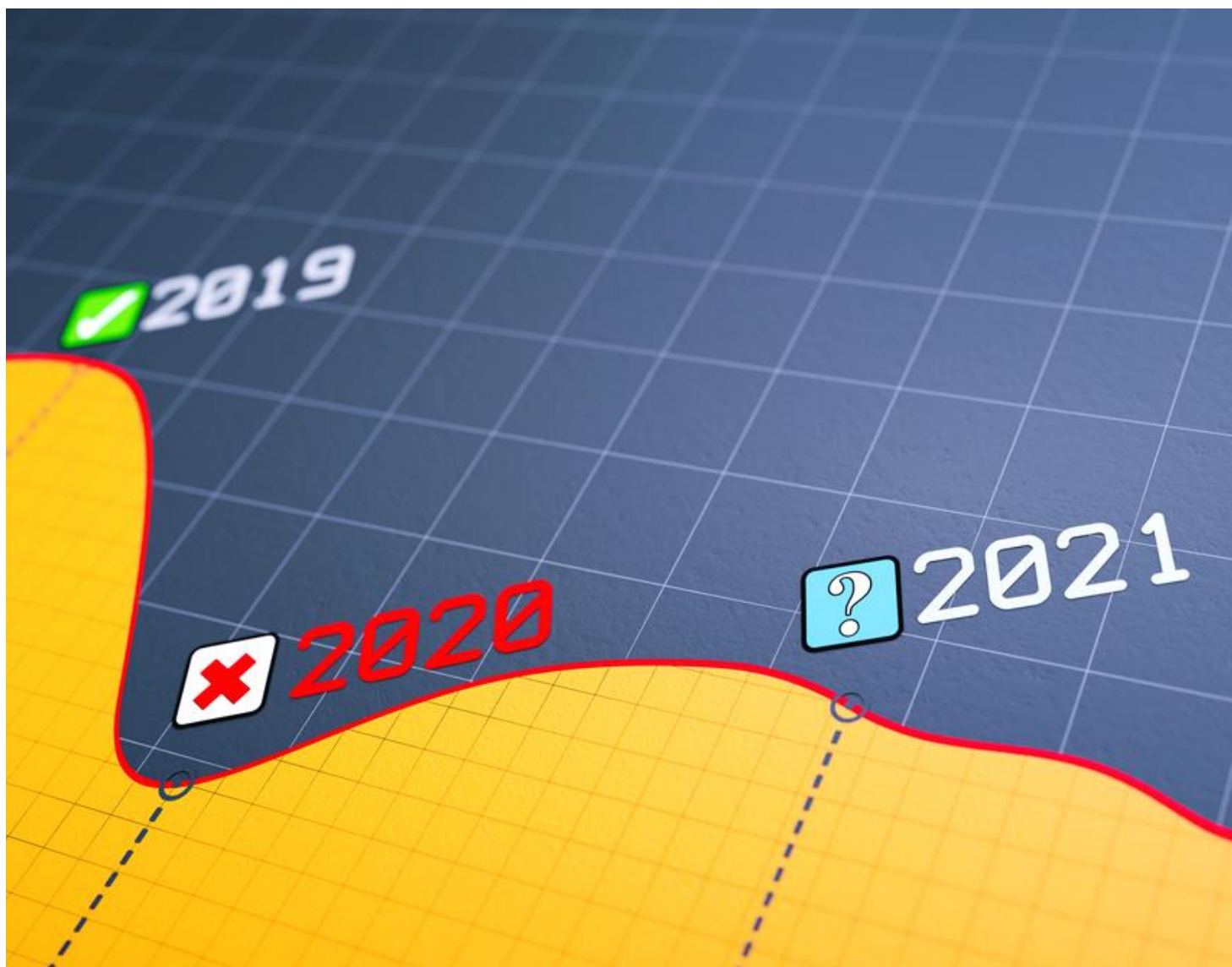


RAPPORT

# MARITIM VERDISKAPINGSRAPPORT 2021 – PROGNOSER FOR MARITIM NÆRING I 2021 OG 2022



**MENON ECONOMICS-PUBLIKASJON NR. 18/2021**

Av Anders Helseth, Maren Nygård Basso 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 rapportene *Oppdaterte prognoser for maritim næring i lys av korona og oljeprisfall* som ble utgitt i april og *Oppdaterte prognoser for maritim næring per august 2020*. Denne rapporten følger opp de to rapportene i form av at den kommer med estimater for det tilbakelagte 2020 og nye prognoser for 2021 og 2022.

Rapporten presenterer, som de foregående rapportene, prognoser for den maritime næringen i tre ulike scenarier for den videre koronavirusutviklingen. Vi antar i våre scenarier at det ikke gjennomføres ytterligere spesifikke næringstiltak for å øke etterspørselen i den maritime næringen. Vi tror fortsatt det kan komme flere aktivitetsfremmende tiltak for den maritime næringen. Å spå disse tiltakene og vurdere effektene ville imidlertid lagt til et nytt nivå av usikkerhet vi mener det er fornuftig å unngå. Tallene i rapporten må derfor tolkes som våre prognoser når det ikke gjennomføres ytterligere næringsspesifikke tiltak.

Estimater og prognoser vil alltid bli feil. Våre estimater og prognoser i de ulike scenarioene må derfor tolkes som en forventningsverdi tilknyttet betydelig usikkerhet under forutsetningene i de ulike scenarioene.

Maritim verdiskapingsrapport 2021 er utarbeidet av Menon Economics på vegne av Maritimt Forum. Menon står ansvarlig for alt innhold i rapporten.

---

Februar 2021

Anders Helseth  
Prosjektleder  
Menon Economics

# Innhold

<b>SAMMENDRAG</b>	<b>3</b>
<b>OM TALLENE I RAPPORTEN</b>	<b>7</b>
Syssettingstall	7
2020-tall	7
Prognosene	7
<b>STATUS OG UTVIKLINGSTREKK VED INNGANGEN TIL 2021</b>	<b>8</b>
<b>PROGNOSE FOR 2021 OG 2022</b>	<b>10</b>
Det store bildet	10
Godstransport	10
Offshore	12
Cruise og ferger	12
Sjømatnæringene	13
Scenarioer for koronavirusets utvikling	14
Prognoser for den maritime næringen i 2021 og 2022	15
Konsekvenser av scenarioene for smittesituasjon	17
Effekt av endret markedssituasjon og ytterligere tiltak siden august 2020	18
Verftene	19
Utstysleverandørene	22
Tjenesteleverandørene	24
Rederiene	24
<b>MULIGHETENE FRAMOVER – KLIMAKRAV OG FLÅTEFORNYING VIL SKAPE ET STORT BEHOV FOR NYE SKIP MED NY TEKNOLOGI</b>	<b>27</b>
<b>VEDLEGG</b>	<b>29</b>
Nøkkeltall i tabellform	29
Avgrensning av maritim næring	31
Avvik i historiske tall	31
Avvik i 2019-tall fra fjorårets «kriserapporter»	32

## Sammendrag

Den norske maritime næringen gikk inn i 2020 med utsikter for vekst. Koronaviruset og oljeprisfall har snudd opp ned på dette. Basert på våre estimater sank både omsetning og verdiskaping med i underkant av 10 prosent for næringen samlet i 2020. Sysselsatte, målt i antall arbeidsforhold, sank noe mindre, med en reduksjon på seks prosent. Permitterte teller imidlertid som sysselsatte i statistikken. Inkluderer vi permitterte per januar 2021 synker det reelle sysselsettingstallet ved utgangen av 2020 med ytterligere 4 til 5 prosent.

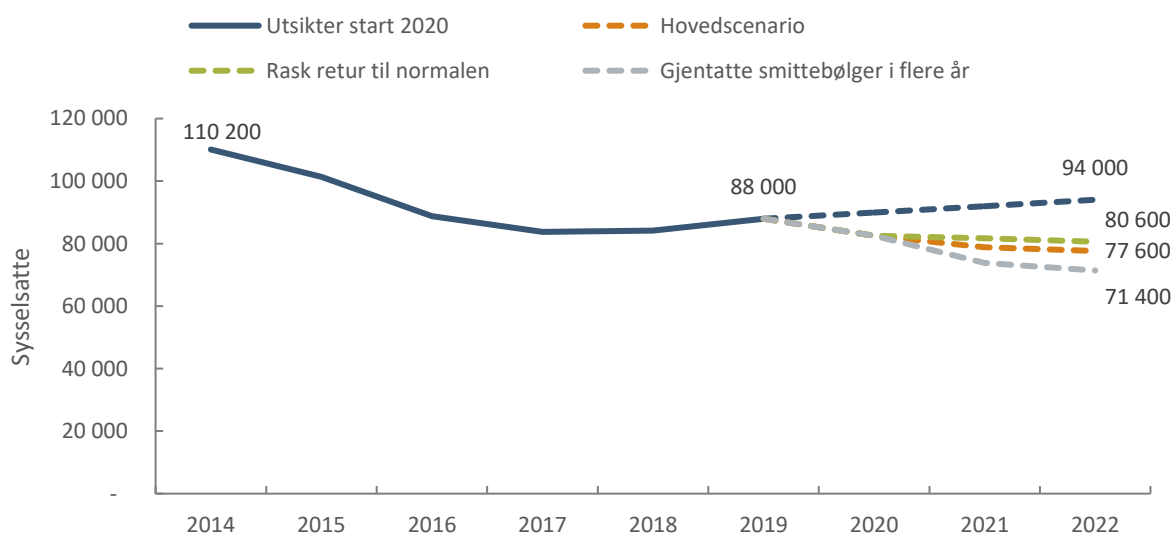
Tabell 1 – Nøkkeltall for maritim næring i 2019 og 2020. Kilde: Menon Economics

	Omsetning	Verdiskaping	Sysselsatte ved utgangen av året
<b>2019</b>	467 mrd. NOK	156 mrd. NOK	88 000
<b>2020</b>	425 mrd. NOK (-9 %)	144 mrd. NOK (-8 %)	82 500 (-6 %)

Vi har utarbeidet nye prognoser for den maritime næringen i 2021 og 2022 i arbeidet med denne rapporten. Sammenlignet med prognosene fra august 2020 er de nåværende prognosene litt mer positive. De største endringene kommer som følge av at fungerende vaksiner har påvirket markedsutsiktene de neste ett til tre årene i positiv retning.

Utsiktene for en koronafriksmelding ved utgangen av 2021 betyr imidlertid ikke at det samme er tilfelle for den maritime næringen. I vårt hovedscenario viser prognosene at det vil være drøyt 10 000 færre arbeidsplasser i den maritime næringen ved utgangen av 2022 sammenlignet med inngangen til 2020. En svært rask retur til normalen, i form av tilnærmet ingen restriksjoner fra sommeren av, vil føre til at 3 000 færre arbeidsplasser går tapt. I et verste tilfelle-scenario, med gjentatte smittebølger over flere år, vil fallet i sysselsetting bli betydelig større.

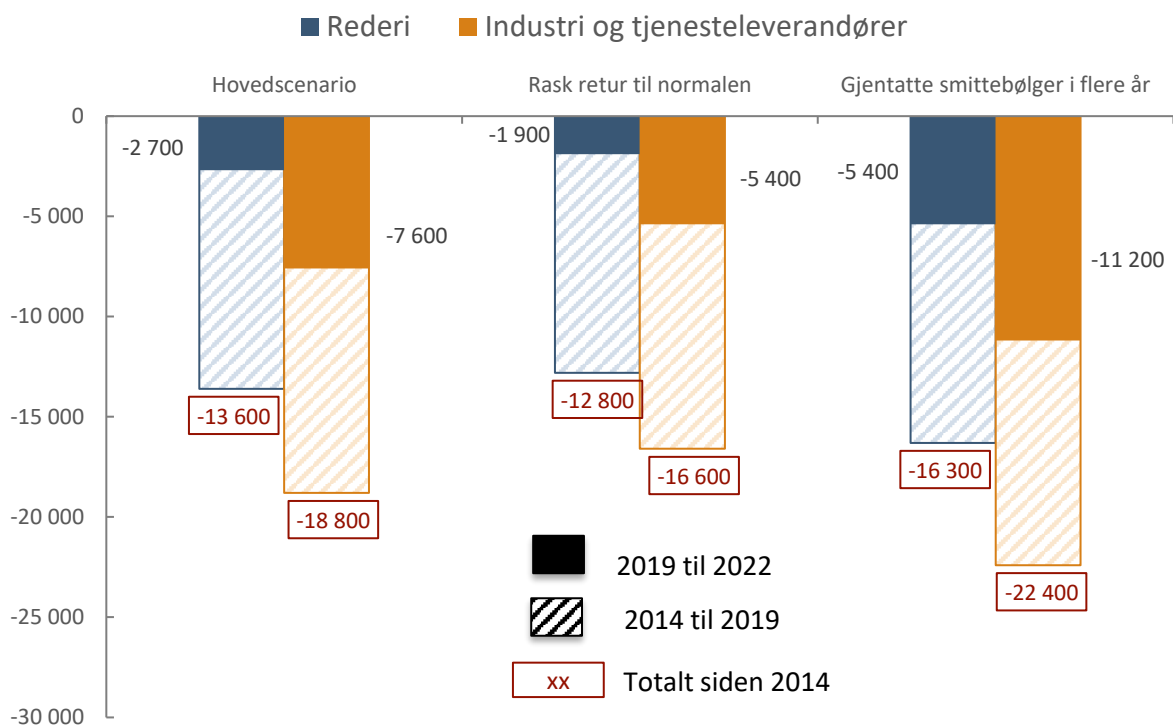
Figur 1 - Sysselsatte i maritim næring, utsikter ved starten av 2020 og utvikling i de tre scenarioene. 2014-2022. Kilde: Menon Economics



Det er den maritime industrien som vil bli verst påvirket av koronakrisen i ett til tre års perspektiv. I vårt hovedscenario vil det være nesten 8 000 færre arbeidsplasser hos industri- og tjenesteleverandørbedriftene ved utgangen av 2022 sammenlignet med inngangen til 2020. Det tilsvarende tallet hos rederiene er i underkant av 3 000 færre sysselsatte, hvor store deler av denne nedgangen kommer hos offshorerederiene.

Sysselsettingen i de turistrettede rederiene ved utgangen av 2022 vil påvirkes sterkt dersom vaksinene viser seg mindre effektive enn antatt og vi får gjentatte smittebølger i flere år. I dette scenarioet vil nedgangen i sysselsatte hos rederiene dobles sammenlignet med hovedscenarioet. Gjentatte smittebølger vil ikke ha en like sterk relativ påvirkning hos industrien ettersom det uansett er skapt et behov for færre nye skip over de neste årene i flere viktige markeder. En raskere koronaretur påvirker utsiktene noe i positiv retning ettersom flere markeder vil ha kommet lenger i sin returfase tidligere.

