

RAPPORT

PROGNOSER FOR MARITIM NÆRING PER SEPTEMBER 2021



MENON-PUBLIKASJON NR. 84/2021

Av: Maren Nygård Basso, Lars Martin Haugland, Serli Abrahamoglu og Erik W. Jakobsen



Forord

Menon Economics har gjennom mange år utarbeidet den årlige maritime verdiskapingsrapporten som publiseres av Maritimt Forum i begynnelsen av kalenderåret. Ved inngangen til 2020 spådde vi vekst i den maritime næringen, men utsiktene ble drastisk endret som følge av koronautbruddet og oljeprisutviklingen. Dette viste vi i rapporten *Oppdaterte prognoser for maritim næring i lys av korona og oljeprisfall* som ble utgitt i april 2020. I august 2020 og februar 2021 ble disse prognosene oppdatert med siste tilgjengelige informasjon. Denne rapporten er en oppdatering av rapporten fra februar basert på siste tilgjengelige informasjon og utviklingen siden den gang.

Mesteparten av det som ble skrevet i februar gjelder fortsatt, men markedsutsiktene er noe oppjustert siden februar og vi forventer en raskere retur til normalen enn hva vi gjorde i februar 2021. Situasjonen vi nå er inne i er fortsatt usikker for store deler av næringslivet, og det er svært vanskelig å spå den nøyaktige timingen og størrelsen på endringene for den overordnede økonomiske utviklingen framover. Dette problemet støter vi selvsagt på i prognoser for den maritime næringen òg. Der vi som «prognosemakere» derimot er heldige, men den maritime næringen nå må sies å være uheldig, er at mye av etterspørselen i næringen kommer fra investeringsbeslutninger som virker med etterslep, spesielt i offshoresegmentene og industrien.

Vi antar i våre inntektsscenarioer at det ikke gjennomføres ytterligere spesifikke næringstiltak for å øke etterspørselen i den maritime næringen. Vi tror definitivt det er plausibelt at dette vil skje. Å spå disse tiltakene og vurdere effektene ville lagt til et helt nytt nivå av usikkerhet vi mener det er fornuftig å unngå, så lenge vi forsikrer oss om at tallene tolkes riktig. Tallene i rapporten må derfor tolkes som våre prognoser når det ikke gjennomføres ytterligere næringsspesifikke tiltak enn de som er gjennomført per september 2021.

Rapporten er utarbeidet av Menon Economics for Maritimt Forum. Menon Economics står ansvarlig for alt innhold i rapporten.

September 2021

Lars Martin Haugland
Prosjektleder
Menon Economics

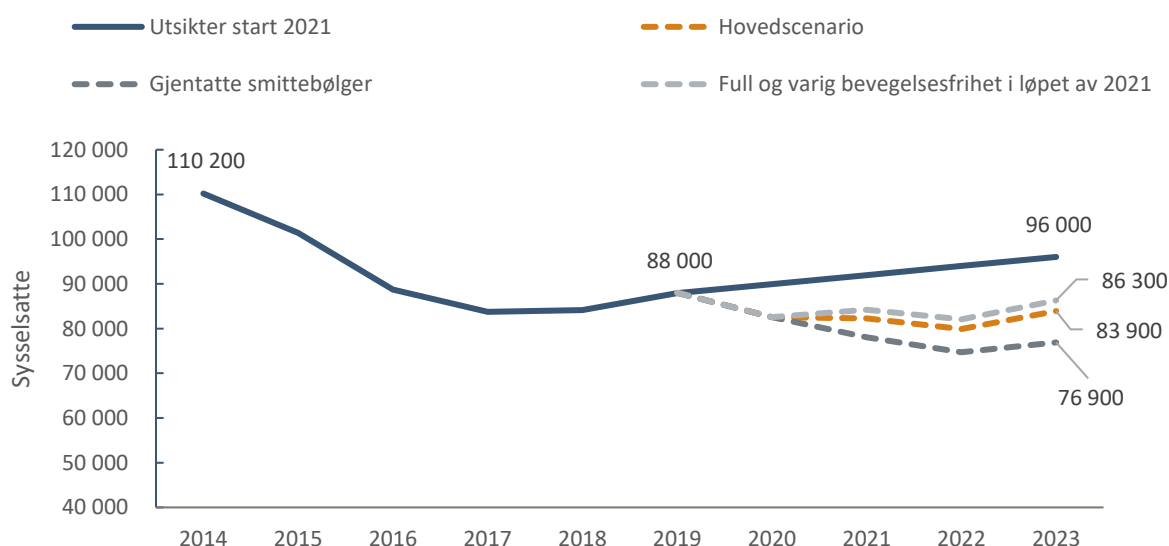
Innhold

1	SAMMENDRAG	3
2	INNLEDNING OG LESERVEILEDNING	6
3	UTSIKTENE FOR DEN MARITIME NÆRINGEN	8
3.1	Konsekvenser av smitteutviklingen	10
3.2	Det store bildet	11
3.3	Effekt av tiltakene så langt	12
4	DEN MARITIME INDUSTRIEN	14
4.1	Verftene	14
4.2	Utstysleverandørene	18
5	REDERIENE	22
5.1	Cruise- og fergereederier	25
5.2	Godsrederiene	27
5.3	Offshorerederier og riggselskap	27
6	VEDLEGG	29
6.1	Avgrensing av maritim næring	31
6.2	Avvik i historiske tall	31
6.2.1	Avvik i 2019-tall fra fjorårets «kriserapporter»	32

1 Sammendrag

Den norske maritime næringen gikk inn i 2020 med utsikter for vekst. Dette året ble imidlertid ikke som forventet, med korona-pandemi, nedstengning av landet og kraftig fall i økonomisk aktivitet over hele verden. Det har imidlertid vist seg at aktiviteten i maritim næring falt mindre i 2020 enn vi trodde for et år siden, og opphenting i 2021 ser også ut til å bli bedre, spesielt for rederier og utstyrsprodusenter. I vårt oppdaterte hovedscenario, en situasjon uten drastisk forverring eller forbedring av koronasituasjonen i nær framtid, forventer vi rundt 4 100 færre arbeidsplasser i næringen ved utgangen av 2023 enn ved inngangen til 2020. I et pessimistisk scenario, med gjentatte smittebølger globalt og nasjonalt, viser våre prognoser i overkant av 11 000 færre arbeidsplasser i næringen ved utgangen av 2023. I et positivt scenario, med full og varig bevegelsesfrihet i løpet av 2021, estimerer vi at reduksjonen i arbeidsplasser ved utgangen av 2023 vil begrense seg til rundt 1 700 sammenlignet med januar 2020.

Figur 1 - Sysselsatte i maritim næring, utsikter ved starten av 2021 og utvikling i de tre scenarioene. 2014-2022. Kilde: Menon



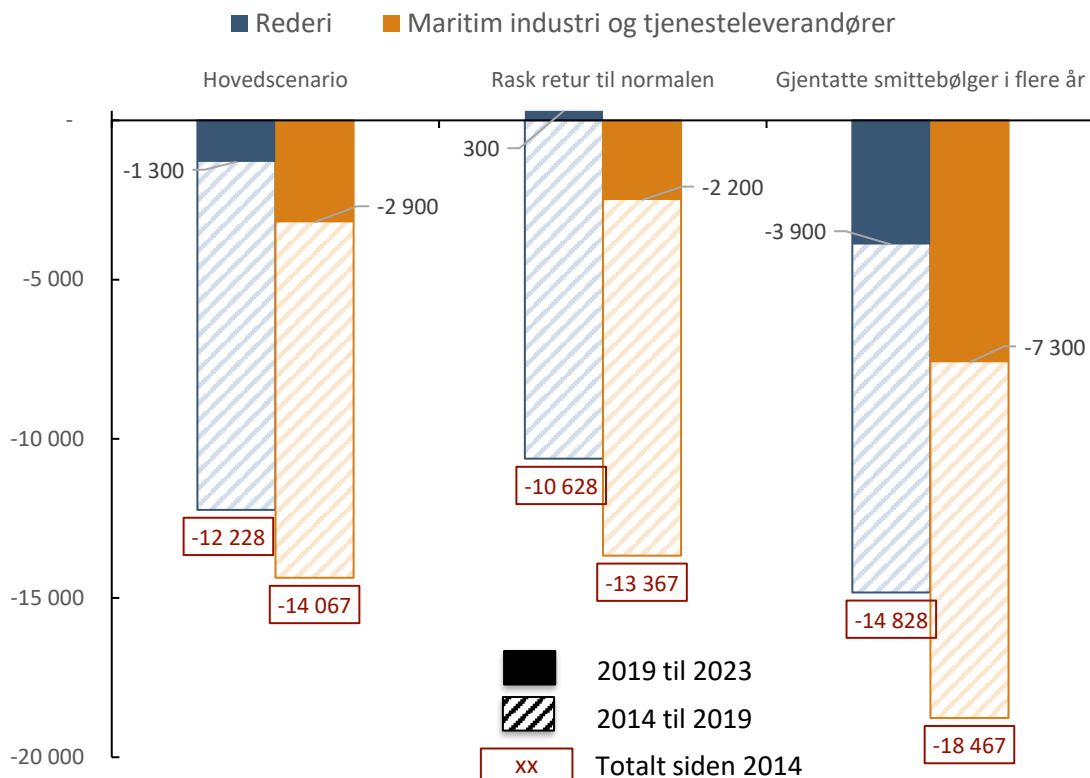
Sensitiviteten for koronapandemien vei tilbake mot normalen varierer mellom segmentene i den maritime næringen. På rederisiden gjelder dette spesielt de som opererer i passasjersegmenter og offshoresegmentet som følge av bortfall av internasjonal cruiseturisme og svært lav oljepris. Koronapandemien har også hatt en tydelig, men mindre, innvirkning på inntektene til frakterederiene. For den maritime industrien er utsiktene for nye bestillinger i flere viktige markedssegmenter svake uavhengig av hvilket av de tre scenarioene vi befinner oss i. Spesielt norske skipsverft har blitt rammet hardt av koronapandemien som følge av at norsk verftsindustri allerede var i en krevende situasjon før koronapandemien brøt ut, hvor pandemien satte en effektiv stopper for cruisenbyggermarkedet som de store nybyggerverftene hadde omstilt seg mot siden offshorekrisen i 2014/2015.¹

På generelt grunnlag kan vi i denne rapporten konkludere med at det er norsk verftsindustri og norske cruise- og offshorerederier i maritim næring som har blitt rammet hardest av koronapandemien og tilhørende oljeprisfall.

¹¹ For mer detaljer rundt utviklingen og status blant norske skipsverft, henviser vi til Menon sin rapport «Norske skipsverft - aktivitet, konkurransesituasjon og rammebetingelser» fra juni 2021.

Figur 2 viser sysselsettingen i den maritime industrien og i rederiene og tjenesteleverandørene ved utgangen av 2023, sammenlignet med 2019 og 2014, i våre tre hovedscenarier. Figuren illustrerer at isolert sett er ikke fallet i sysselsetting i våre prognoser historisk stort. Det historiske er derimot at fallet vil komme på toppen av den store reduksjonen i sysselsetting vi har sett underveis og i etterkant av oljeprisfallet i 2014 og påfølgende offshorekrise. I hovedscenariet vil antall ansatte på redersiden reduseres med omkring 1 300 arbeidsplasser fra 2019 til 2023, mens det for den maritime industrien og tjenesteleverandørene vil være et fall på omkring 2 900 arbeidsplasser. I det positive scenariet vil sysselsettingen totalt falle med 1 900 fra 2019 til 2023, mens det i det pessimistiske scenariet vil være en nedgang på 11 200 arbeidsplasser på samme tidspunkt.

Figur 2 – Sysselsettingsreduksjon i 2023, med henholdsvis 2019 og 2014 som referanseår i de tre scenarioene. Kilde: Menon



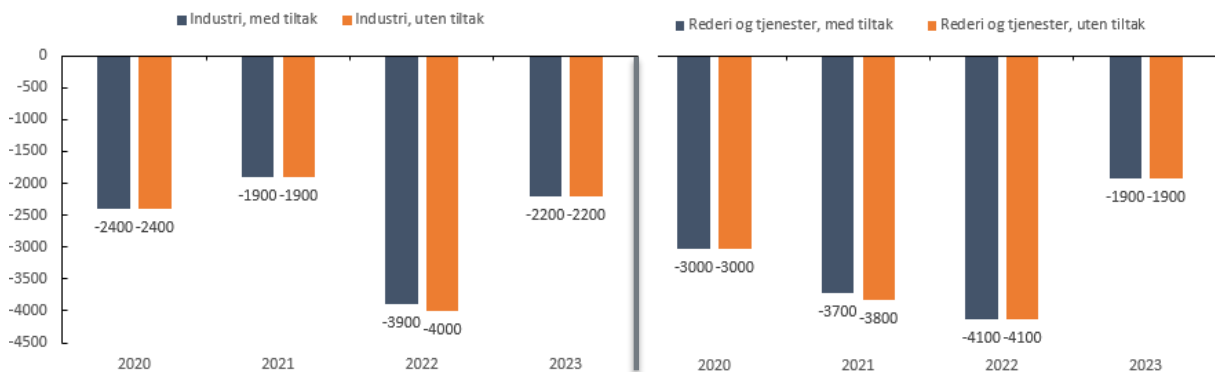
I tillegg til krisepakker rettet mot maritim næring spesifikt, ble den mye omtalte oljepakken inkludert i de oppdaterte prognosene fra august 2020. I august 2020 ble effekten av oljeskattepakken estimert til å være lik differansen i prognosene for oljeinvesteringer før og etter Stortingets vedtak om oljeskattepakke. I etterkant av fremleggelsen av oljeskattepakken var forventningene til ny lete- og investeringsaktivitet høye, og tilhørende estimerte effekter av oljeskattepakken på omsetning og sysselsetting var derfor relativt store på norske offshorerederier.² Etter om lag et år med oljeskattepakke er det krevende å anslå den kausale effekten av oljeskattepakken på sysselsettingen i maritim næring generelt og rederiene spesielt. Usikkerheten rundt effekten er stor, og vi har derfor valgt å utelate oljeskattepakken når vi beregner sysselsettingseffekter av krisepakkene

² I august 2020 forventet vi at oljeskattepakken ville ha stor innvirkning på offshorerederier, men tilnærmet ingen effekt på norsk verftsindustri og utstyrsleverandører som følge av et tilnærmet dødt nybyggmarked for offshorefartøy.

rettet mot maritim næring.³ I våre generelle prognoser har vi imidlertid inkludert de nyeste prognosene for oljeleting og -investeringer, og modellen som helhet tar derfor implisitt hensyn til oljepakkens effekt på oljeleting og -investeringer og derav aktivitet i offshorerederier.

