MENON ECONOMICS

RAPPORT

PROGNOSER FOR MARITIM NÆRING PER AUGUST 2020

MENON-PUBLIKASJON NR. 91/2020

Av Anders M. Helseth og Erik W. Jakobsen

Denne rapporten er et selvstendig utarbeidet produkt fra

finansiert av

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. Denne rapporten er en oppdatering av rapporten fra april basert på utviklingen siden den gang.

Mesteparten av det som ble skrevet i april gjelder fortsatt. 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 overordnete 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, om ikke overveiende sannsynlig, 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.

Rapporten er utarbeidet av Menon Economics for et konsortium bestående av Maritimt Forum, Lederne, Negotia, Tekna og NITO. Menon Economics står ansvarlig for alt innhold i rapporten.

_____

August 2020

Anders Helseth
Prosjektleder
Menon Economics

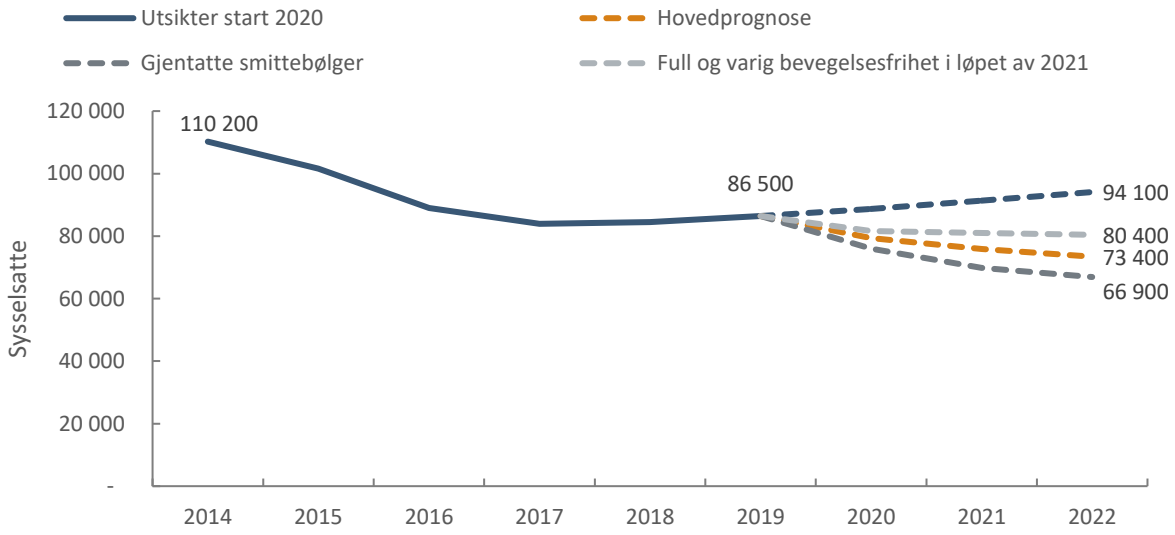
Innhold

1	**SAMMENDRAG**	**4**
2	**INNLEDNING OG LESERVEILEDNING**	**6**
3	**UTSIKTENE FOR DEN MARITIME NÆRINGEN**	**7**
3.1	Sysselsetting	8
3.2	Konsekvenser av smitteutviklingen	9
3.3	Markedene	10
3.4	Effekt av tiltakene så langt	11
4	**DEN MARITIME INDUSTRIEN**	**13**
4.1	Verftene	13
4.2	Utstyrsleverandørene	16
5	**REDERIENE**	**20**
6	**VEDLEGG**	**25**

1 Sammendrag

Den norske maritime næringen står ovenfor svært utfordrende tider, uavhengig av den videre koronautviklingen. I et scenario med gjentatte smittebølger globalt og nasjonalt, viser våre prognoser at det vil være nesten 20 000 færre arbeidsplasser i næringen ved utgangen av 2022 enn ved inngangen til 2020. Bedre koronautvikling vil naturligvis påvirke den maritime næringen positivt. Med full og varig bevegelsesfrihet i løpet av 2021, estimerer vi at reduksjonen i arbeidsplasser ved utgangen av 2022 vil begrense seg til rundt 6 000. I vårt hovedscenario, en situasjon uten drastisk forverring eller forbedring av koronasituasjonen i nær framtid, forventer vi rundt 13 000 færre arbeidsplasser i næringen ved utgangen av 2022.

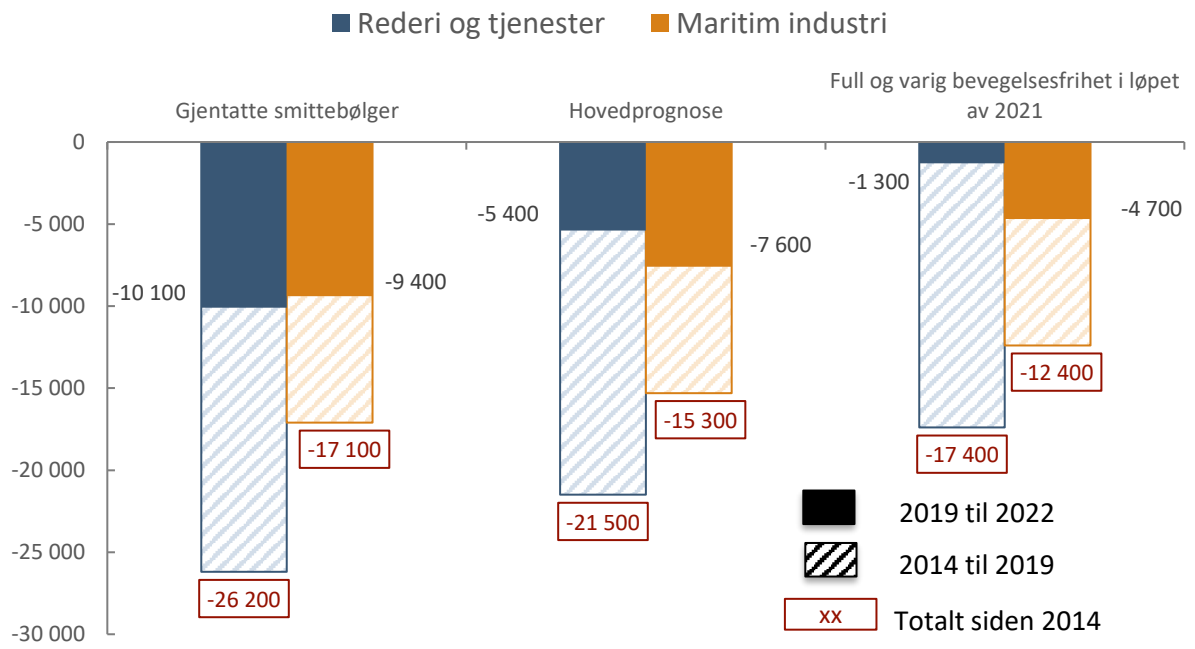
Figur 1 - Sysselsatte i maritim næring, utsikter ved starten av 2020 og utvikling i de tre scenarioene. 2014-2022. Kilde: Menon



Sensitiviteten for koronapandemiens utvikling varierer mellom segmentene i den maritime næringen. På redersiden gjelder dette spesielt de som opererer i turistsegmentet, men det vil også ha en betydelig påvirkning for inntektene til frakterederiene. Den maritime industrien (verft og utstyrsleverandører) er som helhet ikke like sensitiv for koronautviklingen. Dette skyldes i stor grad at markedet for bestillinger av cruiseskip vil være borte både i hovedscenarioet og ved gjentatte smittebølger, og at bestillingene vil ta seg opp sakte selv i det høye scenarioet. Med andre ord er ikke oppsiden av en positiv koronautvikling like stor for industrien som for en del av rederiene.

Figur 2 viser sysselsettingen i den maritime industrien og i rederiene og tjenesteleverandørene ved utgangen av 2022, sammenlignet med 2019 og 2014, i våre tre hovedscenarioer. 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 etter oljekrisen. Avhengig av den videre smitteutviklingen viser våre prognoser at det samlede fallet i sysselsetting siden 2014 vil være på mellom 30 000 og 43 000 arbeidsplasser ved utgangen av 2022.

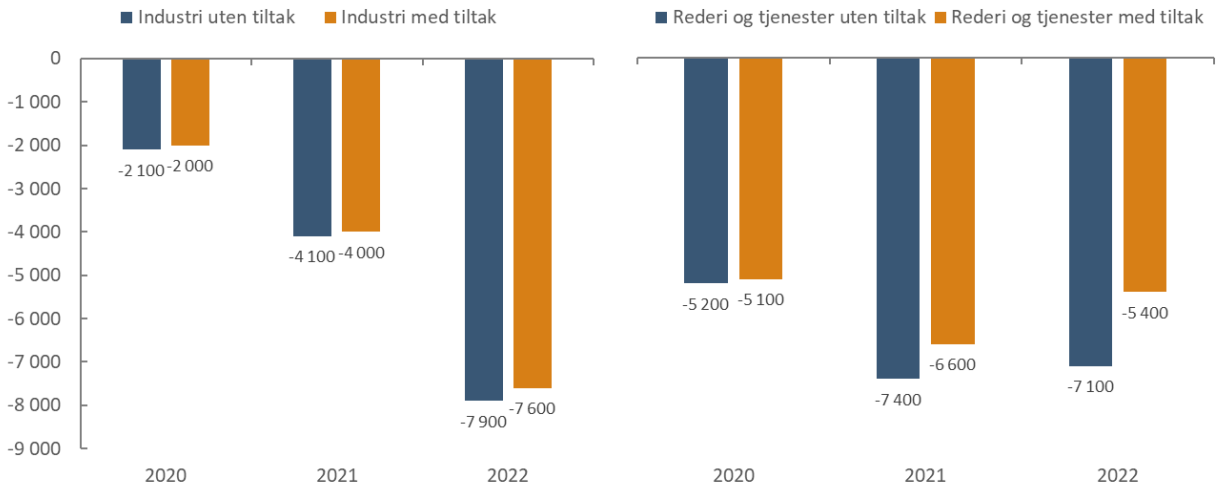
Figur 2 – Sysselsettingsreduksjon i 2022, med henholdsvis 2019 og 2014 som referanseår i de tre scenarioene. Kilde: Menon



De motkonjunkturelle tiltakene som er gjennomført eller planlagt så langt vil ha liten effekt på sysselsetting i den maritime industrien. Tiltakene for å redde verftsnæringen er for små til ha særlig effekt, og den mye omtalte oljepakken vil ikke øke aktiviteten hos norske skipsverft og maritime utstyrsleverandører nevneverdig, ettersom markedet for nybygg av offshoreskip er dødt, oljepakke eller ikke.

Oljepakken vil derimot utløse større positive effekter hos rederiene, men da kun hos de selskapene som er vridd mot olje- og gassmarkedet. Prognosene for investeringer og leteaktivitet på norsk sokkel har gått opp som følge av oljepakken, og dette vil påvirke offshorerederiene og riggselskapene positivt, men ikke mer enn at det demper fallet sammenlignet med 2019.

