



RAPPORT

Maritim Verdiskapingsrapport 2026



Foto: iStock/Mediterranean

Av Kaja Haug, Sophie Emilie Sundt, Aria Khosravi og Erik W. Jakobsen

Menon-publikasjon Nr. 1/2026

2026

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.

2025 har vært preget av økt geopolitisk uro, handelspolitiske spenninger og en gradvis mer oppdelt verdensøkonomi. Til tross for dette har maritim næring vist stor motstandskraft. Omsetning, verdiskaping og sysselsetting fortsatte å øke, men veksten var mer moderat enn i foregående år.

Samtidig står næringen midt i en omfattende klimaomstilling, med strengere krav til utslippsreduksjoner og økt usikkerhet knyttet til fremtidige regulatoriske rammebetingelser. Med sin høye eksportandel og sterke internasjonale forankring vil utviklingen i verdensøkonomien, energimarkedene og det globale regelverket også fremover være avgjørende for norsk maritim næring.

Maritim verdiskapingsrapport 2026 er utarbeidet av Menon Economics på vegne av Maritimt Forum. Prosjektet har vært ledet av Kaja Haug med Sophie Emilie Sundt og Aria Khosravi som prosjektmedarbeidere. Erik Jakobsen er ansvarlig partner og kvalitetssikrer. Vi takker Maritimt Forum for et spennende oppdrag. Menon står ansvarlig for alt innhold i rapporten.

Januar 2026

Erik Jakobsen
Prosjektansvarlig
Menon Economics

Januar 2026

Kaja Haug
Prosjektleder
Menon Economics

Om Menon Economics

Menon Economics analyserer økonomiske problemstillinger og gir råd til bedrifter, organisasjoner og myndigheter. Vi er et konsultentselskap 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.

Les mer om vårt arbeid på menon.no.

Om Maritimt Forum

Maritimt Forum er en interesseorganisasjon som samler hele den norske maritime næringen. Deres 700 medlemmer har over tid bidratt til å utvikle en verdensledende og helhetlig maritim klynge. Maritimt Forum samler både arbeidstaker- og arbeidsgiversiden i næringen, og representerer fellesinteressene til klyngen.

Innhold

1	Norsk maritim næring	4
1.1	Utviklingstrekk i næringen	4
1.2	Eksport	8
1.3	Lønnsomhet	9
1.4	Markeder	10
1.5	Fremtidsutsikter	12
2	De fire maritime hovedgruppene	14
2.1	Rederier	14
2.2	Skipsverft	17
2.3	Utstyrsprodusenter	20
2.4	Tjenesteleverandører	22
3	Nøkkeltall for maritim næring – nasjonalt og per fylke	25
	Nasjonale nøkkeltall - Norsk	26
	Nasjonale nøkkeltall – Engelsk	28
	Finnmark	30
	Troms	32
	Nordland	34
	Trøndelag	36
	Møre og Romsdal	38
	Vestland	40
	Rogaland	42
	Agder	44
	Telemark	46
	Vestfold	48
	Buskerud	50
	Innlandet	52
	Oslo	54
	Akershus	56
	Østfold	58
	Vedlegg A: Metode og informasjonskilder	60
	Regnskapstall for 2025	60
	Oppdatering av næringspopulasjoner	60
	Vedlegg B: Nøkkeltall for maritim næring	61
	Fylkesfordelte nøkkeltall for maritim næring i 2024	61
	Kommunefordelte nøkkeltall fordelt på fylker i 2024	61

1 Norsk maritim næring

Det siste året har vært preget av økende handelspolitiske spenninger, geopolitisk uro og en gradvis mer oppdelt verdensøkonomi. USAs tollpolitikk og gjengjeldelsestiltak fra flere handelspartnere gir økt uforutsigbarhet og sterkere proteksjonisme i verdenshandelen.¹ Skipsfarten har likevel vist seg motstandsdyktig, og effektene av tolltiltakene har så langt vært mer begrenset enn først antatt. Samtidig bidrar krigen i Ukraina og konflikten i Midtøsten fortsatt til forstyrrelser i globale forsyningskjeder, med høyere energipriser, økte transportkostnader og fortsatt redusert trafikk i Rødehavet og gjennom Suez-kanalen.

Etter flere år med høy inflasjon har prisveksten avtatt, og flere sentralbanker har begynt å redusere styringsrentene. Likevel bidrar fortsatt høye renter, svakere kinesisk import og vedvarende handelspolitiske spenninger til å dempe den økonomiske veksten. Det internasjonale pengefondet (IMF) anslår at veksten i verdensøkonomien vil avta fra 3,3 prosent i 2024 til 3,2 prosent i 2025, og videre til 3,1 prosent i 2026.¹

Parallelt driver klimaomstilling fram strukturelle endringer i skipsfarten. Om lag ni prosent av verdensflåten er nå tilrettelagt for lav- og nullutslippsdrift, og både EU og internasjonale myndigheter stiller strengere krav til utslippsreduksjoner, energieffektivitet og bruk av alternative drivstoff.² Samtidig bidrar utsettelsen av IMOs Net-Zero-rammeverk i oktober 2025 til økt regulatorisk usikkerhet for næringen.²

Den maritime næringen er internasjonal av natur. Endringer i verdensøkonomien påvirker både markedsutsikter og rammevilkår for den norske maritime klyngen. I dette kapittelet gir vi en oversikt over status og utvikling i norsk maritim næring de siste ti årene.

1.1 Utviklingstrekk i næringen

Langs norskekysten finnes en komplett maritim klynge, bestående av verdensledende selskaper innen et bredt spekter av segmenter. Norske bedrifter og kunnskapsmiljøer står 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 til eller tilbyr spesialiserte tjenester for alle typer skip og andre flytende enheter*. I tabellen under gis en beskrivelse av de fire hovedgruppene som brukes gjennomgående i rapporten for å gi et helhetlig bilde av norsk maritim næring.

¹ IMF (2025). World Economic Outlook October 2025. Tilgjengelig [her](#).

² Wikborg Rein (2025). IMO's «Net-Zero Framework» postponed following failed vote. Tilgjengelig [her](#).

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 fraktesfart mellom kontinenter og omfatter segmenter som bulk, LNG, kjemikalier, container, general cargo og bilfrakt. Nærskipsfartsrederier opererer fraktesfartøy innenfor de samme segmentene langs norskekysten og i Europa, samt passasjerferger og fartøy til havbruksnæringen. Offshorerederier inkluderer selskaper som opererer innen både olje og gass og havvind, herunder forsyningsfartøy, ankerhåndteringsfartøy, konstruksjonsfartøy, seismikkfartøy, andre offshorerelaterte spesialskip og undervannsentreprenører. Riggselskaper omfatter flyterigger, boreskip, boligrigger og flytende produksjonsenheter for olje og gass (FPSO-er).
	Skipsverft, i kontekst av den maritime næringen, refererer til avanserte verksted som bygger, utruker, reparerer og/eller vedlikeholder fartøy. Skipsverftene deles normalt inn i små og mellomstore verft og store verft.
	Maritime utstysprodusenter produserer et bredt spekter av 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 logistiktjenester, samt detalj- og engroshandel med skipsutstyr.

Maritim næring er en av Norges viktigste næringer og spiller en sentral rolle for verdiskaping og sysselsetting i store deler av landet. Etter flere år med høy aktivitet fortsatte både omsetning, verdiskaping og sysselsetting å øke i 2024, men veksten var mer moderat enn i 2023. Det forventes også at resultatene i 2025 vil ligge høyere enn i 2024, men med lavere vekst enn fra 2023 til 2024.³ Dette er vist i tabellen under.

Tabell 1-2: Nøkkeltall for maritim næring i 2023, 2024 og 2025 (estimert). Sysselsettingstall er faktiske tall per august 2025 og er avrundet til nærmeste hele ti. Kilde: Menon Economics

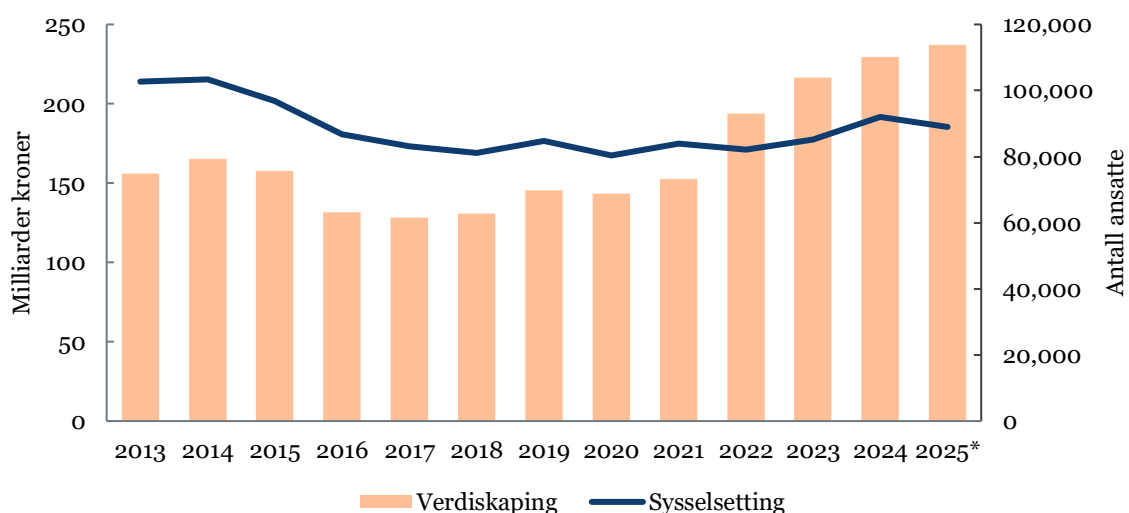
	2023	2024	2025 (estimert)
	85 200 sysselsatte	92 040 sysselsatte	89 040 sysselsatte
	604 mrd. i omsetning	652 mrd. i omsetning	673 mrd. i omsetning
	216 mrd. i verdiskaping	230 mrd. i verdiskaping	237 mrd. i verdiskaping

³ Forventingene om videre vekst er basert på flere datakilder, inkludert Rederiforbundets konjunkturrapport, fraktrater og fraktvolum fra Clarksons Research, kvartalsrapporter m.m.

Oljeprisfallet i 2014 og den påfølgende offshorekrisen presset fram en omfattende omstilling i hele næringen. Fra 2014 til 2017 falt verdiskapingen med i overkant av 20 prosent, som vist i figuren under. Verdiskapingen økte med 17 prosent fra 2018 til 2021, før veksten skjøt fart fra 2021. I 2022 var verdiskapingen i norsk maritim næring tilbake på et høyere nivå enn toppåret 2014, og den positive utviklingen har fortsatt i påfølgende år. Veksten har imidlertid avtatt. I 2024 endte verdiskapingen på 230 milliarder kroner, en økning på 6 prosent fra 2023. Til sammenligning økte global maritim handel med 2,2 prosent i 2024, og veksten forventes å dempes til 0,5 prosent i 2025.⁴ Estimer for norsk maritim næring peker i samme retning. Mens verdiskapingsveksten i 2024 var 6 prosent, er veksten for 2025 anslått til om lag 3 prosent.

Antall sysselsatte økte i 2024, men forventes å avta i 2025 i tråd med en normalisering i aktivitetsnivået. Verdiskaping per ansatt var noe lavere i 2024 enn i 2023, men forventes å ligge høyere i 2025 enn i 2023. Store deler av økningen i verdiskaping per ansatt de siste årene er prisdrevet, men deler av utviklingen reflekterer også reell produktivitetsvekst. Det er imidlertid krevende å skille disse effektene fra hverandre.

Figur 1-1: Verdiskaping og sysselsetting i maritim næring.⁵ Verdiskapingstall for 2025 er estimert, mens sysselsettingstall er faktiske tall per august 2025. Kilde: Menon Economics



Økningen i verdiskaping i 2024 og 2025 drives i stor grad av fortsatt høyt aktivitetsnivå for rederiene og blant utstyrsprodusentene. Fraktratene i deepsea-markedene har holdt seg på et høyt nivå også i 2025, i hovedsak som følge av endrede seilingsruter rundt Rødehavet og lengre seilingsdistanser, kombinert med moderat vekst i den globale flåten. Per september 2025 ligger ClarkSea-indeksen omtrent på linje med nivåene i 2024 og fortsatt klart over gjennomsnittet for det siste tiåret.⁶

Det er imidlertid fortsatt offshorerederiene som bidrar mest til veksten i verdiskapingen. Norsk gass dekker fremdeles store deler av Europas energibehov, og gassproduksjonen fra norsk sokkel nådde et rekordhøyt nivå i 2024. Det høye nivået var et resultat av høy regularitet i feltproduksjonen og økt kapasitet etter oppgraderinger gjennom 2023.⁷ Oljeproduksjonen var derimot noe lavere i 2024 enn i 2023. Den samlede petroleumsproduksjonen på norsk sokkel er ventet å holde seg høy også i 2025 og

⁴ UNCTAD (2025). Review of Maritime Transport 2025. Tilgjengelig [her](#).

⁵ Hvert år oppdateres populasjonen av bedrifter som inkluderes i analysen. Dette påvirker historiske tall, og tall i årets rapport vil derfor 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.

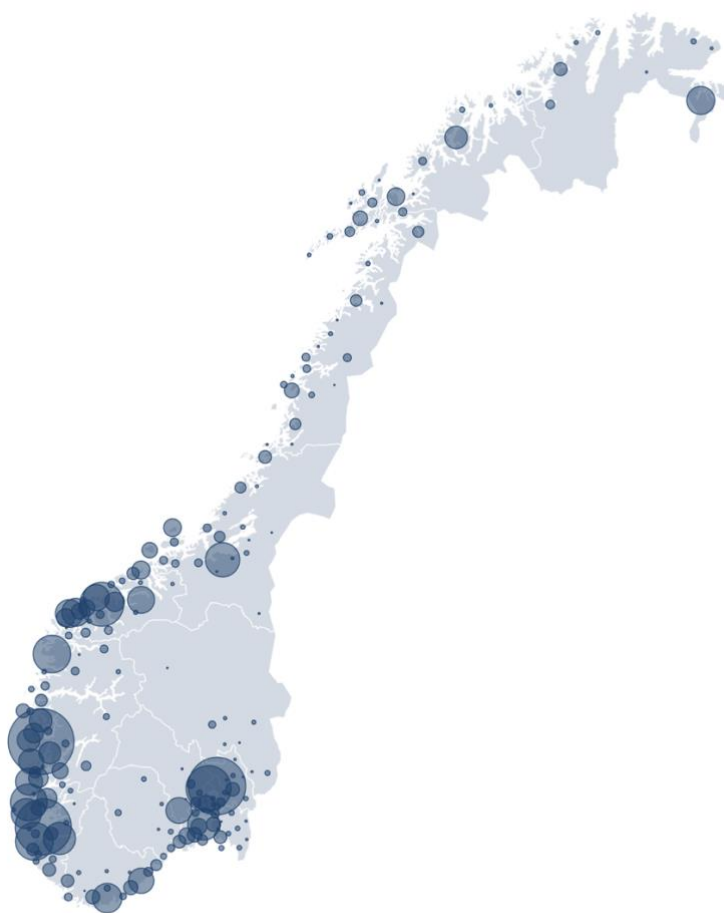
⁶ Clarksons Research (2025). Shipping Review & Outlook September 2025.

⁷ Sokkeldirektoratet (2025). Sokkelåret 2024. Tilgjengelig [her](#).

2026, men noe lavere enn i 2024. Nedgangen skyldes primært lavere oljeproduksjon, mens gassproduksjonen er ventet å forbli stabil på et høyt nivå.⁸ Et høyt aktivitetsnivå på sokkelen gir høy utnyttelsesgrad på skipene og bidrar til fortsatt høye rater. I 2025 har imidlertid prisene for supplyskip i Nordsjøen falt med om lag 30 prosent sammenlignet med nivåene i 2024. Til tross for nedgangen ligger prisene fortsatt klart over gjennomsnittet for det siste tiåret.⁹

Den maritime næringen har arbeidsplasser i hele landet, men med en klar hovedtyngde langs kysten. Særlig i storbyregionene Oslo, Stavanger, Bergen og Ålesund finner vi et betydelig innslag av sysselsatte, noe som illustreres i figuren under. Vestlandet er fortsatt den største maritime regionen, der Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal samlet sysselsetter om lag 54 500 personer. Oslofjordregionen¹⁰, med fylkene Oslo, Akershus, Buskerud, Østfold, Innlandet, Vestfold og Telemark er et annet sentralt område for shipping og maritime tjenester, og står for 23 prosent av den totale sysselsettingen i den maritime næringen på landsbasis.

Figur 1-2: Kart over kommunefordelt sysselsetting i maritim næring i 2025. Sirkler er plassert i sentrum av kommunene. Større sirkel indikerer flere sysselsatte. Kilde: Menon Economics



⁸ Norsk Petroleum (23. November, 2025). Produksjonsprognoser. Tilgjengelig [her](#).

⁹ Clarksons Research (2025). Offshore Market Outlook September 2025.

¹⁰ Henviser til Maritimt Forums regionsinndeling.

1.2 Eksport

Norsk maritim næring er internasjonalt rettet og er Norges nest største bidragsyter til eksportinntekter etter olje og gass.¹¹ I 2024 utgjorde eksportinntektene fra maritim næring 342 milliarder kroner, tilsvarende om lag 14 prosent av Norges samlede eksport. Holdes olje og gass utenfor, blir maritim nærings andel nesten doblet.¹²

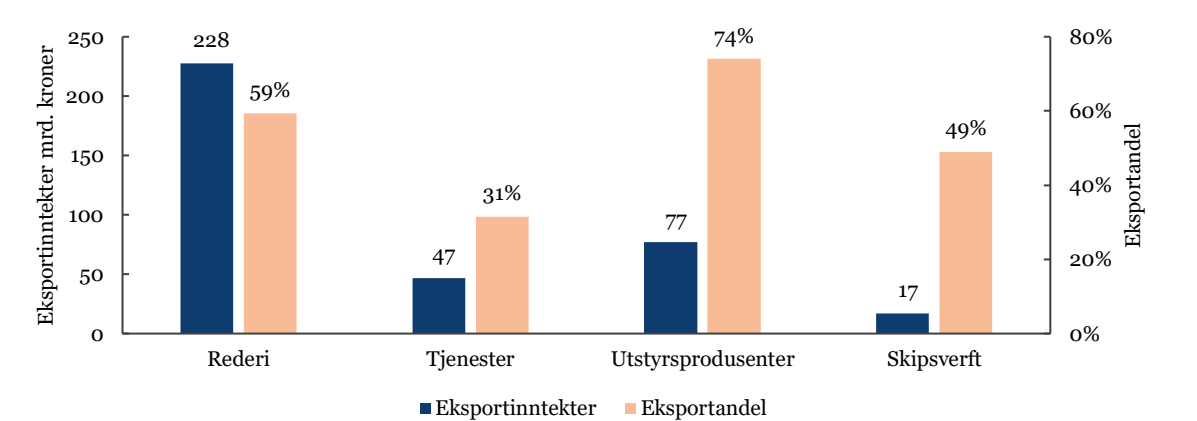
Eksportandelen i maritim næringen har over tid ligget stabilt rundt 50 prosent, men anslås å øke til 55 prosent i 2025. Samlet eksport fra næringen er i 2025 estimert til 369 milliarder kroner, en økning på 8 prosent fra året før. Dette understreker næringens sterke internasjonale posisjon i en periode preget av geopolitisk uro og svakere vekst i verdensøkonomien.

Tabell 1-3: Eksportinntekter og eksportandel for maritim næring i 2023, 2024 og 2025 (estimert). Kilde: Menon Economics

		2023	2024	2025 (estimert)
	Eksportinntekter	NOK 316 mrd.	NOK 342 mrd.	NOK 369 mrd.
	Eksportandel	52 %	52 %	55 %

En viktig driver bak eksportveksten fra 2024 til 2025 er økt eksport fra norske skipsverft. Skipsverftenes eksportinntekter er anslått å øke fra 11 milliarder kroner i 2024 til over 17 milliarder i 2025, samtidig som eksportandelen nærmer seg 50 prosent. Målt CGT¹³ – et mål som ikke bare tar hensyn til skipenes størrelse, men også hvor arbeids- og teknologikrevende de er å bygge – er 56 prosent av skipene som leveres eller planlegges levert fra norske verft i 2025 bestilt av utenlandske eiere.¹⁴

Figur 1-3: Eksportinntekter og eksportandeler for de fire hovedgruppene i maritim næring i 2025 (estimert)¹⁵. Kilde: Menon Economics



¹¹ Menon Economics (2025). Eksportmeldingen 2025. Tilgjengelig [her](#).

¹² Eksporttallene for maritim næring som presenteres i denne rapporten skiller seg fra tallene som presenteres i Eksportmeldingen 2025. 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 9 prosent av Norges samlede eksportinntekter, og 17 prosent dersom olje og gass holdes utenfor.

¹³ Compensated Gross Tonnage (CGT) er et mål på skipsbyggingsproduksjon som tar hensyn til arbeidsomfanget som kreves for å bygge et gitt skip.

¹⁴ Clarksons World Fleet Register.

¹⁵ Omsetningstall for 2025 er estimert

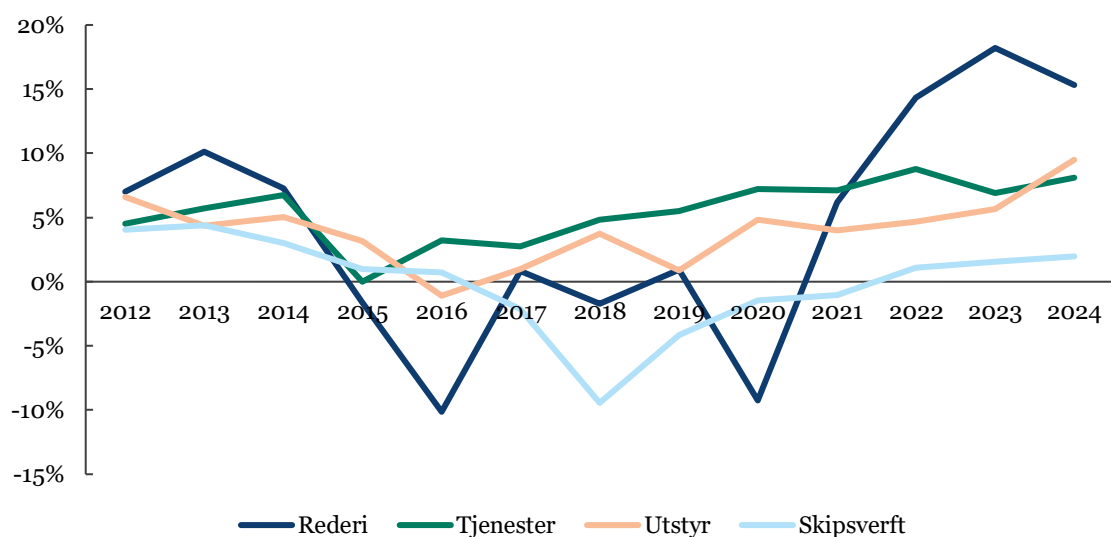
Rederiene står for den største delen av eksportinntektene. I 2025 utgjør deres eksportinntekter i overkant av 60 prosent, tilsvarende 228 milliarder. Dette reflekterer de norske rederienes globale virksomhet og posisjon i internasjonale frakt- og offshoremarkeder.

Norsk maritim industri, bestående av skipsverft, utstysprodusenter og tjenesteleverandører, har eksportinntekter på 141 milliarder i 2025. Blant disse er utstysprodusentene 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. Utstysprodusentene bidrar også indirekte til eksporten ved å levere utstyr til norske skipsverft som bygger fartøy for utenlandske rederier, samt til norske rederier som opererer globalt. I tillegg til direkte eksport bidrar utstysprodusentene også indirekte ved å levere utstyr til norske skipsverft for bygging av skip til utenlandske rederier, samt til norske rederier som opererer globalt. De teknologiske tjenesteleverandørene har også betydelige eksportandeler i sine inntekter.

1.3 Lønnsomhet

Den maritime næringen har i flere år vært preget av lavere lønnsomhet (målt som driftsmargin) sammenliknet med perioden før oljeprisfallet i 2014. Dette bildet har imidlertid endret seg de siste årene. I 2024 hadde næringen som helhet en gjennomsnittlig driftsmargin på 12 prosent, som er noe høyere enn i 2014 hvor tilsvarende tall var 7 prosent. Lønnsomheten er likevel noe lavere enn i 2023, da den lå på 13 prosent. Det som særlig er verdt å merke seg i figuren under, er at alle de fire hovedgruppene har hatt positiv lønnsomhet siden 2022.