De motkonjunkturelle tiltakene som er gjennomført eller planlagt gjennomført har så langt hatt en liten effekt på sysselsetting i den maritime industrien. Tiltakene for å avlaste den krevende situasjonen verftsindustrien står i er for små til å ha særlig effekt. Dette fremgår tydelig fra figuren under; kun en endring på om lag 100 sysselsatte i verfts- og leverandørindustrien i 2022 som følge av verftspakken og kondemneringsordningen for offshore-fartøy (verftspakken inkluderer ikke lenger Havforskningsinstituttets nye fartøy, som blir bygget i Nederland og ikke i Norge som antatt i februarrapporten).⁴

Figur 3 – Til venstre: Sysselsetting i maritim industri sammenlignet med nivået i 2019. Med og uten tiltakene som har kommet så langt. Til høyre: Sysselsetting hos rederiene og tjenesteleverandørene sammenlignet med nivået i 2019. Med og uten tiltakene som har kommet så langt. Basert på hovedscenariot. Kilde: Menon



For norske rederier er sysselsettingseffekten også beskjeden. Styrking og videreføring av nettolønnsordningen for sjøfolk i 2021 på til sammen 484 millioner kroner estimerer vi til å gi en endring på om lag 100 sysselsatte blant rederier i 2021. Nettolønnsordningen for sjøfolk er primært en ordning med formål om å opprettholde norsk sysselsettingsandel blant sjøfolk som er ansatt hos norske rederier. Styrking og forlengelse av nettolønnsordningen er derfor et langsiktig virkemiddel for å opprettholde norsk sysselsettingsandel, og ikke et effektivt virkemiddel for å hindre oppsigelser/permittinger av norske sjøfolk på kort sikt. Dette er med på å forklare den relativt beskjedne effekten på sysselsetting som vi estimerer blant norske rederier.

Det er i tillegg viktig å merke seg at permittinger ikke gir utslag på sysselsettingsstatistikken. Dette er fordi arbeidstakere fortsatt regnes som sysselsatte helt frem til ansettelsesforholdet eventuelt blir sagt opp. Nedgangen i sysselsetting i våre scenarier skyldes derfor ikke forbigående permittinger, men faktisk avsluttede arbeidsforhold.

³ Mer presist, vi anvender de nyeste prognosene for oljeleting og -investeringer fra <https://www.norskpetroleum.no/okonomi/investeringer-og-driftskostnader/> som grunnlag for beregning av effekter med og uten myndighetenes koronatiltak. Det betyr at vi implisitt inkluderer oljeskattepakken i våre prognoser, men at vi ikke forsøker å beregne kausal effekt av oljepakken på sysselsetting i maritim industri. Til det er usikkerheten for stor.

⁴ De historiske empiriske sammenhengene mellom omsetning og sysselsetting i verfts- og leverandørindustrien viser at sysselsettingen vil endres lite når vi tar hensyn til størrelsen til næringen og det relativt beskjedne nivået på krisepakken som er rettet mot maritim industri.

2 Innledning og leserveiledning

Denne rapporten er en oppdatering av publikasjonen *Prognoser for maritim næring per august 2020*. Analysene bygger på det samme modellapparatet som ble utviklet i forbindelse med rapporten fra august 2020, men er oppdatert med senest tilgjengelige informasjon per 14. september 2021. Prognosene for maritim næring ble også oppdatert i januar 2021 i maritim verdiskapingsbok. Prognosetallene som presenteres i denne rapporten bruker derfor de samme basistallene (referansepunktene) som ble brukt i januar 2021, men metoderammenverket er det samme som i august 2020.

I rapporten fra august 2020 opererte vi med tre scenarioer, kalt *Hovedscenarioet*, *Gjentatte smittebølger* og *Full og varig bevegelsesfrihet i løpet av 2021*. *Hovedscenarioet* viste den forventede utviklingen i maritim næring under forutsetning om at koronapandemien ikke førte til nye og langvarige nedstengninger av land og samfunn, men fortsatt ville legge betydelige føringer og delvis restriksjoner på bevegelse. *Gjentatte smittebølger* viste prognosen for utvikling i maritim næring dersom koronapandemiens utvikling førte til gjentatte strenge bevegelsesrestriksjoner i form av nedstengninger av land og samfunn. *Full og varig bevegelsesfrihet i løpet av 2021* viste prognosen for utvikling i maritim næring dersom verden i løpet av høsten 2020 fikk bedre kontroll over koronapandemien, og det blir en gradvis overgang til full og varig bevegelsesfrihet i løpet av 2021. På dette tidspunktet var det betydelig usikkerhet rundt når fungerende vaksiner ville være på plass, og hvordan disse ville fordeles. Basert på uttalelser si nyhetsbildet på daværende tidspunkt kunne det fortsatt ta ett til tre år fram til fungerende vaksiner ble administrert og fordelt i tilstrekkelig stort omfang.

I maritim verdiskapingsrapport fra januar 2021 var bildet endret noe. I februar 2021 var vi inne i en ny og langvarig smittebølge med tilhørende strenge restriksjoner. Samtidig var det en rekke fungerende vaksiner på markedet, som man med stor sannsynlighet trodde ville akselerere utviklingen tilbake mot en normalsituasjon der kritisk masse ville være vaksinert. Scenarioene ble derfor noe justert i rapporten fra januar 2021. I både *hovedscenarioet* og i *Rask retur til normalen* ble det antatt at bevegelsesfriheten ville være tilnærmet normal i 2022, men de skilte seg på veien dit. I *hovedscenarioet* ble det antatt at mange av smitteverntiltakene måtte opprettholdes langt utover høsten, både nasjonalt og globalt. Mot slutten av 2021 ville derimot bortimot alle smitteverntiltak kunne avvikles. I scenarioet *Rask retur til normalen* ble det antatt at smittebølgen vi da var inne i ville være den siste store toppen. Restriksjoner, avstandsregler og mindre smittetopper vil fortsatt kunne forekomme fram til sommeren, men derifra og ut vil de fleste smitteverntiltak kunne avvikles. *Gjentatte smittebølger i flere år* skilte seg markant fra de to andre scenarioene ettersom det lå til grunn en antagelse om at koronaviruset ville skape problemer inn i både 2022 og 2023 som følge av vaksinenes manglende effektivitet på muterte virusvarianter.

I denne rapporten oppdaterer vi nok en gang innholdet i våre tre scenarioer basert på ny og oppdatert kunnskap om smitteutviklingen fram til i dag, fremdriften i vaksinasjonsprogrammet og utsiktene framover. Prognosene går i denne rapporten frem til og med 2023, og er fundert på oppdaterte markedsprognoser fra eksterne kilder, markedsprognoser og ny oppdatert informasjon om ordrebøker og lignende. Prognoser blir generelt mer usikre jo lenger fram i tid en går, men det har vært nødvendig med denne tidshorizonten for å tegne et komplett bilde av hvordan koronasituasjonen vil påvirke alle deler av maritim næring. Ettersom sysselsettingsbeslutninger er framoverskuende, har vi forlenget inntektsscenarioene til 2025 som input i vår modell for å kunne si noe om sysselsetting ved utgangen av 2023/starten av 2024.

Hovedscenarioet er basert på samme antakelser som i rapporten fra februar 2021 om full bevegelsesfrihet i løpet av 2022. Veien dit er imidlertid noe oppjustert sammenlignet med i februar, da smittetiltakene per dags dato ikke er så strenge som i januar 2021 og vaksinasjonsprogrammet i stor grad har vært vellykket nasjonalt og blant våre handelspartnere. I det positive scenarioet *Rask retur til normalen* antar vi at det er full bevegelsesfrihet

globalt i løpet av første del av 2022. Det stemte at det var en del restriksjoner, avstandsregler og mindre smittetopper frem mot sommeren 2021, men slik det ser ut nå, vil de siste smitteverntiltakene avvikles i løpet av høsten 2021. Differansen mellom hovedscenarier og det positive scenariet er i denne rapporten derfor *mindre* enn det var i februar rapporten. Det negative scenariet *Gjentatte smittebølger* viser utviklingen dersom koronaviruset fortsetter å skape problemer også i 2022 som følge av mulig redusert vaksineeffektivitet på muterte virusvarianter og/eller lav vaksinasjonsgrad regionalt og globalt. Vi tror imidlertid ikke at det vil være restriksjoner helt inn i 2023. Antakelsene er derfor oppjustert noe sammenlignet med prognosene fra februar. I dette scenariet antar vi at virusmutasjoner og lav vaksinasjonsgrad i enkelte land/verdensdeler bidrar til usikkerhet for fremtidig vekst for norsk maritim næring, som følge av næringens avhengighet av internasjonal varehandel, energiproduksjon og cruise-turisme. Ettersom utviklingen har gått noe bedre enn man fryktet i februar, er resultatene fra prognosene gjennomgående høyere i denne rapporten sammenlignet med i februar. Oppsummert betyr dette at nedsiderisikoen av pandemien er nedjustert, mens oppsiderisikoen forbundet med vaksinasjonsprogrammet er noe oppjustert. Vi forventer en raskere vei tilbake til normalen enn i våre foregående prognoser.

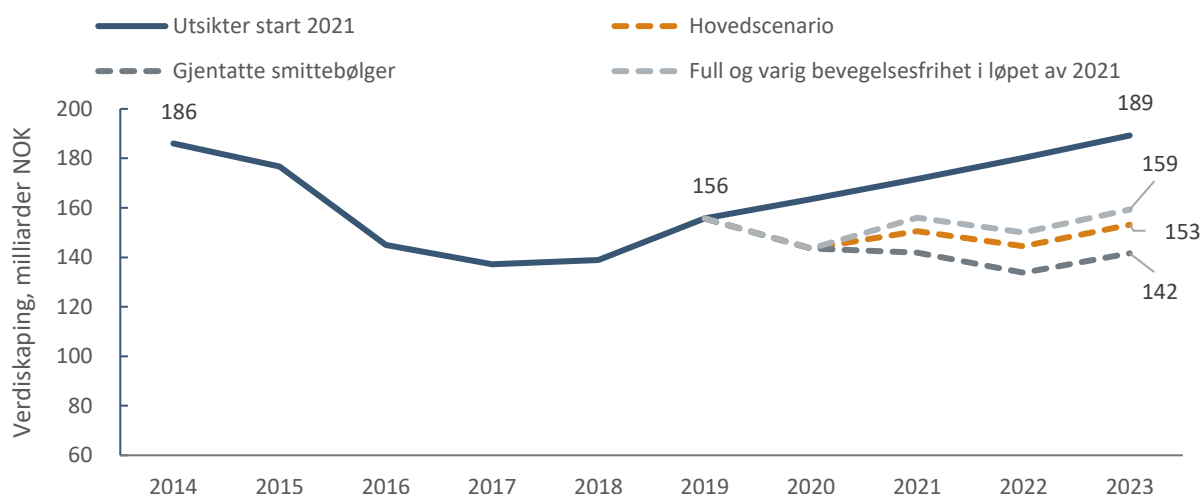
Prognosene i rapporten inkluderer, som antydning over, endringer som følge av myndighetstiltakene som er gjennomført eller planlagt gjennomført per 14. september 2020. De legger imidlertid til grunn at det ikke gjennomføres flere næringsspesifikke tiltak eller kommer en ny, storstilt omstilling mot helt nye markedssegmenter. En ny storstilt omstilling er det, som skrevet i rapporten fra april 2020, dessuten lite sannsynlig at ville hatt noen signifikant positiv effekt på den maritime næringen i vår relativt korte analyseperiode (t.o.m. 2023). Lesere som er interessert i å studere metodikken vi har anvendt, refereres til rapporten fra april 2020.

3 Utsiktene for den maritime næringen

Den norske maritime næringen har klart seg bedre enn antatt sammenlignet med prognosene fra februar 2021. Det er likevel en del usikkerhet knyttet til utviklingen i næringen som følge av videre utvikling i koronapandemien. En rask retur til normalen som i det optimistiske scenarioet er ikke nødvendigvis en rask retur for maritim næring. Som vist i figuren under vil både hovedscenarioet og rask retur til normalen oppleve en vekst i verdiskaping fra 2020 til 2021, før den faller i 2022. Denne noe kontraintuitive utviklingen skyldes hovedsakelig etterslep i store ordrebøker ved inngangen til koronasituasjonen i enkelte markedssegmenter, som først vil merkes i 2022.

I det pessimistiske scenarioet vil verdiskapingen falle allerede i 2021 før den tar seg noe opp igjen i 2023, men vil imidlertid ikke være på samme nivå som den var i 2019. I hovedscenarioet er verdiskapingen tilbake til 2019-nivå i 2023, mens den i det positive scenarioet holder seg på samme nivå eller over 2019-nivået. Selv den best tenkelige utviklingen med tanke på smittesituasjonen vil ikke være nok til å reversere skadevirkningene som alt har oppstått. I et scenario hvor koronasituasjonen bedres utover høsten 2020 og det gradvis går over til en situasjon med full og varig bevegelsesfrihet i løpet av 2021, vil verdiskapingen for næringen som helhet stabiliseres på det nye lave 2020-nivået i 2022 og 2023.

Figur 4 - Verdiskaping i maritim næring, utsikter ved starten av 2021 og utvikling i de tre scenarioene. 2014-2022. Kilde: Menon



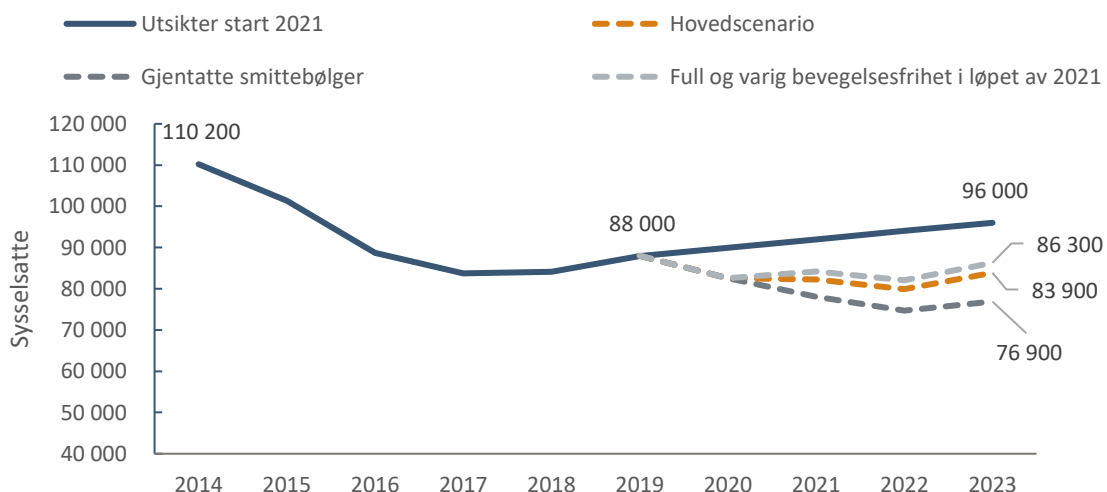
I tabellen under presenterer vi nøkkeltall for maritim næring i 2023 relativt til 2019.

Tabell 1 – Endring i nøkkeltall for norsk maritim næring fra 2019 til 2023 i de tre scenarioene. Kilde: Menon

	Omsetning	Verdiskaping	Syssetting
Maritim næring i 2019	467 mrd. NOK	156 mrd. NOK	88 000
Maritim næring i 2023 – Hovedscenario	465 mrd. NOK (-2 mrd. NOK)	153 mrd. NOK (-3 mrd. NOK)	83 800 (-4 200)
Maritim næring i 2023 – Gjentatte smittebølger	427 mrd. NOK (-18 mrd. NOK)	142 mrd. NOK (-6 mrd. NOK)	76 900 (-11 100)
Maritim næring i 2023 – Full og varig bevegesfrihet i løpet av 2021	486 mrd. NOK (+19 mrd. NOK)	159 mrd. NOK (+3 mrd. NOK)	86 200 (-1800)

Selv om verdiskapingen for maritim næring som helhet flater ut i 2023 som vist i tabellen over, vil aktiviteten blant flere av de maritime aktørene fortsette å falle som igjen vil redusere behovet for ansatte. I vårt hovedscenario vil syssettingen falle med nærmere fem prosent fram til starten av 2024, sammenlignet med 2019-nivå. Tilsvarende tall er to prosent for det positive scenarioet, mens syssettingen i det pessimistiske scenarioet vil falle med drøyt 12 prosent fram til starten av 2024. Figuren under viser den årlige utviklingen i sysselsatte fram til og med utgangen av 2023 i våre tre scenarioer.