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 hovedscenarioet. Kilde: Menon



2 Innledning og leserveiledning

Denne rapporten er en oppdatering av publikasjonen *Oppdaterte prognoser for maritim næring i lys av korona og oljeprisfall* som ble gitt ut i april 2020. Analysene bygger på det samme modellapparatet som ble utviklet i forbindelse med rapporten fra april 2020, men er oppdatert med den senest tilgjengelige informasjonen per 14. august 2020, både når det gjelder markedsutsikter, faktisk utvikling, gjennomførte motkonjunkturtiltak og planlagte tiltak.

Prognosene i rapporten går fram til og med 2022, og er fundert i oppdaterte markedsprognoser fra eksterne kilder, makroprognoser og tilgjengelig informasjon som ordrebøker og likende. Prognoser blir generelt mer usikre jo lenger fram i tid en går, men det har vært nødvendig med denne tidshorisonten 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 2023 og 2024 som input i vår modell for å kunne si noe om sysselsetting ved utgangen av 2022.

I rapporten fra april 2020 opererte vi med tre scenarioer, kalt hovedscenarioet, pessimistisk scenario og optimistisk scenario. Ulikhetene i scenarioene kom ikke bare fra usikkerhet rundt koronautviklingen, men også utviklingen i markeder som ikke var relatert til korona. I det optimistiske scenarioet la vi til grunn en langt bedre utvikling enn ventet, og dårligere utvikling enn ventet i det pessimistiske scenarioet.

I denne rapporten har vi endret hva de ulike scenarioene viser. Scenarioene viser nå våre beste prognoser under ulike utviklinger av koronapandemien. Vi opererer med et hovedscenario som viser den forventede utviklingen i maritim næring under forutsetning om at koronapandemien ikke fører til nye og langvarige nedstengninger av land og samfunn, men fortsatt legger betydelige føringer og delvis restriksjoner på bevegelse. Det mest negative scenarioet, kalt *Gjentatte smittebølger,* viser prognosen for utvikling i maritim næring dersom koronapandemiens utvikling fører til gjentatte strenge bevegelsesrestriksjoner i form av nedstengninger av land og samfunn. Det mest positive scenarioet, kalt *Full og varig bevegelsesfrihet i løpet av 2021,* viser prognosen for utvikling i maritim næring dersom verden i løpet av høsten 2020 får bedre kontroll over koronapandemien, og det blir en gradvis overgang til full og varig bevegelsesfrihet i løpet av 2021. Dette vil sannsynligvis kreve at en vaksine er klar i begynnelsen i av 2021, og at denne blir administrert i et svært høyt tempo til alle viktige land som er med å drive etterspørselen, direkte eller indirekte, i den maritime næringen.

Prognosene i rapporten inkluderer, som antydet over, endringer som følge av myndighetstiltakene som er gjennomført eller planlagt gjennomført per 14. august 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 forrige rapport, dessuten lite sannsynlig at ville hatt noen signifikant positiv effekt på den maritime næringen i vår relativt korte analyseperiode (t.o.m. 2022).

Rammeverket for analysene er det samme som i rapporten fra april, men med oppdatert input og enkelte endringer som følge av endringen i hva scenarioene er ment å vise. Lesere som er interessert i å studere prognosemetodene nærmere refereres til rapporten fra april.

3 Utsiktene for den maritime næringen

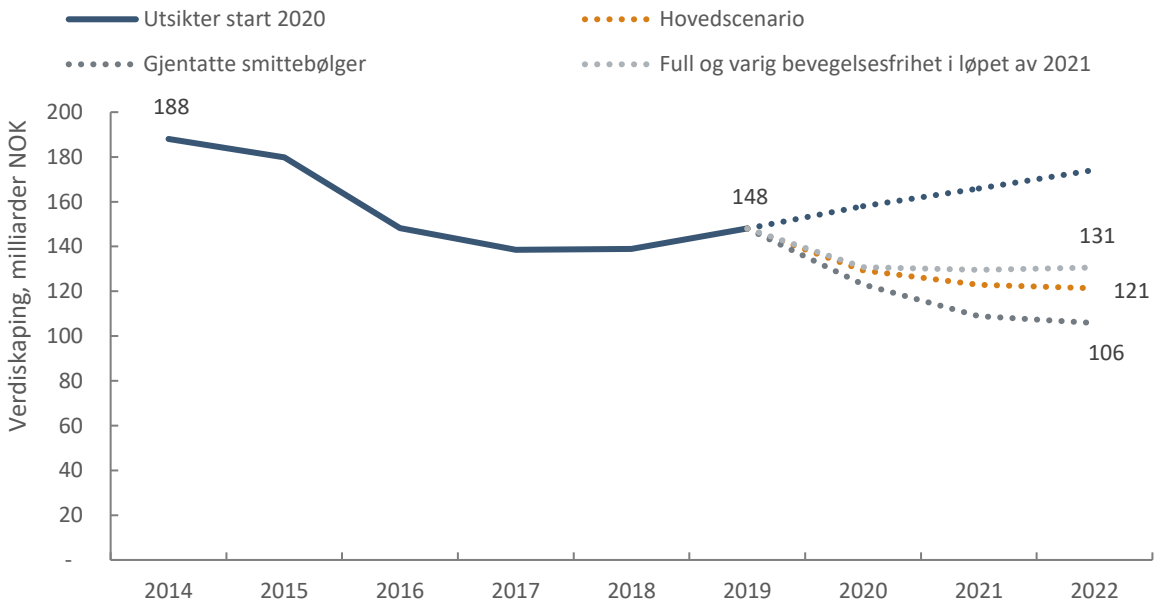
Den norske maritime næringen står ovenfor svært utfordrende tider, uavhengig av den videre koronautviklingen. I alle scenarioene vil verdiskapingen falle kraftig i 2020, med et fall fra 148 milliarder kroner i 2019 til mellom 123 og 130 milliarder kroner i 2020, avhengig av koronautviklingen.

I vårt hovedscenario fortsetter fallet i 2021 og 2022, med en reduksjon fra 129 milliarder kroner i verdiskaping i 2020, til henholdsvis 123 og 121 milliarder kroner i 2021 og 2022. Denne utviklingen kommer på toppen av et massivt fall i etterkant av oljekrisen i 2014, hvor en gradvis opptur så vidt var påbegynt i 2018 og 2019, og det var sårt tiltrengte utsikter for vekst i 2020 og framover.

I et scenario med gjentatte smittebølger og langvarige nedstengninger av landegrenser og samfunn vil konsekvensene for den maritime næringen bli enda større enn i hovedscenarioet. En drastisk forverring av koronasituasjonen utover høsten vil påvirke verdiskapingen i 2020 negativt, ned seks milliarder kroner sammenlignet med hovedscenarioet. Den negative differansen fra hovedscenarioet øker i 2021 og 2022, og i dette scenarioet vil verdiskapingen i den maritime næringen i 2022 være 106 milliarder kroner, sammenlignet med 148 milliarder kroner i 2019.

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 2021 og 2022.

Figur 4 - Verdiskaping i maritim næring, utsikter ved starten av 2020 og utvikling i de tre scenarioene. 2014-2022. Kilde: Menon



Tabell 1 – Endring i nøkkeltall for norsk maritim næring fra 2019 til 2022 i de tre scenarioene. Kilde: Menon

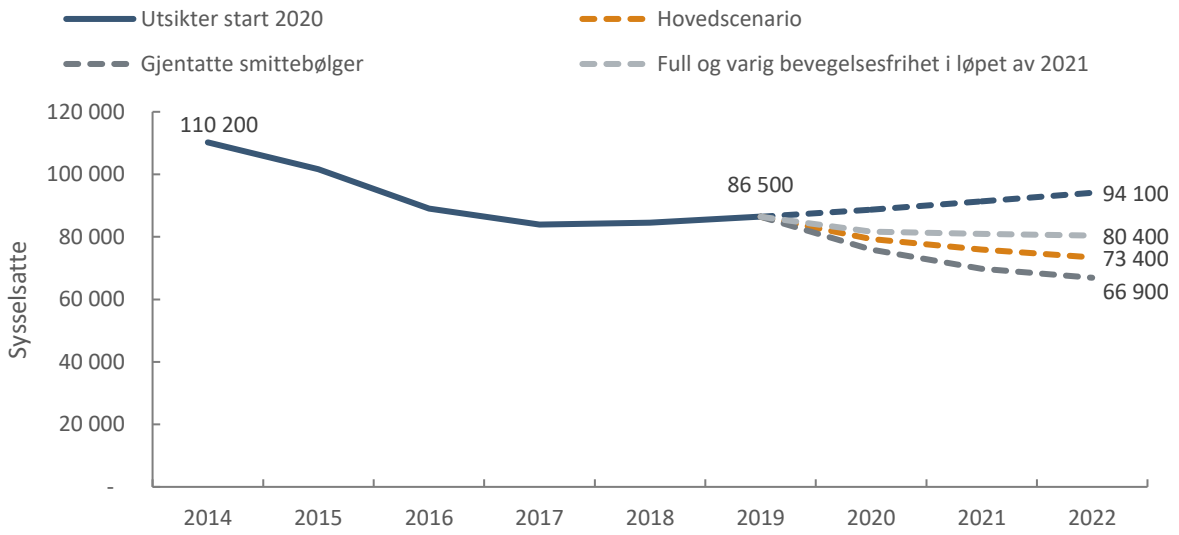
	Omsetning	Verdiskaping	Sysselsetting
Maritim næring i 2019	445 mrd. NOK	148 mrd. NOK	86 500
Maritim næring i 2022 – Hovedscenario	354 mrd. NOK (-91 mrd. NOK)	121 mrd. NOK (-27 mrd. NOK)	73 400 (-13 100)
Maritim næring i 2022 – Gjentatte smittebølger	316 mrd. NOK (-129 mrd. NOK)	106 mrd. NOK (-42 mrd. NOK)	66 900 (- 19 600)
Maritim næring i 2022 – Full og varig bevegelsesfrihet i løpet av 2021	384 mrd. NOK (-61 mrd. NOK)	131 mrd. NOK (-17 mrd. NOK)	80 400 (- 6 100)

3.1 Sysselsetting

Lavere aktivitetsnivå vil redusere behovet for ansatte. I vårt hovedscenario vil sysselsettingen falle med 15 prosent (13 100 arbeidsplasser) fram til begynnelsen av 2023, sammenlignet med 2019-nivå. Tilsvarende tall er 23 prosent (19 600 arbeidsplasser) ved en forverring av koronasituasjonen og syv prosent (6 100 arbeidsplasser) ved drastisk bedrete utsikter for koronautviklingen.

