8 460	NOK 32,4 mrd.	NOK 105 mrd.
Kinn	2 670	NOK 3,8 mrd.	NOK 8 mrd.
Bømlo	1 300	NOK 2,2 mrd.	NOK 4,6 mrd.
Austevoll	1 140	NOK 2,2 mrd.	NOK 4,2 mrd.
Askøy	730	NOK 1,7 mrd.	NOK 6,4 mrd.

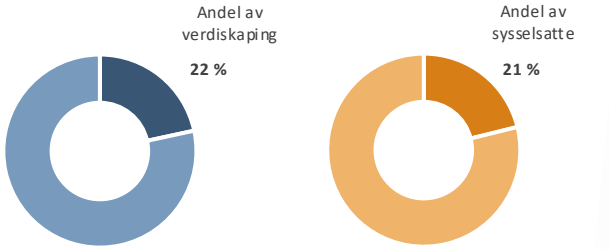
ROGALAND

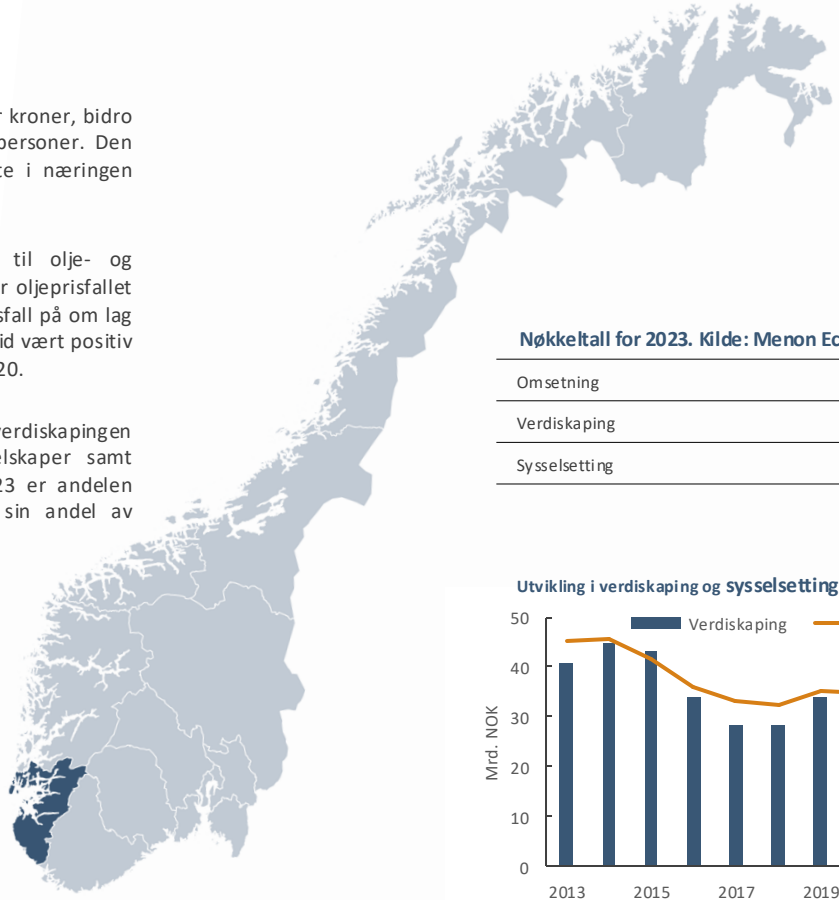
I 2023 omsatte Rogalands maritime bedrifter for omtrent 106 milliarder kroner, bidro med 45 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte over 18 000 personer. Den maritime næringen i Rogaland står for 21 prosent av de sysselsatte i næringen nasjonalt, og bidrar til 22 prosent av den samlede verdiskapingen.

Rogalands maritime næring har tradisjonelt vært nært knyttet til olje- og gassnæringen. Denne avhengigheten gjorde fylket spesielt utsatt under oljeprisfallet og den påfølgende offshorekrisen, noe som resulterte i et verdiskapingsfall på om lag 60 prosent mellom 2014 og 2017. Utviklingen i verdiskaping har imidlertid vært positiv siden den gang, med unntak av nedgangen under koronapandemien i 2020.

Fylket har opplevd en endring i hvilke selskaper som bidrar til mest til verdiskapingen den siste tiårsperioden. I 2014 utgjorde bore- og produksjonsselskaper samt offshorerederier mer enn 60 prosent av verdiskapingen, mens i 2023 er andelen redusert til rundt 35 prosent. Samtidig har deepsea-rederier økt sin andel av verdiskapingen fra 12 prosent til 32 prosent samme periode.

Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics

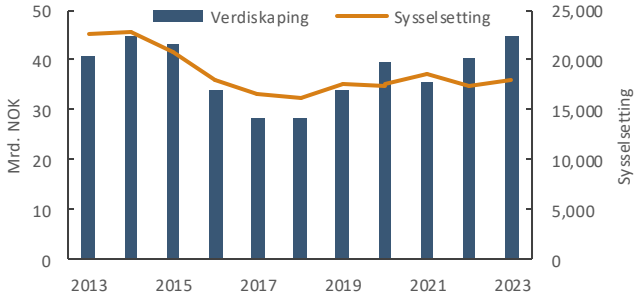




Nøkkeltall for 2023. Kilde: Menon Economics

Omsetning	NOK 106,4 mrd.
Verdiskaping	NOK 45 mrd.
Sysselsetting	18 040

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



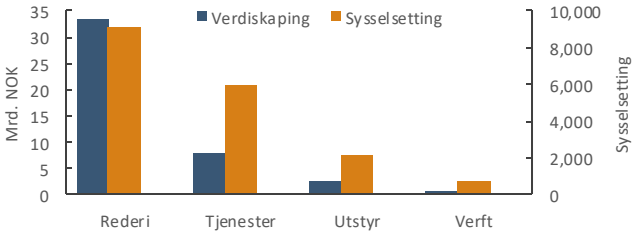
Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Rogaland er særlig drevet av rederisegmentet. Rederiene står for 75 prosent av fylkets totale verdiskaping i 2023 og mer enn halvparten av det totale antall sysselsatte i næringen. I overkant av en tredjedel av verdiskapingen totalt kommer fra bore- og produksjonsselskaper og offshorerederier, mens rett over 30 prosent kommer fra deepsea-rederier, som eksempelvis Knutsen OAS i Haugesund.

Maritime tjenester er også en betydelig bidragsyter i fylket, med henholdsvis 33 prosent av antall sysselsatte og 18 prosent av verdiskapingen. Innenfor tjenesteleverandørene er teknologiske tjenester den største bidragsyteren til verdiskaping.

Utstyrsprodusentene i Rogaland står for 6 prosent av fylkets maritime verdiskaping, og 12 prosent av de sysselsatte. Verftene utgjør på sin side henholdsvis 2 og 4 prosent. Eksempler på sentrale verftsaktører i fylket er Westcon Yards, som tilbyr både nybygg og reparasjon og vedlikehold, samt GMC Yard, som er spesialisert på reparasjon og vedlikehold.

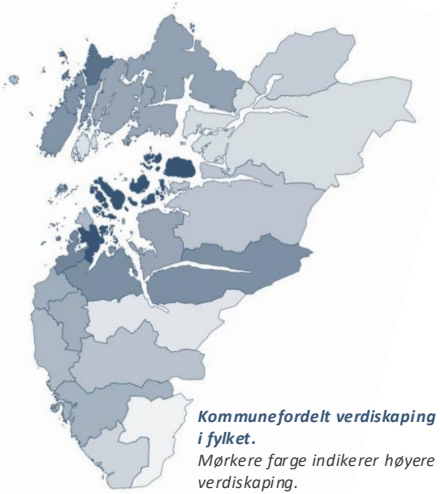
Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime kommuner

Rogalands største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Stavanger, Haugesund, Sola, Sandnes og Karmøy. Disse står for henholdsvis 36, 20, 16, 8 og 4 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er rederivirksomheten størst i Stavanger, Haugesund, Sola og Sandnes. I Stavanger og Sandnes er det riggselskapene Transocean og COSL som er de største selskapene målt i verdiskaping, mens det i Sola og i Haugesund er offshorerederiene Subsea7 og Deepocean. På Karmøy er tjenesteleverandørene mest verdiskapende (eks. systemintegrator SEAM).



Kommunefordelt verdiskaping i fylket.
Mørkere farge indikerer høyere verdiskaping.

Nøkkeltall for fem største maritime kommuner målt i verdiskaping. Kilde: Menon Economics

	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Stavanger	6 450	NOK 16,1 mrd.	NOK 32,7 mrd.
Haugesund	2 820	NOK 13,3 mrd.	NOK 24,8 mrd.
Sola	2 780	NOK 7,3 mrd.	NOK 24,6 mrd.
Sandnes	1 860	NOK 3,5 mrd.	NOK 8,7 mrd.
Karmøy	1 890	NOK 1,8 mrd.	NOK 7 mrd.