Figur 5 - Sysselsatte i maritim næring, utsikter ved starten av 2020 og utvikling i de tre scenarioene. 2014-2024. Kilde: Menon



I likhet med rapporten fra februar 2021 beregnes fortsatt permitterte som sysselsatte i våre analyser, helt fram til ansettelsesforholdet blir sagt opp. Nedgangen i syssetting i våre scenarioer skyldes derfor ikke forbigående permitteringer, men faktisk avsluttede arbeidsforhold. Utvidelse av permisjonstiden vil i så måte også kunne

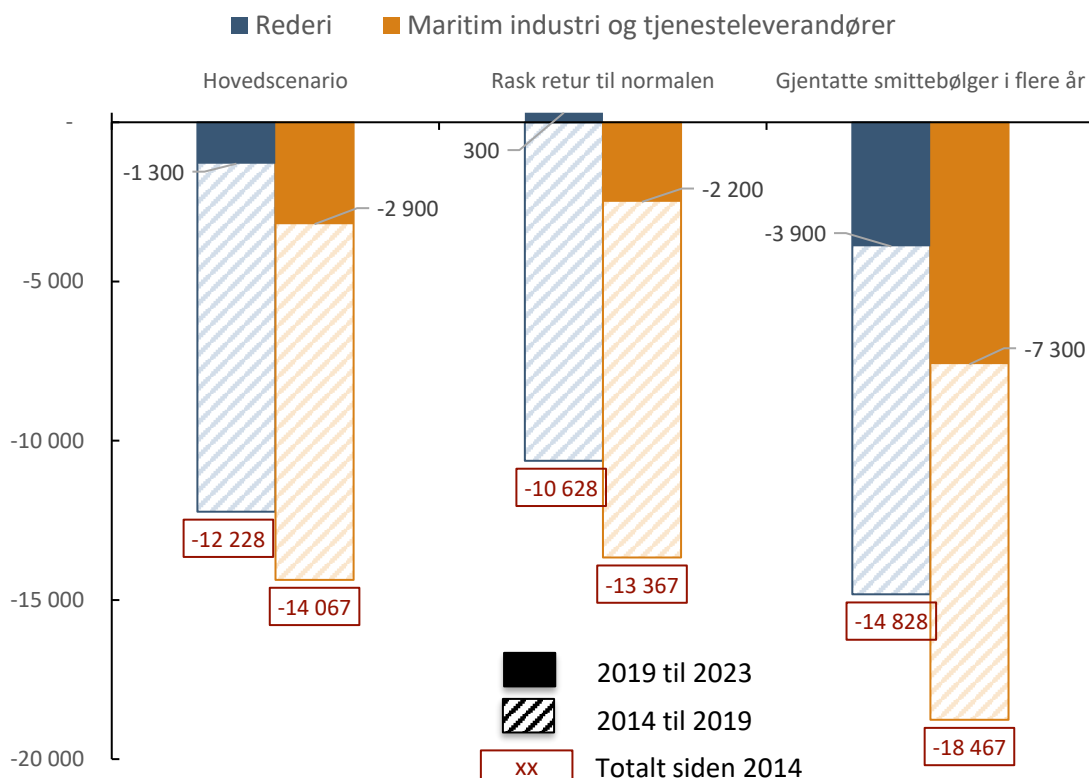
utsette oppsigelser frem til sluttdatoen for permitteringsordningen (i skrivende stund har permitteringsordningen innrettet under koronakrisen blitt forlenget frem til 1. november 2021). Det vil imidlertid ikke påvirke de samlede effektene over tid ettersom endring i permisjonsreglementet ikke vil påvirke de underliggende markedsutsiktene eller koronautviklingen.

3.1 Konsekvenser av smitteutviklingen

Sensitiviteten for koronapandemiens utvikling varierer mellom segmentene i den maritime næringen. På rederisiden gjelder dette spesielt de som opererer i passasjer- og offshoresegmentene, men det vil også ha en betydelig påvirkning på inntektene til frakterederiene. I hovedscenariot vil antall ansatte blant rederiene og tjenesteleverandørene avta med henholdsvis 1300 og 2900 fra 2019 til 2023. Tilsvarende reduksjon ved gjentatte smittebølger vil være på totalt 11 200 arbeidsplasser, mens en rask tilbakegang til normalen vil begrense tapet av arbeidsplasser til rundt 1900 sysselsatte totalt i næringen.

Den maritime industrien (verft og utstyrsleverandører) er som helhet ikke like sensitiv for utvikling i korona-situasjonen som rederiene. For det første var nybyggmarkedet for offshorekip fraværende før koronakrisen og oljeprisfallet i 2020, og for det andre vil markedet for bestillinger av nye cruiseskip være borte i det negative scenariot, men fra ordrebøkene forventer vi at bestillingene vil ta seg opp sakte i både hovedscenariot og i det høye scenariot. Med andre ord er ikke oppsiden av en positiv koronautvikling og høyere oljepris like stor for industrien som for en del av rederiene. Gjentatte smittebølger vil likevel få ytterligere negative konsekvenser for den maritime industrien, og dette vil ramme det internasjonale ettermarkedet for utstyrsleverandørene og verft som driver med retrofit og ombygging.

Figur 6 – Sysselsettingsreduksjon i 2023 i forhold til 2019 og 2014 i de tre scenarioene. Kilde: Menon



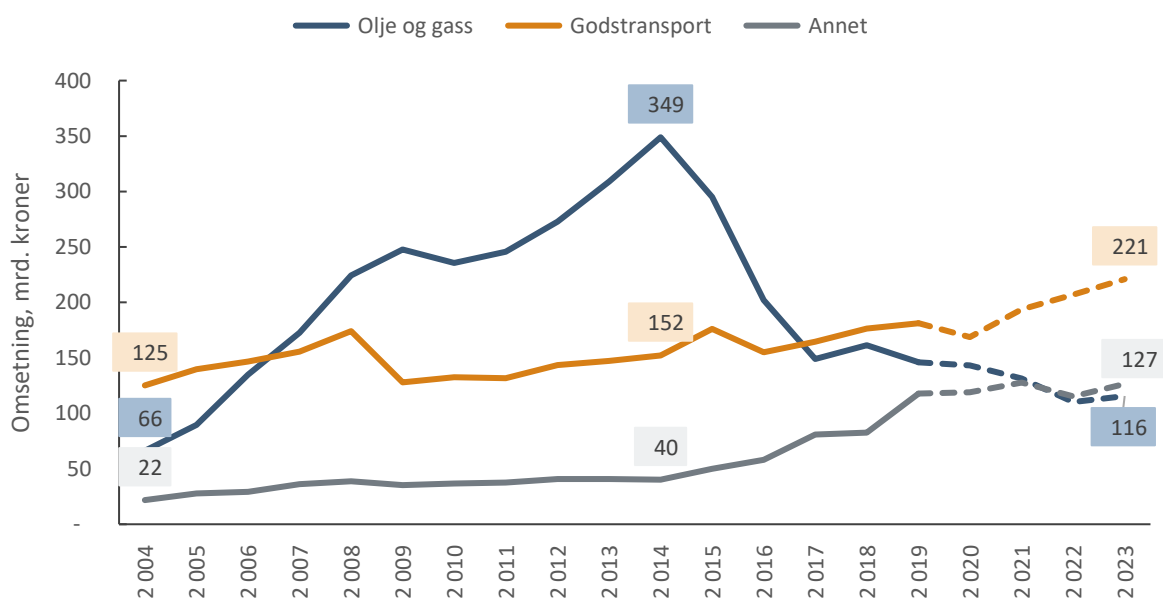
3.2 Det store bildet

Den maritime næringen inngår i flere forskjellige verdikjeder som styres av ulike drivere. Dette kapittelet viser overordnet utvikling i den norske maritime næringen vist ved driverne i offshoremarkedet, godsmarkedet og annet.

Driverne bak den negative utviklingen er i hovedsak de samme som ved utarbeidelsen av den forrige rapporten fra februar 2021. Lavere investeringer og vedvarende lav aktivitet i offshoremarkedet trekker inntektene fra dette markedet nedover. Utsiktene i markedet er bedret som følge av skattepakken for oljeselskapene fra juni 2020, men monner ikke mer enn at de bidrar til en reduksjon i inntektsfallet fra dette segmentet i den maritime næringen. Utviklingen i enkelte markeder stoppet nesten helt opp som følge av koronapandemien. Dette skyldtes i hovedsak dystre utsikter for passasjerskipsegmentet, både for de få, men relativt store og norske rederiene, samt for den maritime industrien som leverer fartøy og utstyr til cruise- og cruiseferge-rederiene. For sistnevnte vil bortfallet av inntekter fra dette segmentet komme med etterslep, men være langvarig. Prognosene er noe høyere enn i rapporten fra februar, da utsiktene i passasjersegmentet er noe lysere, samtidig som vekst i sjømatnæringen og offshore vind trekker i positiv retning.

Internasjonal godstransport (deepsea og shortsea) er viktig for den norske maritime næringen. De norske verftene har sluttet å bygge godsfrakteskip for mange år siden, men leveranser til utenlandske verft er svært viktige for de norske utstysleverandørene. Den globale shippingbransjen er også en viktig kunde hos norske tjenesteleverandører. Verdenshandelen bestemmer i stor grad etterspørselen etter frakttjenester. I 2020 gikk markedet for godstransport noe ned, både for rederier og utstysleveranser til utenlandske verft. Siden rapporten i februar 2021 er det vist at koronapandemien har hatt en positiv effekt på den økonomiske aktiviteten i fraktmarkedet. Dette er det motsatte av hva en trodde den gang. Bakgrunnen for dette er at fraktratene har økt som følge av restriksjoner i havner, forsinkede leveranser og andre faktorer som har skapt knapphet på varer. I tillegg har etterspørselen etter energi økt. Omsetningen til fraktrederiene er derfor forventet å være høyere enn prognosene i februar rapporten.

Figur 7 - Utvikling i omsetning i hovedscenarioriet, fordelt på markedssegmenter. 2004-2024. Kilde: Menon



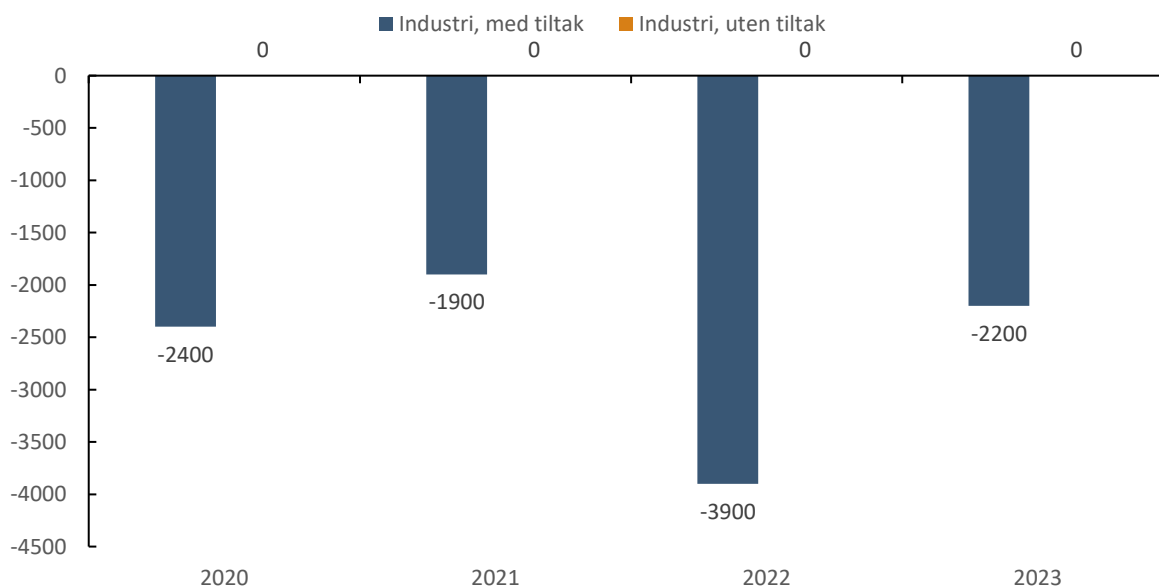
3.3 Effekt av tiltakene så langt

De motkonjunkturrelle tiltakene som er gjennomført eller planlagt så langt vil ha liten effekt på sysselsetting i den maritime industrien. Å sende en omsetningsimpuls på i overkant av 700 millioner kroner over tre år gjennom en verfts næring som omsetter for 30 milliarder kroner årlig, og som i hovedscenariet vil tape 40 milliarder kroner i omsetning i perioden 2020 til 2023 sammenlignet med 2019-nivå, blir som å skyte hval med spikerpistol. Ringvirkningene hos utstyrsleverandørene, som omsatte for over 70 milliarder kroner i 2019, blir heller ikke store relativt sett. Den mye omtalte oljepakken vil ikke øke aktiviteten hos norske verft og utstyrsleverandører nevneverdig, ettersom markedet for nybygg av offshoreskip er dødt, oljepakke eller ikke.

I tillegg til krisepakker rettet mot maritim næring spesifikt, ble den mye omtalte oljepakken inkludert i de oppdaterte prognosene som ble presentert i august 2020. Effekten av oljeskattepakken ble estimert til å være lik differansen i prognosene for oljeinvesteringer før og etter Stortingets vedtak om oljeskattepakke. I etterkant av fremleggelsen av oljeskattepakken var forventningene til ny lete- og investeringsaktivitet høye og tilhørende estimerte effekter av oljeskattepakken på omsetning og sysselsetting var derfor relativt store.⁵ I dag er det imidlertid større usikkerhet omkring effekten av oljeskattepakken på sysselsettingen i maritim næring og rederiene spesielt, og vi har derfor valgt å utelate beregninger av oljeskattepakken sin effekt på sysselsettingen i næringen.⁶

I vårt hovedscenario vil de foreslåtte tiltakene skape cirka 200 årsverk i den maritime industrien i perioden 2020 til 2023, fordelt likt på maritim industri og rederier.