Det er verdt å bemerke at permitterte arbeidstakere fortsatt beregnes som sysselsatte i våre analyser, helt fram til ansettelsesforholdet blir sagt opp. Nedgangen i sysselsetting i våre scenarioer skyldes derfor ikke forbigående permitteringer, men faktisk avsluttede arbeidsforhold. Utviding av permisjonstiden vil i så måte også kunne utsette oppsigelser fra høsten 2020 til ut i 2021. Med en planlagt utvidelse av permisjonsordningen til å gjelde i 52 uker, vil derfor reduksjonen i sysselsatte vi spår i løpet av 2020 kunne bli utsatt til litt ut i 2021, eller unngås i enkeltsegmenter der markedene snur i 2021. Det vil imidlertid ikke påvirke de samlede effektene over tid ettersom endring i permisjonsreglementet ikke vil påvirke de underliggende markedsutsiktene eller koronautviklingen.

Figur 5 - Sysselsatte i maritim næring, utsikter ved starten av 2020 og utvikling i de tre scenarioene. 2014-2022. Kilde: Menon

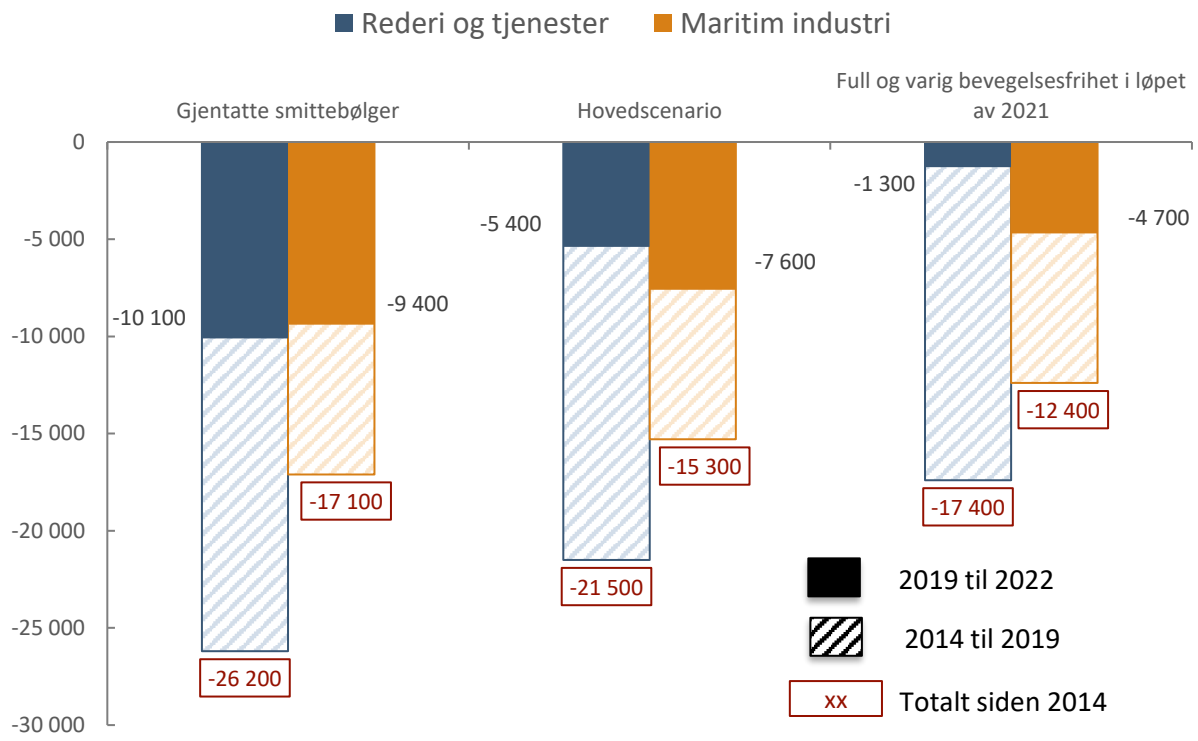


3.2 Konsekvenser av smitteutviklingen

Sensitiviteten for koronapandemiens utvikling varierer mellom segmentene i den maritime næringen. På redersiden gjelder dette spesielt de som opererer i turistsegmentet, men det vil også ha en betydelig påvirkning for inntektene til frakterederiene. I hovedscenarioet vil antall ansatte blant rederiene og tjenesteleverandørene reduseres med mer enn 5 000 fra 2019 til 2022. Tilsvarende reduksjon ved gjentatte smittebølger vil være på over 10 000 arbeidsplasser, mens en «helt» fri og åpen verden i løpet av 2021 vil begrense tapet av arbeidsplasser til rundt 1 300 sysselsatte.

Den maritime industrien (verft og utstyrsleverandører) er som helhet ikke like sensitiv for koronautviklingen. Dette skyldes i stor grad at markedet for bestillinger av cruiseskip vil være borte både i hovedscenarioet og ved gjentatte smittebølger, og at bestillingene vil ta seg opp sakte selv i det høye scenarioet. Med andre ord er ikke oppsiden av en positiv koronautvikling 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 spesielt ramme det internasjonale ettermarkedet for utstyrsleverandørene.

Figur 6 – Sysselsettingsreduksjon i 2022 i forhold til 2019 og 2014 i de tre scenarioene. Kilde: Menon



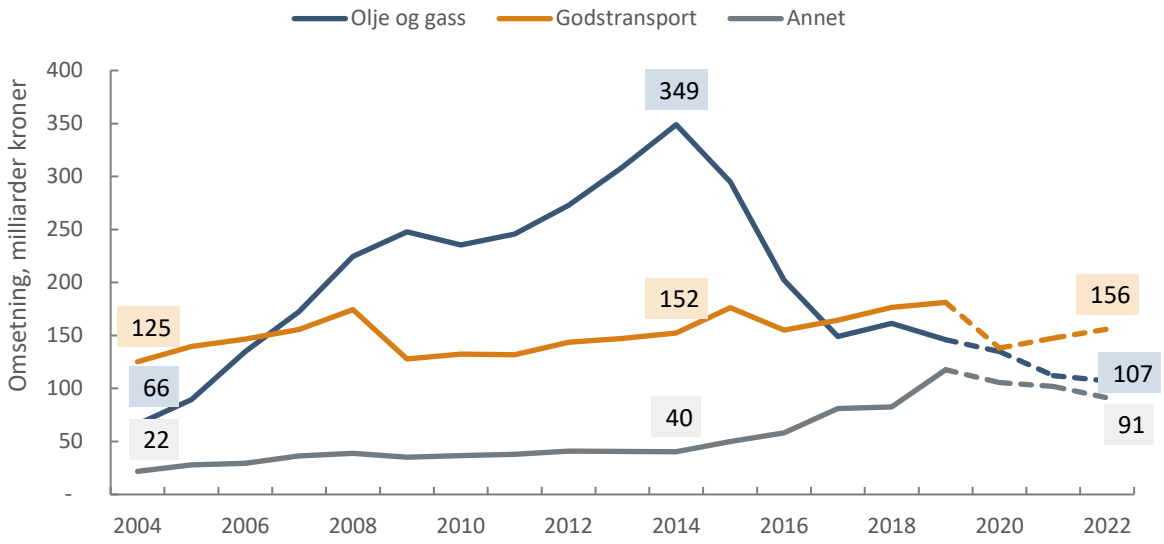
3.3 Markedene

Driverne bak den negative utviklingen er i hovedsak de samme som ved utarbeidelsen av den forrige utgaven av rapporten i april. 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, men monner ikke mer enn at de bidrar til en reduksjon i inntektsfallet fra dette segmentet i den maritime næringen.

Markedet for godstransport, både for redere og utstyrsleveranser til utenlandske verft, er noe forverret siden april 2020. Det har siden den gang blitt tydeligere at koronapandemien sannsynligvis vil påvirke økonomisk aktivitet i betydelig negativ retning over de neste årene. Dette vil igjen påvirke inntektene til lasterederiene og byggeaktiviteten på asiatiske verft, som er en viktig inntektskilde for norske utstyrsleverandører.

Samtidig bremser utviklingen i andre markeder, som har vært i kraftig vekst de senere årene, helt opp. Dette skyldes i hovedsak dystre utsikter i passasjerskipsegmentet, både for de få, men relativt store, norske rederiene, og for den maritime industrien, hvor bortfallet av inntekter fra dette segmentet vil komme med etterslep, men være langvarig. Fortsatt vekst i sjømatsegmentene og offshore vind trekker i positiv retning.

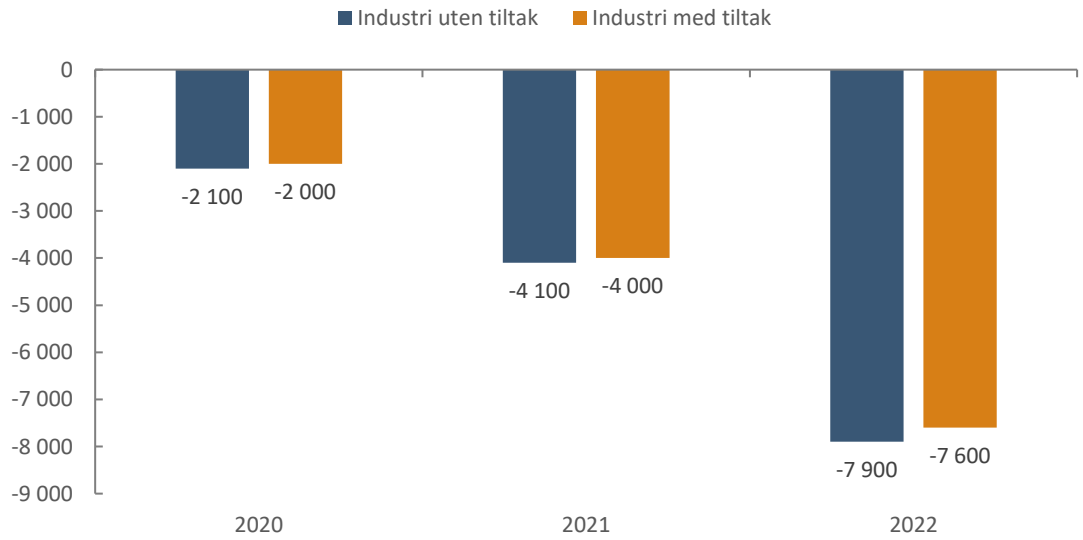
Figur 7 - Utvikling i omsetning i hovedscenarioet, fordelt på markedssegmenter. 2004-2022. Kilde: Menon



