

RAPPORT

OPPDATERTE PROGNOSE FOR MARITIM NÆRING I LYS AV KORONA OG OLJEPRISFALL



MENON-PUBLIKASJON NR. 48/2020

Av Anders M. Helseth, Erik W. Jakobsen, Jonas Erraia og Bettina E. Engebretsen



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 er nå drastisk endret etter utbruddet av koronapandemien og oljeprisutviklingen. Maritimt Forum har derfor gitt Menon i oppdrag å oppdatere prognosene for den maritime næringen basert på utviklingen i situasjonsbildet siden starten av året.

Situasjonen vi nå er inne i er usikker for store deler av næringslivet, og det er svært vanskelig å spå den nøyaktige timingen og størrelsen på endringene for den overordnede økonomiske utviklingen framover. Dette problemet støter vi selvsagt på i prognoser for den maritime næringen òg. Der vi som «prognosemakere» derimot er heldige, men den maritime næringen nå må sies å være uheldig, er at mye av etterspørselen i næringen kommer fra investeringsbeslutninger som virker med etterslep, spesielt i offshoresegmentene og industrien.

Det er derimot ikke like enkelt å lage prognoser for alle segmenter som er tydelig fundamentert i konkrete tall som indikerer framtidig aktivitet. Vi har derfor valgt å lage tre inntektsscenarioer for den maritime næringen i årene framover. Hovedscenario kan tolkes som vår beste prognose for hvordan utviklingen vil være framover. Prognosene, eller inntektsscenarioene, hviler også på en sentral forutsetning det er viktig å presisere:

Vi antar i våre inntektsscenarioer at det ikke gjennomføres 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 næringsspesifikke tiltak.

Vi opererer også med et pessimistisk og optimistisk scenario, hvor vi trekker i de variablene vi mener har de minst sikre forventningsverdiene. Dette vil generelt være i de segmentene vi har det svakeste tallgrunlaget for å indikere framtidig økonomisk aktivitet. Samtidig betyr det at flere momenter ligger stabilt i alle de tre scenarioene. De to tilleggsscenarioene må derfor ikke tolkes som worst-case og best-case scenarier, men snarere det ordlyden indikerer, en pessimistisk- og en optimistisk prognose.

April 2020

Anders Helseth
Prosjektleder
Menon Economics

Innhold

SAMMENDRAG	3
INNLEDNING OG BAKGRUNN	7
1 STATUS VED INNGANGEN TIL 2020	8
1.1 Vekst i nye markedssegmenter og bedre utsikter innen olje og gass drev de positive forventningene	8
1.2 Men fortsatt lønnsomhetsutfordringer og kapitalproblemer	9
2 KORONAPANDEMI OG OLJEPRISKRIG	11
3 HVORDAN VIL KORONAPANDEMIEN OG OLJEPRISFALLET PÅVIRKE AKTØRENE I MARITIM NÆRING?	13
3.1 Tre scenarier	13
3.2 Verft	16
3.3 Utstysleverandørene	19
3.4 Rederiene	22
3.5 Tjenesteleverandører	24
4 METODE OG INFORMASJONSKILDER	25
4.1 Epperspørsel og inntekter	25
4.1.1 Rederiene	25
4.1.2 Utstysleverandører og verft	29
4.1.3 Tjenesteleverandørene	35
4.2 Utsatte leveranser og inntektsforskyvning	35
4.3 Fra inntekter til sysselsetting og verdiskaping	36
VEDLEGG:	38

Sammendrag

Den norske maritime næringen ligger an til å bli rammet hardt av koronapandemien og oljeprisfallet som har utviklet seg siden begynnelsen av 2020. Krisen ligger an til å bli langvarig for næringen samlet sett, og vil strekke seg langt utover perioden med arbeids- og bevegelsesbegrensninger, grunnet mer varige endringer på etterspørselssiden. Varigheten på den økonomiske nedturen er vanskelig å spå, grunnet mange usikre faktorer. Vi har derfor laget tre scenarier for utviklingen i den maritime næringen i fravær av næringsspesifikke tiltak eller massive omstillingsprosesser. Vi opererer med et hovedscenario, som kan sees på som våre beste prognoser gitt den overnevnte forutsetningen, og supplerer dette med et optimistisk og et pessimistisk scenario.

Uavhengig av scenario har den norske maritime næringen fått seg et kraftig skudd for baugen, som det vil ta tid å reise seg etter. Uten spesifikke næringstiltak vil verdiskapingen sannsynligvis falle kraftig over de kommende årene, og være lavere enn 2019 for alle scenarioer mellom 2020 og 2022.

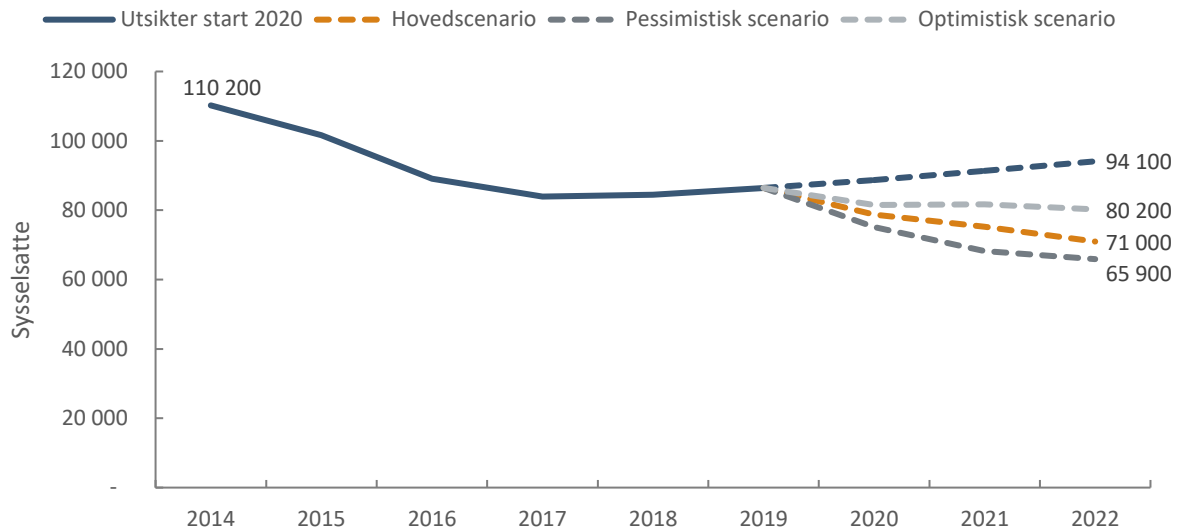
Tabell 1 – Endring i nøkkeltall for norsk maritim næring fra 2019 til 2022 i hovedscenarioet. Kilde: Menon

	2019	2022 - Hovedscenario	Endring
Omsetning	445 mrd. NOK	335 mrd. NOK	- 110 mrd. NOK
Verdiskaping	148 mrd. NOK	114 mrd. NOK	- 34 mrd. NOK
Sysselsatte	86 500	71 000	- 15 500

Lavere aktivitetsnivå vil føre til færre ansatte. I hovedscenarioet vil sysselsettingen falle med 18 prosent fram til begynnelsen av 2023 sammenlignet med 2019. Tilsvarende tall er 24 prosent i det pessimistiske scenarioet og syv prosent i det optimistiske scenarioet. Sammenligner vi med utsiktene fra begynnelsen av 2020 er differansen enda større. Etter mange år med fallende tall, var sysselsettingen ventet å vokse over de neste årene, men det er nå reversert til et ytterligere fall. Sammenlignet med den opprinnelige prognosen for utgangen av 2022 er sysselsettingen 25 prosent lavere i hovedscenarioet, og henholdsvis 30 og 15 prosent i det pessimistiske og optimistiske scenarioet.

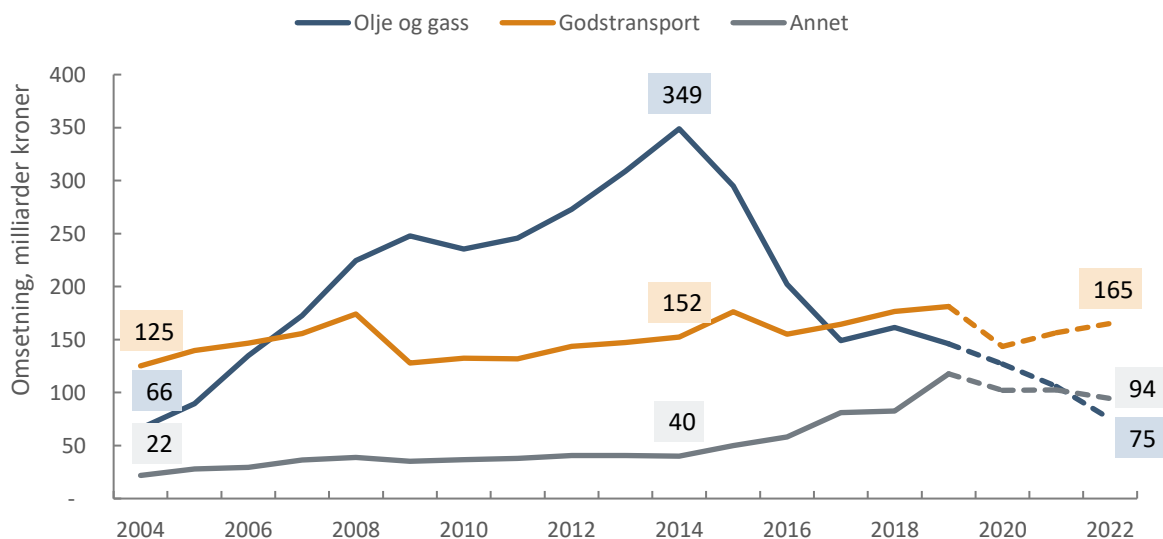
Det er verdt å bemerke at permitterte arbeidstakere fortsatt beregnes som sysselsatte i våre analyser, helt fram til ansettelsesforholdet blir sagt opp. Nedgangen i sysselsetting i våre scenarier skyldes derfor ikke forbigående permitteringer, men faktisk avsluttede arbeidsforhold.

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



Bak utviklingen over ligger det i hovedsak reduserte inntekter fra noen få nøkkelmarkeder for den norske maritime næringen. Lavere investeringer i olje og gass og vedvarende lav aktivitet i nybygg av skip trekker inntektene fra dette markedet nedover. Markedet for godstransport, både for rederiene og utstyrsleveranser til nybygg på utenlandske verft, forventes å få en trøkk i 2020, men deretter å ta seg gradvis opp igjen. Samtidig bremser utviklingen i markeder som har vært i kraftig vekst de senere årene, helt opp. Dette gjelder spesielt i passasjerskipsegmentet, både for de få men relativt store norske rederiene, og i enda større grad den maritime industrien. Fortsatt vekst i sjømatsegmentene og offshore vind trekker i positiv retning.

Figur 2 – Utvikling i omsetning i hovedscenarior fordelt på markedssegmenter. Anslag i stiplede linjer. 2004-2022. Kilde: Menon



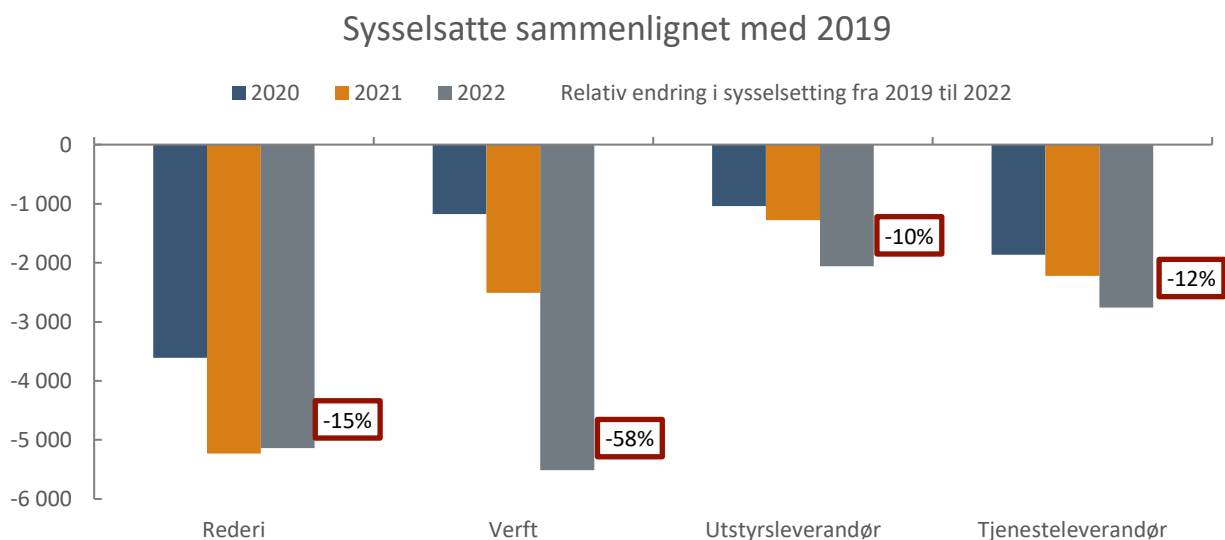
Selv om alle deler av den maritime næringen vil treffes av krisen, varierer det når, hvor hardt og hvor langvarig de ulike aktørtyper og markedssegmentene treffes. I vårt hovedscenarior vil rundt halvparten av de snaut 8 000 oppsagte i 2020 ha jobbet hos rederiene. Sysselsettingen vil falle mest blant de rederiene som driver med passasjertransport, spesielt relatert til turisme, men det vil også være et betydelig fall i sysselsettingen blant

offshorerederiene i 2020. Der passasjerederiene stopper blødningen i form av sysselsatte i 2021 og tar seg opp fra 2022, vil sysselsettingen fortsette å falle blant offshorerederiene i begge disse årene.

Den maritime industrien står overfor betydelige problemer som følge av markedsutsiktene både under og i kjølvannet av koronapandemien og oljeprisfallet. Mens de fleste rederisegmentene er ventet å ta seg opp når koronatiltakene gradvis avvikles, vil inntektsbortfallet så vidt ha startet hos i norske maritime industrien, og da spesielt verftene. Utsiktene for nye bestillinger av cruiseskip er svært mørke i flere år framover, og gitt de nåværende ordrebøkene vil det føre til et massivt bortfall av inntekter i 2022. Basert på disse utsiktene estimerer vi at sysselsettingen mer enn halveres blant verftene fra 2019 til 2022 og forblir på dette lave nivået i 2023.

Utstyrsleverandørene har en mer diversifisert kundegruppe ved inngangen til 2020. Olje og gass- og cruisemarkedet vil trekke nedover, mens leveranser til sjømat og godstransport på skip vil kunne ta seg opp etter en initial dupp som følge av koronapandemien. De to førstnevnte markedene står likevel for rundt halvparten av leverandørenes inntekter, og samlet sett vil krisen også hos utstyrsleverandørene føre til redusert sysselsetting. I hovedscenariot spår vi et fall i sysselsetting på 10 prosent fra 2019 til 2022 blant utstyrsleverandørene.

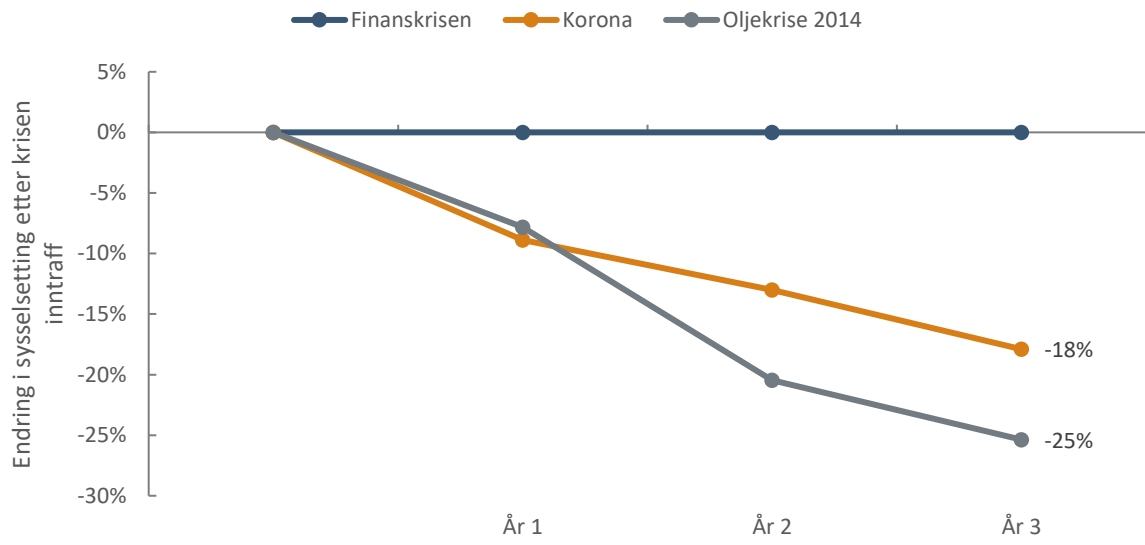
Figur 3 – Sysselsetting sammenlignet med nivået i 2019 for de fire hovedgruppene i maritim næring. 2020-2022. Kilde: Menon



Tidligere har langvarige nedganger kommet etter en høykonjunkturperioder. Den maritime næringen ligger derimot nå an til å få en koronanedtur på toppen av oljenedturen. Sammenlignet med toppen i 2014 vil det være ca. 40 000 færre arbeidstakere i den maritime næringen ved utgangen av 2022 i vårt hovedscenario.

I hovedscenariot kan den relative nedgangen i sysselsetting sammenlignes med sysselsettingsfallet det første året etter oljekrisen av 2014. Fallet, for næringen samlet, vil imidlertid dempe seg relativt til oljekrisen over de to neste årene som følge av en lavere initial eksponering mot de markedene som vil oppleve kraftig nedgang.

