

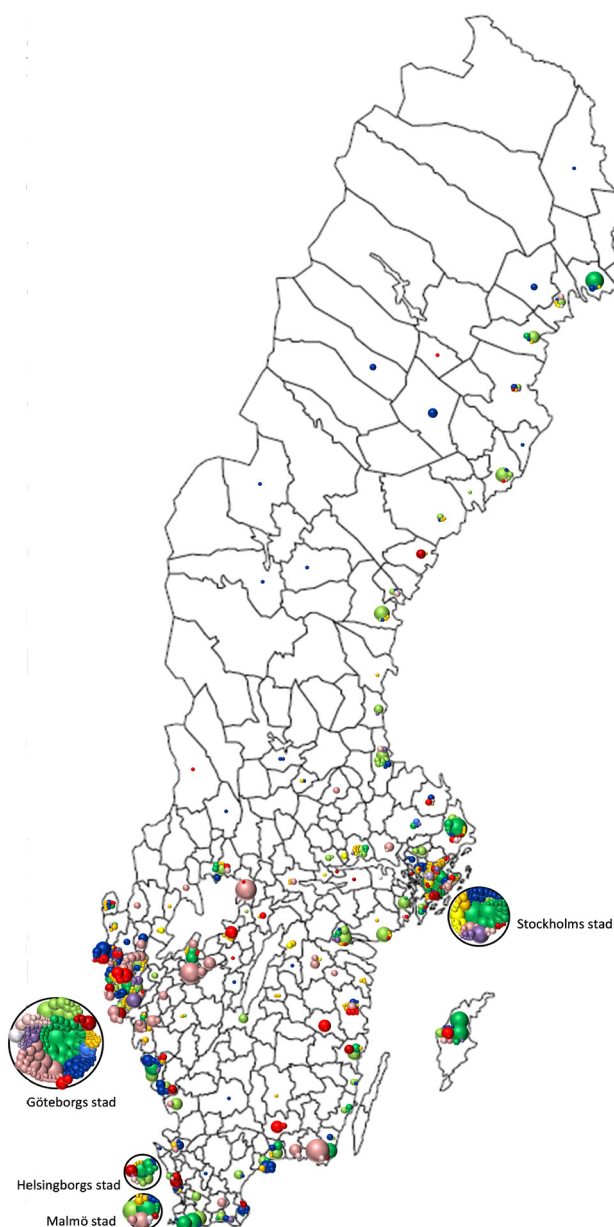


VINNOVA ANALYS
VA 2013:09

DEN SVENSKA MARITIMA NÄRINGEN

2007 - 2011

ANDREAS HANNING - CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA



Titel: Den svenska maritima näringen - 2007 - 2011

Författare: Andreas Hanning - Lighthouse & Chalmers Tekniska Högskola

Serie: VINNOVA Analys VA 2013:09

ISBN: 978-91-86517-91-5

ISSN: 1651-355X

Utgiven: April 2013

Utgivare: VINNOVA - Verket för Innovationssystem/Swedish Governmental Agency for Innovation Systems

Diariernr: 2012-00083

VINNOVA stärker Sveriges innovationskraft för hållbar tillväxt och samhällsnytta

VINNOVA är Sveriges innovationsmyndighet. Vår uppgift är att främja hållbar tillväxt genom att förbättra förutsättningarna för innovation och att finansiera behovsmotiverad forskning.

VINNOVAs vision är att Sverige ska vara ett globalt ledande forsknings- och innovationsland som är attraktivt att investera och bedriva verksamhet i. Vi främjar samverkan mellan företag, universitet och högskolor, forskningsinstitut och offentlig verksamhet. Det gör vi genom att stimulera ökat nyttiggörande av forskning, investera långsiktigt i starka forsknings- och innovationsmiljöer och genom att utveckla katalyserande mötesplatser. VINNOVAs verksamhet är även inriktad på att stärka internationell samverkan. Vi fäster stor vikt vid att samspela med andra forskningsfinansiärer och innovationsfrämjande organisationer för större effekt. Varje år investerar VINNOVA drygt 2 miljarder kronor i olika insatser.

VINNOVA är en statlig myndighet under Näringsdepartementet och nationell kontaktmyndighet för EU:s ramprogram för forskning och utveckling. Vi är också regeringens expertmyndighet inom det innovationspolitiska området. VINNOVA bildades 1 januari 2001. Vi är drygt 200 personer och har kontor i Stockholm och Bryssel. Generaldirektör är Charlotte Brogren.

I publikationsserien **VINNOVA Analys** publiceras studier, analyser, utredningar och utvärderingar som tagits fram inom eller på uppdrag av VINNOVAs avdelning Verksamhetsutveckling.

I VINNOVAs publikationsserier redovisar bland andra forskare, utredare och analytiker sina projekt. Publiceringen innebär inte att VINNOVA tar ställning till framförda åsikter, slutsatser och resultat. Undantag är publikationsserien VINNOVA Information där återgivande av VINNOVAs synpunkter och ställningstaganden kan förekomma.

VINNOVAs publikationer finns att beställa, läsa och ladda ner via www.VINNOVA.se. Tryckta utgåvor av VINNOVA Analys och Rapport säljs via Fritzes, www.fritzes.se, tel 08-598 191 90, fax 08-598 191 91 eller order.fritzes@nj.se

VINNOVA's publications are published at www.VINNOVA.se

Den svenska maritima näringen

2007 - 2011

av

Andreas Hanning

Lighthouse & Chalmers tekniska högskola

Förord

För verksamheten vid VINNOVA – Sveriges innovationsmyndighet – behövs goda kunskapsunderlag om Sveriges nationella, regionala och sektoriella innovationssystem i en internationell jämförelse. Detta inkluderar kunskap om innovationssystemens aktörer, deras respektive roller, position i en global kontext, nätverk och innovationsprocesser. Kunskapsunderlagen används i strategiprocesser, för dialog med innovationssystemets aktörer, i den operativa verksamheten samt som stöd för uppföljning, utvärdering och effektanalyser av VINNOVAs insatser.

I den kunskap som behövs om innovationssystemen ingår följande komponenter som påverkar förmågan till innovation och därmed Sveriges konkurrenskraft:

- Näringslivet – struktur, dynamik och trender
- Policy och system, inklusive finansiering
- Forskning, utveckling och innovation
- Samhällsbehov och utmaningar

Inom ramen för VINNOVAs omvärldsbevakning genomförs nu en serie analyser av näringslivets struktur, strategiska områden för förnyelse samt forsknings- och innovationssamarbete för ett antal näringsgrenar. Nyligen avslutade eller pågående studier inkluderar: Life Science; Fordon; Gruv och mineral; Metaller; Kemi; Maritima (denna studie); Skog, massa och papper; Informations- och kommunikationsteknik, Miljöteknik samt Energi. Studierna genomförs med samma metodik men med viss anpassning till näringsgrenarnas olika karaktäristika. Föreliggande studie analyserar företag inom de marina och maritima näringarna.

Arbetet genomförs i nära samarbete med innovationssystemets aktörer bl.a. genom att dessa är aktiva i arbetsgrupp eller referensgrupp. Processernas utformning bidrar till förankring och att resultatet sprids och diskuteras i innovationssystemet. Processerna och resultaten är en viktig del i VINNOVAs dialog med, och erbjudande till, regionerna. Faktaunderlagen är avsedda att användas för strategisk diskussion av olika aktörer och aktörskonstellationer och förutom rapporten produceras en databas med insamlad information och ett grafiskt gränssnitt för att visualisera resultat från databasen med möjlighet att utforma presentationer anpassade efter sammanhang och syfte.

Studien har genomförts av Andreas Hanning, Lighthouse med visualiseringsstöd från konsultföretagen Addendi och Okatima i nära samarbete med VINNOVA. Processledare på VINNOVA har varit Anna Sandström och Göran Andersson. Referensgruppen har inkluderat representanter för Sveriges Redareförening, Skärgårdsredarna, TTS Marine AB, Sweboat, Havs- och vattenmyndigheten, Sjöfartsverket, Sjöfartens Analysinstitut, Västra Götalandsregionen och VINNOVA. Arbetsgruppen har inkluderat representanter för Sjöfartsforum, Svenskt Marintekniskt Forum, Västra Götalandsregionen och Lighthouse.

VINNOVA i april 2013

Joakim Tiséus
Direktör
Avdelningschef Transport & Miljö

Anna Sandström
Internationella avdelningen

Innehåll

Sammanfattning	7
Summary.....	8
1 Inledning	9
1.1 Syfte och mål.....	9
1.2 Initiativ på nationell och regional nivå.....	9
1.3 Tidigare studier	11
2 Metodik.....	12
2.1 Branschindelning.....	14
2.2 Visualisering av resultat	15
3 Den maritima näringen	18
3.1 Branschindelning med underkategorier	18
3.2 Den maritima näringens geografiska struktur	20
3.3 Näringens utveckling över tid	23
3.4 Näringens FoU-intensitet	24
3.5 Näringens finansiella resultat	26
3.6 Exportstatistik.....	31
3.7 Företagens ägarstruktur	38
3.8 Miljöföretag.....	40
4 Fördjupad analys av branschsegmenten.....	41
4.1 Transport	41
4.2 Havet som naturresurs	44
4.3 Fritid och turism	49
4.4 Maritim teknologi och produktion	52
4.5 Service	55
5 Diskussion	59
Appendix A.1 – Arbetsgruppen.....	61
Appendix A.2 - SNI-koder	63
Appendix A.3 - Fördjupande avsnitt om avgränsningar	64
Appendix A.4 - Fördjupande avsnitt om metodik	65
Appendix A.5 - Fördjupande avsnitt om diskussion	67

Sammanfattning

Denna rapport är en översikt över de marina och maritima näringarna (härefter benämnt maritima näringen) i Sverige 2007-2011. Studien är en i en serie analyser av struktur, strategiska områden för förnyelse samt forsknings- och innovationssamarbete för olika näringsgrenar som VINNOVA tagit initiativ till. Det övergripande syftet är att fördjupa kunskapsunderlaget för att användas i strategiprocesser och i dialogen med och mellan innovationssystemets aktörer. I rapporten presenteras delar av den databas som tagits fram i projektet kortfattat, men ytterligare fördjupningar i materialet uppmuntras i samarbete med olika aktörer inom den maritima näringen.

Denna studie adresserar svenska aktiebolag vilket ger en viss överblick över näringen, men inte hela bilden. Studien omfattar omkring 2 150 företag med cirka 2 330 arbetsställen där det arbetade omkring 34 000 personer år 2011. Många företag inom näringen saknas i studien beroende på metodiken endast inkluderar aktiebolag. Detta leder till en underskattning av näringens omfattning avseende antal företag och antal anställda. T.ex. exkluderas enskilda firmor som är vanligt inom bl.a. fiske och besöksnäring. Antalet anställda har inte ändrats nämnvärt under den studerade perioden 2007-2011.

I denna rapport har den maritima näringen delats in i fem branschsegment: "Transport", "Havet som naturresurs", "Fritid och turism", "Maritim teknologi och produktion", samt "Service". Den maritima näringen och de olika branschsegmenten binds samman av att näringen har havet (och i viss mån sjöar), det marina och maritima, som en gemensam nämnare. Den geografiska fördelningen av företagen varierar mellan branschsegmenten, men det är tydligt att en stor del av företagen har koppling till landets kustkommuner, skärgårdskommuner och storstadsregioner.

Inom vissa delar av den maritima näringen är det ett stort utländskt ägande. De företag som har svenska ägare står för en större andel av de anställda relativt antalet företag som är utlandsägda.

Branschsegmenten "Transport" och "Maritim teknologi och produktion" är de områden som uppvisar störst FoU-intensitet och utvecklar nya produkter och tjänster i samarbete med andra företag och andra aktörer inom innovationssystemet. Det är särskilt inom dessa områden som företagen i studien deltar i FP7-program.

Summary

This report gives an overview of the marine and maritime industry (henceforth called the maritime industry) in Sweden 2007-2011. VINNOVA (the Swedish Governmental Agency for Innovation Systems) has embarked on a series of analyses of trends for several branches of industry. Parameters examined include business structure, strategic areas for renewal and cooperation in research, and innovation. The factual material is intended for use in strategic discussions by various stakeholders and stakeholder clusters. In this report, some elements of the database which has been developed for this project are presented. Further studies of the material are encouraged in cooperation with different stakeholders within the maritime industry.

This study includes joint-stock companies, which gives a partial overview of the industry. The study comprises of 2,150 companies with some 2,330 company establishments where in total 34,000 people were employed in 2011. Several companies within the industry are missing due to delimitations in the methodology, for example the exclusion of companies with sole proprietorship excludes many companies in the fishing and tourism sectors. This leads to an underestimation of the extent of the industry regarding the number of companies and the number of employees. The number of employees in the studied companies has not changed noticeable during the studied period of 2007-2011.

The maritime industry has been divided into five sectors in this report: “Transport”, “The sea as a natural resource”, “Leisure and tourism”, “Maritime technology and production”, and “Service”. The maritime industry and the different sectors are all connected through the sea as a natural resource, i.e. the industry has the sea, the marine and the maritime as a common denominator. The distribution of the companies varies spatially in the different sectors, but it is apparent that a large amount of the companies has a strong connection to the Swedish coastal municipalities, archipelagoes and metropolitan areas such as Stockholm, Gothenburg, and Malmö.

Within certain parts of the maritime industry there is a large foreign ownership of companies. The companies with Swedish ownership represent a larger part of the total number of employees in relation to companies with foreign ownership.

The sectors “Transport” and “Maritime technology and production” are the two sectors which show the highest research and innovation intensity and develop new products and processes in cooperation with other companies and stakeholders within the maritime innovational system. It is also within these sectors that companies are involved in FP7 programs.

1 Inledning

Denna rapport är en översikt över de marina och maritima näringarna (härefter benämnt maritima näringen) i Sverige som de såg ut 2011. Den är bl.a. baserad på en sammanställning av statistiska data för aktiebolag från officiell statistik men också en kvalitativ bedömning av företagens verksamhet, däribland deras FoU kapacitet och miljöaspekter. Denna klassning står experterna i arbetsgruppen för.

Analysen har genomförts av Andreas Hanning vid Lighthouse Maritime Competence Centre och Institutionen för sjöfart och marin teknik vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg. Till projektet har knutits en arbetsgrupp bestående av Anna Risfelt Hammargren, Sjöfartsforum, Anders Carlberg, Västra Götalandsregionen, Karina Linnér, Svenskt Marintekniskt Forum (SMTF), samt Urmas Kömmits, Västra Götalandsregionen. Utöver arbetsgruppen har en referensgrupp bestående av Christer Schoug (Sveriges Redareförening), Alf Norgren (Skärgårdsredarna), Per Croner (TTS Marine AB), Mats Eriksson (Sweboat), Björn Risinger (Havs- och vattenmyndigheten), Ann-Catrine Zetterdahl (Sjöfartsverket), Lena Göthberg (Sjöfartens Analysinstitut), Axel Wenblad (Västra Götalandsregionen) och Anna Sandström och Göran Andersson (VINNOVA) bidragit med värdefulla synpunkter och information under arbetet.

1.1 Syfte och mål

Denna studie är en i en serie analyser av struktur, strategiska områden för förnyelse samt forsknings- och innovationssamarbete för olika näringsgrenar som VINNOVA tagit initiativ till. Det övergripande syftet är att erbjuda ett fördjupat kunskapsunderlag för att användas i strategiprocesser och i dialogen med och mellan innovationssystemets aktörer. I denna studie står de maritima näringarna i fokus, deras kunskapsbas och deras innovativa förmåga.

Studien ger en bild av den maritima näringen i Sverige bl.a. genom att visa antalet företag, arbetsställen och anställda. Förutom finansiella data, export och utländskt ägande har även information om forsknings- och utvecklingsverksamhet (FoU) och FoU-samarbete samt om miljöaspekter samlats in. Rapporten kan även användas för diskussion kring behov av fördjupade studier, både på regional och nationell nivå.

Rapporten ska ses som en första ansats till analys av den svenska maritima näringen som kan byggas på med utökad statistik och ambitionen är att den ska förvaltas av näringen i nära samarbete med forskningsaktörer och myndigheter.

1.2 Initiativ på nationell och regional nivå

De marina och maritima näringarna är en bred samling företag med flera olika branschsegment. Nationellt samverkar aktörer som bidrar till, och påverkar den maritima näringens utveckling via Sjöfartsforums arbete med ”den maritima

strategiprocessen”¹ inom vilken ”det nationella maritima klustret” har definierats, samt regionalt inom bland annat Västra Götaland med studien ”Maritima kluster i Västra Götaland”². Samarbeten, mellan näringsliv, forskningsaktörer och offentliga aktörer sker på flera nivåer. Mer information om sådana samarbeten finns bland annat hos Sjöfartsforum³ och Lighthouse Maritime Competence Centre⁴.

Exempel på andra aktiviteter som pågår inom området är de två projekt avseende svenska forsknings- och innovationsagendor som VINNOVA finansierar: Svallvåg⁵ som har det maritima i fokus och Blue Energy⁶ som arbetar med havsbaserad energi från bland annat vågkraft. Även de strategiska forskningsagendorna ”Nationell kraftsamling för transport år 2050”, ”En nationell branschöverskridande lättviktigsagenda – Lighter” och ”Strategisk forskningsagenda inom logistik” har kopplingar till den maritima näringen.

Internationellt pågår också processer med aktörer som bidrar till, och påverkar den maritima näringen, både ur nationella och regionala perspektiv. Det genomförs också EU-projekt för att binda samman nationella nätverk inom det maritima området, bland annat inom projekten EMSAC⁷ och REMCAP⁸.

Denna studie fokuserar på en av delarna i innovationssystemet, nämligen företagen. I studien har inte verksamheter inom det maritima området hos forskningsaktörer, offentliga aktörer, regioner eller myndigheter analyserats.

För att bidra till de processer och initiativ som sker för att främja den maritima näringens positiva utveckling finns ett tydligt behov av kunskap om den maritima näringen i flera avseenden. Bland annat ur ett politiskt perspektiv då det är viktigt att synliggöra hur och var den maritima näringen påverkar landet. Det är också viktigt med kunskap om näringens omfattning inom olika områden för att göra internationella jämförelser, då flera länder bedriver ett fokuserat arbete avseende sina maritima näringar som svenska aktörer kan förhålla sig till och dra lärdom av. Till exempel har Norge gjort ett arbete med sin maritima näring⁹, men även länder som Irland, Portugal och Danmark har stort fokus på sina maritima näringar med politiskt beslutade maritima strategier. Denna studie kan användas som en grund för jämförelser men vidare studier behövs.

Det finns också behov av att få en samlad bild av var näringen är samlad i regionala koncentrationer – kluster – som underlag för regionala aktörer att avgöra hur de kan

¹ *Strategiprocessen*, 2013 (Sjöfartsforum) <http://maritimeforum.se/strategiprocessen.html>

² *Maritima kluster i Västra Götaland*, 2012 (Västra Götalandsregionen)

³ *Sjöfartsforum*, 2013 <http://maritimeforum.se>

⁴ *Lighthouse Maritime Competence Centre*, 2013 <http://www.lighthouse.nu>

⁵ *Projekt Svallvåg*, 2013 www.svallvag.se

⁶ *Projekt Blue Energy*, 2013 www.projektblueenergy.wordpress.com

⁷ *EMSAC*, 2013 <http://www.emsacnet.eu/>

⁸ *Resource Efficient Maritime Capacity*, 2013

http://cordis.europa.eu/search/index.cfm?fuseaction=proj.document&PJ_RCN=13207754

⁹ *Maritim21*, 2013 <http://www.maritim21.no/>

stödja sitt regionala näringsliv med projekt och satsningar. Föreliggande studie redovisar näringslivets geografiska fördelning i Sverige.

1.3 Tidigare studier

Det har de senaste åren gjorts ett flertal studier över den maritima näringen. Bland annat av Internationella Handelshögskolan i Jönköping (2006)¹⁰, Tillväxtverket (2010)¹¹ och Havs- och vattenmyndigheten (2012)^{12 13}. Dessa studier har alla gemensamt att de har adresserat vissa delar av näringen ur respektive branschsegments perspektiv. Studierna har i flera fall presenterat data som varit en blandning av kvantitativa statistiska data och kvalitativa uppskattningar. Omfattningen av näringen i dessa studier anges i många fall vara avsevärt större än de data som presenteras i denna studie.

De tidigare studierna har alla uppskattat antalet anställda inom olika delar av näringen. Handelshögskolan i Jönköping publicerade 2006 rapporten *”Den svenska sjöfartsnäringens ekonomiska och geografiska nätverk och kluster”*. Där uppskattas att ”klusterkärnan” i sjöfarten uppgår till omkring 18 000 anställda år 2004. Tillväxtanalys rapport *”Sveriges sjöfartssektor”* från 2010 uppskattar att det inom sjöfart arbetade mellan 13 000 och 18 900 personer år 2008.

Havs- och vattenmyndighetens rapport *”God havsmiljö 2020”* från 2012 presenterar statistik som använder en bredare avgränsning och anger att det inom den maritima näringen finns 29 000 anställda inom ”sjöfart, hamnar, farleder, fiske, vattenbruk, båtliv och mariner”. Havs- och vattenmyndighetens rapport *”Marine tourism and recreation in Sweden”* från 2012 uppskattar antalet anställda inom ”marin turism” till mellan 39 000 och 53 000 i hela landet, men denna uppskattning baseras på det totala antalet personer som är anställda inom besöksnäring och kommersiell övernattning i Sveriges kustkommuner. Detta synsätt både inkluderar anställda som *inte* ingår i området marin turism, samtidigt som det exkluderar företag som arbetar *med* marin turism, som t.ex. eventbolag, marin måltidsturism, fisketurism med mera.

¹⁰ *Den svenska sjöfartsnäringens ekonomiska och geografiska nätverk och kluster*, 2006 (Internationella Handelshögskolan i Jönköping)

¹¹ *Sveriges sjöfartssektor*, 2010 (Tillväxtanalys)

¹² *God havsmiljö 2020*, 2012 (Havs- och vattenmyndigheten)

¹³ *Marine tourism and recreation in Sweden*, 2012 (Havs- och vattenmyndigheten)

2 Metodik

Studien baseras på en metodik utvecklad av VINNOVA för att analysera olika näringar¹⁴. Metodiken har använts av VINNOVA vid bland annat analyser av Life Science-industrin¹⁵, samt vid analyser av företag inom fordonsindustrin¹⁶ i Sverige. Med en ambition att bredda de delar av svenskt näringsliv som analysernas startades ett flertal studier av olika näringsgrenar under 2012 där samma metodik används. Syftet är en ökad förståelse för näringen, branschens struktur och förnyelse medan fokus inte är att ta fram statistik även om viss statistik ingår.

Metodiken i studien är baserad på följande steg:

- 1 Identifiera bruttopopulation av maritima företag via nationell statistik
- 2 Utöka nationell statistik med hjälp av listningar av företag från t.ex. branschorganisationer, klusterinitiativ, regioner och tidigare genomförda studier
- 3 Samköra nationell statistik och övriga listor på företag
- 4 Skapa en nettolista av företag
- 5 Kategorisera företagen i branschsegment och samla in annan information om företagen, t.ex. FoU-verksamhet och miljöaspekter
- 6 Visualisera och analysera näringen

I det första steget har grundläggande data från Svenskt näringsgrensindelning¹⁷, SNI, använts. Alla företag som är registrerade i Sverige med ett organisationsnummer är också organiserade efter SNI-koder som definierar deras verksamhetsområden. Det finns sammanlagt 821 olika SNI-koder som tillsammans täcker in alla branschsegment i Sverige på ett mer eller mindre väldefinierat sätt. För att identifiera en första bruttopopulation av företag inom den maritima näringen gjordes en sökning bland de SNI-koder som kunde uppfattas som maritima, se appendix A.2 för information om vilka SNI-koder som använts. Denna sökning gav en första grov bild av antalet företag, men beroende på att vissa SNI-koder inte enbart täcker maritima företag gav denna sökning en mycket stor bruttopopulation. Dessa koder stämmer heller inte alltid, då företag kan ha registrerats inom ett område som inte stämmer överens med dess verksamhet, eller så kan företaget ha förändrat sin verksamhet utan att ändra sin SNI-kod. Detta gör att ett andra, fördjupande steg, behöver tas.