Figur 8 – Sysselsetting i maritim industri sammenlignet med nivået i 2019. Med og uten tiltakene som har kommet så langt. Basert på hovedscenariet. Kilde: Menon

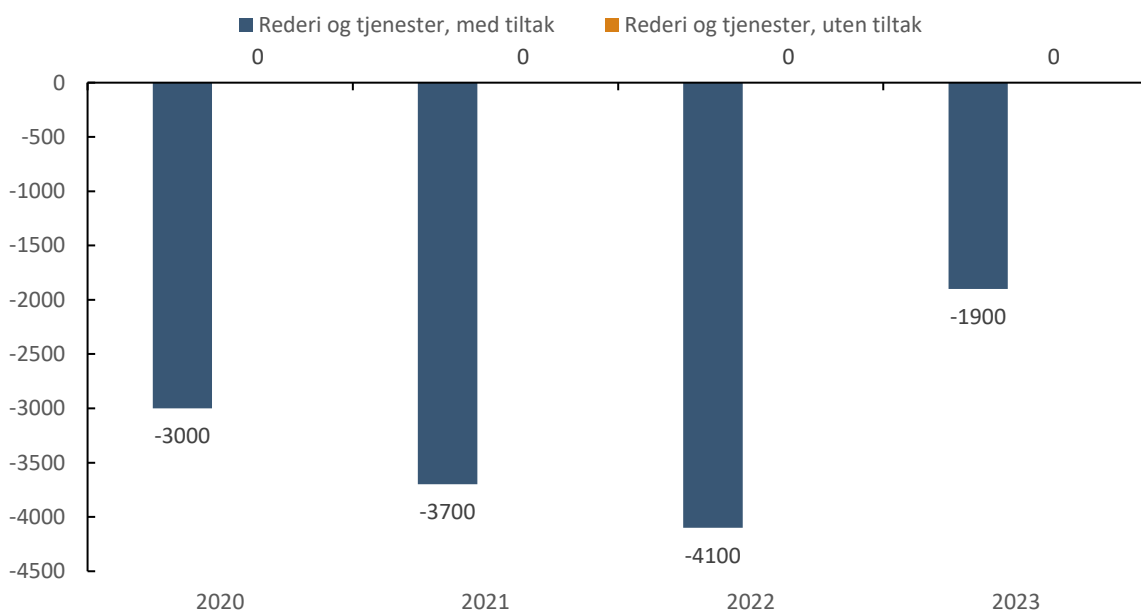


⁵ I august 2020 forventet vi at oljeskattepakken ville ha stor innvirkning på offshorerederier, men tilnærmet ingen effekt på norsk verftsindustri og utstyrsleverandører som følge av et tilnærmet dødt nybyggmarked for offshorefartøy.

⁶ Mer presist, vi anvender de nyeste prognosene for oljeleting og -investeringer fra <https://www.norskipetroleum.no/okonomi/investeringer-og-driftskostnader/> som grunnlag for beregning av effekter med og uten myndighetenes koronatiltak, og oljepakken blir derfor implisitt tatt hensyn til i våre prognoser. Vi har imidlertid ikke tilstrekkelig med informasjon til å beregne kausaleffekt av oljepakke på sysselsettingen i den maritime industrien.

Fra figuren over ser vi at verfts- og utstyrsindustrien opplever kun en endring på om lag 100 sysselsatte i 2022 som følge av verftspakken (som ikke lenger inkluderer Havforskningsinstituttets nye fartøy, som blir bygget i Nederland) og kondemneringsordningen for offshorefartøy.⁷

Figur 9 - Sysselsetting hos rederiene og tjenesteleverandørene sammenlignet med nivået i 2019. Med og uten tiltakene som har kommet så langt. Basert på hovedscenariot. Kilde: Menon



For norske rederier er sysselsettingseffekten også beskjeden. Styrking og videreføring av nettolønnsordningen for sjøfolk i 2021 på til sammen 484 millioner kroner estimerer vi til å gi en endring på om lag 100 sysselsatte blant rederier i 2021. Nettolønnsordningen for sjøfolk er primært en ordning med formål om å opprettholde norsk sysselsettingsandel blant sjøfolk som er ansatt hos norske rederier. Styrking og forlengelse av nettolønnsordningen er derfor et langsiktig virkemiddel for å opprettholde norsk sysselsettingsandel, og ikke et effektivt virkemiddel for å hindre oppsigelser/permitteringer av norske sjøfolk på kort sikt. Dette er med på å forklare den relativt beskjedne effekten på sysselsetting som vi estimerer blant norske rederier.

⁷ De historiske empiriske sammenhengene mellom omsetning og sysselsetting i verfts- og leverandørindustrien viser at sysselsettingen vil endres lite når vi tar hensyn til størrelsen til næringen og det relativt beskjedne nivået på krisepakken som er rettet mot maritim industri.

4 Den maritime industrien

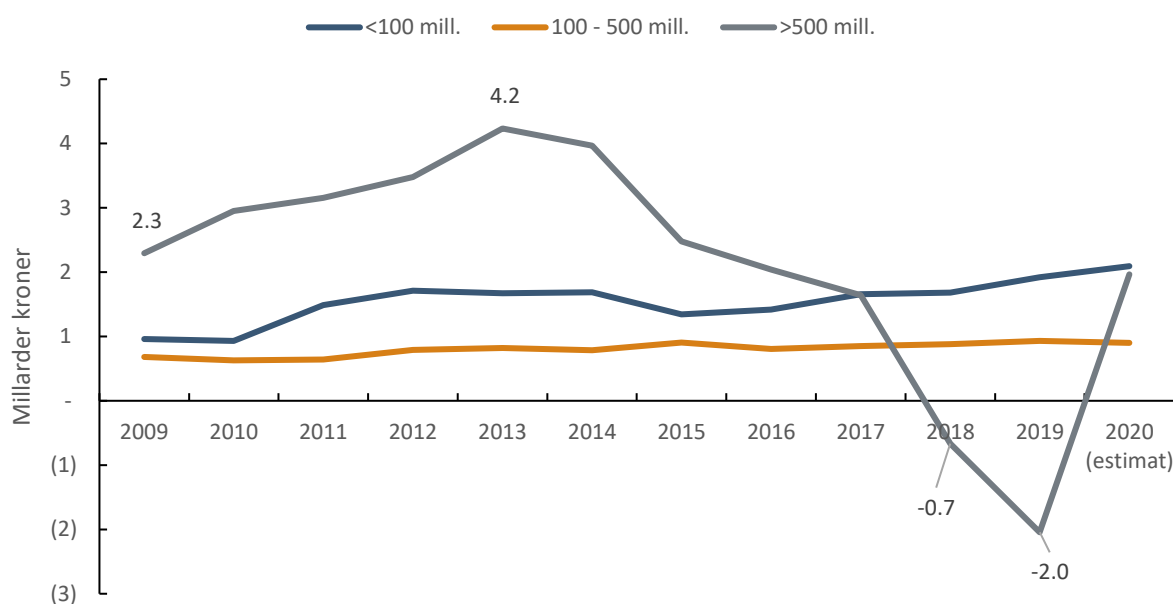
4.1 Verftene

Som beskrevet i rapporten fra august 2020 er verft, i kontekst av den maritime næringen, et avansert verksted som bygger, utrunder, reparerer og/eller vedlikeholder skip, enkelt kalt et skipsverft. Disse verftene må ikke sammenblandes med offshoreverftene som bygger, utrunder og/eller vedlikeholder faste innretninger som plattformer eller nesten faste innretninger som FPSOer og FSOer, som for eksempel Kværnerverftene på Stord og i Verdal.

De store norske skipsverftene har gjennomgått en bortimot total omstilling siden oljeprisfallet i 2014. Fra å levere spesialskip til offshorenæringen har de vridt seg over mot leveranser av cruiseskip, ferger og fiske- og havbruksfartøy. Cruisesegmentet har blitt spesielt viktig for de store verftene ettersom det er her de største og mest verdifulle skipene bygges. De mindre verftene har også omstilt seg, men var ikke like eksponert mot offshoremarkedet som de store ved inngangen til oljekrisen. De små verftene får nå mye av sine inntekter fra bygging av fiske- og havbruksfartøy, og til dels ferger, men er ikke eksponert mot cruisemarkedet.

Som vist i Figur 10 under er det hovedsakelig de store verftene som har tapt store penger på bortfallet av offshoremarkedet. I 2018 og i 2019 var de store verftene i en prekær kapital situasjon hvor de både i 2018 og i 2019 hadde totalt en negativ egenkapital, henholdsvis 700 millioner kroner i 2018 og to milliarder i 2019. Bakgrunnen for dette er negativ lønnsomhet over flere år.

Figur 10 – Egenkapital hos verftene gruppert etter omsetning i 2018. 2009-2020. Kun 2/3 av alle foretak i Norge har rapportert regnskap for 2020 per august 2021. Regnskapene som ikke er levert er derfor estimert av Menon. Kilde: Menon

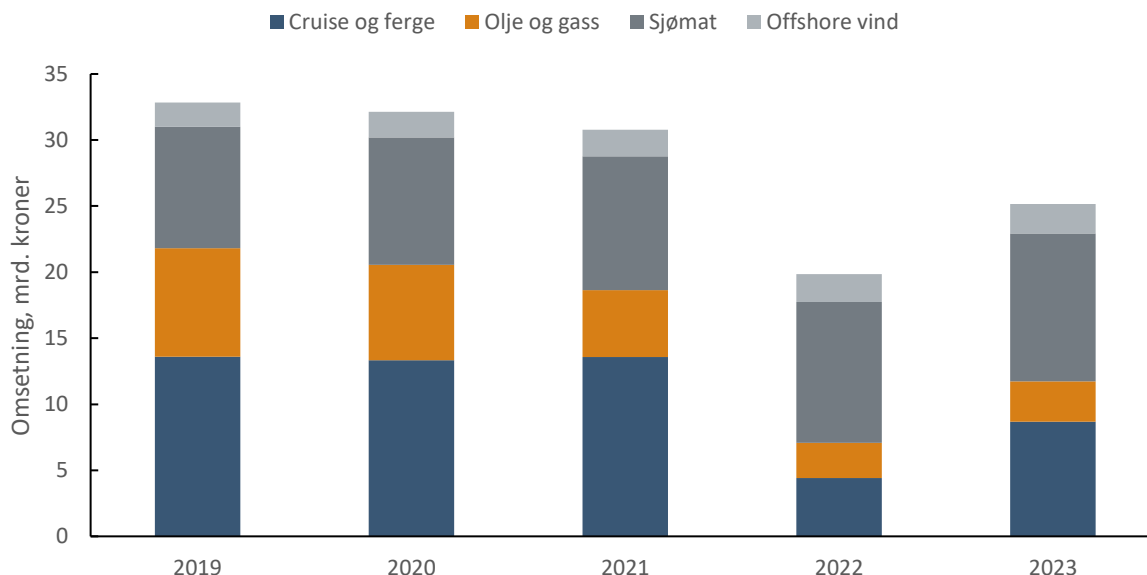


Som vist i figuren over har koronapandemien ikke hatt et stort utslag i verftenes egenkapital i 2020. Verftene med en omsetning på over 500 millioner kroner i 2018 har i 2020 klart å opparbeide seg en positiv egenkapital totalt. Det er imidlertid verdt å merke at VARD Group står for omkring 65 prosent av den totale egenkapitalen i 2020. Bakgrunnen til dette er at Fincantieri stilte opp med ny egenkapital etter tapet på nær 1,9 milliarder i

2019.⁸ Det er imidlertid nærliggende å tro at koronapandemien vil slå ut i verftenes egenkapital på sikt. Offshorekrisen bidro til at store norske nybyggerverft omstilte seg mot cruisesegmentet, men markedet for cruiseturisme var med korona bortimot utradert over natten. Verftenes ordrebøker var i 2020 store, så selv om det ikke ble kontrahert nye skip, ble aktiviteten på verftene i stor grad opprettholdt. I tillegg er flere av de store nybyggerverftene i prosess med å omstille seg mot ombygging, vedlikehold og reparasjoner. Hvor fort markedet kommer tilbake til tidligere nivåer, er svært usikkert. Selv om markedene gradvis tar seg opp, vil det trolig være betydelig overkapasitet i flere år fremover som følge av blant annet usikkerhet omkring reiserestriksjoner internasjonalt. I 2020 ble det ikke bestilt noen nye ekspedisjonscruiseskip og i 2021 så langt er det bestilt ett nytt. I vårt hovedscenarior legger vi til grunn at det ikke kontraheres nye ekspedisjonscruiseskip før i 2022.⁹

Nybygg av offshoreskip er heller ikke ventet å ta seg opp de kommende årene, og etterslepet av ordrebøkene fra inngangen til oljekrisen i 2014 er nå så å si tømt. Det ble bestilt ett nytt offshoreskip i desember i 2020 og ett nytt i august 2021. Samlet sett tegner dagens utsikter til at verftenes omsetning holder seg relativt stabilt fram til 2021 før det kommer et stort omsetningsfall i 2022 grunnet en totalstans i kontrahering av cruiseskip i 2020 som følge av koronapandemien. I 2023 forventer vi at omsetningen øker noe. Det ble bestilt ett nytt cruiseskip i 2021 og det er antatt at det vil komme ytterligere kontraheringer i 2022 og 2023. Dette påvirker omsetningen i 2023 positivt. En ser allikevel at omsetningen er en god del lavere i 2023 sammenlignet med 2019. Uten omstilling til nye markedssegmenter eller nye etterspørselstiltak/trender vil dette trolig bety en nedskalering for flere av de store verftene. De mindre verftene som er mer vridd mot sjømatsegmentet, hvor det fortsatt er gode utsikter for videre vekst over de neste årene, vil sannsynligvis klare seg bedre. På et overordnet nivå kan denne veksten langt i fra dekke bortfallet av inntekter fra de store verftene.

Figur 11 – Utvikling i omsetning blant verftene fordelt etter skipstype i hovedscenarioret. 2019-2023. Kilde: Menon



Utsiktene for verftene er noe bedre enn forventet i februar 2021. Dette skyldes en kombinasjon av flere faktorer. Makroutsiktene gjennom en raskere retur til normalen er noe bedre enn antatt i februar, noe som teller positivt.

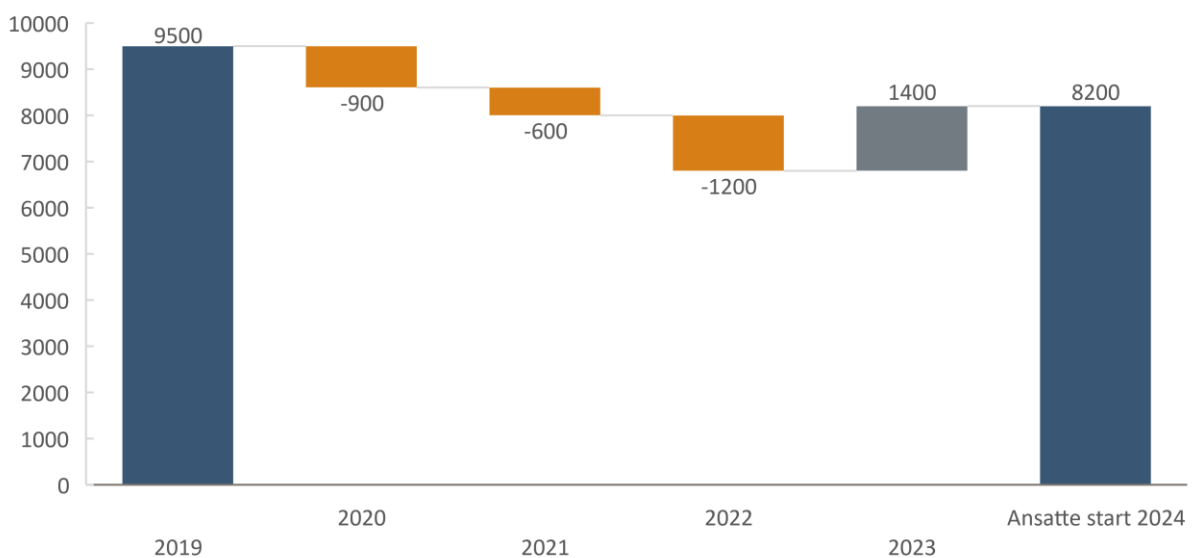
⁸ <https://finansavisen.no/nyheter/industri/2019/09/18/6957864/ny-egenkapital-til-verftsgruppen-ward-etter-milliardtap-i-fjor>

⁹ For mer detaljer rundt utviklingen og status blant norske skipsverft, henviser vi til Menon sin rapport «Norske skipsverft - aktivitet, konkurransesituasjon og rammebetingelser» fra juni 2021.