3.4 Effekt av tiltakene så langt

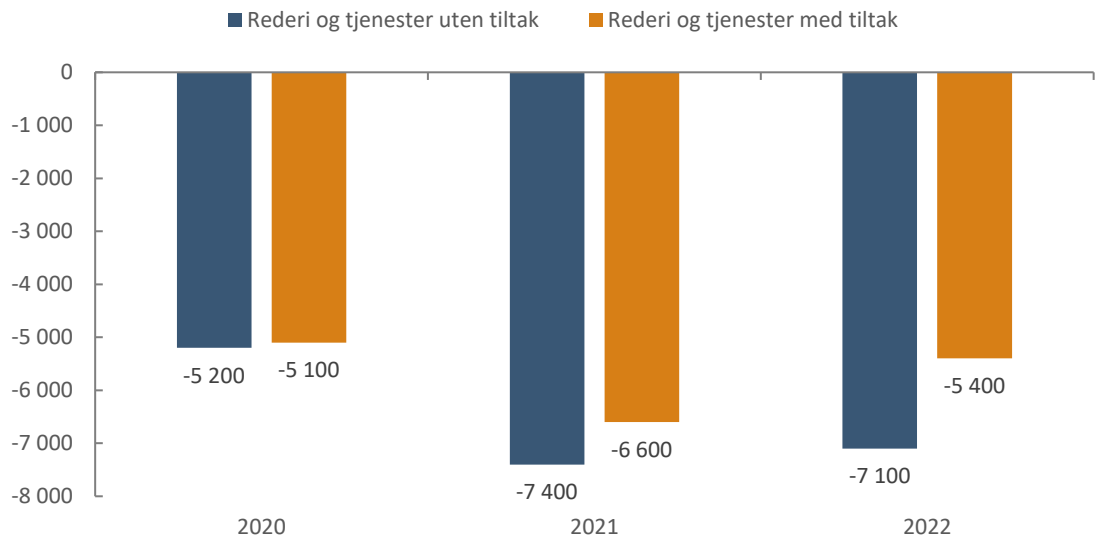
De motkonjunkturelle tiltakene som er gjennomført eller planlagt så langt vil ha liten effekt på sysselsetting i den maritime industrien. Å sende en omsetningspuls på snaue 700 millioner kroner over tre år gjennom en verftsnæring som omsetter for 30 milliarder kroner årlig, og som i hovedscenarioet vil 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 vårt hovedscenario vil de foreslåtte tiltakene skape cirka 500 årsverk i den maritime industrien i perioden 2020 til 2022.

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



Oljepakken vil derimot utløse større positive effekter hos rederiene og tjenesteleverandørene, men da kun hos de selskapene som er vridd mot olje- og gassmarkedet. Prognosene for Investeringer og leteaktivitet på norsk sokkel har gått opp som følge av oljepakken, og dette vil påvirke offshorerederiene og riggselskapene positivt, men ikke mer enn at det demper fallet sammenlignet med 2019.

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



4 Den maritime industrien

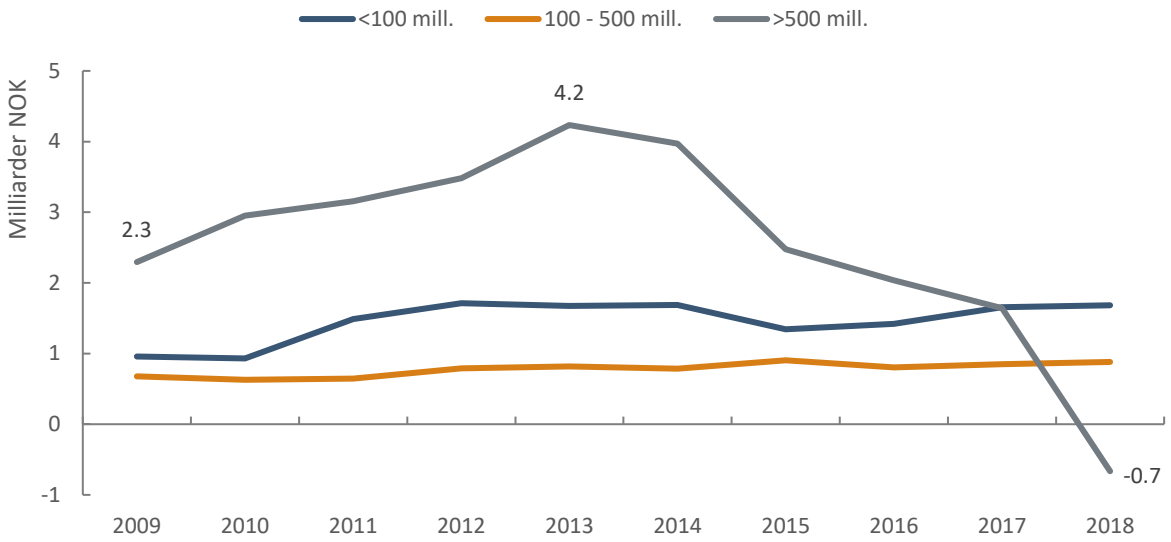
4.1 Verftene

Det later til å være noe uklarhet i hva som ligger i begrepet verft når den maritime industrien omtales. Verft, i kontekst av den maritime næringen, betyr et avansert verksted som bygger, utruster, reparerer og/eller vedlikeholder skip, enkelt kalt et skipsverft. Disse verftene må ikke sammenblandes med offshoreverftene som bygger, utruster og/eller vedlikeholder faste innretninger som plattformer eller nesten faste innretninger som FPSOer og FSOer, som fors eksempel Kværnerverftene på Stord og i Verdal.

De store norske skipsverftene har gjennomgått en bortimot total omstilling siden bortfallet av bestillinger av offshoreskip etter oljeprisfallet i 2014. Fra å levere spesialskip til offshorenæringen har de vridd 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.

De store verftene har tapt store penger på bortfallet av offshoremarkedet, og er i dag i en prekær kapitalsituasjon hvor de er bortimot tomme for egenkapital, grunnet negative resultater over mange år. Samlet hadde verftene med over 500 millioner kroner i omsetning i 2018 negativ egenkapital.

Figur 10 – Egenkapital hos verftene gruppert etter omsetning i 2018. 2009-2018. Kilde: Menon

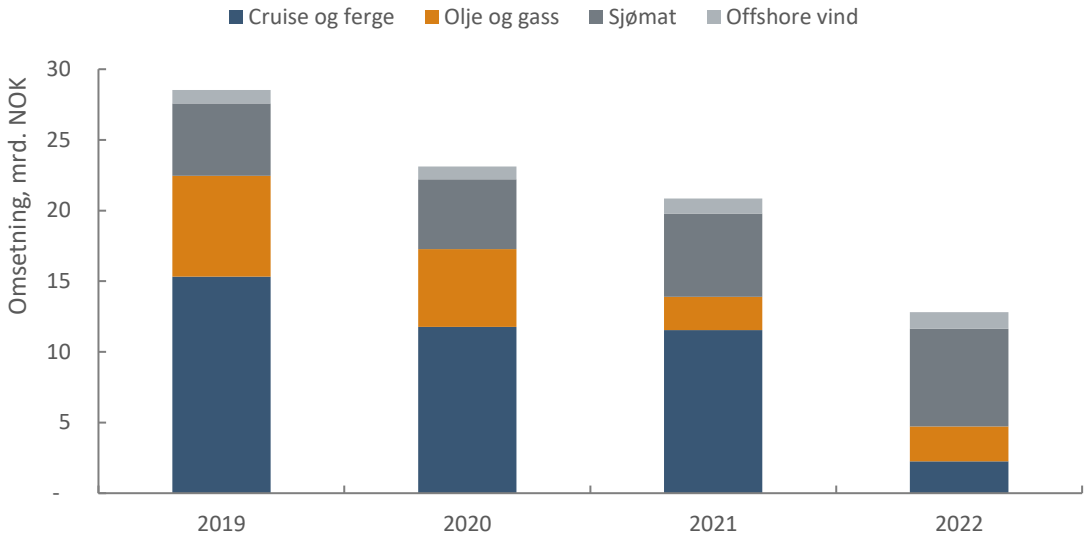


Koronapandemien vil sannsynligvis bli enda et massivt slag for verftene. Omstillingen mot cruisesegmentet de senere årene har ikke vært innbringende så langt, men med etablerte verdikjeder og erfaring var det håp for at segmentet skulle bli lønnsomt i 2020 og 2021. Markedet for cruiseturisme er med korona bortimot utradert over natten, og hvor fort markedet kommer tilbake til tidligere nivåer (om det gjør det i det hele tatt), er svært usikkert. Mer sikkert er det at dette vil legge en massiv demper på nye bestillinger av cruiseskip i flere år framover. Med ordresituasjonen på norske verft betyr det at de siste cruiseskipene vil leveres i 2021 og 2022, uten utsikter for nye prosjekter som kan holde inntektene fra segmentet oppe videre.

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. Oljepakken som ble lagt fram i begynnelsen av juni vil ikke føre til nye bestillinger av offshoreskip.

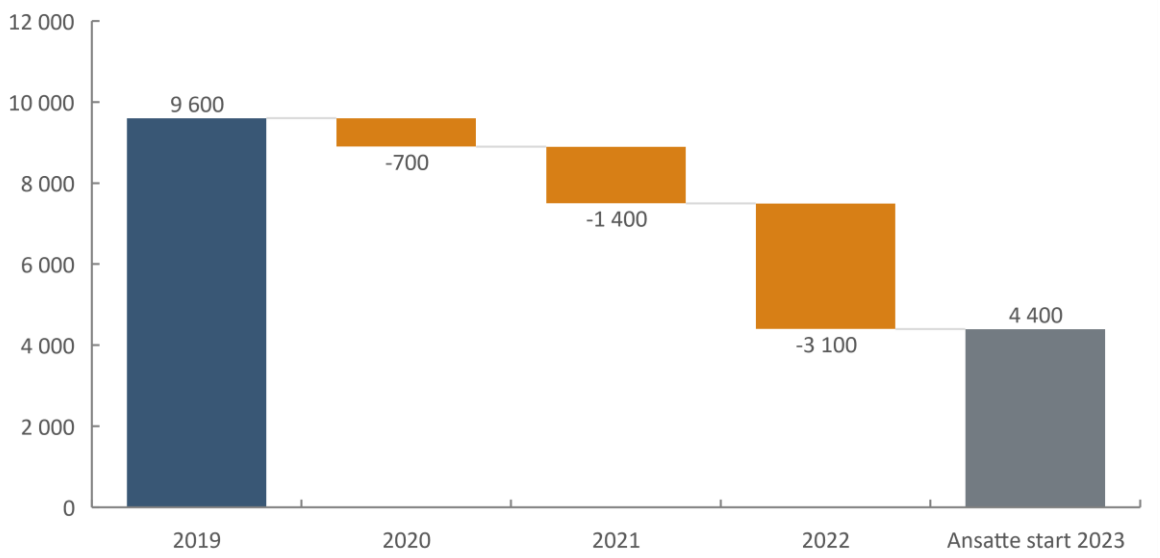
Samlet sett tegner dagens utsikter til at verftenes omsetning vil falle i 2020 og 2021, før det kommer et massivt fall i 2022 i takt med bortfallet av cruiseleveranser. Uten omstilling til nye markedssegmenter eller nye etterspørselstiltak/trender vil dette sannsynligvis bety kroken på døren eller drastisk 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. Denne veksten kan imidlertid langt i fra dekke bortfallet av inntekter fra de store veftene.