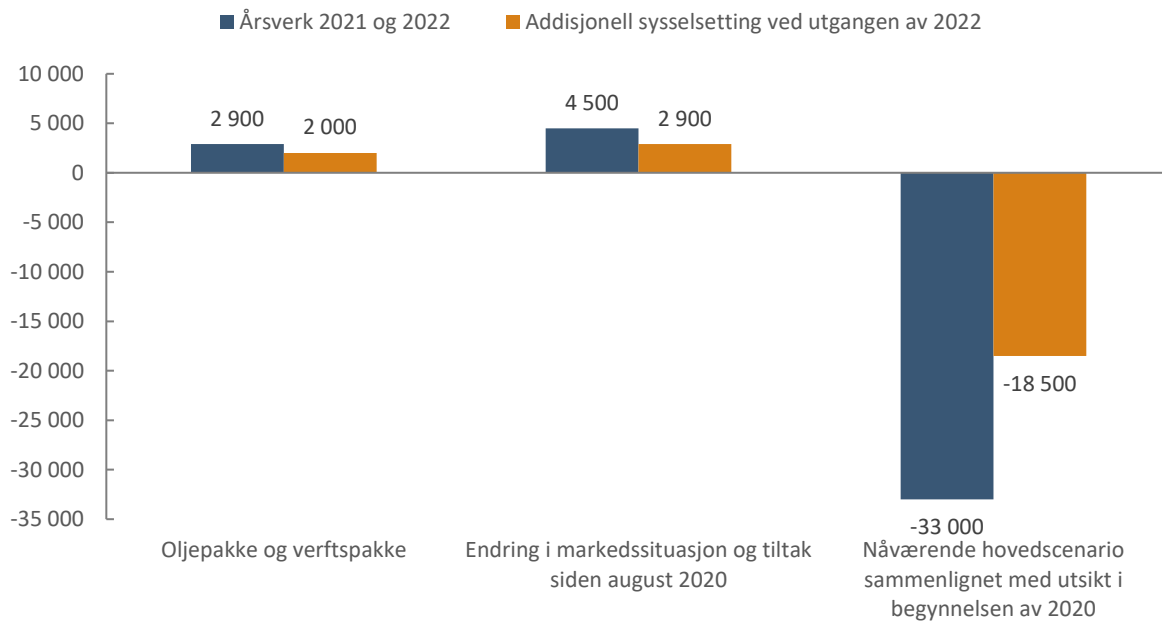
Figur 2 - Sysselsettingsreduksjon i 2022 i forhold til 2019 og 2014 i de tre scenarioene. Kilde: Menon Economics



Det ble i løpet av 2020 vedtatt flere såkalte krisepakker som vil påvirke utviklingen i den maritime næringen positivt. I statsbudsjettet med påfølgende budsjettendringer er det også foretatt ytterligere bevilgninger til den maritime næringen, herunder en økning i taket for nettolønnsordningen og tilskudd til kondemnering av eldre offshoreskip. De store aktivitetsfremmende tiltakene på kortere sikt har derimot uteblitt. De foreløpige tiltakene er derav ikke nok til å eliminere det forventede tapet av aktivitet i næringen de kommende årene.

I figuren under har vi dekomponert den positive sysselsettingseffekten av henholdsvis av olje- og verftspakkene, samt endringer i markedsutsikter og tiltak siden august 2020 i vårt hovedscenario. Til sammenligning har vi lagt til differansen mellom sysselsettingsutsiktene for 2021 og 2022 ved begynnelsen av 2020 og vårt nåværende hovedscenario.

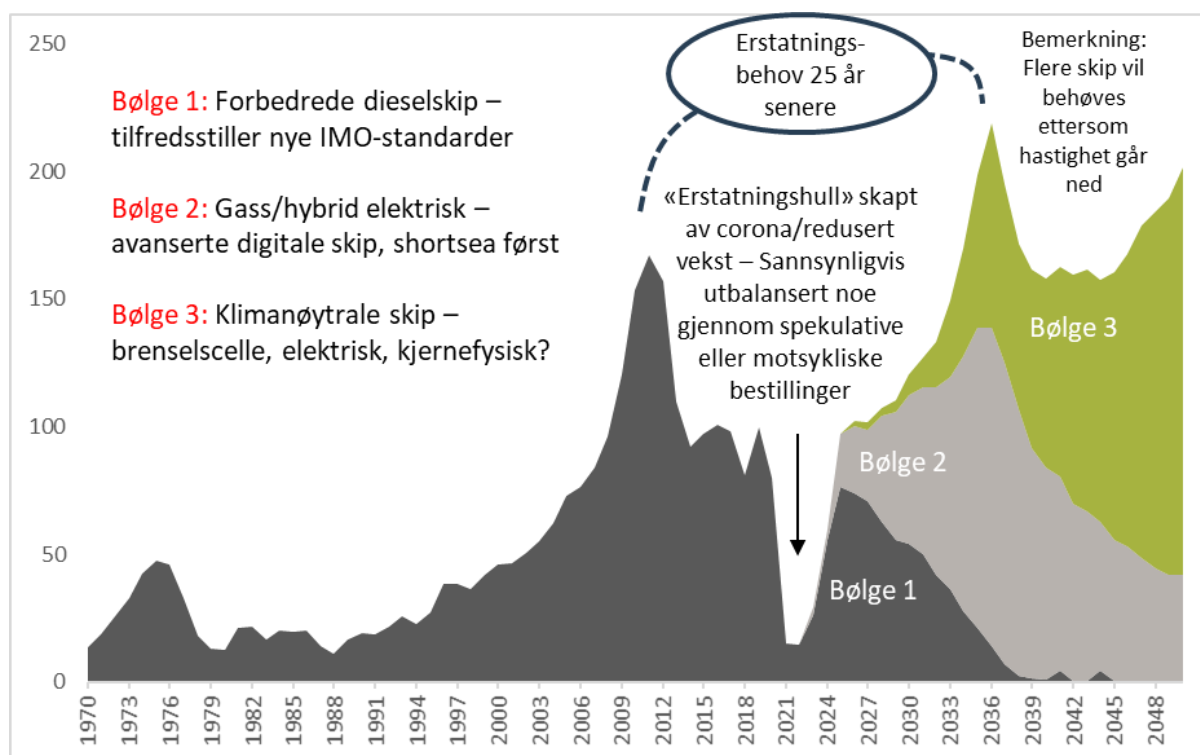
**Figur 3 - Estimerte sysselsettingseffekter av henholdsvis olje- og verftspakkene og endring i markedssituasjon og tiltak siden august 2020. Kilde: Menon Economics**



Figur 3 viser at vi estimerer at det vil være omtrent 2 000 flere arbeidsplasser i maritim næring ved utgangen av 2022 som følge av olje- og verftspakkene. Tiltak og positiv utvikling i markedssituasjon og utsikter grunnet vaksinene siden august 2020 bidrar til å begrense tapet med ytterligere 2 900 arbeidsplasser ved utgangen av 2022. Disse positive effektene er derimot små sammenlignet med differansen i vårt nåværende hovedscenario og utsiktene ved begynnelsen av 2020. Sammenlignet med utsiktene i starten av 2020, vil det i vårt hovedscenario være 18 500 færre arbeidsplasser i maritim næring ved utgangen av 2022.

På litt lengre sikt tyder imidlertid alt på at det vil være rikelig med jobb til den globale maritime industrien. Økte krav til miljø- og klimavennlighet vil skape mye arbeid i seg selv. I tillegg nærmer det seg behov for mange nye skip på verdensbasis i en tradisjonell flåtesyklus med erstatning av skip etter 20 til 30 år. Figur 4 viser behovet for nye skip fram til 2050 i et scenario med covid-19 problemer på tidlig 2020-tall og under forutsetning om at IMOs 2050-mål for karbonutslipp nås.

Figur 4 – Et scenario for hvordan verdens skipsbehov vil utvikle seg fram mot 2050. Hentet fra «Martin Stopford – Three maritime scenarios 2020-2050». Oversatt til norsk. Kilde: Martin Stopford 2020



Den norske maritime næringens konkurransekraft, når markedene virkelig begynner å vokse, vil være bestemmende for hvor store globale markedsandeler næringen kan ta av den ventede veksten. Aktivitetsfremmende tiltak bør dermed ikke kun vurderes basert på hva de kan bidra med i dag, men også hvorvidt de kan bidra til å styrke næringens konkurransekraft i fremtiden.

# Om tallene i rapporten

## Syssettingstall

Syssettingstallene i denne rapporten inkluderer permitterte arbeidstakere. Antall sysselsatte ved utgangen av 2020 må derfor ikke tolkes direkte som antall personer som var i aktivt arbeid i den maritime næringen på dette tidspunktet.

## 2020-tall

Fristen for å levere regnskap for foregående år er vanligvis ved utgangen av juni. Det betyr at det i skrivende stund ikke foreligger økonomiske resultater for den maritime næringen i 2020 på foretaksnivå. I denne rapporten presenterer vi estimerte nøkkeltall for maritim næring i 2020. De økonomiske nøkkelvariablene er estimert på bakgrunn av flere datakilder, deriblant spørreundersøkelserdata hentet inn fra bedriftene selv og kvartalsrapporter. De økonomiske variablene presentert for 2020 må derfor sees på som nettopp estimer, de faktiske tallene vil avvike.

Syssettingstallene for 2020 er derimot beheftet med mindre usikkerhet. Gjennom A-meldingen må alle norske virksomheter rapportere inn en oversikt over sine ansatte hver måned. Syssettingstallene våre bygger på rapporteringer fra januar 2021 og bør derfor tolkes som faktiske tall og ikke estimer.

I rapporten vil vi for leservennlighetens skyld stort sett omtale alle 2020-tallene som faktiske tall.

## Prognosene

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 liknende. 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 syssettingsbeslutninger er framoverskuende, har vi forlenget inntektsscenarioene til 2023 som input i vår modell for å kunne si noe om syssetting ved utgangen av 2022.



## Status og utviklingstrekk ved inngangen til 2021

Ved inngangen til 2020 hadde den norske maritime næringen igjen vind i seilene. Verdiskaping og sysselsetting steg i 2019 betraktelig for første gang siden offshorekrisen. For rederiene kom veksten i mange markeder, fra fraktestart til cruise, sjømat og offshore vind. I industrien var veksten primært drevet av økte inntekter fra leveranser til fiske og oppdrettsfartøy, cruise og ferger.

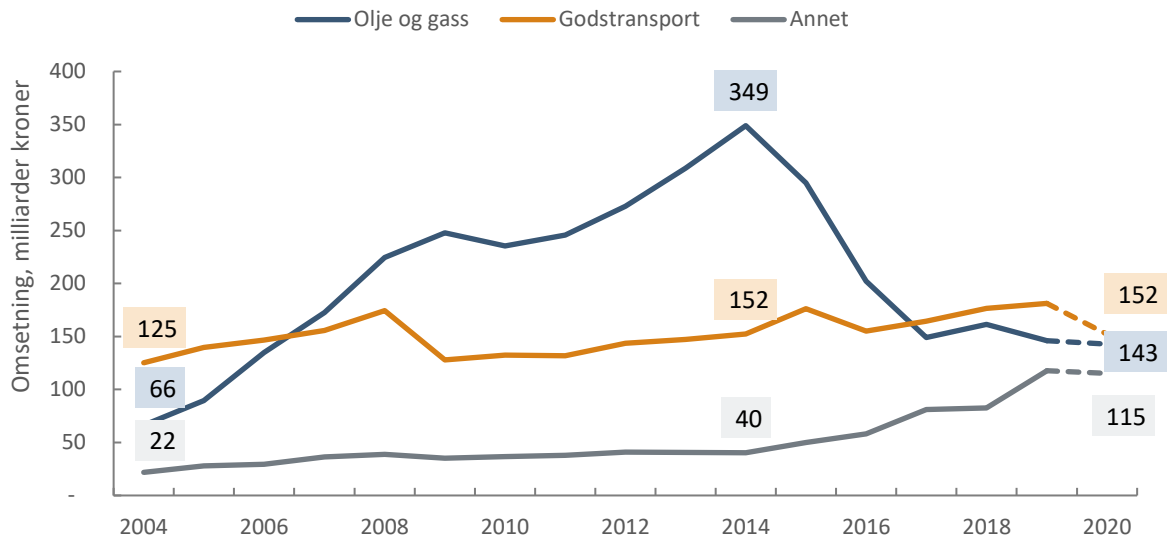
2020 ble imidlertid ikke som ventet for den maritime næringen. Koronavirusutbruddet skapte både etterspørsels- og tilbudssideproblemer for store deler av næringen. Fra et år hvor veksten skulle fortsette, forandret 2020 seg til et år hvor et nytt fall sannsynligvis startet. Verdiskapingen for næringen samlet falt med ni prosent i 2020 og sysselsettingen med seks prosent. Bak sysselsettingsfallet skjuler det seg potensielt en enda verre underliggende utvikling ettersom permitterte fortsatt regnes som sysselsatte.