I tillegg er det pessimistiske scenarioet ikke like pessimistisk som i februar. Krisepakken som er vedtatt vil ikke redde verftsindustrien alene, men er et bidrag til å holde aktiviteten oppe. Inkludering av offshorefartøy i kondemneringsordningen for skip monner noe, men lite for verftsindustrien, ettersom utvidelsen inkluderer kun kondemnering av offshoreskip for til sammen 150 millioner kroner i 2021. Mange rederier opplyser om at de reiser til utlandet for å kondemnere skip som følge av et lavere kostnadsnivå utenlands – til tross for norske myndigheters subsidiering av kondemnering ved norske skipsverft.

Selv om utsiktene ser noe bedre ut enn i februar, vil norske verft fremdeles oppleve et fall i sysselsetting. Det er imidlertid ventet at sysselsettingen igjen vil øke i 2023. I vårt hovedscenario estimerer vi at sysselsettingen faller med drøyt 13 prosent, tilsvarende 1 300 sysselsatte fram til utgangen av 2023. Våre historiske sammenhenger mellom omsetning og sysselsetting skiller ikke mellom reduksjon i sysselsetting som følge av nedskalering eller konkurs. Estimeringsgrunnlaget ser likevel ikke bort fra konkurser ettersom tidligere negative utviklinger har vært kombinert med nettopp konkurser i næringen. Det har imidlertid ikke vært i nærheten av så mange store konkurser som det nå er potensial for i vårt estimeringsgrunnlag. Dette faktum trekker i retning av sysselsettingsreduksjonen kan bli enda større enn det vi estimerer i våre tre scenarioer.

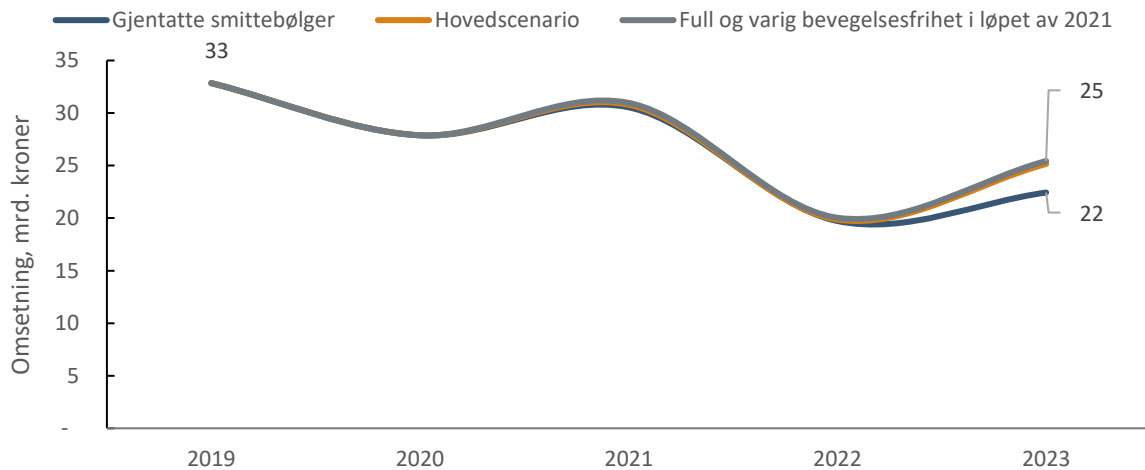
Figur 12 - Utvikling i sysselsatte hos verftene i hovedscenarioet. 2019-2024. Kilde: Menon



Vi forventer at verftene vil oppleve et fall i sysselsetting fram mot 2022 som følge av koronapandemien. Forklaringen ligger i at nybyggmarkedet for offshoreskip er borte over de neste årene i alle tilfeller, og at nye bestillinger av cruise i beste fall vil ta seg opp sakte mot slutten av analyseperioden vår. Markedet for bygging av fartøy til fiskeri- og havbruksnæringen vil sannsynligvis være godt i alle tre scenarioene. I det pessimistiske scenarioet er det antatt at det som ligger i ordrebøkene vil bygges, men at det ikke kommer nye bestillinger før i 2023. Det samme gjelder for hovedscenarioet og det positive scenarioet, men her er det antatt at det i 2021 vil komme noen få bestillinger, etterfulgt av flere nye cruisebestillinger i 2022 ettersom markedet ser ut til å tilta igjen. I tillegg er det fortsatt aktivitet på de mindre verftene når det gjelder fartøy til havbruk og offshore vind. Det gjør at den samlede omsetningen stiger for alle tre scenarioer i 2023, men det er et godt stykke *unna 2019-nivået*.

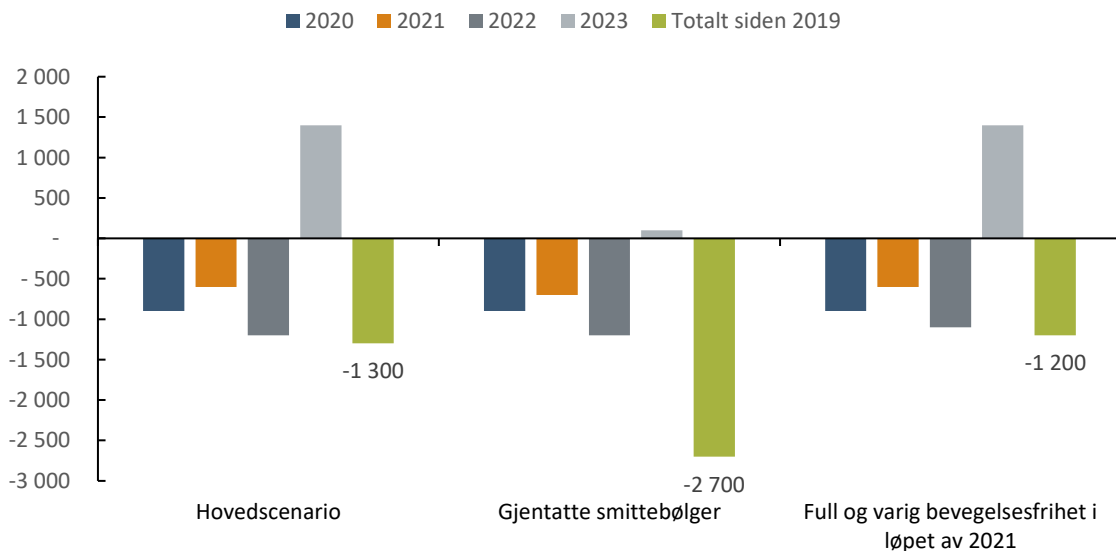
Figur 13 viser omsetningen blant de norske verftene i de tre scenarioene. Som vist er utviklingen i hovedscenarioet og det positive scenarioet tilnærmet lik.

Figur 13 – Utviklingen i omsetning blant verftene i de tre scenarioene. 2019-2023. Kilde: Menon



Figur 14 viser utvikling i sysselsatte fra foregående år hos verftene i de tre ulike scenarioene. I beste fall vil verftene oppleve en nedgang i sysselsetting totalt siden 2019 på 1200 personer. Dersom det verst tenkelige scenarioet skjer, vil det være 2700 færre arbeidstakere ved norske verft ved inngangen til 2024 sammenlignet med 2019.

Figur 14 - Utvikling i sysselsatte fra foregående år hos verftene i de tre scenarioene. 2019-2023. Kilde: Menon



Det ligger potensial for en bedre utvikling for verftene i den aldrende nærskipfartsflåten og ønsket om ytterligere elektrifisering av hurtigbåtene/fergene. Rapporten «Kartlegging av nærskipfart – sammensetning, alder, lønnsomhet og utfordringer med flåtefornyelse»¹⁰ viser imidlertid at det sannsynligvis må sterkere lut til enn det som foreligger per nå for å sette fart på flåtefornyelsen. Misje Rederis ordre på seks nye hybride bulkskip fra et verft i Sri Lanka viser dessuten at norske verft har utfordringer med å konkurrere på pris i dette segmentet,

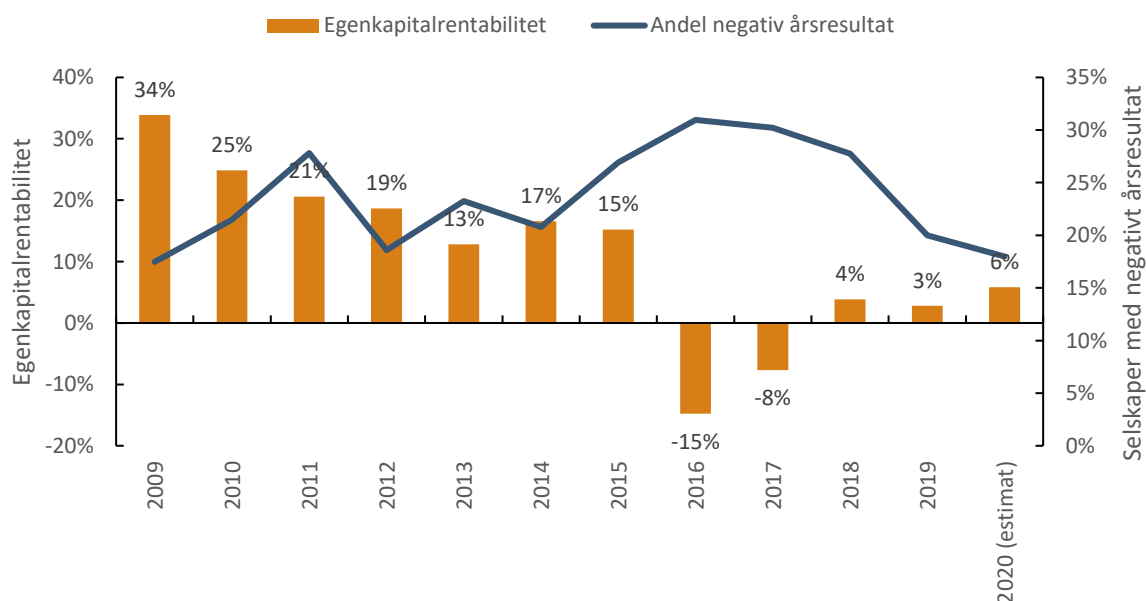
¹⁰ Kartlegging av nærskipfart – sammensetning, alder, lønnsomhet og utfordringer med flåtefornyelse, Menon Economics (2020)

til tross for høy teknologikompetanse på verftene og i klyngen. Elektrifisering av hurtigbåtene er i stor grad en politisk beslutning, og er i så måte vanskelig å modellere med vår markedsbaserte tilnærming. Vi tror den politiske vinden blåser i retning av en ytterligere elektrifisering av hurtigbåtene (Menon Economics, 18/2021), men vi har ikke belegg for å inkludere dette i vår prognosemodell, ettersom et stort antall bestillinger, eller konkrete planer om dette, ikke foreligger per dags dato.

4.2 Utstysleverandørene

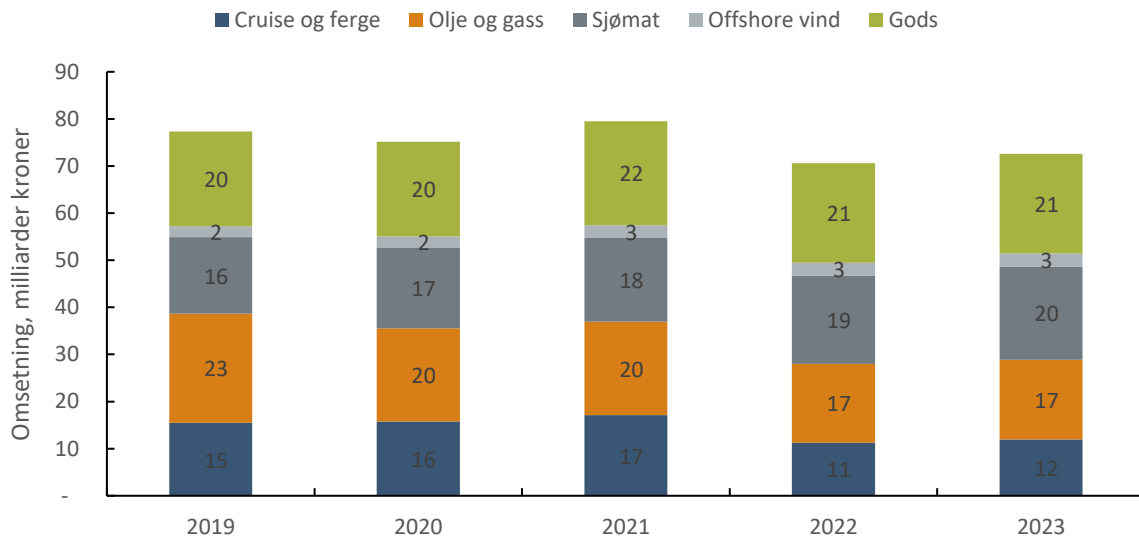
Som nevnt i rapporten fra august 2020, har utstysleverandørene også gjennomgått en kraftig omstilling siden oljeprisfallet i 2014. Det store bortfallet av leveranser til offshorefartøy og relaterte omstillingskostnader har ført til lave eller negative lønnsomhetsmarginer i årene i etterkant. Kapitalsituasjonen hos utstysleverandørene er ikke forverret de siste årene, men den vedvarende lave lønnsomheten utfordrer eieres vilje til å ha kapital bundet opp i næringen. Figur 15 viser at lønnsomheten hos utstysleverandørene er bedre i 2020 enn i 2019. Andel selskaper med negativt årsresultat er to prosentpoeng lavere i 2020 sammenlignet med 2019, samtidig som egenkapitalrentabiliteten til selskapene har økt med omkring tre prosentpoeng.

Figur 15 – Egenkapitalrentabilitet og andel selskaper med negativt årsresultat blant utstysleverandørene. 2009-2020. Kun 2/3 av alle foretak i Norge har rapportert regnskap for 2020 per august 2021. Regnskapene som ikke er levert er derfor estimert av Menon. Kilde: Menon



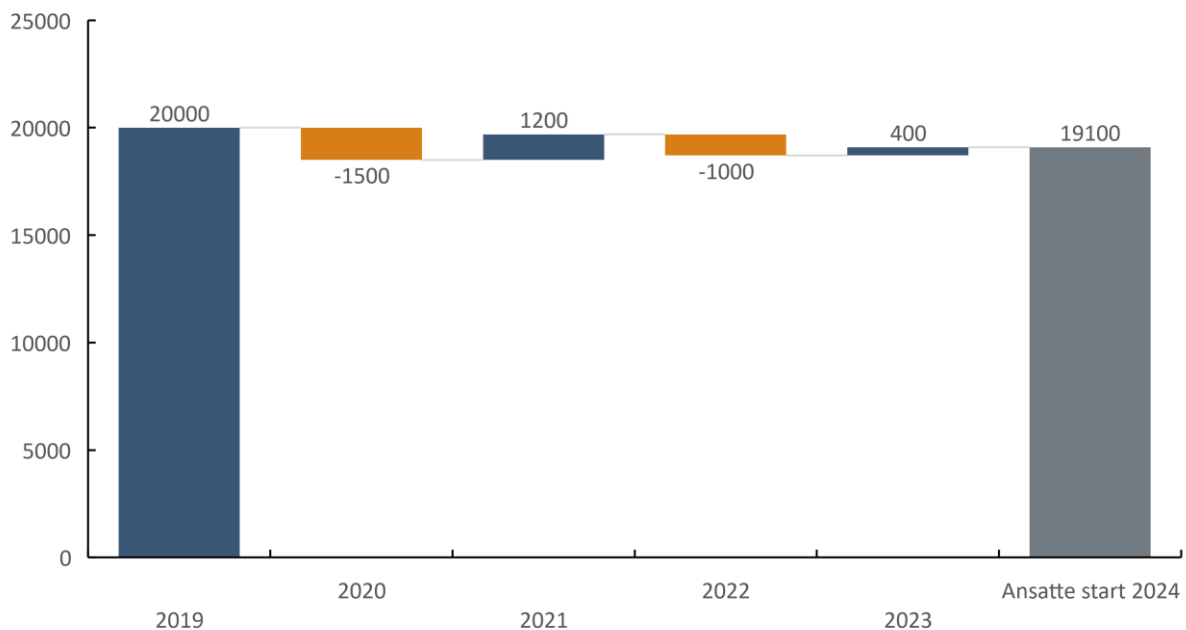
På den positive siden er utstysleverandørene, som en gruppe, mer diversifisert enn verftene, både med tanke på type oppdrag, men også kunder. Utstysleverandørene har blant annet flere internasjonale kunder enn hva de norske skipsverftene har. I 2019 fikk utstysleverandørene det aller meste av sine inntekter nokså jevnt fordelt over de fire markedssegmentene olje og gass, godstransport, cruise og ferge samt sjømat. Vårt hovedscenarier viser at inntektene for nybygg og ettermarked for lasteskip, offshore vind og fiskeri/havbruk vil holde seg relativt stabilt i perioden, og vil i 2023 ligge litt over 2019-nivået. Inntektene fra *cruise og olje/-gassmarkedet er ventet å falle gjennom hele perioden*, som vist i figuren under.