Figur 4 – Endring i sysselsetting i den maritime næringen i hovedscenariot sammenlignet med tidligere kriser. Kilde: Menon



Innledning og bakgrunn

Denne rapporten sikter på å vise hvordan den norske maritime næringen vil bli berørt av koronapandemien og det store oljeprisfallet som har kommet siden starten av 2020. Utsiktene er drastisk endret siden Maritim verdiskapingsrapport 2020 ble publisert i januar 2020. Denne rapporten kan derfor sees på som en oppdatering av prognosene for 2020 fra verdiskapingsrapporten basert på nyeste informasjon. I tillegg har vi forlenget prognosene fram til 2022 med en scenariometodikk fundert i oppdaterte markedsprognoser fra eksterne kilder og tilgjengelig informasjon som ordrebøker o.l. så langt det har vært mulig. Prognoser blir generelt mer usikre jo lenger fram i tid en går, men det har vært nødvendig å forlenge tidshorisonten for å tegne et komplett bilde av hvordan den endrede markeds situasjonen vil påvirke alle deler av maritim næring. Ettersom sysselsettingsbeslutninger er framoverskuende, har vi forlenget inntektsscenariene til 2023 og 2024 for å kunne si noe om sysselsetting ved utgangen av 2022. Disse inntektsscenariene er vist fram til 2024 i kapittel 4, mens kapittel 3 viser tall fram til og med 2022.

Kapittel 1 tar kort for seg utsiktene til maritim næring slik de så ut ved inngangen til 2020. Kapittel 2 beskriver hva som har skjedd siden den gang, nemlig koronapandemien og oljeprisfallet. Kapittel 3 viser hvordan dette vil ramme den maritime næringen i Norge i fravær av næringsspesifikke tiltak eller en ny, storstilt omstilling mot helt nye markedssegmenter. En ny, storstilt omstilling er det dessuten lite sannsynlig at ville hatt noen signifikant positiv effekt på den maritime næringen i vår relativt korte analyseperiode (t.o.m. 2022). Kapittel 4 beskriver analysens metodikk og antagelsene bak utviklingen vist i kapittel 3 mer inngående.

Kapittel 4 kan sees på som et vedlegg og er ikke nødvendig å lese for en som kun vil få en relativt rask oversikt over utsiktene for den norske maritime næringen. Vi har imidlertid valgt å vedlegge et utfyllende metodekapittel for at det skal bli tydelig for den interesserte leser hvilke antagelser og prognoser som driver tallene presentert i kapittel 3. Vi mener at det er viktig å være transparente om hvordan vi har gått fram for å lage så tydelige prognoser i en så usikker verden som den maritime næringen står ovenfor. I tillegg sikrer dette også at det er enklere for leseren selv å forstå betydningen av anslag i enkeltmarkeder dersom markedsutsiktene skulle utvikle seg etter utgivelse av rapporten.

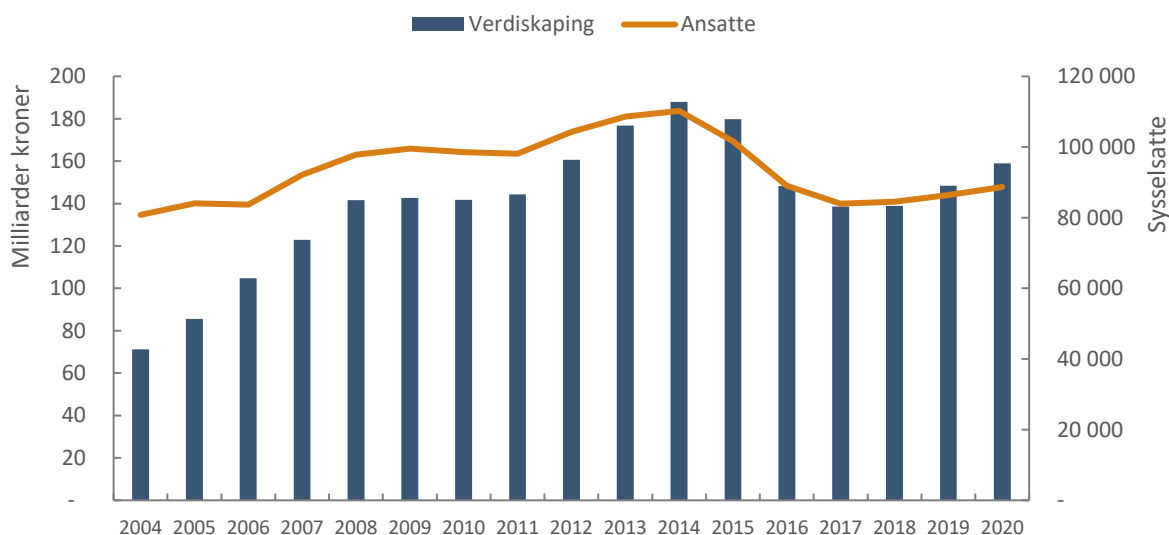
1 Status ved inngangen til 2020

Siden toppen i 2014 er verdiskapingen i den maritime næringen redusert betraktelig, drevet av et fall på nesten 30 prosent fra 2014 til 2017. I 2018 så vi igjen vekst i næringen, med omsetningsvekst på nesten syv prosent. Verdiskapingsveksten fulgte imidlertid ikke med, grunnet lønnsomhetsproblemer hos noen store aktører. Verdiskaping og sysselsetting økte med én prosent i 2018. Veksten i verdiskaping steg i 2019. Produktiviteten tiltok også, hvilket betyr at omsetning og verdiskaping økte mer enn sysselsettingen. Samlet sett var verdiskapingsveksten på syv prosent i 2019, og ved inngangen til dette året estimerte vi en ytterligere vekst på syv prosent for 2020. Sysselsettingsveksten var på to prosent i 2019, og per 1. januar i år ventet vi at den skulle vokse noe mer, med vekst på tre prosent i 2020.

Tabell 2 – Omsetning, verdiskaping og sysselsetting i den maritime næringen i 2019 og forventet vekst i 2020 per 1. januar 2020. Kilde: Menon

	2019	Vekst i 2019	Forventet vekst i 2020 per 1. januar 2020
Omsetning	445 mrd. NOK	5,8%	5,8%
Verdiskaping	148 mrd. NOK	6,6%	6,8%
Sysselsetting	86 500	2,3%	2,9%

Figur 5 – Historisk utvikling og forventet utvikling per januar 2020 i verdiskaping og sysselsatte. Kilde: Menon



1.1 Vekst i nye markedssegmenter og bedre utsikter innen olje og gass drev de positive forventningene

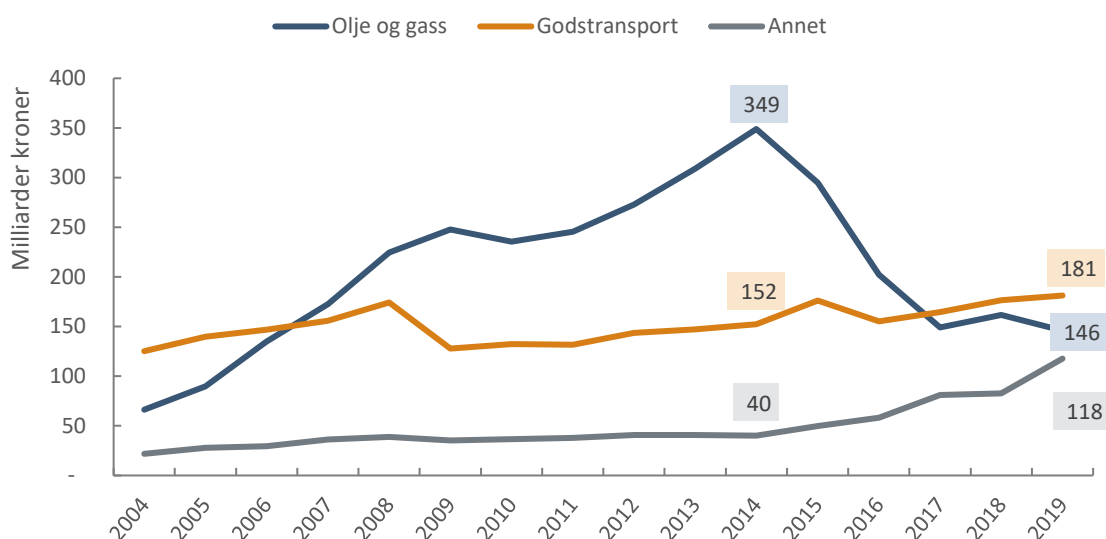
Bak utviklingen i den norske maritime næringen de siste 15 årene ligger det flere interessante utviklingstrekk. Lenge utgjorde internasjonal skipsfart den største delen av maritim næring i Norge. Dette bildet forandret seg utover 2000-tallet. Maritim næring rettet mot olje og gass vokste eksplosivt fra tidlig 2000-tallet og tok igjen varetransport som viktigste markedssegment rundt 2006. I 2009 var delen av omsetningen som rettet seg mot

olje- og gassmarkedet nesten fire ganger så høy som i 2004. Etter en liten knekk under finanskrisen fortsatte veksten i den oljerettede delen av næringen med en samlet omsetningsvekst på over 50 prosent fra 2010 til 2014.

Samtidig bremsset utviklingen i mer tradisjonell skipsfart (varetransport) for norske rederier. Vedvarende overkapasitet i flere store markeder bidro til å holde rater og omsetning nede i samme periode som olje- og gassmarkedet vokste kraftig.

Siden oljekrisen i 2014 er omsetningen rettet mot olje og gass mer enn halvert. Varetransport har ligget nokså stabilt i samme periode, men vi ser at andre markeder har vokst betraktelig og bidro til at aktiviteten i maritim næring igjen økte de siste to årene. Bak denne veksten ligger nye markeder som havbruk, maritim turisme, havvind og andre nisjemarkeder. Omsetningen innen disse segmentene er tredoblet siden 2014, med tiltagende vekst i 2019.

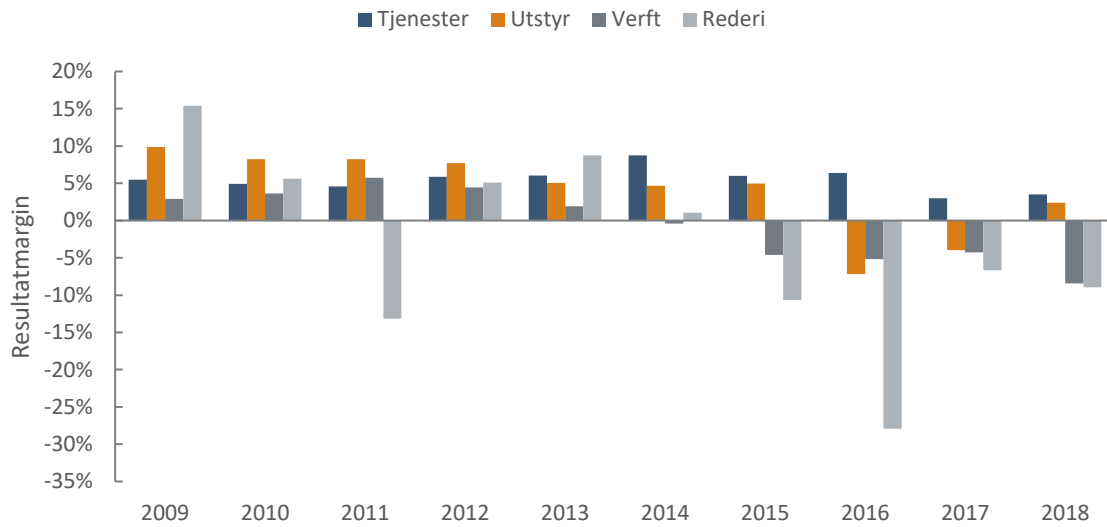
Figur 6 – Markedssegmenterte inntekter for den norske maritime næringen. 2004-2019. Kilde: Menon



1.2 Men fortsatt lønnsomhetsutfordringer og kapitalproblemer

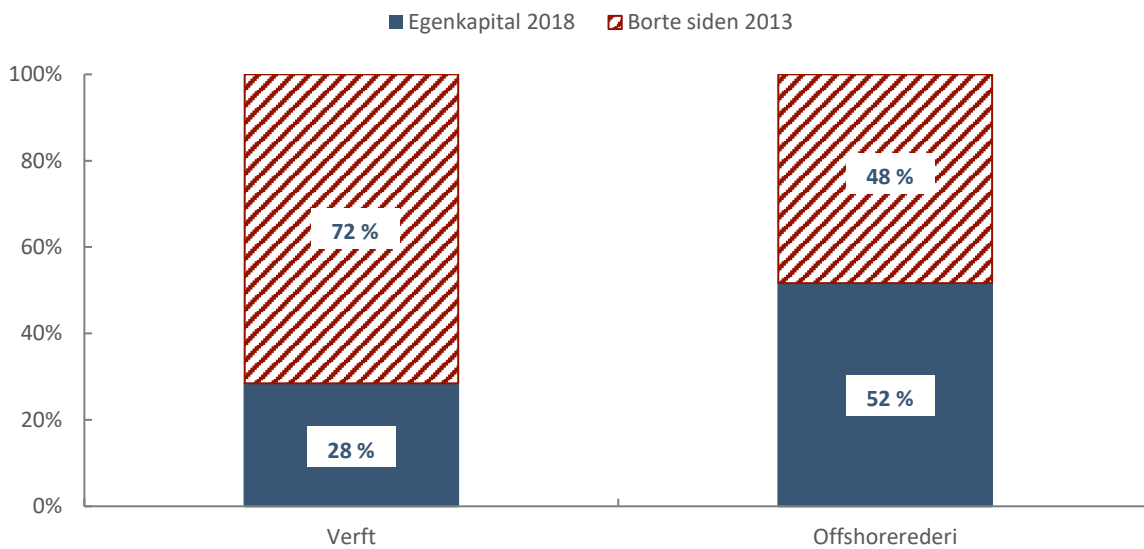
Utsiktene for økt inntjening fra 2020 og framover var definitivt til stede ved inngangen til året. Samtidig var disse utsiktene svært tiltrengt for en næring som har tapt mye penger siden 2014. Verftene har samlet sett hatt et underskudd hvert eneste år fra 2014 til 2018, mens utstyrsleverandørene har gått med underskudd i både 2016 og 2017 før et lite overskudd i 2018. Samtidig har rederiene, og da spesielt de som er rettet mot olje og gass, tapt store summer siden oljeprisfallet. Samlet har den maritime næringen et akkumulert negativt årsresultat på 121 milliarder kroner i perioden 2015 til 2018.

Figur 7 – Resultatmargin blant de ulike maritime hovedgruppene. 2009-2018. Kilde: Menon



De dårlige resultatene har påvirket egenkapitalen til verftene og offshorerederiene kraftig. Sammenlignet med 2013 var den samlede egenkapitalen til verftene redusert med over 70 prosent, og for offshorerederiene rundt 50 prosent, ved utgangen av 2018.

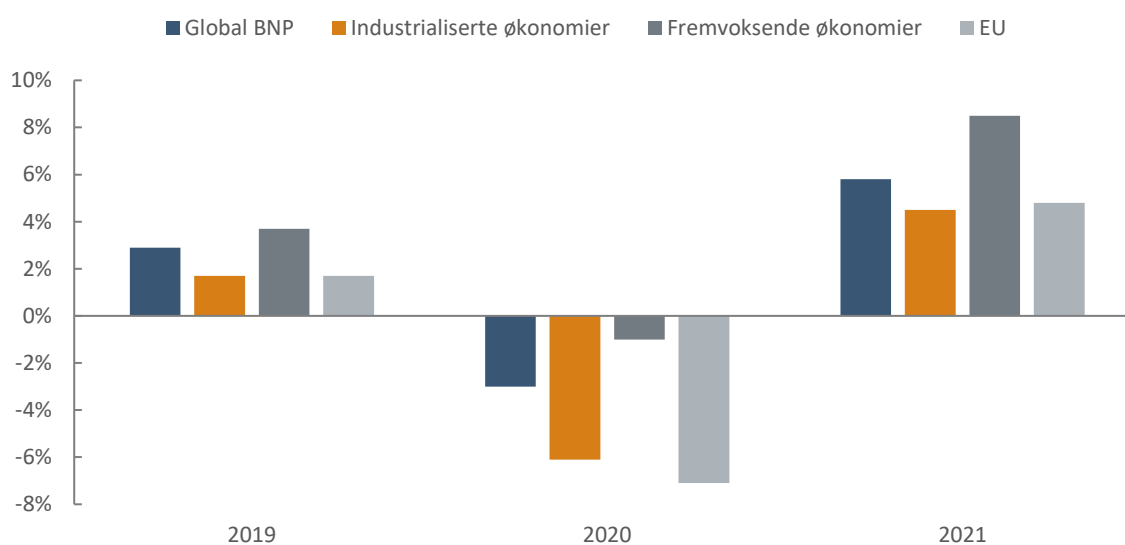
Figur 8 – Egenkapital i 2018 sammenlignet med 2013 for verftene og offshorerederiene. Kilde: Menon



2 Koronapandemi og oljepriskrig

Siden utgivelsen av Maritim verdiskapingsrapport 2020 i januar er verden drastisk endret. Det som startet som et nytt, aggressivt influensa-lignende virus i Kina har nå utviklet seg til en global pandemi. Myndigheter verden over har innført massive tiltak for å bremse smittespredningen og dette påvirker økonomien negativt. IMF kom nylig med oppdaterte prognoser for verdensøkonomien i 2020 og 2021 som viser at fallet i global BNP sannsynligvis vil bli det største siden 1930-tallet.