Tabell 2 – Nøkkeltall for maritim næring i 2020. Endring fra 2019 i parentes. NB! Permitterte teller som sysselsatte i statistikken. Kilde: Menon Economics

	Omsetning	Verdiskaping	Sysselsetting
<b>TOTALT</b>	425 mrd. NOK (-9 %)	144 mrd. NOK (-8 %)	82 500 (-6 %)
<b>Rederi</b>	234 mrd. NOK (-9 %)	86 mrd. NOK (-8 %)	33 100 (-5 %)
<b>Tjenesteleverandører</b>	92 mrd. NOK (-9 %)	32 mrd. NOK (-8 %)	22 500 (-6 %)
<b>Utstysleverandører</b>	71 mrd. NOK (-8 %)	21 mrd. NOK (-7 %)	18 500 (-7 %)
<b>Verft</b>	28 mrd. NOK (-15 %)	4,4 mrd. NOK (-14 %)	8 600 (-10 %)

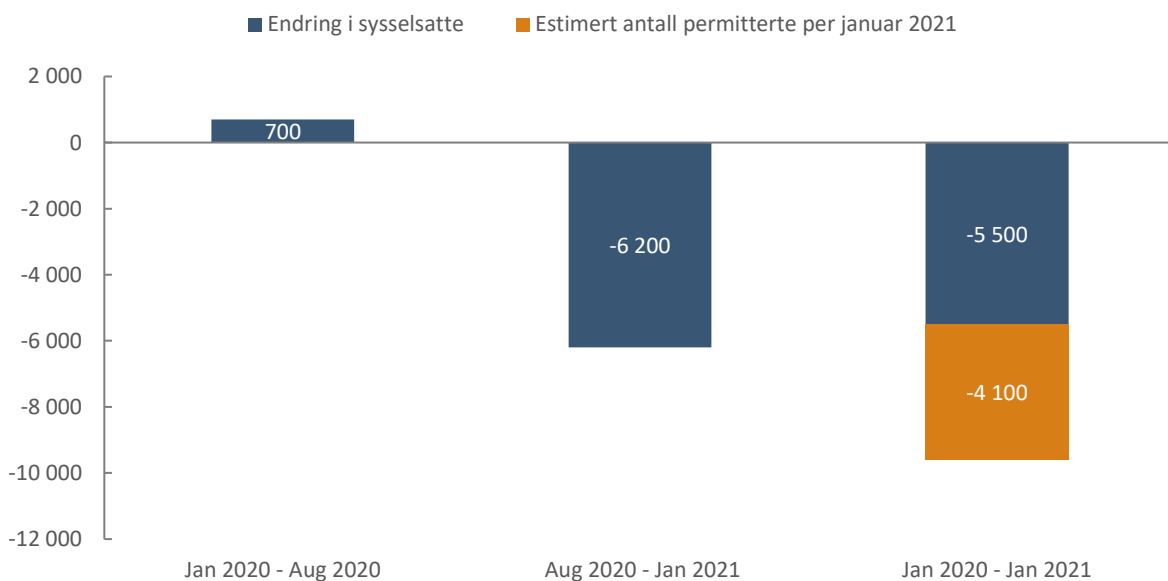
Figur 5 viser de samlede inntektene til den norske maritime næringen fordelt på markedssegmenter i perioden 2004 til 2020. Fra 2014 til 2017 mistet næringen 200 milliarder kroner i omsetning fra olje- og gassmarkedene. Fram til og med 2017 dro dette de samlede inntektene til næringen bratt nedover, før vekst i markedssegmenter som cruise og sjømat (under «Annet») igjen skapte vekst i næringen i 2018 og 2019. I 2020 så vi fall i inntektene fra alle markedssegmenter med unntak av sjømatsegmentene.

Figur 5 - Utvikling i omsetning fordelt på markedssegmenter. 2004-2020. Kilde: Menon Economics



Syssetningsfallet i næringen har kommet i andre halvår av 2020. Mellom januar og august økte faktisk sysselsettingen (inkludert permitterte) i næringen med over 700 mennesker. I andre halvår mistet over 6 000 mennesker permanent jobben, hvilket gjør at det er 5 500 færre sysselsatte i maritim næring per januar 2021 enn i januar 2020. Vi må nok en gang påpeke at tallene er noe misvisende angående faktisk sysselsetting i 2020. Permitterte teller som tidligere sagt som sysselsatte i statistikken. Basert på statistikk fra NAV og pressemeldinger har vi laget et grovt estimat for omfanget av permitteringer i den maritime næringen. Våre beregninger viser at det er omkring 4 100 permitterte i næringen per januar 2021.

Figur 6 – Endring i sysselsatte i den maritime næringen gjennom 2020 og estimert antall permitterte per januar 2021. Kilde: Menon Economics



## Prognoser for 2021 og 2022

I dette kapitlet presenteres prognoser for den norske maritime næringen i 2021 og 2022. Første delkapittel, *Det store bildet*, gir en kort oversikt over status og utsikter i nøkkemarkeder for næringen. Poenget med dette kapitlet er å gi leseren bakgrunnsinformasjon for å bidra til en bedre forståelse av hvorfor det går som det går i de ulike scenarioene.

Selv om de generelle makroutsiktene er betraktelig bedret som følge av fungerende vaksiner, er det fortsatt usikkerhet knyttet til når verden vil vende tilbake til en tilnærmet normalsituasjon. Vi opererer derfor med tre korona-scenarioer for den videre utviklingen, og presenterer prognoser gitt at de ulike scenarioene inntreffer. Innholdet i de tre scenarioene er beskrevet nærmere i kapittel 3.2 *Scenarioer for smitteutvikling*.

I kapittel 3.3 presenteres prognosene for maritim næring i 2021 og 2022. Første del av kapitlet omtaler den maritime næringen som helhet, mens den andre delen ser nærmere på de ulike hovedtypene av aktører: rederiene, tjenesteleverandørene, utstyrsleverandørene og verftene.

### Det store bildet

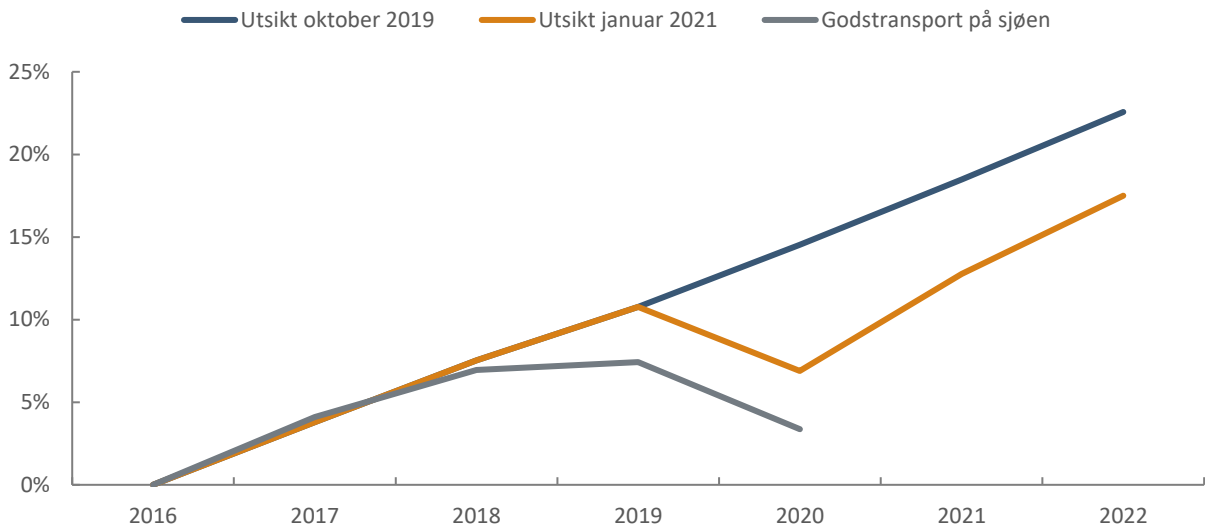
Den maritime næringen er delaktig i en rekke ulike verdikjeder, hvor den maritime aktiviteten kan variere fra leverandør til sluttprodukt i seg selv. I det følgende delkapitlet tar vi for oss de viktigste etterspørselsimpulsene til den norske maritime næringen, og gir en rask oversikt over status og utsikter i disse markedene.

### Godstransport

Den internasjonale fraktefarten er viktig for den norske maritime næringen. Norskregistrerte fraktrederier hadde i 2019 en omsetning på nesten 120 milliarder kroner og verdiskaping på 35 milliarder kroner. De norske verftene har sluttet å bygge godsfrakteskip for mange år siden, men leveranser til utenlandske verft er svært viktige for de norske utstyrsleverandørene, og den globale shippingbransjen er en viktig kunde hos norske tjenesteleverandører. I 2019 estimerer vi at drøyt en tredel av de samlede inntektene til utstyrs- og tjenesteleverandørene kommer fra leveranser inn i verdikjedene til godstransporten.

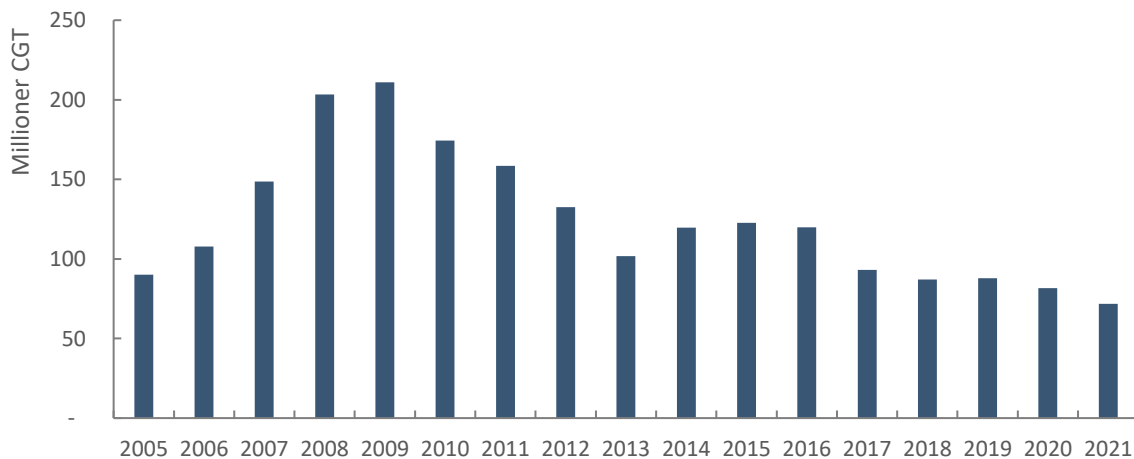
Verdenshandelen bestemmer i stor grad etterspørselen etter frakttjenester. Figur 7 viser veksten i global BNP og godstransport på sjøen målt i tonn fraktet. Vi ser at veksten i global BNP og sjøtransport fulgte hverandre tett i 2017 og 2018, men at veksten i global BNP var langt høyere enn i sjøtransport i 2019. Avviket i 2019 fra den generelt tette korrelasjonen skyldes delvis handelskrigen mellom USA og Kina. Med en kontraksjon i verdensøkonomien som følge av koronaviruset i 2020 falt også mengden gods fraktet til sjøs med omtrent samme rate. IMF's nyeste prognoser for verdensøkonomien spår en retur til rett over 2019-nivå i 2021. Vekstratene i verdensøkonomien vil være høyere over de neste årene ettersom verdensøkonomien henter seg inn, men nivåene vil være lavere over flere år sammenlignet med utsiktene før koronaviruset.

**Figur 7 – Vekst i global BNP siden 2016 og vekst i godstransport (i tonn) på sjøen. BNP-utsikter fra oktober 2019 sammenlignet med seneste utsikt i januar 2021. Kilde: IMF**



Frakterederiene ligger direkte i skuddlinjen til verdenshandelen på etterspørselssiden. Lavere etterspørsel etter frakttjenester påvirker direkte rederienes samlede etterspørsel. Etterspørselssiden er derimot kun halve bildet av rederienes inntjeningssituasjon. Prisene i markedet påvirkes av forholdet mellom etterspørsel og tilbud. Nedgangen i verdensøkonomien treffer i så måte frakterederiene på et positivt tidspunkt (selv om det selvsagt påvirker negativt). De globale ordrebøkene var i kontekst av de siste 15 årene små ved inngangen til koronakrisen. Få bestillinger i løpet av 2020 har resultert i at de globale ordrebøkene er på sitt laveste nivå som andel av verdensflåten siden slutten av 80-tallet. Dette er positivt for rederiene ettersom det betyr at flåteveksten vil være lavere over de kommende årene slik at overskuddstilbudet ikke blir altfor stort.

**Figur 8 – Global ordrebok i kompensert bruttotonnasje ved inngangen til året. Kilde: Clarksons Research**



For skipsbyggingsindustrien og deres leverandører er derimot de små ordrebøkene et stort problem. Med større globale ordrebøker ved inngangen til koronakrisen ville disse aktørene hatt lengre ordrebøker å tære på i 2021 og 2022. Norske utstyrsleverandører trengte og trenger påfyll i de globale ordrebøkene for å opprettholde inntektene sine fra leveranser til godsskip.

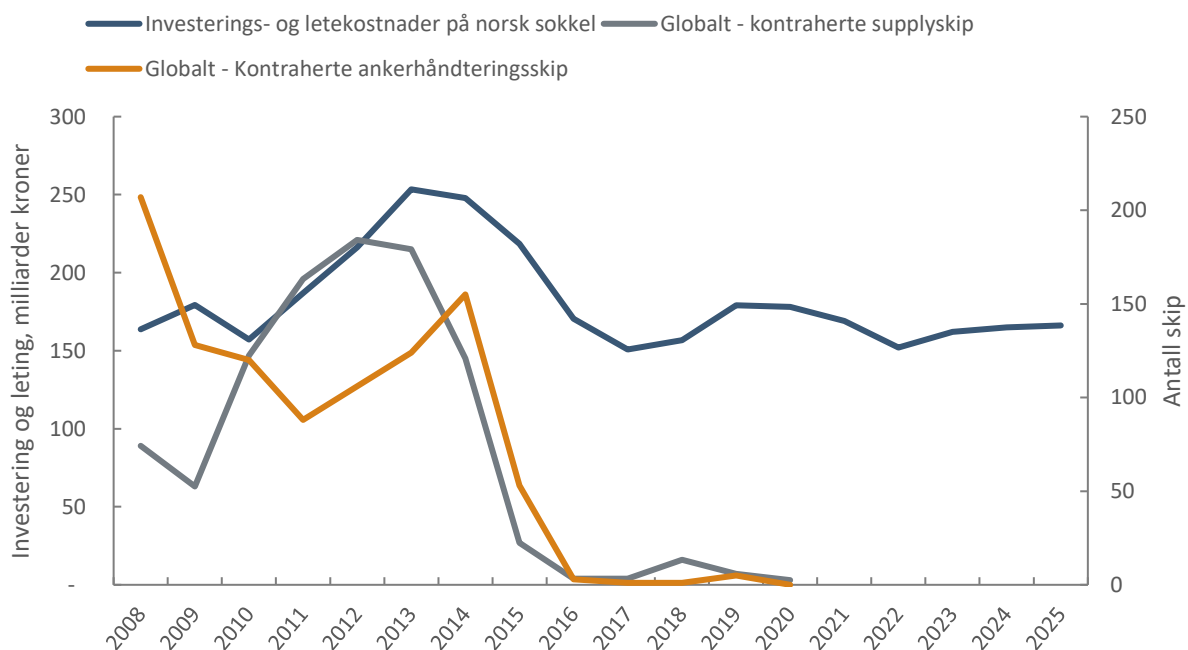
## Offshore

I 2014 stod offshoremarkedene bak 65 prosent av inntektene til den maritime næringen. Oljekrisen som startet i 2014 og den påfølgende omstillingen i den norske maritime næringen har redusert næringens avhengighet av offshoresegmentet. Samtidig er markedet fortsatt svært viktig for mange norske maritime bedrifter.