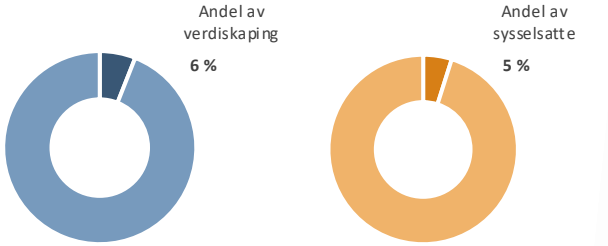
AGDER

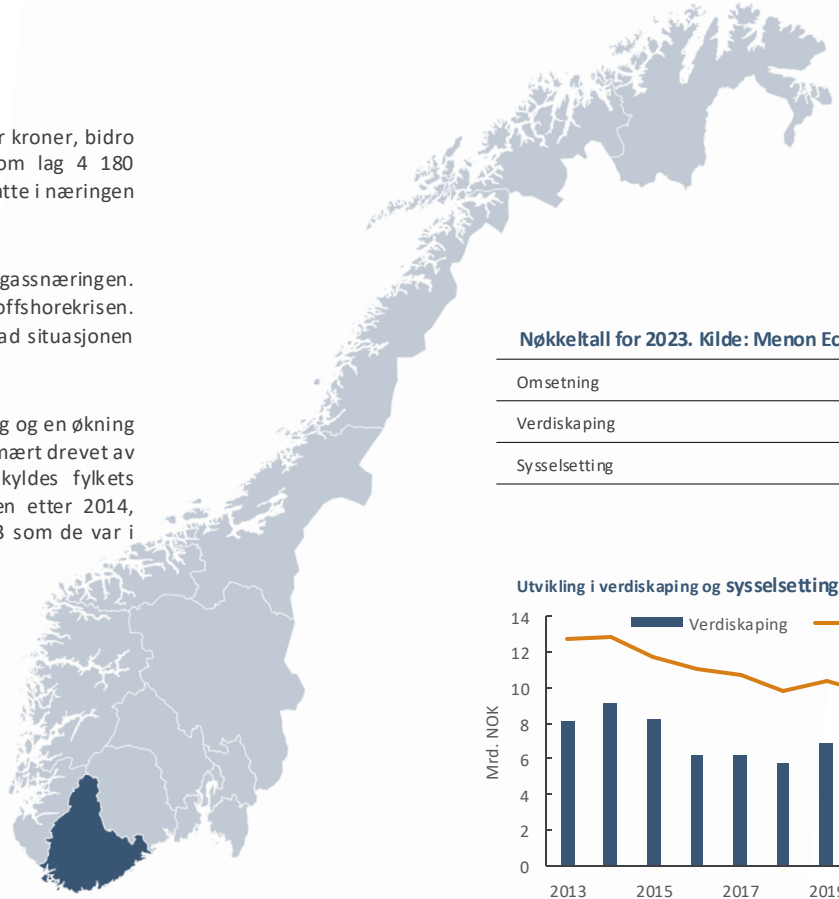
I 2023 omsatte de maritime bedriftene i Agder for omtrent 29 milliarder kroner, bidro med oppunder 13 milliarder kroner i verdiskaping, og sysselsatte om lag 4 180 personer. Den maritime næringen i Agder utgjør 5 prosent av de sysselsatte i næringen nasjonalt og bidrar til 6 prosent av den samlede verdiskapingen.

Historisk sett har Agders maritime næring vært nært knyttet til olje- og gassnæringen. Dette gjorde fylket sårbart under oljeprisfallet og den påfølgende offshorekrisen. Utviklingen i verdiskaping for næringen som helhet reflekterer i stor grad situasjonen for offshorerederiene.

Mellom 2021 og 2023 har det vært en økning på 60 prosent i verdiskaping og en økning på 3 prosent i antall sysselsatte i næringen. Verdiskapingsveksten er primært drevet av offshorerederiene, mens økningen i sysselsettingen hovedsakelig skyldes fylkets tjenesteleverandører. Til tross for lav aktivitet i olje- og gassnæringen etter 2014, forblir offshorerederiene like sentrale i Agders maritime næring i 2023 som de var i 2014.

Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics

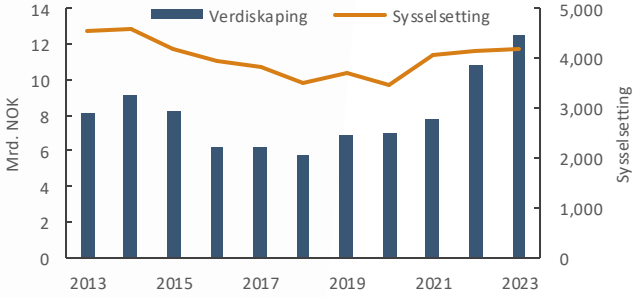




Nøkkeltall for 2023. Kilde: Menon Economics

Omsetning	NOK 29 mrd.
Verdiskaping	NOK 12,5 mrd.
Sysselsetting	4 180

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Agder karakteriseres av rederier, utstyrsprodusenter og tjenesteleverandører. Verdiskapingen er dominert av rederiene, som bidrar med omtrent 65 prosent av fylkets totale verdiskaping. De største rederiaktørene, målt i verdiskaping, opererer innen offshore (Siem Offshore m.fl.) og deepsea-aktivitet (Siem Car Carriers, OSM Maritime Group m.fl.).

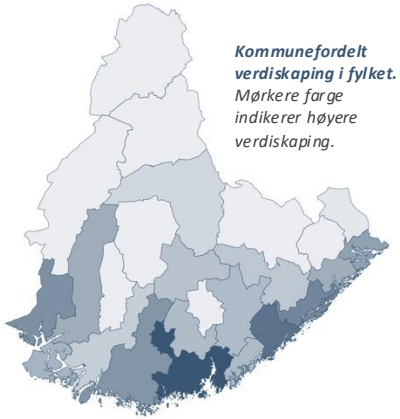
Mens rederiene står for rundt en fjerdedel av arbeidsstyrken, er det utstyrsprodusentene som har flest sysselsatte. Utstyrsprodusentene står for 35 prosent av fylkets maritime sysselsatte og 15 prosent av verdiskapingen. Viktige aktører inkluderer blant annet Viking Life-Saving Equipments avdeling i Færvik og Air Products avdeling i Kristiansand.

Tjenesteleverandørene står for henholdsvis 30 prosent av de sysselsatte og 15 prosent av næringens verdiskaping i fylket. Sjøforsikringsselskapet Gard er det klart største. I tillegg tilbyr majoriteten av tjenesteleverandørene teknologiske tjenester.

Fylkets maritime kommuner

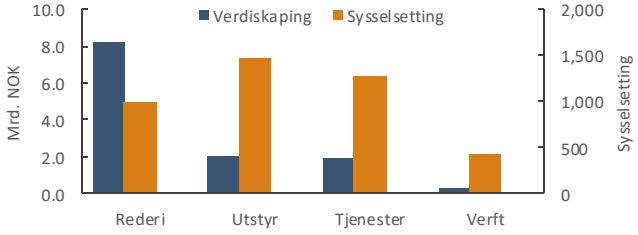
Agders største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Kristiansand, Grimstad, Arendal, Flekkefjord og Lindesnes. Disse står for henholdsvis 46, 23, 18, 4 og 3 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er rederivirksomheten størst i Kristiansand (Siem Offshore m.fl.) og Grimstad (Ugland Marine Management m.fl.). Tjenesteleverandørene er mest verdiskapende i Arendal (med Gard i spissen). Utstyrsprodusentene er den største bidragsyteren til verdiskaping i både Flekkefjord (med Parat Halvorsen som eneste aktør) og Lindesnes (Scanmudring m.fl.).



Kommunefordelt verdiskaping i fylket. *Mørkere farge indikerer høyere verdiskaping.*

Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Nøkkeltall for fem største maritime kommuner målt i verdiskaping. Kilde: Menon Economics

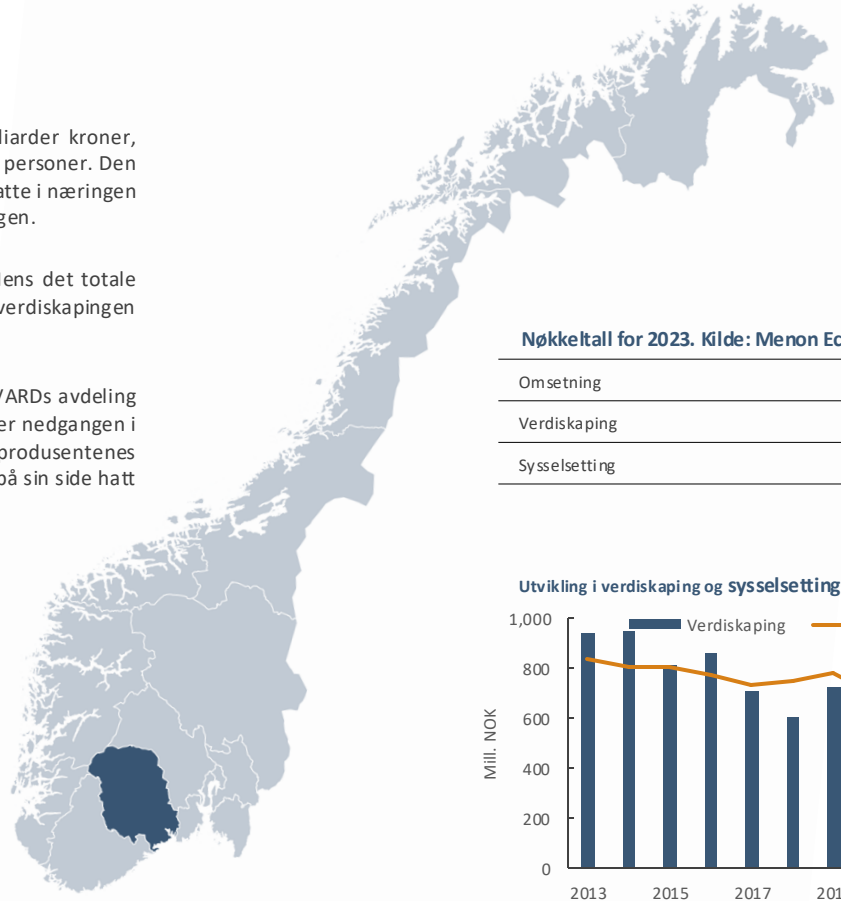
	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Kristiansand	1 210	NOK 5,7 mrd.	NOK 12 mrd.
Grimstad	380	NOK 2,9 mrd.	NOK 5,4 mrd.
Arendal	1 250	NOK 2,3 mrd.	NOK 6,9 mrd.
Flekkefjord	260	NOK 0,5 mrd.	NOK 1,1 mrd.
Lindesnes	360	NOK 0,3 mrd.	NOK 1,7 mrd.

TELEMARK

I 2023 omsatte Telemarks maritime bedrifter for i overkant av 2 milliarder kroner, bidro med 800 millioner kroner i verdiskaping og sysselsatte om lag 680 personer. Den maritime næringen i Telemark står for nærmere 1 prosent av de sysselsatte i næringen nasjonalt, og bidrar til nærmere 0,5 prosent av den samlede verdiskapingen.

Den maritime næringen i Telemark har blitt mindre det siste tiåret. Mens det totale antall sysselsatte næringen er en tredjedel lavere i 2023 enn i 2013, har verdiskapingen falt med om lag 15 prosent.