Figur 9 – Oppdaterte vekstprognoser for BNP for utvalgte grupperinger av land. Kilde: IMF



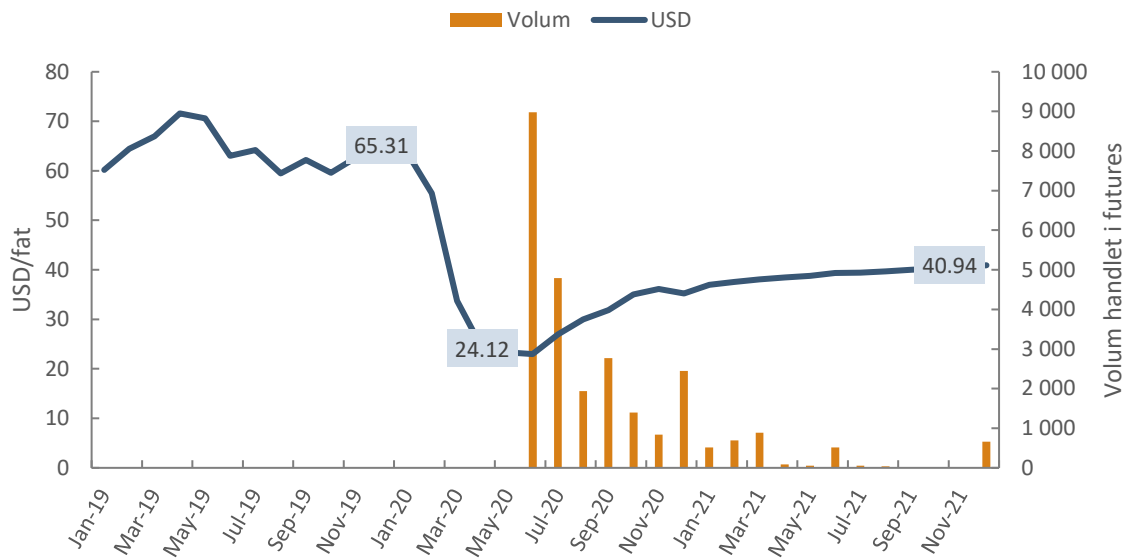
Den maritime næringen vil, som de fleste andre næringer, rammes av den globale nedgangen i økonomisk vekst og i handelsaktivitet. Varigheten på den økonomiske nedturen er vanskelig å spå av flere grunner. Det er vanskelig å predikere hvordan koronapandemien og myndighetstiltak vil utvikle seg. Det var ikke noe underliggende finansielt problem som førte til krisen, noe som trekker i retning av at økonomien vil komme seg relativt raskt etter pandemien er over. Men avhengig av varigheten på krisen kan det utvikle seg underliggende problemer i en verden som har et historisk høyt gjeldsnivå. Dette kan påvirke den økonomiske veksten i flere år framover. Det totale bildet er derfor usikkert de kommende årene.

Der den globale økonomien sannsynligvis vil ta seg opp igjen over de nærmeste årene, ser det mer dystert ut i flere av nøkkelmarkedene for den norske maritime næringen.

Nedgang i etterspørsel etter olje kombinert med priskrig har ført til overfylte oljelagre verden over. Global resesjon vil føre til at etterspørselen etter olje vil være lav gjennom hele 2020 og trolig inn i 2021. OPEC+¹ har kommet til enighet om produksjonskutt, men forventningen i markedet og blant aktørene er likevel at oljeprisen vil være lav sammenlignet med 2019 de neste årene. Disse forventningene fører til lavere investeringer fra oljeselskapene, som er en svært viktig etterspørselsimpuls i den norske maritime næringen.

¹ OPEC og en rekke viktige oljeproduserende land, deriblant Russland

Figur 10 – Oljeprisutvikling i 2019 og starten av 2020, sammenstilt med future-priser på nordsjøolje. Volumsøylene indikerer volumet som er handlet for de ulike månedene framover i tid. Kilde: Clarkson/Barchart



Norsk maritim industri har omstilt seg kraftig siden oljeprisfallet i 2014, og et av de viktigste markedene deres er nå markedet for bygging av cruiseskip. Koronapandemien har ført til en bortimot fullstendig stans av cruiseturisme og nedgangen i dette segmentet kan bli langvarig, både grunnet langvarige restriksjoner hva gjelder store ansamlinger av mennesker og endret atferd blant reisende. De dystre utsiktene vil naturligvis påvirke cruiserederienes investeringsevne og -vilje, og kan derfor påvirke den norske maritime industrien i lang tid etter koronakrisen er over.

3 Hvordan vil koronapandemien og oljeprisfallet påvirke aktørene i maritim næring?

I det videre skisserer vi hvordan den maritime næringen i Norge kan ventes å utvikle seg i årene framover, gitt de økonomiske utsiktene i april 2020. Utsiktene er imidlertid usikre i mange markedssegmenter. Vi velger derfor å bruke en scenariometodikk for inntektene til de ulike maritime aktørene i deres markedssegmenter. Scenariene bygger på en kombinasjon av oppdaterte prognoser for viktige etterspørselsdrivere, historiske sammenhenger mellom etterspørselsdrivere og inntekt, historisk utvikling og generelle markedsutsikter, og konkrete tallgrunnlag som ordrebøker. Startpunktet for analysen er markedssegmenterte inntekter for de ulike aktørtypene i norsk maritim næring i 2019, utarbeidet i forbindelse med Maritim Verdiskapingsrapport 2020, som ble publisert i januar 2020.

Videre har vi estimert historiske sammenhenger mellom inntekter, verdiskaping og sysselsetting, for å komme fram til hvordan inntektsutviklingen vil påvirke verdiskaping og sysselsetting i årene framover.

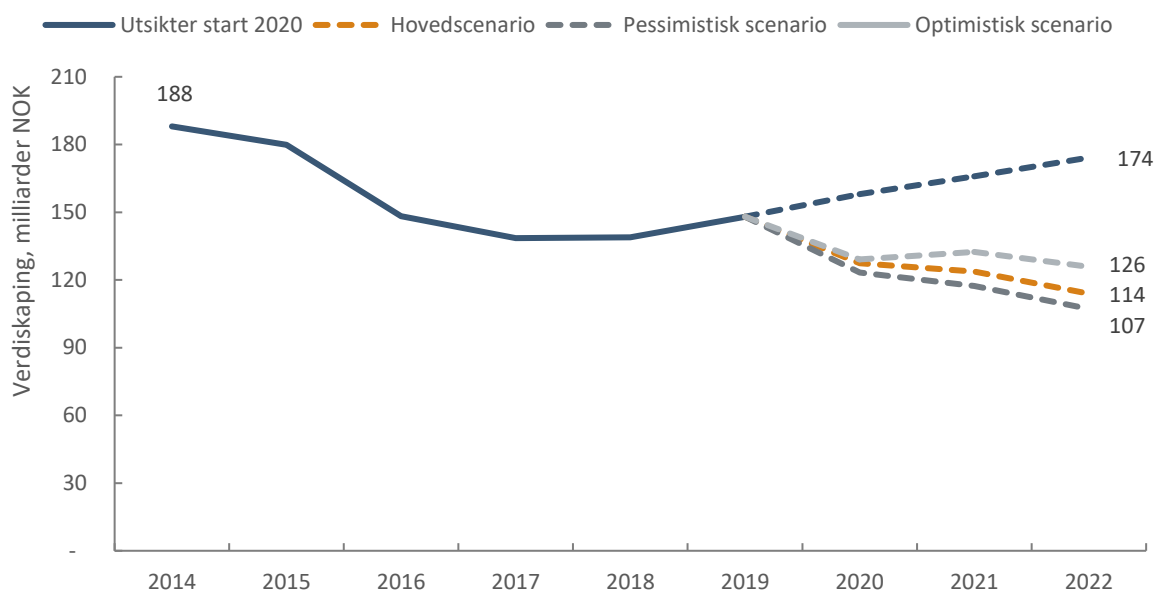
Tallene presentert i det videre bør tolkes som prognoser for utviklingen i den norske maritime næringen *uten spesifikke næringstiltak eller massiv omstilling til helt nye markedssegmenter*. Vår beste gjetning er at minst én av disse to momentene vil inntreffe, men det vil uansett virke med etterslep på den maritime næringen. Med andre ord tar det tid fra tiltak eller omstilling finner sted til selskapene får større inntekter. Spesielt vil dette gjelde for omstilling, som det vil være tvilsomt om kan ha særlig positiv effekt i vår relativt korte analyseperiode fram til og med 2022. Vi velger å ikke inkludere spesifikke næringstiltak eller større omstilling i våre prognoser, slik at tallene er enklere å tolke. Prognosene kan derfor tolkes i retning av å beskrive behovet for næringstiltak som akselererer det grønne skiftet eller omstilling blant aktørene for at den norske maritime næringen ikke skal krympe i størrelse.

3.1 Tre scenarier

Vi legger til grunn tre scenarier for inntektsutviklingen i den maritime næringen. Hovedscenariet kan sees på som vår beste prognose for den norske maritime næringen, under forutsetningene nevnt over. I tillegg opererer vi med et pessimistisk og et optimistisk scenario. Innholdet i disse scenariene ligger i ordlyden. En grundig beskrivelse av scenariene, drivere og sammenhenger finnes i kapittel 4.

Uavhengig av scenario har den norske maritime næringen fått seg et kraftig skudd for baugen, som det vil ta tid å reise seg etter. Uten spesifikke næringstiltak vil verdiskapingen sannsynligvis falle kraftig over de kommende årene, og er lavere enn 2019 for alle årene mellom 2020 og 2022 i alle våre scenarier.

Figur 11 – Verdiskaping i maritim næring, utsikter ved starten av 2020 og utvikling i de tre scenariene. 2014-2022. Kilde: Menon



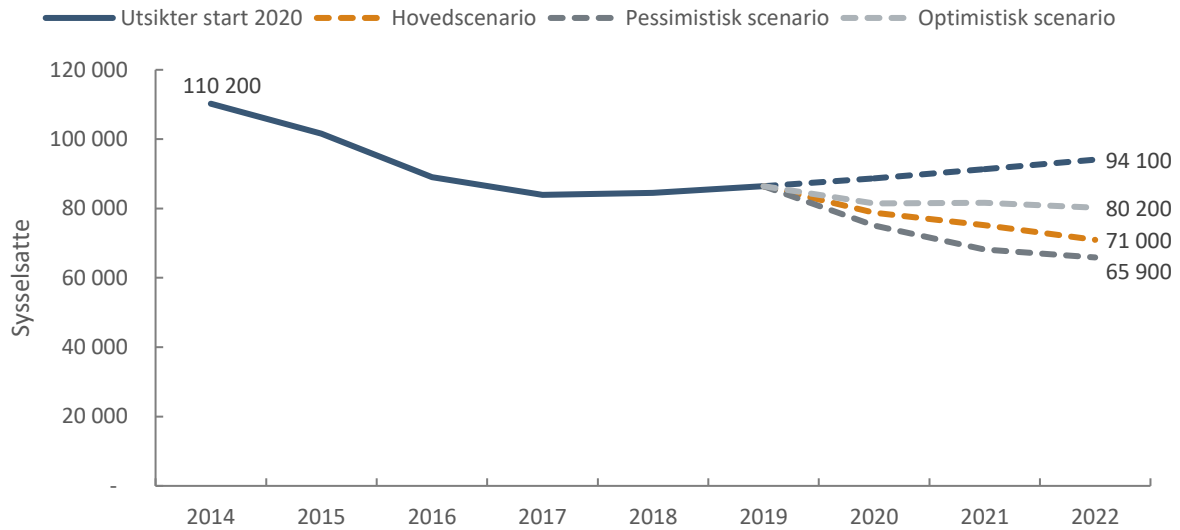
Tabell 3 – Verdiskaping i de tre scenariene. Prosentvis nedgang siden 2019 i parentes. 2019-2022. Kilde: Menon

Verdiskaping i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022
Hovedscenari	148	127 (-14%)	124 (-16%)	114 (-23%)
Pessimistisk scenario	148	123 (-17%)	117 (-21%)	107 (-28%)
Optimistisk scenario	148	129 (-13%)	132 (-11%)	126 (-15%)

Lavere aktivitetsnivå vil redusere behovet for ansatte. I hovedscenariet vil sysselsettingen falle med 18 prosent fram til begynnelsen av 2023 sammenlignet med 2019-nivå. Tilsvarende tall er 24 prosent i det pessimistiske scenarior og syv prosent i det optimistiske scenarior. Sammenligner vi med utsiktene fra begynnelsen av 2020 er differansen enda større. Sysselsettingen over de neste årene var ventet å vokse etter mange år med fall, men forventningen er nå reversert til et ytterligere fall. Sammenlignet med den opprinnelige prognosen for utgangen av 2022 er sysselsettingen 25 prosent lavere i hovedscenariet, og henholdsvis 30 og 15 prosent i det pessimistiske- og optimistiske scenarior.

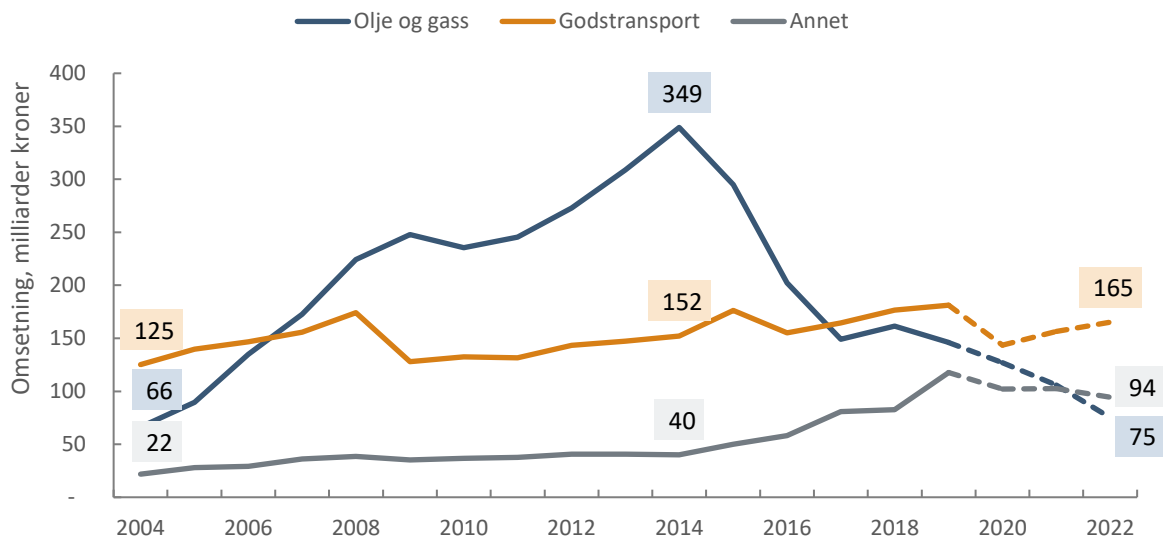
Det er verdt å bemerke at permitterte arbeidstakere fortsatt beregnes som sysselsatte i våre analyser, helt fram til ansettelsesforholdet blir sagt opp. Nedgangen i sysselsetting i våre scenarier skyldes derfor ikke forbigående permitteringer, men faktisk avsluttede arbeidsforhold.

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



Bak den negative utviklingen ligger det i hovedsak reduserte inntekter fra noen få nøkkelmarkeder for den norske maritime næringen. Lavere investeringer og vedvarende lav aktivitet i offshoremarkedet trekker inntektene fra dette markedet nedover. Markedet for godstransport, både for redere og utstyrsleveranser til utenlandske verft, forventes å få en trøkk i 2020, men deretter å ta seg gradvis opp igjen. 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 over de neste årene, og spesielt 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 13 – Utvikling i omsetning i hovedscenariet fordelt på markedssegmenter. 2004-2022. Kilde: Menon

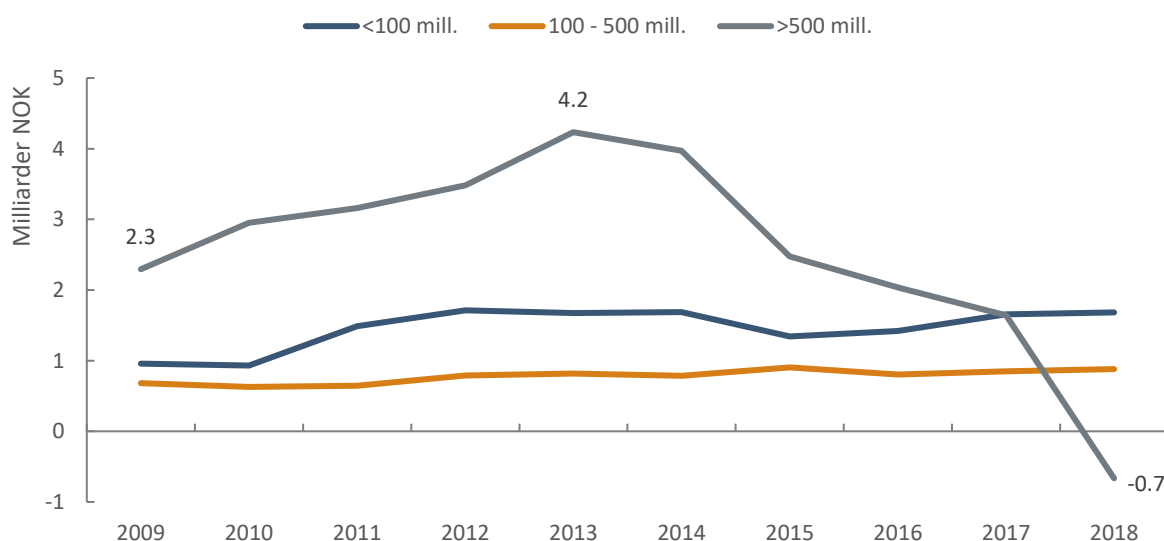


3.2 Verft

De store norske verftene 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 fiskefartøy. 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 fiskefartøy, 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 kapital situasjon 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 14 – Egenkapital hos verftene gruppert etter omsetning i 2018. 2009-2018. Kilde: Menon



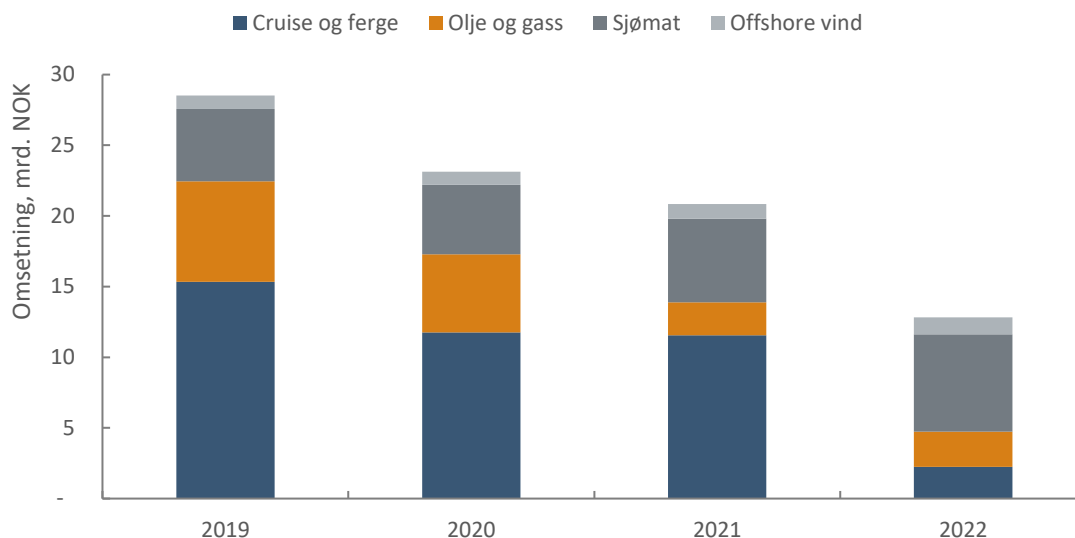
Koronapandemien vil sannsynligvis bli enda et massivt slag for verftene. Omstillingen mot cruise-segmentet de senere årene har ikke vært innbringende så langt, men med etablerte verdikjeder og erfaring var det forventet at segmentene i 2020 og 2021 skulle bli lønnsomme. Markedet for cruiseturisme er 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. Videre er det naturlig å anta at arbeids- og reiserestriksjoner, spesielt hos internasjonale underleverandører, vil forsinke leveranser i 2020 og muligens i 2021.