Offshorerederiene og riggselskapene har hatt begrenset mulighet til å omstille seg vekk fra olje- og gassmarkedene. Veksten i offshore vind har vært en positiv utvikling, men står i 2020 ikke for mer enn omtrent 20 prosent av inntektene til offshorerederiene. Den maritime industrien og tjenesteleverandørene har hatt en mye kraftigere omstilling vekk fra olje- og gassmarkedet, nærmest av ren nødvendighet ettersom de ligger et ledd lenger unna toppen av verdikjeden sammenlignet med rederiene. I dette leddet, spesielt for utstyrsleverandørene og verftene, er utfallene mer binære. Enten er det behov for å bygge nye skip eller ikke. Det siste har vært tilfellet siden offshorekrisen fra 2014. Samtidig er ettermarkedet med oppgraderinger, vedlikehold og service ikke dødt, og utgjør fortsatt en viktig inntektskilde for disse aktørene.

Figur 9 viser historisk utvikling og prognoser for investerings- og letekostnader på norsk sokkel sammenstilt med antall kontraherte offshoreskip i kategoriene ankerhåndteringsskip og supplyskip fra 2008 til 2020.

Figur 9 – Historisk utvikling og prognoser for investeringer på norsk sokkel. Kilde: norskpetroleum.no og Clarksons Research



Som det fremgår av figuren er investeringene på norsk sokkel ventet å ligge under 2019- og 2020-nivå de neste fem årene, og samtidig langt under nivåene i årene opp mot 2014. Med en relativt ny flåte etter byggebølgen fram mot 2014, er det dermed dårlige markedsutsikter for oppdrag på nybygg for industrien.

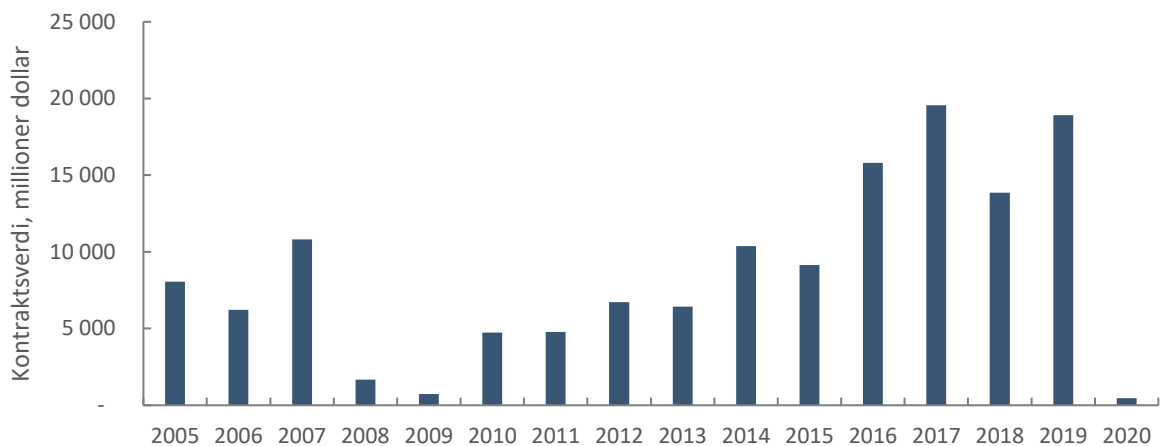
## Cruise og ferger

Det globale markedet for bygging av cruiseskip vokste kraftig i siste halvdel av 2010-tallet. Relativt sett har veksten vært spesielt kraftig i ekspedisjonsskipsegmentet. Bygging av disse mindre cruiseskipene har blitt et viktig marked for de store norske verftene. Dette har gitt ringvirkninger i den norske leverandørindustrien,

samtidig som veksten i det globale markedet, også på større cruiseskip, har bidratt til å øke inntektene fra dette segmentet kraftig.

Cruiseturismen er rammet hardt av koronaviruset. De mange bestillingene fram mot koronavirusets inntreden gjør at mange nye skip har kommet inn i markedet, og vil komme framover, uten at etterspørselen er til stede. Flåteveksten som kommer fra gamle bestillinger kombinert med et nå ikke-eksisterende marked og usikker retur, gjør at nye bestillinger sannsynligvis vil være fraværende i flere år. Figur 10 viser hvordan bestillingen av nye cruiseskip stoppet helt opp i 2020. Det ble bestilt fem nye skip, hvorav fire ble bestilt i januar 2020.

Figur 10 – Kontraktsverdi på kontraherte cruiseskip i millioner dollar. Kilde: Clarkson Research

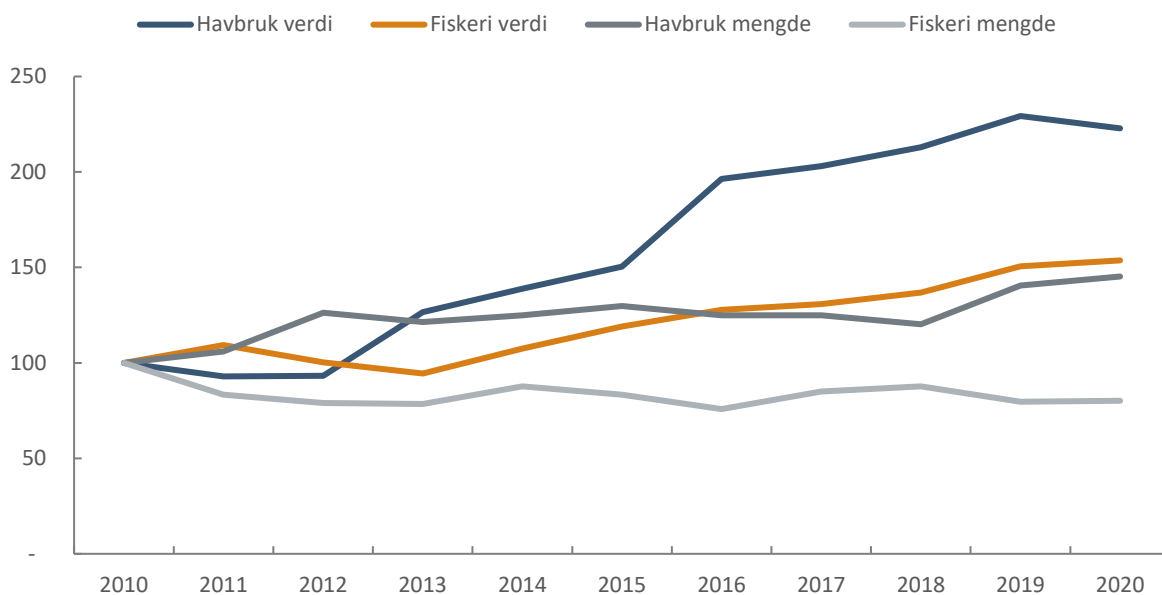


## Sjømatnæringene

I etterkant av offshorekrisen har vekst i leveranser til sjømataktører og cruiserederier bidratt kraftig til å stoppe blødningen i den maritime industrien og igjen skape vekst. Svært mange av de små og mellomstore verftene får store deler av sine inntekter fra leveranser og oppdrag for sjømatnæringen. Siden koronavirusets inntreden er det også disse markedene som skiller seg positivt ut i utvikling. Det er bestilt lengre serier med nye brønnbåter, det bestilles fortsatt mange arbeids- og servicebåter til oppdrettsnæringen, og fiskeflåten fornyes stadig i både Norge og utlandet. For utstysleverandørene har blant annet et stortilt flåtefornyelsesprogram for fiskeflåten i Russland bidratt positivt.

Et interessant poeng med oppdragene for sjømatnæringene er at det ikke er den underliggende volumveksten i oppdretts- eller fiskerinæringen som primært driver etterspørselen. Fisket mengde i tonn har ligget nokså stabilt over de siste ti årene, og det er faktisk en nedgang i volum på ca. 20 prosent fra 2010 til 2020. Eksport av oppdrettsfisk har økt med 45 prosent i volum i samme periode. Den store etterspørselen etter eksempelvis brønnbåter er hovedsakelig drevet av at bruksområdene til disse båtene i oppdrettsnæringen er utvidet kraftig. Næringen er i en rivende teknologisk utvikling, med et spesielt fokus på nye løsninger for avlusning og fiskevelferd.

Figur 11 – Indeksert utvikling i verdi på- og mengde av norsk sjømateksport. Kilde: Norges Sjømatråd/SSB



## Scenarier for koronavirusets utvikling

I rapporten fra august 2020<sup>1</sup> opererte vi med tre scenarier, kalt *Hovedscenariet*, *Gjentatte smittebølger* og *Full og varig bevegelsesfrihet i løpet av 2021*. *Hovedscenariet* 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.

Sannheten er at vi nå befinner oss i en kombinasjon av disse scenarioene. I februar 2021 befinner vi oss i en ny smittebølge med tilhørende strenge restriksjoner som tiltok i oktober/november 2020. Samtidig er det en rekke fungerende vaksiner på markedet, som med høy sannsynlighet vil akselerere utviklingen tilbake mot en normal-situasjon når kritisk masse er vaksinert.

Ved utarbeidelsen av rapporten i august var det fortsatt betydelig usikkerhet rundt når fungerende vaksiner ville være på plass. Basert på uttalelser i nyhetsbildet på daværende tidspunkt kunne det fortsatt ta ett til tre år fram til fungerende vaksiner ble administrert. Med fungerende vaksiner på plass er makroutsiktene over de nærmeste årene betydelig forbedret, og dette påvirker selvsagt prognosene for aktivitet i 2021 til 2023 positivt. Samtidig har Folkehelseinstituttet (FHI) og Helsedirektoratet kommunisert «worst case»-scenarier hvor vaksinerne ikke er like effektive mot muterte virus.

I denne rapporten oppdaterer vi nok en gang innholdet i våre scenarier basert på smitteutvikling fram til i dag og utsiktene framover. Vi bygger scenarioene rundt tre ulike utviklinger kommunisert av FHI og Helse-

<sup>1</sup> Prognoser for maritim næring per august 2020, Menon 2020

direktoratet. Det mest negative scenarioet er basert rundt FHIs scenario 2 – «Mye går feil».<sup>2</sup> Vårt hovedscenario baserer seg på hovedscenarioet til Helsedirektoratet<sup>3</sup>, mens det mest positive scenarioet baserer seg på FHIs scenario 1 – «Det meste går bra». Vi har gitt de tre scenarioene navnene *Gjentatte smittebølger i flere år*, *Hovedscenarioet* og *Rask retur til normalen*.

I både *Hovedscenarioet* og *Rask retur til normalen* vil bevegelsesfriheten være tilbake til en tilnærmet normal i 2022, men de skiller seg ved veien dit. I hovedscenarioet vil mange av smitteverntiltakene måtte opprettholdes langt utover høsten, både nasjonalt og globalt. Mot slutten av 2021 vil derimot bortimot alle smitteverntiltak kunne avvikles. I scenarioet *Rask retur til normalen* vil smittebølgen vi nå er inne 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* skiller seg markant fra de to andre scenarioene ettersom det her ligger en antagelse om at koronaviruset vil skape vedvarende problemer inn i både 2022 og 2023 som følge av vaksinenes manglende effektivitet på muterte virusvarianter. Ferden utover 2021 er ikke skissert opp av FHI, men vi legger her til grunn vedvarende problemer med koronaviruset også i 2022 og 2023. Dette scenarioet framstår per i dag som det minst sannsynlige, men kan ikke utelukkes bastant. Scenarioet er derfor med å illustrere utfallsrommet gjennom en verst tenkelig smitteutvikling.

Prognosene i rapporten inkluderer endringer som følge av myndighetstiltakene som er gjennomført eller planlagt gjennomført per primo februar 2020. De legger imidlertid til grunn at det ikke gjennomføres flere nærings-spesifikke tiltak eller kommer en ny, storstilt omstilling mot helt nye markedssegmenter. Denne forutsetningen er gjeldende i alle scenarioer.

## Prognoser for den maritime næringen i 2021 og 2022

På tross av utsiktene for at verden igjen vil gå tilbake til normalen med fungerende vaksiner, står den norske maritime næringen fortsatt framfor svært utfordrende tider. I vårt hovedscenario flater fallet i verdiskaping ut 2021 og 2022, med en reduksjon fra 144 milliarder kroner i verdiskaping i 2020 til hhv. 143 og 140 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.

En *rask retur til normalen* er ingen rask retur til normalen for maritim næring. Utviklingen varierer dog mye avhengig av segment og type operasjon. Mange av rederisegmentene ligger generelt nærmere smitteutviklingen og her vil en bedre smitteutvikling bidra til en raskere oppgang. I den maritime industrien vil derimot effektene være mer langvarig negative uavhengig av den videre smitteutviklingen. En mer positiv utvikling vil imidlertid også ha en positiv effekt på industrien. I scenarioet *Rask retur til normalen* vil verdiskapingen i næringen stige til 148 milliarder kroner i 2021 før den faller noe tilbake i 2022. Denne noe kontraintuitive utviklingen skyldes etterslep i store ordrebøker ved inngangen til koronasituasjonen i enkelte markedssegmenter, som først virkelig tømmes i 2022. *Gjentatte smittebølger over flere år* vil påvirke utsiktene svært negativt. I dette scenarioet vil næringens verdiskaping ha falt til 125 milliarder kroner i 2022, et langt dypere fall enn i de to øvrige scenarioene. Figur 12 viser verdiskapingsbanene fram til og med 2022 i våre tre ulike scenarioer.