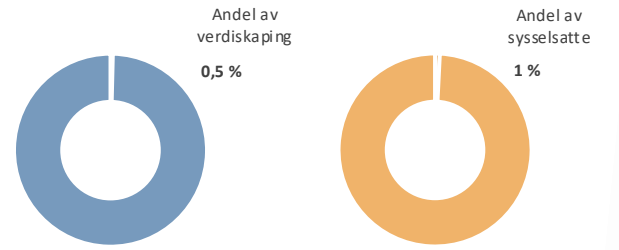
Fallet i verdiskaping i perioden frem mot 2020 kan i stor grad tilskrives VARDs avdeling i Brevik, som i 2020 måtte legge ned driften som følge av tøffe tider etter nedgangen i offshoremarkedet. Utviklingen kan også delvis tilskrives utstyrsprodusentenes verdiskaping, som har vært volatil i perioden. Tjenesteleverandører har på sin side hatt en stabil utvikling i perioden 2013 til 2023.



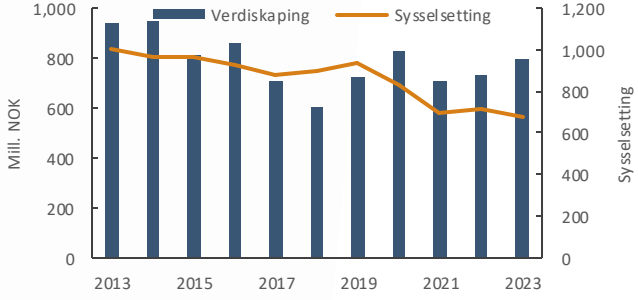
Nøkkeltall for 2023. Kilde: Menon Economics

Omsetning	NOK 2,1 mrd.
Verdiskaping	NOK 0,8 mrd.
Sysselsetting	680

Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics



Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Telemark består av tjenesteleverandører, utstyrsprodusenter, rederier og verft. Tjenesteleverandørene er den største bidragsyteren og står for 45 prosent av verdiskapingen i næringen, samt 40 prosent av sysselsettingen i fylket. De andre gruppene bidrar med omtrent like store deler av den gjenværende verdiskapingen og sysselsettingen.

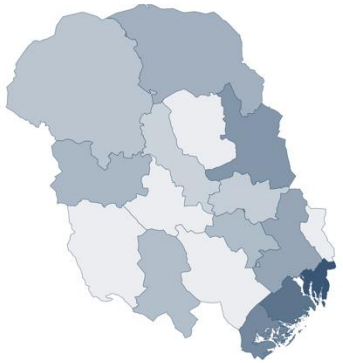
Tjenesteleverandørene i Telemark tilbyr teknologiske tjenester (som Sperre, Cranemaster, Brunvoll Mar-El m.fl.) og havne- og logistikktjenester (som Northsea Terminal, Grenland Havn avd. Brevik, Kragerø Sjøtjenester m.fl.). Selv om utstyrsprodusentene samlet sett bidrar med mindre verdiskaping, er programvareselskapet Baze Technology det mest verdiskapende selskapet i næringen i fylket.

Rederivirksomheten i Telemark er i hovedsak rettet mot nærskipsfart, med fokus på gods- og passasjertransport, gjennom selskaper som Kragerø Fjordbåtselskap. Likevel er Høyergruppen, et deepsea-rederi, det mest verdiskapende rederiet i fylket.

Fylkets maritime kommuner

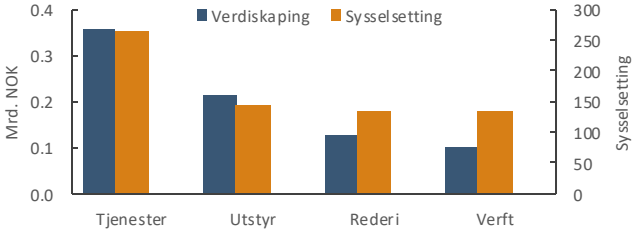
Telemarks største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Porsgrunn, Bamble, Kragerø, Notodden og Skien. Disse står for henholdsvis 48, 19, 12, 6 og 5 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er utstyrsprodusentene størst i Porsgrunn (Baze Technology m.fl.). Tilsvarende er tjenesteleverandørene størst i Bamble (bl.a. Cranemaster), Notodden (primært Sperre) og Skien (Motorhuset m.fl.). I Kragerø er det rederiene som er de største bidragsyterne, hvor det mest verdiskapende selskapet er passasjerbåtrederiet Kragerø Fjordbåtselskap.



Kommunefordelt verdiskaping i fylket.
Mørkere farge indikerer høyere verdiskaping.

Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Nøkkeltall for fem største maritime kommuner målt i verdiskaping. Kilde: Menon Economics

	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Porsgrunn	280	NOK 0,4 mrd.	NOK 1 mrd.
Bamble	110	NOK 0,1 mrd.	NOK 0,4 mrd.
Kragerø	130	NOK 0,1 mrd.	NOK 0,2 mrd.
Notodden	20	NOK 0,05 mrd.	NOK 0,1 mrd.
Skien	50	NOK 0,04 mrd.	NOK 0,2 mrd.

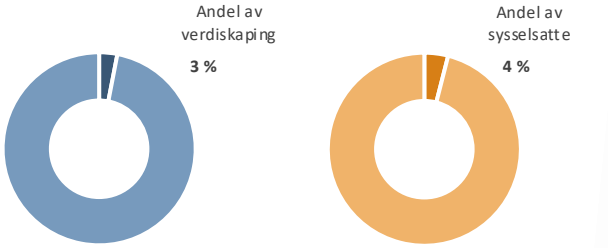
VESTFOLD

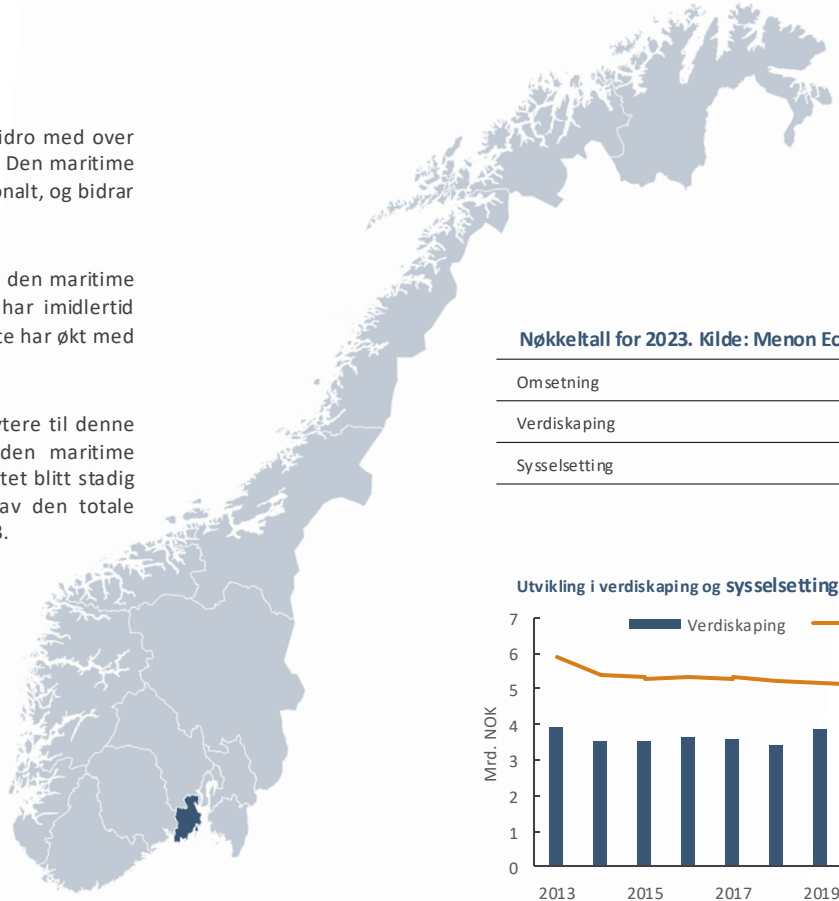
I 2023 omsatte Vestfold maritime bedrifter for 23 milliarder kroner, bidro med over 6 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte om lag 3 410 personer. Den maritime næringen i Vestfold står for 4 prosent av de sysselsatte i næringen nasjonalt, og bidrar til 3 prosent av den samlede verdiskapingen.

Mellom 2013 og 2018 har både verdiskapingen og antallet sysselsatte i den maritime næringen i Vestfold holdt seg på et stabilt nivå. Fra 2019 til 2023 har imidlertid verdiskapingen opplevd en vekst på over 60 prosent, og antall sysselsatte har økt med 15 prosent.

Gjennom hele perioden har utstyrsprodusentene vært viktige bidragsytere til denne verdiskapingen, med en andel på mellom 35 og 50 prosent av den maritime verdiskapingen i Vestfold fra 2013 til 2023. Videre har deepsea-segmentet blitt stadig mer betydningsfullt for fylkets maritime verdiskaping. Deres andel av den totale maritime verdiskapingen har økt fra 8 prosent i 2013 til 27 prosent i 2023.

Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics

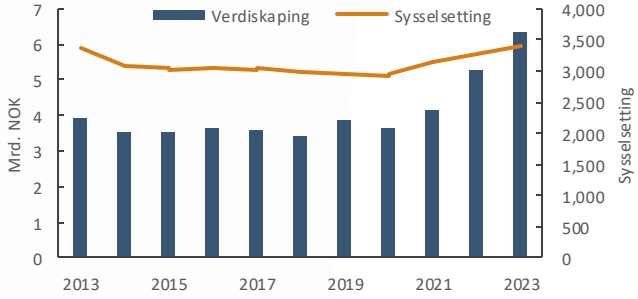




Nøkkeltall for 2023. Kilde: Menon Economics

Omsetning	NOK 23 mrd.
Verdiskaping	NOK 6,3 mrd.
Sysselsetting	3 410

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



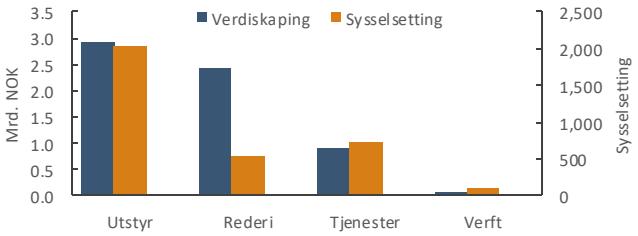
Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Vestfold består hovedsakelig av utstyrsprodusenter, rederier, og tjenesteleverandører. Utstyrsprodusentene utgjør den største gruppen og står for 45 prosent av verdiskapingen og 60 prosent av arbeidsstyrken i næringen. Rederiene bidrar med omkring 40 prosent av verdiskapingen, men sysselsetter relativt færre. Tjenesteleverandørene står for 15 prosent av verdiskapingen og en femtedel av de sysselsatte i fylket.