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 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

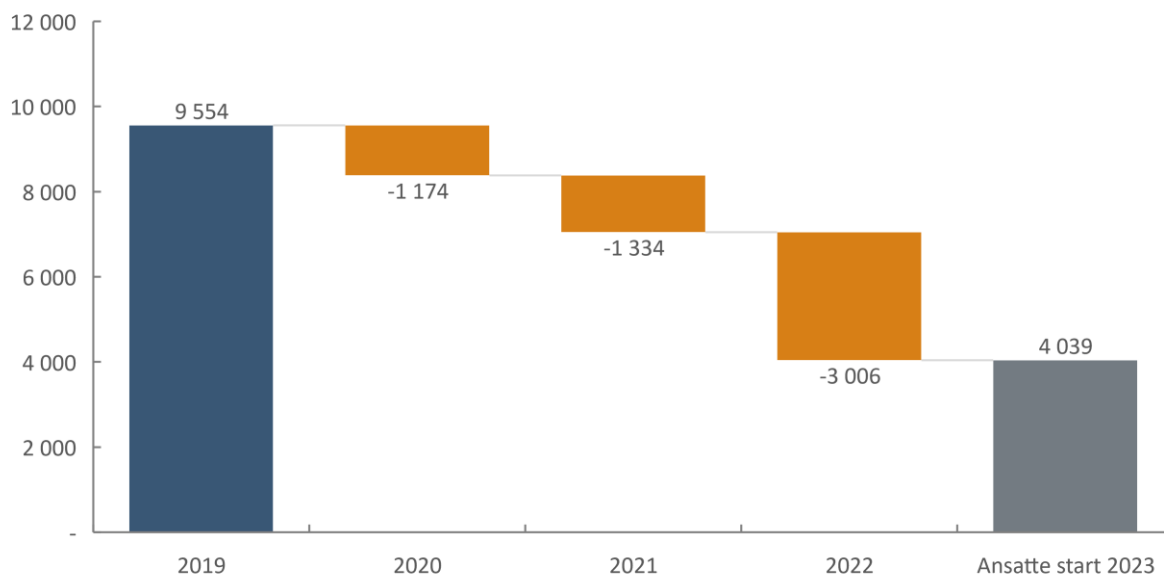
årene, vil klare seg bedre. Denne veksten kan imidlertid langt i fra dekke bortfallet av inntekter fra de store veftene.

Figur 15 – Utvikling i omsetning blant verftene fordelt etter skipstype i hovedscenariet. 2019-2022. Kilde: Menon



Fallet i omsetning vil slå hardt ut i sysselsettingen i verfts-næringen. I hovedscenariet estimerer vi at sysselsettingen faller med nesten 60 prosent, eller 5 500 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 konkurser. 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 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 scenarier slår til.

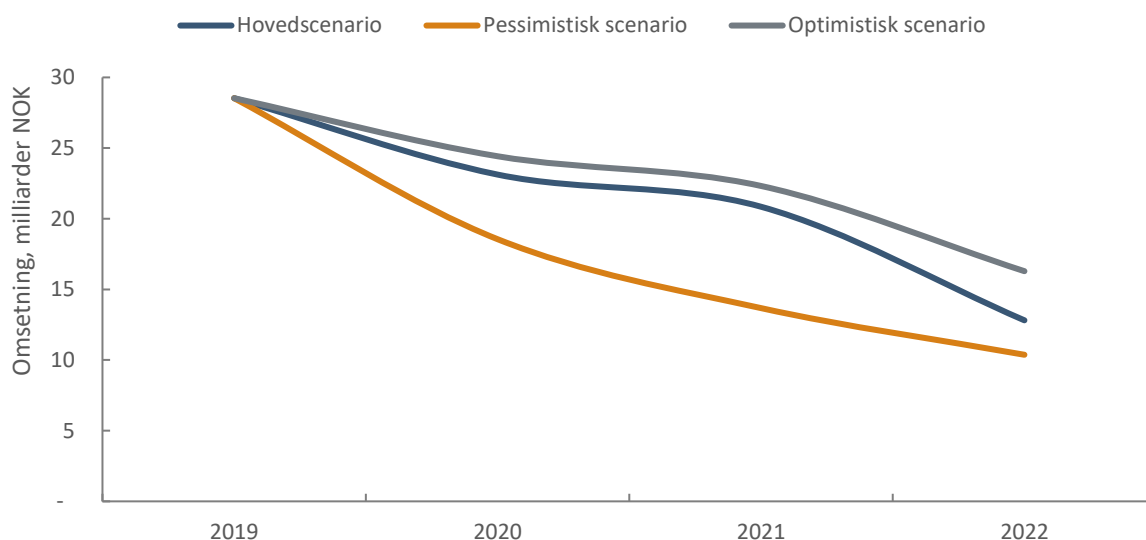
Figur 16 - Utvikling i sysselsatte hos verftene i hovedscenariet. 2019-2022. Kilde: Menon



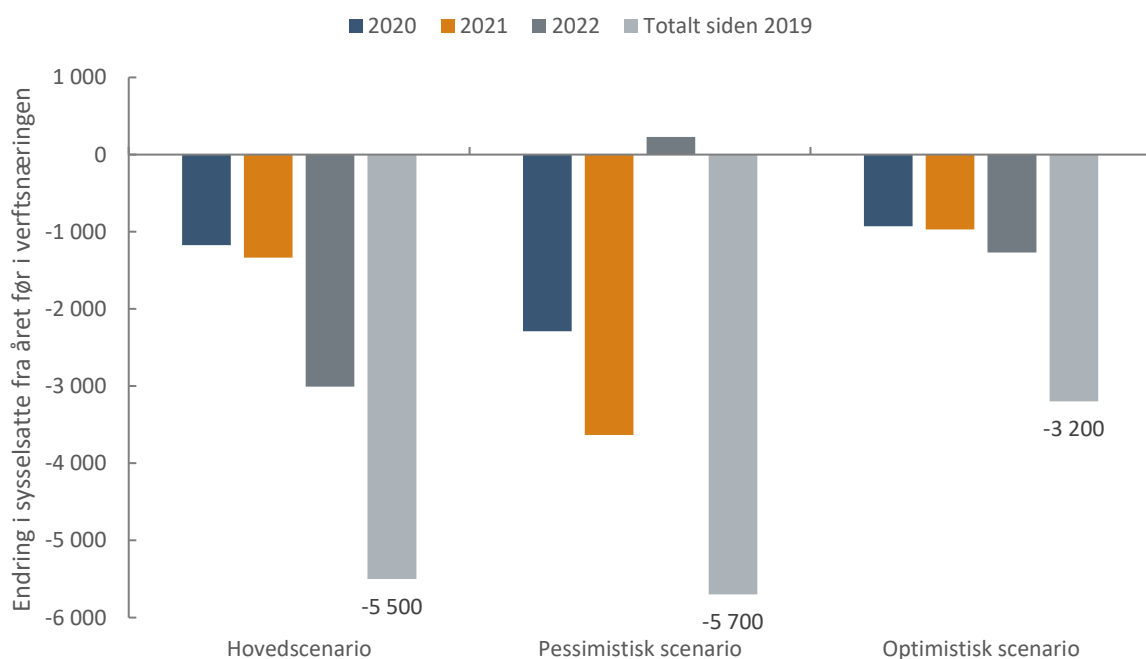
I hovedscenariet legger vi til grunn at det ikke bestilles nye cruiseskip før tidligst ved årsskiftet 2023/2024 og at den nåværende ordreboken bygges og leveres til planlagt tid. Det siste cruiseskipet vil da leveres i 2022. I det pessimistiske scenariet antar vi at de cruisene hvor bygging ikke har startet kanselleres. I det optimistiske scenariet antar vi at det vil komme inn nye bestillinger fra sommeren 2022.

I Figur 17 og Figur 18 viser vi hvordan dette vil slå ut i verftenes inntekter og ansatte i de tre scenariene.

Figur 17 – Utviklingen i omsetning blant verftene i de tre scenariene. 2019-2022. Kilde: Menon



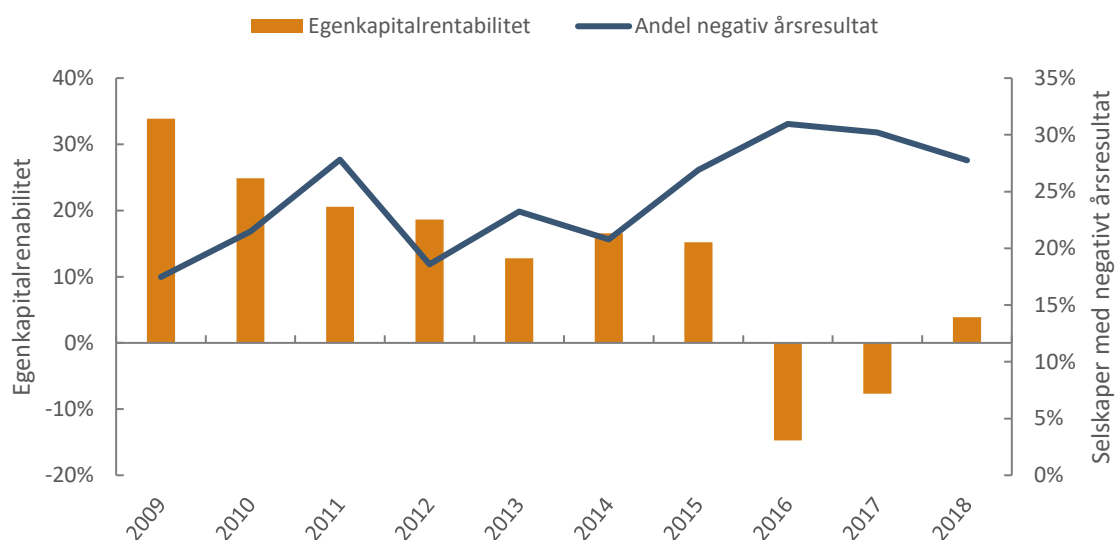
Figur 18 - Utvikling i sysselsatte fra foregående år hos verftene i de tre scenariene. 2019-2022. Kilde: Menon



3.3 Utstysrleverandørene

Utsstysrleverandørene 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.

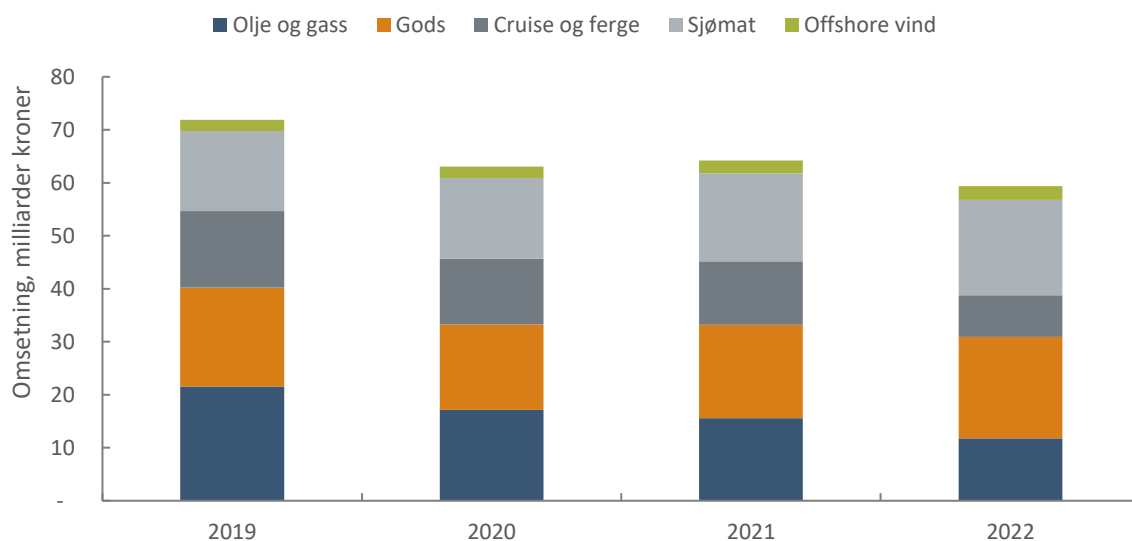
Figur 19 – Egenkapitalrentabilitet og andel selskaper med negativt årsresultat blant utstysrleverandørene. 2009-2018. Kilde: Menon



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.

Vårt hovedscenarier tilsier at inntektene fra godstransport og sjømat vil få seg en knekk i 2020, men deretter ta seg opp igjen, ettersom de underliggende driverne i markedet ikke er vesentlig endret på sikt. Cruise- og oljemarkedet er derimot ventet å få vedvarende lavere etterspørsel over analyseperioden. Inntektsutviklingen i hovedscenarier fordelt på markedssegmenter er vist i Figur 20.

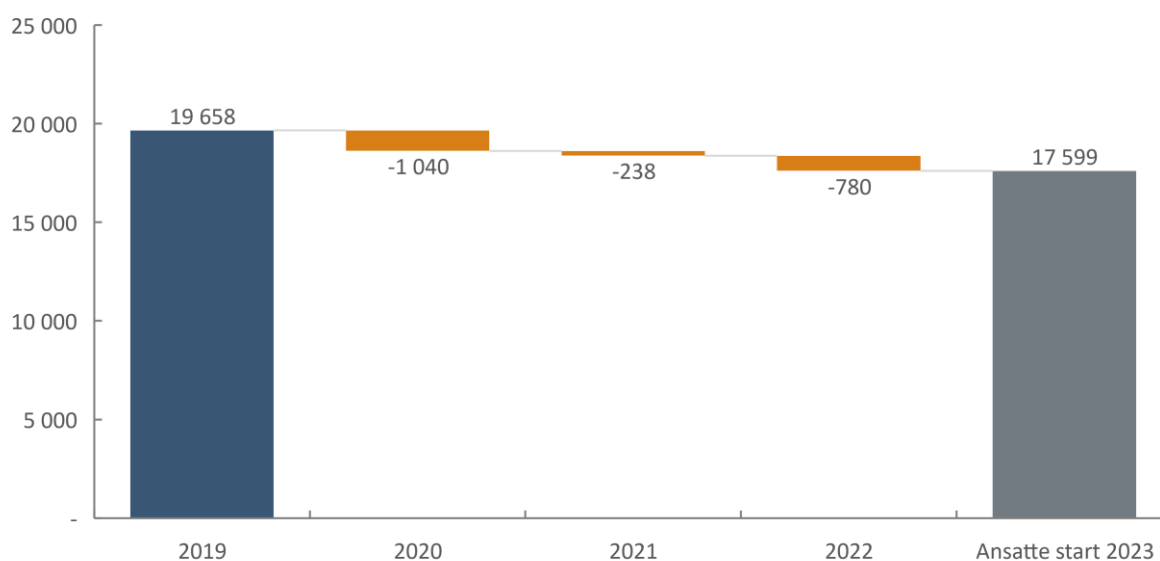
Figur 20 - Utvikling i omsetning blant utstyrsleverandørene fordelt etter skipstype i hovedscenariet. 2019-2022. Kilde: Menon



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 i 2020 som følge av utsatte byggeprosjekter på verft verden over, og at mange av disse ikke kommer tilbake til samme arbeid 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 hovedscenariet vil sysselsettingen falle med fem prosent blant utstyrsleverandørene i løpet av 2020, mens det totalt vil være en sysselsettingsnedgang på over ti prosent fram til begynnelsen av 2023.