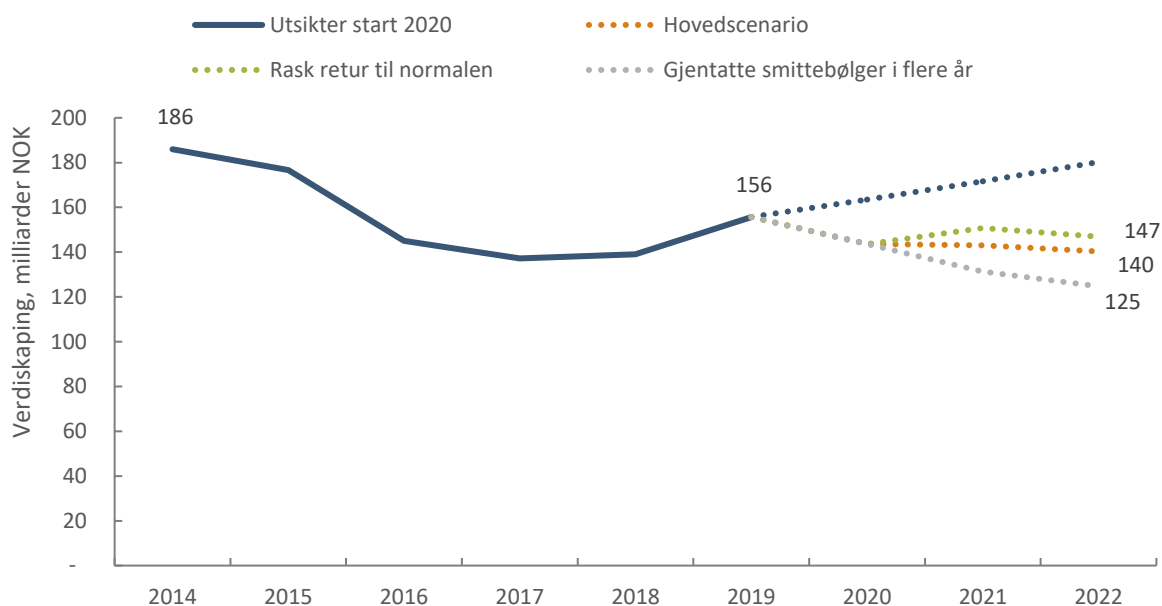
---

<sup>2</sup> Pressekonferanse, Folkehelseinstituttet 2021

<sup>3</sup> Svar på covid-19 oppdrag fra HOD 319 - Om ulike scenarier for fremtidig utvikling i pandemien, Helsedirektoratet 2021



Figur 12 - Verdiskaping i maritim næring, utsikter ved starten av 2020 og utvikling i de tre scenarioene. 2014-2022. Kilde: Menon Economics

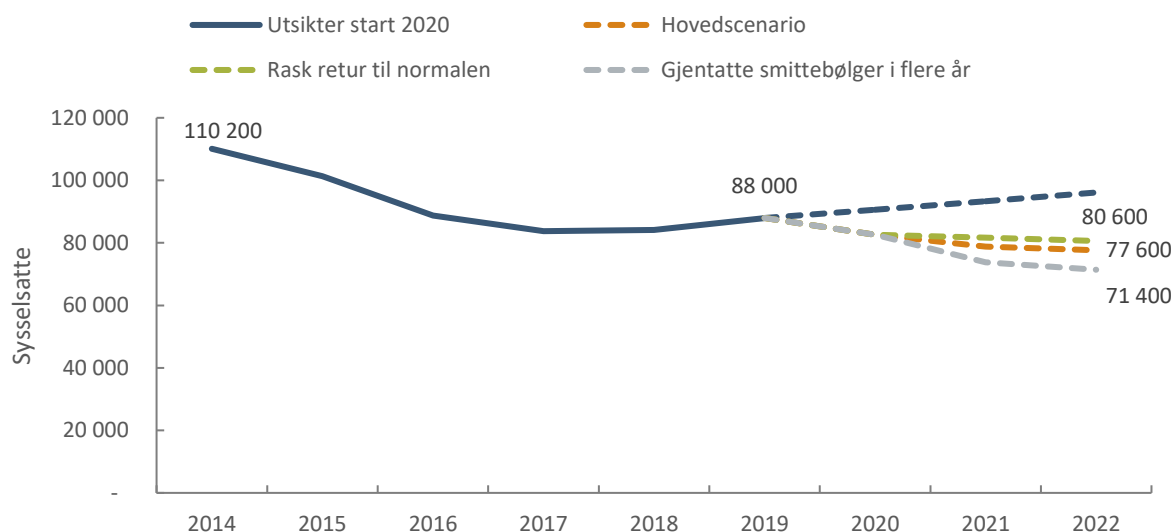


Tabell 3 –Nøkkeltall for norsk maritim næring fra 2019 til 2022 i de tre scenarioene. Prosentvis endring i parentes. Kilde: Menon Economics

	Omsetning	Verdiskaping	Sysselsetting
<b>Maritim næring i 2019</b>	467 mrd. NOK	156 mrd. NOK	88 000
<b>Maritim næring i 2022 – Hovedscenario</b>	419 mrd. NOK (-10 %)	140 mrd. NOK (-10 %)	77 600 (-12 %)
<b>Maritim næring i 2022 – Rask retur til normalen</b>	443 mrd. NOK (-5 %)	147 mrd. NOK (-6 %)	80 600 (-9 %)
<b>Maritim næring i 2022 – Gjentatte smittebølger i flere år</b>	365 mrd. NOK (-22 %)	125 mrd. NOK (-20 %)	71 400 (-19 %)

Selv om verdiskapingen for maritim næring som helhet flater ut i 2021 og 2022 i vårt hovedscenario, vil aktiviteten blant flere av de maritime aktørene fortsette å falle. Og lavere aktivitetsnivå vil redusere behovet for ansatte. I vårt hovedscenario vil sysselsettingen falle med 13 prosent (10 400 arbeidsplasser) fram til begynnelsen av 2023, sammenlignet med 2019-nivå. Tilsvarende tall er ni prosent (7 400 arbeidsplasser) ved en *rask retur til normalen*. I et scenario med *gjentatte smittebølger over flere år* vil sysselsettingsfallet bli langt større. Ved utgangen av 2022 vil det i dette scenarioet jobbe drøyt 71 000 mennesker i den maritime næringen, tilsvarende en 19 prosents nedgang siden utgangen av 2019. Figur 13 viser den årlige utviklingen i sysselsatte fram til og med utgangen av 2022 i våre tre scenarier.

Figur 13 – Sysselsatte i maritim næring, utsikter ved starten av 2020 og utvikling i de tre scenarioene. 2014-2022. Kilde: Menon Economics

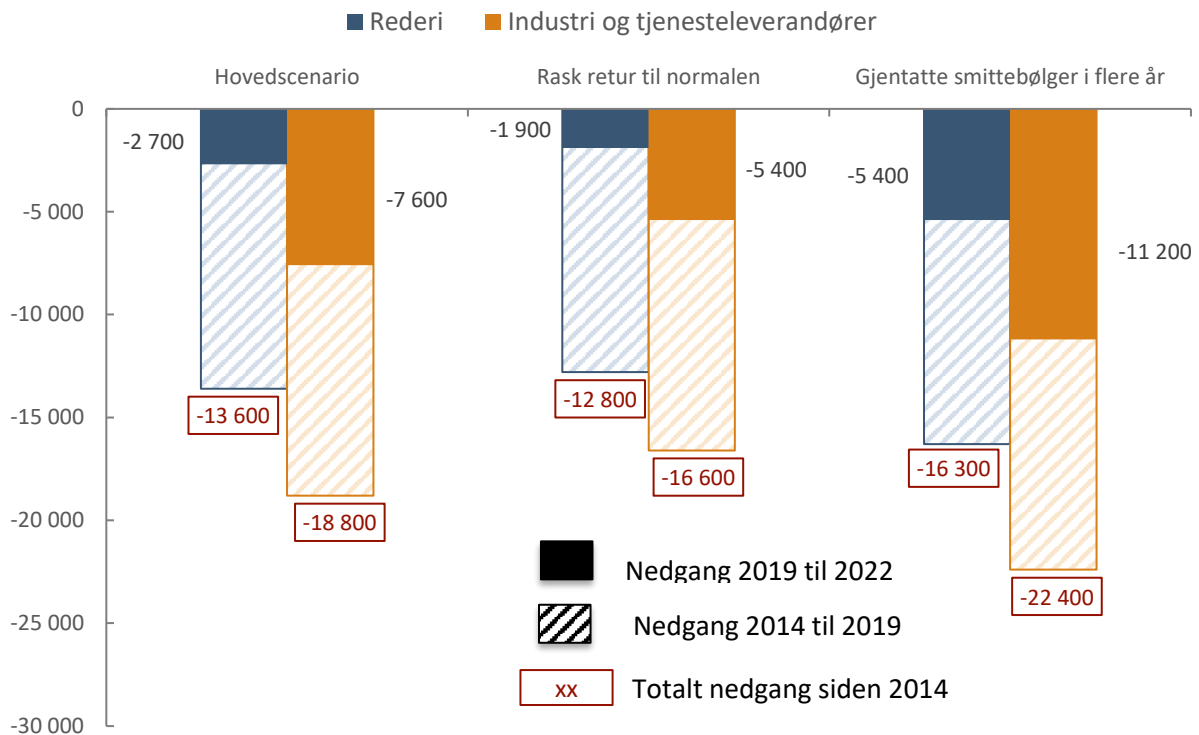


### Konsekvenser av scenarioene for smittesituasjon

Sensitiviteten for koronapandemiens vei tilbake mot normalen varierer mellom segmentene i den maritime næringen. På redersiden gjelder dette spesielt de som opererer i turistsegmentet, men det vil også ha en påvirkning for inntektene til frakterederiene. I hovedscenarioet vil antall ansatte blant rederiene reduseres med nesten 3 000 fra 2019 til 2022. En rask retur til normalen vil begrense tapet av arbeidsplasser til i underkant av 2 000 sysselsatte, mens i vårt mest negative scenario med gjentatte smittebølger i flere år vil det være over 5 000 færre arbeidsplasser hos rederiene ved utgangen av 2022.

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. Ulike utviklinger i koronavirussituasjonen vil likevel ha betydelig effekt på industrien. I det mest positive scenarioet vil det være drøyt 5 000 færre arbeidsplasser hos industrien og tjenesteleverandørene ved utgangen av 2022, mens det i et scenario med gjentatte smittebølger over flere år vil være mer enn 11 000 færre arbeidsplasser på samme tidspunkt.

Figur 14 – Sysselsettingsreduksjon i 2022 i forhold til 2019 og 2014 i de tre scenarioene. Kilde: Menon Economics

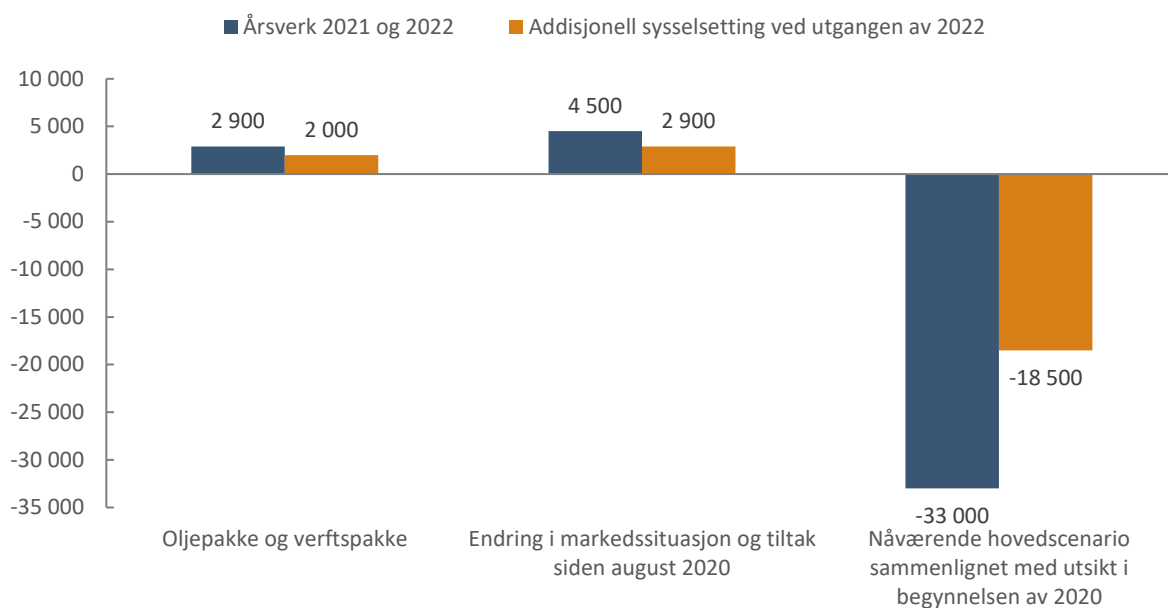


### Effekt av endret markedssituasjon og ytterligere tiltak siden august 2020

Det ble i løpet av 2020 vedtatt flere såkalte krisepakker som vil påvirke utviklingen i den maritime næringen positivt. I statsbudsjettet med påfølgende budsjettendringer er det også foretatt ytterligere bevilgninger til den maritime næringen, herunder en økning i taket for nettolønnsordningen og tilskudd til kondemnering av eldre offshoreskip.

De store aktivitetsfremmende tiltakene på kortere sikt har derimot uteblitt. De foreløpige tiltakene er derav selvsagt ikke nok til å eliminere det forventede tapet av aktivitet i næringen de kommende årene. I rapporten fra august 2020 estimerte vi effektene av «oljepakken» og verftspakken som ble vedtatt. Oljepakken hadde betydelig positiv effekt på de offshorerettede rederiene, men lite ville drysse ned til den maritime industrien. Verftspakken vil skape aktivitet hos verft og utstyrsleverandører, men størrelsen på rundt 700 millioner kroner over fire år gjør effekten liten relativt sett. Tiltakene og bevilgningene som er gjort siden august er det vanskelig å eksplisitt tallfeste effekten av. Det vi derimot kan si er at i sum har både vaksinenes effekt på fremtidsutsiktene og tiltak og bevilgninger påvirket næringens utsikter positivt siden august 2020. Figur 15 viser estimert sysselsettingseffekt av henholdsvis olje- og verftspakkene og endring i markedssituasjon og tiltak siden august 2020. Figuren viser den positive effekten på sysselsetting ved utgangen av 2022 og effekten i samlede årsverk for både 2021 og 2022. Til sammenligning har vi lagt til differansen mellom utsiktene for 2021 og 2022 ved begynnelsen av 2020 sammenlignet med vårt nåværende hovedscenario.

**Figur 15 – Estimerte sysselsettingseffekter av henholdsvis olje- og verftspakkene og endring i markedssituasjon og tiltak siden august 2020. Kilde: Menon Economics**



Figur 15 viser at vi estimerer at det vil være omtrent 2 000 flere arbeidsplasser i maritim næring ved utgangen av 2022 som følge av olje- og verftspakkene. Tiltak og positiv utvikling i markedssituasjon og utsikter grunnet vaksinene siden august 2020 bidrar til å begrense tapet med ytterligere 3 000 arbeidsplasser ved utgangen av 2022. Disse positive effektene er derimot små sammenlignet med differansen i vårt nåværende hovedscenario og utsiktene ved begynnelsen av 2020. Sammenlignet med utsiktene i starten av 2020, vil det i vårt hovedscenario være 18 500 færre arbeidsplasser i maritim næring ved utgangen av 2022.

## 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, utruker, reparerer og/eller vedlikeholder skip, enkelt kalt et skipsverft. Disse verftene må ikke sammenblandes med offshoreverftene som bygger, utruker og/eller vedlikeholder faste innretninger som plattformer eller nesten faste innretninger som FPSOer og FSOer, som for eksempel Kværnerverftene på Stord og i Verdal, Aibels verft i Haugesund og Rosenberg i Stavanger.

De store norske skipsverftene har gjennomgått en bortimot total omstilling siden bortfallet av bestillinger av offshore skip etter oljeprisfallet i 2014. Fra å levere spesialskip til offshore næringen 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 og hurtigbåter, men er ikke eksponert mot cruisemarkedet.