Utstyrsprodusentene i Vestfold leverer et bredt utvalg av produkter for maritime operasjoner. Dette inkluderer alt fra avanserte teknologiske systemer til grunnleggende skipsutstyr. Kongsberg Discovery og Kongsberg Maritimes avdelinger i fylket er blant de viktigste aktørene innen utstyrsproduksjonen.

Rederivirksomheten i Vestfold er hovedsakelig fokusert på deepsea-aktiviteter og nærskipsfart. Saga Shipholding (Norway) fremstår som den ledende aktøren innen deepsea, målt i verdiskaping. Nærskipsfarten inkluderer passasjer-transportselskaper som Color Line, samt Bastø-Fosen, som drifter ferger mellom Horten-Moss og Svelvik-Verket.

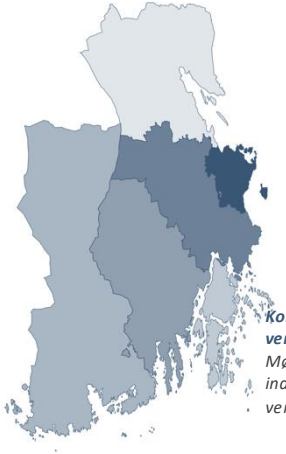
Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime kommuner

Vestfolds største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Horten, Tønsberg, Sandefjord, Larvik og Færder. Disse står for henholdsvis 34, 30, 18, 10 og 7 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er utstyrsprodusentene størst i Horten, Larvik og Færder. Horten huser blant annet Kongsberg Discoverys avdeling på Strandpromenaden i Horten, Larvik har en avdeling for Jotron, mens Færder har en produksjonsavdeling for Wilhelmsen Chemicals. Tilsvarende er rederivirksomhet størst i både Tønsberg og Sandefjord. I Tønsberg finner vi blant annet Saga Shipholding (Norway), og i Sandefjord en avdeling for Color Line Transport.



Kommunefordelt verdiskaping i fylket. *Mørkere farge indikerer høyere verdiskaping.*

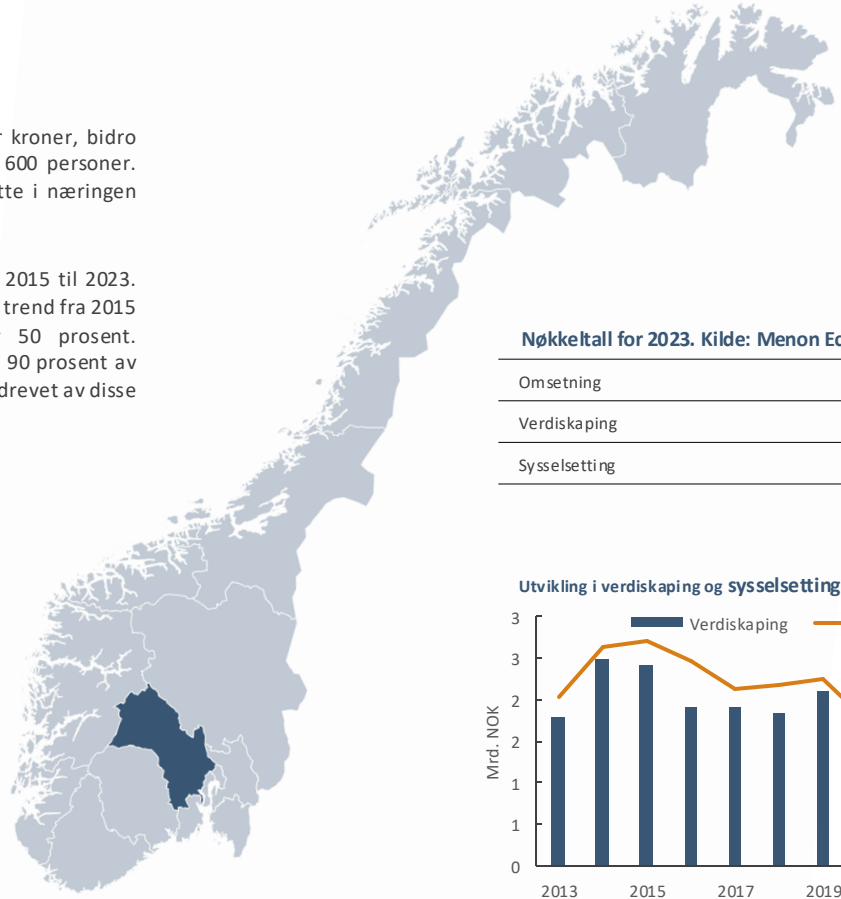
Nøkkeltall for fem største maritime kommuner målt i verdiskaping. Kilde: Menon Economics

	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Horten	1 540	NOK 2,2 mrd.	NOK 5,8 mrd.
Tønsberg	500	NOK 1,9 mrd.	NOK 10,8 mrd.
Sandefjord	610	NOK 1,1 mrd.	NOK 2,9 mrd.
Larvik	490	NOK 0,6 mrd.	NOK 1,9 mrd.
Færder	200	NOK 0,4 mrd.	NOK 1,3 mrd.

BUSKERUD

I 2023 omsatte Buskerud maritime bedrifter for nærmere 7 milliarder kroner, bidro med over 2,2 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte om lag 1 600 personer. Den maritime næringen i Buskerud står for 2 prosent av de sysselsatte i næringen nasjonalt, og bidrar til 1 prosent av den samlede verdiskapingen.

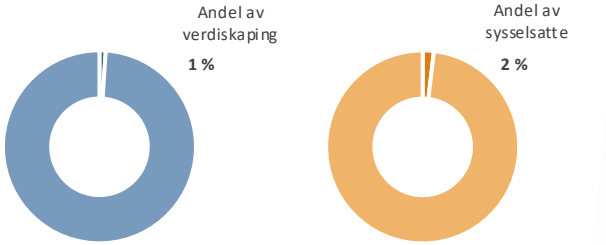
Antall maritimt sysselsatte i Buskerud falt med 30 prosent i perioden 2015 til 2023. Fylkets maritime verdiskaping har også i hovedsak hatt en nedadgående trend fra 2015 til 2020, men har fra 2020 til 2023 økt med i overkant av 50 prosent. Utstyrsprodusentene har i perioden 2013 til 2023 utgjort mellom 80 og 90 prosent av verdiskapingen i fylket, og utviklingen i perioden er derfor hovedsakelig drevet av disse aktørenes aktivitet.



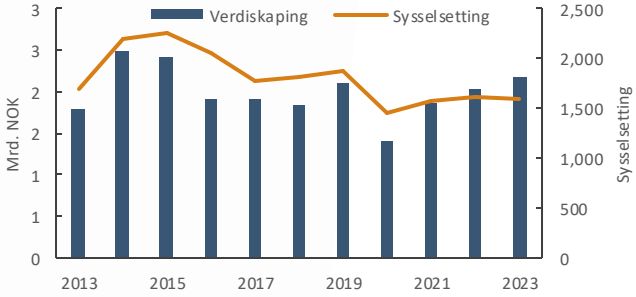
Nøkkeltall for 2023. Kilde: Menon Economics

Omsetning	NOK 6,8 mrd.
Verdiskaping	NOK 2,2 mrd.
Sysselsetting	1 600

Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics



Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Buskerud er i stor grad knyttet til utstyrsprodusenter, hvor disse aktørene står for om lag 83 prosent av næringens verdiskaping og antall sysselsatte i fylket. Tjenesteleverandører utgjør en mindre andel, med omtrent 15 prosent av næringens verdiskaping og sysselsatte. Verftsaktivitet og rederivirksomhet er tilnærmet fraværende.

Utstyrsprodusentene i Buskerud består av et fåtall bedrifter med høy verdiskaping. Disse er involvert i utvikling av avansert maritim teknologi og utstyr, som navigasjonssystemer, industrielle ventiler, hydrauliske systemer og digitale løsninger. Blant de viktigste aktørene finner vi Kongsberg Maritime, Klinger Westad og Servi.

Tjenesteleverandørene i Buskerud er knyttet til ulike sektorer som handel, finans, jus, samt havne- og logistikktjenester. Teknologitjenester utgjør imidlertid den største gruppen, der de største tjenesteleverandørene er Wärtsilä Valmarine i Drammen og Endress & Hausers avdeling på Tranby i Lier.

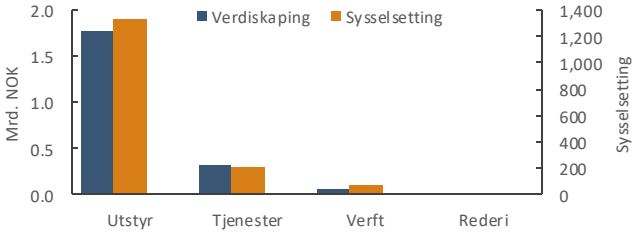
Fylkets maritime kommuner

Buskeruds største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Kongsberg, Drammen, Modum, Lier og Krødsherad. Disse står for henholdsvis 71, 15, 6, 5 og 1 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er utstyrsprodusentene størst i Kongsberg, Modum og Krødsherad. I Kongsberg finner vi blant annet Kongsberg Maritime, i Modum Klinger Westad, samt Rubbhall i Krødsherad. Tilsvarende er tjenesteleverandørene størst i Drammen og Lier, hvor Drammen har aktører som Wärtsilä Valmarine og Lier har en produksjonsavdeling for Carboline Norge.