Figur 1-4: Driftsmargin (EBIT/omsetning) blant de ulike hovedtypene av maritim virksomhet. Kilde: Menon Economics



Som vist i figuren over har **rederiene** hatt den høyeste lønnsomheten i maritim næring i perioden 2021 til 2024. Dette er i hovedsak drevet av rederiene innen offshore, deepsea og havbruk. For offshorerederiene har det vedvarende høye aktivitetsnivået på norsk sokkel ført til sterk etterspørsel etter tonnasje, som igjen har resultert i høye fraktrater og gode marginer. Deepsea-rederiene har opplevd en tilsvarende utvikling. Endringer i seilingsruter rundt Rødehavet, kapasitetsutfordringer i enkelte havner og økende operasjonskostnader som følge av lengre seilingsdistanser har bidratt til å holde fraktratene oppe gjennom 2024. Høye fraktrater påvirker igjen rederienes lønnsomhet. Havbruksrederiene hadde i 2024 den høyeste lønnsomheten blant rederisegmentene, og har hatt positiv lønnsomhet gjennom hele perioden. Flere ledende brønnbåtrederier leverte gode resultater i

året som gikk. I likhet med 2023 er cruiserederiene, som i Norge domineres av Hurtigruten og Havila Kystruten, fremdeles det eneste segmentet med negativ lønnsomhet. Resultatet er imidlertid mindre negativt enn året før, og halvårsregnskapene tyder på at begge selskapene vil ha positiv lønnsomhet i 2025. I 2025 forventer også hovedvekten av rederier innen offshore service og rigg en forbedring i lønnsomheten. Økt aktivitet på sokkelen og forventninger om et fortsatt høyt aktivitetsnivå ligger til grunn. På den andre siden forventer brorparten av rederiene innen deepsea og shortsea lavere lønnsomhet sammenlignet med 2024, noe som i stor grad kan knyttes til en stabilisering i markedet.¹⁶

Lønnsomheten til **tjenesteleverandørene** har vært positiv i hele perioden, og gruppen var fra 2016 til 2021 den mest lønnsomme av de fire hovedgruppene. Utviklingen kan dels forklares av høy og stabil lønnsomhet blant finansielle og juridiske tjenester, som gjennomgående har ligget over nivået i de øvrige tjenestekategoriene. I tillegg har teknologiske tjenesteleverandører hatt en gradvis forbedring i lønnsomheten siden 2018, etter flere år med svakere resultater. Marginene deres falt imidlertid igjen i 2024, men nedgangen ble delvis motvirket av forbedret lønnsomhet blant leverandører av havne- og logistiktjenester.

Lønnsomheten blant **utstyrsprodusentene** har vært mer volatil enn hos tjenesteleverandørene, men har vært positiv siden 2017. Marginene i 2024 ligger på tilnærmet samme nivå som i 2012, som er det høyeste nivået målt i perioden.

Skipsverftene har hatt lave, men positive, marginer siden 2022, og lønnsomheten økte svakt i både 2023 og 2024. Den positive utviklingen kan i stor grad tilskrives de største skipsverftsforetakene¹⁷, som siden bunnpunktet i 2018 har hatt en gradvis forbedring i lønnsomheten. Til tross for denne utviklingen er lønnsomheten for de største skipsverftene fortsatt negativ i 2024, men mindre negativ enn i 2023. De små og mellomstore skipsverftene har på sin side hatt en mer stabil lønnsomhet gjennom hele perioden.

1.4 Markeder

Norsk maritim næring har gjennomgått store strukturelle og innholdsmessige endringer de siste ti til tolv 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.¹⁸

Som figuren under viser, var olje- og gassnæringen den viktigste driveren for vekst i næringen frem til 2014. Etter oljeprisfallet og medfølgende fall i omsetning for næringen fram mot 2017, tok aktiviteten seg opp igjen fra 2021. Fra 2021 til 2025 har omsetningen i dette markedet vokst med 45 prosent. Veksten er drevet av høyt aktivitetsnivå for offshore-rederiene og sterk etterspørsel etter norsk gass. Samtidig har andre markeder – som passasjertransport, havbruk, havvind og forsvar – nå passert olje og gass i samlet omsetning. Andre markeder har i samme periode hatt en vekst på 68 prosent.

Godstransport har vært det største markedet siden 2017, og var i sterk vekst mellom 2020 og 2022. Veksten var særlig tydelig i deepsea-segmentet, drevet av høy etterspørsel etter tonnasje og høye fraktrater. Fra 2020 til 2022 vokste omsetningen i dette markedet med over 50 prosent. Fra 2022 til

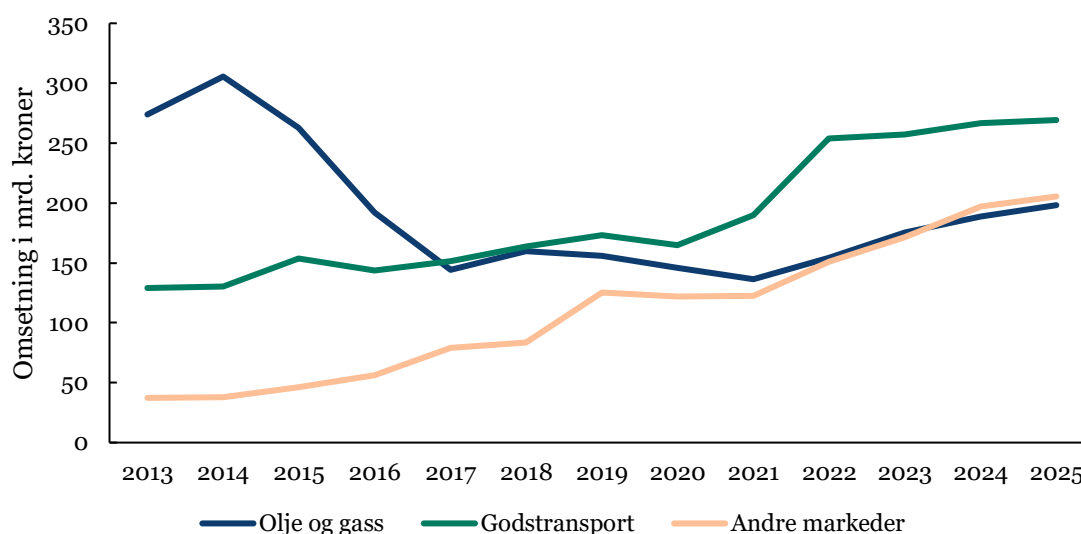
¹⁶ Rederiforbundet (2025). Konjunkturrapport 2025. Tilgjengelig [her](#).

¹⁷ De store skipsverftsforetakene omfatter Vard, Ulstein og Westcon.

¹⁸ Menon-publikasjon nr. 108/2021. Tilgjengelig [her](#).

2025 har utvikling i omsetning for godssegmentet vært mer moderat, grunnet en normalisering av fraktrater for flere segmenter sammenliknet med tidligere toppnivåer.

Figur 1-5: Omsetningsutvikling i ulike markedssegmenter, 2013-2025. Omsetningstall for 2025 er estimert. Kilde: Menon Economics



Utsikter for vekst i næringen avhenger av utviklingen fremover i de ulike markedene. Aktiviteten på norsk sokkel ligger fortsatt på et høyt nivå og ventes å holde seg robust inn mot 2026. På lengre sikt peker imidlertid prognosene mot gradvis fallende investeringer, og aktiviteten ventes å avta mot slutten av tiåret. Den forventede utviklingen tyder på et varig skifte der olje og gass vil spille en mindre dominerende rolle for næringen i årene fremover. Samtidig er det stor usikkerhet rundt den fremtidige produksjonsutviklingen.¹⁹

Også i det globale godsmarkedet er bildet blandet. Til tross for at verdenshandelen har vist seg motstandsdyktig i 2025, venter Verdens Handelsorganisasjon en dempet vekst i 2026. For 2026 anslås veksten i verdenshandelen til 0,5 prosent, som følge av en avkjølende global økonomi og økende handelsbarrierer.²⁰

Utviklingen innen havvind ventes på sin side å gi økende aktivitet i årene fremover. Norske skipsverft skal over de neste tre årene bygge 18 offshoreskip, hvorav en stor andel vil være skreddersydd til bruk i havvindindustrien²¹, noe som også vil komme resten av industrien til gode. Samtidig har norske rederier stor tilstedeværelse i internasjonale markeder for bunnfast havvind. Markedet for flytende havvind er begrenset, men representerer et langsiktig potensiale dersom prosjekter realiseres i tråd med ambisjoner.²²

Reiselivsmarkedene til maritim næring ventes å vokse fram mot 2030. Veksten har flere drivere: svak norsk krone, økt reiselyst og betalingsvilje i markedet etter pandemien, samt en underliggende trend der naturbaserte opplevelser blir stadig mer etterspurt. Mens markedet tradisjonelt har vært konsentrert rundt sommermånedene, kommer veksten nå i større grad gjennom hele året. I tillegg kan

¹⁹ Offshore Norge (2024). Investeringsanalyse for norsk sokkel 2025 – 2029. Tilgjengelig [her](#).

²⁰ World Trade Organization (2025). AI goods and frontloading lift world trade in 2025 but outlook dims for 2026. Tilgjengelig [her](#).

²¹ Clarksons (2025). World Fleet Register.

²² Menon-publikasjon 149/2024. Markedsutvikling for flytende og bunnfast havvind. Tilgjengelig [her](#).

coolcation-trenden, gjøre Norge til et mer attraktivt reisemål.²³ Årlig vekst i markedet er anslått til nær 5 prosent, både drevet av flere besøkende og høyere forbruk per turist.²⁴

Havbruksnæringen viser også et fortsatt vekstpotensial de kommende årene. Veksten drives særlig av lavutslippsløsninger og havbruk til havs, mens konvensjonell produksjon enten vokser moderat eller fases delvis over i nye teknologier. Denne utviklingen forutsetter imidlertid gode rammebetingelser, betydelig FoU-innsats og omfattende testing, ettersom flere av de nye produksjonsformene fortsatt er i en tidlig fase. I tillegg må næringen håndtere biologiske og teknologiske utfordringer som sykdom, smitte og miljøpåvirkning i tett samarbeid med myndigheter og kunnskapsmiljøer.²⁵

1.5 Fremtidsutsikter

Makrobildet: Norsk maritim næring opererer i et globalt marked og påvirkes av både internasjonale og innenlandske forhold. Maritime handelsvolumer ventes å øke med rundt 0,5 prosent i 2025 og med om lag 1 prosent i 2026, i tråd med forventninger om noe høyere global vekst.²⁶ Vedvarende makroøkonomisk usikkerhet, svak global etterspørsel og uro langs sentrale shippingkorridorer demper veksten på kort sikt. Samtidig er mer langsiktige endringer i ferd med å omforme rammevilkårene for global handel. Industripolitiske tiltak, handelspolitiske restriksjoner, mer komplekse forsyningskjeder, økt etterspørsel etter innsatsfaktorer til ren energi og strengere miljøkrav bidrar til større kompleksitet og høyere usikkerhet. For norsk maritim næring innebærer dette et marked preget av moderat vekst og økt volatilitet. Høye renter og svakere kinesisk etterspørsel trekker aktivitetsnivået ned, mens en svak norsk krone styrker konkurranseevnen og kan bidra til å opprettholde eksporten.

Sikkerhet og beredskap: Den sikkerhetspolitiske situasjonen har også økt oppmerksomheten rundt Norges behov for maritim beredskap og kapasitet. Forsvarskommisjonen, Totalberedskapskommisjonen og langtidsplanen for Forsvaret understreker alle betydningen av det maritime feltet for Norge når det gjelder sikkerhet og beredskap.²⁷ Langtidsplanen for forsvarssektoren (2025–2036) innebærer en betydelig styrking av Sjøforsvaret, med blant annet nye fregatter, havgående standardfartøy, kystnære fartøy og undervannsbåter. Planen omfatter også en nasjonal skipsbyggingstrategi som skal sikre kompetanse til å designe, utruste og vedlikeholde marine fartøy i Norge. Dette kan gi betydelige ringvirkninger i form av verdiskaping, sysselsetting og mulige eksportmuligheter for skipsverft og utstyrsprodusenter.²⁸ Flere norske aktører har allerede posisjonert seg for kommende forsvarskontrakter, og satsingen har allerede begynt å utløse konkret aktivitet i skipsverfts- og leverandørindustrien.²⁹

Innovasjon: Norske maritime aktører er videre i front med innovasjon og utvikling av fjernstyrte maritime teknologier. I november 2025 ble Reach Remotes ubemannede fartøy, Reach Remote 1, det første av sitt slag i verden til å seile uten besetning. Skipet ble styrt fra Massterlys kontrollrom i Horten, 50 mil unna.³⁰ Mens Massterly står for drift og fjernstyring, er det Kongsberg Maritime som har stått for utrustning av systemene for fjernstyring. Disse ubemannede fartøyene har som mål å tilby sikre,

²³ NHO Reiseliv (2025). Norgesferie 2025: Mot rekordsommer for norsk reiseliv. Tilgjengelig [her](#).

²⁴ Menon-publikasjon nr. 144/2023. Menons prognoser for norsk reiseliv mot 2030. Tilgjengelig [her](#).

²⁵ Menon-publikasjon nr. 116/2024. Akvakulturnæringen og leverandørene: potensial mot 2035. Tilgjengelig [her](#).

²⁶ UNCTAD (2025). Review of Maritime Transport 2025. Tilgjengelig [her](#).

²⁷ For mer utfyllende informasjon, se Menon-publikasjon nr. 74/2024. Tilgjengelig [her](#).

²⁸ For mer informasjon, se Menon-publikasjon nr. 86/2024. Tilgjengelig [her](#).

²⁹ Eksempler inkluderer samarbeidet mellom Ulstein Verft og Larsnes Mek Verksted om et tilbud på inntil 28 standardfartøy til Sjøforsvaret, Kongsberg Gruppens utvikling av Vanguard-konseptet i samarbeid med blant annet Salt Ship Design, Myklebust Verft, Westcon, Ulstein Verft, Fosen Yard og Green Yard Kleven, samt Vards lansering av Resilience-konseptet for nye standardfartøy. Se for eksempel Naval Technology (2025, 18 June). Ulstein, Larsnes Mek to compete to build 28 vessels for Norwegian Navy. Tilgjengelig [her](#); Nye Fregatter (n.d.). Kongsberg Vanguard – nye standardfartøy til Sjøforsvaret. Tilgjengelig [her](#); Nye Fregatter (n.d.). VARD Resilience. Tilgjengelig [her](#).

³⁰ NRK (2025). Her seiler skipet helt alene – kapteinen sitter 50 mil unna. Tilgjengelig [her](#).

miljøvennlige og kostnadseffektive løsninger for globale tjenester innen inspeksjon, kartlegging og intervensjon under vann.³¹ Prosjektet spiller en rolle i etableringen IMO-internasjonalt regelverk for ubemannede fartøy – MASS-koden: et rammeverk for å regulere maritime autonome overflateskip.

Grønn omstilling er en gjennomgående drivkraft i alle maritime markedssegmenter. Strengere internasjonale krav, inkludert innlemmelsen av shipping i EUs kvotesystem og implementeringen av FuelEU Maritime, øker etterspørselen etter utslippsreduserende maritim teknologi. Samtidig bidrar utsettelsen av IMOs Net-Zero-rammeverk i oktober 2025 til økt regulatorisk usikkerhet for næringen.³² Utsettelsen kan påvirke investeringsbeslutninger i utslippsreduserende teknologi, der noen aktører velger å avvente investeringer i påvente av et avklart regelverk, mens andre fortsetter investeringer basert på langsiktige klimamål og regionale krav. Tross utsettelsen av virkemidler globalt, ligger de langsiktige klimamålene fast og krever utvikling av nye fremdriftssystemer og energibærere, samt økt digitalisering og automatisering for å forbedre effektivitet og sikkerhet. Den sterke teknologiske posisjonen til norske maritime bedrifter gir næringen gode forutsetninger for å forbli en ledende eksportnæring innen avanserte og utslippsreduserende maritime løsninger.³³

³¹ Reach Subsea: Reach Remote 1 & 2. Tilgjengelig [her](#).

³² Wikborg Rein (2025). IMO's «Net-Zero Framework» postponed following failed vote. Tilgjengelig [her](#).

³³ Menon-publikasjon nr. 13/2024. Tilgjengelig [her](#).

2 De fire maritime hovedgruppene

Vi deler maritim næring inn i fire hovedgrupper; rederier, skipsverft, utstysprodusenter 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 2024 ble den norske flåten nok en gang rangert som den femte mest verdifulle i verden.³⁴ 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 skipsverft, 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.

I 2024 omsatte norske rederier for 376 milliarder kroner. Omsetningen er ventet å øke til 384 milliarder kroner i 2025, tilsvarende en vekst på rundt 2 prosent. På samme måte anslås verdiskapingen å øke fra 145 til 148 milliarder kroner. Sysselsettingen var om lag 36 400 personer i 2024, men er forventet å være noe lavere i 2025.

Tabell 2-1: Nøkkeltall for rederiene i 2023, 2024 og 2025 (estimert). Sysselsettingstall er faktiske tall per august 2025 og er avrundet til nærmeste hele ti. Kilde: Menon Economics

		2023	2024	2025 (estimert)
	Omsetning	NOK 363 mrd.	NOK 376 mrd.	NOK 384 mrd.
	Verdiskaping	NOK 145 mrd.	NOK 145 mrd.	NOK 148 mrd.
	Sysselsatte	33 330	36 430	34 440
	Driftsmargin	18 %	15 %	

Ansattetallene for rederiene omfatter både landansatte og sjøfolk, og er basert på arbeidsforhold rapportert i Norge. Dette innebærer at kun sjøfolk som er registrert som ansatte i det norske rederiselskapet inngår i ansattetallene. For enkelte rederier er sjøfolkene ansatt i egne maritime bemannings- eller crewing-selskaper, eller i utenlandske datterselskaper. Norske maritime bemannings- og crewing-selskaper er inkludert i tallgrunnlaget, mens sjøfolk ansatt i utenlandske enheter ikke vil fanges opp. Til sammenlikning var det i 2024 registrert i overkant av 20 000 norske sjøfolk³⁵, et tall som inkluderer sjøfolk bosatt i Norge uavhengig av arbeidsgivers juridiske tilknytning. Samlet sett innebærer dette at ansattetallene for rederiene reflekterer sysselsetting i norske rederier og maritime bemanningsselskaper, men ikke den samlede sysselsettingen til sjøs, ettersom en del sjøfolk er ansatt utenfor norske foretak.

Fra 2023 til 2024 økte omsetningen til rederiene fra 363 til 376 milliarder, tilsvarende en omsetningsvekst på 4 prosent. Dette er noe lavere enn veksten som ble lagt til grunn i fjorårets rapport, på 6 prosent. Etter en periode med sterk vekst mellom 2021 og 2023 på 44 prosent, har

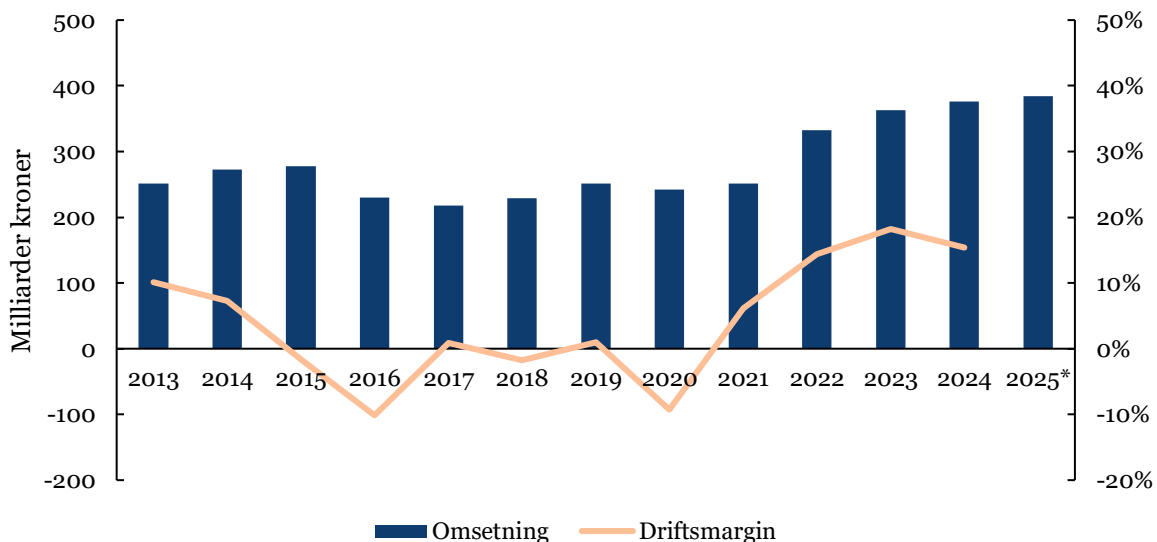
³⁴ Rederiforbundet (2025). Konjunkturrapport 2025. Tilgjengelig [her](#).

³⁵ Antall sjøfolk (maritime lønsmottakere) bosatt i Norge, per fjerde kvartal, ekskludert ansatte på boreplattform. SSB tabell 12721.

omsetningsutviklingen for rederiene dermed stabilisert seg. Dette skyldes i hovedsak en normalisering av ratenivåer i flere rederigrupper, etter noen år preget av høye fraktrater og økt etterspørsel som følge av gjeninnhenting etter pandemien og forstyrrelser i globale forsyningskjeder knyttet til krig, geopolitisk uro og klimarelaterte hendelser.

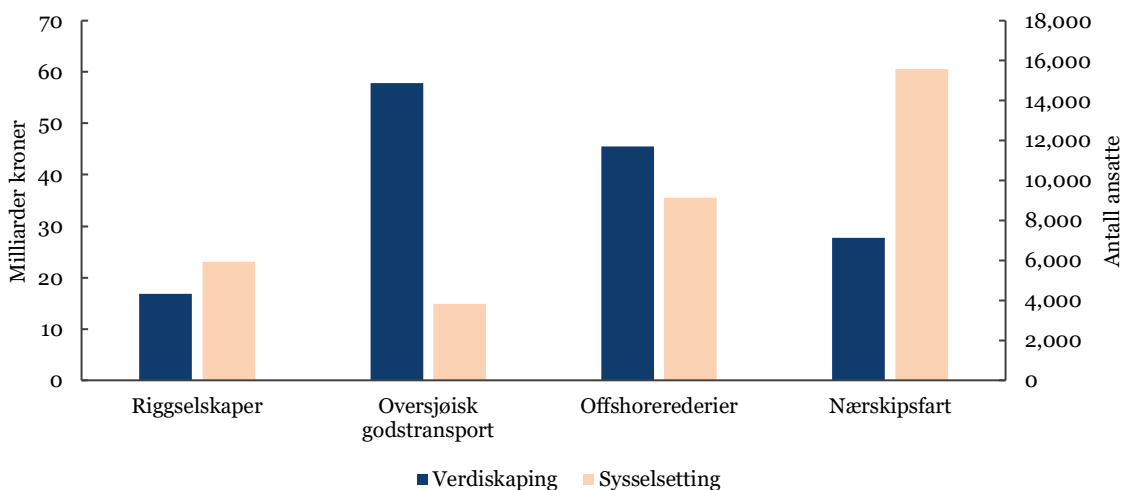
Den totale lønnsomheten blant rederiene var negativ både i etterkant av offshorekrisen og under pandemien i 2020. Dette er vist i figuren under. I etterkant av 2020 har imidlertid lønnsomheten økt betydelig, og har mellom 2022 og 2024 ligget på mellom 15 og 18 prosent.

Figur 2-1: Utvikling i omsetning og driftsmargin (EBIT) blant rederiene (*estimerte tall). Kilde: Menon Economics



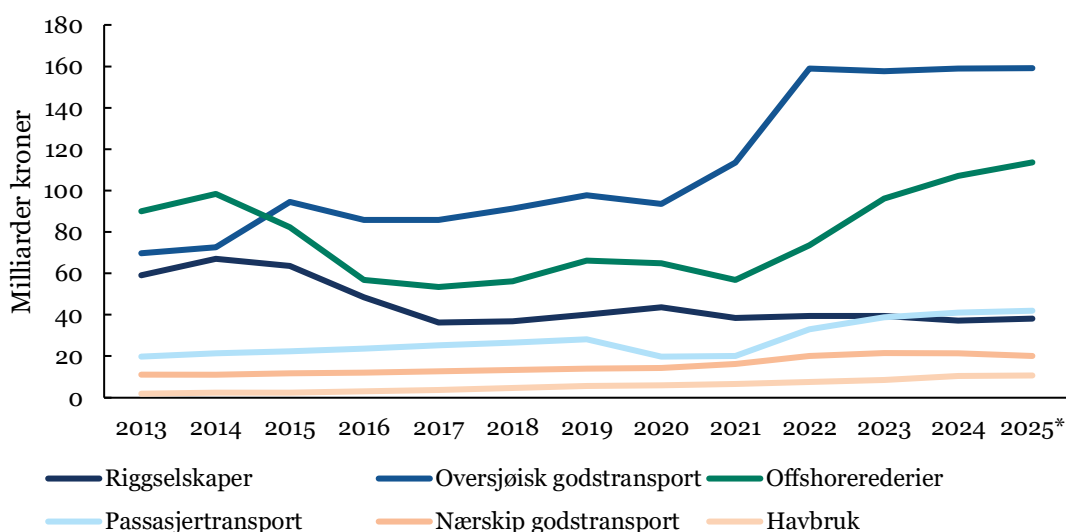
Rederiene deles inn i fire undergrupper basert på deres operasjonsmønster: riggselskaper, oversjøisk godstransport (deepsea), offshorerederier og nærskipfart. Deepsea-rederiene er størst målt i verdiskaping, mens nærskipfartssegmentet er størst målt i sysselsetting, som vist i figuren under.

Figur 2-2: Verdiskaping og sysselsetting blant de ulike rederitypene, 2025 (verdiskaping estimert, sysselsettingstall er faktiske tall per august 2025). 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 2025 utgjorde deepsea-rederiene 41 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, som utgjør 30 prosent av omsetningen. Både offshorerederiene og riggselskapenes inntekter påvirkes av oljeoperatørens etterspørsel etter deres tjenester. Som vist i figuren har offshorerederienes omsetning i 2025 fortsatt å øke, mens riggselskapene har hatt en flat utvikling. Nærskipsfarten deles inn i havbruk, passasjertransport og nærskip godstransport. For førstnevnte ventes en mer moderat omsetningsvekst i 2025, etter svært sterk vekst fra 2023 til 2024. For nærskips godstransport ventes omsetningen i 2025 å være på nivå med i 2024, mens det for passasjertransporten ventes en moderat vekst.