I det andra och tredje steget ovan, har bland annat de branschorganisationer som finns inom den maritima näringen varit behjälpliga med att bidra med sina medlemslistor. Många av företagen i dessa listor överlappar med företagen identifierade utifrån SNI-

¹⁴ *Trender i Sveriges kunskapsintensiva näringsliv*, 2013 <http://www.VINNOVA.se/sv/Om-VINNOVA/VINNOVA-och-omvarlden/Trender-i-Sveriges-kunskapsintensiva-naringsliv/>

¹⁵ *Life science companies in Sweden*, 2011 (VINNOVA)

¹⁶ *Företag inom fordonsindustrin 2006 – 2010, 2012* (VINNOVA)

¹⁷ *Sökning efter SNI-kod*, 2013 <http://www.sni2007.scb.se/>

kod, men även många nya företag har identifierats med hjälp av dessa organisationer. Dessa listor har använts för att i vissa fall utöka den nationella statistiken och i vissa fall bekräfta den. Listorna från branschorganisationerna har bidragit till att ge studien ett utökat antal företag som inte hade kunnat nå genom att bara använda sig av SNI-indelningen.

I det fjärde steget analyserades bruttolistan för att identifiera vilka företag som skulle vara med i studien och kompletterande information samlades in. Med en komplett lista på företag från SNI-koder och branschorganisationer fanns en grundläggande lista med omkring 8 000 organisationsnummer. En stor del av dessa var ekonomiska föreningar eller handelsbolag, vilka inte analyseras i denna studie. Denna avgränsning påverkar vissa delar av näringen i större utsträckning än andra delar, vilket beskrivs närmare i avsnittet avgränsningar nedan, samt i Appendix A.3. Utöver detta visade sig många företag höra till andra branscher. En manuell genomgång av företagen företogs för att analysera vilka företag som relaterar till den maritima näringen enligt den valda avgränsningen, baserat på författarens bedömningar. I en separat bilaga till föreliggande rapport listas alla företag som inkluderats i studien¹⁸.

Statistik som inkluderar bokslutsdata per företag men också vissa bokslutsdata på arbetsställesnivå fördes in i databasen¹⁹. För företag med flera arbetsställen har oftast diskussioner förts med företagen om antal anställda per arbetsställe (heltidsekvivalenter, FTE), men i vissa fall har fördelningen av antalet anställda per arbetsställe baserats på en uppskattning utifrån det intervall avseende antalet anställda per arbetsställe som finns i data från Soliditet AB.

I det femte steget har insamlad information kompletterats med annan information och sammanställts i en databas. Kategoriseringen i branschsegment och avseende FoU-intensitet samt kvalitativ information om FoU-samarbeten och miljöaspekter har baserats på arbetsgruppens kunskap om företagen, företagets verksamhetsbeskrivning, deras hemsidor och övrig företagsinformation, samt annan information om företagen som finns tillgänglig offentligt.

Med hjälp av konsultföretagen Addendi och Okatima har sedan det sjätte steget, att visualisera och analysera näringen, genomförts (se avsnitt 2.2). Detta visualiseringsverktyg kommer även kunna användas utanför denna rapport via VINNOVA vid presentationer och diskussioner kring den maritima näringen i Sverige.

Avgränsningar

Den första och grundläggande avgränsningen som gjorts är att det enbart är aktiebolag som analyserats i studien. Nästa viktiga avgränsning rör vilka företag som är med i studien baserat på deras huvudsakliga verksamhetsområde. Företag som till största delen har sin verksamhet inom den maritima näringen är inkluderade i studien, medan företag vars huvudsakliga verksamhetsområde är utanför den maritima näringen, även

¹⁸ www.VINNOVA.se

¹⁹ Serranodatabasen köpt av VINNOVA från PAR AB samt arbetsställeinformation från Soliditet AB

om de har maritima produkter, inte är med i studien. Denna avgränsning är en gemensam avgränsning som gjorts i alla pågående näringslivsanalyser. Denna avgränsning påverkar exempelvis tjänstekonsulter som levererar programvara till den maritima näringen, men enbart som en mindre del av sin totala omsättning. I denna studie har således det för sjöfarten viktiga branschsegmentet ”finans” inte analyserats, då dessa företag antingen inte finns i stor skala, eller så är de endast delmängder av andra finansiella aktörer varför de faller bort med den valda avgränsningen. Dessa avgränsningar presenteras ytterligare i appendix A.3. Även maritim fritid och turism har i denna studie inte kunnat analyseras i sin helhet beroende på svårigheter att identifiera relevanta företag som borde höra till en sådan avgränsning. Avgränsningen påverkar också stora teknikföretag som ABB och SKF som till viss del arbetar med maritima teknologier, men som inte till huvudsak är maritima företag. I de fall där stora företag har arbetsställen vars verksamhet huvudsakligen faller innanför avgränsningarna för studien tas dock dessa med i studien.

2.1 Branschindelning

I steg 5 har en näringslivindelning, eller branschindelning, gjorts. Denna indelning har gjorts i samråd med de pågående arbeten som genomförs inom den maritima näringen för att på ett tydligt sätt kunna bidra till ett gemensamt språkbruk avseende den maritima näringen. Denna branschindelning stämmer överrens med bland annat Sjöfartsforums indelning i ”det maritima manifestet”²⁰.

Näringen delas in i följande branschsegment:

Transport: Rederier (gods- och passagerartrafik), hamnföretag, logistikföretag.

Maritim teknologi och produktion: Teknik-, system- och underleverantörer, varv (nybyggnads- och reparationsvarv), fritidsbåtsindustrin.

Havet som naturresurs: Havsbaserade livsmedel, energi från havet, våg-, vind- och tidvattenkraft.

Fritid och turism: Färjetrafik, kryssningsverksamhet, skärgårdsturism, hamn- och kanaltrafik, fritidsfiske, handel med fritidsbåtar, samt marinor.

Service: Skeppsmäklare, klassificeringssällskap, muddringsföretag, försäkringsbolag, maritim besiktning- och konsultverksamhet, management- och bemanningsföretag, konsultföretag, marin mätteknik.

Delar som inte inkluderas i studien men som är viktiga aktörer för näringen:

Offentlig sektor och intresseorganisationer: Sjöfartsverket (farleder, trafikledning, lotsning och isbrytning), Transportstyrelsen, Trafikverket (även Trafikverkets färjor), SMHI, Arbetsförmedlingen Sjöfart, Havs- och vattenmyndigheten, Försvarsmakten/Marinen, Kustbevakningen, intresse- och näringslivsorganisationer, NGOs, fackföreningar.

²⁰ *Det maritima manifestet*, 2013 (Sjöfartsforum)

Forskning & utbildning: Gymnasieskolor, universitet och högskolor, centrumbildningar.

2.2 Visualisering av resultat

Företagens storlek mätt i antal anställda anges med en boll där företags eller verksamhets storlek är proportionell mot bollens volym. Detta innebär att små företag gynnas visuellt i bilderna. Företag som har verksamhet i olika regioner redovisas proportionellt mot antalet anställda i respektive region. För företag med flera arbetsställen har de olika arbetsställen tilldelats olika aktivitetsnivåer på y-axeln i matrisen i Figur 1. På motsvarande sätt har de anställda vid arbetsställen med fler än 500 anställda delats upp på de olika aktivitetsnivåerna på y-axeln i matrisen om det ansetts relevant. Detta har skett efter kontakt med företagen om vad som vore en rimlig fördelning.

Den huvudsakliga metoden kring visualiseringen är baserad på visualiseringsverktyget som konsultföretagen Addendi och Okatima skapat. I Figur 1 visas den generella bakgrund som används till flertalet av figurerna i rapporten. Figuren visar tre aspekter:

- 1 Antalet anställda per arbetsställe
- 2 Geografisk lokalisering
- 3 FoU-intensitet.

I Figur 2 visar storleksordningen på bollarna och de intervall över antalet anställda som de representerar.

Arbetsställena har delats in geografiskt i Figur 1 för att enkelt kunna hänvisas till olika områden i Sverige. Arbetsställena har delats in i tre övergripande områden: Götaland (exkl. Skåne och Västra Götaland), Svealand (exkl. Stockholm), samt Norrland, samt tre mer specifika områden där merparten av arbetsställena återfinns: Skåne (Skåne län), Västra Götaland (Västra Götalands län), samt Stockholm (Stockholms län).

Figur 1 Matris för hur näringsgrenens struktur visualiseras i kommande bilder

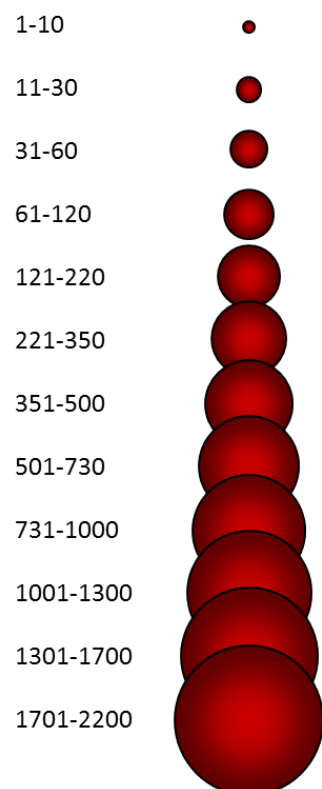
Företag eller enhet med • explorativ FoU					
• viss FoU					
• inkrementell produktutveckling					
Konsult					
Produktion/ Tillverkning/ Reparation					
Försäljning/Handel					
	Skåne	Västra Götaland	Stockholm	Götaland exkl Skåne och VG	Svealand exkl Sthlm Norrland

FoU-intensiteten är indelad i sex kategorier enligt Tabell 1.

Tabell 1 Förklaring till FoU-intensiteten (y-axeln) i Figur 1

FoU-intensitet	Förklaring
Explorativ FoU	Forskningsintensiva företag som bedriver explorativ forskning och utveckling i egen regi eller i samarbete med forskningsaktörer.
Viss FoU	Företag med kapacitet att delta i forskningsprojekt tillsammans med forskningsaktörer eller i samarbete med andra näringslivsaktörer.
Inkrementell produktutveckling	Företag som har vidareutveckling av egna produkter och som kan företa teknikutveckling av sina egna produkter.
Konsult	Konsultföretag som säljer konsulttjänster.
Produktion/tillverkning/reparation	Företag som enbart bedriver produktion, tillverkning eller reparation utan någon egen produktutveckling.
Försäljning/handel	Företag som enbart bedriver försäljning eller handel med varor.

Figur 2 Visualisering av antalet anställda hos företagen i studien. Volymen representerar antalet anställda hos ett visst arbetsställe



Bollstorleken i Figur 2 anger antalet anställda på ett specifikt arbetsställe.

3 Den maritima näringen

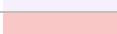
I detta kapitel presenteras inledningsvis den nationella bilden av hur näringen är utbredd över hela landet, samt hur fördelningen ser ut per län år 2011. Vidare beskrivs de olika delarna inom näringen och deras relativa vikt inom näringen. Utöver det visar resultaten en tillbakablick över de senaste sex åren för att visa utvecklingen av antalet anställda under perioden.

Resultaten presenteras i de fem övergripande branschsegmenten som beskrevs i avsnitt 2.1 med underkategorier som presenteras nedan.

3.1 Branschindelning med underkategorier

Branschindelningen som presenterades i avsnitt 2.1 ligger till grund för indelningen av företagen i analysen (inkluderade företag redovisas i en separat bilaga). I Tabell 2 presenteras branschindelningen.

Tabell 2 Branschindelningen av företagen i den maritima näringen

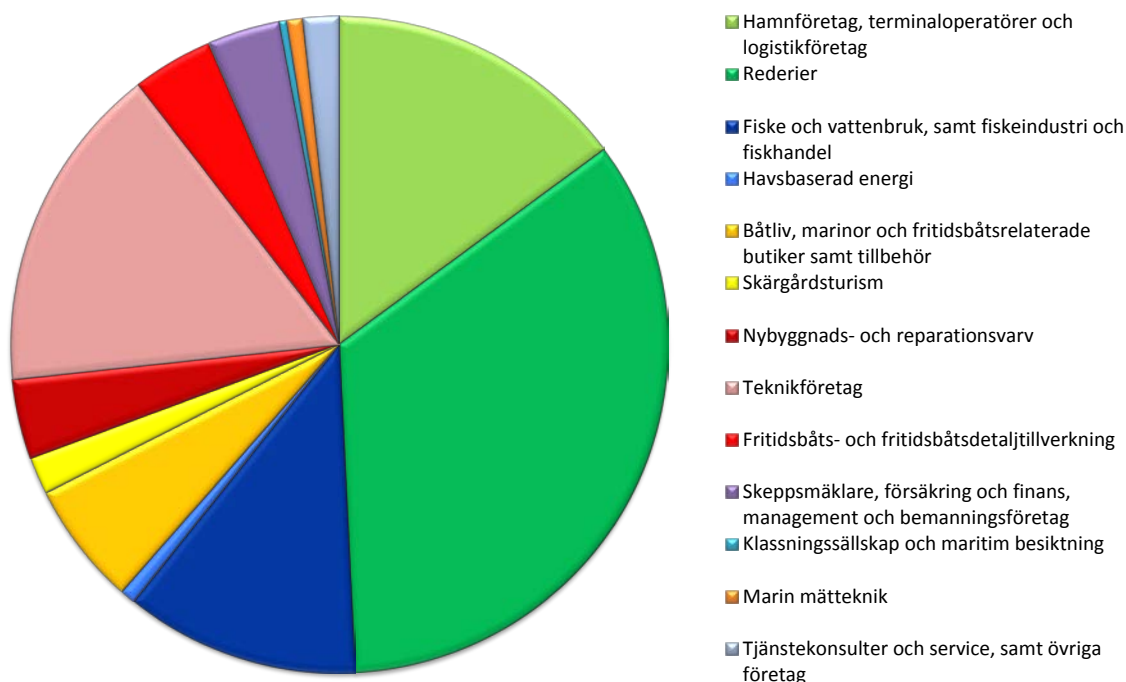
Branschsegment	Färg i visualisering
Transport	
Hamnföretag, terminaloperatörer och logistikföretag	
Rederier	
Havet som naturresurs	
Fiske och vattenbruk, samt fiskeindustri och fiskhandel	
Havsbaserad energi	
Fritid och turism	
Båtliv, marinor och fritidsbåtsrelaterade butiker samt tillbehör	
Skärgårdsturism, samt hamn- och kanaltrafik	
Maritim teknologi och produktion	
Nybyggnads- och reparationsvarv	
Teknikföretag	
Fritidsbåts- och fritidsbåtsdetaljtillverkning	
Service	
Skeppsmäklare, försäkring och finans, management och bemanningsföretag	
Klassningssällskap och maritim besiktning	
Marin mätteknik	
Tjänstekonsulter och service, samt övriga företag	

Den branschindelning som används i studien är baserad på tidigare och pågående arbeten inom den maritima näringen, bland annat på Sjöfartsforums arbete med den maritima strategiprocessen och det maritima klustret.

Branschsegmentens vikt i studien

I Figur 3 presenteras fördelningen av antalet anställda omräknat på de ingående branschsegmenten. Vi kan se att området "Transport" utgör nästan hälften av alla anställda inom näringen och att omkring en fjärdedel av de anställda finns inom området "Maritim teknologi och produktion".

Figur 3 Fördelning av antalet anställda på de ingående branschsegmenten



I Tabell 3 ser vi de olika branschsegmenten och antalet anställda, hur många arbetsställen, samt hur många företag som utgör de olika kategorierna.

I Tabell 3 ser vi att nästan hälften av de anställda inom den maritima näringen är anställda inom området "Transport", men de är anställda vid endast 24 % av arbetsställena. Inom detta segment finns således ett flertal stora företag med många anställda. Motsatsen till detta står att finna inom "Havet som naturresurs" där vi återfinner 12 % av de anställda, men 20 % av arbetsställena, vilket innebär många små företag med få anställda. Detta är en tydlig effekt av att många företag inom fiskerinäringen är små med enbart ett fåtal anställda, ofta lokalt förankrade. Inom "Transport" finner vi däremot såväl stora rederier, stora hamnar som terminaloperatörer, med många anställda som finns på flera platser i landet.

Tabell 3 Antal anställda (FTE), arbetsställen och företag inom branschsegmenten 2011

Branschsegment	Anställda	%	Arbetsställen	%	Företag	%
Hamnföretag, terminaloperatörer och logistikföretag	5 034	14,9 %	186	8,0 %	130	6,0 %
Rederier	11 632	34,4 %	371	15,9 %	342	15,8 %
Fiske och vattenbruk, samt fiskeindustri och fiskhandel	3 906	11,5 %	458	19,6 %	435	20,1 %
Havsbaserad energi	253	0,7 %	12	0,5 %	12	0,6 %
Båtliv, marinor och fritidsbåtsrelaterade butiker samt tillbehör	2 047	6,0 %	482	20,7 %	458	21,2 %
Skärgårdsturism, hamn- och kanaltrafik	620	1,8 %	53	2,3 %	51	2,4 %
Nybyggnads- och reparationsvarv	1 332	3,9 %	218	9,3 %	218	10,1 %
Teknikföretag	5 491	16,2 %	197	8,4 %	177	8,2 %
Fritidsbåts- och fritidsbåtsdetaljtillverkning	1 343	4,0 %	164	7,0 %	164	7,6 %
Skeppsmäklare, försäkring och finans, management och bemanningsföretag	1 217	3,6 %	108	4,6 %	103	4,8 %
Klassningssällskap och maritim besiktning	126	0,4 %	18	0,8 %	12	0,6 %
Marin mätteknik	256	0,8 %	7	0,3 %	7	0,3 %
Tjänstekonsulter och service, samt övriga företag	601	1,8 %	58	2,5 %	53	2,5 %
Summa	33858	100 %	2332	100 %	2162	100 %

3.2 Den maritima näringsens geografiska struktur

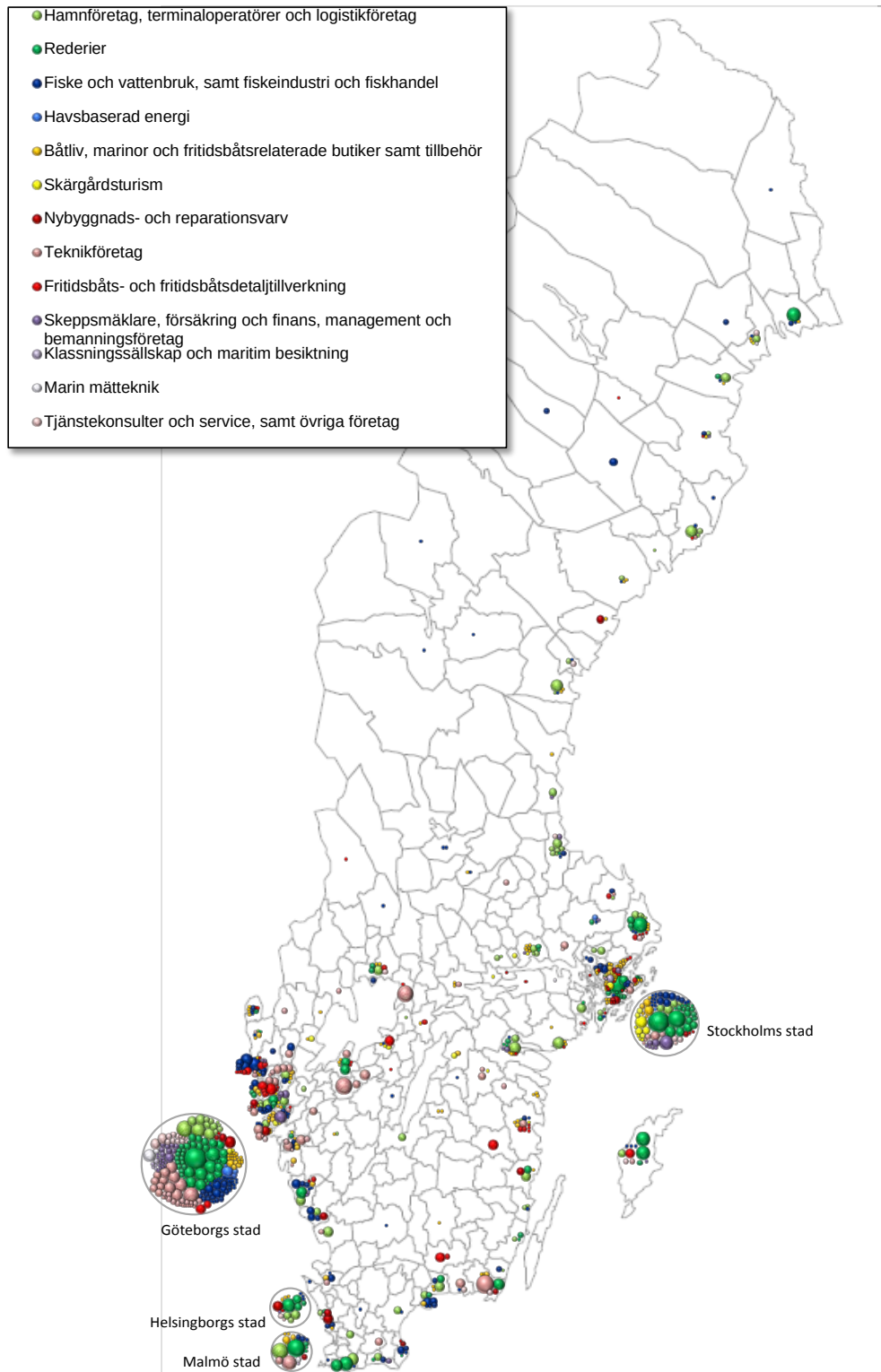
Den maritima näringen har en tydlig utbredning utmed landets kuster, samt i storstadsregionerna. Den region som har störst maritim närvaro är Västra Götaland, följt av Stockholmsregionen och därefter av Skåne och Blekinge. Detta har både historiska och geografiska skäl, men är även kopplat till områdenas totala befolkningsmängd.

Företagen är spridda utmed landets kuster, med tydliga koncentrationer i storstadsregionerna (Figur 4). Mellersta och södra Sverige har störst koncentration av företag och Västra Götalands län är det län som har flest företag.

Branschsegmentens fördelning regionalt

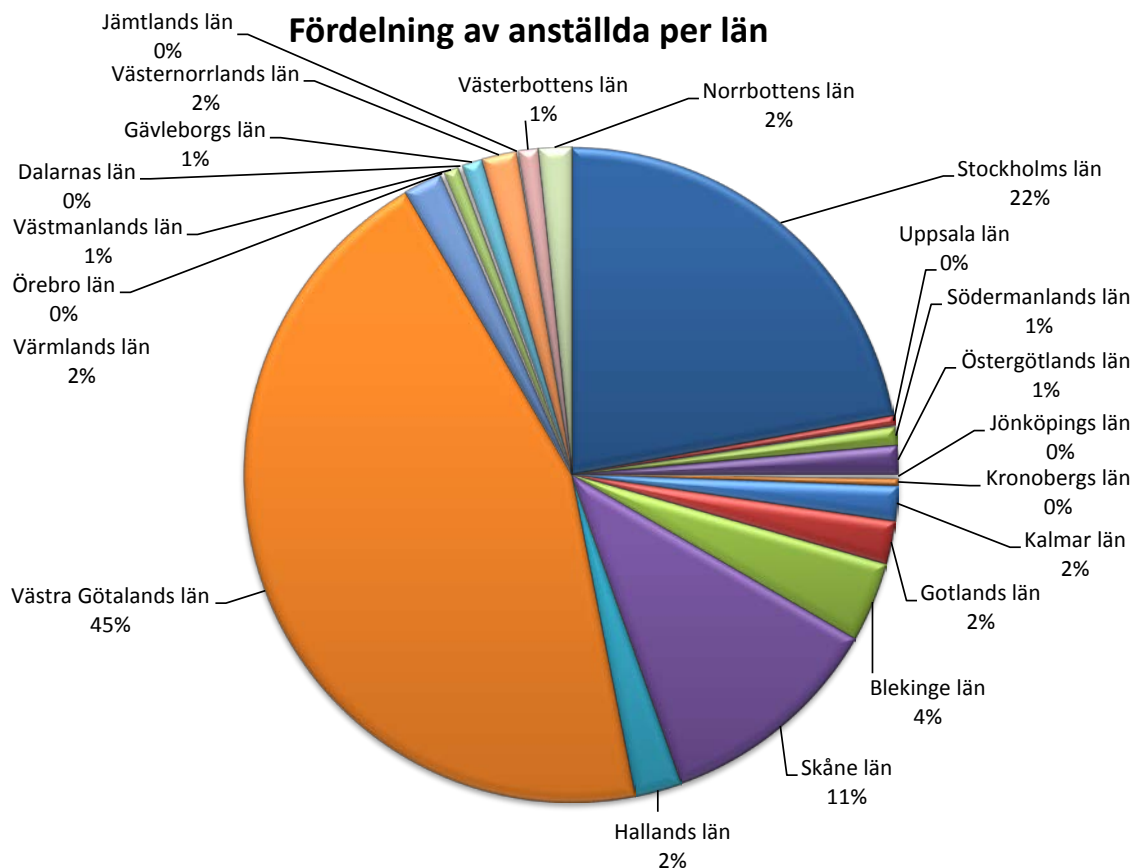
Figur 4 ger bilden av företagens storlek och regionala fördelning på en Sverigekarta. I Figur 5 redovisas istället andelen anställda per län.