Kommunefordelt verdiskaping i fylket. *Mørkere farge indikerer høyere verdiskaping.*

Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



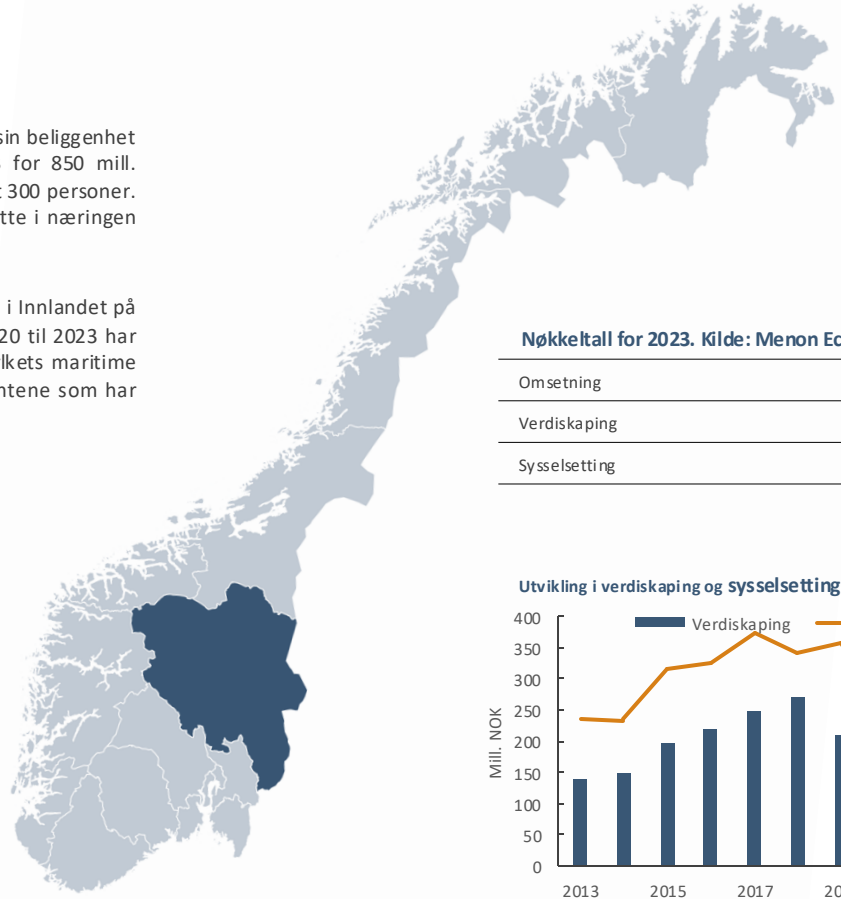
Nøkkeltall for fem største maritime kommuner målt i verdiskaping. Kilde: Menon Economics

	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Kongsberg	1 150	NOK 1,5 mrd.	NOK 4,5 mrd.
Drammen	250	NOK 0,3 mrd.	NOK 1,2 mrd.
Modum	100	NOK 0,1 mrd.	NOK 0,4 mrd.
Lier	90	NOK 0,1 mrd.	NOK 0,5 mrd.
Krødsherad	10	NOK 0,02 mrd.	NOK 0,1 mrd.

INNLANDET

Innlandet har i utgangspunktet begrenset maritim aktivitet på grunn av sin beliggenhet uten kystlinje. Likevel omsatte Innlandets maritime bedrifter i 2023 for 850 mill. kroner, bidro med 300 mill. kroner i verdiskaping og sysselsatte omtrent 300 personer. Den maritime næringen i Innlandet står for 0,5 prosent av de sysselsatte i næringen nasjonalt og bidrar med 0,2 prosent av den samlede verdiskapingen.

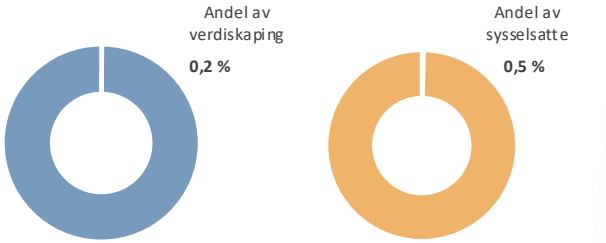
I perioden fra 2013 til 2018 var det vekst i den maritime verdiskapingen i Innlandet på nær 100 prosent, før den falt med 23 prosent fra 2018 til 2019. Fra 2020 til 2023 har det imidlertid vært en vekst på over 60 prosent. Antall sysselsatte i fylkets maritime næring har fulgt den samme utviklingstrenden. Det er utstyrsprodusentene som har vært driveren bak utviklingen gjennom hele perioden fra 2013 til 2023.



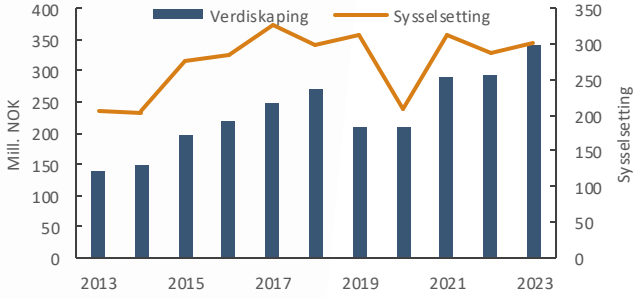
Nøkkeltall for 2023. Kilde: Menon Economics

Omsetning	NOK 850 mill.
Verdiskaping	NOK 340 mill.
Sysselsetting	300

Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics



Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime klynge

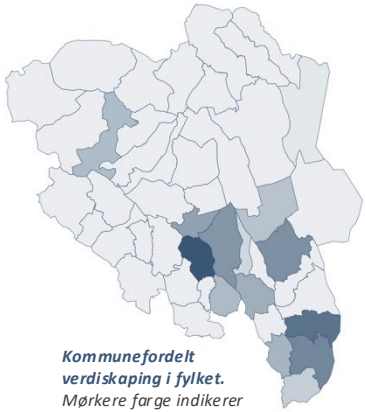
Maritim næring i Innlandet fylke er hovedsakelig knyttet til utstyrsprodusenter, som står for rundt tre fjerdedeler av den totale verdiskapingen og antall sysselsatte i fylket. Tjenester og rederier bidrar med omtrent 10 prosent hver, mens verftsaktivitet i fylket er begrenset.

Utstyrsprodusentene i Innlandet tilbyr relativt varierte produkter. Den største av disse er Glamox' produksjonsavdeling på Kirkenær i Grue, som blant annet leverer belysningsløsninger for marin anvendelse. Det ble imidlertid rapportert i 2024 at deres produksjonsaktivitet i Grue skal legges ned. Den nest største bedriften i fylket er Mustad Autoline i Gjøvik, som utvikler og leverer automatisert linfiskeutstyr til fiskeflåter over hele verden. I tillegg har Kongsvinger en avdeling for Norske Backer, som blant annet har spesialisert seg på eksplosjonssikre produkter for den maritime næringen.

Fylkets maritime kommuner

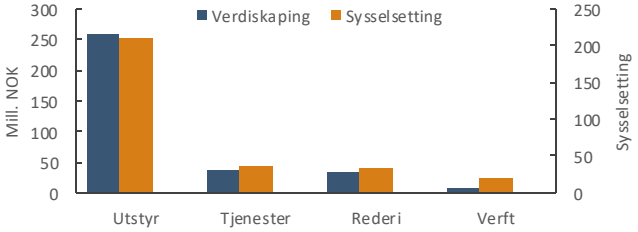
Innlandets største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Gjøvik, Grue, Kongsvinger, Elverum og Ringsaker. Disse står for henholdsvis 27, 25, 12, 10 og 9 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er utstyrsprodusentene størst i alle fem kommunene. I Gjøvik er majoriteten av kommunens verdiskaping i næringen tilknyttet Mustad Autoline. Tilsvarende gjelder for Grue og Glamox, noe som betyr at næringens verdiskaping i Grue trolig vil bortfalle ved en nedleggelse av fabrikken. All verdiskaping i Kongsvinger er også tilknyttet Norske Backer. Elverum og Ringsaker er noe mer diversifisert. I Elverum er den mest verdiskapende utstyrsprodusenten Norse Metal Elverum, mens i Ringsaker er det Ovun avdeling Innlandet.



Kommunefordelt verdiskaping i fylket. *Mørkere farge indikerer høyere verdiskaping.*

Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



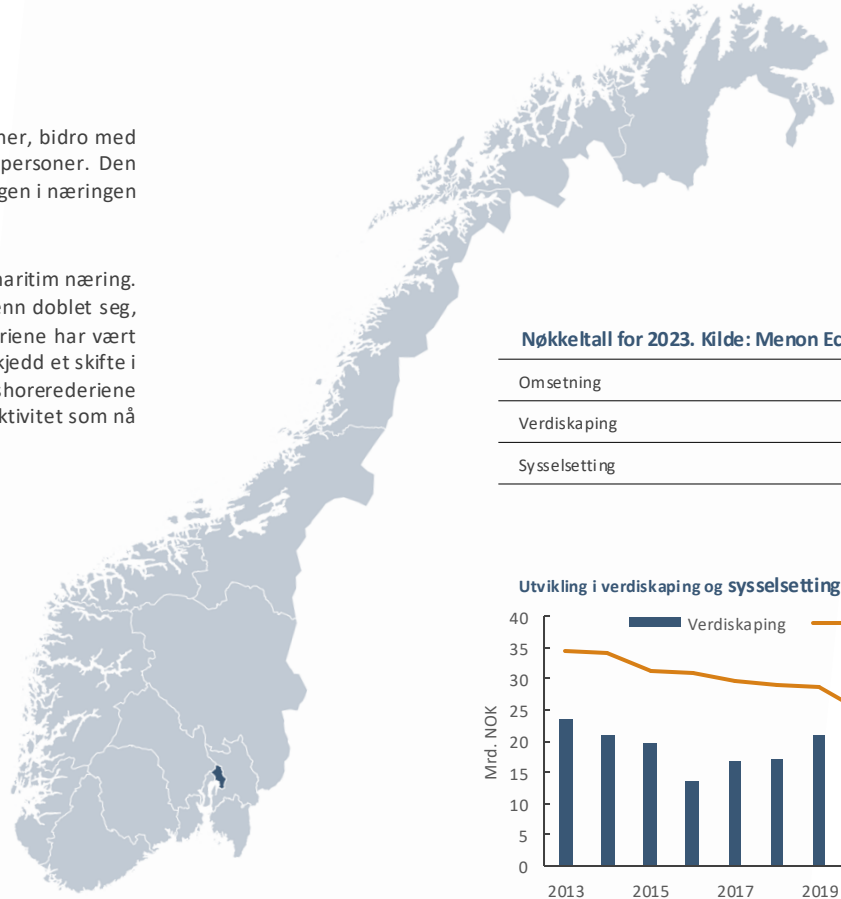
Nøkkeltall for fem største maritime kommuner målt i verdiskaping. Kilde: Menon Economics

	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Gjøvik	70	NOK 91 mill.	NOK 212 mill.
Grue	50	NOK 85 mill.	NOK 225 mill.
Kongsvinger	50	NOK 42 mill.	NOK 115 mill.
Elverum	50	NOK 34 mill.	NOK 83 mill.
Ringsaker	30	NOK 30 mill.	NOK 78 mill.