Figur 2-3: Utvikling i omsetning blant de ulike rederitypene, 2013-2025 (*Estimerte tall). Kilde: Menon Economics



Fra 2020 til 2022 økte omsetningen blant **deepsea-rederiene** markant, fra 94 til 159 milliarder, tilsvarende en vekst på 70 prosent. Mellom 2022 og 2024 har omsetningen holdt seg på omtrent samme nivå. Deepsea-rederiene har hatt vedvarende positiv lønnsomhet (driftsmargin) i samme periode og samlet sett økt antall ansatte. For 2025 forventes omsetningen å ligge på omtrent samme nivå som i 2024.

Norge har en av verdens største og mest avanserte **offshoreflåte** og har lenge hatt en ledende posisjon i dette segmentet.³⁶ Som vist i figuren har det vært vedvarende omsetningsvekst i dette segmentet siden 2021. Fra en omsetning på 57 milliarder i 2021, økte omsetningen til 107 milliarder i 2024, tilsvarende en vekst på nær 90 prosent. I 2025 er det ventet en omsetningsvekst på rundt 6 prosent, til 114 milliarder. Utviklingen er drevet av fortsatt høy aktivitet på sokkelen, høy kapasitetsutnyttelse i flåten og høye rater på tvers av segmenter. **Riggselskapene** har på sin side hatt en flatere omsetningsutvikling i perioden 2021 til 2024. Omsetningen i 2025 ventes å være på 38 milliarder, som er på nivå med omsetningen de fire foregående årene. Til tross for dette har driftsmarginen (lønnsomheten) i riggselskapene fortsatt holdt seg på et positivt nivå mellom 2022 og 2024.

³⁶ 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.

Rederiforbundets konjunkturrapport for 2025³⁷ peker samtidig på at forventningene til lønnsomheten er høy i offshore service- og riggsegmentet, der et flertall av aktørene ser for seg en bedring i 2025. Denne optimismen knyttes blant annet til økt aktivitet på sokkelen og forventninger om at aktivitetsnivået vil holde seg høyt også gjennom 2025.

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 opplevde omsetningsvekst mellom 2021 og 2022 på 25 prosent, drevet av høy aktivitetsvekst i etterkant av pandemien og medfølgende gode rater. Omsetningen har i årene etter stabilisert seg på dette nivået, rundt 21 milliarder kroner, og ventes å holde seg på omtrent samme nivå 2025. Utviklingen er knyttet til svakere vekst i Europa, noe som har ført til lavere etterspørsel etter nærskipsfartsrederienes transporttjenester, og medfølgende lavere rater.³⁸

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 2023 og 2024 på 7 prosent, fra 14 til 15 milliarder. I 2025 ventes en mer moderat vekst på 3 prosent. I denne gruppen finnes en rekke ferge- og hurtigbåtrederier som drifter store deler av passasjertransporten langs norskekysten, inkludert Fjord1, Norled, Boreal Sjø og Torghatten. Veksten blant disse rederiene kan i stor grad tilskrives den generelle prisveksten i økonomien. Cruiserederiene har opplevd en omsetningsvekst på nærmere 5 prosent mellom 2023 og 2024, tilsvarende en økning fra 25 til 26 milliarder. Det ventes fortsatt vekst i dette segmentet også i 2025.

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. Fra 2023 til 2024 var omsetningsveksten på 20 prosent, tilsvarende en økning fra 8,7 til 10,4 milliarder. Fra 2024 til 2025 ventes en mer moderat utvikling på 3 prosent. Per desember 2025 har havbruksrederiene ti brønnbåter i ordrebøkene hos norske skipsverft, og ytterligere syv hos utenlandske verft, hovedsakelig ved tyrkiske og spanske skipsverft. Ytterligere en brønnbåt har ukjent byggeverft.³⁹

2.2 Skipsverft

Skipsverftene spenner over ulike aktiviteter, fra bygging til utrustning, reparasjon og vedlikehold av fartøy. De norske skipsverftene bygger hovedsakelig komplekse og spesialiserte skip med avansert teknologi og høy kvalitet. Innovasjon skjer i tett samspill mellom rederier, skipsdesignere, utstyrsprodusenter og skipsverft.

I 2024 omsatte norske skipsverft for 34 milliarder kroner. Omsetningen er ventet å øke til 35 milliarder kroner i 2025, tilsvarende en vekst på rundt 3 prosent. I samme periode anslås verdiskapingen å øke fra 7 til 8 milliarder kroner. I 2024 sysselsatte gruppen i underkant av 8 200 personer, og sysselsettingen ventes å være noe lavere i 2025.

³⁷ Norges Rederiforbund (2025). Konjunkturrapport 2025. Tilgjengelig [her](#).

³⁸ Project Cargo Journal (2025). European shortsea freight earnings sink deeper into summer lull. Tilgjengelig [her](#).

³⁹ Clarksons Research (2025). World Fleet Register.

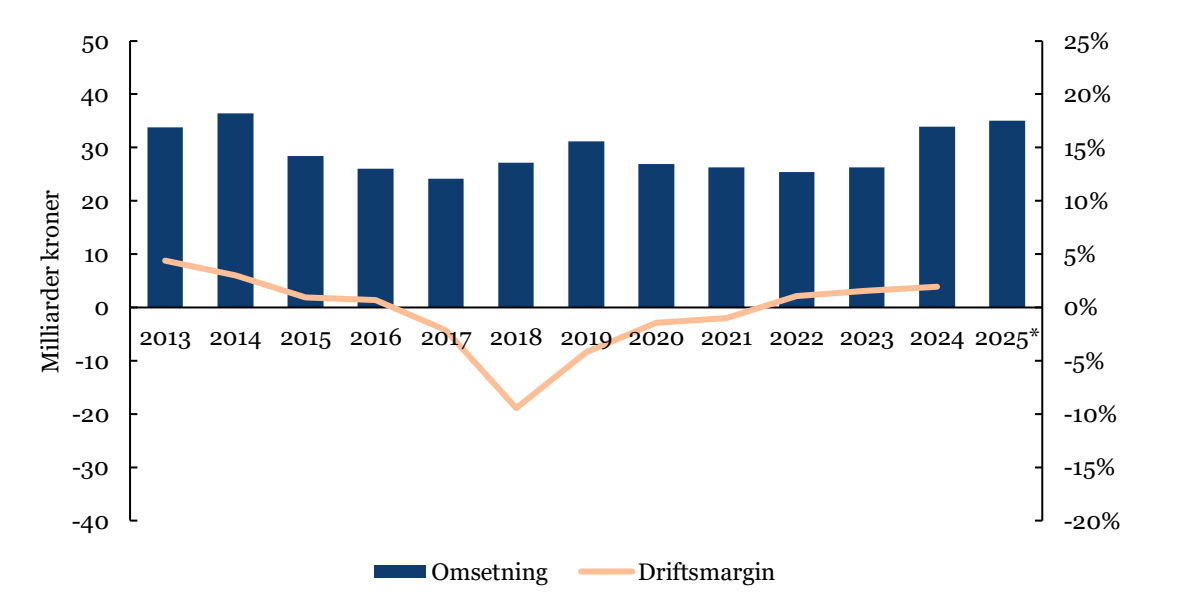
Tabell 2-2: Nøkkeltall for skipsverftene i 2023, 2024 og 2025 (estimert). Sysselsettingstall er faktiske tall per august 2025 og er avrundet til nærmeste hele ti. Kilde: Menon Economics

		2023	2024	2025 (estimert)
	Omsetning	NOK 26 mrd.	NOK 34 mrd.	NOK 35 mrd.
	Verdiskaping	NOK 6 mrd.	NOK 7 mrd.	NOK 8 mrd.
	Sysselsatte	7 530	8 170	7 590
	Driftsmargin	2 %	2 %	

I 2024 økte skipsverftenes omsetning med hele 29 prosent, og endte på et langt høyere nivå enn det som ble lagt til grunn i fjorårets estimater.⁴⁰ De fleste skipsverftene hadde en positiv omsetningsutvikling i 2024, men de største bidragene kom fra Ulstein og Vard. Begge selskapene rapporterte betydelig nybyggingsaktivitet innen offshore vind og andre spesialiserte fartøy, samtidig som etterspørselen etter service-, ombyggings- og konverteringsprosjekter økte.^{41,42}

Som illustrert under har både omsetningsutviklingen og lønnsomheten i skipsverftsindustrien vært påvirket av kriser som oljeprisfallet og koronapandemien. I 2024 passerte skipsverftenes omsetning nivåene fra før pandemien (2019), og forskjellen mot det høye aktivitetsnivået i 2014 ventes å bli ytterligere redusert i 2025. Det gjenstår likevel noe før omsetningen er tilbake på toppnivået fra før oljeprisfallet.

Figur 2-4: Utvikling i omsetning og driftsmargin (EBIT) blant skipsverftene (*estimerte tall). Kilde: Menon Economics



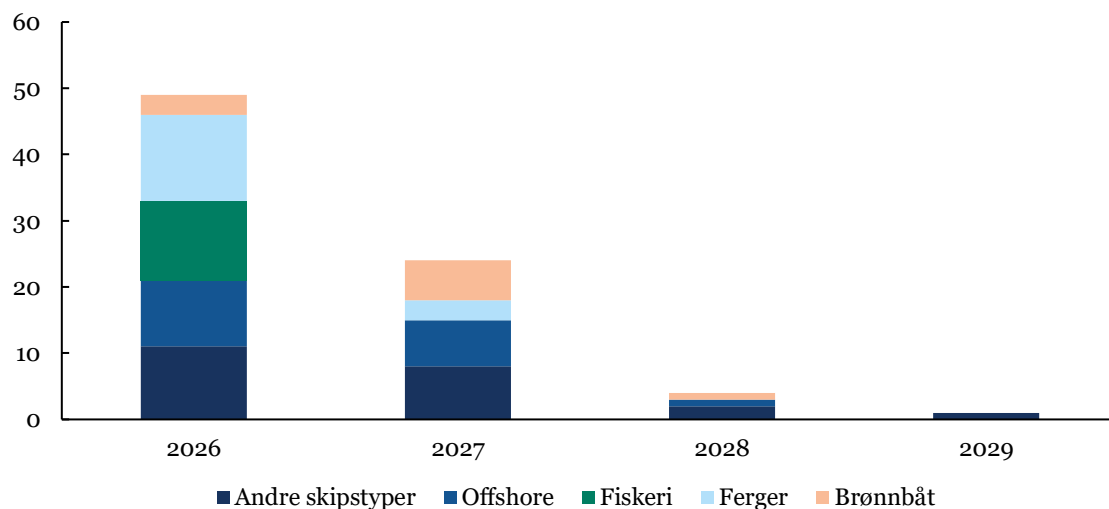
Frem til 2014 var aktiviteten ved norske skipsverft i stor grad knyttet til bygging av offshorefartøy. I kjølvannet av oljeprisfallet falt etterspørselen og dermed aktiviteten innen offshoresegmentet. Som beskrevet måtte skipsverftene omstille seg til nye markedsområder, og gikk gradvis over til bygging av

⁴⁰ Se Menon-publikasjon nr. 2/2025. Tilgjengelig [her](#).
⁴¹ Segrov, B. (2025, 23. juni). *Ulstein-pluss på 135 mill.* Finansavisen. Tilgjengelig [her](#).
⁴² Steen, A. (2025, 19. juni). *Nå smiler Vard-sjefen: Fra minus til kjemperesultat.* Kystens. Tilgjengelig [her](#).

ekspedisjonsfartøy, fartøy til havbruksnæringen og ferger. Mellom 2014 og 2021 ble det knapt kontrahert offshoreskip, verken fra norske eller utenlandske rederier.

I de senere årene har man imidlertid sett økende aktivitet i offshore havvindmarkedet, og en rekke rederier har kontrahert fartøy til bruk i dette segmentet. Flere norske skipsverft har dermed vendt tilbake til bygging av offshorefartøy. Per i dag utgjør offshorefartøy om lag 23 prosent av ordrebookene til norske skipsverft målt i antall, og 56 prosent målt i størrelse og teknologisk kompleksitet (CGT⁴³). Innen offshoresegmentet er rundt 45 prosent av ordrene servicefartøy for havvind (CSOV-er⁴⁴), mens resten består av kabelleggingsfartøy, flerbruksfartøy og havforskningsfartøy. Maritimt Magasin anslår at ordrebookene til de norske skipsverftene er verdt omkring 44 milliarder.⁴⁵

Figur 2-5: Antall skip etter fartøytype i ordrebookene til norske skipsverft.⁴⁶ Kilde: Clarksons Research⁴⁷



I tillegg består ordrebookene de kommende årene særlig av ferger, søk- og redningsfartøy og mindre arbeidsbåter. I både 2026 og 2027 er det planlagt levert flere brønnbåter til bruk i havbruksnæringen.

I årene fremover er det også ventet at fartøy til forsvar og beredskap vil utgjøre en stadig større del av ordrebookene, ettersom det er besluttet at norske verft skal bygge de 28 nye standardfartøyene Forsvaret skal anskaffe. Forsvarsdepartementet vil i løpet av de neste årene lyse ut en nasjonal konkurranse om byggingen. Fartøyene er planlagt bygget i to varianter; store havgående fartøy og mindre kystnære fartøy, med mål om levering innen 2030. Satsingen er ventet å skape betydelig aktivitet ved norske skipsverft i årene som kommer, og ambisjonen er at fartøyskonseptet også kan utvikles til en framtidig eksportvare.⁴⁸

⁴³ Compensated Gross Tonnage (CGT) er et mål på skipsbyggingsproduksjon som tar hensyn til arbeidsomfanget som kreves for å bygge et gitt skip.

⁴⁴ Commissioning Service Operation Vessels

⁴⁵ Maritimt Magasin (2025). Årsrevy, 12/2025.

⁴⁶ Andre skipstyper omfatter mindre arbeidsbåter og patruljebåter, samt forsknings- og redningsfartøy.

⁴⁷ Data er nedlastet 5. november 2025.

⁴⁸ Forsvarsmateriell (2025). Utlyser nasjonal konkurranse om bygging av standardiserte fartøy. Tilgjengelig [her](#).

2.3 Utstysrprodusenter

Norske maritime utstysrprodusenter produserer spesialisert utstyr til skipsfarten og er sentrale leverandører både til verftsindustrien og til skip i operasjon, både nasjonalt og internasjonalt. På et skip som bygges ved et norsk skipsverft vil det ofte være en rekke norske utstysrleverandører involvert. Utstysrprodusentene leverer også omfattende volum til utenlandske skipsverft, enten gjennom norske rederiers kontrahering av skip i utlandet eller direkte til internasjonale kunder.⁴⁹

I 2024 omsatte de maritime utstysrprodusentene for 98 milliarder kroner. Omsetningen er ventet å øke til 104 milliarder kroner i 2025, tilsvarende en vekst på rundt 6 prosent. I samme periode anslås verdiskapingen å øke fra 33 til 35 milliarder kroner. I likhet er også sysselsettingen ventet å øke, fra 20 400 personer i 2024, til i underkant av 20 700 personer i 2025.

Tabell 2-3: Nøkkeltall for utstysrprodusentene i 2023, 2024 og 2025 (estimert). Sysselsettingstall er faktiske tall per august 2025 og er avrundet til nærmeste hele ti. Kilde: Menon Economics

		2023	2024	2025 (estimert)
	Omsetning	NOK 81 mrd.	NOK 98 mrd.	NOK 104 mrd.
	Verdiskaping	NOK 25 mrd.	NOK 33 mrd.	NOK 35 mrd.
	Sysselsatte	19 180	20 360	20 640
	Driftsmargin	6 %	9 %	

I 2024 økte utstysrprodusentene omsetningen med hele 21 prosent, og endte i likhet med skipsverftene på et langt høyere nivå enn det som ble lagt til grunn i fjorårets estimer.⁵⁰ 2024 var et godt år for flere av næringens utstysrprodusenter, og Kongsberg Maritime stod for den største veksten. Selskapet rapporterte en betydelig økning i inntektene gjennom året, blant annet med høy aktivitet innen leveranser til LNG-transportfartøy.⁵¹

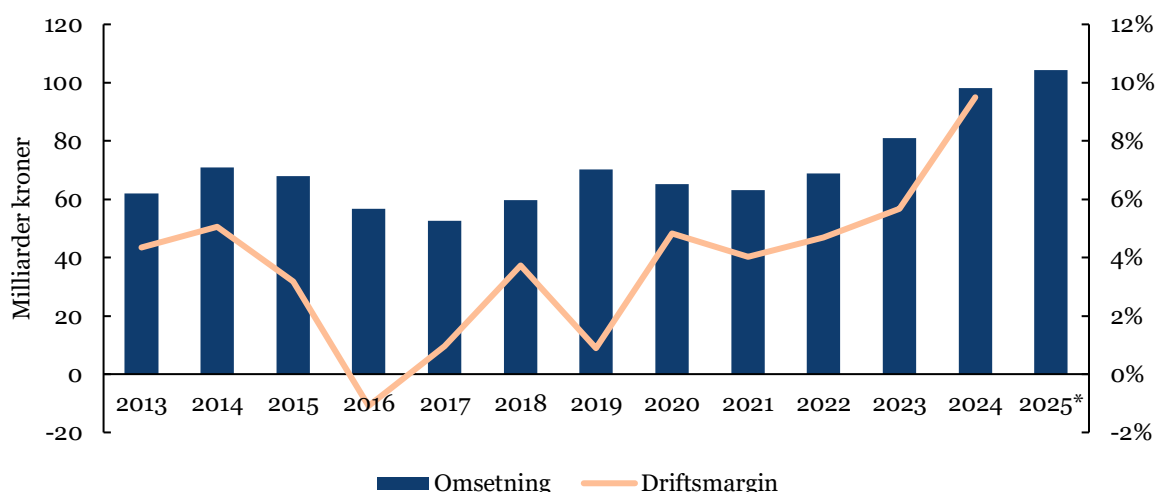
I likhet med skipsverftsindustrien ble også utstysrprodusentene påvirket av oljeprisfallet og den påfølgende offshorekrisen. Som figuren under viser, førte dette til svakere omsetningsutvikling og lønnsomhet i flere år. Utstysrprodusentene har siden omstilt seg mot nye markedssegmenter og leverer nå til et bredt spekter av kunder nasjonalt og internasjonalt. Omstillingen har vært vellykket, og i 2024 endte driftsmarginen på 9 prosent, opp fra 6 prosent i 2023.

⁴⁹ Menon-publikasjon nr. 2/2025. Tilgjengelig [her](#).

⁵⁰ Se Menon-publikasjon nr. 2/2025. Tilgjengelig [her](#).

⁵¹ NTB (2025, 7. februar). *Eksplisiv vekst for Kongsberg Gruppen*. Nettavisen. Tilgjengelig [her](#).

Figur 2-6: Utvikling i omsetning og driftsmargin (EBIT) blant utstysprodusentene (*estimerte tall). Kilde: Menon Economics



Ustysprodusentene har en høy eksportandel, og utviklingen i lønnsomhet de siste fem årene viser tydelig at deres virksomhet i stor grad påvirkes av makroøkonomiske forhold. Svingninger i råvarepriser påvirker kostnadsbildet til aktørene direkte, samtidig som økte energi- og lønnskostnader setter ytterligere press på marginene. I perioder med sterk etterspørsel får utstysprodusentene ofte bedre kapasitetsutnyttelse, hvor volumvekst kombinert med effektivisering i produksjon bidrar til høyere produktivitet, som på sin side bidrar til å styrke lønnsomheten. I tillegg har valutakursen styrket den kostnadsmessige konkurranseevnen, noe som trolig også har bidratt positivt til lønnsomhet.

Økt nybyggingsaktivitet i både nasjonale og internasjonale markeder vil kunne bidra til flere leveranser og økt aktivitet for utstysprodusentene. 2024 var året med det høyeste globale kontraheringsvolumet målt i CGT siden 2007.⁵² Kontraheringsvolumet i 2025 har imidlertid vært mer moderat. I perioden januar til august 2025 er volumet 46 prosent lavere enn i samme periode i 2024, men nivået ligger likevel omtrent på linje med gjennomsnittet for det siste tiåret.⁵³ Nedgangen reflekterer flere forhold, blant annet usikkerhet knyttet til amerikansk handelspolitikk og høye nybyggingspriser i enkelte segmenter.

Samtidig ligger de underliggende driverne for etterspørselen fast. Både overgangen til nye drivstoff og alderssammensetningen i den globale flåten tilsier at fornyelsesbehovet vil forbli høyt på lengre sikt. Samtidig vil det økte fokuset på sikkerhet og beredskap som følge av økt geopolitisk usikkerhet, bidra til høyere investeringer i forsvarssektoren framover. En forventet vekst i etterspørselen etter militære fartøy vil dermed kunne gi økt aktivitet for utstysprodusentene i årene som kommer.

Til tross for den mer moderate utviklingen i kontraheringer det siste året, har flere sentrale aktører sikret seg betydelige kontrakter i 2025. Brunvoll inngikk blant annet sin største kontrakt til nå, drevet av økte olje- og gassinvesteringer i Brasil⁵⁴ etter at Transpetro besluttet å doble kapasiteten for plattformlasting.⁵⁵ Avtalen omfatter leveranse av thrustere og kontrollsystemer til ni DP2 shuttle tankere som skal bygges ved Samsung Heavy Industries.⁵⁶

⁵² Clarksons Research – Total Contracting Timeseries.

⁵³ Clarksons Research (2025). Shipping Review & Outlook September 2025.

⁵⁴ Clarksons Research (2025). Offshore Review & Outlook September 2025.

⁵⁵ Transpetro (2025, 3. april). Transpetro will double platform offloading capacity by 2028. Tilgjengelig [her](#).

⁵⁶ Skipsrevyen (2025, 2. juni). Brunvolls største kontrakt noensinne. Tilgjengelig [her](#).

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.⁵⁷

I 2024 omsatte de maritime tjenesteleverandørene for 144 milliarder kroner, og omsetningen ventes å øke til 149 milliarder i 2025, tilsvarende en vekst på 3 prosent. Verdiskapingen er anslått å vokse fra 45 til 46 milliarder kroner, mens sysselsettingen ligger på om lag 27 100 personer i 2024 og forventes å være noe lavere i 2025.

Tabell 2-4: Nøkkeltall for tjenesteleverandørene i 2023, 2024 og 2025 (estimert).
Sysselsettingstall er faktiske tall per august 2025 og er avrundet til nærmeste hele ti. Kilde: Menon Economics

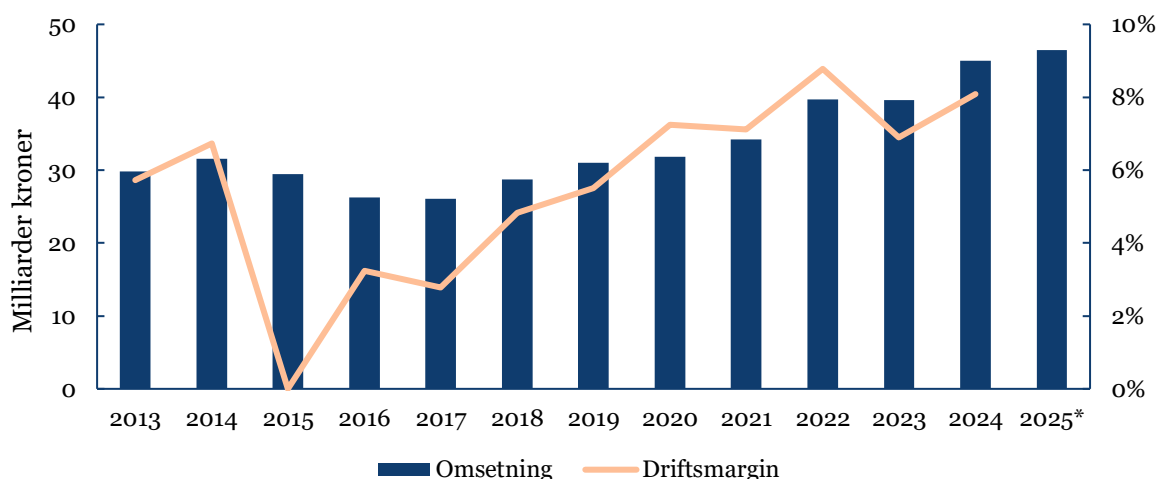
		2023	2024	2025 (estimert)
	Omsetning	NOK 135 mrd.	NOK 144 mrd.	NOK 149 mrd.
	Verdiskaping	NOK 40 mrd.	NOK 45 mrd.	NOK 46 mrd.
	Sysselsatte	25 160	27 090	26 360
	Driftsmargin	7 %	8 %	

Tjenesteleverandørene kan overordnet deles inn i to hovedgrupper: teknologiske maritime tjenester og andre maritime tjenester. Førstnevnte omfatter blant annet klassifisering, ingeniørtjenester, teknologisk FoU, skipsdesign og installasjonsarbeid, og står for rundt 40 prosent av omsetningen i gruppen. Disse virksomhetene sysselsetter noe over halvparten av de ansatte i tjenestesegmentet. Andre maritime tjenester omfatter finansielle og juridiske tjenester, havne- og logistiktjenester og handelstjenester.

Historisk sett har aktiviteten til tjenesteleverandørene vært tett koblet til skipsverftenes aktivitetsnivå. Som vist i figuren under, ble både omsetning og lønnsomhet påvirket av oljeprisfallet og den påfølgende offshorekrisen, men tjenesteleverandørene ble langt mindre rammet enn verftene. I 2024 endte driftsmarginen på 8 prosent, i tråd med nivået de foregående fem årene, hvor marginene har ligget på mellom 7 og 9 prosent. Lønnsomheten ligger samtidig over nivået før oljeprisfallet, da marginene var om lag 6 prosent.