Figur 4 Näringslivets geografiska struktur



Vi ser i Figur 5 att företagen i Västra Götalands län står för 45 % av alla anställda inom den maritima näringen, följt av Stockholms län (22 %), därefter Skåne län (11 %) och Blekinge län (4 %).

Figur 5 Fördelning av antalet anställda per län

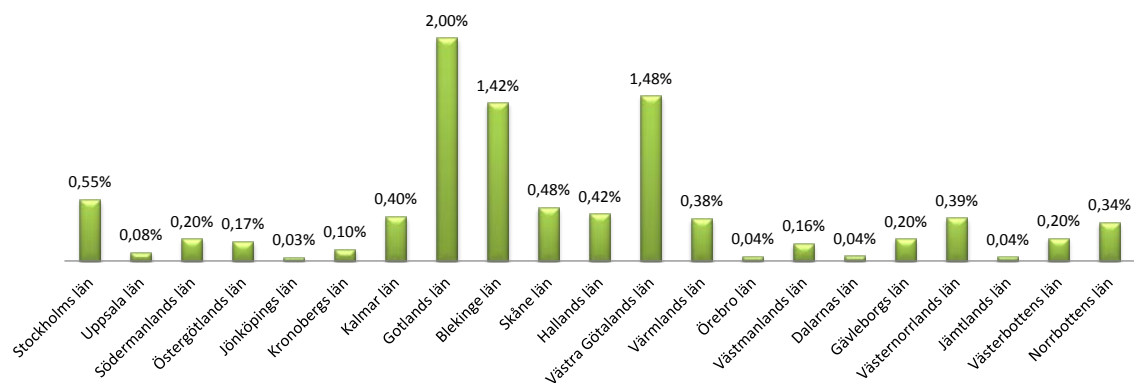


Antal anställda som del av befolkningen

För många näringsgrenar är det väntat att se många anställda i storstadslänen då de har störst befolkning, men det är också viktigt att kunna relatera antalet anställda till befolkningens mängd i länen. En sådan analys kan visa både på den relativa betydelsen av maritima näringen för en viss region och visa på var det finns regionala agglomerationer.

I Figur 6 redovisas därför antalet anställda i relation till befolkningen i åldrarna 16-64 år i de olika länen. Vi kan här se att Gotlands län har flest anställda i den maritima näringen relativt sin befolkning. Därefter kommer Västra Götalands län som har en stor andel anställda i den maritima näringen även i relation till sin befolkning, följt av Blekinge län. Fördelningen ser dock olika ut inom olika branschsegment.

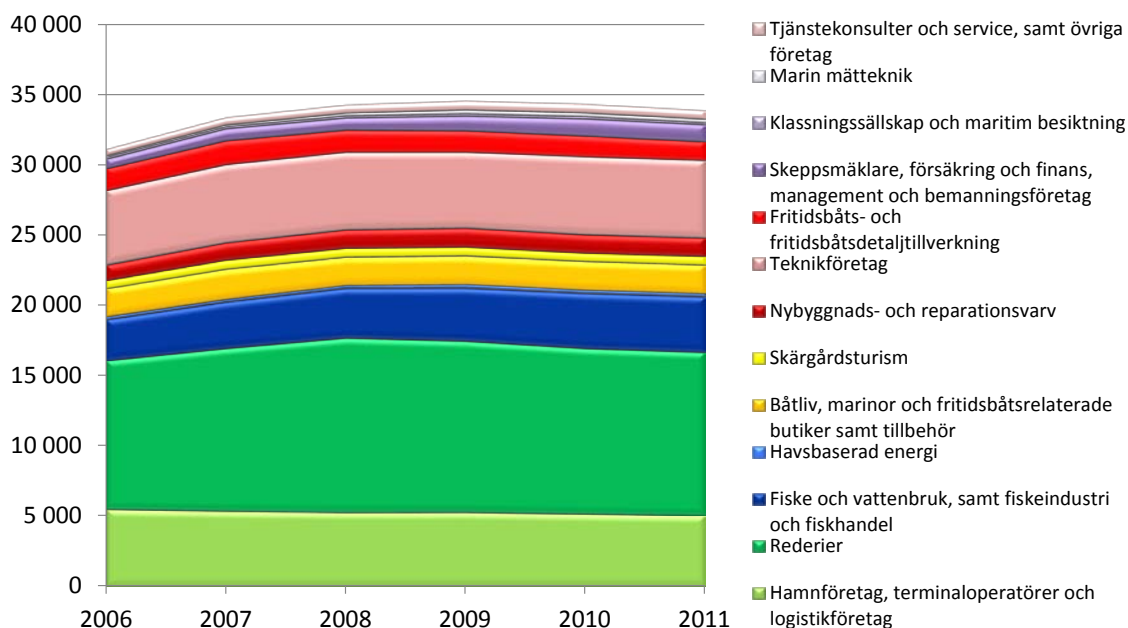
Figur 6 Antal anställda i företagen delat på befolkningmängden i ålderspannet 16-64 år per län



3.3 Näringens utveckling över tid

Ögonblicksbilderna i övriga figurer är baserat på data från 2011, men i Figur 7 ser vi näringens utveckling avseende antalet anställda i de ingående branschsegmenten åren 2006-2011.

Figur 7 Näringens utveckling 2006-2011 mätt i antal anställda



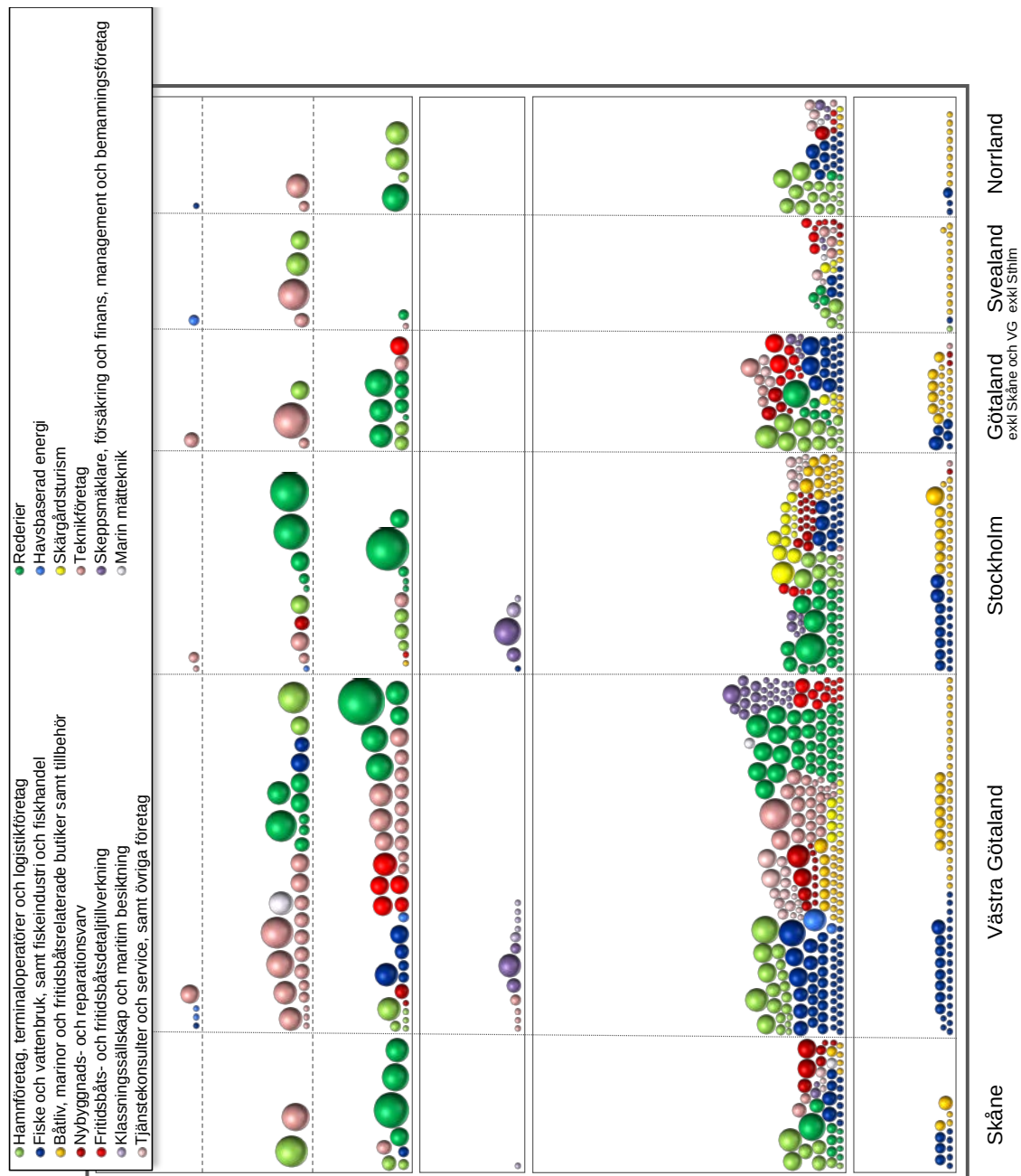
Den maritima näringen visade på en stabil utveckling med ökat antal anställda under åren 2006-2008. Finanskrisen påverkade näringen, särskilt inom området "Transport" där ett tydligt trendbrott syns från 2008 och framåt med minskande antal anställda. Den viktigaste orsaken till minskningen inom Transport är utflaggningen av svenska fartyg till internationella register. Detta ledde till att antalet fartyg under svensk flagg minskade med omkring 30 % under perioden 2008-2011²¹

²¹ Sjöfartens utveckling 2011, 2011 (Sjöfartsverket)

3.4 Näringens FoU-intensitet

I avsnitt 2.2 förklarades hur Figur 8 och liknande bilder ska läsas. I Figur 8 ser vi alla de omkring 900 arbetsställen med fler än 5 anställda år 2010 som visualiserats.

Figur 8 Alla företag som ingår i analysen uppdelade på arbetsställen, branschsegment, FoU-intensitet och geografisk hemvist visualiserade med bollar som motsvarar antalet anställda



Företag eller enhet med

- explorativ FoU

- viss FoU

- inkrementell produktutveckling

Konsult

**Produktion/
Tillverkning/
Reparation**

Försäljning/Handel

Hela näringens struktur visas i Figur 8. Generellt är det större företag, samt företag inom "Transport" och "Maritim teknologi och produktion" som har högre FoU-intensitet. Detta har ett tydligt samband med dessa företags teknikrelaterade tjänster och produkter, vilka kräver en högre FoU-nivå. De större företagen har även bättre möjligheter att engagera sig i FoU-projekt. Det är också mellan företag inom "Transport" och "Maritim teknologi och produktion" som många FoU-samarbeten genomförs. Flera teknikföretag är leverantörer till internationella varv, från vilka svenska och internationella rederier köper fartyg. De samarbeten som teknikföretagen har med rederierna bidrar till att svenska produkter får en bättre ställning på varven då de beställande rederierna kan påverka vilka komponenter som ska ingå i deras fartyg. Detta påverkar och bidrar till att svenska teknikföretag får ökad spridning och avsättning för sina produkter.

De företag som till största delen arbetar inom produktion/reparation, samt försäljning/handel är i regel mindre företag. Inom försäljning/handel är det nästan enbart företag inom "Fritid och turism", samt "Havet som naturresurs". Dessa företag är ofta mindre företag med liten kapacitet att genomföra FoU-projekt, samt med mindre behov av detta.

Vi ser också utbredningen av de olika delarna av näringen ur ett nationellt perspektiv i Figur 8. Skärgård i anslutning till storstadsregioner förklarar den relativa betydelsen av "Fritid och turism" respektive "Havet som naturresurs" i Västra Götaland och Stockholm. Storstadsskärgården ger ett betydande marknadsunderlag för både maritim besöksnäring och t ex lokal fiskhandel. Företag inom "Transport" och "Maritim teknologi och produktion", samt företagen med högre FoU-nivå, återfinns till största delen i södra Sverige samt i storstadsregionerna. I Svealand (exkl. Stockholm) och Norrland återfinns nästan enbart företag inom "Försäljning/handel", samt "Produktion/tillverkning/reparation".

FP7-deltagande

Av de företag som analyserats i studien är det enbart åtta företag som varit delaktiga i projekt inom EUs sjunde ramprogram, FP7. Det företag som varit mest aktivt är SSPA AB som deltagit i sju projekt, följt av Stena AB med fyra projekt medan de övriga har deltagit i ett projekt var. Företag inom "Maritim teknologi och produktion" har varit med i flest projekt, följt av företag inom "Transport".

Tabell 4 Företag som är delaktiga i FP7-program, samt hur många projekt de är delaktiga i

Företag	Branschsegment	Antal projekt
SSPA AB		7
Stena AB		4
Broströms AB		1
Feldt's fisk och skaldjur AB		1
Rolls-Royce AB		1
Malö Yachts AB		1
Rosemount Tank Radar		1
Trelleborgs Hamn		1

Företagen som deltagit i EUs sjunde ramprogram har deltagit i projekt som avhandlat bland annat: "Co-modal IT transport solutions", "Main sea and inland port security systems", "New ship propulsion systems", "Efficient interfaces between transport modes", "Research for SME associations", samt "Electric-hybrid power trains".

Alla företagen som deltagit i FP7-program återfinns i södra Sverige (Broströms uppgick i Maersk år 2009 och beslutade att flytta till Köpenhamn 2012) och i Figur 8 återfinns de i kategorierna "inkrementell produktutveckling" och uppåt på y-axeln. Det minsta företaget som deltagit i FP7-program hade cirka 30 anställda 2011. Annars är det främst stora företag som medverkat i FP7-program. SSPA AB är ett av Stiftelsen Chalmers tekniska högskola helägt teknikföretag som kan liknas vid ett forskningsinstitut som bidrar med kompetens till näringen. Speciellt anlitar de svenska rederierna SSPA för att bidra med FoU-kompetens inom projekt, allt från utveckling av nya fartyg till logistikprojekt.

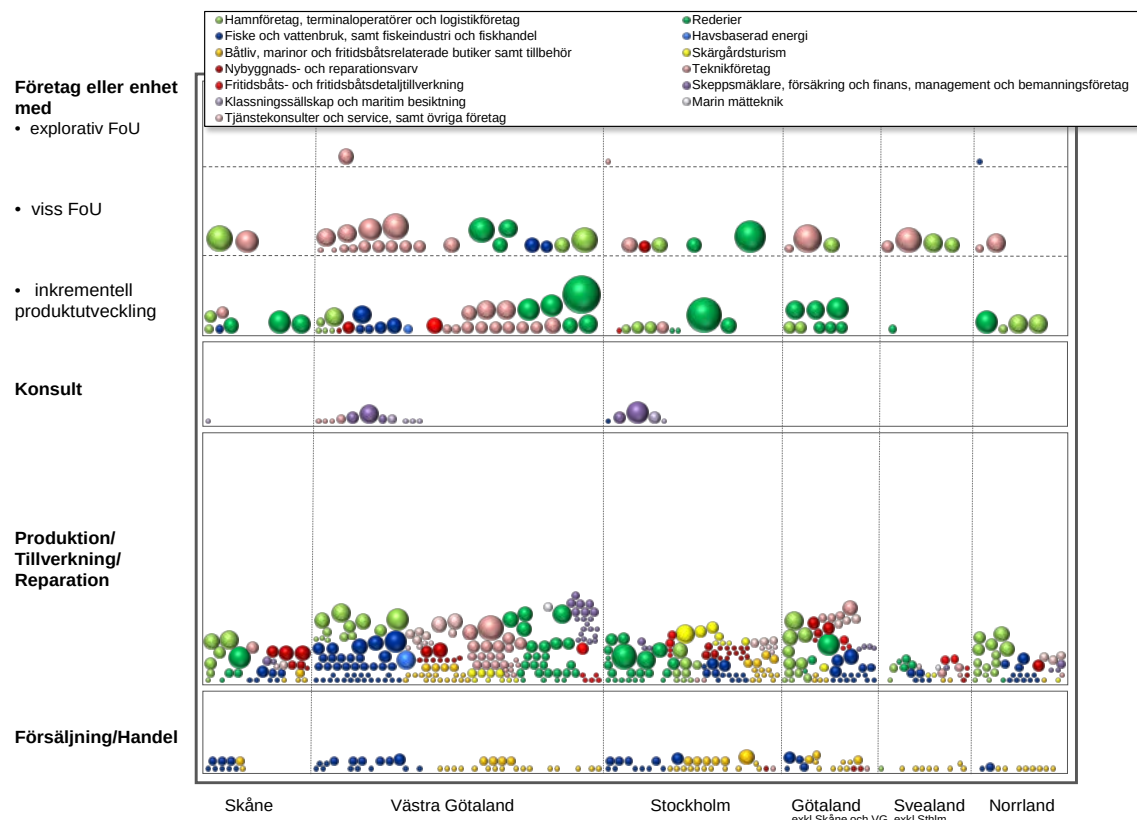
3.5 Näringens finansiella resultat

För att ge en bild över den maritima näringens finansiella resultat har företagen analyserats baserat på resultat efter finansnetto.

Positivt resultat

Omkring två tredjedelar av alla analyserade företag uppvisade positiva resultat efter finansnetto år 2011. Företag som visar positiva resultat är blandat från alla branschsegment i studien.

Figur 9 De företag som uppvisar positivt resultat efter finansnetto 2011



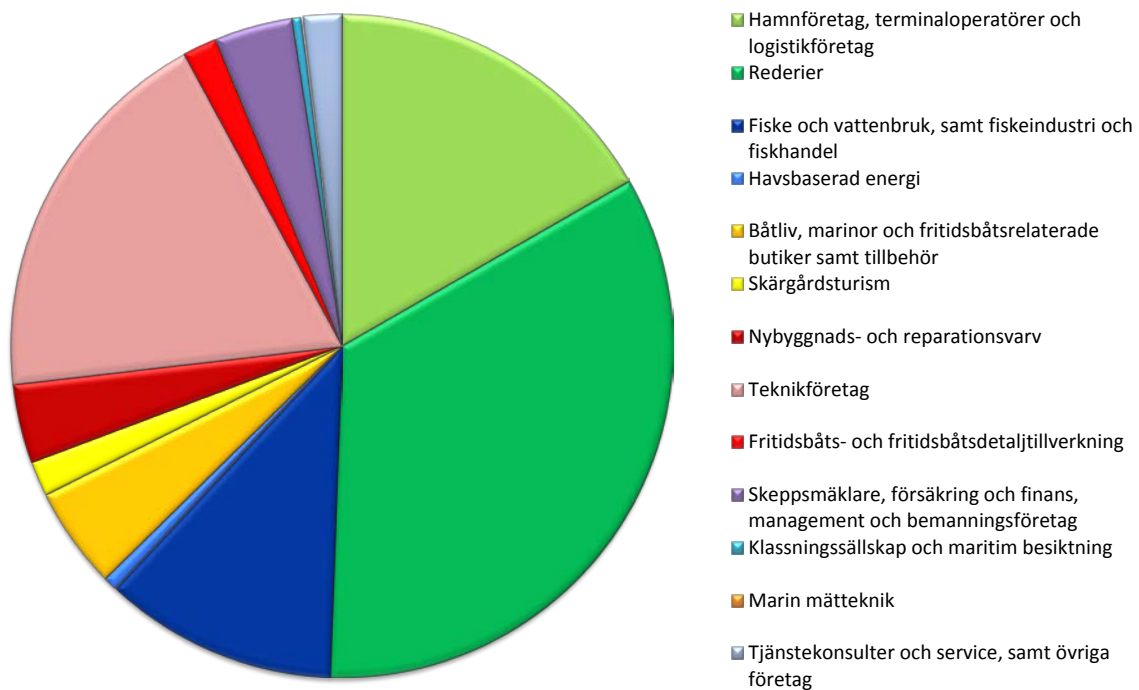
Vi ser ingen tydlig geografisk fördelning av företagen med positiva resultat i Figur 9.

Tabell 5 Antal företag med positiva resultat efter finansnetto, samt antalet anställda i företagen

Branschsegment	Anställda	Anställda/totalt antal anställda	Företag	Företag/totalt antal företag
Hamnföretag, terminaloperatörer och logistikföretag	4511	90%	97	75%
Rederier	9139	79%	197	58%
Fiske och vattenbruk, samt fiskeindustri och fiskhandel	3070	79%	284	65%
Havsbaserad energi	188	74%	4	33%
Båtliv, marinor och fritidsbåtsrelaterade butiker samt tillbehör	1335	65%	284	62%
Skärgårdsturism, hamn- och kanaltrafik	460	74%	26	51%
Nybyggnads- och reparationsvarv	1044	78%	146	67%
Teknikföretag	5112	93%	126	71%
Fritidsbåts- och fritidsbåtsdetaljtillverkning	453	34%	86	52%
Skeppsmäklare, försäkring och finans, management och bemanningsföretag	1027	84%	75	73%
Klassningssällskap och maritim besiktning	117	93%	10	83%
Marin mätteknik	30	12%	3	43%
Tjänstekonsulter och service, samt övriga företag	501	83%	40	75%
Summa	26987	80 %	1378	64 %

Vi kan se i Tabell 5 att det är flest företag inom "Klassningssällskap...", "Hamnföretag...", "Tjänstekonsulter...", "Skeppsmäklare...", samt "Teknikföretag" relativt det totala antalet företag i respektive kategorier som har haft positiva resultat efter finansnetto. Vi kan också se att de företag som uppvisar positiva resultat efter finansnetto generellt sett har en större andel av de anställda inom respektive kategori.

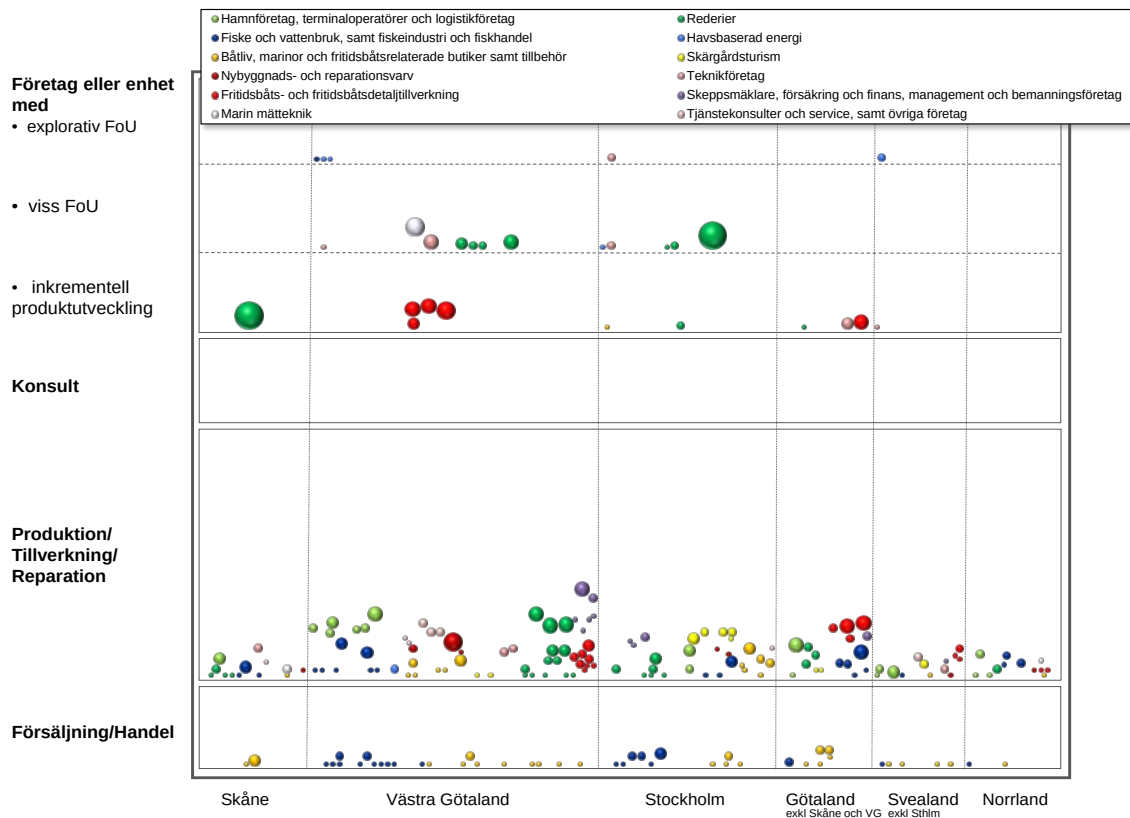
Figur 10 Andel anställda inom branschsegment med företag som uppvisar positiva finansiella resultat efter finansnetto 2011



Negativt resultat

Omkring en tredjedel av företagen i analysen uppvisar negativa resultat efter finansnetto 2011. Flertalet av dessa företag, med några få undantag, är små företag med lägre FoU-intensitet.