OSLO

I 2023 omsatte Oslos maritime bedrifter for nærmere 92 milliarder kroner, bidro med over 36 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte om lag 6 330 personer. Den maritime næringen i Oslo utgjør 7 prosent av den nasjonale sysselsettingen i næringen og står for 18 prosent av den totale verdiskapingen.

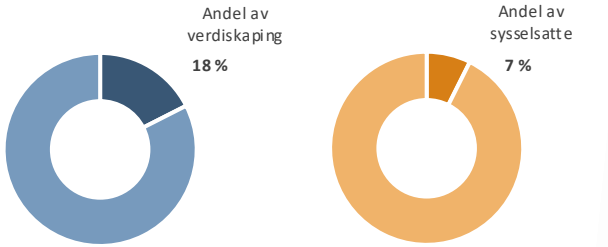
Oslo har en lang skipsfartarv og har historisk sett vært en viktig by for maritim næring. I løpet av det siste tiåret har den maritime verdiskapingen i Oslo mer enn doblet seg, til tross for en nedgang i sysselsettingen på omtrent 25 prosent. Rederiene har vært den viktigste drivkraften bak veksten i verdiskaping, men det har også skjedd et skifte i hvilken type rederier som har hatt størst betydning. Mens offshorerederiene dominerte verdiskapingen i 2013, er det i 2023 rederier med deepsea-aktivitet som nå står for den største andelen.



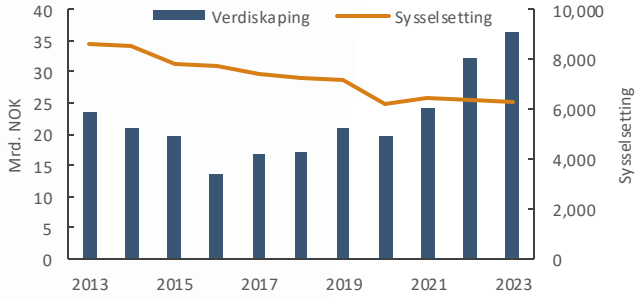
Nøkkeltall for 2023. Kilde: Menon Economics

Omsetning	NOK 91,6 mrd.
Verdiskaping	NOK 36,4 mrd.
Sysselsetting	6 330

Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics



Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



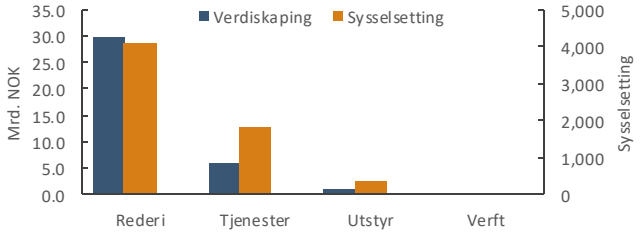
Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Oslo er rederidrevet. I 2023 stod rederiene for over 80 prosent av næringens verdiskaping og sysselsatte 65 prosent av de sysselsatte i fylket. Tjenesteleverandører bidro med 16 prosent av verdiskapingen og 30 prosent av antall sysselsatte, mens resterende andel tilskrives utstyrsleverandører.

Majoriteten av verdiskapingen fra rederiene i Oslo er knyttet til deepsea-aktivitet, med selskaper som bilfraktrederiet Höegh Autoliners og Klaveness Combination Carriers som ledende aktører. Offshorerederier, som PGS Geophysical og CGG Services (Norway), spiller også en viktig rolle.

I tillegg har Oslo mange tjenesteleverandører innen finans, jus, handel, havne- og logistikktjenester, samt teknologiske tjenester. Finansielle og juridiske tjenester er de mest betydningsfulle segmentene, blant annet med aktører som Skuld og Nordisk Skibsrederforening, samt skipsmeglere som Fearnleys. DNB og andre banker er også store leverandører av finansielle tjenester til rederier, men fordi dette utgjør en mindre del av bankenes totale virksomhet er det ikke inkludert i tallgrunnlaget.

Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics

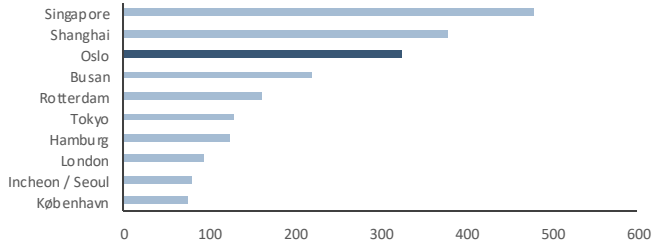


En av verdens viktigste maritime byer

I 2024 ble Osloregionen (inkluderer alle bedrifter som er mindre enn to timers kjøring fra Oslo sentrum) rangert som den femte viktigste maritime byen i verden gjennom rapporten *Leading Maritime Cities of the World 2024*. Dette skyldes blant annet byens sterke posisjon innen maritim teknologi, samt maritim finans og lovgivning, der Oslo kom på tredjeplass i begge kategoriene.

Oslo har et velutviklet næringsliv som støtter den maritime næringen, og er vertskap for viktige aktører innen skipsmegling, banker og finanshus, skipsmeglere og advokatselskaper. Byen er et viktig senter for innovasjon, særlig innen grønn skipsfart og bærekraftige løsninger for sjøtransport.

Poengsum basert på maritime eksperters svar på spørsmålet: «Hvilke byer anser du som de fem ledende sentrene for maritim teknologi i verden?». Kilde: Menon Economics



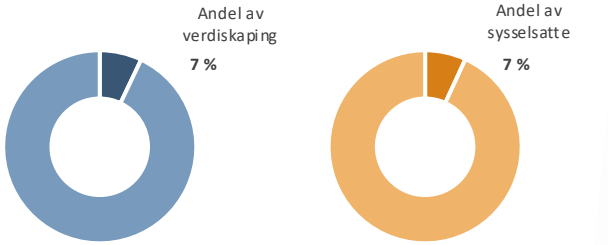
AKERSHUS

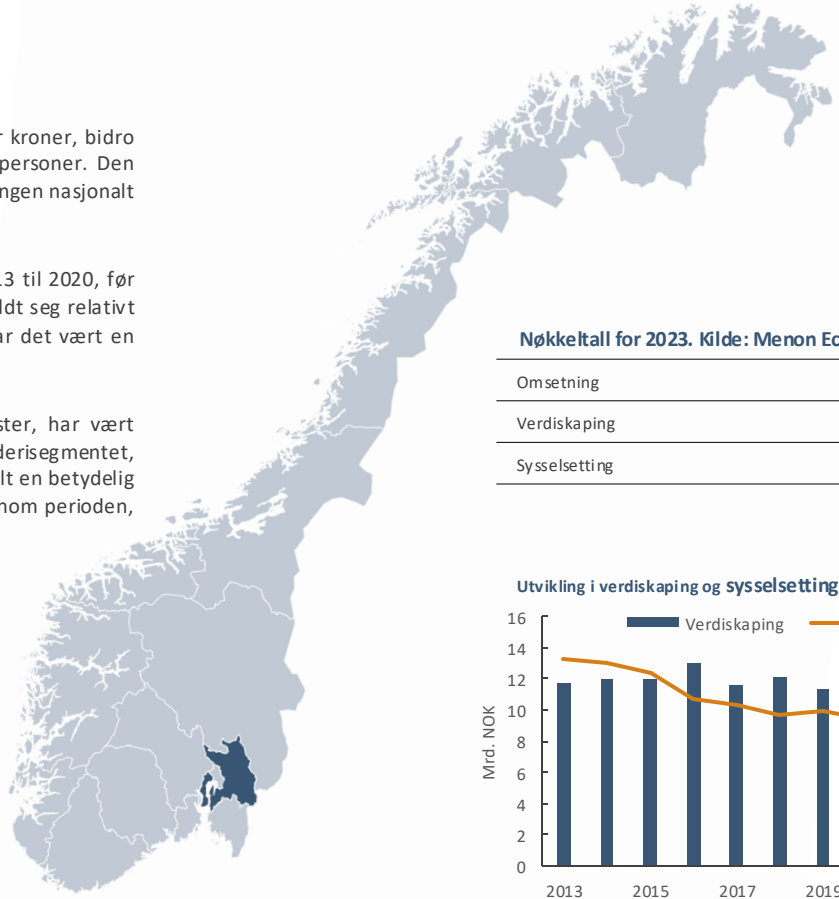
I 2023 omsatte Akershus' maritime bedrifter for nærmere 70 milliarder kroner, bidro med 15 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte om lag 5 870 personer. Den maritime næringen i Akershus står for 7 prosent av de sysselsatte i næringen nasjonalt og bidrar til tilsvarende andel av den samlede verdiskapingen.

Antall maritimt sysselsatte har vært fallende i fylket i perioden fra 2013 til 2020, før det økte med 25 prosent mellom 2020 og 2023. Verdiskapingen har holdt seg relativt stabil fra 2014 til 2019, men nådde et bunnpunkt i 2020. Imidlertid har det vært en vekst i verdiskaping på nærmere 60 prosent fra 2020 til 2023.

Tjenesteleverandører, særlig aktører som leverer teknologiske tjenester, har vært viktige for verdiskapingen i fylket i hele perioden fra 2013 til 2023. Rederisegmentet, representert av både deepsea-rederier og offshorerederier, har også spilt en betydelig rolle. Mens verdiskapingen i rederisegmentet har vært mer volatil gjennom perioden, har teknologiske tjenesteleverandører vist en kontinuerlig vekst.

Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics

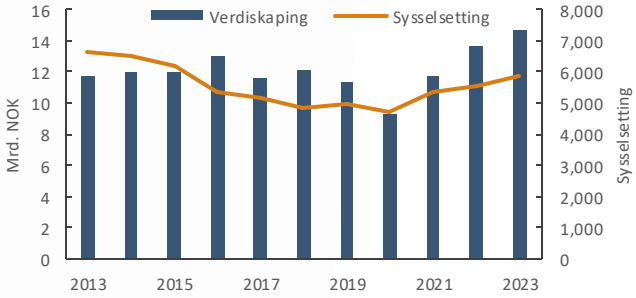




Nøkkeltall for 2023. Kilde: Menon Economics

Omsetning	NOK 70 mrd.
Verdiskaping	NOK 14,7 mrd.
Sysselsetting	5 870

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime klynge

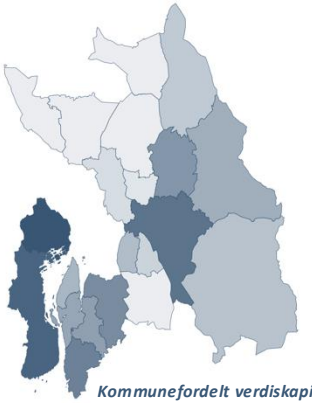
Den maritime næringen i Akershus er preget av en høy verdiskapingsbidrag fra tjenesteleverandører og rederivirksomheter. Tjenesteleverandørene står for 47 prosent av verdiskapingen og 61 prosent av det totale antallet sysselsatte, mens rederiene utgjør 44 prosent av verdiskapingen og 16 prosent av arbeidsstyrken. Utstyrsproduksjonen i Akershus er relativt liten til sammenligning, og verftsaktiviteten er tilnærmet fraværende.