Figur 16 - Utvikling i omsetning blant utstysrleverandørene fordelt etter skipstype i hovedscenariet. 2019-2023. Kilde: Menon



Inntektsbortfallet hos utstysrleverandørene er ikke like dramatisk som hos verftene, og sysselsettingen vil dermed ikke falle like mye. I vårt hovedscenario estimerer vi at omkring 900 arbeidsplasser vil være borte ved inngangen til 2024. Som vist i figuren under falt antall sysselsatte hos utstysrleverandørene i 2020. Bakgrunnen for dette var mye grunnet tilbakegangen i cruisesegmentet. I 2021 er det igjen forventet en vekst, som følge av høyere aktivitet. Som vist er antall ansatte nesten tilbake til 2020-nivå i 2021, så det er trolig permitterte som er tilbake i arbeid. I 2022 fortsetter fallet i inntekter fra olje- og gass- og cruisemarkedene, som trekker sysselsettingen ytterligere nedover, før den igjen stiger i 2023.

Figur 17 - Utvikling i sysselsatte hos utstysrleverandørene i hovedscenariet. 2019-2023. Kilde: Menon

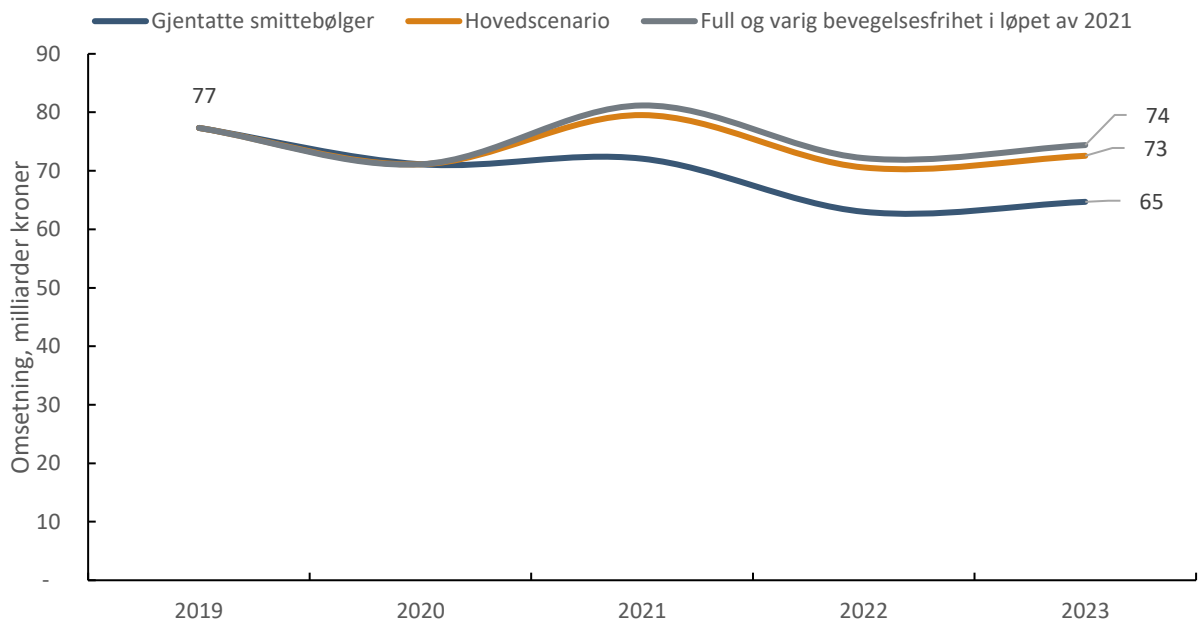


Aktiviteten blant utstysrleverandørene er mer sensitiv for gjentatte smittebølger som fører til betydelige bevegelsesrestriksjoner enn den er hos verftene. Dette er en konsekvens av at rundt 25 prosent av utstysr-

leverandørens inntekter kommer fra det internasjonale ettermarkedet. Disse leveransene kan både bestå av nytt utstyr og installasjon, eller service og vedlikehold av gammelt utstyr. Det er spesielt service- og installasjonsaktiviteten i ettermarkedet som vil bli hardt rammet av en forverring av koronasituasjonen. Strenge reise- og karanteneregler vil gjøre det praktisk umulig å få sendt de rette folkene på disse oppdragene. Konsekvensen vil være at operasjonene må utsettes eller flyttes til underavdelinger i utlandet eller andre utenlandske selskaper. Spesielt i det sistnevnte tilfellet øker sjansene for at sysselsettingsnedgangen i den norske maritime næringen vil bli varig, selv om markedene kommer tilbake. I tilfellet med en drastisk forbedring av koronasituasjonen vil utviklingen være noe mer positiv enn i hovedscenariot, hovedsakelig drevet av høyere byggeaktivitet på asiatiske verft (Menon Economics 91/2020).

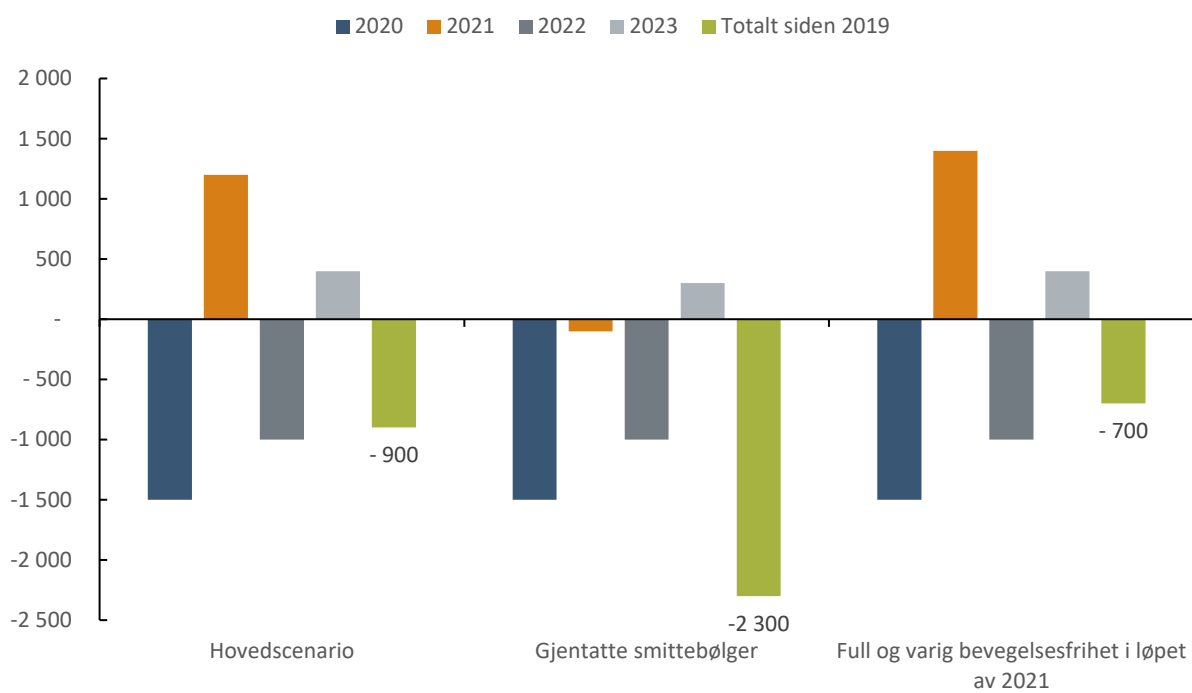
Figur 18 og Figur 19 viser henholdsvis inntekts- og sysselsettingsutviklingen i de tre scenarioene, og hvordan disse påvirker den årlige endringen i sysselsatte. Som vist er omsetningen til utstyrsleverandørene nesten tilbake på 2019-nivå i 2023 både i hovedscenariot og i det positive scenariot. Dersom prognosene for det negative scenariot stemmer, vil det ta lenger tid før utstyrsleverandørens inntekter er tilbake til 2019-nivåer.

Figur 18 - Utviklingen i omsetning blant utstyrsleverandørene i de tre scenarioene. 2019-2023. Kilde: Menon



Figuren under viser utvikling i sysselsatte fra forgående år hos utstyrsleverandørene i de tre scenarioene. I det mest positive tilfellet vil utstyrsleverandørene oppleve en nedgang i antall sysselsatte på omkring 700 totalt fra 2019. Dersom det verst tenkelige scenariot skjer, vil det være 2300 færre arbeidstakere hos norske utstyrsleverandører ved inngangen til 2024 sammenlignet med 2019. I hovedscenariot forventer vi en reduksjon på om lag 900 sysselsatte sammenlignet med nivået i 2019.

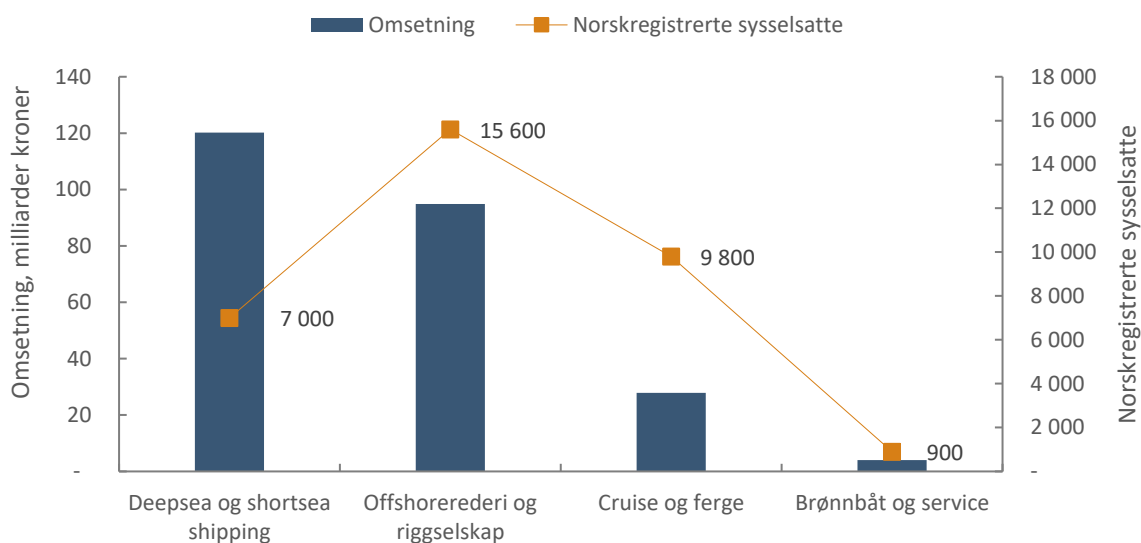
Figur 19 - Utvikling i sysselsatte fra foregående år hos utstyersleverandørene i de tre scenarioene. 2019-2023. Kilde: Menon



5 Rederiene

De norske rederiene kan grupperes i aktivitet som er svært ulik av natur. Den største gruppen, i form av inntekter, er frakterederiene (deepsea og shortsea). Til sammen hadde disse en omsetning på 120 milliarder kroner og 7 000 norskregistrerte sysselsatte i 2019. På andreplass i inntekter, men klar førsteplass i form av sysselsatte, finner vi offshorerederiene og riggselskapene, som hadde inntekter på 95 milliarder kroner og sysselsatte 16 000 norskregistrerte arbeidstakere i 2019. Cruise- og fergeselskapene sysselsetter i underkant av 10 000 norskregistrerte arbeidstakere, mens cirka 1 000 norskregistrerte arbeidere jobber i de store brønnbåt- og servicerederiene.¹¹

Figur 20 – Omsetning og norskregistrert sysselsetting blant de ulike rederigruppene i 2019. Kilde: Menon¹²

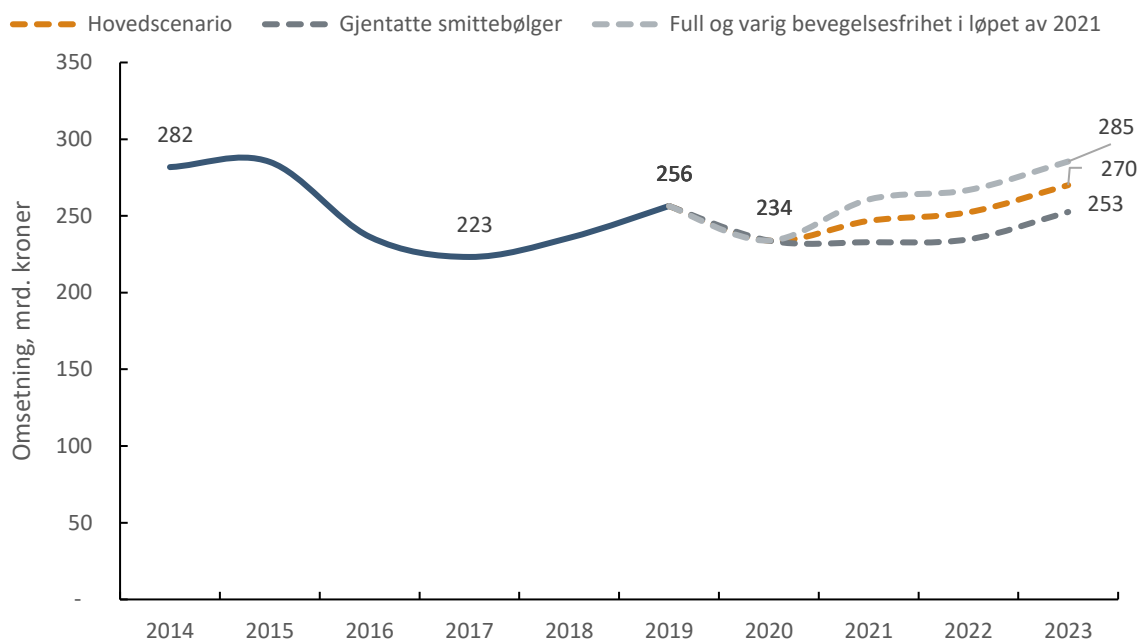


Som vist i figuren over er det de store deepsea- og offshorerederiene som står for det meste av inntektene i rederisegmentet. De vil således bestemme den samlede utviklingen for rederiene. I vårt hovedscenarior vil omsetningen blant godsfrakterederiene vokse i 2021, 2022 og 2023, mens offshorerederienes inntekter vil falle noe. Dette gjelder i alle scenarier. Frakterederiene står for mye av utviklingen, da det er spådd en relativt jevn vekst i verdenshandelen fremover. Det er imidlertid de turistrettede cruise- og fergerederiene som vil bli klart mest negativt påvirket av en negativ smittesituasjon i 2022 og 2023. Fortsatte koronavirusproblemer i 2022 og 2023 vil bety at disse rederiene må fortsette med nedskalert eller nedstengt virksomhet. De offshorerettede rederiene er selvsagt også høyt eksponert mot både oljepris og korona, da begge to virker inn på aktiviteten på norsk sokkel.