Figur 11 Företag som uppvisar negativa finansiella resultat efter finansnetto 2011

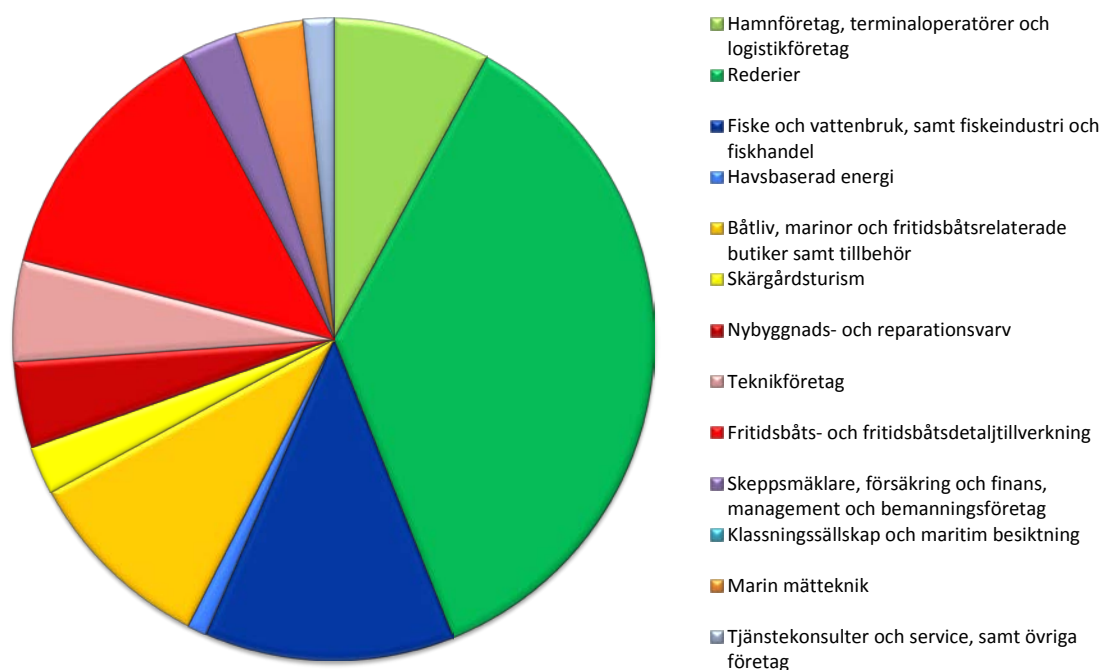


I Figur 11 ser vi tydligt att det till största delen är företag inom ”Produktion/tillverkning/reparation”. Detta tyder på att dessa företag är mer konjunkturkänsliga då de återfinns längre ned i leverantörs-, respektive förädlingskedjan. Geografin verkar sakna betydelse även när det gäller negativa resultat efter finansnetto.

Tabell 6 Antal företag med negativa resultat efter finansnetto, samt antalet anställda i företagen

Branschsegment	Anställda	Anställda/totalt antal anställda	Företag	Företag/totalt antal företag
Hamnföretag, terminaloperatörer och logistikföretag	523	10%	31	24%
Rederier	2380	20%	141	41%
Fiske och vattenbruk, samt fiskeindustri och fiskhandel	831	21%	149	34%
Havsbaserad energi	65	26%	7	58%
Båtliv, marinor och fritidsbåtsrelaterade butiker samt tillbehör	637	31%	163	36%
Skärgårdsturism, hamn- och kanaltrafik	160	26%	24	47%
Nybyggnads- och reparationsvarv	287	22%	67	31%
Teknikföretag	335	6%	48	27%
Fritidsbåts- och fritidsbåtsdetaljtillverkning	873	65%	74	45%
Skeppsmäklare, försäkring och finans, management och bemanningsföretag	190	16%	27	26%
Klassningssällskap och maritim besiktning	0	0%	0	0%
Marin mätteknik	226	88%	3	43%
Tjänstekonsulter och service, samt övriga företag	100	17%	13	25%
Summa	6607	20 %	747	35 %

Figur 12 Andel anställda inom branschsegment med företag som uppvisar negativa finansiella resultat efter finansnetto 2011



3.6 Exportstatistik

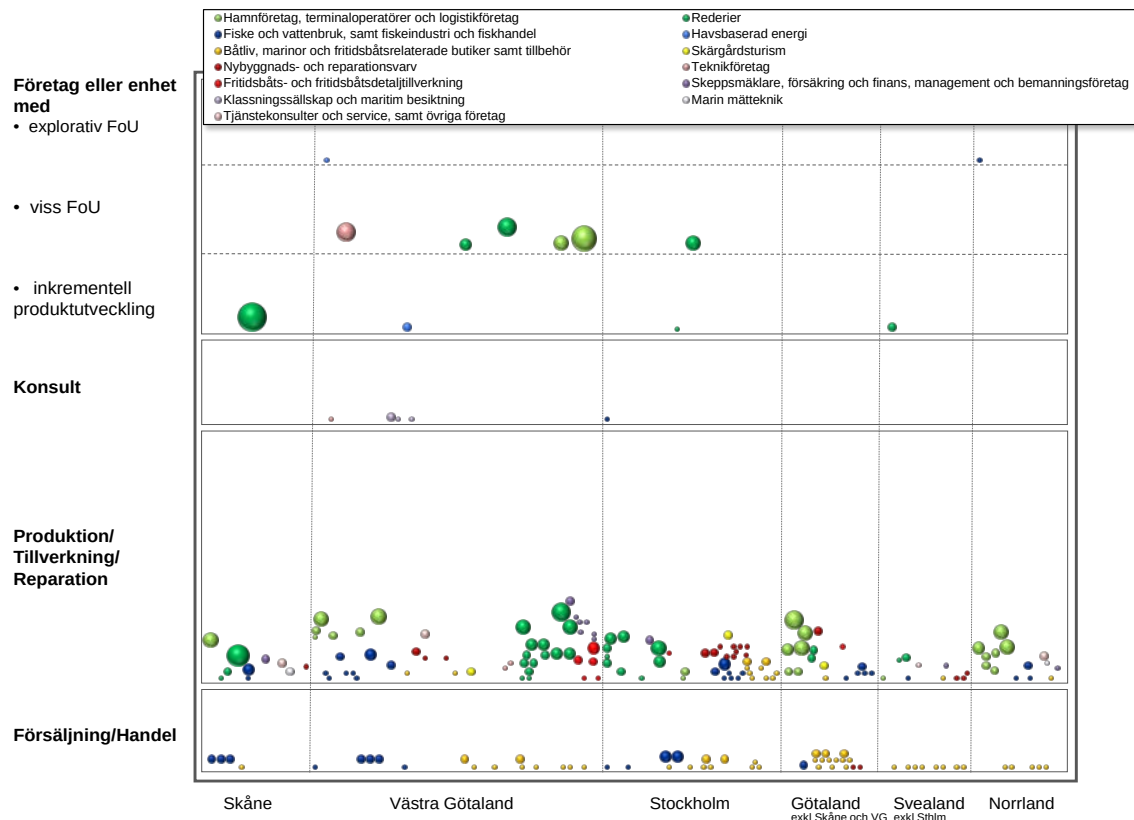
För att analysera hur den maritima näringen påverkar både export, samt inhemsk produktion, har företagens exportstatistik hämtats in. Exporten ges inte i absoluta belopp, utan i intervall där ett företags export delas in i storleksklasser, från (0) ingen export till (8) över 100 miljoner SEK i exportvärde. I följande figurer har ett medelvärde av företagens exportintervall delats med deras totala omsättning för att visa en ungefärlig bild av deras relativa mängd export. Företagen har delats in i tre grupper:

- 1 Ingen export
- 2 Viss export, dvs export delat på omsättning har visat att de har 1-50 % export
- 3 Betydande export, dvs över 50 % export eller mer än 100 miljoner SEK i exportvärde

Ingen export

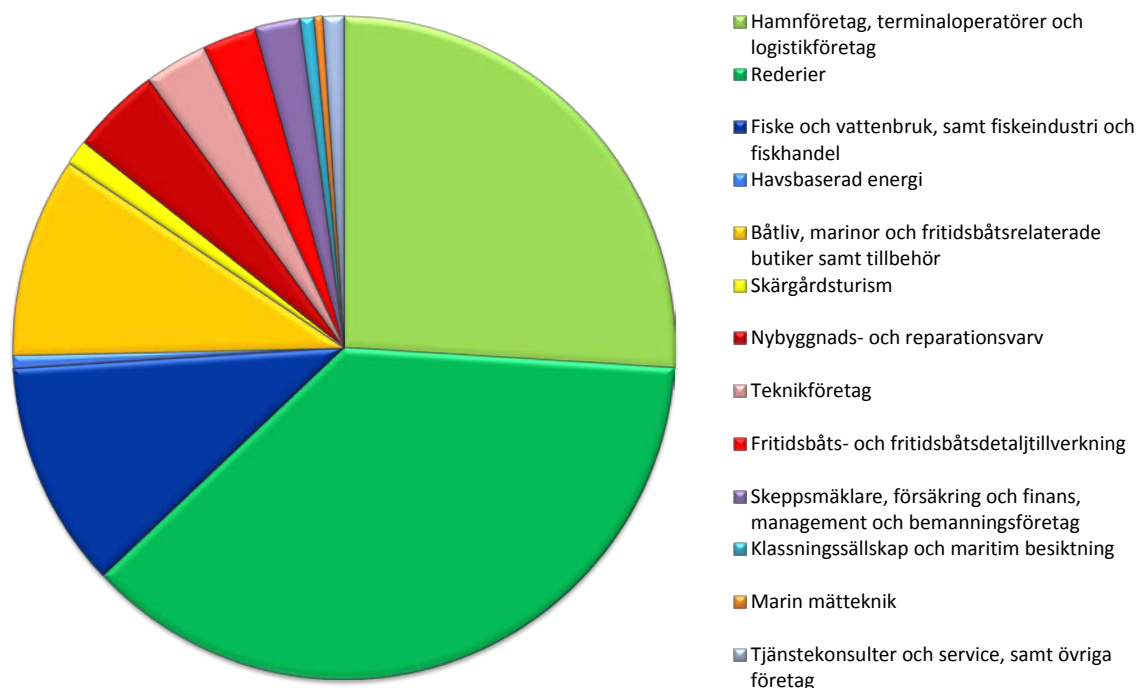
De företag som saknar export är till största delen små företag med lägre FoU-intensitet, se Figur 13. Detta visar att de mindre företagen inom "Produktion/tillverkning /reparation" serverar svenska företag eller privatpersoner, vilket också har en koppling till Figur 11 som visade företagen som uppvisar negativt resultat efter finansnetto.

Figur 13 Företag utan export



Det är i första hand företag inom "Fritid och turism", "Havet som naturresurs", samt "Transport" som återfinns bland företag utan export. Det är sannolikt så att de företag som finns inom "Fritid och turism", samt inom "Havet som naturresurs" enbart säljer till en hemmamarknad. Detta indikeras även av att dessa företag framförallt återfinns inom "Produktion/tillverkning/reparation" eller "Försäljning/handel". Företagen inom "Transport" som saknar export utgörs både av rederier och av hamnar och logistikföretag, vilket innebär att detta är företag som transporterar inhemskt gods och servar den nationella transportmarknaden. Dock kan dessa företag transportera internationellt gods, men detta kan ha upphandlats via svenska mäklarfirmer eller liknande, varför denna handel inte räknas som export. Företagen som saknar export återfinns över hela landet och har ingen utmärkande geografisk koncentration.

Figur 14 Andel anställda inom företag utan export



"Transport" dominerar med 63 % av de anställda inom företag utan export vilket omfattar omkring 4 000 anställda av totalt 6 300 anställda inom alla företag som saknar export.

Tabell 7 Företag utan export, antal företag och antal anställda

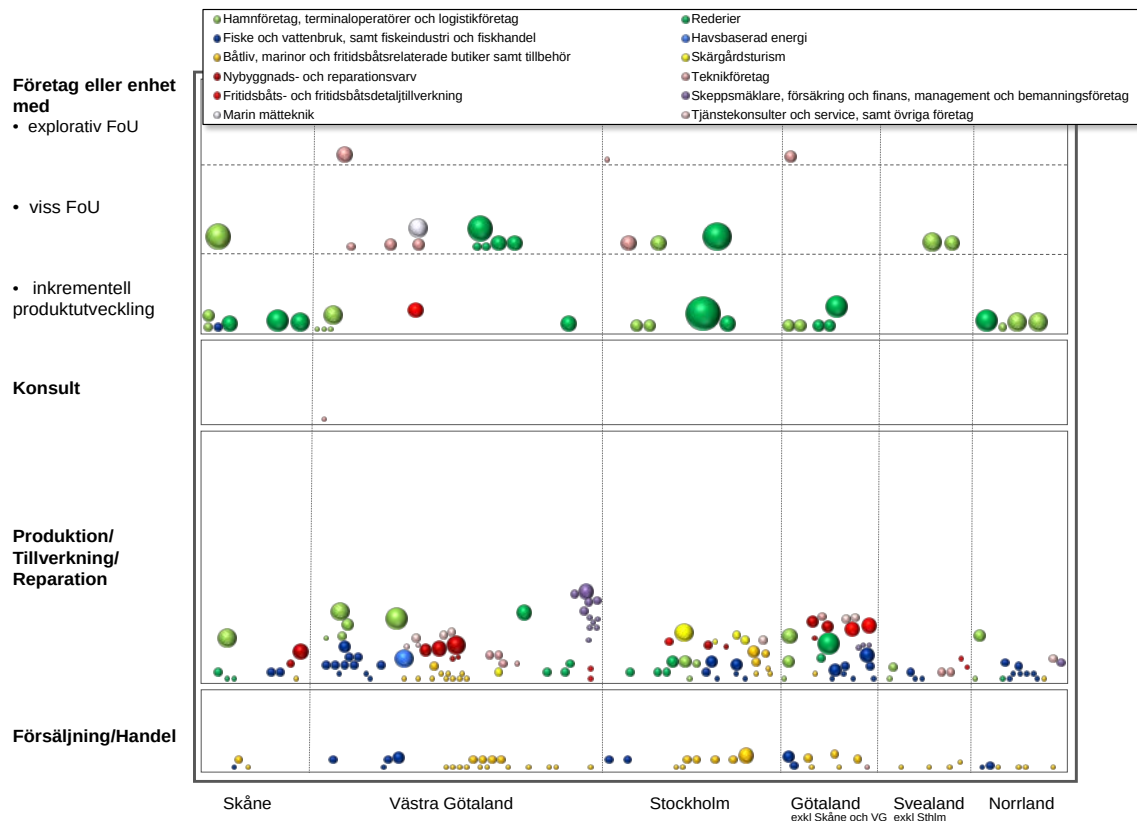
Branschsegment	Anställda	Anställda/totalt antal anställda	Företag	Företag/totalt antal företag
Hamnföretag, terminaloperatörer och logistikföretag	1643	33%	31	24%
Rederier	2340	20%	52	15%
Fiske och vattenbruk, samt fiskeindustri och fiskhandel	698	18%	92	21%
Havsbaserad energi	41	16%	3	25%
Båtliv, marinor och fritidsbåtsrelaterade butiker samt tillbehör	617	30%	140	31%
Skärgårdsturism, hamn- och kanaltrafik	76	12%	10	20%
Nybyggnads- och reparationsvarv	276	21%	57	26%
Teknikföretag	195	4%	25	14%
Fritidsbåts- och fritidsbåtsdetaljtillverkning	168	13%	37	23%
Skeppsmäklare, försäkring och finans, management och bemanningsföretag	139	11%	19	18%
Klassningssällskap och maritim besiktning	43	34%	6	50%
Marin mätteknik	27	11%	2	29%
Tjänstekonsulter och service, samt övriga företag	63	10%	8	15%
Summa	6326	19 %	482	22 %

I Tabell 7 ser vi antalet anställda, samt antalet företag som saknar export. Det är 22 % av det totala antalet företag som saknar export, men 19 % av det totala antalet anställda. Detta speglas i Figur 13 som visar att det är företag med få anställda som enbart är inriktade på hemmamarknaden.

Viss export

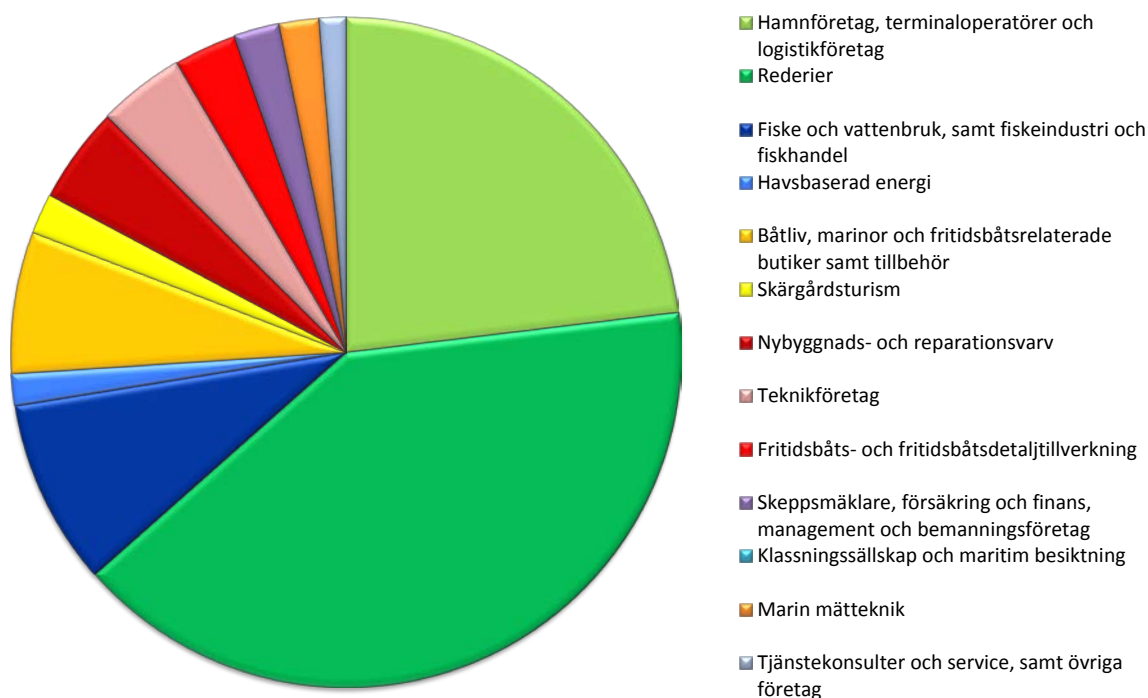
De företag som har en viss mängd export är mer utspridda på olika branschsegment och har en mer varierad FoU-intensitet samt storlek på företagen. Det är ungefär samma fördelning över branschsegmenten i denna grupp, även om det är något större andel av företagen inom "Transport" som har viss export. Detta ter sig naturligt eftersom dessa företag i stor utsträckning ägnar sig åt transport av varor, både i nationell och i internationell sjöfart.

Figur 15 Företag med viss export (omkring 1-50 % av sin omsättning)



Vi ser i Figur 15 att flera stora företag inom "Transport" med högre FoU-intensitet återfinns bland företagen med viss export. Att de större transportföretagen återfinns i denna kategori stämmer väl med att större transportföretag som rederier har en viss mängd export då de oftare än de mindre rederierna transporterar internationellt gods.

Figur 16 Antal anställda inom företag med viss export



Totalt 10 400 anställda inom dessa företag. "Transport" utgör även här 63 % av de anställda.

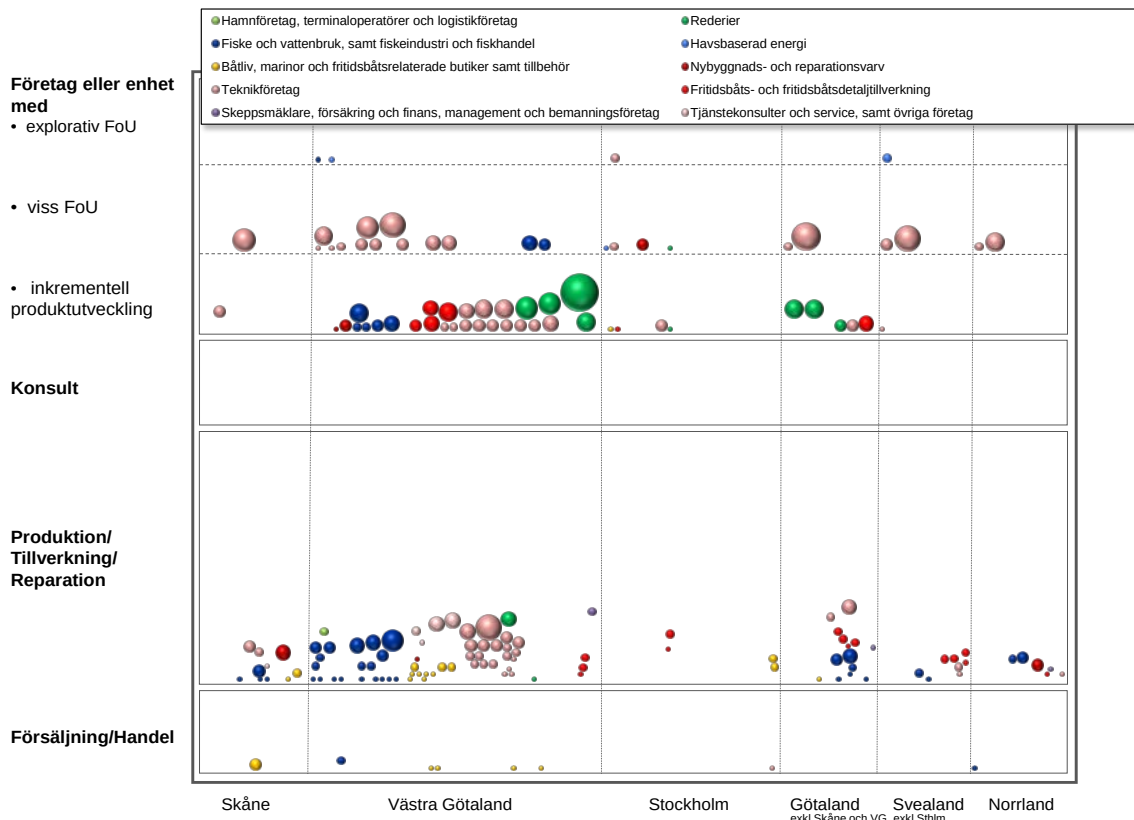
Tabell 8 Företag med viss export, antal företag och antal anställda

Branschsegment	Anställda	Anställda/totalt antal anställda	Företag	Företag/totalt antal företag
Hamnföretag, terminaloperatörer och logistikföretag	2405	48%	19	15%
Rederier	4210	36%	25	7%
Fiske och vattenbruk, samt fiskeindustri och fiskhandel	934	24%	56	13%
Havsbaserad energi	159	63%	2	17%
Båtliv, marinor och fritidsbåtsrelaterade butiker samt tillbehör	710	35%	89	19%
Skärgårdsturism	202	33%	3	6%
Nybyggnads- och reparationsvarv	486	36%	24	11%
Teknikföretag	435	8%	26	15%
Fritidsbåts- och fritidsbåtsdetaljtillverkning	315	23%	19	12%
Skeppsmäklare, försäkring och finans, management och bemanningsföretag	230	19%	20	19%
Klassningssällskap och maritim besiktning	0	0%	0	0%
Marin mätteknik	199	78%	1	14%
Tjänstekonsulter och service, samt övriga företag	133	22%	6	11%
Summa	10418	31 %	290	13 %

Betydande export

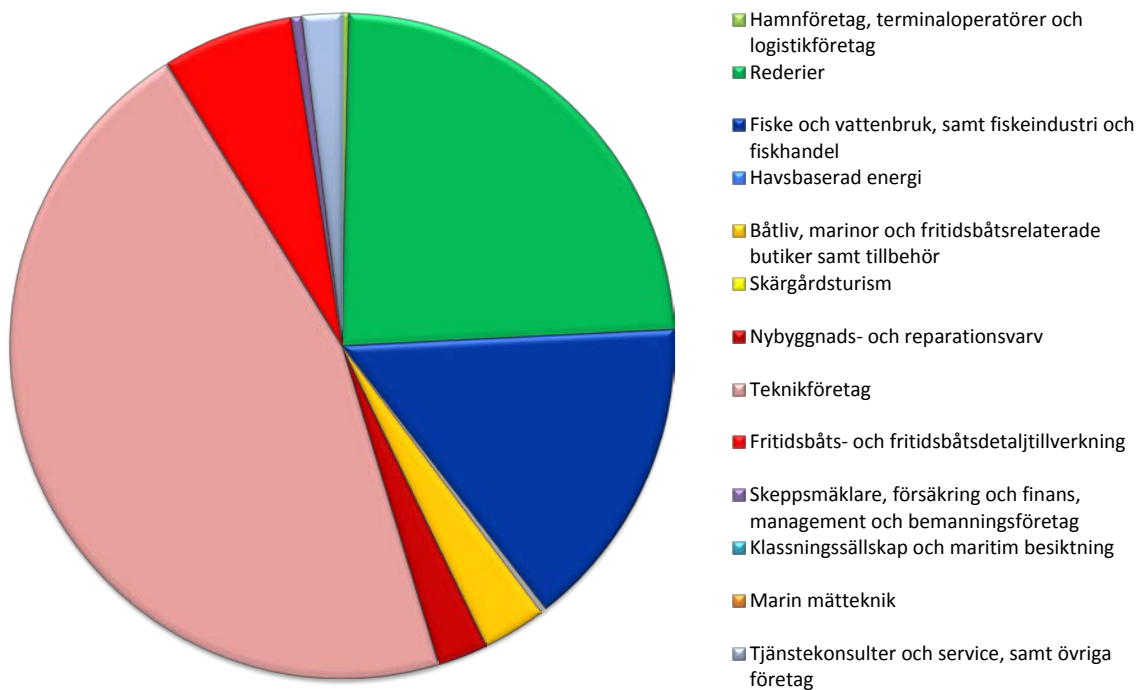
I gruppen av företag som har betydande export återfinns vi nästan alla företag inom ”Maritim teknologi och produktion”, samt de största rederierna. Detta är förväntat eftersom de större rederierna bedriver internationell sjöfart till stor del, samt att de större teknikföretagen agerar på en global marknad med internationella kunder. Även ”Havet som naturresurs” har flera företag med stor mängd export.