⁵⁷ Menon-publikasjon nr. 2/2025. Tilgjengelig [her](#).

Figur 2-7: Utvikling i omsetning og driftsmargin (EBIT) blant tjenesteleverandørene (*estimerte tall). Kilde: Menon Economics

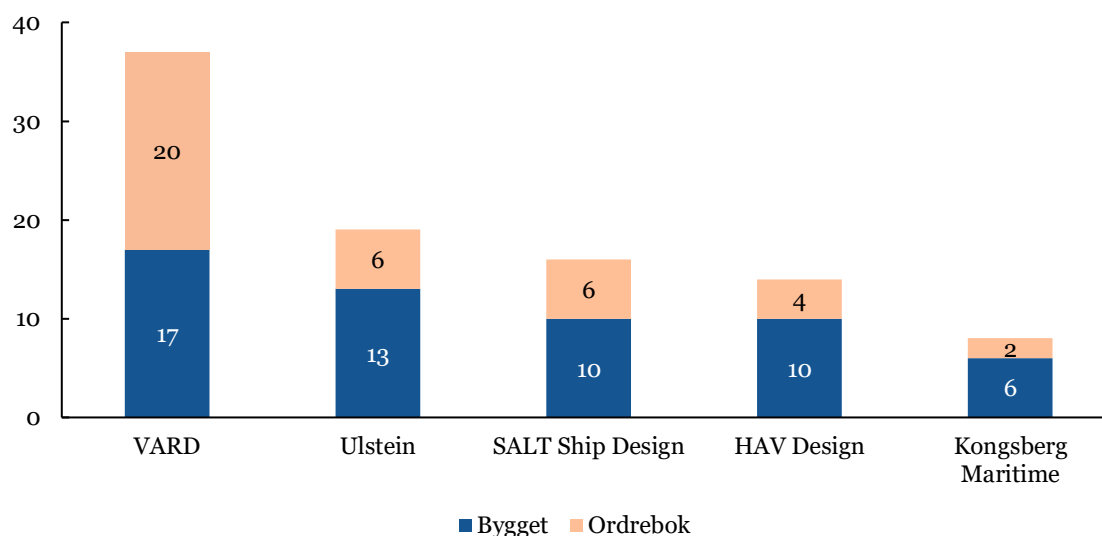


Lønnsomheten blant andre maritime tjenester har historisk sett vært høyere enn lønnsomheten blant de teknologiske tjenesteleverandørene. Lønnsomheten er tradisjonelt særlig høy blant aktørene innen finansielle og juridiske tjenester. Dette skyldes at disse virksomhetene har lave kapitalkostnader, høy grad av spesialisert kompetanse og tjenester med begrenset prispress, noe som gir strukturelt høye marginer. I 2024 var driftsmarginen for andre maritime tjenester om lag 9 prosent. Mens lønnsomheten blant andre maritime tjenester har forholdt seg relativt stabilt det siste tiåret, falt lønnsomheten blant teknologiske tjenesteleverandører betydelig etter oljeprisfallet.

Teknologiske tjenesteleverandører spiller en sentral rolle i utviklingen av ny maritim teknologi og nye havnæringer. Norske skipsdesignere er ledende internasjonalt og har en høy eksportandel. Skipsteknisk vant blant annet nylig en kontrakt for design av et avansert havforskningsfartøy for Taiwan, en av de største kontraktene for selskapet på lang tid.⁵⁸ Norske aktører som Vard Design, Ulstein, HAV Design, Salt Ship Design og Kongsberg Maritime er internasjonalt ledende innen design av service- og konstruksjonsfartøy til offshore- og havvindmarkedet. Norske designselskaper har om lag 80 prosent av verdens (C)SOV-flåte bygget og i ordre siden 2015. Som vist i figuren under har de norske skipsdesignmiljøene levert et stort antall design til nybygg de siste årene, og ordrebookene indikerer at aktiviteten i offshoresegmentet vil fortsette de kommende årene.

⁵⁸ Kystens (2025). Rekordkontrakt for Skipsteknisk. Tilgjengelig [her](#).

Figur 2-8: Antall CSOV- og SOV-fartøy i offshoresegmentet fra norske skipsdesignere. Bygget og i ordre siden 2015. Kilde: Clarksons Research⁵⁹



Samtidig utgjør andre maritime tjenesteleverandører (finansielle og juridiske tjenester, handelstjenester og havne- og logistikkjenester) en viktig del av den norske maritime verdikjeden. Norge har en særlig sterk posisjon innen sjøforsikring, med verdensledende aktører som Gard, Skuld og Norwegian Hull Club. Den høye kompetansen i dette segmentet er tett knyttet til Norges lange historie i internasjonal skipsfart. Norske forsikringsmiljøer har global rekkevidde og en bred kundebase, og spiller en sentral rolle i å forsikre skip og rigger internasjonalt. Nordiske aktører har siden 2019 vært størst innen hull & machinery-forsikring⁶⁰, og Norge er suverent størst i dette markedet.⁶¹ I tillegg retter de nå i økende grad virksomheten mot nye markeder som havvind, som forventes å gi økt etterspørsel etter spesialisert maritim forsikring i årene fremover.

⁵⁹ Data er nedlastet 6. november 2025.

⁶⁰ Hull & machinery er en kaskoforsikring som dekker fysisk skade på et fartøy og fartøyets maskineri.

⁶¹ IUMI (2025). IUMI's 2025 analysis of the global marine insurance market.

3 Nøkkeltall for maritim næring – nasjonalt og per fylke

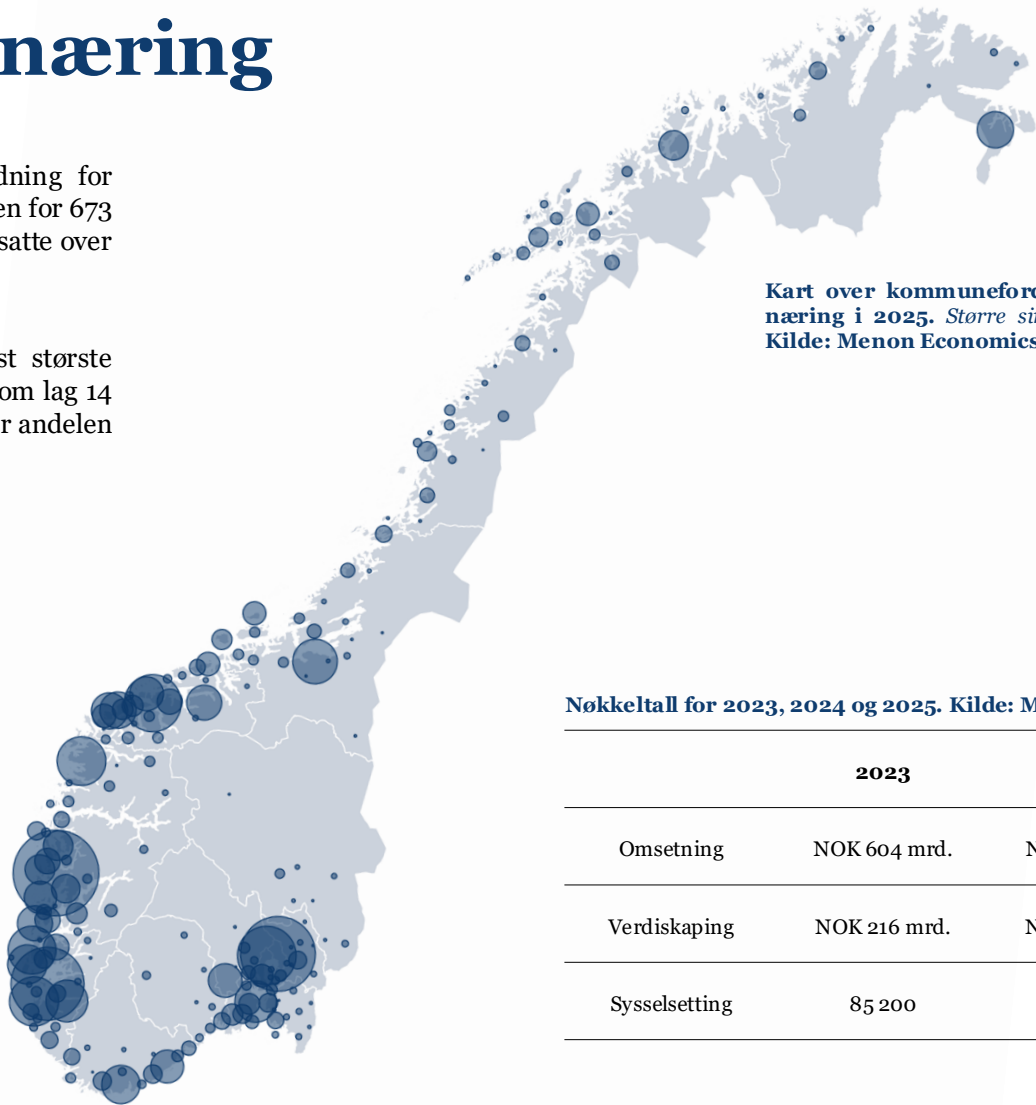
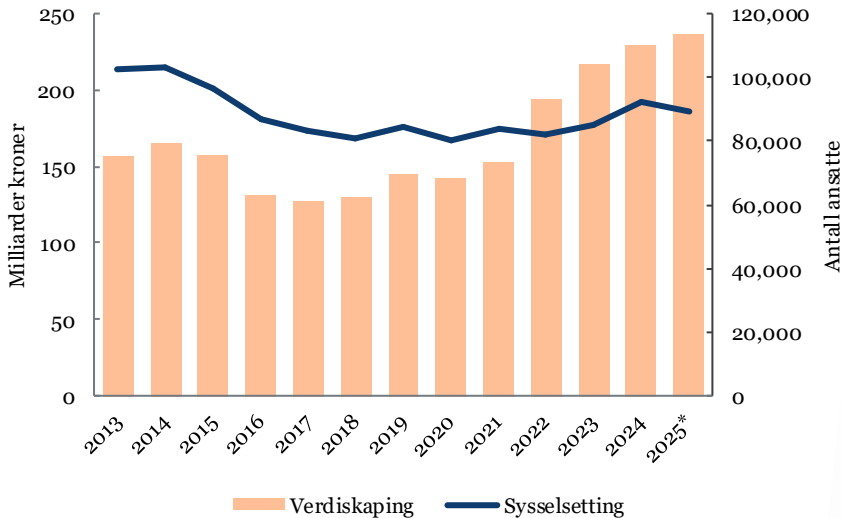
I dette kapitlet presenteres nøkkeltall og utviklingstrekk for maritim næring, både nasjonalt og for hvert enkelt fylke i form av et tosidert faktaark. Faktaarkene for fylkene inneholder informasjon om fylkets maritime næring, inkludert nøkkeltall som sysselsetting, omsetning og verdiskaping, og utvikling 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.

Nøkkeltall for maritim næring

Maritim næring er blant Norges viktigste næringer og har stor betydning for verdiskaping og sysselsetting i store deler av landet. I 2025 omsatte næringen for 673 milliarder kroner, bidro med 237 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte over 89 000 personer.

Norsk maritim næring er sterkt internasjonalt rettet og er Norges nest største bidragsyter til eksportinntekter etter olje og gass. I 2024 sto næringen for om lag 14 prosent av Norges samlede eksportinntekter. Holdes olje og gass utenfor, er andelen om lag dobbelt så høy.

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



Kart over kommunefordelt sysselsetting i maritim næring i 2025. Større sirkel indikerer flere sysselsatte.
Kilde: Menon Economics

Nøkkeltall for 2023, 2024 og 2025. Kilde: Menon Economics

	2023	2024	2025*
Omsetning	NOK 604 mrd.	NOK 652 mrd.	NOK 672 mrd.
Verdiskaping	NOK 216 mrd.	NOK 230 mrd.	NOK 237 mrd.
Sysselsetting	85 200	92 050	89 050

*Omsetnings- og verdiskapingstall for 2025 er estimert.

Informasjon er hentet fra Maritim Verdiskapingsrapport 2026 (Menon-publikasjon nr. 1/2026)

Nøkkeltall for maritim næring

Norge er ett av få land i verden som huser hele den maritime verdikjeden, fra rederier og verft til utstysprodusenter og tjenesteleverandører.



Rederiene er den største av de fire hovedgruppene i den maritime næringen, målt i omsetning, verdiskaping og sysselsetting. I 2025 hadde rederiene en samlet omsetning på 384 milliarder kroner, og sysselsatte i underkant av 34 500 personer. Dette tilsvarer rundt 60 prosent av næringens totale omsetning og om lag 40 prosent av sysselsettingen.



Tjenesteleverandørene hadde i 2024 en omsetning på 149 milliarder kroner, en verdiskaping på 46 milliarder kroner og sysselsatte i underkant av 26 400 personer.

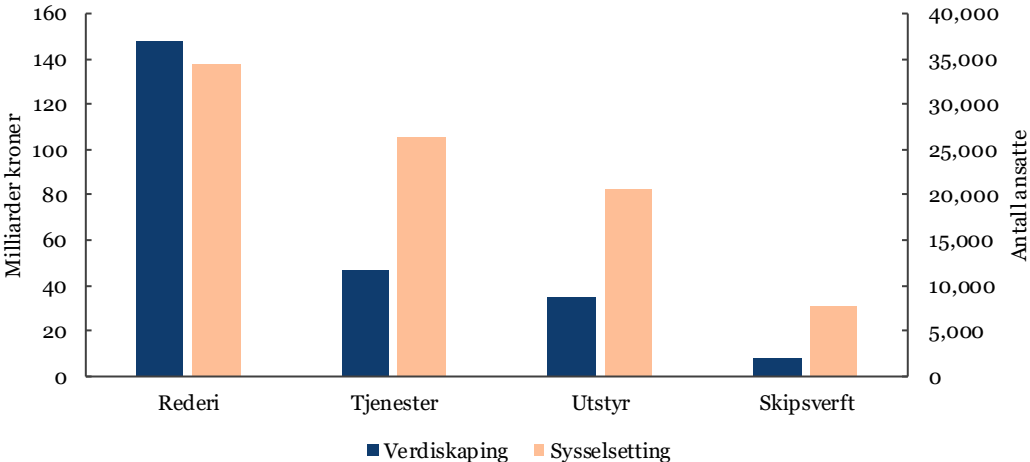


Ustysprodusentene omsatte i 2025 for 104 milliarder kroner, sysselsatte over 20 600 personer og stod for en verdiskaping på 35 milliarder kroner.



Verftene hadde i 2025 en omsetning på 35 milliarder kroner, en verdiskaping på 8 milliarder kroner og sysselsatte i underkant av 7 600 personer.

Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe, 2025*. Kilde: Menon Economics



Sysselsetting, verdiskaping og omsetning fordelt på hovedgruppe, 2025*. Kilde: Menon Economics

	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Rederi	34 440	NOK 148 mrd.	NOK 384 mrd.
Tjenester	26 360	NOK 46 mrd.	NOK 149 mrd.
Utstyr	20 640	NOK 35 mrd.	NOK 104 mrd.
Verft	7 590	NOK 8 mrd.	NOK 35 mrd.

*Omsetnings- og verdiskapingstall for 2025 er estimert.

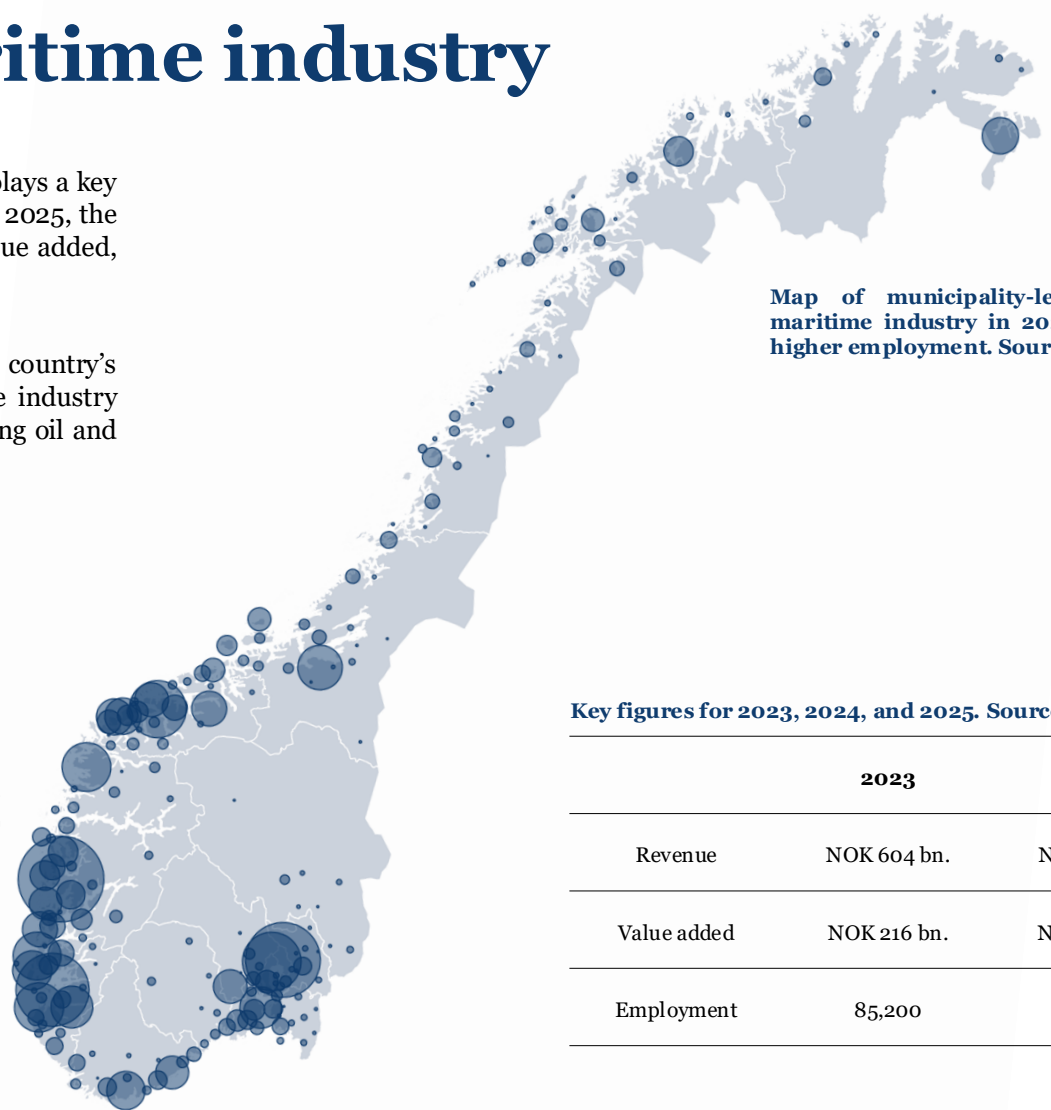
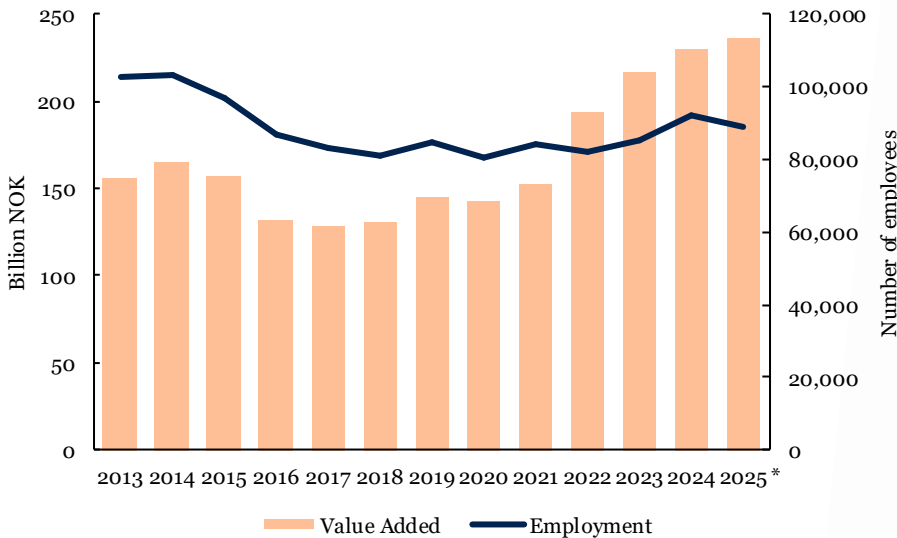
Informasjon er hentet fra Maritim Verdiskapingsrapport 2026 (Menon-publikasjon nr. 1/2026)

Key figures for the maritime industry

The maritime industry is one of Norway’s most important industries and plays a key role in value creation and employment across large parts of the country. In 2025, the industry had revenues of NOK 673 billion, created NOK 237 billion in value added, and employed more than 89,000 people.

Norway’s maritime industry is strongly internationally oriented and is the country’s second-largest source of export revenues after oil and gas. In 2024, the industry accounted for about 14 percent of Norway’s total export revenues. Excluding oil and gas, the share is about twice as high.

Development in value added and employment. Source: Menon Economics



Map of municipality-level employment in the maritime industry in 2025. Larger circles indicate higher employment. Source: Menon Economics

Key figures for 2023, 2024, and 2025. Source: Menon Economics

	2023	2024	2025*
Revenue	NOK 604 bn.	NOK 652 bn.	NOK 672 bn.
Value added	NOK 216 bn.	NOK 230 bn.	NOK 237 bn.
Employment	85,200	92,050	89,050

*Revenue and value added figures for 2025 are estimated.

Information is based on Maritim Verdiskapingsrapport 2026 (Menon publication no. 1/2026).

Key figures for the maritime industry

Norway is one of the few countries in the world that hosts the entire maritime value chain, from shipping companies and shipyards to equipment suppliers and service providers.



Shipping companies are the largest of the four segments in the maritime industry, measured by revenue, value added, and employment. In 2025, shipping companies had total revenues of NOK 384 billion and employed almost 34,500 people. This represents around 60 percent of the industry's total revenues and about 40 percent of total employment.



Service providers had revenues of NOK 149 billion in 2024, value added of NOK 46 billion, and employed almost 26,400 people.

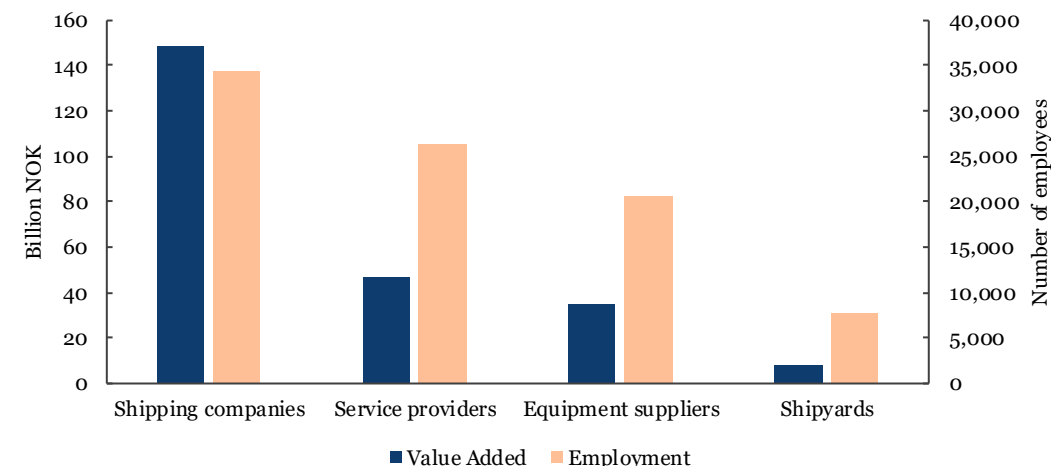


Equipment suppliers generated revenues of NOK 104 billion in 2025, employed more than 20,600 people, and had value added of NOK 35 billion.



Shipyards had revenues of NOK 35 billion in 2025, value added of NOK 8 billion, and employed just under 7,600 people.

Value added and employment by segment, 2025*. Source: Menon Economics



Employment, economic impact, and revenue by main group, 2025*. Source: Menon Economics

	Employment	Economic impact	Revenue
Shipping companies	34,440	NOK 148 bn.	NOK 384 bn.
Service providers	26,360	NOK 46 bn.	NOK 149 bn.
Equipment suppliers	20,640	NOK 35 bn.	NOK 104 bn.
Shipyards	7,590	NOK 8 bn.	NOK 35 bn.

*Revenue and value added figures for 2025 are estimated.

Information is based on the Maritime Value Creation Report 2026 (Menon publication no. 1/2026).

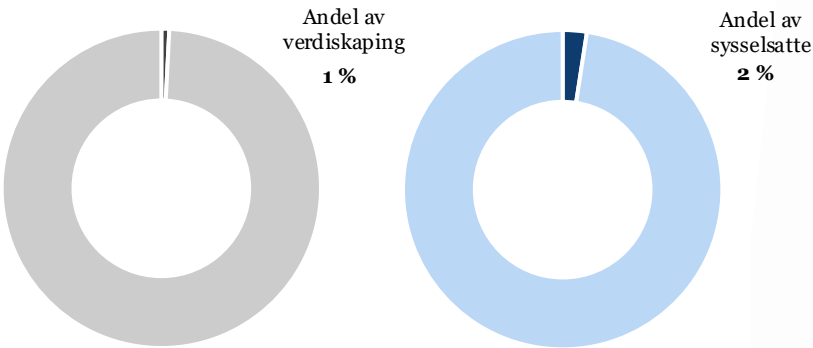
Finnmark

I 2024 omsatte Finnmarks maritime bedrifter for nærmere 5 milliarder kroner, bidro med i underkant av 2 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte 2 250 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 2024 har det imidlertid vært en økning i antall sysselsatte på 20 prosent. Verdiskapingen har historisk sett holdt på et relativt stabilt nivå fra 2014 og til 2019. Fra 2020 til 2024 har verdiskapingen økt med mer enn 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 2024. I tillegg til cruiserederier spiller rederier innen passasjertransport samt tjenesteleverandører innen havn og logistikk en viktig rolle i fylkets maritim næring.