¹¹ Vi har kun inkludert de store service- og brønnbåterederiene som utelukkende tilbyr tjenester til havbruksnæringen, og ikke driver salg av fisk. Dette gjøres av den grunn at det er maritime operasjoner og ikke fiskepriser som er av interesse i rapporten.

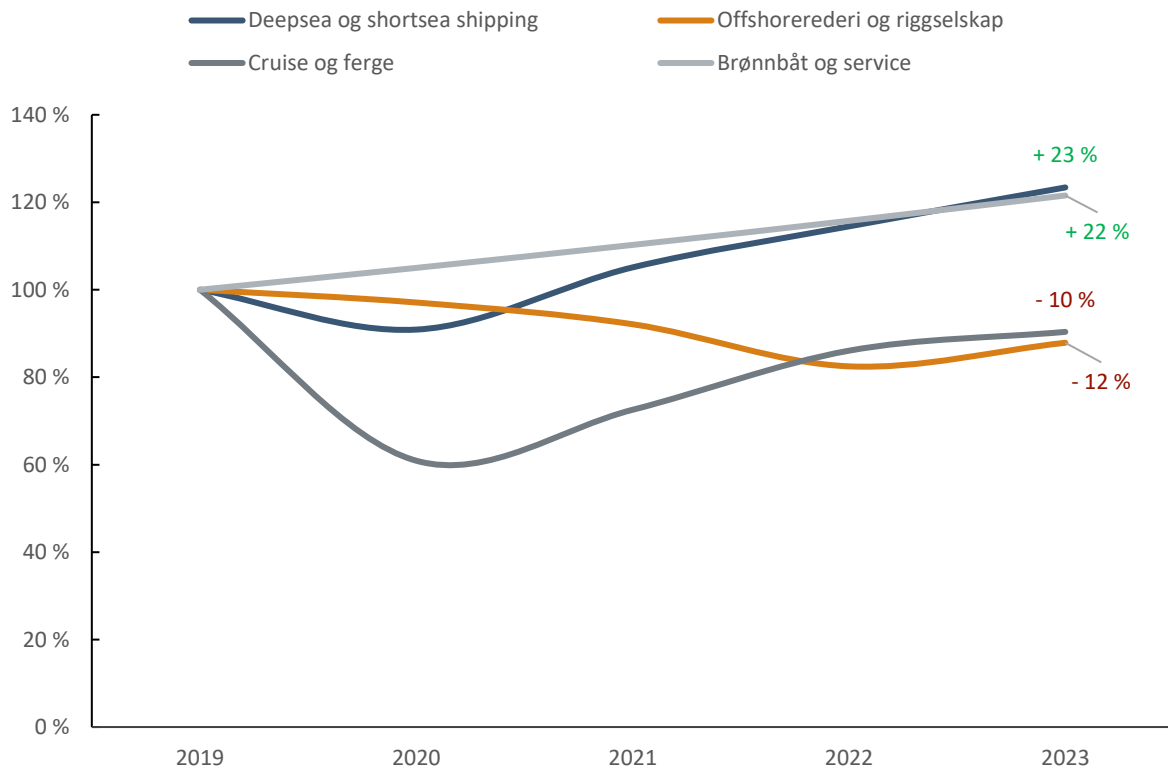
¹² Referansepunktet i denne rapporten er 2019. Denne figuren er derfor lik som i rapporten fra februar.

Figur 21 – Samlet inntektsutvikling for de norske rederiene i de tre scenarioene. 2014-2023. Kilde: Menon



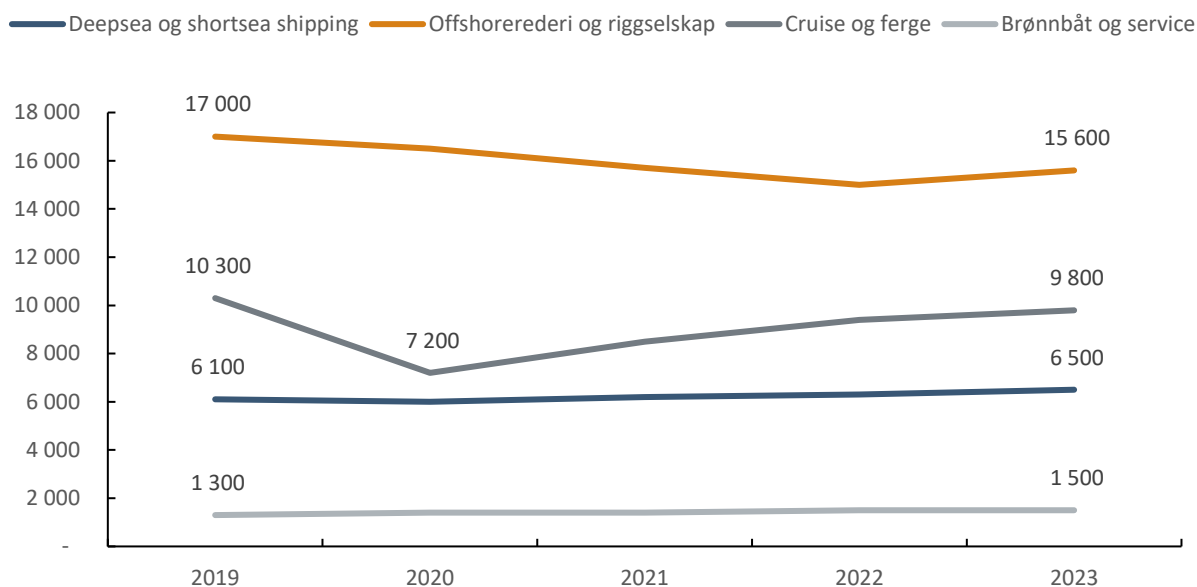
I vårt hovedscenario vil inntektsutviklingen til de ulike rederigruppene være noe ulik, som vist i figuren over. I 2020 falt inntekten til samtlige rederisegmenter, bortsett fra for brønnbåt- og servicesegmentet. Deepsea og shortseasegmentet startet allerede i 2021 å innhente seg grunnet forventet vekst i verdenshandelen de kommende årene. Dette segmentet er tilbake på 2019-nivå i løpet av 2021. I 2023 forventer vi at deepsea- og shortsearederienes inntekter vil være 23 prosent høyere enn i 2019. Cruise- og fergerederienes falt kraftig i 2020, mye drevet av inntektsfall hos cruisereferiene. Cruisereferiene vil tape betydelige inntekter de kommende årene og vil i 2023 fremdeles ikke være tilbake på 2019-nivåer. Til motsetning vil fergereferiene være tilbake til 2019-nivå i 2022 da de ikke er like påvirket av koronapandemien som cruisereferiene. Offshorerederiene og riggselskapene vil ha et mer gradvis fall i sine inntekter, i tråd med at kontrakter inngått før korona bortfaller samtidig som aktivitetsnivået på norsk og utenlandsk sokkel er noe lavere som følge av lav oljepris. Dette er vist i figuren under.

Figur 22 – Relativ inntektsutvikling sammenlignet med 2019 for de ulike rederigruppene i hovedscenarioriet. 2019-2022.
Kilde: Menon



Figuren under viser sysselsettingsutviklingen for de ulike rederigruppene i hovedscenarioriet. Som vi ser av figuren, så er det offshorerederi og riggselskapene, samt cruise -og fergereederiene som vi forventer vil oppleve størst negativ effekt av koronapandemien og oljeprisfallet på sysselsetting. Både brønnbåtrederiene og deepsea og shortsea shipping vil ha noen flere ansatte i 2023 enn hva de hadde i 2019, som følge av forventet vekst i verdenshandelen.

Figur 23 - Sysselsettingsutvikling for de ulike rederigruppene i hovedscenarioriet. 2019-2022. Kilde: Menon

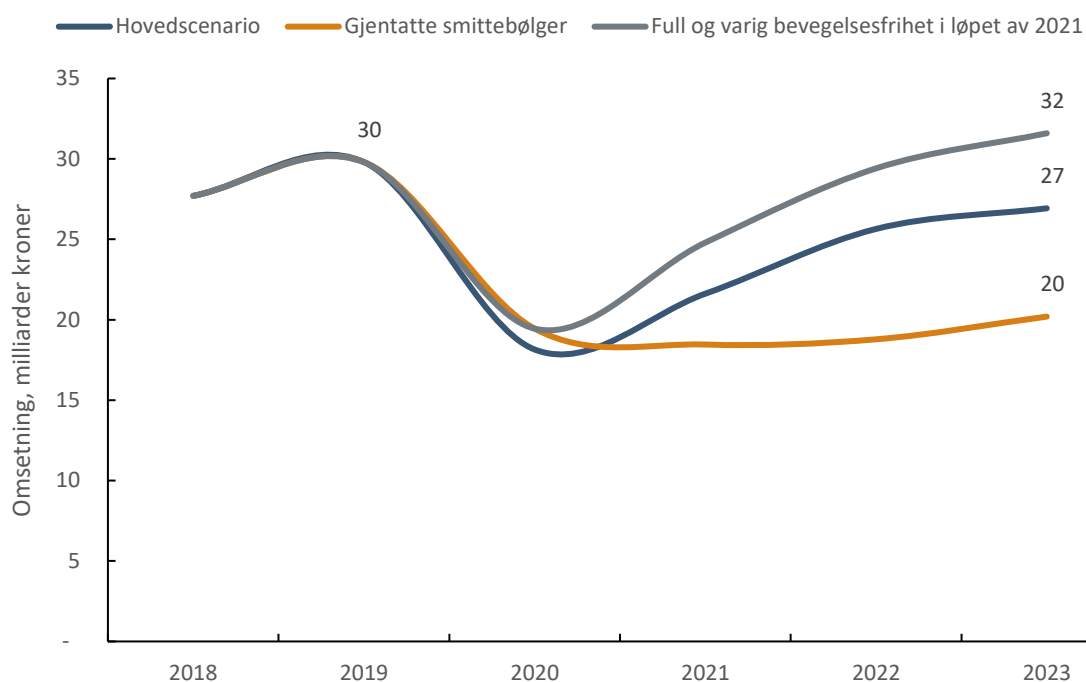


Figurene over tegner ikke det fulle bildet av utsiktene til de ulike rederigruppene, da enkelte grupper er langt mer sensitive for koronautviklingen enn andre. Spesielt gjelder det cruise- og fergereederiene som har høy eksponering mot turistmarkedet. Dette ble illustrert gjennom smittesituasjonen på MS Roald Amundsen, som førte til at Hurtigruten måtte suspendere alle sine arktiske cruise, samtidig som påfølgende strengere restriksjoner og mindre reiselyst vil påvirke de andre rederiene i segmentet. Fergeselskapene som hovedsakelig driver nyttetransport langs kysten, vil også rammes av en negativ smitteutvikling, men ikke i like stor grad som de mer turistrettede rederiene.

5.1 Cruise- og fergereederier

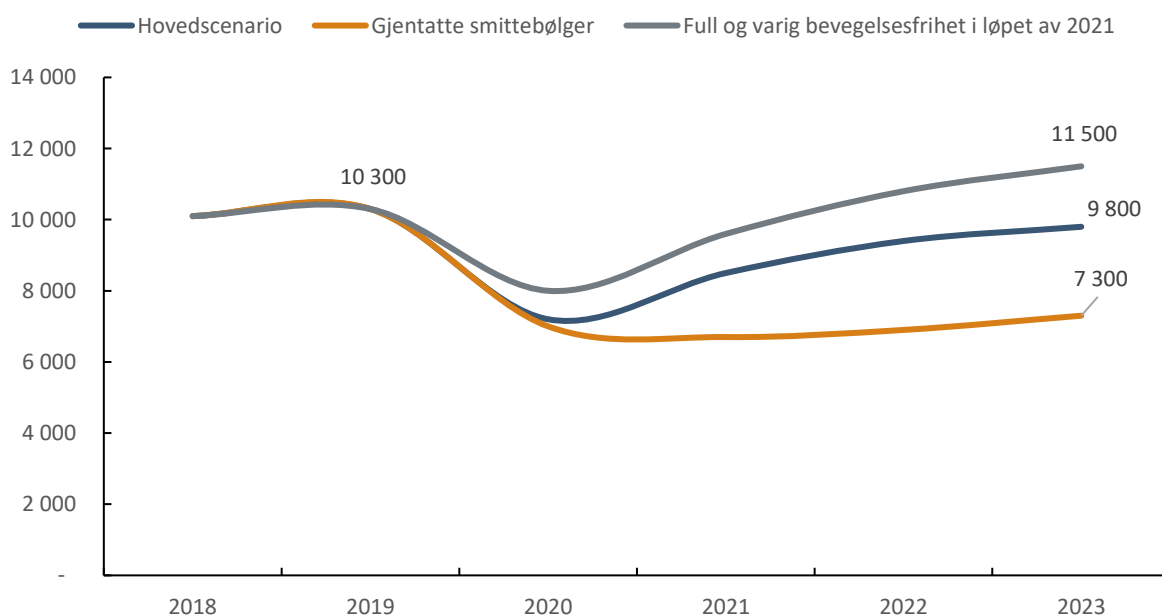
For cruise- og fergereederiene har omsetningen falt dramatisk fra 2019 til 2020. I hovedscenarioriet og i det positive scenarioriet snur dette allerede i 2021 som følge av mindre strenge reiserestriksjoner. I det negative scenarioriet stabiliserer det seg på det nye lave nivået, med en svak økning i inntektene fram mot 2023. Differansen mellom hovedscenarioriet og gjentatte smittebølger skyldes i hovedsak redusert cruisekonsum blant feriereisende. En vaksine og overgang til full og varig bevegelsesfrihet i løpet av 2021 vil derimot ha en stor positiv påvirkning på utviklingen. Etterspørselen vil da returnere til bortimot normalt i løpet av 2023, og omsetningen vil være noe høyere enn i 2019 som følge av den massive kapasitetsøkningen som kommer i ekspedisjonscruisemarkedet. Det vil legge press på prisene frem til etterspørselen stiger ytterligere. Inntekts- og sysselsettingsutviklingen blant cruise- og fergereederiene i de tre scenarioriene er vist i Figur 24.

Figur 24 – Inntektsutvikling for cruise- og fergereferiene i de tre scenarioene. 2018-2022. Kilde: Menon



Figuren under viser sysselsettingsutviklingen for cruise- og fergereferiene i hovedscenarioet. Forventet sysselsetting frem mot 2023 følger utviklingen i omsetning frem mot 2023, men er utsatt for mindre volatilitet enn hva inntjeningen er for rederiene.