Figur 17 Företag med betydande export (>50% av sin omsättning, eller mer än 100 miljoner kr i export)



I denna kategori syns teknikföretagen mycket tydligt, då de till största delen opererar på den internationella marknaden med sina produkter och tjänster.

Figur 18 Antalet anställda inom företag med betydande export



Det största branschsegmentet avseende antal anställda med omfattande export är "Maritim teknologi och produktion". Av de totalt 10 300 anställda i företag med omfattande export finns 54 % (5 700 anställda) i detta branschsegment, som i stor utsträckning har varv och fartygsproduktion som avnämare. I och med att Sverige avvecklade hela sin civila fartygsproduktion under 1970-80-talen är numera underleverantörerna till varven i huvudsak verksamma på den internationella marknaden.

Tabell 9 Företag med betydande export, antal företag och antal anställda

Branschsegment	Anställda	Anställda/ totalt antal anställda	Företag	Företag/ totalt antal företag
Hamnföretag, terminaloperatörer och logistikföretag	35	1%	6	5%
Rederier	2465	21%	6	2%
Fiske och vattenbruk, samt fiskeindustri och fiskhandel	1580	40%	73	17%
Havsbaserad energi	26	10%	2	17%
Båtliv, marinor och fritidsbåtsrelaterade butiker samt tillbehör	319	16%	67	15%
Skärgårdsturism	2	0%	1	2%
Nybyggnads- och reparationsvarv	253	19%	15	7%
Teknikföretag	4732	86%	76	43%
Fritidsbåts- och fritidsbåtsdetaljtillverkning	661	49%	37	23%
Skeppsmäklare, försäkring och finans, management och bemanningsföretag	55	5%	9	9%
Klassningssällskap och maritim besiktning	0	0%	0	0%
Marin mätteknik	0	0%	0	0%
Tjänstekonsulter och service, samt övriga företag	200	33%	5	9%
Summa	10328		297	

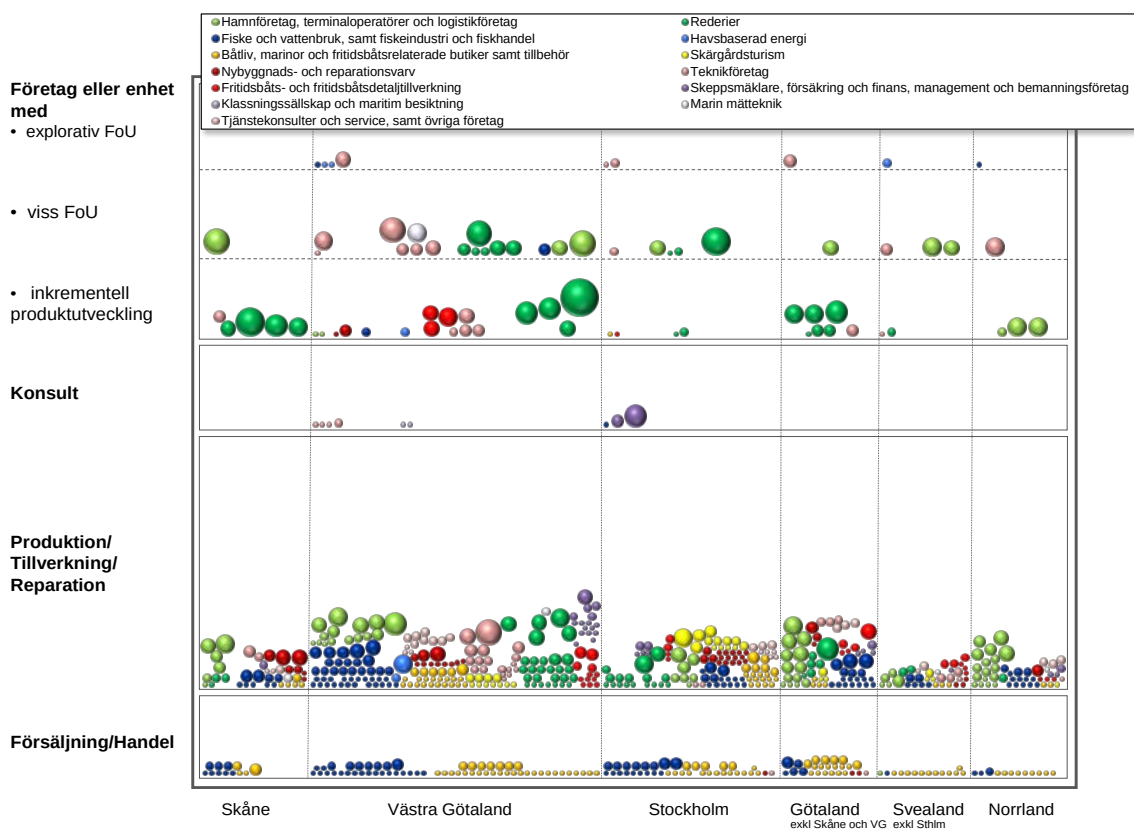
Denna kategori har således ett stort exportberoende och bidrar starkt till svensk export. Även några av de större rederierna står för betydande delar av exporten.

3.7 Företagens ägarstruktur

En intressant aspekt är att se ifall företagen har internationellt eller svenskt ägande. Generellt kan länkar mellan ett utlandsägt moderbolag och ett dotterbolag i Sverige innebära såväl för- som nackdelar för dotterbolaget. Fördelar för det svenska dotterbolaget kan bestå av exempelvis tillgång till investeringskapital, upparbetade försäljnings-, marknads- och exportkanaler samt FoU. Nackdelar kan vara höga avkastnings- och produktivitetskrav. Beslut som är avgörande för den svenska verksamheten fattas ofta hos moderbolaget. Överföringen av svenska rederier till internationella register, innebär att ägandet av fartygen lämnar Sverige genom att svenska medborgare registrerar sina företag i utlandet. Det kan leda till att rederierna i ökad utsträckning anlitar underleverantörer från det land vars register man är verksam i, t.ex. Danmark eller Storbritannien. En eventuell sådan utveckling skulle kunna påverka sysselsättning, lönsamhet och arbetsställen inom "Transport" samt i segmenten "Marin teknik och produktion" samt "Service" där sjöfartsklustrets leverantörer av kvalificerade tjänster ofta återfinns.

Svenska moderbolag

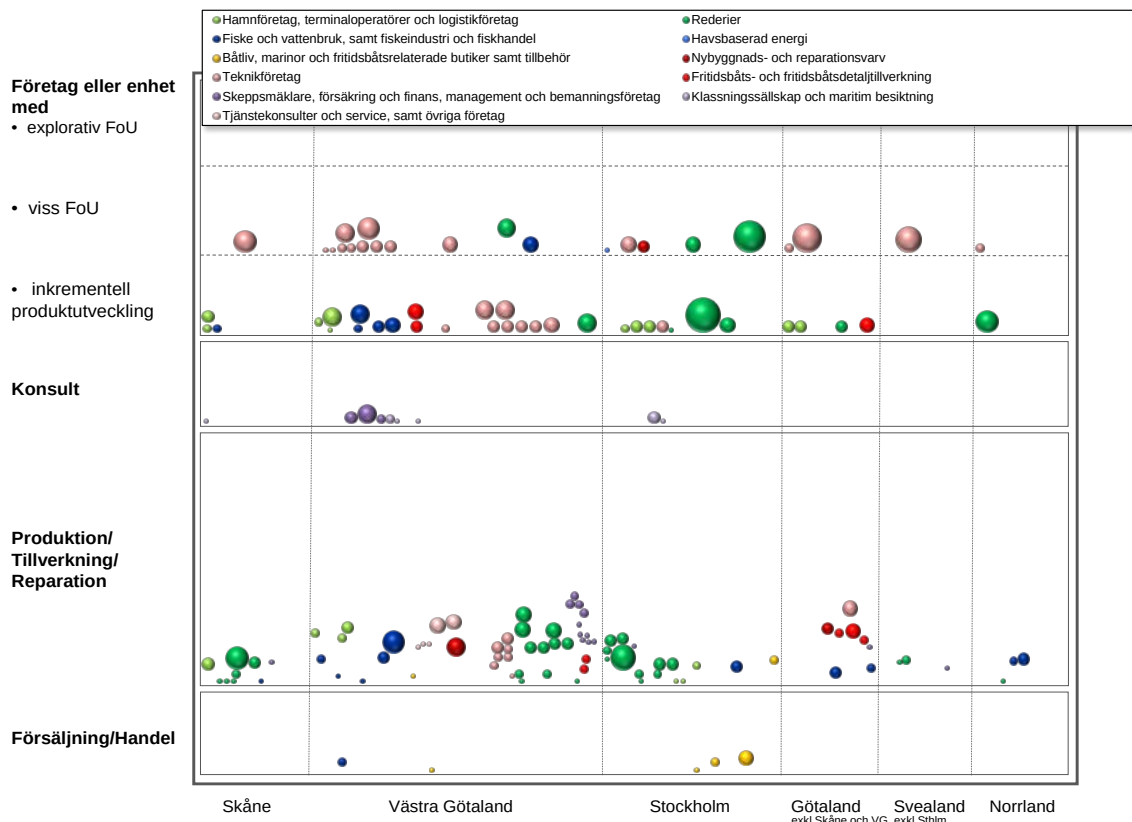
Figur 19 Företag med svenska moderbolag, eller där företaget saknar moderbolag (dvs är ett svenskt aktiebolag)



Den största delen av företagen ingår antingen inte i någon koncern och är då svenska aktiebolag, eller ingår i en koncern med svenska moderbolag.

Utländska moderbolag

Figur 20 Företag med utländska moderbolag



Företagen med utländska moderbolag återfinns över hela landet. Dock är det betydligt fler företag inom "Maritim teknologi och produktion", samt "Transport" som har utländska ägare. Vi återfinner nästan inga företag inom "Försäljning/handel" samt "Konsult" med utländska ägare.

3.8 Miljöföretag

I studien har även företag som profilerar sig som miljöföretag tagits med. Det ska noteras att många företag arbetar med miljöfrågor som utgör integrerade delar i företagen. Företag som klassats som "Miljöföretag" är de som uttryckligen arbetar med att ta fram lösningar som är miljömässigt bättre än nuvarande standard eller som minskar miljöbelastningen samt företag som säljer miljötjänster till andra företag inom den maritima näringen eller till andra näringar.

De 12 företag som identifierats som miljöföretag återfinns i kategorierna "Teknikföretag", samt "Havsbaserad energi". Dessa företag marknadsför bland annat renhållningssystem till fartyg, eller förnybar havsbaserad energi.

4 Fördjupad analys av branschsegmenten

I detta kapitel presenteras de olika branschsegmenten mer ingående ur regionala, ekonomiska, samt FoU-perspektiv.

4.1 Transport

I branschsegmentet ”Transport” ingår hamnföretag, terminaloperatörer, logistikföretag och rederier. Avgränsningar har gjorts beroende på vilken typ av rederi som det gäller, där vissa rederier har hamnat under segmentet ”Fritid och turism”. Vissa kommunala hamnar som enbart är en del av ett större kommunalt bolag liksom vissa logistikföretag finns inte med i denna grupp företag.

Exempel på stora företag inom ”Transport” är Stena Line Scandinavia AB, Tallink Silja AB, Viking Rederi AB, Finnlines Ship Management AB, Wallenius Marine AB och APM Terminals Gothenburg AB.

Företagen i detta branschsegment finns fördelade kring våra kuster, med tydligt fokus på Göteborgs stad, Stockholms stad, samt Malmö, Helsingborg och Trelleborg. Denna ter sig naturligt då det är både storstadsregioner men också områden med stora godsvolymer och passagerarvolymerna som faller in i den geografiska utbredningen, se Figur 21. Det är också framförallt detta branschsegment som bidrar till den stora andelen av den arbetsföra befolkningen inom den maritima näringen på Gotland.

De två branschsegmenten inom ”Transport” kan ses som den maritima näringens kärna. Rederierna utför transporter av gods och passagerare till och från Sverige och även inom Sverige. Hamnföretagen och terminaloperatörerna agerar stödtjänster till sjöfarten och hanterar kopplingen mellan hav och land. Logistikföretagen agerar på olika nivåer, från övergripande logistiska lösningar från land till hav, till specifika logistiska lösningar för speciella typer av gods.

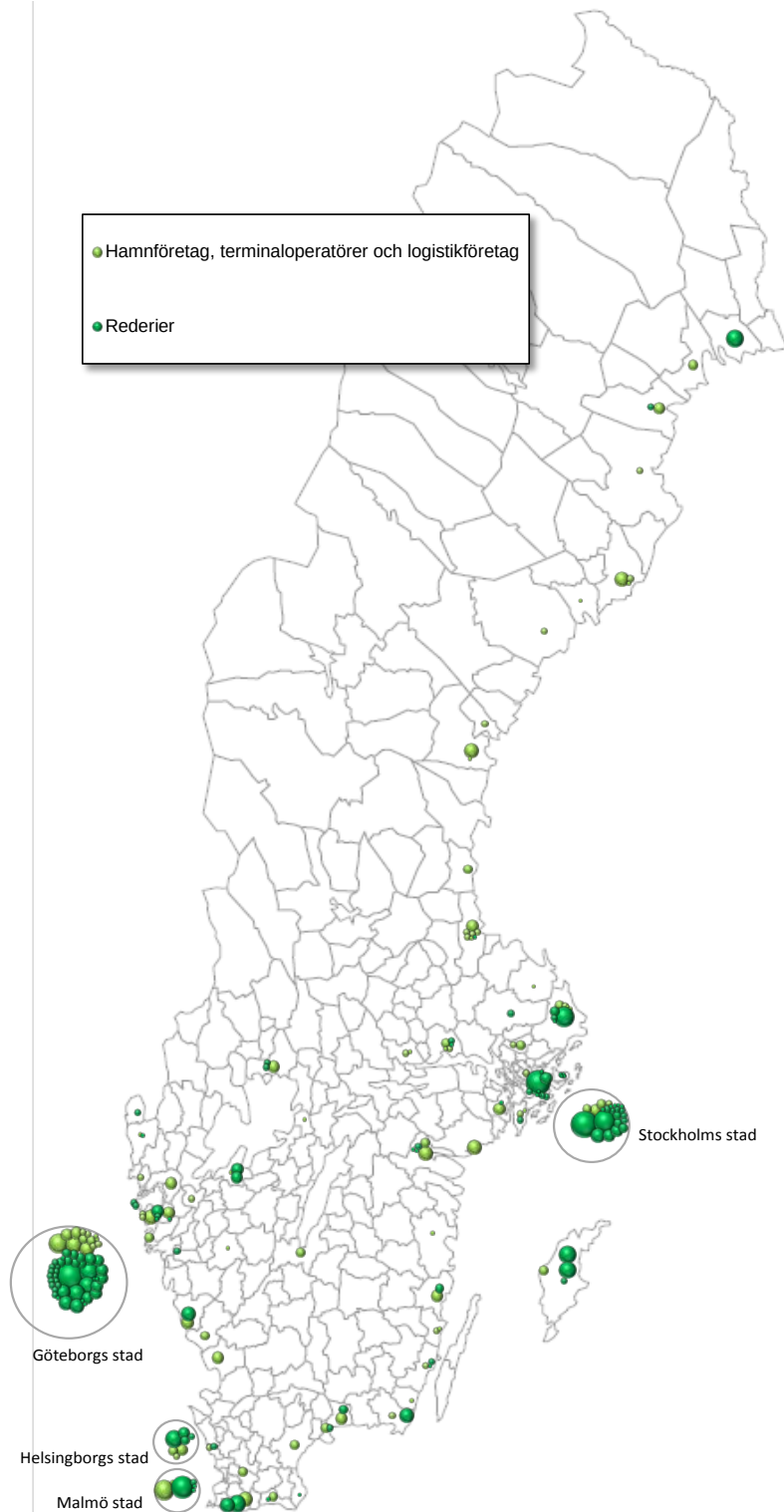
Inom ”Transport” sker mycket utveckling inom energieffektivisering, både genom tekniska lösningar och logistiska lösningar. Utsläppen från sjöfarten globalt beräknas nästan fördubblas till 2050 relativt utsläppen 2007 på grund av ökade transportvolymerna, såvida inte effektiva styrmedel införs²². Samtidigt kräver EU-kommissionen att sjöfarten minskar sina utsläpp med 40-50 % relativt 2005 till 2050²³. Detta ställer höga krav på företag inom ”Transport” att minska sina utsläpp, vilket kan skapa ytterligare möjligheter till samarbeten med i första hand teknikföretag, men också mer samarbeten med företag inom ”Service” såsom t.ex. skeppsmäklare för att utveckla bättre logistiska lösningar.

²² ”Second IMO GHG Study 2009”, International Maritime Organization (2009)

²³ ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem”, EU-kommissionen (2011)

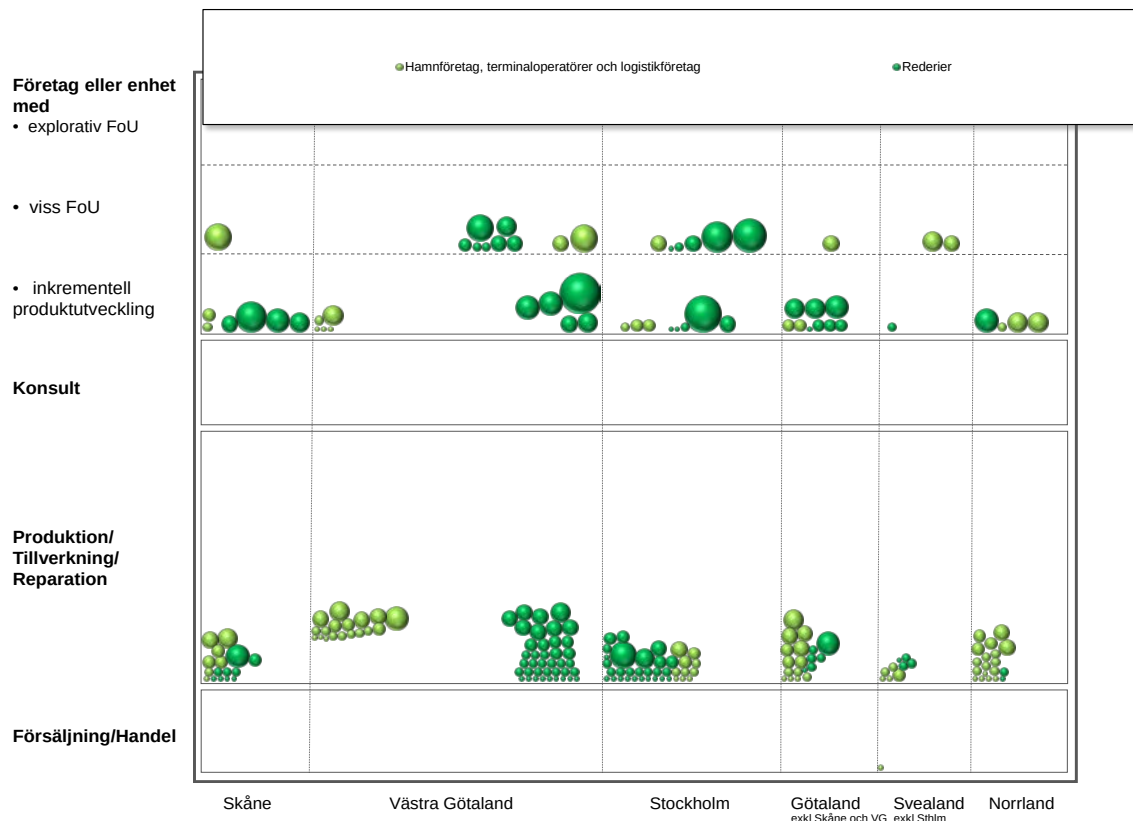
Framtida satsningar på intermodala lösningar, city-logistik på vattnet, ökad kollektivtrafik via vattenvägen, energieffektiva fartyg och förbättrad hamnlogistik kommer leda till FoU-satsningarna inom flera företag de närmaste åren. Nya bränslen kommer bidra till minskade utsläpp, men även viktiga satsningar på säkerhet för att stärka implementeringen av nya tekniker på ett säkert sätt.

Figur 21 Branschsegmentet "Transport" och dess geografiska utbredning



Vi ser också ett antal större företag som har goda förutsättningar för att genomföra FoU-projekt, men även ett flertal mindre aktörer som i stort ägnar sig åt produktion, vilket innebär produktion av transporttjänster eller liknande, se Figur 22.

Figur 22 Företag inom ”Transport”



Det är framförallt de större rederierna som har en högre FoU-intensitet, medan mindre rederier, hamnföretag och logistikföretag har lägre FoU-intensitet. De företag som bidrar till ökad FoU gör detta ofta i samarbete med FoU-aktörer som bland annat återfinns bland företagen i ”Maritim teknologi och produktion”. Detta handlar i många fall om utveckling av nya fartygskoncept för nya typer av fartyg, eller utveckling av befintliga fartyg för att möta krav på energieffektivisering och miljöåtgärder. I samarbete med logistikföretag, vidareutvecklar också hamnar och andra intressenter logistikkoncept för kustsjöfart och logistiska lösningar för långväga transporter.