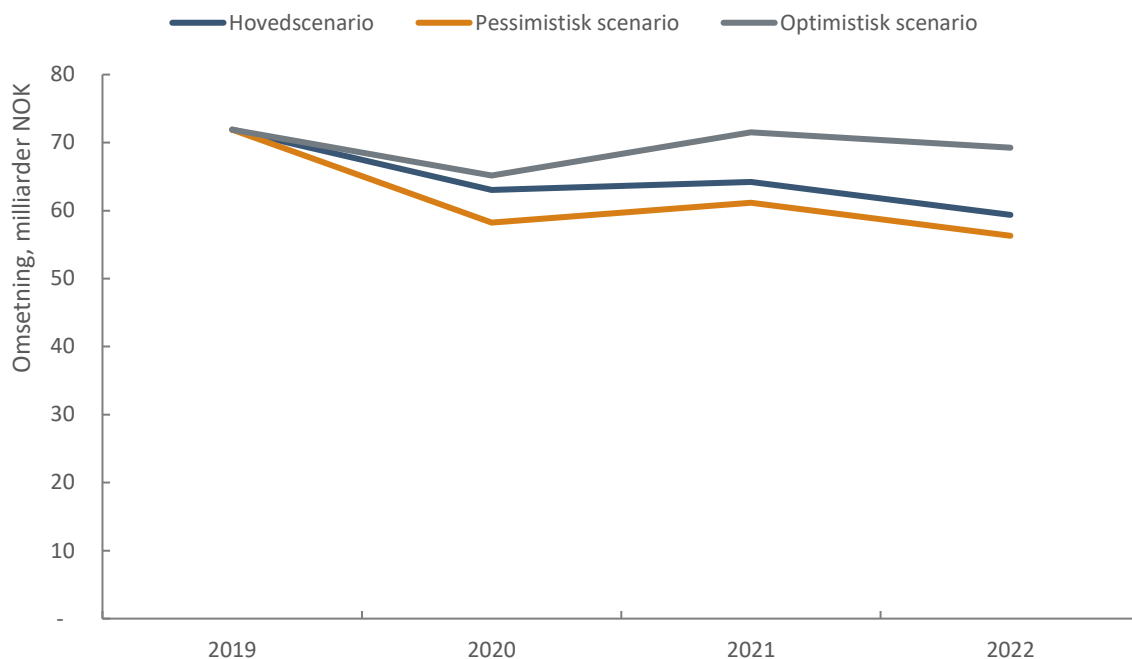
Figur 21 - Utvikling i sysselsatte hos utstyrsleverandørene i hovedscenariet. 2019-2022. Kilde: Menon



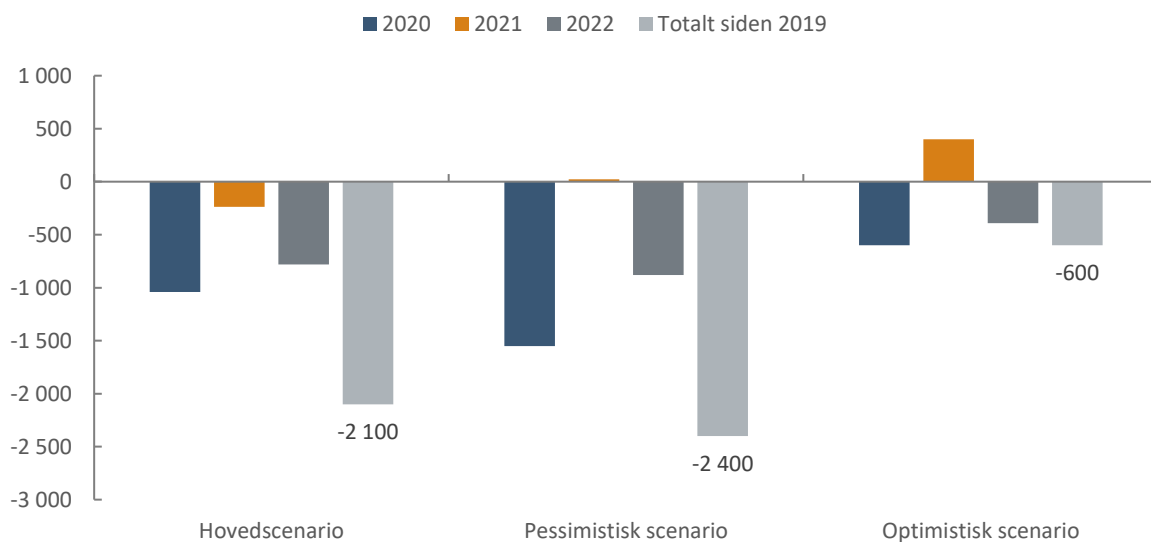
I det pessimistiske scenarieret legger vi til grunn at byggeaktiviteten av lasteskip forblir noe lavere enn i hovedscenariet, at cruisemarkedet skrumper raskere inn og at veksten i sjømat blir noe lavere. Det optimistiske scenarieret går bortimot motsatt, hvor vi legger til grunn en noe høyere byggeaktivitet i lasteskip og at veksten i

sjømatsegmentet er noe høyere enn i hovedscenarioet. Figur 22 og Figur 23 viser inntektsutviklingen i de tre scenariene, og hvordan disse påvirker den årlige endringen i sysselsatte.

Figur 22 - Utviklingen i omsetning blant utstyrsleverandørene i de tre scenariene. 2019-2022. Kilde: Menon



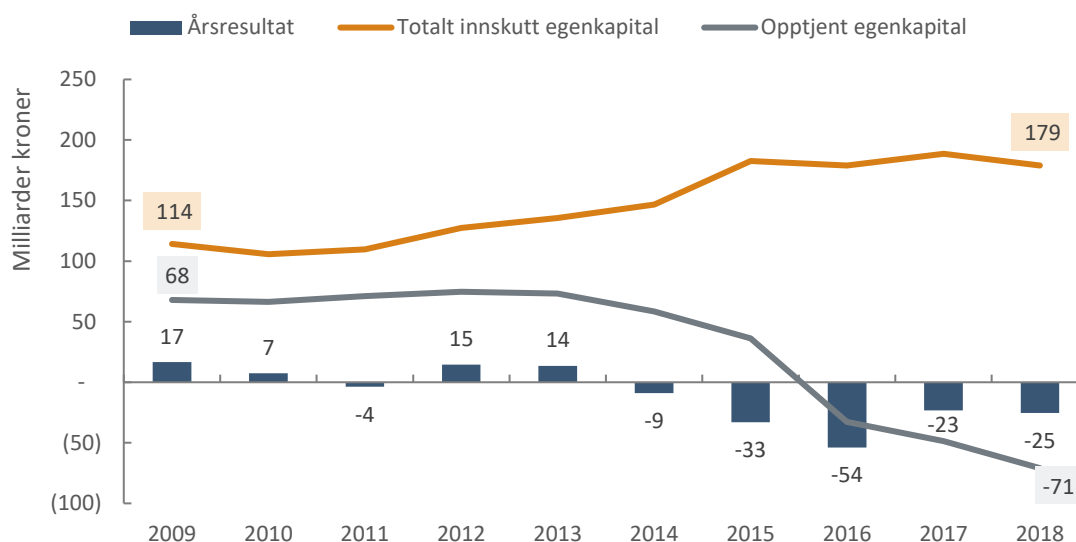
Figur 23 - Utvikling i sysselsatte fra foregående år hos utstyrsleverandørene i de tre scenariene. 2019-2022. Kilde: Menon



3.4 Rederiene

Rederiene som tilbyr sine tjenester i olje- og gassmarkedet, har tapt penger i mange år og befinner seg i en kritisk finansiell situasjon. Forut for koronapandemien og oljeprisfallet, var vekstutsiktene positive, selv om de finansielle problemene var vedvarende.

Figur 24 – Årsresultat, innskutt egenkapital og opptjent egenkapital blant de offshorerettede rederiene. 2009-2018. Kilde: Menon



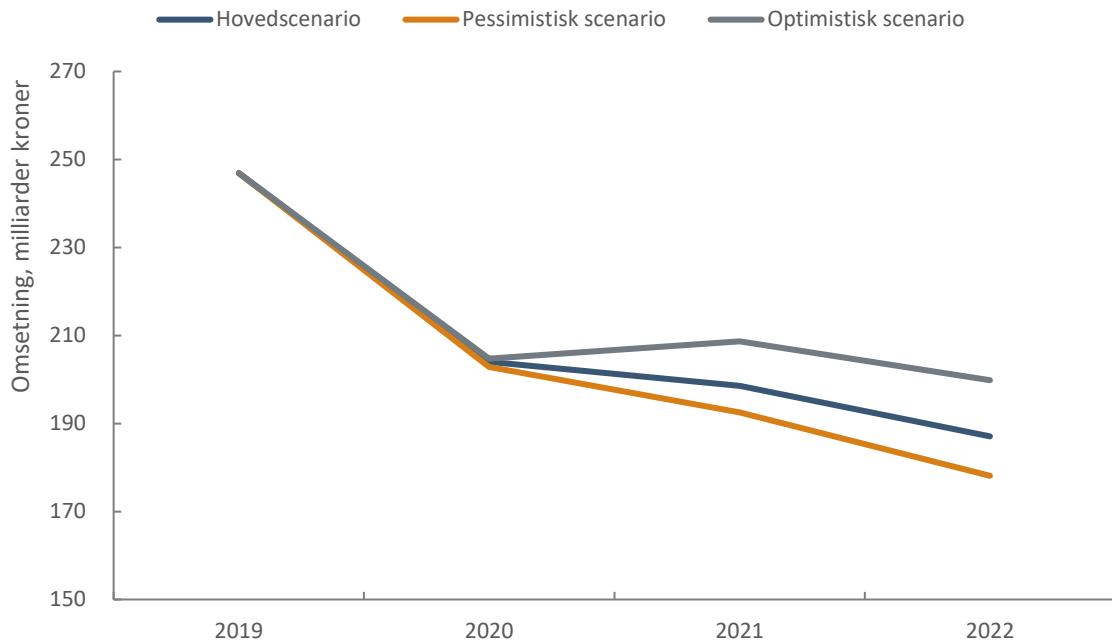
Fraktfartrederienes inntekter varierer noe med ratene, men etterspørselsvolumet er mer stabilt, noe som gjør det noe mindre uoversiktlig å planlegge flåteekspansjoner. Kapitalsituasjonen kan generelt sies å være tilfredsstillende blant fraktfartrederiene. De rederne som har vært orientert mot turisme og sjømat har hatt høy vekst de senere årene og tjent bra med penger.

Offshorerederiene står nå i en svært utfordrende posisjon, med drastisk forverrede markedsutsikter i kombinasjon med en kritisk finansiell situasjon. Cruise- og fergerederiene, og spesielt cruise, vil få drastisk reduserte inntekter i 2020, og trolig lavere nivåer i årene etter enn før krisen.

Lavere verdenshandel trekker omsetningen i frakterederiene ned i 2020, men handelen vil komme tilbake på et tidspunkt. Spørsmålet her er snarere når enn om. Det kan imidlertid gi store utslag i rederienes inntekter med de etterspørselsendringene som nå skjer, fordi samlet tonnasje er finbalansert mot forventet handelsaktivitet, og ratene vil derfor falle i takt med etterspørselen, noe som gir en dobbel inntektssmell i nedgangsperioden. Det store unntaket er tankrederier, som har opplevd kraftig ratevekst som følge av at deler av markedskapasiteten benyttes til oljelagring.

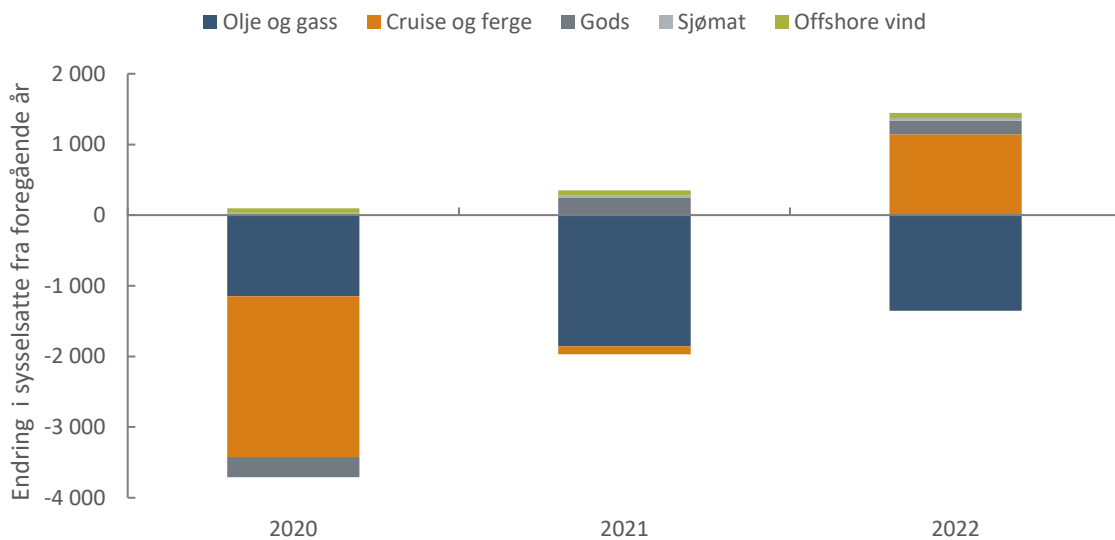
De generelle utsiktene for sjømatrederiene er fortsatt gode, og veksten i offshore vind forventes å fortsette.

Figur 25 - Utviklingen i omsetning blant rederiene i de tre scenariene. 2019-2022. Kilde: Menon



Figur 26 viser endringen i sysselsetting fra foregående år fordelt på de ulike rederisegmentene. I 2020 vil fallet i sysselsetting komme som følge av at passasjerrederiene sier opp arbeidere og at det blir oppsigelser blant offshorerederiene. I 2021 stopper fallet i sysselsetting blant passasjerrederiene, før det tar seg opp i 2022. Offshorerederiene vil derimot fortsette nedbemanningen gjennom 2021 og 2022 som følge av lavere investeringer i olje og gass.

Figur 26 – Endring i sysselsetting fra foregående år i hovedscenariot fordelt på segment. 2019-2022. Kilde: Menon

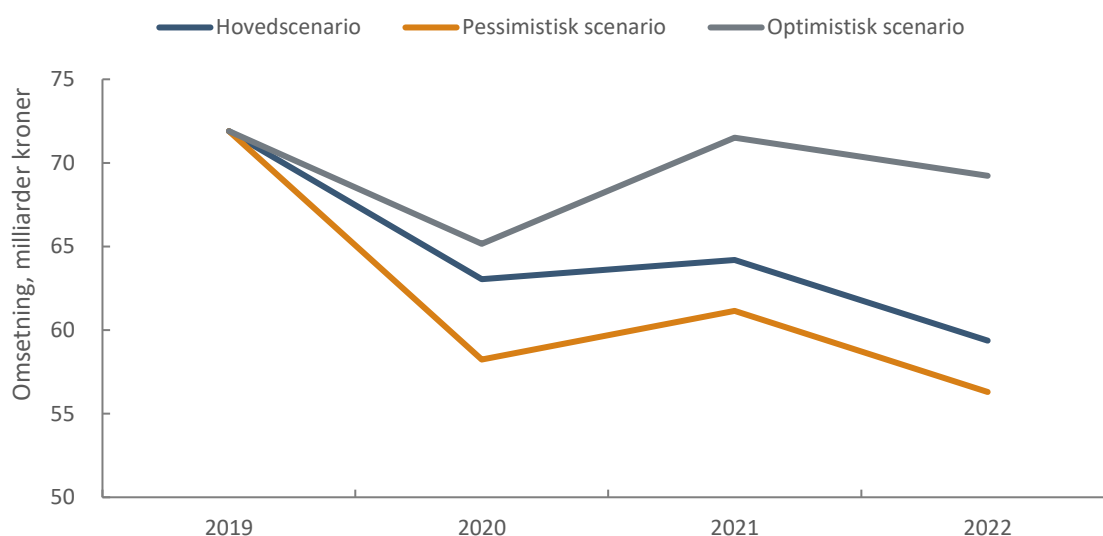


3.5 Tjenesteleverandører

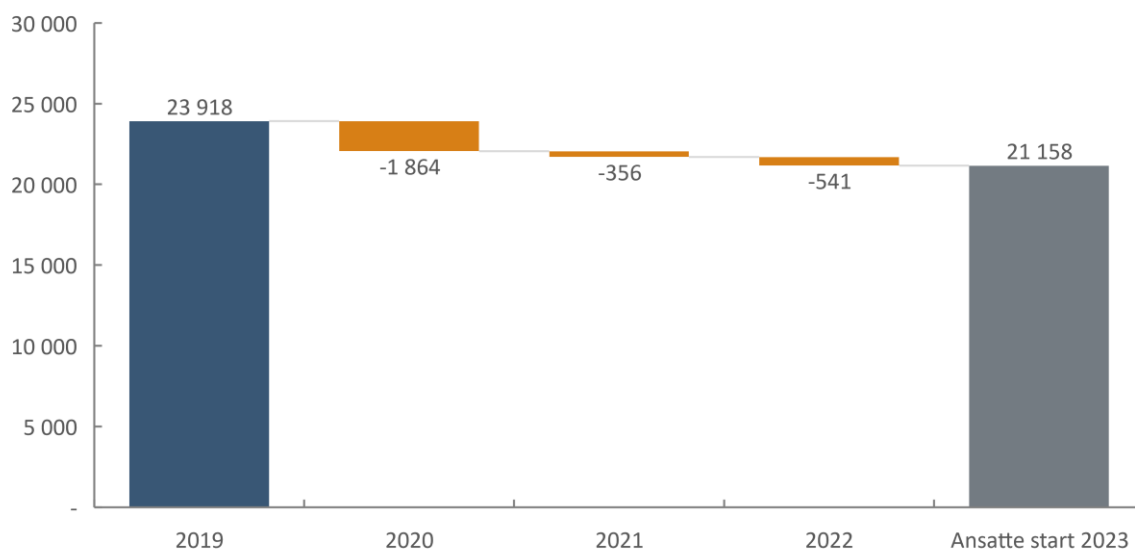
Tjenesteleverandørene er svært ulike av karakter og tilbyr sine tjenester til alle deler av den maritime næringen. Denne delen av næringens inntekter er derfor uløselig knyttet til de andre hovedgruppene. Vi antar at inntekten i de ulike markedssegmentene for tjenesteleverandørene vil utvikle seg som det totale markedet hos de andre tre hovedgruppene.

Det vil med andre ord være en kombinasjon av driverne i de øvrige hovedgruppene som bestemmer tjenesteleverandørenes utvikling i inntekter fra de ulike markedssegmentene. Omsetningsutviklingen for de tre scenariene er vist i Figur 27 og utviklingen i sysselsetting i hovedscenariot blant tjenesteleverandørene er vist i Figur 28.

Figur 27 - Utviklingen i omsetning blant tjenesteleverandørene i de tre scenariene. 2019-2022. Kilde: Menon



Figur 28 - Utvikling i sysselsatte hos tjenesteleverandørene i hovedscenariot. 2019-2022. Kilde: Menon



4 Metode og informasjonskilder

Tallene i rapporten bygger på en strukturert framgangsmåte.

De ulike variablene bestemmes gjennom en stegsekvens. Vi starter med etterspørselsutsiktene i de markedene den maritime næringen i Norge får sine inntekter fra. Inntektene i scenariene bygger på disse etterspørselsutsiktene i kombinasjon med antagelser og/eller estimerte historiske sammenhenger. Vi har delt inntektene til de fire hovedgruppene (rederi, utstyrsleverandør, verft og tjenester) inn i seks markedssegmenter. Disse markedssegmentene er olje og gass, godstransport, cruise, ferge, sjømat og offshore vind. De ulike hovedgruppene kan rammes ulikt i et markedssegment selv om verdikjeden har det samme toppunktet.

4.1 Etterspørsel og inntekter

Inntektene fra ulike markedssegmenter påvirkes av en rekke etterspørselsdrivere. Det er imidlertid ofte et fåtall drivere som skaper det meste av variasjonen i inntekter vi ser i de ulike segmentene. Å tegne et komplett bilde av hva som driver etterspørselen for hovedgruppene i de ulike markedssegmentene kan være innfløkt, med uklare sammenhenger, og manglende data. Vi har derfor valgt å lage enkle sammenhenger mellom et fåtall etterspørselsdrivere og inntekter der det finnes gode tallgrunnlag for å si noe om etterspørselsdriverne i fremtiden. Dette tallgrunnlaget er imidlertid ikke tilgjengelig for alle hovedgrupper og markedssegmenter. I disse tilfellene må vi i større grad lene oss på magesfølelse basert på historisk utvikling, bransjekunnskap og fornuft.