Figur 11 – Utvikling i omsetning blant verftene fordelt etter skipstype i hovedscenarioet. 2019-2022. Kilde: Menon



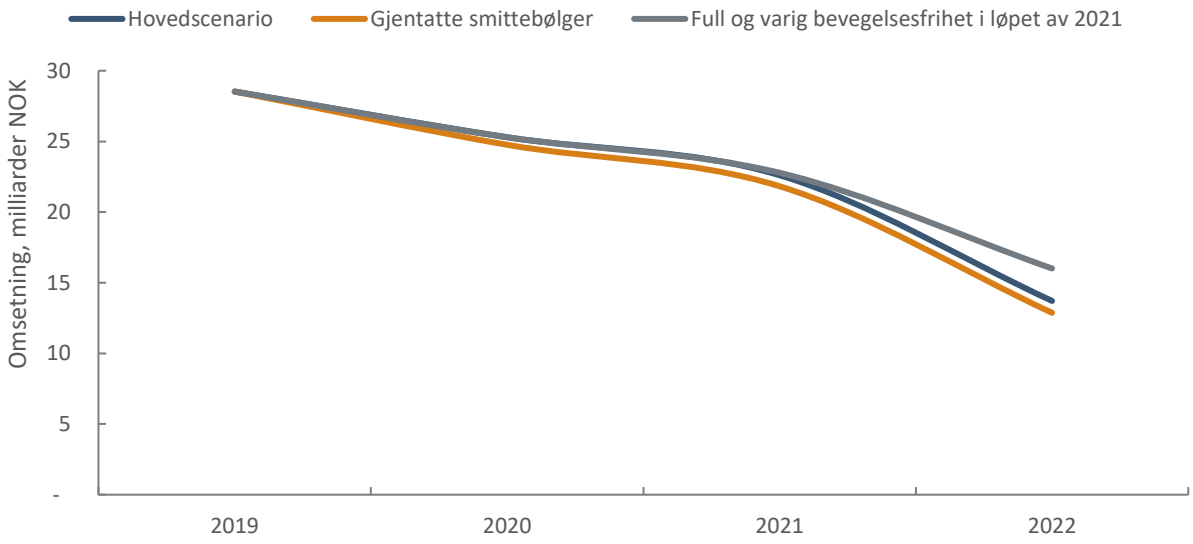
Fallet i omsetning vil slå hardt ut i sysselsettingen i verftsnæringen. I hovedscenarioet estimerer vi at sysselsettingen faller med 55 prosent, eller 5 200 sysselsatte, på norske verft fram til utgangen av 2022. Våre historiske sammenhenger mellom omsetning og sysselsetting skiller ikke mellom reduksjon 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 om våre scenarioer slår til.

Figur 12 - Utvikling i sysselsatte hos verftene i hovedscenarioet. 2019-2022. Kilde: Menon

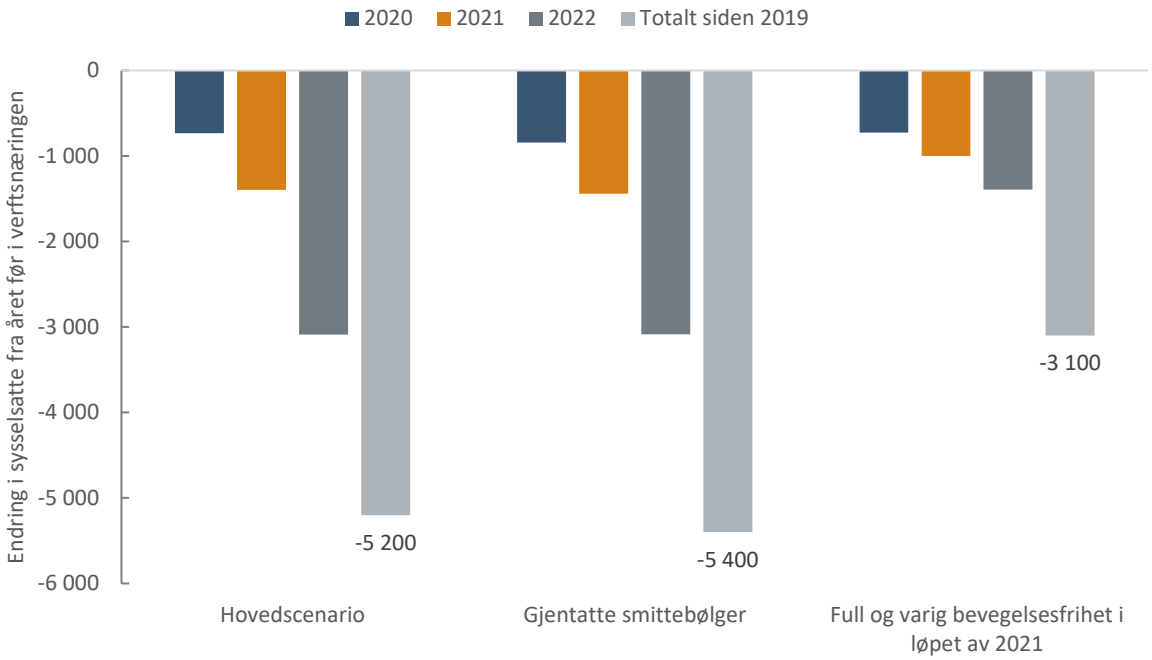


Verftene har den laveste oppsiden av de maritime aktørene i form av inntekter ved en svært positiv koronautvikling. Forklaringen ligger i at nybyggmarkedet for offshoreskip er borte over de neste årene i alle tilfeller, og at bestillinger av cruise i beste fall vil ta seg opp sakte mot slutten av analyseperioden vår. Markedet for bygging av fartøy til fiskeri og havbruksnæringen vil sannsynligvis være godt i alle tre scenarioene. Den smale «inntektsviften» i Figur 13 viser hvor fastlåst og negativ situasjonen er for de norske skipsverftene.

Figur 13 – Utviklingen i omsetning blant verftene i de tre scenarioene. 2019-2022. Kilde: Menon



Figur 14 - Utvikling i sysselsatte fra foregående år hos verftene i de tre scenarioene. 2019-2022. Kilde: Menon



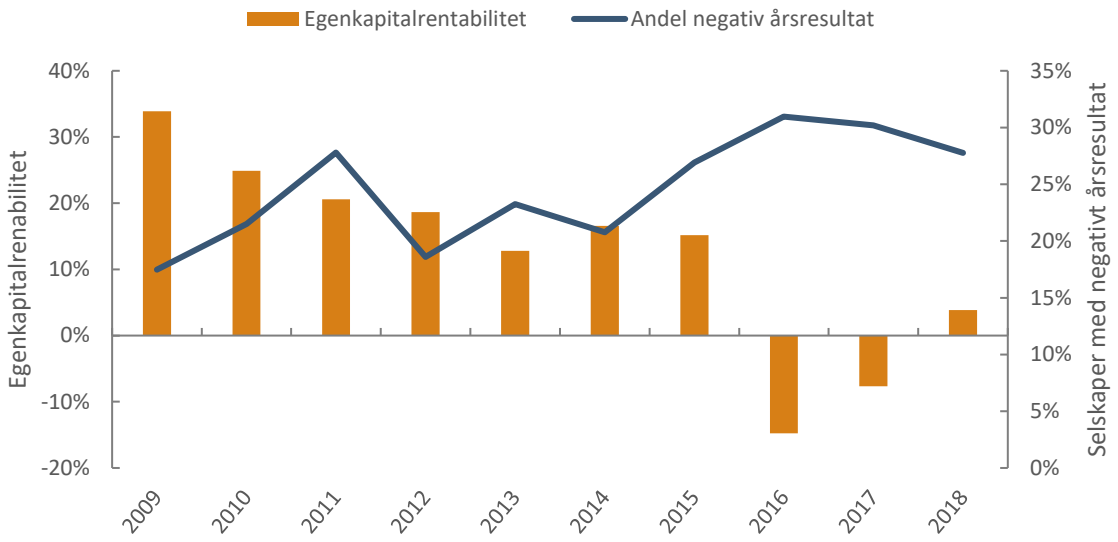
Det ligger potensial for en bedre utvikling for verftene i den aldrende nærskipsfartsflåten og ønsket om ytterligere elektrifisering av hurtigbåtene. *Rapporten Kartlegging av nærskipsfart – sammensetning, alder, lønnsomhet og utfordringer med flåtefornyelse*[1] viser imidlertid at det sannsynligvis 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 de norske verftenes manglende evne til å konkurrere på pris i dette segmentet per dags dato. 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. I tråd med vår antagelse om fravær av ytterligere næringsspesifikke tiltak er dette derimot ikke inkludert i prognosene, ettersom et storstilt antall bestillinger, eller konkrete planer om dette, ikke foreligger per dags dato.

4.2 Utstyrsleverandørene

Utstyrsleverandørene har 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 siden. Kapitalsituasjonen hos utstyrsleverandørene er ikke forverret de siste årene, men den vedvarende lave lønnsomheten utfordrer eieres vilje til å ha kapital bundet opp i næringen.

[1] *Rapporten Kartlegging av nærskipsfart – sammensetning, alder, lønnsomhet og utfordringer med flåtefornyelse, Menon Economics (2020)*

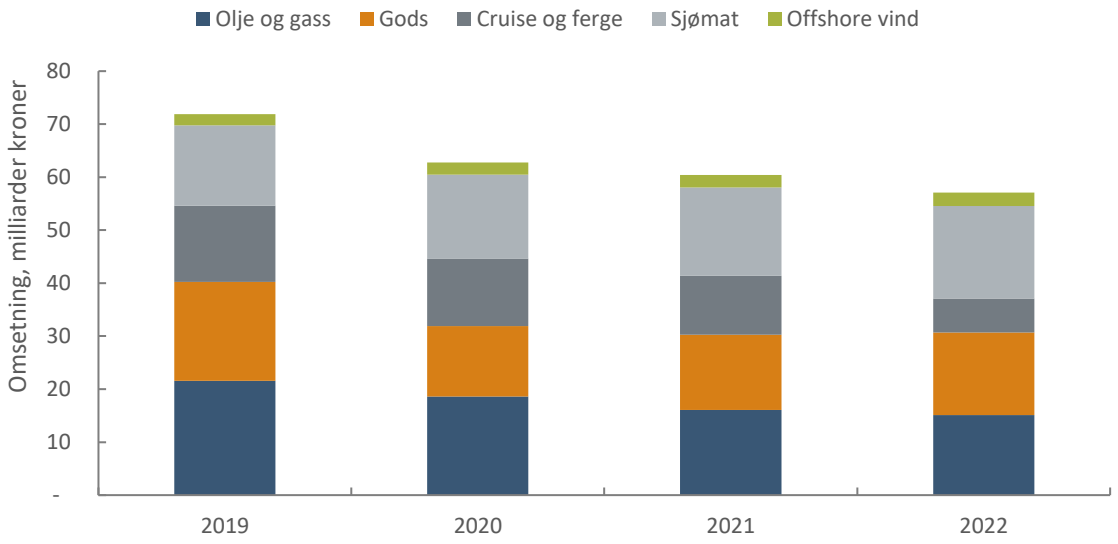
Figur 15 – Egenkapitalrentabilitet og andel selskaper med negativt årsresultat blant utstyrsleverandørene. 2009-2018. Kilde: Menon



På den positive siden er utstyrsleverandørene, som en gruppe, mer diversifisert over markedssegmenter enn verftene. I 2019 fikk utstyrsleverandørene det aller meste av sine inntekter nokså jevnt fordelt over de fire markedssegmentene olje og gass, godstransport, cruise og ferge samt sjømat.