Transportsegmentet ökade antalet anställda fram till finanskrisen men har sedan dess minskat igen, jämfört med toppåret 2008. Sammantaget innebär detta att antalet anställda är 600 fler år 2011 än år 2006.

Tabell 10 Nyckeltal för ”Transport” 2011

Nettoomsättning	41,9 mdr SEK
-----------------	--------------

Tabell 11 Antal anställda inom "Transport" 2011

Branschsegment	Anställda	%	Arbetsställen	%	Företag	%
Hamnföretag, terminaloperatörer och logistikföretag	5 034	14,9 %	186	8,0 %	130	6,0 %
Rederier	11 632	34,4 %	371	15,9 %	342	15,8 %
Summa	16666	49,3 %	557	23,9 %	472	21,8 %

Inom "Hamnföretag..." är det 8 % av företagen i kategorin som har utländskt ägande. Dessa företag står för 10 % av antalet anställda i kategorin, vilket tyder på att den största delen av de anställda är anställda i svenska företag. Detta stämmer väl överrens med att många hamnar och terminalföretag är lokalt ägda, av bland annat kommuner. Inom "Rederier" är det 13 % av företagen som har utländskt ägande, men det är 37 % av de anställda inom kategorin som är anställda vid utländskt ägda företag. Detta visar att de större företagen inom kategorin har utländskt ägande.

Både inom Sverige och internationellt arbetar kommunala hamnbolag med att utveckla konkurrenskraftiga koncept för att driva sina hamnar. Vissa kommunala bolag fusionerar för att bilda större hamnbolag för att sammanlagt kunna ta emot större godsvolymer. Exempel på detta är bl.a. bildandet av Hallands hamnar med de ingående hamnarna Halmstads Hamn och Varbergs Hamn under 2012. En annan utveckling har Göteborgs hamn stått för, där alla terminaler (förutom oljeterminalen) har sålts ut till internationella aktörer som driver de olika terminalerna. APM Terminals Gothenburg AB är ett exempel på en sådan terminaloperatör.

Kategorin "Rederier" utgör den största enskilda delen av den maritima näringen och kan tillsammans med hamnföretagen ses som kärnan i den maritima näringen. Antalet anställda påverkas både av konjunkturläget, vilket visas tydligt i Figur 7, men också av företagens agerande beträffande var de har sina fartyg flaggade. Antalet fartyg som är flaggade i Sverige har minskat stadigt de senaste åren. Utflaggningen till internationella register ledde till en minskning av antalet svenskflaggade handelsfartyg från ca 250 år 2008 till drygt 100 år 2012²⁴.

4.2 Havet som naturresurs

I detta segment återfinns de företag som utnyttjar havet som naturresurs, dvs. de som använder råvaror från havet eller använder den förnybara energi som havet kan bidra med. Vi ser att dessa företag främst är utspridda utmed kusterna. Även fiskeodling i sötvatten finns med i kategorin, varför vissa inlandskommuner dyker upp. Vi har även med parthandel och detaljhandel när det gäller fisk och marina livsmedel inom denna kategori. Dessa företag finns också lokaliserade kring kusterna samt i storstadsregionerna, se Figur 23. Bland de största företagen i kategorin finner vi Abba Seafood

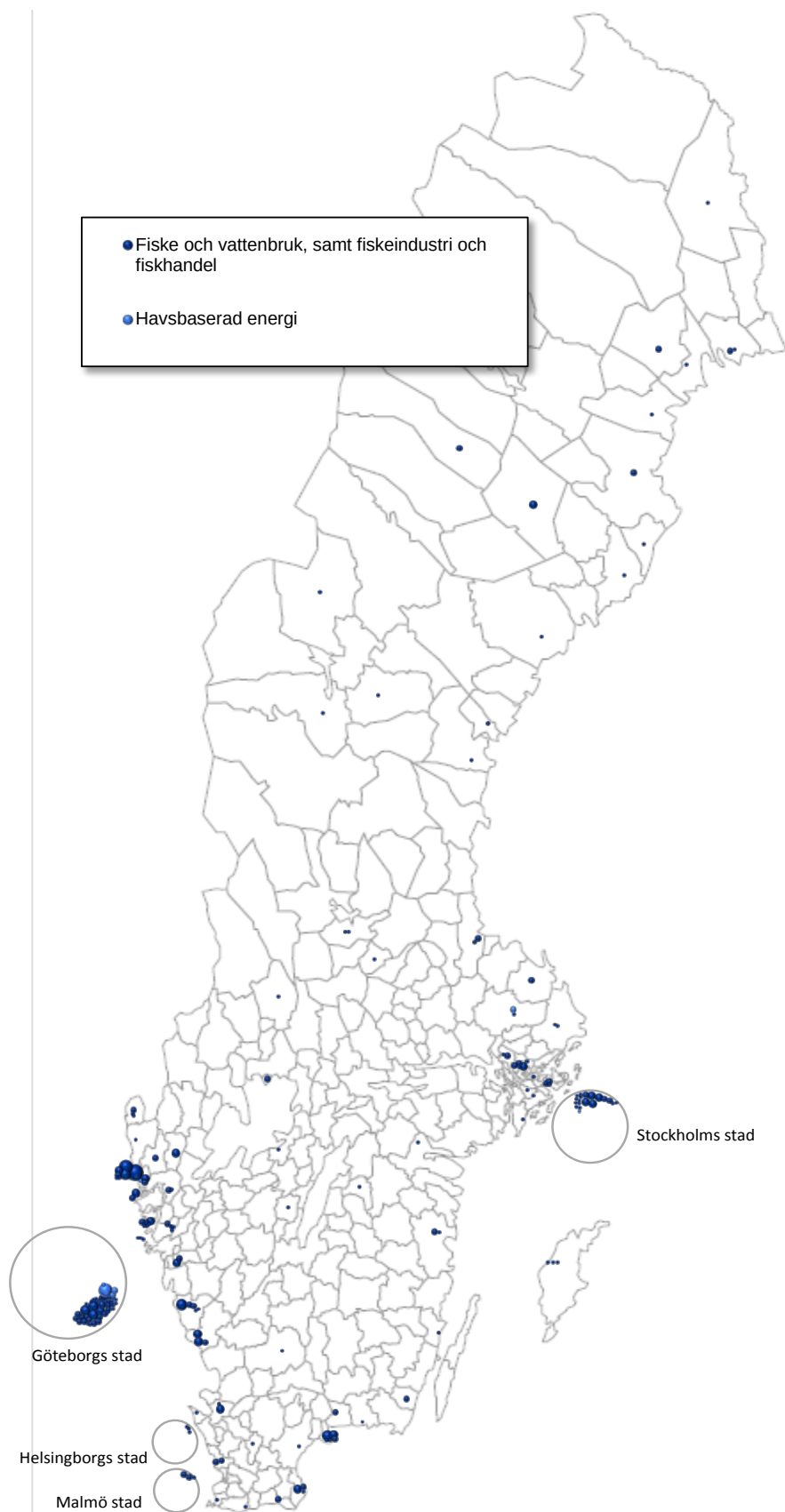
²⁴ Sveriges Redareförening, 2012.

AB, Leröy Smögen Seafood AB, Domstein Sverige AB, Väst kustfilé AB, samt Bröderna Hanssons i Göteborg AB.

Idag är de största företagen inom "Havet som naturresurs" företag inom fiskeindustrin. Med ökade satsningar på vattenbruk, speciellt utmed Bohuskusten, finns det goda utvecklingsmöjligheter inom branschsegmentet. Satsningar på nya produkter från vattenbruket kan bidra till nya proteinkällor, både för mat och som proteinkällor till djuruppfödning.

Det är i dagsläget få företag som är involverade i havsbaserad energi. Det är dock ett utvecklingsområde som påverkas av internationella och nationella satsningar på förnybar energi och är ett område som förväntas öka i omfattning de kommande åren. Både teknikföretag som tillverkar vindkraft till havs, vågkraft, tidvattenkraft och annan havsbaserad energi, såväl som företag som installerar och servar havsbaserade installationer kommer se ökad tillväxt de kommande åren.

Figur 23 Branschsegmentet "Havet som naturresurs" och dess geografiska utbredning



Inom ”Havet som naturresurs” är Västra Götalands län tydligt överrepresenterat när det gäller antal företag, men även Stockholms län, Skånes östkust och Blekinge, samt norra Halland har höga andelar.

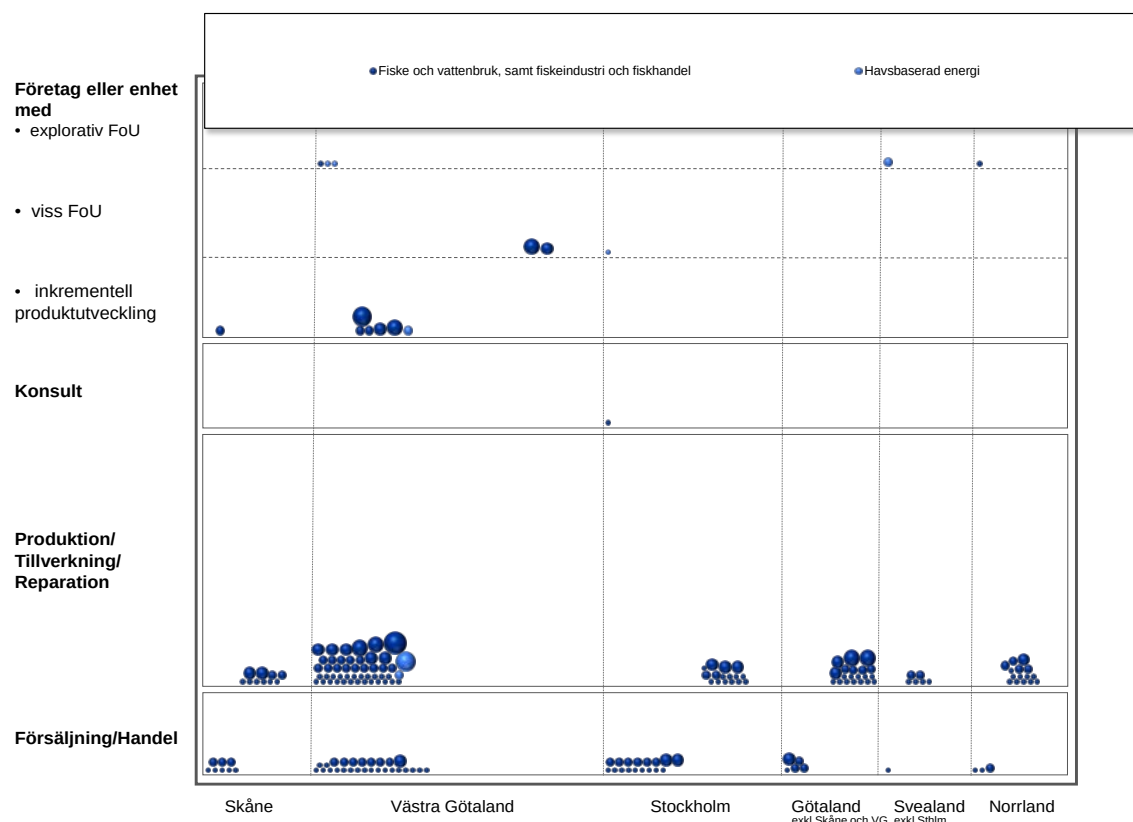
Av Figur 24 framgår att det är stort fokus på antingen försäljning/handel eller produktion/tillverkning/reparation inom detta segment. Det finns även några företag med hög FoU-intensitet som t.ex. arbetar tillsammans med FoU-aktörer som SIK (Institutet för livsmedel och bioteknik) för att förädla och vidareutveckla koncept och produkter. Dessa företag finns främst i Västra Götaland.

Det handlas med fiskprodukter i de flesta matvarubutiker i landet. I studien är dock bara renodlade fiskbutiker inkluderade, alternativt fiskbutiker inne i matbutiker där dessa är separerade enheter.

Det utländska ägandet är relativt litet sett till antalet företag inom ”Fiske och vattenbruk...” med enbart 4 % av företagen inom kategorin. De utlandsägda är dock stora relativt de svenskägda, då 25 % av de anställda arbetar i dessa företag. De dominerande fiskeberedningsföretagen med egen produktutveckling är norskägda och i hög utsträckning baserade på norska råvaror, i första hand odlad lax. En av orsakerna till detta är att de norska beredningsföretagen, genom att lokalisera omfattande verksamhet till svenska västkusten undviker tullavgifterna för förädlade fiskprodukter som finns mellan Norge och EU²⁵. Inom ”Havsbaserad energi”, vilket är en relativt liten kategori, ligger det utländska ägandet på 8 %, men där är det endast 4 % av de anställda som arbetar inom de utlandsägda företagen. Detta är en kategori som förväntas öka stort de kommande åren baserat på det ökande samhälleliga behovet av förnybar energi.

²⁵ Fiskbranschens Riksförbund

Figur 24 Företag inom ”Havet som naturresurs”



Den största delen av företagen inom ”Havet som naturresurs” arbetar med produktion eller försäljning/handel. Några få företag inom havsbaserad energi finns med i studien och har hög grad av FoU-intensitet. Företag med högre FoU-intensitet är bland andra Abba Seafood AB, Leröy AB och Domstein Sverige AB. Dessa företag är verksamma inom fiskberedning. Det dominerande segmentet är lax, men även produktionen av färdigprodukter, sill samt smörgåspålägg är betydande.

Segmentet ”Havet som naturresurs” har ökat med omkring 1000 anställda under perioden 2006 till 2011.

Tabell 12 Nyckeltal för ”Havet som naturresurs” 2011

Nettoomsättning	14 mdr SEK
-----------------	------------

Tabell 13 Antal anställda inom ”Havet som naturresurs” 2011

Branschsegment	Anställda	%	Arbetsställen	%	Företag	%
Fiske och vattenbruk, samt fiskeindustri och fiskhandel	3 906	11,5 %	458	19,6 %	435	20,1 %
Havsbaserad energi	253	0,7 %	12	0,5 %	12	0,6 %
Summa	4159	12,2 %	470	20,1 %	447	20,7 %

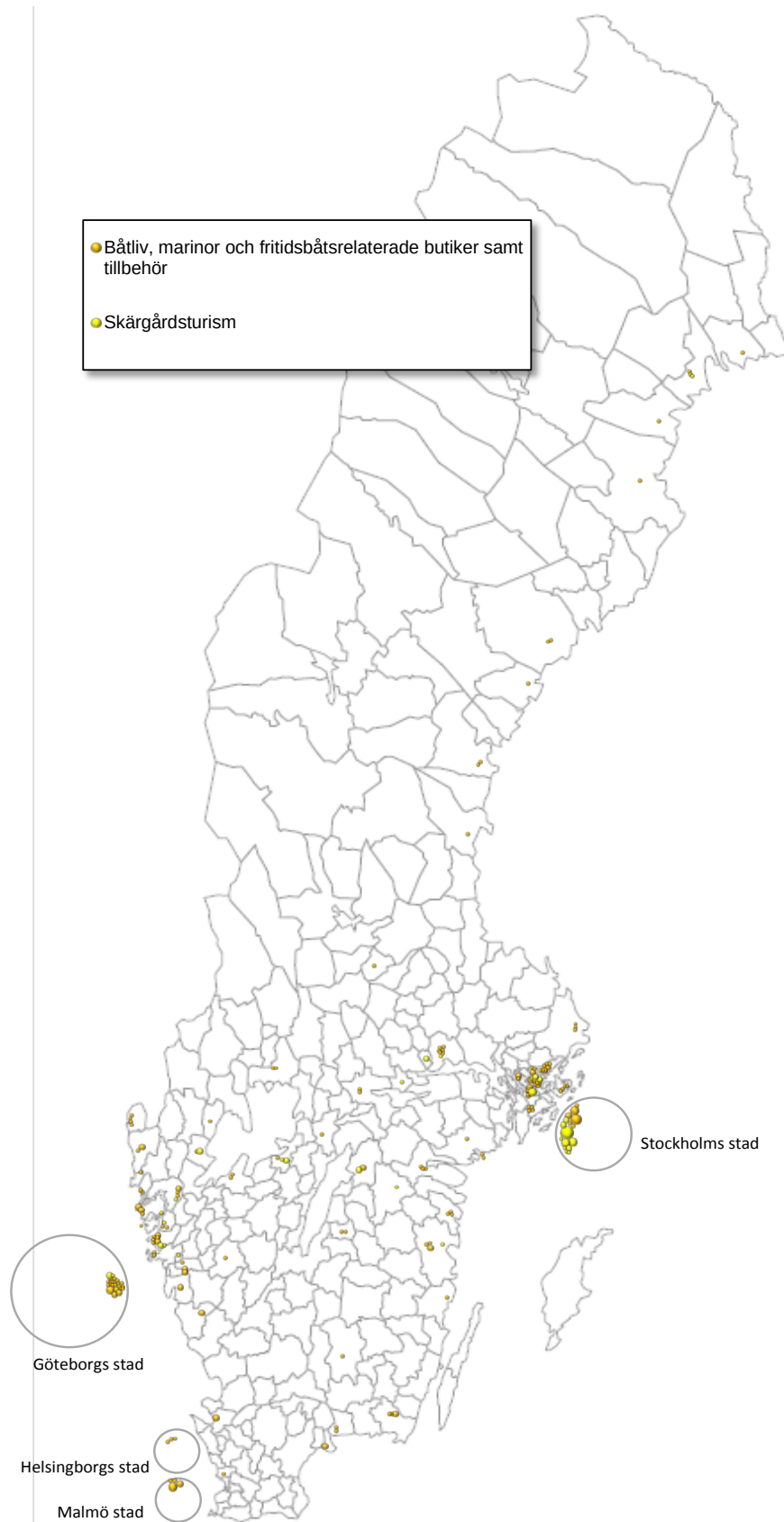
4.3 Fritid och turism

Fritid och turism är en intressant del av den maritima näringen. I denna analys har enbart en liten del av den maritima fritiden och turismen analyserats på grund av de avgränsningar som är gjorda i studien samt svårigheten att definiera och identifiera vilka företag som borde inkluderas. Det är enbart företag som arbetar med t.ex. kanaltrafik, skärgårdsturism i form av rederiverksamhet, fritidsverksamhet i form av fritidsbåtsbutiker och marinor, samt andra fritidsbåtsrelaterade områden som är med i studien. Vad som inte ingår är t.ex. marin måltidsturism, eventbolag som arrangerar maritima aktiviteter, kommersiell logi i marin miljö och besöksnäring som kopplar till det maritima. Skälen till att dessa företag inte är med beror på att det inte finns någon generell beskrivning av vad som betecknas som maritim eller marin turism. Detta gör att olika studier kommer fram till olika resultat om hur många som arbetar med fritid och turism inom den maritima näringen.

Det vi kan se är att de inkluderade företagen i huvudsak är koncentrerade till Bohuslän och Stockholm, och i viss mån i Skåne och Blekinge. Vi har även ett antal specialiserade butiker i inlandet som säljer båtar och båtdetaljer. Utöver de butiker som är identifierade som specialiserade båtbutiker finns det fler butiker som har båttillbehör och båtar i sitt sortiment, men i de fall det inte är butikens huvudinriktning faller de utanför studiens avgränsning och exkluderas.

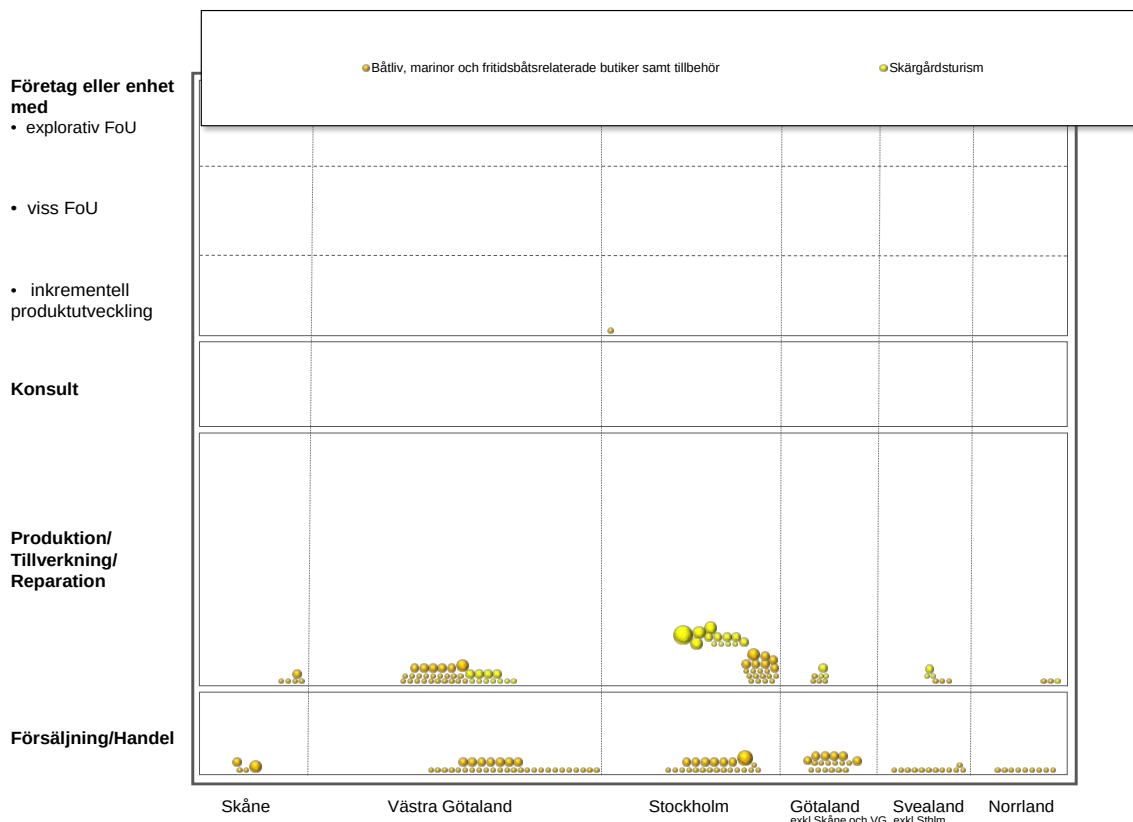
De största företagen i denna kategori är bland andra Strömme Turism & Sjöfart AB, Klart Skepp Marinteknik AB, Blidösundsbolaget AB, Watski AB, Göteborgsregionens Fritidshamnar AB, samt Viamare Promarina Management AB.

Figur 25 Branschsegmentet "Fritid och turism" och dess geografiska utbredning



I Figur 25 ser vi företagen i kategorin ”Fritid och turism”. Dessa företag återfinns till största delen i Bohuslän och i Stockholms skärgård.

Figur 26 Företag inom ”Fritid och turism”



Företagen inom ”Fritid och turism” har uteslutande låg FoU-intensitet med de flesta företagen inom ”Produktion/tillverkning/reparation” eller ”Försäljning/handel”. Företagen är också nästan uteslutande småföretag med svenskt ägande. Endast 11 företag, vilket innebär 2 % av företagen inom ”Skärgårdsturism...”, har utländskt ägande. Detta stämmer väl överens bilden av turismen som lokalt förankrade företag baserade i den region de verkar i.

Det har inte skett någon större förändring av antalet anställda inom ”Fritid och turism” under perioden 2006 till 2011.

Tabell 14 Nyckeltal för ”Fritid och turism” 2011

Nettoomsättning	7,2 mdr SEK
-----------------	-------------

Tabell 15 Antal anställda inom "Fritid och turism" 2011

Branschsegment	Anställda	%	Arbetsställen	%	Företag	%
Båtliv, marinor och fritidsbåtsrelaterade butiker samt tillbehör	2 047	6,0 %	482	20,7 %	458	21,2 %
Skärgårdsturism, hamn- och kanaltrafik	620	1,8 %	53	2,3 %	51	2,4 %
Summa	2067	7,8 %	535	23,0 %	509	23,6 %

4.4 Maritim teknologi och produktion

Inom maritim teknologi och produktion finns teknikföretag som arbetar med den kommersiella sidan av den maritima näringen, företag som bygger fritidsbåtar för den privata marknaden, samt nybyggnads- och reparationsvarv. Dessa är tre olika delar av näringen som alla har kopplingar till varandra. Många nya tekniker som nya framdriftssystem kan testas inom fritidsbåtssektorn, som exempelvis eldrift, innan de tar sig ut till större fartyg. Ett av FP7-programmen, "Electric hybrid power trains", hade fritidsbåts-tillverkaren Malö Yachts som deltagare.