Blant tjenesteleverandørene er det særlig teknologiske aktører som står for brorparten av verdiskapingen og antall sysselsatte. Fremtredende aktører inkluderer blant annet selskaper som DNV og Wilhelmsen, begge lokalisert i Bærum. Rederinæringen i Akershus er i stor grad fokusert på deepsea-operasjoner, med sentrale selskaper som bilfraktrederiet Wallenius Wilhelmsen og deepsea-rederiet Wilhelmsen Maritime Services. I tillegg har fylket et fåtall – men store – offshorerederier, som for eksempel Shearwater GeoServices og Technip.

Fylkets maritime kommuner

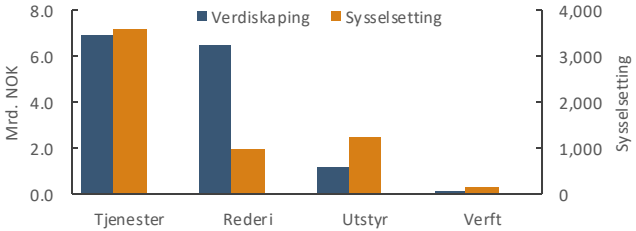
Akershus største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Bærum, Asker, Lillestrøm, Vestby og Nordre Follo. Disse står for henholdsvis 76, 15, 3, 2 og 1 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er tjenesteleverandørene størst i Bærum, Lillestrøm, Vestby og Nordre Follo. Tilsvarende er rederiene størst i Asker. I Bærum finner man blant annet DNVs avdeling på Høvik, i Lillestrøm Pon Powers Supply Chain-avdeling, Syncrolift i Vestby samt GPA Flowsystem i Nordre Follo. I Asker er det flere store rederier, hvorav offshorerederiet Shearwater GeoServices har størst verdiskaping.



Kommunefordelt verdiskaping i fylket.
Mørkere farge indikerer høyere verdiskaping.

Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Nøkkeltall for fem største maritime kommuner målt i verdiskaping. Kilde: Menon Economics

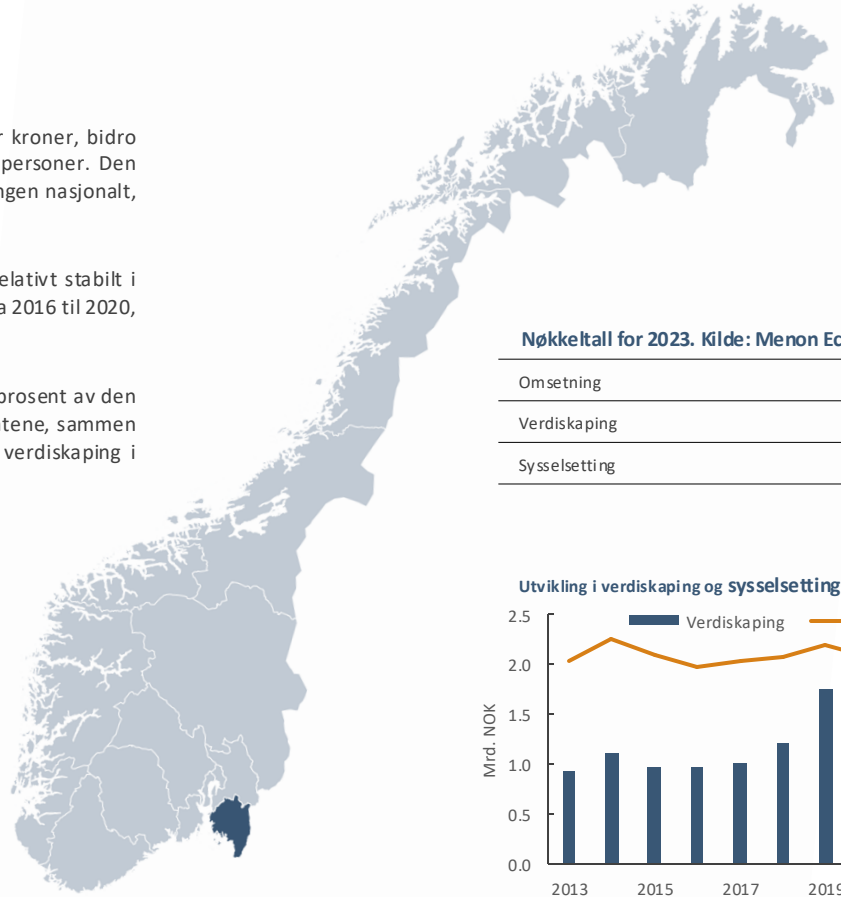
	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Bærum	4 240	NOK 11,2 mrd.	NOK 54,6 mrd.
Asker	680	NOK 2,1 mrd.	NOK 9,8 mrd.
Lillestrøm	350	NOK 0,4 mrd.	NOK 2,2 mrd.
Vestby	130	NOK 0,3 mrd.	NOK 1,1 mrd.
Nordre Follo	180	NOK 0,2 mrd.	NOK 0,9 mrd.

ØSTFOLD

I 2023 omsatte Østfolds maritime bedrifter for nærmere 6,6 milliarder kroner, bidro med 1,6 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte om lag 1 170 personer. Den maritime næringen i Østfold står for 1 prosent av de sysselsatte i næringen nasjonalt, og bidrar til 1 prosent av den samlede verdiskapingen.

Antallet sysselsatte i den maritime næringen i Østfold har holdt seg relativt stabilt i perioden fra 2013 til 2023. Verdiskapingen opplevde en kraftig økning fra 2016 til 2020, men har deretter falt med 24 prosent fra 2020 til 2023.

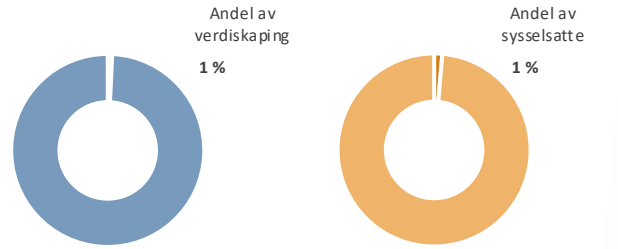
I perioden fra 2013 til 2023 har utstyrsprodusentene stått for rundt 50 prosent av den maritime verdiskapingen i Østfold. Det er hovedsakelig utstyrsprodusentene, sammen med tjenesteleverandørene, som har vært driveren bak utviklingen i verdiskaping i fylket gjennom denne perioden.



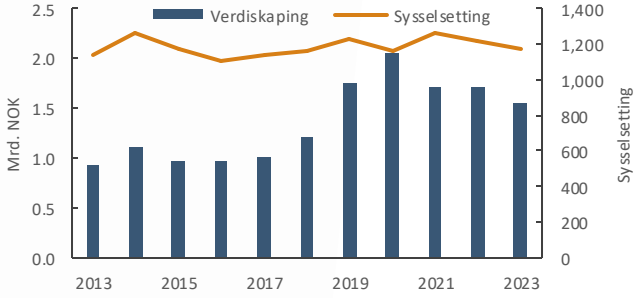
Nøkkeltall for 2023. Kilde: Menon Economics

Omsetning	NOK 6,6 mrd.
Verdiskaping	NOK 1,6 mrd.
Sysselsetting	1 170

Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics



Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Østfold domineres av utstyrsprodusenter og tjenesteleverandører.

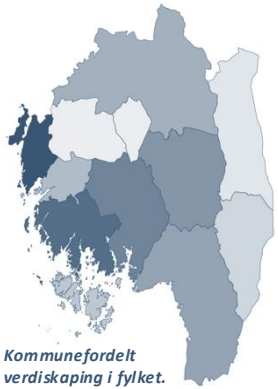
Utstyrsprodusentene står for majoriteten av verdiskapingen og sysselsettingen, med andeler på henholdsvis 50 og 45 prosent. Blant utstyrsprodusentene finner vi større selskaper som utvikler og produserer avanserte komponenter og systemer for den maritime næringen, blant annet teknologiselskapene Sleipner Motor og Wärtsilä Moss, samt Hansen Protection sin avdeling i Moss, som blant annet tilbyr beskyttelsesutstyr for bruk i røffe miljøer og kaldtvannsområder.

Tjenesteleverandørene står for i overkant av 35 prosent av næringens verdiskaping og sysselsetting i fylket. Brorparten av tjenesteleverandørenes verdiskaping og sysselsetting er knyttet til aktører som leverer havne- og logistikktjenester (Borg Havn, Nor Lines Norways avdeling i Fredrikstad m.fl.), samt diversifiserte handelsbedrifter (for eksempel Gasums LNG-terminal på Øra i Fredrikstad).

Fylkets maritime kommuner

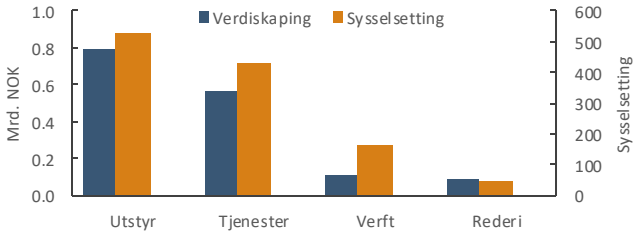
Østfolds største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Moss, Fredrikstad, Sarpsborg, Rakkestad og Halden. Disse står for henholdsvis 38, 37, 7, 5 og 4 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping dominerer utstyrsprodusentene i Moss, Fredrikstad og Halden. I Moss finner man for eksempel Wärtsilä, i Fredrikstad Sleipner Motor, og i Halden en avdeling for Teknotherm Marine. Tilsvarende er leverandører av fritidsbåter størst i Sarpsborg (med Frydenbø Boats i spissen), mens tjenesteleverandører dominerer i Rakkestad (primært Noble Installations).