Vårt hovedscenario tilsier at inntektene fra nybygg og ettermarked for lasteskip vil falle betydelig i 2020, for deretter å ta seg gradvis opp igjen i 2021 og 2022, men fortsatt ligge under 2019-nivå. Inntektene fra cruise- og oljemarkedet er ventet å falle gjennom hele perioden. Hardest vil det gå ut over inntektene fra cruisesegmentet, som kommer fra et historisk toppnivå i 2019, men vil mer enn halveres fram til 2022. Inntektsutviklingen i hovedscenarioet fordelt på markedssegmenter er vist i Figur 16.

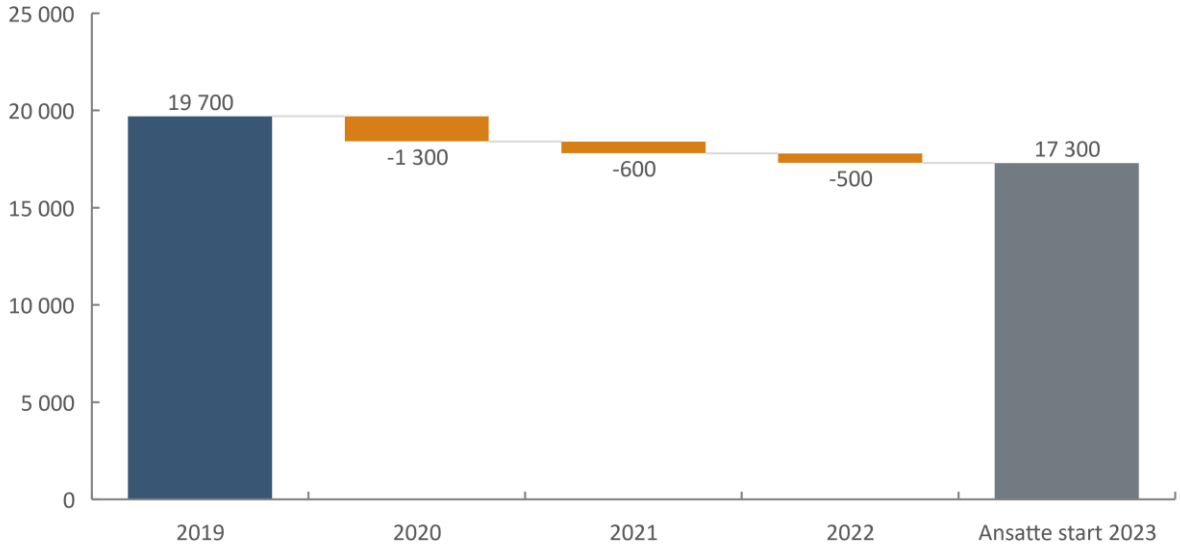
Figur 16 - Utvikling i omsetning blant utstyrsleverandørene fordelt etter skipstype i hovedscenarioet. 2019-2022. Kilde: Menon



Inntektsbortfallet hos utstyrsleverandørene er ikke like dramatisk som hos verftene, og sysselsettingen vil dermed ikke falle like mye heller. Vi forventer at permitteringer kan bli til oppsigelser som følge av lavere byggeaktivitet verden over, og at mange av disse ikke kommer tilbake til samme arbeid i løpet av andre halvår i 2021, samtidig som sysselsettingen knyttet til offshoremarkedene fortsetter å falle. I 2022 fortsetter fallet i inntekter fra olje- og gass- og cruisemarkedene, som trekker sysselsettingen ytterligere nedover.

I hovedscenarioet vil sysselsettingen falle med seks prosent blant utstyrsleverandørene i løpet av 2020, mens det totalt vil være en sysselsettingsnedgang på tolv prosent fram til begynnelsen av 2023.

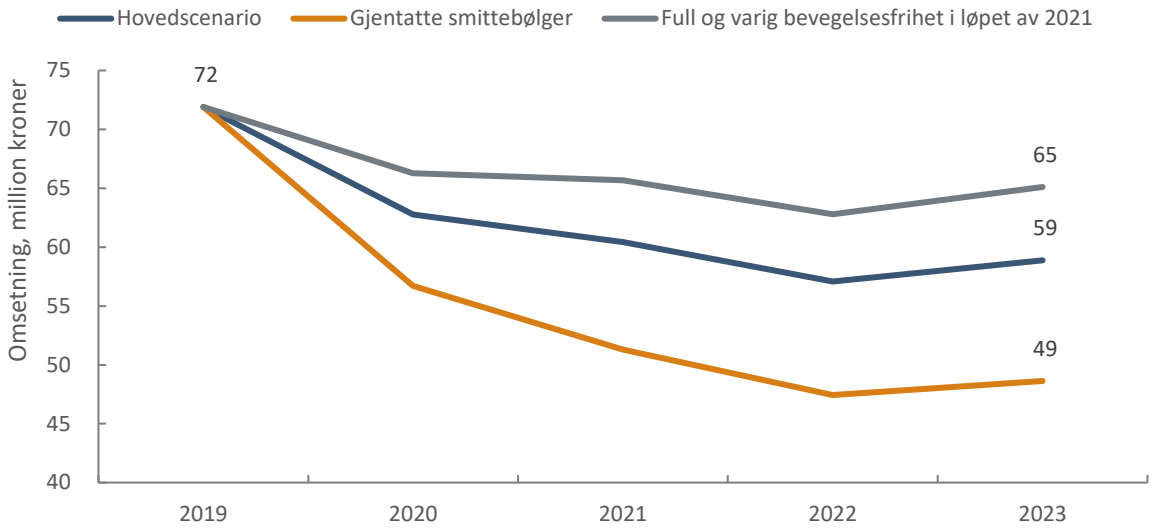
Figur 17 - Utvikling i sysselsatte hos utstyrsleverandørene i hovedscenarioet. 2019-2022. Kilde: Menon



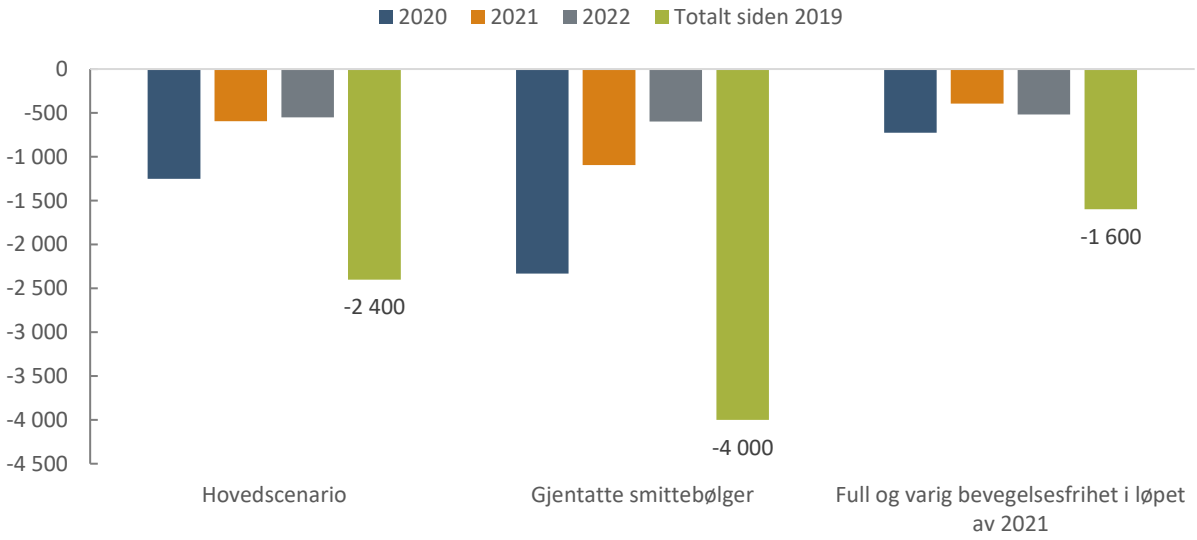
Aktiviteten blant utstyrsleverandørene er mer sensitiv for gjentatte smittebølger som fører til betydelige bevegelsesrestriksjoner, enn den er hos verftene. Dette er som en konsekvens av at rundt 25 prosent av utstyrsleverandørenes inntekter kommer fra det internasjonale ettermarkedet. Disse leveransene 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 rammet hardt 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 hovedscenarioet, hovedsakelig drevet av høyere byggeaktivitet på asiatiske verft.

Figur 18 og Figur 19 viser inntekts- og sysselsettingsutviklingen i de tre scenarioene, og hvordan disse påvirker den årlige endringen i sysselsatte.

Figur 18 - Utviklingen i omsetning blant utstyrsleverandørene i de tre scenarioene. 2019-2022. Kilde: Menon



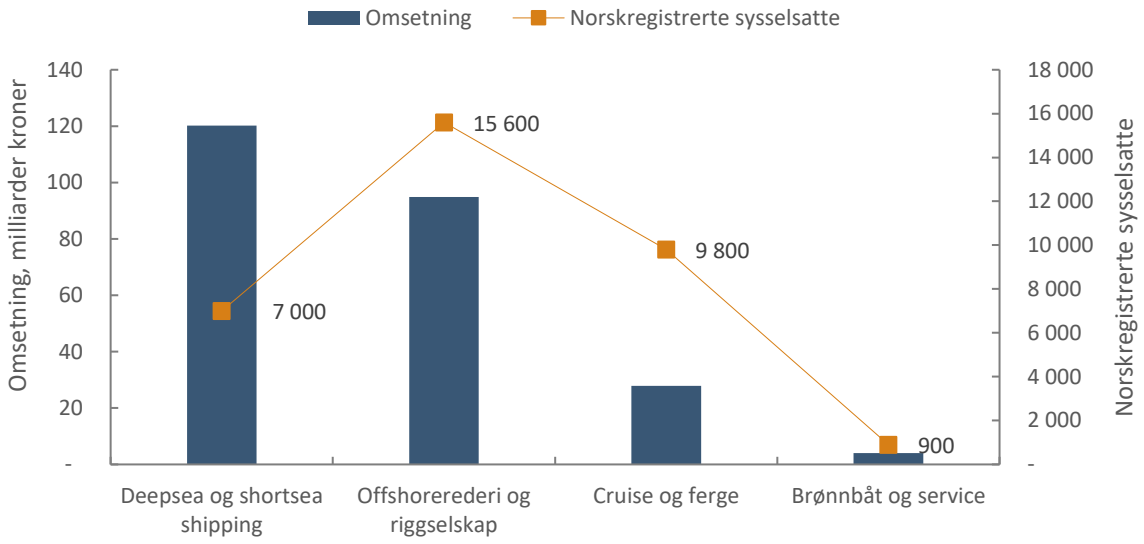
Figur 19 - Utvikling i sysselsatte fra foregående år hos utstyrsleverandørene i de tre scenarioene. 2019-2022. Kilde: Menon



5 Rederiene

De norske rederiene kan grupperes i aktivitet som er svært ulik av natur. Den største gruppen, i form av inntekter, er deepsea og shortsea shipping-rederiene. 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[2].