Koronapandemien vil sannsynligvis påvirke verftene som en helhet negativt i flere år. 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, er svært usikkert. Mer

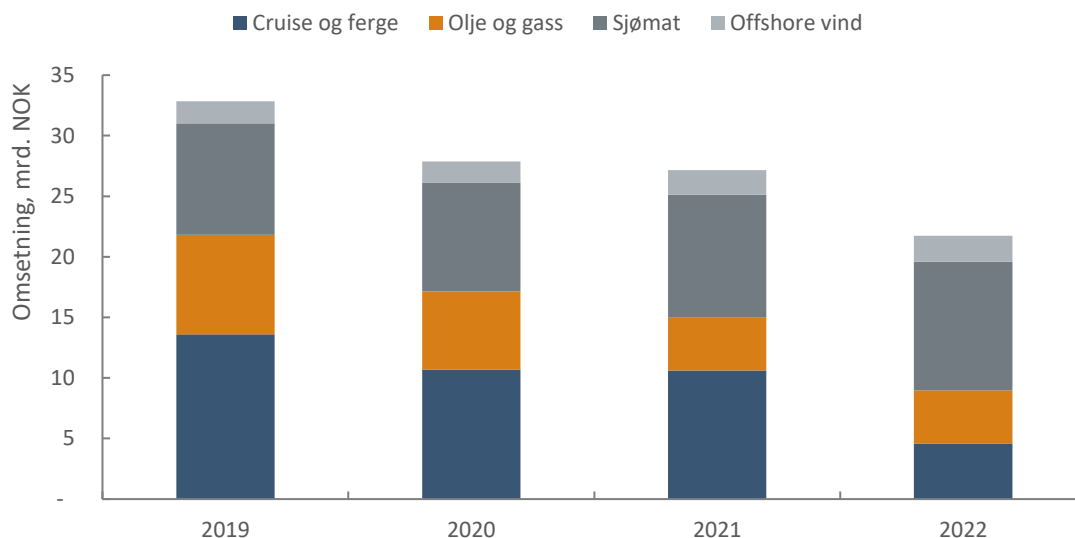
sikkert er det at dette vil legge en massiv demper på nye bestillinger av cruiseskip i flere år framover. Med ordresituasjonen på norske verft betyr det at de siste cruiseskipene vil leveres i 2021 og 2022, uten utsikter for nye prosjekter som kan holde inntektene fra segmentet oppe videre.

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 videre i 2021 og 2022. Fallet vil bli spesielt dramatisk i 2022 når ordrebøkene tømmes for cruiseskip. 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. Dette er det allerede tydelige tegn til. Kleven Verft gikk konkurs i 2020 og er nå et resirkulerings- og reparasjonsverft med langt færre sysselsatte under Green Yard sin paraply. I tillegg har Havyard og Ulstein Verft varslet store nedbemanninger når ordrebøkene tømmes i løpet av 2021.

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 verftene.

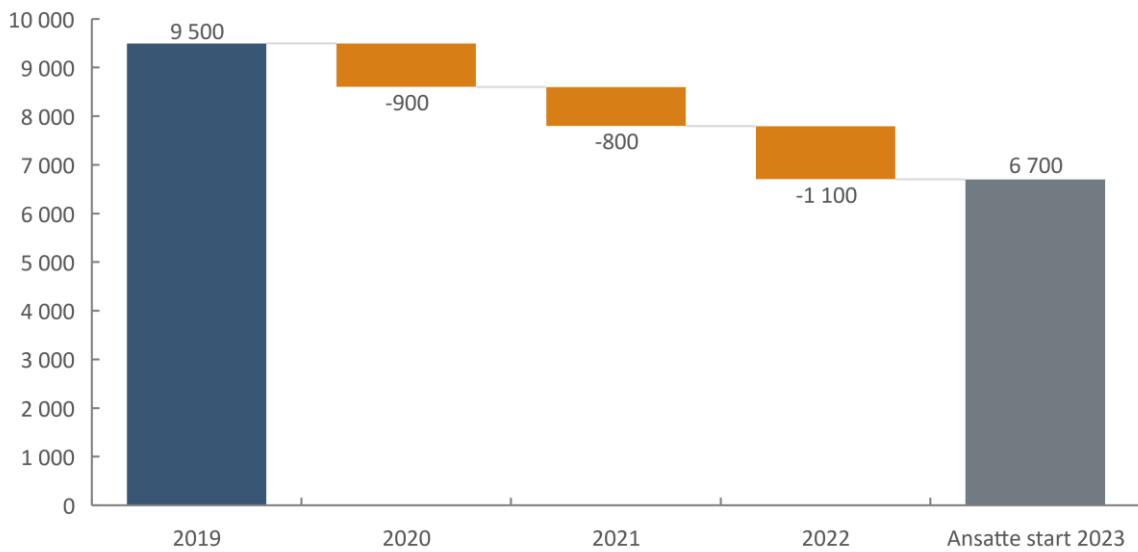
**Figur 16 – Utvikling i omsetning blant verftene fordelt etter skipstype i hovedscenariot. 2019-2022. Kilde: Menon Economics**



Utsiktene for verftene er noe bedre enn i rapporten fra august 2020. Dette skyldes en kombinasjon av faktorer. Makroutsiktene gjennom en raskere retur til normalen enn antatt i august teller positivt. Krisepakken som er vedtatt vil ikke redde verftsindustrien alene, men er et bidrag til å holde aktiviteten oppe. Samtidig er det utsikter for at det kan åpne seg nye markedssegmenter som kondemnering av skip som vil bidra til aktivitet ved verftene.

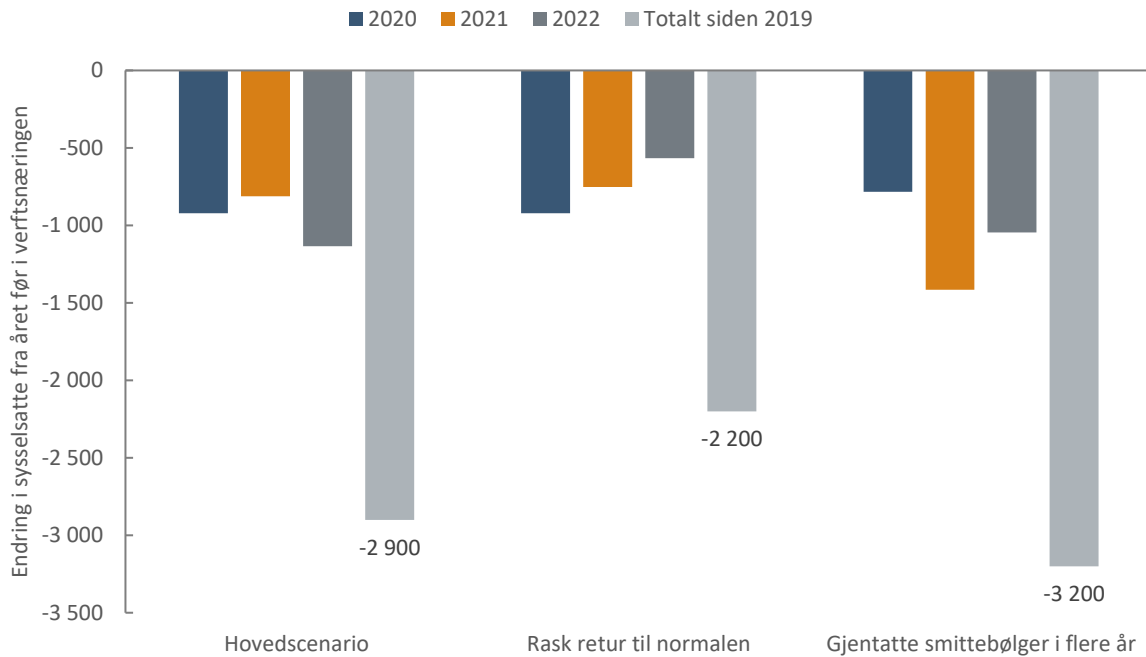
På tross av positive utviklingstrekk siden august, er utsiktene for den samlede verftsnæringen fortsatt nokså dystre. Dette vil slå hardt ut i sysselsettingen. 900 mennesker mistet permanent jobben sin ved norske verft i 2020, og denne utviklingen er ventet å fortsette over de to neste årene. Totalt vil en tredel av de sysselsatte ved verftene miste jobben fra starten av 2020 til utgangen av 2022 i vårt hovedscenario.

**Figur 17 - Utvikling i sysselsatte hos verftene i hovedscenariot. 2019-2022. Kilde: Menon Economics**



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. Ved en rask retur til normalen vil tapet av arbeidsplasser sannsynligvis reduseres noe, spesielt i 2022, men sysselsettingen vil fortsatt være fallende gjennom hele perioden.

**Figur 18 - Utvikling i sysselsatte fra foregående år hos verftene i de tre scenarioene. 2019-2022. Kilde: Menon Economics**



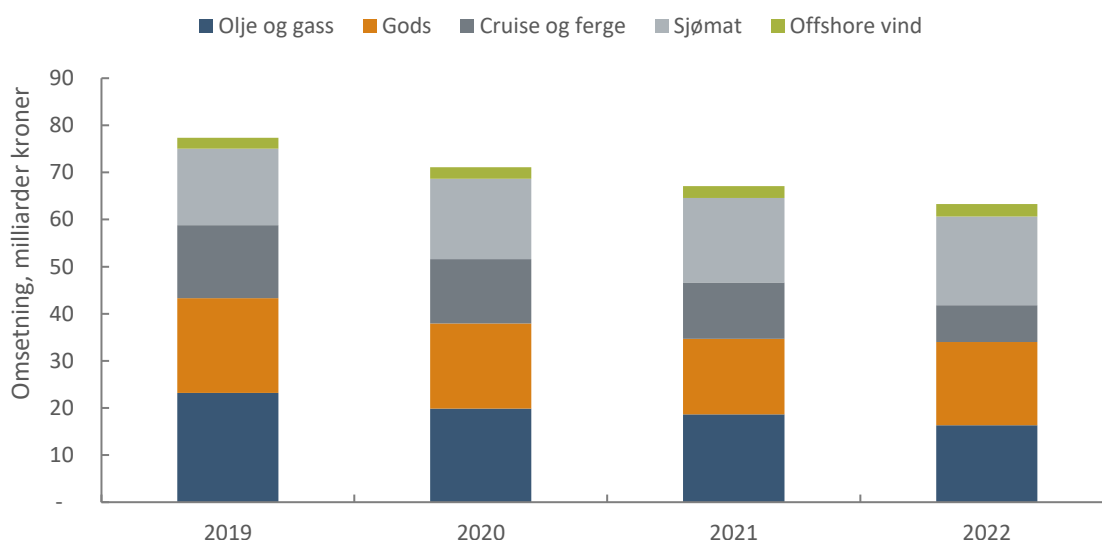
## Utstysrleverandørene

Utstysrleverandørene 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 utstysrleverandørene er ikke forverret de siste årene, men den vedvarende lave lønnsomheten utfordrer eieres vilje til å ha kapital bundet opp i næringen.

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

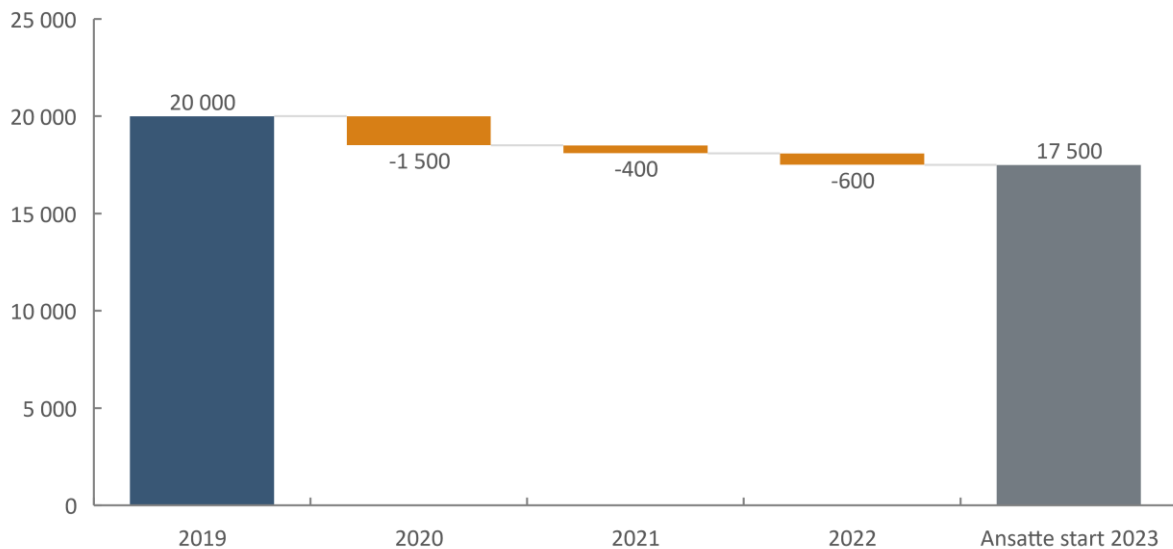
Den globale ordreboksituasjonen tilsier at inntektene fra leveranser til frakteskip vil falle det kommende året. Bestillingene er imidlertid ventet å ta seg noe opp i løpet av 2021 som igjen vil lede til svak vekst i inntekter fra segmentet i 2022. Inntektene fra cruise- og oljemarkedet er ventet å falle 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 hovedscenariet fordelt på markedssegmenter er vist i Figur 19.

**Figur 19 – Utvikling i omsetning blant utstysrleverandørene fordelt etter skipstype i hovedscenariet. 2019-2022. Kilde: Menon Economics**



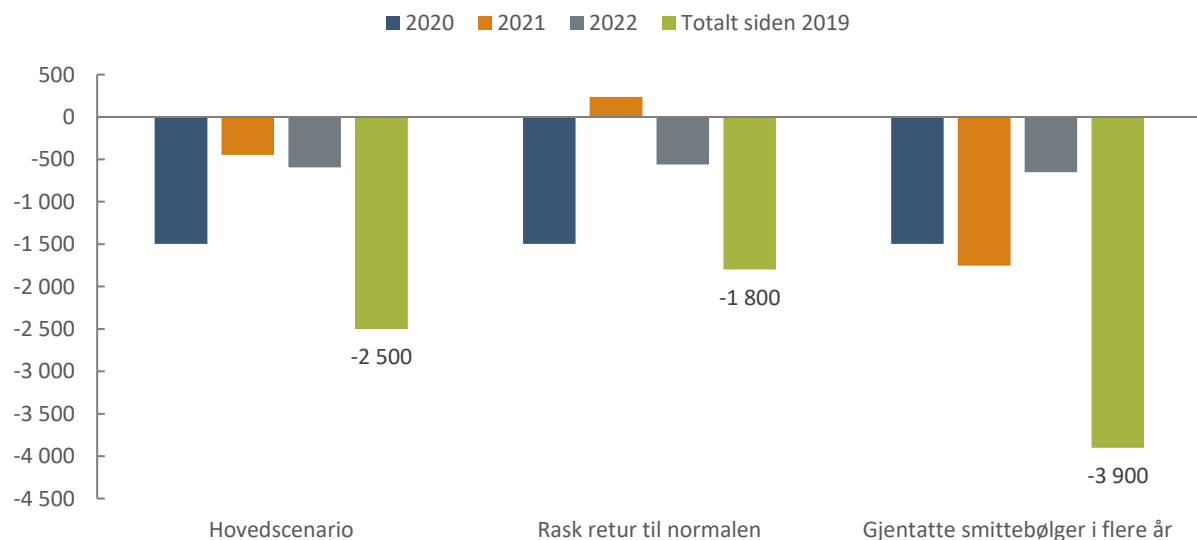
Inntektsbortfallet hos utstysrleverandørene i 2021 og 2022 er ikke like dramatisk som hos verftene, og sysselsettingen vil dermed ikke falle like mye heller. I vårt hovedscenario estimerer vi at ytterligere 1 000 arbeidsplasser vil bli borte hos utstysrleverandørene innen utgangen av 2022, i tillegg til de 1 500 som allerede ble borte i 2020. I hovedscenariet vil sysselsettingen falle med totalt 13 prosent fra begynnelsen av 2020 til utgangen av 2022.