Kommunefordelt verdiskaping i fylket. *Mørkere farge indikerer høyere verdiskaping.*

Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Nøkkeltall for fem største maritime kommuner målt i verdiskaping. Kilde: Menon Economics

	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Moss	450	NOK 0,6 mrd.	NOK 2,5 mrd.
Fredrikstad	410	NOK 0,6 mrd.	NOK 2 mrd.
Sarpsborg	60	NOK 0,1 mrd.	NOK 1,3 mrd.
Rakkestad	40	NOK 0,08 mrd.	NOK 0,2 mrd.
Halden	70	NOK 0,06 mrd.	NOK 0,2 mrd.

Vedlegg A: Metode og informasjonskilder

Regnskapstall for 2024

Fristen for å levere regnskap for foregående år er vanligvis ved utgangen av juni i inneværende år. Det betyr at det i skrivende stund ikke foreligger tilgjengelig regnskapsinformasjon for 2024 for den maritime næringen. I denne rapporten presenterer vi derfor estimerte nøkkeltall (omsetning, verdiskaping og sysselsetting) for maritim næring i 2024.

For å estimere 2024-regnskapstall for maritim industri (skipsverft, tjenester og utstyr) har vi benyttet aktørenes egenrapporterte forventninger til omsetningsvekst, innhentet i forbindelse med Menons analyse av maritim industri i 2023. I denne rapporten oppga aktørene estimater for vekst både i 2023 og 2024. Videre er andre økonomiske vurderinger av markedet brukt i estimeringen. Regnskapstall for 2024 for deep sea-rederiene er estimert basert på tidsseriedata på omsetning, sysselsetting, kronekurs, fraktvolum og ClarkSea-indeksen, samt på utvikling i utenrikshandel med sjøtransporttjenester fra 2023 til 2024 fra SSB. De økonomiske variablene presentert for 2024 må sees på som estimater, de faktiske tallene vil avvike. Sysselsettingstallene for 2024 er derimot beheftet med mindre usikkerhet. Gjennom myndighetenes A-melding må alle norske virksomheter rapportere inn en oversikt over sine ansatte hver måned. Sysselsettingstallene våre bygger på rapporteringer fra august 2024 og er derfor faktiske 2024-sysselsettingstall og ikke estimater. Sysselsettingstallene i denne rapporten inkluderer permitterte arbeidstakere.

Oppdatering av næringspopulasjoner

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

Vedlegg B: Nøkkeltall for maritim næring

Fylkesfordelte nøkkeltall for maritim næring i 2023

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

Fylke	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Vestland	19 700	146 815	49 873
Rogaland	18 040	106 425	44 964
Møre Og Romsdal	13 470	66 253	25 232
Oslo	6 330	91 595	36 448
Akershus	5 870	69 987	14 693
Trøndelag	4 290	15 943	6 141
Agder	4 180	29 021	12 471
Vestfold	3 410	23 019	6 327
Nordland	2 690	7 244	3 316
Finnmark	2 020	4 930	1 791
Troms	1 900	13 120	1 899
Buskerud	1 600	6 777	2 170
Østfold	1 170	6 584	1 560
Telemark	680	2 104	795
Innlandet	300	854	341
Totalt	85 640	590 670	208 023

Kommunefordelte nøkkeltall fordelt på fylker i 2023

Kommunefordelte nøkkeltall for Finnmark 2023

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Sør-Varanger	1 350	1 922	1 057
Hammerfest	360	2 062	493
Alta	100	163	110
Båtsfjord	70	549	37
Nordkapp	60	81	40
Loppa	30	78	28
20 eller færre ansatte	60	77	26

Kommunefordelte nøkkeltall for Troms 2023

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Tromsø	900	10 329	809
Harstad	650	1 944	730
Senja	120	340	142
Tjeldsund	120	144	51
Karlsøy	50	162	84
20 eller færre ansatte	60	200	84

Kommunefordelte nøkkeltall for Nordland 2023

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Alstahaug	420	1 218	487
Hadsel	320	1 248	614
Bodø	240	818	250
Narvik	230	1 138	549
Brønnøy	200	504	289
Dønna	200	202	160
Vågan	180	385	172
Sortland - Suortá	140	297	98
Rana	140	194	113
Nesna	110	175	101
Herøy	100	178	99
Lurøy	80	208	95
Vestvågøy	70	203	93
Øksnes	50	91	44
Meløy	40	49	18
Steigen	40	81	40
Andøy	20	45	18
20 eller færre ansatte	120	210	74

Kommunefordelte nøkkeltall for Trøndelag 2023

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Trondheim	2 280	9 159	3 750
Frøya	500	1 967	849
Indre Fosen	380	913	311
Nærøysund	280	1 065	434
Flatanger	160	502	184
Heim	130	245	62
Orkland	130	512	126
Hitra	130	742	217
Ørland	120	134	96
Stjørdal	40	154	-3
Inderøy	40	59	37
Namsos	20	44	12
Åfjord	20	285	24
Malvik	20	35	13
20 eller færre ansatte	50	128	31

Kommunefordelte nøkkeltall for Møre og Romsdal 2023

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Ålesund	3 370	26 454	8 474
Ulstein	1 630	7 292	4 651
Herøy	1 440	7 421	3 659
Molde	1 410	5 068	1 883
Haram	1 260	6 457	1 441
Kristiansund	620	1 886	792
Vestnes	580	3 086	708
Sande	570	2 438	1 096
Sula	550	1 327	498
Hareid	450	1 747	773
Smøla	390	554	314
Averøy	230	306	182
Stranda	140	161	124
Volda	140	336	133
Sykkylven	130	229	87
Aure	120	569	91
Vanylven	100	53	39
Aukra	90	145	62
Giske	80	315	87
Hustadvika	60	172	50
Surnadal	50	59	29
Rauma	30	87	32
Gjemnes	30	85	27
20 eller færre ansatte	10	5	1

Kommunefordelte nøkkeltall for Vestland 2023

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Bergen	8 460	105 497	32 407
Kinn	2 670	7 995	3 804
Bømlo	1 300	4 647	2 192
Austevoll	1 140	4 159	2 162
Alver	920	3 306	1 304
Øygarden	890	3 530	1 470
Bjørnafjorden	740	3 084	1 232
Askøy	730	6 362	1 693
Stord	640	1 804	687
Fedje	360	377	372
Kvinnherad	270	767	230
Fitjar	190	760	283
Gulen	170	696	278
Ullensvang	150	401	181
Gloppen	110	379	83
Stad	110	269	88
Hyllestad	100	192	59
Aurland	100	222	112
Osterøy	100	259	113
Austrheim	90	807	524
Kvam	80	154	65
Sunnfjord	80	503	196
Etne	70	126	57
Solund	70	97	39
Stryn	60	122	61
Askvoll	30	73	52
Sveio	30	51	19
20 eller færre ansatte	50	178	108

Kommunefordelte nøkkeltall for Rogaland 2023

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Stavanger	6 450	32 735	16 053
Haugesund	2 820	24 758	13 336
Sola	2 780	24 595	7 297
Karmøy	1 890	6 982	1 804
Sandnes	1 860	8 668	3 487
Vindafjord	600	2 810	840
Strand	300	939	419
Tysvær	290	1 500	545
Eigersund	280	1 431	299
Klepp	240	739	315
Randaberg	140	257	136
Bjerkreim	100	260	86
Time	80	161	78
Hå	70	272	134
Sauda	40	39	16
Kvitsøy	30	98	41
Hjelmeland	30	51	26
Utsira	20	59	30
20 eller færre ansatte	20	69	20

Kommunefordelte nøkkeltall for Agder 2023

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Arendal	1 250	6 886	2 301
Kristiansand	1 210	11 954	5 714
Grimstad	380	5 374	2 909
Lindesnes	360	1 711	329
Flekkefjord	260	1 106	457
Risør	230	676	265
Tvedestrand	150	361	147
Farsund	120	345	111
Vennesla	50	121	67
Kvinesdal	40	71	30
Lillesand	40	100	29
Birkenes	40	175	87
Evje Og Hornnes	30	62	13
20 eller færre ansatte	30	81	13

Kommunefordelte nøkkeltall for Telemark 2023

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Porsgrunn	280	280	958
Kragerø	130	130	202
Bamble	110	110	413
Skien	50	50	180
Tokke	40	40	102
Tinn	30	30	81
Notodden	20	20	112
20 eller færre ansatte	20	20	57

Kommunefordelte nøkkeltall for Vestfold 2023

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Horten	1 540	5 754	2 164
Sandefjord	610	2 938	1 110
Tønsberg	500	10 797	1 927
Larvik	490	1 910	609
Færder	200	1 291	423
Holmestrand	70	330	95

Kommunefordelte nøkkeltall for Buskerud 2023

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Kongsberg	1 150	4 542	1 552
Drammen	250	1 183	330
Modum	100	430	135
Lier	90	496	120
20 eller færre ansatte	20	126	34

Kommunefordelte nøkkeltall for Innlandet 2023

Tabell B-13: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Omsetning og verdiskaping i millioner kroner. Tall er rundet av til nærmeste ti. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Gjøvik	70	212	91
Kongsvinger	50	115	42
Grue	50	225	85
Elverum	50	83	34
Ringsaker	30	78	30
20 eller færre ansatte	50	140	59

Kommunefordelte nøkkeltall for Oslo 2023

Tabell B-14: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Omsetning og verdiskaping i millioner kroner. Tall er rundet av til nærmeste ti. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Oslo	6 330	91 595	36 448

Kommunefordelte nøkkeltall for Akershus 2023

Tabell B-15: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Omsetning og verdiskaping i millioner kroner. Tall er rundet av til nærmeste ti. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Bærum	4 240	54 574	11 180
Asker	680	9 836	2 149
Lillestrøm	350	2 238	426
Nordre Follo	180	948	203
Vestby	130	1 065	309
Ås	90	288	79
Ullensaker	40	283	116
Aurskog-Høland	30	88	26
Nesodden	30	93	33
Lørenskog	30	45	28
Frogn	20	196	50
20 eller færre ansatte	60	333	95

Kommunefordelte nøkkeltall for Østfold 2023

Tabell B-16: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Omsetning og verdiskaping i millioner kroner. Tall er rundet av til nærmeste ti. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Moss	450	2 453	592
Fredrikstad	410	1 975	570
Halden	70	240	64
Indre Østfold	60	175	52
Sarpsborg	60	1 340	110
Hvaler	50	154	35
Rakkestad	40	166	82
20 eller færre ansatte	30	81	55

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

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