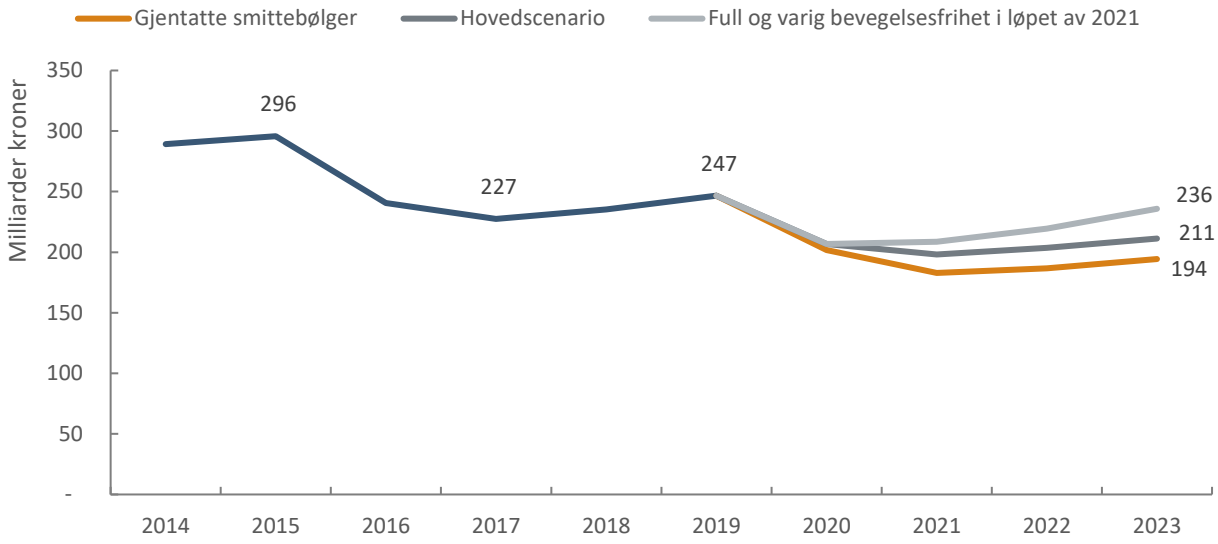
Figur 20 – Omsetning og norskregistrert sysselsetting blant de ulike rederigruppene i 2019. Kilde: Menon



Rederiene ligger an til å tape massive inntekter som følge av koronapandemien og det dels relaterte oljeprisfallet. Sammenlignet med inntekten i 2019 ligger rederiene an til å tape inntekter på nesten 90 milliarder kroner i hovedscenarioet over perioden 2020-2022. Tilsvarende tall ved gjentatte smittebølger er nesten 110 milliarder kroner, og snaut 80 milliarder kroner i tilfellet med full og varig bevegelsesfrihet i løpet av 2021.

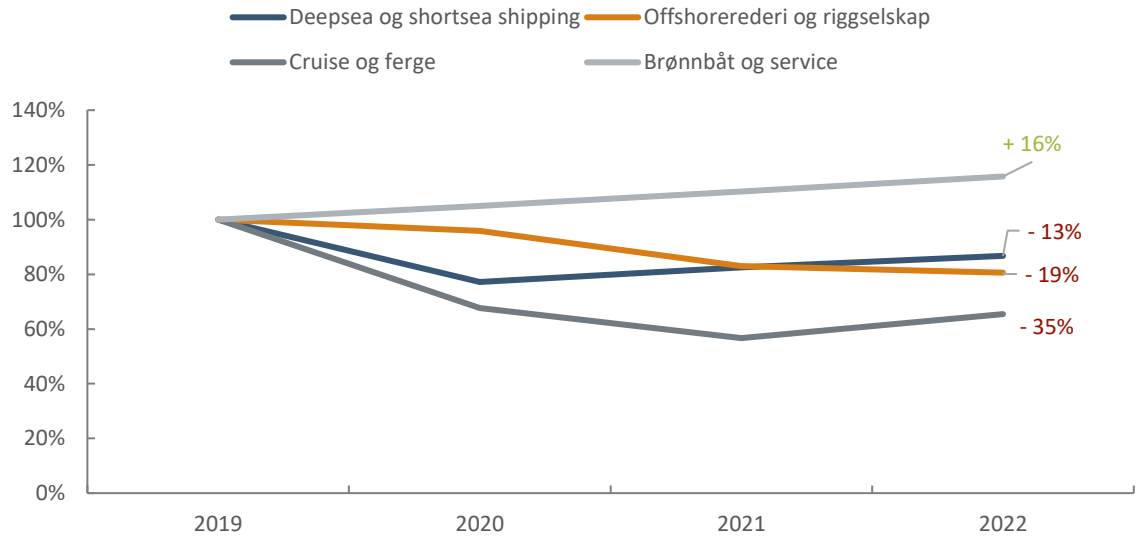
[2] Vi har kun inkludert de store service- og brønnbåtrederiene som utelukkende tilbyr tjenester til havbruksnæringen, og ikke driver salg av fisk. Dette gjøres av den grunn at det er maritime operasjoner, og ikke fiskepriser som er av rapportens interesse.

Figur 21 – Samlet inntektsutvikling for de norske rederiene i de tre scenarioene. 2014-2022. Kilde: Menon

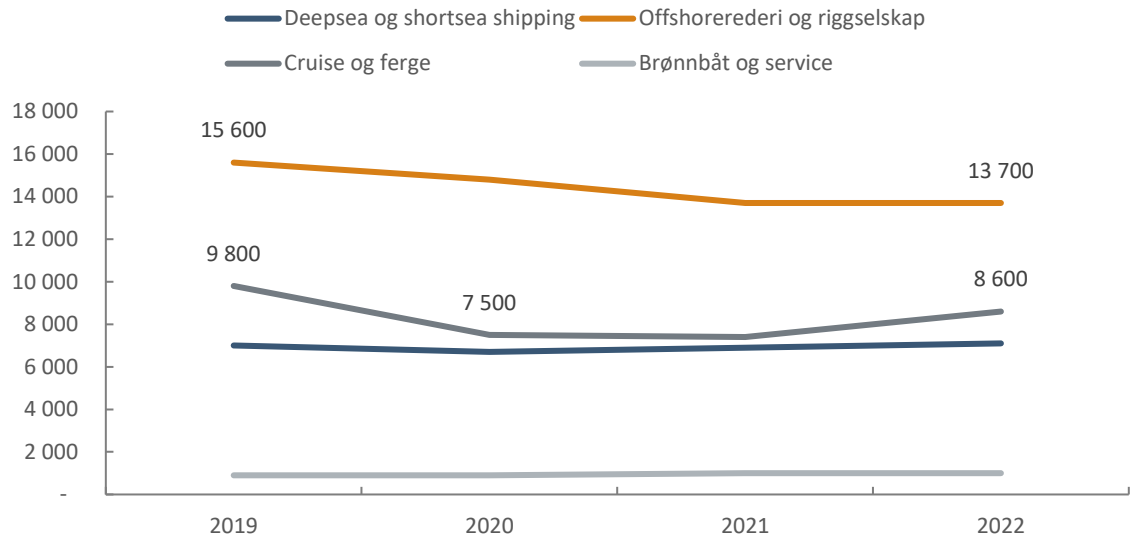


I vårt hovedscenario vil inntektsutviklingen til de ulike rederigruppene være noe ulik. Deepsea- og shortsea-rederienes inntekter vil falle kraftig i 2020, men påbegynne en gradvis innhenting drevet av vekst i verdenshandelen de påfølgende årene. Konsekvensene er likevel langvarige ettersom det vil ta tid for verdensøkonomien å hente seg inn. Cruise- og fergerederienes inntekter forventes også å falle kraftig i 2020, med en ytterligere nedgang i 2021, hovedsakelig drevet av at disse rederiene vil tape betydelige inntekter i første kvartal sammenlignet med 2020. Offshorerederiene og riggselskapene vil ha et mer gradvis fall i sine inntekter, i tråd med at kontrakter inngått før korona går ut og et noe lavere aktivitetsnivå på norsk og utenlandsk sokkel. Figur 22 og Figur 23 viser inntekts- og sysselsettingsutviklingen for rederigruppene i hovedscenarioet.

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



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

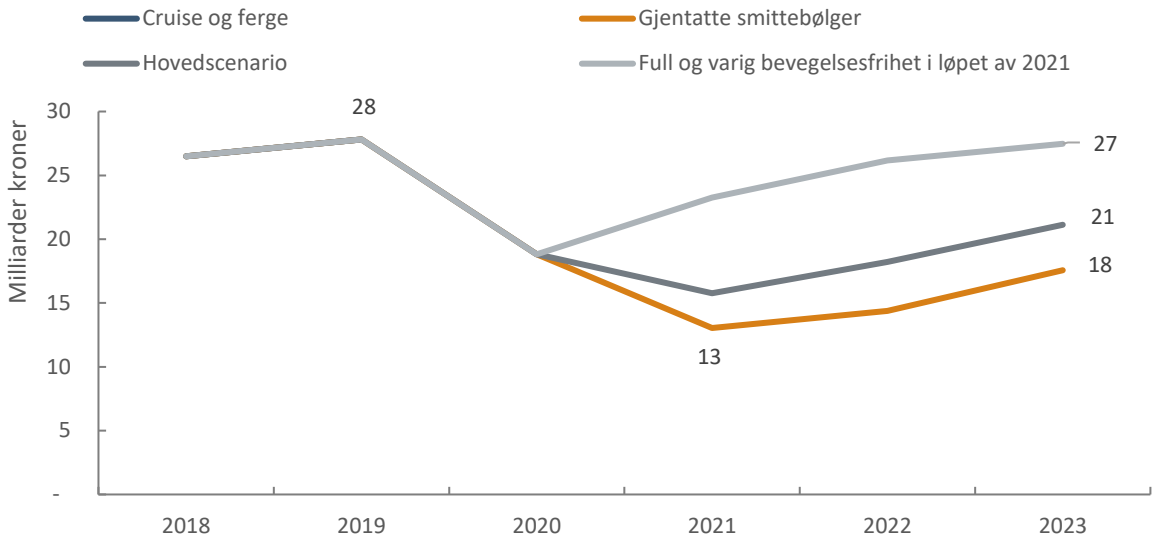


Figurene over tegner ikke det fulle bildet av utsiktene til de ulike rederigruppene, da enkelte grupper er langt mer sensitive for koronautviklingen enn andre. Spesielt gjelder det cruise- og fergerederiene som har høy eksponering mot turistmarkedet. Dette har nylig tydelig blitt illustrert gjennom smittesituasjonen på MS Roald Amundsen, som har ført til at Hurtigruten har suspendert 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.