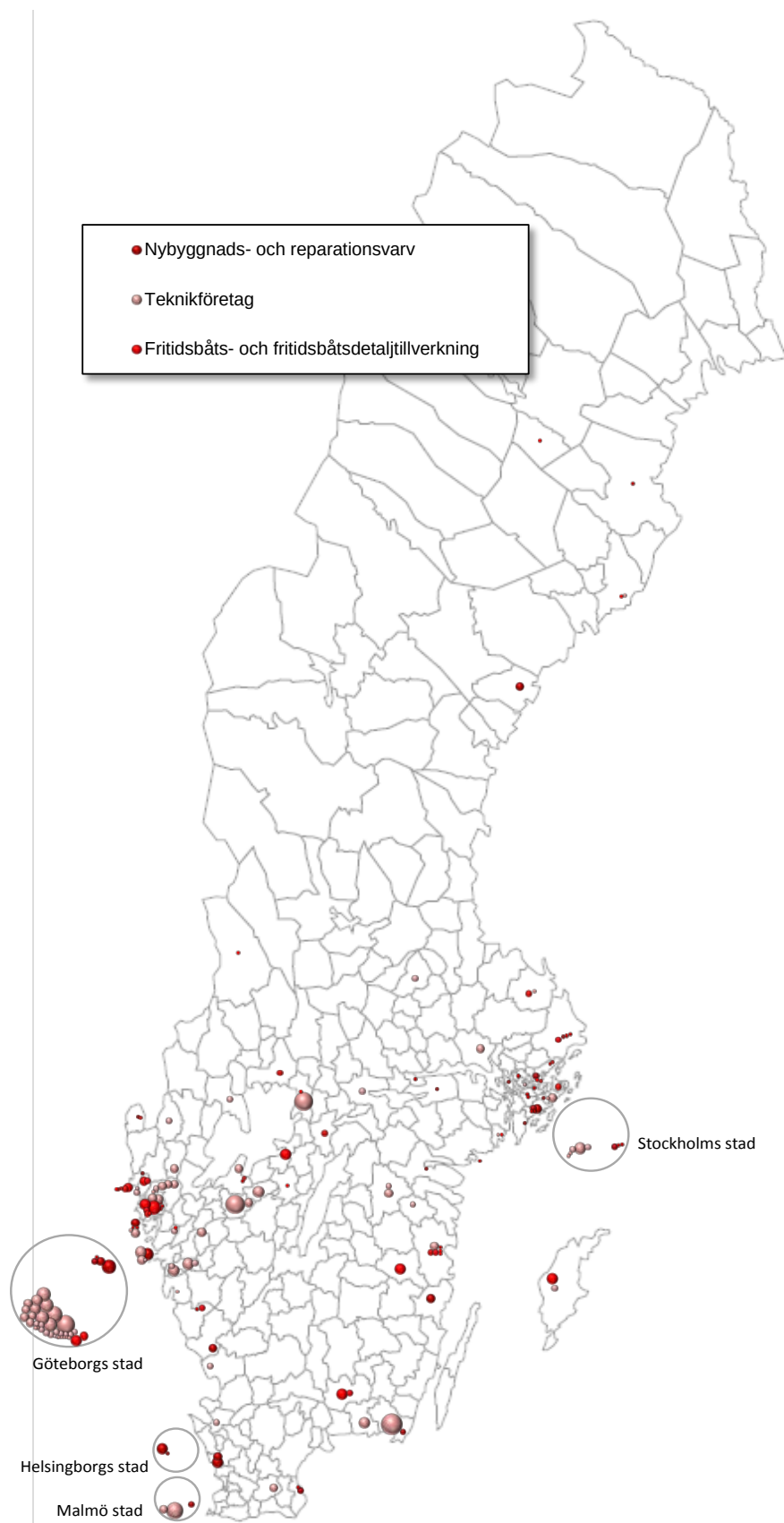
Nybyggnads- och reparationsvarven är viktiga för andra delar av den maritima näringen, som transportdelen och skärgårdsturismen. Således är även de mindre varven som bl.a. servar fritidsbåtssektorn viktiga för båtlivet, drift och underhåll av båtar och mindre fartyg längs den svenska kusten.

Exempel på stora företag inom denna kategori är Kockums AB, Rolls-Royce AB, AB Volvo Penta, Rosemount Tank Radar AB, Wärtsilä Sweden AB, samt Cargotec Sweden AB.

Flera stora teknikföretag servar en internationell marknad, utvecklar innovativa produkter och har en hög FoU-intensitet inom företagen. Flera företag arbetar med nya tekniker för framdrift och rening av utsläpp från fartyg, medan andra arbetar med logistik och utveckling av tekniker för RoRo-fartyg. Dessa företag har ofta samarbeten med företag inom "Transport" för utvecklande av nya fartyg och nya koncept.

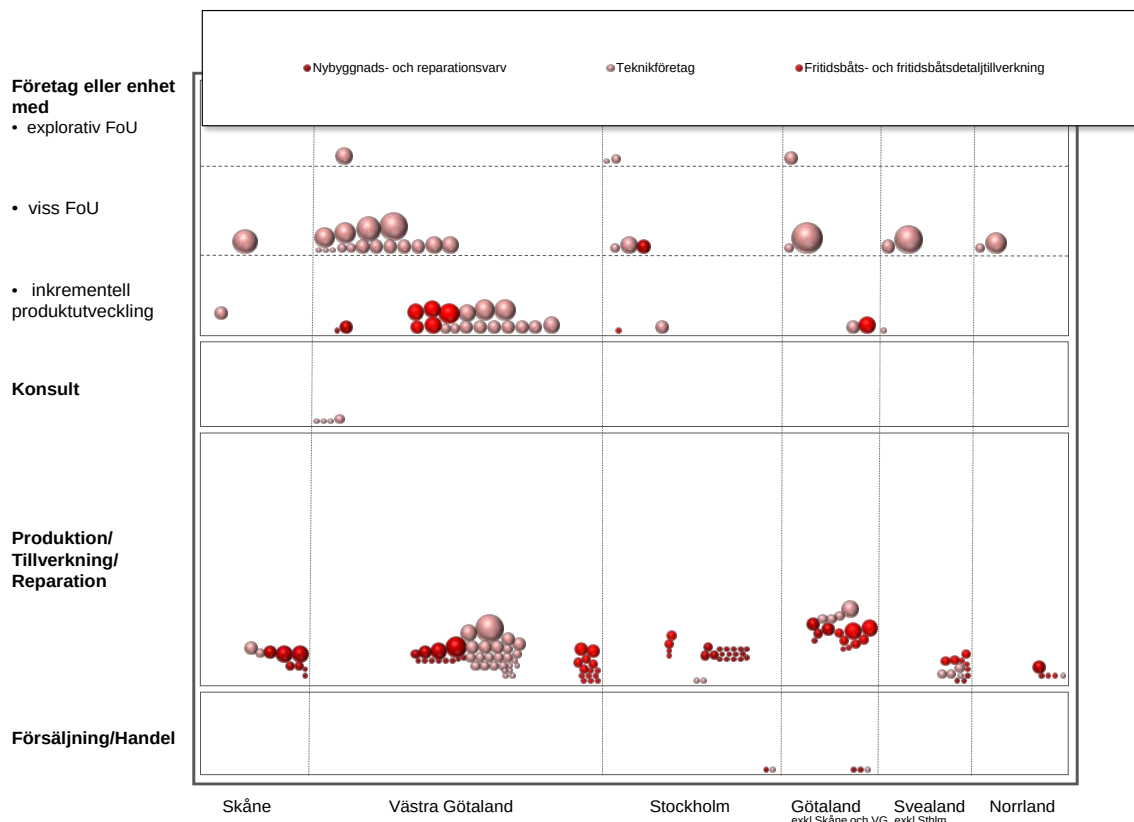
Inom "Maritim teknologi och produktion" återfinns också företag som tillverkar fritidsbåtar och fritidsbåtsrelaterade produkter. Dessa företag har det senaste åren påverkats av den vikande konjunkturen, vilket precis börjar synas i denna studie.

Figur 27 Branschsegmentet "Maritim teknologi och produktion" och dess geografiska utbredning



Inom ”Maritim teknologi och produktion” återfinns företagen till stor del i Västra Götaland, med många av teknikföretagen i Göteborgs kommun, se Figur 27.

Figur 28 Företag inom ”Maritim teknologi och produktion”



De tre olika segmenten inom ”Maritim teknologi och produktion” har lite olika karaktäristika. Nybyggnads- och reparationsvarven består till största delen av lokala småvarv med låg FoU-intensitet. Dessa är också till största delen svenskägda, med endast 2 % utländskt ägande. Dock är även här en stor andel anställda i företag med utländskt ägande, där hela 17 % är anställda i de fyra stora företag som har utländskt ägande.

Även fritidsbåtstillverkarna har låg FoU-intensitet, men några få tillverkare, vilka också är de större tillverkarna, har högre FoU-intensitet. Bland dessa sker aktiv utveckling av nya fartygskoncept och nya framdriftssystem, bland annat med deltagande i ett FP7-program. Antalet företag med utländskt ägande är lite större med 7 % jämfört med Nybyggnads- och reparationsvarven. Även här står de utländskt ägda företagen för en stor andel av de anställda (27 %).

Inom ”Teknikföretag” återfinner vi de företag som till största delen har en betydande export, vilket vi kan se i Figur 17. Dessa företag har högre FoU-intensitet, speciellt bland de större företagen. Bland annat återfinns två världsledande underleverantörer till nybyggnadsvarv och rederier runt om i världen inom RoRo-fartyg (Roll on, roll off) i denna kategori, TTS Marine AB och Cargotec Sverige AB. Dessa och andra företag i kategorin arbetar aktivt med FoU-projekt ihop med bland annat företag inom

”Transport” med utvecklande av nya fartygskoncept och logistiklösningar i hamnar runt om i världen. 18 % av företagen inom ”Teknikföretag” är utlandsägda och dessa företag har 54 % av de anställda inom kategorin.

Vi ser en relativt stabil mängd anställda inom segmentet under perioden 2006 till 2011, med en marginell ökning på cirka 200 anställda under perioden.

Tabell 16 Nyckeltal för ”Maritim teknologi och produktion” 2011

Nettoomsättning	23,9 mdr SEK
------------------------	---------------------

Tabell 17 Antal anställda inom ”Maritim teknologi och produktion” 2011

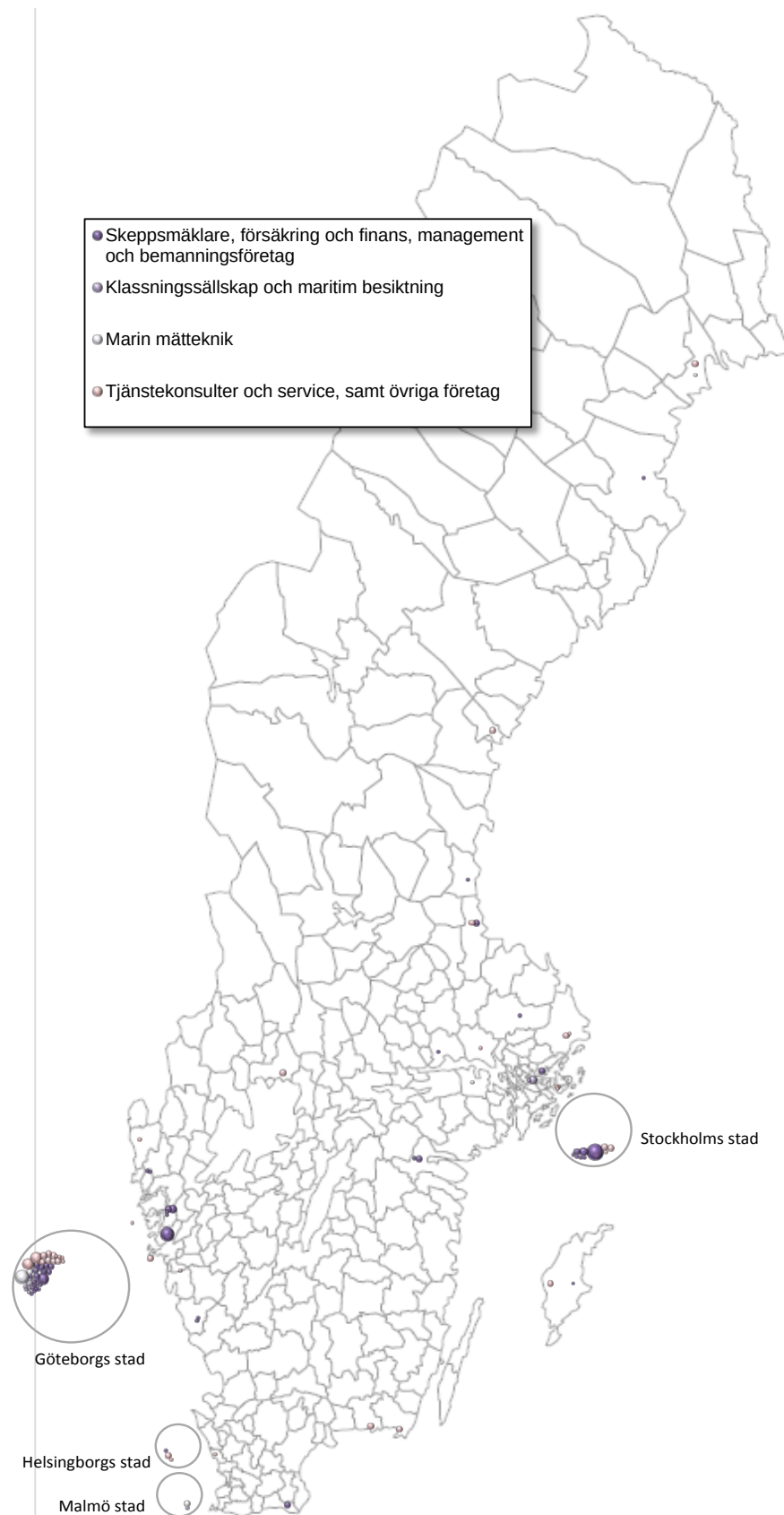
Branschsegment	Anställda	%	Arbetsställen	%	Företag	%
Nybyggnads- och reparationsvarv	1 332	3,9 %	218	9,3 %	218	10,1 %
Teknikföretag	5 491	16,2 %	197	8,4 %	177	8,2 %
Fritidsbåts- och fritidsbåtsdetaljtillverkning	1 343	4,0 %	164	7,0 %	164	7,6 %
Summa	8166	24,1 %	579	24,7 %	559	25,9 %

4.5 Service

Inom ”Service” finner vi de företag som servar de övriga branschsegmenten, främst ”Transporter”, på olika sätt. Dessa företag är starkt koncentrerade till storstadsregionerna Göteborg och Stockholm, med tonvikt på Göteborgsregionen, se Figur 29, där också många av deras kunder finns.

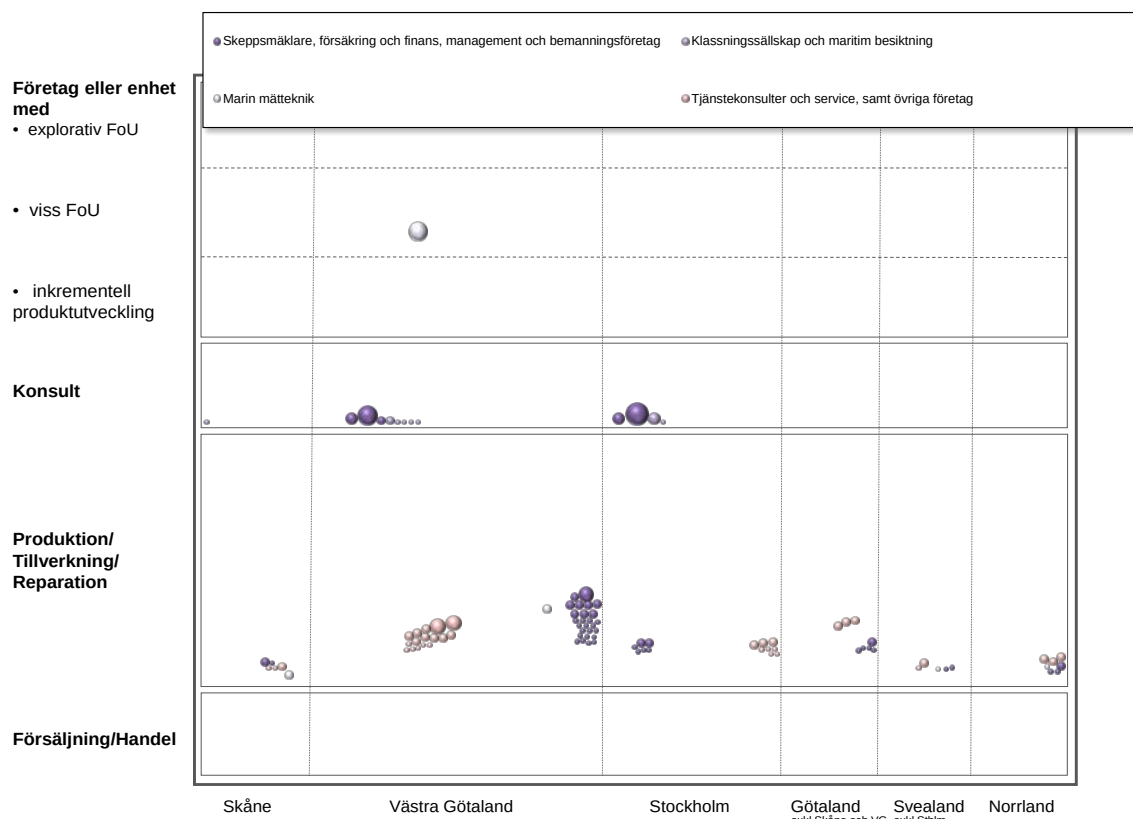
Inom denna kategori återfinns i första hand företag som levererar tjänster till sjöfarten. Exempel på stora företag i denna kategori är SMBF Service AB och BSM Sweden, som bemannar rederier med kvalificerad personal. Företaget Marin Mätteknik i Västra Frölunda AB representerar en relativt smal men växande nisch; marina data från hydrografiska och geofysiska undersökningar. Svitser Sverige AB är ett bogserbolag som har en stor del av marknaden i västkusthamnarna. Företaget Transas Marine International, som har kontor i Göteborg, levererar navigationsprodukter och tjänster till den globala marknaden.

Figur 29 Branschsegmentet "Service" och dess geografiska utbredning



Flertalet av dessa företag serverar andra företag inom främst ”Transport” belägna i Stockholm och Göteborg.

Figur 30 Företag inom ”Service”



FoU-intensiteten är generellt sett låg inom kategorin, med några få företag med högre FoU-intensitet. Det beror till största delen på att många av företagen enbart serverar företag inom ”Transport” med tjänsteprodukter och konsulttjänster, men saknar högre FoU-nivå.

Inom ”Skeppsmäklare...” är 23 % av företagen utlandsägda och 35 % av de anställda arbetar i dessa företag. Inom ”Klassningssällskap...” ägs 58 % av företagen av utländska aktörer, med hela 87 % av de anställda inom dessa företag. Det är relativt få företag i kategorin, varför t.ex. Det Norske Veritas står för en stor andel av dessa anställda.

Kategorin ”Service” har sett bäst utveckling under 2006-2011 med en ökning av antalet anställda med 37 % under perioden, från cirka 1400 till 2200 anställda. Finanskrisen har påverkat de övriga kategorierna genom en avstannad ökning, eller minskat antal anställda, medan den knappt påverkat kategorin ”Service”.

Tabell 18 Nyckeltal för ”Service” 2011

Nettoomsättning	8,7 mdr SEK
------------------------	--------------------

Tabell 19 Antal anställda inom "Service" 2011

Branschsegment	Anställda	%	Arbetsställen	%	Företag	%
Skeppsmäklare, försäkring och finans, management och bemanningsföretag	1 217	3,6 %	108	4,6 %	103	4,8 %
Klassningssällskap och maritim besiktning	126	0,4 %	18	0,8 %	12	0,6 %
Marin mätteknik	256	0,8 %	7	0,3 %	7	0,3 %
Tjänstekonsulter och service, samt övriga företag	601	1,8 %	58	2,5 %	53	2,5 %
Summa	2200	6,6 %	191	8,2 %	175	8,2 %

5 Diskussion

Denna studie är baserad på nationell statistik över aktiebolag verksamma i Sverige. Grunden till inhämtningen av denna statistik ligger i ett stort underlag av företag baserat på SNI-koder, tidigare arbeten, samt utökade med flertalet branschorganisationers medlemslistor. Det statistiska underlaget utgör därför en bra grund för studien. En vidare diskussion förs i appendix A.5.

Studien visar att den svenska maritima näringen hade omkring 34 000 anställda 2011 vilka till omkring hälften var sysselsatta inom området "Transport", en fjärdedel inom "Maritim teknologi och produktion" och övriga inom "Havet som naturresurs", "Fritid och turism", samt "Service".

De företag som presenterats i studien hade en sammanlagd nettoomsättning på 95,7 miljarder SEK 2011.

Näringen visade på en uppgång fram till 2008, men med finanskrisens intåg påverkades flera branschsegment. Särskilt "Transport" påverkades av konjunkturen och ökningen mellan 2006 och 2008 på 1600 anställda, slutade med en ökning på 600 anställda under perioden 2006-2011. En hypotes kring minskningen av antalet företag från och med 2008 är att finanskrisen ledde till en kraftigt minskad efterfrågan på sjötransporter och därmed behov av att kraftigt minska kostnaderna inom rederierna för att upprätthålla konkurrenskraften. Det snabbaste sättet att påtagligt minska kostnaderna var att flagga ut fartygen till internationella register med betydligt lägre lönekostnader än i den svenska handelsflottan.

Inom vissa delar av den maritima näringen är det utländska ägandet stort. De företag som har utländska ägare har en större andel av de anställda relativt antalet företag som är svenskägda.

De fem övergripande områdena, "Transport", "Havet som naturresurs", "Fritid och turism", "Maritim teknologi och produktion", samt "Service" har flera överlappande områden men varje företag har blivit kategoriserat att tillhöra det segment som bäst beskriver företagets huvud fokus. För vissa segment, särskilt för "Havet som naturresurs" men också för "Fritid och turism" är antalet anställda och antalet företag underskattat i denna studie. För "Havet som naturresurs" beror det på att det finns många företag som inte är aktiebolag, utan enskilda bolag, ekonomiska föreningar eller partsrederier.

Inom "Fritid och turism" saknas majoriteten av företagen och de anställda inom segmentet, då dessa antingen inte gått att identifiera via de källor som använts, t.ex. att det inte finns en nationell branschorganisation med medlemsregister som identifierar dessa, eller på grund av att många företag inte är aktiebolag. I andra studier har antalet anställda inom "Fritid och turism" uppskattats med antalet anställda inom besöks-

näringen i kustkommuner, men detta angreppssätt har valts bort i denna studie till förmån för ett smalare men mer precist resultat. Inför framtida studier bör de organisationer som arbetar med maritim turism utarbeta en metodik och en samstämmighet över vad som ska identifieras som just maritim turism om det ses som viktigt för att främja näringens utveckling.

Appendix A.1 – Arbetsgruppen

Anna Risfelt Hammargren - Sjöfartsforum²⁶

Sjöfartsforum bildades 1996 och är en ideell intresseförening med ca 100 företags- och organisationsmedlemmar från hela det maritima klustret.

Sjöfartsforum arbetar för att öka kunskapen om den svenska maritima näringen och om sjöfartens betydelse för människor, industri och samhället i stort. Föreningen vill också lyfta fram vattenvägarnas möjligheter att skapa hållbara, kostnadseffektiva inrikes transportsystem. Med sjöfart menar vi såväl inrikes sjöfart (kustsjöfart mellan svenska hamnar och inlandssjöfart på inre vattenvägar), som trafik inom städer, skärgårds- och färjetrafik, närsjöfart/europasjöfart och sjöfart till och från landet. Sjöfart täcker både gods- och passagerartrafik.

Sjöfartsforums verksamhet riktar sig till politiker och beslutsfattare, men vi ser att vi i ökad utsträckning behöver nå ända ut till "köksbordet". Den maritima näringen ska vara väl känd, ha en stark image och skapa intresserade diskussioner och samtal runt köksbordet. Ungdomar ska känna till näringen inför framtida yrkesval och näringen ska attrahera de bästa jobbsökanden. Föreningen arbetar också med att internt inom det maritima klustret stimulera till samverkan och ständig klusterutveckling.