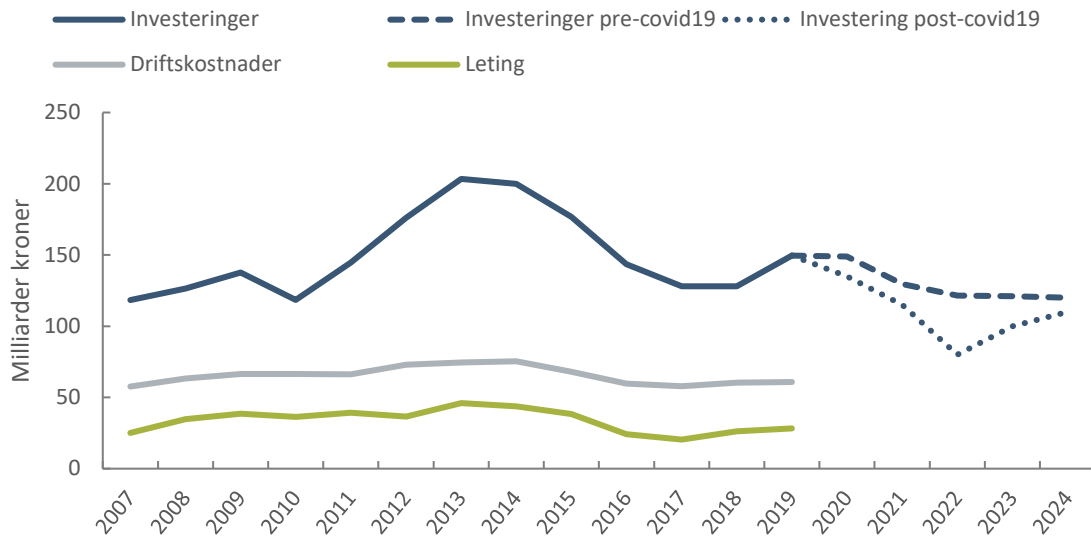
4.1.1 Rederiene

4.1.1.1 Olje og gass

På rederisiden har vi identifisert to etterspørselsdrivere som påvirker inntektene til de olje og gassrettede rederiene. Disse to etterspørselsdriverne er investeringer i olje og gass på norsk sokkel og global flåtestørrelse i segmentet. Oppdrag i utlandet er en stor og viktig del av offshorerederienes inntekter. Investeringene i de relevante markedene i utlandet følger derimot ofte i stor grad utviklingen i investeringer på norsk sokkel, og vil dermed fange opp mye av variansen fra de utenlandske markedene.

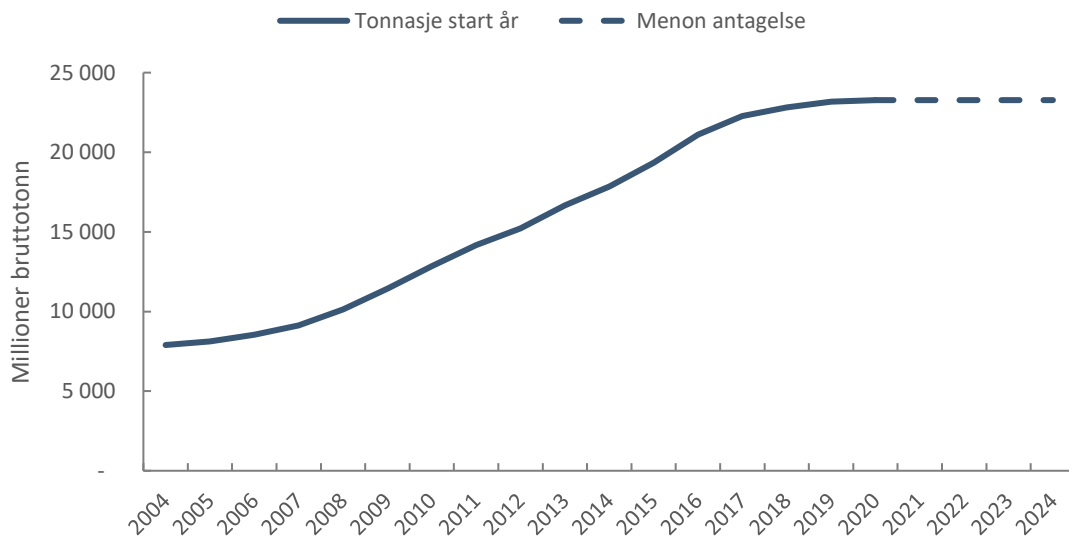
Prognosene for investeringer på norsk sokkel baserer seg på Oljedirektoratets prognoser fra et tidligere tidspunkt og Rystad Energys oppdaterte prognoser etter koronakrisen og oljeprisfallet inntraff.

Figur 29 – Investeringer, driftskostnader og letekostnader på norsk sokkel. Kilde: Oljedirektoratet/Rystad/Menon



Størrelsen på den globale offshoreflåten er hentet fra Clarksons databaser. Med små ordrebøker i segmentet og usikkerhet rundt skraping velger vi å anta at flåtestørrelsen vil ligge stabilt i årene framover.

Figur 30 – Størrelse på den globale offshoreflåten. Kilde: Clarkson/Menon



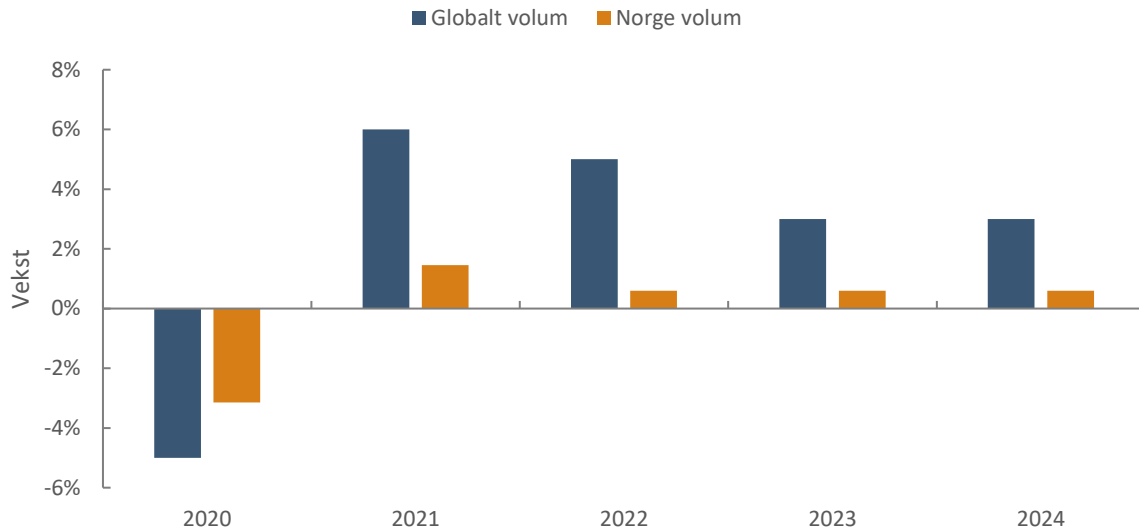
Basert på inntektsutviklingen blant offshorerederiene, investeringer og flåtestørrelse estimerer vi en sammenheng mellom disse variablene. En enkel regresjonsanalyse tilsier at inntektene til offshorerederiene øker med 1,04 prosent når investeringene øker med 1 prosent og faller med 0,34 prosent når flåtestørrelsen øker med 1 prosent.

$$\ln oms_t = \alpha + 1,04 * \ln inv_t - 0,34 * \ln gt_t$$

4.1.1.2 Gods

Volumene i fraktesfart styres av handel i de relevante segmentene og markedene. Vi legger til grunn Clarksons anslag for fraktevolum i 2020 i kombinasjon med IMF's prognoser for BNP-utvikling for å lage prognoser for volumveksten i sjøtransport.

Figur 31 – Vekst i handelsvolum som fraktes til sjøs. Kilde: IMF/Menon



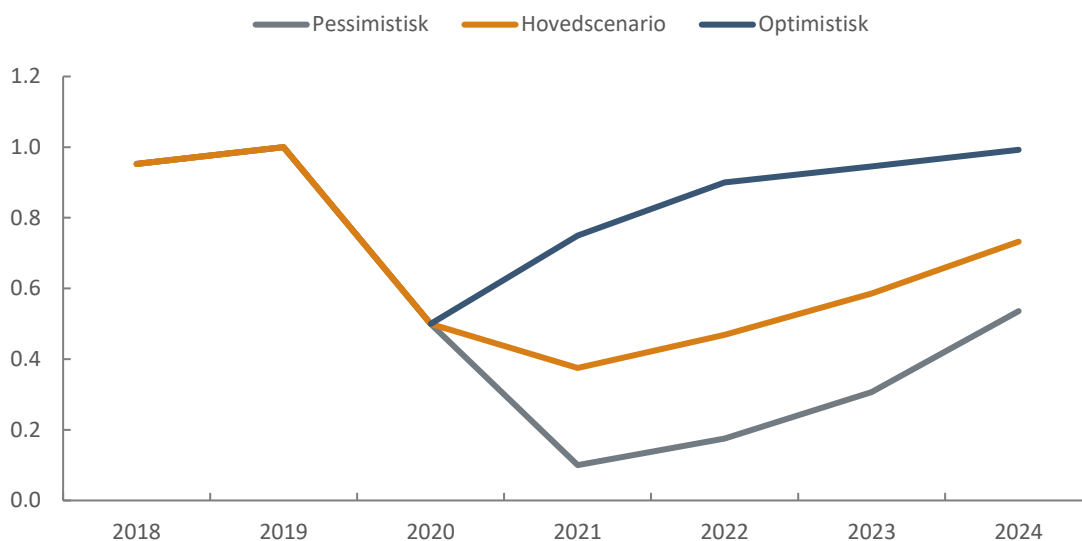
Handelsflåten er imidlertid finbalansert opp mot de forventede fraktevolumene i de ulike segmentene. Små etterspørselsendringer kan derfor gjøre store utslag i fraktratene som gjør at inntektene faller eller øker mer enn endringen i handelsvolum. Sammenhengen mellom ratene, volum og flåte er uklar og segmentavhengig. Vi antar en tre ganger så høy endring i omsetning som handelsvolum basert på at ratene reagerer på ubalansen.

$$oms_t = oms_{t-1} * (1 - 3 * (vekst_t - normalvekst))$$

4.1.1.3 Turisme og passasjer

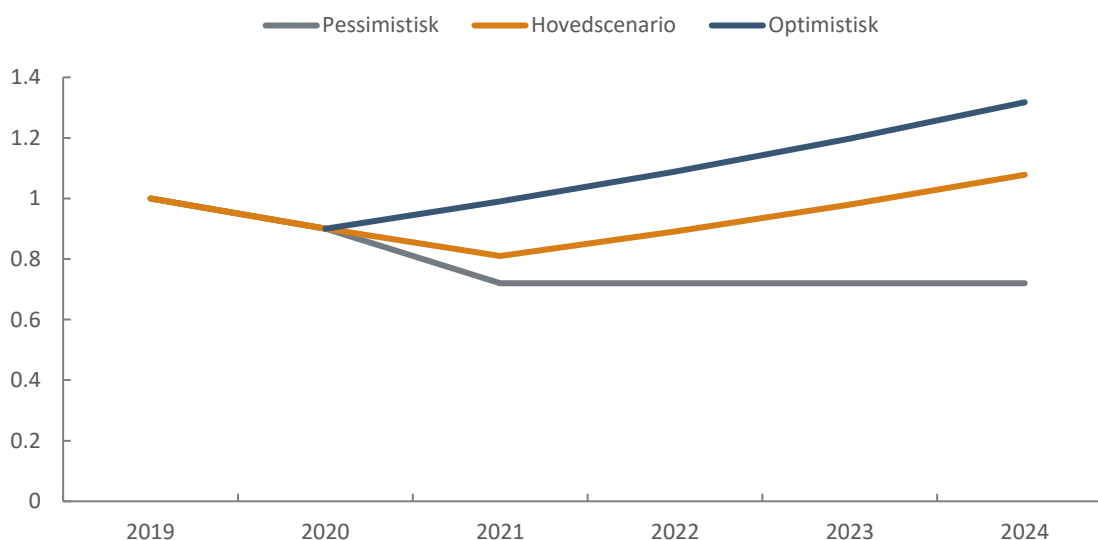
Markedet for reiser med cruise er i skrivende stund bortimot utradert og utsiktene er svært dystre. Hvor lenge den nåværende situasjonen vedvarer og hvordan dette vil påvirke reisemønstre i årene framover er vanskelig å si med sikkerhet. Det er imidlertid lite tvil om at inntektsbortfallet vil være massivt fram til pandemien er over, og at markedet sannsynligvis vil ta seg opp ganske tregt etter det, siden reisemønstre trolig vil endre seg selv når vi er på den anden siden av koronakrisen.

Figur 32 – Inntektsscenarioer for cruisereferiene. Indeksert, 2019=1. Kilde: Menon



Fergereferiene møter på flere av de samme problemene som cruisereferiene, men er i en bedre posisjon ettersom de har passasjerer som er avhengig av tilbudet for å komme seg til jobb etc. Vi legger derfor til grunn at markedet vil falle på kort sikt, men ta seg opp igjen over de neste årene i hovedscenarioet.

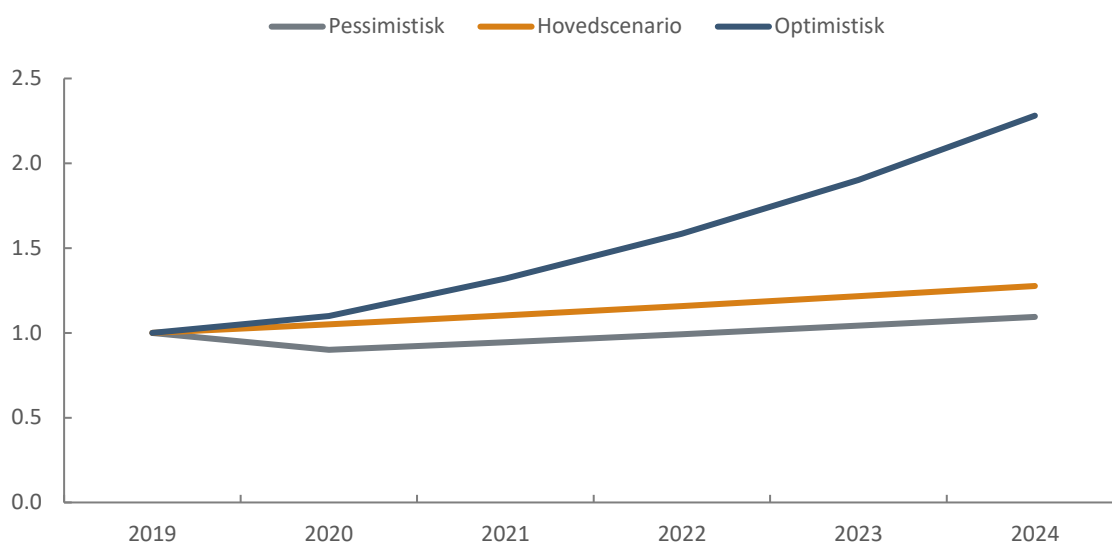
Figur 33 – Inntektsscenarioer for fergereferier. Indeksert, 2019=1. Kilde: Menon



4.1.1.4 Sjømat

Sjømatrederiene har hatt en eventyrlig vekst over de senere årene. Den underliggende veksten er ventet å fortsette, men vil trolig avta noe, ettersom et tre sjeldent vokser inn i himmelen, i hvert fall når mengden fisk fanget fra havet og antall oppdrettslisenser vanskelig kan økes kraftig over de kommende årene grunnet regulering av bestander og miljøhensyn. Vi legger til grunn en fem prosent årlig vekst i hovedscenarioet.

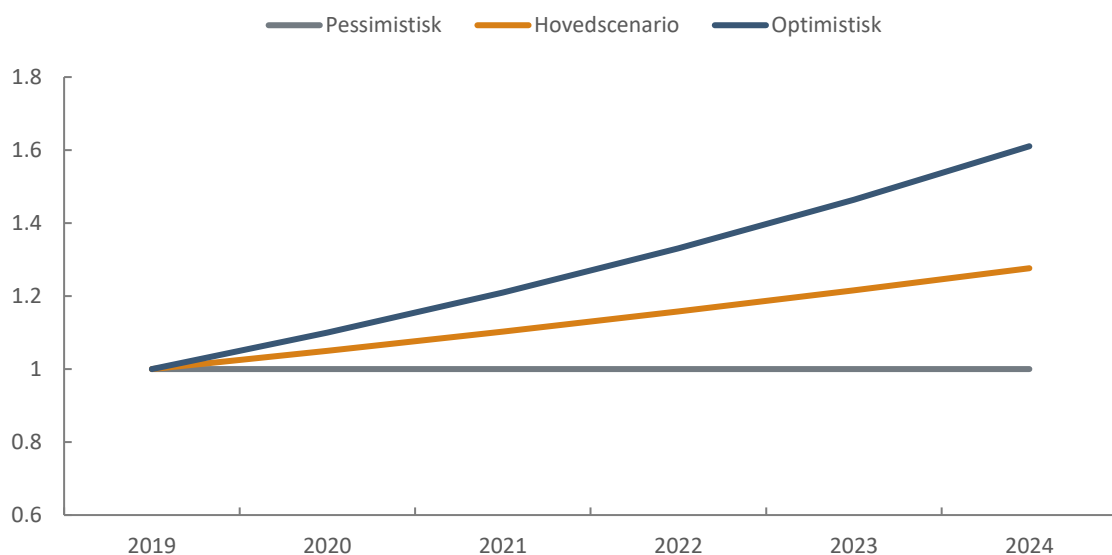
Figur 34 – Inntektsscenarier for sjømatrederiene. Indeksert, 2019=1. Kilde: Menon



4.1.1.5 Offshore vind

Offshore vindmarkedet er ventet å vokse i årene framover. Vi tror i liten grad dette markedet vil bli berørt av covid-19 og legger derfor til grunn at veksten vil fortsette over de neste årene. Vi antar en fem prosent årlig vekst i rederienes inntekter fra dette markedet i hovedscenarior.