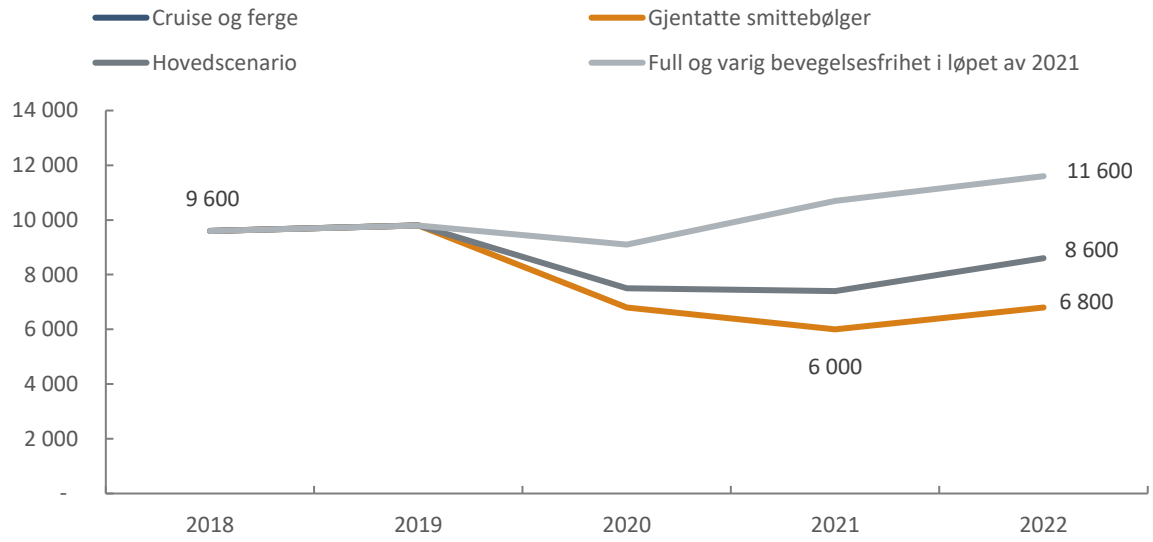
For cruise- og fergerederiene samlet er utsiktene svært negative både i hovedscenarioet og ved gjentatte smittebølger. Differansen mellom hovedscenarioet og gjentatte smittebølger skyldes i hovedsak redusert cruisekonsum blant feriereisende. En vaksine og overgang til full og varig bevegelsesfrihet i løpet av 2021 vil derimot ha en stor positiv påvirkning på utviklingen. Etterspørselen vil da returnere til bortimot normalt i 2022, men omsetningen vil være noe lavere enn i 2019 som følge av den massive kapasitetsøkningen som kommer i eksepdisjonscruisemarkedet og vil legge press på prisene fram til etterspørselen stiger ytterligere.

Inntekts- og sysselsettingsutviklingen blant cruise og fergerederiene i tre scenarioene er vist i Figur 24 og Figur 25.

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



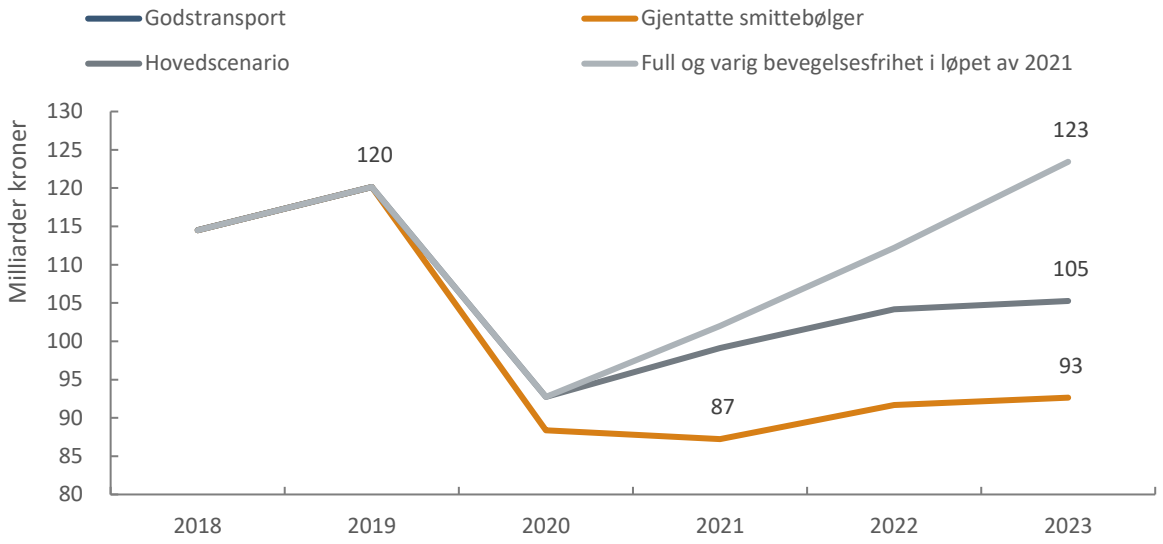
Figur 25 - Sysselsettingsutvikling for cruise- og fergerederiene i de tre scenarioene. 2018-2022. Kilde: Menon



Utviklingen av koronapandemien vil påvirke verdensøkonomien og verdenshandelen, som igjen vil påvirke frakterederiene 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.

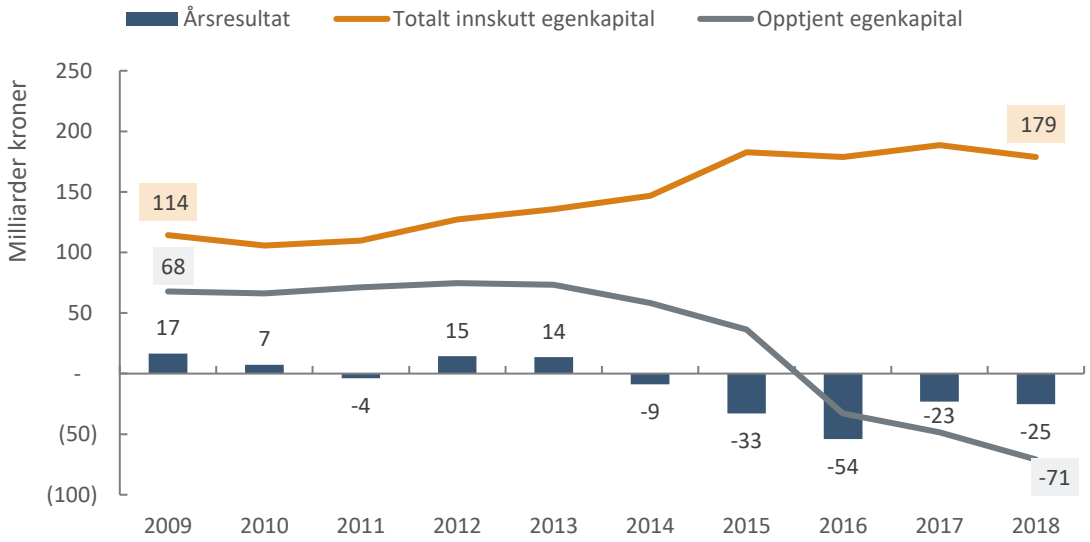
Den norskregistrerte sysselsettingseffekten vil derimot ikke være like sensitiv for den økonomiske utviklingen som inntektene, både fordi sysselsettingen i stor grad følger handelsvolumene og fordi disse rederiene i utstrakt grad benytter seg av utenlandske sjøfolk.

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



Selv om offshorerederiene og riggselskapene ikke er like sensitive for koronautviklingen, er situasjonen for mange av aktørene prekær. Rederiene 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. Offshorerederiene står nå, 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. 2009-2018. Kilde: Menon



6 Vedlegg

Tall fordelt på hovedgrupper

Hovedscenario

Hovedscenario: Omsetning i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022
Rederi	246.9	206.8	198.1	203.6
Tjenesteleverandør	97.9	83.7	80.5	80
Utstyrsleverandør	71.9	62.8	60.4	57.1
Verft	28.5	25.3	22.6	13.7
Totalt	445	379	362	354

Hovedscenario: Verdiskaping i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022
Rederi	82.2	71.7	67.7	69.2
Tjenesteleverandør	36.2	31	29.7	29.6
Utstyrsleverandør	24.5	21.6	20.8	19.7
Verft	5.6	5.1	4.6	2.8
Totalt	149	129	123	121

Hovedscenario: Antall sysselsatte	2019	2020	2021	2022
Rederi	33 300	30 000	29 000	30 300
Tjenesteleverandør	23 900	22 100	21 600	21 500
Utstyrsleverandør	19 700	18 400	17 800	17 300
Verft	9 600	8 800	7 400	4 300
Totalt	86 500	79 300	75 800	73 400

Gjentatte smittebølger

Gjentatte smittebølger: Omsetning i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022
Rederi	246.9	201.8	182.9	186.6
Tjenesteleverandør	97.9	79.8	72.1	69.6
Utstyrsleverandør	71.9	56.7	51.3	47.4
Verft	28.5	24.8	21.8	12.9
Totalt	445	363	328	317

Gjentatte smittebølger: Verdiskaping i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022
Rederi	82.2	70.3	63.6	64.4
Tjenesteleverandør	36.2	28.1	23	22.5
Utstyrsleverandør	24.5	19.6	17.9	16.6
Verft	5.6	5	4.5	2.3
Totalt	149	123	109	106

Gjentatte smittebølger: Antall sysselsatte	2019	2020	2021	2022
Rederi	33 300	29 200	27 500	28 500
Tjenesteleverandør	23 900	20 800	18 800	18 600
Utstyrsleverandør	19 700	17 300	16 200	15 600
Verft	9 600	8 700	7 300	4 200
Totalt	86 500	76 000	69 800	66 900

Full og varig bevegelsesfrihet i løpet av 2021

Full og varig bevegelsesfrihet: Omsetning i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022
Rederi	246.9	206.8	208.5	219.6
Tjenesteleverandør	97.9	84.8	84.2	85.8
Utstyrsleverandør	71.9	66.3	65.7	62.8
Verft	28.5	25.3	22.8	16
Totalt	445	383	381	384

Full og varig bevegelsesfrihet: Verdiskaping i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022
Rederi	82.2	71.7	71.3	74
Tjenesteleverandør	36.2	31.3	31.1	31.7
Utstyrsleverandør	24.5	22.7	22.5	21.5
Verft	5.6	5.1	4.6	3.3
Totalt	149	131	130	131

Full og varig bevegelsesfrihet: Antall sysselsatte	2019	2020	2021	2022
Rederi	33 300	31 500	32 200	33 300
Tjenesteleverandør	23 900	22 400	22 300	22 600
Utstyrsleverandør	19 700	18 900	18 500	18 000
Verft	9 600	8 800	7 800	6 400
Totalt	86 500	81 600	80 800	80 300