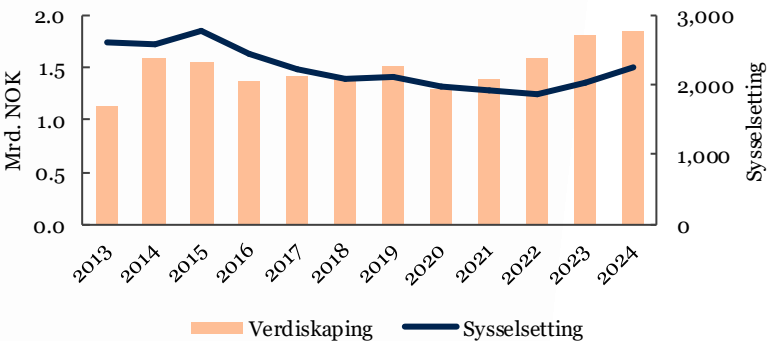
Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics



Nøkkeltall for 2023 og 2024. Kilde: Menon Economics

	2023	2024
Omsetning	NOK 4,9 mrd.	NOK 4,6 mrd.
Verdiskaping	NOK 1,8 mrd.	NOK 1,8 mrd.
Sysselsetting	2 020	2 250

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



Finnmark

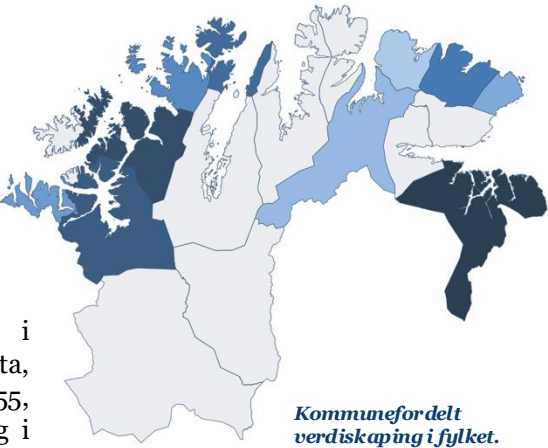
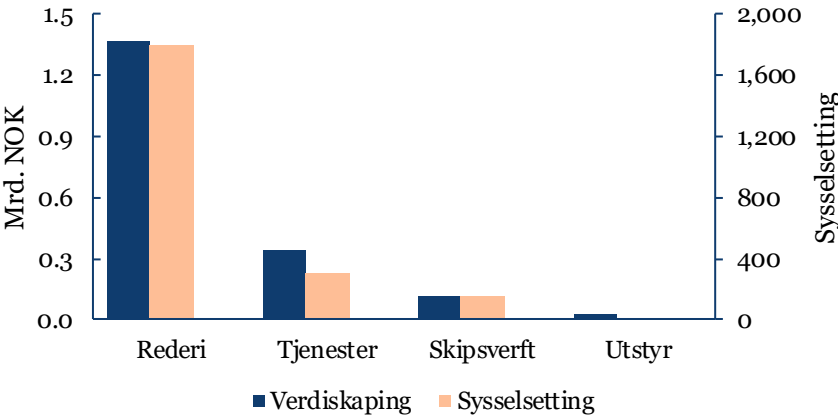
Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Finnmark defineres i stor grad av rederier, som står for rundt tre fjerdedeler av både verdiskapingen og antall sysselsatte. Tjenesteleverandørene bidrar med omtrent 19 prosent av verdiskapingen og 13 prosent av det totale antall sysselsatte. Det er mindre aktivitet tilknyttet skipsverft, 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 skipsverft, hvor Kimek i Sør-Varanger er det største.

Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Kommunefordelt verdiskaping i fylket. Mørkere farge indikerer høyere verdiskaping.

Fylkets maritime kommuner

Finnmarks største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Sør-Varanger, Hammerfest, Alta, Nordkapp og Båtsfjord. Disse står for henholdsvis 55, 29, 9, 2 og 2 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

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

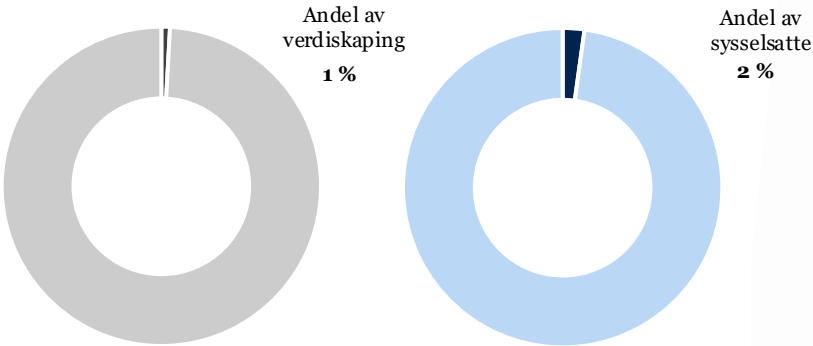
	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Sør-Varanger	1 520	NOK 1 mrd.	NOK 1,8 mrd.
Hammerfest	390	NOK 0,5 mrd.	NOK 2,0 mrd.
Alta	130	NOK 0,2 mrd.	NOK 0,2 mrd.
Nordkapp	60	NOK 0,04 mrd.	NOK 0,08 mrd.
Båtsfjord	70	NOK 0,03 mrd.	NOK 0,4 mrd.

Troms

I 2024 omsatte Troms’ maritime bedrifter for 13 milliarder kroner, bidro med 2 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte om lag 2 030 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 2014 til 2024 har antall sysselsatte innen den maritime næringen i Troms økt med 45 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 2024 er verdiskapingen tilbake på et nivå som er 50 prosent høyere enn i 2018. Passasjertransport og nærskipsfart har tradisjonelt vært viktige rederisegmenter i Troms. Fra 2013 til 2024 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.

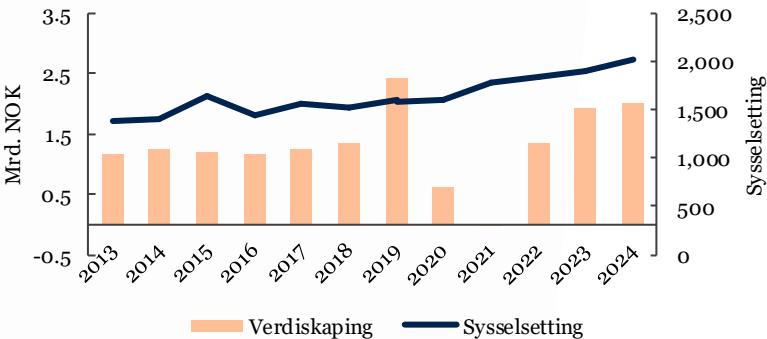
Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics



Nøkkeltall for 2023 og 2024. Kilde: Menon Economics

	2023	2024
Omsetning	NOK 13,1 mrd.	NOK 12,8 mrd.
Verdiskaping	NOK 1,9 mrd.	NOK 2,0 mrd.
Sysselsetting	1 900	2 030

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



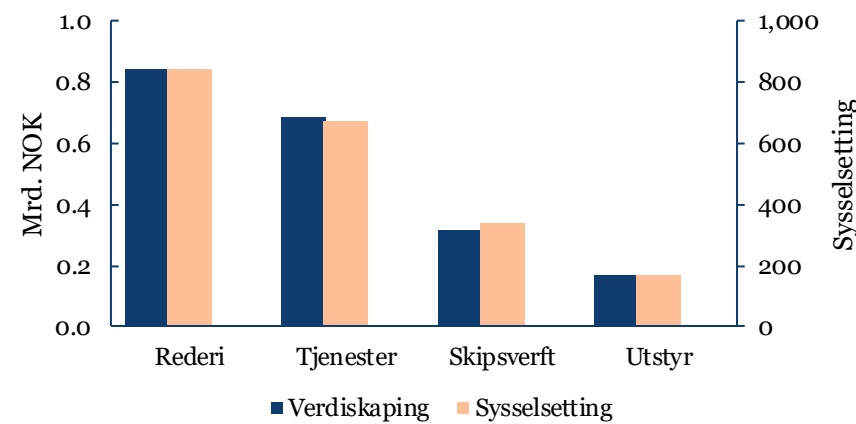
Troms

Fylkets maritime klynge

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

Majoriteten av verdiskapingen fra rederivirksomheten kommer fra passasjertransport. Målt i verdiskaping er Torghatten Nords avdeling i Tromsø størst innen passasjertransport, mens Seaworks Management er størst innen godstransport. Blant tjenesteleverandørene er havne- og logistikkjenester de mest verdiskapende. Finnsnes Dykk & Anleggsservice er den største aktøren i dette segmentet. I tillegg har fylket flere aktører innen teknologiske tjenester (som DAP Industri) og handelstjenester (som Bunker Oil). Fylket har i tillegg flere skipsverft, der Harstad MEK Verksted er størst målt i verdiskaping. Blant utstyrsprodusentene i fylket er Nofi Tromsø, avdeling Eidkjosen, en sentral aktør.

Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime kommuner

Troms’ største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Tromsø, Harstad, Senja, Tjeldsund og Karlsøy. Disse står for henholdsvis 41, 37, 9, 6 og 4 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er rederi-virksomheten størst i både Tromsø (Torghatten Nord), Harstad (Boreal Sjø) og Karlsøy (Torghatten Nord). På Senja er det tjenesteleverandørene som er størst (Finnsnes Dykk og Anleggsservice). I Tjeldsund er skipsverftsvirksomhet den mest verdiskapende gruppen (primært Grovfjord Båtbyggeri og Grovfjord Mek. Verksted 2.o).



Kommunefordelt verdiskaping i fylket. Mørkere farge indikerer høyere verdiskaping.

	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Tromsø	990	NOK 0,8 mrd.	NOK 9,8 mrd.
Harstad	660	NOK 0,7 mrd.	NOK 1,9 mrd.
Senja	120	NOK 0,2 mrd.	NOK 0,4 mrd.
Tjeldsund	140	NOK 0,1 mrd.	NOK 0,3 mrd.
Karlsøy	60	NOK 0,08 mrd.	NOK 0,2 mrd.

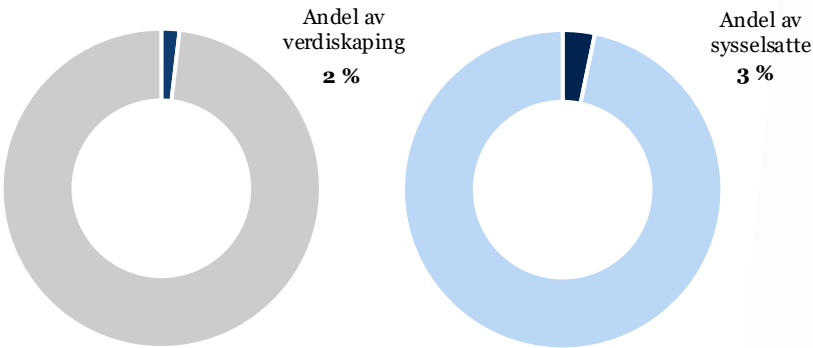
Nordland

I 2024 omsatte Nordlands maritime bedrifter for over 9 milliarder kroner, bidro med over 4 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte om lag 3 000 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.

I perioden fra 2019 til 2022 har både sysselsettingen og verdiskapingen i den maritime næringen i Nordland vært fallende. Verdiskapingen har i perioden falt med nesten 15 prosent, mens sysselsettingen har falt med mer enn 20 prosent. Nedgangen knyttes primært til lavere verdiskaping blant ferge- og hurtigbåtrederier. Til tross for denne nedgangen økte verdiskapingen med nesten 30 prosent og sysselsettingen med 10 prosent fra 2023 til 2024.

Passasjertransport og havne- og logistiktjenester har vært viktige bidragsytere til fylkets maritime verdiskaping i hele perioden 2013 til 2024. I tillegg har havbruksrederier blitt stadig viktigere i Nordland, og bidrar i økende grad til fylkets maritime økonomi.

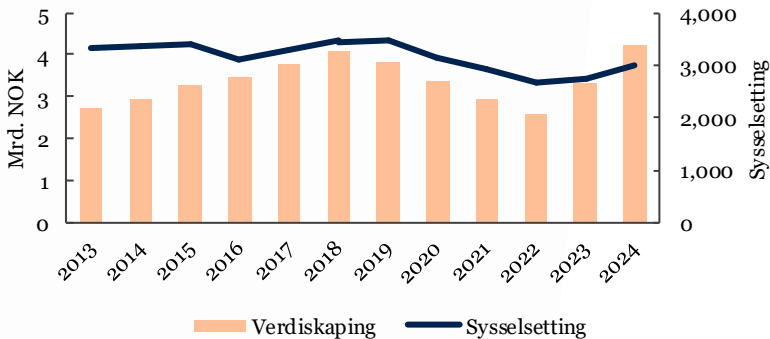
Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics



Nøkkeltall for 2023 og 2024. Kilde: Menon Economics

	2023	2024
Omsetning	NOK 7,3 mrd.	NOK 8,7 mrd.
Verdiskaping	NOK 3,3 mrd.	NOK 4,2 mrd.
Sysselsetting	2 730	3 000

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



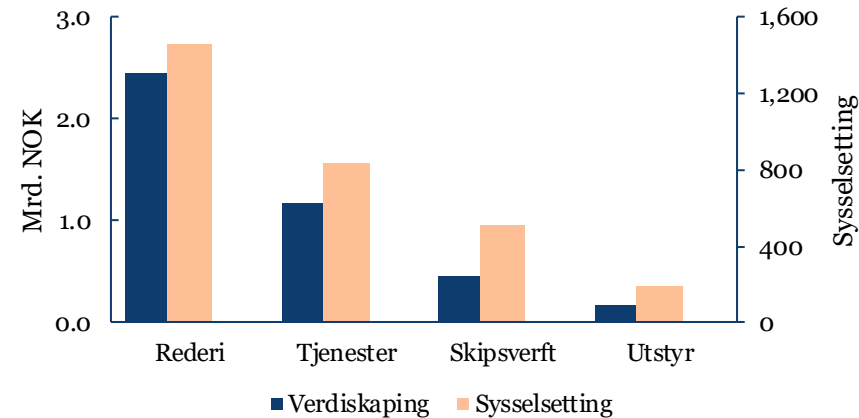
Nordland

Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Nordland domineres av rederivirksomhet og tjenesteleverandører. Rederiene står for halvparten av næringens sysselsetting og verdiskaping i fylket, mens tjenesteleverandører utgjør om lag en tredjedel av verdiskapingen. Det er noe skipsverftsaktivitet tilstede (Westcon Helgeland bl.a.), mens utstysprodusenter 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 NL Brønnbåt og Norsk Fisketransport, samt fra nærskipsgodstransport (bl. a. Stensen Gerd). Majoriteten av verdiskapingen tilknyttet tjenesteleverandører er knyttet til havne- og logistikkjenester. Den største aktøren er LKABs transportvirksomhet i Narvik, som frakter jernmalm fra sine gruver i Kiruna i Sverige til Narvik, hvor den lagres før den lastes om bord på store malmskip for videre eksport.

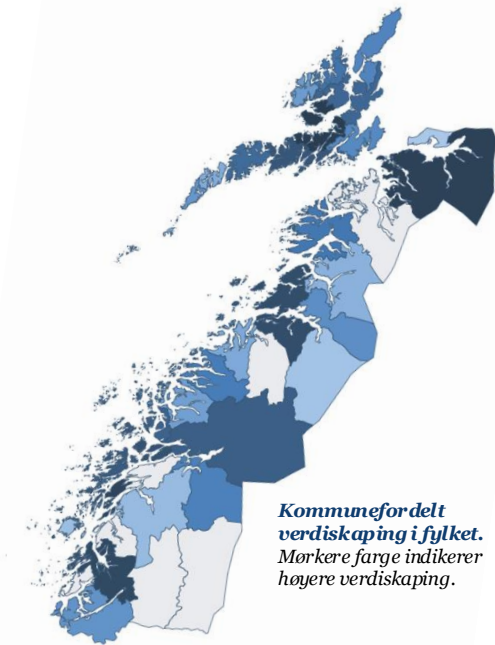
Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime kommuner

Nordlands største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Hadsel, Narvik, Alstahaug, Brønnøy og Bodø. Disse står for henholdsvis 27, 13, 13, 11 og 6 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er rederivirksomhet størst i Hadsel, Alstahaug og Brønnøy. I Hadsel finner vi for eksempel Torghatten Nord, i Alstahaug Boreal Sjø og i Brønnøy Torghatten Midt. I Bodø og Narvik er tjeneste-leverandørene de mest verdiskapende. I Bodø er det Løvold, mens det i Narvik er LKABs transportavdeling.



	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Hadsel	380	NOK 1,1 mrd.	NOK 1,9 mrd.
Narvik	240	NOK 0,6 mrd.	NOK 1,1 mrd.
Alstahaug	450	NOK 0,5 mrd.	NOK 1,4 mrd.
Brønnøy	220	NOK 0,5 mrd.	NOK 0,7 mrd.
Bodø	290	NOK 0,3 mrd.	NOK 0,9 mrd.

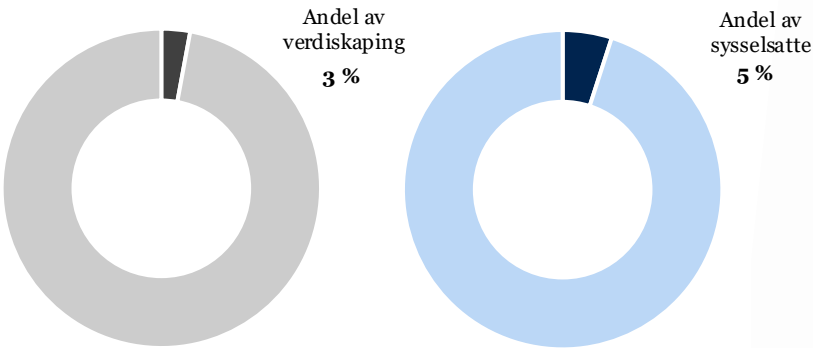
Trøndelag

I 2024 omsatte Trøndelags maritime bedrifter for omtrent 17 milliarder kroner, bidro med 7 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte rundt 4 590 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 2024 har nivået på antall sysselsatte holdt seg relativt stabilt. Likevel har det mellom 2021 og 2024 vært en økning i verdiskaping på over 35 prosent. Utstørsprodusenter og teknologiske tjenesteleverandører er, og har vært, viktige bidragsyttere til fylkets maritime verdiskaping.

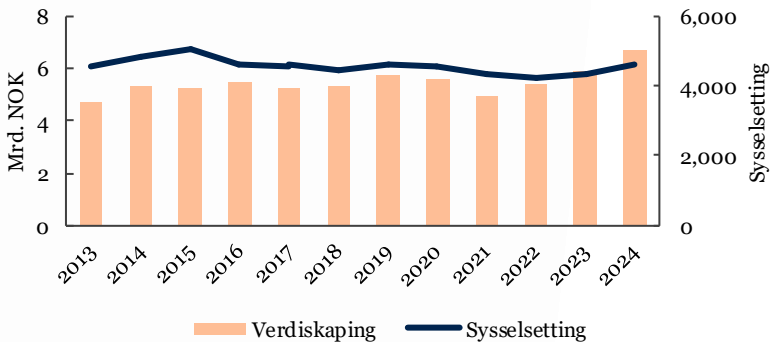
Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics



Nøkkeltall for 2023 og 2024. Kilde: Menon Economics

	2023	2024
Omsetning	NOK 14,8 mrd.	NOK 16,8 mrd.
Verdiskaping	NOK 5,8 mrd.	NOK 6,7 mrd.
Sysselsetting	4 330	4 590

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



Trøndelag

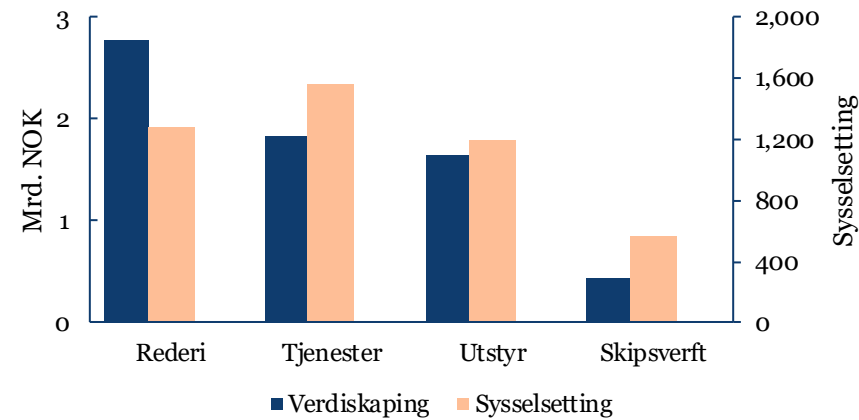
Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Trøndelag består av tjenesteleverandører, utstyrsprodusenter, rederier og skipsverft. Rederiene er den største bidragsyteren og står for 42 prosent av næringens verdiskaping og 28 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 34 prosent av de maritimt sysselsatte, mens utstyrsprodusentene står for 24 prosent av verdiskapingen og 26 prosent de sysselsatte. De resterende andelene tilfaller verftene, tilsvarende 12 prosent av de sysselsatte og 7 prosent av verdiskapingen. En viktig skipsverftsaktør i fylket er Moen Marin, en verdensledende leverandør av arbeidsfartøy til havbruksnæringen.

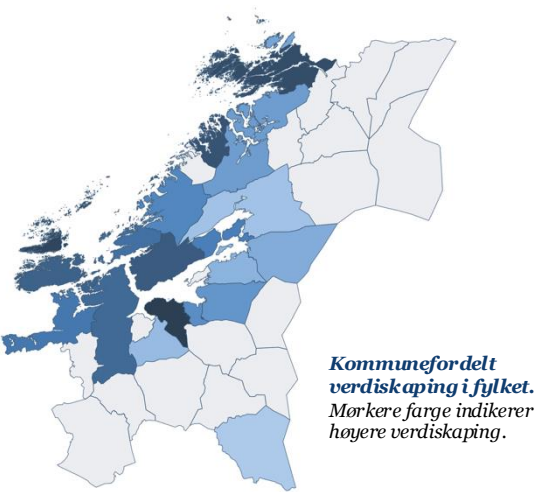
Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime kommuner

Trøndelags største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Trondheim, Frøya, Nærøysund, Flatanger og Indre Fosen. Disse står for henholdsvis 62, 15, 5, 4 og 3 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er tjenesteleverandørene størst i Trondheim (Sintef Ocean) og Frøya (Frøy Akvaservice). Rederivirksomheten er størst i Flatanger (AQS Rederi) og Indre Fosen (Servi), mens Nærøysund har største verdiskaping innen skipsverftsvirksomhet, hos Moen Verft.



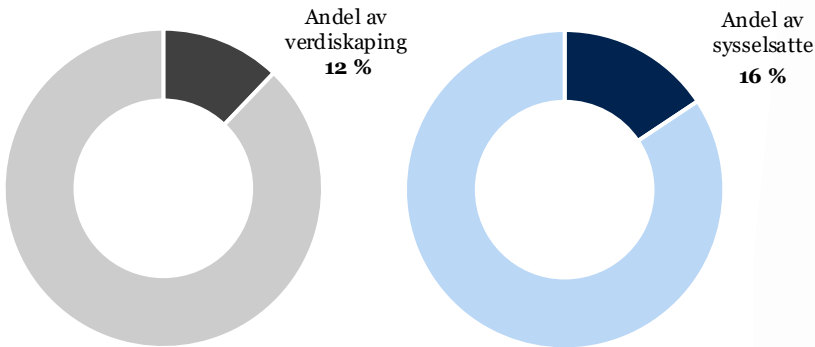
	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Trondheim	2 380	NOK 4,1 mrd.	NOK 9,3 mrd.
Frøya	650	NOK 1,0 mrd.	NOK 2,3 mrd.
Nærøysund	310	NOK 0,4 mrd.	NOK 1,1 mrd.
Flatanger	210	NOK 0,2 mrd.	NOK 0,7 mrd.
Indre Fosen	330	NOK 0,2 mrd.	NOK 0,6 mrd.

Møre og Romsdal

I 2024 omsatte maritime bedrifter i Møre og Romsdal for omtrent 80 milliarder kroner, bidro med 28 milliarder kroner i verdiskaping, og sysselsatte om lag 14 420 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. Omsetningen i næringen økte kraftig fra 2023 til 2024, den sterkeste veksten siden 2008.

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 aktiviteten tatt seg opp igjen siden 2019, med en verdiskapingsvekst på 60 prosent mellom 2021 og 2024. Utstyrsprodusentene har vært en sentral drivkraft bak veksten, og havbruksrederiene har blitt stadig viktigere. Skipsverftene peker seg særlig ut i 2024, ved at de var den største bidragsyteren til omsetningsveksten og sto for nær halvparten av den samlede økningen. Dette henger sammen med betydelig nybyggingsaktivitet innen offshore vind og andre spesialiserte fartøy ved de største verftene. Offshorerederiene er noe mindre viktige for fylkets verdiskaping i 2024 enn de var på toppnivået i 2014, men står fortsatt for mer enn halvparten av fylkets maritime verdiskaping.