Figur 35 – Inntektsscenarier offshore vind-markedet for rederiene. Indeksert, 2019=1. Kilde: Menon



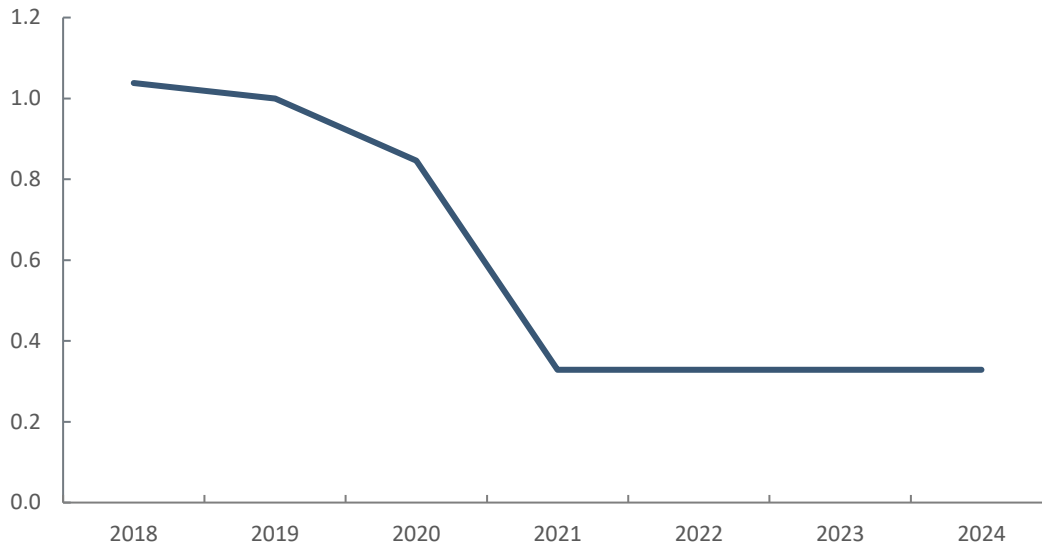
4.1.2 Utstysleverandører og verft

4.1.2.1 Olje og gass

Det er lite som tyder på at det skal bli gjort bestillinger av nye offshore olje og gasskip på norske verft over de neste årene. Per i dag er det fortsatt noen få leveranser igjen i verftenes ordrebøker, men vi antar at de ikke vil

erstattes av nye ordrer til bygging i årene som kommer. Det vil sannsynligvis likevel være et marked for arbeid på eksisterende offshoreskip som gjør at omsetningen fra dette segmentet ikke går til null.

Figur 36 – Inntekter fra skip til olje og gassnæringen ved norske verft. Indeksert, 2019=1. Kilde: Clarkson/Menon



Utstyrsleverandørene leverer både til aftermarkedet og nybygg i inn- og utland. Det er svært få skip i den internasjonale ordreboken og utsiktene er heller ikke spesielt gode for at byggeaktiviteten skal ta seg opp de neste årene. Vi legger derfor en vedvarende lav byggeaktivitet i offshorenæringen til grunn.

Figur 37 – Nybygde offshoreskip globalt. Kilde: Clarkson/Menon



For å si noe om markedsutsiktens påvirkning på utstyrsleverandørens inntekt fra segmentet, har vi estimert en historisk sammenheng mellom de svært oljerettede leverandørens inntekter og investering på norsk sokkel over året og antall nybygg på verdensbasis. Regresjonen tilsier at én prosents nedgang i investeringer vil slå ut i 0,77 prosents nedgang i inntekter det neste året, mens én prosents nedgang i nybygg slår ut i 0,35 prosent lavere inntekter samme år.

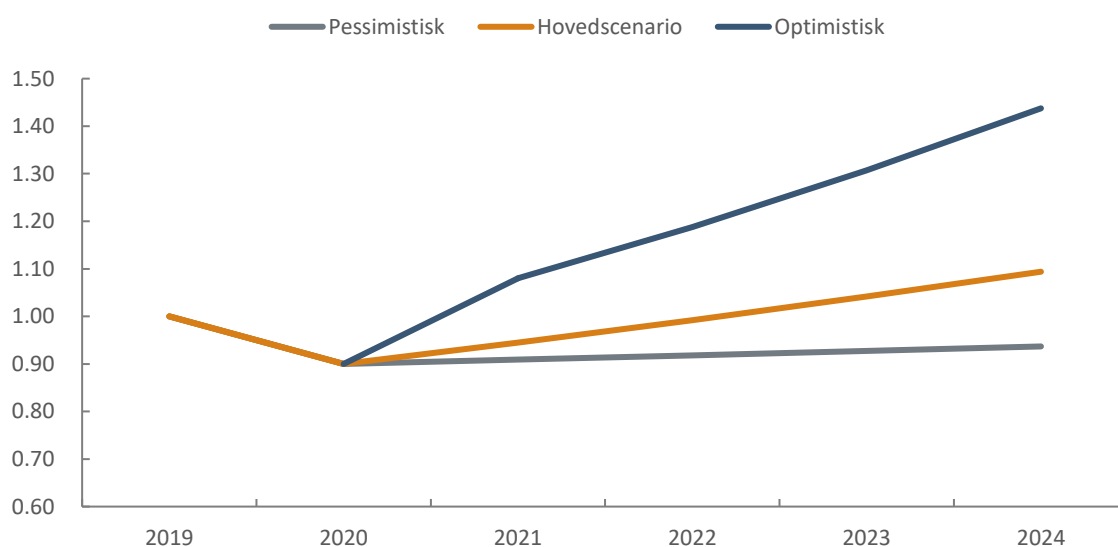
$$\ln oms_t = \alpha + 0.77 * \ln inv_t + 0.35 * \ln nybygg_t$$

4.1.2.2 Gods

Størrelsen på handelsflåten er stabil med små endringer fra år til år og ettermarkedet er dermed nokså stabilt. Byggeaktiviteten kan derimot variere mye og driver dermed mye av variansen i inntektene fra dette markedssegmentet.

Det har vært lav byggeaktivitet av frakteskip i flere år som følge av tidligere års «overbygging». På et tidspunkt vil denne aktiviteten ta seg opp igjen. Usikkerhet rundt framtidige miljøkrav og reguleringer gjør imidlertid at de fleste rederne fortsatt sitter på gjerdet når det gjelder bestillinger av nye frakteskip. Det er derfor ikke tegn til at vil komme en stor bølge av nye bestillinger det neste året som vil påvirke utstysleverandørene positivt over de neste par årene igjen. Det meldes samtidig om utsettelse på asiatiske verft som tilsier at utstysleverandørenes inntekter fra dette markedssegmentet kan falle noe på kort sikt. Vi antar i hovedscenariet at inntektene fra dette segmentet skal noe ned i 2020, før det starter en gradvis stigning til noe over 2019-nivå i 2022. I det optimistiske scenariet antar vi at bestillinger av nye skip tar seg kraftig opp relativt raskt og påvirker utstysleverandørene positivt fra 2021.

Figur 38 – Inntektsscenario for leveranser til handelsskip blant utstysleverandørene. Indeksert, 2019=1. Kilde: Menon



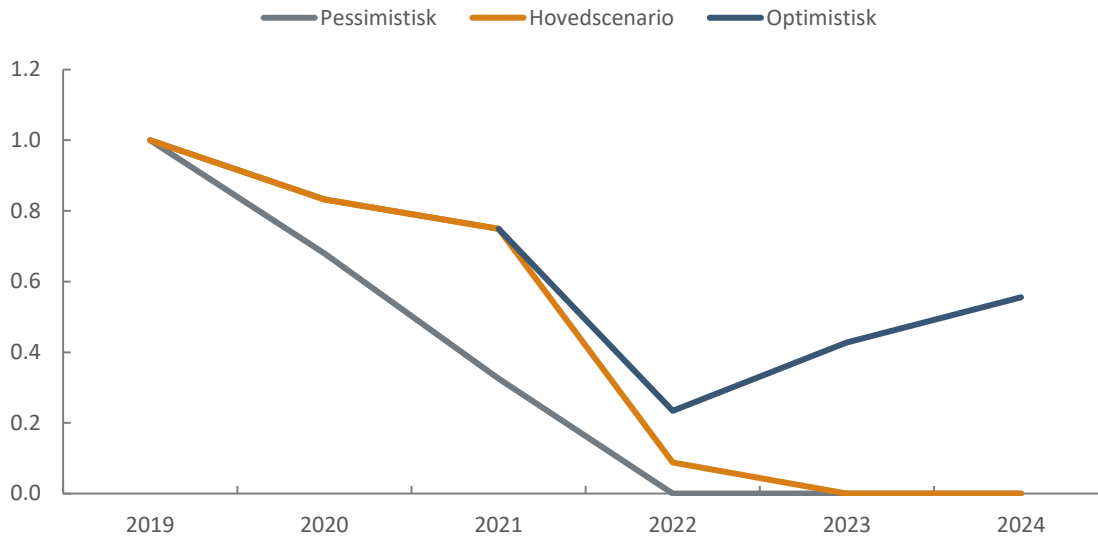
4.1.2.3 Cruise

Scenariene for verftenes inntekter fra cruisesegmentet baserer seg på deres nåværende ordrebok, tidligere leveranser og antagelser om nye bestillinger. Vi antar jevne regnskapsmessige inntekter i byggeperioden og at bygging starter etter ca. 40 prosent av tiden mellom kontraktsignering og leveranse.

I hovedscenariet antar vi at det tidligst bestilles nye cruiseskip ved årsskiftet 2023/2024 og at den nåværende ordreboken bygges og leveres til planlagt tid. Det siste cruiseskipet vil da leveres i 2022. I det pessimistiske

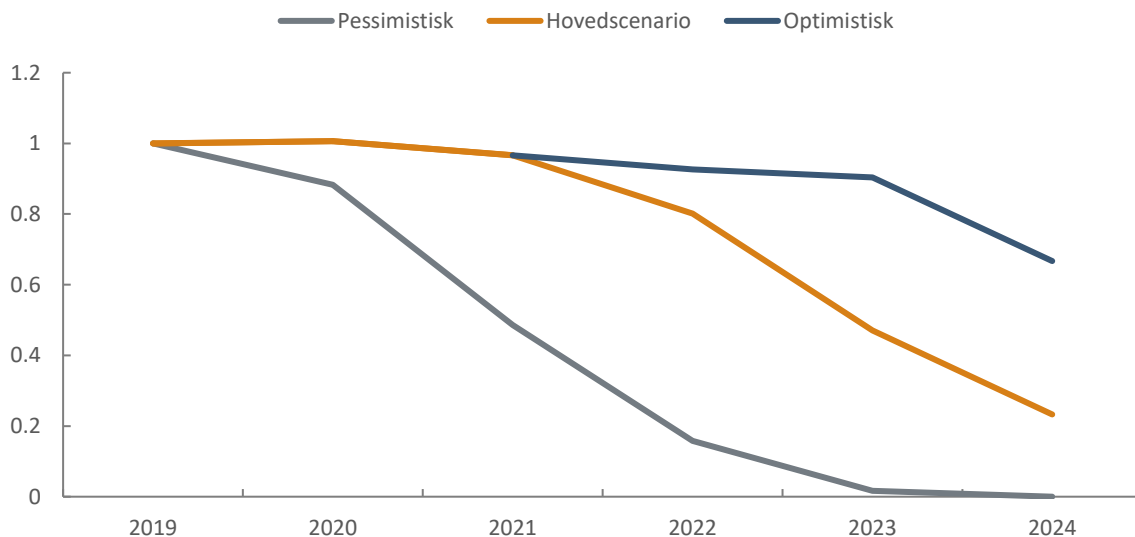
scenariet antar vi at de cruisene hvor bygging ikke har startet kanselleres. I det optimistiske scenariet antar vi at det vil komme inn nye bestillinger fra sommeren 2022.

Figur 39 – Inntektsscenarier fra cruisebygging på norske verft. Indeksert, 2019=1. Kilde: Clarkson/Menon



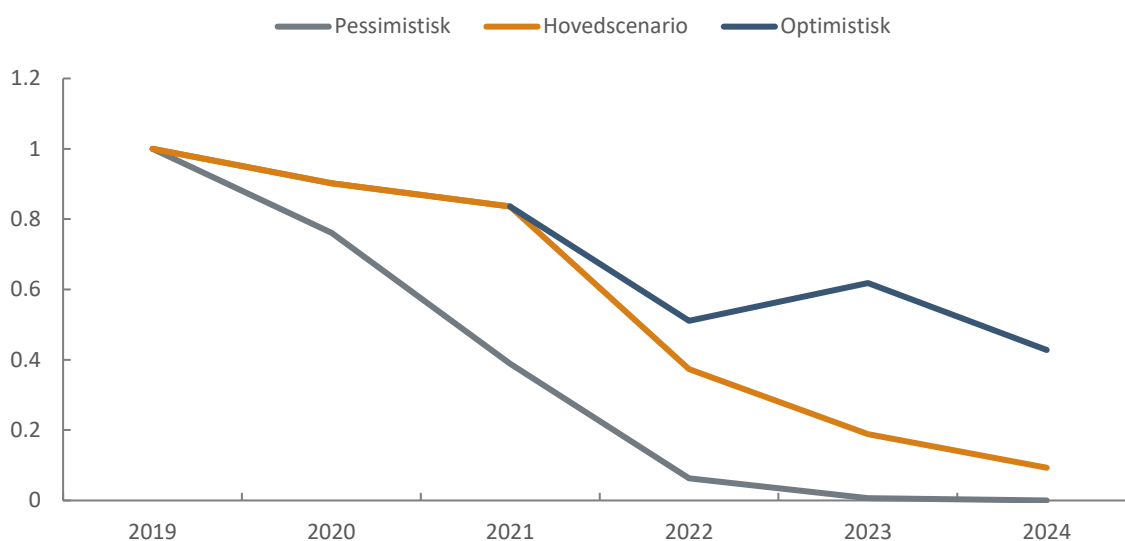
Utstyrsleverandørene leverer til cruiseskip både på norske og utenlandske verft. Basert på de globale ordrebøkene gjør vi en tilsvarende analyse av cruisebygging på globalt nivå.

Figur 40 – Scenarier for bruttotonnasje på nybygg av cruise globalt. Indeksert, 2019=1. Kilde: Clarkson/Menon



Vi antar at utstyrsleverandørens utvikling i inntekter fra cruisesegmentet vil følge et vektet snitt av byggeaktiviteten nasjonalt og globalt.

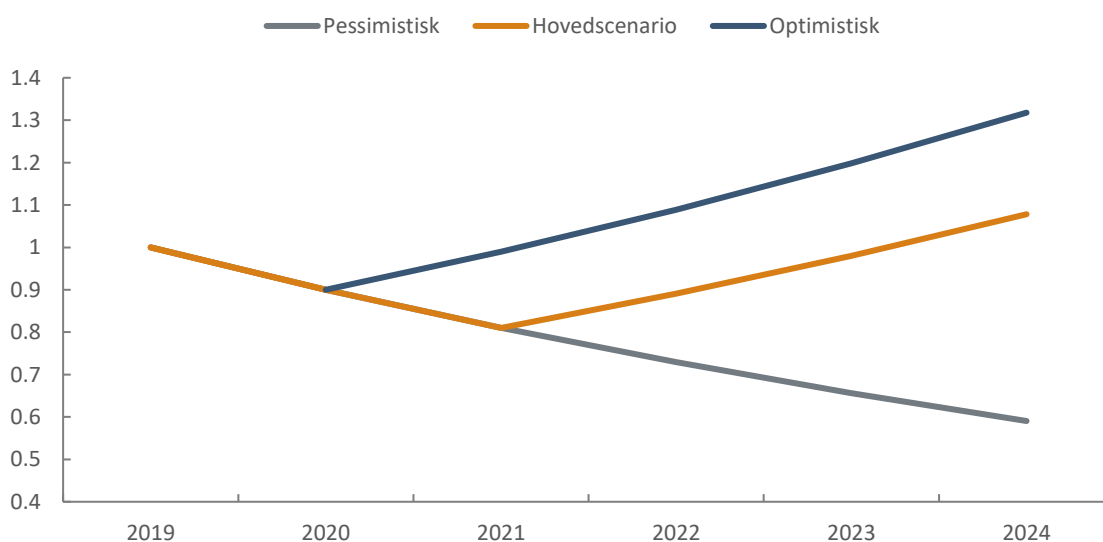
Figur 41 – Utstysleverandørenes inntekter fra cruisesegmentet. Indeksert, 2019=1. Kilde: Clarkson/Menon



4.1.2.4 Ferge

Nybygg av ferger tar kortere tid enn cruise og etterspørselen drives delvis av det offentlige ønske om flåtefornyelse osv. Dette markedet er derfor vanskeligere å spå basert på ordrebøker, passasjervekst osv. Vi legger til grunn at verftene og utstysleverandørenes inntekter fra fergesegmentet vil følge utviklingen i fergereferienes omsetning.