**Figur 20 - Utvikling i sysselsatte hos utstyrsleverandørene i hovedscenarioriet. 2019-2022. Kilde: Menon Economics**



Aktiviteten blant utstyrsleverandørene er mer sensitiv for gjentatte smittebølger som fører til betydelige bevegelsesrestriksjoner enn den er hos verftene. Dette er delvis 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. Strengt reise- og karanteneregler vil fortsette å gjøre det vanskelig 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 sysselsetningsnedgangen i den norske maritime næringen vil bli varig, selv om markedene kommer tilbake. En rask retur til normalen vil være positivt for aktiviteten for norske selskaper i det internasjonale ettermarkedet i 2021.

**Figur 21 - Utvikling i sysselsatte fra foregående år hos utstyrsleverandørene i de tre scenarioene. 2019-2022. Kilde: Menon Economics**

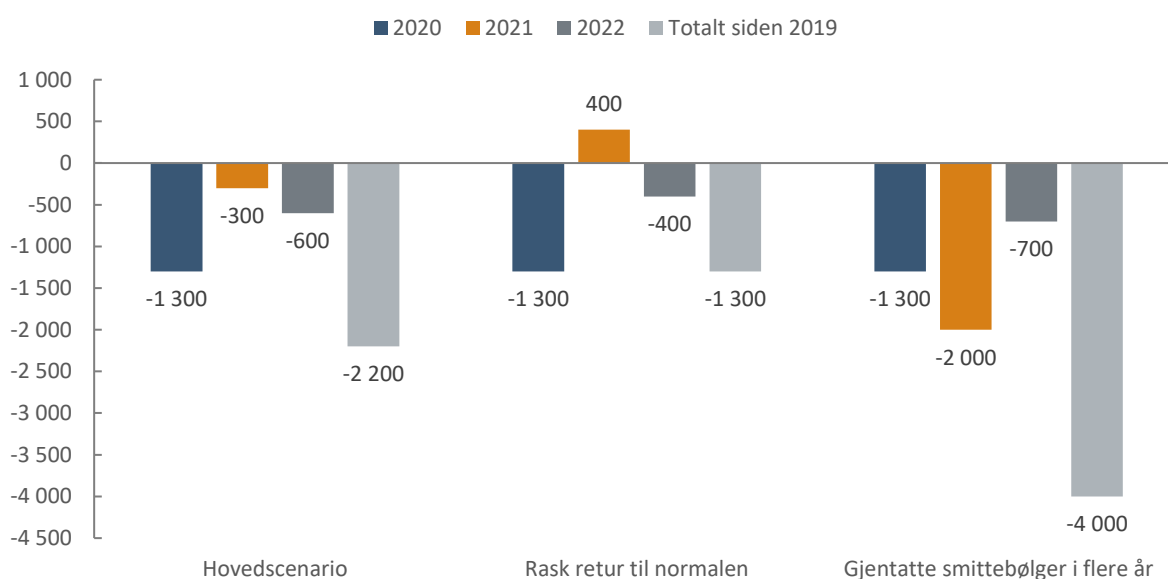




## Tjenesteleverandørene

De maritime tjenesteleverandørene er en mangefasettert gruppe. Her finnes alt fra finansielle og juridiske aktører, bemanningsselskaper, skipsdesignere, grossister av utstyr, verdens største skipsklassifiseringselskap (DNV GL) til havne- og logistikkaktører. Hvor hardt de ulike tjenesteleverandørene rammes av den nåværende situasjonen og i de ulike scenarioene varierer. I vårt hovedscenario vil sysselsettingstapene avta i 2021 og 2022 for tjenesteleverandørene som gruppe. Totalt vil 2200 arbeidsplasser være borte innen utgangen av 2022, hvorav 1 300 allerede har blitt borte i 2020. Ved en rask retur til normalen vil sysselsettingen være på tilnærmet samme nivå ved utgangen av 2022 som i dag, mens gjentatte smittebølger også her vil slå negativt ut i form av nesten 2 000 færre arbeidsplasser ved utgangen av 2022 sammenlignet med hovedscenarioet.

Figur 22 – Utvikling i sysselsatte fra foregående år hos tjenesteleverandørene i de tre scenariene. Kilde: Menon Economics

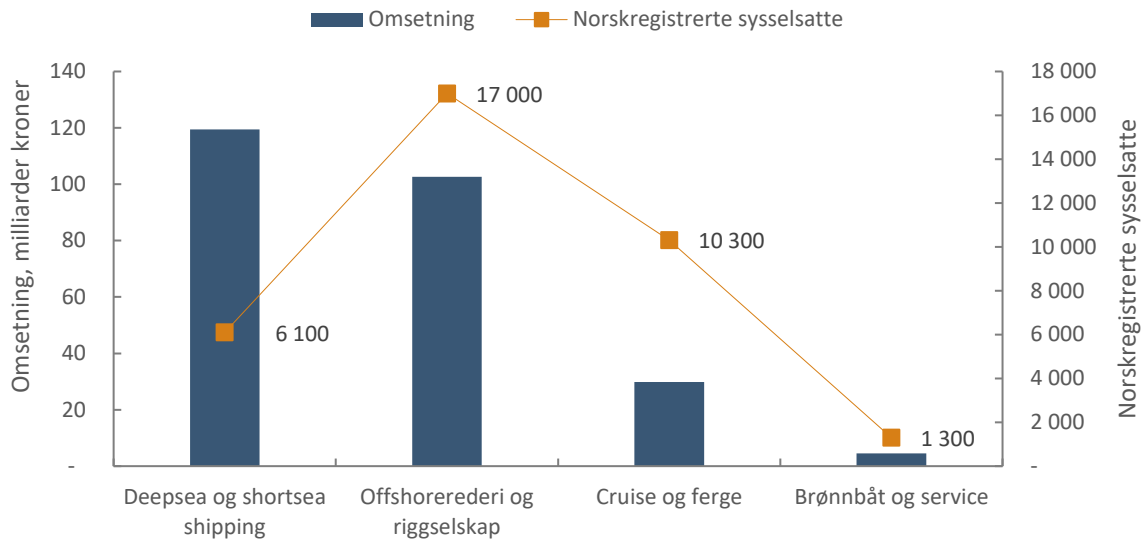


## Rederiene

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 6100 norskregistrerte sysselsatte i 2019. På andreplass i inntekter, men klar førsteplass i form av sysselsatte, finner vi offshore-rederiene og riggselskapene, som hadde inntekter på drøyt 100 milliarder kroner og sysselsatte 17 000 norskregistrerte arbeidstakere i 2019. Cruise- og fergeselskapene sysselsatte i overkant av 10 000 norskregistrerte arbeidstakere, mens cirka 1300 norskregistrerte arbeidere jobber i de store brønnbåt- og servicerederiene<sup>4</sup>.

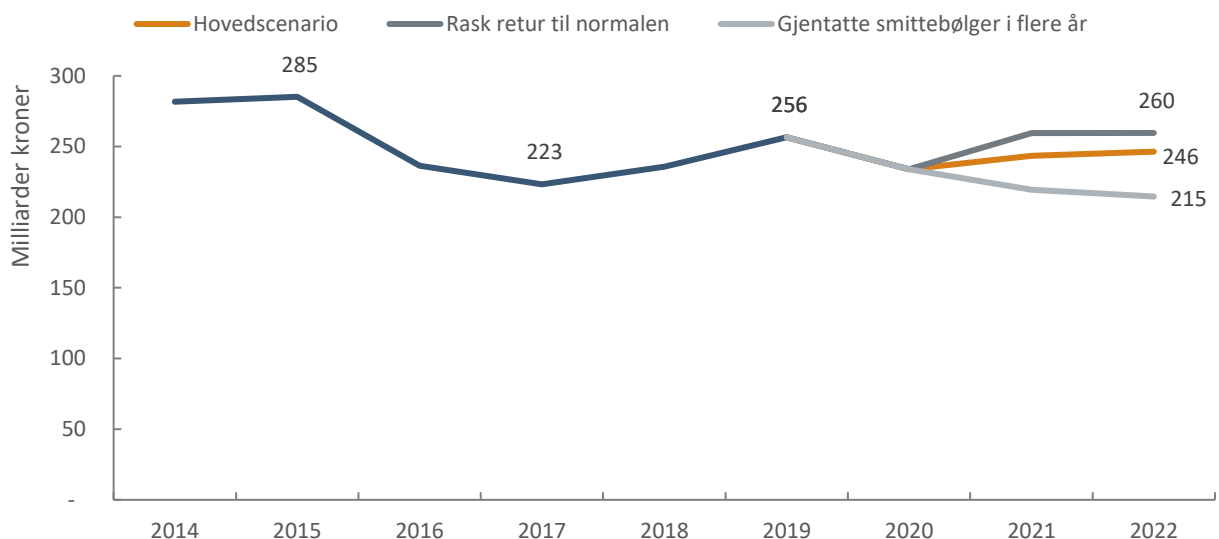
<sup>4</sup> Vi har kun inkludert de store service- og brønnbåtrederiene som utelukkende tilbyr tjenester til havbruksnæringen, og ikke driver salg av fisk. Dette gjøres av den grunn at det er maritime operasjoner og ikke fiskepriser som er av interesse for rapporten.

Figur 23 – Omsetning og norskregistrert sysselsetting blant de ulike rederigruppene i 2019. Kilde: Menon Economics



Det er som vist i Figur 23 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 og 2022, mens offshorerederienes inntekter vil falle noe. Det er utviklingen til godsfrakterederiene som trekker de samlede inntektene mest ned i det negative scenarioet med gjentatte smittebølger i flere år som følge av svak vekst i verdenshandelen. Det er imidlertid de turistrettede cruise- og fergederiene 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.

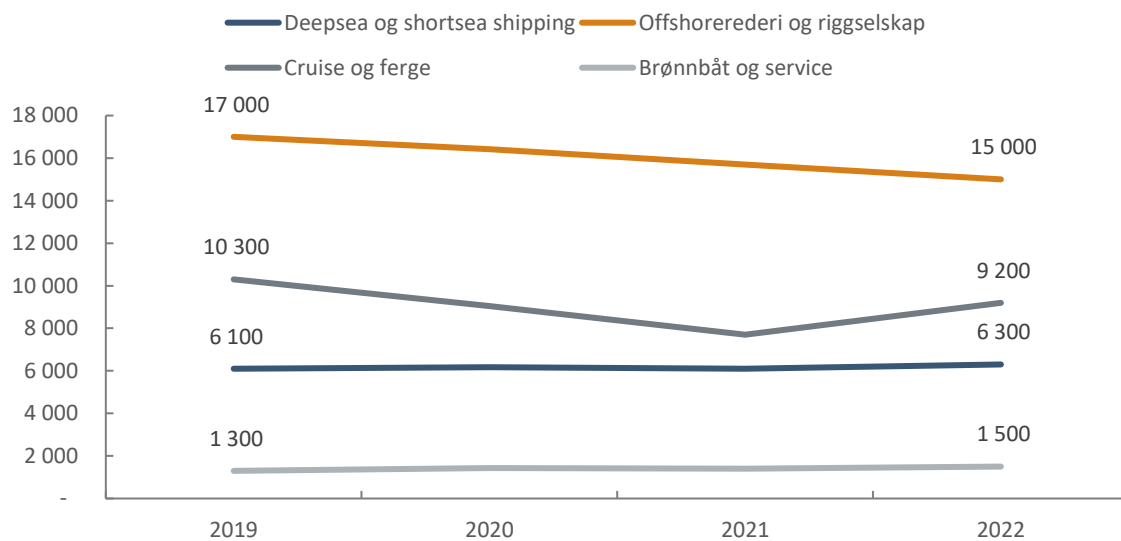
Figur 24 – Samlet inntektsutvikling for de norske rederiene i de tre scenarioene. 2014-2022. Kilde: Menon Economics



Figur 25 viser sysselsettingsendringene i vårt hovedscenarior for de ulike typene rederier i den norske maritime næringen. Flest arbeidsplasser vil gå tapt hos offshorerederiene som følge av mindre aktivitet i offshore olje- og gassmarkedene i tråd med de seneste investerings- og leteprognosene. Cruise og fergederiene vil ha rundt

2500 færre sysselsatte ved utgangen av 2021, men dette vil ta seg opp igjen i 2022 under antagelsen om at det ikke lenger er nødvendig med omfattende restriksjoner. Sysselsettingen i brønnbåt- og servicerederiene vil fortsette å vokse gjennom 2021 og 2022 i vårt hovedscenario. Markedsbildet indikerer også at det vil bli noe vekst i sysselsetting blant deepsea- og shortsearederiene. Med tanke på norske sjøfolk i innenriks fart framstår denne prognosen nokså sikker under antagelsen om koronavirusets utvikling i hovedscenarioet. Utviklingen i norskregistrerte sysselsatte blant de store deepsea-rederiene er derimot sensitivt for langt mer enn markedssituasjon, herunder inn- og utflytting av deler av administrasjon. Vi har imidlertid ikke noe grunnlag for å lage prognoser rundt dette, og forventningsverdien for sysselsatte vil dermed styres av disse rederienes globale behov for arbeidskraft.