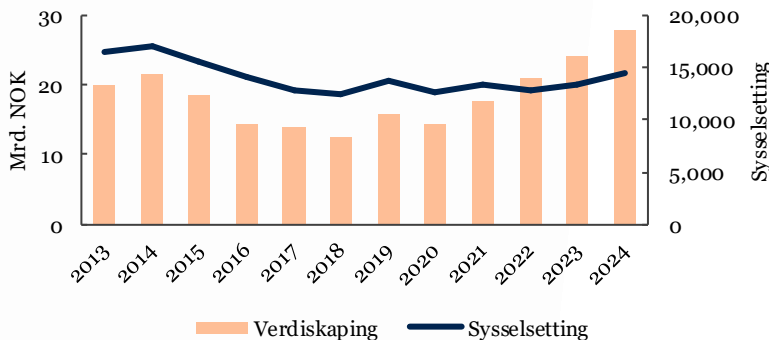
Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics



Nøkkeltall for 2023 og 2024. Kilde: Menon Economics

	2023	2024
Omsetning	NOK 66,5 mrd.	NOK 80,3 mrd.
Verdiskaping	NOK 23,9 mrd.	NOK 27,9 mrd.
Sysselsetting	13 360	14 420

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



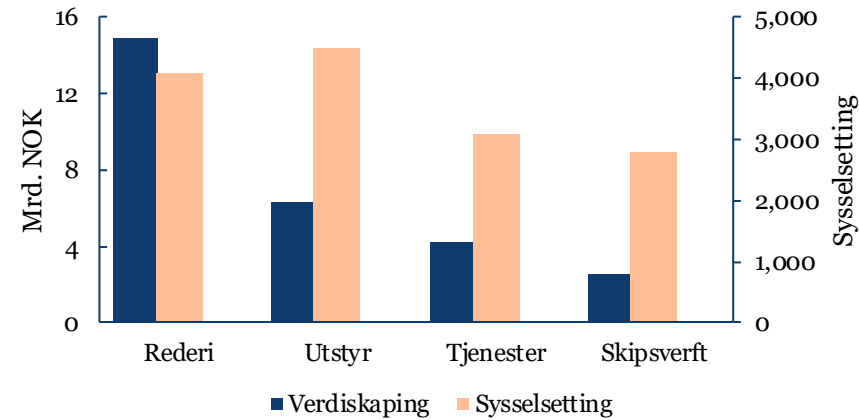
Møre og Romsdal

Fylkets maritime klynge

Møre og Romsdal er hjem til en komplett maritim klynge, bestående av rederier, skipsverft, utstysprodusenter og tjenesteleverandører. Rederiene er den største bidragsyteren til verdiskapingen, tilsvarende 53 prosent. Blant rederiene utgjør offshorerederiene det største segmentet, flere også innen havvind. Fylket har også stor tilstedeværelse av havbruksrederier (brønnbåtrederier). Rederiene ansetter i underkant av 30 prosent av de sysselsatte i maritim næring i fylket. Utstysprodusentene sysselsetter også rundt 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 15 prosent av verdiskapingen og 20 prosent av antall sysselsatte i næringen i fylket.

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

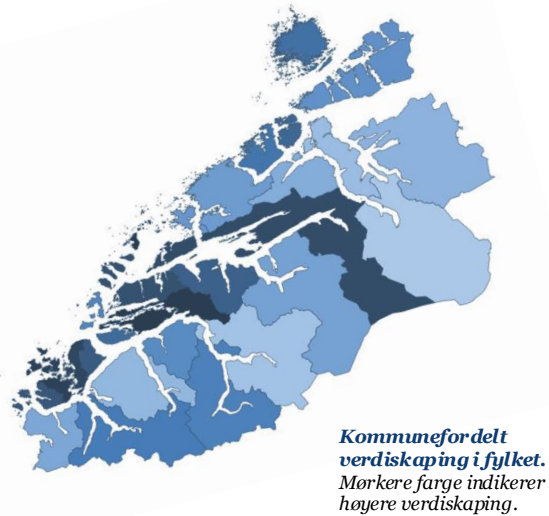
Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime kommuner

Møre og Romsdals største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Ålesund, Herøy, Ulstein, Molde og Haram. Disse står for henholdsvis 35, 17, 14, 8 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 utstysprodusentene den mest verdiskapende gruppen i Molde (med Brunvoll og Oshaug Metall i spissen) og i Haram (Kongsberg Maritime).



	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Ålesund	3 750	NOK 9,9 mrd.	NOK 30,7 mrd.
Herøy	1 550	NOK 4,6 mrd.	NOK 8,9 mrd.
Ulstein	1 510	NOK 3,9 mrd.	NOK 9,5 mrd.
Molde	1 410	NOK 2,1 mrd.	NOK 5,4 mrd.
Haram	1 310	NOK 1,6 mrd.	NOK 9,3 mrd.

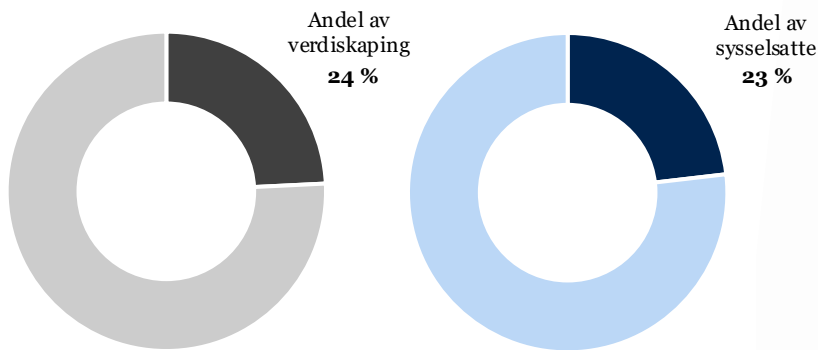
Vestland

I 2024 omsatte Vestlands maritime bedrifter for omtrent 151 milliarder kroner, bidro med 56 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte om lag 21 330 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-rederier har blitt stadig viktigere. Offshorerederier og riggselskaper har gått fra å bidra med nesten 40 prosent av verdiskapingen fra maritim næring i fylket i 2014 til under 30 prosent i 2024. Deepsea-rederier har på sin side i samme periode økt sitt bidrag til verdiskapingen fra 15 til 27 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 2024 har økt med nærmere 80 prosent.

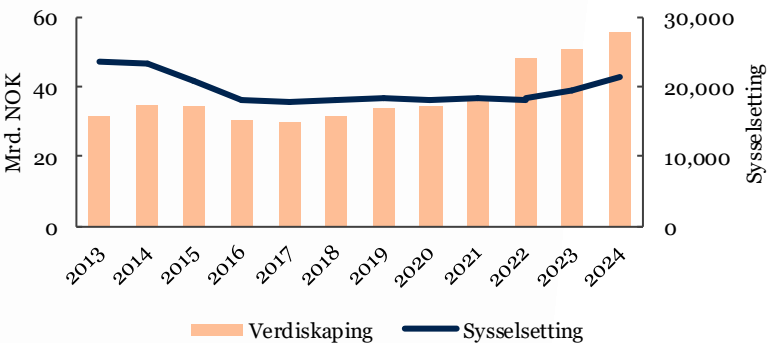
Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics



Nøkkeltall for 2023 og 2024. Kilde: Menon Economics

	2023	2024
Omsetning	NOK 140,5 mrd.	NOK 151 mrd.
Verdiskaping	NOK 50,7 mrd.	NOK 55,6 mrd.
Sysselsetting	19 470	21 330

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



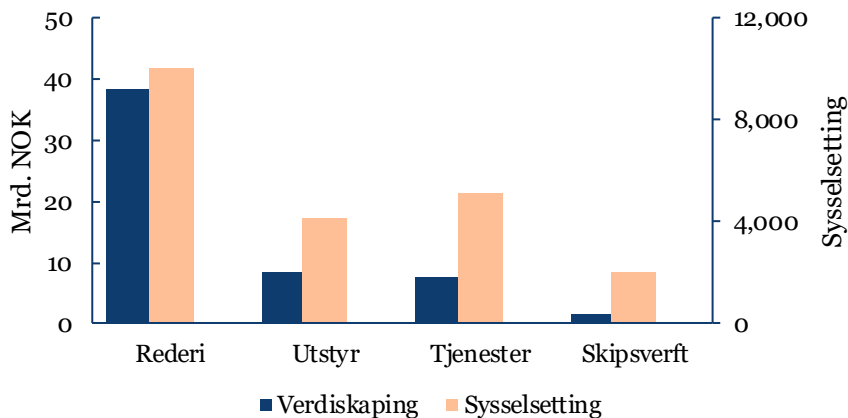
Vestland

Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Vestland er særlig rettet mot rederisegmentet, som totalt bidrar til nesten 70 prosent av verdiskapingen og nærmere 50 prosent av antall sysselsatte i næringen i fylket. Deepsea-rederier er spesielt dominerende, med aktører som eksempelvis Odfjell, Spar Shipping og Viken Crude. I tillegg finner vi bore- og produksjonsselskaper som Deep Sea Management og offshorerederier som DOF. 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 logistiktjenester.

Utstyrproduzentene i Vestland står for 15 prosent av fylkets maritime verdiskaping. Blant aktører finnes skipsmotorprodusenten Bergen Engines og Framo. Skipsverftsindustrien i fylket sysselsetter 10 prosent av de sysselsatte i næringen. Viktige aktører inkluderer Fitjar Mekaniske Verksted, samt Westcon Yard i Kinn.

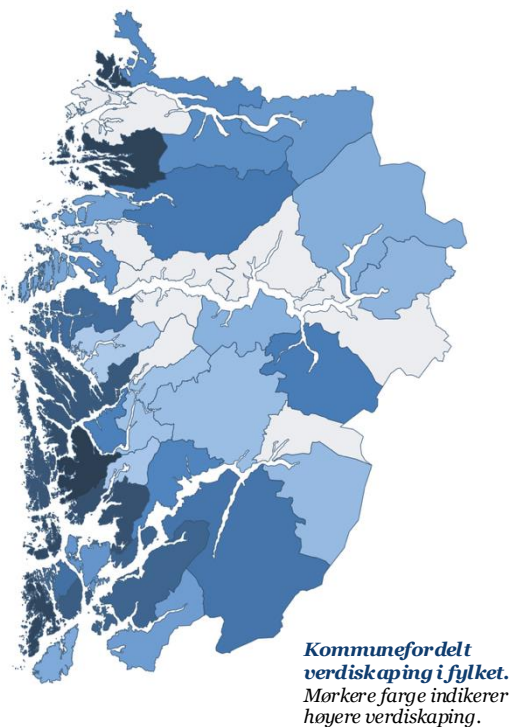
Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime kommuner

Vestlands største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Bergen, Kinn, Bømlo, Austevoll og Askøy. Disse står for henholdsvis 79, 7, 4, 4 og 4 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er rederivirksomheten størst i Bergen (kjemikalietankrederiet Odfjell m.fl.), Kinn (passasjerbåtrederiet Fjord1 m.fl.) og Austevoll (bl.a. offshorerederiet DOF). Utstyrsegmentet er det mest verdiskapende i Askøy (Framo) og Bømlo (Wärtsilä).



	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Bergen	8 830	NOK 44,1 mrd.	NOK 118,0 mrd.
Kinn	2 750	NOK 4,0 mrd.	NOK 7,8 mrd.
Bømlo	1 350	NOK 2,4 mrd.	NOK 5,2 mrd.
Austevoll	1 290	NOK 2,1 mrd.	NOK 4,3 mrd.
Askøy	760	NOK 2,1 mrd.	NOK 8,8 mrd.

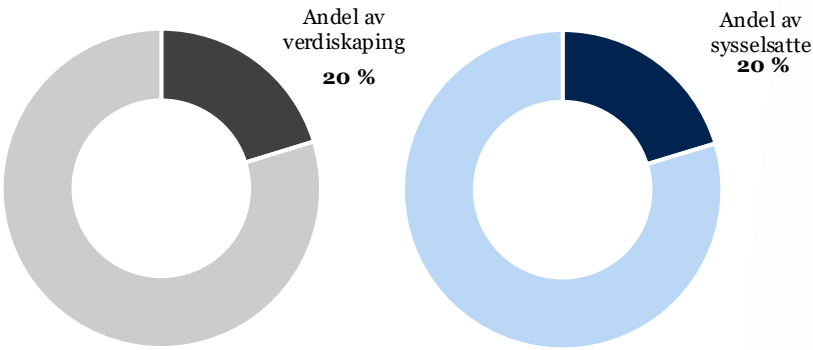
Rogaland

I 2024 omsatte Rogalands maritime bedrifter for mer enn 121 milliarder kroner, bidro med nesten 47 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte over 18 700 personer. Den maritime næringen i Rogaland står for 20 prosent av de sysselsatte i næringen nasjonalt, og bidrar til 20 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 2024 er andelen redusert til rundt 35 prosent. Samtidig har deepsea-rederier økt sin andel av verdiskapingen fra 12 prosent til over 30 prosent samme periode.

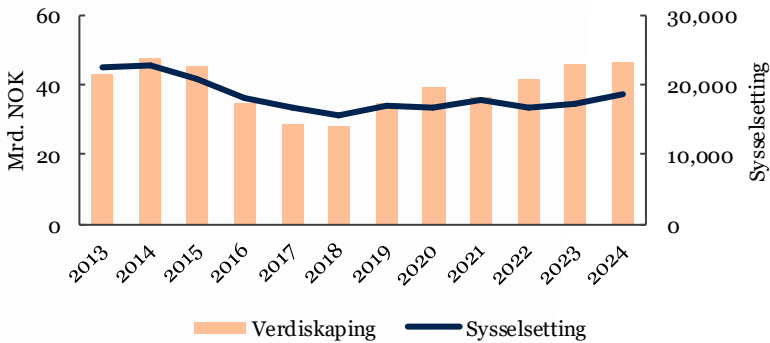
Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics



Nøkkeltall for 2023 og 2024. Kilde: Menon Economics

	2023	2024
Omsetning	NOK 109,7 mrd.	NOK 121,3 mrd.
Verdiskaping	NOK 45,7 mrd.	NOK 46,5 mrd.
Sysselsetting	17 250	18 710

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



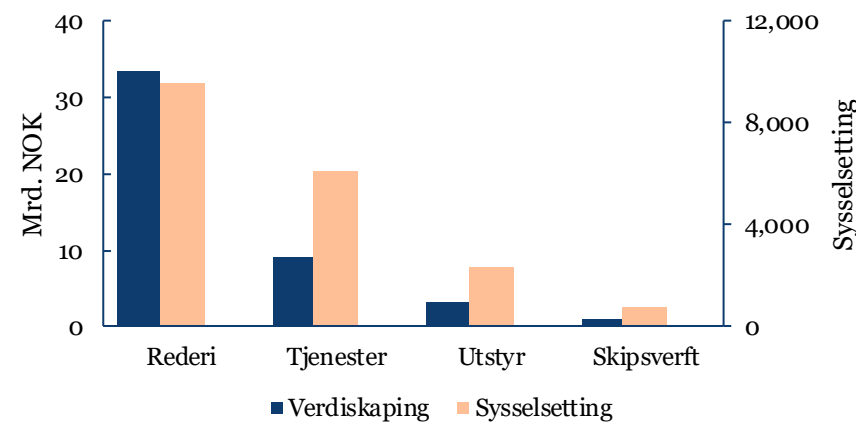
Rogaland

Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Rogaland er særlig drevet av rederisegmentet. Rederiene står for 72 prosent av fylkets totale verdiskaping i 2024 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 Solvang Shipping. Maritime tjenester er også en betydelig bidragsyter i fylket, med henholdsvis 33 prosent av antall sysselsatte og 19 prosent av verdiskapingen. Innenfor tjenesteleverandørene er teknologiske tjenester den største bidragsyteren til verdiskaping.

Utstyrsp produsentene i Rogaland står for 7 prosent av fylkets maritime verdiskaping, og 13 prosent av de sysselsatte. Verftene utgjør på sin side henholdsvis 2 og 4 prosent. Eksempler på sentrale skipsverftsaktører i fylket er Westcon Yards, som tilbyr både nybygg og reparasjon og vedlikehold, samt GMC Yard, som er spesialisert på reparasjon og vedlikehold.

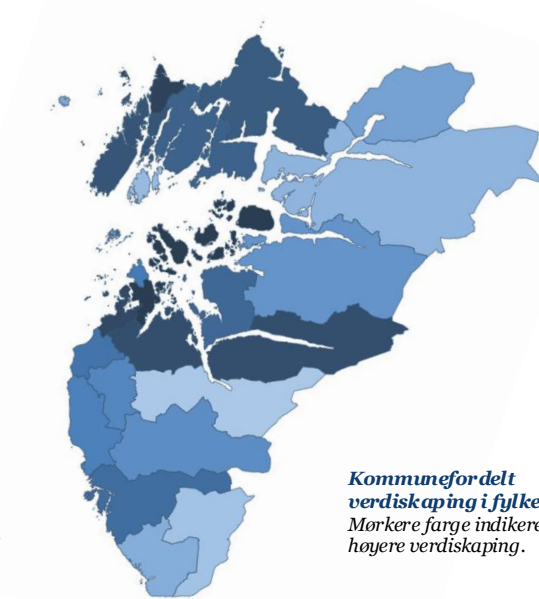
Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime kommuner

Rogalands største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Stavanger, Haugesund, Sola, Sandnes og Karmøy. Disse står for henholdsvis 33, 29, 19, 7 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 Ocean Installer og Deepocean. På Karmøy er tjenesteleverandørene mest verdiskapende (eksempelvis Seam).



	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Stavanger	6 250	NOK 15,2 mrd.	NOK 38,0 mrd.
Haugesund	3 140	NOK 13,7 mrd.	NOK 25,9 mrd.
Sola	2 790	NOK 9,0 mrd.	NOK 29,7 mrd.
Sandnes	2 150	NOK 3,2 mrd.	NOK 8,7 mrd.
Karmøy	1 880	NOK 1,7 mrd.	NOK 8,5 mrd.

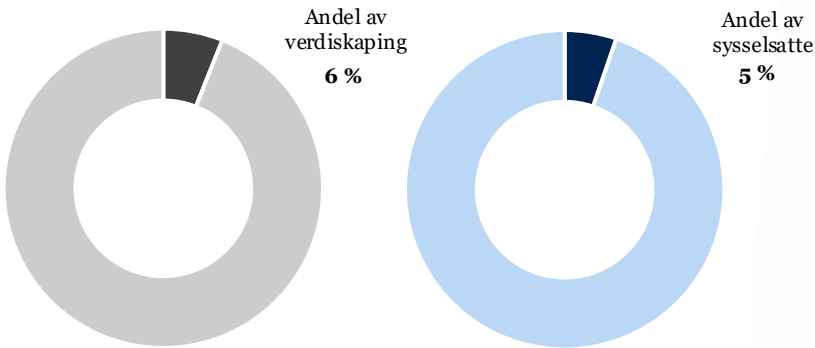
Agder

I 2024 omsatte de maritime bedriftene i Agder for i overkant av 32 milliarder kroner, bidro med nesten 14 milliarder kroner i verdiskaping, og sysselsatte om lag 4 840 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 2024 har det vært en økning på 80 prosent i verdiskaping og en økning på 10 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, har offshorerederiene opplevd enn vekst på nesten 20 prosent i verdiskaping over det siste tiåret.

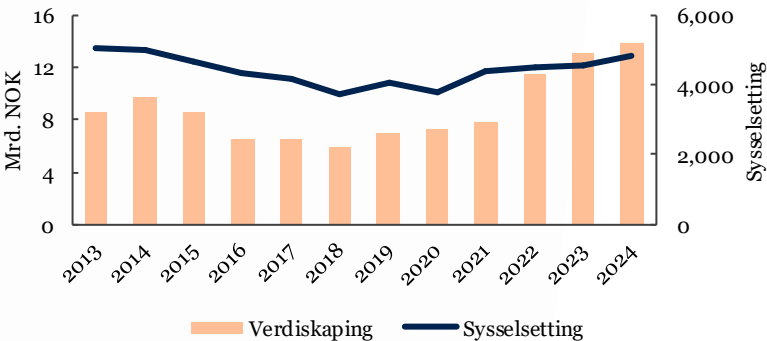
Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics



Nøkkeltall for 2023 og 2024. Kilde: Menon Economics

	2023	2024
Omsetning	NOK 33,4 mrd.	NOK 32,3 mrd.
Verdiskaping	NOK 13,1 mrd.	NOK 13,9 mrd.
Sysselsetting	4 540	4 840

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



Agder

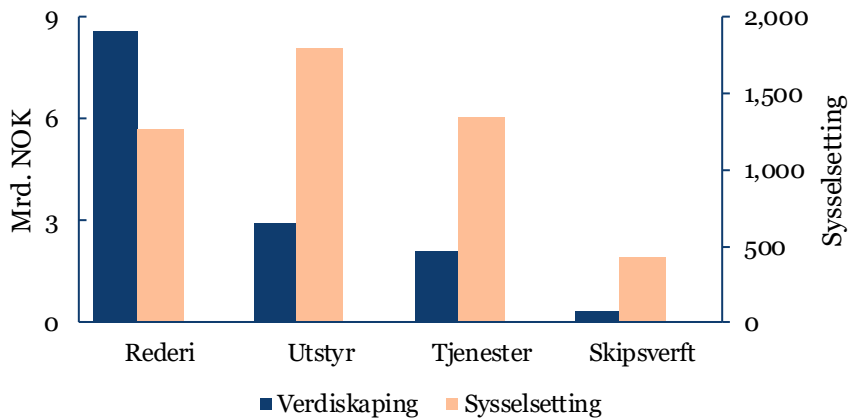
Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Agder karakteriseres av rederier, utstyrsprodusenter og tjenesteleverandører. Verdiskapingen er dominert av rederiene, som bidrar med 62 prosent av fylkets totale verdiskaping. De største rederiaktørene, målt i verdiskaping, opererer innen offshore (Sea1 Offshore Rederi m.fl.) og deepsea-aktivitet (Ugland Bulk Shipping, OSM Maritime Group m.fl.).

Mens rederiene står for rundt en fjerdedel av arbeidsstyrken, er det utstyrsprodusentene som har flest sysselsatte. Utstyrsprodusentene står for 37 prosent av fylkets maritime sysselsatte og 15 prosent av verdiskapingen. Viktige aktører inkluderer blant annet NYMO i Grimstad og Viking Life-Saving Equipments avdeling i Færvik.

Tjenesteleverandørene står for henholdsvis 28 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.

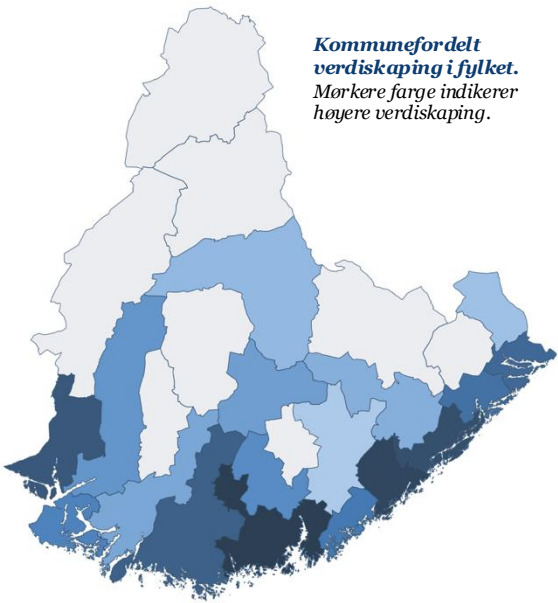
Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime kommuner

Agders største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Kristiansand, Grimstad, Arendal, Flekkefjord og Lindesnes. Disse står for henholdsvis 38, 31, 19, 4 og 3 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er rederivirksomheten størst i Kristiansand (Sea1 Offshore m.fl.) og Grimstad (Ugland Bulk m.fl.). Tjenesteleverandørene er mest verdiskapende i Arendal (med Gard i spissen). Utstyrsprodusentene er den største bidrags-yteren til verdiskaping i både Flekkefjord (med Parat Halvorsen som eneste aktør) og Lindesnes (Scanmudring m.fl.).



	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Kristiansand	1 780	NOK 5,2 mrd.	NOK 12,6 mrd.
Grimstad	410	NOK 4,3 mrd.	NOK 6,9 mrd.
Arendal	1 270	NOK 2,6 mrd.	NOK 8,4 mrd.
Flekkefjord	300	NOK 0,5 mrd.	NOK 1,3 mrd.
Lindesnes	370	NOK 0,4 mrd.	NOK 1,0 mrd.

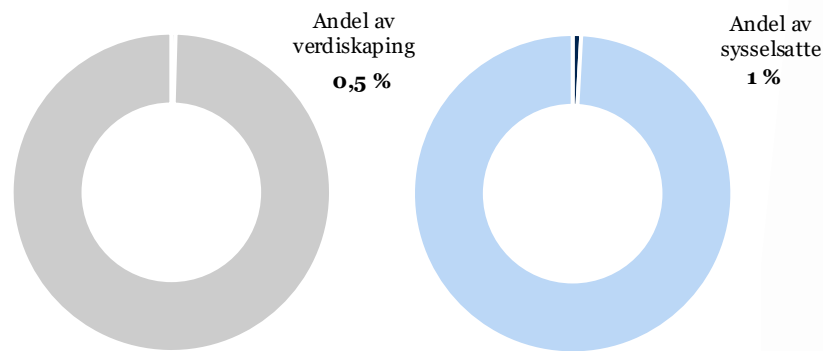
Telemark

I 2024 omsatte Telemarks maritime bedrifter for 2,6 milliarder kroner, bidro med 1 milliard kroner i verdiskaping og sysselsatte om lag 790 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 fjerdedel lavere i 2024 enn i 2014, har verdiskapingen falt med om lag 5 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 utstysproduzentenes verdiskaping, som har vært volatil i perioden. Tjenesteleverandører har på sin side hatt en stabil utvikling i perioden 2013 til 2024.