Figur 25 – Sysselsettingsutvikling for cruise- og fergereferiene i de tre scenarioene. 2018-2023. Kilde: Menon

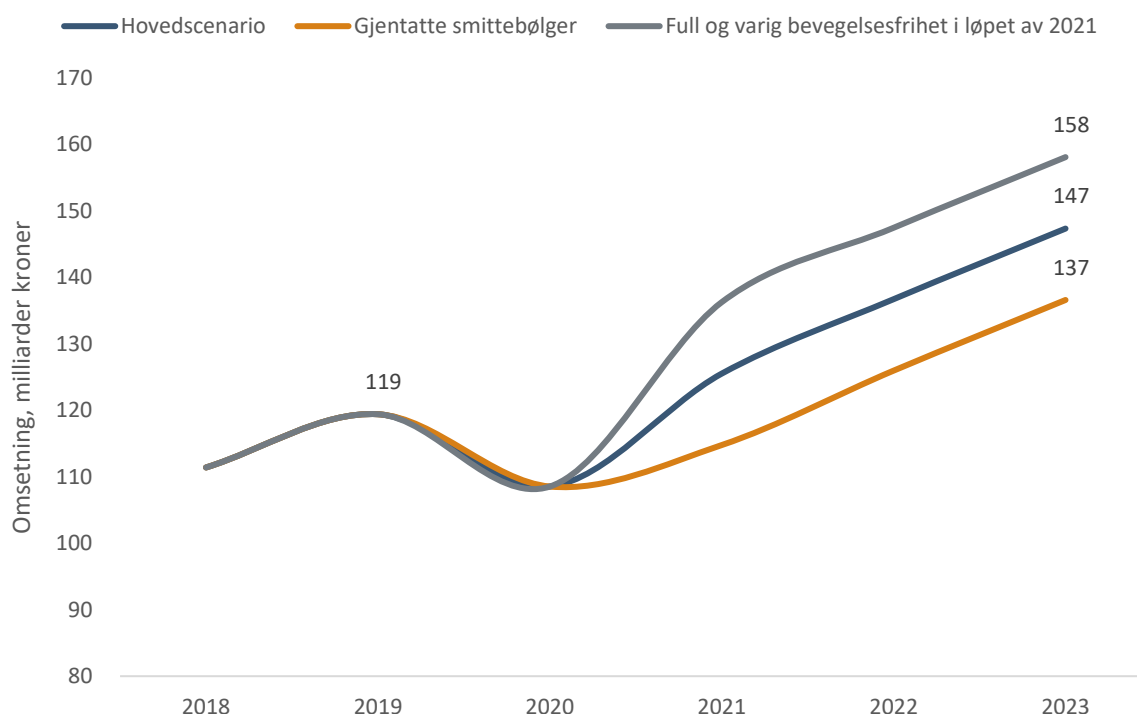


5.2 Godsrederiene

Utviklingen av koronapandemien vil påvirke verdensøkonomien og verdenshandelen, som igjen vil påvirke frakterederierne kraftig. Endringer på et par små prosentpoeng i fraktevolum vil gi store utslag i rederienes inntekter, fordi samlet tonnasje er finbalansert mot forventet handelsaktivitet. Ratene vil derfor falle i takt med etterspørselen, noe som gir en dobbel inntektssmell i nedgangsperioden. Tilsvarende vil ratene reagere positivt oppover på økt handel, spesielt med tanke på den lave byggeaktiviteten av lasteskip som har vært og vil fortsette basert på ordrebøkene ved asiatiske verft. Inntektsutvikling i de tre scenarioene er vist i Figur 26.

Den norskregistrerte sysselsettingseffekten vil derimot ikke være like sensitiv for den økonomiske utviklingen som inntektene, både fordi sysselsettingen i stor grad følger handelsvolumene og fordi disse rederiene i utstrakt grad benytter seg av utenlandske sjøfolk.

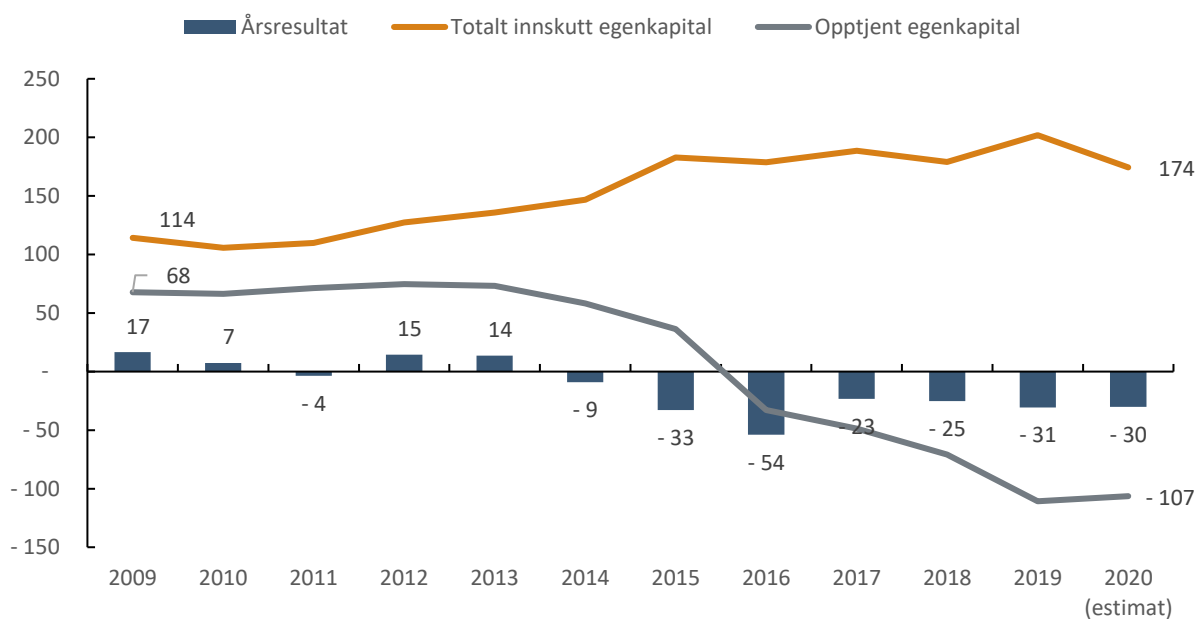
Figur 26 – Inntektsutvikling for frakterederier (deepsea og shortsea) i de tre scenarioene. 2018-2022. Kilde: Menon



5.3 Offshorerederier og riggselskap

Selv om offshorerederierne og riggselskapene ikke er like sensitive for koronautviklingen, er situasjonen for mange av aktørene prekær. Rederierne har tapt penger i mange år og befinner seg i en kritisk finansiell situasjon. Forut for koronapandemien og oljeprisfallet var vekstutsiktene positive for rederne, selv om de finansielle problemene var vedvarende. Offshorerederierne står fremdeles, selv etter oljepakken, i en svært utfordrende posisjon, med drastisk forverrede markedsutsikter sammenlignet med utsiktene før korona. I kombinasjon med den kritiske finansielle situasjonen er dette en potensielt dødelig cocktail for flere av aktørene.

Figur 27 – Årsresultat, innskutt egenkapital og opptjent egenkapital blant de offshorerettede rederiene. 2009-2020. Kun 2/3 av alle foretak i Norge har rapportert regnskap for 2020 per august 2021. Regnskapene som ikke er levert er derfor estimert av Menon. Kilde: Menon



6 Vedlegg

Tall fordelt på hovedgrupper

Hovedscenario

Hovedscenario: Omsetning i mrd. NOK	2019	2020	2021	2022	2023
Rederi	256,5	233,9	246,8	252,3	270,1
Tjenesteleverandør	100,2	91,6	97,4	90,6	96,9
Utstysleverandør	77,3	71,1	79,5	70,6	72,6
Verft	32,8	27,9	30,8	19,9	25,2
Totalt	467	425	455	433	465

Hovedscenario: Verdiskaping i mrd. NOK	2019	2020	2021	2022	2023
Rederi	93,9	86	89,4	89,6	94,9
Tjenesteleverandør	33,8	32	32,9	30,6	32,7
Utstysleverandør	22,9	21,3	23,5	21,1	21,6
Verft	5,1	4,4	4,8	3,2	4
Totalt	156	144	151	145	153

Hovedscenario: Antall sysselsatte	2019	2020	2021	2022	2023
Rederi	34700	33100	31700	32200	33400
Tjenesteleverandør	23800	22500	23000	22200	23200
Utstysleverandør	20000	18500	19600	18700	19000
Verft	9500	8500	7900	6800	8200
Totalt	88000	82600	82200	79900	83800

Gjentatte smittebølger

Gjentatte smittebølger: Omsetning i mrd. NOK	2019	2020	2021	2022	2023
Rederi	256,5	233,9	232,8	234,7	252,6
Tjenesteleverandør	100,2	91,6	88,9	82,2	87,4
Utstysleverandør	77,3	71,1	72,1	63	64,7
Verft	32,8	27,9	30,5	19,7	22,4
Totalt	467	425	424	400	427

Gjentatte smittebølger: Verdiskaping i mrd. NOK	2019	2020	2021	2022	2023
Rederi	93,9	86	85,6	84,4	89,8
Tjenesteleverandør	33,8	32	30	27,7	29,5
Utstysleverandør	22,9	21,3	21,5	19	19,4
Verft	5,1	4,4	4,7	2,7	2,8
Totalt	156	144	142	134	142

Gjentatte smittebølger: Antall sysselsatte	2019	2020	2021	2022	2023
Rederi	34700	33100	30000	29800	30800
Tjenesteleverandør	23800	22500	21800	21000	21700
Utstysleverandør	20000	18500	18400	17300	17600
Verft	9500	8500	7900	6600	6700
Totalt	88000	82600	78100	74700	76800

Full og varig bevegelsesfrihet i løpet av 2021

Full og varig bevegelsesfrihet: Omsetning i mrd. NOK	2019	2020	2021	2022	2023
Rederi	256,5	233,9	260,7	266,9	285,5
Tjenesteleverandør	100,2	91,6	101,4	94,6	101,1
Utstysleverandør	77,3	71,1	81,2	72,2	74,4
Verft	32,8	27,9	31	20	25,4
Totalt	467	425	474	454	486

Full og varig bevegelsesfrihet: Verdiskaping i mrd. NOK	2019	2020	2021	2022	2023
Rederi	93,9	86	93,1	93,5	99,1
Tjenesteleverandør	33,8	32	34,2	31,9	34,1
Utstysleverandør	22,9	21,3	24	21,5	22,1
Verft	5,1	4,4	4,8	3,2	4
Totalt	156	144	156	150	159

Full og varig bevegelsesfrihet: Antall sysselsatte	2019	2020	2021	2022	2023
Rederi	34700	33100	32900	33600	35000
Tjenesteleverandør	23800	22500	23500	22700	23700
Utstysleverandør	20000	18500	19800	18900	19200
Verft	9500	8500	7900	6800	8200
Totalt	88000	82600	84100	82000	86100

6.1 Avgrensning av maritim næring

Å måle en nærings størrelse er langt fra noen eksakt vitenskap. I tillegg til metodiske og målerelaterte utfordringer avhenger resultatene av hvordan næringen defineres. Vi er interessert i bedrifter som er koblet sammen gjennom kunde- og leverandørrelasjoner, gjennom samarbeid eller ved at de trekker på det samme ressursgrunnlaget. Det gir oss følgende definisjon av maritim næring:

«Alle virksomheter som eier, opererer, designer, bygger, leverer utstyr eller spesialiserte tjenester til alle typer skip og andre flytende enheter.»

En slik definisjon inkluderer virksomheter som uomtvistelig er maritime, for eksempel bygging og operasjon av tankskip. Definisjonen rommer samtidig en lang rekke virksomheter som ofte blir assosiert med andre næringer. Et eksempel er Kongsberg Maritime, som er et IT-selskap, men som primært leverer til maritim aktivitet.

Grenseflatene mot petroleumsnæringen er spesielt viktige, og vi har gjentatte ganger blitt kontaktet av personer som lurte på overlappen mellom leverandørindustrien til olje og gass og maritim næring. Litt forenklet definerer vi maritim aktivitet som alt som har med skipsdrift og leveranser til dette å gjøre. I tillegg har vi inkludert riggselskapene som maritime aktører. Fra leverandørindustrien til olje og gass er derfor alt av offshorerederiene (supply, rigg, seismikk osv.) og boreutstysprodusentene inkludert. I tillegg har man en stor gruppe av skipsutstysleverandører og skipsbyggere som fikk mesteparten av sine inntekter fra olje- og gassindustrien fram til det store oljeprisfallet i 2014, men nå får mesteparten av sine inntekter fra andre markeder. Disse trekkes ofte fram som oljeleverandører, riktig nok, siden de også leverer inn i denne verdikjeden. Men avhengigheten deres av oljemarkedet er som skrevet i dag langt mindre enn tidligere.

Tallene i rapporten inkluderer derimot ikke oljeleverandørselskaper som driver med aktiviteter som plattformbygging, produksjon av subseautstyr og alt av oljeleveransene som ikke handler om skipsvirksomhet. I selskaper blir det da navn som Aker Solutions, Aibel, Kværner-verftene, Schlumberger, Halliburton etc. som ikke er med.

6.2 Avvik i historiske tall

Ved hver oppdatering av Maritim verdiskapingsrapport og koronaprogner forekommer det mindre endringer i de historiske tallene for den maritime næringen. Disse endringene kommer stort sett fra tilbakevirkende endringer i hvilke selskaper som blir definert som maritime i et gitt år. Gjennom verdikjedetilnærmingen vår tegner vi et unikt bilde av den maritime næringen som ikke lar seg avgrense av næringskategoriene selskapene tilhører. Det betyr imidlertid også at vår populasjon (liste over alle maritime selskaper) er dynamisk mellom år. En bedrift som fikk store deler av sin inntekt fra maritime verdikjeder i ett år, men det påfølgende året får sine

inntekter fra andre verdikjeder enn den maritime, er etter vår definisjon det første året en maritim bedrift, men ikke i det andre året. Slike type endringer klarer vi ikke alltid å fange opp i «real-time», og derav forekommer det også oppdateringer av våre populasjoner tilbake i tid.

6.2.1 Avvik i 2019-tall fra fjorårets «kriserapporter»

De to rapporter som ble utgitt i henholdsvis april og august 2020 opererer med andre 2019-tall enn denne og februar 2021-rapporten. Dette er forårsaket av at regnskap for 2019 ikke forelå under utarbeidelsen av de to rapportene i 2020. Vi brukte derfor estimater for 2019 fra Maritim verdiskapingsrapport 2020, utgitt i januar 2020, som startsted for våre prognoser i rapportene fra april og august 2020.

De endelige tallene for 2019 viste høyere vekst enn våre estimater for 2019 fra januar 2020. Det er viktig å bemerke at dette først og fremst gjelder nøkkeltallvariablene som fremkommer fra bedriftenes regnskap som omsetning og verdiskaping, ikke sysselsetting. Sysselsetting rapporteres løpende hver måned og er dermed ikke beheftet med samme usikkerhet som når vi estimerer de økonomiske nøkkelvariablene. Våre estimater og prognoser for økonomiske nøkkelvariable i årene 2020 til 2022 er basert på en relativ tilnærming til 2019. Med den samme spådde utviklingen vil derfor omsetnings- og verdiskapingstallene i 2021 være høyere i absolutt verdi i denne rapporten enn de to foregående.