Figur 25 - Sysselsettingsutvikling for de ulike rederigruppene i hovedscenarioet. 2019-2022. Kilde: Menon Economics



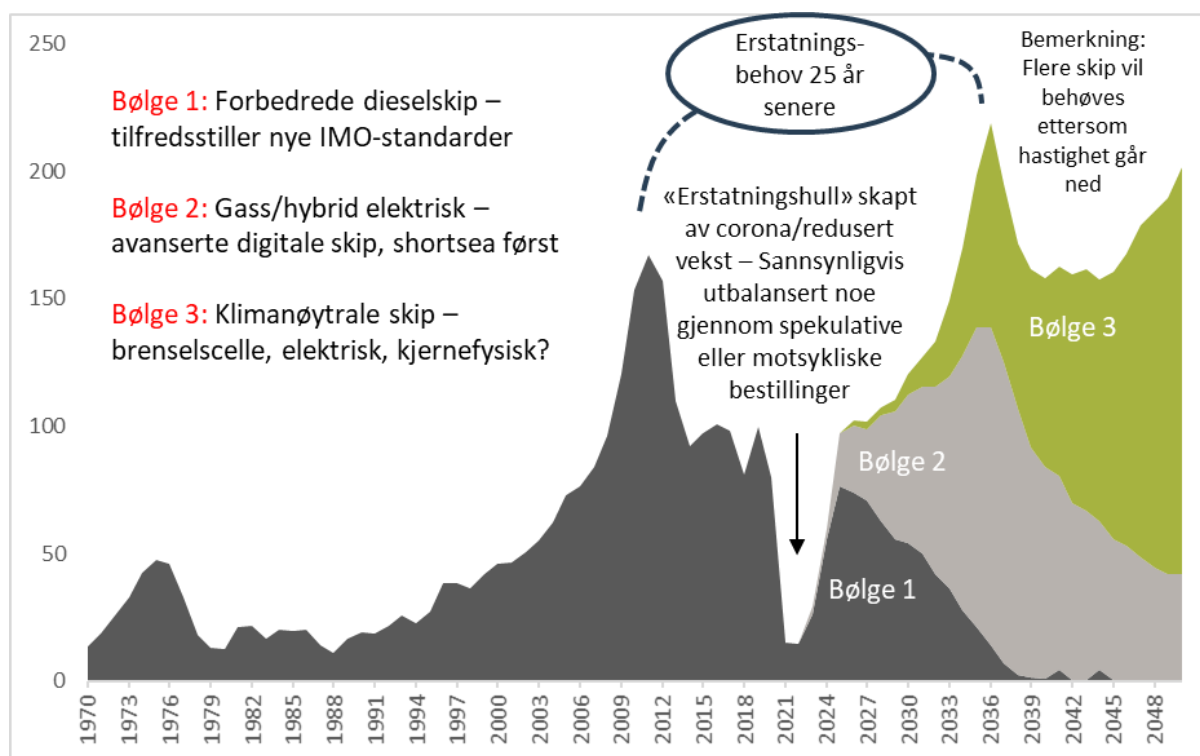
## Mulighetene framover – Klimakrav og flåtefornying vil skape et stort behov for nye skip med ny teknologi

Det er liten tvil om at den maritime næringen står overfor nye utfordrende år i etterslepet av koronaviruset. Sykluser er derimot intet nytt i næringen, og aktivitetsfallet vi estimerer over de neste årene er ikke unikt stort i historisk målestokk. Det prekære for den norske maritime næringen, og da spesielt industrien, er imidlertid at fallet kommer så kort tid etter den negative trenden i etterkant av offshorekrisen var snudd.

På litt lengre sikt tyder imidlertid alt på at det vil være rikelig med jobb til den globale maritime industrien. Økte krav til miljø- og klimavennlighet vil skape mye arbeid i seg selv. I tillegg nærmer det seg behov for mange nye skip på verdensbasis i en tradisjonell flåtesyklus med erstatning av skip etter 20 til 30 år.

Figur 26 viser behovet for nye skip fram til 2050 i et scenario med covid-19 problemer på tidlig 2020-tall og under forutsetning om at IMOs 2050-mål for karbonutslipp nås. Behovet for nye skip skapes gjennom to kanaler. Den første er vekst i verdenshandel og andre etterspørselsdrivere som skaper behov for flere skip i verdensflåten. Den andre er behov for erstatning av gamle og utrangerte skip, og omtales som erstatningsbehov.

Figur 26 – Et scenario for hvordan verdens skipsbehov vil utvikle seg fram mot 2050. Hentet fra «Martin Stopford – Three maritime scenarios 2020-2050». Oversatt til norsk. Kilde: Martin Stopford 2020



Som det vises i figuren er det et forbigående mindre behov for nye skip over de neste årene grunnet tilbakegangen i verdensøkonomien som følge av koronaviruset. Vekst i verdenshandelen og et stort erstatningsbehov som følge av den høye byggeaktiviteten på 2000-tallet vil gi kraftig vekst i behovet for nye skip fra 2025 og utover. For å nå IMOs klimamål må svært mange av disse nybyggene være med annen fremdriftsteknologi og mer energieffektive løsninger enn tidligere bygg. Dette er illustrert gjennom de tre bølgene vist i figuren. Det initiale erstatningsbehov vil gjøres med mer energieffektive dieselskip, men for å nå klimamålene må dette

endres raskt. I bølge 2 vil mange av skipene eksempelvis være hybridskip, mens det i tredje bølge vil være behov for klimanøytrale skip.

Den norske maritime næringens konkurransekraft når markedene virkelig begynner å vokse vil være bestemmende for hvor store globale markedsandeler næringen kan ta. Aktivitetsfremmende tiltak bør dermed ikke kun vurderes basert på hva de kan bidra med i dag, men også hvorvidt de kan bidra til å styrke næringens konkurransekraft i fremtiden.

# Vedlegg

## Nøkkeltall i tabellform

### Hovedscenario

Hovedscenario: Omsetning i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022
Rederi	256,5	233,9	243,5	246,4
Tjenesteleverandør	100,2	91,6	90,8	87,9
Utstysleverandør	77,3	71,1	67,1	63,3
Verft	32,8	27,9	27,1	21,7
<b>Totalt</b>	<b>467</b>	<b>425</b>	<b>429</b>	<b>419</b>

Hovedscenario: Verdiskaping i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022
Rederi	93,9	86	88	88,1
Tjenesteleverandør	33,8	32	30,6	29,7
Utstysleverandør	22,9	21,3	20,2	19
Verft	5,1	4,4	4,3	3,5
<b>Totalt</b>	<b>156</b>	<b>144</b>	<b>143</b>	<b>140</b>

Hovedscenario: Antall sysselsatte	2019	2020	2021	2022
Rederi	34 700	33 100	30 900	32 000
Tjenesteleverandør	23 800	22 500	22 200	21 600
Utstysleverandør	20 000	18 500	18 000	17 400
Verft	9 500	8 500	7 700	6 600
<b>Totalt</b>	<b>88 000</b>	<b>82 600</b>	<b>78 800</b>	<b>77 600</b>

### Gjentatte smittebølger i flere år

Gjentatte smittebølge: Omsetning i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022
Rederi	256,5	233,9	219,5	214,6
Tjenesteleverandør	100,2	91,6	79	75,1
Utstysleverandør	77,3	71,1	60	55,9
Verft	32,8	27,9	26,9	19,8
<b>Totalt</b>	<b>467</b>	<b>425</b>	<b>385</b>	<b>365</b>

Gjentatte smittebølger: Verdiskaping i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022
Rederi	93,9	86	82,2	79,5
Tjenesteleverandør	33,8	32	26,7	25,4
Utstysleverandør	22,9	21,3	18,2	17
Verft	5,1	4,4	4,2	2,9
<b>Totalt</b>	<b>156</b>	<b>144</b>	<b>131</b>	<b>125</b>

Gjentatte smittebølger: Antall sysselsatte	2019	2020	2021	2022
Rederi	34 700	33 100	29 400	29 300
Tjenesteleverandør	23 800	22 500	20 400	19 800
Utstysleverandør	20 000	18 500	16 700	16 100
Verft	9 500	8 500	7 300	6 200
<b>Totalt</b>	<b>88 000</b>	<b>82 600</b>	<b>73 800</b>	<b>71 400</b>

### Rask retur til normalen

Rask retur til normalen: Omsetning i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022
Rederi	256,5	233,9	259,4	259,6
Tjenesteleverandør	100,2	91,6	95,8	93,2
Utstysleverandør	77,3	71,1	71,9	68,5
Verft	32,8	27,9	27,5	22,1
<b>Totalt</b>	<b>467</b>	<b>425</b>	<b>455</b>	<b>443</b>

Rask retur til normalen: Verdiskaping i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022
Rederi	93,9	86	92,6	91,5
Tjenesteleverandør	33,8	32	32,3	31,5
Utstysleverandør	22,9	21,3	21,5	20,5
Verft	5,1	4,4	4,3	3,5
<b>Totalt</b>	<b>156</b>	<b>144</b>	<b>151</b>	<b>147</b>

Rask retur til normalen: Antall sysselsatte	2019	2020	2021	2022
<b>Rederi</b>	34 700	33 100	32 400	32 800
<b>Tjenesteleverandør</b>	23 800	22 500	22 800	22 400
<b>Utstysrleverandør</b>	20 000	18 500	18 700	18 100
<b>Verft</b>	9 500	8 500	7 800	7 200
<b>Totalt</b>	88 000	82 600	81 700	80 500

## Avgrensing 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 boreutstysrprodusentene inkludert. I tillegg har man en stor gruppe av skipsutstysrleverandører 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, Haliburton etc. som ikke er med.

## Avvik i historiske tall

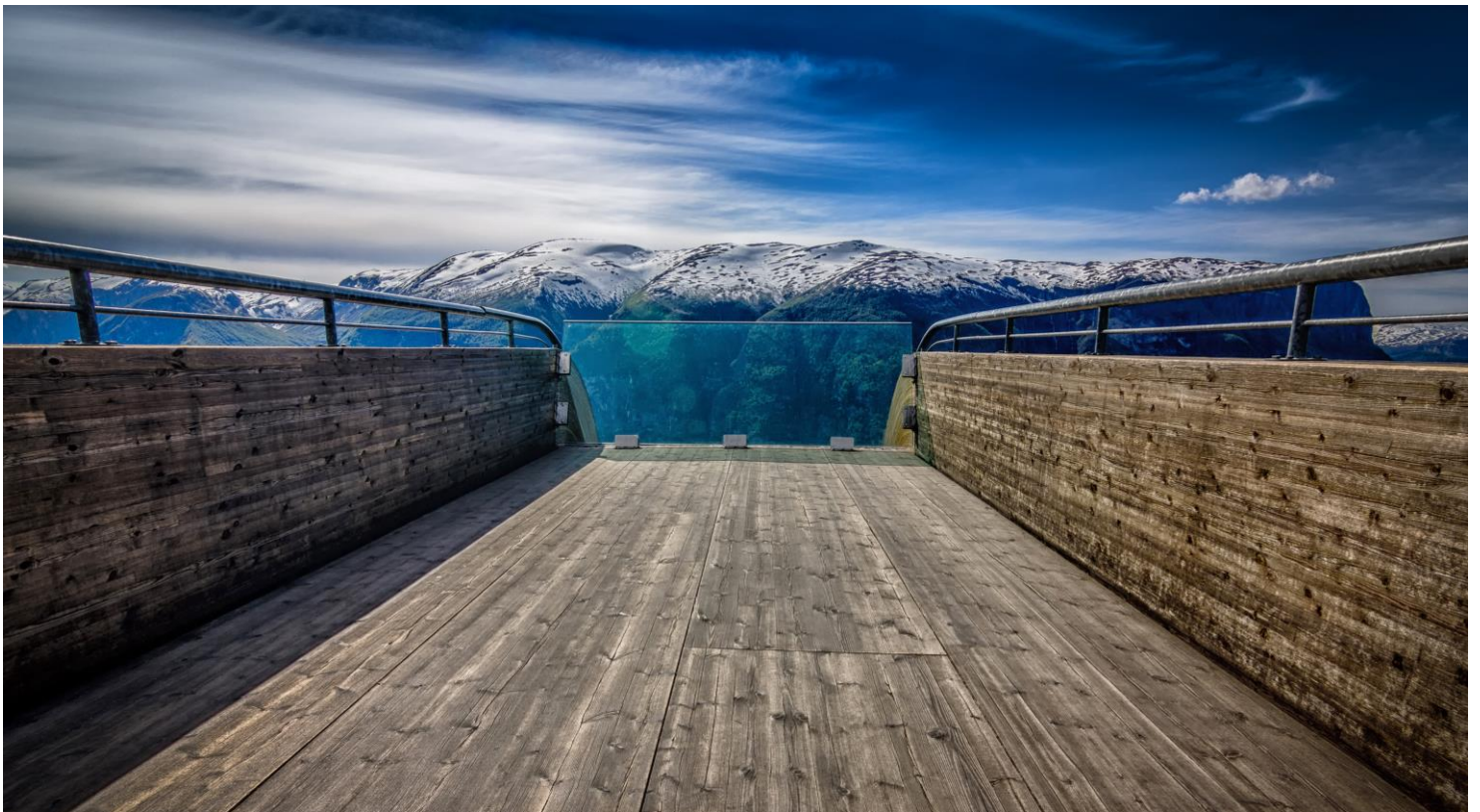
Ved hver oppdatering av Maritim verdiskapingsrapport forekommer det mindre endringer i de historiske tallene for den maritime næringen. Disse endringene kommer stort sett fra tilbakevirkende endringer i hvilke selskaper som blir definert som maritime i et gitt år. Gjennom verdikjedetilnærmingen vår tegner 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.



### **Avvik i 2019-tall fra fjorårets «kriserapporter»**

De to rapporten som ble utgitt i henholdsvis april og august 2020 opererer med andre 2019-tall enn denne rapporten. Dette er forårsaket av at regnskap for 2019 ikke forelå under utarbeidelsen av de to foregående rapportene. 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.



Menon Economics Economics analyserer økonomiske problemstillinger og gir råd til bedrifter, organisasjoner og myndigheter.

Vi er et medarbeidereiet konsultentselskap som opererer i grenseflatene mellom økonomi, politikk og marked. Menon Economics kombinerer samfunns- og bedriftsøkonomisk kompetanse innenfor fagfelt som samfunnsøkonomisk lønnsomhet, verdsetting, nærings- og konkurranseøkonomi, strategi, finans og organisasjonsdesign. Vi benytter forskningsbaserte metoder i våre analyser og jobber tett med ledende akademiske miljøer innenfor de fleste fagfelt. Alle offentlige rapporter fra Menon Economics er tilgjengelige på vår hjemmeside [www.Menon Economics.no](http://www.Menon Economics.no).

+47 909 90 102 | [post@Menon Economics.no](mailto:post@Menon Economics.no) | Sørkedalsveien 10 B, 0369 Oslo | [Menon Economics.no](http://Menon Economics.no)