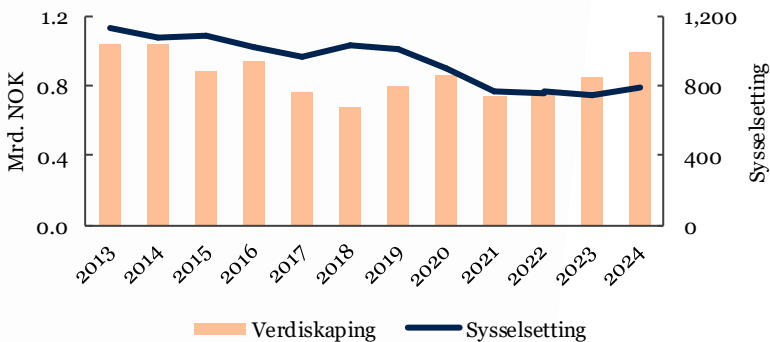
Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics



Nøkkeltall for 2023 og 2024. Kilde: Menon Economics

	2023	2024
Omsetning	NOK 2,3 mrd.	NOK 2,6 mrd.
Verdiskaping	NOK 0,9 mrd.	NOK 1,0 mrd.
Sysselsetting	740	790

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



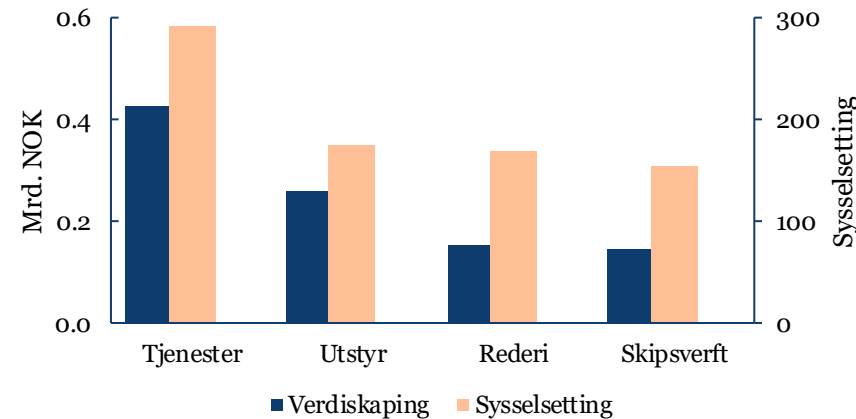
Telemark

Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Telemark består av tjenesteleverandører, utstyrsprodusenter, rederier og skipsverft. Tjenesteleverandørene er den største bidragsyteren og står for 43 prosent av verdiskapingen i næringen, samt 37 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 Brunvoll Mar-El, Sperre, Servie m.fl.) og havne- og logistikkjenester (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, som er det mest verdiskapende rederiet i fylket.

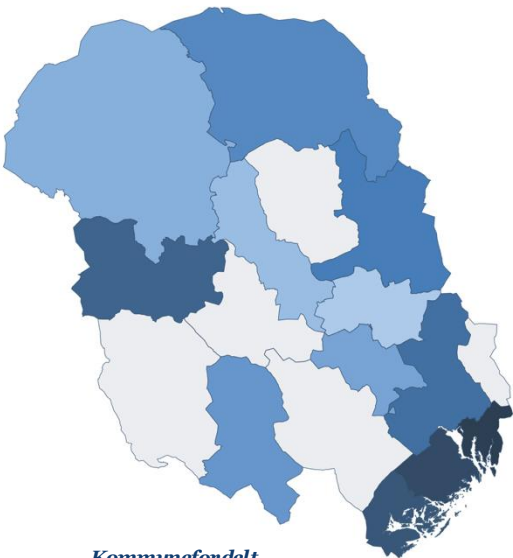
Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime kommuner

Telemarks største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Porsgrunn, Bamble, Kragerø, Tokke og Skien. Disse står for henholdsvis 47, 15, 11, 8 og 7 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er utstyrsprodusentene størst i Porsgrunn (Baze Technology m.fl.) og Skien (Corvus Energy m.fl.). Tilsvarende er tjenesteleverandørene størst i Bamble (bl.a. Cranemaster) og Tokke (Brunvoll Mar-El). 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.

	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Porsgrunn	310	NOK 0,5 mrd.	NOK 1,2 mrd.
Bamble	120	NOK 0,1 mrd.	NOK 0,4 mrd.
Kragerø	130	NOK 0,1 mrd.	NOK 0,2 mrd.
Tokke	70	NOK 0,08 mrd.	NOK 0,2 mrd.
Skien	80	NOK 0,07 mrd.	NOK 0,3 mrd.

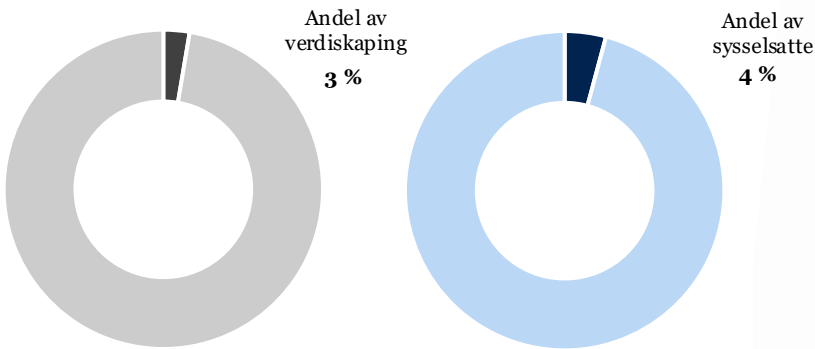
Vestfold

I 2024 omsatte Vestfold maritime bedrifter for 23 milliarder kroner, bidro med over 6 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte om lag 3 850 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 2024 har imidlertid verdiskapingen opplevd en vekst på rundt 60 prosent, og antall sysselsatte har økt med 20 prosent.

Gjennom hele perioden har utstørsprodusentene vært viktige bidragsyttere til denne verdiskapingen, med en andel på mellom 35 og 55 prosent av den maritime verdiskapingen i Vestfold fra 2013 til 2024. Videre har deepsea-rederier blitt stadig mer betydningsfullt for fylkets maritime verdiskaping, og står i 2024 for mer enn 14 prosent av den totale maritime verdiskapingen i fylket.

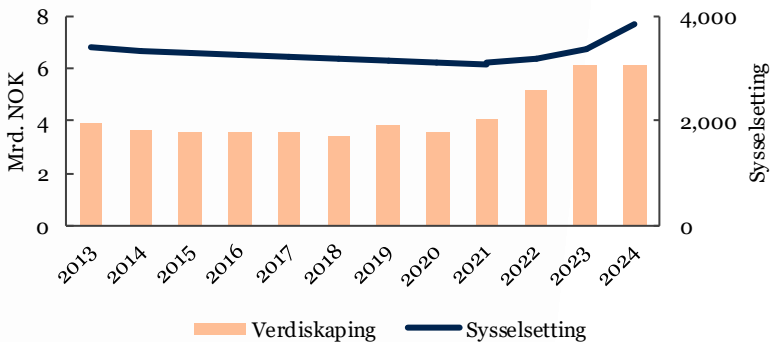
Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics



Nøkkeltall for 2023 og 2024. Kilde: Menon Economics

	2023	2024
Omsetning	NOK 22,8 mrd.	NOK 23,0 mrd.
Verdiskaping	NOK 6,1 mrd.	NOK 6,1 mrd.
Sysselsetting	3 350	3 850

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



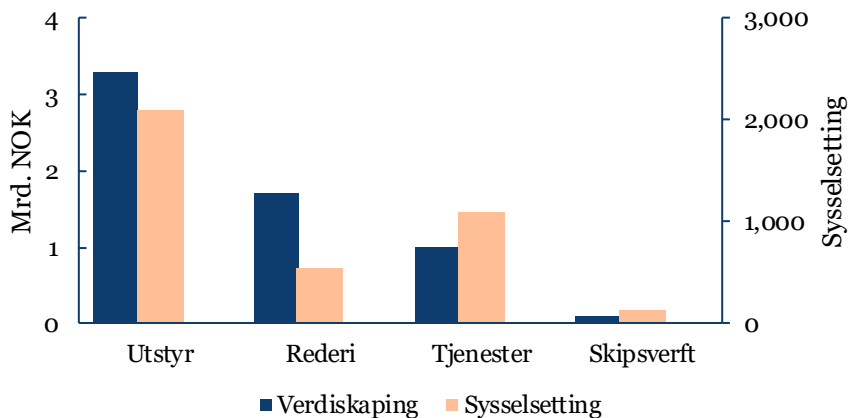
Vestfold

Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Vestfold består hovedsakelig av utstysprodusenter, rederier, og tjenesteleverandører. Utstysprodusentene utgjør den største gruppen og står for rundt 55 prosent av både verdiskapingen og arbeidsstyrken i næringen. Rederiene bidrar med omkring 28 prosent av verdiskapingen, men sysselsetter relativt færre. Tjenesteleverandørene står for 16 prosent av verdiskapingen og i underkant av en tredjedel av de sysselsatte i fylket. Utstysprodusentene 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 utstysproduksjonen.

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

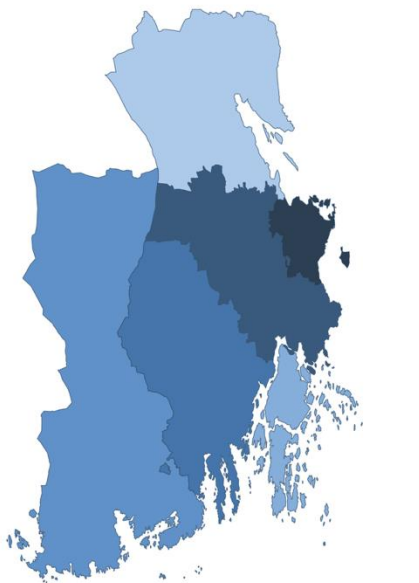
Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime kommuner

Vestfolds største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Horten, Tønsberg, Sandefjord, Larvik og Færder. Disse står for henholdsvis 42, 22, 13, 12 og 8 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er utstysprodusentene størst i Horten, Larvik og Færder. Horten huser blant annet Kongsberg Discoverys avdeling i Horten, Larvik har en produksjonsavdeling 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.

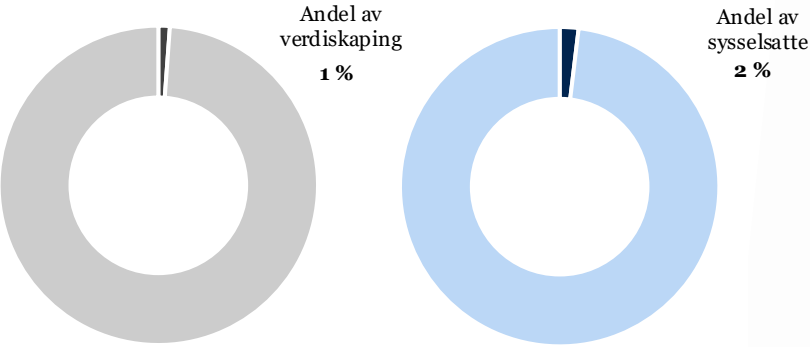
	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Horten	1 980	NOK 2,6 mrd.	NOK 6,8 mrd.
Tønsberg	530	NOK 1,3 mrd.	NOK 9,5 mrd.
Sandefjord	480	NOK 0,8 mrd.	NOK 2,4 mrd.
Larvik	540	NOK 0,7 mrd.	NOK 2,5 mrd.
Færder	230	NOK 0,5 mrd.	NOK 1,3 mrd.

Buskerud

I 2024 omsatte Buskerud maritime bedrifter for nærmere 8 milliarder kroner, bidro med over 2,7 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte om lag 1 760 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 over 20 prosent i perioden 2015 til 2024. Fylkets maritime verdiskaping har også i hovedsak hatt en nedadgående trend fra 2015 til 2020, men har fra 2020 til 2024 økt med nesten 90 prosent. Utstyrsprodusentene har i perioden 2013 til 2024 utgjort mellom 80 og 90 prosent av verdiskapingen i fylket, og utviklingen i perioden er derfor hovedsakelig drevet av disse aktørenes aktivitet.

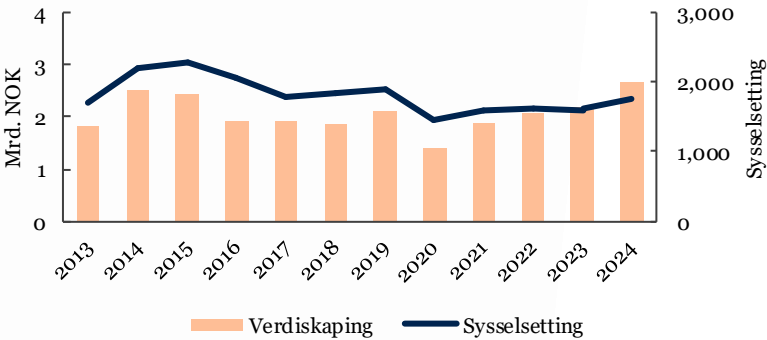
Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics



Nøkkeltall for 2023 og 2024. Kilde: Menon Economics

	2023	2024
Omsetning	NOK 6,8 mrd.	NOK 8,2 mrd.
Verdiskaping	NOK 2,2 mrd.	NOK 2,7 mrd.
Sysselsetting	1 600	1 760

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



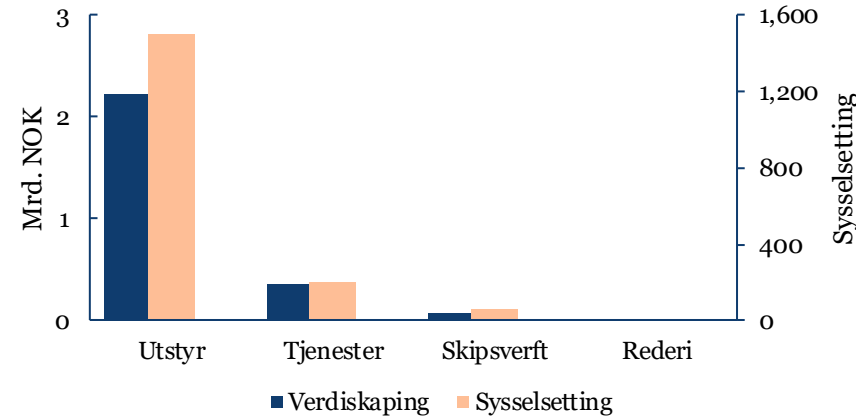
Buskerud

Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Buskerud er i stor grad knyttet til utstysprodusenter, hvor disse aktørene står for om lag 85 prosent av både næringens verdiskaping og antall sysselsatte i fylket. Tjenesteleverandører utgjør en mindre andel, med omtrent 13 prosent av næringens verdiskaping og 11 prosent av næringens sysselsatte. Skipsverftsaktivitet og rederivirksomhet er tilnærmet fraværende.

Ustysprodusentene 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 logistiktjenester. Teknologitjenester utgjør imidlertid den største gruppen, der de største tjenesteleverandørene er Nacos Valmarine i Drammen og Endress & Hausers avdeling på Tranby i Lier.

Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime kommuner

Buskeruds største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Kongsberg, Drammen, Modum, Lier og Krødsherad. Disse står for henholdsvis 75, 14, 6, 4 og 1 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er utstysprodusentene 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 Nacos Valmarine og Lier har Endress & Hauser.



	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Kongsberg	1 300	NOK 2,0 mrd.	NOK 5,9 mrd.
Drammen	240	NOK 0,4 mrd.	NOK 1,2 mrd.
Modum	120	NOK 0,1 mrd.	NOK 0,5 mrd.
Lier	80	NOK 0,1 mrd.	NOK 0,4 mrd.
Krødsherad	10	NOK 0,02 mrd.	NOK 0,1 mrd.

Innlandet

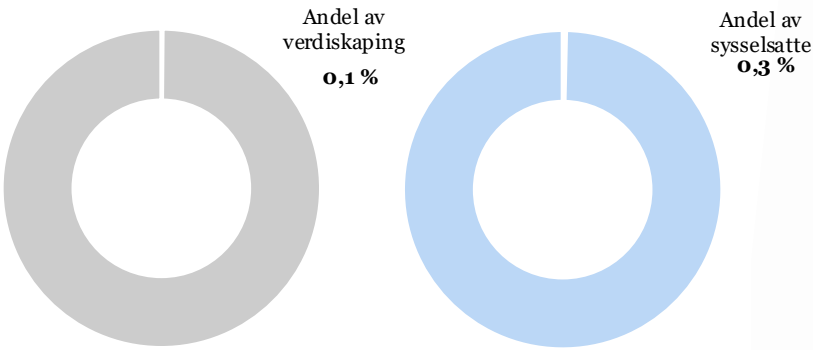
Innlandet har i utgangspunktet begrenset maritim aktivitet på grunn av sin beliggenhet uten kystlinje. Likevel omsatte Innlandets maritime bedrifter i 2024 for 830 mill. kroner, bidro med 300 mill. kroner i verdiskaping og sysselsatte omtrent 320 personer. Den maritime næringen i Innlandet står for 0,3 prosent av de sysselsatte i næringen nasjonalt og bidrar med 0,1 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 2024 har det imidlertid vært en vekst på over 40 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 2014 til 2024.

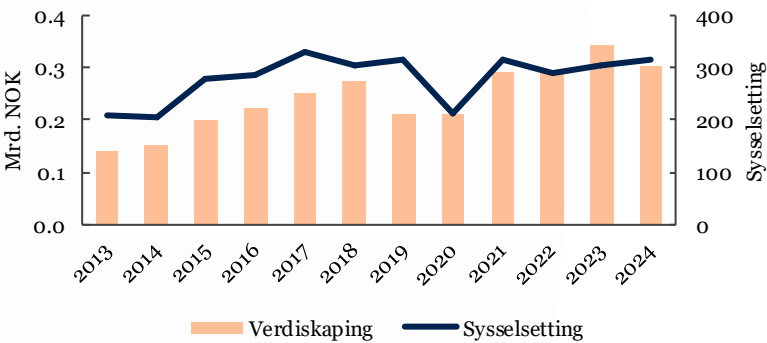
Nøkkeltall for 2023 og 2024. Kilde: Menon Economics

	2023	2024
Omsetning	NOK 0,8 mrd	NOK 0,8 mrd.
Verdiskaping	NOK 0,3 mrd.	NOK 0,3 mrd.
Sysselsetting	300	320

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



Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



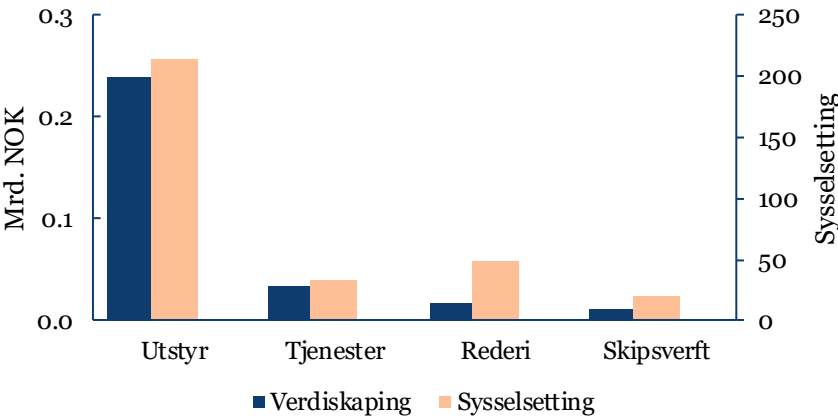
Innlandet

Fylkets maritime klynge

Maritim næring i Innlandet fylke er hovedsakelig knyttet til utstysprodusenter, som står for rundt 80 prosent av den totale verdiskapingen og nærmere 70 prosent av sysselsettingen i fylket. Tjenester og rederier bidrar med omtrent 10 prosent hver, mens verftsaktivitet i fylket er begrenset.

Ustysprodusentene i Innlandet tilbyr relativt varierte produkter. Den største av disse er Glamox' produksjonsavdeling på Kirkenær i Grue, som blant annet leverer belyningsløsninger for marin anvendelse. Deres produksjonsaktivitet i Grue ble imidlertid lagt ned i 2025. Den nest største bedriften i fylket er Norske Backer i Kongsvinger, som blant annet har spesialisert seg på eksplosjonssikre produkter for den maritime næringen. I tillegg har Gjøvik en avdeling for Mustad Autoline, som utvikler og leverer automatisert linfiskeutstyr til fiskeflåter over hele verden.

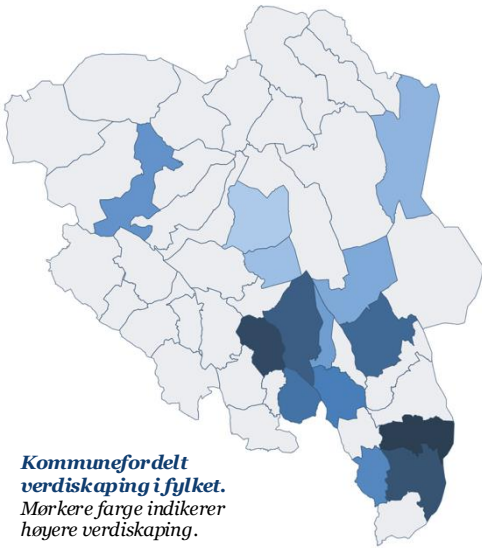
Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime kommuner

Innlandets største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Grue, Gjøvik, Kongsvinger, Ringsaker og Elverum. Disse står for henholdsvis 26, 22, 16, 11 og 9 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping er utstysprodusentene 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 etter nedleggelsen av fabrikken. All verdiskaping i Kongsvinger er også tilknyttet Norske Backer. Elverum og Ringsaker er noe mer diversifisert. I Elverum er den mest verdiskapende utstysprodusenten Norse Metal Elverum, mens i Ringsaker er det Ovun avdeling Innlandet.



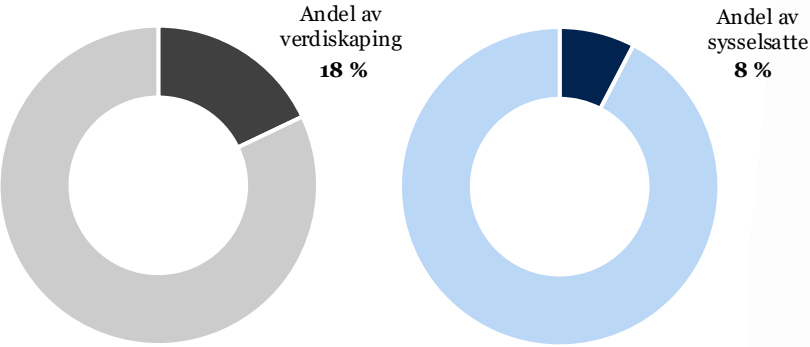
	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Grue	50	NOK 0,08 mrd.	NOK 0,2 mrd.
Gjøvik	100	NOK 0,06 mrd.	NOK 0,2 mrd.
Kongsvinger	50	NOK 0,05 mrd.	NOK 0,1 mrd.
Ringsaker	30	NOK 0,03 mrd.	NOK 0,1 mrd.
Elverum	40	NOK 0,03 mrd.	NOK 0,06 mrd.

Oslo

I 2024 omsatte Oslos maritime bedrifter for nærmere 102 milliarder kroner, bidro med over 41 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte om lag 7 050 personer. Den maritime næringen i Oslo utgjør 8 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 18 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 2014, er det i 2024 rederier med deepsea-aktivitet som nå står for den største andelen.

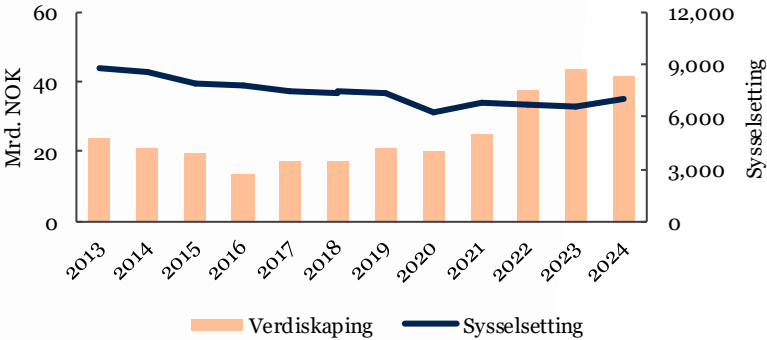
Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics



Nøkkeltall for 2023 og 2024. Kilde: Menon Economics

	2023	2024
Omsetning	NOK 101,8 mrd.	NOK 102,4 mrd.
Verdiskaping	NOK 43,7 mrd.	NOK 41,2 mrd.
Sysselsetting	6 590	7 050

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



Oslo

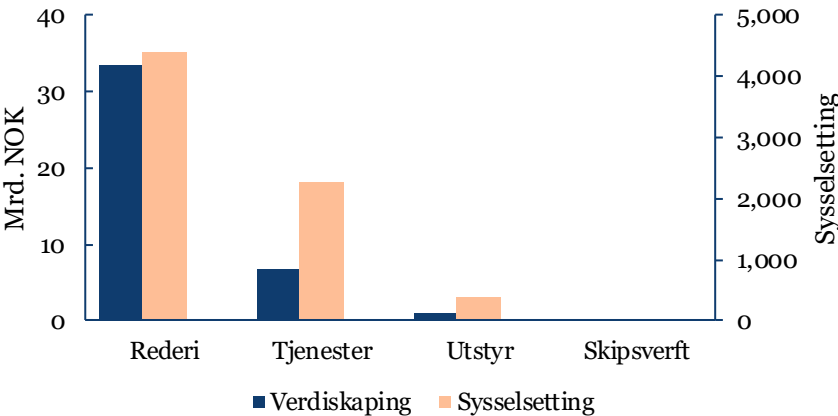


Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Oslo er rederidrevet. I 2024 stod rederiene for over 80 prosent av næringens verdiskaping og sysselsatte mer enn 60 prosent av de sysselsatte i fylket. Tjenesteleverandører bidro med 16 prosent av verdiskapingen og 32 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 Gram Car Carriers som ledende aktører. Offshorerederier, som Fred. Olsen Windcarrier, spiller også en viktig rolle.