Karina Linnér - Svenskt Marintekniskt Forum²⁷

Svenskt Marintekniskt Forum är en ideell företagsdriven förening som samlar den marintekniska branschen. Föreningen verkar för att utveckla nya och mindre miljöbelastande produkter, effektivare produktion och samverkan mellan företag, universitet och offentliga företrädare. Vi arbetar också för att öka rekryteringen och stärka återväxten i den maritima industrin.

Målsättningen är att skapa ett forum som sammanför hela den maritima industrin och dess framtida utmaningar. Forumet riktar sig till handelstonnage- offshore och fritidsbåtssektorn. Våra medlemmar är konstruerande-, tillverkande- och tjänsteleverantörer inom dessa tre områden.

Andreas Hanning - Lighthouse Maritime Competence Centre²⁸

Lighthouse är ett multidisciplinärt maritimt kompetens- och forskningscentrum startat av Chalmers, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet, samt Sveriges Redareförening.

Lighthouse syftar till att göra sjöfart mer effektivt, säkrare och mer miljövänligt, såväl som att bidra till att svensk sjöfart är fortsatt konkurrenskraftig.

²⁶ <http://maritimeforum.se/om-oss.html>

²⁷ <http://www.smtf.se/om-oss.html>

²⁸ <http://www.lighthouse.nu/about-lighthouse/AboutLighthouse.aspx>

Lighthouse samlar forskning inom skeppskonstruktion, maritim säkerhet och hydrodynamik tillsammans med logistik, maritim juridik och marknadsanalyser och världshandel såväl som andra finansiella frågor.

Lighthouse har också en roll som bro mellan forskning, utbildning och sjöfartsnäringen. Lighthouse arbetar i nära samarbete med sjöfartsnäringen.

Anders Carlberg & Urmars Kömmits - Västra Götalandsregionen²⁹

Västra Götalandsregionen har tre ansvarsområden: Hälso- och sjukvård, tillväxt och utveckling, kollektivtrafik. Som region – till skillnad från ett landsting – har Västra Götalandsregionen ansvar för att främja tillväxt och en hållbar utveckling till exempel inom näringsliv, kultur, miljö, infrastruktur, utbildning och turism. Det sker i samarbete med kommuner, myndigheter, högsolor, universitet, företag och organisationer i Västra Götaland.

År 2008 antog Västra Götalandsregionen (VGR) en maritim strategi. Strategin består av en beskrivning av den maritima sektorn i Västra Götaland och innehåller målsättningar för utvecklingsarbetet inom hela den maritima sektorn. Strategin utarbetades i samarbete mellan näringsliv, forskning, organisationer och myndigheter. Under perioden 2008-2012 satsade VGR ca 100 mkr på ca 100 maritima utvecklingsprojekt.

Under 2011-2012 samverkade VGR, Göteborgs Universitet och Chalmers i en gemensam analys av det maritima klustret. Fokus för rapporten var tillväxtmöjligheter för maritimt näringsliv samt strategiska insatser för att stimulera maritim innovation. Under 2013 genomförs de åtgärder som föreslås i rapporten genom fortsatt samverkan mellan Chalmers, GU och VGR samt övriga aktörer i klustret.

²⁹ <http://www.vgregion.se/sv/Vastra-Gotalandsregionen/startside/Regionutveckling/Naringsliv/Maritim-strategi/>

Appendix A.2 - SNI-koder

Vissa delar av den maritima näringen har väldigt tydliga och väl avgränsade SNI-koder, vilket gör att dessa företag i stor utsträckning går att identifiera via SNI-koder. Inom andra områden finns inte en tydlig SNI-kod som relaterar till branschsegment. Detta är tydligt inom exempelvis "Fritid och turism" där det inte går att urskilja t.ex., maritima besöksnäringar från generella besöksnäringar, varför denna statistik är svår att överblicka. Detsamma gäller exempelvis maritima teknikföretag som blandas med alla andra teknikföretag i Sverige, varför det krävs extra arbete för att utröna vilka företag som räknas till maritima företag. Vid genomgången av företagen så visar det sig också att vissa företag inte har ett fokus på verksamhet som överensstämmer med deras SNI-kod.

Tabell 20 De vanligast förekommande SNI-koderna i studien

SNI	Benämning
3111	Trålfiske i saltvatten
3119	Övrigt saltvattensfiske
3220	Fiskodling i sötvatten
10200	Beredning och hållbarhetsbehandling av fisk samt skal- och blötdjur
13922	Tillverkning av presenningar, tält, segel o.d.
30110	Byggande av fartyg och flytande materiel
30120	Byggande av fritidsbåtar
33150	Reparation och underhåll av fartyg och båtar
46380	Partihandel med andra livsmedel, bl.a. fisk samt skal- och blötdjur
47230	Specialiserad butikshandel med fisk, skal- och blötdjur
47643	Specialiserad butikshandel med båtar
50101	Reguljär sjötrafik över hav och kust av passagerare
50102	Ikke reguljär sjötrafik över hav och kust av passagerare
50201	Reguljär sjötrafik över hav och kust av gods
50202	Ikke reguljär sjötrafik över hav och kust av gods
50302	Ikke reguljär sjötrafik på inre vattenvägar av passagerare
52220	Stödtjänster till sjötransport
52241	Hamngodshantering
52290	Övriga stödtjänster till transport

Branschorganisationernas³⁰ listor har i stort sett enbart varit listor med företagsnamn, vilka har kompletterats med organisationsnummer under denna studie. Arbetet skulle underlättats om fler branschorganisationer inkluderar organisationsnummer i sina register.

³⁰ Branschorganisationer (och andra organisationer och projekt) som bidragit med medlemslistor, samt andra listor: Sveriges Redareförening, Sveriges Skeppsmäklareförening, Sveriges Hamnar, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sjöfartsforum, Skärgårdsredarna, Underhållsföretagen, Swedocean, Sjöfartens Analysinstitut, Svenskt Marinteknisk Forum, Sweboat, projekt "Blue Bio", projekt "IUC Havsmiljö".

Appendix A.3 - Fördjupande avsnitt om avgränsningar

För att genomföra studien har några grundläggande avgränsningar gjorts. Den mest centrala av dessa avgränsningar är avgränsningen som gäller vilka företag som tagits med i studien. Det är enbart svenska aktiebolag som har tagits med i studien, dvs. ekonomiska föreningar, enskilda firmor, partsrederier har exkluderats. Skälet till denna avgränsning är att det är enbart dessa som behöver uppge antal anställda till den nationella statistiken vilken ligger till grund för analysen. Det är därför enbart dessa företags anställda och rapporterade omsättning i Sverige som ligger till grund för analysen. Svenska företags internationella dotterbolag eller utlandsregistrerade anställda ingår inte i studien.

Appendix A.4 - Fördjupande avsnitt om metodik

Detta är första gången ett försök har gjorts att identifiera alla företag i den maritima näringen och såsom redan nämnts har en del företag avgränsats bort men ett mindre antal företag har med stor sannolikhet också missats. Detta påverkar dock inte den bild av branschens struktur som rapporten ger. Det här är primärt en rapport med inriktning på beskrivning och struktur, inte statistik. En djupare analys där även övriga företag som inte räknas till bara kärnan av näringen, utan även omkringliggande företag bör undersökas ifall de borde vara med i analysen. Metodik har fördelen att den ger jämförbarhet med de andra parallella studierna med flera typer av näringar som VINNOVA har initierat och som genomförts under 2012-2013³¹.

En viktig avvägning som bör göras är att definiera hur gränsdragningen mellan en kvantitativ och kvalitativ analys ska göras. De tidigare analyser som presenterades i avsnitt 1.3 har i många fall gjort kvalitativa analyser vilket gjort att siffrorna varierat stort mellan de olika analyserna. En viktig punkt i denna analys är att det är en kvantitativ analys vad gäller antalet företag och anställda, vilket innebär att enskilda företag som presenteras i analysen kan identifieras och avgränsningen blir på det sättet tydlig och transparent. Denna databas med företag bör vidareutvecklas som levande statistik i samarbete med företrädare för branschorganisationer och näringen för att ytterligare göra analysen än mer träffsäker. Det har i denna analys inte gjorts några kvalitativa antaganden om vilken påverkan den maritima näringen har på omkringliggande branscher, eller hur många anställda som finns i ett vidare perspektiv utanför den tydliga kärna av företag som identifierats via steg 1-4 i metodiken.

I avsnitt 2, presenterades tillvägagångssättet att identifiera en bruttopopulation av företag med hjälp av SNI-koder. I Tabell 21 presenteras en lista på de vanligaste SNI-koderna bland de företag som analyserats i studien, sorterat på antalet företag inom varje SNI-kod. Att ett företag är organiserat under en specifik SNI-kod betyder inte automatiskt att denna kod har matchats mot en speciell branschindelning i denna studie.

³¹ <http://www.VINNOVA.se/sv/Om-VINNOVA/VINNOVA-och-omvarlden/Trender-i-Sveriges-kunskapsintensiva-naringsliv/>

Tabell 21 Exempel på SNI-koder och antal företag inom respektive kod

SNI-kod	Benämning	Antal företag
47643	Specialiserad butikshandel med båtar	283
33150	Reparation och underhåll av fartyg och båtar	219
30120	Byggande av fritidsbåtar	163
52290	Övriga stödtjänster till transport	114
10200	Beredning och hållbarhetsbehandling av fisk samt skal- och blötdjur	99
47230	Specialiserad butikshandel med fisk, skal- och blötdjur	90
50202	Icke reguljär sjötrafik över hav och kust av gods	90
46380	Partihandel med andra livsmedel, bl.a. fisk samt skal- och blötdjur	88
50302	Icke reguljär sjötrafik på inre vattenvägar av passagerare	87
52220	Stödtjänster till sjötransport	85
50102	Icke reguljär sjötrafik över hav och kust av passagerare	84
52241	Hamngodshantering	81
3111	Trålfiske i saltvatten	79
30110	Byggande av fartyg och flytande materiel	55
13922	Tillverkning av presenningar, tält, segel o.d.	48
50101	Reguljär sjötrafik över hav och kust av passagerare	42
3220	Fiskodling i sötvatten	34
3119	Övrigt saltvattensfiske	32
50201	Reguljär sjötrafik över hav och kust av gods	31

Appendix A.5 - Fördjupande avsnitt om diskussion

Vissa problem med inhämtningen av statistiken ska noteras, bland annat det som nämnts inom kategorin "Fritid och turism" att alla företag inom en viss kategori inte säkert kan hittas vare sig genom nationell statistik inom SNI-koder eller via branschorganisationer. Detta för att företagen i fråga kan vara registrerade under en mer generell SNI-kod, vilket är ett tydligt exempel inom "Fritid och turism", eller att de kanske inte är med i någon branschorganisation. Detta har kommenterats i rapporten och är en grund till varför siffrorna på antalet företag och anställda med största sannolikhet är i underkant. Vidare behöver branschorganisationerna generellt sett uppdatera sina medlemslistor med organisationsnummer på sina medlemmar då detta underlättar liknande arbeten i framtiden. Inom vissa segment, t.ex. "Fritid och turism" behöver ett internt arbete inom det branschsegmentet arbeta fram tydliga riktlinjer för vad som ska betecknas som "Maritim fritid och turism", då det idag inte finns någon definition.

Den största delen av informationen i denna studie är baserad på kvantitativa data, vilket bidrar till att göra studien robust. Statistik bakom antal företag, antal anställda, arbetsställens hemvist är till största delen baserad på nationell statistik och i de fall statistiken varit bristfällig har en enhetlig metodik använts för att supplementera statistiken. Detta bidrar till att minska mängden kvalitativa bedömningar, vilket ger den övergripande statistiken god kvalitet.

Kvalitativa bedömningar har gjorts inom två specifika områden:

- 1 Företagens indelning i olika branschsegment
- 2 företagens FoU-intensitet

I det första fallet, *företagens indelning i olika branschsegment*, har den kvalitativa bedömningen utgått från att placera in företagen i de olika branschsegmenten som har använts i studien. Företagen har placerats i olika branschsegment baserat på deras SNI-koder, deras verksamhetsbeskrivning, samt hur de presenterar sin verksamhet på hemsidor. Detta har gjort att det ligger bedömningar gjorda av rapportens författare i till grund för hur företagen har kategoriserats. I det andra fallet, *företagens FoU-intensitet*, har även detta baserats på företagens verksamhetsbeskrivningar, deras hemsidor, samt annan tillgänglig information om företagens engagemang i forskning och utveckling. Detta gör att rapportförfattares bedömningar ligger till grund för företagens indelning i FoU-intensitet.

Framtida studier bör adressera kvantitativa data relaterat till hållbarhetsaspekter, som utsläpp baserat på transporter och produktion inom den maritima näringen.

VINNOVAs publikationer

April 2013

För mer info eller för tidigare utgivna publikationer se www.VINNOVA.SE

VINNOVA Analys VA 2013:

- 01 Chemical Industry Companies in Sweden
- 02 Metallindustrin i Sverige 2007 - 2011
- 03 Eco-innovative Measures in large Swedish Companies - An inventory based on company reports
- 04 Gamla möjligheter - Tillväxten på den globala marknaden för hälso- och sjukvård till äldre
- 05 Rörliga och kopplade - Mobila produktionssystem integreras
- 06 Företag inom miljötekniksektorn 2007-2011
- 07 Företag inom informations- och kommunikationsteknik i Sverige 2007 - 2011
- 08 Snabbare Cash - Effektiv kontanthantering är en tillväxtmarknad
- 09 Den svenska maritima näringen - Analys
- 10 Long Term Industrial Impacts of the Swedish Competence Centres
- 11 *Sammanfattning av VA 2013:10*

VA 2012:

- 01 Impact of innovation policy - Lessons from VINNOVA's impact studies. *För svensk version se VA 2011:10*
- 02 Lösningar på lager - Energilagringstekniken och framtidens hållbara energiförsörjning
- 03 Friska system - eHälsa som lösning på hälso- och sjukvårdens utmaningar
- 04 Utan nät - Batterimarknadens utvecklingsmöjligheter och framtida tillväxt
- 05 Sveriges deltagande i sjunde ramprogrammet för forskning och teknisk utveckling (FP7) - Lägesrapport 2007 - 2011. *Finns endast som PDF*
- 06 Företag inom fordonsindustrin - Nationella, regionala och sektoriella klusterprofiler som underlag för analys- och strategiarbete
- 07 Svensk Life Science industri efter AstraZenecas nedskärningar. *Finns endast som PDF*
- 08 EUREKA Impact Evaluation - Effects of Swedish participation in EUREKA projects

- 09 Uppföljning avseende svenskt deltagande i Eurostars. *För engelsk version se VA 2012:10. Finns endast som PDF*
- 10 Follow-Up of Swedish Participation in Eurostars. *För svensk version se VA 2012:09. Finns endast som PDF*

VA 2011:

- 01 Smart ledning - Drivkrafter och förutsättningar för utveckling av avancerade elnät
- 02 Framtid med växtverk - Kan hållbara städer möta klimatutmaningarna?
- 03 Life science companies in Sweden including a comparison with Denmark
- 04 Sveriges deltagande i sjunde ramprogrammet för forskning och teknisk utveckling (FP7) - Lägesrapport 2007-2010, fokus SMF. *Finns endast som PDF. För kortversion se VA 2011:05*
- 05 Sammanfattning Sveriges deltagande i FP7 - Lägesrapport 2007-2010 - Fokus SMF. *Kortversion av VA 2011:04*
- 06 Effektanalys av forskningsprogram inom material från förnyelsebara råvaror
- 07 Effektanalys av starka forsknings- & innovationssystem. *Finns endast som PDF. För kortversion se VA 2011:08*
- 08 Sammanfattning - Effektanalys av starka forsknings- & innovationssystem. *Kortversion av VA 2011:07*
- 09 Samarbete mellan Sverige och Kina avseende vetenskaplig sampublicering - aktörer, inriktning och nätverk. *Finns endast som PDF*
- 10 När staten spelat roll - lärdomar av VINNOVAs effektstudier. *För engelsk version se VA 2012:01*

VINNOVA Information VI 2013:

- 01 Branschforskningsprogrammet för skogs- & träindustrin - Projektkatalog 2013
- 02 Destination Innovation- Inspiration, fakta och tips från Ungas Innovationskraft
- 03 Inspirationskatalog - Trygghetsbostäder för äldre
- 04 Challenge-Driven Innovation - Societal challenges as a driving force for increased growth. *För svensk version se VI 2012:16*
- 05 Innovationsupphandling - en möjlighet till förnyelse och utveckling
- 06 Årsredovisning 2012
- 07 Trygghetsbostäder för äldre - en kartläggning. *Finns endast som PDF*
- 08 Äldre entreprenörer med sociala innovationer för äldre - en pilotstudie kring en inkubatorverksamhet för äldre. *Finns endast som PDF*
- 09 Fixartjänster i Sveriges kommuner - Kartläggning och samhällsekonomisk analys. *För kortversion se VINNOVA Information VI 2013:10*
- 10 Sammanfattning Fixartjänster i Sveriges kommuner - Kartläggning. *kortversion av VINNOVA Information VI 2013:09*

VI 2012:

- 02 Så blir Sverige attraktivare genom forskning och innovation - VINNOVAs förslag för ökad konkurrenskraft och hållbar tillväxt till regeringens forsknings- och innovationsproposition
- 03 Idékatalog - Sociala innovationer för äldre
- 04 Innovation i offentlig upphandling - Ett verktyg för problemlösning
- 05 Årsredovisning 2011
- 06 *UTGÅR, ersätts av VI 2012:15*
- 07 Din kontakt till EU:s forsknings- och innovationsprogram
- 08 Uppdrag att stärka det svensk-kinesiska forsknings- och innovationssamarbetet. *Finns endast som PDF*
- 09 Projektkatalog eTjänster. Slutkonferens - summering och reflektioner

- 10 Hållbara produktionsstrategier samt Tillverkning i ständig förändring - Projektkatalog 2012
- 11 VINNVÄXT
- 12 Effekter av innovationspolitik - Tillbakablickar och framtidsperspektiv
- 13 Banbrytande IKT - Projektkatalog
- 14 Smartare, snabbare, konvergerande lösningar - Projektkatalog inom området IT och Data/Telekommunikation i programmet Framtidens kommunikation
- 15 Fordonsstrategisk forskning och innovation för framtidens fordon och transporter
- 16 Utmaningsdriven innovation - Samhällsutmaningar som drivkraft för stärkt tillväxt. *För engelsk version se VI 2013:04*
- 17Handledning för insatser riktade mot tjänsteverksamheter och tjänsteinnovation. *Finns endast som PDF*

VI 2011:

- 01 Framtidens personresor - Projektkatalog
- 02 Miljöinnovationer - Projektkatalog
- 03 Innovation & Gender
- 04 Årsredovisning 2010
- 05 VINN Excellence Center - Investing in competitive research & innovation milieus
- 06 VINNOVA Sweden's Innovation Agency
- 10 Projektkatalog - Innovationer för framtidens hälsa.

VINNOVA Policy

VP 2011:

- 01 Tjänstebaserad innovation - Utformning av insatser som möter behov hos företag och organisationer. *Finns endast som PDF*
- 02 Regeringsuppdrag Kina - "Föreslå områden för förstärkt långsiktigt forsknings-, innovations- och utbildningssamarbete med Kina" U2010/7180/F. *Finns endast som PDF*
- 03 Behov av kunskap och kompetens för tjänsteinnovationer
- 04 Utveckling av Sveriges kunskapsintensiva innovationssystem - Huvudrapport - Underlag till forsknings- & innovationsproposition
- 05 Utveckling av Sveriges kunskapsintensiva innovationssystem - Bilagor - Underlag till forsknings- & innovationsproposition

VINNOVA Rapport

VR 2013:

- 01 Från eldsjälssdrivna innovationer till innovativa organisationer - Hur utvecklar vi innovationskraften i offentlig verksamhet?
- 02 Second International Evaluation of the Berzeli Centra Programme
- 03 Uppfinningars betydelse för Sverige - Hur kan den svenska innovationskraften utvecklas och tas tillvara bättre?
- 04 Innovationsslussar inom hälso- och sjukvården - Halvtidsutvärdering

VR 2012:

- 01 Utvärdering av Strategiskt gruvforskningsprogram - Evaluation of the Swedish National Research Programme for the Mining Industry
- 02 Innovationsledning och kreativitet i svenska företag
- 03 Utvärdering av Strategiskt stålforskningsprogram för Sverige - Evaluation of the Swedish National Research Programme for the Steel Industry
- 04 Utvärdering av Branschforskningsprogram för IT & Telekom - Evaluation of the Swedish National Research Programme for IT and Telecom
- 05 Metautvärdering av svenska branschforskningsprogram - Meta-evaluation of Swedish Sectoral Research Programmes
- 06 Utvärdering av kollektivtrafikens kunskapslyft. *Finns endast som PDF*
- 07 Mobilisering för innovation - Studie baserad på diskussioner med 10 koncernledare i ledande svenska företag. *Finns endast som PDF*
- 08 Promoting Innovation - Policies, Practices and Procedures
- 09 Bygginnovationers förutsättningar och effekter

- 10 Den innovativa vården
11. Framtidens personresor - Slutrapport. Dokumentation från slutkonferens hösten 2011 för programmet Framtidens personresor
- 12 Den kompetenta arbetsplatsen
- 13 Effektvärdering av Produktionslyftet - Fas 1: 2007-2010. *Finns endast som PDF*

VR 2011:

- 01 Hundra år av erfarenhet - Lärdomar från VINNVÄXT 2001 - 2011
- 02 Gender across the Board - Gender perspective on innovation and equality. *För svensk version se VR 2009:20*

- 03 Visioner och verklighet - Några reflexioner kring eHälsostategin för vård och omsorg. *Finns endast som PDF*
- 04 Hälsa genom e - eHälsorapporten 2010. *Finns endast som PDF*
- 05 Halvtidsutvärdering av branschforskningsprogrammet för skogs- & träindustrin - Mid-term evaluation of the Swedish National research programme for the forest-based sector
- 06 Leadership Mandate Programme - The art of becoming a better centre director. *För svensk version se VR 2010:18*
- 07 The policy practitioners dilemma - The national policy and the transnational networks
- 08 Genusvägar till innovation - Erfarenheter från VINNVÄXT. *Finns endast som PDF*
- 09 Att utveckla Öppna Innovationsarenor - Erfarenheter från VINNVÄXT
- 10 White Spaces Innovation in Sweden - Innovation policy for exploring the adjacent possible
- 11 Etapputvärdering av centrumbildningen Virtual Prototyping and Assessment by Simulation - ViP. *Finns endast som PDF*
- 12 Tjänsteinnovationer i offentlig sektor - Behov av forskningsbaserad kunskap och konsekvens
- 13 Competences supporting service innovation - a literature review. *Finns endast som PDF*
- 14 Innovationsdrivande forskning i praktiken - Samverkan mellan forskare och praktiker för att skapa organisatoriska innovationer. *Finns endast som PDF*
- 15 Det offentliga stödsystemet för hantering av företags immateriella tillgångar - Kartläggning och analys
- 16 Innovative Growth through Systems Integration and Globalisation - International evaluation of the 2004 VINNVÄXT programme initiatives
- 17 Ready for an early Take Off? - International evaluation of the VINNVÄXT initiatives in early stages

Miljö - allas ansvar

Privatpersoner, företag och myndigheter - alla behöver samverka för en bättre framtida miljö.

E-Print och Trosa Tryckeri i samarbete med VINNOVA, tar ansvar för en miljövänlig trycksaksproduktion.

Gemensamt nyttjar vi modern produktionsteknik och miljövänliga insatsvaror i vår strävan att minimera miljöpåverkan. Vårt miljöarbete har hög prioritet och utvecklas kontinuerligt.

Produktion & layout: VINNOVAs Kommunikationsavdelning

Tryck: E-Print, Stockholm, www.eprint.se

April 2013

Försäljning: Fritzes Offentliga Publikationer, www.fritzes.se



VINNOVA stärker Sveriges innovationskraft

VERKET FÖR INNOVATIONSSYSTEM – SWEDISH GOVERNMENTAL AGENCY FOR INNOVATION SYSTEMS

VINNOVA, SE-101 58 Stockholm, Sweden Besök/Office: Mäster Samuelsgatan 56

Tel: +46 (0)8 473 3000 Fax: +46 (0)8 473 3005

VINNOVA@VINNOVA.SE WWW.VINNOVA.SE