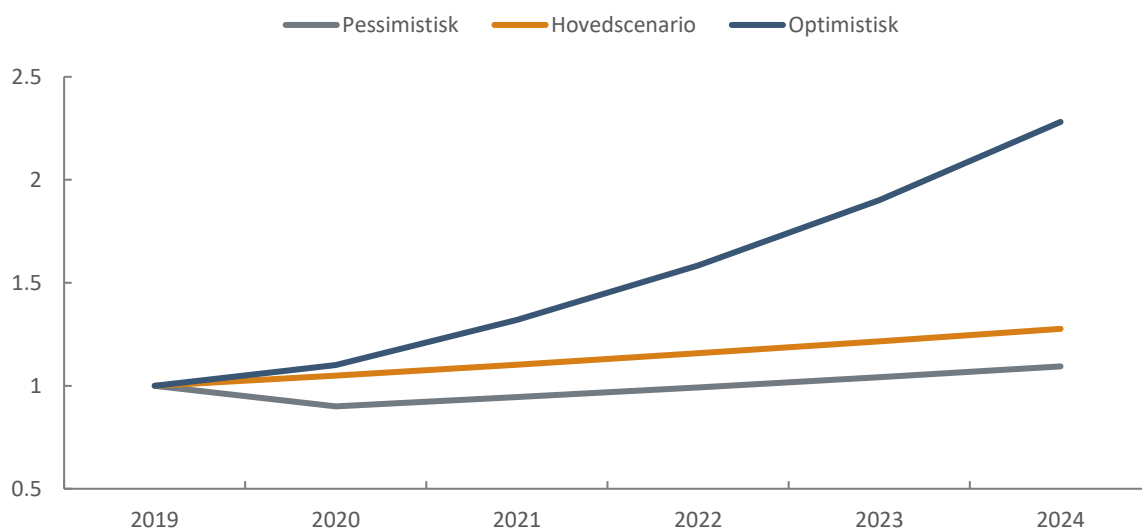
Figur 42 – Inntektsscenarier for leveranse av eller til ferger for verft og utstyrleverandører. Indeksert, 2019=1. Kilde: Menon



4.1.2.5 Sjømat

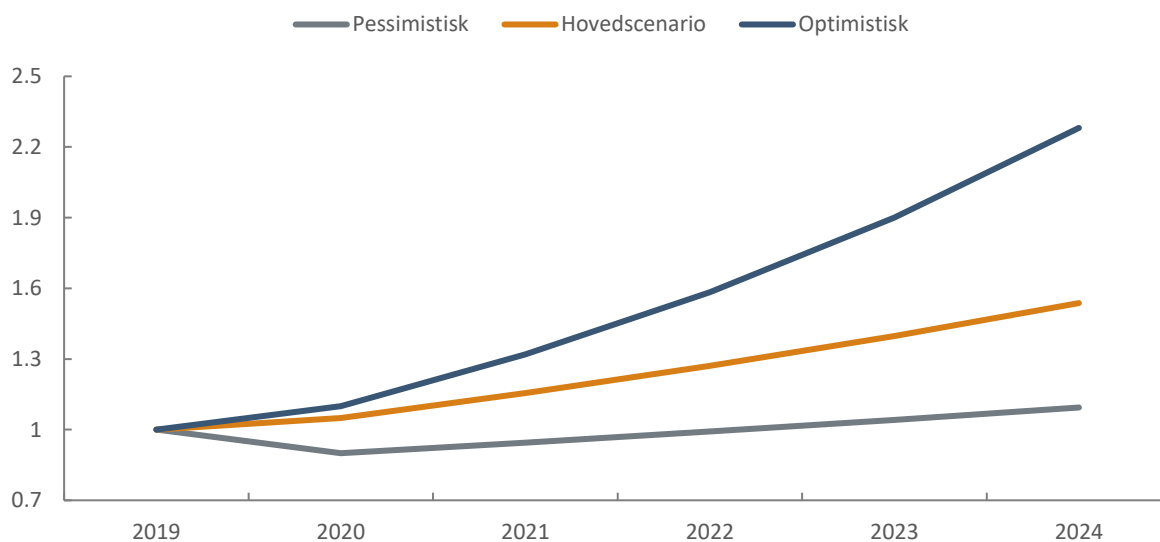
Utstysleverandørene har hatt en kraftig vekst i sine inntekter fra leveranser til fartøy for sjømatsegmentet. Vi antar at denne veksten vil fortsette, men avta noe, ettersom mulighetene for ytterligere kapring av markedsandeler er usikre.

Figur 43 – Inntektsscenarier for leveranser av utstyr til fiskefartøy blant utstyrsleverandørene. Indeksert, 2019=1. Kilde: Menon



Verftene har også økt sine inntekter fra sjømatsegmentet, og spesielt gjelder dette verftene av mellomstor størrelse. De små har over lengre tid hatt mye av sine inntekter fra segmentet. Veksten har imidlertid ikke vært like høy som hos utstyrsleverandørene og vi legger derfor til grunn at veksten kan være noe høyere hos verftene over de neste årene.

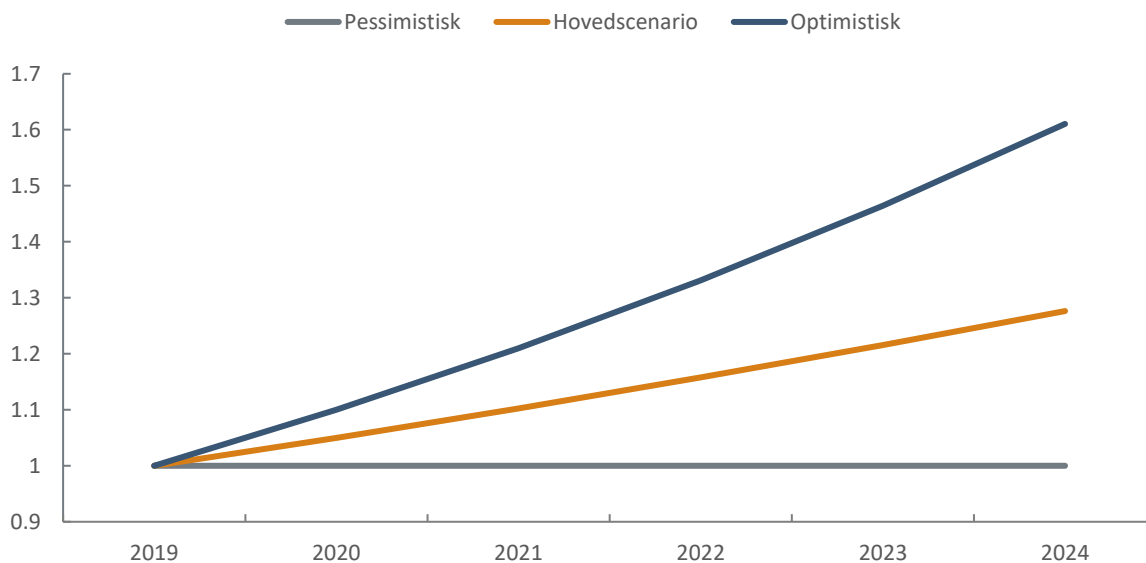
Figur 44 – Inntektsscenarier for bygging av fiskefartøy på norske verft. Indeksert, 2019=1. Kilde: Menon



4.1.2.6 Offshore vind

Vi antar en økning i inntekter hos verft og utstyrsleverandører fra offshore vindsegmentet som følger den overordnede etterspørselsutviklingen i segmentet blant rederiene.

Figur 45 – Inntektsscenarier fra leveranser av eller til offshore vindfartøy blant norske verft og utstyrsleverandører. Indeksert, 2019=1. Kilde: Menon



4.1.3 Tjenesteleverandørene

Tjenesteleverandørene er svært ulike av karakter og tilbyr sine tjenester til alle deler av den maritime næringen. Denne delen av næringens inntekter er derfor uløselig knyttet til de andre hovedgruppene. Vi antar at inntekten i de ulike markedssegmentene vil utvikle seg som det totale markedet hos de andre tre hovedgruppene for tjenesteleverandørene.

4.2 Utsatte leveranser og inntektsforskyvning

Selskapene i den maritime næringen møter nå utfordringer på flere fronter. Etterspørselssiden er omtalt over, men det er naturlig å anta at den nåværende situasjonen også vil ha konsekvenser på tilbudssiden. De norske maritime selskapene mottar underleveranser fra både nasjonale og internasjonale selskaper. De strenge tiltakene som er innført mange steder vil, og har i tilfeller allerede, utsatt underleveranser. Dette vil sannsynligvis føre til at prosjekter blir levert senere enn planlagt. Dette vil igjen føre til at inntektene i 2020 og muligens 2021 blir lavere, og at betalingen kommer på et senere tidspunkt. Vi har lagt utsettelse som følge av arbeidsrestriksjoner, eller forsinkede underleveranser inn som en egen komponent i prognosene.

I hovedscenarioriet legger vi til grunn at leveranser fra verft vil bli utsatt med en måned gjennomsnittlig i 2020 og 14 dager i 2021.

Tabell 4 – Antatte gjennomsnittlig leveranseutsettelse hos verft i måneder. Kilde: Menon

	Pessimistisk	Hovedscenario	Optimistisk
2020	2	1	0,5
2021	1	0,5	0
2022	0	0	0
2023	0	0	0
2024	0	0	0

Utstysrleverandørene har gjennomsnittlig færre underleverandører enn verftene, og vil dermed sannsynligvis ikke rammes gjennomsnittlig like kraftig av forsinkede underleveranser. Vi antar derfor at leveranseutsettelsene vil være kortere hos utstysrleverandørene, og setter det til halvparten av tiden hos verftene. I hovedscenarioet legger vi til grunn at leveranser fra utstysrleverandører vil bli utsatt med ca. 15 dager i 2020 og ca. en uke i 2021. Dette kan kanskje høres lite ut, men det er da viktig å bemerke at dette er et snitt for alle leverandørene. Det vil bety at de leverandørene som får utsettelse sannsynligvis vil oppleve lenger forsinkelser enn snittet, men snittet trekkes ned av at mange ikke kommer til å få utsatte underleveranser.

Tabell 5 – Antatte gjennomsnittlig leveranseutsettelse hos utstysrleverandører i måneder. Kilde: Menon

	Pessimistisk	Hovedscenario	Optimistisk
2020	1	0,5	0,25
2021	0,5	0,25	0
2022	0	0	0
2023	0	0	0
2024	0	0	0

4.3 Fra inntekter til sysselsetting og verdiskaping

Vi har estimert historiske sammenhenger mellom inntekter og verdiskaping og sysselsetting for å gå fra inntektsscenario til verdiskaping- og sysselsettingsutvikling. Regresjonene estimerer en koeffisient som kan tolkes som hvor mye én prosent endring i forklaringsvariabelen slår ut i prosentvis endring i den avhengige variabelen. Sysselsettingsbeslutninger i løpet av et år er både avhengig av hvordan det går i det året, men også utsiktene for aktivitet framover. Vi har derfor modellert sysselsetting på slutten av et år som en funksjon av inntektsendringen inneværende og neste år.

Tabell 6 – Historisk sammenheng mellom inntekter, verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon

Hovedgruppe	Markedssegment	Verdiskaping	Sysselsetting
Rederi	Olje og gass	$\ln vs_t$ $= \alpha + 0.96 * \ln oms_t$	$\ln ans_t = \alpha + 0.49 * \ln oms_t$ $+ 0.21 * \ln oms_{t+1}$
Rederi	Godstransport	$\ln vs_t$ $= \alpha + 0.79 * \ln oms_t$	Følger handelsaktiviteten
Rederi	Cruise	$\ln vs_t$ $= \alpha + 0.9 * \ln oms_t$	$\ln ans_t = \alpha + 0.5 * \ln oms_t$ $+ 0.5 * \ln oms_{t+1}$
Rederi	Ferge	$\ln vs_t$ $= \alpha + 0.9 * \ln oms_t$	$\ln ans_t = \alpha + 0.5 * \ln oms_t$ $+ 0.5 * \ln oms_{t+1}$
Rederi	Sjømat	$\ln vs_t$ $= \alpha + 0.96 * \ln oms_t$	$\ln ans_t = \alpha + 0.51 * \ln oms_t$ $+ 0.19 * \ln oms_{t+1}$
Rederi	Offshore vind	$\ln vs_t$ $= \alpha + 0.96 * \ln oms_t$	$\ln ans_t = \alpha + 0.49 * \ln oms_t$ $+ 0.21 * \ln oms_{t+1}$
Verft	Alle	$\ln vs_t$ $= \alpha + 0.86 * \ln oms_t$	$\ln ans_t = \alpha + 0.53 * \ln oms_t$ $+ 0.11 * \ln oms_{t+1}$
Utstyr	Alle	$\ln vs_t$ $= \alpha + 0.91 * \ln oms_t$	$\ln ans_t = \alpha + 0.42 * \ln oms_t$ $+ 0.15 * \ln oms_{t+1}$
Tjenester	Alle	$\ln vs_t$ $= \alpha + 1.00 * \ln oms_t$	$\ln ans_t = \alpha + 0.46 * \ln oms_t$ $+ 0.13 * \ln oms_{t+1}$

Vedlegg:

Tall fordelt på hovedgrupper

Hovedscenario

Hovedscenario: Omsetning i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022
Rederi	246,9	204	198,6	187,1
Tjenesteleverandør	97,9	82,4	81,2	75,5
Utstysleverandør	71,9	63,1	64,2	59,4
Verft	28,5	23,1	20,8	12,8
Totalt	445	373	365	335

Hovedscenario: Verdiskaping i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022
Rederi	82,2	70,5	67,4	62,9
Tjenesteleverandør	36,2	30,5	30	27,9
Utstysleverandør	24,5	21,7	22	20,4
Verft	5,6	4,7	4,3	2,7
Totalt	149	127	124	114

Hovedscenario: Antall sysselsatte	2019	2020	2021	2022
Rederi	33 300	29 700	28 100	28 200
Tjenesteleverandør	23 900	22 100	21 700	21 200
Utstysleverandør	19 700	18 600	18 400	17 600
Verft	9 600	8 400	7 000	4 000
Totalt	86 500	78 800	75 200	71 000

Pessimistisk scenario

Pessimistisk: Omsetning i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022
Rederi	246,9	202,9	192,5	178,1
Tjenesteleverandør	97,9	78,8	75,3	69
Utstysleverandør	71,9	58,2	61,1	56,3
Verft	28,5	18,6	13,7	10,4
Totalt	445	359	343	314

Pessimistisk: Verdiskaping i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022
Rederi	82,2	69,9	64,8	59
Tjenesteleverandør	36,2	29,3	28,5	26,6
Utstysleverandør	24,5	20,2	21,1	19,5
Verft	5,6	3,9	2,9	2,1
Totalt	149	123	117	107

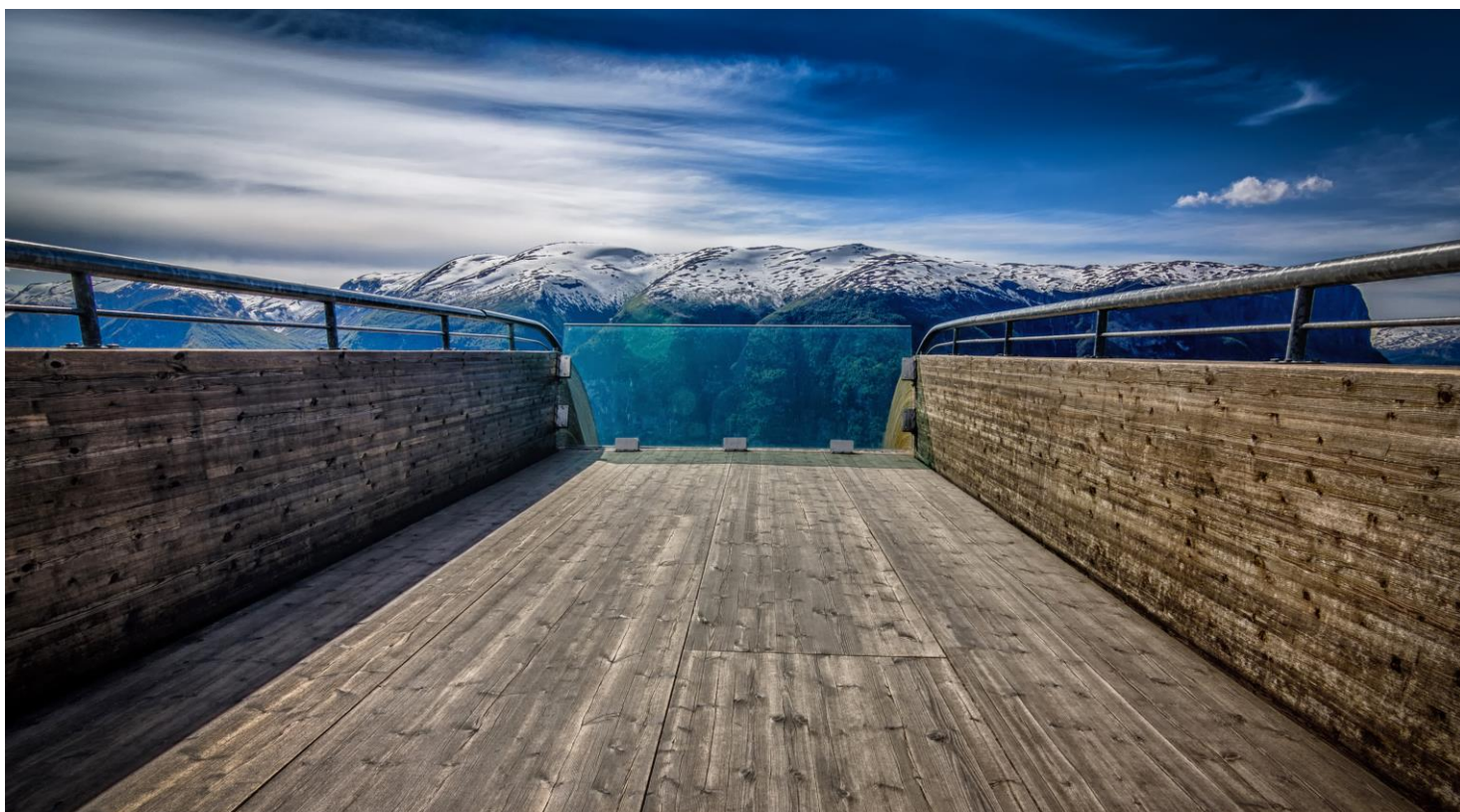
Pessimistisk: Antall sysselsatte	2019	2020	2021	2022
Rederi	33 300	28 200	25 600	24 600
Tjenesteleverandør	23 900	21 500	20 800	20 100
Utstysleverandør	19 700	18 100	18 100	17 200
Verft	9 600	7 300	3 600	3 900
Totalt	86 500	75 100	68 100	65 800

Optimistisk scenario

Optimistisk: Omsetning i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022
Rederi	246,9	204,8	208,7	199,8
Tjenesteleverandør	97,9	83,7	86,3	82,8
Utstysleverandør	71,9	65,2	71,5	69,2
Verft	28,5	24,4	22,3	16,3
Totalt	445	378	389	368

Optimistisk: Verdiskaping i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022
Rederi	82,2	70,9	71,7	68,5
Tjenesteleverandør	36,2	30,9	31,9	30,6
Utstysleverandør	24,5	22,3	24,3	23,4
Verft	5,6	4,9	4,5	3,3
Totalt	149	129	132	126

Optimistisk: Antall sysselsatte	2019	2020	2021	2022
Rederi	33 300	31 500	32 000	32 400
Tjenesteleverandør	23 900	22 300	22 500	22 400
Utstysleverandør	19 700	19 100	19 500	19 100
Verft	9 600	8 600	7 700	6 400
Totalt	86 500	81 500	81 700	80 300



Menon 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 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 er tilgjengelige på vår hjemmeside www.menon.no.

+47 909 90 102 | post@menon.no | Sørkedalsveien 10 B, 0369 Oslo | menon.no