I tillegg har Oslo mange tjenesteleverandører innen finans, jus, handel, havne- og logistikkjenester, samt teknologiske tjenester. Finansielle og juridiske tjenester er de mest betydningsfulle segmentene, med blant annet selskaper som Fearnleys og Clarksons. 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

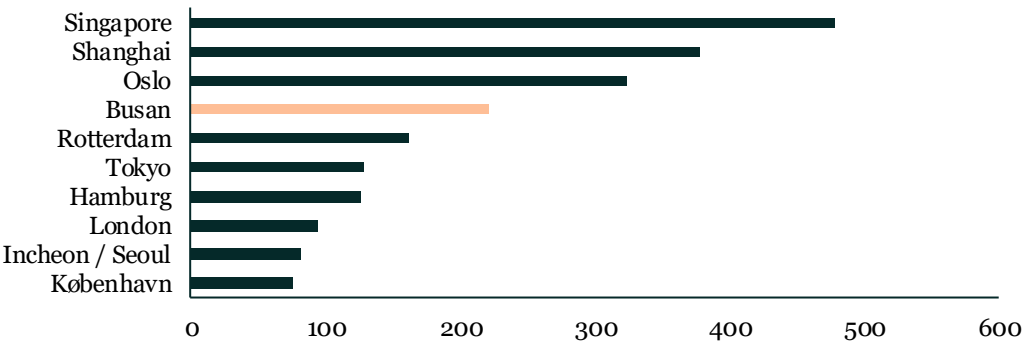


Fylkets maritime kommuner

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 jus, 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 bank og finanshus, skipsmeglere, forsikring 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



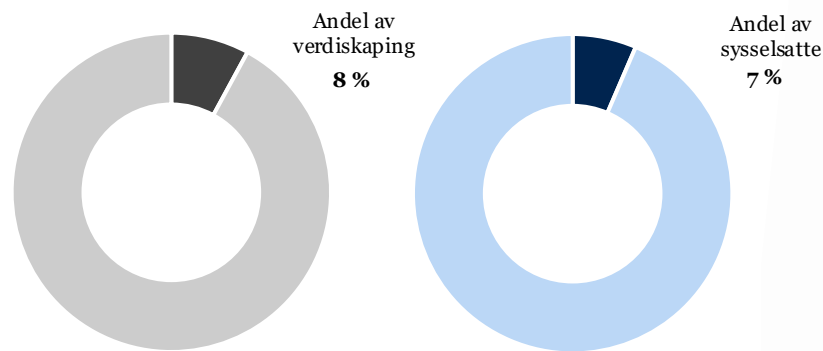
Akershus

I 2024 omsatte Akershus’ maritime bedrifter for nærmere 80 milliarder kroner, bidro med 18 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte om lag 5 950 personer. Den maritime næringen i Akershus står for 7 prosent av de sysselsatte i næringen nasjonalt og bidrar til 8 prosent av den samlede verdiskapingen.

Antall maritimt sysselsatte har vært fallende i fylket i perioden fra 2013 til 2020, før det økte med 27 prosent mellom 2020 og 2024. 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 95 prosent fra 2020 til 2024.

Tjenesteleverandører, særlig aktører som leverer teknologiske tjenester, har vært viktige for verdiskapingen i fylket i hele perioden fra 2014 til 2024. 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.

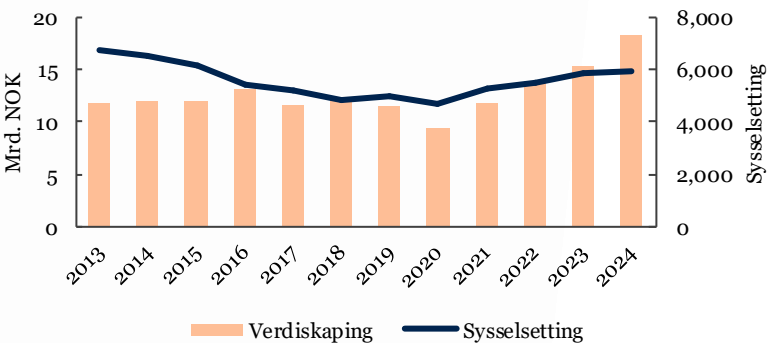
Benchmarking mot maritim næring i resten av landet. Kilde: Menon Economics



Nøkkeltall for 2023 og 2024. Kilde: Menon Economics

	2023	2024
Omsetning	NOK 72,2 mrd.	NOK 80,6 mrd.
Verdiskaping	NOK 15,3 mrd.	NOK 18,2 mrd.
Sysselsetting	5 810	5 950

Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



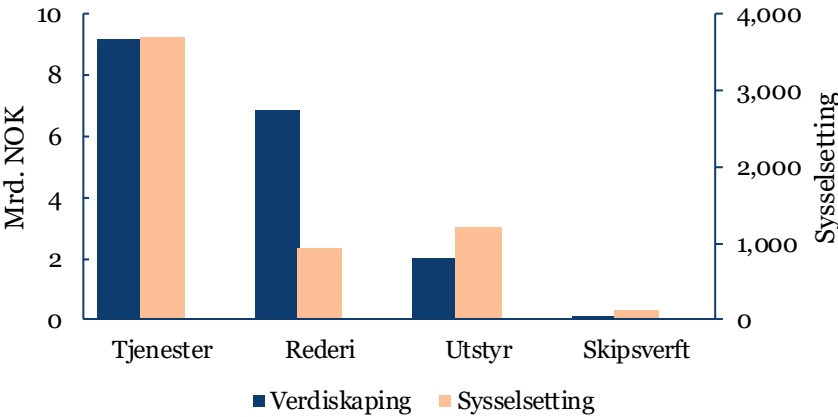
Akershus

Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Akershus er preget av et høyt verdiskapingsbidrag fra rederivirksomheter og tjenesteleverandører. Tjenesteleverandørene står for 50 prosent av verdiskapingen og 62 prosent av det totale antallet sysselsatte, mens rederiene utgjør 38 prosent av verdiskapingen og 16 prosent av arbeidsstyrken. Utstysproduksjonen i Akershus er relativt liten til sammenligning, og skipsverftsaktiviteten 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 aktører som bilfraktrederiet Wallenius Wilhelmsen. I tillegg har fylket et fåtall offshorerederier, som for eksempel Shearwater GeoServices og Reach Subsea.

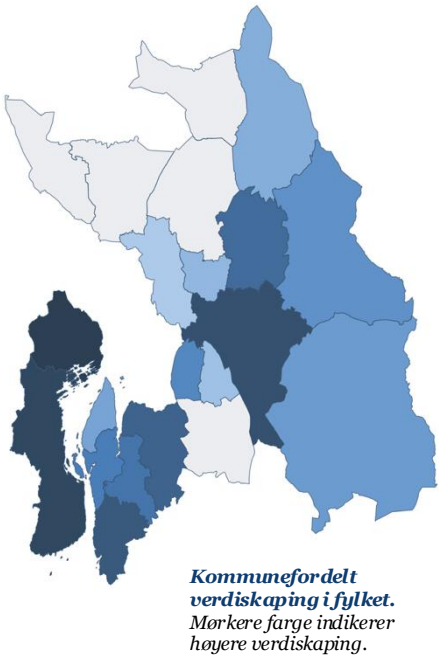
Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime kommuner

Akershus største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Bærum, Asker, Lillestrøm, Vestby og Nordre Follo. Disse står for henholdsvis 81, 11, 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 Bosch Rexroth i Nordre Follo. I Asker er det flere store rederier, hvorav offshorerederiet Shearwater GeoServices har størst verdiskaping.



	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Bærum	4 300	NOK 14,7 mrd.	NOK 64,1 mrd.
Asker	640	NOK 2,0 mrd.	NOK 10,2 mrd.
Lillestrøm	370	NOK 0,5 mrd.	NOK 3,1 mrd.
Vestby	140	NOK 0,3 mrd.	NOK 1,0 mrd.
Nordre Follo	180	NOK 0,2 mrd.	NOK 0,9 mrd.

Østfold

I 2024 omsatte Østfolds maritime bedrifter for nærmere 6,8 milliarder kroner, bidro med 1,6 milliarder kroner i verdiskaping og sysselsatte om lag 1 230 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.

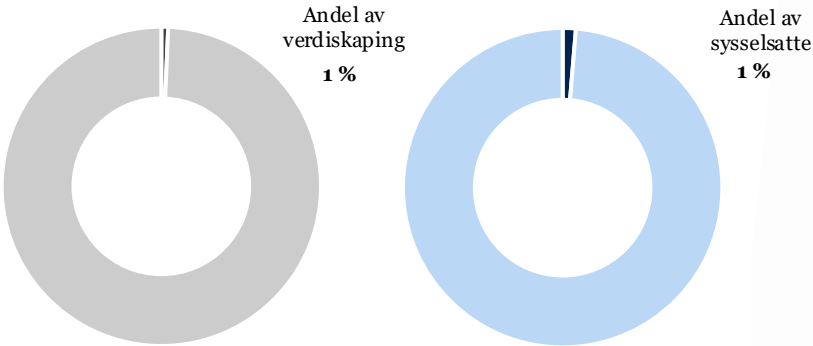
Antallet sysselsatte i den maritime næringen i Østfold har holdt seg relativt stabilt i perioden fra 2014 til 2024. Verdiskapingen opplevde en kraftig økning fra 2016 til 2020, men har deretter falt med 23 prosent fra 2020 til 2024.

I perioden fra 2014 til 2024 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.

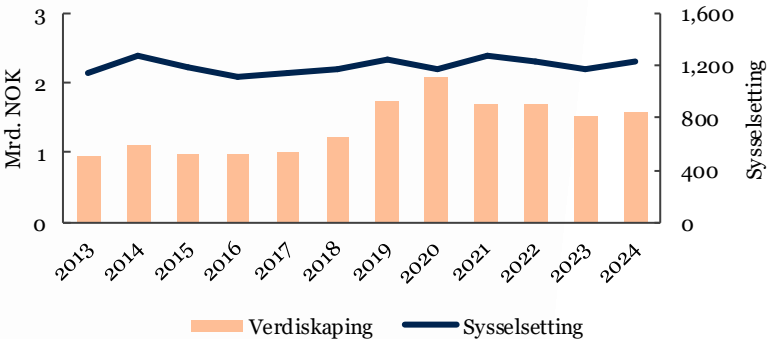
Nøkkeltall for 2023 og 2024. Kilde: Menon Economics

	2023	2024
Omsetning	NOK 7 mrd.	NOK 6,8 mrd.
Verdiskaping	NOK 1,5 mrd.	NOK 1,6 mrd.
Sysselsetting	1 180	1 230

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



Utvikling i verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics



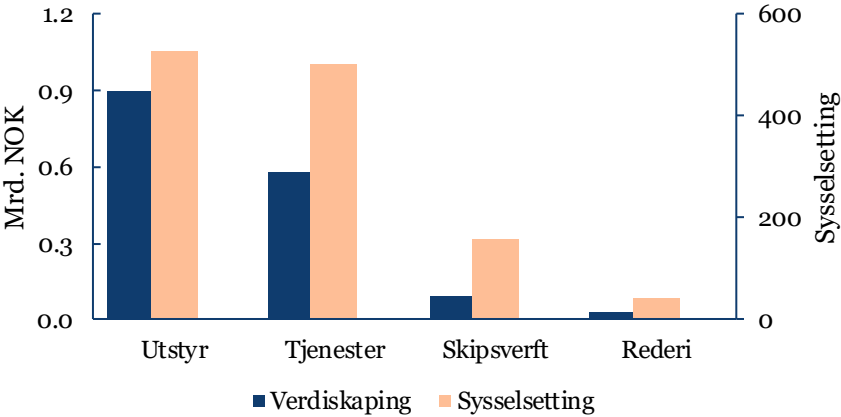
Østfold

Fylkets maritime klynge

Den maritime næringen i Østfold domineres av utstysprodusenter og tjenesteleverandører. Utstysprodusentene står for majoriteten av verdiskapingen og sysselsettingen, med andeler på henholdsvis 56 og 43 prosent. Blant utstysprodusentene finner vi større selskaper som utvikler og produserer avanserte komponenter og systemer for den maritime næringen, blant annet Wärtsilä Moss og Sleipner Motor, 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 mer enn 40 prosent av næringens sysselsetting i fylket. Brorparten av tjenesteleverandørenes verdiskaping og sysselsetting er knyttet til aktører som leverer havne- og logistiktjenester (Borg Havn, Nor Lines Norways avdeling i Fredrikstad m.fl.), men også Noble Installations i Rakkestad, som leverer teknologiske tjenester.

Verdiskaping og sysselsetting fordelt på hovedgruppe. Kilde: Menon Economics



Fylkets maritime kommuner

Østfolds største maritime kommuner, målt i verdiskaping, er Moss, Fredrikstad, Sarpsborg, Rakkestad og Indre Østfold. Disse står for henholdsvis 45, 35, 4, 4 og 4 prosent av næringens verdiskaping i fylket.

Målt i verdiskaping dominerer utstysprodusentene 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.

	Sysselsetting	Verdiskaping	Omsetning
Moss	460	NOK 0,7 mrd.	NOK 3,1 mrd.
Fredrikstad	440	NOK 0,6 mrd.	NOK 2,0 mrd.
Sarpsborg	60	NOK 0,07 mrd.	NOK 0,9 mrd.
Rakkestad	40	NOK 0,07 mrd.	NOK 0,1 mrd.
Indre Østfold	50	NOK 0,06 mrd.	NOK 0,2 mrd.

Vedlegg A: Metode og informasjonskilder

Regnskapstall for 2025

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 2025 for den maritime næringen. I denne rapporten presenterer vi derfor estimerte nøkkeltall (omsetning, verdiskaping og sysselsetting) for maritim næring i 2025.

Estimering av 2025-regnskapstall er gjort på gruppenivå, og baserer seg på ulike datakilder og økonomiske vurderinger rundt markeds- og aktivitetsutvikling. Eksempelvis er regnskapstall for 2025 for deep sea-rederiene estimert basert på tidsseriedata på omsetning, sysselsetting, kronekurs, fraktvolum og ClarkSea-indeksen, samt på utvikling i utenrikshandel med sjøtransporttjenester fra 2024 til 2025 fra SSB.

De økonomiske variablene presentert for 2025 må sees på som estimer, de faktiske tallene vil avvike. Sysselsettingstallene for 2025 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 2025 og er derfor faktiske 2025-sysselsettingstall og ikke estimer. Sysselsettingstallene i denne rapporten inkluderer permitterte arbeidstakere.

Brønnøysundregisterne oppgir av personvern hensyn ikke lenger ansattdata for foretak og avdelinger med færre enn fem ansatte (0-4) fra og med 2024. For enheter med færre enn fem ansatte i 2023 og som mangler ansattetall i 2024, har vi erstattet manglende ansattetall i 2024 med ansattetall fra 2023, forutsatt at foretaket har registrert omsetning. Dette er nødvendig å gjøre ettersom vi i Fylkesrapportene leverer tall på avdelingsnivå, og ansattetall brukes som fordelingsnøkkel for øvrige regnskapsvariabler.

For 2025 gjelder samme utfordring for enheter med mindre enn fem ansatte: disse mangler rapporterte ansatte i 2025-grunnlaget. For denne gruppen har vi derfor konstruert et anslag for 2025 ved å benytte ansatte fra 2023 når tall for 2024 mangler. På denne måten sikrer vi konsistente og realistiske sysselsettingstall for både 2024 og 2025 for små enheter som ellers ville stått uten registrerte ansatte.

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 2024

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	21 330	150 999 410	55 633 760
Rogaland	18 710	121 256 700	46 519 790
Møre og Romsdal	14 420	80 321 140	27 901 390
Oslo	7 050	102 399 110	41 156 300
Akershus	5 950	80 602 460	18 206 790
Agder	4 840	32 302 980	13 871 210
Trøndelag	4 590	16 799 160	6 680 430
Vestfold	3 850	22 999 580	6 093 520
Nordland	3 000	8 686 470	4 217 780
Finnmark	2 250	4 596 710	1 838 190
Troms	2 030	12 751 650	2 004 000
Buskerud	1 760	8 173 970	2 665 390
Østfold	1 230	6 762 270	1 586 790
Telemark	790	2 592 730	987 660
Innlandet	320	834 440	300 700
Totalt	92 090	652 078 790	229 663 680

Kommunefordelte nøkkeltall fordelt på fylker i 2024

Kommunefordelte nøkkeltall for Finnmark 2024

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Sør-Varanger	1 520	1 765 500	1 013 350
Hammerfest	390	2 039 460	536 920
Alta	130	223 930	163 100
Båtsfjord	70	370 400	32 690
Nordkapp	60	80 540	43 670
Loppa	30	39 190	13 700
20 eller færre ansatte	60	77 690	34 760

Kommunefordelte nøkkeltall for Troms 2024

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Tromsø	990	9 843 960	828 260
Harstad	660	1 913 800	742 040
Tjeldsund	140	284 180	113 890
Senja	120	364 130	181 600
Karlsøy	60	157 930	76 270
Skjervøy	20	33 700	12 440
20 eller færre ansatte	40	153 940	49 490

Kommunefordelte nøkkeltall for Nordland 2024

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Alstahaug	450	1 352 790	547 950
Hadsel	380	1 916 030	1 132 580
Bodø	290	907 300	255 230
Dønna	240	221 240	169 350
Narvik	240	1 139 250	560 530
Brønnøy	220	728 150	459 370
Vågan	200	379 430	172 170
Sortland	150	262 380	102 570
Nesna	140	318 740	188 050
Rana	130	209 670	118 370
Lurøy	110	233 840	106 240
Herøy	100	189 390	95 400
Vestvågøy	80	229 980	100 620
Øksnes	50	120 360	53 800
Meløy	40	51 670	18 750
Steigen	40	150 220	45 220
Moskenes	30	21 310	8 950
20 eller færre ansatte	120	254 710	82 630

Kommunefordelte nøkkeltall for Trøndelag 2024

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Trondheim	2 380	9 280 020	4 109 450
Frøya	650	2 320 670	1 019 500
Indre Fosen	330	625 560	220 930
Nærøysund	310	1 055 750	356 890
Flatanger	210	685 970	238 240
Orkland	130	735 660	166 200
Hitra	120	767 320	217 400
Heim	120	325 620	85 650
Ørland	110	270 400	89 020
Stjørdal	40	119 110	- 3 240
Inderøy	40	86 380	51 070
Malvik	30	71 940	24 790
Åfjord	30	287 390	41 400
Namsos	30	46 340	13 430
20 eller færre ansatte	60	121 040	28 010

Kommunefordelte nøkkeltall for Møre og Romsdal 2024

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Ålesund	3 750	30 672 520	9 902 700
Herøy	1 550	8 876 550	4 612 920
Ulstein	1 510	9 541 310	3 913 150
Molde	1 410	5 377 270	2 097 330
Haram	1 310	9 277 710	1 628 340
Vestnes	890	4 351 670	866 300
Kristiansund	680	2 129 100	862 000
Sande	570	2 964 620	1 267 480
Sula	520	1 351 570	481 970
Hareid	480	2 249 850	875 570
Smøla	390	509 000	301 550
Averøy	310	452 930	224 410
Stranda	160	180 600	143 540
Volda	150	502 330	168 580
Aure	120	583 480	86 040
Sykkylven	110	244 650	89 940
Vanylven	100	58 060	41 710
Aukra	100	200 580	62 890

Giske	90	323 850	98 300
Hustadvika	70	151 560	48 180
Surnadal	50	62 590	23 070
Rauma	40	124 770	46 990
Gjemnes	30	94 020	37 190
Ørsta	30	36 010	20 760
20 eller færre ansatte	0	4 560	470

Kommunefordelte nøkkeltall for Vestland 2024

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Bergen	8 830	101 229 570	35 223 990
Kinn	2 750	7 785 720	4 029 590
Bømlo	1 350	5 245 590	2 413 760
Austevoll	1 290	4 306 400	2 143 560
Øygarden	1 060	5 233 770	1 835 470
Alver	980	3 826 060	1 622 830
Bjørnafjorden	850	4 818 000	1 952 730
Askøy	760	8 772 900	2 126 720
Stord	710	2 106 210	876 600
Kvinnherad	440	1 212 940	460 150
Fedje	380	432 750	427 470
Fitjar	260	711 870	223 010
Gulen	240	814 040	335 150
Ullensvang	180	400 280	180 490
Sunnfjord	150	583 560	167 930
Hyllestad	130	336 450	82 660
Aurland	130	283 190	158 310
Gloppen	130	382 290	84 600
Stad	110	279 430	91 320
Osterøy	100	270 760	117 610
Kvam	100	275 270	91 340
Austrheim	90	977 490	614 860
Solund	70	96 380	40 410
Stryn	70	150 700	62 810
Etne	70	138 250	60 450
Askvoll	40	82 300	58 480
Luster	30	49 380	27 820
Sveio	30	75 690	39 520
Tysnes	20	95 720	75 710
20 eller færre ansatte	10	21 220	5 890

Kommunefordelte nøkkeltall for Rogaland 2024

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Stavanger	6 250	38 025 350	15 227 810
Haugesund	3 140	25 875 390	13 686 010
Sola	2 790	29 668 660	9 014 930
Sandnes	2 150	8 692 380	3 221 550
Karmøy	1 880	8 451 670	1 665 040
Vindafjord	680	3 452 120	997 830
Tysvær	340	1 869 890	723 120
Eigersund	310	1 749 180	378 430
Strand	300	1 274 030	609 310
Klepp	300	858 460	373 530
Randaberg	150	262 860	149 380
Time	90	209 000	96 300
Bjerkreim	90	238 360	93 110
Hå	70	261 750	127 770
Sauda	50	60 480	27 650
Kvitsøy	30	98 910	41 030
Hjelmeland	30	81 790	43 950
Utsira	30	57 220	25 290
20 eller færre ansatte	20	69 190	17 730

Kommunefordelte nøkkeltall for Agder 2024

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Kristiansand	1 780	12 616 940	5 207 150
Arendal	1 270	8 425 670	2 610 370
Grimstad	410	6 908 300	4 281 200
Lindesnes	370	960 880	444 730
Flekkefjord	300	1 301 300	521 750
Risør	220	756 260	311 780
Tvedestrand	160	360 530	141 110
Farsund	100	349 850	92 950
Lillesand	90	263 210	118 410
Vennesla	60	149 490	85 300
Kvinesdal	40	74 940	32 780
Evje og Hornnes	20	51 880	12 970
20 eller færre ansatte	10	38 420	6 920

Kommunefordelte nøkkeltall for Telemark 2024

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Porsgrunn	310	1 199 690	461 420
Kragerø	130	222 750	108 510
Bamble	120	352 860	145 140
Skien	80	303 490	73 760
Tokke	70	195 260	78 440
Tinn	40	77 310	35 570
Notodden	30	127 870	44 950
20 eller færre ansatte	20	113 510	39 870

Kommunefordelte nøkkeltall for Vestfold 2024

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Horten	1 980	6 771 070	2 581 940
Larvik	540	2 459 860	732 830
Tønsberg	530	9 546 680	1 336 060
Sandefjord	480	2 442 770	817 270
Færder	230	1 346 160	490 640
Holmestrand	90	433 050	134 780

Kommunefordelte nøkkeltall for Buskerud 2024

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Kongsberg	1 300	5 912 190	2 011 030
Drammen	240	1 187 730	374 530
Modum	120	526 590	148 930
Lier	80	427 190	94 390
20 eller færre ansatte	20	120 270	36 510

Kommunefordelte nøkkeltall for Innlandet 2024

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
---------	---------------	-----------	--------------

Gjøvik	100	162 240	64 950
Kongsvinger	50	112 830	48 120
Grue	50	205 720	78 150
Elverum	40	60 790	25 860
Ringsaker	30	91 480	34 060
20 eller færre ansatte	50	201 370	49 560

Kommunefordelte nøkkeltall for Oslo 2024

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Oslo	7 050	102 399 110	41 156 300

Kommunefordelte nøkkeltall for Akershus 2024

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Bærum	4 300	64 070 650	14 679 140
Asker	640	10 195 500	2 007 820
Lillestrøm	370	3 110 410	547 460
Nordre Follo	180	925 390	225 510
Vestby	140	977 900	315 360
Ås	80	227 920	69 590
Frogn	50	256 580	55 550
Lørenskog	40	79 290	47 860
Nesodden	40	80 230	23 480
Aurskog-Høland	40	88 020	26 710
Ullensaker	30	271 100	116 480
20 eller færre ansatte	70	319 470	91 820

Kommunefordelte nøkkeltall for Østfold 2024

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

Kommune	Sysselsetting	Omsetning	Verdiskaping
Moss	460	3 079 570	715 020
Fredrikstad	440	2 004 410	555 050
Hvaler	70	127 600	26 170

Halden	70	237 900	56 170
Sarpsborg	60	917 560	71 240
Indre Østfold	50	191 180	58 230
Rakkestad	40	138 300	66 360
20 eller færre ansatte	40	65 750	38 540



Menon
Economics

Menon Economics

Sørkedalsveien 10 B, 0369 Oslo

+47 909 90 102

post@menon.no

menon.no